

Provincia di Treviso  
Comune di Oderzo

**PIANO URBANO DEL TRAFFICO  
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)**

Verifica di Assoggettabilità a  
Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

**RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE**

*Redatto:*

dott. urb. Francesco Finotto



via Cesare Battisti 39, 30027 San Donà di Piave (Ve)  
tel. 0421.54589

mail: [protecoeng@protecoeng.com](mailto:protecoeng@protecoeng.com)



## INDICE

Premessa .....	1
1 Linee guida sulla V.A.S. ....	2
1.1 VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ.....	2
2 CONTESTUALIZZAZIONE .....	4
2.1 CONTESTUALIZZAZIONE GEOGRAFICA .....	4
3 CARATTERISTICHE DEL PIANO .....	6
3.1 IL METODO DI INDAGINE UTILIZZATO.....	6
3.1.1 <i>Flussi veicolari</i> .....	6
3.1.2 <i>Indagine O/D</i> .....	7
3.1.3 <i>La sosta</i> .....	8
3.1.4 <i>Classificazione tecnico funzionale della rete viaria</i> .....	9
3.2 GLI OBIETTIVI DEL PIANO .....	10
3.2.1 <i>Gli interventi previsti</i> .....	11
3.3 GLI SCENARI.....	14
3.3.1 <i>Metodo</i> .....	14
3.3.2 <i>Stato di fatto (SDF)</i> .....	16
3.3.3 <i>Scenario di Progetto (SDP-PUT)</i> .....	17
3.3.4 <i>Scenario di Progetto (SDP – Mercato)</i> .....	19
3.3.5 <i>Sintesi degli scenari</i> .....	20
3.4 INTERVENTI COMPLEMENTARI .....	21
3.4.1 <i>I percorsi ciclabili: soluzioni per il PUT</i> .....	22
3.4.2 <i>Sosta e percorsi per le utenze deboli</i> .....	24
3.4.3 <i>Percorsi ciclabili e corsie preferenziali</i> .....	24
4 QUADRO AMBIENTALE.....	26
4.1 PREMESSA .....	26
4.2 SISTEMA FISICO .....	27
4.2.1 <i>Aria</i> .....	27
4.2.2 <i>Acqua</i> .....	29
4.2.3 <i>Suolo e sottosuolo</i> .....	33
4.3 SISTEMA NATURALISTICO.....	36
4.4 AGENTI FISICI .....	37

4.4.1	<i>Rumore</i> .....	37
4.5	PATRIMONIO CULTURALE, ARCHEOLOGICO E PAESAGGISTICO .....	38
4.6	SISTEMA SOCIO ECONOMICO .....	39
4.6.1	<i>Quadro socio economico</i> .....	39
5	QUADRO PROGRAMMATICO.....	41
5.1	PTRC.....	41
5.2	PTCP .....	45
5.3	PAT.....	49
5.4	PI .....	51
6	EFFETTI SULL'AMBIENTE .....	53
6.1	MATRICE DI STIMA DEGLI IMPATTI .....	53
6.2	DESCRIZIONE DELLA MATRICE.....	54
6.2.1	<i>Aria</i> .....	54
6.2.2	<i>Acqua</i> .....	55
6.2.3	<i>Suolo e sottosuolo</i> .....	55
6.2.4	<i>Sistema naturalistico</i> .....	55
6.2.5	<i>Agenti fisici</i> .....	55
6.2.6	<i>Patrimonio culturale</i> .....	55
6.2.7	<i>Sistema socio economico</i> .....	56
6.3	CONDIZIONI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE, MITIGAZIONI, COMPENSAZIONI .....	56
7	SOGGETTI INTERESSATI ALLE CONSULTAZIONI.....	57

## **Premessa**

Oggetto di valutazione del presente rapporto ambientale è **Piano Urbano del Traffico (PUT)**, del comune di Oderzo (Tv).

Il piano si è sviluppato nelle seguenti fasi di attività:

**I fase:** redazione di un documento preliminare che ha illustrato le linee principali del piano affinché l'Ente potesse valutare preliminarmente i contenuti, con particolare riferimento all'ambito che ricade internamente alla circonvallazione;

**II fase:** messa a sistema della documentazione agli atti del Comune, con verifica della classificazione delle strade così come approvata con il Piano dell'illuminazione per il contenimento dell'inquinamento luminoso (PICIL), indagini sui flussi di traffico, sulle caratteristiche della rete viaria, statistiche sull'incidentalità ed esecuzione di indagini sulle motivazioni di origine/destinazione del traffico mediante interviste ai conducenti, indagini sul sistema della sosta, costruzione di un quadro conoscitivo;

**III fase:** costruzione del modello di simulazione dello stato attuale del traffico, valutazione delle criticità e definizione del sistema degli obiettivi, formulazione e valutazione delle strategie di intervento, valutazione delle alternative progettuali, formulazione e valutazione degli interventi;

**IV fase:** elaborazione bozza del progetto;

**V fase:** elaborazione definitiva del progetto e stesura della versione definitiva del piano a seguito dell'eventuale accoglimento di osservazioni.

Obiettivo del piano è stato quello di formulare, sulla base della ricostruzione del quadro qualitativo/quantitativo sia della domanda che dell'offerta di trasporto e dell'analisi dei dati raccolti, gli interventi di riorganizzazione complessiva degli spazi per la circolazione e per la sosta finalizzati al miglioramento della mobilità e dell'ambiente urbano.

Il presente Rapporto preliminare, predisposto ai sensi della vigente normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica, costituisce l'elaborato ai fini della verifica di assoggettabilità a VAS del PUT.

## **1 Linee guida sulla V.A.S.**

Con l'entrata in vigore della direttiva 2001/42/CE si allarga il campo d'azione della Valutazione di Impatto Ambientale e si definisce una modalità di approccio più vasto, tanto sul piano dimensionale che in relazione alle prospettive di sviluppo del territorio e della popolazione insediata. L'oggetto della direttiva si sposta dal dettaglio del progetto, all'osservazione «di piani e programmi che possano avere un impatto significativo sull'ambiente», al fine di garantire un'efficace protezione per l'ambiente e al contempo determinare un buon grado di integrazione con le scelte di piano.

A livello nazionale la direttiva è recepita all'interno del Decreto Legislativo n° 152 del 3 aprile 2006, Norme in materia ambientale – Codice dell'Ambiente, con alcune specificazioni e approfondimenti di carattere metodologico e procedurale, integrato del successivo Decreto Legislativo n° 4 del 16 gennaio 2008. Ulteriore specificazione normativa è rappresentata dalla legislazione regionale.

La Regione Veneto, con Delibera della Giunta Regionale n° 3262 del 24 ottobre 2006, individua la procedura per la stesura della documentazione necessaria alla VAS, tenendo conto di particolari situazioni presenti nello scenario attuale. La stessa è stata poi aggiornata con la DGR n° 791 del 31 marzo 2009, che ha emanato nuove indicazioni metodologiche e procedurali, in recepimento delle modifiche apportate a livello nazionale. La procedura di Verifica di Assoggettabilità è direttamente regolamentata all'interno dell'Allegato F della DGR 791/2009.

A seguito del D.Lgs. n° 70 del 13 maggio 2011, convertito in legge dalla L. n° 106 del 12 luglio 2012, la Regione del Veneto ha provveduto a definire indirizzi specifici in relazione alle categorie di interventi da escludere dalla procedura di Verifica di Assoggettabilità. Tali indicazioni sono contenute all'interno del parere n° 84 del 03 agosto 2012 della Commissione Regionale VAS, ufficializzata con presa d'atto contenuta all'interno della DGR n° 1646 del 7 agosto 2012, ulteriormente approfondite a confermate dal parere della Commissione Regionale VAS n° 73 del 02.07.2013, di cui alla DGR 1717 del 03.10.2013.

### **1.1 Verifica di assoggettabilità**

Finalità della Verifica di Assoggettabilità è quella di definire la sussistenza di condizioni di alterazione del contesto all'interno del quale il Piano opera, indicando, sulla base del grado di alterazione delle caratteristiche di sviluppo ambientale, in senso lato, la necessità di provvedere a specifica Valutazione Ambientale Strategica. Tale valutazione deve tenere conto di quale sia l'attuale stato dell'ambiente e delle sue dinamiche di sviluppo, in riferimento alle tendenze evolutive locali e agli indirizzi di sviluppo del territorio all'interno del quale va affrontata la questione della compatibilità dell'intervento sotto il profilo della sostenibilità ambientale e della coerenza con gli indirizzi di sviluppo che il territorio si è dato.

La natura di tale strumento è legata a una valutazione preliminare di verifica di coerenza tra l'intervento proposto e il grado di alterazione degli elementi sopra indicati. La valutazione deve evidenziare se le trasformazioni e le azioni conseguenti alla proposta d'intervento siano tali da produrre effetti negativi significativi sulle componenti e soprattutto sugli elementi più sensibili interferiti, in modo diretto o indiretto.

Scopo del presente studio è pertanto quello di verificare la potenziale sussistenza o meno dei suddetti effetti sull'ambiente. Si tratta, come detto, di una fase preliminare al processo di VAS; uno screening dei possibili effetti, il cui campo di azione è l'identificazione degli effetti o indirizzi utili per evitare l'avvio di processi di alterazione

negativa dell'ambiente e delle sue dinamiche.

Dal punto di vista normativo e procedurale tale atto rappresenta una prima valutazione della capacità di modificare le dinamiche del territorio e valutare, seppur agendo in modo locale e circoscritto, la sussistenza di eventuali fattori capaci di produrre alterazioni di porzioni di territorio più ampie, che potrebbero comportare la necessità di riconsiderare la sostenibilità dell'assetto complessivo. Nel caso sussistano tali elementi si dovrà approfondire l'analisi sviluppando un'appropriata procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Scopo dello studio sarà quello di evidenziare il grado d'influenza che l'attuazione dell'intervento comporterà, nel senso della trasformazione degli assetti locale e territoriale.

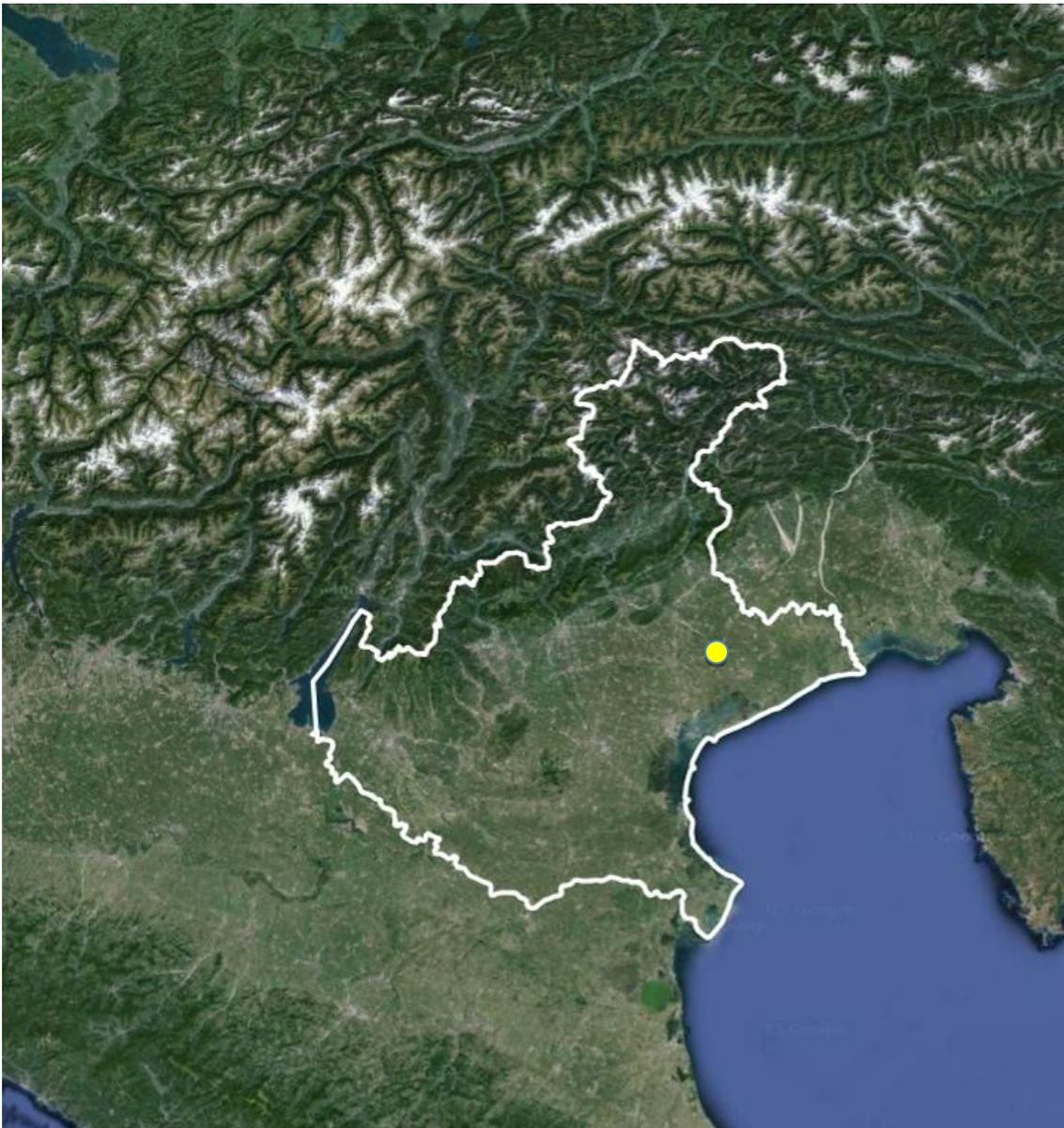
Al fine di affrontare in modo completo e coerente la valutazione, il presente documento è stato sviluppato in osservanza dell'Allegato I al D. Lgs 4/2008, riorganizzando i contenuti dell'atto in modo da rendere maggiormente chiara ed esplicita la procedura logica di valutazione strutturata su:

- presentazione dell'oggetto di valutazione;
- definizione del contesto territoriale e indirizzi di programmazione;
- analisi del quadro di riferimento ambientale;
- individuazione delle problematiche esistenti;
- analisi di coerenza;
- valutazione dei possibili effetti dovuti alla realizzazione del programma.

## **2 CONTESTUALIZZAZIONE**

### **2.1 Contestualizzazione geografica**

L'area oggetto di valutazione ricade all'interno del territorio comunale di Oderzo, che si estende, con una superficie di 42,6 chilometri quadrati, a est all'interno della provincia di Treviso.

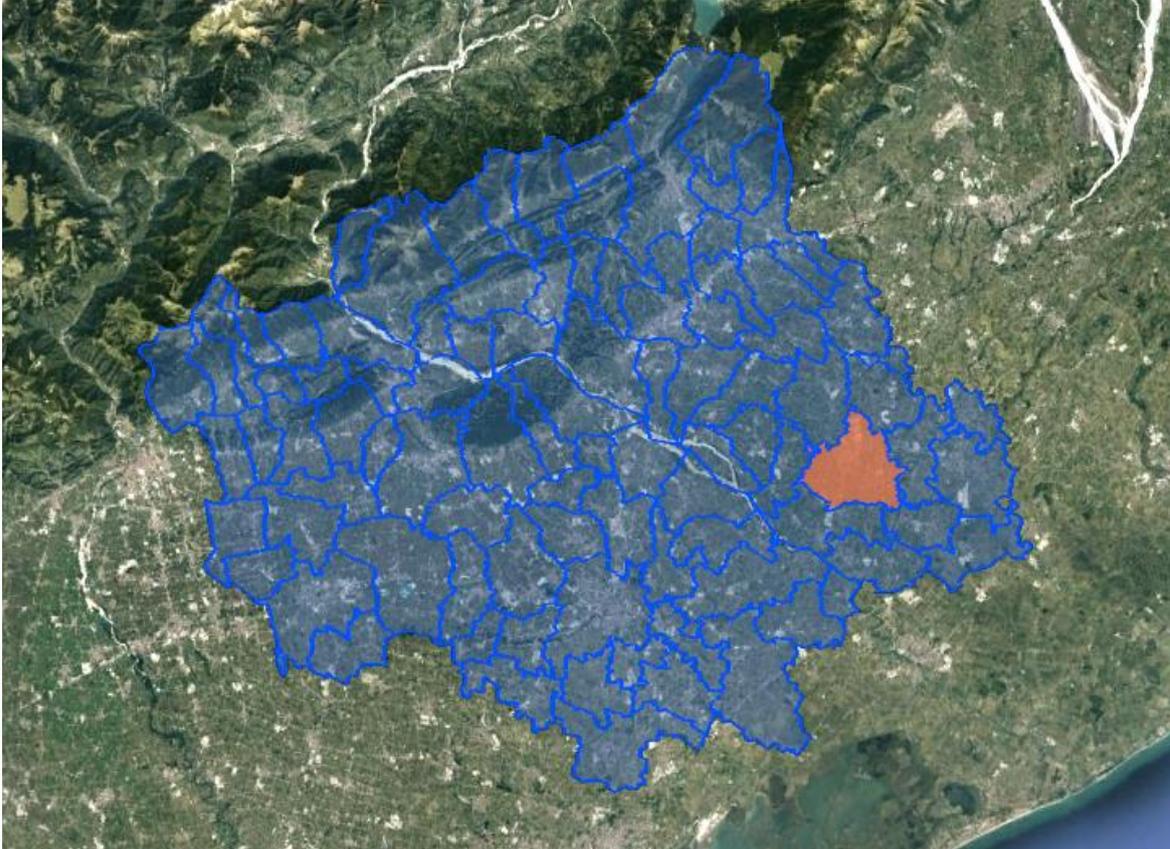


*Localizzazione di Oderzo nella Regione Veneto*

Il territorio comunale confina con i comuni di Mansuè e Fontanelle a nord, Ormelle a ovest, Ponte di Piave a sud, Chiarano a sud est, Gorgo al Monticano a est. Oderzo si colloca dunque nella porzione nord-orientale della provincia di Treviso, quasi ai limiti con le province di Pordenone e Venezia e a circa venti chilometri dal capoluogo di provincia, Treviso.

Le funzioni urbanistiche insediate si sviluppano lungo le direttrici stradali principali –

attività produttive, commerciali e direzionali – mentre i nuclei residenziali e dei servizi a essi afferenti si sviluppano intorno al centro, consolidando la struttura urbanizzata. Il territorio presenta dunque un modello insediativo compatto, con una contenuta dispersione residenziale e produttiva, che caratterizza in parte anche i comuni vicini.



*Localizzazione di Oderzo nella provincia di Treviso*

Le aree produttive sono posizionate prevalentemente nella periferia degli abitati, in continuità (con Ponte di Piave) o sulla stessa direttrice (Oderzo – Fontanelle, Oderzo – Mansuè).

Il paesaggio caratteristico è quello dell'ambiente agricolo di pianura, caratterizzato da aree con prevalenza di vigneti, aree con prevalenza di seminativi, aree a coltivazione mista con vigneti, prati e seminativi, la presenza di filari, siepi e macchie boscate.

L'ambito nel quale ricadono i principali interventi previsti dal PUT di Oderzo è la parte centrale della città.

### **3 CARATTERISTICHE DEL PIANO**

#### **3.1 Il metodo di indagine utilizzato**

Le indagini conoscitive funzionali al PUT, volte a caratterizzare la mobilità veicolare nel suo stato di fatto si sono basate sulle seguenti attività:

- rilievi dei flussi veicolari leggeri e pesanti nella viabilità principale;
- indagini su Origine/Destinazione degli spostamenti veicolari nelle direttrici principali;
- analisi della sosta;
- studio della sinistrosità nella rete viaria principale.

In aggiunta a ciò, lo studio per il PUT è stato realizzato in funzione – fra gli altri - dei seguenti documenti:

1. Piano di Assetto del Territorio (PAT), approvato il 26/11/2008 con la Conferenza di Servizi tra il Comune di Oderzo, la Regione Veneto e la Provincia di Treviso e ratificato con deliberazione di Giunta Regionale n. 3972 del 16/12/2008; la delibera di approvazione del PAT è stata pubblicata sul BUR n. 2 del 06/01/2009, efficace dal 22/01/2009.
2. Piano degli Interventi n. 2 (P.I. N.2), adottato con Delibera del Consiglio Comunale n. 15 del 19/03/2012, approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 29 del 06/06/2012, efficace dal 26/06/2012 (è stato dato avvio alla procedura relativa alla formazione del P.I. n. 3, adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 30 del 30/07/2018, e depositato presso l'Ufficio Urbanistica del Comune da 01/08/2018 a 31/08/2018).
3. Strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale del Comune di Oderzo (PUA, APP, PAI...) vigenti.
4. PICIL (Piano dell'Illuminazione per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso), adottato con delibera di Giunta Comunale n. 17 del 17/02/2016.
5. Piano di Zonizzazione acustica (2001, aggiornato al 2013).
6. Delimitazione dei centri abitati, approvata con Deliberazione di Giunta Comunale del 01/03/2010 n. 55 e rettificata con deliberazione della Giunta Comunale N. 99 del 22/08/2016.
7. Dati e mappa dei sinistri stradali in Comune di Oderzo dall'1/01/2012 al 31/12/2016, Centro Monitoraggio provinciale.

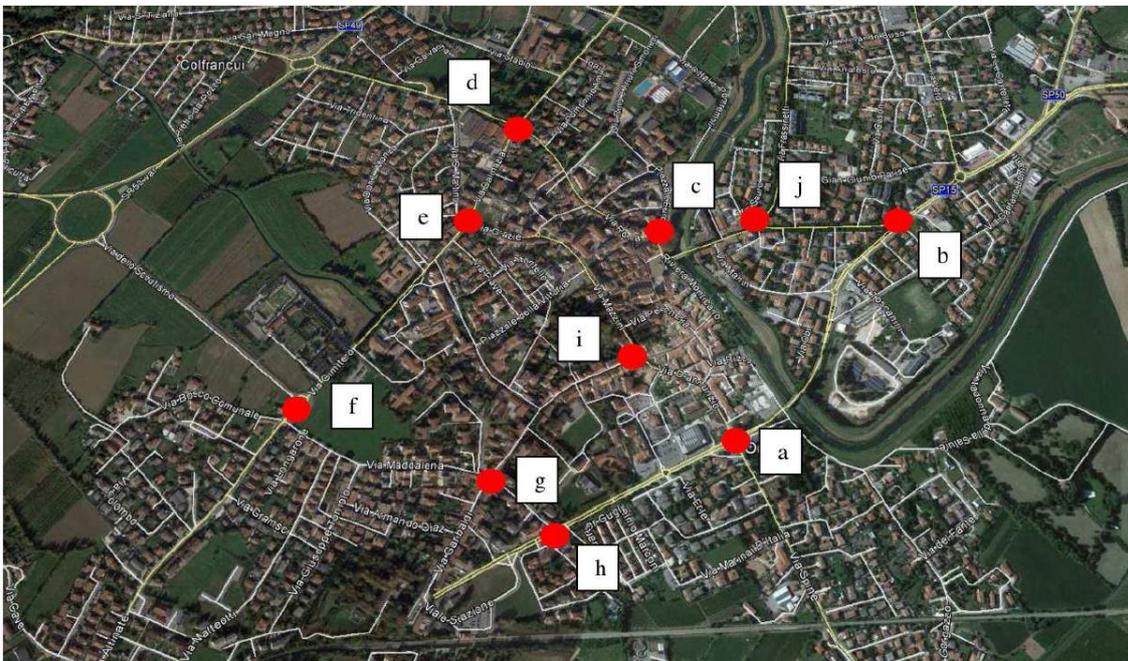
#### **3.1.1 Flussi veicolari**

Il **rilevamento dei flussi veicolari** è stato eseguito in data 26/05/2017. Il rilievo è stato eseguito manualmente al fine di monitorare non solo i flussi, ma anche la loro composizione (il conteggio è stato effettuato nei nodi, piuttosto che negli assi stradali, per poter cogliere le manovre di svolta in tutte le direzioni).

