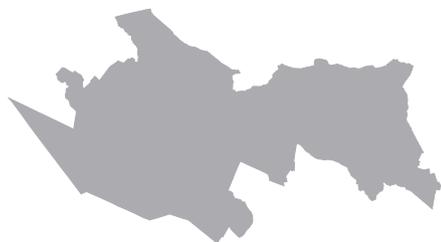




VAS. RAPPORTO AMBIENTALE



Elaborato

3.

1



VAS. Rapporto Ambientale

Elaborato adeguato alla Conferenza di servizi di approvazione del 23.01.2013

1. elaborato illustrativo e di analisi 2. elaborato prescrittivo 3. elaborato di valutazione

Regione del Veneto
Direzione Urbanistica



PROVINCIA DI TREVISO
Settore Ambiente e Pianificazione Territoriale

Comune di Ponte di Piave
Il Sindaco

Progettista

Analisi geologiche
dott. Alberto Coral

Analisi agronomiche
dott. Maurizio Leoni

Realizzazione GIS con Intergraph GeoMedia
STUDIO LUCA ZANELLA INGEGNERE
33100 UDINE v.le XXIII marzo n.19 studio@lzi.it

Premessa

Con la direttiva 2001/42/CE, l'Unione Europea impegna i Paesi membri ad adottare procedure per la valutazione ambientale di piani e programmatiche "possono avere effetti significativi sull'ambiente" (art. 3, comma 1). Tra questi vi sono i Piani Regolatori Comunali Generali in quanto regolamentano la "destinazione degli usi del suolo" (art. 3 comma 2).

La Direttiva Europea sulla VAS stabilisce che i risultati del processo valutativo siano riportati nel Rapporto Ambientale e che debbano essere individuati, descritti, e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente.

A tal proposito si ricorda che l'allegato I della Direttiva CE 42/2001 illustra i contenuti del Rapporto ambientale di cui all'art. 5, indicando in particolare i seguenti:

a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;

b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;

c) caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;

d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;

e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;

f) possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio

culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;

g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;

h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste;

i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio di cui all'articolo 10;

j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

Si può pertanto prevedere che un piano regolatore sia sottoponibile a tre momenti temporali di valutazione:

- valutazione preliminare (ex-ante) che accompagna il piano e formula previsioni relative ai potenziali impatti;

- valutazione intermedia (in itinere) che valuta la coerenza delle prime azioni del piano rispetto alla valutazione preliminare e la qualità della sorveglianza e della realizzazione;

- valutazione a posteriori (ex post) che verifica l'attuazione del PRG in base al raggiungimento degli obiettivi prefissati e può portare ad una variante del PRG stesso, qualora si riscontrino errori di valutazione, nel qual caso l'analisi mediante monitoraggio degli indicatori scelti deve costituire parte integrante degli elaborati.

Il presente Rapporto ambientale si inserisce, rispetto all'articolazione temporale descritta, come fase "in itinere" della valutazione del Pat di Ponte di Piave. Esso è quindi successivo a lla prima fase della Vas (ex ante) svolta nella Relazione Ambientale allegata all'Accordo di Pianificazione, e precede quella della gestione

del piano (ex-post).

Questa fase, da considerare "in itinere", può essere articolata, con riferimento al citato allegato della Direttiva Cee, nelle seguenti, ulteriori, fasi:

FASE 1 - Rapporto sullo stato dell'ambiente:

- dove individuare e presentare le informazioni sullo stato dell'ambiente, del territorio e delle risorse naturali (dell'ambito territoriale di riferimento del piano) e sulle interazioni positive e negative tra queste e i principali settori di sviluppo. Questa fase ha come riferimento l'"Atlante del Territorio e dell'Ambiente" allegato al Pat.

FASE 2 - Definizione, dei contenuti e delle azioni del piano e delle principali criticità ambientali:

- dove riportare gli obiettivi, le finalità e le azioni che il piano propone e definire le criticità emerse dal rapporto sullo stato dell'ambiente.

FASE 3 - Rapporto sulla partecipazione:

- dove riportare il percorso partecipativo e le alternative emerse dalle discussioni pubbliche e dalle proposte valutate.

FASE 4 - Verifica delle coerenze interne ed esterne e individuazione delle eventuali mitigazioni e/o alternative:

- dove valutare gli obiettivi e le azioni previsti dal piano rispetto alle criticità riconosciute e in modo che le priorità ambientali siano integrate a pieno titolo nel piano anche rispetto alle diverse possibili alternative e alle mitigazioni/compensazioni individuate come necessarie.

FASE 5 - Verifica delle scelte localizzative del piano rispetto alle caratteristiche ambientali e ai vincoli riconosciuti sul territorio:

- dove analizzare in quale misura le scelte localizzative del Pat agevoli o ostacoli lo sviluppo sostenibile del territorio in questione.

FASE 6 - Definizione e valutazione dell'opzione zero come possibile alternativa al piano:

- dove analizzare e valutare la possibile evoluzione dell'ambiente in assenza della

realizzazione delle previsioni del Pat.

FASE 7 - Definizione del Piano di Monitoraggio degli effetti previsti per il piano come fase successiva della Vas

- dove, con riferimento agli obiettivi, alle azioni e alle criticità riconosciute, si individuano indicatori ambientali (descrittori, di performance, di efficienza, di sostenibilità) intesi a quantificare e semplificare le informazioni in modo da agevolare, sia da parte del responsabile delle decisioni che da parte del pubblico, la comprensione delle interazioni tra l'ambiente e i problemi chiave del settore.

A partire da queste premesse il presente Rapporto Ambientale riporta secondo l'indice proposto di seguito, la procedura di Valutazione del Pat di Ponte di Piave.

Indice del Rapporto ambientale

1. Rapporto sullo stato dell'ambiente
2. Caratteristiche e criticità ambientali
3. Obiettivi generali di sostenibilità
4. Obiettivi e azioni del Pat
5. Dossier concertazione e partecipazione
6. Verifica delle coerenze interne ed esterne del Pat a e delle alternative possibili
7. Valutazione delle scelte localizzative del piano
8. Valutazione dell'opzione zero
9. Piano di Monitoraggio

Le pagine seguenti svolgono tale indice approfondendo i temi e riportando i materiali elaborati per la Vas.

1. Rapporto sullo stato dell'ambiente: l'atlante e gli indicatori.

La prima parte del Rapporto Ambientale ha lo scopo di fotografare lo stato dell'ambiente e del territorio del comune di Ponte di Piave al fine di individuare gli impatti significativi che su questo potrebbero avere le scelte di piano.

La descrizione dello stato dell'ambiente ha uno specifico riferimento nelle matrici del Quadro Conoscitivo, ed è organizzata in una serie di schede tematiche, raccolte in uno specifico elaborato allegato al presente "Rapporto ambientale" e definito: **"Atlante del territorio e dell'ambiente"**.

La costruzione di un "atlante" parte dall'esigenza di proporre una descrizione del territorio che sia il più possibile condivisa da parte dei soggetti interessati dal piano (tecnici, abitanti, amministratori, ecc.) al fine di promuoverne l'"effettiva opportunità di esprimere il parere" sulle scelte. Ciò ha sostenuto una rappresentazione del territorio riportando gli esiti delle analisi svolte in forme leggibili e quindi più facilmente "discutibili", per i differenti attori che partecipano al processo di costruzione del piano.

La leggibilità finalizzata alla partecipazione è fondata soprattutto sull'uso di immagini: cartografie/mappe. Mappe che vanno intese sia come rappresentazioni della realtà che come "localizzazione geografica" dei dati del Quadro Conoscitivo. Mappe che, naturalmente, non sono forme oggettive del territorio ma lo rappresentano, così come cercano di rappresentare le intenzioni della comunità che lo abita. Mappe che aspirano, attraverso l'elementarità delle tematizzazioni, ad attivare sguardi condivisibili, fotografando la realtà in pose

non faziose e sulle quali fondare le scelte del piano. Mappe, infine, che puntano a condividere indiscutibili aspetti strutturali del territorio in una logica partecipativa, piuttosto che impositiva.

L'insieme delle analisi e delle letture del Quadro Conoscitivo sono, perciò, organizzate secondo le matrici ambientali previste dagli Indirizzi regionali e raccolte nell'"Atlante del Territorio e dell'Ambiente" che, così pensato, può diventare, allora, un documento/strumento utile alla conoscenza e alla divulgazione delle informazioni sullo stato del territorio. Uno strumento a disposizione dell'Amministrazione e della comunità di Ponte di Piave che dovrebbe essere aggiornato nelle fasi successive di gestione del Pat e di redazione dei Piani degli Interventi.

Nell'atlante, oltre ai tematismi delle matrici ambientali del Quadro Conoscitivo si aggiungono ulteriori temi esito di specifiche letture non esclusivamente di tipo ambientale che risultano utili alla comprensione della realtà territoriale osservata.

Rispetto ai temi indagati, nell'atlante, sono evidenziati alcuni degli "indicatori" più significativi dello stato dell'ambiente e che possono ulteriormente implementati nelle successive fasi di monitoraggio.

Il termine indicatore identifica: *"uno strumento in grado di fornire informazioni in forma sintetica di un fenomeno più complesso e con significato più ampio; uno strumento in grado di rendere visibile un andamento o un fenomeno che non è immediatamente percepibile"*. (OECD,

Organisation for Economic Cooperation and Development, 1993).

Nella valutazione del piano gli indicatori servono a quantificare e a semplificare le informazioni in modo da agevolare, sia da parte dei responsabili delle decisioni che da parte del pubblico, la comprensione delle interazioni tra l'ambiente e le trasformazioni.

La scelta del set di indicatori è stata fatta a partire dalla definizione di criteri di:

- rappresentatività;
- validità scientifica;
- semplicità di interpretazione;
- capacità di indicare tendenze temporali;
- sensibili ai cambiamenti dell'ambiente;
- basati su dati facilmente disponibili e a costi ragionevoli;
- aggiornabili periodicamente.

Gli indicatori così scelti, rappresentano le informazioni sullo stato dell'ambiente e delle risorse naturali con riferimento alla procedura DPSIR (*Drivin forces, Pressures, States, Impacts, Responses*). E' questa una procedura che prevede di valutare le relazioni causali che legano:

- Determinanti (intesi come i settori economici e le attività umane);
- Pressioni (nella forma di emissioni, rifiuti, ecc.);
- Stato (come qualità fisiche, chimiche, biologiche);
- Impatti (sugli ecosistemi, sulla salute, sul funzionamento del territorio);
- Risposte (da parte delle politiche ambientali e di settore nonché dalle azioni di piano).

Tutto ciò secondo un principio che riconosce

alle attività (**Determinanti**) la possibilità di esercitare **Pressioni** sull'ambiente e di conseguenza determinare cambiamenti dello **Stato** dell'ambiente e delle risorse naturali disponibili. Gli stessi cambiamenti determinano **Impatti** sulla salute umana e sugli ecosistemi che possono produrre una **Risposta** politica/sociale che agisca da feedback sulle attività **Determinanti**, o sugli **Impatti**. Nell'allegato "Atlante del territorio e dell'ambiente", è riportato l'elenco degli indicatori utilizzati sia per descrivere la realtà territoriale/ambientale di Ponte di Piave, che per impostare il successivo monitoraggio degli effetti del piano.

Gli indicatori e i temi riportati nell'atlante, hanno come riferimento le matrici del Quadro Conoscitivo (QC) e gli aspetti ambientali riportati nell'Allegato I della Direttiva CEE 42/2001 (lettera "f" dell'art.5). Essi sono di seguito elencati.

1. rif. matrice del QC: ARIA

tema: **Qualità dell'aria**

indicatore: EMISSIONI COMUNALI

indicatori: CO - NO2 - O3 - SO2 - C6H6 - PM10

2. rif. matrice del QC: FATTORI CLIMATICI

tema: **Anemonologia**

indicatori: DIREZIONE/VELOCITA' DEL VENTO

tema: **Precipitazioni:**

indicatore: PIOVOSITÀ /UMIDITA'

indicatore: BILANCIO IDROCLIMATICO (BIC)

3. rif. matrice del QC: ACQUA

tema: **Qualità delle acque superficiali:**

indicatori: IBE - LIM - SACA

tema: **Acquedotto:**

indicatore: **RETE/QUALITÀ DELL'ACQUA POTABILE**

tema: **Fognatura:**

indicatore: **RETE/FUNZIONAMENTO DELLA RETE**

tema: **Funzionamento rete scolante**

tema: **Rischio idraulico**

4. rif. matrice del QC: **SUOLO E SOTTOSUOLO**

tema: **Uso del suolo**

indicatore: **PERCENTUALE DI SAU**

tema: **Geolitologia**

tema: **Geomorfologia**

tema: **Idrogeologia**

tema: **Uso degli edifici**

5. rif. matrice del QC: **AGENTI FISICI**

tema: **Radiazioni ionizzanti**

indicatore: **RADON. PERCENTUALE DI ABITAZIONI ESPOSTE**

tema: **Radiazioni non ionizzanti**

indicatore: **CEM. POPOLAZIONE ESPOSTA**

tema: **Rumore**

indicatore: **LIVELLI DI RUMOROSITÀ'**

indicatore: **POPOLAZIONE ESPOSTA AL RUMORE (S)**

6. rif. matrice del QC: **BIODIVERSITÀ', FLORA e FAUNA**

tema: **Aree protette e a tutela speciale**

indicatore: **ZONE SIC/ZPS (R)**

tema: **Ecosistemi**

tema: **Criticità ecologiche**

7. rif. matrice del QC: **PATRIMONIO CULTURALE, ARCHITETTONICO, ARCHEOLOGICO e PAESAGGISTICO**

tema: **Tracciati storici**

tema: **Patrimonio architettonico e**

archeologico

tema: **Unità di paesaggio**

tema: **Strutture del paesaggio**

8. rif. matrice del QC:

POPOLAZIONE

tema: **Caratteristiche demografiche e anagrafiche**

indicatore: **TREND DELLA POPOLAZIONE (D)**

indicatore: **ETA' DELLA POPOLAZIONE (D)**

indicatore: **TREND DEI NUCLEI FAMILIARI (D)**

indicatore: **POPOLAZIONE STRANIERA (D)**

indicatore: **SCENARI**

9. rif. matrice del QC: **IL SISTEMA**

SOCIO-ECONOMICO

tema: **Insedimenti e trasformazioni**

tema: **Insedimenti e densità**

tema: **Insedimenti e usi**

tema: **Insedimenti e popolazione**

tema: **Strutture insediative**

tema: **Mobilità**

indicatore: **RETE DELLA MOBILITÀ'**

indicatore: **TRAFFICO**

indicatore: **CRITICITÀ'**

tema: **Pianificazione**

indicatore: **Attuazione del PRG. RESIDENZA E ATTIVITÀ' PRODUTTIVE**

indicatore: **Attuazione del PRG. SERVIZI**

indicatore: **GESTIONE DEI RU (R)**

tema: **Energia**

indicatore: **CONSUMI**

2. Obiettivi e criticità ambientali

Una valutazione delle questioni che la Vas pone al Pat di Ponte di Piave deriva dall'osservazione dello stato del territorio e dell'ambiente.

Le descrizioni contenute nell'"Atlante del territorio e dell'ambiente" consentono di definire, oltre alle criticità riconosciute, anche gli aspetti ambientali ragionevolmente affrontabili nel Pat.

In questa parte del Rapporto Ambientale interessa riproporre le letture del territorio dell'atlante con lo scopo di definire le questioni che la Vas può porre al Pat e le principali criticità riconosciute.

2.1 Obiettivi. L'insieme dei dati raccolti e restituiti nel l'atlante possono essere utilizzati per rispondere ad alcune domande semplici e dirette. Come è fatto il territorio di Ponte di Piave? Come è strutturata la sua popolazione? Come funziona questo stesso territorio dal punto di vista della circolazione, e della distribuzione delle funzioni? Come funziona dal punto di vista ambientale? Come la lettura delle trasformazioni recenti può dare indicazioni sugli aspetti maggiormente problematici?

Risposte a queste domande sono ritrovabili a partire dall'insieme delle letture del territorio svolte nell'atlante. Le mappe e i dati proposti nell'atlante restituiscono una situazione fisico-morfologica del territorio di Ponte di Piave che presenta le caratteristiche tipiche dei piccoli centri urbani della piana veneta.

Una situazione in cui alle parti urbane compatte dei centri storici e delle aree di più recente edificazione, si accompagnano

tessuti residenziali addossati alle strade agricole, e ambiti industriali dove gli edifici aumentano di dimensione. Il rapporto tra le parti edificate e gli spazi aperti è quasi sempre lasciato alle strade che rappresentano il solo ambito non privato del territorio.

