

COMUNE DI SPRESIANO
Regione del Veneto - Provincia di Treviso

P.A.T.

Elaborato

E

Scala

Relazione di Progetto



Il Sindaco

Marco Della Pietra

Il Segretario Comunale

Antonella Viviani

I Progettisti

Beniamino Zanette - architetto

Roberto Sartor - architetto

Greenplan Engineering

Gino Bolzonello - agronomo

Mauro D'Ambroso - forestale

Mario Innocente - ambientalista faunist

Livio Sartor - geologo

Eros Cavallin - ingegnere idraulico

Banche Dati e Quadro Conoscitivo

SIT Ambiente & Territorio

Andrea Merlo - architetto

Fabio Casonato - architetto

Ufficio di Piano

Responsabile: dott. geom. Rino Cenedese

geom. Silvia Camatta - collaboratore

geom. Laurretta Panareo - collaboratore

geom. Claudio Nasato - collaboratore

arch. Lisa Zanetti - collaboratore

dott.ssa Pierclaudia Marini - attività produttive

dott.ssa Alessandra Roncolato - attività produttive

dott. Luca Santalucia - SIT

DATA Febbraio 2017

INDICE

1) PREMESSA	pag. 3
2) CONTESTO DI PIANO E LEGGE URBANISTICA	pag. 4
2.1 LA FORMA DELLA CITTA'	pag. 5
2.2 LA LEGGE URBANISTICA REGIONALE	pag. 7
2.3 IL PIANO REGOLATORE COMUNALE CON LA L.R. 11/2004	pag. 8
2.4 IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (PAT)	pag. 9
3) DIMENSIONAMENTO DEL PAT	pag. 10
3.1 DIMENSIONAMENTO DI PIANO	pag. 10
3.1.1 – Domanda residenziale	pag. 12
3.1.2 – Dimensionamento settore residenziale	pag. 13
3.2 – DOMANDA SETTORE PRODUTTIVO	pag. 14
3.3 – DETERMINAZIONE DELLA SUPERFICIE AGRICOLA TRASFORMABILE	pag. 15
4) IL PROGETTO DEL PAT	pag. 16
4.1 VINCOLI E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	pag. 16
4.1.1 – Vincoli	pag. 16
4.1.2 – Biodiversità	pag. 16
4.1.3 – Pianificazione di livello superiore	pag. 16
4.1.4 – Centri storici	pag. 17
4.1.5 – Fasce di rispetto	pag. 18
4.2 INVARIANTI	pag. 19
4.2.1 – Invarianti di natura paesaggistica	pag. 19
4.2.2 – Invarianti di natura ambientale	pag. 19
4.2.3 – Invarianti di natura agricolo -produttiva	pag. 21
4.2.41 – Invarianti di natura storico-monumentale	pag. 21
4.3 FRAGILITA'	pag. 22
4.3.1 – Compatibilità geologica	pag. 22
4.3.2 – Rischio sismico	pag. 23
4.3.3 – Dissesto idrogeologico	pag. 23
4.3.4 – Vulnerabilità dell'acquifero	pag. 24
4.3.5 – Rischio Idraulico	pag. 25
4.3.6 – Infrastrutture generatrici di inquinamento atmosferico e/o acustico	pag. 26
4.4 TRASFORMABILITA'	pag. 29
4.4.1 – Territorio e forma del paesaggio	pag. 29
4.4.2 – Sistema insediativo	pag. 32
4.4.2.a – Zone residenziali	pag. 32
4.4.2.b – Zone produttive	pag. 37
4.4.2.c – Servizi	pag. 41
4.4.2.d – Spazio perturbano ed edificazione diffusa	pag. 43

4.4.2.e – Zone rurali	pag. 45
4.4.3 – Sistema ambientale	pag. 47
4.4.3.a – Rete Ecologica	pag. 48
4.4.3.b – Radon	pag. 51
4.4.3.c – Elettrodotti e telefonia cellulare	pag. 51
4.4.3.d – Inquinamento luminoso	pag. 52
4.4.3.e – Risparmio energetico e risorse rinnovabili	pag. 52
4.4.4 – Sistema mobilità	pag. 55
4.4.4.a – La nuova pedemontana veneta	pag. 55
4.4.4.b – Mobilità su ferro	pag. 56
4.4.4.c – Circonvallazione di Spresiano	pag. 56
4.4.4.d – Altri interventi sulla viabilità	pag. 59
4.4.4.e – Mobilità lenta	pag. 60
5) INTERVENTI NEGLI ATO	pag. 62
5.1 – ATO 1 –SPRESIANO-VISNADELLO	pag. 62
5.1.1 – Obiettivi di PAT	pag. 64
5.1.2 – Azioni di PAT	pag. 64
5.1.2.a – Spresiano e Calessani	pag. 64
5.1.2.b – Visnadello	pag. 68
5.1.2.c – Aree produttive lungo la S.S. n. 13	pag. 70
5.2 – ATO 2 – LOVADINA	pag. 72
5.2.1 – Obiettivi di PAT	pag. 73
5.2.2 – Azioni di PAT	pag. 73
5.3 – ATO 3 – PRODUTTIVO OVEST	pag. 75
5.3.1 – Obiettivi di PAT	pag. 75
5.3.2 – Azioni di PAT	pag. 75
5.4 – ATO 4 – RURALE DEL PIAVE	pag. 77
5.4.1 – Obiettivi di PAT	pag. 77
5.4.2 – Azioni di PAT	pag. 78
5.5 – ATO 5 – RURALE PERIFLUVIALE	pag. 80
5.5.1 – Obiettivi di PAT	pag. 80
5.5.2 – Azioni di PAT	pag. 80
5.6 – ATO 6 – RURALE OVEST	pag. 82
5.6.1 – Obiettivi di PAT	pag. 82
5.6.2 – Azioni di PAT	pag. 82
5.7 – ATO 7 – RURALE SUD	pag. 84
5.7.1 – Obiettivi di PAT	pag. 85
5.7.2 – Azioni di PAT	pag. 85
5.8 – ATO 8 – RURALE EST	pag. 87
5.8.1 – Obiettivi di PAT	pag. 87
5.8.2 – Azioni di PAT	pag. 88

1. PREMESSA

La Regione Veneto con la legge regionale 23.04.2004, n.11 “Norme per il governo del territorio” si è dotata di una legislazione urbanistica, che modifica in modo sostanziale le procedure ed i contenuti finora seguiti per la redazione dei piani urbanistici, dettando norme finalizzate a:

- definire le competenze di ciascun ente territoriale
- regole per l’uso dei suoli secondo criteri di prevenzione e riduzione o di eliminazione dei rischi
- efficienza ambientale
- competitività e di riqualificazione territoriale al fine di migliorare la qualità della vita.

La legge regionale 11/2004 dispone che la pianificazione urbanistica comunale si espliciti mediante il Piano Regolatore Comunale (PRC) che si articola in disposizioni strutturali contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) ed in disposizioni operative contenute nel Piano degli Interventi (PI).

Il PAT è lo strumento di pianificazione che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio comunale, individuando le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore ed alle esigenze della comunità locale.

Il Comune di Spresiano ha avviato il processo di adeguamento della propria strumentazione urbanistica alla nuova normativa regionale, avviando la procedura per la redazione del Piano di Assetto del Territorio (PAT).

Per la redazione del PAT, il Comune si è avvalso della possibilità offerte dall’articolo 15 della legge urbanistica, di copianificazione regionale, cioè di redarre il Piano con la Provincia di Treviso, firmando il relativo protocollo di intesa. In questo contesto il Comune di Spresiano e la Provincia di Treviso hanno sottoscritto l’Accordo di Pianificazione per la redazione del PAT.

La legge regionale 11/2004 all'articolo 13 comma 3 prevede tra gli elaborati del PAT, una relazione di progetto che “espone la sostenibilità dei contenuti progettuali e dei criteri che hanno presieduto la redazione del PAT”.

2. CONTESTO DI PIANO E LEGGE URBANISTICA

Il Comune di Spresiano a partire dagli anni successivi al secondo dopoguerra è stato interessato da profonde trasformazioni dovute in gran parte ai fenomeni indotti da forti dinamiche insediative e dal rapido aumento della popolazione.

La crescita del numero dei residenti, ha toccato in alcuni periodi livelli sostenuti, trovando nella vicinanza con i poli urbani di Treviso e Conegliano la principale ragione di tale fenomeno; la felice posizione geografica, il consistente tessuto produttivo ed il minor costo delle aree edificabili ha, infatti, indotto un numero sempre maggiore di nuclei familiari a risiedere a Spresiano, innestando, però, alcune problematiche riconducibili essenzialmente a:

- espansione non sempre corretta degli insediamenti
- forte consumo di suolo agricolo
- aumento dell'inquinamento
- scarsa salvaguardia del paesaggio rurale e naturale.

Nel Comune, come del resto per tutta l'area metropolitana del capoluogo provinciale, si è assistito ad una forte trasformazione della struttura territoriale con sviluppo accentuato della residenza e degli insediamenti produttivi e la perdita della semplicità degli schemi insediativi precedenti. L'evoluzione di questi ultimi ha trovato logica e naturale causa nell'inserimento di nuove funzioni non più attinenti con la realtà rurale, configurando nuovi paesaggi urbani e agrari, anche se in alcuni ambiti territoriali, permangono tuttora "segni" di grande interesse rappresentati dai centri storici e dall'assetto territoriale di antica formazione.

Il territorio dell'alta pianura del Piave è uno degli ambiti nel quale civiltà veneta ha espresso forme pregevoli dell'insediamento umano, attraverso ordinati assetti agrari, opere di regimentazione delle acque, le ville patrizie e la profonda "umanità" dei centri abitati, sempre in corretto rapporto con il patrimonio paesaggistico e naturale.

Questo equilibrato rapporto tra insediamenti umani e territorio si è profondamente modificato in questi ultimi decenni. L'affermarsi del modello veneto di sviluppo, se da un lato ha portato un diffuso benessere, dall'altro ha prodotto omogeneità ed indifferenziazione paesaggistica e la perdita della storia e della memoria dei luoghi; in un ristretto lasso temporale si sono trasformate parti sempre più ampie di territorio, con processi di insediativi simili tra loro, dove il "capannone" ha preso il sopravvento sulla villa e sul paesaggio e dove la diffusione insediativa ha creato una "ruropoli" nella quale risulta sempre più difficile distinguere la città dalla campagna.

In ampie parti del territorio sono venute a prevalere forme insediative "ibride" situabili tra l'urbano e il rurale, ovvero modelli edilizi prevalentemente esportati dall'area metropolitana veneta. In questo contesto il territorio di Spresiano, posto al centro di un sistema di collegamenti stradali e ferroviari di assoluto rilievo, è stato maggiormente esposto rispetto ad altre realtà, a pressioni insediative e a trasformazioni conseguenti e connaturate a processi di urbanizzazione e localizzazione residenziali, produttive ed infrastrutturali, pur configurandosi ancora quale luogo ove riscontrare forte identità storica e senso della comunità locale.

E' quindi da ritenersi argomento fondamentale ai fini dell'impostazione di una seria proposta di Piano, la questione del controllo della pressione edificatoria ed in generale della sostenibilità degli interventi di trasformazione territoriale ponendo la questione del *limite* quale risorsa.

Sempre maggiore, in questo contesto, è l'esigenza di riscoprire le positive ricadute del recupero, ripristino e manutenzione del patrimonio ambientale esistente, in contrapposizione a politiche del territorio che per vari decenni hanno agevolato

l'aggregazione policentrica e la città diffusa, con l'ausilio di norme di legge (quale ad esempio la L.R. 24/85) che, di fatto, hanno avvallato e protetto una sorta di edificabilità "non meditata", in aperta contrapposizione agli obiettivi di tutela del territorio.

La campagna prima minacciata dall'espansione delle periferie urbane, oggi lo è dalle "villette e dai capannoni", con rischio di ulteriori perdite di risorse, perché questa tendenza si combina con quelle pericolose del "vuoto interstiziale" e del "dismesso urbano", con il vuoto delle attività produttive che, una volta conquistate le aree centrali, sono messe in crisi dalla globalizzazione dei mercati, oppure riabbracciano la strategia della delocalizzazione, giustificata dalla necessità, peraltro in vari casi fondata, di dare maggiori spazi ed organizzazione alla logistica e ottenere maggiore funzionalità degli spazi pertinenziali.

Dunque, se si riflette su tutta la complessità del fenomeno, si vede perché il concetto di "limite" sia da considerarsi come vera e propria risorsa, considerandone quindi le innegabili positività, dato che è proprio la perdita del "limite" il fattore che ha generato la campagna urbanizzata e la grande dismissione dell'area vasta del territorio agricolo, con la concreta possibilità che poco rimanga realmente rurale e valido sotto il profilo dell'economia agricola.

Mai come in questo periodo storico la pianificazione urbanistica va indirizzata nell'individuazione dei reali limiti dell'edificato, all'interno dei quali intervenire con processi di manutenzione, restauro, ristrutturazione e riqualificazione, per consolidare ed elevare il ruolo primario svolto dal patrimonio edilizio esistente, accompagnati da meditati interventi di rilocalizzazione e trasferimento degli insediamenti incompatibili; oltre il limite dell'edificato, va ricercata una organica ricomposizione del paesaggio, ridando scenari alla campagna abbandonata e depauperata da iniziative ed attività che nulla, o poco, hanno a che vedere con la ruralità.

Ciò dovrà caratterizzare l'assetto urbano e territoriale del nostro tempo, con interventi non certo intesi esclusivamente come recupero di memoria storica, ma alla stregua di iniziative che divengono parte integrante ed emergente dei bisogni della comunità. La revisione integrale dello strumento urbanistico generale, alla luce delle nuove norme per il governo del territorio, rappresenta l'opportunità per un confronto tra le problematiche in essere e la verifica degli strumenti più idonei per proporre percorsi di sviluppo.

2.1 – LA FORMA DELLA CITTÀ

Prima di descrivere le questioni specifiche interessanti il territorio comunale oggetto del PAT, sono doverose alcune riflessioni sul contesto all'interno del quale il nuovo Piano è chiamato ad operare: la città dell'area centrale veneta.

Il modello di urbanizzazione che caratterizza l'area centrale veneta all'interno del quale il PAT si trova ad operare, trae motivazioni e ragioni in alcuni caratteri che hanno amplificato ed esaltato lo sviluppo socio-economico italiano del secondo dopoguerra:

- presenza di settori e comparti industriali specializzati, avanzati e competitivi;
- struttura insediativa di tipo policentrico;
- apparato produttivo orientato verso la costruzione di sistemi diffusi di impresa piuttosto che verso la formazione di grandi poli;
- forza lavoro disponibile a costi ridotti e scarsamente conflittuale;
- grande diffusione di imprese a carattere familiare con elevati livelli di flessibilità ed in grado di adeguarsi velocemente alle richieste dei mercati;
- facilità di collegamento con le aree europee economicamente e tecnologicamente più avanzate.

Questa situazione ha consentito, in particolare dalla fine degli anni '70, il grande sviluppo regionale, portando il nord-est italiano a diventare uno dei distretti economici più

dinamici a livello mondiale. La penetrazione nei mercati internazionali, il proliferare delle imprese, ed il conseguente aumento della ricchezza e del benessere di larghi strati della popolazione veneta, ha per lungo tempo messo in ombra alcune questioni che attualmente stanno divenendo centrali, proprio per consentire al modello veneto, un'ulteriore crescita.

In particolare si è affermato un modello di sviluppo che tende a privilegiare interventi minimali di potenziamento dell'esistente, senza affrontare i costi di opere strutturali; tale modello sta mostrando i propri limiti, divenendo un serio ostacolo per la crescita del Veneto.

Nell'area centrale veneta tali politiche sono state, se possibile ancor più agevolate, dalle caratteristiche di un territorio costituito da insediamenti diffusi e dotato di un'infrastrutturazione che appariva capace, con limitati interventi di manutenzione e adeguamento, di sopportare livelli di crescita sempre crescenti. Invece di organizzare nuovi sistemi infrastrutturali, si è preferito semplicemente rettificare o più spesso "rattoppare" l'esistente; oppure, piuttosto di ripensare il sistema delle infrastrutture pubbliche, si è operato per continue addizioni e/o limitati ampliamenti ed adeguamenti, salvo poi prendere atto dell'impossibilità di dare risposte a criticità sempre più evidenti.

E' in questo contesto che si è venuto a formare uno spazio urbano vasto di "urbanizzazione diffusa", all'interno del quale si rivengono: forme urbane compatte (zone più antiche), le periferie urbane, la città diffusa, la campagna urbanizzata.

Si tratta di forme insediative che coesistono e che rappresentano diversi livelli di urbanizzazione, dove i modelli più recenti (città diffusa, campagna urbanizzata) rappresentano la pervasività dell'edificazione nello spazio agricolo, con commistioni insediative e funzionali, che generano accanto alla grande occupazione di suolo, grandi difficoltà di organizzare efficienti sistemi viari e servizi.

E' nel contempo anche uno spazio nel quale le periferie urbane sono di fatto rimaste tali riuscendo, solo raramente, ad assurgere ad una soglia realmente urbana: si tratta di zone ancora in trasformazione e nelle quali il paesaggio urbano e la qualità degli spazi possiedono quel concetto di negatività che da sempre nell'immaginario collettivo denota le periferie (zona dormitorio, assenza/carenza di servizi, degrado sociale, ecc.). In molti casi risulta difficile distinguere la periferia dalla città diffusa, se non nella minore densità dell'edificato, nella grana insediativa caotica e disordinata e dalla massiccia presenza delle villette frammiste a spazi per la produzione (capannoni), garage e rustici, distribuiti lungo gli assi viari.

Definire questa modalità di insediamento diffuso "città" è sicuramente poco corretto in quanto il principio che ne supporta la diffusione, in particolare nelle zone meno dense, è concettualmente alternativo alla città e di fatto antiurbano.

E' in effetti un "luogo, o un insieme di luoghi", che tra i tratti distintivi pone una diversa concezione spazio/temporale e dove si privilegia il *tempo* rispetto alla *distanza/vicinanza* fisica ai luoghi per gli spostamenti all'interno del territorio.

E' nel contempo uno spazio che consente ad ampi ceti sociali l'illusione di vivere "nel verde e nella natura", salvo poi contribuire al collasso ecologico ed ambientale del territorio; solo un massiccio utilizzo del trasporto privato su gomma consente di sostenere, in una realtà policentrica quale quella veneta, tale sistema insediativo, contribuendo così ad alimentare e polverizzare nel territorio fenomeni di inquinamento e crescita di consumi energetici.

E', infine, anche uno spazio dove può affermarsi la critica ed il rifiuto a vivere in condomini anonimi, rispetto alla possibilità di una auto-rappresentazione della propria individualità nella forma della casa dei propri "sogni".

La città diffusa abolisce di fatto lo spazio pubblico, in quanto incapsula al proprio interno il verde e lo spazio per il gioco (giardino, campetto, piscina, ecc.), collegandosi a servizi e

lavoro attraverso sistemi informatici, riducendo il contatto con lo spazio pubblico alle sole reti infrastrutturali (strade, energia elettrica, acquedotto, illuminazione pubblica, gas, ecc.).

L'urbanizzazione diffusa comporta anche perdita della memoria del territorio; in un ambito ricco di "segni" e stratificazioni storiche, la sua diffusione ha fagocitato pressoché completamente un paesaggio, quale quello veneto, immortalato e diffuso nel mondo dalla grande pittura veneta e del quale non restano oramai che poche porzioni salvate dalla pervasività dell'antropizzazione.

Anche a Spresiano lo "sprawl", ovvero dell'espansione urbana non pianificata o non adeguatamente pianificata, ha dato luogo a rilevanti situazioni di sviluppo edificatorio disperso a bassa densità abitativa, che hanno prevalentemente interessato il territorio agricolo, privilegiando l'edificazione lineare lungo la rete viaria. Questo sviluppo insediativo con forti connotati periurbani, ha causato contestualmente una perdita di terre coltivabili ed un generale impoverimento ambientale, paesaggistico ed ecologico del territorio rurale. Rilevante in questo contesto è stato l'aumento della frammentazione territoriale dovuta alla crescita di infrastrutture ed aree edificate, con notevoli impatti sui sistemi ambientali, l'isolamento degli habitat ed il conseguente stress sulle specie animali (impoverimento genetico).

Il risultato di questi processi è la formazione di uno spazio sempre più descrivibile come somma di periferie e paesaggi urbani e produttivi indifferenziati ed intercambiabili. La sottrazione di parti sempre più ampie di territorio agricolo e la dispersione insediativa hanno configurato un territorio periurbano di transizione tra il rurale e l'urbano, dove si originano aspettative di rendita conseguenti alla marginalizzazione dell'attività agricola. L'inserimento di nuove funzioni non più attinenti con la realtà rurale, determinano nuovi luoghi urbani e agrari, con un generale impoverimento paesaggistico e riduzione degli habitat floristici e faunistici.

I criteri conoscitivi e le metodologie di analisi finora seguiti, non risultano più efficaci nel descrivere e comprendere "l'urbanizzazione diffusa"; in questo quadro il maggiore peso dato a regole, norme urbanistiche e standard urbanistici, rispetto al disegno urbano, ha forse contribuito alla spontanea formazione della città diffusa. Quest'ultima suscita diffidenze e resistenze, perché si oppone ad un immaginario della città consolidato da secoli.

E', in effetti, uno spazio che ha abolito molti dei luoghi storici dell'aggregazione sociale, (piazze, mercati, portici, caffè, ecc.) senza crearne di nuovi, abbozzando piuttosto nuove centralità: centri commerciali, stadi, discoteche, centri per il benessere, stazioni, ecc..

Ciò che sembra mancare è la necessità da parte dei residenti di spazi pubblici diffusi in modo capillare e connessi da spazi pedonali sotto casa o in vicinanza ad essa; in alternativa si privilegiano quelli esistenti della città storica, purché raggiungibili con l'automobile ed in breve tempo, altrimenti si opta per il centro commerciale, le discoteche, ecc..

In questo quadro di grande difficoltà da parte dell'urbanistica di governare il fenomeno della diffusione insediativa, vanno ricercati e costruiti nuovi percorsi conoscitivi e progettuali, che rispetto agli attuali, pongano maggiore attenzione non solo a preservazione del territorio e del paesaggio, ma anche pervenire a progetti maggiormente consapevoli e capaci di raccontare il territorio dandone forma e significati riconoscibili.

2.2 – LA LEGGE URBANISTICA REGIONALE

La Regione Veneto ha promulgato la legge regionale 23.04.2004, n.11 "Norme per il governo del territorio", i cui contenuti recepiscono le esperienze più innovative del panorama urbanistico nazionale.

La nuova legge urbanistica regionale all'articolo 2 stabilisce criteri indirizzi, metodi e contenuti cui devono essere dotati gli strumenti di pianificazione per il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- promozione e realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole senza pregiudizio per la qualità della vita delle generazioni future, nel rispetto delle risorse naturali;
- tutela delle identità storico-culturali e della qualità degli insediamenti attraverso le operazioni di riqualificazione e recupero edilizio ed ambientale degli aggregati esistenti ed in particolare dei centri storici;
- tutela del paesaggio rurale;
- utilizzo di nuove risorse territoriali solo in mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del tessuto insediativo esistente;
- difesa dai rischi idrogeologici;
- coordinamento con le politiche di sviluppo nazionali ed europee.

Il perseguimento di queste finalità è attuato con il confronto e la concertazione con gli altri enti pubblici territoriali e Amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici coinvolti, nonché attraverso il confronto con le associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio e di interessi diffusi, con i gestori di servizi pubblici e di uso pubblico, facendoli concorrere alla definizione degli obiettivi e delle scelte strategiche individuate dagli strumenti di pianificazione.

Tale metodo si attua attraverso:

- procedure di copianificazione per la formazione condivisa e partecipata del piano urbanistico, finalizzata a migliorare il processo decisionale e la successiva gestione;
- la predisposizione e sottoscrizione di un documento preliminare contenente gli obiettivi che si intendono perseguire e le scelte strategiche di assetto del territorio, anche in relazione alle previsioni degli strumenti di pianificazione di livello sovraordinato e delle indicazioni per lo sviluppo sostenibile e durevole del territorio;
- l'individuazione di due diversi livelli di pianificazione in funzione della dimensione locale, sovracomunale o regionale degli interessi coinvolti;
- il riconoscimento della responsabilità diretta ai Comuni relativamente alla gestione del proprio territorio per lo sviluppo della comunità locale da esercitare, secondo principi di sussidiarietà e partenariato, con le province e la regione per le funzioni di salvaguardia, coordinamento e sviluppo territoriale;
- la semplificazione dei procedimenti amministrativi, garantendo trasparenza e partecipazione;
- la disponibilità del quadro conoscitivo e l'accessibilità al pubblico delle informazioni che lo costituiscono.

2.3 - IL PIANO REGOLATORE COMUNALE CON LA L.R. 11/2004

La novità principale della legge urbanistica è la distinzione in due diversi momenti della pianificazione comunale: Piano di Assetto del Territorio comunale (PAT) o intercomunale PATI e Piano degli Interventi (PI).

Il primo, redatto sulla base di previsioni decennali e soggetto all'approvazione provinciale, "delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio comunale, individuando le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore ed alle esigenze della comunità locale".

Il secondo, soggetto alla sola approvazione comunale, è lo strumento che "in coerenza e in attuazione del PAT, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la

realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità”. Attraverso questo dispositivo normativo, la pianificazione urbanistica comunale potrà contenere gradi di flessibilità funzionali e operativi in grado di evitare il sistematico ricorso all’ente superiore preposto all’approvazione di varianti parziali, nel caso queste ultime non confliggano con il PAT.

2.4 – IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (PAT)

La nuova legge urbanistica regionale suddivide il Piano Regolatore Comunale in: Piano di Assetto del Territorio comunale (PAT) o intercomunale (PATI) e Piano degli Interventi (PI). Il PAT cioè lo strumento che definisce le scelte strategiche di assetto e sviluppo del territorio, si articola nelle seguenti fasi:

1. formazione del Documento Preliminare e del Rapporto Ambientale Preliminare
2. fase di concertazione
3. formazione del Quadro Conoscitivo
4. formazione del Rapporto Ambientale
5. elaborazione del Piano
6. adozione del Piano e della proposta di Rapporto Ambientale
7. deposito, pubblicazione, osservazioni, consultazione
8. controdeduzioni e Rapporto Ambientale definitivo
9. approvazione.

Nel caso di ricorso alla procedura concertata, quale quella utilizzata dal Comune di Spresiano, successivamente alla fase delle osservazioni, l’approvazione del PAT avviene tramite Conferenza di Servizi alla quale partecipano gli enti interessati.

3. DIMENSIONAMENTO DEL PAT

3.1 DIMENSIONAMENTO RESIDENZIALE

La quantificazione del fabbisogno insediativo, in particolare quello residenziale, è centrale nelle scelte del PAT.

Spresiano ha avuto nel secondo dopoguerra una forte crescita insediativa dovuta sia alla domanda residenziale, sia allo sviluppo delle attività produttive.

Tale trend è destinato a mantenere livelli sostenuti in mancanza di politiche di controllo e contenimento tendenti alla stabilità insediativa. E' evidente come questi obiettivi di riequilibrio siano perseguibili efficacemente, solo in un quadro di programmazione sovracomunale, anche se rimane di primaria importanza l'azione dell'ente locale sulle scelte relative alla pressione insediativa.

Sullo sfondo la grande incertezza e difficoltà di delineare futuri scenari vista l'attuale crisi socio-economica, destinata con molta probabilità ad incidere sui trend di sviluppo.

Nella relazione tecnica è descritto e analizzato, il quadro dalle dinamiche demografiche regionale e provinciale. Da tale quadro emerge la Provincia di Treviso come quella con il maggiore tasso di crescita della popolazione a livello regionale; le proiezioni demografiche pre-crisi ponevano Treviso come prima provincia veneta a superare il milione di abitanti alla data del 2019.

In realtà tale analisi hanno messo in risalto come all'interno dell'ambito provinciale siano presenti situazioni molto variegate con aree destinate nei prossimi decenni a crescite considerevoli quali quelle del capoluogo provinciale, dell'asolano e dell'opitegino-mottense, rispetto ad altre per le quali sono previsti sviluppi più contenuti.

In questo contesto il Comune di Spresiano si trova alla confluenza di aree con tassi di crescita demografica elevata. Nella seguente tabella sono stati presi in esame i dati relativi alla popolazione residente rilevata negli ultimi tre censimenti, dei Comuni posti tra i poli urbani di Treviso e Conegliano, al fine di pervenire ad una lettura più ampia delle dinamiche demografiche, in un ambito con forti correlazioni territoriali e socio-economiche.

Popolazione residente nell'area studio ai censimenti					
Comune	1991	2001	2011	Var % 91-11	Var % 01-11
Arcade	3119	3417	4366	40,0	27,8
Carbonera	8982	9723	11135	24,0	14,5
Cimadolmo	3108	3257	3413	9,8	4,8
Conegliano	35656	34798	34428	-3,4	-1,1
Mareno	7255	7825	9667	33,2	23,5
Maserada	6328	7527	9293	46,8	23,5
Nervesa	6401	6624	6854	7,1	3,5
Ponzano	7542	9825	12194	61,7	24,1
Povegliano	3514	4060	5052	43,8	24,4
S. Lucia di Piave	6530	7139	9081	39,1	27,2
Spresiano	8658	9189	11666	34,7	27,0
Susegana	9660	10594	11702	21,1	10,5
Treviso	83598	81824	81014	-3,1	-1,0
Villorba	15498	16899	17883	15,4	5,8

Fonte: ISTAT

La tabella consente una serie di confronti tra i trend di crescita demografica dei Comuni analizzati nel periodo 1991-2011 e 2001-2011 consentendo alcune considerazioni di carattere generale:

- minore aumento di popolazione nel decennio 2001-2011 rispetto a quello del ventennio 1991-2011, in tutti i comuni analizzati
- un generale assestamento verso tassi di crescita più omogenei nel periodo 2001-2011 rispetto a quelli del ventennio 1991-2011 dove sono rinvenibili differenze marcate tra Comuni anche vicini
- trend costantemente negativi dal punto di vista demografico per i due poli di Treviso e Conegliano
- consistente crescita demografica tra l'ambito comprendente i Comuni di Arcade, Spresiano e Maserada
- mantenimento di tassi elevati di aumento di residenti a Spresiano.

Tale considerazioni consentono di ipotizzare che Spresiano, rispetto ad altre realtà, anche vicine, abbia rappresentato e rappresenti tuttora, un ambito interessante a livello residenziale.

Interessante, nel comprendere la difficoltà di definire previsioni demografiche in un contesto di grandi trasformazioni socio-economiche, può risultare quanto contenuto nella seguente tabella elaborata sulla base di dati ISTAT precedenti al censimento 2011, che ipotizzavano proiezioni demografiche fino al 2031, basate sul presupposto di un proseguimento del trend migratorio pre crisi che caratterizzava la provincia di Treviso.

Proiezioni della popolazione nell'area studio con ipotesi migratoria (2011-2031)				
Comune	2011	2021	2031	var % 11-31
Arcade	4572	5626	6528	42,8
Carbonera	11903	14053	15966	34,1
Cimadolmo	3564	3850	4147	16,4
Conegliano	36066	37697	39558	9,7
Mareno	11089	12272	14249	28,5
Maserada	10591	13858	16840	59,0
Nervesa	7197	7725	8277	15,0
Ponzano	12806	15770	18333	43,1
Povegliano	5308	6529	7655	44,2
S. Lucia di Piave	9265	11233	12950	39,8
Spresiano	12077	14943	17436	44,4
Susegana	12547	14157	15682	25,0
Treviso	82484	84684	87952	6,6
Villorba	18645	20682	22570	21,0

Fonte: elaborazioni dati ISTAT

Se si analizzano questi dati si può notare che per il 2011 si prefigurava una popolazione residente maggiore di quella realmente censita a quella data dall'ISTAT. Per quanto concerne le ipotesi di crescita demografica, oltre ad una grande variabilità dei tassi, si nota quello estremamente elevato di Spresiano, superato solo da Maserada: risulta evidente come un simile aumento dei residenti non sia immaginabile per Spresiano, pena gravi problemi di sostenibilità ambientale

E' quindi in questo contesto che si situa l'obiettivo di PAT di controllo della domanda residenziale, con un percorso di verifica degli indici di crescita, che vada nel senso di una maggiore stabilità della popolazione e di aumenti sostenibili del numero di residenti.

3.1.1 - Domanda residenziale

Il dimensionamento del Piano di Assetto del Territorio va letto alla luce delle novità contenute nella L.R. n.11/2004.

Se fino ad oggi il dimensionamento era il frutto di ipotesi di ordine socio-economico e di necessità, spesso puramente teoriche, che riguardavano essenzialmente la crescita residenziale e delle attività produttive, con la L.R. n.11/2004, l'accento viene posto sulla necessità della riqualificazione urbana e del recupero edilizio ed ambientale, nel contesto di uno sviluppo sostenibile e durevole del territorio.

Il Comune di Spresiano è inserito nel più ampio contesto metropolitano trevigiano oggetto negli ultimi decenni, di un forte sviluppo insediativo. La programmazione di livello superiore (PTRC e PTCP), sia vigente sia in fase di nuova definizione, prevede per Spresiano un ruolo di Comune dinamico e potenzialmente idoneo a sviluppare politiche insediative nell'ottica:

- della riqualificazione dell'esistente e di contrasto alla dispersione insediativa;
- della riduzione dell'alto consumo di suolo e dell'espansione incontrollata;
- del miglioramento dell'organizzazione funzionale degli insediamenti e della qualità degli spazi;
- della valorizzazione degli elementi del territorio storico e attribuzione agli spazi pubblici valenza di fattori strutturanti del territorio.

Tali indirizzi si confrontano con una serie di fattori che tendono ad alimentare spinte insediative verso il territorio comunale riassumibili in

- vicinanza con poli insediativi forti (Treviso, Conegliano);
- continue spinte verso la localizzazione ed il trasferimento di attività e ceti sociali dai poli urbani maggiori;
- le prospettive di sviluppo indotte dalla nuova Pedemontana veneta.

Negli ultimi anni anche a Spresiano si è assistito ad una mutazione del quadro demografico (vedi relazione tecnica), con una minore crescita del numero di residenti, anche quale riflesso del difficile clima socio-economico che il nostro Paese sta attraversando, ma nel quale coesistono diversi fattori:

- diminuzione del tasso di natalità;
- sostanziale tenuta dei flussi migratori;
- aumento dei tassi di longevità della popolazione;
- sempre maggiore marginalizzazione dell'istituto matrimoniale e quindi del quadro del futuro delle opzioni personali;
- aumento della mobilità territoriale alla ricerca di nuove opportunità lavorative ed insediative.

In questo quadro previsioni demografiche risultano problematiche ed imprevedibili con particolare riferimento a:

- difficile ripresa dei tassi di fecondità specialmente in assenza di politiche di sostegno alla natalità;
- grande variabilità della situazione migratoria;
- possibile flessione della longevità della popolazione nel lungo periodo per minori investimenti nella assistenza e nella sanità.

E' quindi in questo contesto tra fattori insediativi contraddittori e la necessità di riorganizzare e riqualificare gli insediamenti, che il PAT è chiamato a definire il quadro programmatico per il prossimo decennio.

Si tratta quindi di contrastare una crescita esponenziale di nuovi insediamenti spesso priva di una approfondita valutazione dei reali fabbisogni e che in definitiva, fa sorgere

continue problematiche per quanto concerne l'organizzazione dei servizi, della mobilità delle opere di urbanizzazione e della qualità ambientale, per orientare il Piano verso una "stabilità dinamica", che sia motivo di sviluppo e crescita in grado di consentire a Spresiano di competere nel prossimo futuro a livello territoriale.

3.1.2 - Dimensionamento settore residenziale

La L.R. n.11/2004 chiede di individuare, per singolo ATO, il carico insediativo aggiuntivo quantificando gli standard per singola destinazione d'uso. Per quanto concerne il dimensionamento residenziale, esso è previsto corrispondente alla somma dei nuovi abitanti teorici previsti negli ATO, con i residenti comprensivi di quelli derivati dai volumi ammessi dal vigente PRG, ancorché non ancora realizzati.

La domanda residenziale è riferita ad un arco temporale decennale.

Pur in presenza di modalità diverse rispetto al passato, di determinazione del fabbisogno insediativo, risulta utile la verifica al dimensionamento del settore residenziale, secondo le usuali metodologie di calcolo del fabbisogno derivato dai seguenti parametri:

- nuovi abitanti insediabili;
- aumento delle famiglie in ragione della diminuzione del nucleo medio familiare.

Le analisi demografiche (vedi relazione tecnica) hanno individuato degli indici di sviluppo demografico che possono essere di orientamento per la determinazione/verifica del fabbisogno residenziale del PAT:

- indice ventennale dal 1994 al 2013 ($I_a = + 1,75$)
- indice decennale dal 2004 al 2013 ($I_a = + 1,87$)
- indice quinquennale dal 2009 al 2013 ($I_a = + 1,26$).

I tre periodi presentano andamenti diversi che configurano sviluppi demografici espansivi seppure con indici diversi che se applicati configurerebbero nel decennio un aumento di abitanti pari rispettivamente a: 2.282, 2.452 e 1.607 unità.