I nodi monitorati sono i seguenti:

- a. Intersezione S.R. n. 53 – Via D'Annunzio – Via Spine;
- b. Intersezione S.R. n. 53 – Via Battisti;
- c. Intersezione Piazzale Europa – Via C. Battisti – Piazza Castello;
- d. Intersezione Via Roma – Via Masotti – Via Dalmazia;
- e. Intersezione Via S. Martino – Via Grazie – Via Dalmazia – Via Cimitero;

- f. Intersezione doppia Via Altinate – Via Cimitero – Via Maddalena – Via dello Scoutismo – Via Bosco Comunale;
- g. Intersezione Via Garibaldi – Via Maddalena – Via Martiri della Libertà;
- h. Intersezione Via Martiri della Libertà – S.R. n. 53;
- i. Intersezione Via Umberto I, - Via Mazzini – Via D'Annunzio;
- j. Intersezione Via Frassinetti – Via Battisti.



*Distribuzione dei nodi sottoposti a monitoraggio dei flussi veicolari*

### **3.1.2 Indagine O/D**

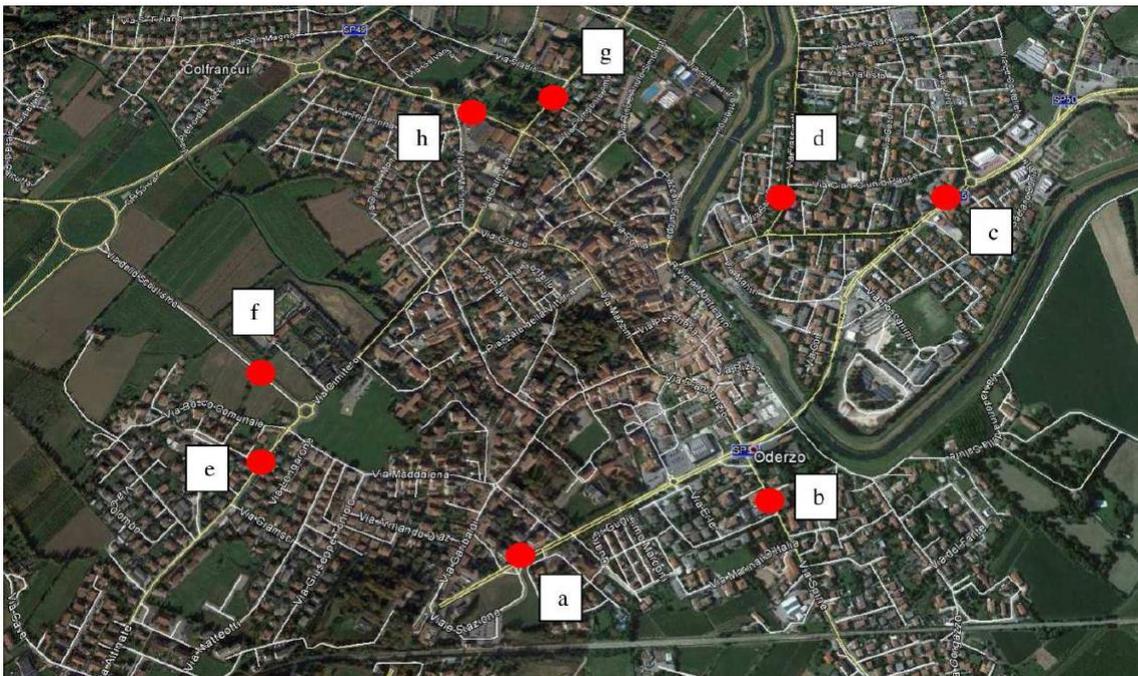
I dati così raccolti sono stati integrati mediante un'indagine cordonale, finalizzata a:

- identificazione di Origini e Destinazioni degli spostamenti che interessano le singole infrastrutture;
- individuazione degli itinerari effettivamente percorsi dai veicoli;
- caratterizzazione delle motivazioni degli spostamenti.

I dati raccolti, incrociati con quelli del monitoraggio dei flussi, hanno permesso di ricostruire la distribuzione degli spostamenti nella rete.

Nel corso dell'indagine sull'Origine e Destinazione degli spostamenti, si sono ricavati diversi elementi utili a comprendere come si sviluppi la Mobilità veicolare nel territorio comunale di Oderzo.

Infatti, si sono ottenute informazioni in merito alla composizione del traffico, agli itinerari veicolari, alle motivazioni degli spostamenti.



*Distribuzione dei siti in cui è stata effettuata l'indagine O/D*

### **3.1.3 La sosta**

Nell'ambito delle indagini conoscitive sono state poi effettuate alcune **analisi sulla domanda e sull'offerta di sosta** (per veicoli privati) in alcuni parcheggi siti nell'ambito comunale.

I parcheggi sottoposti a monitoraggio sono stati i seguenti:

1. ATER Simonetti;
2. Via Rizzi;
3. Piazzale Vittoria;
4. Piazzale Turrone;
5. Piazza Cavalieri Vittorio Veneto.

L'indagine è consistita in una rilevazione continuativa, nei periodi 8.00 - 13.00 e 14.00-19.00, delle auto entrate e/o uscite a/da i parcheggi monitorati, tramite censimento delle targhe. La verifica è stata effettuata su orizzonti temporali compresi fra 15 e 30 minuti (in relazione ai volumi riscontrati), ritenuti sufficienti alla quantificazione e qualificazione completa delle soste veicolari. Per ogni periodo, il rilievo è stato preceduto e seguito dal monitoraggio dei veicoli presenti nel parcheggio, al fine di poter distinguere fra movimenti e permanenze nell'area di sosta.

L'elaborazione numerica dei dati si è esplicitata nell'individuazione, per singolo veicolo, del momento di ingresso nel parcheggio e della successiva uscita, nonché della durata della sosta.



*Aree a parcheggio analizzate*

### **3.1.4 Classificazione tecnico funzionale della rete viaria**

Infine la **classificazione tecnico funzionale della rete viaria** comunale è stata effettuata, come indicato nel Capitolo 2 dell'Allegato al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 5/11/2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade), sulla base dei seguenti parametri riferiti alle singole infrastrutture:

- 1) tipo di movimento servito (transito, distribuzione, penetrazione, accesso);
- 2) entità della distanza mediamente percorsa dal veicolo;
- 3) tipo di collegamento fornito (nazionale, interregionale, provinciale, locale);
- 4) componenti di traffico ammesse.

Si possono quindi individuare, in funzione delle possibili combinazioni dei fattori sopraelencati, quattro livelli di rete, i quali, a loro volta, saranno costituiti da un insieme di infrastrutture in grado di svolgere la funzione correlata alla rete di appartenenza, così come previsto dall'art. 2 del Nuovo Codice della Strada (D. L.vo 30/04/1992 n. 285). I quattro livelli di rete stradale identificati sono:

- Rete primaria
- Rete principale
- Rete secondaria
- Rete locale

cui si aggiunge un Livello terminale. Le strade che concorrono a formare le reti sopraelencate sono raccolte nel Codice della Strada in sei classi diverse, ad ognuna delle quali è poi attribuita una sequenza di caratteristiche geometrico-funzionali, ulteriormente precisate dal citato D.M. 5/11/2001. In particolare si hanno:

- Strada Tipo A – Autostrada (urbana o extraurbana)
- Strada Tipo B - Strada extraurbana principale
- Strada Tipo C - Strada extraurbana secondaria
- Strada Tipo D - Strada urbana di scorrimento

- Strada Tipo E - Strada urbana di quartiere
- Strada tipo F - Strada locale

Nel Comune di Oderzo non si ravvisa la presenza di strade rientranti nella tipologia A (autostrade), ovvero B (strade extraurbane principali) e D (strade urbane di scorrimento), essendo queste ultime costituite, per definizione, da infrastrutture a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico (eventualmente) invalicabile. Le strade principali di accesso al Comune e di collegamento fra frazioni rientrano nella tipologia C ed E, in funzione della collocazione rispetto al centro abitato; quelle rimanenti sono classificate in tipologia F.

Oltre a quanto sopra elencato, è importante evidenziare che, in ambito urbano, le Direttive per la redazione, adozione, ed attuazione dei piani urbani del traffico del Ministero dei Lavori Pubblici (pubblicate su G. U. n. 146 del 24/06/1995), al fine di adattare la classifica funzionale alle caratteristiche geometriche della rete esistente, prevedono anche altri tipi di strade, con funzione e caratteristiche intermedie rispetto ai tipi precedentemente indicati (di fatto, però, il D.M. 5/11/2001 non ne codifica la composizione):

- strade di scorrimento veloce, intermedie tra le autostrade urbane e le strade urbane di scorrimento;
- strade interquartiere, intermedie tra quelle urbane di scorrimento e quelle urbane di quartiere;
- strade locali interzonali, intermedie tra le urbane di quartiere e quelle locali, queste anche con funzioni di servizio rispetto alle strade di quartiere.

In assenza di una Norma che standardizzi le caratteristiche geometriche e di percorrenza di queste ultime categorie di strade, si ritiene non opportuno prevederne l'inserimento nella classifica della rete viaria.

Oltre ad una classificazione tecnico-funzionale, le strade sono suscettibili alla classificazione di cui ai commi 5, 6, 7 dell'articolo 2 del Nuovo Codice della Strada, che tiene conto delle esigenze di carattere amministrativo degli Enti gestori.

Le strade si distinguono, quindi, in strade "statali", "regionali", "provinciali", "comunali". Enti "proprietari" di dette strade sono rispettivamente lo Stato, la Regione, la Provincia, il Comune.

Nel Comune di Oderzo, la classifica amministrativa delle strade prevede infrastrutture rientranti in 4 categorie distinte:

1. Strade Regionali: S.R. n. 53 "Postumia"
2. Strade Provinciali: S.P. n. 7 "delle Gherle", S.P. n. 15 "Cadore-mare", S.P. n. 49 "Opitergina", S.P. n. 50 "di Portobuffolé", S.P. n. 54 "Piavon", S.P. n. 117 "Abbazia", S.P. n. 133 "Talponada".
3. Strade Comunali.
4. Strade private o aperte ad uso pubblico.

Ai sensi della Determinazione n. 317 del 17/02/2017 prot. 14126 in pari data, il Dirigente del Settore Viabilità della Provincia di Treviso ha definito la classificazione tecnico-funzionale delle strade di competenza dell'Ente, secondo le tabelle di seguito riportate. A tali tabelle il presente Piano necessariamente si uniforma nelle scelte. Da osservare che le SS.PP. n. 7, 117 e 133 sono classificate in tipo F (locali).

### **3.2 Gli obiettivi del Piano**

Obiettivo generale del piano è stato la definizione di «un'idea della città». Dal confronto tra l'amministrazione e i diversi interlocutori, il piano si è sviluppato non solo come

elenco di interventi sulla mobilità, ma come scala comune di valori in grado di mediare tra le diverse esigenze del territorio.

Il PUT non è stato considerato solo come uno strumento di pianificazione della mobilità imposto dalla legislazione esistente, ma anche come un'opportunità per riconsiderare in maniera critica consuetudini e modi di agire spesso irrazionali e riscoprire un modo alternativo di fruizione della città di Oderzo.

La fase di indagine propedeutica alla redazione del Piano Urbano del Traffico (nello specifico, del P.G.T.U.) del Comune di Oderzo, ha permesso di trarre alcune conclusioni utili alla successiva redazione del progetto di Piano. In sintesi, si sono osservati:

1. La necessità di limitare quantitativamente il traffico veicolare in transito nel centro abitato e, in particolare, nel nucleo storico cittadino;
2. L'esigenza di rendere maggiormente fruibile il Centro cittadino da parte delle componenti di traffico deboli (pedoni, biciclette), oggi penalizzate da circolazione e sosta esasperata dei veicoli privati;
3. L'opportunità di individuare percorsi alternativi per il traffico di attraversamento sovra-comunale e per quelle componenti veicolari estranee alle attività poste in essere nelle zone residenziali e centrali del Comune (fortunatamente, tale componente di traffico è sufficientemente contenuta grazie alla circonvallazione, che andrebbe completata opportunamente verso nord-est); il presente obiettivo non rientra tuttavia fra le priorità del Piano, mancando dei presupposti di realizzabilità nel breve periodo e con modesta spesa, alla base del PUT;
4. La necessità di una regolamentazione della sosta mediante una politica tariffaria, che dissuada l'utilizzo indiscriminato degli spazi stradali e disincentivi la mobilità veicolare;
5. L'opportunità di una protezione delle utenze deboli mediante percorsi dedicati e non promiscui;
6. La richiesta di messa in sicurezza della rete stradale, specialmente in corrispondenza delle intersezioni, anche con opere che condizionino la velocità di circolazione;
7. Il bisogno di tutela delle zone residenziali, dal traffico e dal rumore che esso produce;
8. La necessità di una gerarchizzazione tecnica e funzionale delle strade e, con essa l'esigenza di una regolamentazione d'uso delle infrastrutture.

### **3.2.1 Gli interventi previsti**

Per perseguire gli obiettivi di piano assunti dall'amministrazione comunale, sono stati definiti una serie di interventi sulla maglia viaria del polo urbano di Oderzo. Si tratta di interventi di diversa tipologia quali:

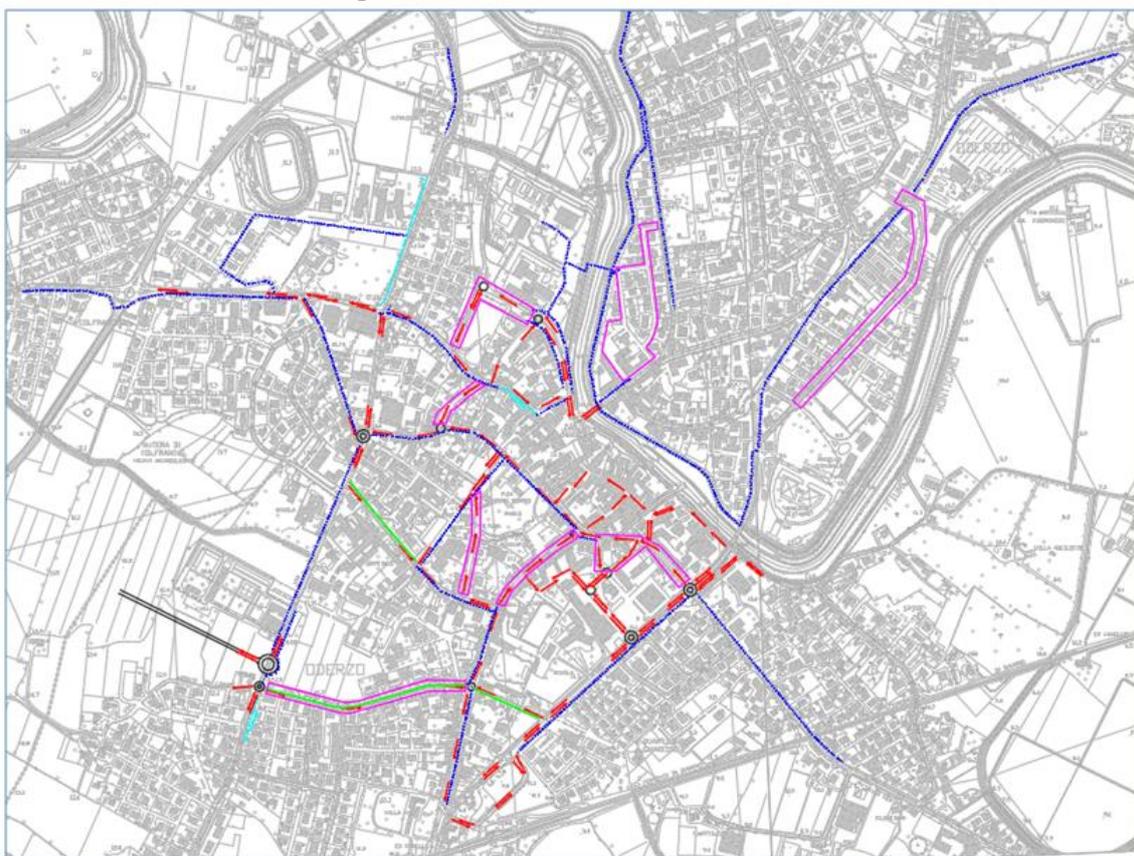
- Redirezionamento dei flussi e del loro incremento su alcuni assi viari attraverso l'attivazione dei sensi unici nel centro storico;
- La previsione di zone a velocità limitata/controllata (Zone 30 o residenziali);
- Il riassetto della composizione della sezione stradale;
- Il ridisegno di nodi viari;

Nel dettaglio gli interventi previsti nell'ambito del PUT sono i seguenti:

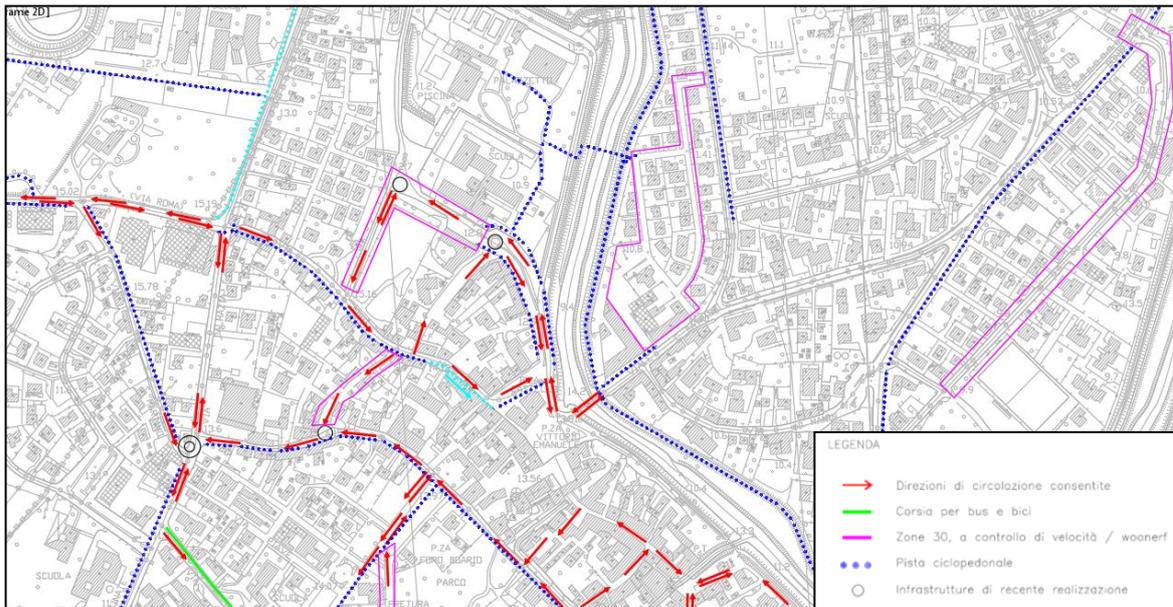
- ramo di "Via D'Annunzio" della rotatoria con Via Spinè e S.R. n. 53:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
  - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf

- tronco stradale di “Via del Bersagliere” delimitato dall’incrocio a rotatoria con Via degli Alpini e l’incrocio con Via D’Annunzio:
  - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- tratto stradale di “Via degli Alpini” tra l’intersezione a rotatoria tra Via del Bersagliere – Via degli Alpini e l’incrocio con Via D’Annunzio:
  - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- tratto stradale di “Via S. Maria Maddalena”:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione del modo d’uso della corsia (riservata per autobus, taxi e veicoli di emergenza);
  - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- tratto stradale di “Via Luzzatti”:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico dall’intersezione con Piazzale della Vittoria fino Via Gasparinetti;
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione del modo d’uso della corsia (riservata per autobus, taxi e veicoli di emergenza) tra l’intersezione con Via Cimitero e l’incrocio con Piazzale della Vittoria
- tratto stradale di “Via Gasparinetti”:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
  - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- tratto stradale di “Via Garibaldi” delimitato dall’incrocio con Via Luzzatti e l’incrocio con Via D’Annunzio - Via Mazzini – Via Umberto I:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
  - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- tratto stradale di “Via Mazzini” delimitato dall’incrocio con Via Grazie e l’incrocio con Via D’Annunzio - Via Garibaldi – Via Umberto I:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
- tratto stradale di “Via Mazzini” delimitato dall’incrocio con Via Grazie e l’incrocio con Via Roma:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
  - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- ramo di “Via delle Grazie” della rotatoria con Via Cimitero e Via Dalmazia:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
- tratto stradale di “Via Roma” delimitato dall’incrocio con Via Dalmazia – Via Masotti e dall’incrocio con Via Simonetti:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
- tratto stradale di “Via Simonetti” delimitato dall’incrocio con Via Roma e la rotatoria di Piazzale Europa:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico, ad eccezione del tronco stradale in uscita a destra dal parcheggio ATER-Simonetti;
  - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- tratto stradale di “Piazzale Europa” delimitato dall’incrocio a rotatoria con Via Simonetti e l’incrocio a rotatoria con Via dei Mosaici:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico;
  - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf

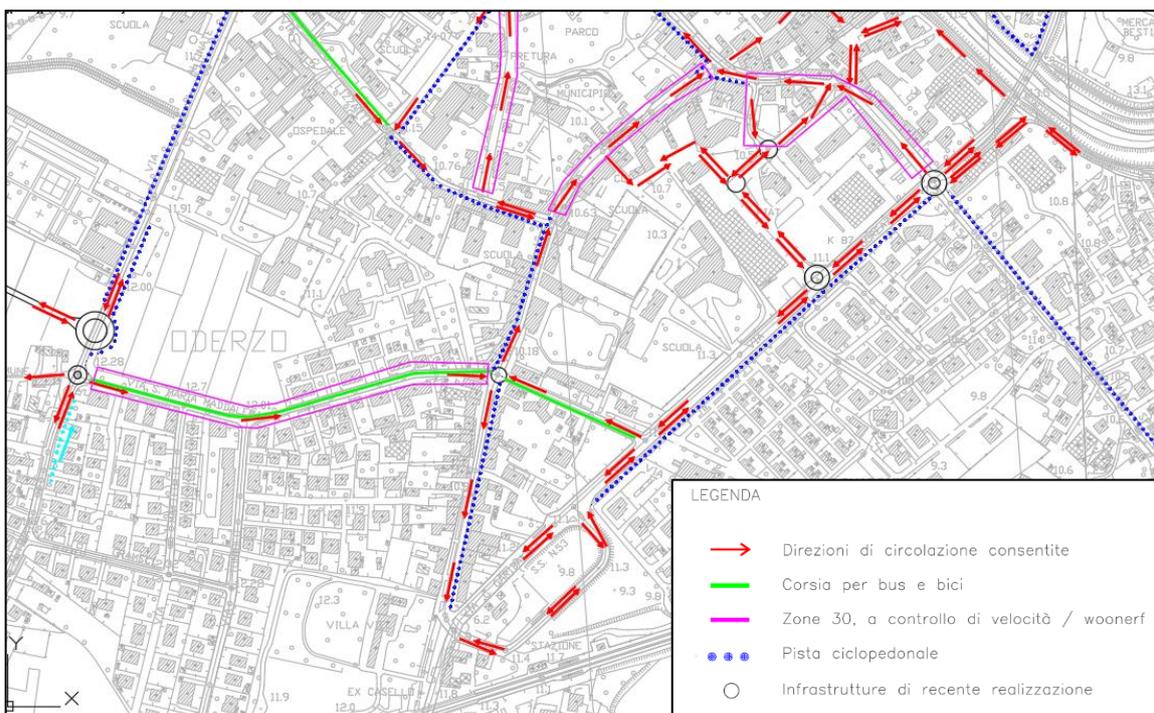
- tratti stradali di “Via Francesco Zanusso”, “Via Guglielmo Oberdan”, “Via Nazario Sauro”:
- realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- tratto stradale di Via S. Martino:
- intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico
- tratto stradale di “Via Gaetano Donizzetti” delimitato dall’incrocio a rotatoria con Via Arturo Toscanini e l’incrocio con Via Postumia di Fratta (S.R. n. 53):
  - realizzazione di zona 30, a controllo di velocità / woonerf
- “Via Martiri della Libertà”:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione del modo d’uso della corsia (riservata per autobus, taxi e veicoli di emergenza)
- tratto stradale di “Via Garibaldi” delimitato dall’intersezione con Via Luzzatti e il collegamento con Via della Stazione:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico
- tratto stradale di “Via Rizzo” frontale al parcheggio e delimitato da Via Gorgazzo:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico
- tratto stradale di “Piazzale della Vittoria” delimitato da Via Luzzatti e l’incrocio con Via Gasparinetti:
  - intervento regolazione senso di marcia: trasformazione a senso unico



*Ambito complessivo di intervento del PUT*



*Ambito di intervento del PUT, zona nord*



*Ambito di intervento del PUT, zona sud*

### 3.3 Gli scenari

#### 3.3.1 Metodo

A partire dall'analisi conoscitiva, per effettuare la verifica delle condizioni di circolazione attuali e future, in ragione della complessità e dell'articolazione della rete viaria del centro urbano di Oderzo, si è utilizzata una procedura basata sulla micro simulazione dinamica del traffico.