Quella descritta è, come si diceva, una situazione definibile come "edificazione diffusa" e che si ritrova con frequenza nella pianura veneta, che a Ponte di Piave si accompagna alla caratteristica di una campagna abbastanza integra. Ciò è dovuto ad un doppio ordine di ragioni:

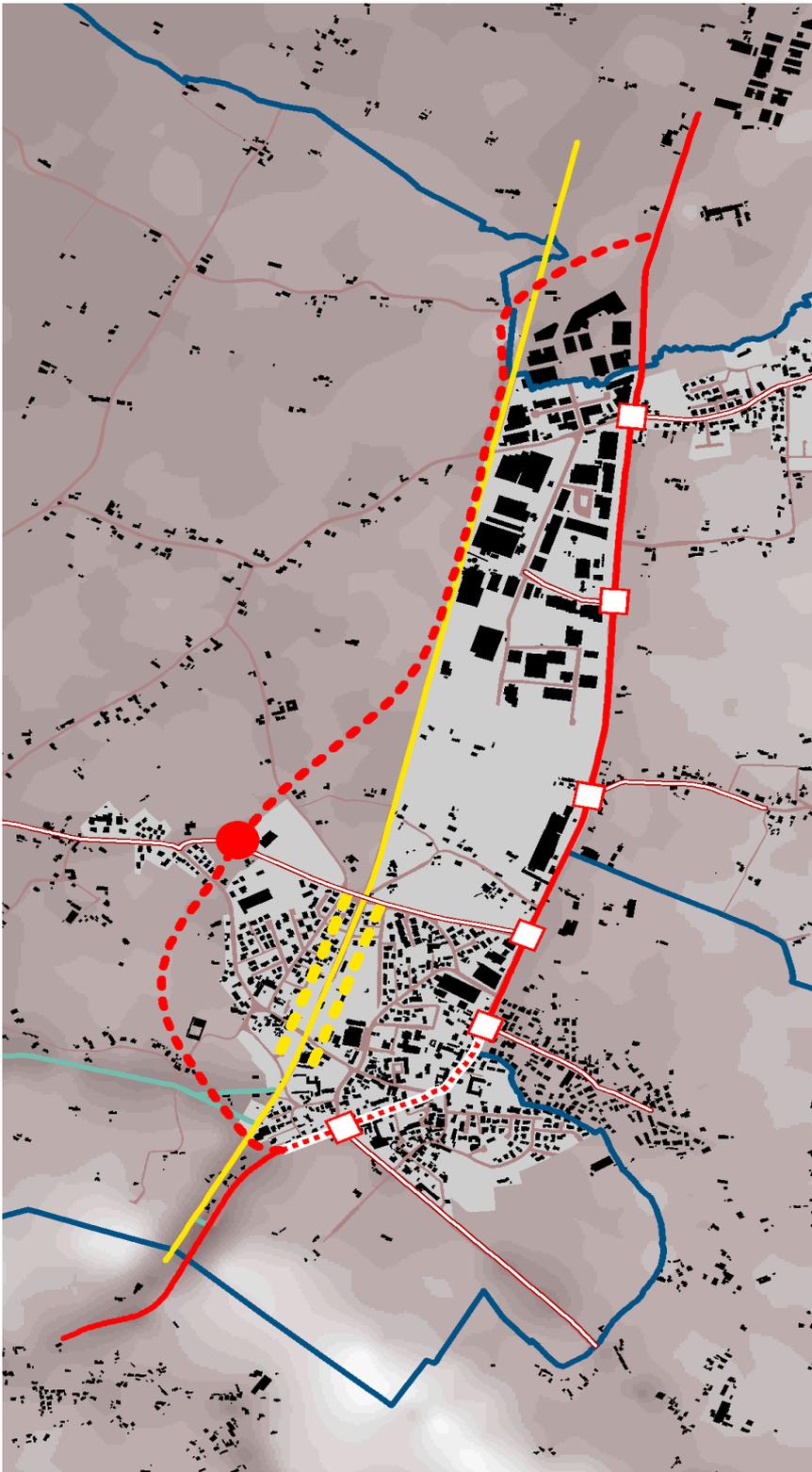
- la presenza di un'attività vitivinicola a forte redditività che ha opposto una certa resistenza alla diffusione degli insediamenti in zona agricola;

- la struttura fondiaria rurale caratterizzata, per molte parti del territorio, da lotti e aziende di dimensioni tali da renderne difficile la frammentazione.

Pertanto, sia per la residenza che per le attività produttive, il territorio di Ponte di Piave, presenta fenomeni di diffusione insediativa relativamente circoscritti ad alcune, poche, situazioni.

A partire da queste considerazioni e da quelle svolte in precedenza è possibile definire una serie di obiettivi generali legati allo stato dell'ambiente e del territorio, con cui il Pat dovrà confrontarsi.

Obiettivo 1. Una prima questione parte dal riconoscimento di un ridotto effetto di diffusione insediativa, (si vedano a tal proposito le mappe delle strutture insediative, delle destinazioni d'uso del suolo e degli edifici, della distribuzione



della popolazione sul territorio) che consente di porre uno specifico obiettivo al Pat: **Ob1. Garantire il mantenimento della situazione ambientale e insediativa riconosciuta nel territorio rurale e caratterizzata dalla ridotta presenza di insediamenti dispersi.**

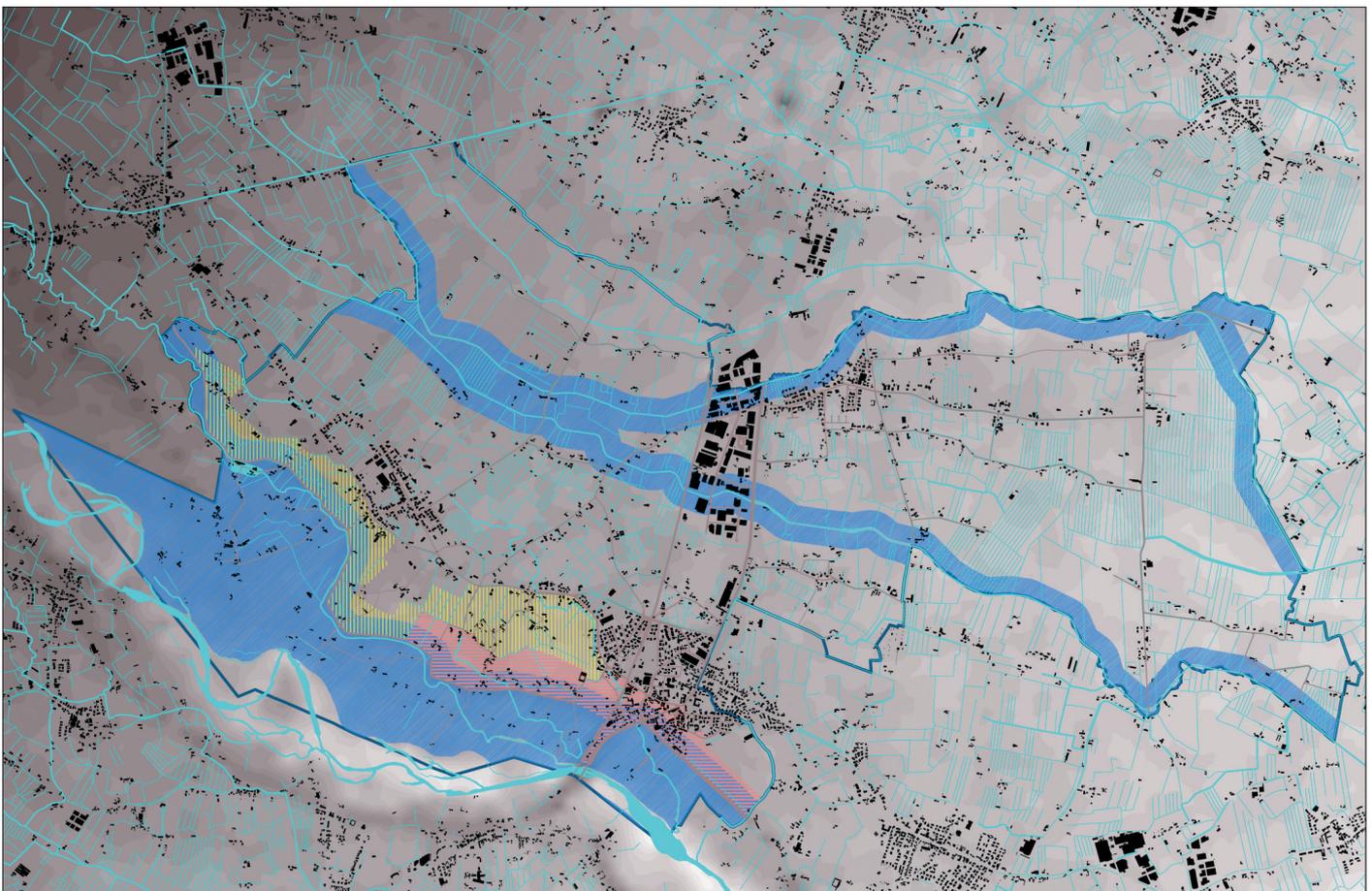
Obiettivo 2. Una ulteriore riflessione riguarda invece la ridotta qualità ambientale delle parti più urbane. Gli ambiti del capoluogo, di Negrisia, di Levada e delle altre frazioni, pur presentando un elevato livello di soddisfacimento dei servizi (si veda a tal proposito il grado di attuazione del PRg per quel che riguarda le scuole e i servizi in generale), sono carenti dal punto di vista dei valori ambientali. La qualità del verde e degli spazi aperti non sembra infatti all'altezza di quello dell'ambiente rurale. Un obiettivo per il Pat è allora: **Ob2. Aumentare il livello ambientale delle parti urbane.**

Obiettivo 3. Una seconda caratteristica di questo territorio è legata al riconoscimento di due importanti emergenze naturalistiche quali il fiume Piave e il fosso Negrisia. Si tratta di due zone la cui valenza è stabilita anche dal riconoscimento come zone SIC e ZPS (si vedano a tal proposito le matrici Flora e fauna e Biodiversità) e che rappresentano due importanti aree per il funzionamento degli ecosistemi non solo locali. Anche in questo caso il Pat dovrà confrontarsi con lo specifico obiettivo di **Ob3. Garantire il mantenimento degli ecosistemi riconosciuti favorendone l'integrazione con il resto del territorio.**

Obiettivo 4. Un elemento che caratterizza il territorio di Ponte di Piave, sia in termini fisici che di funzionamento, è quello legato alla fascia infrastrutturale della SR 36 Postumia e della Ferrovia Tv-Oderzo. Tali due elementi rappresentano due importanti assi di collegamento tra l'area trevigiana e la parte a nord-est (opitergino, pordenonese, ecc.). La loro presenza ha caratterizzato questo territorio sia in positivo (comprimendo le aree industriali al loro interno) sia in negativo (rappresentando due consistenti barriere alle connessioni funzionali e naturalistiche in senso est-ovest, e portando a ridosso dei centri abitati un

traffico di attraversamento che rappresenta una delle criticità maggiori).

Non risultano predisposti dagli enti preposti, specifici Piano d'azione e di Risanamento di tale situazione, in quanto sembra decisiva la previsione della variante ovest alla SS Postumia già inserita come tracciato nei piani d'area vasta (PTCP) e nello stesso PRG vigente. Va peraltro ribadito che il Pat ha previsto, con la previsione di un'area di mitigazione tra il nuovo asse stradale e le parti edificate, un adeguato inserimento di tale nuova infrastruttura rispetto alle criticità ambientali sollevate. Rispetto a tale lettura la Vas pone al Pat una ulteriore specifica questione: **Ob4. Favorire la**



compresenza del sistema infrastrutturale riconosciuto, con la popolazione presente a ridosso degli assi stradali e ferroviario e con le necessità di dare continuità ai sistemi ambientali con direzione est-ovest.

Obiettivo 5. Le analisi sulla forma e struttura della popolazione restituiscono una comunità con caratteristiche analoghe a quelle dei territori vicini. I fenomeni socio-demografici sono quelli studiati e riconosciuti come tipici della società contemporanea: un progressivo (anche se rallentato) invecchiamento della popolazione, una riduzione delle nascite con la conseguente crescita della popolazione affidata soprattutto ai fenomeni di immigrazione). Contemporaneamente si assiste anche alla fase conclusiva di quel fenomeno di frammentazione dei nuclei familiari che ha caratterizzato la nostra società per tutti gli anni '90.

All'interno del comune tali fenomeni generali sono territorialmente differenziati. Se nel capoluogo e nelle frazioni maggiori (soprattutto Levada) essi sono evidenti, molto meno riconoscibili sono nella parte più distante dal centro. La presenza a Busco e S.Nicolo di due realtà rurali e di piccole dimensioni sono infatti origine di una popolazione più anziana e con le caratteristiche di realtà meno urbana.

Questa struttura della popolazione porta ad un'ulteriore questione cui il Pat dovrà rispondere: **Ob5. Confrontarsi con un basso tasso di crescita della popolazione e favorire l'inserimento della popolazione esterna.**

Obiettivo 6. Le verifiche del grado di attuazione del Piano Regolatore vigente indicano una serie di aree non ancora realizzate, legate soprattutto alle varianti urbanistiche più recenti. Ciò sembra dovuto a difficoltà attuative causate dal rapporto tra le previsioni e l'assetto delle proprietà. Si tratta di aree residenziali (a Negrizia e Levada), ma anche di espansioni produttive (a sud della Zona industriale del capoluogo). Parallelamente sembra essere presente una domanda di abitazioni in zona rurale legata soprattutto alle aree a disposizione dei residenti per rispondere a bisogni limitati al nucleo familiare. **Ob6. Confrontarsi con richieste di residenzialità che interagiscono fortemente con l'ambiente agricolo e trovano difficoltà a realizzarsi in ambito urbano.**

2.2 Criticità. Oltre a questi obiettivi il Rapporto sullo stato dell'ambiente mette in evidenza anche alcune significative criticità ambientali legate a specifici elementi del territorio.

Tali criticità, riferite alle matrici analizzate, costituiscono la seconda parte di questo capitolo.

Cr1. ACQUA Qualità delle acque della Negrizia e del Piave.

Le criticità qualitative della componente ambientale "acqua" fanno riferimento soprattutto a quella dei principali corsi d'acqua presenti sul territorio. Si tratta del fiume Piave e del Fosso Negrizia. Il secondo è un affluente del primo ma è anche fiume che sorge dalle stesse acque sotterranee

alimentate dal Piave.

La situazione dei due fiumi pone il problema della vivibilità in virtù di una forte riduzione della quantità di acqua nei periodi di magra. Una riduzione dovuta agli emungimenti a scopi agricoli e allo stato generale del Piave, aspetti non riconducibili al solo territorio di Ponte di Piave.

Rispetto ai dati forniti da Arpav lo stato dei due corsi d'acqua risulta differenziato.

Il Piave risulta di qualità ambientale peggiore (ma comunque SUFFICIENTE) nel tratto più a valle dei due considerati (dalla confluenza con il fosso Negrisia). Da ciò si può dedurre oltre ad una caratteristica più "naturale" della parte alta del fiume, anche l'"influenza" dei territori di pianura su questa parte del fiume.

Il Negrisia invece ha andamenti più variabili dovuti principalmente alla sua natura di risorgiva e quindi di estrema variabilità di quantità d'acqua.

Esso, in particolare, risulta, dal punto di vista ambientale, un elemento in grado di "segnare" questa parte del territorio anche per la presenza di manufatti (mulini) nelle vicinanze del suo corso.

Va quindi posta attenzione a tali aspetti favorendo la naturalizzazione e la riqualificazione ambientale di tali corsi d'acqua dando continuità alle attività che in questo senso l'amministrazione comunale ha già da tempo attivato.

La componente ambientale "aria" presenta una forte criticità legata agli elevati livelli di inquinamento da traffico automobilistico riscontrabili nel capoluogo e riconducibili alla presenza della SR 53 (Postumia). Risulta quindi necessario operare sull'elemento di pressione al fine di ridurre gli effetti dell'inquinamento.

L'attraversamento del centro da parte della Postumia rappresenta, come anticipato, una rilevante criticità ambientale che caratterizza anche gli altri centri posti lungo la statale e che è risultata meritevole di un approfondimento a scala sovracomunale. Anche per questo tema, come per il Piave, l'amministrazione comunale ha avviato in accordo con le altre amministrazioni interessate, una discussione allargata sul tema, con l'obiettivo principale di verificare alternative ai tracciati possibili.

A tal proposito una delle principali scelte del Piano regolatore vigente, e già anticipata nel Documento Preliminare, prevede di evitare l'attraversamento del capoluogo mediante la realizzazione di una variante della Postumia ad ovest della linea ferroviaria. E' questa una scelta già contenuta nei documenti del PTCP della Provincia di Treviso e che utilizza i sottopassi ferroviari a nord e a sud già realizzati. E' da precisare che risulta realizzata anche la lieve deviazione dell'argine sinistro del Piave al fine di garantire, per la nuova strada, un tracciato esterno all'area golenale.

Cr4. ARIA **I n q u i n a m e n t o atmosferico e da rumore nel capoluogo e nelle aree circostanti la SR53 Postumia.**

Cr5. ARIA **Inquinamento atmosferico dovuto alle emissioni della zona industriale**
 La dimensione della zona industriale esistente e prevista dal PRG vigente,

risulta consistente. E' anche da rilevare la particolare localizzazione di tale zona che la circonda entro un ambito definito e non facilmente superabile (a nord del capoluogo e compresa tra i due assi infrastrutturali della Postumia e della ferrovia Tv-Portogruaro).

La criticità riscontrata fa riferimento alle emissioni stimate da Arpav in funzione della dimensione dell'insediamento produttivo. In merito a tale criticità, il nuovo piano dovrà contenere le eventuali espansioni e mettere in atto tutte le modalità di mitigazione degli impatti derivanti da tale insediamento.

Cr2. SUOLO Rischio idraulico per l'area di golena e gli ambiti adiacenti.

Le criticità ambientali relative alla componente "suolo" sono legate principalmente alla presenza, nella parte sud del territorio, del fiume Piave.

Per questo ambito occorre far riferimento a due strumenti urbanistici di area vasta: il Piano regionale di Area del Medio Corso del Piave e il "Piano stralcio del Piano di Assetto Idrogeologico" predisposto dall'Autorità di Bacino per i fiumi del nord-est (Isonzo, Tagliamento, Piave, Livenza, Brenta Bacchiglione).

La principale questione di criticità del fiume Piave è rappresentata dal rischio di allagamento dovuto alla particolare natura del fiume ed alle caratteristiche che esso presenta in questo tratto. La storia di questo territorio ed in particolare di quello di Ponte di Piave, è infatti caratterizzata da significative (e tragiche) esondazioni che raccontano della difficoltà di governo

del fiume. Le problematiche dovute all'allagamento sono ulteriormente aggravate da un modello insediativo del territorio che spesso non ha sufficientemente tenuto conto di tale rischio.

Il Piano Stralcio, in particolare, prevede lo studio di soluzioni mirate a ridurre il rischio di allagamento e la definizione di una zonizzazione al fine di controllare le zone comunque soggette a tale rischio. Gli studi e i progetti contenuti nel Piano Stralcio hanno portato ad una prima ipotesi fondata sul contenimento di eventuali rotte degli argini attraverso la riduzione della portata del fiume. (della metà rispetto ai 4.000-4.500 metri cubi al secondo misurati alla chiusura del bacino montano). Tale prima ipotesi, da realizzarsi mediante otto casse di espansione collocate sul territorio di Ponte di Piave, è a tutt'oggi oggetto da parte della stessa Autorità di Bacino e su sollecitazione delle amministrazioni locali, di ulteriori e più approfondite valutazioni. Lo stesso Piano Stralcio ha anche previsto più immediate ed adeguate operazioni di ricalibratura dell'alveo in corrispondenza del territorio di Ponte di Piave. Tali operazioni risultano efficaci, dal punto di vista idraulico e soprattutto più vantaggiose, rispetto all'impatto ambientale.

Gli interventi del PAI si stanno dunque orientando su opere per la riduzione della scabrezza dell'alveo, con conseguente riduzione del rischio di ostruzione della luce dei ponti, e sulla previsione di sopralzi arginali, al fine di aumentare la portata del fiume nel tratto vallivo (ca. 3000 mc/secondo).

I contenuti del Piano d'Area del Medio Corso Piave si caratterizzano invece per il tentativo di coniugare le condizioni di rischio e pericolosità con gli obiettivi di valorizzazione del fiume riconosciuto come elemento di valore naturalistico e ambientale.