Gli indici che emergono denotano forti differenziazioni, in particolare per la discesa dell'indice di sviluppo dell'ultimo quinquennio, cioè proprio del periodo che sembra maggiormente rappresentativo delle tendenze demografiche dei prossimi anni, che si denota per una più contenuta crescita di residenti.

Ai fini del dimensionamento residenziale viene fissata una cubatura procapite abitante pari a mc 190. Tale quantità sebbene superiore a quella prevista dalla L.R. n. 11/2004, è quella risultante dall'attuale dotazione volumetrica per abitante di Spresiano. Inoltre la maggiore dotazione volumetrica per abitante prevista dal PAT considera anche l'utilizzo di aree ed indici per le destinazioni non abitative ammesse nelle zone residenziali (negozi, uffici, servizi, ecc.).

Per quanto concerne i nuovi abitanti, con riferimento all'indice dell'ultimo quinquennio, si è fissato in 1.500 il numero dei nuovi abitanti teorici ipotizzabili nel prossimo decennio.

Il fabbisogno residenziale per nuovi abitanti nel prossimo decennio risulta quindi $(1.500 \times 190) = \mathbf{mc\ 285.000}$.

Per quanto la quota di nuova volumetria dovuta alla riduzione del nucleo medio familiare si ricorda che il dato di Spresiano 2,51 componenti per famiglia rilevato al 2013, è superiore a quello medio provinciale; è quindi ipotizzabile che nel prossimo decennio tale valore possa avvicinarsi a quello provinciale.

Ipotizzando un nucleo familiare medio nel prossimo decennio di 2,40 unità il numero di famiglie risulterebbe: numero abitanti tra 10 anni $(12.047 + 1.500) = 13.547$; rapportati a famiglie di 2,40 componenti danno luogo a $(13.547/2,40) = 5.645$ famiglie nel prossimo

decennio.

Considerando che attualmente a Spresiano il numero di famiglie è pari a 4.799 e fissando l'obiettivo di dare un alloggio ad ogni gruppo familiare, nel decennio dovrebbero essere realizzati $(5.645 - 4.799) = 846$ nuovi alloggi.

Dato che la dotazione volumetrica per abitante è stata fissata in 190 mc e che per ogni alloggio sono previsti 2,40 componenti, si ipotizzano alloggi di cubatura pari a $(190 \times 2,40) = \text{mc } 456$.

Gli alloggi soddisfatti dalla volumetria prevista per i nuovi abitanti è quindi: $(285.000/456) = 625$ alloggi. Rimane da soddisfare quindi un fabbisogno di alloggi pari a: $(846 - 625) = 221$ alloggi.

Fissando una cubatura per nuovi alloggi pari a mc 456 si hanno $(221 \times 456) = \text{mc } 100.776$.

Il dimensionamento di PAT viene così fissato in $(285.000 + 100.776) = \text{mc } 385.776$ arrotondati a **mc 386.000**.

Pur considerando che la volumetria residenziale ancora realizzabile con il PRG vigente è pari a mc 244.499 e quindi inferiore a quella necessaria nel decennio, nonché che tale quantità può considerarsi puramente teorica e non realistica in quanto parte della cubatura nei centri storici e nelle zone di completamento rimarrà sottoutilizzata e/o destinata a necessità degli attuali residenti, non si verifica la necessità di volumetria aggiuntiva con il PAT, in quanto è ipotizzabile una disponibilità pregressa di alloggi.

Dai dati disponibili al 2011 risulta una differenza tra numero di famiglie (4817) e immobili denunciati ai fini IMU (5770) di circa 900 unità; considerando gli immobili non utilizzati per vetustà, oppure inadeguati a funzioni abitative stimabili in una percentuale di circa il 40%, gli alloggi già realizzati e disponibili a funzioni abitative possono essere ipotizzati pari a circa 540 alloggi, soddisfacendo il fabbisogno abitativo per il decennio.

Considerando la cubatura/alloggio di mc 300 si hanno $(540 \times 300) = \text{mc } 162.000$.

La disponibilità teorica residenziale è quindi $(244.000 + 162.000) = \text{mc } 406.000$, leggermente superiore ai mc 386.000 previsti.

Va però detto che tale ipotesi dovrà essere comunque oggetto a verifica. In realtà il patrimonio residenziale tuttora disponibile risulta scarsamente rispondente alle aspettative abitative e oramai sempre più "superato" per quanto concerne gli attuali standard energetici e tecnologici; in prospettiva con l'avvicinarsi della data del 2020 e dell'obbligo di realizzare edifici a consumo energetico quasi zero, tale stock edilizio risulterà ancor più obsoleto e quindi con difficoltà maggiori di quelle attuali ad essere assorbito dal mercato immobiliare.

A seguito delle suddette considerazioni ed al fine di incentivare l'utilizzo del patrimonio edilizio inutilizzato e/ sottoutilizzato, il PAT prevede lo stralcio di previsioni edificatorie residenziali del vigente PRG pari a mc 110.091.

3.2 - DIMENSIONAMENTO SETTORE PRODUTTIVO

Per il settore produttivo il PAT definisce il fabbisogno a partire dalla necessità di riordino e riqualificazione delle zone produttive, garantendo uno sviluppo sostenibile e durevole del territorio, verificato con il processo della Valutazione Ambientale Strategica.

Si sono già precedentemente evidenziate le linee strategiche per le aree produttive; il PAT si limita ad individuare alcuni ambiti di possibile intervento finalizzati a:

- necessità di prevedere eventuali espansioni delle aree produttive in un'ottica di completamento, consolidamento e ridefinizione degli attuali insediamenti anche a livello

standard ed infrastrutture;

- favorire l’insediamento di attività legate all’innovazione, alla ricerca ed al terziario “maturo”;
- definire con precisione il quadro della sostenibilità dei nuovi interventi;
- affrontare la problematica della compatibilità ambientale.

Da quanto detto emerge la consapevolezza che il territorio comunale non necessita semplicemente di nuove aree produttive, quanto di un sistema organico di insediamenti, adeguatamente connesso al sistema della mobilità.

Il PRG vigente individua la seguente dotazione di aree per le attività del secondario e del terziario:

· aree industriali e artigianali	mq 812.864,30
· aree commerciali e direzionali	mq 107.492,30
· aree ricettive ed alberghiere	mq 6.033,10
· Totale	mq 926.389,70

Sono ancora edificabili per attività produttive mq 47.346,60.

In relazione alle linee strategiche relative alla rilocalizzazione di attività produttive, al consolidamento dell’esistente e al recupero di aree e standard derivabili dalla realizzazione di previsioni viarie strategiche, il PAT la possibilità di ampliamento dell’area produttiva a confine con il Comune di Arcade con un carico insediativo aggiuntivo a quello del PRG vigente, relazionato alla superficie di aree produttive o terziarie interessate da previsioni di riconversione e rilocalizzazione previste dal PAT (circa mq 100.000).

3.3 - DETERMINAZIONE DELLA SUPERFICIE AGRICOLA TRASFORMABILE

La legge regionale n.11/2004 introduce nella redazione dei PAT il calcolo del limite quantitativo massimo della zona agricola trasformabile in zone con destinazione diversa da quella agricola, con modalità che fanno riferimento alle singole specificità territoriali, sulla base del rapporto tra la Superficie Agricola Utilizzata (SAU) e la Superficie Territoriale Comunale (STC).

La SAU è determinata sulla base di specifica indagine agronomica relativa all’uso del suolo reale, al netto delle zone territoriali omogenee del PRG vigente. Il PAT determina la percentuale di superficie agricola trasformabile (SAT) in zone diverse da quella agricola.

Superficie Agricola Utilizzata (S.A.U.) comunale rilevata al 2012: mq 15.357.477,5

Superficie Territoriale Comunale (S.T.C.): mq 25.690.347

Rapporto S.A.U. / S.T.C.= 0,5978

Zona agricola massima trasformabile = 15.357.477,5 x 0,65% = 99.824 mq.

A seguito degli stralci previsti dal PAT di aree a destinazione diversa da quella agricola del PRG vigente si è sono recuperate aree per una superficie complessiva di mq 185.351.

4 IL PROGETTO DEL PAT

Gli obiettivi e le azioni di Piano hanno trovato definizione nella normativa e nella cartografia di Piano nel rispetto di quanto indicato negli atti di indirizzo della L.R. 11/2004.

4.1 VINCOLI E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

I Vincoli e le Invarianti, seppure a livello diverso, costituiscono elementi ed ambiti per i quali le possibilità di trasformazione sono nulle o limitate. In questo quadro sono risorse e potenzialità importantissime nella formazione dei piani urbanistici.

Il PAT nell'elaborato cartografico di progetto Tavola 1 – Vincoli e Pianificazione Superiore, individua le aree e gli immobili soggetti a vincolo ai sensi della normativa nazionale e della pianificazione a livello superiore.

4.1.1 – Vincoli

Nel territorio comunale sono vincolati ai sensi del D. Lgs 42/2004 articolo 10 i seguenti immobili:

- Villa Gritti, Sartori con zona di rispetto a Visnadello
- Villa Giustiniani –Recanati a Spresiano
- Villa ex Torresini dei secc. XVIII-XIX a Visnadello
- Barchesse di Cà Ballarin a Lovadina.

Sono individuati inoltre i seguenti vincoli:

- vincolo sismico zona 3 ai sensi dell'OPCM n. 3519/2006 e DM 14.01.2008 riguardante l'intero territorio del PAT;
- vincolo paesaggistico aree boscate ai sensi dell'articolo 142 lett. g) del D. Lgs 42/2004;
- vincolo paesaggistico ai sensi dell'articolo 142 lett. c) del D. Lgs 42/2004 (ex legge 431/1985) corso d'acqua del fiume Piave.

4.1.2 – Biodiversità

Il PAT individua le aree tutelate dalla Rete "Natura 2000", perimetrare ai sensi della Direttiva 92/43/CEE e successive normative di recepimento:

- Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT3240030 Grave del Piave – Fiume Soligo – Fosso di Negrizia,
- Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT 3240023 Grave del Piave.

4.1.3 – Pianificazione di livello superiore

L'intero territorio comunale è inserito all'interno del Piano di Area del Medio Corso del Piave adottato dalla Giunta Regionale del Veneto con delibera n. 826 del 15 marzo 2010. Il territorio di piano comprende la zona compresa tra i Comuni di Arcade, Breda di Piave, Cimadolmo, Mareno di Piave, Maserada sul Piave, Nervesa della Battaglia, Oderzo, Ormelle, Ponte di Piave, Salgareda, S. Biagio di Callalta, S. Polo di Piave, S. Lucia di Piave, Spresiano, Susegana, Vazzola e Zenson di .Piave.

Sono individuate le aree a pericolosità Idraulica e Idrogeologica in riferimento al P.A.I..

Il PAT individua tra gli ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale l'ambito del Piave quale zona umida ai sensi dell'articolo 21 delle norme di attuazione del PTRC vigente; sono particolari ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici rientranti nella più ampia definizione dettata dal DPR 13.03.1976 n.448 "Esecuzione della convenzione relativa alle zone umide d'importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici firmata a Ramsar il 02.02.1971".

4.1.4 – Centri storici

I centri storici sono stati individuati così come perimetrati nei PRG comunali ai sensi della ex L.R. 80/1980. I loro perimetri sono più ampi di quelli riportati nell’Atlante dei centri Storici della Regione Veneto.

I centri storici individuati dal PAT nella Tavola 1 – Vincoli e Pianificazione Superiore sono:

- Spresiano
- Lovadina
- Visnadello
- Calessani.

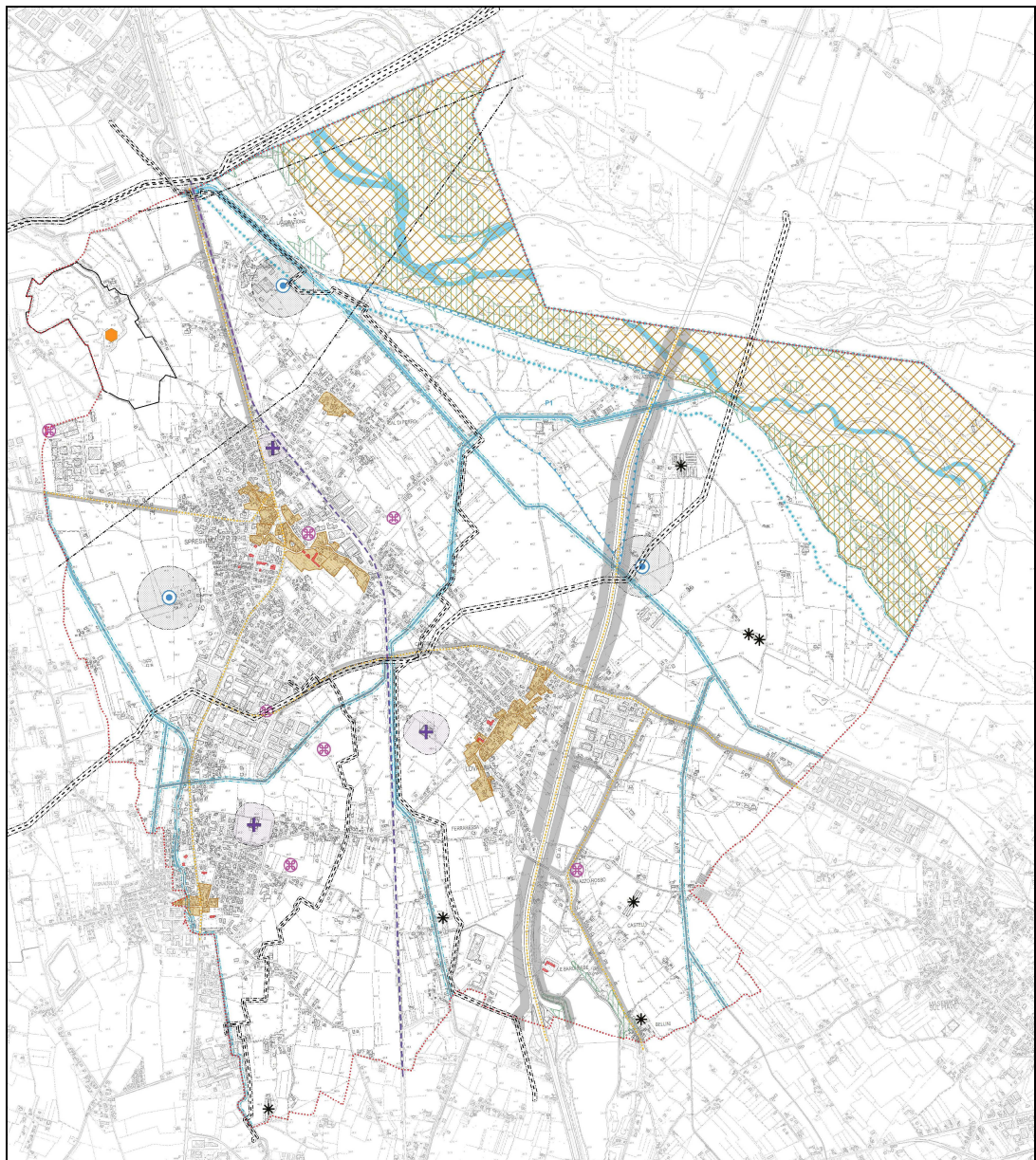


Tavola 1- Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale

4.1.5 – Fasce di rispetto

Sono individuate dal PAT le seguenti fasce di rispetto:

- rispetto cimiteriale (Spresiano, Lovadina, Visnadello)
- rispetto idraulico e servitù idraulica ai sensi del R.D. 368/1904 e R.D. 523/1904
- elettrodotti con due linee elettriche una da 132 kv (S. Lucia di Piave-Cartiera di Villorba-Scorzè 28.678) e una da 380 kv (Sandrigo-Cordignano 21.632)
- rispetto dai gasdotti
- rispetto dalle strade principali
- rispetto ferroviario
- cave limite di concessione
- allevamenti zootecnici intensivi
- impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico telefonia mobile (impianti WIND in via Tagliamento, impianti OMNITEL in via Gioberti, via Marmolada, via Minzoni, impianti TELECOM-VODAFONE-OMNITEL in via Verdi, TELECOM in via Negri e H3G in via Volta)
- rispetto dai pozzi di prelievo per uso idropotabile, idrotermale e idroproduttivo.

Per gli allevamenti zootecnici intensivi che allo stato attuale possono generare rispetto di in edificabilità le relative fasce di rispetto saranno oggetto di individuazione in sede di PI dopo opportuna ricognizione territoriale.

Il PAT nella Tavola 4.1 – Carta della Trasformabilità – individua gli immobili vincolati dall'Istituto Regionale per le Ville Venete, nonché edifici e complessi di valore monumentale e testimoniale. Sono individuati nel catalogo dell'Istituto Regionale per le Ville Venete i seguenti immobili:

- (Cod. D4008000) Barchesse di Cà Ballarin a Lovadina
- (Cod. D5230000) Palazzo Bove, Maura a Lovadina
- (Cod. D4210000) Villa Giustinian-Recanati a Spresiano
- (Cod. D4006000) Villa Gritti, Sartori a Visnadello
- (Cod. D4211000) Villa Negretto detta "Palazzo Rosso" a Lovadina
- (Cod. D4275000) Villa seicentesca (scuola materna) a Lovadina
- (Cod. D4007000) Villa Torresini a Visnadello.

4.2 – INVARIANTI

Nel contesto del PAT le Invarianti assumono i connotati di condizione imprescindibile per la riorganizzazione del territorio, dettando il quadro unitario delle compatibilità attorno al quale il PI potrà intervenire, con idonee politiche urbane di risposta alle mutevoli esigenze richieste dai processi socio-economici e territoriali.

Il PAT nella cartografia di progetto Tavola 2 – Carta delle Invarianti – individua gli ambiti e manufatti riconoscibili come valori da assoggettare a specifica tutela per il loro intrinseco interesse storico, artistico, architettonico, archeologico, paesaggistico, ambientale e produttivo agricolo.

Il riconoscimento e la salvaguardia di questi valori sono prioritari per garantire uno sviluppo compatibile con il rispetto dell'identità territoriale.

4.2.1 - Invarianti di natura paesaggistica

Le invarianti di natura paesaggistica comprendono parti del territorio nelle quali le qualità paesaggistiche assumono rilevanza superiore.

Le invarianti di tipo paesaggistico includono:

- gli ambiti rurali di buona integrità e dotazione di verde in grado di garantire le connessioni di rete;
- contesti figurativi di ville e complessi monumentali;
- parchi e giardini storici;
- coni visuali;
- i principali viali alberati;
- gli elementi vegetali di rilevante interesse.

Il PAT promuove la conservazione e/o il ripristino dei caratteri identitari di queste parti del territorio per le quali si riconoscono le peculiarità paesaggistiche, nonché potenzialità legate al turismo culturale ed all'uso sociale delle risorse.

In queste aree vi è la presenza di elementi cardine (corridoi) fondamentali per la costruzione della rete ecologica, nelle quali è favorito prioritariamente l'aumento del potenziale biotico attraverso interventi di potenziamento della dotazione vegetale esistente con nuovi impianti e rinaturalizzazioni. Sono consentiti interventi di potenziamento e rafforzamento, anche con interventi di sostituzione e riqualificazione delle specie arboree ed arbustive ivi presenti, con impiego di specie tipiche del luogo.

Il PAT prevede la redazione di un specifico Piano del Verde con l'obiettivo di disciplinare, guidare e coordinare la costruzione della rete ecologica e del sistema del verde in generale, riguardante non solo gli ambiti di invariante ma esteso a tutto il territorio comunale.

L'edificabilità è ammessa per le strutture agricolo-produttive ai sensi dell'articolo 44 della legge regionale 11/2004 ai margini dell'ambito di invariante ad eccezione delle aziende esistenti. Il PI definirà in modo specifico le caratteristiche tipologiche delle nuove costruzioni ed individuerà le aree di inedificabilità.

4.2.2 - Invarianti di natura ambientale

Le invarianti di natura ambientale comprendono gli ambiti territoriali dove le qualità ambientali e naturalistiche sono prevalenti massime.

Le invarianti di tipo ambientale includono:

- gli ambiti rurali e fluviali integri con edificazione generalmente assente, sporadica e/o isolata;
- la vegetazione di grava e le macchie boscate dell'alveo del fiume Piave;

- gli ambiti di interesse naturalistico come SIC e ZPS;
- ambiti per l'istituzione di parchi e riserve naturali;
- il corso del fiume Piave.

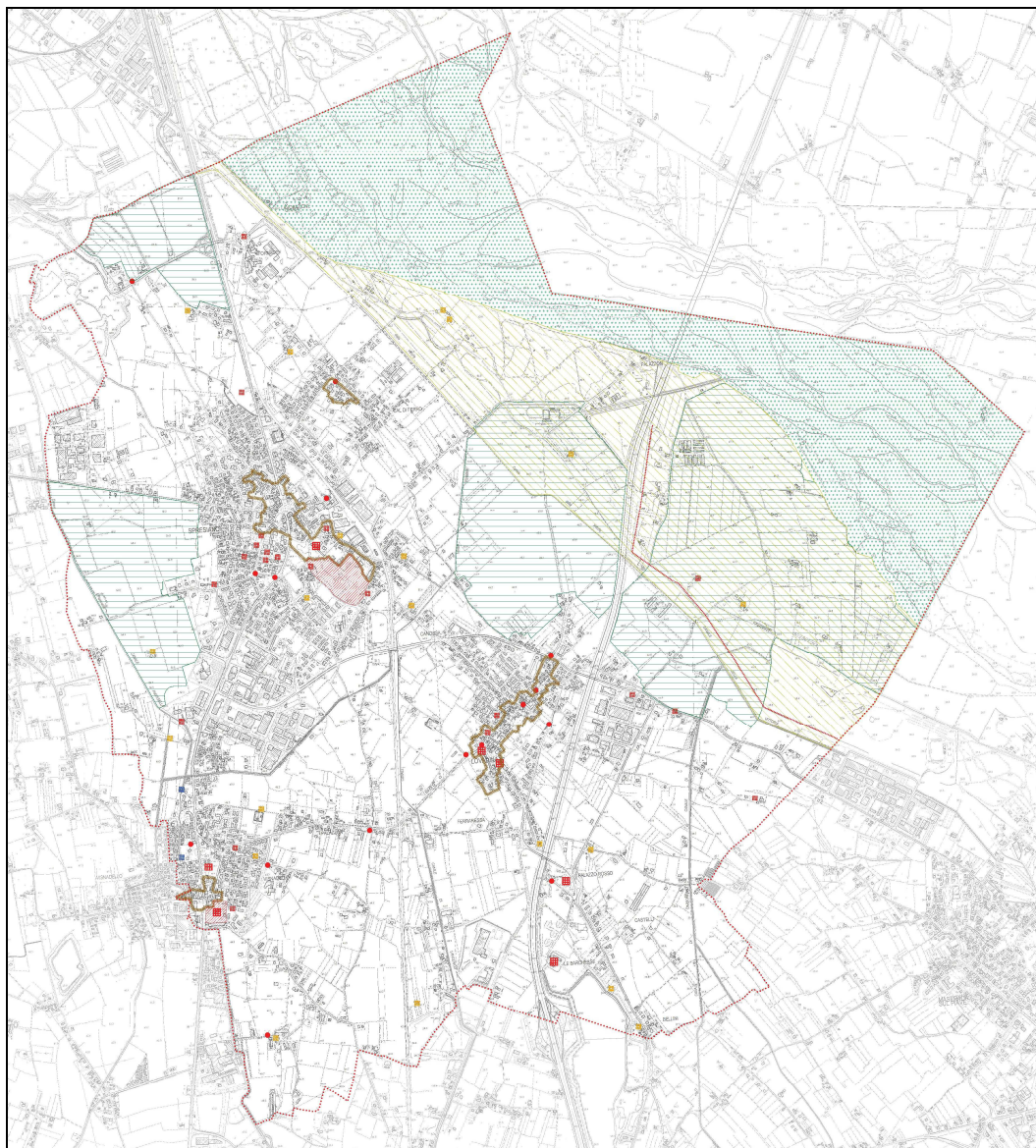


Tavola 2- Carta delle Invarianti

Il PAT promuove la difesa e/o la valorizzazione di queste porzioni di territorio per le quali si riconoscono la potenzialità biotica, naturalistica ed ecologica, attraverso:

- difesa dell'integrità dell'ambito rurale fluviale e contrasto al consumo di suolo e delle risorse biotiche ove presenti;
- incentivazione di attività complementari a quella agricola compatibili con gli obiettivi di tutela;
- riqualificazione ambientale con eliminazione o mitigazione degli elementi detrattori del paesaggio e tutela di coni visuali;
- individuazione di percorsi tematici per la riscoperta dei fattori identitari storico-territoriali e di percorsi naturalistico-ambientali per la valorizzazione e fruizione delle potenzialità territoriali, con regolamentazione delle modalità di accesso agli ambiti SIC e ZPS;

- controllo sulla qualità dei nuovi interventi edificatori ammissibili.

Sono tutelate, salvaguardate e conservate, nelle more della disciplina specifica di settore, le superfici con vegetazione.

L'edificabilità è ammessa per le strutture agricolo-produttive ai sensi dell'articolo 44 della legge regionale 11/2004 ai margini dell'ambito di invariante e andrà successivamente definita nel PI in modo specifico, anche per la residenza, in termini localizzativi e tipologici, per la salvaguardia delle caratteristiche ambientali.

4.2.3 - Invarianti di natura agricolo-produttiva

Gli ambiti di invariante di natura agricolo-produttiva comprendono parti del territorio nelle quali le qualità e le potenzialità agricolo-produttive sono massime. Sono ambiti rurali di pianura dotati di integrità poderale e territoriale, nei quali è possibile rilevare anche residue dotazioni di equipaggiamento a verde. L'edificazione risulta generalmente assente o isolata, a prevalente tipologia agricola.

Si estendono ai margini nord ed est del territorio comunale, con la parte più consistente che occupa l'ambito perfluviale del Piave.

Il PAT promuove la conservazione di queste parti del territorio che ancora mantengono peculiarità agricolo-produttive. Sono ambiti nei quali il Piano persegue il mantenimento dei caratteri di spazialità ed integrità, il mantenimento degli elementi della rete ecologica, la riqualificazione paesaggistica.

L'edificabilità è ammessa per le strutture agricolo-produttive ai sensi dell'articolo 44 della legge regionale 11/2004 e dovrà prevedere modalità differenziate sulla base delle necessità di tutela delle caratteristiche agronomiche e fondiarie.

Il PAT prevede la redazione di un Piano del Verde con l'obiettivo di disciplinare, guidare e coordinare la costruzione della rete ecologica e del sistema del verde in generale, riguardante non solo gli ambiti di invariante ma esteso a tutto il territorio comunale.

4.2.4 - Invarianti di natura storico-monumentale

Il PAT individua le invarianti di natura storico-monumentale corrispondenti ad ambiti e manufatti riconoscibili come elementi peculiari dell'identità storica e culturale del territorio comunale e comprendenti gli agglomerati insediativi che conservano nell'organizzazione territoriale e nell'impianto urbanistico i segni delle originarie storiche caratteristiche e funzioni economiche, sociali, politiche o culturali:

- edifici, manufatti, oggetti ed aree emergenti per caratteri di unicità, valore ed originalità;
- i centri storici;
- il patrimonio storico, architettonico, ambientale ed identitario cosiddetto "minore" presente nel territorio comunale;
- gli elementi dell'archeologia industriale.

Sono compresi nelle invarianti di natura storico-monumentale immobili e relative pertinenze vincolate dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio ai sensi del D. Lgs 42/2004, quelli individuati dall'Istituto Regionale per le Ville Venete e dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, i beni architettonici ed ambientali oggetto di tutela da parte degli strumenti urbanistici generali comunali, nonché gli elementi puntuali di valore storico, culturale, etnoantropologico ed identitario della civiltà rurale, i tracciati storici, le sistemazioni culturali, i capitelli, le edicole, gli oratori, i luoghi e simboli della tradizione, religiosità e pietà popolare.

Sono altresì compresi tra le invarianti di natura storico-monumentale i luoghi della Grande Guerra, le opere storiche legate al Piave quali l'argine di S. Marco e il sedime del porto fluviale di Lovadina, gli elementi dell'archeologia industriale.

4.3 – FRAGILITÀ

Le Fragilità rappresentano criticità che si qualificano quali momenti di limitazione e condizionamento alle trasformazioni del territorio; si configurano altresì come ambiti ed elementi che richiedono l'approntamento di specifiche misure al fine del loro utilizzo.

Il PAT ha individuato e analizzato gli elementi di rischio che interessano il territorio comunale e gli ambiti del territorio antropizzato che presentano, a diverso titolo, condizioni di “fragilità” dal punto di vista ambientale.

Per queste situazioni il Piano direttamente, oppure con rimando al PI, indica azioni ed obiettivi atti alla difesa del territorio dai rischi e per la tutela delle aree fragili.

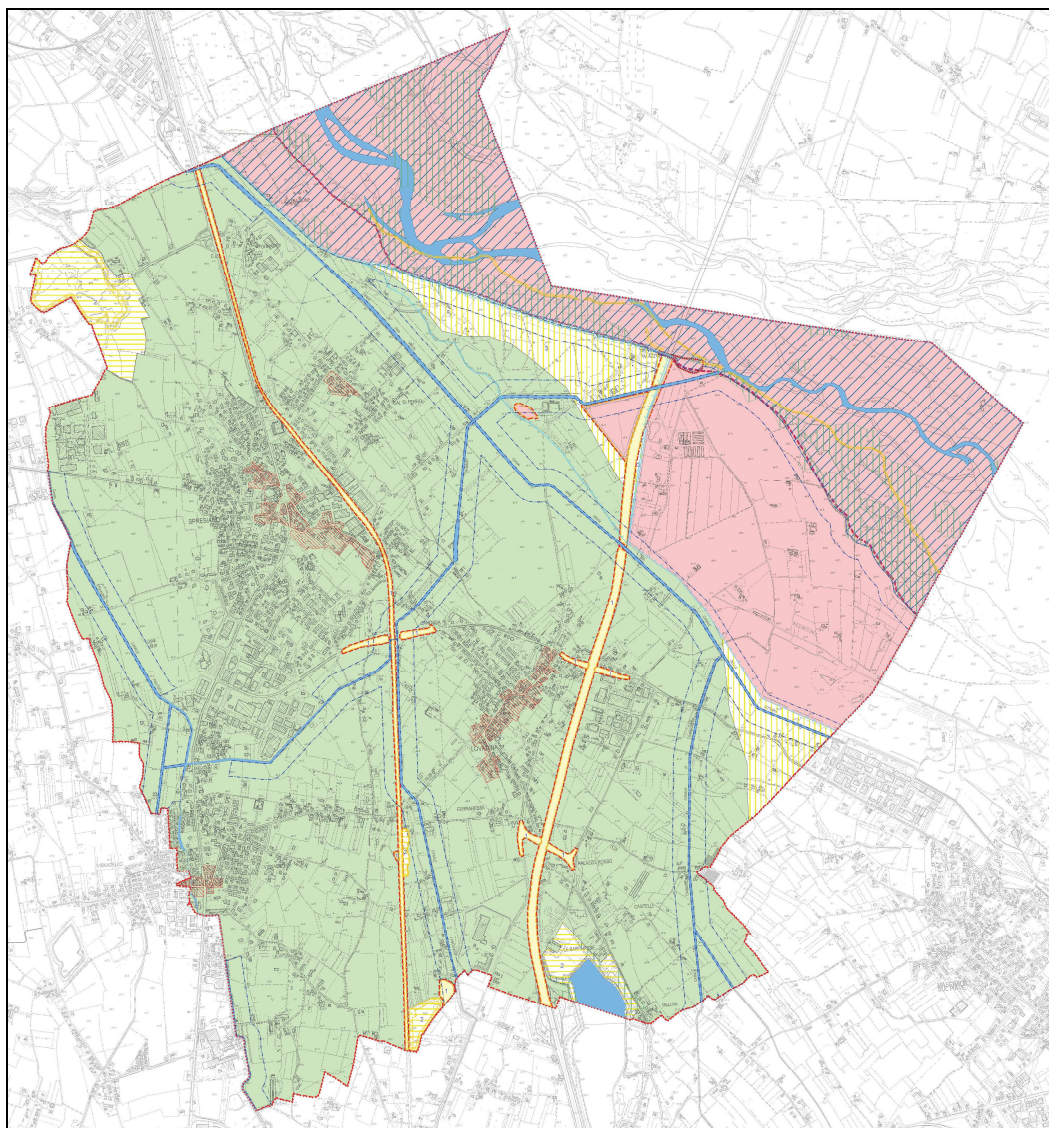


Tavola 3- Carta delle Fragilità

4.3.1 – Compatibilità geologica

Il PAT nella Tavola 3 – Carta delle Fragilità - suddivide il territorio comunale secondo classi di compatibilità geologica per garantire una corretta gestione del territorio. Oltre alle prescrizioni di carattere sismico, per le realizzazioni di costruzioni dovranno essere rispettate specifiche prescrizioni, in rapporto alle categorie dei terreni di seguito indicate; il PI potrà ulteriormente dettagliare tali indicazioni sulla base di più specifiche indagini.

I terreni del territorio comunale sono stati suddivisi in tre categorie:

terreni idonei, terreni posti in zona pianeggiante con le seguenti caratteristiche:

ottimi dal punto di vista geotecnico (terreni prevalentemente ghiaioso sabbiosi); ottimo drenaggio, con massimo livello della falda freatica superiore ai cinque metri dal piano campagna; assenza di cave e discariche; assenza di aree a rischio idraulico;

terreni idonei a condizione, terreni con caratteristiche litologiche, geomorfologiche e idrogeologiche diverse che presentano caratteristiche geotecniche da mediocri a scadenti (terreni di riporto) e/o il massimo livello della superficie della falda freatica inferiore ai cinque metri dal piano campagna. Per questi terreni il PAT indica le soluzioni di massima per raggiungere “l’idoneità” che riguardano:

- aree con escavazione ripristinata mediante riporto e rilevati stradali e ferroviari;
- aree di cava abbandonata, estinta e attiva;
- zone con terreni prevalentemente ghiaioso sabbiosi e con massimo livello della superficie della falda freatica dai 5,0 ai 10,0 metri dal piano campagna;

terreni non idonei, aree del territorio comunale in cui vi è presenza di discariche, alvei dei corsi d’acqua principali e zone sondabili e bacini lacustri. In queste aree è preclusa l’edificabilità.

La quasi totalità del territorio comunale rientra tra i terreni idonei.

Parti di territorio di una certa consistenza, in gran parte coincidenti con l’area dell’alveo del fiume Piave, sono classificati non idonei; i restanti terreni sono idonei a condizione.

Per ogni classe e sottoclasse perimetrate e numerate nella Tavola 3 – Carta delle Fragilità il PAT nelle Norme Tecniche prescrive le necessarie indagini da attuare e le soluzioni per il raggiungimento dell’idoneità.

4.3.2 – Rischio sismico

Con l’Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3274 del 20.03.2003 e poi con il D.M. 14.09.2006 il Comune di Spresiano è stato classificato sismico e rientra nella “zona n.3”.

Tale area è stata nel passato, e potrà essere nel futuro, interessata da eventi sismici indotti da epicentri situati in corrispondenza con strutture sismogenetiche vicine. Tale sismicità locale è da ricollegare a fenomeni neotettonici legati all’attività della flessura Bassano-Valdobbiadene, i cui movimenti si ripercuotono nella fascia collinare pedemontana e nella pianura.

Il PAT in adeguamento alla DGRV 1572/2013 e al fine di garantire nei processi di trasformazione di tipo urbanistico, la sicurezza degli insediamenti dal rischio sismico, ha effettuato lo studio di microzonazione sismica, elaborando una specifica normativa tecnica, nel territorio considerato: urbanizzato, urbanizzabile (susceptibile di trasformazioni urbanistiche per l’espansione degli abitati), e nelle fasce di territorio riguardante i sistemi, le reti infrastrutturali e i corridoi per il trasporto energetico di rilevanza strategica a livello statale e/o provinciale.

La microzonazione sismica ha interessato anche il territorio comunale di Spresiano che seppure in classe 2 rientra tra quelli nei quali sono presenti valori di accelerazione sismica massima al suolo superiori a 0.175 g di cui all’OPCM 3519/2006.

4.3.3 – Dissesto idrogeologico

Il PAT nella Tavola 3 – Carta delle Fragilità individua le aree di dissesto idrogeologico:

- aree esondabili
- aree di cava con scarpate soggette ad erosione
- aree con scarpate d’erosione del fiume Piave.

Per le aree esondabili, il PAT vieta interventi che possono aggravare il fenomeno di

dissesto e instabilità. Eventuali interventi di miglitoria fondiaria, da concordarsi con i Consorzi di Bonifica competenti, devono essere realizzati in modo tale da comportare un miglioramento idraulico della situazione di fatto esistente.

Per le aree soggette a erosione il PAT prevede l'attivazione di un programma di monitoraggio dei fenomeni che possono creare un rischio per l'uomo e rilevante per l'ambiente.