Questo approccio ha consentito di valutare gli impatti correlati con l'attuazione di diversi scenari, corrispondenti allo stato di fatto ed a diversi possibili stati di progetto.

L'area interessata dalle analisi corrisponde al centro abitato di Oderzo, orientativamente ricompreso fra le Vie:

- Girardini e Tonello, Verdi, Frassinetti, Massotti a nord;
- Postumia di Fratta, Spiné, Fornase (1° e 2° tronco) a est;
- Postumia 2° Tronco, San Vincenzo a sud;
- Cave, dello Scoutismo, San Pio X a ovest.

E' stata riprodotta inizialmente la rete stradale attuale, con le infrastrutture in servizio e le intersezioni come sono effettivamente regolate (a precedenza, a rotatoria, con semaforo, a livelli sfalsati); le strade sono state implementate con il relativo numero di corsie, dimensioni e geometrie. Successivamente, la rete è stata integrata con le nuove opere ipotizzate e la viabilità attesa in progetto (sensi di circolazione modificati), come ritenuta necessaria per la funzionalità della rete.

In seguito si è proceduto ad indagare l'impatto sulla viabilità dato dalle condizioni attuali della rete viaria e da quelle che si instaureranno a seguito delle modifiche previste per l'attuazione del PUT.

Gli scenari di cui si forniscono le elaborazioni sono i seguenti:

- *Stato di Fatto (SDF)*: simulazione del traffico attuale dell'ora di punta mattutina e serale del giorno feriale, orario 7.30-8.30 e 18.00-19.00, così come ricostruito dai rilievi effettuati in situ (Maggio 2017);
- *Scenario di Progetto PUT (SDP-PUT)*: simulazione effettuata in conseguenza della realizzazione degli interventi previsti nell'ambito del PUT;
- *Scenario di Progetto Mercato (SDP-Mercato)*: scenario SDP-PUT integrato con l'ipotesi di chiusura parziale della circolazione nelle strade centrali per esercizio del mercato cittadino; Strade interessate: Via Umberto I, Via Martini, Via Peschiera e il tratto di Via Mazzini compreso tra l'incrocio a rotatoria con Via D'Annunzio - Via Umberto - Via Garibaldi e l'intersezione con Piazzale della Vittoria.

Per ciascuno scenario analizzato si è costruito il grafo della rete e sono state determinate le matrici O/D del traffico veicolare (leggero e pesante), sviluppando le attività propedeutiche alla microsimulazione del modello. In particolare, per gli scenari attuale e di progetto, sono state definite 32 zone di Origine/Destinazione, con cui sono state costruite le matrici O/D degli spostamenti per traffico leggero e pesante.

Tali zone corrispondono alle aree sottese dalle principali strade di accesso all'abitato, oltre che ai principali attrattori presenti nel territorio (parcheggi, istituti scolastici ecc.) La rete simulata si compone di 49,3 km di strade, 164 intersezioni, 407 nodi e relativi link di collegamento. Le zone di origine e Destinazione degli spostamenti non cambiano negli scenari diversi analizzati.

A partire dal monitoraggio dei flussi di traffico descritta al precedente capitolo 3.1.2 è stato possibile costruire la matrice O/D per ogni scenario.

Per esprimere un giudizio sulle condizioni di circolazione, si ricorre ai parametri di usuale impiego a livello internazionale. In particolare si utilizza il "Livello di Servizio" che fornisce un indice globale che sintetizza il rapporto offerta/domanda di spostamento nella rete in esame. Come è noto, il Livello di Servizio A rappresenta le

condizioni ottimali di circolazione (deflusso libero), mentre il Livello F rappresenta le condizioni peggiori (congestione).

### **3.3.2 Stato di fatto (SDF)**

Per quanto concerne lo Stato di Fatto, si osserva che, in generale, pur in presenza di tempi di ritardo di alcuni secondi su tutti i rami delle intersezioni, il Livello di Servizio si mantiene su valori accettabili. Il rapporto flusso/capacità non determina riduzioni di funzionalità degne di nota, eccezion fatta per un'immissione da strada laterale (Via Martiri della Libertà) su Via Postumia 1° Tronco.

Inoltre, nello SDF mattutino (orario 07:30 – 08:30) si osserva una distribuzione maggiore del flusso nella rete e allo stesso tempo una concentrazione veicolare maggiore nella viabilità del centro, come conseguenza dell'effetto di attrattività di spostamenti da parte delle scuole e delle attività insediate nella zona. Nello SDF serale (orario 18:00 – 19:00) si nota una concentrazione veicolare più rilevante nella viabilità primaria (S.R. n. 53, Via Spiné, Via Verdi, ecc.).



*Flussogramma relativo allo stato di fatto nell'orario 07:30 – 08:30 (flussi crescenti da blu a verde a marron a rosso)*



*Flussogramma relativo allo stato di fatto nell'orario 18:00 – 19:00 (flussi crescenti da blu a verde a marron a rosso)*

### **3.3.3 Scenario di Progetto (SDP-PUT)**

Nello scenario di Progetto SDP-PUT, l'attivazione del nuovo sistema di sensi unici genera un assestamento dei flussi e, di conseguenza, dei tempi di ritardo, ma i Livelli di servizio rimangono idonei, a scapito solo di un lieve peggioramento nei rami dell'intersezione Viale Dalmazia, Viale S. Pio X, Via Roma e Via Masotti (diventa B). Il flussogramma di seguito riportato evidenzia le modalità di redistribuzione del traffico nella rete, in particolare nel centro storico, dove alcuni nuovi sensi unici di circolazione, da un lato dimezzano il traffico, dall'altro costringono la quota-parte eliminata a diversi tragitti per raggiungere la propria destinazione, generando un incremento generale dell'occupazione della sede stradale.

Per quanto riguarda i Livelli di servizio, pur in presenza di tempi di ritardo leggermente aumentati, non si osservano variazioni degne di nota rispetto allo scenario SDP-PUT del mattino.



*Flussogramma relativo allo stato di progetto SDP - PUT nell'orario 07:30 – 08:30 (flussi crescenti da blu a verde a marron a rosso)*



*Flussogramma relativo allo stato di progetto SDP - PUT nell'orario 18:00 – 19:00 (flussi crescenti da blu a verde a marron a rosso)*

### **3.3.4 Scenario di Progetto (SDP – Mercato)**

Nello scenario SDP-Mercato, la chiusura del tratto di Via Mazzini (compreso tra l'incrocio a rotatoria con Via D'Annunzio - Via Umberto - Via Garibaldi e l'intersezione con Piazzale della Vittoria) riduce l'accessibilità verso il centro dalla rotatoria tra Via Spiné – SR 53 – Via D'Annunzio; ciò comporta un aumento dei flussi nella rotatoria Via Alpini – SR53 e nell'incrocio di Via Martiri – SR53 – Quartiere Marconi, conseguentemente anche in Via Garibaldi e Piazzale della Vittoria, che delimitano la zona centrale chiusa al traffico per l'esercizio del mercato cittadino.

Ponendo a confronto i grafici relativi a velocità, densità, tempo di ritardo, non si osservano variazioni di rilievo, ciò che lascia intendere come dal punto di vista della funzionalità le modifiche alla rete non determinino impatti negativi sul traffico, consentendo di realizzare con efficacia gli interventi di riordino della sede stradale auspicati dall'Amministrazione.



*Flussogramma relativo allo stato di progetto SDP – Mercato (flussi crescenti da blu a verde a marron a rosso)*

### **3.3.5 Sintesi degli scenari**

Attraverso l'esame del grafico dei tempi di ritardo sovrapposto al grafo della rete, è possibile valutare le principali criticità di deflusso nei diversi scenari.

Attualmente, i maggiori rallentamenti al deflusso si riscontrano in Via Martiri della Libertà oltre che all'intersezione semaforizzata fra Via Dalmazia, Via Masotti, Via Roma e Via San Pio X, per entrambi gli orari analizzati.

Attraverso l'implementazione del sistema di sensi unici previsti nel PUT viene eliminata la criticità di Via Martiri della Libertà; permane qualche difficoltà di immissione fra Quartiere Marconi e la S.R. n. 53. Si osserva inoltre una variazione nei rami dell'intersezione Viale Dalmazia, Viale S. Pio X, Via Roma e Via Masotti (Il livello di servizio del ramo S. Pio X diventa B, sempre accettabile).

Da rilevare che negli scenari progettuali si riduce nel centro storico il numero delle criticità.

Una sintesi dei dati complessivi riguardanti, rispettivamente, la velocità media, il ritardo complessivo, la densità media e il tempo di viaggio nei diversi scenari analizzati, è rappresentata nella tabella di seguito riportata, riferita all'ora di punta del mattino (07:30-08:30) e della sera (18:00-19:00).

Scenario	Velocità media [km/h]	Ritardo totale [s]	Densità media [veic.eq/corsia/km]	Tempo di viaggio totale [s]
<b>SDF mattino</b>	46.97	343	9.82	2890
<b>SDF serale</b>	47.07	339	11.27	2860
<b>SDP-PUT mattino</b>	46.32	285	11.26	2525
<b>SDP-PUT serale</b>	45.83	306	13.18	2564
<b>SDP-Mercato</b>	45.28	318	13.05	2485

*Sintesi degli scenari del PUM riferiti alle ore di punta*

Si deducono le seguenti osservazioni:

1. la situazione attuale (SDF) è caratterizzata da una maggiore densità veicolare durante l'orario serale (18:00 – 19:00) rispetto all'orario del mattino, a causa dell'entità maggiore di flusso circolante nella rete stradale; ne deriva una corrente veicolare più compatta e condizionata, soprattutto sulla viabilità primaria (SR 53, Via Spinè, ecc.).
2. nello scenario di progetto SDP-PUT, per entrambi gli orari considerati, la velocità media si riduce sensibilmente; in particolare, nell'orario del mattino la velocità si riduce di circa l'1.5 %, mentre nell'orario serale la riduzione è del 3.0 %; tale effetto è dovuto alla previsione di zone a velocità limitata/controllata (Zone 30 o residenziali);
3. la densità media di circolazione aumenta nel progetto, per effetto dell'attivazione del nuovo sistema di sensi unici che provoca un redirezionamento dei flussi nella rete e quindi un incremento generale dell'occupazione della sede stradale;
4. il ritardo totale nella rete e il tempo di viaggio totale si riducono nello scenario SDP-PUT, per entrambi gli orari considerati, a causa dell'eliminazione di alcuni punti critici (ritardo in Via Martiri della Libertà, ecc..) e del nuovo equilibrio instaurato nella rete, che garantisce una maggiore efficienza alla circolazione;
5. nello scenario di progetto SDP-mercato, la velocità media nella rete diminuisce ulteriormente mentre la densità media aumenta, rispetto allo scenario SDP-PUT del mattino, come conseguenza della chiusura parziale delle strade per l'esercizio del mercato cittadino.

### 3.4 Interventi complementari

Una delle criticità che interessano direttamente la circolazione delle utenze deboli nel Comune di Oderzo è costituita dalla presenza di percorsi ciclabili e pedonali incompleti, ben lungi da formare la "rete" capillare ed estesa.

Di conseguenza, l'amministrazione Comunale ha posto fra i principi informativi del PUT proprio quello della costruzione di reti ciclabili estese all'intero territorio, eventualmente anche a scapito della circolazione veicolare privata e della sosta. Per

allocare i percorsi ciclabili si è dovuto conciliare la struttura della rete stradale costruita con il contesto urbano consolidato e la normazione vigente.

#### **3.4.1 I percorsi ciclabili: soluzioni per il PUT**

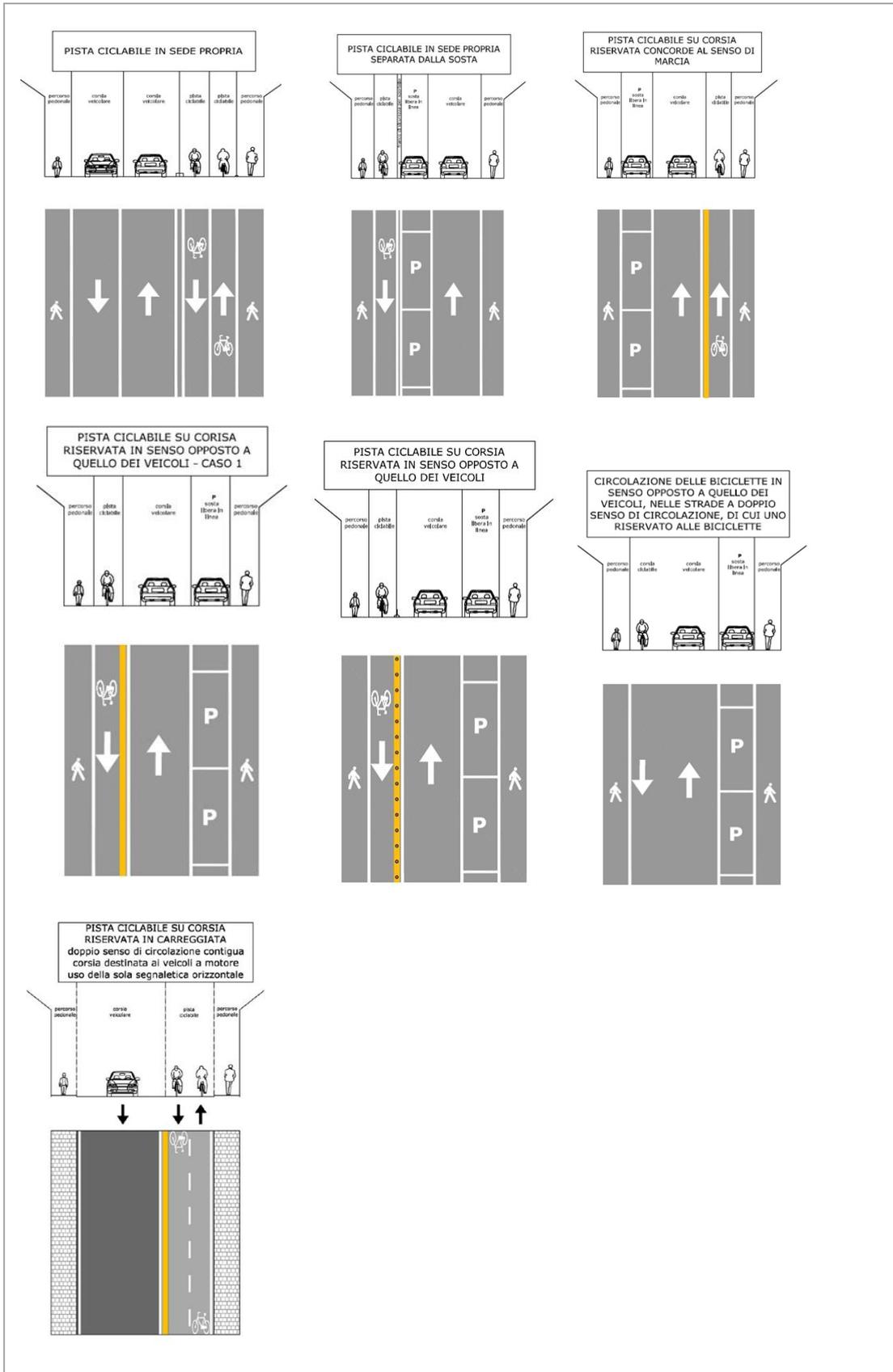
L'analisi delle soluzioni adottabili per percorsi ciclabili sulla base della vigente normativa, considerando le composizioni e geometrie delle strade del Comune di Oderzo, suggerisce di ampliare il campo delle ipotesi di intervento, anche tenendo in considerazione le indicazioni delle più recenti linee guida ministeriali (aggiornate al 2014, versione 3) in merito alla realizzazione degli itinerari ciclabili.

Tale documento, che risulta adottato in alcuni comuni italiani, introduce, innanzitutto un nuovo concetto, che è quello di "Area a preferenza ciclabile" (APC), ovvero di area ricadente in particolari contesti urbani all'interno della quale, in funzione della limitazione alla circolazione di veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate (eccetto autorizzati) e con velocità consentita non superiore a 30 km/h, non risulta necessario realizzare o individuare piste o percorsi ciclabili attraverso la specifica segnaletica orizzontale, e la circolazione dei velocipedi, dei pedoni e dei veicoli a motore avviene in promiscuo, nel rispetto della segnaletica e delle regole di comportamento.

Le APC possono identificarsi con un'area pedonale o con la Zona 30, nella quale si istituisca anche la limitazione alla circolazione dei veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 t (eccetto autorizzati), ovvero possono coincidere con area residenziale o zona a traffico limitato, nelle quali si istituisca il limite di velocità di 30 km/h e la limitazione alla circolazione dei veicoli con massa a pieno carico superiore a 3,5 t (eccetto autorizzati). Come si può intuire, tali aree possono essere ricondotte agli spazi adibiti a *woonerf* previsti nel presente Piano.

Le Linee guida, inoltre, individuano i percorsi promiscui come elementi di raccordo di limitato sviluppo longitudinale, costituiti da parte interna o esterna alla strada in cui, non risultando possibile realizzare la pista ciclabile, la circolazione dei ciclisti avviene in promiscuo con gli altri veicoli o con i pedoni, ma la percezione della continuità dell'itinerario ciclabile è garantita attraverso specifica segnaletica. In particolare il percorso promiscuo può essere suddiviso in:

- promiscuo veicolare e ciclabile, realizzato sulla carreggiata stradale, in cui la circolazione delle biciclette, o eventualmente anche degli altri velocipedi, avviene in promiscuo con i veicoli a motore;
- promiscuo pedonale e ciclabile, all'interno di aree pedonali oppure ammesso sul marciapiede o all'interno di parchi o aree verdi, in cui è ammessa la circolazione delle biciclette, o eventualmente anche degli altri velocipedi, in promiscuo con i pedoni.



*Principali sezioni tipologiche attese.*

### **3.4.2 Sosta e percorsi per le utenze deboli**

In presenza di stalli di sosta le soluzioni previste sono le seguenti:

- nel caso di fascia di sosta a spina o a pettine deve essere garantito un adeguato franco di sicurezza tra la pista ciclabile e la fascia di sosta, in cui apporre dissuasori di sosta e/o fioriere e/o altri elementi, atti ad evitare l'invasione della pista ciclabile da parte dei veicoli in sosta;
- nel caso di fascia di sosta in linea deve essere garantito un adeguato franco di sicurezza di almeno 50 cm tra la pista ciclabile e la fascia di sosta, in cui apporre eventualmente dissuasori di sosta atti ad evitare l'invasione della pista ciclabile da parte degli altri veicoli e di altezza adeguata a consentire l'apertura in sicurezza della portiera dei veicoli; nel caso di verso concorde tra verso di sosta e verso della corsia ciclabile il franco di sicurezza deve essere opportunamente incrementato.

La contiguità della pista ciclabile su corsia riservata con la fascia di sosta, in via generale, deve essere evitata, mentre può essere consentita, adottando le necessarie misure di sicurezza, solamente in particolari contesti in cui la frequenza della rotazione della sosta sia compatibile con la presenza della pista ciclabile.

La contiguità della pista ciclabile, ad una corsia, con la fascia di sosta di tipo in linea è consentita a condizione che la larghezza della pista sia almeno pari al valore standard della larghezza della pista ciclabile a corsia singola precedentemente indicata (pag. 49). Tra la striscia di margine della pista ciclabile e la striscia di delimitazione della sosta deve essere previsto un adeguato franco di sicurezza di almeno 50 cm, misurato tra gli assi delle strisce.

Le strisce di delimitazione della corsia riservata e la striscia di delimitazione della sosta devono essere tracciate discontinue. Il tipo di striscia discontinua da utilizzare è quello prevista dall'art. 138 del Regolamento (c. 3, tipo f). La pavimentazione della pista ciclabile deve essere colorata, in colore rosso rubino (RAL 3003), in pasta nel conglomerato, e gli eventuali additivi non devono alterarne le caratteristiche fisiche e meccaniche; in alternativa il colore può essere ottenuto con trattamenti superficiali a condizione che i materiali impiegati abbiano i necessari requisiti di aderenza, anche in caso di frenata, di antiscivolosità, durabilità, resistenza e stabilità.