Tali obiettivi possono essere sviluppati all'interno della più dettagliata pianificazione comunale che comprenda, oltre ad un'approfondita lettura degli elementi costitutivi dell'ambito fluviale (argini stradali, argine ferroviario, terrapieni per rinforzare gli argini, ecc.) anche la definizione di adeguate politiche e strategie per la sua valorizzazione.

Una pianificazione comunale che deve necessariamente interessare tratti significativi del corso del fiume, e quindi, giocoforza più territori comunali. A tal fine i comuni interessati da questo tratto del Piave hanno avviato un percorso di pianificazione comune che ha portato ad un Protocollo d'Intesa con l'obiettivo di valorizzare la risorsa ambientale e approfondire le questioni locali relative al rischio e alla pericolosità delle aree coinvolte.

La criticità idraulica riconosciuta è già evidenziata nella zonizzazione che il Pai prevede per questi ambiti e che è riportata nello schema allegato.

Rispetto a tali criticità il Pat dovrà confrontarsi non tanto con quel che riguarda la possibilità di insediare nuovi abitanti nelle zone a maggior rischio (cosa già preclusa dal Pai) quanto piuttosto con la necessità di individuare gli interventi compatibili con i differenti livelli di

pericolosità riconosciuti con riferimento al patrimonio edilizio esistente.

Cr3. BIODIVERSITA' Valore naturalistico dei corsi d'acqua.

Il fiume Piave e il Torrente Negrizia sono anche due importanti elementi di valore naturalistico. Il primo a scala regionale e il secondo rispetto ad un ambito più locale.

Tali ambiti sono riconosciuti come zone SIC/ZPS da parte della Regione Veneto (sito: IT3240023-Grave del Piave; sito IT3240030-Grave del Piave, Fiume Soligo, Fosso di Negrizia).

Per tali ambiti si allegano le rispettive Valutazioni di Incidenza Ambientale.

3. Obiettivi generali di sostenibilità

La valutazione di sostenibilità mira a verificare le previsioni del Pat rispetto ai principi su cui si basa il concetto di sostenibilità.

La verifica è stata svolta confrontando i criteri specifici (target) di sostenibilità con le Azioni del Pat.

Criteri di sostenibilità

1- Ridurre al minimo l'impiego delle risorse energetiche non rinnovabili.

L'impiego di risorse non rinnovabili, quali combustibili fossili, giacimenti di minerali e conglomerati riduce le riserve disponibili per le generazioni future. Un principio chiave dello sviluppo sostenibile afferma che tali risorse non rinnovabili debbono essere utilizzate con saggezza e con parsimonia, ad un ritmo che non limiti le opportunità delle generazioni future.

2- Impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione.

L'impiego di risorse rinnovabili nelle attività di produzione primarie, quali la silvicoltura, la pesca e l'agricoltura, è legato al grado di sostenere un carico massimo oltre il quale la risorsa si inizia a degradare. Quando si utilizza l'atmosfera, i fiumi e gli estuari come "depositi" di rifiuti, li si tratta anch'essi alla stregua di risorse rinnovabili, in quanto ci si affida alla loro capacità spontanea di autorigenerazione. Se si approfitta eccessivamente di tale capacità, si ha un degrado a lungo termine della risorsa. L'obiettivo deve pertanto consistere nell'impiego delle risorse rinnovabili allo stesso ritmo (o possibilmente ad un ritmo inferiore) a quello della loro capacità di rigenerazione spontanea, in modo da conservare o anche aumentare le riserve di tali risorse per le generazioni future.

3- Usi e gestione corretta, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi e inquinanti.

In molte situazioni, è possibile utilizzare sostanze meno pericolose dal punto di vista

ambientale, ed evitare o ridurre la produzione di rifiuti, e in particolare dei rifiuti pericolosi. Un approccio sostenibile consisterà nell'impiegare i fattori produttivi meno pericolosi dal punto di vista ambientale e nel ridurre al minimo la produzione di rifiuti adottando sistemi efficaci di progettazione di processi, gestione dei rifiuti e controllo dell'inquinamento.

4- Conservare e migliorare lo stato della fauna e flora selvatiche, degli habitat e dei paesaggi.

Il principio fondamentale consiste nel conservare e migliorare le riserve e le qualità delle risorse del patrimonio naturale, a vantaggio delle generazioni presenti e future. Queste risorse naturali comprendono la flora e la fauna, le caratteristiche geologiche e geomorfologiche, le bellezze e le opportunità ricreative naturali. Il patrimonio naturale pertanto comprende la configurazione geografica, gli habitat, la fauna e la flora e il paesaggio, la combinazione e le interrelazioni tra tali fattori e la fruibilità di tale risorse.

5- Conservare e migliorare la qualità dei suoli e delle risorse idriche.

Il suolo e le acque sono risorse naturali rinnovabili essenziali per la salute e la ricchezza dell'umanità, e che possono essere seriamente minacciate a causa di attività estrattive, dell'erosione o dell'inquinamento. Il principio chiave consiste pertanto nel proteggere la quantità e qualità delle risorse esistenti e nel migliorare quelle che sono già degradate.

6- Conservare e migliorare la qualità delle risorse storiche e culturali.

Le risorse storiche e culturali sono risorse limitate che, una volta distrutte o danneggiate, non possono essere sostituite. In quanto risorse non rinnovabili, i principi dello sviluppo sostenibile richiedono che siano conservati gli elementi, i siti o le zone rare rappresentativi di un particolare periodo o tipologia, o che contribuiscono in modo particolare alle

tradizioni e alla cultura di una data area. Si può trattare, tra l'altro, di edifici di valore storico e culturale, di altre strutture o monumenti di ogni epoca, di reperti archeologici nel sottosuolo, di architettura di esterni (paesaggi, parchi e giardini) e di strutture che contribuiscono alla vita culturale di una comunità (teatri, ecc.). Gli stili di vita, i costumi e le lingue tradizionali costituiscono anch'essi una risorsa storica e culturale che è opportuno conservare.

7- Conservare e migliorare le qualità dell'ambiente locale.

La qualità di un ambiente locale può essere definita dalla qualità dell'aria, dal rumore ambiente, dalla gradevolezza visiva e generale. La qualità dell'ambiente locale è importantissima per le aree residenziali e per i luoghi destinati ad attività ricreative o di lavoro.

La qualità dell'ambiente locale può cambiare rapidamente a seguito di cambiamenti del traffico, delle attività industriali, di attività edilizie o estrattive, della costruzione di nuovi edifici e infrastrutture e da aumenti generali del livello di attività, ad esempio da parte di visitatori. È inoltre possibile migliorare sostanzialmente un ambiente locale degradato con l'introduzione di nuovi sviluppi.

8- Protezione dell'atmosfera (riscaldamento del globo).

Una delle principali forze trainanti dell'emergere di uno sviluppo sostenibile è consistita nei dati che dimostrano l'esistenza di problemi globali e regionali causati dalle emissioni nell'atmosfera.

Le connessioni tra emissioni derivanti dalla combustione, piogge acide e acidificazione dei suoli e delle acque, come pure tra clorofluocarburi (CFC), distruzione dello strato di ozono ed effetti sulla salute umana sono stati individuati negli anni Settanta e nei primi anni Ottanta. Successivamente è stato individuato il nesso tra anidride carbonica e altri gas di serra

e cambiamenti climatici. Si tratta di impatti a lungo termine e pervasivi, che costituiscono una grave minaccia per le generazioni future.

9- Sensibilizzare maggiormente alle problematiche ambientali, sviluppare l'istruzione e la formazione in campo ambientale.

Il coinvolgimento di tutte le istanze economiche ai fini di conseguire uno sviluppo sostenibile è un elemento fondamentale dei principi istituiti a Rio (Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente e lo sviluppo, 1992). La consapevolezza dei problemi e delle opzioni disponibili è d'importanza decisiva: l'informazione, l'istruzione e la formazione in materia di gestione ambientale costituiscono elementi fondamentali ai fini di uno sviluppo sostenibile. Li si può realizzare con la diffusione dei risultati della ricerca, l'integrazione dei programmi ambientali nella formazione professionale, nelle scuole, nell'istruzione superiore e per gli adulti, e tramite lo sviluppo di reti nell'ambito di settori e raggruppamenti economici. È importante anche l'accesso alle informazioni sull'ambiente a partire dalle abitazioni e nei luoghi ricreativi.

10- Promuovere la partecipazione del pubblico alle decisioni che comportano uno sviluppo sostenibile.

La dichiarazione di Rio (Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente e lo sviluppo, 1992) afferma che il coinvolgimento del pubblico e delle parti interessate nelle decisioni relative agli interessi comuni è un cardine dello sviluppo sostenibile. Il principale meccanismo a tal fine è la pubblica consultazione in fase di controllo dello sviluppo, e in particolare il coinvolgimento di terzi nella valutazione ambientale. Oltre a ciò, lo sviluppo sostenibile prevede un più ampio coinvolgimento del pubblico nella formulazione e messa in opera delle proposte di sviluppo, di modo che possa emergere un maggiore senso di appartenenza e di condivisione delle responsabilità.

4. Obiettivi e Azioni del Pat

1. RIQUALIFICAZIONE come sviluppo.

- in **arancio** le aree di riqualificazione;
- **tratteggiate** le aree oggetto di interventi di miglioramento della qualità urbana;
- in **giallo chiaro** le aree per nuovi insediamenti residenziali già previste dal Prg;
- in **giallo scuro** le aree per nuovi insediamenti residenziali previste dal Pat;
- in **rosa scuro** le aree di edificazione diffusa

In questa fase della Vas il Rapporto Ambientale riporta le azioni che il Pat prevede per il territorio di Ponte di Piave. Le azioni sono restituite con riferimento ai sistemi in cui è descrivibile il funzionamento del territorio.

Strategia del PAT. 1. Riqualificazione come sviluppo

Il sistema dell'abitare è costituito dall'insieme dei luoghi residenziali, del commercio, dei servizi e delle attrezzature ad essi strettamente connessi.

Per questo sistema i principali obiettivi, leggibili nella Relazione di progetto del Pat, sono quelli di:

- favorire la qualità degli spazi urbani attraverso la riqualificazione delle aree esistenti degradate e l'insediamento di nuovi tessuti edilizi a completamento e

consolidamento dei tessuti esistenti;

- garantire un corretto dimensionamento e funzionamento della rete dei servizi collettivi;

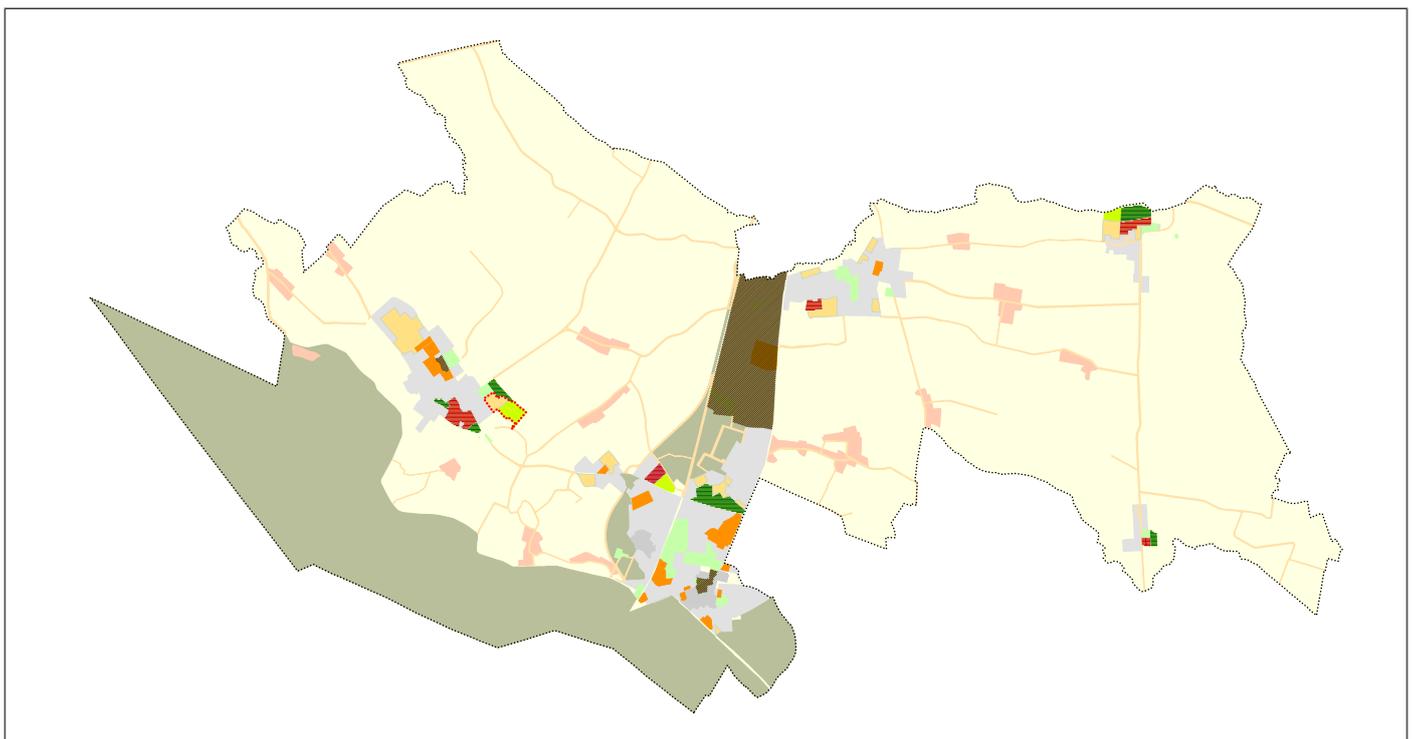
- favorire una frammistione delle funzioni che garantisca la prevalenza della destinazione residenziale.

L'insieme di tali obiettivi generali sono stati tradotti in una serie di azioni di piano.

Le azioni di piano relative al sistema dell'abitare, a loro volta rintracciabili nella Relazione di progetto, sono riportate di seguito.

Az1. Riqualificazione di aree dismesse e incongrue.

Una prima azione traduce gli obiettivi generali appena dichiarati favorendo la riqualificazione urbana attraverso la realizzazione di interventi di trasformazione



degli ambiti incompatibili con i tessuti residenziali.

E' questa un'azione che si articola nelle azioni più specifiche riportate di seguito.

Capoluogo:

Az1.1 - riqualificazione area della Cantina sociale;

Az1.2 -riqualificazione per le aree ex lana;

Az1.3 - riqualificazione aree vicino alla ferrovia.

Levada:

Az1.4 - ristrutturazione dell'area ex Vaghis

Negrisia:

Az1.5- riqualificazione dell'area artigianale in centro.

Az2. Consolidamento delle frazioni

Nelle frazioni (Negrisia e Levada) il Pat declina l'obiettivo di aumentare la qualità urbana, prevedendo nuove aree edificabili

per consolidare le strutture insediative riconosciute e per costruire sistemi di spazi (pubblici e privati) che puntino a valorizzare gli elementi di centralità già presenti. In questo senso le frazioni possono proporsi come nuovi e ricercati luoghi della residenza, che aspirano a presentarsi come un modo di abitare il territorio caratterizzato da una densità edilizia e quindi abitativa, più bassa.

Anche questa azione può essere articolata nelle seguenti specifiche azioni di completamento dei tessuti edificati esistenti:

Levada:

Az2.1 - completamento della parte a nord;

Az2.2 - completamento della parte a sud-est;

Negrisia:

Az2.3 - completamento della parte ad est e ad ovest compresa tra la Sp e via Chiesa;

CITTA' VERDE/FLUVIALE

- in **verde** chiaro le aree per servizi e attrezzature collettive "messe a sistema";

- in **verde** scuro i percorsi ciclopedonali della città verde;

- in **azzurro** i percorsi turistico ricreativi delle zone di valore paesaggistico.



MOBILITA' SOSTENIBILE

- in **nero** il sistema SFMR con la proposta di una nuova fermata a Levada;
- in **rosso** la previsione della Nuova Postumia e della viabilità di progetto;
- in **verde** i percorsi ciclopedonali della città verde;
- in **azzurro** i percorsi turistico ricreativi delle zone di valore paesaggistico.

Az2.4 - completamento della parte a nord adiacente alla scuola e ai campi sportivi.

Az3. Consolidamento dell'edificazione diffusa in zona agricola.

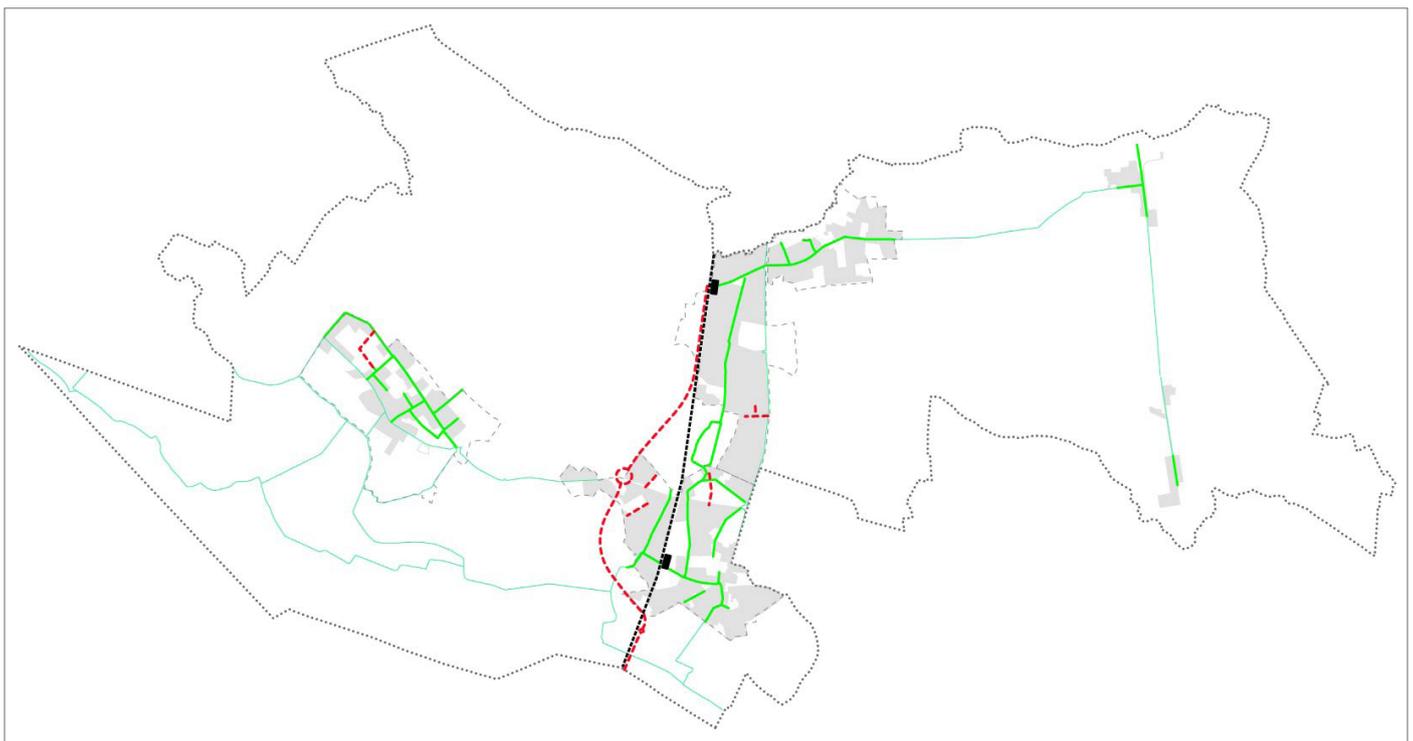
Un principio insediativo riconosciuto sul territorio di Ponte di Piave è quello "lungostrada" sulle parti rurali. Esso rappresenta una modalità che "consuma" territorio, sia per la bassa concentrazione degli edifici, che per le modalità "disperse" della localizzazione con le implicazioni che ciò comporta rispetto alla mobilità e ai servizi.