4.3.4 – Vulnerabilità dell'acquifero

Il territorio comunale di Spresiano rientra nella zona di "alta pianura" e di ricarica della falda freatica. Quest'area, costituita da alluvioni grossolane ad elevata permeabilità, rappresenta, il punto critico dell'intero sistema idrico sotterraneo, perché da essa traggono alimentazione gli acquiferi in pressione che si sviluppano più a valle.

I quanto Comune posto nella zona di ricarica della falda la tutela degli acquiferi diventa uno dei principali obiettivi del PAT.

Quest'ultimo nella Tavola 3 – Carta delle Fragilità - suddivide il territorio comunale in tre zone a vulnerabilità intrinseca:

- vulnerabilità estremamente elevata interessante l'alveo del Piave
- vulnerabilità elevata riguardante la gran parte del territorio comunale
- vulnerabilità media relativa a piccole porzioni residuali.

Molti sono le fonti potenziali inquinamenti della falda sotterranea, ad esempio: impianti di depurazione delle acque, discariche, cave, cimiteri, spandimento liquami, concimazioni e diserbi, industrie, serbatoi interrati, pozzi.

Possono verificarsi sorgenti puntuali o diffuse degli inquinanti; le prime presentano una ridotta geometria dell'area inquinata (possono quindi essere bonificate), le seconde sono caratterizzate da una geometria areale o lineare dell'inquinamento.

I tipi più frequenti di contaminazione puntuale sono dovuti a: microrganismi, composti chimici inorganici e organici. Le sorgenti diffuse sono principalmente dovute a: urbanizzazione, attività agricole (diserbanti, nitrati, ecc), alle piogge acide. Non va tralasciato il potenziale inquinamento dovuto ai rilasci di reflui di origine civile.

Premettendo che per una buona protezione degli acquiferi del territorio del PAT, risulterebbe utile concordare una strategia e/o pianificazione territoriale con i Comuni limitrofi, il PAT al fine della tutela dal rischio dell'inquinamento delle acque sotterranee prevede la redazione di un "Piano di Valutazione della Vulnerabilità" facendosi promotrice e coordinatrice di tale strumento con il possibile coinvolgimento di altri Enti interessati a tale tematica (Alto Trevigiano Servizi, Provincia di Treviso, ARPAV, ecc.).

Gli elementi principali da considerare nel "Piano di Valutazione della Vulnerabilità" sono:

- centri di pericolo: numero, distribuzione, tipo d'inquinamento (diffuso, puntuale), natura dei contaminanti;
- corpi ricettori: acque superficiali e sotterranee, suolo, sottosuolo;
- bersagli potenziali: uomo, ambiente, animali;
- punti d'utilizzo delle acque: pozzi, risorgive, corsi d'acqua, bacini lacustri;
- capacità d'attenuazione naturale: filtrazione, dispersione, adsorbimento, decadimento, ecc.;
- sistemi di prevenzione: cartografia della vulnerabilità, interventi in sito, monitoraggio con analisi periodiche, banche dati, vincoli, linee guida e/o normative, determinazioni delle fasce di rispetto.

Il PAT ha predisposto una banca dati che dovrà essere successivamente aggiornata riguardante:

- i pozzi di prelievo dell'acqua sotterranea soggetti a denuncia (es. orti e giardini);

- i pozzi di prelievo dell'acqua sotterranea soggetti a concessione (irriguo, industriale, consumo umano);
- le concessioni di derivazione d'acqua da corpi idrici superficiali.

Dovrà invece essere predisposta una banca dati riguardante:

- al monitoraggio delle acque sotterranee con un approfondimento idrogeologico;
- gli scarichi nel suolo e sottosuolo (subirrigazioni, pozzi perdenti);
- le vasche a tenuta;
- destinazione e stoccaggio temporaneo e definitivo delle terre e rocce di scavo;
- i siti oggetto di spargimento liquami.

Al fine di affrontare le problematiche della salvaguardia delle falde dovranno essere redatte delle “linee guida” sulle modalità dello spargimento liquami, sugli scarichi nel suolo e sottosuolo e sulle modalità di esecuzione dei pozzi.

Nelle more di redazione del Piano di Valutazione della Vulnerabilità in misura proporzionale ai livelli di vulnerabilità dei suoli, dovrà essere garantita la tutela delle acque al fine di evitare fenomeni di inquinamento e/o variazioni della geometria ed idronamica dei corpi sotterranei e superficiali con adeguata relazione idrogeologica.

Il PAT prescrive che i pozzi con concessione per usi non domestici, dovranno essere dotati di contatore volumetrico come previsto dalla legislazione vigente e i titolari dovranno comunicare i consumi annuali alla banca dati comunale.

Nelle aree di rispetto dei pozzi acquedottistici (200 ml di raggio dal pozzo) si applicano le norme di tutela definite dal D. Lgs 152/2006 e della DGRV 842/2012. Si dovrà inoltre adempiere a quanto previsto dal Piano di Tutela delle Acque e successivi provvedimenti regionali per la riduzione ed eliminazione delle sostanze pericolose, dei nitrati di origine agricola e da prodotti fitosanitari.

4.3.5 – Rischio idraulico

Il PAT nella Tavola 1.12 - Carta delle penalità idrauliche - suddivide il territorio comunale secondo classi di rischio idraulico, individuando anche situazioni di “sofferenza” idraulica sulla base di indicazione del competente Consorzio di Bonifica e degli Uffici Tecnici comunali.

Nel territorio di Spresiano, per l'Autorità di Bacino del fiume Piave, vengono individuate due aree a pericolosità idraulica, una classificata a pericolosità P1 e una classificata come area di pertinenza fluviale e quindi assimilabili alle norme delle P4. L'Autorità di Bacino del fiume Sile non individua aree di pericolosità idraulica nel territorio di Spresiano. Con la pubblicazione dei P.A.I. queste suddivisioni sono state ufficializzate e non modificabili se non in presenza di errori materiali o di realizzazione di difese idrauliche capaci di ridurre i problemi.

Riassumendo, il territorio di Spresiano è classificato per buona parte a basso rischio idraulico, fa eccezione la fascia territoriale a ridosso del fiume Piave, classificata come area a pericolosità moderata P1 (1.12 km²) e come area fluviale P4 (6.59 km²).

Nelle aree a pericolosità moderata (P1) tutti gli interventi edificatori devono essere autorizzati e predisposti in modo da:

- mantenere le condizioni esistenti di funzionalità idraulica o migliorarle, agevolare e comunque non impedire il deflusso delle piene, non ostacolare il normale deflusso delle acque;
- non aumentare le condizioni di pericolo a valle o a monte dell'area interessata;
- non ridurre i volumi invasabili delle aree interessate e favorire se possibile la creazione di nuove aree di libera esondazione;
- non pregiudicare l'attenuazione o l'eliminazione delle cause di pericolosità;

- non costituire o indurre a formare vie preferenziali di veicolazione di portate solide o liquide;
- minimizzare le interferenze, anche temporanee, con le strutture di difesa idraulica;
- pregiudicare la definitiva sistemazione né la realizzazione degli altri interventi previsti dalla pianificazione di bacino.

La Giunta Regionale, con delibera n. 3637 del 13.12.2002, ha previsto che per tutti gli strumenti urbanistici generali e le varianti, generali o parziali o che, comunque, possano recare trasformazioni del territorio tali da modificare il regime idraulico esistente, sia presentata una “Valutazione di compatibilità idraulica”. Successivamente, in data 19 giugno 2007 la Giunta regionale del Veneto, con deliberazione n. 1841 e con la DGRV 2948/2009, ha individuato nuove indicazioni per la formazione degli strumenti urbanistici ritenendo necessario fornire ulteriori indicazioni per ottimizzare la procedura e garantire omogeneità metodologica agli studi di compatibilità idraulica.

Nella definizione delle classi di rischio idraulico è stato tenuto conto di quanto contenuto nell'allegato A del Dgr 1841 del 19 giugno 2007. Il Dgr sopracitato prevede che a livello di PAT lo studio di compatibilità idraulica delle trasformazioni urbanistiche tenga conto anche delle indicazioni del PAI e degli altri studi relativi a condizioni di pericolosità idraulica dando delle indicazioni sulle misure compensative, avendo preso in considerazione come unità fisiografica l'area di sviluppo interessata in un contesto di Ambito Territoriale Omogeneo.

Il PAI relativamente all'ambito territoriale del PAT non individua sull'area stessa particolari zone a rischio idraulico. Il PAI stesso in ogni caso fornisce utili indicazioni generali sulle modalità operative atte a garantire la salvaguardia idrogeologica e la diminuzione del rischio idraulico.

La Regione Veneto con le DGR n. 3637/2002 e n. 1322/2006 per la formazione degli strumenti urbanistici, richiede la valutazione di compatibilità idraulica, introducendo il concetto di “invarianza idraulica” nelle trasformazioni territoriali.

Ciò significa che nell'ambito di queste ultime, dovranno prevedersi opportune azioni compensative, per sostenere il consumo della risorsa territoriale costituita dalla capacità del bacino di regolare le piene e quindi, di mantenere le condizioni di sicurezza territoriale nel tempo.

Stante tale situazione e considerando le previsioni di trasformazione del PAT, si individuano alcune azioni articolate in direttive e prescrizioni sia di carattere generale, sia relative ai nuovi processi edificatori. Esse definiscono dettami per non aggravare la situazione esistente, e riguardano:

- distanze minime di rispetto ed inedificabilità dai corsi d'acqua;
- rialzi in caso dei nuovi edifici sulla base delle classi di rischio;
- definizione di interventi finalizzati allo smaltimento delle acque e alla prevenzione del rischio (rampe di accesso, realizzazione di interrati, ecc.);
- la realizzazione di parcheggi ed aree di stoccaggio e movimentazione materiali;
- invasi, pozzi drenanti, linee fognarie e di smaltimento;
- la polizia idraulica (fasce di tutela e per manutenzione, tombinamento fossati).

Il PAT all'interno dei Sussidi Operativi contiene schemi delle tipologie di intervento adottabili al fine di garantire l'invarianza idraulica.

Per maggiori dettagli sulle problematiche idrauliche di rimanda alla Relazione di Compatibilità Idraulica redatta dall'ing. Eros Cavallin.

4.3.6 – Infrastrutture generatrici di inquinamento atmosferico e/o acustico

Data la rilevanza dei fenomeni riconducibili all'inquinamento atmosferico/acustico sono state individuate nel PAT le infrastrutture generatrici di tali inquinamenti.

Esse sono riconducibili essenzialmente alla rete stradale dove sono presenti alti volumi di traffico che causano inquinamento atmosferico ed acustico. Come emerso dalle analisi di PAT è la S.S. n.13 Pontebbana l'arteria stradale maggiormente interessata da elevati volumi di traffico veicolare, ma sensibili, seppure a livelli inferiori, risultano anche quelli lungo la S.P. n.57. Infine, seppure a diverso livello, anche la A27 rientra tra le infrastrutture generatrici di inquinamento atmosferico ed acustico.

Ne derivano emissioni di rumore che configurano livelli di inquinamento sonoro non trascurabili con valori superiori a quelli consentiti dalla normativa vigente.

Particolarmente esposte a valori elevati di rumore sono le aree centrali di Spresiano e Visnadello; minori i livelli di inquinamento nella frazione di Lovadina.

Altra fonte di rumore anche se di carattere intermittente è la linea ferroviaria che interessa l'abitato di Spresiano.

L'obiettivo principale del PAT in questi ambiti è quello della riduzione degli effetti indotti dal traffico e cioè inquinamento dell'aria e acustico; in tal senso il PAT prevede:

- nuove previsioni viarie e modifiche della rete stradale principale, finalizzate alla riduzione del traffico nelle aree urbane;
- aumento del verde pubblico e privato nelle aree urbane;
- previsioni di barriere verdi a margine degli insediamenti residenziali a difesa dalle emissioni acustiche inquinanti;
- incentivazioni per il risparmio energetico e per l'edilizia sostenibile;
- potenziamento dei percorsi ciclabili e pedonali e delle aree a traffico limitato o pedonali;
- rilocalizzazione degli insediamenti produttivi inseriti in ambito urbano;
- incentivazioni all'impiego di materiali e tecnologie capaci di ridurre gli elementi inquinanti (intonaci fotocatalitici, tappeti stradali drenanti e fonoassorbenti, masselli antismog, ecc.);
- previsione di fasce alberate di filtro a tutela delle aree residenziali e strutture pubbliche da insediamenti e infrastrutture inquinanti;
- collocazione di nuovi insediamenti residenziali all'esterno di potenziali fonti di inquinamento atmosferico;
- realizzazione di parcheggi a supporto della stazione di Spresiano;
- applicazione degli interventi previsti dalla L.R. 11/2004 di credito edilizio per i fabbricati residenziali in aree ad elevato inquinamento atmosferico ed acustico.

Le principali azioni di Piano riguardano la riduzione del traffico esistente e di previsione all'interno dei centri abitati e specificatamente delle aree urbane prospicienti la S.S. n. 13 Pontebbana e la S.P. n.57.

Tale obiettivo può venire in primis dall'attuazione delle previsioni viarie finalizzate alla realizzazione della circonvallazione ovest al capoluogo; ciò consentirebbero il raggiungimento di sensibili benefici in termini di riduzione delle emissioni inquinanti nelle aree urbane grazie alla riduzione del traffico veicolare con forti benefici rispetto all'esposizione al rumore soprattutto delle aree urbane poste lungo la S.S. n. 13 Pontebbana. In questo senso la circonvallazione di Spresiano, unitamente ad una regolazione del traffico sulla statale, ridurrebbe al minimo l'attraversamento del traffico di tipo "parassita" nell'abitato, con una consistente riduzione dei livelli di inquinamento dell'aria e sonoro. La circonvallazione, come delineata nel PAT, consentirebbe anche di evitare l'attraversamento del capoluogo da parte del traffico, in particolare pesante da e per Arcade lungo la S.P. n. 57, con ricadute positive sull'inquinamento e qualità della vita.

Per quanto concerne le problematiche che potrebbero derivare dalla realizzazione del velodromo (e dall'insediamento Contarina), il PAT, recepisce le indicazioni in sede di approvazione del progetto, che richiedono ai soggetti attuatori di prevedere interventi atti

al miglioramento della viabilità esistente, che non potranno che favorire minori problematiche legate all'inquinamento atmosferico ed acustico.

Alle opere di razionalizzazione viaria il PAT affianca interventi finalizzati all'incentivazione verso l'utilizzo di mezzi per la mobilità alternativi a quelli su gomma. In questo senso va vista la definizione di una rete di percorsi ciclabili e pedonali, che i successivi PI potranno ulteriormente potenziare consentendo, non solo il collegamento tra i diversi abitati, ma anche itinerari per il tempo libero, la cultura e la ricreazione.

In riferimento poi al Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, si individuano tra le principali infrastrutture di servizio quelle relative a parcheggi scambiatori in prossimità della stazione di Spresiano, al fine di agevolare l'interscambio tra trasporto pubblico (su rotaia) e privato (su gomma).

Infine, il PAT prevede mitigazioni e compensazioni ambientali finalizzate alla riduzione dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico anche per le principali nuove arterie stradali, con dotazioni arboree ed arbustive tali da costituire veri e propri corridoi ecologici. A tutela degli insediamenti residenziali si dovranno definire una serie di interventi finalizzati al potenziamento del verde, alla realizzazione di barriere arboree e zone filtro, a maggiori distanze degli edifici dalle strade di maggiore traffico, all'impiego di pavimentazioni stradali fonoassorbenti, ecc. da definire con il PI sulla base di quanto contenuto nei Sussidi operativi del PAT.

4.4 TRASFORMABILITÀ

All'interno del lavoro di elaborazione del PAT più volte si è accennato alle profonde modifiche territoriali avvenute negli ultimi decenni. I processi di crescita non sono stati sempre sufficientemente guidati, riflettendosi negativamente nell'organizzazione degli insediamenti, generando un ambiente indifferenziato, spesso di modesta qualità urbana e nel quale si stenta a riconoscere i legami con i segni distintivi del territorio e della memoria storica.

L'accelerata crescita insediativa degli ultimi decenni non è stata sufficientemente guidata da criteri di razionalità, sostenibilità ed attenzione ai caratteri del contesto ambientale, con ricadute negative nella qualità edilizia; anche a tale aspetto, oltre che alla difficile congiuntura economica, è imputabile il consistente numero di alloggi posti sul mercato e non utilizzati.

Le aree centrali, soprattutto quelle dei centri storici, sono state trascurate da operazioni di manutenzione, riqualificazione e valorizzazione del patrimonio edilizio esistente, anche a causa di previsioni edificatorie e normative, che di fatto hanno indirizzato gli investimenti edilizi verso l'espansione urbana.

Un ulteriore dato di crisi che emerge con chiarezza è quello della difficoltà dello “zoning” urbanistico (suddivisione del territorio in specifiche destinazioni d'uso), nel comprendere gli elementi che definiscono uno specifico ambito urbano e la conseguente necessità di ricorrere a diverse categorie interpretative, per affrontare le sfide poste dalle problematiche territoriali ed ambientali.

Questi processi ed i risultati che hanno generato a livello territoriale sono stati ampiamente descritti, nel precedente capitolo riguardante l'urbanizzazione diffusa al quale si rimanda per quanto riguarda la descrizione dei processi insediativi.

Un dato che sembra emergere con chiarezza è quello della difficoltà dell'urbanistica nel governo del territorio. In questo senso sono falliti o risultati insufficienti, sia piani basati sulla sola normativa e sul rispetto degli standard, sia quelli basati sul disegno urbano, in quanto nel migliore dei casi sono solo riusciti a creare un territorio dotato di un certo ordine, ma incapaci di definire forma urbana e paesaggi riconoscibili e significativi.

Non solo a Spresiano ma in generale nelle aree di urbanizzazione diffusa, regole, prontuari, norme architettoniche e di ornato per gli edifici, da soli non sono riusciti a produrre paesaggi di qualità; anche tentativi compiuti dall'architettura e dall'urbanistica moderne, puntando su progetti di elevata qualità, anche quando affidati a qualche “archistar” nel tentativo di creare e ri-orientare nuovi paesaggi urbani, non sembrano capaci di incidere sulla molteplicità caotica dei linguaggi espressivi dell'urbanizzazione. Anzi, tale molteplicità viene ancor più rafforzata dalla volontà di riconoscibilità e unicità di ogni singolo oggetto architettonico, nei confronti dell'uniformità del paesaggio urbano.

In questo quadro il PAT cerca di definire degli approcci progettuali che vedono nella valorizzazione del paesaggio e dell'ambiente obiettivo prioritario rispetto ai quali orientare e ripensare modalità insediative e trasformazioni territoriali.

4.4.1 – Territorio e forma del paesaggio

Il PAT vuole essere un primo momento di un processo inevitabilmente lungo, visto quanto nel contempo attuato, per cercare di riconnettere urbanizzazione, territorio e paesaggio.

Ciò significa contribuire a definire una cultura del progetto, che nella ricerca ed individuazione dei segni della formazione storica, dell'infrastrutturazione e dell'identità sociale e culturale che ancora permangono nel territorio, porti a calibrare su quest'ultimo la corretta “dimensione” degli interventi trasformativi. Dimensione che va trovata e può sostanzarsi, anche in operazioni di piccola scala o in piccole porzioni del territorio ma,

qualora ricondotti nell'alveo della lettura e riconoscibilità, capaci di riscoprire ciò che è stato occultato e dare loro nuovi ruoli ed usi.

Questo atteggiamento non può essere definito per legge, quanto venire posto alla base di un nuovo atteggiamento del progetto che vede nelle trasformazioni all'interno dell'urbanizzazione diffusa, cioè l'ambito di maggiore vitalità edificatoria, l'occasione per una diversa percezione del paesaggio. In questo senso il territorio di Spresiano è ricco di testimonianze e relitti che "galleggiano" nello spazio dell'urbanizzazione diffusa che possono divenire materiale di orientamento progettuale ai diversi livelli.

Il PAT ha voluto evitare che un pregiudiziale rifiuto dell'urbanizzazione diffusa porti a definire linee programmatiche non più utili e percorribili. In tal senso si prende atto che la città diffusa ha dato una risposta, anche se non correttamente, ad una domanda insediativa ed a esigenze di vita, antiurbane generate da una diversa concezione di spazio e tempo rispetto a quelle storicamente conosciute. Anche le centralità della città storica viene misconosciuta, strutturata attorno alle piazze che non sono più i luoghi dell'incontro sociale, in quanto sostituiti da contenitori urbani che al loro interno riproducono i meccanismi urbani (ad esempio i centri commerciali).

In questo senso vanno valutate previsioni di "riproduzione automatica" di spazi aggregativi mutuati da quelli nati in epoche precedenti (piazze, mercati, porticati, ecc.), dato il rischio di una loro perdita di senso nei luoghi generati dall'urbanizzazione diffusa, in quanto la mobilità consentita dall'automobile permette l'utilizzo "dell'originale" (ad esempio i centri storici), senza sentire la necessità di una loro reinvenzione nei nuovi spazi urbani.

Quello con il PAT si vuole iniziare è un concreto percorso di costruzione della città che faccia della valorizzazione e riconoscimento del paesaggio, quale valore culturale, il tema attorno al quale operare a partite dai futuri piani operativi. Tale approccio non può che svilupparsi attorno alle stratificazioni storiche del territorio per ritrovarne il senso di identità ed appartenenza.

Per l'attuazione di quanto detto le linee strategiche che il PAT ha inteso definire per le aree urbane sono riassumibili:

- riduzione del consumo di suolo e dell'espansione incontrollata degli insediamenti;
- conferma della capacità insediativa residenziale di PRG senza nuovi volumi aggiuntivi di PAT;
- verifica del mantenimento di previsioni residenziali di PRG in relazione alle effettive necessità insediative, ed alla presenza di criticità ambientali e fattori di inquinamento;
- riduzione delle aree di nuova edificazione di PRG con eventuale rilocalizzazione delle previsioni edificatorie subordinate ad accordi pubblico-privati (art. 6 L.R. 11/2004);
- parziale conferma dei piani urbanistici attuativi approvati e/o convenzionati;
- riconversione, rilocalizzazione e trasformazione degli insediamenti produttivi non compatibili con il contesto urbano ed ambientale;
- tutela e valorizzazione degli elementi storici;
- riqualificazione e miglioramento della qualità urbana ed ambientale superando la mera distinzione funzionale-edificatoria e la cultura dello zoning;
- riorganizzazione e riqualificazione delle aree centrali;
- recupero dell'esistente e del dismesso urbano;
- consolidamento e riqualificazione delle aree di frangia e di urbanizzazione rada;
- consolidamento e riqualificazione dei nuclei rurali e delle aree di edificazione diffusa in zona agricola, in relazione al soddisfacimento delle necessità insediative locali o al recupero dei crediti edilizi, con adeguamento ove necessario di standard e viabilità.

Il consolidamento insediativo ed il miglioramento della qualità insediativa sono state le principali strategie del PAT quale risposta ad un'espansione urbana degli abitati solo in

parte sorretta da necessità residenziali.

Soprattutto in tale ottica vanno lette le strategie di contenimento del consumo di suolo e gli stralci di previsioni residenziali del PRG e la ridefinizione delle previsioni insediative, anche se non vanno dimenticate motivazioni di altro genere quali quelle di non confermare/incentivare localizzazioni in aree interessare da problematiche di inquinamento ambientale o ambiti di marginalità insediativa.

Altro punto qualificante è quello dell'utilizzo degli strumenti normativi introdotti dalla legge urbanistica regionale n.11/2004, perequazione e compensazione urbanistiche, crediti edilizi, ma soprattutto il pressoché generale ricorso ad accordi pubblico-privati ai sensi dell'articolo 6 delle legge regionale 11/2004, che consentono di perseguire l'interesse pubblico, in un quadro di democratica ripartizione dei diritti edificatori e di coinvolgimento dei privati coinvolti nella realizzazione della città.

Queste politiche possono consentire una “riprogrammazione” urbanistica perseguendo concretamente sia la ridefinizione di previsioni insediative non sufficientemente sorrette sul piano urbanistico ed ambientale, sia di riconversione delle aree incompatibili con il tessuto insediativo e del dismesso urbano. Strategie che divengono occasioni per un ripensamento sulla città; le nuove strategie insediative, la rilocalizzazione/riconversione delle attività produttive, la ricerca e valorizzazione dei segni dell'identità storica, possono diventare quindi occasioni per nuove funzioni e paesaggi urbani.

Sullo sfondo si stagliano le questioni di riassetto territoriale che la realizzazione della nuova pedemontana veneta inevitabilmente porrà sul tappeto. Se da un lato sono innegabili aspetti negativi quali quelli della frammentazione territoriale e del consumo di suolo agricolo, d'altro canto non vanno dimenticati i risvolti potenzialmente favorevoli quali:

- il contributo alla soluzione delle problematiche viarie (vedi circonvallazione di Spresiano e Visnadello);
- un reale “aggancio” alla rete autostradale;
- il diretto collegamento con l'area produttiva del vicentino ed in proiezione quelle veronese-lombarda;
- il rafforzamento logistico;
- l'integrazione nei corridoi europei.

Questa infrastruttura può aprire una serie di scenari che rafforzano ancor più il Comune di Spresiano all'interno della competizione nella competizione territoriale. In questo contesto, che in altri tempi avrebbe comportato e sorretto politiche “aggressive” di consumo di territorio, il PAT non ha operato politiche “sconsiderate” puntando innanzitutto ad un migliore utilizzo dell'esistente, all'interno del quale si intravedono grandi potenzialità di recepimento delle opportunità che potrebbero interessare il Comune.

Vi è in questo approccio anche la volontà di preservare il territorio agricolo anche in quanto potenziale destinatario di rinnovati interessi economici e, in tal senso, oggetto di specifiche potenzialità non solo legate a produzioni di qualità, ma anche al turismo, al tempo libero, alla cultura, alla enogastronomia ed all'ospitalità.

Di seguito si descrivono gli obiettivi e le azioni di carattere generale previsti dal PAT; quelli di carattere specifico saranno oggetto di descrizione nei successivi paragrafi relativi ai singoli ATO.

4.4.2 – Sistema insediativo

4.4.2.a - Zone residenziali

Ci si è già soffermati sulle questioni legate al forte sviluppo insediativo, visto come causa maggiormente responsabile della non soddisfacente qualità dell'abitare e dell'alterazione degli equilibri ambientali.

Il PAT ha posto una specifica attenzione alle dinamiche di formazione della città moderna, in particolare alla città esistente, la cui salvaguardia e conservazione, generalmente e tradizionalmente limitata al solo centro storico, viene estesa all'intera "città consolidata": in realtà l'obiettivo del Piano è quello di passare dalla città dell'espansione, alla città della conservazione/trasformazione.

In tale ottica la struttura urbana va valutata e programmata, non solamente sulla base di livelli edificatori reali e/o potenziali e delle funzioni ammissibili, quanto piuttosto secondo:

- formazione storica degli insediamenti;
- organizzazione degli isolati;
- modalità di aggregazione degli edifici;
- riconoscibilità delle regole dell'edificazione;
- rapporto dell'edificato con gli spazi aperti pubblici e privati;
- caratterizzazione morfologica, funzionale e formale dell'edificato;
- qualità e quantità degli spazi pubblici.

In sintesi vanno evidenziati gli aspetti qualitativi e di sostenibilità degli insediamenti urbani, rispetto a quelli usuali di tipo essenzialmente quantitativo e funzionale. Questa modalità di analisi e progettazione urbanistica va applicato, non solo alle parti storiche o centrali, ma anche alle aree periferiche, a quelle di recente realizzazione, alle frange urbane più esterne, ai tessuti produttivi.

Nell'affrontare questi temi e, quindi quello della riqualificazione e riorganizzazione urbana, il PAT prefigura da subito quelle che dovranno essere le modalità di intervento che i successivi piani operativi saranno chiamati ad attuare negli interventi sul patrimonio edilizio esistente, con modalità non tanto legate alla zonizzazione funzionale degli insediamenti (zoning), quanto piuttosto alla loro articolazione in "Tessuti" cioè in una lettura della città nelle sue componenti fisico-funzionali, con la suddivisione in contesti all'interno dei quali l'omogeneità dei caratteri risulta prevalente rispetto delle differenze.

Si tratta di una interpretazione della città che supera l'attuale zonizzazione per specifiche destinazioni, attribuendo alle diverse parti ruoli e vocazioni maggiormente connaturati alle stesse. Per le parti "deboli" della città è possibile immaginare interventi specifici di riorganizzazione e riqualificazione, anche qualitativa, al di fuori della stretta logica dello zoning.

I Tessuti, oggetto di prima individuazione già negli elaborati conoscitivi di PAT, dovranno essere ulteriormente precisati nei Piani degli Interventi, articolando il consolidato urbano in:

- aree con tessuti prevalentemente storici comprendenti gli agglomerati insediativi urbani di antico impianto;
- aree con tessuti stabilmente consolidati o risultato di pianificazioni attuative comprendenti le parti urbane stabilmente configurate;
- aree con tessuti da riqualificare comprendenti le parti urbane che seppure consolidate necessitano di riqualificazione urbanistica ed edilizia.

Laddove il PAT prefigura strategie complesse ed estese di trasformazione urbanistica si definiranno Ambiti da assoggettare a specifiche Schede Normative nelle quali siano esplicitate gli obiettivi del Piano.

Questa lettura della città consente di rispondere con maggiore efficacia agli obiettivi del PAT relativamente alle seguenti problematiche:

- ricomposizione delle aree centrali;
- riqualificazione e trasformazione delle aree produttive poste all'interno degli abitati;
- interventi sul dismesso urbano;
- commistione tra residenza e attività produttive;
- riorganizzazione delle aree di frangia;
- definizione del limite urbano e riqualificazione del territorio ad urbanizzazione rada.

Aree con tessuti prevalentemente storici (centri storici e agglomerati di antico impianto)

Il recupero del patrimonio edilizio è uno degli obiettivi programmatici di maggiore rilievo nei piani urbanistici; nel caso di Spresiano viene ad assumere una duplice valenza: da un lato quella di un doveroso riuso di un patrimonio spesso di valore architettonico ed ambientale, dall'altra quella di tutela della "memoria", finalizzata a contrastare la perdita del "lascito storico" che lo sviluppo urbanistico del secondo dopoguerra ha finito nel comportare.

Nella fase conoscitiva sono stati analizzati i processi storici di formazione dei centri storici e le caratteristiche del patrimonio edilizio di antica origine.

La Regione Veneto con le ex leggi n. 80/1980 e n. 61/1985, ha elaborato una serie di normative al fine di rendere possibile l'individuazione, catalogazione, conservazione e salvaguardia del patrimonio edilizio di antica origine, nonché l'incentivazione delle politiche tese alla fruizione individuale e collettiva degli insediamenti storici attraverso il loro recupero e mantenimento delle funzioni originali o con esse compatibili.

Il Comune di Spresiano ha da tempo adeguato i propri PRG alla legge regionale n. 80/1980. Piuttosto tale adeguamento è stato operato con una eccessiva rigidità nelle modalità attuative, attraverso un ricorso troppo ampio a piani di recupero di iniziativa pubblica, delimitando ambiti con una grande frammentazione proprietaria e prevedendo, in alcuni casi, possibilità edificatorie non sempre calibrate rispetto al contesto storico.

Questa situazione ha portato ad un scarso interesse nelle operazioni di recupero e rivitalizzazione dei centri storici, contribuendo di converso a creare situazioni di sottoutilizzo e degrado di queste parti urbane.

Data tale situazione il PAT demanda al PI l'attenta ricognizione del patrimonio di antica origine, provvedendo a:

- verificare la perimetrazione dei centri storici;
- affinare l'individuare del PAT degli edifici di interesse monumentale, delle Ville Venete e degli ambiti di interesse storico, architettonico, archeologico, paesaggistico ed ambientale;
- provvedere alla verifica dei gradi di protezione attribuiti dal PRG vigente a fabbricati, manufatti ed aree scoperte;
- non prevedere nuove edificazioni nei centri storici aggiuntive a quella del PRG vigente;
- verificare il mantenimento delle nuove previsioni edificatorie del PRG vigente sulla base delle necessità locali e della sostenibilità urbanistica;
- agevolare gli interventi edilizi diretti negli edifici in coerenza con le tipologie di intervento ammissibili;
- operare una ricognizione degli ambiti soggetti a Piano Urbanistico Attuativo dal PRG vigente, con l'obiettivo del loro mantenimento solo laddove strettamente necessario.

In questo contesto il PAT oltre ad operare una prima perimetrazione dei centri storici, conseguentemente a quanto richiesto all'articolo 40 della L.R. 11/2004, ha provveduto a:

- classificare gli immobili, per categorie tipologiche attribuendone i valori di tutela in

- funzione degli specifici contesti da tutelare e salvaguardare;
- indicare interventi e destinazioni ammissibili;
- definire i margini di flessibilità del PI.

L'attuazione delle suddette politiche di intervento nei centri storici, potrà essere agevolata con l'applicazione degli strumenti urbanistici del credito edilizio e della compensazione ambientale.

Aree residenziali con tessuti consolidati

Comprendono le parti urbane stabilmente consolidate, nonché quelle realizzate sulla base di piani urbanistici di massima o di organizzazioni territoriali coerenti con una corretta pianificazione, oppure di veri e propri strumenti urbanistici attuativi.

Presentano diversi livelli di qualità abitativa, direttamente corrispondenti con l'epoca di impianto e possono, in ambiti specifici, necessitare di alcuni interventi di adeguamento infrastrutturale.

Le parti attuate con strumentazione urbanistica attuativa sono spesso zone con edilizia giovane, per le quali sono ipotizzabili solo interventi di miglioramento funzionale e prestazionale, di arricchimento dell'arredo urbano ed una maggiore interrelazione con le altre parti della città, da realizzare principalmente attraverso il potenziamento delle attrezzature di interesse pubblico, il miglioramento dei collegamenti viari protetti ed il potenziamento del verde urbano.

In questo quadro gli obiettivi che il PAT affida la PI, sono quindi quelli di:

- conservazione del tessuto urbanistico;
- tutela, salvaguardia e valorizzazione degli edifici di interesse architettonico ed ambientale;
- miglioramento della qualità edilizia;
- adeguamento e miglioramento anche qualitativo di viabilità e servizi;
- consolidamento e miglioramento funzionale del patrimonio edilizio attraverso ampliamento, ristrutturazione e sostituzione edilizia;
- incentivazioni al miglioramento funzionale, statico ed energetico degli edifici;
- realizzazione di interventi di potenziamento del verde e di integrazioni con le altre parti urbane.

Gli interventi in tali zone saranno generalmente di tipo diretto ammettendo: restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia, manutenzione ordinaria e straordinaria, demolizione e ricostruzione, nuova edificazione. Le destinazioni d'uso sono generalmente quelle residenziali, direzionali, commerciali, di servizio.

Aree residenziali da tessuti da riqualificare

All'interno del consolidato urbano individuato dal PAT sono ricomprese parti di prima urbanizzazione sorte senza un coerente disegno urbanistico, nonché aree coincidenti con gli ambiti di frangia o di formazione spontanea, nelle quali la città risulta scarsamente configurata e con impianto non sufficientemente definito.

Sono spesso zone a bassa densità edilizia e nei quali vuoti urbani e presenze rurali, sono abbastanza diffusi; in casi no sporadici risultano carenti: viabilità, opere di urbanizzazione e adeguata dotazione di servizi.

Si configurano quali aree deboli della periferia urbana. La riqualificazione di questi ambiti non è ottenibile solo con singoli interventi, quanto da programmi di riorganizzazione funzionale e fisica, capaci di agganciare queste parti urbane a quelle più strutturate.

In questo quadro, sulla base delle indicazioni del PAT, il PI dovrà prevedere:

- l'ulteriore consolidamento/completamento del tessuto urbanistico;
- il miglioramento della qualità edilizia agevolando gli interventi di riqualificazione e/o sostituzione edilizia;
- miglioramento della qualità delle costruzioni con sostegno dell'edilizia a basso impatto ambientale e sostenibile;
- l'adeguamento e potenziamento di viabilità e servizi, con attenzione alla qualificazione degli spazi pubblici
- realizzazione di interventi di potenziamento del verde e di integrazioni con le altre parti urbane;
- consentire una transizione “morbida” tra zone urbane e rurale negli ambiti di frangia e/o marginali.

Per le aree maggiormente prossime alle zone centrali possono essere ipotizzati interventi di trasformazione, sostituzione e riqualificazione dei tessuti nell'ottica di una più generale riqualificazione di queste aree; potranno essere definiti specifici indici e parametri edilizi e prestazionali ponendo attenzione al miglioramento dell'accessibilità, al potenziamento e /o miglioramento della rete viaria, all'incremento degli standard e del verde.

Per quelle di frangia e/o marginali e specificatamente quelle connesse con il territorio rurale, gli interventi dovranno prevedere alta densità di verde al fine di favorire l'integrazione con l'ambiente agricolo; sono spazi dove la definizione del limite urbano potrà essere affidata a fronti verdi.

Gli interventi in tali zone saranno generalmente di tipo diretto ammettendo: restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia, manutenzione ordinaria e straordinaria, demolizione e ricostruzione, nuova edificazione; in casi specifici potranno essere richiesti strumenti urbanistici attuativi o progettazioni unitarie. Le destinazioni d'uso sono generalmente quelle residenziali, direzionali, commerciali, di servizio.