Nel caso in cui la sosta sul lato della carreggiata veicolare sia di tipo a spina o a pettine non è consentita la contiguità della pista ciclabile con la fascia di sosta.

### **3.4.3 Percorsi ciclabili e corsie preferenziali**

È consentito, nelle corsie riservate al solo trasporto pubblico locale (TPL) di linea, il transito dei velocipedi, a condizione che sia vietato il transito a tutti gli altri veicoli assimilati al trasporto pubblico (quali taxi, noleggio con conducente, car sharing, ecc.), che sia istituita nella corsia riservata una velocità massima di percorrenza di 30 km/h e la frequenza massima programmata per il TPL di linea non sia superiore a 45 transiti/ora.

Non è consentito, in tali tipologie di corsie riservate, il transito ai veicoli del TPL di lunghezza superiore a 12 metri. Non è consentito, inoltre, autorizzare il transito ad altre tipologie di utenti (disabili, trasporto merci, altri autorizzati, ecc.), mentre è permesso il transito ai soli veicoli in servizio di emergenza di cui all'art. 177 del Codice.



## **4 QUADRO AMBIENTALE**

### **4.1 Premessa**

La valutazione sviluppata di seguito si articola su alcune fasi specifiche, necessarie per definire il quadro di riferimento locale e territoriale, considerando sia lo stato dell'ambiente sia le linee di sviluppo previste. Si analizza quindi piano in oggetto, evidenziando gli ambiti e gli elementi con i quali il suo sviluppo possa interferire, considerandone gli effetti e il peso delle eventuali ricadute alterative, nonché le eventuali ripercussioni su altri elementi.

La struttura dell'analisi si sviluppa dunque secondo i contenuti metodologici di indirizzo contenuti nell'Allegato A alla DGR 1717 del 03.10.2013 (parere n. 73 del 02.07.2013 della Commissione regionale VAS) ed è articolata secondo la forma del Quadro Conoscitivo indicato dalla Regione Veneto.

Trattandosi del Piano Urbano del Traffico di una città di medie dimensioni, si è scelto di considerare alcune componenti ambientali significative della realtà locale, che potrebbero risentire degli effetti derivanti dall'attuazione dello strumento:

- aria;
- acqua;
- suolo e sottosuolo;
- biodiversità, flora e fauna
- patrimonio culturale, architettonico, archeologico e paesaggistico
- agenti fisici;
- società ed economia.

Il processo permetterà quindi di incrociare gli elementi di valore e le criticità esistenti con i possibili assetti derivanti dall'attuazione della proposta di variante, individuandone i potenziali effetti sull'ambiente.

In riferimento a quanto previsto dalla normativa vigente, si utilizzano principalmente come riferimento dei dati e delle analisi le seguenti fonti:

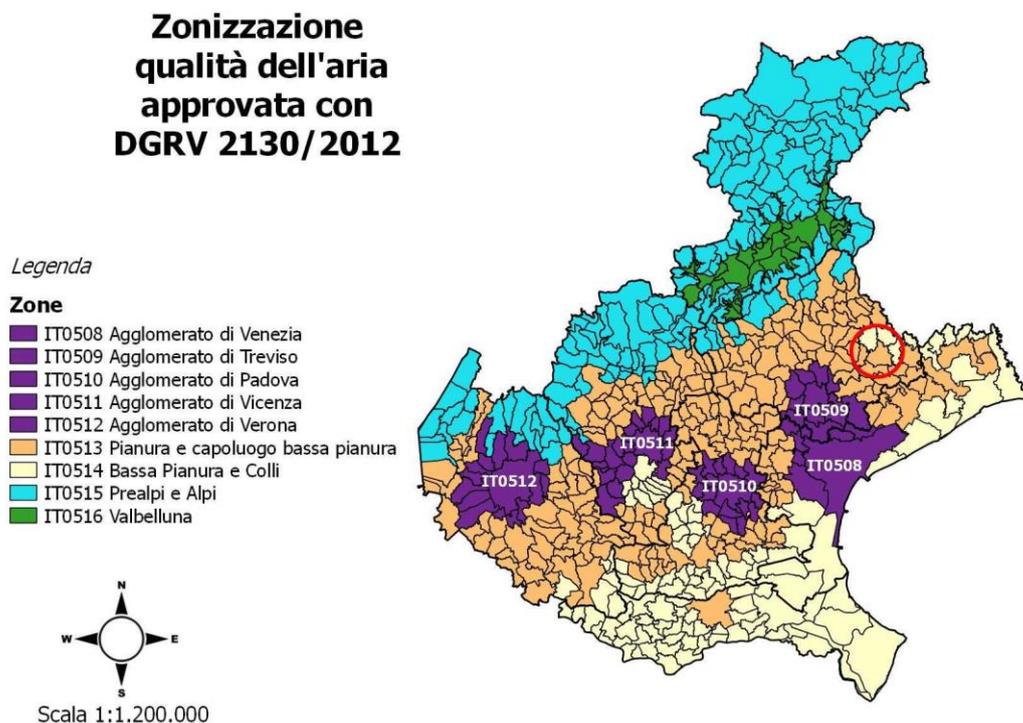
- Comune di Oderzo;
- Provincia di Treviso;
- Regione Veneto, Quadro Conoscitivo;
- ARPAV - Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto;
- ISTAT – Istituto nazionale di Statistica;
- PTRC del Veneto;
- PTCP di Treviso;
- P.A.T. di Oderzo;

## 4.2 Sistema fisico

### 4.2.1 Aria

In generale le fonti primarie di inquinamento dell'aria sono costituite sia dal traffico veicolare che dalle aree industriali laddove esistono concentrazioni di aziende ad elevata emissione inquinante.

Va evidenziato che per quanto riguarda il traffico veicolare, a Oderzo si è cercato di estromettere il traffico di attraversamento dal centro abitato con la realizzazione della circonvallazione (manca un solo tratto denominato variante sud della Postumia) e ciò ha permesso l'eliminazione dei flussi di attraversamento del traffico pesante ed una riduzione di quelli leggeri.



*Zonizzazione del territorio regionale approvata con DGR 2130/2012 (Fonte: Regione Veneto).*

Il comune di Oderzo ricade nella zona "IT0513 Pianura e Capoluogo bassa pianura", ai sensi della zonizzazione regionale approvata con DGR 2130/2012 e rappresentata nella seguente figura.

ARPAV ha condotto una campagna di monitoraggio della qualità dell'aria per l'anno 2017 attraverso stazione rilocabile posizionata in Via Parise. La campagna si è svolta dal 13/07/2017 al 19/12/2017 che comprende un periodo estivo ed uno invernale. I dati vengono confrontati con quelli rilevati nel territorio provinciale di Treviso e Mansuè. Lo stesso sito era stato monitorato, sempre con stazione rilocabile, dal 12/06/2013 al 28/07/2013 e dal 25/02/2014 al 13/04/2014.

Per quanto riguarda gli inquinanti CO, SO<sub>2</sub> e NO<sub>2</sub> non sono stati rilevati valori superiori ai limiti di legge previsti dal D.Lgs 155/2010. Per quanto riguarda l'inquinante O<sub>3</sub> sono stati rilevati, durante la campagna estiva, frequenti superamenti dell'obiettivo a lungo

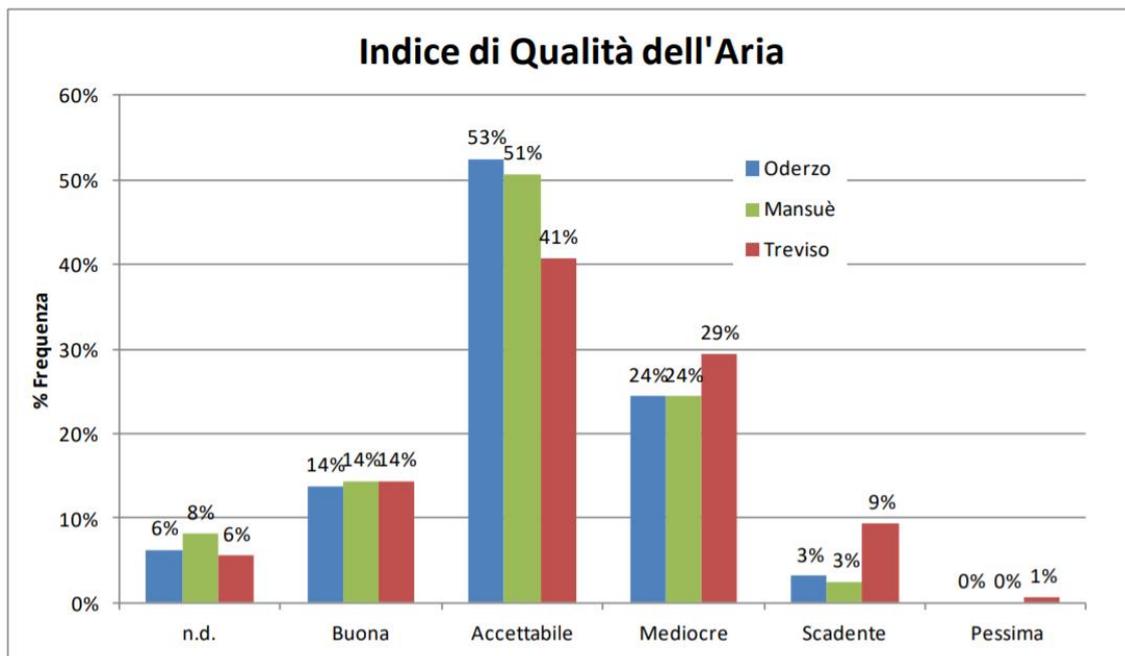
termine per la protezione della salute umana di 120 µg/m<sup>3</sup> previsto dal D.Lgs 155/2010. La concentrazione media di Benzene determinata a Oderzo è risultata pari a 0.8 µg/m<sup>3</sup>. Tale dato anche se non direttamente confrontabile con il limite di legge di 5.0 µg/m<sup>3</sup> previsto dal D.Lgs. 155/2010, fornisce comunque un'indicazione del valore medio annuo. Per quanto riguarda l'inquinante PM<sub>10</sub> si sono osservati diversi superamenti del Valore Limite giornaliero di 50 µg/m<sup>3</sup> previsto dal D.Lgs. 155/2010 da non superare per più di 35 volte l'anno. La media del periodo a Oderzo è risultata compresa tra quella rilevata presso la stazione fissa di Mansuè e quella di Treviso – via Lancieri di Novara.

Allo scopo di verificare il rispetto dei limiti di legge previsti dal D.Lgs. 155/2010 per il PM<sub>10</sub>, è stata utilizzata una metodologia di calcolo elaborata dall'Osservatorio Regionale Aria di ARPAV. L'applicazione della metodologia di stima, utilizzando come stazione di riferimento sia quella di Treviso che quella di Mansuè, ha evidenziato il rispetto del Valore Limite annuale di 40 µg/m<sup>3</sup> e il rischio di superamento del Valore Limite giornaliero di 50 µg/m<sup>3</sup> da non superare per più di 35 volte l'anno.

Per quanto riguarda il PM<sub>2.5</sub>, analogamente a quanto osservato per il PM<sub>10</sub>, le concentrazioni a Oderzo sono risultate comprese tra quelle osservate presso la stazione fissa di Mansuè e Treviso – via Lancieri di Novara. L'applicazione della medesima metodologia di calcolo utilizzata per il PM<sub>10</sub> ha evidenziato il rischio di superamento del limite annuale nel caso venga utilizzato come riferimento la stazione di Mansuè. La determinazione di IPA sui PM<sub>10</sub>, ed in particolare di Benzo(a)Pirene, ha evidenziato la presenza di concentrazioni confrontabili a quelle determinate nello stesso periodo presso la stazione fissa di Treviso. Si ricorda che per il B(a)P l'Obiettivo di Qualità annuale è di 1.0 ng/m<sup>3</sup> prefissato dal D.Lgs. 155/2010; tale valore è stato superato presso la centralina di Treviso ogni anno dal 2009 al 2013 e nel 2016 mentre è stato rispettato nell'anno 2014 grazie alle particolari condizioni meteorologiche che sono state particolarmente favorevoli alla dispersione degli inquinanti. Nell'anno 2017 il valore Obiettivo per il benzo(a)pirene è stato superato presso la stazione fissa di Treviso con un valore medio annuale di 1.3 ng/m<sup>3</sup>.

Per quanto riguarda il monitoraggio di COV, eseguito contemporaneamente in n.4 siti tra il territorio comunale di Oderzo e Mansuè, sono state riscontrate concentrazioni inferiori al limite di rilevabilità strumentale durante il periodo caldo del monitoraggio in virtù della capacità dispersiva dell'atmosfera. Nel periodo più freddo, tra l'8/11/2017 e il 6/12/2017, si sono osservate maggiori concentrazioni nel Sito B – cimitero di Camino.

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



*Indice sintetico di qualità dell'aria per la campagna di Oderzo confrontato con quello calcolato per la stazione fissa di Treviso e Mansuè*

#### **4.2.2 Acqua**

La gestione della risorsa acque, in recepimento nel D.Lgs 152/2006, è affidata al Piano di gestione dei distretti idrografici che le Autorità di Bacino, in collaborazione con le Regioni, sono chiamate a predisporre, sostanzialmente sulla base dei piani regionali di tutela delle acque. Per la Regione Veneto il Piano di Tutela delle Acque è stato approvato dal Consiglio Regionale il 05/11/2009.

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA), strumento approvato dalla Regione con le finalità di protezione e corretta gestione dei corpi idrici, si fonda sui dati e sulle conoscenze acquisiti in anni di controlli ambientali. Il monitoraggio ambientale è solo un mezzo, ciò che conta subito dopo sono la pianificazione e la programmazione che, per quanto attiene al Piano di Tutela delle Acque, sono riassumibili nelle seguenti «macroazioni»:

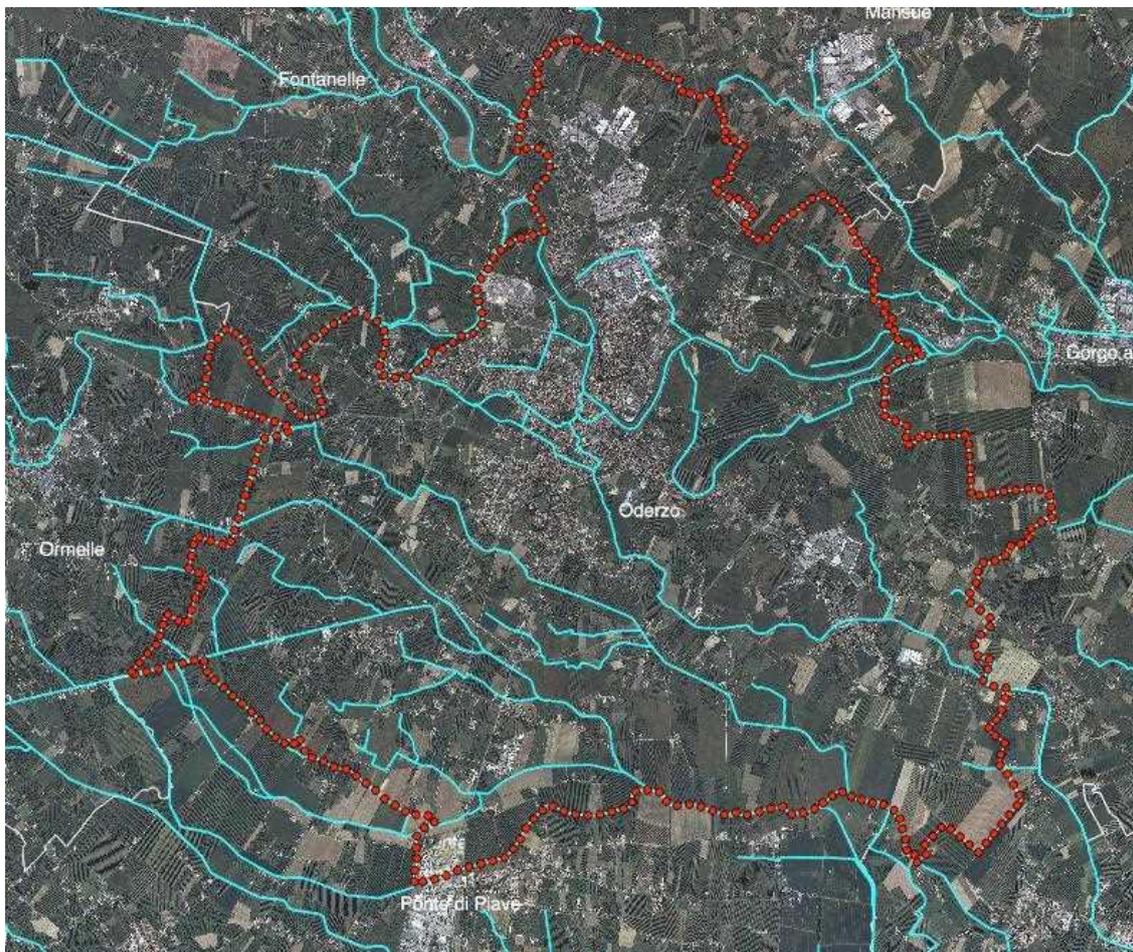
protezione delle aree a specifica tutela qualitativa: aree sensibili, zone vulnerabili da nitrati di origine agricola, zone vulnerabili da prodotti fitosanitari, aree di salvaguardia delle acque destinate al consumo umano;

- disciplina degli scarichi;
- disciplina dello smaltimento delle acque di dilavamento e di pioggia;
- azioni per la tutela quantitativa delle acque sotterranee;
- azioni per il rispetto del deflusso minimo vitale negli alvei.

La rete idrografica che si sviluppa all'interno del territorio comunale di Oderzo è gestita in parte dall'Autorità di Bacino Regionale dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione, in parte dall'Autorità di Bacino Regionale del Sile e della pianura tra Piave e Livenza; la gestione del sistema delle acque del comune ricade all'interno del Consorzio di Bonifica "Piave".

L'idrografia principale è rappresentata dal corso del Monticano, che passa nel centro abitato; il Lia, che nasce a San Polo di Piave e scarica nel Monticano; il canale

Navisego, che parte a Colfrancui da una derivazione del Lia; il sistema del Bidoggia, tra cui gli scoli Zocchella e Bidoggia.



*Rete idrografica (Fonte: QC regione Veneto) del territorio comunale di Oderzo*

### Acque superficiali

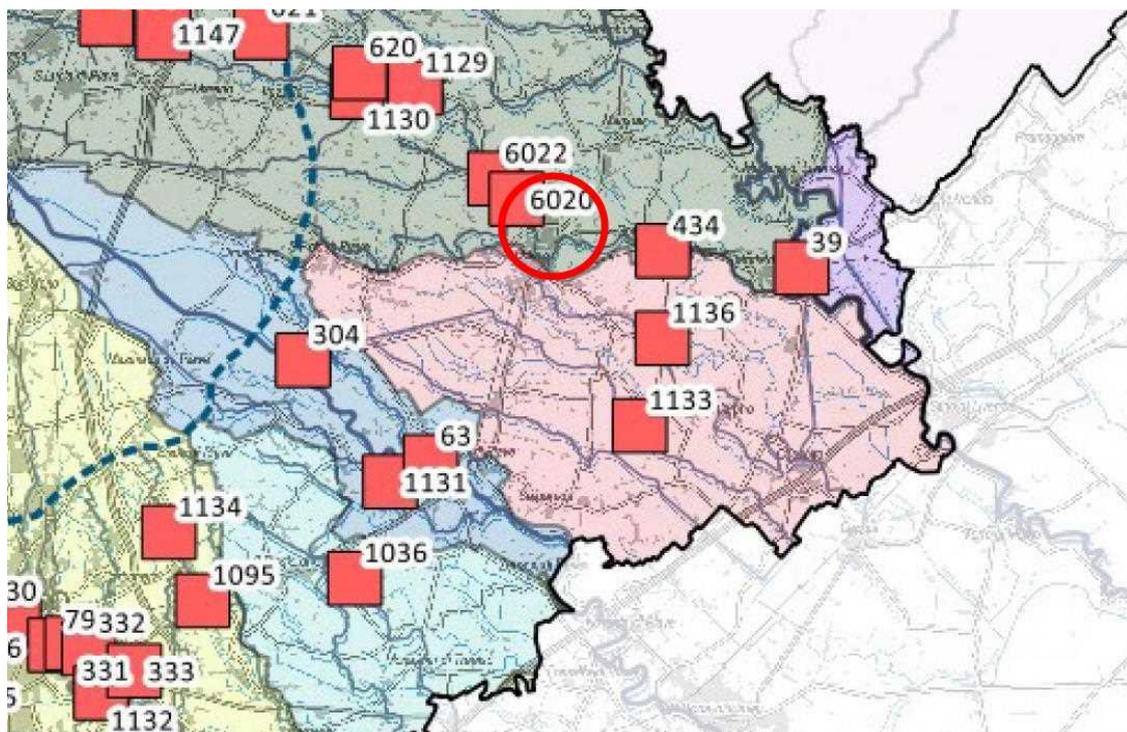
La qualità delle acque superficiali è monitorata da ARPAV attraverso stazioni di rilevamento, posizionate in più punti lungo i corsi d'acqua principali e secondari, valutando principalmente i corsi d'acqua dal punto di vista della qualità chimica ed ecologica.

I dati più recenti sulla qualità delle acque superficiali del territorio opitergino derivano dal Rapporto sulla qualità delle Acque in provincia di Treviso - anno 2016.

Si prendono in esame i dati rilevati dalla stazione 434 sul fiume Monticano. la stazione è quindi posta a chiusura del bacino del Monticano, a valle dell'abitato di Oderzo, e registra oltre agli impatti di monte.

La situazione presenta LIMeco costante di livello 3 così come lo stato chimico "buono" in linea con gli anni 2014 e 2015.

Le analisi complessive dimostrano che lo stato chimico è sostanzialmente buono, a dimostrazione che non sono presenti criticità collegate alla presenza di composti chimici pericolosi. Lo stato ecologico è invece sufficiente, in ragione del fatto che per gli aspetti più ambientali sono presenti criticità anche marcate.



*Estratto “Stazioni di monitoraggio delle acque superficiali in provincia di Treviso” da Rapporto sulla qualità delle Acque in provincia di Treviso - anno 2016 – (ARPAV)*

Acque sotterranee

La rete di monitoraggio ARPAV ha una stazione di campionamento all’interno del territorio comunale (stazione 92). Per l’analisi dell’acquifero profondo, i campioni di acqua vengono prelevati da un pozzo artesiano, alla profondità di 218 m.