Queste condizioni, riconosciute a Ponte di Piave anche attraverso una specifica mappatura degli abitanti sul territorio, (vedi "Atlante del territorio e dell'ambiente") necessitano di una riflessione che parta dal prendere atto di una situazione dell'abitare

che coinvolge una consistente quantità di residenti. A partire da ciò il Pat prevede di eliminare qualsiasi ulteriore previsione di edificabilità in zona agricola che non sia strettamente legata all'attività rurale, e di favorire la delocalizzazione dei fabbricati presenti attraverso operazioni di credito edilizio.

Parallelamente le strutture "lungostrada" più consistenti possono essere completate e "chiusate" con il doppio vantaggio: di aumentare la qualità di tali nuclei (attraverso l'investimento delle risorse derivate dai completamenti) e di diventare aree ospite per i trasferimenti dei volumi incongrui nello stesso territorio rurale. Le azioni specifiche previste per ottenere tali obiettivi sono:

Az3.1 - riduzione delle possibilità edificatorie in territorio rurale alle



sole situazioni di necessità dell'attività agricola;

Az3.2 - definizione di ambiti di edificazione diffusa dove concentrare la nuova edificazione in zona agricola;

Az3.3 - previsione crediti edilizi per il trasferimento del volume esistente in zona agricola negli ambiti di edificazione diffusa;

Az3.4 - riqualificazione degli ambiti di edificazione diffusa contestualmente ai nuovi interventi previsti.

4.2 Sistema ambientale e delle dotazioni collettive

Il sempre maggior ruolo assunto dagli aspetti ambientali nella pianificazione territoriale è frutto del recente riconoscimento che un corretto rapporto con l'ambiente rappresenti uno dei principali obiettivi della società contemporanea.

Il Pat di Ponte di Piave conferma e consolida tale tradizione affidando al progetto del sistema ambientale non solo la risposta a questioni specifiche, ma anche il ruolo di struttura su cui poggiare le principali ipotesi di trasformazione e sviluppo, è a tale scopo che il sistema ambientale comprende anche le attrezzature collettive.

In quest'ottica il sistema ambientale assume allora differenti ruoli: quello di infrastruttura (elemento di connessione tra ambiti ed ambienti diversi, rete ecologica), quello di città alternativa (sistema verde-fiume che oppone il suo specifico disegno a quello della parte costruita), quello di risorsa e riserva (elemento fondamentale per garantire l'equilibrio ecologico del territorio).

Az4. Costruzione di una "città verde"

All'interno di tale articolazione una, ambiziosa, proposta riguarda la previsione di una "città verde" a cui affidare funzioni e ruoli che negli insediamenti esistenti vengono svolti in maniera parziale e isolata. La "città verde" può rappresentare una vera e propria città complementare a quella esistente, composta di luoghi e spazi di relazione. A tal fine la connessione delle aree verdi urbane esistenti e previste, sia delle superfici attrezzate (parchi, aree scolastiche e sportive, ecc.), sia degli altri spazi aperti della città (viali alberati, ecc), rappresenta una prima importante operazione che il Pat propone e che si appoggia alla già esistente concentrazione delle dotazioni pubbliche.

Az4.1 - Riqualificazione degli assi viari principali;

Az4.2 - Riqualificazione dei centri storici;

Az4.3 - Costruzione di connessioni verdi tra le attrezzature pubbliche del capoluogo (Casa di riposo, Plesso scolastico, attrezzature sportive);

Az4.4 - Nuova area verde ex Cantina Sociale;

Az4.5 - Nuove aree verdi in centro a Levada;

Az4.6 - Connessioni col Piave a Negrizia;

Az5. Creazione di un polmone agricolo

Una seconda importante componente del sistema ambientale è rappresentata dall'area di espansione produttiva che il Pat fa ritornare agricola e compresa tra la ferrovia e le aree produttive a nord e le residenze del capoluogo a sud. Essa può rappresentare attraverso i quali disegnare una sorta di polmone verde cui viene

attribuito il compito di mediare il rapporto tra lo spazio produttivo e quello urbano. E' questa una articolazione dello spazio rurale che affida alle parti più vicine ai tessuti edificati un ruolo fondamentale proprio per il benessere delle parti urbane. Ciò capovolgendo il principio secondo cui le aree agricole più vicine a quelle urbane sono quelle più "vocate" alla trasformazione edilizia e quindi più "deboli" rispetto all'attività agricola.

Le politiche avviate dal Pat allora puntano al consolidamento di questo spazio rurale cercando di recuperare a tali fini tutti i meccanismi di valorizzazione dell'attività agricola che, negli ultimi anni si sono sempre più utilizzati (commercializzazione diretta dei prodotti agricoli, potenziamento delle attività, utilizzo pubblico dei percorsi, ecc.).

Az6. Aree di mitigazione e compensazione

Nel progetto del sistema ambientale si prevedono anche aree attraverso cui cercare di compensare alcuni squilibri ambientali. Fasce boscate, ma anche vasche di contenimento di possibili esondazioni della rete di raccolta della acque piovane o dei corsi d'acqua, filari lungo le strade: l'importanza di questi ambiti sta nella capacità di rendere sostenibile la compresenza di attività e luoghi, come ad esempio aree industriali, ambiti residenziali ed infrastrutture.

Az6.1 - Aree di mitigazione a ridosso della nuova Postumia;

Az6.2 - Aree di compensazione idraulica a Negrisia;

Az6.3 - Aree di compensazione ambientale in corrispondenza del Grassaga,

ad est e ad ovest della zona industriale.

Az 7. Valorizzazione degli ambiti di interesse naturalistico

Il progetto del sistema ambientale comprende anche ambiti caratterizzati da una forte naturalità e riconoscibili come veicoli di interazione con l'ambiente.

Si tratta degli ambiti fluviali (del Piave e della Negrisia) che costituiscono gli elementi portanti della struttura ecologica del territorio di Ponte di Piave. Il sistema fluviale considerato nel suo complesso può diventare allora, materiale attraverso cui raccordare la dimensione geografica del territorio rurale con gli ambiti urbani della città.

Az 8. Conservazione delle emergenze ambientali

Il Pat si pone l'obiettivo della conservazione, delle emergenze ambientali riconosciute ma anche di sfruttare le opportunità derivanti dalle possibilità di un loro riuso compatibile. I filari, le strade alberate e le aree golenali boscate rappresentano importanti elementi di riconoscimento e orientamento all'interno di un paesaggio "aperto" come quello di Ponte.

Az 9. Strumenti di gestione della risorsa acqua.

Il sempre più importante ruolo che assume la risorsa acqua rispetto alla qualità dell'ambiente ha portato a specifiche azioni anche nel Pat di Ponte di Piave. Ciò riconoscendo uno specifico campo di intervento alla competenza comunale. Si tratta soprattutto di mettere in campo

alcuni accorgimenti per meglio utilizzare tale risorsa.

Comportamenti virtuosi rispetto all'uso, alle opportunità di recupero e quindi di riuso dell'acqua possono essere oggetto di specifiche azioni del Pat contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione:

Az9.1 - Regole di uso/recupero/riuso dell'acqua negli interventi edilizi.

Az9.2 - Istituzione di uno specifico tavolo di lavoro sul tema dell'acqua.

Az9.3 - Avvio di studi/sperimentazioni sulla gestione dell'acqua in situazioni specifiche (aziende agricole, aziende, edifici pubblici, edifici privati).

Az 10. Gestione energia

La necessità di ridurre le emissioni in atmosfera passa anche per la definizione di specifici strumenti che affrontino, a livello comunale e in stretta relazione con gli aspetti urbanistici, con il tema dell'energia.

A tal proposito all'interno di una specifica sezione delle norme tecniche del Pat, questo tema viene affrontato introducendo le seguenti azioni:

Az10.1 - Promozione dell'utilizzo di fonti rinnovabili per la produzione dell'energia (solare, ecc.);

Az10.2 - Definizione di regole di buon comportamento nella progettazione degli interventi edilizi e urbanistici:

Az10.3 - Istituzione di uno specifico Ufficio Energia per gestire le questioni relative a tale tema;

Az10.4 - Avvio di studi/sperimentazioni sugli aspetti energetici in situazioni

specifiche (edifici pubblici, aziende, edifici privati).

4.3 Sistema della produzione

Lo sviluppo e l'evoluzione della piccola e media impresa è forse uno dei fenomeni recenti più rilevanti che ha investito il territorio; nonostante ciò, le aree di espansione previste dal piano vigente sono state realizzate solo in parte.

Az11. Riduzione delle zone di espansione produttiva

Il Pat prevede la riduzione delle aree già destinate alla produzione e collocate quale ampliamento a sud della zona industriale esistente. Per tali aree si prevede la destinazione agricola in virtù degli obiettivi di conservazione delle aziende vitali esistenti.

Az12. Densificazione e riqualificazione della zona industriale esistente

Per la zona industriale esistente il Pat prevede, oltre al completamento dei lotti non edificati, anche una specifica operazione di densificazione dei lotti esistenti e di riqualificazione complessiva degli spazi aperti. Particolare attenzione è posta all'interazione tra gli insediamenti produttivi e alcuni elementi della "città verde" che possono contribuire alla loro sostenibilità ambientale.

Az13. Riqualificazione dell'area della Cantina sociale

L'area della Cantina sociale di Ponte di Piave dovrà essere riqualificata per garantire la presenza dell'attività compatibilmente con il tessuto residenziale adiacente. E' anche

possibile l'ipotesi di una sua ricollocazione attraverso uno specifico accordo pubblico/privato, per definire i termini del riutilizzo dell'area.

4.4 Sistema della mobilità'

Il progetto delle infrastrutture e della mobilità ha da sempre caratterizzato il disegno del territorio sia perché interagisce fortemente con le problematiche inerenti alla sua crescita, sia perché stabilisce effetti immediati sui soggetti coinvolti. In questo momento anche le questioni poste alla mobilità sono soprattutto in ordine alla "riqualificazione" del territorio. Si tratta di prevedere quelle azioni necessarie a migliorare il funzionamento della circolazione e a proporre modalità alternative all'automobile e comunque compatibili con le caratteristiche del territorio di Ponte di Piave

Az14. Previsione della nuova SR53 Postumia

La principale previsione per la viabilità riguarda, la soluzione del problema di bypass del capoluogo. La proposta, ripresa dal Piano vigente, prevede una strada di collegamento ad ovest del centro urbano. Una strada che può utilizzare i due sottopassi ferroviari e la lieve modifica all'argine del Piave, all'uopo realizzati.

La realizzazione di una infrastruttura così rilevante rispetto al territorio deve accompagnarsi ad una adeguata riflessione sulla natura del manufatto e sul ruolo che esso può avere nelle, attualmente, scarse connessioni naturalistiche nord-sud.

Az15. Sistema ferroviario metropolitano

Il Pat, oltre a riportare le previsioni della fermata della stazione SFMR nel capoluogo, prevede una nuova ulteriore fermata utilizzabile dalla zona industriale e in corrispondenza dell'abitato di Levada. Tale previsione favorisce l'utilizzo del treno nei collegamenti da e per Treviso oltre che per la zona produttiva, anche per la frazione di Levada.

Az15.1 - Sistemazione dell'area della stazione a Ponte di Piave;

Az15.2 - Previsione di una nuova fermata per la zona industriale e per Levada.

Az16. Connessioni ciclabili

Un ulteriore elemento di mobilità alternativa è quello legato all'uso della bicicletta. In questo senso il Pat prevede, oltre ad alcune piste di collegamento tra i centri da realizzarsi come messa in sicurezza di parte delle strade esistenti, anche un sistema turistico ricreativo legato sia all'ambito fluviale che alle aree rurali.

Az16.1 - Nuova viabilità ciclabile di collegamento tra il capoluogo e la zona industriale a nord;

Az16.2 - Nuova viabilità ciclabile e tra il capoluogo e i percorsi turistici a sud (sul Piave);

Az16.3 - Nuova viabilità cicloturistica sul fiume Piave.

5. Rapporto sulla partecipazione

La partecipazione alle fasi di costruzione del piano urbanistico è uno degli aspetti innovativi introdotti dalla riforma urbanistica regionale che viene evidenziato nella procedura di valutazione così come previsto dalla Direttiva europea e dagli Indirizzi regionali.

A Ponte di Piave la partecipazione dei cittadini alla costruzione del piano ha avuto avvio fin dalla fase iniziale del Documento Preliminare ed ha assunto, nei diversi momenti, modalità e obiettivi differenti.

In questo capitolo si cercherà di restituire i principali momenti partecipativi e di individuare, all'interno delle diverse discussioni ulteriori elementi per la verifica delle scelte di piano e per la definizione di eventuali, possibili, alternative.

La partecipazione è stata svolta nelle modalità di seguito descritte.

a. Presentazione del Documento Preliminare e discussione sugli ulteriori specifici obiettivi del PAT. In questa fase sono state svolte 6 riunioni con la cittadinanza. Le prime tre hanno messo al centro le questioni:

- Ambiente: 10 ottobre 2006
- Economia: 11 ottobre 2006
- Società: 12 ottobre 2006

Le seconde tre hanno invece avuto luogo nei tre centri principali e hanno messo al centro le problematiche dei territori interessati:

- Negrizia: 23 ottobre 2006
- Levada: 24 ottobre 2006
- Ponte di Piave: 26 ottobre 2006.

b. Successivamente a questi iniziali

incontri, si è aperta una fase di discussione con specifici gruppi di attori, portatori di particolari interessi e organizzati rispetto a temi specifici. Fanno parte di questo gruppo:

- gli incontri con i proprietari delle aree coinvolte dalle previsioni di espansione dell'area industriale a nord del capoluogo;
- gli incontri, con gli imprenditori della zona industriale esistente, finalizzati agli interventi di riqualificazione della stessa area;
- gli incontri con i soggetti interessati ad un'estensione dell'area commerciale adiacente all'ex Consorzio.

c. Una ulteriore significativa modalità di partecipazione alla costruzione del piano è stata quella che ha consentito la raccolta di ulteriori proposte e richieste a partire dalla pubblicazione di una bozza dei documenti di piano. Sono state presentate numerose richieste relative al piano.

Successivamente all'adozione vera e propria del Pat si aprirà la fase di pubblicazione e di raccolta delle osservazioni ai documenti adottati di cui si darà conto nella successiva fase della valutazione.

Le pagine seguenti riportano gli esiti dettagliati delle valutazioni descritte. In questa parte si descrivono invece le principali questioni emerse nei diversi momenti partecipativi.

Le discussioni svolte nelle sei serate di presentazione Documento Preliminare hanno messo in evidenza almeno i seguenti argomenti:

Arg1. La necessità di valutare la bretella (prevista anche dal PTCP di Treviso) di bypass del centro di Vigonovo (nel vicino comune di Salgareda), come una delle risposte all'intasamento del centro di Ponte di Piave. E' questa una azione che non compete al Pat di Ponte di Piave e che è stata scartata successivamente anche in sede provinciale.

Arg2. Le problematiche relative alla qualità delle acque del Negrisia. Nelle discussioni è emerso la doppia causa di tale criticità: gli scarichi a monte del territorio di Ponte di Piave, le operazioni di diserbo delle sponde.

Arg3. La verifica di una fermata SFMR in corrispondenza del centro di Levada e la necessità di risolvere i problemi dell'incrocio stradale dello stesso luogo.

Arg4. La problematicità derivata dalla presenza, in centro a Negrisia, delle attività artigianali/commerciali.

Arg5. La riqualificazione delle parti storiche e dei percorsi verso il Piave nella zona di Negrisia.

Nelle pagine seguenti si allegano i verbali delle riunioni.

**FORMAZIONE DEL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO
(P.A.T.)
CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE AI SENSI
DELL'ART. 5 DELLA L.R. 23.04.2004 N. 11**

La Giunta comunale, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 5, 2° comma della L.R. 23.04.2004, N. 11, ha promosso, ai fini della predisposizione del P.A. il confronto con le Associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio.

1° Incontro – **10 ottobre 2006** presso la Casa della Comunità L. Marti
Via Gasparinetti 4 – alle ore 20.30

Invitati

- CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI
- UNIONE AGRICOLTORI
- FEDERAZIONE COLTIVATORI DIRETTI
- UNIONE GENERALE COLTIVATORI – COPRAGRI
- LEGAMBIENTE
- ORDINE DEGLI AGRONOMI
- GRUPPO AMBIENTE
- PROTEZIONE CIVILE
- ASS. CACCIATORI
- FEDERCACCIA
- ENALCACCIA
- ASS. LA MARCANDOLA
- ASS. LA TROTA

Legenda

- ASSENTI
- PRESENTI

VERBALE INCONTRO 10.10.2006

Il Sindaco presenta l'Arch. Paccone del gruppo di professionisti incaricati della redazione del P.A.T., il quale relaziona sul documento preliminare.

Il Sindaco illustra brevemente l'iter per la predisposizione del PAT: si presenta il documento preliminare che verrà adottato a seguito della conclusione degli incontri per arrivare alla approvazione del PAT entro il 2007. Osserva che il documento preliminare è incentrato sul concetto di "Città verde", cosicché si intendono valorizzare le associazioni per contributi che verranno dati nel momento in cui si sta lavorando e non avere quindi indicazioni postume;

Passa la parola al Cons. Zago, Presidente della Commissione comunale Urbanistica, che illustra il programma di lavoro; richiama le finalità della nuova legge urbanistica (artt. 2 e 3 L.R. 11/2004); richiama i contatti con i Comuni contermini per realizzare i PATI, soprattutto sull'assetto idrogeologico e sulla viabilità.