Ambiti di riqualificazione e riconversione

Sono parti dell'edificato urbano comprendenti aree:

- degradate o con degrado in atto,
- dismesse a prevalente destinazione non residenziale;
- sottoutilizzate o non coerenti con il tessuto urbano;
- con previsioni inattuate, e/o irrisolte dal punto di vista urbanistico;
- marginali del tessuto edificato che necessitano di una precisa identità urbana;
- con attività incompatibili con il contesto.

Sono interessate da questa specifica individuazione, parti urbane sorte inizialmente con destinazione produttiva e che successivamente, a seguito dalla crescita degli abitati, sono divenute momento di “frizione urbana”. In alcuni casi sottoutilizzati e/o dismissioni, hanno accelerato i processi di degrado con ripercussioni negative su parti degli abitati.

In altri casi sono coinvolte in situazioni di degrado edilizio ed urbanistico, parti urbane poste in prossimità dei centri storici o delle aree centrali. Divengono però contestualmente ambiti urbani potenzialmente destinati a divenire luoghi privilegiati di funzioni centrali e aggregazione sociale, qualora interessati e coinvolti da operazioni urbanistiche di miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, riorganizzazione degli spazi pubblici e di incentivazione del mix funzionale.

Per queste aree il PAT indica interventi di:

- recupero urbanistico delle parti degradate poste all'interno delle aree urbane;
- miglioramento e riqualificazione della qualità urbana e dell'edificato anche con interventi di sostituzione edilizia;
- recupero dotazionale di piazze, spazi verdi e parcheggi;
- potenziamento e valorizzazione di funzioni centrali e di interesse pubblico;

- miglioramento della qualità ambientale ed ecologica;
- incentivazione della ricchezza funzionale per la rivitalizzazione degli abitati;
- realizzazione di connessioni verdi che innervino gli abitati, fino ad interreagire con il sistema ambientale agricolo.

In questi ambiti, oltre a quello fondamentale della riorganizzazione e riqualificazione urbana, il PAT pone l'obiettivo del reperimento delle aree ai fini della riqualificazione morfologica, funzionale ed ecologica degli abitati. In questo contesto si definiscono una serie di indicazioni per la successiva definizione di interventi indirizzati al potenziamento del verde (riqualificazione e rigenerazione ecologica), al miglioramento dell'arredo urbano e alla cucitura tra le parti del tessuto urbano.

In questi ambiti il PI provvederà ad individuare negli interventi edificatori una ripartizione delle aree articolata in:

- aree di concentrazione volumetrica (Cv);
- spazi ed attrezzature pubblici e/o di uso pubblico (Sp);
- verde ecologico da realizzare anche in aree private (Ve).

Nelle aree Cv andranno realizzate le possibilità edificatorie previste sia private che pubbliche. Gli spazi di tipo Sp sono quelli destinati alla realizzazione di spazi ed attrezzature di interesse pubblico o di uso pubblico.

Il verde ecologico Ve è la dotazione complessiva di aree a verde sia esso pubblico che privato che il PI individuerà per il miglioramento dell'ambiente urbano, da integrare nella Rete ecologica.

All'interno della suindicata ripartizione, si individueranno le aree oggetto di cessione nell'ambito della perequazione urbanistica. Le proprietà ricadenti all'interno di tali aree contribuiscono in proporzione al rispettivo imponibile catastale, in relazione all'edificazione ammissibile ed alla cessione di aree pubbliche e/o di uso pubblico.

Nelle aree di trasformazione il PI potrà individuare le quantità massime di capacità volumetrica attribuibili a crediti edilizi ai sensi dell'articolo 39 della L.R. n.11/2004, nonché le eventuali aree, superfici o volumi da destinare ad ERP.

A queste indicazioni si affiancano quelle dell'incentivazione dell'edilizia sostenibile e realizzazioni che vanno nel senso di una migliore qualità della città (tali indicazioni interessano anche le aree di espansione e quelle esistenti).

Per tali ambiti il PAT individua nello strumento degli accordi pubblico-privati di cui all'articolo 6 della legge regionale 11/2004, la modalità preferenziale per la realizzazione degli obiettivi di Piano.

Ambiti di trasformazione urbana

Il PAT individua ambiti di trasformazione urbana, limitatamente alla rilocalizzazione di previsioni edificatorie del vigente PRG, al riconoscimento di espansioni urbane con Piani approvati o adottati ed al potenziamento e/o completamento degli attuali insediamenti, solo nel contesto della mancanza di alternative legate al recupero dell'esistente.

In ogni caso queste limitate espansioni si qualificano per:

- attenzione al consumo di suolo;
- individuazione delle parti del territorio maggiormente idonee allo sviluppo degli insediamenti residenziali;
- ridefinizione dei margini urbani e periurbani;
- definizione dei limiti urbani.

Grande attenzione il PAT richiede nell'approfondimento degli aspetti progettuali relativi alla definizione dei limiti della città. Nelle progettazioni riguardanti parti marginali degli abitati, prive di identità urbana, si ritiene particolarmente necessario definire il confine tra città e ambiente agricolo. L'integrazione ambientale tra parti antropizzate ed il paesaggio

agrario, potrà essere ottenibile attraverso: il controllo degli indici edificatori e l'impianto o il potenziamento di sistemi lineari di verde con funzione di filtro, mascheramento e aumento del potenziale biotico.

Le modalità di intervento nelle aree di espansione sono simili a quelle indicate per le aree di trasformazione per quanto riguarda la ripartizione delle aree (Cv, Sp, Ve). Sono inoltre gli ambiti privilegiati per l'applicazione della perequazione urbanistica.

Per tali ambiti il PAT individua nello strumento degli accordi pubblico-privati di cui all'articolo 6 della legge regionale 11/2004, la modalità preferenziale per la realizzazione degli obiettivi di Piano.

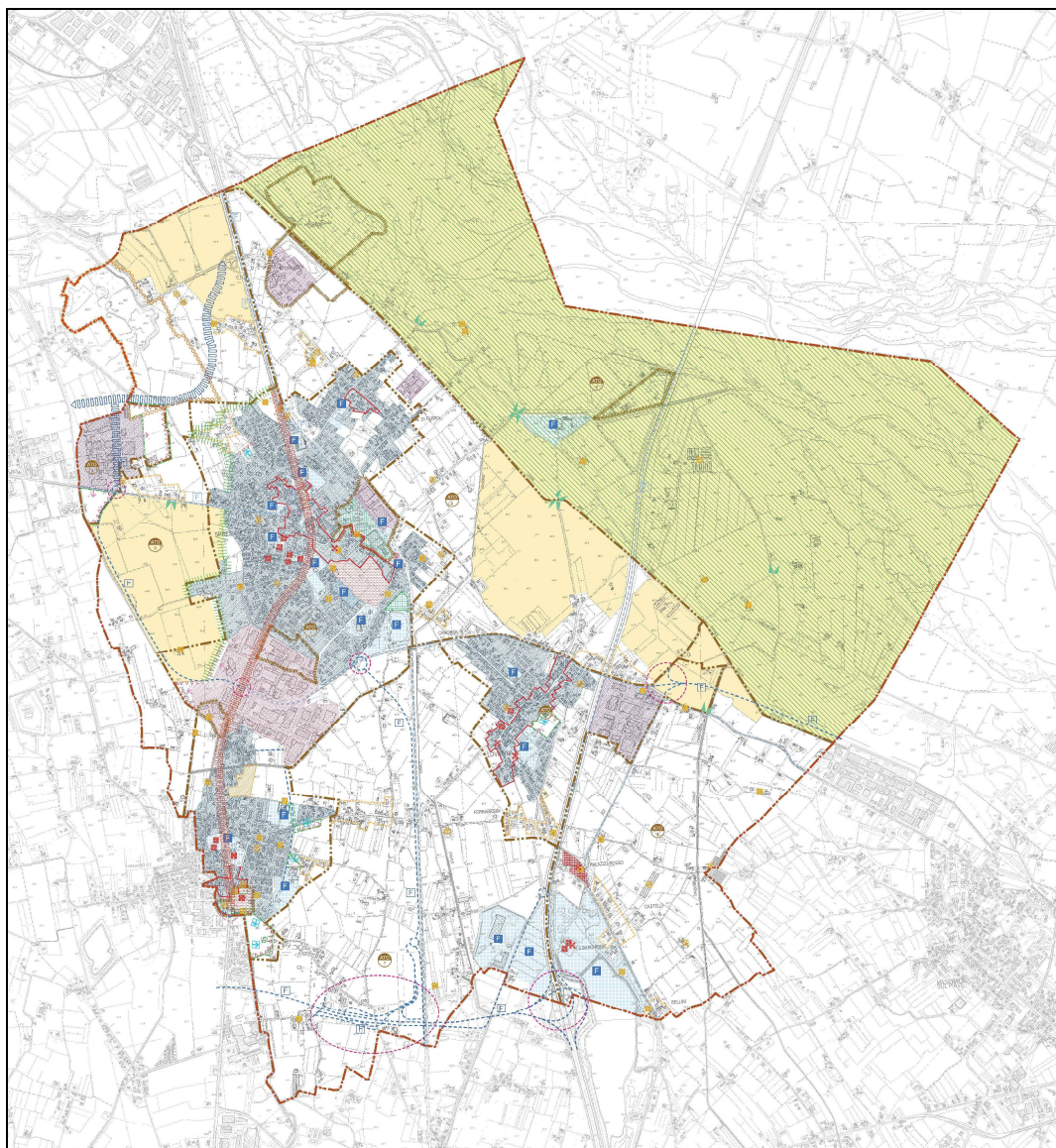


Tavola - Carta della Trasformabilità

4.4.2.b - Zone produttive

Il Comune di Spresiano, per la specifica posizione geografica e la presenza di assi di collegamento di primaria importanza, è stato interessato, a partire dal secondo dopoguerra, da un massiccio sviluppo di attività economiche di tipo produttivo, commerciale e direzionale.

La permanenza ed il rafforzamento dei fattori che hanno determinato la trasformazione del territorio da agricolo ad industriale e le caratteristiche dell'apparato produttivo, indicano il proseguimento di una cultura industriale, anche in considerazione del potenziamento degli scambi commerciali, in particolare con l'est Europa, che le grandi infrastrutture per lo spostamento di merci e persone previste a livello comunitario, nazionale e regionale fanno presagire; anche nell'attuale contesto di crisi economica.

Una prima serie di indicazioni per quanto concerne le attività produttive vengono dagli strumenti urbanistici di livello superiore: nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Treviso.

Il PTRC tra gli obiettivi di pianificazione territoriale pone alcune questioni che interessano specificatamente gli insediamenti produttivi riassumibili in:

- controllo del consumo di suolo dovuto alla pressione insediativa;
- definizione di nuovi modelli per la mobilità di persone e merci;
- forte attenzione alla difesa delle risorse ambientali e paesaggistiche per uno sviluppo sostenibile del territorio;
- ripensamento dell'attuale modello produttivo verso un contenimento degli insediamenti produttivi, la loro specializzazione in distretti e integrazione ambientale;
- delineare modelli di sviluppo economico sostenibile, migliorando la competitività produttiva anche con diffusione di luoghi del sapere, della ricerca e dell'innovazione;
- promozione di offerte turistico-ricreative incentrate sulle risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari (riqualificazione sistemi produttivi e territoriali, razionalizzare le "strade mercato", sviluppare la rete infrastrutturale, ecc.);
- rafforzamento dell'armatura dei servizi, del terziario e del turismo, quale momento di potenziale riqualificazione degli insediamenti.

Da parte sua il PTCP, all'interno di un rapporto di condivisione con i suesposti obiettivi generali della pianificazione regionale, individua nella propria proposta di piano, direttive e prescrizioni per le attività secondarie e terziarie con le quali il PAT è chiamato a confrontarsi:

- specifica attenzione ai nodi infrastrutturali ed alla logistica;
- razionalizzazione delle funzioni nei pressi dei nodi infrastrutturali;
- difesa dall'inquinamento (emissioni in atmosfera, qualità delle acque, rifiuti, bonifica siti contaminati, emissioni elettromagnetiche, inquinamento acustico e luminoso);
- realizzazione della nuova pedemontana.

Specificatamente per l'ambito del PAT il PTCP definisce:

- l'ampliabilità delle zone a destinazione produttiva di Lovadina e quella di via Montello - via Marmolada a confine con il Comune di Arcade;
- un'area a prevalentemente destinazione terziaria la zona produttiva tra il capoluogo e la frazione di Visnadello lungo la strada statale n.13 Pontebbana;
- un'area produttiva non ampliabile da riconvertire la zona produttiva posta a Spresiano in prossimità della stazione ferroviaria;
- area produttiva non ampliabile quella posta a nord verso Nervesa della Battaglia (insediamento Fassa Bortolo);
- aree non ampliabili le altre aree produttive presenti nel territorio comunale con superficie inferiore a mq 50.000.

Per gli insediamenti produttivi non rilevati dal PTCP lo strumento urbanistico comunale dovrà provvedere a disciplinare tali insediamenti come attività produttive in zona impropria o aree produttive non ampliabili.

Linee di intervento attività produttive

Le analisi di PAT hanno evidenziato i processi di crescita delle attività produttive e terziarie, le caratteristiche relative a settori economici prevalenti, tipologia delle unità locali ed addetti.

Questi insediamenti hanno dapprima privilegiato le aree centrali e quelle prospicienti o in prossimità della SS. n.13 Pontebbana per successivamente interessare nuove aree attrezzate (via Montello e Lovadina).

Zone produttive di minore consistenza sono individuabili a nord-est del territorio comunale e nelle aree centrali di Visnadello.

Il PAT, anche in conformità delle indicazioni di livello superiore, in particolare quelle provinciali, intende:

- favorire processi razionalizzazione, consolidamento e riconversione dell'esistente, specificatamente degli insediamenti lungo la S.S. n.13 Pontebbana;
- incentivare la rilocalizzazione di attività incompatibili con il contesto;
- incentivare l'insediamento e/o riconversione di attività legate al terziario maturo (commercio, direzionalità, servizi alle imprese, ricerca, informatica, servizi finanziari, ecc.)
- prevedere la risposta ad eventuali necessità produttive nell'area di via Montello.

La riconversione degli insediamenti produttivi esistenti lungo la S.S. n.13 Pontebbana verso destinazioni prevalentemente terziarie prevista dal PTCP, trova ragione nell'obiettivo di assecondare il ruolo strategico assunto dalla statale quale "strada mercato", ed in parte già avviata almeno negli insediamenti prospicienti l'asse viario.

Non vanno tuttavia nascoste le difficoltà di attuare la suddetta riconversione, in considerazione che verranno interessati insediamenti produttivi relativamente recenti che, in alcuni casi richiedono, piuttosto, ulteriori possibilità edificatorie dell'esistente, allontanando nel tempo l'ipotesi della riconversione.

Su queste considerazioni aleggiavano comunque le incognite sulle caratteristiche della probabile riorganizzazione produttiva, conseguenti alla realizzazione della nuova pedemontana veneta. Non può quindi essere esclusa l'eventualità di una trasformazione dell'attuale apparato produttivo verso attività del terziario che se da un lato potrà favorire la creazione di insediamenti omogenei con forte capacità attrattiva e di sviluppo di nuove imprese, dall'altro porrà il problema della rilocalizzazione produttiva.

In ogni caso qualunque riconversione dovrà essere supportata da profonde modifiche degli attuali insediamenti; in questo quadro il PAT indica la necessità di rivedere e razionalizzare, l'accessibilità ed i parcheggi, la condizioni sicurezza della circolazione, il miglioramento della qualità edilizia dei fronti stradali, il potenziamento del verde, la riduzione di conflitti tra apparato produttivo e residenza.

Per l'area produttiva di Via Lazzaris a Spresiano posta ridosso della linea ferroviaria, il PAT prevede la riqualificazione e trasformazione per attività residenziali, commerciali, direzionali, di servizio e di interesse generale, con interventi di sostituzione edilizia nel rispetto degli edifici oggetto di tutela ed il miglioramento della integrazione ambientale dell'area con interventi edilizi rapportati al contesto urbano. L'area direttamente connessa alla stazione ferroviaria di Spresiano e quindi con il futuro Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), è luogo naturalmente destinatario di una nuova centralità e di rafforzamento del ruolo urbano del capoluogo.

Gli insediamenti produttivi di minore rilevanza classificati come aree non ampliabili del PTCP, sono stati considerati dal PAT con una articolazione relazionata alle specifiche caratteristiche dei siti ed alle attività in essere.

Se per l'area Fassa Bortolo può essere previsto il consolidamento dell'esistente con le dovute attenzioni alle problematiche ambientali, data la specifica localizzazione del sito

produttivo, negli altri casi gli obiettivi del PTCP, trovano applicazione dal PAT che prevede per gli stessi la riqualificazione, riconversione e trasformazione di questi insediamenti; particolarmente interessante sotto l'aspetto della riqualificazione delle aree centrali di Visnadello, risultano le previsioni relative alla riclassificazione verso altri usi delle zone produttive di PRG.

Alla luce delle considerazioni svolte nel quadro di rilocalizzazioni produttive e di eventuali necessità insediative, la scelta strategica del PAT è quella di un possibile ampliamento della zona per insediamenti produttivi di via Montello – via Marmolada a confine con Arcade, potenziando una zona di fatto intercomunale. Tale scelta, oltre ad essere coerente con il PTCP, è da relazionare alla previsione del riassetto stradale indotto dalla nuova pedemontana veneta e relative opere complementari e quindi di un ambito dal punto di vista logistico idoneo per attività produttive. Tale area viene a rivestire un ruolo prioritario in funzione di:

- consentire la rilocalizzazione delle attività per le quali è previsto il trasferimento;
- recupero delle aree di PRG vigenti stralciate a seguito della riconfigurazione viaria dovuta alla realizzazione della circonvallazione al capoluogo comunale;
- risposta alla richiesta di aree per attività produttive qualora la stessa venisse a configurarsi.

L'eventuale ampliamento dell'area non potrà trovare comunque applicazione in mancanza dell'attuazione delle previsioni viarie, per non "caricare" ulteriormente di traffico veicolare parti del territorio già sofferenti per problemi di inquinamento acustico ed atmosferico.

Per le attività turistiche il PAT, pur non prevedendo nuove zone a destinazione turistico ricettiva, individua per alcuni ambiti la possibilità di realizzare strutture di questo tipo, con recupero dell'esistente a sostegno di una domanda sempre maggiore di strutture di questo tipo, che interessano soprattutto l'area naturalistica del Piave. La ricchezza del patrimonio ambientale, paesaggistico e naturalistico, fanno di questa area spazio vocato allo sviluppo dell'offerta turistica e per il tempo libero; l'individuazione di percorsi ciclabili e naturalistici attuata dal PAT rientra nell'ottica di costituzione di una rete di collegamenti sia a carattere locale che intercomunale, anche a supporto di questa attività economica.

Il PAT non trascurava le questioni legate alla trasformazione del territorio e del paesaggio indotte dagli insediamenti produttivi. Per questi ultimi, in maniera più forte rispetto a quelli residenziali, emerge l'assoluta necessità di creare e favorire le condizioni operative per la ri-progettazione degli episodi edificati che caratterizzano la gran parte delle aree produttive; obiettivo che risulta di forte rilevanza dato che tali zone concorrono a pieno titolo alla definizione del paesaggio urbano, vista anche la contiguità con le aree residenziali e il forte impatto sul territorio.

In tal senso le zone produttive, data la loro grande estensione, divengono momento fondamentale del paesaggio, spesso connotandolo con caratteri di uniformità e povertà architettonica, e privandolo di legami con i segni distintivi del territorio e della sua memoria storica; di qui la necessità anche per gli insediamenti esistenti della riqualificazione e recupero edilizio ed ambientale.

In questo contesto il PI, oltre a incentivare e creare condizioni per l'insediamento di attività e settori "avanzati", dovrà introdurre attenzioni verso riqualificazioni, riconversioni, recuperi e nuove realizzazioni per definire nuovi paesaggi.

Infine per quanto concerne gli insediamenti commerciali in PAT non prevede l'insediamento di nuove grandi strutture di vendita, come definite ai sensi della legge regionale 50/2012, nel territorio comunale. Per le medie strutture con superficie di vendita superiore a mq 1.500 il PI dovrà verificarne la compatibilità e sostenibilità in rapporto all'accessibilità, alla dotazione di servizi, al contesto urbano ed ambientale.

4.4.2.c - Servizi

Le aree ed attrezzature per servizi di interesse pubblico svolgono un ruolo fondamentale di momento strutturante lo spazio urbano, dato che le stesse, concorrono fortemente alla definire la qualità insediativa degli abitati.

Le analisi di PAT hanno consentito:

- la verifica dello stato di attuazione del PRG relativamente ad aree ed attrezzature pubbliche o di interesse pubblico;
- di individuare il sistema complessivo del verde pubblico;
- di identificare e quantificare le risorse ambientali;
- l'individuazione degli ambiti più deboli e da riqualificare del sistema ambientale.

Il PRG vigente individua nel Comune di Spresiano una quantità complessiva di aree a servizi di mq 1.007.935,50 così suddivisa:

a) aree e attrezzature per l'istruzione (F1)	mq 61.225,70
b) aree e attrezzature di interesse comune (F2)	mq 461.878,10
c) aree e attrezzature a verde gioco e sport (F3)	mq 453.996,90
d) aree a parcheggio (F4)	<u>mq 30.834,80</u>
Totale dotazione complessiva standard	mq 1.007.935,50

Tale dotazione rapportata alla popolazione residente, configura una dotazione per abitante pari a $(1.007.935,50/12.047) = \text{mq } 83,7$ di molto superiore a quella minima prevista all'articolo 31 della legge regionale 11/2004 per i piani urbanistici comunali fissata in mq 30 per abitante.

Sono inoltre presenti nel territorio comunale anche attrezzature private di interesse pubblico, le più significative delle quali coincidono con le aree del centro ippico, di quella destinata al velodromo e delle "Le Bandie".

Dimensionamento aree per servizi pubblici e privati prg vigente per ATO					
ATO	F1 - Aree istruzione	F2 - Aree interesse collettivo	F3 - Aree verde, gioco, sport	F4 - Aree parcheggio	Totale
1 - Spresiano-Visnadello	54.738,10	161.572,60	374.632,30 (35.312,60*)	21.458,90	612.401,90 (35.312,60*)
2 - Lovadina	6.487,60	14.653,00	42.822,30 (664,80*)	5.188,80	69.151,70 (664,80*)
3 - Produttivo ovest	/	10.659,70		4.187,10	14.846,80
4 - Rurale del Piave	/	114.365,00	35.213,80	/	149.578,80
5 - Rurale perfluviale	/	2.419,50	/	/	2.419,5
6 - Rurale ovest	/	25,3	1.240,00	/	1.265,30
7 - Rurale sud	/	158.183,00	88,50 (87.679,40*)	/	158.271,50 (87.679,40*)
8 - Rurale est	/	/	/	/	/
		(284.074,00*)			(284.074,00*)
TOTALE F	61.225,70	461.878,10	453.996,90	30.834,80	1.007.935,50
Aree private *	/	284.074,00	123.656,80	/	407.730,80
TOTALE	61.225,70	745.952,10	577.653,70	30.834,80	1.415.666,30

* aree private di interesse pubblico

Tali aree configurano una ulteriore dotazione di spazi di interesse pubblico pari a mq 407.730,800; complessivamente la superficie delle aree pubbliche e private diviene pari a mq 1.415.666,30 (mq 117,5 mq/abitante).

Nella tabella sono state riportate per ATO l'insieme delle attrezzature pubbliche e private di interesse generali presenti nel territorio comunale.

In realtà tale quantità depurata da quella non attuata di mq 436.678 configura una dotazione "reale" di standard, sia pubblici che di iniziativa privata, pari a $(1.415.666 - 436.678) = \text{mq } 978.988$.

Aree per servizi pubblici e privati prg vigente non attuati per ATO					
ATO	1-Spresiano - Visnadello	2 - Lovadina	4 – RURALE del Piave	7 – RURALE sud	Totale
Superficie (mq)	241.845	13.958	93.195	87.680	436.678

Tale dotazione è in ogni caso ampiamente sufficiente a garantire il rispetto dei parametri fissati dalla legge regionale 11/2004, per l'arco decennale di previsione del PAT. Infatti considerando la popolazione teoricamente insediabile nel prossimo decennio di 13.547 si configura una dotazione di standard $(978.988/13.547) = 72,3 \text{ mq/abitante}$.

Stante tale situazione non verrebbero nel prossimo decennio a prefigurarsi necessità di ulteriori di standard.

Sebbene queste dotazioni risultino a prima vista ottimali, un esame più approfondito ha evidenziato una distribuzione non omogenea, con alcune parti meno provviste di aree a servizi. Esempio è l'abitato di Spresiano, dove le aree a standard sono in maggior parte localizzate ad est della S.S. n.13 Pontebbana lasciando parzialmente "scoperti" da servizi gli insediamenti ad est; in considerazione dell'effetto barriera costituito dalla strada statale, tale carenza viene ancor più a qualificarsi negativamente rispetto alla qualità insediativa.

In questo contesto il PAT per le aree a servizi prevede:

- conferma delle previsioni ancorché non attuate, nei casi in cui assumono una connotazione strategica all'interno del disegno urbanistico complessivo;
- previsione di recupero di standard urbanistici all'interno delle aree di trasformazione ed espansione tramite perequazione urbanistica;
- potenziamento e/o realizzazione dei servizi negli ambiti sprovvisti o non sufficientemente dotati;
- inserimento delle aree pubbliche, in particolare quelle verdi, all'interno di un disegno complessivo di reti "verdi" e percorsi protetti.

Aree per servizi pubblici e privati previsti dal PAT per ATO									
	ATO 1	ATO 2	ATO 3	ATO 4	ATO 5	ATO 6	ATO 7	ATO 8	Totale
mq	479.599	77.816	25.847	152.579	5.219	2.065	245.950	284.074	1.273.149
abitanti	8.635	1.984	2	280	497	694	725	730	13.547
mq/abit	55,5	39,2	12.923	544,9	10,5	3,0	339,2	389,1	94,0

In ragione di tale indirizzi la dotazione complessiva di standard prevista dal PAT si configura in mq 1.273.149; in considerazione che nei prossimi 10 anni è prevista una popolazione residente di 13.547 abitanti, la dotazione pro capite risulta pari a 94,0

mq/abitante, ampiamente superiore a quella minima di mq 30/abitante fissata dal PAT.

E' nel contesto della razionalizzazione delle aree a standard che vanno valutate le indicazioni relative alla riqualificazione degli abitati, in virtù delle quali gli interventi edilizi dovranno, in ogni caso, garantire sia un recupero di standard urbanistici, sia una specifica qualità progettuale degli stessi.

Importante in questo senso, possono risultare gli istituti della perequazione e compensazione urbanistiche, nonché le sinergie tra pubblico e privato, in particolare in quegli interstizi urbani, spesso degradati, dove la riqualificazione urbana abbisogna anche di standard ambientali.

Gli standard vengono a configurarsi anche quali vere e proprie potenziali risorse ambientali, in sinergia con le aree verdi private, data l'analoga funzione in termini ecologici e rigenerativi che vengono a svolgere.

In questo contesto il PAT considera il verde privato vero e proprio "standard ambientale", tutelando e incentivando il ruolo ecologico che lo stesso viene a svolgere all'interno dell'edificato; in questo senso vanno lette le indicazioni relative alla individuazione di una quota di verde ecologico (Ve) negli ambiti di trasformazione ed espansione urbana.

Infine il PAT prevede la realizzazione di un Prontuario per l'arredo di spazi ed attrezzature pubblici, dando loro specifica riconoscibilità, oltre a prevedere l'utilizzo di materiali con caratteristiche di durata, funzionalità e facilità manutentiva; tale documento è in parte anticipato dai Sussidi operativi che pongono già specifica attenzione alle modalità esecutive degli spazi pubblici o di interesse generale.

4.4.2.d - Spazio periurbano ed edificazione diffusa

Il tema del perturbano, ovvero la dilatazione dell'urbanizzazione "verso e nel" territorio agricolo, spesso strutturata in un'edificazione lineare lungo le strade e che può assumere caratteri di continuità, fino a strutturarsi in veri e propri nuclei abitativi, è una delle questioni più importanti con il PAT è chiamato a confrontarsi. La logica che ha presieduto la formazione di questi ambiti è spesso quella spontanea, con episodi di densificazione che possono avere trovato alimento, dalla preesistenza di edificazione sparsa o in nuclei; in altri casi si tratta di "accumulazioni" edificatorie tipiche dell'urbanizzazione diffusa, derivate da un distorto utilizzo delle normative urbanistiche afferenti il territorio agricolo.

Questo spazio richiede politiche di contrasto/controllo della dispersione insediativa, in quanto ambito passibile di divenire, spazio sempre più incerto, quasi un luogo del possibile, dove le aspettative della rendita fondiaria ed immobiliari sono sostenute, anche in presenza di attività agricole economicamente produttive e dispensatrici di reddito; proprio per queste ragioni sono luoghi che più di altri, possono accettare trasformazioni territoriali senza opporre le resistenze degli spazi maggiormente definiti.

A partire dalla seconda metà del XX secolo con la crisi del settore agricolo, si è originato un nuovo rapporto tra campagna e città, alimentato da una parte dalla continua espansione urbana, dall'altro dal progressivo aumento della delocalizzazione produttiva e abitativa verso le aree rurali.

Tale fenomeno è stato così massiccio, che oramai nei paesi industrializzati, lo spazio rurale è percepito, quale ambito insediativo e di svago e tempo libero, piuttosto che come spazio di produzione agricola. Il territorio agricolo tende quindi ad assumere valore economico legato alla qualità paesaggistica, piuttosto che quello della produttività.

In questo contesto si sono sviluppate fenomeni sociologici, che vedono nella campagna lo spazio ideale dove vivere; lo sviluppo infrastrutturale e della mobilità hanno favorito queste aspettative abitative, affiancandole alle delocalizzazioni produttive e terziarie.

Gli accelerati processi di trasformazione di un territorio quale quello agricolo, storicamente interessato da modifiche molto lente e di basso impatto insediativo, hanno introdotto nell'area rurale modelli socio-economici estranei alla cultura agricola. Il territorio ha progressivamente perso i propri connotati rurali, avviluppato sempre più dalla città che ampia costantemente e incessantemente i propri confini, spesso in modo ambiguo, senza esprimere un paesaggio urbano coerente, quanto invece periferie "incerte" urbane e rurali allo stesso tempo: lo spazio periurbano e la campagna urbana.

Forse il termine più adatto nel descrivere questo spazio è quello coniato da alcuni studiosi "*terzo territorio*", cioè quello di periferie rurali, che rispondono a logiche specifiche, che vanno oltre allo stretto fabbisogno abitativo, ma offrono anche modelli ed opportunità di supporto alla città sia in termini produttivi, che di ricreazione e per il tempo libero. Rimangono però spazi che abbisognano di ripensamenti e progettualità, per acquisire proprie definizioni e dignità.

Quanto appena detto è rinvenibile anche nel territorio di Spresiano, interessato come è da un continuo intersecarsi di spazi agricoli e urbani, frammentati e frammisti, che si influenzano vicendevolmente, in una serie di paesaggi ibridi ed incerti in continua trasformazione. In questa situazione si originano forme residuali che non sono urbane, ma che a loro volta divengono residuali rispetto allo stesso spazio rurale da cui derivano. E' la città che tende a guidare queste trasformazioni, favorendo l'immissione nel territorio rurale di funzioni e residenti, ad esso parzialmente e/o totalmente estranei, ma che impongono la forza della prima rispetto al secondo, anche nella capacità di definire nuovi paesaggi e relazioni.

Quando si parla di nuove relazioni tra città e campagna, bisogna tenere in debito conto del contesto territoriale nel quale si trova Spresiano, al centro di un significativo sistema storico, paesaggistico ed ambientale (vedi fiume Piave).

In questo ambito si è venuto a costruire uno spazio rurale nuovo e per molti versi in divenire. Si tratta di prendere atto che la campagna ha assunto connotati diversi sia in termini produttivi che paesaggistici. In questi ambiti lo spazio rurale va ripensato e riferito all'area vasta, contribuendo alla definizione di uno spazio articolato tra ambiti urbani densi, agricolo-produttivi e sociali.

Questo nuovo approccio apre prospettive finora trascurate e scarsamente studiate che vedono nel periurbano spazio autonomo e capace di:

- consentire la permanenza nel territorio degli agricoltori;
- proporre un'offerta di prodotti agricoli freschi, legati alla tradizione locale o biologici per i residenti delle città;
- divenire presidio ambientale garantito dalla presenza degli agricoltori;
- offrire spazi per lo svago ed il tempo libero anche per gli abitanti delle città;
- consentire forme di educazione ambientale (ad esempio fattorie didattiche per scuola e famiglie);
- caratterizzarsi quale luogo per la sostenibilità ambientale delle aree urbane;
- contribuire all'aumento della biodiversità favorendo la diffusione di spazi verdi tra aree diverse.

Le potenzialità date da uno spazio così ripensato e riorganizzato, ai residenti e agli abitanti delle città, di poter usufruire di un territorio valorizzato dal punto di vista paesaggistico, di percorsi protetti e didattici, di spazi e servizi per lo svago ed il tempo libero, di acquisto diretto di prodotti agricoli, di offerta agrituristica, sono enormi e possono dare nuove ed inesplorate opportunità.

Accanto a queste opportunità "dirette" lo spazio periurbano può divenire anche luogo per attività nuove e creative artigianali, commerciali di servizio.

Va piuttosto sottolineato come a queste forme dirette ed indirette di sostegno alla tutela e

salvaguardia del territorio agricolo, risulterebbe utile l'affiancamento dell'azione pubblica nel convogliare risorse economiche, per il presidio ambientale.

Il riconoscimento di queste interrelazioni sono la maggiore garanzia per conservare e migliorare la qualità dello spazio rurale; diversamente l'espansione insediativa proseguirà, trovando percorsi che, in quanto non progettati e condivisi, non possono che portare ad un ulteriore depauperamento di risorse.

Per quanto concerne gli ambiti di edificazione diffusa che si pongono come spazi costituenti il *terzo territorio*, gli obiettivi del PAT sono quelli della riqualificazione, recuperando e consolidando, per quanto possibile, gli insediamenti residenziali esistenti.

In sede di PI si dovranno opportunamente tutelare le emergenze paesaggistiche, ambientali ed architettoniche nel rispetto di coni visuali e di connessioni con corridoi e/o sistemi continui del verde, nonché posta specifica attenzione alla definizione del margine urbano ed agli interventi di saturazione degli interstizi e delle aree inedificate.

Il PI dovrà inoltre provvedere alla:

- attribuzione di possibilità edificatorie, anche con interventi di credito edilizio;
- realizzazione delle opere di urbanizzazione mancanti e di standard urbanistici;
- possibilità di insediamento di attività di artigianato di servizio, ristorazione, esercizi commerciali di dettaglio, agriturismo;
- definizione del limite urbano dell'edificato;
- individuazione di direttive e prescrizioni in merito alla salvaguardia, tutela e valorizzazione ambientale.

Il PI provvederà a definire per gli edifici ricadenti nelle zone di edilizia diffusa, le possibilità edificatorie ammissibili; queste saranno generalmente riferibili agli interventi di adeguamento igienico-sanitario e funzionale. Saranno altresì, consentiti interventi di nuova edificazione limitatamente ai lotti inedificati. Incentivi volumetrici possono essere previsti nel caso di recupero e riqualificazione dei fabbricati e degli insediamenti esistenti, qualora finalizzati alla riduzione degli accessi stradali, alla realizzazione di standard o opere ed infrastrutture di interesse collettivo, alla valorizzazione di contesti figurativi e di coni visuali e paesaggistici, a progettazioni.

In sede di PI si dovranno definire, anche a mezzo di proutuari e/o sussidi operativi, regole e modalità attuative per l'esecuzione degli interventi ammissibili, con particolare riferimento alla nuova costruzione, alla saturazione degli spazi inedificati, al completamento delle opere di urbanizzazione ed alla realizzazione degli standard urbanistici, nonché di progettazione del verde compresi quelli relativi della riqualificazione ambientale;

Gli interventi di consolidamento dell'esistente dovranno in ogni caso essere strettamente correlati con quelli di integrazione e mitigazione ambientale (opere di mascheramento vegetale, potenziamento dell'equipaggiamento vegetazionale, impianto di filari e siepi, mantenimento di coni visuali, ecc.), dovranno inoltre soggiacere e finalizzarsi al recupero dei segni storici del territorio ed alla loro valorizzazione e reinterpretazione paesaggistica.

Quanto suindicato per gli ambiti di edificazione diffusa dovrà essere attuato in sede di PI attraverso schede progettuali per disciplinare in un contesto unitario, gli interventi ammessi dal PAT.

4.4.2.e - Zone rurali

Aree rurali di interesse paesaggistico, ambientale e produttivo

Coincidono a grandi linee con le aree che il PAT individua come invarianti di natura paesaggistica, ambientale e produttiva agricola, cioè gli ambiti del territorio comunale nei quali le qualità ambientali, naturalistiche, paesistiche e produttive sono massime (ambiti

rurali integri o sufficientemente integri, con consistente dotazione di equipaggiamento a verde, presenza di connessioni a rete, edificazione generalmente scarsa o in piccoli aggregati, a prevalente tipologia agricola, tracce di appoderamento storico).