Oderzo

92

Bacino: Bassa Pianura Settore Piave

Quota PR (m s.l.m.): 8

Acquifero: Artesiano

Quota PC (m s.l.m.): 8

Profondità (m): 218

A. Stato Chimico Puntale (SCP)

Anno	Stato Chimico Puntale SCP	Parametri che hanno determinato il giudizio
2013	buono	
2014	scadente	ione ammonio
2015	scadente	ione ammonio
2016	scadente	ione ammonio

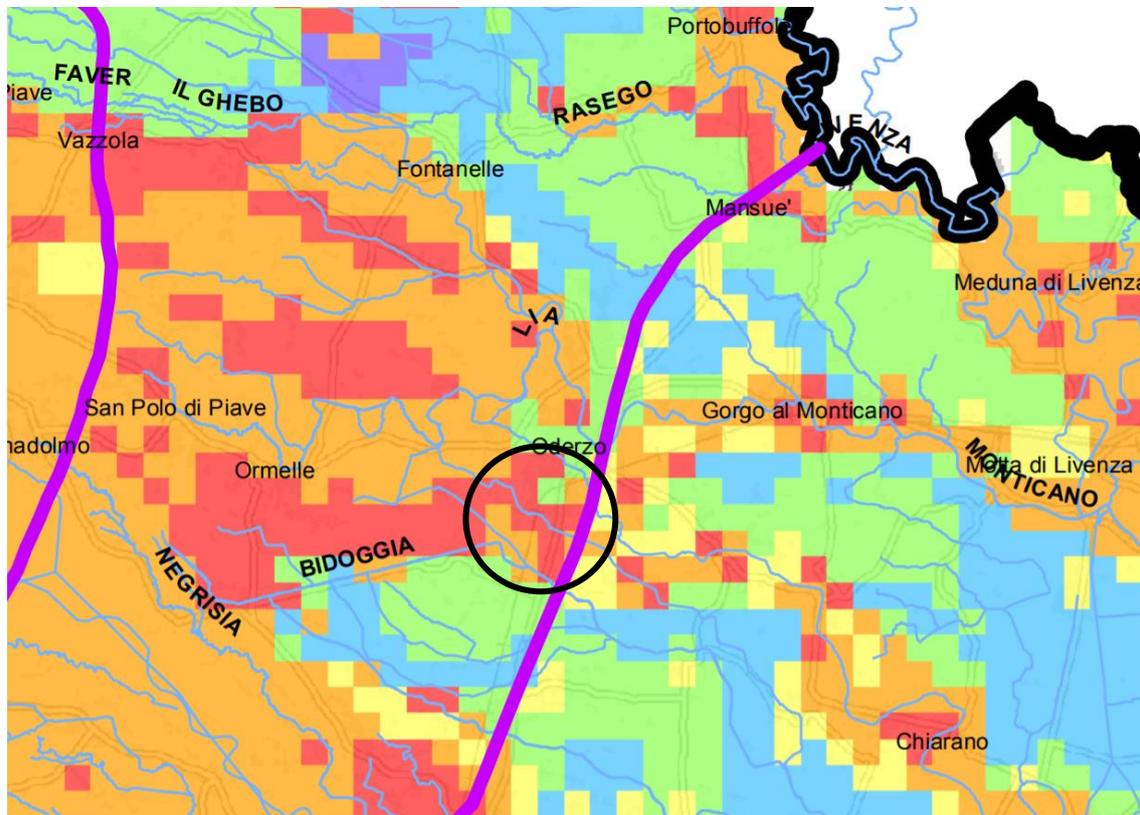
*Estratto allegato pozzi Rapporto sulla qualità delle Acque in provincia di Treviso - anno 2016 – (ARPAV)*

In linea con il triennio precedente lo stato chimico puntuale (SCP) registrato risulta “scadente” per effetto del superamento dello ione di ammonio.

La stessa classificazione è per il pozzo, appartenente alla tipologia in falda libera, di Ponte di Piave, anch’esso scadente, sempre secondo il parametro dello ione ammonio.

In quanto alla vulnerabilità della falda, il centro urbano di Oderzo si colloca all’interno della media pianura trevigiana, la cui natura e disposizione dei depositi danno origine a un acquifero condizionato dalla diversa permeabilità dei materiali litologici, sovrapposti in modo disordinato. La circolazione idrica è dunque caratterizzata da falde sovrapposte, legate alla presenza di livelli permeabili e impermeabili.

Il grado di vulnerabilità è dunque classificato come medio/alto, come determinato dalla Giunta Regionale, di cui all'elaborato tecnico "Carta della Vulnerabilità naturale della falda freatica della Regione Veneto". La prima falda si colloca, infatti, tra -0,5 m e -3 m e, in quanto alla sua limitata profondità, può intercettare il piano di posa di piani interrati o opere di fondazione.



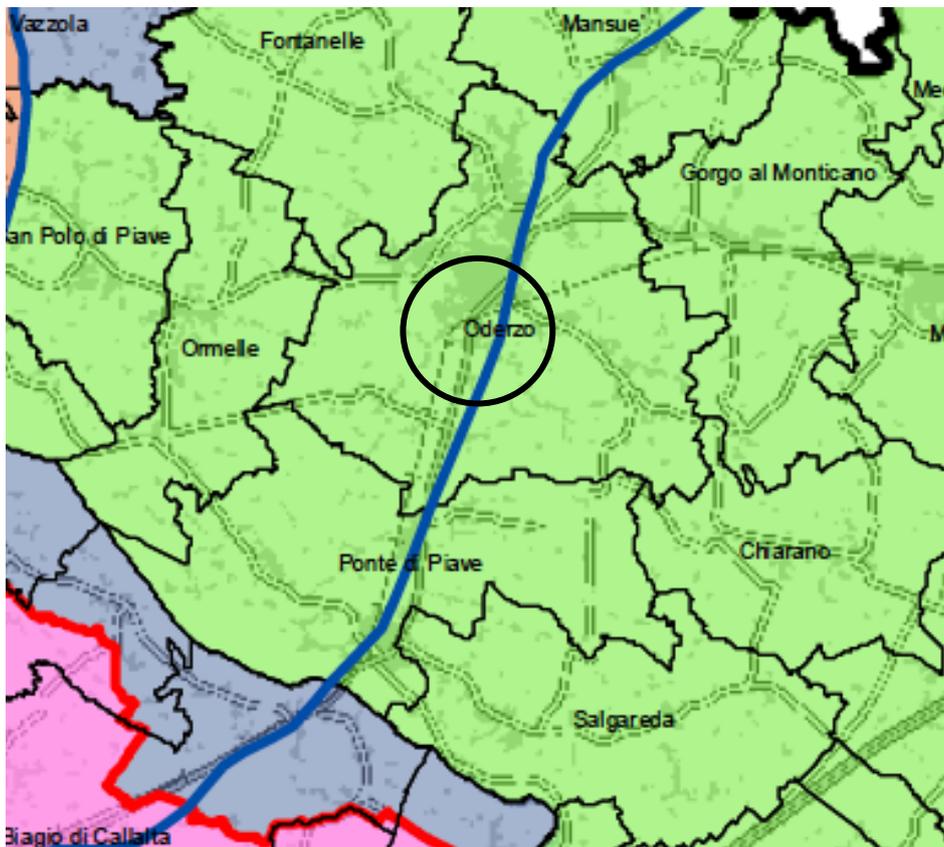
*Vulnerabilità della falda freatica della pianura veneta. Grado di vulnerabilità crescente da blu a rosso. (Fonte. Piano di tutela delle acque- Regione Veneto)*

La Regione Veneto, fin dal 1989, con il Piano Regionale di Risanamento delle Acque (PRRA), ha disciplinato gli scarichi delle pubbliche fognature e degli insediamenti civili che non recapitano in pubblica fognatura, dettando limiti di accettabilità diversificati in funzione della vulnerabilità del territorio, identificando zone omogenee, e delle esigenze di tutela del corpo recettore. Le misure per gli scarichi contenute nel nuovo Piano di Tutela delle Acque sono quindi la prosecuzione di un percorso normativo già in essere, che si aggiorna e si adegua alla filosofia del D.Lgs. n. 152/1999 e successivamente del D.Lgs n. 152/2006, incentrata sul concetto di bacino idrografico, pur mantenendo la diversificazione connessa alle differenti esigenze di protezione del territorio.

Nel Piano di Tutela delle Acque è definita la suddivisione del territorio regionale in zone omogenee a diverso grado di protezione, per cui sono dettate differenti disposizioni a proposito del collettamento dei reflui, del grado di depurazione ritenuto ammissibile e dei limiti di emissione da rispettare per le acque reflue urbane, sulla base della potenzialità degli impianti. Il territorio regionale è, quindi, suddiviso in zone omogenee di protezione, rappresentate nella figura successiva.

In ogni zona omogenea di protezione si quantifica diversamente il numero di abitanti equivalenti per il quale è accettabile un trattamento primario quale "trattamento appropriato" secondo la definizione dell'art. 105 del D.Lgs. n. 152/2006.

Il territorio del comune di Oderzo si trova all'interno di una "zona di pianura a bassa densità abitativa".



*Estratto dalla carta "Zone omogenee di protezione dall'inquinamento", PTA Regione Veneto*

In conclusione, l'analisi dei dati raccolti evidenzia come le stazioni prese in esame abbiano una qualità chimica delle acque sotterranee scadente, essendo stati superati i limiti di legge in quanto a livelli di concentrazione di ione ammonio.

Non si ritiene non necessario approfondire il tema rispetto alla tipologia di piano oggetto, visto che gli interventi previsti non possono interferire sensibilmente con il sistema delle acque sotterranee.

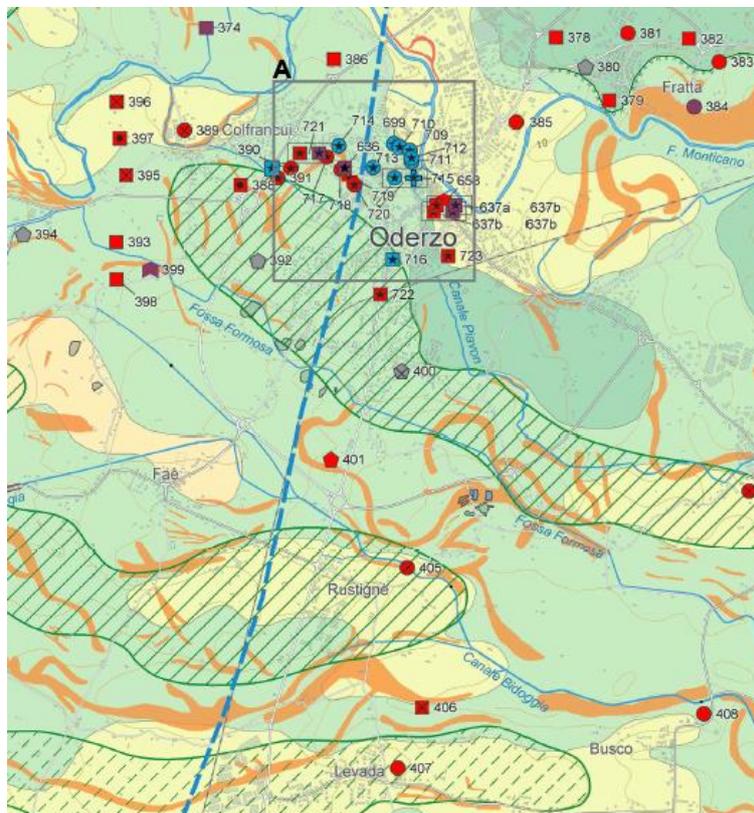
#### **4.2.3 Suolo e sottosuolo**

##### Caratteristiche litologiche, geomorfologiche e geopedologiche

Il territorio di Oderzo si sviluppa verso il margine sud orientale della provincia di Treviso, con una superficie complessiva di 42,6 chilometri quadrati e una popolazione di circa 20.400 persone. Esso appartiene alla pianura alluvionale del Piave, con andamento morfologico del territorio con orientamento nord-ovest/sud-est e un dislivello che si dispone tra +15 m s.l.m. e + 4 m s.l.m..

La dinamica dei corsi d'acqua e le opere di divagazione, erosione e accumulo, hanno nel tempo determinato per quest'area di Bassa Pianura la composizione in prevalenza di argille, limi e sabbie. La maggior parte dei sedimenti è legata al bacino del Piave e agli spostamenti del suo corso principale a seconda delle piene e dei periodi interglaciali anche se, pur in misura minore e soprattutto nelle aree più settentrionali, le stesse azioni sono state esercitate dal Monticano.

All'interno dell'estensione territoriale i termini superficiali variano, definibili sostanzialmente in quattro fasce principali. La zona oggetto di valutazione, individuabile in un'area ovest-est, dal canale Bidoggia passando per Faè sud, Rustignè e Piavon sud – è caratterizzata da termini prevalentemente limosi.



*Estratto dalla Carta Geomorfológica della provincia di Treviso*

Prendendo in considerazione il rischio di carattere idrogeologico, si fa riferimento ai contenuti del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Bacino Idrografico del fiume Sile e della Pianura tra Piave e Livenza, all'interno del quale ricade la porzione di territorio comunale che sottende all'area di studio.

Il PAI del Bacino Regionale del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza è stato approvato con DCR n. 48 del 27.06.2007, e soggetta a varianti, l'ultima delle quali approvata con DCR 1363 del 30.07.2013.

Sulla base degli elaborati del PAI si è verificata come il centro urbano di Oderzo non sia interessato da significativi caratteri di pericolosità e rischio idraulici, che si mantengono a un livello moderato P1.

Considerata la tipologia di piano oggetto di valutazione, non si ritiene necessario approfondire il tema visto che gli interventi previsti non possono interferire con la componente.

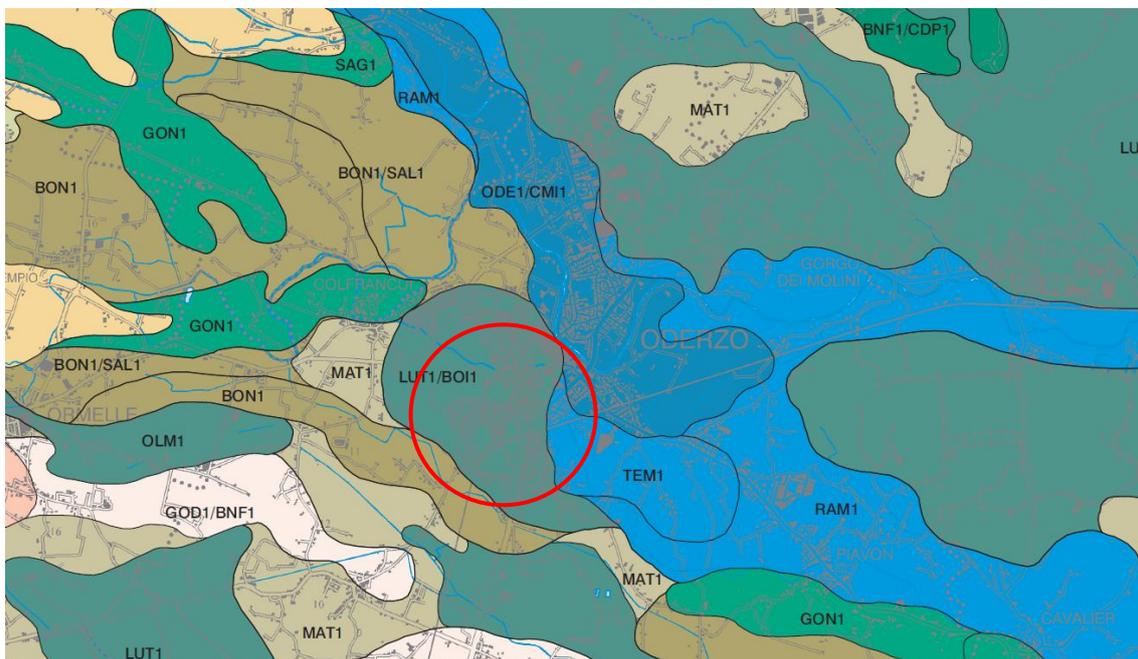
### Rischio sismico

Il territorio di Oderzo, non è interessato da criticità determinanti dal punto di vista sismico, rispetto alla contestualizzazione geografica e alla struttura geologica dei terreni. Sulla base dell'ordinanza PCM 3519 del 28.04.2006 il territorio è classificato in classe tre.

### Uso del suolo

Sulla base delle informazioni contenute nella “Carta dei suoli della Provincia di Treviso” l’area nel quale si colloca il centro urbano di Oderzo è classificata come Pianura recente (olocenica) del Monticano e del Meschio con suoli a iniziale decarbonatazione con Dossi fluviali poco espressi, costituiti prevalentemente da sabbie e limi (ODE1/CM11). In particolare:

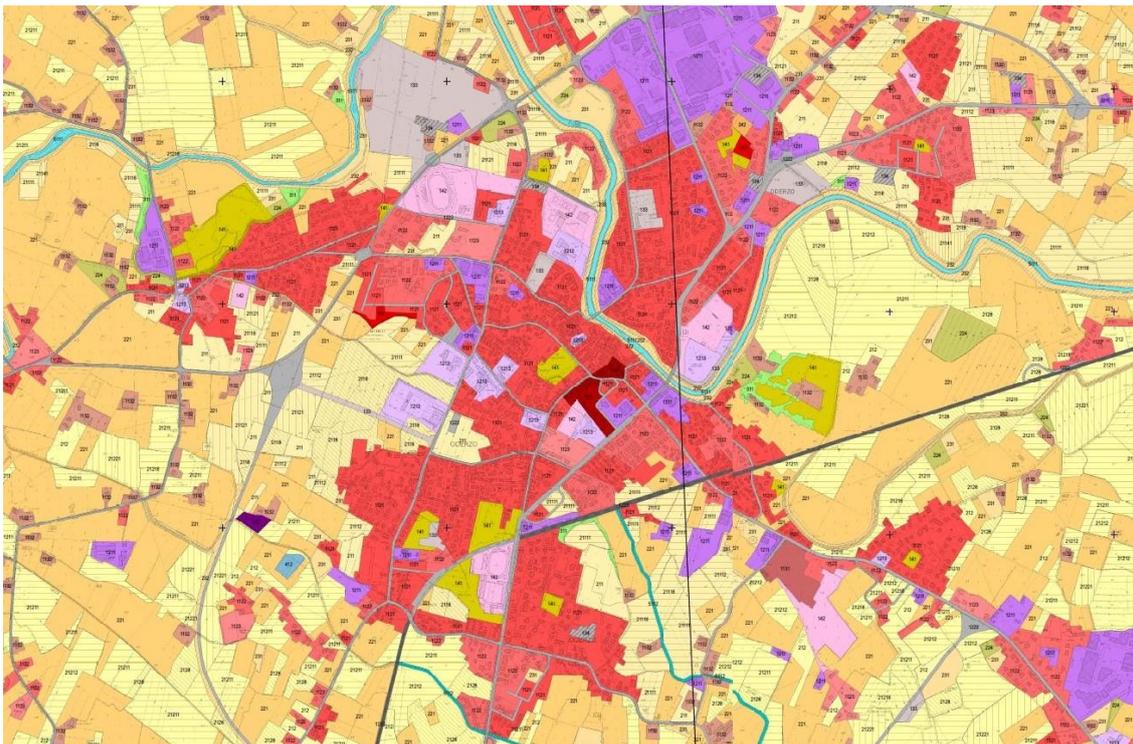
- ODE1: suoli molto profondi, tessitura moderatamente grossolana, estremamente calcarei, alcalini, drenaggio da buono a moderatamente rapido, falda molto profonda.
- CM11: suoli molto profondi, tessitura media in superficie e moderatamente grossolana in profondità, fortemente calcarei, alcalini, drenaggio mediocre, falda molto profonda.



*Individuazione dell’area di studio sulla Carta dei Suoli della Provincia di Treviso. Unità cartografica TRS2/TRS1. Il cerchio di colore rosso individua l’ambito interessato dal piano. (Fonte: a cura di ARPAV servizio osservatorio suolo e rifiuti, 2008)*

Per quanto riguarda l’uso del suolo emerge come l’ambito di applicazione del Piano oggetto di valutazione riguardi la parte urbana della città.

In conclusione, si ritiene che, considerate le azioni previste dal Piano, non ci siano modifiche nella componente suolo e sottosuolo qui analizzata.



*Estratto Carta della copertura del suolo (fonte: Regione Veneto)*

#### **4.3 Sistema naturalistico**

Il comune di Oderzo è interessato dalla presenza di due aree rientranti nella Rete Natura 2000, ovvero:

- SIC/ZPS IT3240017: Bosco di Cavalier;
- SIC IT3240029: Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano.

All'interno di Ponte di Piave è presente la ZPS IT3240030: Grave del Piave.

Essendo tali aree di tipo fluviale arginato, i flussi biologici sono prevalentemente direzionati lungo tali corsi idrici che scorrono in direzione nord/ovest - sud/est mentre il territorio agricolo, costituito prevalentemente da vigneti, piccoli scoli e siepi campestri, definisce la matrice per eventuali spostamenti nord sud.

La fauna rinvenibile è varia, specialmente nelle zone in cui sono presenti anche piccoli corsi idrici, potendo quindi riscontrare la presenza di germano reale, gallinella d'acqua, nitticola, gazzetta, airone cenerino, martin pescatore, picchio verde, picchio rosso maggiore, upupa. Per quanto riguarda i mammiferi, è segnalata la presenza della volpe, diffusa su tutto il territorio rurale.

Da un punto di vista vegetazionale, l'ambito dove si attua il PUT è completamente urbanizzato, non sono presenti strutture vegetali particolari o macchie boschive.