Illustra i vari piani urbanistici previsti dalla Legge.

Ricorda la fase della concertazione prevista dalla legge, prima della stesura del Piano.

Fasi di lavoro:

1^ Fase

Presentazione bozza documento preliminare, aperto alle osservazioni delle Associazioni e dei cittadini; presentazione documento preliminare definitivo (dicembre - gennaio 2007)

2^ Fase:

Cominciare a ragionare sulle linee prospettate dal PAT che verranno presentate alle Associazioni ed ai cittadini per recepire osservazioni per arrivare, entro fine 2007, alla stesura definitiva del Piano.

Illustra a grandi linee il contenuto della bozza del documento preliminare.

Illustra, altresì, gli istituti previsti dagli artt. 35, 36, 37 della L.R. n. 11/2004.

Arch. Paccone: illustra i cambiamenti introdotti dalla legge 11/2004. Il principio alla base della elaborazione del PAT è quello di città verde.

Richiama le fasi di lavoro previste: fase di ascolto delle associazioni e della cittadinanza; presentazione bozza del PAT però rivedibile; acquisizione ancora di suggerimenti e valutazioni; stesura definitiva.

Vi è molto lavoro da fare.

Sindaco: evidenzia il problema della viabilità e la necessità di sollecitare i Comuni contermini sul problema della viabilità e dell'assetto idrogeologico.

Osservazioni

Viabilità: va bene la tangenziale, però resta il problema del traffico proveniente da Salgareda.

Massariol – Gruppo Ambiente: invita l'Amministrazione a guardare il piano provinciale del traffico che prevede una bretella a Vigonovo.

Pres. Associazione Pescatori: fa presente i problemi delle sponde che non consentono l'accesso ai pescatori, non si può accedere all'area da Ponte di Piave (dal ponte) sino al confine di Salgareda.

Dott. Leoni: richiama il progetto del percorso di collegamento da Negrizia sino a Salgareda.

Ritiene il documento preliminare condivisibile; evidenzia la necessità di rivedere le previsioni relative al verde nelle aree private; prevedere un progetto del verde; dare indirizzi anche sulle piante da mettere a dimora.

Viabilità: la necessità di soluzioni deve tener conto delle direttrici che intersecano le aziende agricole; tenere conto delle aziende agricole esistenti.

Risorgive di Negrizia: necessità di valorizzazione dell'aspetto ambientale connesso alla presenza delle risorgive.

Ass. Pescatori: il depuratore di Cimadolmo scarica sul Negrizia; ciò sta distruggendo fauna e flora; la situazione sta peggiorando notevolmente, soprattutto verso Roncadelle. E' un grosso problema.

Massariol – Gruppo Ambiente: afferma che vi sono problemi poiché viene praticato il diserbo sulle sponde del Negrizia.

Ass. De Bianchi: si stanno acquisendo dati per valutare gli scarichi di Cimadolmo; vediamo se si riesce a salvare il fiume Negrizia.

Enalcaccia: vengono avanzate le seguenti proposte: realizzazione area tiro con l'arco, area barbecue, percorso tiro con l'arco all'interno delle boschette.

Massariol – Gruppo Ambiente: mappatura delle aree demaniali;

Arch. Paccone: predisposizione anche di un progetto di gestione del verde.

Massariol – Gruppo Ambiente: tema dei Giuseppini, riferendosi a quest'area, ricorda la necessità che debba tornare ad essere un giardino per tutti altrimenti non si potrà mai affermare il concetto di "città verde".

Protezione Civile: Dalla Francesca: facendo la tangenziale occorrerà sistemare anche le zone contermini che scaricano sul Crê.

Dott. Marin: concetto del benessere da evidenziare; osserva di fare delle consultazioni per avere una più ampia partecipazione; si dichiara deluso dalla scarsa risposta della cittadinanza; fare un grande patto anche tra portatori di interessi diversi; rischio idrogeologico resta irrisolvibile perché non si vuole risolvere il problema del Piave.

Vi sono difficoltà anche per le posizioni politiche.

Rete elettrodottistica: la problematica è stata dimenticata; chiede di tener conto di tali problematiche che non sono cambiate; dare informazioni alla popolazione su quelle che saranno le nuove aree edificabili anche se piccole; fare un documento informativo per la cittadinanza, indicando alcune aree sulle quali è presumibile che si intervenga confrontandosi su quelle; aree industriali: occorre fare una valutazione anche su eventuali future necessità.

Attività agricole: tenere conto delle esigenze.

Rete dei servizi alla persona (dovrebbero rientrare nel novero degli obiettivi).
Apprezza che la bozza presentata è suscettibile di modifiche.

Viene richiesta una piccola fermata a Levada per usufruire della linea ferroviaria.
Capire se non vale la pena

Sindaco: questione Piave non è vero che è tutto bloccato. Questione elettrodotti: pare non sia stato finanziato quello che interessa il Comune; il regolamento di polizia rurale è uno strumento minimale che ci ha permesso però di intervenire; per la zona industriale è stata adottata solo una variante normativa, mentre il dimensionamento è rimasto immutato.

**FORMAZIONE DEL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO
(P.A.T.)
CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE AI SENSI
DELL'ART. 5 DELLA L.R. 23.04.2004 N. 11**

La Giunta comunale, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 5, 2° comma della L.R. 23.04.2004, N. 11, ha promosso, ai fini della predisposizione del P.A.T. il confronto con le Associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio.

2° Incontro – **11 ottobre 2006** presso la Casa della Comunità L. Martin –
Via Gasparinetti 4 – alle ore 20.30

Invitati

- ASS. COMMERCIANTI ED ESERCENTI
- CONFESERCENTI
- UNINDUSTRIA
- CONFARTIGIANATO
- C.N.A.
- ORDINE DEGLI INGEGNERI
- ORDINE DEGLI ARCHITETTI
- ORDINE DEI GEOMETRI
- CGIL
- CISL
- UIL

**FORMAZIONE DEL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO
(P.A.T.)
CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE AI SENSI
DELL'ART. 5 DELLA L.R. 23.04.2004 N. 11**

La Giunta comunale, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 5, 2° comma della L.R. 23.04.2004, N. 11, ha promosso, ai fini della predisposizione del P.A.T. il confronto con le Associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio.

3° Incontro – 12 ottobre 2006 presso la Casa della Comunità L. Martin –
Via Gasparinetti 4 – alle ore 20.30

Invitati

ASSOCIAZIONI SPORTIVE

- A.C. Ponte di Piave
- A.S. JUDO
- A.S. VOLLEY
- A.S. KARATE
- Amatori Calcio Negrizia
- Amiche del Calcio Negrizia
- Ass. Bocciofila
- Ass. Cacciatori
- Ass. Ciclisti Polyglass
- Ass. Ciclistica Fausto Coppi
- Ass. La Marcandola
- Ass. La Trota
- Tennis Ponte di Piave
- AUSER
- Baseball Amatori Ponte
- Blue Box Team
- Calceito Ponte 94
- Centro Danza
- Donne Ponte Calcio a 5
- Gruppo Ginnastica

- Gruppo Yoga
- Nuova Atletica Tre Comuni
- Sci Club
- Skating Club

COMITATI FESTEGGIAMENTI

- Noi Associazione Levada
- Comitato Festeggiamenti Busco
- Comitato Festeggiamenti Calderba
- Insieme per San Nicolò
- Comitato Festeggiamenti Negrizia
- Gruppo Pontepiavense
- Pro Loco
- Comitato Commercianti

Zanotto Elio – Prizzon (Via Campagne) – Arch. Lorenzon (Negrizia) – Remigio
Orlando – Sartori (Negrizia) – Favaro Luca – Arch. Darioi (Negrizia)

ASS.VOLONTARIATO

- AIDO
- AVIS
- Ass. Ex Emigranti
- Banda e Majorettes
- CAI
- Comitato Gemellaggio
- Consulta per l'anziano
- Gruppo Ambiente
- Gruppo Insieme
- Lucciolata
- Progetto Giovani
- Protezione Civile
- Scout
- Green Singers
- ACR Ponte di Piave

- ACR Negrizia
- ACR Levada
- UNICEF
- ACLI
- Ass. Nuovi Cittadini

ASS. COMBATTENTISTICHE E D'ARMA

- Ass. Alpini Busco Levada
- Ass. Alpini Negrizia
- Ass. Alpini Ponte di Piave
- Ass. Arma Aeronautica
- Ass. Artiglieri
- Ass. Bersaglieri
- Ass. Carabinieri
- Ass. Cavalieri di Vittorio Veneto
- Ass. Combattenti e reduci
- Ass. Fanteria
- Ass. Genieri
- Ass. Granatieri di Sardegna

PARROCCHIE

- Parrocchia Ponte di Piave
- Parrocchia Negrizia
- Parrocchia Levada
- Parrocchia Busco e San Nicolò

ISTITUZIONI SCOLASTICHE

- Dirigente Scolastico Istituto Comprensivo
- Presidente Istituto Scolastico

VERBALE INCONTRO 12 OTTOBRE 2006

Introduzione del Sindaco: problemi viabilità; notevole incremento flusso veicoli; necessità di intervento per realizzazione bretella. Coinvolgimento dei Comuni contermini per problemi viabilità e idrogeologici del Piave.

Cons. Zago: illustra finalità e novità introdotte dalla Legge n. 11/2004.

Arch. Paccone: finalità della nuova legge; obiettivi del PAT: città verde; città fluviale (Piave).

PROPOSTE

Rapp. Commercianti: il traffico è una cosa problematica; la gente passa e va, non si ferma.

Luca Favaro: illustra il documento predisposto relativo alla registrazione dei flussi veicolari nell'incrocio dei Carabinieri; sono flussi molto importanti; chiede se nel PAT si conferma l'idea della variante alla Postumia.

Arch. Paccone: l'ipotesi è di confermare il tracciato ipotizzato.

Sindaco: il problema è spingere per attuare tale intervento. Il Comune di Ponte di Piave si è proposto come soggetto coordinatore di un gruppo di Comuni che spinge per una soluzione ravvicinata del problema.

Vengono chiesti chiarimenti anche sull'incrocio di Levada e su cosa si intende su "forma" Levada contenuta a pag. 6 del documento preliminare.

Arch. Paccone: precisa che si conferma la perimetrazione, l'attuale forma, evidenziando che si tratta di un principio, di un concetto urbanistico.

Geom. Lorenson - Ass. La Trota: valorizzare il fiume Piave e il fiume Negrizia che ha problemi per gli scarichi del depuratore di Cimadolmo. Problemi: presenza cantine in centro paese; chiede come si tutelano gli agricoltori quando si parla di Oasi di Negrizia; occorre tutelare gli agricoltori; possibilità di 2^a casa per i figli degli agricoltori.

Arch. Paccone: sono interventi da vedere con i cittadini.

Sindaco: si è preso nota del problema del depuratore che scarica sul Negrizia che è stato evidenziato anche le altre sere.

Fornisce chiarimenti sulle varianti fatte a febbraio nella zona industriale di Levada; osserva che il PAT terrà conto di tale problematica; richiama la variante introdotta nell'area del Consorzio Agrario ove viene trasferito il supermercato ID.

Viene chiesto se vi sono studi di fattibilità di tracciati ad est della Postumia.

Ass. Commercianti: il piano del PAT si sblocca?

Sindaco: dovrà deliberare il Consiglio regionale.

Tiziano Lorenson: Negrizia è la zona giusta per lo sviluppo del Comune; ha tutti i servizi, è la sede giusta; non si spreca niente.

Ing. Massariol: la bretella è stata progettata per dare possibilità di un collegamento diretto con Negrizia per cui l'ampliamento di Negrizia è positivo.

Ass. Commercianti: fosso e scolo Crè; è da anni che non è stato toccato; è in progetto qualcosa?

Ass. Baccichetto: l'intervento deve essere fatto dal Consorzio di Bonifica.

FORMAZIONE DEL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.) CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA L.R. 23.04.2004 N. 11

La Giunta comunale, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 5, 2° comma della L.R. 23.04.2004, N. 11, ha promosso, ai fini della predisposizione del P.A.T. il confronto con le Associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio.

4° Incontro – 23 ottobre 2006

INCONTRO CON LA CITTADINANZA DI NEGRISIA

Introduce il Sindaco il quale presenta l'Arch. Paccone e l'Ing. Ghizzo dell'A.T.I., la società incaricata della predisposizione del P.A.T.

Precisa che il PAT prevede l'audizione formale della cittadinanza per acquisire proposte e valutazioni.

Ricorda i precedenti incontri con le Associazioni, le Organizzazioni di Categoria, Unindustria, ecc.; precisa che tali incontri sono finalizzati ad acquisire le proposte, da parte di tutti i soggetti coinvolti in merito al documento preliminare del PAT che ha come nucleo l'idea di "città verde".

Richiama la bozza del documento preliminare che verrà presentato, che si acquisiscono le proposte e le valutazioni per arrivare all'adozione del documento preliminare definitivo.

Passa la parola al Cons. Zago, presidente della Commissione comunale urbanistica, il quale illustra le novità introdotte dalla nuova legge urbanistica n. 11/2004; richiama l'art. 2 (finalità) della nuova legge "promozione e realizzazione dello sviluppo sostenibile e durevole"; tutela identità storico-culturale e riqualificazione del territorio.

Osserva che negli ultimi anni si è consumato molto territorio ed ora bisogna riqualificarlo. Sicurezza: rischio soprattutto idrogeologico.

Precisa i livelli di pianificazione previsti dall'art. 3; ricorda i contatti con i Comuni limitrofi per la predisposizione del PATI, soprattutto sul problema della viabilità e dell'assetto idrogeologico.

Ricorda le strategie previste dall'art. 2, comma 2.

Fasi lavoro: presentazione bozza documento preliminare; 1ª fase di concertazione (presentazione fine anno); fine 2007 presentazione documento preliminare e linee progettuali PAT; 2ª fase: concertazione, fine anno adozione definitiva del PAT.

Presentazione documento preliminare e VAS.

Mette in rilievo i nuovi istituti della legge n. 11, art. 35, 36 e 37

Sindaco: passa la parola all'Ing. Ghizzo

Ing. Glisso: evidenzia le principali novità introdotte dalla legge 11/2004. illustra le maglie strette introdotte dalla legge 11 in termini di procedimento per rapporto con altri Enti (art. 50 lett. a); coordinamento con Enti sovraordinati punto fondamentale che offre garanzie di strutturare interventi validi nel tempo; ci si propone di rifare le ali alla città essendo però equilibrati, si deve avere un approccio equilibrato, non volare né troppo alto né troppo basso;

Mobilità: si tratta di capire come si spostano le persone, in che tempi e con che modalità; problemi viabilità dati dalla Postumia, occorre coinvolgere gli Enti sovraordinati nella soluzione di questo tipo di problemi; il Comune da solo non può risolvere tale tipo di problemi;

Ambiente: il livello di rischio che presenta il Piave è al pari della Postumia, una questione che va risolta assieme agli altri Enti.

Arch. Paccone: illustra i nuovi strumenti che verranno predisposti; il significato degli incontri con la popolazione che è tenuta a partecipare sin dalle fasi iniziali di stesura del PAT; precisa che stasera inizia un percorso che si dovrebbe concludere con la verifica delle proposte e con l'adozione del PAT

Illustra le prime rilevazioni fatte sul documento preliminare.

Questione mobilità; punti di criticità dati dal traffico;

Prospettive: tangenziale che bypassa la Postumia nel tratto centrale del paese; 2^a fase: ulteriore bypass anche della zona industriale; metropolitana di superficie da ipotizzare come soluzione più definitiva.

Illustra l'impostazione urbanistica e le problematiche presenti a Negrizia e le ipotesi di connessione sviluppabili.

Sig. Nini

Chiede di fare una zona alberata, verde a ridosso del cimitero, nella zona prevista come residenziale:

Arch. Paccone: Precisa che non è ipotizzato costruire su tutta l'area, che tali aree sono così grandi che il progetto della edificazione deve confrontarsi con gli interessi della comunità; il disegno di queste aree è uno degli obiettivi che si deve dare la comunità.

Sig. Nini: osserva che occorre salvaguarda il territorio.

Sindaco: ricorda le varianti in itinere che riguardano Negrizia; evidenzia il concetto di città giardino che verrà a riguardare Negrizia – a breve dovrebbe arrivare la variante.

Cons. Lorenson Serena: considerato che sono in dirittura d'arrivo le varianti, cosa resta da fare e prevedere a Negrizia? Quali servizi si pensa di prevedere? Propone di prevedere la sistemazione del centro della piazza, perché al di là della sistemazione ambientale non vi sono molte altre cose da prevedere; c'è una via che da Negrizia va verso Oderzo: si potrebbe prevedere di potenziarla, considerato che la Postumia sarà sempre comunque intasata; vi sono altre aree storiche da riqualificare "zona del mulino" era una zona storica, la zona Fossadelle.

In base al concetto di città verde, occorre che nei piani d'intervento non siano previsti condomini, lasciare la normale realtà di un paese impostato in questo senso; la VAS chi la effettuerà? Ci sono situazioni da verificare, problema scoli acque; i PATI sono finanziati dalla Regione, è stata scartata questa ipotesi.

Sindaco: questione scoli, canali, ricorda lo strumento adottato, il regolamento di polizia rurale che ci dà modo di agire con forza coercitiva nei confronti di alcuni abusi che si sono verificati sul territorio; uno strumento che permette di intervenire con sanzioni nei confronti di chi ha agito in maniera garibaldina; evidenzia la verifica dell'ufficio tecnico e della polizia municipale su eventuali abusi; il PATI è in fase di inizio con le prime due riunioni; è stato chiesto alla Regione di concertare che però il PAT e il PATI possano non andare di pari passo.

Arch. Paccone: la VAS la fa l'ATI incaricata del PAT; è importante che la VAS preveda strumenti per la verifica rispetto alle criticità riscontrate.

Cons. Lorenzon Serena: presenza case disabitate nel territorio, che cosa si ipotizza; ci sarà un cambio destinazione; chiede se vi sarà possibilità di ristrutturazione.

Ing. Ghisso: la risposta non può che essere rinviata; c'è una fase di dimensionamento; occorre valutare se vi è qualche vincolo su tale edificio; occorre fare tale verifica; precisa che non si può parlare in questa sede di dimensionamento.

Sindaco: ricorda cosa si è fatto a Levada con la variante art. 50, comma 9, che si è previsto l'intervento su Villa Mercante dopo i progetti norma; che ora è difficile prevedere.