Questi ambiti coincidono con ampie porzioni agricole pianeggianti in particolare in nella parte ovest e nord a confine con i Comuni di Arcade e Nervesa e nell'ambito perfluviale del Piave.

Il PAT promuove la difesa di queste specificità territoriali per le quali si riconoscono le peculiarità dal punto di vista paesaggistico, ambientale, produttivo, ecologico, nonché di risorsa per nuovi usi del territorio legati al turismo culturale ed all'uso sociale; sono parti del territorio fondamentali ai fini della corretta funzionalità ecosistemica e a garanzia dell'equilibrio città/campagna.

Per questi ambiti gli obiettivi che il PAT persegue sono:

- tutela dell'integrità del territorio rurale e del consumo di suolo;
- tutela delle parti dove sono ancora conservati e riconoscibili i caratteri del paesaggio agrario tradizionale, con salvaguardia e valorizzazione dei beni storico-culturali ed identitari;
- mantenimento ed incremento dei sistemi di siepi, filari, aree alberate ed in genere delle componenti paesaggistico-ambientali tipiche dell'area ai fini della costruzione della rete ecologica;
- salvaguardia dell'attività agricola e zootecnica, nonché favorire ulteriori forme di integrazione del reddito quali l'agriturismo;
- incentivare forme di agricoltura ecocompatibili e con pratiche agronomiche che favoriscano la creazione di habitat con arricchimento di specie vegetali ed animali;
- promuovere l'uso turistico, culturale, ricreativo e sociale del territorio rurale, anche attraverso l'individuazione di percorsi ciclopedonali tematici;
- riqualificazione paesaggistica ed ambientale anche attraverso le modalità del credito edilizio.

Per tutelare e salvaguardare efficacemente questi ambiti, il PAT demanda al PI la definizione delle modalità costruttive degli edifici e la tutela dell'integrità territoriale dall'edificazione disciplinando e specificando gli interventi edilizi sulla base delle caratteristiche territoriali, privilegiando la costruzione dei nuovi fabbricati in ambiti già compromessi.

Infine, si sottolinea il ruolo prioritario di questi ambiti nella salvaguardia, potenziamento e costruzione della Rete Ecologica.

Aree rurali ad elevata frammentazione

Il PAT individua le aree rurali ad elevata frammentazione. Esse comprendono gran parte delle aree rurali e si connotano per una consistente presenza di "edificazione diffusa" residenziale a volte extra agricola e da una significativa infrastrutturazione che causa la forte frammentazione presente in questi ambiti. Si configurano a volte quali prolungamento delle frange urbane, di preferenza poste lungo gli assi viari, a volte concentrando l'edificazione in nuclei di una certa consistenza.

Per questi ambiti gli obiettivi che il PAT persegue sono generalmente quelli:

- del mantenimento della funzione produttiva agricola;
- tutela e salvaguardia del paesaggio e realizzazione della rete ecologica;
- riqualificazione paesaggistico-ambientale, con recupero dell'edificazione esistente, incongrua e non più funzionale al fondo, anche con ricorso al credito edilizio;
- di favorire la permanenza nel territorio degli agricoltori anche quale presidio ambientale, sostenendo forme integrative del reddito agricolo (agroturismo, fattorie didattiche, ecc.).

4.4.3 - Sistema ambientale

Il PAT pone specifica attenzione alle tematiche ambientali ed al ruolo che gli spazi urbani ed extraurbani vengono ad assumere in questo contesto. In realtà questa suddivisione tra urbano ed extraurbano, ha una valenza meramente operativa, essendo entrambi ricomprendibili, per la complessità di relazioni e scambi in continua mutazione e movimento, al Sistema Ambientale tout court. Fatta questa doverosa premessa, va pur detto che il ruolo dello spazio extraurbano nella costruzione di un piano sostenibile, è assolutamente prioritario.

E' quindi il tema della "sostenibilità" delle trasformazioni territoriali, che diviene centrale ed innovativo rispetto alla prassi seguita nella elaborazione dei vecchi PRG. La sostenibilità, cui ci si riferisce è quello della costruzione di un Sistema Ambientale che punti alla conservazione delle risorse e nel quale lo sviluppo non finisca per distruggere o intaccare le risorse stesse, ma attraverso uno specifico controllo delle trasformazioni territoriali, divenga un volano per un miglioramento ambientale ed ecologico complessivo.

Prima di entrare nel merito delle proposte di PAT relativamente al Sistema Ambientale, va sottolineato ancora una volta il contesto di "urbanizzazione diffusa", e relativi squilibri ambientali con i quali il piano è chiamato a confrontarsi.

In questo contesto il PAT persegue l'obiettivo di coordinare le diverse componenti ambientali in disegno di piano unitario; zone rurali a valenza ambientale-paesaggistica-produttive e zone agricole "normali", nelle indicazioni di Piano dovranno cercare integrazioni e connessioni con le potenzialità ambientali del sistema insediativo quali: parchi e giardini storici, verde pubblico e sistema dei servizi, il verde privato di valenza ecologica, il verde di mitigazione o compensazione.

Contestualmente il PAT costruisce e definisce la Rete ecologica.

Quest'ultima è da intendersi quale sistema gerarchizzato di ambiti ed elementi ambientali e naturalistici del Sistema Ambientale individuati dal Quadro Conoscitivo. L'indicazione di "rete" è tesa ad evidenziare le connessioni esistenti e quelle che devono essere costruite e garantite, tra le diverse parti del territorio, al fine di valorizzare e potenziare gli effetti ambientali con diretto riferimento al miglioramento complessivo dell'abitare.

Particolare importanza assumono gli elementi connettivi nel garantire la continuità della rete; possono coincidere con boschi, siepi, formazioni vegetali, viali alberati, sistemi continui di verde. Il PAT individua per le trasformazioni urbanistiche previste nelle diverse parti del territorio i necessari interventi di conservazione delle risorse ambientali, nonché gli interventi di mitigazione e compensazione.

Il Sistema Ambientale e la Rete ecologica che ne garantisce l'equilibrio e funzionamento, sono i cardini della sostenibilità del Piano, inteso come processo pianificatorio volto alla conservazione delle risorse ambientali.

La sostenibilità del PAT viene garantita attraverso interventi volti a:

- ridurre il consumo di suolo;
- minimizzare il consumo di risorse non rinnovabili;
- limitare il consumo di risorse rinnovabili nei limiti della loro possibilità di ricostruzione;
- diminuire le emissioni di sostanze inquinanti;
- mantenere e possibilmente migliorare la qualità dell'aria, dell'acqua e dei suoli a livelli accettabili per l'uomo e le specie animali e vegetali;
- conservare o possibilmente potenziare biomassa e biodiversità.

Se tali interventi trovano nel territorio aperto il campo dove calarsi pienamente, non va assolutamente dimenticata l'enorme importanza sotto questo profilo delle aree urbane. E', infatti, di fondamentale importanza garantire forme di miglioramento ambientale e di

rigenerazione ecologica, negli ambiti urbani ancorando le trasformazioni urbanistiche a interventi di mitigazione e compensazione ambientale, con l'obiettivo di garantire la qualità delle risorse fondamentali: suolo, aria ed acqua.

4.4.3.a – Rete Ecologica

Il PAT persegue il generale miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del territorio intercomunale, individuando nella “Rete ecologica” il fattore preminente per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, di tutela della naturalità e del potenziamento della biodiversità.

E' stata in toto recepita la Rete ecologica del PTCP della Provincia di Treviso ed integrata con alcune prime indicazioni emerse in sede analisi territoriale.

Gli elementi costitutivi la Rete ecologica comunale sono identificabili in:

- *aree nucleo*: porzioni di territorio individuate dal PTCP fondamentali per il mantenimento nel tempo delle specie guida delle popolazioni;
- *aree di connessione*: porzioni di territorio individuate dal PTCP la cui funzione prevalente è di proteggere /attenuare i fattori di disturbo determinati dalle aree maggiormente antropizzate e/o insediate; esse comprendono:
 - le aree di completamento delle aree nucleo;
 - le buffer zone ovvero fasce-tampone di protezione mirate a ridurre i fattori di minaccia alle aree nucleo ed ai corridoi;
- *corridoi ecologici principali*: elementi fondamentali per la costruzione di connessioni ecologico-faunistiche tra le aree rurali individuate dal PTCP, con specifica attenzione anche alle relazioni potenziali con gli ambiti esterni al PAT che presentano idonee caratteristiche. Rappresentano l'elemento chiave delle reti ecologiche poiché consentono la mobilità delle specie e l'interscambio genetico indispensabile al mantenimento della biodiversità;
- *corridoi ecologici secondari*: riguardano elementi per la costruzione di connessioni secondarie del territorio sia rurale che urbano, individuati dal PTCP e dal PAT, ai quali è demandata la funzione prioritaria del miglioramento della qualità ambientale dei sistemi di pianura;
- *varchi*: sono punti specifici di criticità, corrispondenti a strettoie esistenti nella rete e ad aree in cui sono in atto processi dinamici di occlusione, individuati dal PAT, per i quali prevedere il mantenimento delle possibilità di circuitazione faunistica, contrastando la pressione antropica;
- *stepping zone*: riguardano isole di elevata naturalità individuati dal PTCP e coincidenti con i parchi delle Ville che integrano la catena di continuità della rete.

Le aree nucleo comprendono le aree interessate dal Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT3240030 Grave del Piave – Fiume Soligo – Fosso di Negrizia, coincidente per il territorio comunale con la Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT 3240023 Grave del Piave ed identificabile sostanzialmente con l'ambito fluviale del Piave.

Gli habitat significativi della ZPS sono:

- 6210 formazioni erbose secche seminaturali e fasce coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)
- 91E0* Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicon albae)
- 3220 Fiumi alpini con vegetazione riparia erbacea.

Le aree di connessione comprendenti quelle di completamento delle aree nucleo e le buffer-zones, sono individuate in gran parte nell'area perifluviale del Piave a protezione dell'area nucleo. Altri ambiti sono presenti ad ovest a confine con il Comune di Arcade ed a sud a confine con il Comune di Villorba; quest'ultimo ambito viene in parte ad

essere interessato dal percorso della nuova pedemontana veneta.

Sono stati inoltre individuati “corridoi ecologici principali e secondari”. I corridoi ecologici principali interessano aree a confine con il Comune di Nervesa della Battaglia svolgenti funzione di collegamento ecologico dell’area nucleo del Piave con quella del Montello; un secondo ambito interessa marginalmente l’estremità meridionale del territorio a confine Villorba

E’ presente un corridoio ecologico secondario di limitata estensione ad est di Lovadina a collegamento dell’area del Piave con ambiti rurali di buona o discreta integrità.

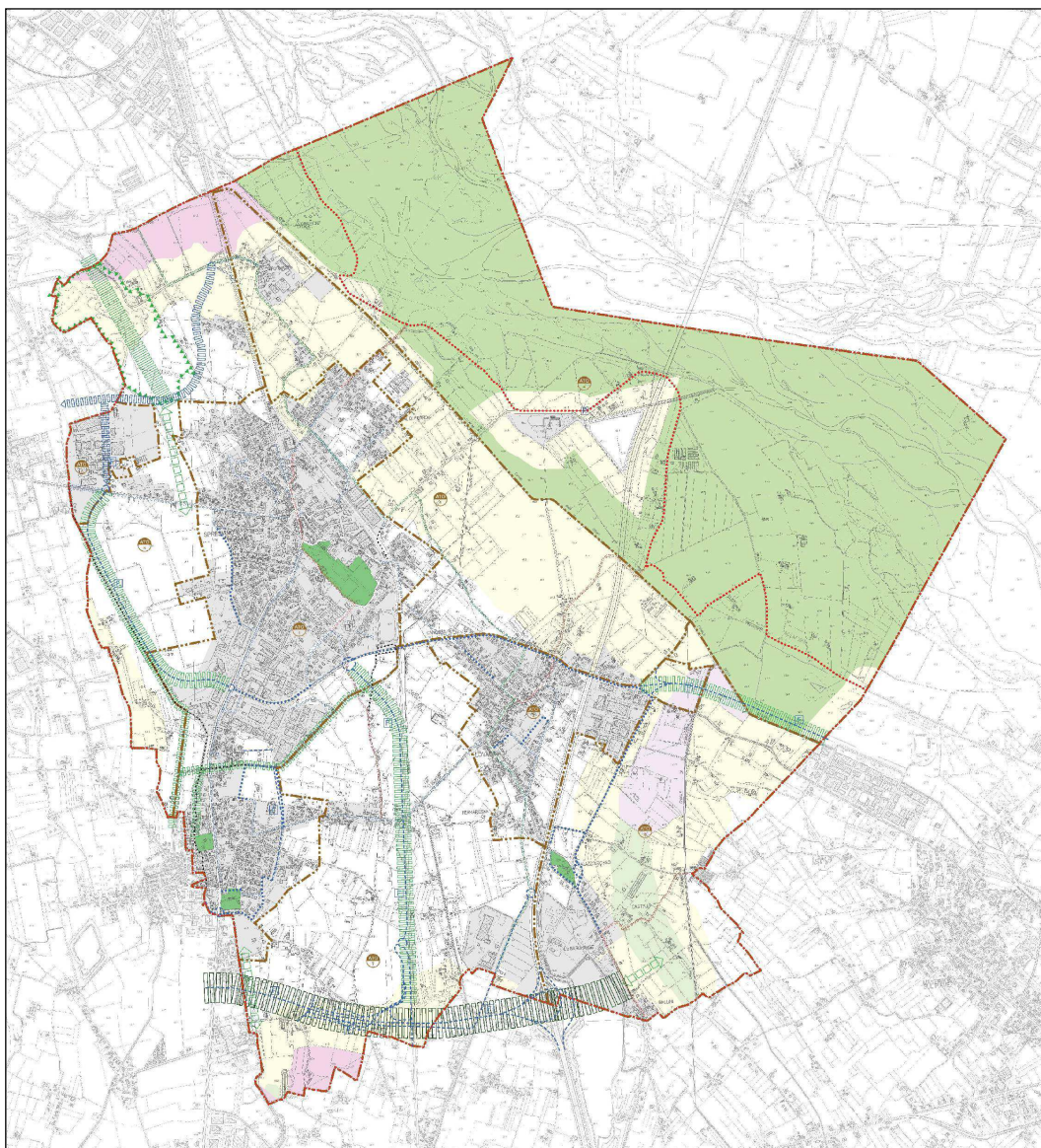


Tavola 4.2- Carta della Rete Ecologica e Mobilità Lenta

Il PAT individua alcuni varchi finalizzati alla permeabilità faunistica che riguardano:

- il collegamento tra le aree agricole a sud di Visnadello a seguito del venir meno della loro continuità a seguito della realizzazione della nuova pedemontana veneta; il varco è posizionato lungo il canale Piavesella, sfruttandone il ruolo ecologico derivato dalla presenza dell’acqua;
- il collegamento tra l’ambito di invariante agricolo-produttiva compresa tra il canale Piavesella e il limite ovest dell’abitato di Spresiano, con l’area agricola a nord di via Montello fino a collegarsi con l’ambito di potenziale riforestazione previsto

nell'attuale cava Busco; la presenza di tale varco pone un limite all'espansione dell'area produttiva di via Marmolada ad ovest e dell'area urbana ad est. Il possibile ampliamento dell'area produttiva dovrà prevedere una significativa dotazione di verde sul limite rivolto verso il varco, al fine di consolidarne la valenza ecologica;

- il mantenimento della continuità tra l'ambito delle Bandie e le aree di connessione naturalistica e corridoio ecologico secondario ad est, a collegamento con l'area nucleo del Piave.

Sono state recepite le stepping zone del PTCP; in sede di PAT si è aggiunta anche quella relativa al parco di villa Sina a Visnadello.

Il PAT, anche in relazione alle previsioni riguardanti la mobilità e le indicazioni dei progetti naturalistici del PTCP, ha individuato corridoi ecologici di progetto interessanti le aree contermini la nuova pedemontana veneta e le aree della viabilità complementari nelle quale le opere di mitigazione e compensazione dovranno essere indirizzate alla "costruzione" di nuovi corridoi ecologici. Rientra in tale quadro la rinaturalizzazione della cava Busco direttamente collegabile con il corridoio ecologico principale a confine con Nervesa.

Il PAT demanda al PI la definizione della disciplina degli elementi della rete ecologica attraverso:

- il miglioramento delle aree interessate da processi di rinaturalizzazione spontanea;
- conservazione e potenziamento della naturalità nelle aree rurali (siepi, filari, aree boscate, ecc);
- interventi di ricostruzione delle parti mancanti della rete ecologica, con particolare riferimento alle aree urbane e rurali ad elevata frammentazione;
- tutela, riqualificazione e miglioramento del verde urbano, in particolare di quello inserito nella rete ecologica;
- l'indicazione degli interventi atti a consentire la connessione dei corridoi ecologici in presenza di barriere di origine antropica;
- gli interventi di mitigazione e/o compensazione ambientale, al fine di potenziare e garantire le funzionalità della rete ecologica;
- l'ubicazione degli interventi edilizi e le modalità costruttive.

Infine, al fine di disciplinare, guidare e coordinare la costruzione della Rete Ecologica è fondamentale la redazione del Piano del Verde già prevista per gli ambiti di invariante nelle aree rurali da estendere all'intero territorio comunale.

Questo Piano dovrà essere redatto secondo lo schema seguente che definisce:

- lo stato attuale del verde extraurbano e urbano;
- le regole organizzative della rete ecologica e delle connessioni;
- le regole dei nuovi impianti e della manutenzione;
- le specie arboree ed arbustive da utilizzare negli interventi di potenziamento, riqualificazione e nuovo impianto del verde;
- le tipologie e le modalità di impianto;
- l'organizzazione e la compatibilità tra le diverse specie arboree ed arbustive;
- le caratteristiche per le opere di mitigazione ambientale
- l'apparato normativo e regolamentare.

In un territorio ad urbanizzazione diffusa quale quello di Spresiano, il Piano del Verde diviene strumento indispensabile per precisare e perfezionare la Rete ecologica ma, soprattutto, qualificarsi anche come momento di valorizzazione e ricostruzione paesaggistica più volte richiamata nei capitoli precedenti.

La precisazione della Rete ecologica dovrà accompagnarsi ad un fattivo coinvolgimento degli agricoltori, essendo questi ultimi i principali gestori del presidio ambientale del territorio.

In questo quadro il PI potrà individuare opportune modalità di incentivazione della Rete ecologica promuovendo forme di gestione da parte di soggetti pubblici e/o privati di aree e spazi integrati o da integrare, nella rete ecologica comunale.

4.4.3.b – Radon

Il radon è un gas radioattivo naturale incolore e inodore prodotto dal decadimento di radio e uranio, elementi presenti in quantità variabile nella crosta terrestre. Esso fuoriesce dal terreno dai materiali da costruzione e dall'acqua, disperdendosi nell'atmosfera, ma accumulandosi negli ambienti chiusi.

Risultano interessati dal radon i locali al piano terra in quanto a contatto con il terreno fonte di provenienza del gas; l'esposizione prolungata al radon determina rischio sanitario di contrarre tumore.

Anche in relazione a quanto indicato nel nuovo PTRC dove l'area del fiume Piave è individuata tra quelle interessate da possibile eccedenza dei livelli di radon, il PAT individua una prima serie di interventi nei nuovi edifici e negli interventi di ristrutturazione dell'esistente.

Tali indicazioni sono specificate nei Sussidi operativi del PAT e riguardano la predisposizione di vespai aerati, guaine bituminose o ritardanti, nonché altre tecniche di riconosciuta efficacia utili a contrastare il passaggio del gas radon negli ambienti.

4.4.3.c – Elettrodotti e telefonia cellulare

Il territorio comunale è interessato dal passaggio di n. 2 linee elettriche ad alta tensione:

- S. LUCIA DI PIAVE – CARTIERA DI VILLORBA – SCORZE' (132 kV)
- SANDRIGO – CORDIGNANO (380 kV).

Tali linee attraversano trasversalmente la parte settentrionale del territorio comunale; la prima viene ad interessare il limite nord dell'abitato di Spresiano.

Il PAT all'interno delle fasce di rispetto dagli elettrodotti dovrà applicare il principio di cautela dal rischio, inibendo destinazioni caratterizzate dalla prolungata presenza di persone; in questo contesto il PI dovrà agevolare gli interventi relativi alla rilocalizzazione degli edifici esistenti con tali caratteristiche, oppure i cambi d'uso con destinazioni ammissibili.

Il PAT prevede che la demolizione di costruzioni legittime prive di specifico valore storico, architettonico o ambientale all'interno delle fasce di rispetto degli elettrodotti, determini la formazione di credito edilizio secondo quanto previsto all'articolo 36 della legge regionale n.11/2004. Inoltre nelle aree interessate da campi elettromagnetici generati da elettrodotti legittimamente assentiti ed eccedenti i limiti di esposizione ed i valori di attenzione fissati dalla normativa vigente, non è consentita alcuna nuova destinazione di aree gioco per l'infanzia, nonché residenze, scuole ed in generale a luoghi con permanenza di persone non inferiore a quattro ore.

In relazione al principio di cautela il PAT prevede lo stralcio parziale di un'area di espansione residenziale del PRG non attuata, interessata dal passaggio di linea di elettrodotto; l'area stralciata potrà essere destinata dal PI a verde agricolo o privato di tutela.

Nel territorio comunale sono presenti 7 impianti per telefonia cellulare.

Anche per questi impianti il PAT si prefigge l'obiettivo della tutela dai possibili rischi dovuti ai campi elettromagnetici.

Il PAT prevede, nella realizzazione di eventuali nuovi impianti di comunicazione

elettronica ad uso pubblico, l'osservanza delle seguenti cautele:

- interessare ambiti territoriali nei quali siano già presenti impianti tecnologici (depuratori, elettrodotti, ecc.) e/o aree produttive;
- prevedere entro i limiti di esposizione previsti dalla legislazione vigente ed in accordo con gli enti gestori, la concentrazione di più impianti nello stesso sito;
- nell'ambito delle aree interessate da campi elettromagnetici generati da impianti di comunicazione elettronica legittimamente assentiti ed eccedenti i limiti di esposizione ed i valori di attenzione fissati dalla normativa vigente, non sarà consentita alcuna nuova destinazione di aree gioco per l'infanzia, residenze, scuole ed in generale a luoghi con permanenza di persone non inferiore a quattro ore;
- tutelare gli ambiti di pregio naturalistico e le visuali verso contesti figurativi di riconosciuto valore storico, architettonico, paesaggistico ed ambientale;
- curare adeguatamente l'aspetto estetico per un migliore inserimento ambientale.

Sempre ai fini della prevenzione dai rischi il PI definirà, per lo spostamento di costruzioni legittime prive di specifico valore storico, architettonico o ambientale, localizzate in ambiti interessati dalle problematiche di inquinamento di tali impianti, le condizioni per ricorrere agli strumenti del credito edilizio e della compensazione urbanistica secondo previsto agli articoli 36 e 37 della legge regionale n.11/2004.

E' fatto divieto di localizzare nuovi siti per tali impianti in zone soggette a tutela ai sensi del D. Lgs. 42/2004.

4.4.3.d – Inquinamento luminoso

Parte del territorio comunale di Spresiano, ai sensi della legge regionale n.17/2009, rientra all'interno dell'area di tutela di 10 Km prevista per gli osservatori non professionali (Treviso – San Pio X).

In tal senso il Comune di Spresiano si è dotato di Piano dell'illuminazione per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso (PICIL) previsto dalla suddetta legge regionale.

In relazione al PICIL il PAT prevede che il Comune assuma iniziative tendenti al risparmio di energia elettrica per illuminazione pubblica esterna notturna in armonia con quanto definito dalla legge regionale n.17/2009. Per la rete dell'illuminazione pubblica andranno obbligatoriamente previste fonti di illuminazione a basso consumo energetico (led, altro). Negli ambiti interessati dalla rete ecologica l'Amministrazione Comunale potrà anche prescrivere l'adozione di misure di bonifica dell'inquinamento luminoso causato da sorgenti luminose pubbliche o private impattanti, a tutela dell'ambiente e degli equilibri ecologici.

4.4.3.e – Risparmio energetico e risorse rinnovabili

Il PAT pone attenzione alle problematiche relative al risparmio energetico ed all'utilizzo di risorse rinnovabili perseguendo obiettivi di miglioramento della qualità complessiva e di sostenibilità edilizio-urbanistica degli interventi di trasformazione.

In tale quadro il PAT definisce gli interventi edilizi ed urbanistici che potranno beneficiare di modalità incentivanti, qualora prevedano:

- adozione di regole bioclimatiche nell'impianto urbanistico (orientamento, soleggiamento, ventilazione, ecc.);
- ridotti consumi energetici (riscaldamento, acqua calda, energia elettrica);
- sfruttamento di fonti alternative per l'autoproduzione di energia (solare, eolico, ecc.);
- riduzione dei consumi d'acqua anche con trattamento, recupero e di riutilizzo di quella piovana;

- maggior impiego possibile di materiali rinnovabili o recuperati;
- utilizzo di materiali e tecniche costruttive a basso contenuto energetico.

Inoltre il PAT prevede che il Comune, a fronte di accertati interventi di edilizia sostenibile, ecocompatibile o a basso impatto potrà, anche in coordinamento con enti ed associazioni di riconosciute esperienza e competenza nel settore della bioedilizia, rilasciare attestazioni di qualità, sulla base delle prestazioni (energetiche, ecologiche, ambientali, ecc.) degli interventi. Tale attestazione potrà avviare una selezione del mercato immobiliare, consentendo ai cittadini di poter scegliere abitazioni di accertata qualità edilizia.

A sostegno di questi obiettivi del PAT i Sussidi operativi definiscono già interventi finalizzati al risparmio energetico ed all'impiego di fonti di energia rinnovabili.

4.4.4 - Sistema della mobilità

Il Quadro Conoscitivo ha messo in luce la forte crescita della mobilità sia di passeggeri, sia di merci che ha interessato l'intero nord-est ed in particolare l'area centrale veneta e la Provincia di Treviso.

In prospettiva importanti risulteranno i riflessi e le ricadute, dovuti alla realizzazione del cosiddetto Corridoio 5, che collegherà ovest ed est dell'Europa (da Lisbona a Kiev) attraversando l'Italia settentrionale e, quindi, anche il Veneto. Nell'area del PAT particolare importanza assumerà la realizzazione di una delle infrastrutture destinate ad "agganciare" il territorio regionale alla rete europea, la nuova Pedemontana Veneta, che consentirà di migliorare le condizioni del traffico nell'area pedemontana e di connettere quest'ultima all'area centrale metropolitana del Veneto ed al sistema di trasporto transnazionale.

A livello comunale questo comporterà un ripensamento delle politiche insediative, ponendo il tema della mobilità tra le priorità cui dare adeguate risposte, sia in termini di spostamento di merci e persone, sia di inquinamento.

Le analisi di PAT hanno evidenziato come il territorio comunale si trovi al centro di una rete di spostamenti ed attraversamenti, dovuti a:

- pendolarismi lavorativi o di studio;
- presenza di un forte apparato produttivo;
- accesso all'offerta locale di strutture commerciali, di servizio, svago e tempo libero;
- traffico di attraversamento per raggiungere altre località.

La stretta relazione vicinanza con i poli urbani di Treviso e Conegliano, il grande sviluppo insediativo dei comuni della corona metropolitana e l'urbanizzazione diffusa che interessa l'area vasta a nord del capoluogo provinciale, hanno portato ad uno stato di "crisi" il sistema stradale comunale.

Tale crisi si estrinseca in maniera palese lungo il sistema delle principali direttrici che interessano l'ambito di PAT: la S.S. n.13 Pontebba in direzione nord-sud e la provinciale n.57 in direzione est-ovest.

Punti particolarmente critici sono individuabili nelle intersezioni di queste strade, poste nelle aree centrali di Spresiano, ma penalizzate a livello di vivibilità e di inquinamento dal traffico veicolare, risultano essere le aree centrali di Visnadello lungo la statale e seppure a livello inferiore, le aree residenziali di Lovadina rivolte verso la S.P. n. 57.

I dati elaborati dalla Provincia di Treviso a seguito dei rilevamenti eseguiti lungo le suddette arterie dal 1999 al 2008 sulle suddette arterie sui valori del traffico giornaliero di veicoli sono emblematici:

- media giornaliera di 25.000 veicoli sulla S.S. n. 13 a Visnadello
- media giornaliera superiore a 10.000 veicoli sulla S.P. n. 57 a Lovadina.

E' palesemente intuibile l'incidenza negativa nella qualità della vita dei principali abitati, causata da tali i flussi di traffico e delle conseguenze che questi comportano a livello di inquinamento acustico e di qualità dell'aria, ma anche di in minore appeal insediativo che provoca fenomeni di abbandono abitativo lungo tali arterie.

Dati recenti (2012) monitorati sulla S.S. n.13 in comuni vicini (Susegana), testimoniano che nonostante la crisi economica i livelli di traffico veicolare non sono affatto diminuiti, a testimonianza dell'importanza nevralgica di questa arteria, ma anche del ruolo che l'urbanizzazione diffusa dell'area vasta comporta a livello di spostamenti su gomma.

Sulla base di quanto descritto il PAT relativamente alla mobilità intende perseguire i seguenti obiettivi:

- riduzione del traffico veicolare in particolare all'interno degli abitati anche attraverso

- nuove previsioni viarie;
- adeguamento, potenziamento e miglioramento della rete stradale anche con realizzazione di nuovi tratti;
- diminuzione dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico
- miglioramento della qualità della vita specificatamente nelle aree urbane;
- disincentivazione all'uso dei veicoli a motore;
- potenziamento di percorsi ciclopeditoni e delle aree di sosta e parcheggio;
- miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione stradale;
- aumento della dotazione di barriere naturali ed artificiali e di aree verdi per la mitigazione degli impatti dovuti al traffico.

Il raggiungimento dei suddetti obiettivi va raccordato e relazionato in primis con gli interventi a scala sovracomunale che interessano il Comune di Spresiano: la nuova pedemontana veneta e il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR).

Le opere complementari alla pedemontana ed il potenziamento del trasporto ferroviario possono risultare di grande importanza da un lato per la concreta attuazione della circonvallazione a Spresiano migliorando grandemente la vivibilità dell'abitato, dall'altro comportando una diminuzione del ricorso del trasporto privato su gomma.

Tali opere vanno affiancate con il potenziamento della rete ciclopeditona ed il miglioramento delle condizioni della viabilità nei punti critici.

4.4.4.a - La nuova pedemontana veneta

La nuova pedemontana veneta interessa le province di Vicenza e Treviso, con inizio ad ovest sull'A4 a Montebello Vicentino e termine ad est proprio a Spresiano sulla A27. Essa nasce dall'esigenza di supportare una delle aree italiane più industrializzate e urbanizzate, con una mobilità che consenta di soddisfare le esigenze sia locali, sia di interconnessione con il sistema infrastrutturale europeo in via di realizzazione (corridoi europei I e V).

La nuova pedemontana viene interessare la parte sud del territorio comunale con un percorso che partendo dall'innesto con la A27 all'altezza delle Bandie, prosegue in direzione ovest verso il Comune di Villorba. Il progetto prevede alcune opere complementari per il collegamento del capoluogo

La sua realizzazione ed integrazione nel corridoio europeo intermodale 5 Lisbona-Kiev avrà potenzialmente forti ricadute socio-economiche nel Comune, inserendolo nel più vasto sistema europeo di movimento di merci e persone Est-Ovest, ma anche Nord-Sud all'interno del quale il Veneto assume il ruolo determinate, di grande piattaforma logistica territoriale connessa alle autostrade del mare e luogo "naturale" di interscambio soste e trasformazione.

Questa arteria consentirà il collegamento in senso est-ovest ed in particolare verso il vicentino-veronese, attualmente assente, dando luogo a possibili integrazioni tra apparati produttivi. Infine con il casello autostradale sulla A27, verrà a crearsi anche una reale integrazione nel sistema della mobilità comunale della rete autostradale, facilitando le connessioni con la grande mobilità del nord-est.

E' quindi intuibile come la nuova pedemontana, comporterà per l'intero sistema socio-economico locale, grandissime ricadute che dovranno essere attentamente gestite dalla pianificazione comunale.

In questo quadro non vanno tralasciati gli impatti sul territorio di tale struttura e delle opere complementari, in considerazione della già consistente frammentazione territoriale; in tal senso il PAT individua una serie di opere di compensazione e mitigazione per la riduzione degli impatti.

4.4.4.b - Mobilità su ferro

Relativamente alla mobilità su ferro, il tratto Treviso-Conegliano inserito all'interno del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), è destinato ad assumere per il Comune una grande rilevanza nell'ambito del trasporto delle persone, grazie alla fermata di Spresiano, con positive ricadute sul territorio comunale potendosi prevedere:

- crescita del servizio di trasporto di persone su rotaia e parallelamente una riduzione del trasporto su gomma;
- una maggiore frequenza di collegamenti con i poli urbani di livello regionale;
- un ulteriore consolidamento del ruolo abitativo del Comune;
- maggiori opportunità di insediamento di attività produttive, direzionali e di servizio.

La fermata di Spresiano si pone come grande opportunità per una riorganizzazione urbana del capoluogo, consentendo anche adeguate risposte alla domanda abitativa ed occasione di nuova occupazione in particolare nei settori terziario e dei servizi.

In tale contesto il PAT, oltre a prevedere la riconversione delle attuali aree produttive poste in prossimità della stazione ferroviaria (vedi ATO 1), favorisce l'accessibilità a quest'ultima, attraverso il potenziamento della mobilità lenta e l'individuazione di aree da adibire a parcheggi scambiatori a servizio dell'utenza che voglia utilizzare il trasporto su ferro.

E' ipotizzabile che a regime il sistema SFMR possa contribuire a una modifica significativa del trasporto di persone sia su tratte brevi (comuni contermini), sia medio-lunghe (poli urbani), riducendo il ricorso al trasporto privato su gomma, con positive ricadute sui livelli del traffico veicolare e dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

4.4.4.c - Circonvallazione di Spresiano

Particolare importanza assume la previsione del PAT relativa alla realizzazione di un'opera a lungo attesa: la circonvallazione del capoluogo sulla S.S. n. 13 Pontebba.

Il percorso ipotizzato, già oggetto di progettazione preliminare da parte della Provincia, prevede il collegamento tra la S.S. n.13, in corrispondenza con l'innesto con la S.P. n. 57, e via Montello sulla quale, all'altezza dell'incrocio con via Marmolada, sarà realizzata una rotonda per la distribuzione del traffico. Tale tratto correrà in gran parte lungo il canale Piavesella, preservando così l'integrità dell'ambito di invariante agricolo-produttiva ad ovest del capoluogo, riducendo al minimo consumo e frammentazione di territorio agricolo di pregio.

Successivamente la circonvallazione proseguirà lungo via Marmolada la cui geometria consente la realizzazione di opere di adduzione che evitino accessi diretti alla circonvallazione degli insediamenti produttivi esistenti; l'adeguamento viario comporterà l'eliminazione di standard e spazi viari che potranno essere successivamente recuperati nelle aree contermini. Non si è previsto il proseguo della strada lungo la Piavesella nella zona produttiva, sia per il gravoso impegno economico per l'acquisizione di aree urbanizzate a destinazione produttiva, sia per le difficoltà realizzative nel Comune di Arcade.

La circonvallazione proseguirà verso nord con un piccolo tratto in Comune di Arcade (oggetto di accordo intercomunale) dove sarà realizzata una rotonda, dalla quale dipartirà l'ultimo tratto verso est fino al raccordo con la S.S. n. 13 a nord dell'abitato, all'altezza dell'innesto stradale con l'insediamento produttivo Fassa Bortolo. Questo tratto viene a lambire l'ambito sud della cava Busco ponendo quindi un limite alla sua espansione; inoltre nel percorso di massima previsto, coincidente con una proposta di progettazione preliminare all'interno delle opere complementari alla nuova pedemontana veneta, vengono interessate solo marginalmente aree agricole di particolare pregio agricolo.

La circonvallazione avrebbe una lunghezza di circa ml 3.800 compresi i tratti di via Marmolada di circa ml 500 da adeguare e di circa ml 200 in Comune di Arcade; il nuovo tratto da realizzare in Comune di Spresiano sarebbe pari a circa ml 3.100.

Per quanto concerne gli aspetti ambientali il PAT individua opere di mitigazione e compensazione con dotazioni di verde che dovranno qualificarsi come corridoi ecologici.

Nelle previsioni la nuova arteria consentirà:

- lo spostamento di quote ingenti di traffico dalla S.S. n.13;
- riduzione di livelli di inquinamento acustico ed atmosferico nelle aree urbane attraversate dalla statale;
- il miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione stradale.

E' ipotizzabile che la circonvallazione possa comportare una riduzione dell'80% del traffico pesante e del 60%-70% del traffico automobilistico nelle aree urbane. Tali riduzioni potranno essere tanto maggiori quanto più stringenti saranno le opere di dissuasione dell'attraversamento del capoluogo da parte del traffico, non correlato e funzionale alle esigenze insediative (residenza, attività lavorative, turismo, ecc.).