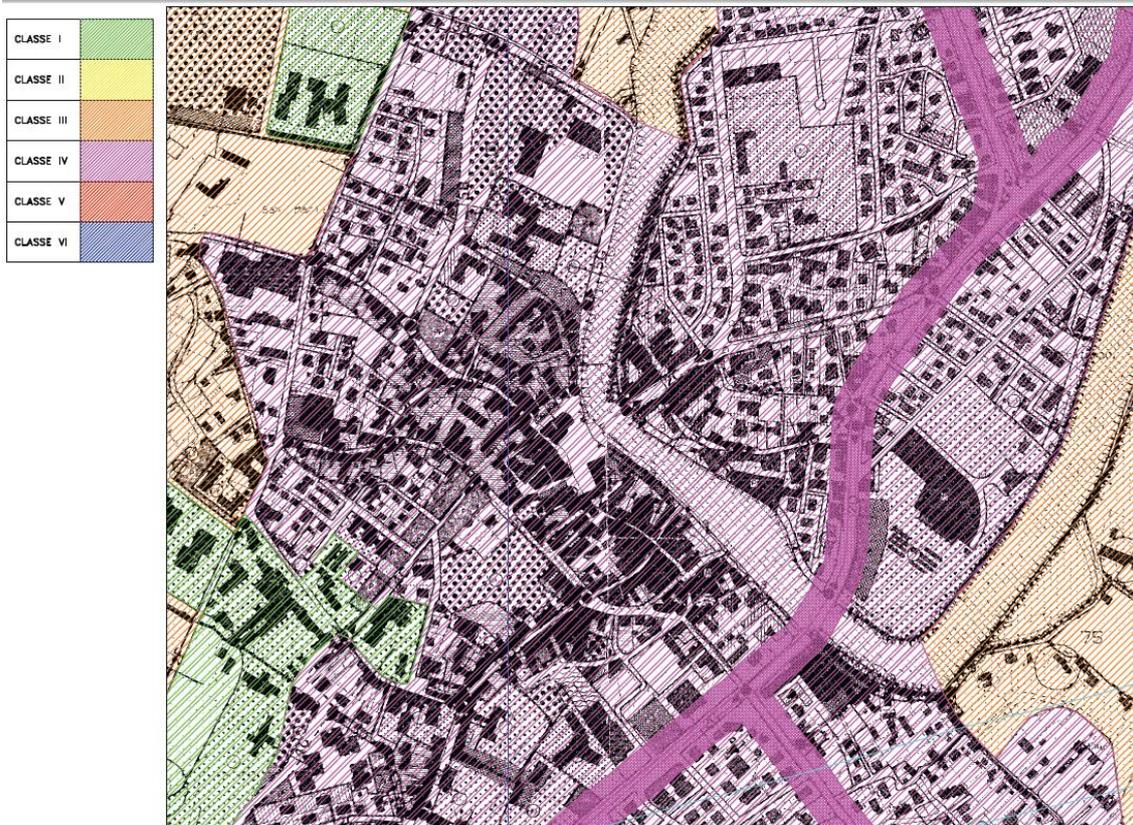
In tal senso non emergono criticità prevedibili dall'attuazione del piano.

## 4.4 Agenti fisici

### 4.4.1 Rumore

E' ormai accertato che il rumore rappresenta una fonte di rischio per la salute umana, sia in ambito produttivo industriale, sia in ambito civile. In ambito civile, all'interno dei centri urbani, il livello equivalente (livello medio) dei rumori prodotti dalle attività umane risulta costantemente compreso nell'intervallo tra i 40 e gli 80 dB, e spesso sono presenti situazioni temporanee con valori di picco che raggiungono i 100-110 dB .

Il Comune di Oderzo nel 2001 si è quindi dotato di un Piano di zonizzazione acustica ai sensi del DPCM 1 Marzo 1991 e dalla legge 447/95, che ha dato una classificazione acustica del territorio comunale con l'obiettivo di prevenire il deterioramento di zone non inquinate e di uno strumento di pianificazione per la prevenzione ed il risanamento dello sviluppo urbanistico.



*Estratto del Piano di Zonizzazione Acustica – Tav. Centro storico*

L'area del centro urbano di Oderzo nel quale sono pianificate le azioni del PUT, ricade all'interno della Classe IV, area di intensa attività umana soggetta pertanto ai seguenti limiti:

Classe IV di destinazione d'uso	Tempi di riferimento	
	Diurno (06.00-22.00)	Notturmo (22.00-06.00)
Valori massimi di emissione dalle singole sorgenti sonore Leq in dB(A)	60	50
Valori massimi, comprensivi di tutte le sorgenti, che possono essere emessi Leq in dB(A)	65	55

**RAPPORTO AMBIENTALE**

Valori, comprensivi di tutte le sorgenti, che segnalano un potenziale rischio per la salute Leq in dB(A)	Valori di attenzione riferiti all'intero periodo		Valori di attenzione riferiti ad un'ora del periodo	
	<i>Diurno</i> (06.00-22.00)	<i>Notturmo</i> (22.00-06.00)	<i>Diurno</i> (06.00-22.00)	<i>Notturmo</i> (22.00-06.00)
	<b>65</b>	<b>55</b>	<b>75</b>	<b>60</b>

Si precisa che per valore limite di emissione si intende il valore massimo di rumore che può emettere una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa, mentre per valore limite di immissione si intende il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei recettori.

Le aree ai margini della SR 53 Postumia e la SP 54, rientrano delle "fasce di pertinenza" di ampiezza pari 30 m per lato. Queste viabilità sono state individuate come strade di tipo B "*strade di grande comunicazione o di traffico elevato*", con riferimento al Decreto interministeriale 01.04.1968 n° 1404, per le quali era già stata prevista nel P.R.G. una apposita fascia di rispetto. Le fasce sono considerabili, comunque, in classe IV e con le relative fasce di transizione vengono a costituire una specie di "zona di esenzione", relativa alla sola rumorosità prodotta dal traffico stradale, rispetto al limite di zona locale, che dovrà, invece, essere rispettato da tutte le sorgenti che interessano tale zona. Le rimanenti viabilità interne ai quartieri, sono considerate parte integrante dell'area di appartenenza ai fini della classificazione acustica e per queste non viene definita una fascia di pertinenza.

#### **4.5 Patrimonio culturale, archeologico e paesaggistico**

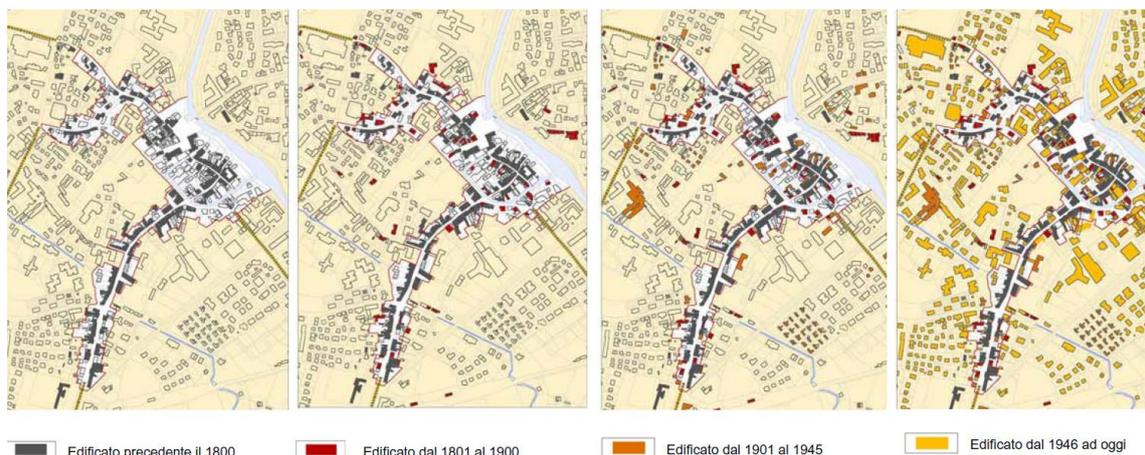
Il comune di Oderzo è ricco e denso di elementi di particolare interesse sia sotto il profilo del paesaggio agrario, espressione della cultura e dell'identità locale, sia sotto il profilo archeologico e architettonico; è dunque un paesaggio culturale nella sua tipicità.

L'ambito paesaggistico nel quale rientra il territorio opitergino è quello dell' "*alta pianura di sinistra Piave*" caratterizzato dalla presenza di numerose risorgive e corsi d'acqua.

Il territorio tra Piave e Livenza è stato per molto tempo caratterizzato dalla presenza dei Romani, ma l'impianto urbanistico e il disegno agrario, organizzati secondo il caratteristico agro centuriato, sono pressoché scomparsi. Le poche testimonianze dell'epoca romana che ancor oggi permangono sono il tracciato della strada romana Postumia e i resti archeologici di presenti in *Opitergium*.

La città di Oderzo, che fu Municipio Romano, conserva oggi poco dell'insediamento risalente a tale periodo, il quale è stato pressoché sostituito in epoca medioevale, ma nel centro storico, sotto i palazzi e la piazza costruiti in epoca recente, sono stati portati alla luce antiche testimonianze di quel periodo.

Molto più strutturata in questo territorio è la presenza di disegni insediativi e paesaggi agrari caratterizzati dalla presenza dei veneziani. La politica agraria di quell'epoca ha lasciato un'eredità di vitale importanza per il disegno del paesaggio agrario di queste terre (opere di bonifica, ville venete, aziende agricole con le abitazioni rurali dei contadini e braccianti), ma anche per gli insediamenti. Lo sviluppo dei centri è avvenuto lungo gli assi viari principali, in cui spesso sono andate ad innestarsi strade secondarie, lungo le quali si insediano funzioni di primaria importanza per la vita del paese (piazza, chiesa, municipio).



*Evoluzione del tessuto insediativo nel centro storico di Oderzo (Fonte: PAT Oderzo – Relazione storica)*

Il sistema insediativo che ha preso forma negli ultimi decenni, rendendo sempre meno riconoscibile l'originaria identità di questi luoghi, è caratterizzato dal fenomeno dell'edificazione diffusa e dell'edificazione lineare lungo le principali arterie stradali, le quali sono diventate le preferenziali direzioni di sviluppo insediativo. Oderzo si trova infatti dentro un sistema insediativo di questo tipo sorto intorno alla strada Postumia lungo l'asse Treviso – Oderzo – Motta di Livenza.

Dal punto di vista culturali si evidenzia come buona parte del centro urbano cittadino vanta la numerose presente. Per quanto riguarda i siti archeologici classificati ai sensi del D.lgs. 42/2004, si evidenziano: Piazza Vittorio Emanuele e Piazza Duomo, Piazza Castello, Galleria tra Piazza Vittorio Emanuele e Piazza Castello, Area Ex-Carceri, Contrada Rossa, Piazza Ex-Foro Boario, Foro Romano via Roma e via Mazzini, Contrada del Salace, via Savonarola, Via dei Mosaici, Via delle Grazie, Enel, Via Don Luigi Monza, S. Martino, Cantina Sociale, Via S. Martino, Lottizzazione S.Martino, condominio "Fluvialis", Via Garibaldi, necropoli Romana, Mutera del Colfrancu.

Oltre alle valenze archeologiche sono presenti oltre 50 edifici e complessi tutelati da vincolo monumentale ai sensi del D.lgs. 42/2004.

Inoltre i tracciati della SR 53 e della SP 54 sono classificati tra i tracciati delle strade romane.

Si ritiene che gli obiettivi del PUT comportino benefici positivi sulla componente. Infatti la riduzione del traffico nelle zone più congestionate, la riduzione della velocità, un migliore fluidificazione della circolazione comporta un generale miglioramento della qualità del paesaggio urbano e della sua fruizione.

## **4.6 Sistema socio economico**

### **4.6.1 Quadro socio economico**

L'analisi delle principali dinamiche socio-economiche che distinguono il comune di Oderzo evidenzia alcuni caratteri determinanti. La popolazione, di 20.400 abitanti al gennaio 2017, registra una leggera crescita nell'ultimo decennio, corrispondente all'andamento dell'intera provincia di Treviso.

Il contesto economico, guardando al numero di unità locali delle imprese, è positivo, con una variazione percentuale, dal censimento 2001 al 2011, del +11,9%, a cui corrisponde un aumento anche del numero degli addetti.

I dati dell'ultimo censimento dell'industria (2011) segnalano la presenza di 2.050 unità locali, sviluppate soprattutto nei settori di commercio/riparazione autoveicoli (575 u.l. con 1.909 occupati), attività professionali (327 u.l. e 559 occupati), attività immobiliari (149 u.l. e 185 addetti) e attività ricettive quali servizi per la ricezione e ristorazione (136 u.l. e 536 addetti). Un particolare peso hanno le attività manifatturiere, con la presenza di 190 unità locali specializzate soprattutto nei settori della produzione di prodotti in metallo, mobili, prodotti in gomma e materie plastiche, e un numero di addetti pari a circa 2400 unità.

## **5 QUADRO PROGRAMMATICO**

Nei paragrafi che seguono si esaminerà la coerenza della piano in esame con gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica sovraordinati verificando, contestualmente, l'esistenza di eventuali vincoli e/o fattori limitativi e/o d'incompatibilità.

In particolar modo, se ne verificherà la compatibilità con seguenti strumenti pianificatori:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC);
- Piano d'Area del Medio Corso del Piave;
- Piano di Coordinamento Territoriale e Provinciale della Provincia di Treviso (PTCP);
- Rete Natura 2000;
- PAT di Oderzo;
- PI n.2 di Oderzo.

### **5.1 PTRC**

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto vigente è stato approvato con DCR n. 250 del 13.12.91 e in seguito con DCR n. 382 del 28.05.92, successivamente modificato con DCR n. 461 e 462 del 18.11.92 e DGR n. 1063 del 26.07.2011.

Il Piano si prefissava di assumere criteri e orientamenti di assetto spaziale e funzionale per concertare le diverse iniziative e gli interventi volti a rendere compatibili le trasformazioni territoriali, sia con la società sia con l'ambiente in modo unitario e coerente tra loro; rispondeva inoltre all'obbligo emerso con la legge 8 agosto 1985, n.431, di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.

Sulla base dei principi generali, il piano articola le proprie proposte in quattro sistemi principali:

il "sistema dell'ambiente";

il "sistema, insediativo";

il "sistema produttivo";

il "sistema delle relazioni".

In questa sede si prenderanno in considerazione gli obiettivi e le strategie che il PTRC mette in atto per quanto riguarda la mobilità urbana, al fine di verificarne la coerenza con gli obiettivi del PUT oggetto di valutazione.

In questo senso al capitolo 8.5 "*problemi e programmi in materia di infrastrutturazione viaria e di traffico*" della relazione di piano (PTRC), viene esaminato quale tema emergente la mobilità urbana e più precisamente: "*...la necessità che i comuni maggiori, quelli classificati "centro storico" nella tavola "Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico" del P.T.R.C. e quelli attraversati da maglie delle rete viaria di interesse interregionale o regionale, predispongano appositi "Piani del traffico e delle relative infrastrutture" in conformità a quanto previsto dalla L.R. 9/86 e dalla recente Circolare LL.PP. La Regione provvederà alla definizione di contenuti e metodologie per*

*la formazione dei suddetti piani come integrazione delle norme per la "Grafia e simbologia regionali unificate etc...";*

un ulteriore obiettivo da evidenziare è quello relativo alla tematica dell'inquinamento acustico generato dalla mobilità veicolare. In questo senso il PTRC quale strategia attiva la "gestione del traffico"<sup>1</sup> attraverso:

- *decentramento del traffico su strade di scorrimento primario, formazione di sedi incassate con copertura totale o parziale a ridotta emissione, adozione di sopraelevate con o senza schermature previo studio delle deflessioni di bordo dell'onda di diffusione;*
- *riduzione dell'intensità di circolazione tramite perequazione dei flussi derivata da modelli di redistribuzione (piani di circolazione);*
- *eventuali divieti di transito di mezzi pesanti;*
- *fluidificazione dello scorrimento previo studio delle disposizioni degli assi viabili atte a mantenere una velocità limitata e la eliminazione ad esempio delle zone di ri-accelerazione (es. contenimento della larghezza di carreggiata, divieto di sorpasso, disallineamento agli svincoli);*
- *adozione, ove possibile, di pavimentazioni idonee e rivestimenti strutturali assorbenti nelle zone critiche (es. incroci di grande traffico); - difesa attiva delle zone residenziali incrementando la difficoltà di immissione nelle stesse del traffico di scorrimento (immissione per passi calibrati o controstrade, insulae senza strade di uscita, ecc.).*

Si ritiene che le azioni messe in atto attraverso il PUT di Oderzo siano rispondenti alle strategie del PTRC vigente.

Il Nuovo P.T.R.C., adottato con delibera di DGR. n° 372 del 17.02.2009, considera le diverse componenti fisiche e strutturali che costituiscono il sistema regionale, identificando i sistemi del:

- paesaggio, elemento utile al fine di comprendere le relazioni storiche e culturali che si sono sviluppate tra territorio e uomo, come strumento necessario a garantire un corretto sviluppo e all'interpretazione dei fenomeni insediativi e sociali;
- città, considerando il tessuto urbano come complesso di funzioni e relazioni che risentono non solo della dimensione spaziale ma anche di quella funzionale e relazionale, tenendo conto delle dinamiche sociali ed economiche;
- montagna, non vista più come un elemento fisico di margine destinato alla sola tutela ma come uno luogo di sviluppo e riacquisizione di una centralità che si è venuta a perdere, considerando sia aspetti fisici che socio-economici;
- uso del suolo, considerando la protezione degli spazi aperti, tutelando il patrimonio disponibile con limitazioni allo sfruttamento laddove non risulti compatibile con la salvaguardia di questo;
- biodiversità, si considera il potenziamento della componente fisica e sistemica non solo per quanto riguarda gli elementi eco relazionali in senso stretto, ma anche il

---

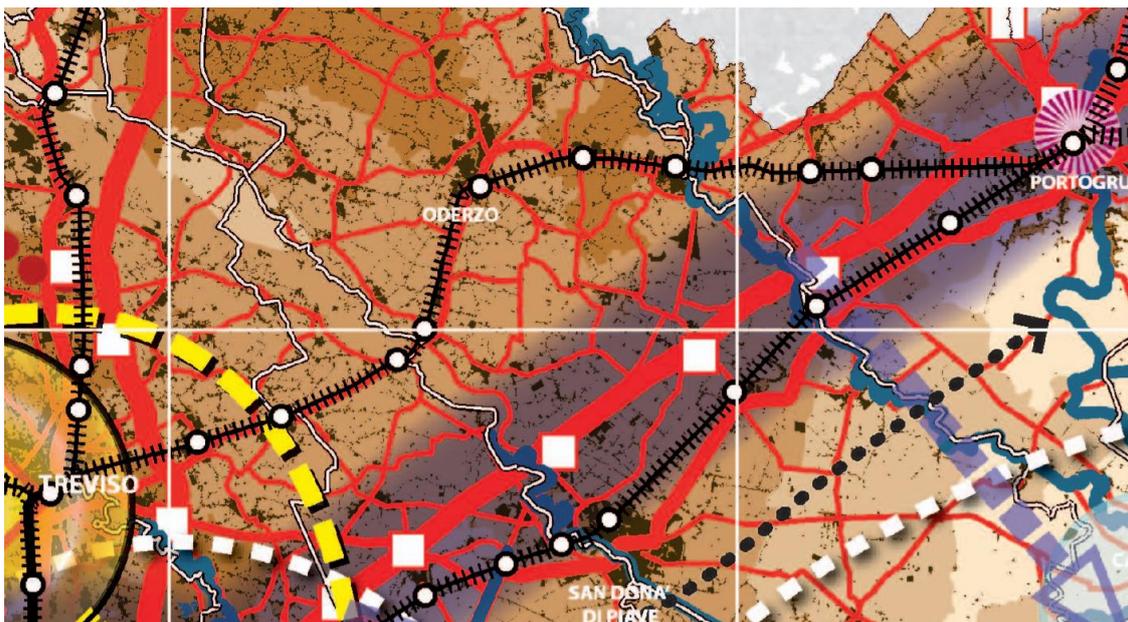
<sup>1</sup> Fonte: capitolo 8.5.2 "I problemi della sicurezza e dell'inserimento nell'ambiente", Relazione di Piano, PTRC, Regione Veneto

contesto più generale che può giocare un ruolo all'interno del sistema;

- energia e altre risorse naturali, nell'ottica della riduzione dell'inquinamento e della conservazione delle risorse energetiche, anche su scala più vasta, si considera la razionalizzazione dell'uso del territorio, delle risorse e delle modalità di sviluppo secondo i principi di sviluppo sostenibile e compatibile;
- mobilità, razionalizzare il sistema della mobilità in funzione delle necessità di relazioni e potenzialità della rete infrastrutturale, incentivando modelli di trasporto che coniughino funzionalità e compatibilità ambientale;
- sviluppo economico, dare il via a processi capaci di giocare sulla competitività su scala nazionale e internazionale, dando risposte alle richieste di scala locale, cogliendo le diverse opportunità che il territorio può esprimere;
- crescita socio-culturale, cogliere le particolarità dei luoghi e dei sistemi territoriali, cogliendone i segni storici e i processi base su cui si è stratificato il sistema base, percependone le motivazioni, le relazioni spaziali e temporali.

In riferimento alla tipologie d'intervento del PUT, si approfondisce il tema della mobilità.

Emerge come il territorio opitergino rientri tra le aree della regione in cui è più forte la densità territoriale (> 0,60 ab/h) e risulta, quindi, far parte dell'ambito metropolitano centrale del Veneto.



*Estratto PTRC 2009 (fonte R.V.)*

Si riporta di seguito un estratto della relazione di piano in cui si evidenzia la strategia relativa alla mobilità per i nuclei urbani appartenenti all'area metropolitana centro veneta, in cui emerge la coerenza dell' strumento del PUT con le azioni previste dal PTRC 2009 adottato.

*“Da ciò emerge con evidenza il ruolo del progetto strategico nella distribuzione delle frazioni urbane e di una coordinata gestione della mobilità urbana come fattore di successo di una città nell’attrarre imprese e visitatori, in un contesto metropolitano dove si possono configurare localizzazioni alternative. I luoghi potenzialmente notevoli per la mobilità delle persone offerti dal sistema urbano del Veneto sono costituiti da:*

- stazioni urbane centrali;

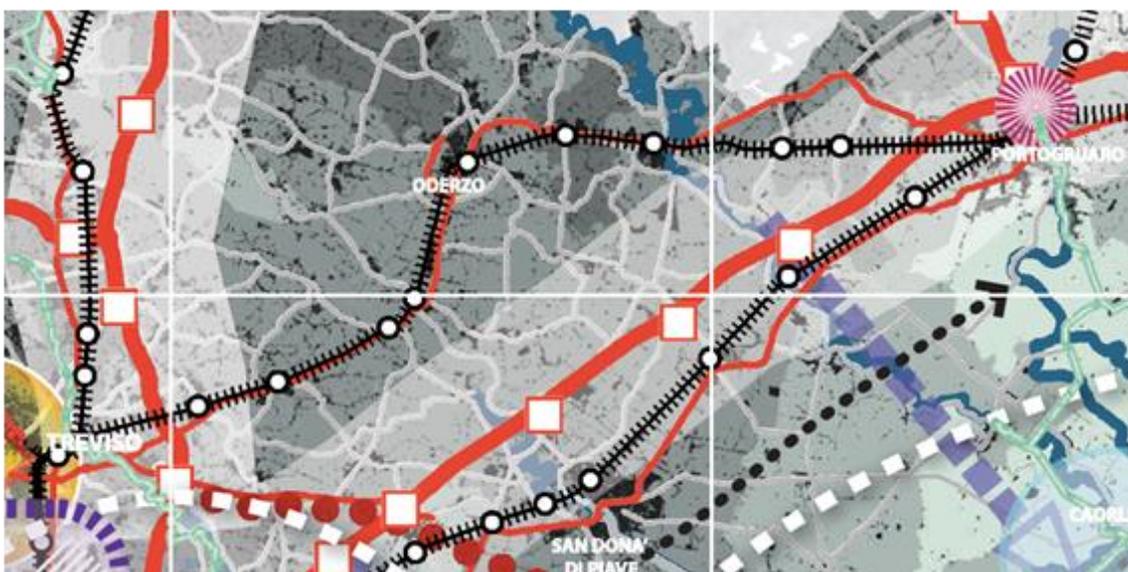
- stazioni SFMR periurbane;
- caselli autostradali;
- intersezioni tra percorsi radiali e percorsi anulari urbani;
- intersezioni tra viabilità di accesso aeroportuale e viabilità ordinaria.