Ing. Ghisso: VAS necessitano previsioni normative che non possano fare riferimento solo all'Ente locale; la VAS non potrà essere che la ricognizione dello stato di fatto consegnando le strategie sulle quali il Comune dovrà muoversi per il monitoraggio delle modificazioni che si verificheranno nel tempo.

Geom. Lorenzon: evidenzia che è importante valorizzare l'ambiente; che nel territorio a ridosso del Piave, ci sono persone che ci vivono, vi è esigenza di mettere a posto i fabbricati che si scontrano con i vincoli vari esistenti; chiede se si possono avere risposte, che vi è l'esigenze di avere nuove abitazioni anche senza nuova cubatura; problema della linea ferroviaria che fa da tappo per una nuova alluvione; si ha speranza che si possano rivedere i vincoli posti dal PAT.

Cons. Serena Lorenzon: si possono presentare le proposte fatte in sede di osservazioni al PAI;

Geom. Lorenzon: osserva che vi sono molti operatori che hanno necessità di sistemare la propria attività (cantine).

Sindaco: precisa che il Cons. Lorenzon si riferiva alle osservazioni presentate dai Comuni interessati al PAI elaborato dalla Regione; il Consiglio comunale ha acquisito le osservazioni elaborate dall'Arch. Ennio Lorenzon inoltrate in Regione.

Cons. Lorenzon: osserva che tali osservazioni si possono dare anche ai tecnici incaricati del PAT

Sig. Costante Buso: il centro come si sistema, considerata la presenza di attività industriali. Come si pensa di risolvere il problema del centro.

Dott. Gianni Marin: evidenzia il valore politico che ha la nuova legge; che dà indirizzi; richiama i punti nodali sui quali fare riferimento: salvaguardia della salute, la durata del piano (10 anni); evidenzia il fatto che questa Amministrazione non esprima una grande maggioranza, cosicché occorre essere prudenti sulle previsioni; misurare il concetto di sostenibilità, presenza di aree verdi, ce n'è abbastanza, il piano durerà più di 10 anni: ci siamo chiesti a chi sarà rivolto; c'è uno studio demografico per verificare come si svilupperà la popolazione? Il futuro sarà caratterizzato dall'incremento della presenza di extracomunitari; nel documento preliminare vanno individuati sia le criticità ma anche le strategie; ne sono state individuate ben poche; usare strategie per arrivare all'approvazione degli strumenti già attivati; rischio elettrodotti tenerne conto; va bene bypass Postumia, occorre un atteggiamento forte da parte dell'Amministrazione per andare in questo senso; non si fa il by pass perché vi è un'Amministrazione piuttosto che un'altra è un problema politico; occorre indicare a grandi linee con il conforto della popolazione quali sono le aree di espansione; occorre partecipazione dei cittadini; ci vuole partecipazione anche nel monitoraggio; la gente deve sapere la portata del suo peso prevista nella logica del piano; politica più incisiva sul Piave occorre farsi sentire in maniera molto forte in Regione; per la circonvallazione si era fatto in precedenza molto; occorre concretizzare gli interventi.

Fiorenzo Roma: si dichiara preoccupato perché Negrizia sta aspettando ancora la variante del 2004; ricorda che a Maserada esiste già un gruppo per far leva sulla Regione per avanzare proposte di riqualificazione del Piave; preoccupato quando si parla di riqualificazione piuttosto che di espansione; che tipo di riqualificazione si fa; avrebbe voluto la presentazione di qualche linea guida più puntuale.

Sindaco: relativamente alla variante di Negrizia non si è spostato una virgola, la posizione non è di contrarietà a quanto fatto, ma è lasciata lì e mandata in Regione; c'è l'idea di prevedere una riqualificazione del centro urbano di Negrizia, la volontà di creare un sistema; tutte le sollecitazioni del Sig. Roma si riferiscono a valutazioni che sono in itinere, si è anticipata la parte della consultazione prima di adottare il documento preliminare; la presenza è quella che è da parte dei cittadini però non possiamo fare altre cose al di là di quanto fatto.

Ing. Massariol: si poteva mandare un sollecito a tutte le famiglie; nei prossimi incontri si può creare un panorama più aperto sulle connessioni anche con Ponte di Piave. Tener vivo il contatto con le Associazioni.

Cons. Boer: forse valeva la pena fare un questionario, vista la scarsa presenza per rilevare i bisogni.

Costante Baso: chiede cosa si fa per le attività produttive presenti nel centro del paese.

Arch. Paccone: il concetto "città verde" dovrebbe essere il primo elemento qualificante del territorio; per quanto riguarda lo spostamento delle attività produttive occorre cogliere le possibilità di interessi allo spostamento o creare delle aree filtro; occorre creare aree di mitigazione verso quelle attività per mitigare l'impatto.

Il PAT è innovativo perché coniuga i tempi di realizzazione con i tempi di previsione; occorre cogliere questo passaggio; fare proposte, non aspettare di valutare cosa presenterà l'Amministrazione.

Ass.re Baccichetto: si è qua per capire che sviluppo dare alla frazione; ci sono state osservazioni concreti come ad esempio l'utilizzo delle case agricole.

Cons. Sereaa Lorenzon: ribadisce la necessità di sistemare il centro; che fare degli edifici vecchi; propone che si facciano spazi di mitigazione con le attività produttive facciano zone cuscinetto di verde.

Arch. Paccone: osserva che sono comunque emerse cose che lo soddisfano in termini di proposte; precisa che questa è l'impostazione che occorrerà dare agli incontri preliminari e non quanto emerso in alcune osservazioni.

Dott. Gianni Marin: poteva esserci una proposta per poter esprimersi più concretamente.

Arch. Paccone: si aprirà l'ufficio di piano che coinvolgerà di più i cittadini.

Sindaco: questi passaggi che si stanno facendo sono stati concordati in Commissione Urbanistica; si potevano fare incontri tematici specifici, ma non sono adatti per il cittadino comune.

Cons. Boer: in Commissione si è presentato un documento con una serie di passaggi che non sono rispettati; va bene lo stesso comunque.

Ass.re Rorato: suggeriscono il Dott. Marin, l'Ing. Mazzariol e il Cons. Boer su come coinvolgere di più i cittadini

Cons. Boer: quali servizi si faranno nelle aree residenziali?

Arch. Paccone: sono ancora da valutare.

Cons. Boer: ci si chiede quali saranno i servizi

Ing. Ghizzo: si può dire che saranno quelli previsti dalle varianti già adottate. Lo dice la legge che il documento preliminare deve prevedere quello che c'è. Il PAT farà quindi le valutazioni future.

FORMAZIONE DEL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.) CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA L.R. 23.04.2004 N. 11

La Giunta comunale, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 5, 2° comma della L.R. 23.04.2004, N. 11, ha promosso, ai fini della predisposizione del P.A.T. il confronto con le Associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio.

5° Incontro – 24 ottobre 2006 INCONTRO CON LA CITTADINANZA DI LEVADA

Introduce il Sindaco illustrando la procedura di adozione del PAT, nuovo strumento urbanistico introdotto dalla Legge n. 11/2004.

Fasi: Presentazione bozza – recepimento proposte – presentazione del PAT ed adozione entro fine 2007.

Presenta l'ing. Ghizzo dell'ATI, incaricata del PAT e l'arch. Paccone.

Cons. Zago, presidente della Commissione Urbanistica comunale.

Ricorda gli incontri già avuti con le Associazioni portatori di interessi diffusi, le categorie produttive (Associazioni di Categoria), le Associazioni locali (volontariato, gruppi sportivi, AUSER, ecc.) per far capire che chiunque contribuisce all'elaborazione del PAT.

Ricorda l'intendimento del coinvolgimento dei Comuni contermini soprattutto per i problemi legati alla viabilità ed idrogeologici del fiume Piave.

Ing. Ghizzo: invita a formulare delle proposte di carattere generale; illustra la nuova metodologia introdotta dalla legge 11/2004 per l'elaborazione del nuovo strumento urbanistico; precisa gli ambiti di intervento con il PAT: ambito residenziale; mobilità; attività produttive; ambiente.

Illustra infine la valutazione di impatto ambientale prevista dalla norma.

Cons. Zago: illustra le novità introdotta dalla legge n. 11 ed il programma di lavoro previsto, già illustrato nei precedenti incontri.

Arch. Paccone: illustra i nuovi strumenti urbanistici introdotti dalla legge 11/2004: PAT e piano interventi; osserva che ci sono aspetti nuovi rispetto al passato: si inizia con una fase di ascolto dei cittadini per arrivare all'adozione del documento preliminare; si è introdotto un ulteriore passaggio rispetto a quanto previsto dalla legge, appunto la fase di ascolto anche per arrivare al documento preliminare; evidenzia i ragionamenti fatti sul territorio di Ponte di Piave: mobilità legata alla presenza della strada Postumia e problematiche presenti; questione fiume Piave.

Nello specifico per Levada si coglie quello che è previsto dal Piano regolatore esistente; obiettivo: portare la centralità a Levada con che cosa e come è da verificare; che si ritiene di consolidare le forme dei tessuti urbani esistenti.

Interventi.

Cons. Boer: presenza della Zaghis: si è previsto qualcosa per la riqualificazione dell'area.

Sindaco: si andrà a discutere col proprietario per individuare l'area come area di espansione o misto terziario diffuso; l'intendimento è rapportarsi con gli interessati ad esempio per le questioni più complesse; cantina di Ponte; distilleria di Ponte; potrebbe essere il caso anche della Zaghis.

Si possono ipotizzare accordi pubblico-privato, che si può prevedere anche per l'area a ridosso del Consorzio Agrario dove trasferire il supermarket.

Sig. Mario Iana: Viabilità incrocio di Levada: di chi è la competenza.

Sindaco: la competenza è di Veneto Strade; non può intervenire il Comune; stessa cosa per l'incrocio con la Jesolana che è prioritario rispetto a quello di Levada; ricorda lo studio sui flussi di traffico rilevati sull'incrocio che denota un consistente incremento soprattutto dei mezzi pesanti.

Sig. Mario Iana: a cosa serve l'ampliamento Mercante ? Si valorizza la casa o si prevede un nuovo insediamento.

Sindaco: la variante prevede che il proprietario si impegna a lottizzare la nuova zona residenziale prevista e dopo sistemare casa Dalla Torre Mercante.

Sig. Mario Iana: chiede se è sensata la dislocazione dell'area residenziale prevista a Levada.

Sindaco: si è inteso aprire un varco da prevedere nel PAT verso il campo sportivo per creare anche un piano di città verde.

Geom. Boer: riferendosi alla viabilità, osserva che vi sono bracci morti all'interno di Levada; vi sono punti molto critici, non è il caso di collegarli per evitare di restare bloccati all'interno in caso di incidenti o altri problemi.

Arch. Paccone: forse nelle aree residenziali non è bene creare una circolazione che forse è bene non avere.

Sig. Mario Lana: propone anch'egli di collegare alcune vie attualmente senza sbocco.

Sig. Mario Girardi: persone con disabilità: tener conto delle esigenze dei portatori di handicap motori e sensoriali; occorrerebbero piccoli accorgimenti che sono utili, ad esempio segnalazione tattile a terra; quando si fanno i marciapiedi non piantare i pali in mezzo ma lungo il bordo interno; ciò può essere utile per tutti; mettere qualche segnalazione anche nelle zone della stazione, segnalazione degli uffici pubblici; tutta una serie di piccoli accorgimenti che possono essere molto utili.

Sindaco: è bene che tali esigenze venissero recepite dalla Provincia per dare indicazioni omogenee anche ai Comuni; si terrà conto di ciò soprattutto quando si parlerà di piani attuativi; per la stazione si provvederà a fare qualcosa.

Cons. Luca Zamuner: alberatura di Via Vittoria, per la viabilità è impossibile avere strade dappertutto; via di Mezzo problema scarsa visibilità per presenza alberature.

Sindaco: campo sportivo: l'area è stata acquistata da privati che sono stati interpellati per sapere che idee hanno; ci si sta interrogando su quest'area per capire anche da parte dei cittadini quali indicazioni vengono.

Mario Lana: non sarebbe male uso pubblico.

Ing. Ghisso: precisa che potrebbe utilizzarsi l'istituto del credito edilizio, previsto dalla nuova legge urbanistica.

Sig. Maurizio Nardi: chiede come funziona la perequazione. Osserva che occorre fare la pista ciclabile facendo un piccolo sottopasso per collegare Via Ferrovia con il centro di Ponte di Piave.

Arch. Paccone: precisa che la perequazione è un istituto diverso dal credito edilizio; la perequazione ha la funzione di omogeneizzare le possibilità edificatorie sulle varie aree.

Occorre verificare se ci sta, altrimenti verificare le possibili alternative.

Sig. Maurizio Nardi: la Provincia ha previsto il prolungamento su via Europa; è una novità.

Sindaco: precisa che è solo una previsione; pare che Salgarada abbia previsto semplicemente la sistemazione dell'incrocio di Viganovo.

Dott. Marin: questa non è una ipotesi nuova; lo studio è stato accurato, la questione era stata avviata; la Provincia deve uscire dall'ambiguità o rispettare l'originario tracciato con una scelta definitiva; ricorda che la previsione era già stata accolta in Regione e che poi si è fermato tutto.

Cons. Baccichetto: **circonvallazione ad est di Salgareda; se ne parlava già nel 1996/97 poi accantonata perché si diceva che così facendo Vigonovo si inglobava a Ponte di Piave.**

Dott. Maria: **il problema del Piave non si vuole risolvere; sono state riproposte le casse di espansione; vi è una mancanza di volontà politica di risolvere il problema; vedo brutto anche per la ferrovia metropolitana; ci vuole forte impegno con la partecipazione popolare.**

Chiede chiarimenti su cosa si intende per consolidamento della struttura urbana esistente, come si dice nel documento preliminare.

Arch. Paccone: **significa chiudere i buchi esistenti, continuare a lavorare sulla struttura insediativa esistente, quindi non si prevede una espansione; è un problema di disegno urbanistico**

FORMAZIONE DEL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.) CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA L.R. 23.04.2004 N. 11

La Giunta comunale, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 5, 2° comma della L.R. 23.04.2004, N. 11, ha promosso, ai fini della predisposizione del P.A.T. il confronto con le Associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio.

6° Incontro – 26 ottobre 2006

INCONTRO CON LA CITTADINANZA DI PONTE DI PIAVE

Introduce il Sindaco, ricordando i precedenti incontri. Questa sera si chiude un ciclo di incontri per la presentazione del documento preliminare del P.A.T. Presenta l'Ing. Ghizzo e l'Arch. Paccone, facenti parte dell'ATI incaricati della stesura del PAT.

Specifica che la redazione del PAT è prevista dalla nuova legge urbanistica regionale; evidenzia che gli incontri vengono fatti perché la legge impone di sentire la cittadinanza, le Associazioni, i gruppi, in termini di proposte generali sull'assetto urbanistico da prevedere.

Precisa che gli incontri nelle frazioni sono stati produttivi in termini di proposte. Osserva che il motivo conduttore del documento preliminare è il concetto di "città verde"; 2° filone: Viabilità da affrontare in modo concertato anche gli altri Comuni, i problemi esistenti e la necessità di far fronte ai problemi da risolvere.

Ing. Ghizzo: ribadisce che la nuova legge urbanistica regionale obbliga ad adottare un nuovo strumento urbanistico.

Evidenzia che nel corso di tali incontri occorre far venire fuori interessi generali, tralasciando quelli particolari, osserva la necessità di un coordinamento per i problemi legati alla viabilità poiché vi sono diverse competenze: regionale e provinciale.

Precisa che la formulazione definitiva del documento preliminare si avrà dopo questi incontri, tenendo conto delle proposte che ne verranno fuori.

Cons. Zago: illustra le novità introdotte dalla legge n. 11/2006 e le fasi di lavoro.

Arch. Paccone: illustra l'impostazione della nuova legge urbanistica; illustra le problematiche relative alla viabilità della Postumia e le soluzioni ipotizzate da tangenziali esterne al centro tagliato dalla Postumia ; problematica ambientale data dalla presenza del Piave.

Sindaco: precisa che le linee programmatiche illustrate dai tecnici sono state elaborate sulla base delle indicazioni e delle valutazioni espresse dall'Amministrazione comunale.

Interventi.

Lorenzo Gatti: sono passati 40 anni dall'alluvione del Piave; oggi se succede un'altra esondazione come quella, questa volta sarà molto più grande ed arriverà fino a Mansuè. Osserva che prima vi erano sfoghi a cielo aperto che non vi sono più; osserva che non si è fatto nulla come assetto e tutela del territorio.

Ing. Ghisso: chiede se l'interlocutore ha qualche idea concreta.

Lorenzo Gatti: il ponte della Buratta doveva essere aperto; le casse di espansione dovrebbero essere fatte prima, non a Ponte di Piave.

Adriano Cenodese: propone per quanto riguarda il Piave, di riportare l'alveo del fiume nel centro.

Ing. Massariol: denuncia che attualmente sul Piave tra i Sette Nani e l'isola di Fagarè si sta scavando ghiaia; non serve per la sicurezza idraulica; vi è erosione nell'orto botanico: bisogna stare attenti con l'escavazione che va controllata; occorre difendere le rive perché ci sono erosioni; occorre capire ciò che sta succedendo; non va bene il pascolo sul Piave; la difesa del fiume sono gli argini.

Sari: in riferimento alla bretella che taglierebbe in due Ponte di Piave, non è possibile allungare un po' di più, allargare gli argini per tagliare le campane e ingrossare gli argini dove il Piave spinge di più

Sindaco: il tracciato previsto è uno studio di fattibilità; vi sono ipotesi per tragitti più larghi, però la tesi è che meno largo è il tracciato, meno si spende; il tracciato da realizzare è abbastanza vincolato per l'innesto con il sottopasso fatto.

Lorenzo Gatti: propone di sfruttare la viabilità esistente.

Dott. Gianni Marin: la scelta è stata ragionata con la circonvallazione ipotizzata rispettando le proprietà. Ricorda il punto di rottura nell'alluvione del 1966, i rinforzi fatti possono essere potenziati; evidenzia i punti critici; bisogna intervenire nei punti storici di rottura degli argini.

Area industriale: vi è stata la necessità di ricostituire una base per dare omogeneità alle attività sparse nel territorio. Quello che è stato fatto è stato fatto su indicazioni del Consorzio di Bonifica per l'assetto dell'area industriale. Difficilmente si avrà un piano di bacino visto gli interessi esistenti.

Lucio Visentin: per la viabilità chiede di prendere in considerazione l'ipotesi di andare fuori dall'altra parte.