Questa forte contrazione del traffico viario potrà comportare un nuovo assetto delle aree centrali del capoluogo. In tal senso va letta l'indicazione del PAT che individua un asse di riqualificazione urbana, comprendente gli spazi costituiti dalla Strada Statale n. 13 Pontebbana e l'insieme di edifici e spazi aperti relazionati alla stessa; questi ambiti si qualificano quali spazi da ripensare e riqualificare in relazione alla realizzazione della circonvallazione e ai relativi benefici, in termini di migliore vivibilità e riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico (vedi ATO 1).

La scelta del PAT relativa al percorso della circonvallazione è frutto di una valutazione di possibili alternative svolte in sede di redazione del Piano.

Sono state prese in esame le seguenti alternative:

1. nessuna previsione di circonvallazione
2. attuazione del PRG vigente
3. circonvallazione breve tra la S.S. n.13 e via Montello
4. circonvallazione con innesto "alto" sulla S.S. n.13
5. circonvallazione di carattere sovracomunale.

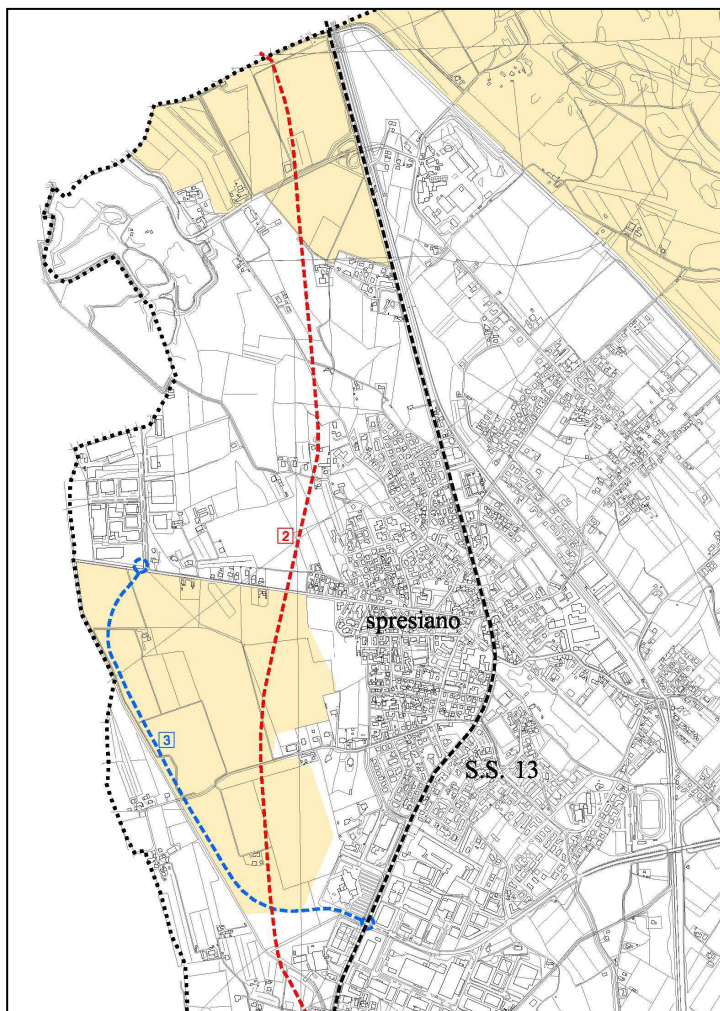
La prima alternativa è stata subito accantonata in quanto lascerebbe irrisolte le problematiche relative alla vivibilità del capoluogo e immutate le situazioni di inquinamento ambientale derivate dal traffico.

La seconda alternativa comporterebbe la frammentazione dell'ambito agricolo integro di invariante compreso tra via Montello, il canale Piavesella e l'area urbana del capoluogo; oltre alla perdita dell'integrità agricola, le aree agricole poste tra la circonvallazione e l'abitato diverrebbero potenziali ambiti soggetti a pressioni edificatorie a seguito del loro minore interesse agricolo. Nel proseguo a nord di via Montello verrebbero ad essere interessate e frammentate altre aree di invariante agricolo produttiva, con ulteriore perdita di integrità territoriale. La circonvallazione continua verso Nervesa della Battaglia non consentendo una valutazione sulla reale fattibilità del suo proseguimento; qualora si prevedesse l'immissione nella Pontebbana sfruttando quello esistente su via Busco, il suo adeguamento risulterebbe assai oneroso. Inoltre a nord di via Montello la strada verrebbe ad interessare degli insediamenti in area agricola. Il percorso ipotizzato avrebbe lunghezza di circa ml 3.750, esclusi svincoli e opere complementari.

La terza alternativa prevede una circonvallazione recependo il percorso delle opere complementari alla nuova pedemontana, limitatamente al tratto tra l'incrocio della S.S. n.13 e la S.P. n.57 a sud e via Montello a nord, affiancando il canale Piavesella. Essa consentirebbe la salvaguardia dell'area di invariante agricola, ma non risulterebbe in

grado di risolvere i problemi legati al traffico lungo la Pontebbana, in quanto inciderebbe solamente e parzialmente sui flussi di traffico da Arcade verso Spresiano. Il percorso ipotizzato sarebbe lungo circa ml 1.800.

La quarta alternativa è quella suddescritta e fatta propria dal PAT.

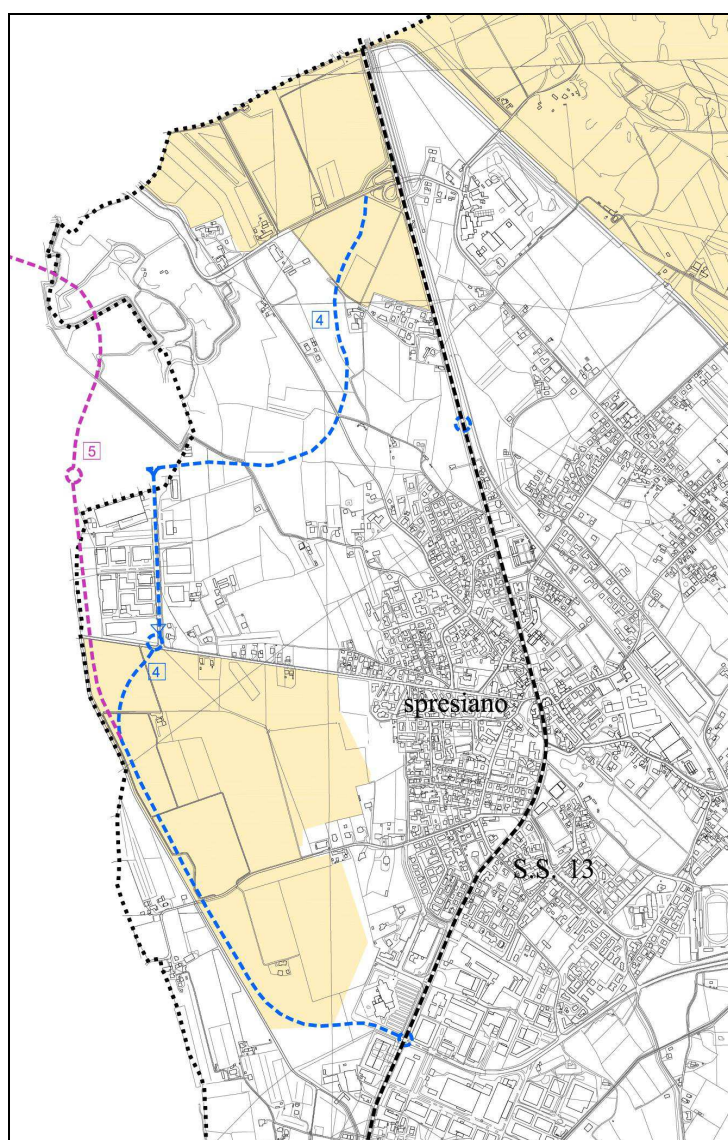


Schema alternative 2-3

La quinta alternativa riguarda la realizzazione di una circonvallazione a carattere sovracomunale interessando i Comuni di Arcade e Nervesa della Battaglia. Tralasciando le problematiche relative al grande allungamento del percorso, delle risorse economiche occorrenti, va ricordata la non condivisione dei due Comuni confinanti a tale ipotesi, ribadita nelle sedi istituzionali.

In conclusione la minore lunghezza della nuova strada, l'ampia tutela delle aree di valore agricolo, il contenimento del potenziale ampliamento della cava Busco, la scarsa conflittualità con gli insediamenti esistenti e la forte autonomia amministrativa quasi esclusivamente di competenza comunale nella realizzazione delle opere, hanno portato alla scelta del PAT.

Per quanto concerne i costi, il tratto che va dall'incrocio tra la S.S. n.13 e la S.P. n.57 a sud fino all'incrocio con via Montello a nord, sarà inserito nelle opere complementari alla pedemontana. Rimane a carico del Comune di Spresiano il tratto nord tra via Marmolada e la S.S. n.13, che potrà essere finanziato da accordi pubblico-privati, perequazioni urbanistiche e da mutui.



Schema alternative 4-5

4.4.4.d - Altri interventi sulla viabilità

Altri interventi sulla viabilità riguardano opere complementari alla pedemontana e una riorganizzazione di alcune previsioni del PRG.

Il PAT recepisce la viabilità complementare alla nuova pedemontana che dal previsto casello autostradale sulla A27, affianca alla linea ferroviaria Venezia – Udine fino a connettersi a nord con la S.P. n.57. Da tale innesto la viabilità esistente consente il collegamento con tutti i centri abitati del Comune; il tratto verso ovest fino all'incrocio con la S.S. n. 13 e il suo proseguo nella circonvallazione del capoluogo, consentirà di “drenare” da quest'ultimo il traffico da e per il nuovo casello autostradale.

Questa opera, unitamente a quanto previsto in Comune di Villorba sempre nel contesto delle opere complementari alla nuova pedemontana, consentirà di pervenire ad un assetto stradale che fungerà da circonvallazione est al centro di Visnadello, riducendo sensibilmente il traffico veicolare sulla S.S. n. 13.

Per l'abitato di Visnadello viene confermata la viabilità di previsione del PRG funzionale ad un programma di ridefinizione della viabilità in questa parte dell'abitato, anche al fine di garantire una adeguata infrastrutturazione a servizio degli insediamenti residenziali

esistenti e di previsione. La realizzazione di questa strada potrà essere oggetto di accordo pubblico-privati ai sensi dell'articolo 6 della legge regionale n.11/2004 e ss.mm.ii. (vedi ATO 1). Si prevede il collegamento di vicolo Gritti con via Padania Industriale.

Altra importante previsione per Visnadello riguarda la bretella che, dalla rotonda sulla S.S. n. 13, si sviluppa verso ovest lungo il confine comunale con Villorba, fino a collegarsi con via Campagnola. Questa bretella permetterebbe di svincolare dal traffico veicolare da e per Arcade, l'incrocio sulla statale in corrispondenza con piazza Caduti per la Libertà, consentendo anche di ipotizzare un aumento delle aree a traffico limitato e/o pedonali in corrispondenza della suddetta piazza, potenziandone il ruolo urbano (incontro e aggregazione sociale, mercato, ecc.).

Il PAT prevede lo stralcio della viabilità di progetto del PRG tra via Adige e la S.P. n.57 all'altezza di Lovadina, dato che le opere viarie nel frattempo eseguite, hanno fatto venire meno la necessità di questa previsione viaria.

E' stata recepita la previsione di PTCP relativamente alla strada di collegamento dell'area produttiva di Lovadina con quella di Maserada sull'argine del Piave.

Tale recepimento non esime però da un giudizio negativo sull'opera, quando risulterebbe meno oneroso e ambientalmente più sostenibile il potenziamento della S.P. n.57 tra i due Comuni. In effetti gli impatti di questa nuova strada risultano essere consistenti sia in quanto interessanti un corridoio ecologico di PTCP, sia in quanto verrebbe ad essere compromesso un ambito agricolo integro.

Una viabilità di previsione è stata individuata tra il casello di Spresiano sulla nuova pedemontana veneta e le aree a servizi in via Vittorio Veneto della Contarina SpA (esistente) e del nuovo velodromo assegnato dalla Federazione Ciclistica Italiana FCI (di progetto). Tale previsione recepisce le indicazioni prevenute degli enti superiori nell'iter di approvazione del nuovo impianto sportivo, in merito allo smaltimento del traffico veicolare generato dallo stesso. Tale bretella consentirebbe quindi, sia di agevolare l'accessibilità ai suddetti insediamenti dalla viabilità principale, sia di migliorare la sicurezza stradale e ridurre i possibili livelli di inquinamento atmosferico ed acustico nei centri abitati. Tale opera viaria è prevista a carico degli Enti e soggetti interessati alla costruzione e gestione degli insediamenti in questione.

4.4.4.e – Mobilità lenta

Il PAT affida un ruolo centrale alla mobilità "lenta" in considerazione del ruolo strategico e prioritario che si intende dare alla viabilità ciclopedonale.

Nel disegno del Piano questa viabilità si prefigge di:

- favorire la sicurezza della circolazione in particolare da parte delle utenze "deboli";
- disincentivare la mobilità veicolare a favore di quella ciclistica;
- consentire i collegamenti tra le frazioni e gli ambiti di interesse culturale, paesaggistico e naturalistico;
- agevolare l'accessibilità alle aree centrali, alle attrezzature pubbliche o di interesse pubblico (scuole, aree verdi, impianti sportivi, ecc.);
- incentivare anche attraverso la mobilità "lenta" l'uso culturale, turistico e sociale del territorio, relazionandosi con i circuiti esistenti e/o di progetto di carattere sovracomunale.

Il PAT affianca alla dotazione di percorsi ciclopedonali già presente nel territorio comunale ulteriori percorsi finalizzati sia a completare ed irrobustire i collegamenti tra le frazioni ed all'interno degli stessi abitati, sia a potenziare i livelli di sicurezza dell'utenza debole (bambini, anziani, ecc.).

Sono stati individuati percorsi naturalistici e turistici finalizzati a favorire la connessione con le aree di interesse storico, paesaggistico, ambientale ed ecologico, per amplificare le

potenzialità dell'offerta sociale e culturale del territorio comunale, con specifica attenzione alla "Strada della Grande Guerra" ed agli ambiti fluviali.

Tale offerta risulta particolarmente indicata e necessaria per la valorizzazione dell'ambito naturalistico del Piave dove maggiori sono le valenze storiche, culturali, paesaggistiche e naturalistiche. I percorsi individuati dal PAT, che potranno essere oggetto di incremento in sede di pianificazione operativa, adeguatamente realizzati ed attrezzati (vedi Sussidi operativi), divengono anche funzionali al sostegno del settore agricolo e del suo ruolo di presidio territoriale ed ambientale.

In questo senso il PAT ha recepito il progetto del Genio Civile di Treviso in merito individuazione di percorsi ed itinerari in funzione didattica, turistica e ricreativa dell'ambito fluviale del Piave, che interessa i Comuni del Medio Corso del Piave. Oltre alla realizzazione di piste ciclopedonali il progetto prevede un sistema integrato di relazioni, comunicazioni e servizi nell'ambito fluviale del Piave, con previsione di accessi attrezzati, parcheggio scambiatore, strutture per il ristoro e l'ospitalità.

Infine il PAT demanda al PI, il recepimento del Progetto n.3 di PTCP – Percorsi greenways e/o corridoi con utilizzo delle ex cave come bacini idrici – in coordinamento con la Provincia di Treviso, per l'individuazione di percorsi nel verde di campagna definiti greenways, finalizzati al collegamento di centri urbani recuperando nel contempo, cave esaurite e quelle in esaurimento poste lungo o in prossimità di questi percorsi. Questi ultimi andranno realizzati con modalità tali da poter essere considerati anche quali corridoi ecologici, facilmente percorribili sia a piedi che in bicicletta.

5 INTERVENTI NEGLI ATO

La legge regionale n. 11/2004 introduce nella pianificazione comunale gli Ambiti Territoriali Omogenei (ATO). Questi ultimi sono parti del territorio che possono ricomprendere più zone territoriali omogenee e destinazioni urbanistiche; la loro suddivisione è riferibile a valutazioni di carattere geografico, storico, paesaggistico e insediativo. Con gli ATO la legge urbanistica introduce, di fatto, il concetto di superamento dello zoning urbanistico, cioè della rigida suddivisione funzionale del territorio, che ha dominato gran parte della prassi e cultura urbanistica a partire dal secondo dopoguerra.

Per ogni ATO il PAT determina le quantità dimensionali per singola destinazione d'uso, nonché le aree destinate alle attrezzature collettive ed ai servizi. La sommatoria dei singoli ATO definisce il fabbisogno complessivo del Piano.

Il dimensionamento degli standard urbanistici non viene quindi calcolato sulla base delle destinazioni urbanistiche ma per ambiti territoriali; ciò significa realizzare un effettivo collegamento con le realtà territoriali, potendo collegare tipologia di standard e dotazione alle necessità collettive.

Nelle tabelle di dimensionamento dei singoli ATO gli abitanti teorici sono complessivi di quelli attuali e di quelli teoricamente insediabili a seguito della realizzazione delle capacità edificatorie pregresse.

I nuovi abitanti dovuti al carico aggiuntivo di PAT sono stati calcolati sulla base di 190 mc/abitante.

Il PAT individua 8 ATO; essi corrispondono a grandi linee: ai centri urbani (2), alle zone a destinazione prevalentemente produttiva (1), ed alle zone agricole (5).

Questo capitolo illustra per singolo ATO, gli obiettivi che il PAT si prefigge, le principali azioni previste per il loro raggiungimento ed il relativo dimensionamento di Piano.

Gli obiettivi e le azioni di carattere generale sono stati già descritti in precedenza nei paragrafi 4.4.2 Sistema insediativo, 4.4.3 Sistema ambientale, 4.3.4 Sistema Mobilità ed Infrastrutture ai quali si rimanda.

5.1 – ATO 1 – SPRESIANO - VISNADELLO

L'ATO 1 coincide con il sistema urbano esteso quasi senza soluzione di continuità tra gli abitati di Spresiano e Visnadello, ricomprendendo anche l'area a destinazione produttiva posta tra i due centri urbani e gli insediamenti a nord del capoluogo comunale costituenti la frazione di Calessani.

Spresiano è l'abitato di maggiore dimensione e capoluogo comunale. Ha visto crescere nel tempo la propria importanza grazie alla favorevole posizione geografica di centro urbano posto lungo l'importante infrastruttura viaria della Strada Statale n. 13 "Pontebbana"; ha inoltre tratto beneficio della fermata ferroviaria lungo la linea Venezia-Udine.

La realizzazione della Pontebbana nel 1807, ha modificato radicalmente il precedente assetto urbano, facendo di Spresiano il centro comunale di maggiore rilievo, grazie alla grande importanza assunta dalla nuova strada. L'edificazione ha iniziato a addensarsi lungo il nuovo asse stradale orientando in senso nord-sud la crescita urbana, modificando radicalmente lo sviluppo urbano che fino al periodo napoleonico ha interessato le attuali vie Lazzaris, Verdi e Montello e i collegamenti viari est-ovest che collegavano Spresiano con Arcade e Lovadina.

L'intenso sviluppo edilizio del secondo dopoguerra ha amplificato questa tendenza portando, verso sud, ad una saldatura urbana del capoluogo con la frazione di Visnadello.

Grande importanza per la crescita dell'abitato ha avuto anche la costruzione della linea ferroviaria Venezia – Udine nel 1855, che per lunghi tratti corre parallelamente alla Pontebbana. La fermata ferroviaria a Spresiano ha favorito l'insediamento sia di attività produttive, sia di residenza. L'importanza della stazione ferroviaria è destinata a crescere in vista del completamento del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, che renderà ancor più interessante dal punto di vista insediativo l'abitato.

Il centro storico denota l'origine agricola basato com'è sull'edificazione lineare a cortina, lungo i principali assi viari, con accesso diretto dalla strada anche attraverso porticati e la parte retrostante che di affaccia sull'area scoperta. Laddove mantenute e recuperate, le parti più antiche dell'abitato presentano caratteri di buon valore architettonico ed ambientale.

Di interesse anche alcune parti realizzate fino alla prima metà del secolo scorso con tipologie edilizie, anche di carattere formale ed architettonico eclettiche, inserite in un gradevole contesto di verde urbano.

Per il resto l'abitato si è sviluppato urbanizzando completamente le aree poste tra la S.S. n. 13 Pontebbana e la ferrovia VE-UD e verso ovest definendo con sufficiente chiarezza il limite urbano rispetto all'area agricola. Piuttosto Spresiano non riesce ad assurgere ad una soglia realmente urbana, in ragione della presenza di zone ancora in trasformazione e per la disomogeneità di un paesaggio urbano che presenta commistioni insediative e funzionali, che generano accanto alla grande occupazione di suolo, difficoltà di organizzare efficienti sistemi viari e servizi.

Le zone di espansione residenziale previste dal PRG sono state in gran parte realizzate, ad eccezione di alcune aree poste sul margine nord dell'abitato.

Nell'area urbana centrale in prossimità della stazione ferroviaria, è localizzata la più antica area per insediamenti produttivi del territorio comunale, che attualmente viene oramai a configurarsi quale corpo estraneo all'ambiente urbano; verso sud l'abitato è chiuso dalle aree destinate alle attività produttive e terziarie poste lungo la S.S. n. 13.

L'asse baricentrico tra Piazza Rigo e gli impianti sportivi comunali a sud rappresenta l'ambito strategico di primaria importanza sul quale è imperniata la "città pubblica" le cui potenzialità sono in parte compromesse dalla statale Pontebbana, al cui elevato traffico transito veicolare sono imputabili i forti livelli di inquinamento acustico ed atmosferico e le conseguenti ricadute negative sulla qualità abitativa delle aree centrali.

A nord del capoluogo è posto l'abitato di Calessani, separato dal primo dalla linea ferroviaria VE-UD. E' uno degli insediamenti più antichi del territorio comunale e nel quale sono tuttora rinvenibili le tracce della centuriazione romana. Lo sviluppo urbano più recente ha privilegiato l'insediamento lineare lungo le principali direttrici viarie; sono rimaste inattuato gran parte delle previsioni edificatorie espansive previste dal PRG.

Parimenti al capoluogo anche Visnadello ha visto progressivamente crescere la propria importanza grazie alla diretta connessione con la S.S. n. 13 Pontebbana. Le spinte insediative hanno privilegiato le aree prospicienti la statale, che è venuta a costituirsi quale "spina urbana" attorno alla quale sono cresciuti gli insediamenti residenziali e produttivi. L'ambito che maggiormente qualifica l'abitato è quello imperniato sulla Piazza Caduti per la Libertà oggetto di recenti interventi di riqualificazione e sede del mercato settimanale. Sono presenti nell'area urbana insediamenti produttivi da rilocalizzare e/o riqualificare; va ricordata la continuità urbana di Visnadello con la frazione Venturali in Comune di Villorba.

L'abitato si è sviluppato urbanizzando completamente le aree a cavallo della S.S. n. 13 Pontebbana sviluppando maggiormente quelle ad est della statale dove sono anche localizzate gran parte delle attrezzature pubbliche. Le zone di espansione residenziale previste dal PRG sono state in gran parte realizzate, ad eccezione di quella in via S. Francesco già interessata dall'iter approvativo.

Valgono per Visnadello le considerazioni svolte per il capoluogo comunale relativamente

alla qualità dell'ambiente urbano e dei livelli di vivibilità delle aree centrali.

Tra i due abitati lungo la S.S. n. 13 Pontebbana si è sviluppata una estesa zona produttiva con pressoché completa saturazione di tutti gli spazi disponibili. E' rilevabile un processo di terziarizzazione delle attività prospicienti la Pontebbana, trasformatasi in una sorta di "strada mercato" relazionata con le aree aventi medesime caratteristiche che si sviluppano dal capoluogo provinciale sino al coneglianese. Le aree retrostanti la strada statale, mantengono invece un forte indirizzo produttivo. L'attuale congiuntura economica ha dato luogo a situazioni di sottoutilizzo di alcuni immobili.

5.1.1 – Obiettivi di PAT

Gli obiettivi del PAT per l'ATO 1 sono:

- contenimento dell'espansione urbana e incentivazioni al recupero e riqualificazione del patrimonio edilizio esistente;
- tutela e valorizzazione dei centri storici e dei beni di interesse storico, architettonico, ambientale, culturale ed identitario;
- miglioramento della qualità urbana ed edilizia con rafforzamento di aree ed attrezzature pubbliche e rilocalizzazione degli insediamenti incompatibili;
- consolidamento delle aree periurbane e marginali;
- rilocalizzazioni di previsioni edificatorie inattuate, privilegiando accordi pubblico-privati che consentano la riqualificazione di parti urbane degradate, il reperimento di standard pubblici di rilevanza strategica, la realizzazione di previsioni viarie, ed in generale il conseguimento di rilevati interessi pubblici anche di tipo immateriale;
- miglioramento della viabilità anche ai fini della tutela degli insediamenti dall'inquinamento atmosferico ed acustico dovuti al traffico veicolare in particolare lungo la S.S. n. 13 Pontebbana e la S.P. n. 57;
- valorizzazione delle potenzialità offerte dal Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR);
- consolidamento dei processi in atto relativi all'insediamento di attività terziarie e di servizio lungo la S.S. n. 13 anche in recepimento della classificazione di PTCP;
- incentivare riconversioni, riqualificazione e riordino degli insediamenti produttivi;
- potenziamento, riqualificazione e valorizzazione del verde urbano anche in funzione del miglioramento della qualità ambientale ed ecologica;
- potenziamento dei percorsi di mobilità lenta.

5.1.2 – Azioni di PAT

5.1.2.a – Spresiano e Calessani

Per Spresiano e Calessani si definiscono le seguenti azioni strategiche.

Sistema Insediativo

a) Per i centri storici le azioni sono quelle definite al paragrafo 4.4.2.a "Aree con tessuti prevalentemente storici". Il PAT non individua per queste aree volumetrie aggiuntive a quelle previste dal PRG. In sede di pianificazione operativa andrà condotta una analisi sia relativamente al mantenimento delle previsioni edificatorie di PRG, sia sull'opportunità di affidare la loro attuazione unicamente a PUA di iniziativa pubblica. In considerazione della configurazione dei centri storici, qualora risultasse eccessivo il carico volumetrico previsto nei suddetti PUA, il PI potrà operare stralci e riconfigurazione delle previsioni edificatorie nei centri storici. In ragione di ciò e della ricognizione sugli attuali gradi di protezione degli edifici, si dovranno agevolare gli interventi edilizi diretti, mantenendo i PUA solo dove strettamente necessario.

b) Per l'urbanizzato consolidato le azioni sono quelle definite al paragrafo 4.4.2.a "Aree

residenziali con tessuti consolidati”, ovvero di operazioni di manutenzione e riqualificazione dell’esistente sulla base delle caratteristiche degli impianti urbanistici, della qualità ambientale e delle sostenibilità di funzioni.

c) Andrà posta specifica attenzione alla tutela dei tessuti urbani di impianto novecentesco a Spresiano, rinvenibili tra la S.S. n. 13 e via dei Giuseppini, nonché quelli di tipo estensivo in via Gorizia, valorizzando la qualità dell’edificio e degli spazi verdi. Il PI dovrà provvedere a conservare gli edifici di buona qualità formale caratterizzati da impianti novecenteschi e in linea generale al mantenimento del rapporto tra edificio e verde (parchi e giardini).

d) Quanto previsto per i centri storici e i tessuti consolidati andrà indirizzato verso il miglioramento della qualità urbana ed edilizia delle aree centrali con rafforzamento degli spazi pubblici di incontro ed aggregazione sociale.

e) Nel capoluogo il PAT individua un asse di riqualificazione urbana, comprendente gli spazi costituiti dalla Strada Statale n. 13 Pontebbana e dall’insieme di edifici e spazi aperti relazionati alla stessa. Questi ambiti si qualificano quali spazi da ripensare e riqualificare in relazione alla realizzazione della circonvallazione al capoluogo e ai relativi benefici, in termini di migliore vivibilità e riduzione dell’inquinamento atmosferico ed acustico, con la trasformazione della statale in strada urbana.

Uno specifico Piano guida individuerà gli interventi urbanistici ed edilizi finalizzati alla costruzione di aree pubbliche o di uso pubblico destinate a costituire un sistema di spazi destinati all’incontro e all’aggregazione sociale, nonché quale supporto e servizio alle funzioni residenziali commerciali, direzionali, ecc. attraverso:

- riqualificazione degli spazi pubblici e gli affacci prospicienti la statale;
- incentivazione della permeabilità dei tessuti edilizi per la definizione di una rete di spazi aggregativi e di servizio pubblici o di uso pubblico;
- messa in sicurezza e rimozione delle situazioni di costruzione e pericolosità, anche prevedendo arretramenti, spostamenti e nuove disposizioni dei corpi edilizi;
- evitare la formazione di situazioni che possono creare impedimenti all’utilizzo pubblico (recinzioni, arredi di separazione, rampe, ecc.);
- miglioramento delle condizioni di sicurezza della mobilità lenta;
- previsione di un potenziamento dell’equipaggiamento vegetale in funzione del miglioramento del microclima urbano.

In questo contesto potranno essere previste premialità volumetriche, compensazioni urbanistiche o crediti edilizi, per interventi finalizzati al rafforzamento degli spazi pubblici e di valorizzazione delle aree centrali, anche prevedendo demolizioni, sfondamenti delle cortine edilizie, permeabilità urbane, purchè nel rispetto del patrimonio edilizio di interesse storico, architettonico, ambientale ed identitario, da attuare con modalità definite dal PI (PUA, accordi pubblico-privati, progettazioni unitarie, intervento edilizio diretto).

f) Altri interventi nelle aree centrali riguardano la riqualificazione e riconversione urbanistica ed edilizia delle aree a destinazione produttiva poste tra la linea ferroviaria VE-UD e via Lazzaris, sia per la scarsa coerenza di questi insediamenti con il contesto urbano, sia quale adeguamento con quanto previsto dal PTCP. In queste aree, in relazione alla presenza della fermata SFMR, va previsto il rafforzamento del ruolo urbano del capoluogo, incentivando nuove centralità con presenza di funzioni miste residenziali, commerciali, direzionali e di servizio a basso impatto e compatibili con l’ambiente urbano; a tal fine sono attuabili interventi di sostituzione edilizia, con riconversione e rilocalizzazione degli insediamenti esistenti.

g) Un’altra area di riqualificazione e riconversione è individuata a nord degli impianti sportivi tra Via Buonarroti e la linea ferroviaria VE-UD, con finalità residenziali e di servizio, soggetta ad accordo pubblico-privati ai sensi dell’articolo 6 della legge regionale n.11/2004 e ss.mm.ii..

h) Nell'ottica del contenimento dell'espansione urbana e di incentivazione al recupero e riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, il PAT ha attuato una profonda riorganizzazione dell'offerta abitativa del PRG. Sono state riviste le previsioni edificatorie delle aree residenziali di espansione di PRG inattuate nel quadrante di nord ovest con:

- stralcio dell'area residenziale di espansione lungo la Pontebbana;
- stralcio parziale dell'area residenziale di espansione tra via Monte Piana e via Busco;
- stralcio parziale dell'area residenziale di espansione a Calessani a nord di via Adige.

Tale revisione dell'espansione residenziale del PRG, deriva non solo da obiettivi di riduzione di consumo di suolo, ma anche da quelli di non prevedere insediamenti abitativi in ambiti con potenziali problematiche ambientali (vedi vicinanza alla S.S. n. 13, presenza di elettrodotto) o, come nel caso di Calessani, dell'opportunità di mantenere espansioni urbane non relazionate alle caratteristiche dell'abitato. Tale previsione ha comportato lo stralcio di circa 100.500 mc del vigente PRG.

Sistema Ambientale

a) Il PAT prevede la realizzazione della circonvallazione ovest del capoluogo e conseguente riorganizzazione della viabilità, che consentirà una notevole riduzione del traffico veicolare nelle aree centrali riducendo gli elevati livelli di inquinamento atmosferico ed acustico.

b) Previsione di Verde ecologico (Ve) nelle aree di trasformazione, riqualificazione e riconversione per il miglioramento ambientale dell'ambiente urbano, da integrare nella Rete ecologica.

c) Il PAT individua una fascia di transizione e mitigazione interposta tra l'area urbana del capoluogo comunale e lo spazio aperto; a grandi linee riprende quella individuata nel PRG come verde attrezzato a tutela del centro abitato dagli impatti derivanti dalle previsioni relative alla circonvallazione ovest di Spresiano. Il PAT affida a questa fascia la funzione di elemento tampone e di interconnessione tra le aree urbana e rurale; il PI dovrà coordinare gli interventi ammissibili anche prevedendo premialità, compensazioni urbanistiche o crediti edilizi, che consentano la costruzione ed il rafforzamento degli spazi verdi sia pubblici sia privati, in un contesto di continuità ed integrazione con spazi contermini finalizzati a:

- riqualificare e potenziare gli spazi pubblici posti nella fascia di transizione o in diretto collegamento con la stessa;
- tutelare ed aumentare il verde esistente pubblico o privato;
- incentivare la formazione di quinte arboree, aree verdi con funzione di cuscinetto tra edificato e spazi aperti, orti urbani, ecc.;
- eliminare elementi detrattori con interventi di riqualificazione o di credito edilizio;
- prevedere la realizzazione di percorsi di mobilità lenta;
- prevedere il potenziamento dell'equipaggiamento vegetale in funzione del miglioramento del microclima urbano.

d) Il PAT anche con l'ausilio dei Sussidi Operativi, prevede la realizzazione di idonee opere di mitigazione e compensazione ambientale nella realizzazione della nuova viabilità, nonché potenziamento del verde urbano in particolare nei contesti interessati da potenziali fenomeni di inquinamento atmosferico ed acustico (verde di filtro e schermatura).

e) Indicazioni progettuali e premialità per gli interventi finalizzati al contenimento dei consumi energetici, al ricorso alle tecniche della bioclimatica e bioedilizia e all'utilizzo di fonti di energia rinnovabili.

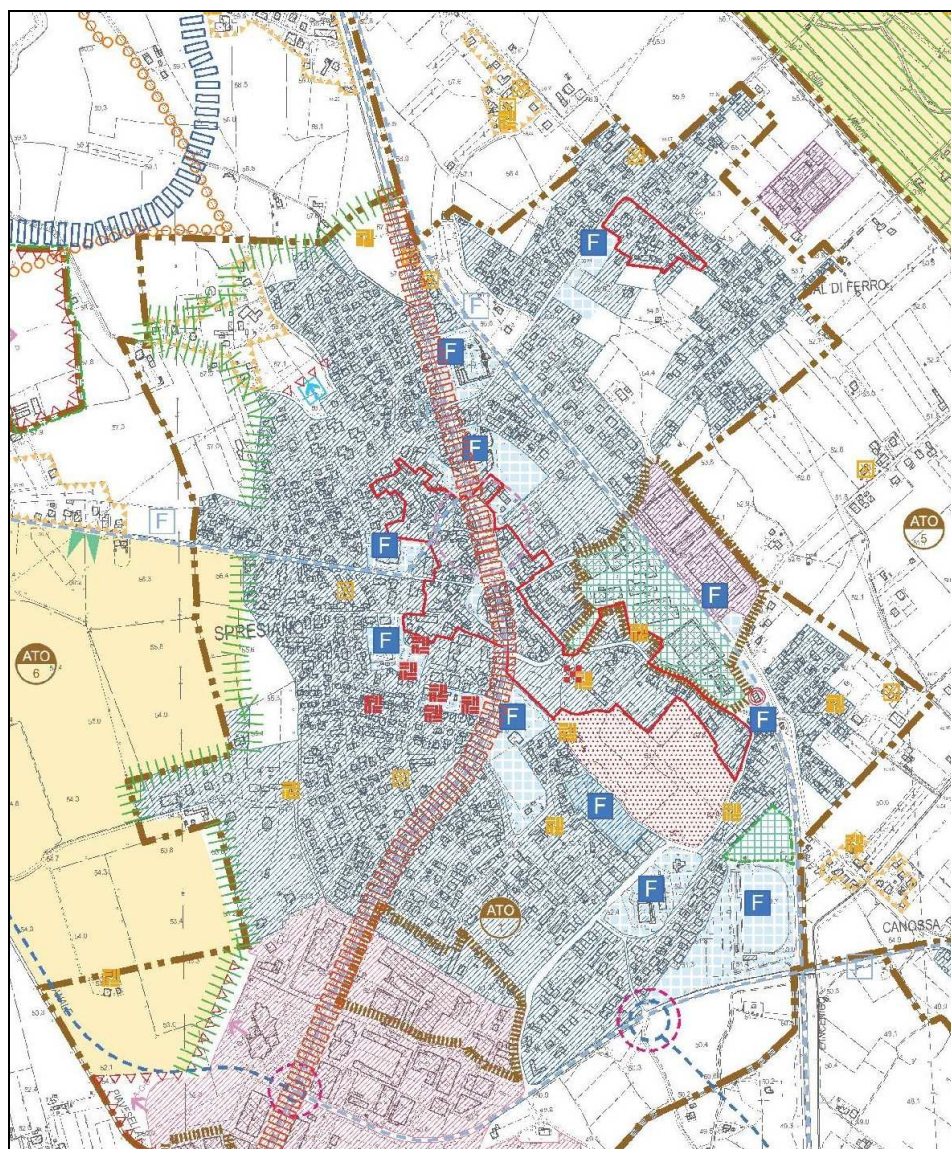


Tavola 4.1- Estratto Carta della Trasformabilità

Sistema Mobilità ed Infrastrutture

- a) La previsione di maggiore rilevanza è la quella relativa alla circonvallazione ovest del capoluogo e riorganizzazione della viabilità, finalizzata all'alleggerimento del traffico dalle aree centrali. Tale opera consentirà sia una riduzione degli elevati livelli di inquinamento dell'aria ed acustico, sia un miglioramento della qualità insediativa, consentendo un ripensamento dell'organizzazione delle aree centrali, il potenziamento di spazi pedonali o a traffico limitato, incremento dei luoghi deputati all'incontro ed all'aggregazione sociale.
- b) In relazione al completamento della Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) e quindi dell'incremento dei collegamenti su rotaia, il PAT prevede dei parcheggi scambiatori nei pressi della fermata ferroviaria di Spresiano, al fine di agevolare l'utilizzo del treno da parte di un'utenza non solo comunale.
- c) Potenziamento della mobilità lenta attraverso percorsi ciclabili o pedonali a completamento della rete esistente (tratto via Montello-via Gorizia-S.S.n. 133, tratto di via Volta, tratto via Tagliamento).