*Tutta la sequenza di spazi serviti da servizi pubblici di trasporto in sede propria, rispetto a questa struttura – fisica e tipologica – dei luoghi notevoli per accessibilità, va impostata entro una politica urbana e metropolitana condivisa, capace di mobilitare nel medio periodo decisioni e misure attorno ad un più efficace nesso tra accessibilità, localizzazioni e forma della città. Una politica di questo tipo trova certamente riscontro in uno strumento come quello dei Piani Urbani della Mobilità (art. 22, L. 340/2000), da sviluppare in sintonia con le previsioni insediative a livello urbanistico. Lo sviluppo del SFMR richiede certamente una misura di accompagnamento come il PUM, esteso tanto alla intera rete metropolitana centro-veneta, coperta dal progetto, che alla sua parte centrale, sottesa tra Venezia-Mestre- Padova, dove la densità dei tessuti, la molteplicità delle reti, e la presenza di grandi attrezzature logistiche e intermodali – Aeroporto, Porto, Interporto – richiede una visione solidale delle prospettive future di sviluppo dell'area che si candida a interpretare il ruolo della competizione internazionale su base metropolitana.”*

In seguito alla normativa nazionale in materia di paesaggio contenuta nel D.Lgs. 42/2004 “Codice dei beni culturali e del paesaggio”, è stata necessaria l'attribuzione al PTRC della qualità di piano urbanistico territoriale con specifica valenza paesaggistica.

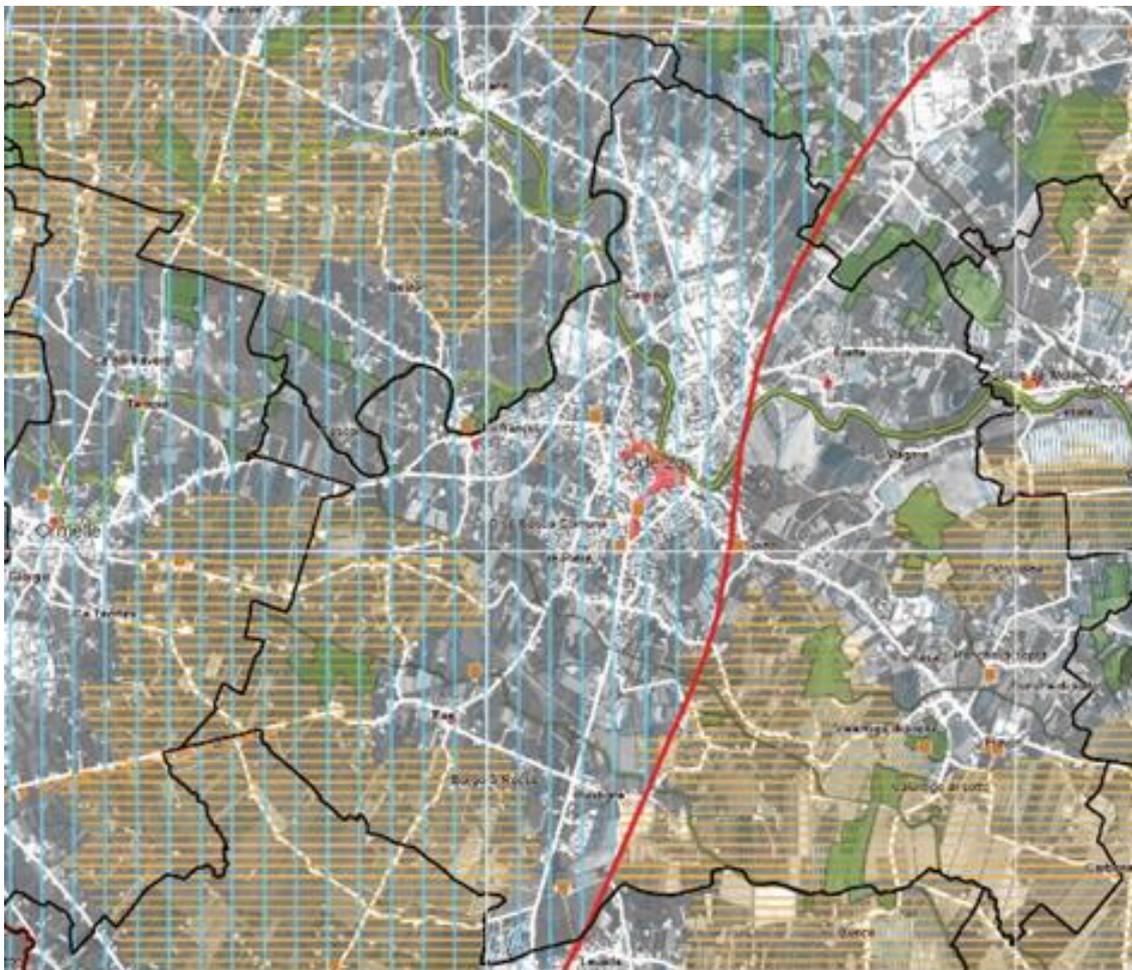
La variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2009) con attribuzione della valenza paesaggistica è stata adottata con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013. Essa delinea un processo di pianificazione paesaggistica articolato in un momento generale, con la valenza paesaggistica del PTRC, ed uno dettagliato, che riguarda la Pianificazione Paesaggistica Regionale d'Ambito. La variante prevede inoltre – visti i mutamenti, dal 2009, delle caratteristiche dei settori di economia, energia e sicurezza idraulica – un aggiornamento dei contenuti territoriali del Piano, che descrivono il sistema relazionale, la difesa del suolo, la città.

Prendendo in esame la Tavola 4 “Mobilità” non emergono particolari indicazioni in merito al territorio di Oderzo.



*Estratto Variante Parziale PTRC adottato, Tav. 4*

La Tavola 9 rappresenta il “Sistema del territorio rurale e della rete ecologica”: il territorio comunale appartiene agli ambiti rappresentati nelle tav. 19-20 Medio Corso del Piave/Alta Pianura di sinistra Piave.



*Estratto Variante Parziale PTRC, TAV. 9 (Tav. 19 – 20)*

In rilievo, per il territorio comunale, sono il corridoio ecologico rappresentato dal corso del fiume Monticano, il centro storico e le valenze storico-architettoniche e archeologiche. In alcune sue parti il piano individua aree ad alta utilizzazione agricola. L'ambito del centro urbano di Oderzo non è caratterizzato da alcun tipo di segnalazione.

## **5.2 PTCP**

Le indicazioni formulate a livello regionale sono state recepite e declinate dalle amministrazioni provinciali nella stesura dei propri strumenti urbanistici. I diversi Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale, infatti, confermano le costanti che caratterizzano e orientano la pianificazione territoriale a scala regionale.

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Treviso, approvato in data 23.03.2010 con Delibera della Giunta Regionale n. 1137, si sviluppa secondo due direttrici primarie, lo sviluppo e il riordino del territorio provinciale e delle realtà

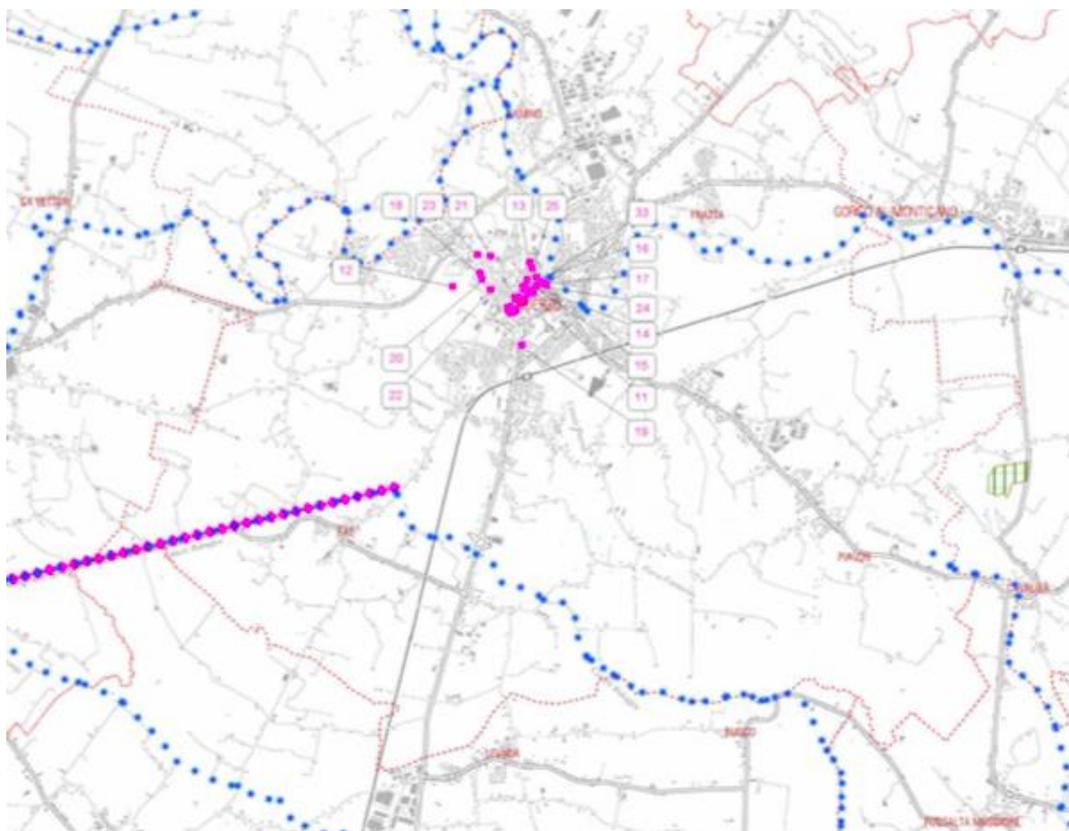
economiche e sociali che qui sono collocate. Questo implica la necessità di relazionare in modo stretto e diretto le trasformazioni territoriali con politiche di riordino locale, con particolare attenzione alle ricadute dirette e indirette.

Va ricordato come il PTCP di Treviso rientri all'interno del processo di sviluppo del Piano Strategico della Provincia di Treviso. Le fasi principali che hanno strutturato il processo si sintetizzano in tre momenti determinati: il primo riferita alle analisi dei bisogni e delle contraddizioni della Marca. Questa fase ha portato all'individuazione dei punti di forza e debolezza e degli assi e delle azioni d'intervento. Il secondo ha visto il coordinamento tra i diversi enti e associazioni per coordinare e integrare i diversi programmi e progetti; il terzo si sviluppa in modo più concreto nella redazione e attuazione dei diversi strumenti di gestione del territorio.

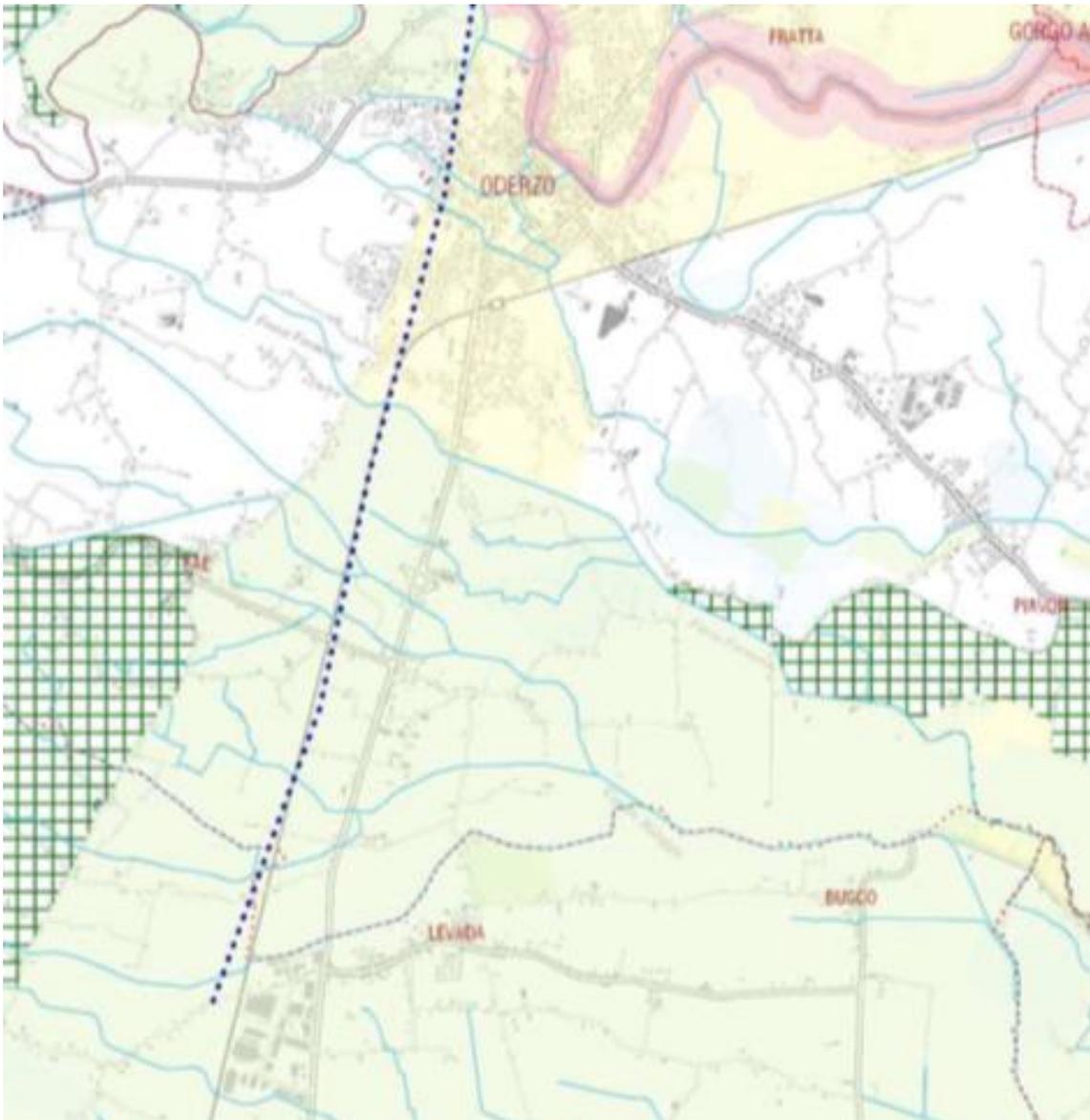
Il Piano acquista in tal senso maggiore aspetto strategico, in piena coerenza con quanto previsto dalla LR 11/2004. Lo strumento si articola intorno ai diversi settori, considerando: uso del suolo, biodiversità, energia e risorse, mobilità, sviluppo economico, crescita culturale e sociale.

Sulla base di tali presupposti, sono individuati i temi strategici e gli atti di sviluppo relativi ai settori di trasformazione.

Dalla tavola n. 1 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" si evince come il centro urbano di Oderzo sia interessato da numerosi edifici e siti con vincolo archeologico ai sensi del D.lgs. 42/2004 (art. 10 e 142 ex leggi 364/09, 1089/39 e 431/85).



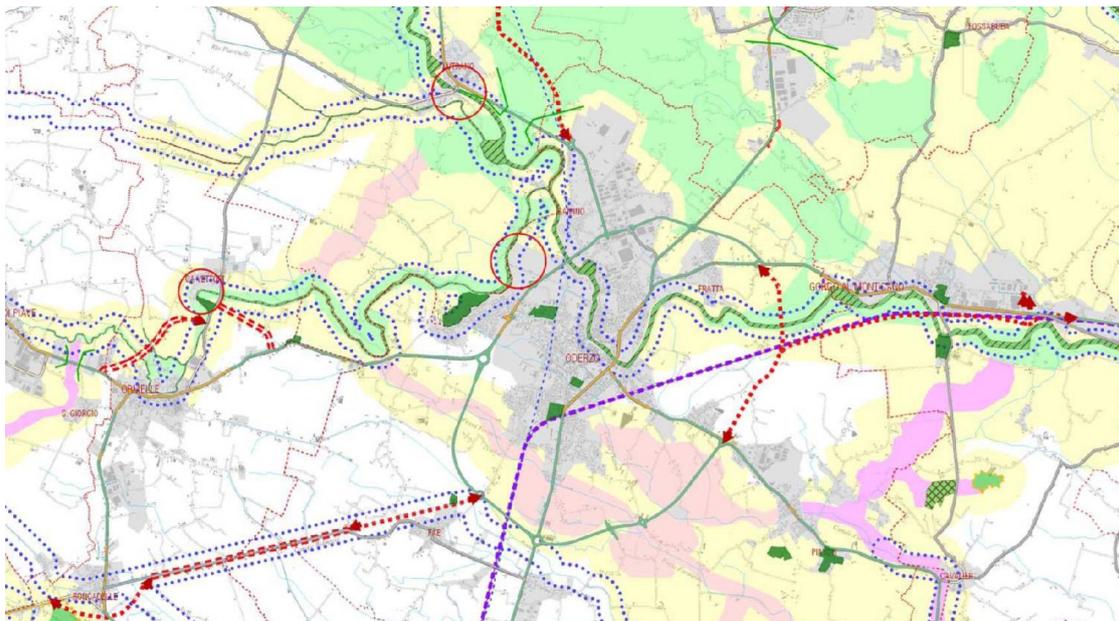
*Estratto PTCP di Treviso tav. 1*



*Estratto PTCP di Treviso tav. 2*

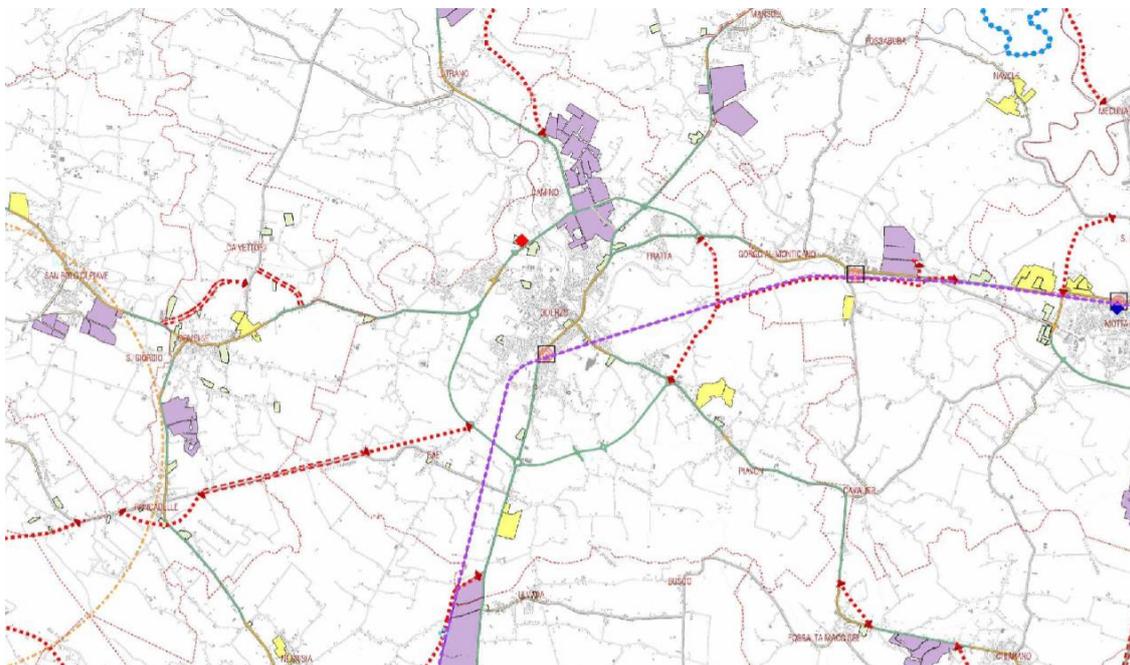
La tavola n. 2 “Carta delle fragilità” indica che l’ambito nel quale interviene il PUT si colloca su aree soggette a “Pericolosità idraulica media P2, in riferimento al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI).

Nella tavola n. 3 “Sistema ambientale”, il centro urbano di Oderzo è attraversato dall’area nucleo costituita dal corso del fiume Monticano. Inoltre vengono inserite quali stepping zone alcuni siti di particolare valenza ambientale presenti: il parco di villa Stefanel e quello di villa Bortoluzzi.



*Estratto PTCP di Treviso tav. 3*

All'interno della tavola n. 4 "Sistema insediativo - infrastrutturale", è importante evidenziare l'indicazione con il completamento della tangenziale est di Oderzo. Soluzione che ha l'obiettivo di collegare la zona produttiva a nord con la rete primaria sgravando i tratti centrale della Postumia e della Cadore Mare.



*Estratto PTCP di Treviso tav. 4*

È importante evidenziare la coerenza degli obiettivi assunti dal PTCP di Treviso sul piano della mobilità rispetto alle azioni del PUT oggetto di valutazione.

Tra gli obiettivi si segnalano:

- *“ridurre la congestione stradale che caratterizza gran parte del territorio provinciale;*

- *aumentare l'accessibilità alle diverse aree del territorio;*
- *raggiungere un più elevato grado di sicurezza per la circolazione stradale;*
- *ottimizzare le condizioni di circolazione mediante l'eliminazione di punti singoli caratterizzati da una limitata capacità di deflusso del traffico.<sup>12</sup>*

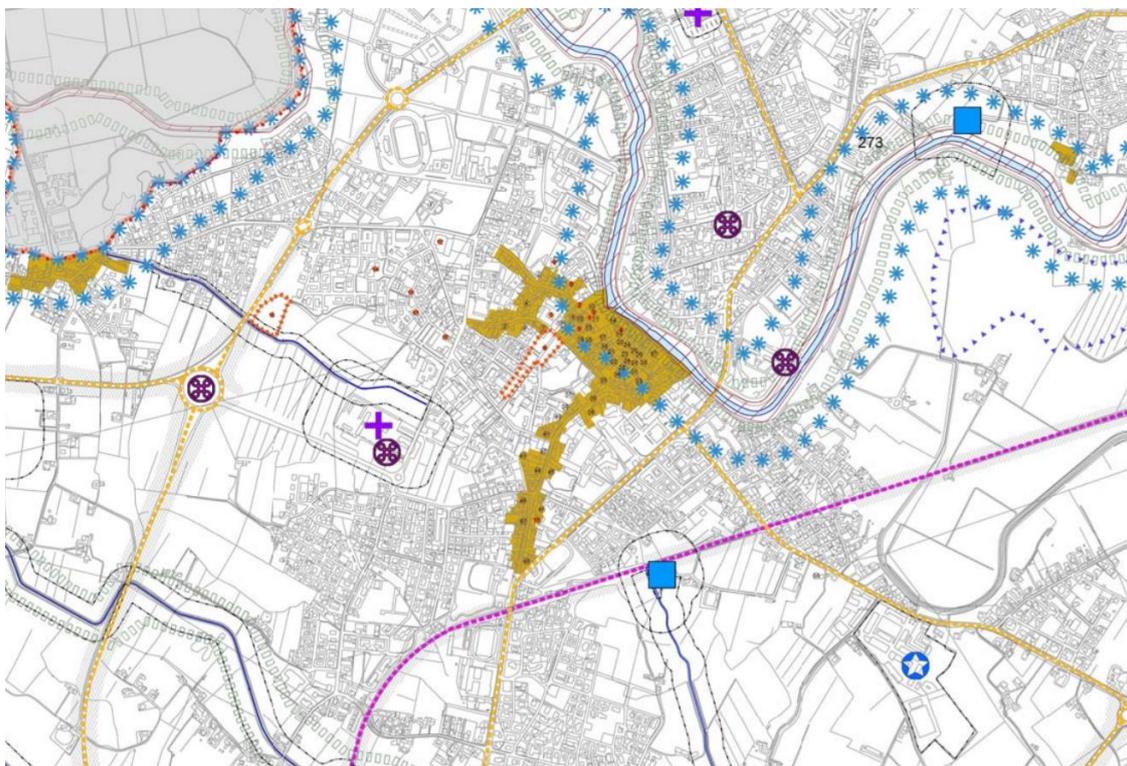
In sintesi, a seguito di una analisi e classificazione della maglia viaria esistente, Il PTCP prevede il superamento dello schema di mobilità radiale caratterizzante i centri urbani provinciali e la sua riorganizzazione con una serie di interventi in grado di ridurre la congestione stradale e contemporaneamente aumentare l'accessibilità alle diverse aree del territorio.