Sindaco: osserva che si va in territorio di Salgarèda e questo Comune non è d'accordo.

Adriano Cenedese: vi era in Provincia, anni fa, una ipotesi di attraversamento largo.

Mauro Redigolo: nel prevedere la tangenziale, bisogna anche tener conto che vi saranno tanti scontenti; valutare di fare la tangenziale nel punto giusto, tenendo conto anche dello sviluppo residenziale.

Signora del pubblico: quali sono le zone pericolose del fiume Piave; in alcune parti si costruisce, in altri non si può toccare una pietra.

Sindaco: alcune licenze sono state rilasciate prima dell'entrata in vigore del PAI.

Gatti: si ha qualche idea per la zona verde di sua proprietà a ridosso dell'area industriale.

Arch. Paccone: per le aree produttive vi sono le disposizioni della Provincia che ha detto stop a nuove aree produttive; osserva che occorre chiedersi cosa si ipotizza sull'area industriale non ancora realizzata.

Gatti: noi cosa facciamo che abbiamo un'attività produttiva (cantina) ed un'area verde importante; occorre sapere se si può stare ancora lì o prevedere altre soluzioni.

Arch. Paccone: si può valutare una compresenza tra attività agricole e capannoni.

Renata Vidotto: lamenta il pagamento dell'ICI su un'area della quale è comproprietaria, classificata come industriale; trova fortemente ingiusta tale situazione e chiede una soluzione a tale problema.

Arch. Paccone: occorre risolvere quell'area lì, trovando una soluzione per quell'area che è strategica per il territorio.

Sindaco: sono problematiche che conosciamo; ci siamo impegnati che in sede di PAT si sarebbero affrontate; ora si vuole capire se l'area industriale prevista è troppa o troppo poca; si vuole valutare con i tecnici se tenere una zona cuscinetto [verde] con la zona industriale; occorre semplificare le attuali norme del P.R.G. di difficile gestione; è già stato dato come indicazione ai tecnici di uscirne fuori con un risultato accettabile per tale area; anche l'area della distilleria è da valutare a cosa serve.

Ass.re Baccichetto: le aree industriali sono nel tempo mutate, essendo presenti anche attività commerciali.

Italo Rosa: lamenta anche lui il pagamento dell'ICI come area industriale su un terreno che non è capace di vendere.

Ing. Ghisso: osserva che occorre riflettere se una parte dell'arte industriale può essere adibita ad attività connesse alla viticoltura (cantina, scuola enologica....).

A maggioranza, i presenti si esprimono per l'ipotesi più larga (esterna) di tangenziale.

Sindaco: sollecita proposte sull'area ex Giuseppini.

Renata Vidotto: chiede se il Comune sull'area Giuseppini può intervenire; i proprietari sono disposti a trattare?

Sindaco: sono disposti su presupposti di valutazione imprenditoriale.

Arch. Paccone: occorre capire se è un obiettivo importante per la collettività.

Adriano Cenedese: nei Giuseppini si potrebbe trasferire anche la Casa di Riposo.

Sari: quali sono i tempi di realizzazione della nuova Postumia?

Arch. Paccone: la decisione del tracciato è di Veneto Strade

Sindaco: è inserita nel piano di fattibilità 2007/2009 che però non vi è finanziamento.

Arch. Paccone: verrà istituito un ufficio PAT per andare d'accordo con i cittadini nel fare le scelte.

6. Verifica delle coerenze interne ed esterne del Pat a e delle alternative possibili

Questa parte del Rapporto ambientale del Pat di Ponte di Piave valuta i diversi gradi di coerenza delle azioni che il piano propone (descritte nei capitoli precedenti).

Sono state quindi definite due verifiche sulla coerenza delle previsioni del Pat (così come tradotte nelle azioni descritte nel capitolo 2):

- una prima verifica (di coerenza esterna) mette a confronto le azioni del Pat con i principi generali di sostenibilità indicati dalla Comunità Europea;

- una seconda verifica (di coerenza interna) mette invece a confronto le stesse azioni del Pat con l'insieme delle Questioni (Qu) poste al Pat dalla Vas e con le Criticità (Cr) derivate dalla lettura dello stato dell'ambiente.

Le due verifiche sono sinteticamente rappresentate da due matrici le cui "righe" contengono le azioni che il Pat propone e le "colonne" rispettivamente: i "criteri generali di sostenibilità" e le "criticità ambientali" riconosciute sul territorio di Ponte di Piave.

I diversi livelli di coerenza sono riportati nelle matrici ed identificati con:

C che indica la coerenza tra le azioni del Pat e i principi di sostenibilità;

PC che indica la parziale coerenza tra le azioni del Pat e i principi di sostenibilità;

I che indica l'incoerenza tra le azioni del Pat e i principi di sostenibilità.

Nel caso di mancata o parziale coerenza è previsto un approfondimento che consideri in maniera più dettagliata i motivi di tale situazione e ipotizzi misure di mitigazione e/o alternative da applicare all'azione.

6.1 Verifica di coerenza esterna

Questo tipo di valutazione consente una lettura generale e di carattere strategico del Pat rispetto ai principi generali di sostenibilità.

La valutazione è indipendente dalle caratteristiche del territorio di Ponte di Piave e confronta le scelte del piano con gli obiettivi generali di uno sviluppo sostenibile e nel rispetto dell'ambiente.

I principi generali di sostenibilità ambientale, indicati dalla Comunità Europea, sono quelli di seguito riportati:

- 1- Ridurre al minimo l'impiego delle risorse energetiche non rinnovabili;
- 2- Impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione;
- 3- Usi e gestione corretta, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi e inquinanti;
- 4- Conservare e migliorare lo stato della fauna e flora selvatiche, degli habitat e dei paesaggi;
- 5- Conservare e migliorare la qualità dei suoli e delle risorse idriche;
- 6- Conservare e migliorare la qualità delle risorse storiche e culturali;
- 7- Conservare e migliorare le qualità dell'ambiente locale;
- 8- Protezione dell'atmosfera (riscaldamento del globo);
- 9- Sensibilizzare maggiormente alle problematiche ambientali, sviluppare l'istruzione e la formazione in campo ambientale;
- 10- Promuovere la partecipazione del pubblico alle decisioni che comportano uno sviluppo sostenibile.

La valutazione viene svolta a partire dalla

matrice di coerenza che incrocia le singole azioni previste dal piano rispetto ad ognuno dei 10 principi di sostenibilità. A questa prima verifica fa seguito un approfondimento delle eventuali incoerenze (o coerenze parziali) individuate.

L'incrocio è rappresentato nella matrice riportata alla fine di questo capitolo.

Rispetto alla matrice emergono alcune questioni da valutare nello specifico anche rispetto alle alternative possibili. Di seguito si riportano questi approfondimenti con riferimento ai principi generali di sostenibilità e alle azioni del Pat.

1/2/Az13

La riqualificazione dell'area della Cantina Sociale di Ponte di Piave può portare ad un innegabile miglioramento alla qualità della zona residenziale in cui attualmente risiede. Si tratta infatti di un'attività che, seppur in zona urbanistica compatibile, risulta in un ambito ormai fortemente caratterizzato dalla residenza.

4/Az2.1, Az2.2, Az2.4 e 5/Az2.1, Az2.2, Az2.4

Il consolidamento delle frazioni, pur essendo un'azione del Pat che garantisce una modalità di crescita della città che riduce al minimo l'utilizzo di suolo non urbano, prevede comunque una modifica dello stato del suolo che passa da agricolo a urbano.

Il Piano Operativo dovrà prevedere sia l'applicazione degli indirizzi di sostenibilità degli interventi presenti nelle Nta, sia un opportuno disegno che

garantisca un positivo bilancio idraulico e un inserimento che tenga conto dell'ambiente prevalentemente rurale in cui si collocano.

4/Az3.2

Il riconoscimento e il consolidamento dei nuclei di edificazione diffusa in territorio rurale, consente di ridurre i fenomeni di dispersione (attraverso il trasferimento di volume edificato da altre parti del territorio rurale, ma necessita di una attenta progettazione degli interventi per quanto riguarda le caratteristiche del territorio interessato dagli interventi.

I Piani degli Interventi dovranno verificare e applicare le opportune misure di mitigazione e miglioramento ambientale previste dalle stesse Norme Tecniche del Pat.

4/Az13 - 5/Az13

La parte a sud dell'area in cui il Pat prevede la localizzazione della nuova cantina può essere considerata strategica sia dal punto di vista dei corridoi ecologici secondari che da quello idraulico.

In particolare il Grassaga (corso d'acqua a sud dell'area) svolge un importante ruolo sia rispetto allo smaltimento delle acque che come corridoio di continuità in senso est-ovest. Una continuità interrotta dalla presenza della doppio sistema infrastrutturale ferrovia SR63 e dalla stessa zona industriale ad ovest.

L'inserimento della nuova cantina, potrebbe rappresentare un ulteriore peggioramento della situazione in quanto aumenta la parte di interruzione

della continuità del Grassaga, ma anche una opportunità se la mitigazione di tale intervento diventa migliorativa rispetto alla criticità complessiva.

Va perciò valutata la possibilità di far sì che l'intervento garantisca, nella parte a sud dell'area, una zona adeguata non solo ad eliminare ma anche rendere positivo l'impatto sul regime idraulico della zona.

Secondo lo stesso principio, tale area, opportunamente progettata in senso naturalistico (ad esempio con una zona tampone), potrebbe ridurre l'effetto di interruzione degli elementi citati e quindi favorire quella condizione di continuità naturalistica che il Grassaga sembra aver perso.

4/Az14, 5/Az14 e 7/Az14

Il nuovo tracciato della SR53 Postumia, ad ovest del centro abitato, comporta la presenza di un ulteriore asse infrastrutturale con direzione nord-sud e quindi di un'altra interruzione delle continuità naturalistica e idraulica est-ovest.

L'indispensabilità della nuova strada, deve allora confrontarsi con tale situazione cercando di evitare gli ulteriori impatti negativi causati dall'interruzione. Andranno perciò realizzate, contestualmente al manufatto, le opere necessarie ad eliminare l'effetto di interruzione in senso est-ovest, sia rispetto alla fauna che al sistema di scolo delle acque.

La nuova strada può però rappresentare anche un elemento in grado di migliorare le condizioni complessive di questa parte del territorio se si ipotizza di "sfruttare" la continuità nord-sud data dal manufatto

e dalle aree adiacenti. Queste possono, infatti, essere progettate e realizzate in modo da mitigare gli effetti del traffico sull'ambiente circostante (inquinamento atmosferico e da rumore) ma anche per favorire continuità naturalistiche in senso nord-sud attualmente assenti.

La previsione di questa nuova importante strada necessita di un ulteriore approfondimento anche rispetto ad alternative possibili.

Tracciati diversi da quello inserito nel Pat (e già previsto sia dal Prg vigente che dal PTCP della Provincia di Treviso), sono stati, infatti, oggetto di specifiche riflessioni da parte degli studi svolti in preparazione del piano vigente. E sono stati comunque esclusi per il maggior impatto che provocherebbero. Sono stati scartati sia un tracciato ad est (ricadente in parte sul territorio del vicino comune di) per la problematica occupazione dell'area golenale, che tracciati ad ovest più "scostati" dalla parte abitata. L'insieme delle soluzioni è stato anche oggetto di uno specifico studio della provincia che alla fine ha concordato con l'amministrazione comunale la situazione prevista anche dal Pat.

6.2 Verifica di coerenza interna

La verifica di coerenza interna per il Pat di Ponte di Piave valuta la rispondenza delle azioni del Pat rispetto alle Questioni (**Qu**) che la Vas ha posto allo stesso Pat e alle criticità ambientali (**Cr**) riconosciute e descritte.

Anche in questo caso viene predisposta una matrice (riportata nella pagina precedente) che incrocia le azioni del Pat con gli Obiettivi e le criticità ambientali riconosciute.

Nel caso di mancata o parziale coerenza è previsto un approfondimento che consideri in maniera più dettagliata i motivi di tale situazione e ipotizzi misure di mitigazione/alternative da applicare all'azione.

Le questioni emerse nella matrice e necessarie di approfondimento sono riportate di seguito.

Ob1/Az2.1, Az2.2, Az2.4 Il consolidamento delle frazioni, pur essendo un'azione del Pat che garantisce una modalità di crescita della città che riduce al minimo l'utilizzo di suolo non urbano, prevede comunque una modifica dello stato del suolo che passa da agricolo a urbano.

Il Piano degli Interventi dovrà prevedere sia l'applicazione degli indirizzi di sostenibilità degli interventi presenti nelle Nta, sia un opportuno disegno che garantisca un positivo bilancio idraulico e un inserimento che tenga conto dell'ambiente prevalentemente rurale in cui si collocano.

Ob1/Az13 Anche in questo caso l'occupazione di una parte del suolo agricolo rappresenta una modifica dell'attuale assetto di tale parte del territorio che si caratterizza anche per la presenza della SR Postumia.

La scelta di localizzare la specifica

attività della Cantina Sociale deve perciò accompagnarsi ad un corretto progetto di inserimento dei manufatti nel contesto ambientale e paesaggistico in cui si collocano.

Ob1/Az14 Il tracciato del by-pass della SR Postumia comporta una modifica del territorio rurale nella parte ad ovest del capoluogo.

Cionondimeno tale soluzione appare come la più adeguata sia rispetto alla soluzione del problema di attraversamento del Capoluogo che rispetto agli impatti ambientali del traffico. Va però garantita una progettazione dell'infrastruttura attenta ed altrettanto adeguata alle caratteristiche del territorio che essa attraversa e coinvolge.

Ob2/Az13 La parte a sud dell'area in cui il Pat prevede la localizzazione della nuova cantina può essere considerata strategica sia dal punto di vista dei corridoi ecologici secondari che da quello idraulico.

In particolare il Grassaga (corso d'acqua a sud dell'area) svolge un importante ruolo sia rispetto allo smaltimento delle acque che come corridoio di continuità in senso est-ovest. Una continuità interrotta dalla presenza della doppio sistema infrastrutturale ferrovia SR63 e dalla stessa zona industriale ad ovest.

L'inserimento della nuova cantina, potrebbe rappresentare un ulteriore peggioramento della situazione in quanto aumenta la parte di interruzione della continuità del Grassaga, ma anche una opportunità se la mitigazione di tale intervento diventa migliorativa rispetto alla criticità complessiva.

Va perciò valutata la possibilità di far si

che l'intervento garantisca, nella parte a sud dell'area, una zona adeguata non solo ad eliminare ma anche rendere positivo l'impatto sul regime idraulico della zona.

Secondo lo stesso principio, tale area, opportunamente progettata in senso naturalistico (ad esempio con una zona tampone), potrebbe ridurre l'effetto di interruzione degli elementi citati e quindi favorire quella condizione di continuità naturalistica che il Grassaga sembra aver perso.

Ob2/Az14 L'attenzione della progettazione della nuova strada deve essere posta anche e soprattutto rispetto alle discontinuità ambientali e idrauliche che la nuova infrastruttura ripropone rispetto alla direzione ovest-est. Una discontinuità che si somma a quella esistente originata dal sistema "ferrovia/edificato/SR Postumia".

Una discontinuità che può essere parzialmente risolta sia attraverso la previsione di ambiti di mitigazione e compensazione (vedi Az6.1) che con una specifica progettazione ambientale del manufatto stradale.

Ob4/Az1.1 La parziale coerenza riguarda in special modo la previsione di riqualificazione dell'area con l'insediamento di una consistente quantità di volume residenziale e commerciale. Le scelte che derivano dalla particolare collocazione dell'area (a cavallo tra la zona residenziale e la Postumia) vanno adeguatamente progettate in funzione proprio in funzione di tale localizzazione.

La trasformazione dell'area va anche inserita rispetto alle nuove condizioni della SR Postumia una volta realizzato il

by-pass ad ovest. Nella nuova condizione di attraversamento, il traffico sull'attuale SR53, infatti, dovrebbe essere notevolmente ridotto.

Vanno comunque previste, nelle more della realizzazione della nuova strada, tutti gli accorgimenti di mitigazione e di allontanamento dall'asse viabilistico per le residenze da insediare.

Ob4/Az14 Anche se la distanza della nuova strada dai centri più densamenti abitati dovrebbe garantire un basso livello di intersezione, (abbassato ulteriormente dalla previsione delle aree di mitigazione), vanno comunque garantiti tutti gli accorgimenti di mitigazione per le aree e gli edifici più vicini alla strada.

Cr2/Az16.3 La previsione delle piste ciclabili in area golenale risponde alla importante necessità di rendere fruibile tale ambiente con i mezzi più adatti e più diffusamente possibile.

I percorsi e le piste vanno comunque adeguatamente progettati in virtù del rischio idraulico e delle prescrizioni del vigente PAI.

I nuovi percorsi potranno adeguarsi a quanto già realizzato sia in termini di tracciati, che di segnaletica (orizzontale e verticale) che di manufatti.

Cr3/Az13 La collocazione della nuova Cantina Sociale dovrà adeguatamente risolvere l'interruzione del Grassaga nella parte a sud.

6.3 Verifica degli impatti

Le previsioni del Pat di Ponte di Piave, danno origine ad una serie di impatti (diretti e indiretti) sia positivi che negativi sullo stato dell'ambiente.

Questi sono stati valutati e riprodotti in una matrice che ne riporta un giudizio sintetico basato su:

 azione che produce un **impatto positivo** sull'ambiente

 azione che produce un **impatto positivo** che però necessita di interventi per la **mitigazione/compensazione** dell'effetto

 azione che produce un **impatto negativo** sull'ambiente

Gli aspetti ambientali considerati derivano direttamente dalla lettura dello stato dell'ambiente riportata nell'Atlante del territorio e dell'ambiente".

La matrice permette di mettere in evidenza le azioni che presentano le maggiori criticità, che saranno valutate singolarmente anche in virtù delle condizioni di mitigazione/compensazione che la Vas impone.

7. Valutazione delle scelte localizzative del piano

Le verifiche di coerenza svolte nel capitolo precedente rappresentano una valutazione delle scelte di piano rispetto agli obiettivi e criticità generali e agli aspetti ambientali del territorio. Tale valutazione va completata con una più specifica valutazione legata alla localizzazione e alla forma delle scelte che rappresenta lo specifico di un piano urbanistico.

In altri termini la Vas di un piano urbanistico non può prescindere da una valutazione non solo formale, ma anche localizzativa delle scelte di piano.

La tecnica utilizzata per tale verifica è quella della Map-Overlay, ovvero della sovrapposizione di più carte tematiche.

Si tratta di individuare opportuni “indicatori cartografici” che consentano di mettere in relazione le criticità e le caratteristiche ambientali del territorio con le scelte localizzative del piano.

Dall’incrocio dei diversi tematismi emerge un riscontro delle incongruenze tra le scelte e le criticità riconosciute.

Anche in questo caso la valutazione si tradurrà in un giudizio di compatibilità delle trasformazioni previste con le caratteristiche e criticità del territorio.

Gli indicatori cartografici scelti, e le relative mappe, derivano direttamente dall’analisi sullo stato dell’ambiente e riguardano:

- previsioni di espansione (agricola e produttiva del Prg vigente);
- idoneità geologica ai fini urbanistici;
- rischio idraulico;
- emergenze ambientali;
- incompatibilità da elettromagnetismo e rumore.

Ognuna di queste mappe è stata sovrapposta

ad una cartografia delle aree che traducono le azioni di piano come descritte nel precedente capitolo e individuate come:

- luoghi dedicati allo sviluppo residenziale;
- luoghi dedicati allo sviluppo produttivo;
- luoghi di riqualificazione;
- nuove infrastrutture della mobilità.

Si è perciò costruita una mappa che sovrappone le previsioni del piano alle limitazioni e alle condizioni dell’ambiente costituita dai temi descritti.

La sovrapposizione può essere descritta rispetto ai diversi contenuti affrontati.

7.1 MapOverlay. Scelte di piano e pianificazione vigente

Il primo confronto a cui si possono sottoporre le scelte localizzative del Pat è quello rispetto alle previsioni del Prg vigente.

Un Prg che è stato modificato da una serie di Varianti recentemente approvate e che hanno introdotto una serie di zone di espansione residenziale distribuite nelle tre frazioni.

Dal confronto emerge una sostanziale continuità delle indicazioni del Pat con le previsioni del piano non ancora attuate sia in termini di aree di espansione che di nuova viabilità.

E’ anche da mettere in evidenza la forte riduzione dell’area di espansione artigianale prevista a nord del capoluogo. Una riduzione che viene parzialmente compensata dalle nuove politiche di densificazione dell’area artigianale esistente.

Una verifica quantitativa restituisce:

PRG vigente:

- zone per espansione residenziale:
mq 90.600
- sup. per zone di espansione art.prod.:
mq 95.500

Previsioni di PAT:

- sup. zone per espansione residenziale:
mq 201.600
- sup. per zone di espansione art.prod.:
mq 68.500
- sup. per la riqualificazione.
mq 135.500

La valutazione che emerge da questa sovrapposizione di tematismi è sostanzialmente positiva sia in termini quantitativi della risorsa suolo sottratta all'attività agricola, sia rispetto alle localizzazioni che tendono a consolidare i tessuti edilizi e le parti urbane esistenti.

Un ulteriore elemento di valutazione riguarda l'aumento della quantità di aree destinate dal Pat alla riqualificazione in conformità con l'obiettivo più generale di puntare sul miglioramento dei tessuti urbani esistenti.

Da questo primo confronto emergono anche alcuni possibili indicatori da utilizzare nella fase di monitoraggio del piano (indicatori che saranno ripresi nel capitolo successivo) e che possono far riferimento alla verifica di:

- quantità di superficie riqualificata/ sup. di riqualificazione prevista (al fine di determinare il livello di riqualificazione del territorio).

7.2 Map overlay. Scelte di piano e criticità ambientali

La valutazione è stata svolta sovrapponendo le aree interessate dalle trasformazioni ad una mappa dei luoghi che individuano le situazioni di criticità ambientale.

Queste fanno riferimento sia alle situazioni di rischio, che di non idoneità, che di criticità derivata da condizioni di inquinamento.

La valutazione mette in evidenza gli ambiti in cui va evitata qualsiasi trasformazione edilizia-urbanistica che porti ad un incremento della popolazione piuttosto che dei servizi e quelli in cui le trasformazioni sono possibili ma necessitano di opportuni interventi di mitigazione/compensazione.

8. Impronta ecologica e valutazione dell'“opzione zero”

8.1 Opzione zero Le verifiche, di coerenza, degli impatti e localizzative, svolte nei capitoli precedenti rappresentano una serie di valutazioni delle azioni che il Pat propone e dei suoi possibili effetti sull'ambiente.

Scopo di questa parte della valutazione è quello di valutare l'“opzione zero” come una possibile alternativa alle scelte del Pat di Ponte di Piave.

L'“opzione zero” rappresenta la situazione di sviluppo del territorio in attuazione della pianificazione vigente. In altre parole: quello che succederebbe a Ponte di Piave se il Pat non venisse attuato. E' questa una alternativa possibile e valutabile a partire però da una considerazione di base: le scelte del Pat sono in forte continuità con quanto previsto dal piano vigente. E pertanto si configura una alternativa (l'“opzione zero”) che è, in gran parte, “parte” della stessa ipotesi di piano. Questa considerazione, peraltro facilmente riconoscibile in una generazione di piani che punta soprattutto allo sviluppo sostenibile di territori già compromessi, porta all'intenzione di valutare l'alternativa zero con modalità che puntino a valutarne principalmente gli effetti.

Per tale verifica è stato scelto il metodo dell'Impronta ecologica.

L'Impronta ecologica è un indicatore utilizzato per determinare il “peso” di una comunità rispetto all'ambiente a partire dai “consumi” di quella stessa comunità. L'indicatore si esprime come quantità di territorio (terra e acqua) utilizzato per “produrre” quei consumi.

L'impronta, confrontata con la capacità

biologica del territorio espressa negli stessi termini, può essere utilizzata per verificare gli eventuali “deficit” che la comunità ha rispetto al suo territorio.

A Ponte di Piave l'Impronta ecologica e la variazione del deficit ecologico che ne consegue sono stati determinati rispetto alle due alternative (“opzione zero” e “Pat”) considerate.

8.2 L'impronta ecologica di Ponte di Piave

Non si ripropone in questa sede la recente evoluzione che ha avuto l'indicatore Impronta ecologica e che ha portato ad avere ormai dati e valori sufficientemente affidabili a livello nazionale e regionale, ma non altrettanto a livello locale. Ciò, che è dovuto principalmente alla scarsità di informazioni sui consumi a livello locale, spinge a determinare l'Impronta ecologica locale valutando per comparazione i valori di realtà territoriali di scala maggiore.

Nel caso di Ponte di Piave, in attesa di misurazioni a livello almeno provinciale, i riferimenti utilizzabili e sufficientemente attendibili risultano:

	Città di Padova 2006 ha/giub	Prov. di Venezia 2004 ha/giub	Italia ha/giub
<i>alimenti</i>	1,97	1,89	1,89
<i>abitazioni e infr.</i>	0,41	0,43	0,43
<i>trasporti</i>	0,55	0,55	0,38
<i>beni di consumo</i>	0,31	0,31	0,28
<i>servizi</i>	0,16	0,16	0,13
L.E. mitaria	3,40	3,34	3,11

Per Ponte di Piave, vista la difficoltà di reperimento dei dati locali, si propone di utilizzare l'impronta ecologica unitaria calcolato per la città di Padova. tale valore, peraltro non molto differente dal dato medio nazionale, è preferito rispetto a quest'ultimo in virtù del peso che assume la variabile localizzativa (nord-est) proprio rispetto agli stili di vita e quindi ai consumi.

Il valore dell'Impronta ecologica unitaria utilizzato per la valutazione di Ponte di Piave è quindi pari a 3,40 hag/ab.

L'impronta ecologica di un territorio è data dal prodotto dei consumi unitari per gli abitanti insediati.

Il valore unitario scelto (3,40) determina perciò una impronta ecologica complessiva per la comunità attuale di Ponte di Piave pari a 26.800 ha.

Lo stesso territorio ha invece una capacità ecologica che dipende dalle sue dimensioni e caratteristiche che, nel caso di Ponte di Piave, ma in generale nei territori delle parti antropizzate del mondo, non riesce a rispondere alla domanda misurata.

Il deficit ecologico unitario di Ponte di Piave, misurato a partire dalla capacità biologica calcolata, risulta pari 3,23 ha/ab.

La presenza di un deficit fa ragionevolmente presumere che le attività umane stanno consumando più risorse di quanto il territorio sia in grado di sostenere.

Le verifiche successive utilizzano questi indicatori per valutare le differenze tra l'"opzione zero" e il "Pat".

8.3 Deficit ecologico La valutazione delle due alternative mediante un indicatore

quale il Deficit ecologico, e prende avvio da alcune considerazioni di carattere generale. La necessità di considerare, come variabili del calcolo del deficit, non solo il numero di abitanti insediabili dai due piani, ma anche le modifiche alle capacità biologiche del territorio in funzione delle scelte di piano (oltre alla trasformazione di territorio da agricolo a urbano, anche la previsione di aree di mitigazione ambientale).

L'altrettanto importante necessità di considerare (e stimare) le variazioni della stessa Impronta ecologica unitaria in funzione dei cambiamenti dei consumi (stili di vita) previsti dal piano (ad esempio una più attenta gestione degli aspetti energetici anche nel piano urbanistico, comporterà una riduzione dei consumi per tale bisogno).

A Ponte di Piave le politiche di sostegno al risparmio energetico e all'autosufficienza idraulica dei nuovi insediamenti, contenuti in special modo nelle Norme Tecniche e negli Indirizzi alla progettazione allegati, puntano a far rivalutare la componente energetica dei consumi riferiti alle abitazioni e alle infrastrutture. Una stima per tale elemento porta ad una riduzione del 30% di tale componente e pertanto ad una impronta ecologica unitaria da basarsi alla valutazione

	Città di Padova Previsione 2008 hag/ab	PAT Ponte di Piave hag/ab	
<i>alimenti</i>	1,97	1,97	
<i>abitazioni e infr.</i>	0,41	0,29	stimato (-30%)
<i>trasporti</i>	0,55	0,55	
<i>beni di consumo</i>	0,31	0,31	
<i>servizi</i>	0,16	0,16	
L. E. unitaria	3,40	3,28	

	abitanti		fonti di inquinamento		capacità		impedenza		deficit ecologico	
	per	fonti di inquinamento	abitanti	fonti di inquinamento	g/ha	g/ha/ab	g/ha	g/ha/ab	g/ha	g/ha/ab
Stato attuale										
soq. agricola	250	1,89	2,11		597					
soq. costruita	74	1,89	2,11		285					
soq. porto	-	10,47	0,47		-					
soq. ferrovia	9	1,4	1,35		17					
Totale	333				1.309	0,17	26.799	3,40	- 25.490	-3,23
Opzione zero										
soq. agricola	231	1,89	2,11		521					
soq. costruita	59	1,89	2,11		372					
soq. porto	-	10,47	0,47		-					
soq. ferrovia	9	1,4	1,35		17					
Totale	333				1.309	0,15	28.852	3,40	- 27.543	-3,25
Pat - Ponte di Piave										
soq. agricola	198	1,89	2,11		790					
soq. costruita	120	1,89	2,11		479					
soq. porto	-	10,47	0,47		-					
soq. ferrovia	15	1,4	1,35		28					
Totale	333				1.297	0,13	32.219	3,28	- 30.923	-3,15

8.4 Valutazione delle alternative

La tabella a fianco riporta gli esiti delle considerazioni svolte in precedenza.

Le alternative valutate (Opzione zero e Pat) propongono entrambe un incremento degli abitanti insediabili e quindi dei consumi in valore assoluto.

L'impostazione del Pat (di un piano che punta sulla riqualificazione, sull'interesse per le questioni ambientali, sull'attenzione alle questioni energetiche ambientali nei nuovi insediamenti) può essere misurata anche in virtù della riduzione unitaria del deficit ecologico (rispetto all'Opzione zero) anche con un aumento consistente degli abitanti insediabili.

9. Monitoraggio

Il monitoraggio rappresenta la verifica nel tempo delle previsioni sugli effetti della realizzazione del piano effettuate nella prima fase della Vas.

Ciò consente un controllo dell'efficacia dello strumento urbanistico a regime. Esso viene effettuato, in linea di principio, sugli stessi indicatori considerati nel Quadro Conoscitivo.

In via preliminare è opportuno distinguere tra il monitoraggio dello stato dell'ambiente e il monitoraggio degli effetti dell'attuazione del Piano.

Il primo tipo di monitoraggio è quello che tipicamente serve per la stesura dei rapporti sullo stato dell'ambiente. Di norma esso tiene sotto osservazione l'andamento di indicatori appartenenti ad insiemi generali consigliati dalle varie agenzie internazionali per rendere confrontabili le diverse situazioni.

Il secondo tipo di monitoraggio ha lo scopo di valutare l'efficacia ambientale delle misure del Piano. Ogni tipo di Piano deve avere un proprio specifico insieme di indicatori sensibili agli effetti ambientali delle azioni che esso mette in campo.

Nel presente documento gli indicatori necessari per i due tipi di monitoraggio sono stati definiti rispettivamente:

- indicatori descrittivi (D)
- indicatori di controllo (C).

Il Piano di Monitoraggio, quindi, deve prevedere la verifica periodica di un numero di indicatori del Quadro Conoscitivo e di un'altra serie di indicatori finalizzati alla verifica dell'attuazione del piano.

Nelle pagine successive sono riportati gli indicatori per il monitoraggio del Pat di

Ponte di Piave definiti in conformità con il PTCP e completati con l'indicazione della sequenza temporale delle operazioni e degli effetti attesi.

In particolare, il valore di ogni indicatore dovrà essere definito secondo i seguenti criteri:

C	critico
M	mediocre
S	sufficiente

Il sistema di monitoraggio sarà definito in tempo utile all'avvenuta efficacia del Piano e contestualmente al PI, poiché il monitoraggio rappresenta il necessario supporto informativo all'integrazione degli aspetti ambientali nelle attività di valutazione.

Una specifica fase di monitoraggio potrà essere prevista durante la redazione del PI, in tale fase potranno essere inseriti nuovi indicatori finalizzati alla verifica dell'attuazione del piano.

PIANO di MONITORAGGIO. Indicatori

Matrice/obiettivi	indicatore	tipo	ente	valore attuale	2015	2020
1. ARIA Qualità dell'aria - Rif. "ATLANTE del TERRITORIO e dell'AMBIENTE" pg 14	CO (monossido di carbonio) <i>unità di misura: mg/m³</i> <i>valore di riferimento: 10 mg/m³</i>	D	Comune ARPAV	S		
1. ARIA Qualità dell'aria - Rif. "ATLANTE del TERRITORIO e dell'AMBIENTE" pg 14	NO2 (ossido di azoto) <i>unità di misura: mg/m³</i> <i>valore di riferimento: 200 mg/m³</i>	D	Comune ARPAV	S		
1. ARIA Qualità dell'aria - Rif. "ATLANTE del TERRITORIO e dell'AMBIENTE" pg 14	O3 (ozono) <i>unità di misura: ug/m³</i> <i>valore di riferimento: 10 mg/m³</i>	D	Comune ARPAV	S		
1. ARIA Qualità dell'aria - Rif. "ATLANTE del TERRITORIO e dell'AMBIENTE" pg 15	C6H6 (benzene) <i>unità di misura: g/m³</i> <i>valore di riferimento: 10 mg/m³</i>	D	Comune ARPAV	S		
1. ARIA Qualità dell'aria - Rif. "ATLANTE del TERRITORIO e dell'AMBIENTE" pg 15	PM10 (polveri) <i>unità di misura: µm/m³</i> <i>valore di riferimento: 50 µm/m³</i>	D	Comune ARPAV	S		
3. ACQUA Qualità delle acque superficiali: Piave, Negrisia Rif. "ATLANTE del TERRITORIO e dell'AMBIENTE" pg 17	SECA <i>unità di misura: classe</i> <i>valore di riferimento: da 1-5</i>	D	ARPAV	M		
3. ACQUA Qualità delle acque superficiali: Piave, Negrisia Rif. "ATLANTE del TERRITORIO e dell'AMBIENTE" pg 17	IBE <i>unità di misura: classe</i> <i>valore di riferimento: da I-V</i>	D	ARPAV	M		

Matrice/obiettivi	indicatore	tipo	ente	valore attuale	2015	2020
3. ACQUA Qualità delle acque superficiali: Piave, Negrisia Rif. "ATLANTE del TERRITORIO e dell'AMBIENTE" pg 18	LIM unità di misura: giudizio	D	ARPAV	M		
4. SUOLO e SOTTOSUOLO Controllo dei livelli di urbanizzazione - Rif. "ATLANTE del TERRITORIO e dell'AMBIENTE" pg 25	Superficie Agricola Utilizzata (SAU) unità di misura: mq	D	Comune	S		
6. BIODIVERSITA' Compromissione delle relazioni ecologiche e ambientali (monitorare le azioni di riqualificazione degli elementi riconosciuti parti della rete ecologica e il rispetto degli obiettivi di tutela delle invariati ambientali. Monitorare inoltre l'attuazione di misure di mitigazione dirette a una maggiore connettività ambientale anche in ambito insediativo)	Lunghezza Reti ecologiche unità di misura: ml	C	Comune			
7. PAESAGGIO – PATRIMONIO CULTURALE, ARCHITETTONICO, ARCHEOLOGICO Mancata valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico testimoniali (monitorare l'attuazione di progetti o programmi di valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico testimoniali, in particolare per quanto riguarda il tema della loro fruibilità attraverso una rete ciclopedonale)	Lunghezza Piste ciclabili (estensione e percorsi disponibili) unità di misura: ml	C	Comune			
	Processi e azioni in corso o programmate unità di misura: elenco					
8. SALUTE UMANA Criticità relative ai livelli di inquinamento acustico soprattutto delle aree prossime alle maggiori infrastrutture viarie (effettuare misurazioni sul livello di inquinamento acustico nelle aree densamente abitate e monitorare lo stato di attuazione della zonizzazione acustica. Nel caso di elevati livelli di inquinamento acustico monitorare l'attuazione di interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio interessato.)	Abitanti esposti al rumore stradale/ferroviario unità di misura: n. abitanti	C	Comune			
	Attuazione della zonizzazione acustica unità di misura: valutazione					

Matrice/obiettivi	indicatore	tipo	ente	valore attuale	2015	2020
8. SALUTE UMANA Livelli di radon tendenzialmente superiori a quelli previsti dalla legge (monitorare il livello di radon e, nel caso di superamento dei valori di riferimento, monitorare l'attuazione di misure di risanamento)	Abitanti esposti <i>unità di misura: n. abitanti</i>	C	ARPAV			
9. SISTEMA SOCIO-ECONOMICO Traffico Postumia (monitorare l'adeguatezza degli interventi sulla mobilità)	Traffico Postumia <i>unità di misura: n. veicoli</i>	C	Comune			