5.1.2.b – Visnadello

Per Visnadello si definiscono le seguenti azioni strategiche.

Sistema Insediativo

a) Per il centro storico e l'urbanizzato consolidato le azioni sono quelle definite per Spresiano e Calessani.

b) Il PAT prevede il rafforzamento degli spazi aggregativi di Piazza Caduti per la Libertà, configurando una nuova più ampia centralità anche in rapporto con l'area di Venturali in Comune di Villorba.; tale obiettivo potrà essere raggiunto anche tramite il potenziamento di spazi pubblici o di uso pubblico anche nelle aree prospicienti la piazza, che unitamente a quest'ultima costituiscono lo storico spazio urbano di Visnadello.

c) Per la realizzazione del suddescritto obiettivo si prevede la riqualificazione delle aree comprese tra la S.S. n. 13, via Mons. Chimenton e l'ambito di villa Gritti-Sartori attraverso:

- potenziamento degli spazi pubblici a verde e parcheggio;
- realizzazione di percorso ciclopeditonale per il collegamento tra Piazza Caduti per la Libertà e le attrezzature scolastiche di via Mons. Condotta;
- demolizione dell'edificato degradato lungo la statale Pontebbana;
- rilocalizzazione di previsioni edificatorie di PRG non calibrate rispetto alla struttura urbana di questa parte dell'abitato;
- miglioramento del contesto figurativo di villa Gritti-Sartori con eliminazione dell'insediamento produttivo posto a sud dell'area di pertinenza del complesso architettonico e ampliamento dell'area a verde e dei con visuali verso la villa.

d) Per la rilocalizzazione delle possibilità edificatorie del PRG vigente stralciate e recupero di volumetrie esistenti quali crediti edilizi, il PAT individua un ambito di trasformazione a sud di via Isonzo, nel quale tali interventi sono condizionati alla stipula di accordo pubblico- privati ai sensi dell'articolo 6 della legge regionale n.11/2004 e ss.mm.ii.. In sede del suddetto accordo si definiranno tra l'altro:

- entità della volumetria realizzabile;
- tipologie insediative che in ogni caso dovranno essere di tipo estensivo;
- opere di interesse pubblico da realizzare;
- opere di mitigazione ambientale;
- interventi di valorizzazione anche in termini ecologici del corso d'acqua della Piavesella;
- collegamenti ciclo pedonali con la contigua area residenziale in Comune di Villorba;
- la perequazione a favore del Comune.

e) Riqualificazione e riconversione, anche con sostituzione edilizia, dell'ex insediamento Filatura S. Lorenzo finalizzata alla valorizzazione di Piazza Caduti per la Libertà, con destinazioni compatibili con il contesto urbano.

f) Potenziamento delle attrezzature scolastiche di via Sile, anche tramite accordo pubblico-privati ai sensi dell'articolo 6 della legge regionale n.11/2004 e ss.mm.ii che definisca la perequazione a favore del Comune in relazione alla volumetria edificabile.

g) Modesto sviluppo insediativo residenziale di tipo estensivo lungo via XXIV Maggio subordinato ad accordo pubblico- privati ai sensi dell'articolo 6 della legge regionale n.11/2004 e ss.mm.ii. che condizioni l'individuazione di nuova edificazione alla cessione di aree per la realizzazione della viabilità di previsione ad est dell'area cimiteriale.

h) Conferma dell'area di espansione residenziale del PRG a nord di via S. Francesco.

Sistema Ambientale

- a) La realizzazione delle opere complementari alla nuova pedemontana veneta, darà luogo ad una circonvallazione ad est dell'abitato con conseguente diminuzione del traffico veicolare nelle aree centrali, riducendo gli elevati livelli di inquinamento atmosferico ed acustico. Come per il capoluogo, anche per Visnadello il PAT individua un asse di riqualificazione urbana, comprendente gli spazi costituiti dalla Strada Statale n. 13 Pontebbana e dall'insieme di edifici e spazi aperti relazionati alla stessa., attorno al quale attuare gli interventi precedentemente descritti per Spresiano.
- b) Potenziamiento delle potenzialità ecologiche dei corsi d'acqua esistenti con aumento dell'equipaggiamento arboreo ed arbustivo, ad ulteriore innervamento della Rete ecologica comunale.
- c) Previsione di Verde ecologico nelle aree di trasformazione, riqualificazione e riconversione per il miglioramento ambientale dell'ambiente urbano, da integrare nella Rete ecologica.
- d) Potenziamiento del verde urbano in particolare nei contesti interessati da potenziali fenomeni di inquinamento atmosferico ed acustico (verde di filtro e schermatura).
- e) Indicazioni progettuali e premialità per gli interventi finalizzati al contenimento dei consumi energetici, al ricorso alle tecniche della bioclimatica e bioedilizia e all'utilizzo di fonti di energia rinnovabili.

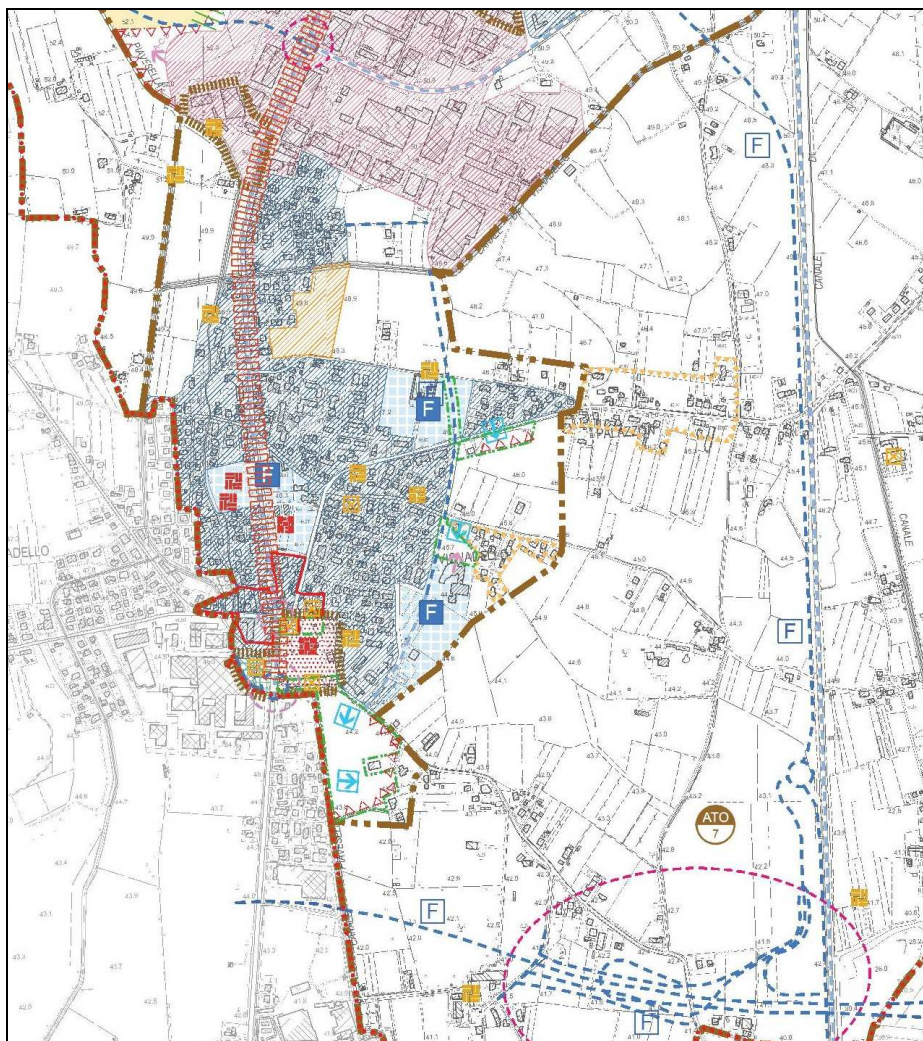


Tavola 4.1- Estratto Carta della Trasformabilità

Sistema Mobilità ed Infrastrutture

- a) Conferma delle previsioni di PRG relativamente al tratto stradale tra via XXIV Maggio e via Padania Industriale; qualora attuata tale previsione viaria (in particolare il tratto tra via XXIV Maggio e via S. Francesco), potrà consentire l'avvio di un programma di ridefinizione della viabilità in questa parte dell'abitato, al fine di garantire una migliore infrastrutturazione a servizio degli insediamenti residenziali esistenti e di previsione.
- b) Potenziamento dei percorsi ciclopeditoni e dei parcheggi tra via Roma e via Giovanni XXIII a servizio degli insediamenti contermini e per il completamento di percorsi protetti fino alle attrezzature pubbliche in via Sile.
- c) Previsione di percorsi pedonali lungo il canale Piavesella e ciclabili tratto via Isonzo-via Sile e tra via S. Francesco ed il canale Visnadello.
- d) Miglioramento del nodo viario sulla S.S. n. 13 in corrispondenza di Piazza Caduti per la Libertà, con possibilità di riorganizzazione della viabilità esistente, anche con nuove previsioni interessanti la statale, con realizzazione di una rotonda alla confluenza con via Isonzo, ricercando eventuali intese con il comune di Villorba.

5.1.2.c – Aree produttive lungo la S.S. n.13

Per le aree produttive lungo la S.S. n. 13 tra Spresiano e Visnadello si definiscono le seguenti azioni strategiche.

Sistema Insediativo

- a) Favorire interventi di riorganizzazione e riqualificazione in senso terziario degli insediamenti lungo la S.S. n. 13, riconoscendone il potenziale ruolo di "strada mercato", incentivando riconversioni produttive verso destinazioni a minor impatto e inquinamento, l'artigianato di servizio, la logistica, funzioni di tipo terziario e commerciale.
- b) Miglioramento della qualità ambientale ed edilizia dei fronti lungo la statale, attraverso interventi di riqualificazione e sostituzione edilizia, potenziamento e miglioramento degli spazi pubblici e dell'arredo urbano, riorganizzazione degli accessi stradali, aumento del verde alberato in funzione della mitigazione degli inquinamenti atmosferico ed acustico.
- c) Incentivazioni all'insediamento di attività nel campo dei servizi, del terziario avanzato ed in generale dell'innovazione, anche in considerazione dell'unicità dell'offerta logistica dell'area nel prossimo futuro.
- d) Consentire limitati ampliamenti funzionali al consolidamento dell'esistente produttivo anche con densificazione edilizia, finalizzata al recupero di standard e viabilità, alla riduzione del consumo di suolo.
- e) Consolidamento delle aree a prevalente destinazione terziaria ad ovest della S.S. n.13; in relazione alla realizzazione della viabilità complementare alla nuova pedemontana veneta si prevede una ridefinizione urbanistica delle aree agricole divenute marginali a seguito della realizzazione della nuova strada, nonché il recupero degli standard stralciati.
- f) Individuazione di un'area idonea per interventi di miglioramento della qualità urbana e territoriale tra la S.S. n. 13, e vie Gioberti e Meucci, finalizzata all'integrazione ambientale ed infrastrutturale tra ambiti potenzialmente conflittuali (residenza ed attività produttive). Gli interventi di riqualificazione e riconversione sono condizionati alla stipula di accordi pubblico-privati ai sensi dell'articolo 6 della legge regionale n.11/2004 e ss.mm.ii., che tra l'altro definiranno: l'entità della volumetria realizzabile, destinazioni e tipologie insediative, le opere di interesse pubblico da realizzare, le opere di mitigazione ambientale in particolare verso la statale, i collegamenti ciclo pedonali, la perequazione a favore del Comune; nella definizione dei carichi volumetrici e delle destinazioni d'uso, dovranno essere tenute in forte considerazione le problematiche derivare dall'impatto viabilistico rispetto ad un asse a forte volume di traffico quale la S.S. n. 13, definendo opportune soluzioni viarie.

g) Riqualificazione dell'insediamento produttivo ex R41 e delle aree contermini individuate quali aree idonee per interventi di miglioramento della qualità urbana e territoriale.

h) Verifica di specifiche condizioni urbanistiche nell'insediamento di attività commerciali, al fine di non generare o incentivare problematiche ambientali e di accessibilità.

Sistema Ambientale

a) Previsione opere di mitigazione ambientale anche quale arricchimento del potenziale biotico e della Rete ecologica nel contesto della realizzazione della circonvallazione ovest del capoluogo e della viabilità di connessione con la pedemontana veneta, con formazione di masse boscate e di connessioni verdi per la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

b) Definizione di specifica disciplina per la permeabilità dei suoli ed il riutilizzo delle acque depurate e di quelle piovane.

c) Nel completamento degli insediamenti produttivi, vanno previste forme di integrazione e mitigazione ambientale rispetto agli insediamenti contermini.

d) Incentivazione degli interventi di edilizia sostenibile.

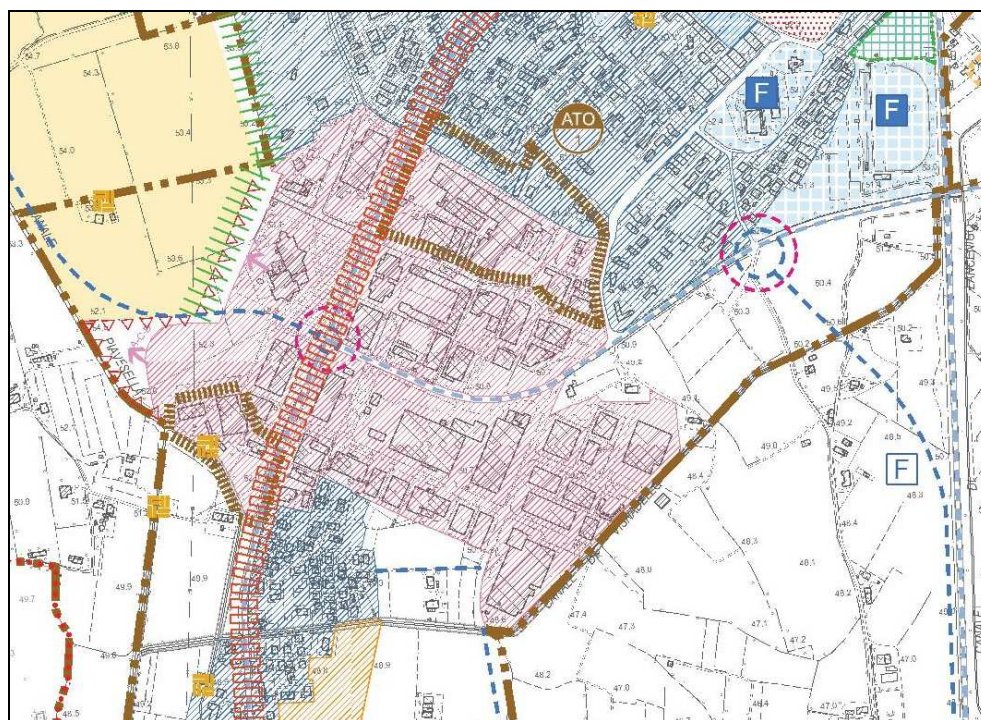


Tavola 4.1- Estratto Carta della Trasformabilità

Sistema Mobilità ed Infrastrutture

a) Realizzazione delle opere complementari alla nuova pedemontana veneta con rotatorie di sulla S.P. n. 57 e circonvallazione ovest del capoluogo.

b) Recupero degli standard eliminati a seguito della realizzazione della rotonda sull'incrocio tra la S.S. n. 13 e la S.P. n. 57 e della circonvallazione ovest.

c) Incentivazioni alla razionalizzazione e riduzione degli accessi sulla S.S. n. 13.

d) Potenziamento e completamento della rete di percorsi ciclabili su via Volta e tra la S.S. n. 13 e via Montello; individuazione di un percorso pedonale lungo il Canale Piavesella.

e) Collegamento tra vicolo Gritti e via Padania Industriale.

Dimensionamento ATO 1

ATO 1 – Spresiano - Visnadello		Carico insediativo PRG vigente non attuato	Carico insediativo aggiuntivo PAT	Standard Urbanistici mq/abitante
Residenziale	mc	199.971	171.971*	mq 30/abitante
Commerciale/Direzionale	mq	/	/	mq 100/mq 100 slp
Produttivo	mq	25.394	/	mq 10/mq 100 superficie
Turistico	mc	/	/	mq 15/mc100

Abitante teorico	mc	190
------------------	----	-----

SAU massima trasformabile	mq	/
---------------------------	----	---

Totale	Aree per servizi mq	479.599	Abitanti teorici	8.635
--------	---------------------	---------	------------------	-------

* Quantità disponibili del PRG

Il PAT non prevede alcuna volumetria residenziale aggiuntiva per l'ATO 1; vengono stralciate previsioni volumetriche pari a mc 100.500 nel capoluogo e Calessani. Una parte della cubatura stralciata viene ridistribuita negli altri ATO. In caso risultasse necessario il recupero delle potenzialità stralciate esso potrà avvenire nelle aree di riqualificazione e riconversione oppure di trasformazione.

Per le aree produttive si prevede il recupero di stralci compresi quelli derivati dalle aree occorrenti alle opere complementari alla nuova pedemontana veneta.

Non si prevede utilizzo di SAU in quanto gli stralci di previsione del PRG compensano ampiamente quelle potenziali di PAT.

5.2 – ATO 2 – LOVADINA

L'ATO 2 comprende l'abitato di Lovadina e l'area a destinazione produttiva posta ad est dell'autostrada A27.

Storicamente centro di maggiore importanza nel territorio comunale, prima dello spostamento degli equilibri insediativi verso Spresiano e Visnadello derivati dalla realizzazione della S.S. Pontebbana (1807) e della ferrovia Venezia-Udine (1855). Testimonia del suo importante passato il centro storico, il più esteso ed interessante a livello comunale, nonostante i rilevanti danni subiti durante la Grande Guerra; del resto fino al periodo della dominazione austriaca Lovadina era comune autonomo, grazie all'importanza assunta nel passato come luogo di transito sul Piave.

Se da un lato Lovadina ha scontato tassi di crescita più contenuti rispetto a Spresiano e Lovadina, da un lato ha goduto di un più equilibrato sviluppo insediativo e un migliore ambiente urbano per minori livelli di inquinamento dovuti alla mobilità viaria e di particolari conflittualità con gli insediamenti produttivi.

Piuttosto, alcune difficoltà si sono avute nel recupero delle parti più antiche, in gran parte causate dalla complessità di attuazione degli strumenti urbanistici ed alla loro scarsa duttilità rispetto alla vischiosità delle situazioni proprietarie.

Per il resto le previsioni residenziali sono state in buona parte attuate a testimonianza di un interesse abitativo, che trova alimento dalla qualità dei servizi e dal consolidarsi di un buon apparato produttivo.

Quest'ultimo è in gran parte localizzato nell'area artigianale ed industriale della frazione sviluppatasi lungo l'autostrada A27 la quale viene così a fungere da elemento separatore tra la zona produttiva e il centro abitato; l'area è stata completamente saturata. Il PTCP

classifica l'area produttiva tra quelle ampliabili.

5.2.1 – Obiettivi di PAT

Gli obiettivi del PAT per l'ATO 2 di Lovadina sono:

- recupero e valorizzazione del centro storico e delle aree centrali;
- controllo e contenimento degli insediamenti, privilegiando il recupero e riuso del patrimonio edilizio esistente;
- rilocalizzazioni di previsioni edificatorie inattuate, privilegiando accordi pubblico-privati che consentano la riqualificazione di parti urbane degradate, il reperimento di standard pubblici di rilevanza strategica, la realizzazione di previsioni viarie, ed in generale il conseguimento di rilevanti interessi pubblici anche di tipo immateriale;
- rafforzamento di aree ed attrezzature pubbliche;
- consolidamento delle aree periurbane e di margine;
- potenziamento dei percorsi di mobilità lenta;
- migliore utilizzo delle aree destinate alle attività produttive con attenzione alle problematiche ambientali;
- tutela e valorizzazione del paesaggio rurale;
- mantenimento e potenziamento del verde urbano e della rete ecologica comunale.

5.2.2 – Azioni di PAT

Sistema Insediativo

a) Per il centro storico e l'urbanizzato consolidato le azioni sono quelle definite per Spresiano e Calessani. Data la specifica qualità del centro storico sono da attuare, unitamente alla tutela, recupero e valorizzazione dei fabbricati, interventi atti a migliorare o ri-creare relazioni, percorsi e spazi di fruizione di interesse generale, finalizzati alla rivitalizzazione di tale ambito.

b) Individuazione di un ambito di sviluppo insediativo a nord-est dell'area per attrezzature pubbliche e via Madonnetta, anche finalizzato al recupero di crediti edilizi e/o rilocalizzazione di edificazione previste dal vigente PRG; l'edificazione è subordinata ad accordo pubblico-privati ai sensi dell'articolo 6 della legge regionale n.11/2004 e ss.mm.ii. che condizioni la nuova edificazione alla cessione di aree per la realizzazione di spazi ed attrezzature di interesse pubblico (ad esempio nuova scuola elementare) valorizzando le potenzialità dell'ambito quale centro di aggregazione e scambio sociale a servizio dell'intera frazione.

c) Consolidamento delle aree periurbane e marginali in particolare verso sud ed est con interventi di definizione del limite urbano ricomprendendo e riqualificando l'edificazione lineare lungo le strade e gli interstizi ineditati, con recupero laddove necessario di standard urbanistici e viabilità.

d) Anche se inserita tra quelle produttive ampliabili dal PTCP, non si prevedono ampliamenti dell'area produttiva di Lovadina. Potranno essere previsti interventi di densificazione, riqualificazione e sostituzione edilizia; in questo contesto va perseguito il miglioramento della qualità edilizia ed ambientale, in particolare dei fronti autostradali, anche con filtri naturali (verde alberato) in funzione della mitigazione ambientale.

Sistema Ambientale

a) Potenziamento del sistema del verde pubblico e privato, prevedendo forme di connessione tra questi spazi anche ai fini dell'aumento del potenziale biotico e della Rete ecologica.

b) Specifica disciplina per la permeabilità dei suoli ed il riutilizzo delle acque depurate e di quelle piovane in particolare nell'area produttiva.

c) Tutela degli acquiferi con il controllo di aree ed attività produttive a rischio e degli

scarichi fognari.

d) A tutela degli insediamenti residenziali contermini all'area produttiva dovranno essere previste delle zone filtro con aree verdi.

e) Indicazioni progettuali e premialità per gli interventi finalizzati al contenimento dei consumi energetici, al ricorso alle tecniche della bioclimatica e bioedilizia e all'utilizzo di fonti di energia rinnovabili.

Sistema Mobilità ed Infrastrutture

a) Potenziamento dei percorsi ciclopeditoni lungo via I Maggio e tra via Vecellio e via Madonnetta; individuazione di percorso ciclopeditone lungo la S.P. n. 57.

b) Individuazione di collegamenti ciclopeditoni con l'area fluviale del Piave nel contesto del progetto di sviluppo del sistema integrato delle relazioni, comunicazioni e servizi dell'area del Medio Corso del Piave promosso dal Genio Civile di Treviso; in tale contesto va valorizzata la funzione di Lovadina quale naturale porta di accesso all'ambito naturalistico del Piave, anche valorizzando funzioni legate all'ospitalità ed al turismo.

c) Potenziamento della S.P. n. 57 al fine di favorire i collegamenti viari con il Comune di Maserada; in tal senso, di concerto con la Provincia di Treviso, andrà verificata l'opportunità della realizzazione del nuovo tratto viario previsto dal PTCP dall'ambito sommitale dell'argine a confine con Maserada e la S. P. n. 57, visto il potenziale impatto dell'infrastruttura su un'area agricola integra e inclusa nella Rete ecologica.

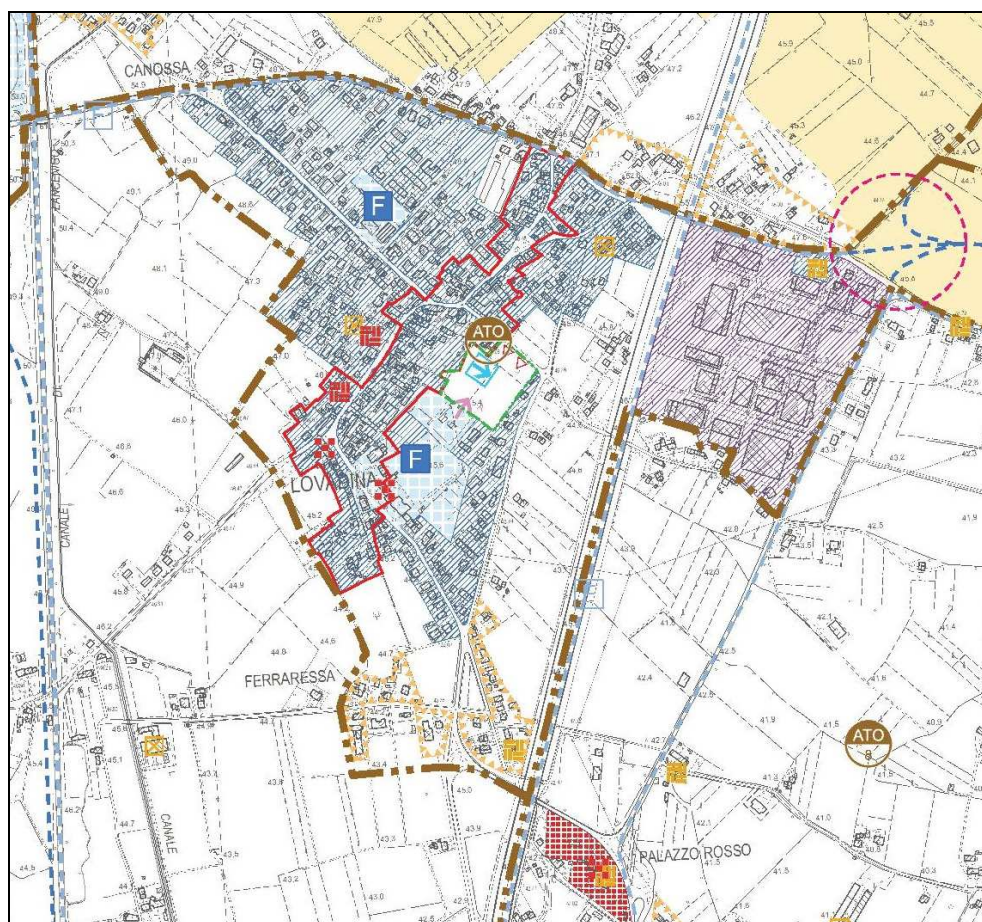


Tavola 4.1- Estratto Carta della Trasformabilità

Dimensionamento ATO 2

ATO 2 – Lovadina		Carico insediativo PRG vigente non attuato	Carico insediativo aggiuntivo PAT	Standard Urbanistici mq/abitante
Residenziale	mc	44.528	15.000*	mq 30/abitante
Commerciale/Direzionale	mq	/	/	mq 100/mq 100 slp
Produttivo	mq	/	/	mq 10/mq 100 superficie
Turistico	mc	/	/	mq 15/mc100

Abitante teorico	mc	190
------------------	----	-----

SAU massima trasformabile	mq	22.000*
---------------------------	----	---------

Totale	Aree per servizi mq 77.816		Abitanti teorici 1.984	
--------	----------------------------	--	------------------------	--

* Quantità disponibili del PRG trasferite dall'ATO 1

Il PAT una volumetria residenziale aggiuntiva per l'ATO 2 pari a mc 15.000 in trasferimento dall'ATO 1. La SAU trasformabile viene recuperata da quella ancora disponibile dall'ATO 1 a seguito degli stralci del PRG conseguiti in quest'ultimo ATO.

5.3 – ATO 3 – PRODUTTIVO OVEST

L'ATO comprende la zona industriale prospettante via Montello nella parte ovest del territorio comunale; la contiguità con l'area industriale del comune di Arcade configura un ambito produttivo di livello intercomunale definito ampliabile dal PTCP; a nord confina con l'insieme estrattivo di cava Busco, ad est con l'area agricola. L'area è quasi completamente satura ad esclusione di alcuni lotti posti lungo il canale Piavesella.

5.3.1 – Obiettivi di PAT

Per l'ATO 3 si definiscono i seguenti obiettivi:

- miglioramento della qualità edilizia ed ambientale degli insediamenti;
- migliore utilizzo delle aree destinate alle attività produttive;
- potenziamento dell'area produttiva prevalentemente in funzione di necessità locali e di rilocalizzazione di attività produttive, nonché del recupero di standard urbanistici;
- attenzione alle problematiche idrauliche e tutela degli acquiferi con il controllo di aree ed attività produttive a rischio e degli scarichi;
- tutela degli insediamenti residenziali prossimi alle aree produttive.

5.3.2 - Azioni di PAT

Sistema Insediativo

a) Interventi di densificazione riqualificazione e sostituzione edilizia in un contesto di miglioramento della qualità edilizia ed ambientale, anche con realizzazione di filtri naturali (verde alberato) in funzione della mitigazione degli insediamenti.

b) Possibile sviluppo insediativo ad est dell'area produttiva esistente con prevalente funzione di ambito atto all'insediamento di attività produttive da rilocalizzare o trasferire, nonché al soddisfacimento di necessità del sistema produttivo comunale. L'ampliamento è condizionato alla stipula di accordo pubblico-privati ai sensi dell'articolo 6 della legge

regionale n.11/2004 e ss.mm.ii., che tal l'altro definirà: le tipologie insediative, le opere di interesse pubblico da realizzare, le opere di mitigazione ambientale, la perequazione a favore del Comune.

c) Possibile sviluppo insediativo a sud di via Montello, tra il canale Piavesella e la circinnvallazione ovest di Spresiano; lo sviluppo insediativo è condizionato alla stipula di accordo pubblico- privati ai sensi dell'articolo 6 della legge regionale n.11/2004 e ss.mm.ii., che tal l'altro definirà: le tipologie insediative, le opere di interesse pubblico da realizzare, le opere di mitigazione ambientale, la valorizzazione del rapporto anche in termini ecologici con il corso d'acqua della Piavesella, la perequazione a favore del Comune.

d) L'eventuale ampliamento delle aree produttive potrà essere condotto solo nel contesto della realizzazione della circinnvallazione ovest del capoluogo almeno fino all'incrocio con via Montello.

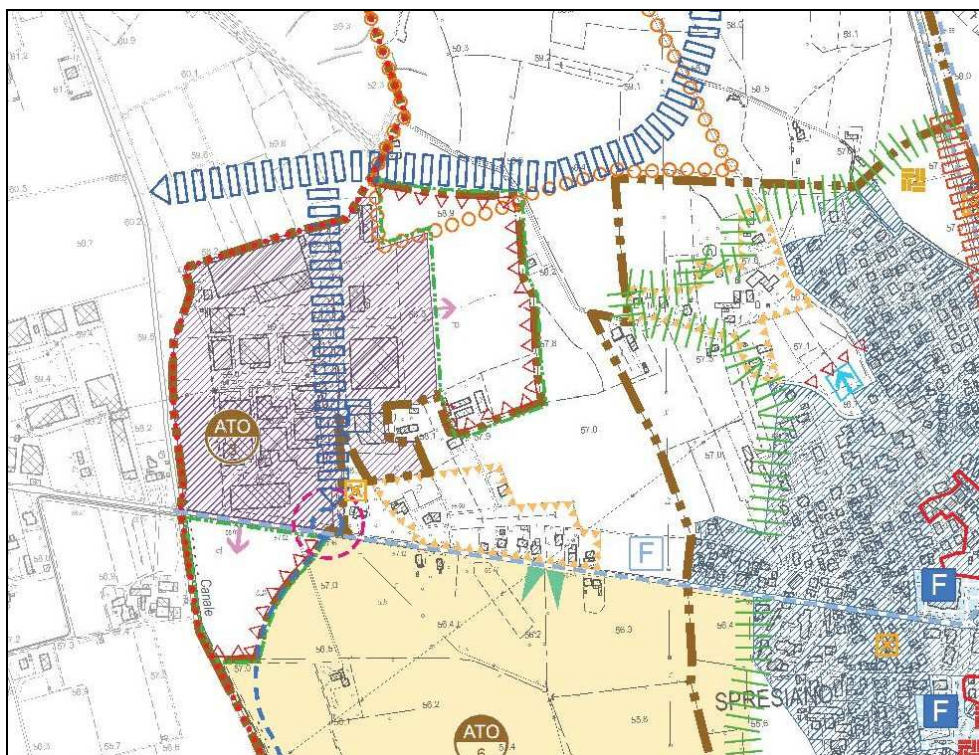


Tavola 4.1- Estratto Carta della Trasformabilità

Sistema Ambientale

a) Il completamento/potenziamento degli insediamenti produttivi, dovrà prevedere forme di integrazione e mitigazione ambientale rispetto agli insediamenti contermini.

b) Nel contesto della realizzazione della circinnvallazione ovest del capoluogo dovranno essere realizzate opere di mitigazione ambientale atte a garantire idonee connessioni ecologiche con la formazione di siepi, filari e masse boscate che si qualificano anche quali luoghi di arricchimento biotico e di conservazione della funzionalità della Rete ecologica.

c) Nel caso di ampliamento ad est dell'area produttiva, previsione di significative dotazioni di verde verso l'ambito agricolo interessato dal varco di permeabilità faunistica, per valorizzarne e potenziarne il ruolo all'interno della Rete ecologica.

d) Specifica disciplina per la permeabilità dei suoli ed il riutilizzo delle acque depurate e di quelle piovane in particolare nell'area produttiva.

e) Tutela degli acquiferi con il controllo di aree ed attività produttive a rischio e degli scarichi fognari.

f) Incentivazione degli interventi di edilizia sostenibile.

Sistema Mobilità ed Infrastrutture

a) Completamento nord della circonvallazione del capoluogo tra via Montello e la strada statale Pontebbana.

b) Nell'ambito di realizzazione della circonvallazione al capoluogo, per via Marmolada si dovrà prevedere una revisione dell'attuale viabilità con riorganizzazione degli accessi e degli standard esistenti, al fine di evitare l'insorgere di punti di conflitto viario; l'eventuale stralcio o riduzione di standard urbanistici dovrà essere compensato nell'ambito di sviluppo insediativo di previsione.

c) Nel caso di potenziamento dell'area produttiva verso est, vanno realizzate le previsioni viarie relative al nuovo tratto della circonvallazione di Spresiano ricadenti nelle aree di trasformazione produttiva.

Dimensionamento ATO 3

ATO 3 – Produttivo ovest		Carico insediativo PRG vigente non attuato	Carico insediativo aggiuntivo PAT	Standard Urbanistici mq/abitante
Residenziale	mc	/	/	mq 30/abitante
Commerciale/Direzionale	mq	/	/	mq 100/mq 100 slp
Produttivo	mq	21.952	90.000	mq 10/mq 100 superficie
Turistico	mc	/	/	mq 15/mc100

Abitante teorico	mc	190
------------------	----	-----

SAU massima trasformabile	mq	90.000*
---------------------------	----	---------

Totale	Aree per servizi mq 25.847		Abitanti teorici 2
--------	----------------------------	--	--------------------

* Quantità disponibili del PRG trasferite dall'ATO 1

Il PAT non prevede volumetrie residenziale aggiuntive. Si individua una superficie per attività produttive aggiuntiva di PAT pari a mq 90.000. Viene prevista una SAU trasformabile massima nell'ATO 3 di mq 90.000.

5.4 – ATO 4 – RURALE DEL PIAVE

L'ATO comprende l'ambito del fiume Piave. E' un'area di estrema importanza dal punto di vista naturalistico tanto da essere inclusa tra i Siti d'Importanza Comunitaria (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS). Oltre a rappresentare un ambito di elevata potenzialità biotica, possiede anche valenze storico-identitarie, legate alle vicende della Grande Guerra.

5.4.1 – Obiettivi di PAT

Per l'ATO 4 rurale del Piave si definiscono i seguenti obiettivi:

- aumento della biodiversità tutelando e preservando gli habitat naturali;
- potenziamento del Parco comunale delle Grave;
- miglioramento paesaggistico attraverso eliminazione o mitigazione degli elementi di

- degrado o incongrui;
- individuazione di spazi per l'educazione ambientale, lo svago ed il tempo libero, migliorando e potenziando la mobilità "lenta";
- tutela e salvaguardia della risorsa acqua e degli acquiferi;
- difesa degli insediamenti dal rischio idraulico.

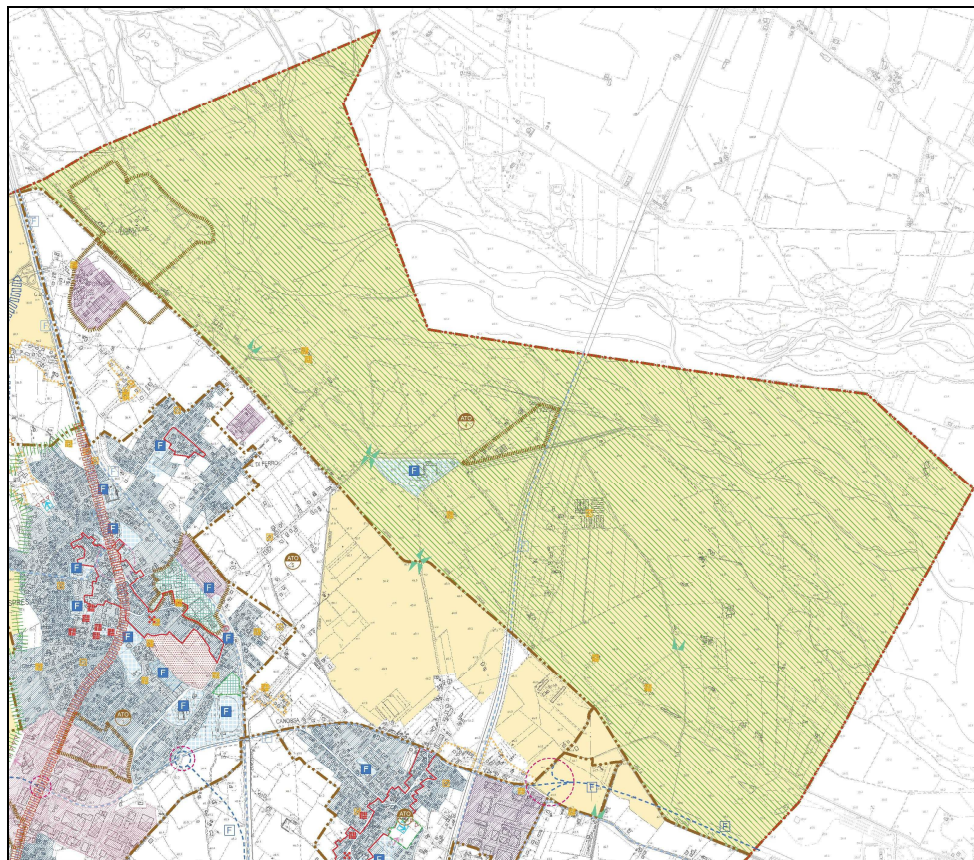


Tavola 4.1- Estratto Carta della Trasformabilità

5.4.2 – Azioni di PAT

Sistema Insediativo

- Riqualificazione e riordino edilizio e ambientale del patrimonio edilizio esistente con recupero ai fini residenziali, turistici o con altre destinazioni compatibili con l'area.
- Miglioramento ambientale e paesaggistico con eliminazione di elementi o opere di degrado.
- Disincentivazione delle attività produttive presenti nell'area, o loro rilocalizzazione in zone produttive o ambiti che presentano condizioni di minore impatto ambientale e paesaggistico.
- Per le attività di lavorazione ghiaia poste nell'ambito nord dell'ATO, va incentivata la riorganizzazione e l'accorpamento delle attività lavorative, con rilocalizzazioni di quelle esistenti che presentano problematiche ai fini della sicurezza idraulica, previa autorizzazione degli enti competenti; gli interventi dovranno in ogni caso prevedere il ripristino ambientale delle aree non più interessate dalle lavorazioni ed una adeguata mitigazione ambientale degli ambiti di rilocalizzazione.
- Per le attività di lavorazione ghiaia localizzate poste in prossimità dell'A27 in via Barcador, nel contesto della dismissione delle attività è consentito, previo PUA, il parziale recupero della volumetria esistente ai fini turistico-ricettivi, subordinato alla

riqualificazione ambientale e paesaggistica dell'area ed all'individuazione di standard urbanistici in funzione di usi turistici, sociali e culturali legati all'ambito del Piave.

Sistema Ambientale

- a) Mantenimento del ruolo produttivo agricolo, incentivando e favorendo forme di agricoltura ecocompatibili.
- b) Tutela, salvaguardia degli elementi areali e lineari con funzione di rete ecologica (siepi, filari, fossati, vegetazione ripariale, macchie arboree), con potenziamento, riqualificazione e sostituzione delle specie arboree ed arbustive non autoctone.
- c) Salvaguardia dello specifico ambiente naturale denominato "magredo", disincentivando la piantumazione di specie arboree ed arbustive, l'irrigazione e la concimazione, l'apertura di nuove strade (ad esclusione di sentieri naturalistici), l'alterazione morfologica dei terreni.
- d) Favorire il reinserimento delle specie autoctone e tipiche dell'area delle "grave".
- e) Potenziamento degli interventi di mitigazione ambientale nell'ambito dell'allevamento zootecnico intensivo in strada delle Grentine.
- f) Incentivazione degli interventi di edilizia sostenibile.

Sistema Mobilità ed Infrastrutture

- a) Individuazione di percorsi ed itinerari in funzione didattica, turistica e ricreativa dell'ambito fluviale del Piave, anche in collegamento con analoghe iniziative di livello sovra comunale, quale quelle di valorizzazione promosse dal Genio Civile di Treviso per il Medio Corso del Piave relative alla realizzazione di piste ciclopeditoni e del sistema integrato di relazioni, comunicazioni e servizi nell'ambito fluviale del Piave, con previsione di accessi attrezzati, parcheggio scambiatore, strutture per il ristoro e l'ospitalità.

Dimensionamento ATO 4

ATO 4 – Rurale del Piave		Carico insediativo PRG vigente non attuato	Carico insediativo aggiuntivo PAT	Standard Urbanistici mq/abitante
Residenziale	mc	/	/	mq 30/abitante
Commerciale/Direzionale	mq	/	/	mq 100/mq 100 slp
Produttivo	mq	/	/	mq 10/mq 100 superficie
Turistico	mc	/	/	mq 15/mc100
Abitante teorico		mc	190	
SAU massima trasformabile		mq	/	
Totale		Aree per servizi mq 152.579		Abitanti teorici 280

* Quantità disponibili del PRG trasferite dall'ATO 1

Non sono previste nuove potenzialità edificatorie di PAT residenziali o produttive. Si prevede il recupero ai fini turistici di strutture produttive esistenti dismesse.

5.5 – ATO 5 – RURALE PERIFLUVIALE

L'ATO 5 prevalentemente agricolo, è posto a ridosso dell'area golenale del Piave, rispetto alla quale svolge funzione di filtro e separazione dai principali insediamenti urbani. Presenta parti di buona integrità ed importanti dal punto di vista agricolo-produttivo ed ambientale, con una discreta dotazione di equipaggiamento a verde e presenza di connessioni. Sono presenti alcuni piccoli insediamenti abitativi e due ambiti produttivi definiti non ampliabili dal PTCP.

5.5.1 - Obiettivi di PAT

Per l'ATO 5 si definiscono i seguenti obiettivi:

- rafforzamento della strutturazione dell'ambito ai fini della tutela e protezione dell'area golenale del Piave;
- contrasto alla semplificazione paesistica e riduzione degli elementi di arredo di campagna (siepi, alberi, organizzazione podere, viabilità di campagna, ecc.);
- controllo del consumo di suolo agricolo con verifica delle effettive necessità di potenziamento o consolidamento degli insediamenti residenziali e produttivi presenti nell'area;
- sostegno alle attività agricole, turistiche e per il tempo libero, favorendo la presenza di fattorie plurifunzionali per la diversificazione delle attività agricole e la valorizzazione delle potenzialità del territorio;
- tutela e salvaguardia della risorsa acqua e degli acquiferi;
- tutela e valorizzazione del patrimonio culturale, architettonico, archeologico ed identitario sparso;
- difesa degli insediamenti dal rischio idraulico.

5.5.2 Azioni di PAT

Sistema Insediativo

- a) Riqualficazione e riordino edilizio e ambientale del patrimonio edilizio esistente finalizzati al suo recupero ai fini residenziali, turistici o con altre destinazioni compatibili con l'area agricola.
- b) Consolidamento e riqualficazione dei nuclei rurali e delle aree di edificazione diffusa in zona agricola, limitatamente al soddisfacimento delle necessità insediative locali o tramite interventi di credito edilizio; l'edificabilità è limitata a soli lotti inedificabili da individuare in sede di PI.
- c) Incentivazioni verso il "credito edilizio" per la rilocalizzazione di infrastrutture, elementi o opere non coerenti con gli obiettivi ambientali e paesaggistici dell'ATO.
- d) Per l'insediamento Fassa-Bortolo è ammesso l'ampliamento delle attuali strutture produttive solo nel quadro di consolidamento e riorganizzazione dell'attuale attività produttiva; gli interventi dovranno interessare l'intera area produttiva definendo con particolare attenzione, le misure di mitigazione e/o compensazione ambientale rapportate alla specificità del sito e delle strutture produttive.

Sistema Ambientale

- a) Conferma del ruolo produttivo agricolo, paesaggistico ed ambientale in particolare nelle aree di invariante paesaggistica, ambientale e produttiva, incentivando e favorendo forme di agricoltura ecocompatibili ed il potenziamento della rete ecologica.
- b) Tutela, salvaguardia degli elementi areali e lineari con funzione di rete ecologica (siepi, filari, fossati, vegetazione ripariale, macchie arboree), con potenziamento, riqualficazione e sostituzione delle specie arboree ed arbustive non autoctone.

- c) Conservazione e potenziamento di corridoi ecologici e connessioni verdi, favorendo interventi di restauro ambientale e paesaggistico con ricostruzione degli elementi che caratterizzavano il paesaggio rurale quali fossati, siepi campestri, filari alberati, macchie arboree.
- d) Miglioramento della qualità ambientale e di mitigazione degli impatti.
- e) Incentivazione degli interventi di edilizia sostenibile.

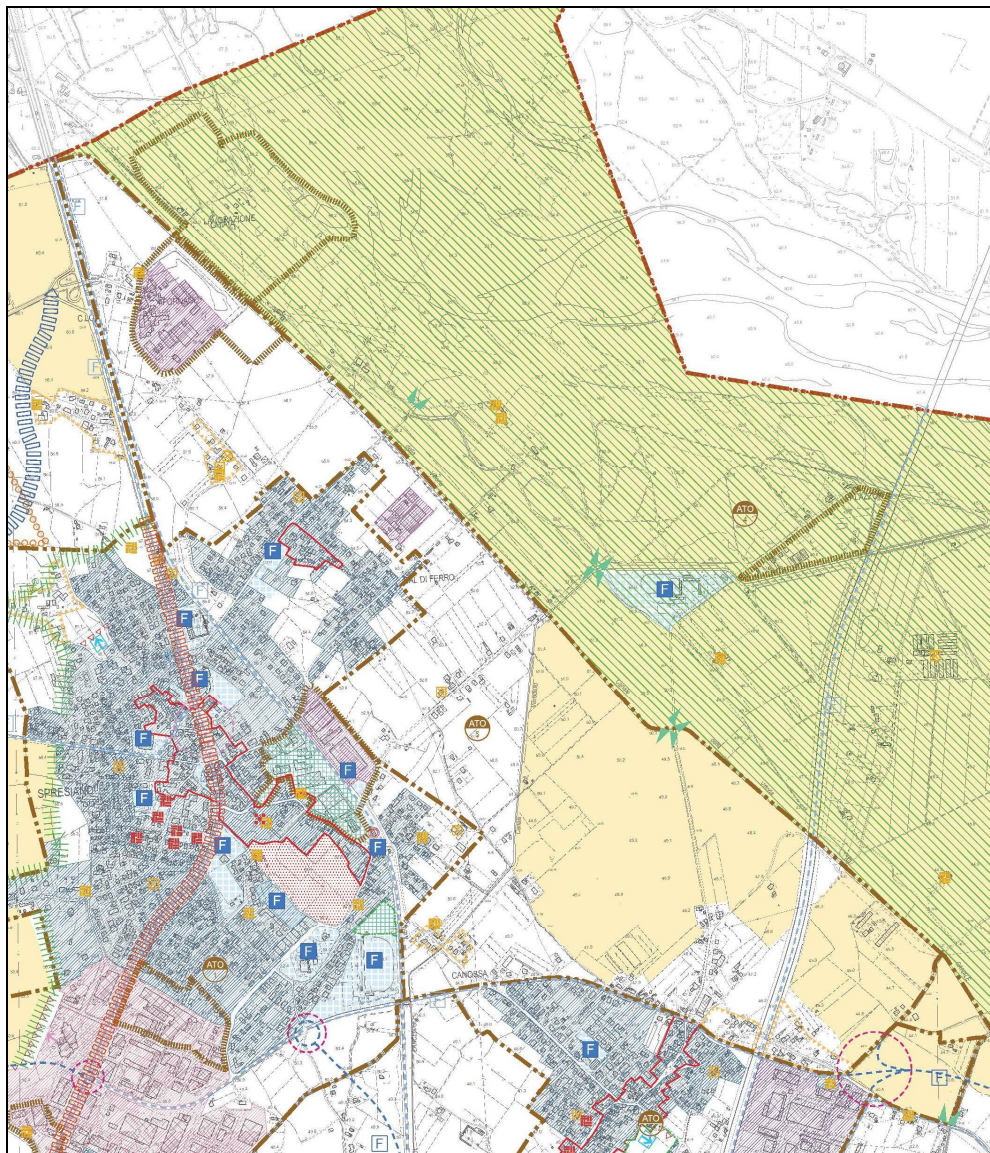


Tavola 4.1- Estratto Carta della Trasformabilità

Sistema Mobilità ed Infrastrutture

- a) Potenziamento di percorsi ed itinerari per l'uso turistico e ricreativo del territorio rurale, con specifica attenzione a quelli di adduzione alle piste ciclabili individuate dal Genio Civile di Treviso per il Medio Corso del Piave.

Dimensionamento ATO 5

ATO 5 – Rurale ovest		Carico insediativo PRG vigente non attuato	Carico insediativo aggiuntivo PAT	Standard Urbanistici mq/abitante
Residenziale	mc	/	3.000*	mq 30/abitante
Commerciale/Direzionale	mq	/	/	mq 100/mq 100 slp
Produttivo	mq	/	20.000	mq 10/mq 100 superficie
Turistico	mc	/	/	mq 15/mc100

Abitante teorico	mc	190
------------------	----	-----

SAU massima trasformabile	mq	25.000
---------------------------	----	--------

Totale	Aree per servizi mq 5.219		Abitanti teorici 497	
--------	---------------------------	--	----------------------	--

* Quantità disponibili del PRG trasferite dall'ATO 1

Il PAT prevede volumetrie residenziale aggiuntive nell'ATO limitatamente al consolidamento delle aree di edificazione diffusa; le potenzialità edificatorie recuperate da quelle stralciate dall'ATO 1. La nuova superficie produttiva aggiuntiva di PAT pari a mq 20.000 è riferibile all'insediamento Fassa Bortolo. Viene prevista una SAU trasformabile massima nell'ATO 5 di mq 25.000.

5.6 – ATO 6 – RURALE OVEST

L'ATO è ricompreso tra il sistema insediativo di Spresiano-Visnadello e i confini comunali con Arcade e Nervesa della Battaglia. Presenta parti ancora integre ed importanti dal punto di vista agricolo-produttivo, con scarsa edificazione prevalentemente agricola e tracce di appoderamento storico. Le parti rimanenti possiedono minori valenze agricole per la presenza di insediamenti produttivi e del principale ambito estrattivo comunale di Cava Busco.

5.6.1 - Obiettivi di PAT

Per l'ATO 6 si definiscono i seguenti obiettivi:

- consentire e favorire la permanenza nel territorio degli agricoltori quale presidio ambientale;
- tutela e valorizzazione degli assetti culturali e paesaggistici;
- miglioramento dell'ecosistema e della biodiversità a seguito della ricomposizione dell'area estrattiva;
- mantenimento e potenziamento della Rete Ecologica comunale;
- riqualificazione ambientale e paesaggistica degli insediamenti;
- riduzione degli impatti ambientali relativi alla realizzazione della circonvallazione ovest all'abitato di Spresiano;
- tutela del patrimonio culturale, architettonico, archeologico ed identitario sparso.

5.6.2 – Azioni di PAT

Sistema Insediativo

a) Per i nuclei rurali e le aree di edificazione diffusa in zona agricola vale quanto definito alla lettera b) Sistema Insediativo del paragrafo 5.5.2.

b) Individuazione di un Programma Complesso comprendente l'ambito estrattivo Busco ed aree contermini, per raccordare ed indirizzare le modalità di coltivazione, le misure e gli obiettivi del recupero ambientale della cava, nonché le previsioni insediative ed infrastrutturali, con le finalità generali del PAT relative al potenziamento del verde, alla costruzione della rete ecologica comunale ed alla possibile fruizione pubblica, alle opere infrastrutturali ed insediative.

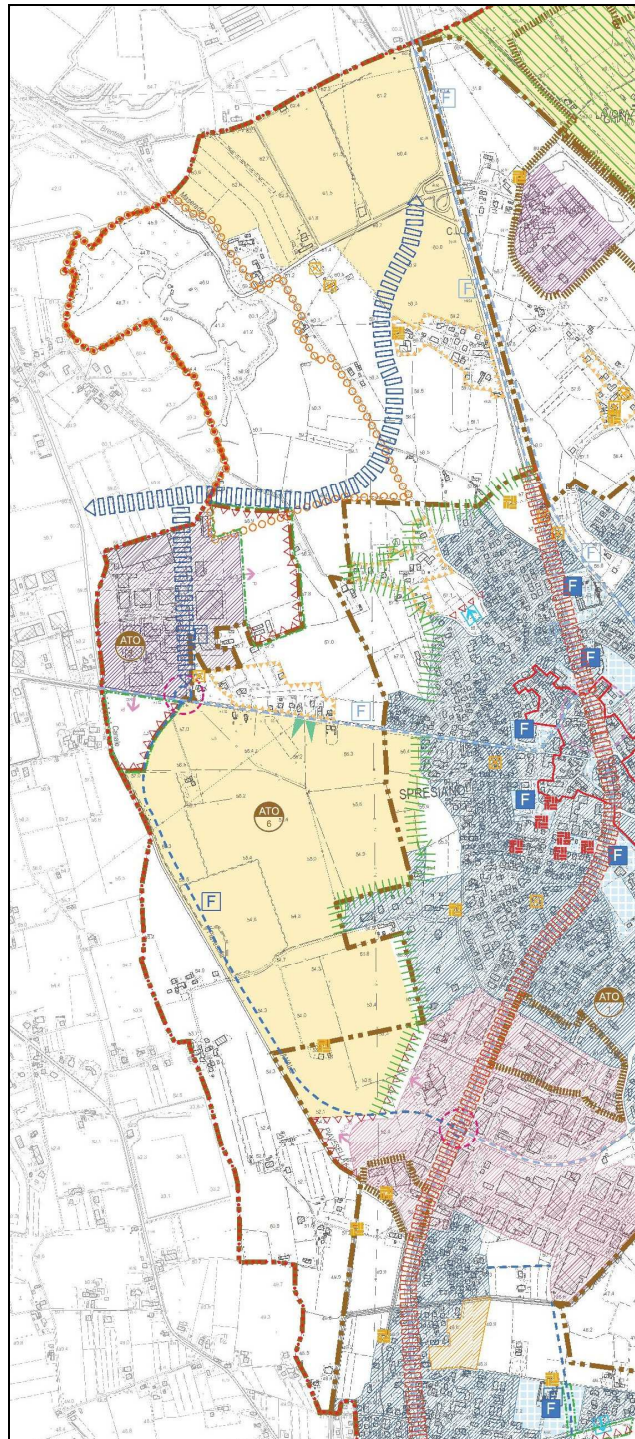


Tavola 4.1- Estratto Carta della Trasformabilità

Sistema Ambientale

- a) Valgono le azioni definite alle lettere a), b), c) ed e) Sistema Ambientale paragrafo 5.5.2.
- b) Nel contesto del potenziamento e/o realizzazione della circonvallazione ovest di Spresiano previsione di opere di mitigazione e compensazione ambientale ai fini dell'arricchimento del potenziale biotico ed integrazione nella rete ecologica comunale, incentivando la formazione di masse boscate e delle connessioni verdi.

Sistema Mobilità ed Infrastrutture

- a) Previsione della circonvallazione ovest al centro di Spresiano.
- b) Individuazione di percorso pedonale lungo il canale Piavesella.

Dimensionamento ATO 6

ATO 6 – Rurale ovest		Carico insediativo PRG vigente non attuato	Carico insediativo aggiuntivo PAT	Standard Urbanistici mq/abitante
Residenziale	mc	/	5.000*	mq 30/abitante
Commerciale/Direzionale	mq	/	/	mq 100/mq 100 slp
Produttivo	mq	/	/	mq 10/mq 100 superficie
Turistico	mc	/	/	mq 15/mc100

Abitante teorico	mc	190
------------------	----	-----

SAU massima trasformabile	mq	6.500*
---------------------------	----	--------

Totale	Aree per servizi mq 2.065		Abitanti teorici 694
--------	---------------------------	--	----------------------

* Quantità disponibili del PRG trasferite dall'ATO 1

Il PAT prevede volumetrie residenziale aggiuntive nell'ATO limitatamente al consolidamento delle aree di edificazione diffusa; le potenzialità edificatorie sono recuperate da quelle stralciate dall'ATO 1. La SAU trasformabile viene recuperata da quella ancora disponibile dall'ATO 1 a seguito degli stralci del PRG conseguiti in quest'ultimo ATO.

5.7 – ATO 7 – RURALE SUD

ATO prevalentemente agricolo compreso tra le aree urbane dei principali centri abitati, l'autostrada A27 e il confine comunale con Villorba. Presenta elevati livelli di frammentazione territoriale derivati dalla consistente presenza di nuclei abitativi, insediamenti produttivi, infrastrutture viarie e tecnologiche. All'interno di questo quadro, si rivengono parti agricole di discreta integrità per le quali, però, il proseguo della attività agricola è a forte rischio di marginalità, anche perché l'ambito risulta direttamente interessato dalla realizzazione della nuova strada pedemontana veneta e relative opere complementari.

5.7.1 – Obiettivi di PAT

Per l'ATO 7 si definiscono i seguenti obiettivi:

- consentire e favorire la permanenza nel territorio degli agricoltori anche quale presidio ambientale;
- tutela e valorizzazione degli attuali assetti paesaggistici, contrastando il consumo di suolo agricolo e la semplificazione paesistica dovuta alla riduzione degli elementi di arredo di campagna (siepi, alberi, organizzazione podere, viabilità di campagna, ecc.);
- miglioramento dell'ecosistema e della biodiversità con interventi di riqualificazione ambientale atti a ridurre gli impatti dovuti alla frammentazione territoriale;
- riduzione degli impatti ambientali relativi alla realizzazione della nuova pedemontana veneta ed alle opere viarie complementari;
- riduzione degli potenziali impatti sul sistema viario derivati dall'attività di servizi della Contarina SpA e dalle attrezzature sportive agonistiche previste nell'area;
- mantenimento e potenziamento della rete ecologica comunale;
- tutela e salvaguardia della risorsa acqua e degli acquiferi;
- tutela e valorizzazione del patrimonio culturale, architettonico, archeologico ed identitario sparso.

5.7.2 – Azioni di PAT

Sistema Insediativo

a) Per i nuclei rurali e le aree di edificazione diffusa in zona agricola vale quanto definito alla lettera b) Sistema Insediativo del paragrafo 5.5.2.

Sistema Ambientale

a) Valgono le azioni definite alle lettere a), b), c) ed e) Sistema Ambientale paragrafo 5.5.2.

b) Ricorso al “credito edilizio” per l'incentivazione degli interventi finalizzati alla costruzione di sistemi continui di verde, anche a mitigazione di ambiti, infrastrutture, elementi o opere di degrado paesaggistico ed ambientale o generatori di inquinamento atmosferico e/o acustico;

c) Nel contesto della realizzazione della nuova pedemontana delle opere viarie accessorie vanno previste opere di mitigazione e compensazione ambientale ai fini dell'arricchimento del potenziale biotico ed integrazione nella Rete ecologica comunale. Si dovranno incentivare e prevedere la formazione di masse boscate e delle connessioni verdi ai fini della riduzione dell'inquinamento atmosferico nel contesto del progetto n. 8 - Pedemontana Verde - previsto dal PTCP; si dovrà addivenire alla realizzazione di un parco lineare lungo il tracciato della nuova Pedemontana veneta con l'obiettivo di riconnettere e ricucire il territorio, riducendo contemporaneamente gli impatti determinati dalla infrastruttura. Il progetto tende a realizzare una serie di opere che permettano:

- il controllo della qualità ambientale, la mitigazione degli impatti residui, il miglioramento della qualità dell'area, dell'ambiente acustico e degli impatti visivi;
- la valorizzazione del sistema ambientale e la ricomposizione della rete ecologica proposta dal PTCP;
- la ridefinizione del sistema delle relazioni e dei percorsi;
- la valorizzazione delle sequenze percettive e dell'identità dei luoghi e della qualità paesaggistica.

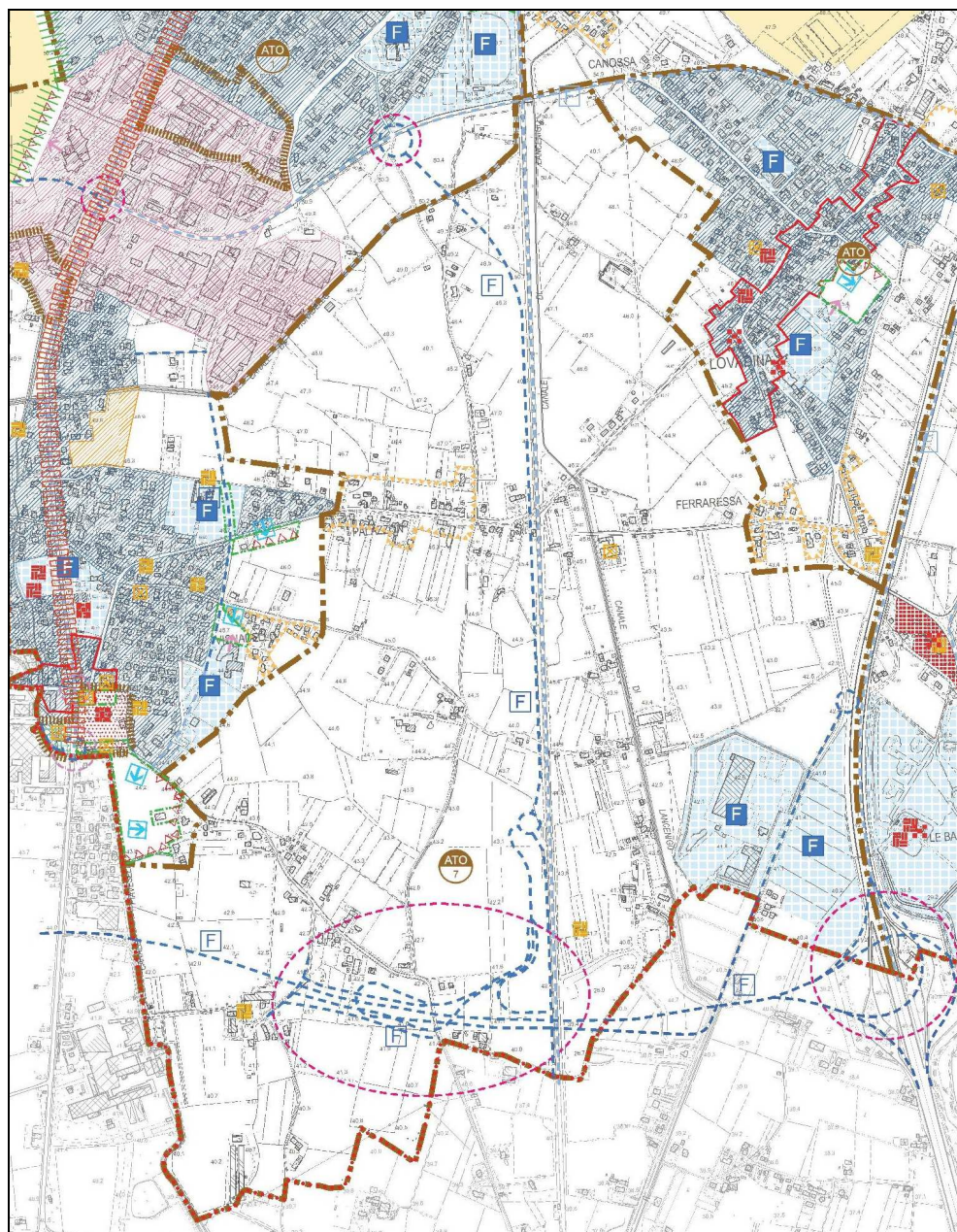


Tavola 4.1- Estratto Carta della Trasformabilità

Sistema Mobilità ed Infrastrutture

a) Recepimento della nuova pedemontana veneta e relative opere complementari.

b) In relazione al nuovo velodromo e all'area a servizi della Contarina SpA in via Vittorio Veneto, visti i potenziali volumi di traffico veicolare indotti da tali insediamenti, andranno previste dai soggetti interessati opere di potenziamento e adeguamento della viabilità, al fine del miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione dei possibili livelli di inquinamento atmosferico ed acustico nei centri abitati. A tal fine è stata prevista una bretella di collegamento tra il casello di Spresiano sulla nuova pedemontana veneta e via Vittorio Veneto con adeguamento viario di quest'ultima per il tratto prospiciente il nuovo velodromo e l'area della Contarina SpA.

Dimensionamento ATO 7

ATO 7 – Rurale sud		Carico insediativo PRG vigente non attuato	Carico insediativo aggiuntivo PAT	Standard Urbanistici mq/abitante
Residenziale	mc	/	2.000*	mq 30/abitante
Commerciale/Direzionale	mq	/	/	mq 100/mq 100 slp
Produttivo	mq	/	/	mq 10/mq 100 superficie
Turistico	mc	/	/	mq 15/mc100

Abitante teorico	mc	190
------------------	----	-----

SAU massima trasformabile	mq	3.000*
---------------------------	----	--------

Totale	Aree per servizi mq 245.950		Abitanti teorici 725
--------	-----------------------------	--	----------------------

* Quantità disponibili del PRG trasferite dall'ATO 1

Il PAT prevede volumetrie residenziale aggiuntive nell'ATO limitatamente al consolidamento delle aree di edificazione diffusa; le potenzialità edificatorie sono recuperate da quelle stralciate dall'ATO 1. La SAU trasformabile viene recuperata da quella ancora disponibile dall'ATO 1 a seguito degli stralci del PRG conseguiti in quest'ultimo ATO.

5.8 – ATO 8 – RURALE EST

L'ATO 8, a destinazione prevalentemente agricola, è compreso tra l'autostrada A27, l'area perifluviale del Piave ed il confine comunale con Maserada. Evidenzia una frammentazione territoriale causata da insediamenti residenziali diffusi e da infrastrutture viarie e tecnologiche; si rilevano altresì parti di una certa integrità e importanza dal punto di vista agricolo-produttivo ed ambientale, per la buona dotazione di equipaggiamento a verde con presenza di connessioni a rete e tracce di appoderamento storico. A sud è presente l'ex cava "Le Bandie" interessata da un recupero a servizi di interesse pubblico, ancorchè operato da privati.

5.8.1 – Obiettivi di PAT

Per l'ATO 8 si definiscono i seguenti obiettivi:

- consentire e favorire la permanenza nel territorio degli agricoltori anche quale presidio ambientale;
- tutela e valorizzazione degli attuali assetti paesaggistici, contrastando il consumo di suolo agricolo e la semplificazione paesistica dovuta alla riduzione degli elementi di arredo di campagna (siepi, alberi, organizzazione poderale, viabilità di campagna, ecc.);
- miglioramento dell'ecosistema e della biodiversità;
- promozione di pratiche colturali e di allevamento ecocompatibili e dell'agricoltura sostenibile;
- controllo e contrasto della frammentazione territoriale;
- tutela e salvaguardia della risorsa acqua e degli acquiferi;
- valorizzazione delle ricadute a livello socio-economico relative alla realizzazione del velodromo e delle potenziali strutture di supporto e complemento indotte dall'attività agonistica;
- tutela e valorizzazione del patrimonio culturale, architettonico, archeologico ed

identitario sparso.

5.8.2 - Azioni di PAT

Sistema Insediativo

- a) Valgono le azioni definite alle lettere a), e b) Sistema Insediativo paragrafo 5.5.2.
- b) Consentire all'interno dell'area per servizi "Le Bandie", capacità edificatorie per la realizzazione di strutture di carattere informativo e divulgativo della cultura sportiva, di spazi commerciali (limitatamente a strutture di vicinato) e di sviluppo delle attività sportive e ricreative esistenti e di previsione dell'ambito.

Sistema Ambientale

- a) Valgono le azioni definite alle lettere a), b), c) ed e) Sistema Ambientale paragrafo 5.5.2.

Sistema Mobilità ed Infrastrutture

- a) Individuazione di percorsi ed itinerari per l'uso turistico e ricreativo del territorio rurale tratto via Vecellio –via Don Minzoni.

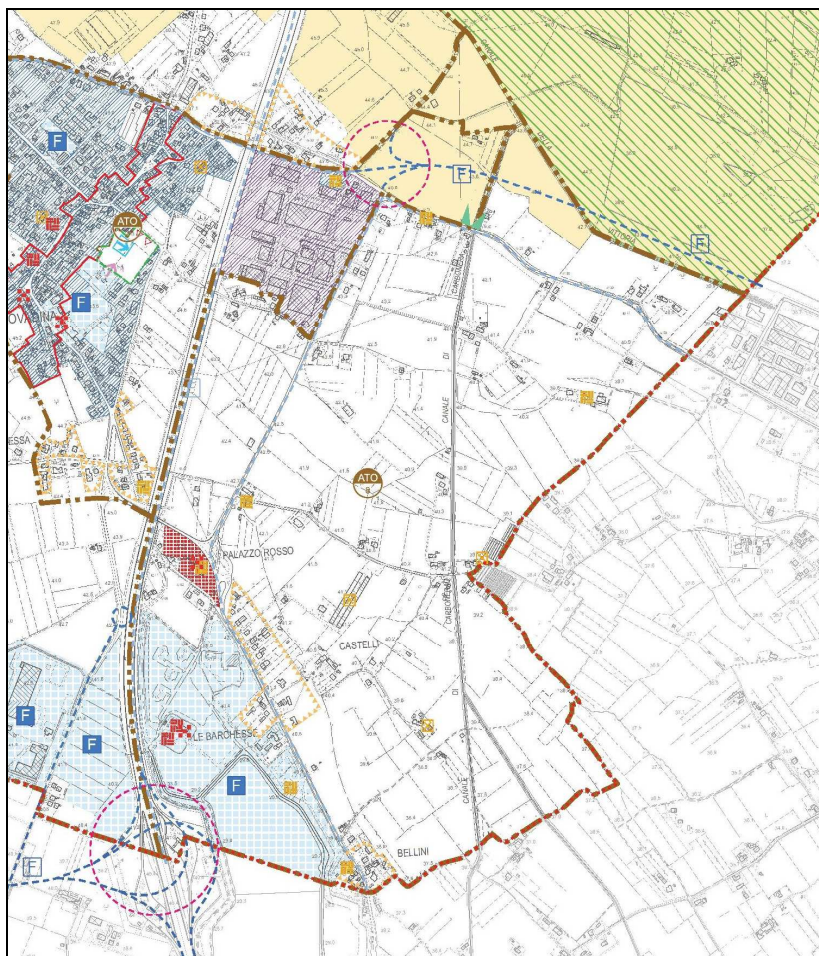


Tavola 4.1- Estratto Carta della Trasformabilità

Dimensionamento ATO 8

ATO 8 – Rurale est		Carico insediativo PRG vigente non attuato	Carico insediativo aggiuntivo PAT	Standard Urbanistici mq/abitante
Residenziale	mc	/	3.000*	mq 30/abitante
Commerciale/Direzionale	mq	/	/	mq 100/mq 100 slp
Produttivo	mq	/	/	mq 10/mq 100 superficie
Turistico	mc	/	/	mq 15/mc100
Abitante teorico		mc	190	
SAU massima trasformabile		mq	4.000*	
Totale		Aree per servizi mq 284.074		Abitanti teorici 730

* Quantità disponibili del PRG trasferite dall'ATO 1

Il PAT prevede volumetrie residenziale aggiuntive nell'ATO limitatamente al consolidamento delle aree di edificazione diffusa; le potenzialità edificatorie sono recuperate da quelle stralciate dall'ATO 1. La SAU trasformabile viene recuperata da quella ancora disponibile dall'ATO 1 a seguito degli stralci del PRG conseguiti in quest'ultimo ATO.