### 5.3 PAT

Il Piano di Assetto del Territorio del comune di Oderzo è stato approvato il 26 novembre 2008 con la Conferenza dei servizi tra comune di Oderzo, Regione Veneto e Provincia di Treviso. È stato ratificato con D.G.R. n. 3972 del 16 dicembre 2008.

Le quattro cartografie principali prese in esame sono:

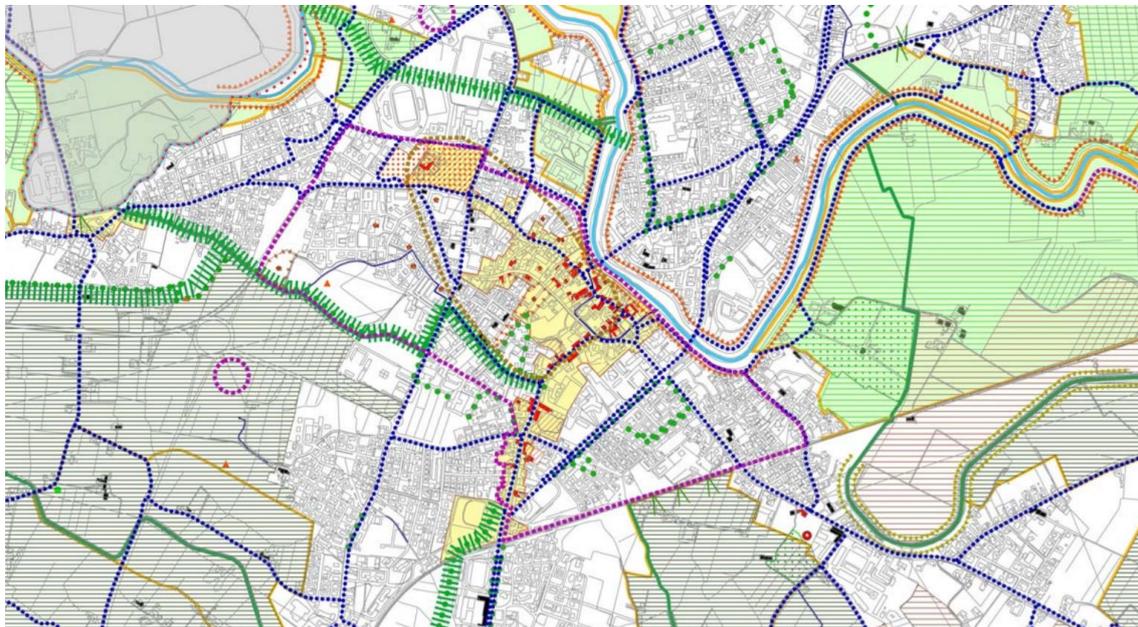
- Tavola 1: Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
- Tavola 2: Carta dei valori individuati dal PAT (invarianti);
- Tavola 3: Carta della fragilità territoriale;
- Tavola 4b: Carta delle azioni di Piano (trasformabilità).



*Estratto PAT di Oderzo Tav. 1*

<sup>2</sup> Fonte: cap. 3.6.2 della Relazione tecnica, PTCP di Treviso, Provincia di Treviso, 2008

Nella Tav. 1 “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale”, emerge come il centro urbano cittadino sia interessato da numerosi vincoli di carattere archeologico e storico monumentale. Inoltre la parte di centro storico afferente al Monticano rientra all’interno del vincolo paesaggistico (D.lgs. 42/2004 art. 142 comma 1 lett. c)).

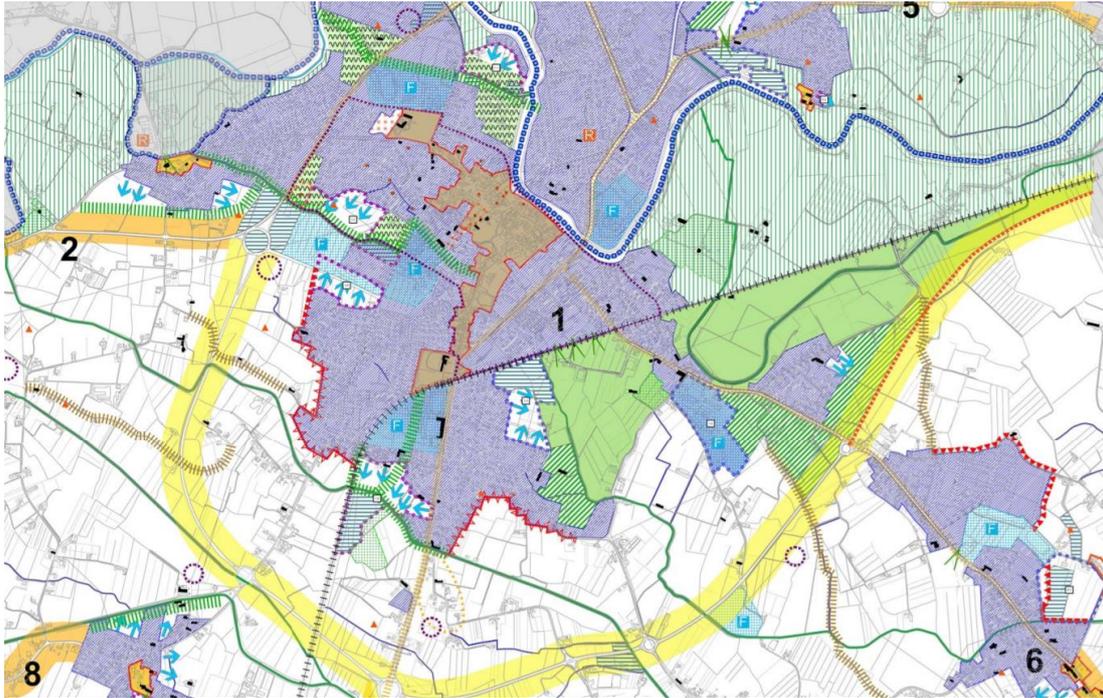


*Estratto PAT di Oderzo Tav. 2*

Nella Tav. 2 “Carta dei valori individuati dal PAT” sono evidenziati il centro storico e i beni oggetto di tutela. Inoltre sono indicati gli itinerari ciclo pedonali esistenti e di progetto per il rinforzo del sistema della mobilità lenta.

La Tav. 3 “Carta della fragilità territoriale”, non evidenzia particolari criticità che possano interferire con l’attuazione del Piano oggetto di valutazione.

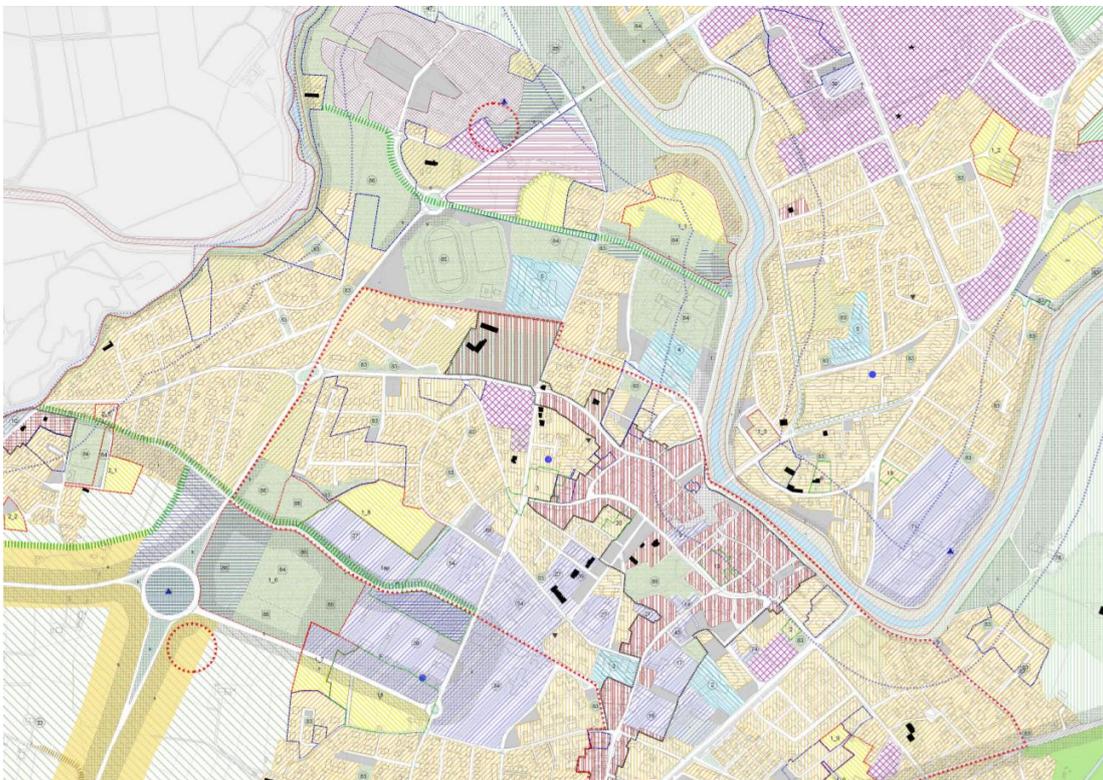
Infine, nella Tavola 4b: Carta delle azioni di Piano (trasformabilità) i temi che riguardano il contesto di applicazione del PUT sono quelli tipicamente urbani: ambiti di urbanizzazione consolidata, aree per servizi di interesse comune di maggior rilevanza, mentre, ad est del centro storico e a Colfrancui sono previsti nuovi ambiti di sviluppo insediativo residenziale. Anche nel PAT, in coerenza con il PTCP è previsto il completamento della tangenziale Est, tra la rotatoria sulla Sp 54 e la Sp 119 in comune di Gorgo al Monticano.



*Estratto PAT di Oderzo Tav. 4*

#### **5.4 PI**

Il Piano degli Interventi n.2 (P.I. n.2), adottato con Delibera del Consiglio Comunale n. 15 del 19/03/2012, è stato approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 29 del 06/06/2012 ed è efficace dal 26/06/2012.



*Estratto Tav. 1.a del PI di Oderzo*

Esso è lo strumento urbanistico 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.

Risulta che gli interventi previsti dal PUT non contrastino con le previsioni del Piano degli interventi. Il piano inoltre, disciplina le modalità degli interventi sulla viabilità esistente e le prescrizioni da osservare nella realizzazione di nuovi tracciati viari, in particolare all'art. 62 delle NTO "Viabilità veicolare" si indica quanto segue:

2. *"Nelle aree riservate alla circolazione veicolare sono ammessi solo interventi di miglioramento, ampliamento e nuova realizzazione di strade e impianti relativi alla viabilità (illuminazione, semafori, marciapiedi, opere di arredo, piste ciclabili etc.). La loro edificazione o modificazione per altri scopi è vietata.*
3. *Nelle aree riservate alla circolazione e alla sosta dei pedoni e nelle piazze possono essere realizzate solo opere infrastrutturali e di arredo urbano finalizzate a tali funzioni.*
- ....
5. *La realizzazione di nuova viabilità nelle aree residenziali va effettuata secondo le indicazioni di cui al prontuario con la seguente dimensione minima: sede stradale di m 6,50 e un marciapiede di m 2,00."*

## 6 EFFETTI SULL'AMBIENTE

Alla luce delle analisi effettuate sulle matrici ambientali e dei contenuti progettuali della variante precedentemente esposti, di seguito si esprimono le valutazioni relative alle possibili ricadute e impatti all'interno delle componenti ambientali principali, in riferimento alle indicazioni riportate dal parere n.73/13 della Commissione Regionale VAS.

### 6.1 Matrice di stima degli impatti

L'analisi dei possibili effetti significativi sull'ambiente e delle loro caratteristiche specifiche è stata effettuata prendendo in considerazione:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;
- carattere cumulativo degli effetti;
- rischi per la salute umana o per l'ambiente.

La semplice matrice, che ha in ascissa l'intervento e in ordinata le componenti ambientali, permette, a impatto visivo, attraverso i colori, di avere una prima definizione degli effetti dell'intervento valutato, che saranno successivamente descritti.

Nella matrice cromatica l'effetto è quantificato attraverso una scala di colore che segue il livello dell'impatto considerato:

- verde: impatto positivo;
- grigio: impatto nullo o trascurabile;
- giallo: impatto negativo modesto;
- rosso: impatto negativo significativo.

In oltre, la quantificazione temporale è determinata dalla lettera "T", quando il carattere dell'impatto è temporaneo, "P" quando è permanente.

MATRICE AMBIENTALE	COMPONENTE	GRADO IMPATTO	MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI
ARIA	QUALITÀ ED EMISSIONI	T	
ACQUA	ACQUE SUPERFICIALI		
	ACQUE SOTTERRANEE		
SUOLO E SOTTOSUOLO	LITOLOGIA/GEOMORFOLOGIA		
	RISCHIO IDRAULICO		
	USO DEL SUOLO		
SISTEMA NATURALISTICO	SIC/ZPS		
	FLORA/FAUNA		
AGENTI FISICI	RUMORE	T	
	RADIAZIONI NON IONIZZANTI		
PATRIMONIO CULTURALE	PAESAGGIO	T	

	BENI ARCHITETTONICI/ARCHEOLOGICI		
SISTEMA SOCIO-ECONOMICO	ATTIVITÀ COMMERCIALI E PRODUTTIVE	T	
	VIABILITÀ - TRAFFICO	T	
PIANIFICAZIONE	REGIONALE	P	
	PROVINCIALE	P	
	COMUNALE	P	

## 6.2 Descrizione della matrice

### 6.2.1 Aria

I principali effetti potenziali sull'atmosfera che possono derivare dall'attuazione di misure contenute in un Piano Urbano del Traffico riguardano la modifica delle emissioni inquinanti in atmosfera da parte dei veicoli motorizzati.

Il livello delle emissioni dipende essenzialmente dalla quantità complessiva delle percorrenze (esprese in veicoli-km) e dall'andatura dei veicoli (frequenti *stop-and-go* provocano un aumento delle quantità di sostanze emesse in atmosfera da parte dei veicoli a motore).

Negli scenari di progetto descritti precedentemente, risultano alleggerite alcune vie che attualmente supportano un traffico veicolare elevato e allo stesso tempo sono ridirezionati i flussi attraverso sensi unici.

Se da un lato ciò comporta un incremento generale della densità media di circolazione: per effetto dell'attivazione del nuovo sistema di sensi unici che provoca un redirezionamento dei flussi nella rete e quindi un incremento generale dell'occupazione della sede stradale, dall'altra si prevede un riduzione del congestionamento che è la principale causa delle emissioni inquinanti.

Inoltre, il Piano Urbano del Traffico non agisce solamente sulla circolazione veicolare in senso stretto ma sviluppa una migliore accessibilità alle aree di sosta presenti in città. Una migliore gestione di indirizzamento ai parcheggi riduce globalmente i percorsi in auto (che in gergo sono definiti "parassitari") dovuti alla ricerca di uno stallone libero dove lasciare il veicolo.

Un'ulteriore valutazione va fatta relativamente agli interventi complementari previsti dal PUT. L'implementazione degli itinerari ciclabili all'interno dell'area urbana come meglio descritto al precedente 3.4, potrebbe comportare un incremento della mobilità lenta (ciclabile e pedonale) a scapito di quella veicolare. Gli effetti sulla componente "Aria", anche se non quantificabili in questa sede, potranno essere sicuramente positivi.

Infine nei casi in cui il piano prevede l'adeguamento funzionale delle intersezioni stradali, ad esempio eliminando gli impianti semaforici, favorisce la fluidificazione del traffico diminuendo le occasioni di *stop-and-go*.

Data la tipologia degli interventi attesi, si può quindi ritenere che l'impatto complessivo potenzialmente ipotizzabile presso tale matrice è positivo.

### **6.2.2 Acqua**

Gli interventi previsti non interagiscono direttamente con la rete idrica presente, né con la rete di canali, pertanto in riferimento a questo aspetto l'impatto atteso è nullo e non sono previste opere strutturali che interagiscano con la falda superficiale, Gli effetti quindi sull'ambiente idrico determinati dagli interventi di progetto sono trascurabili sia nello scenario di breve sia in quello di medio termine.

### **6.2.3 Suolo e sottosuolo**

Le considerazioni riportate nel capitolo relativo al suolo e sottosuolo hanno evidenziato come il piano interessi la parte del nucleo urbano di Oderzo già attualmente antropizzata. La tipologia di interventi che saranno attuati nello sviluppo del piano riguardano prevalentemente una modifica alla disciplina della mobilità veicolare nelle strade urbane della città: riorganizzazione di sensi unici, Zone 30, interventi per la mobilità debole e la ciclabilità da realizzarsi su sedime stradale esistente. Ciò non si presume possa determinare effetti sulla componente.

### **6.2.4 Sistema naturalistico**

Le attività riguardano in gran parte una riorganizzazione della viabilità interna al nucleo urbano tali da non determinare effetti diretti sulle componenti naturalistiche. Qualora gli interventi siano accompagnati da interventi di riqualificazione urbana, come elementi di arredo, aiuole, spartitraffico, spazi verdi, ecc. con interventi di piantumazione arbustiva e arborea gli effetti risulteranno indubbiamente positivi per la componente.

### **6.2.5 Agenti fisici**

I principali effetti potenziali sull'atmosfera che possono derivare dall'attuazione di misure contenute in un Piano Urbano del Traffico riguardano l'alterazione dei valori de emissioni sonore.

Relativamente al rumore, il Comune di Oderzo è dotato di un Piano di Classificazione Acustica, consultando il quale (tavola 1 "Zonizzazione acustica ai sensi del D.P.C.M 14/11/1997") è possibile rilevare come gli interventi di modifica degli schemi di circolazione proposti dal PUT (modifica che può portare a effetti, esclusivamente locali, di diminuzione o aumento del rumore) è ricompresa nelle zone di classe IV (area di intensa attività umana - limiti di immissione: 65.0 dBA diurni e 55.0 dBA notturni).

In generale gli interventi previsti dal piano non tendono a modificare il ruolo dei diversi assi viari della città, che anche a seguito dell'implementazione delle misure contenute nella proposta di Piano manterrebbero la loro funzione preesistente (tale e quale, cioè, a quella individuata nel Piano Urbano del Traffico vigente nonché assunta come riferimento nel momento in cui è stato redatto il citato Piano di Classificazione Acustica).

Pur tuttavia comparando lo scenario SDF con quelli di progetto si assiste ad un generale riduzione della velocità media nella rete che passa dai 47,07 Km/h per lo stato di fatto serale ai 45.83 Km/h per lo scenario SDP-PUT serale. In particolare sensibili miglioramenti nella componente rumore si possono ottenere con l'istituzione di Zone 30. Infatti, la riduzione di velocità dei veicoli è uno dei fattori che contribuisce ad abbassare il livello rumore emesso dagli stessi.

### **6.2.6 Patrimonio culturale**

Si ritiene che gli obiettivi del PUT comportino benefici positivi sulla componente. Infatti la riduzione del traffico nelle zone più congestionate, la riduzione della velocità, un migliore fluidificazione della circolazione comporta un generale miglioramento della

qualità del paesaggio urbano. L'implemento del sistema della mobilità lenta con la previsione di itinerari ciclabili e pedonali su sedime stradale esistente anche promiscui, consente un incremento della sua fruizione dei beni storico monumentali e paesaggistici.

#### **6.2.7 Sistema socio economico**

Rispetto allo stato attuale, l'attuazione degli interventi previsti dal PUT comporta una fluidificazione del traffico e il suo rallentamento. Il rallentamento del traffico contribuisce in modo determinate alla riduzione della pericolosità e di conseguenza dell'incidentalità. Questo effetto è sicuramente prevedibile negli ambiti residenziali nei quali è prevista l'istituzione della zone 30.

La riduzione dell'incidentalità è sicuramente uno degli obiettivi del Piano del traffico e incide in modo positivo sulla componente sociale.

### **6.3 Condizioni di sostenibilità ambientale, mitigazioni, compensazioni**

La proposta di piano è compatibile con il contesto locale, e sostenibile sia sul piano ambientale che socio-economico, dal momento che non risultano impatti negativi di alcun grado.

L'intervento contiene soluzioni utili ad assicurare una corretta gestione degli aspetti potenzialmente più sensibili, quali quelli inerenti alle componenti dell'aria, ai recettori sensibili rispetto al rumore, ai volumi di traffico.

Non si introducono nuovi elementi che possano determinare alterazioni significative delle dinamiche e della qualità ambientale.

Alla luce di tali valutazioni, non si evidenziano alterazioni tali da individuare come necessari particolari interventi di mitigazione o compensazione.

## **7 SOGGETTI INTERESSATI ALLE CONSULTAZIONI**

In riferimento ai principi di concertazione e partecipazione contenuti all'interno della Direttiva Comunitaria 2000/42/CE – e ai conseguenti atti normativi nazionali e regionali, in particolare D.Lgs. 4/2008 e DGRV 791/2009 – sono stati individuati i diversi soggetti che per propria competenza, o per campo d'intervento, risultano interessati allo sviluppo del piano.

Sono stati individuati i soggetti con competenza ambientale chiamati a esprimersi per competenza:

- ARPAV;
- Autorità di Bacino Regionale del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza;
- U.L.S.S. n. 9 - Treviso;
- Consorzio di Bonifica "Piave";
- Provincia di Treviso, Politiche Ambientali;
- Regione del Veneto, Difesa del suolo;
- Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto;
- Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto.