



P.I. 2018



COMUNE DI SERNAGLIA DELLA BATTAGLIA

Piano degli Interventi
Variante n. 02

Piano Regolatore Comunale LR 11/2004

Data:

Elab.20

RELAZIONE PROGRAMMATICA





Il Sindaco
Sonia Fregolent

L'Assessore all'urbanistica, Ed. privata e Attiv. Produttive
Natale Grotto

Il Responsabile Settore Urbanistica
Renata Sossai



Progettisti
Urbanista Raffaele Gerometta
Urbanista Daniele Rallo



Contributi specialistici
Urbanista Fabio Roman
Dott. For. Giovanni Trentanovi
Urbanista Lisa De Gasper

Contributi di valutazione
Ingegnere Lino Pollastri
Ingegnere Elettra Lowenthal
Ingegnere Chiara Luciani
Dott.ssa Sc. Amb. Lucia Foltran

P.I. 2018



COMUNE DI SERNAGLIA DELLA BATTAGLIA

Piano degli Interventi
Variante n. 02

Piano Regolatore Comunale LR 11/2004



Relazione metodologica



Il Consiglio Comunale del Comune di Sernaglia della Battaglia ha adottato il PAT con Delibera C.C. del 09.01.2013; il PAT è stato successivamente approvato in Conferenza di Servizi del 13.10.2015. La Delibera di ratifica della Giunta Provinciale è stata pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Veneto e conseguentemente il PAT è divenuto efficace 15 giorni dopo.

La volontà della Amministrazione è stata quindi quella di procedere alla stesura del Primo Piano degli Interventi in ottemperanza alla legge urbanistica regionale e per dare risposte concrete ai cittadini e agli operatori economici in campo urbanistico-edilizio, e al contempo effettuare un aggiornamento dello strumento urbanistico vigente rispetto alle scelte strategiche e puntuali del PAT.

Le fasi amministrative per la redazione del PI sono rappresentate nello schema che segue:

DOCUMENTO del SINDACO	SINDACO	Sono evidenziati gli interventi, le trasformazioni urbanistiche, le opere pubbliche e gli effetti attesi
CONCERTAZIONE/ PARTECIPAZIONE	GIUNTA COMUNALE	Concertazione con enti territoriali e amministrazioni, ... Confronto con associazioni economiche e sociali, gestori dei servizi, ...
ADOZIONE	CONSIGLIO COMUNALE	Il piano viene adottato in Consiglio Comunale ed entro 8 gg è depositato. Per 30 gg è a disposizione del pubblico che, decorsi i quali, può presentare osservazioni al Piano nei successivi 30 gg. Dell'avvenuto deposito viene data notizia mediante avviso pubblico nell'albo pretorio e in almeno due quotidiani a diffusione locale.
DEPOSITO	ENTRO 8 GG DALL'ADOZIONE	
PUBBLICAZIONE	PER 30 GIORNI	
OSSERVAZIONI	ENTRO 30 GIORNI DALLA PUBBLICAZIONE	
CONTRODEDUZIONI APPROVAZIONE	CONSIGLIO COMUNALE	Entro 60 gg dal termine di presentazione delle osservazioni, il Piano osservato e controdedotto viene approvato in Consiglio Comunale
ENTRATA IN VIGORE	PUBBLICAZIONE NEL BUR	Il piano diventa efficace 15 gg dopo la pubblicazione nel BUR. Decorsi 5 anni decadono le previsioni di piano

Il PI quindi ha permesso di rispondere alle problematiche presenti sul territorio, attraverso la riformulazione complessiva e/o l'adeguamento dello

strumento urbanistico e della disciplina delle trasformazioni, in attuazione e in coerenza delle scelte operate nel PAT e dei suoi limiti dimensionali e progettuali

La Variante 01 al Piano degli Interventi è stata quindi adottata con D.C.C. n.10 del 28 Marzo 2017, e approvata successivamente con D.C.C. n.44 del 24 Novembre 2017.

Premettendo che l'operazione di sviluppo e precisazione delle scelte del PAT non deve essere intesa nella sua totalità in capo al primo PI, ma avviene selettivamente in più fasi successive, attraverso più PI (tematici) che predispongono l'attuazione complessiva dello scenario di sviluppo e premettendo ancora come il Piano degli Interventi si configura, per le sue caratteristiche tecniche e di tempistica, come un piano che insegue le opportunità e le necessità, anche puntuali, la Variante 02 al PI si presenta come occasione per perseguire un tema puntuale di rilevanza collettiva.

In ogni caso il PI deve operare nel rispetto del quadro generale di vincoli, prescrizioni e direttive fornite dal PAT e non compromettere con le proprie previsioni le possibilità di successiva attuazione degli obiettivi del PAT stesso.



Cap_2. Il progetto della Var. 02 al Piano degli Interventi

Il Documento Programmatico Preliminare

La nuova legge urbanistica regionale introduce l'obbligo da parte dell'Ente Locale nel momento in cui intraprende la redazione di un nuovo strumento urbanistico operativo, definito Piano degli Interventi, di produrre un Documento Programmatico Preliminare, o Documento del Sindaco, che fissi gli obiettivi cui tendere e da raggiungere con la nuova pianificazione e progettazione (art. 18 L.R. 11/04). In tale documento vengono delineati sia i requisiti del Piano che i principali effetti attesi dalle azioni di Piano.

La versione ufficiale relativa a questo documento è stata presentata dall'Amministrazione Comunale di Sernaglia in apposita seduta del Consiglio Comune, in data 20 Aprile 2018, laddove è stato adottato come documento di avvio alla redazione del P.I. Var. 02.

Il Documento del Sindaco diventa quindi il punto di partenza per la redazione del nuovo Piano degli Interventi sia per i professionisti incaricati sia per aprire il dibattito e la partecipazione con i cittadini, con le categorie economiche, con i portatori di interesse in genere, affinché le scelte progettuali siano attuate nello spirito della trasparenza e con l'apporto degli utenti finali.

Il Documento del Sindaco è l'elemento preliminare e propedeutico alla definizione e alla costruzione del Piano degli Interventi. I possibili cambiamenti individuati ed auspicati sono rappresentati ed argomentati attraverso differenti modalità che corrispondono ad altrettanti parti di testo all'interno del quale vengono affrontati i temi inerenti i suoi requisiti, i suoi obiettivi e delle sue azioni.

L'obiettivo definito dal Documento Programmatico Preliminare, sinteticamente, fa riferimento a *"...Alla luce di studi, verifiche e riscontri progettuali effettuati dalla Provincia di Treviso, emerge che il dimensionamento dell'opera comporta la modifica degli ambiti di pertinenza stradale da occupare. Diviene quindi necessario procedere ad una variante alla zonizzazione del Piano dove in luogo di ambiti classificati oggi come zone "B" residenziale di completamento e zona agricola "E4" nuclei edificati, si prevede di modificarne la perimetrazione, mediante una specifica indicazione di viabilità di progetto (oggi non presente nella cartografia di P.I.). La Variante 02 al Piano degli Interventi, quindi, individua l'opera pubblica infrastrutturale come obiettivo e allo stesso tempo strumento per ovviare a questa criticità strutturale, e perseguire una fluidificazione migliore della viabilità nel suo margine sud-est. La Variante 02, per la sua natura e conformazione, è coerente con i dettami della sopravvenuta LR 14/2017 sul contenimento del consumo di suolo, in quanto la stessa ammette, in deroga, la definizione di interventi di rilevante interesse pubblico o valenza pubblica.."*

I requisiti del Piano

La revisione complessiva del Piano Regolatore Comunale dovrà rispondere ad alcuni requisiti di natura generale.

La chiarezza - Se il Piano deve essere uno strumento per amministrare, come tale deve presentare una struttura ed un linguaggio facilmente comprensibili. L'impegno dell'Amministrazione è dunque quello di costruire un Piano degli Interventi il più possibile chiaro ed accessibile a tutti.

La capacità di interagire con gli altri strumenti di governo del Comune - Il PI racchiude previsioni di breve periodo che verranno attuate progressivamente con la redazione dei diversi Piani Urbanistici Attuativi (piani di lottizzazione, piani di recupero, etc.) e degli altri Interventi Edilizi Diretti (progetti edilizi di

nuova costruzione, ristrutturazione edilizia, ampliamento, etc.). Dovrà inoltre essere in grado di verificare le previsioni dei piani di settore, in parte già approvati o in corso di redazione, che per la realtà comunale riguardano il Piano Ambientale dei Palù del Quartier del Piave, il Piano di Protezione Civile.....

La coerenza con le scelte di governo sovracomunali - Ci sono problemi che, per loro natura e carattere di area vasta, non possono essere risolti dal comune da solo. In tal senso i confini comunali, se da un lato sono i confini amministrativi entro i quali il PI eserciterà la sua disciplina urbanistica, dall'altro non possono essere considerati i confini entro i quali verranno concepite le scelte di governo del territorio. I temi riguardanti il fiume Piave o il sistema dei Palù, la viabilità, le piste ciclopedonali, le aree produttive, i principali servizi, sono alcuni degli argomenti che impongono scelte che verranno allargate oltre confine.

Un Piano operativo - La suggestione che anima il progetto del PI è quella di costruire l'assetto per il territorio comunale, costruito e non, del futuro, seguendo i modelli positivi già sperimentati in altre realtà comunali nazionali ed europee che sono state oggetto di processi di riqualificazione. Lo strumento cui affidare questo progetto ambizioso è un Piano degli Interventi, così come per il PAT approvato, realizzato sul principio della concertazione, dell'operatività e della concretezza, strutturato attraverso procedure consensuali e molteplici canali di ascolto, che pongano in relazione le responsabilità di governo con i sentimenti diffusi dei cittadini e le consuetudini sociali presenti nel territorio comunale.

Un Piano per una città ecosostenibile - Sviluppo sostenibile significa far sì che esso soddisfi i bisogni dell'attuale generazione senza compromettere la capacità delle future generazioni di rispondere ai loro.

Il tema della Var. 02 al PI

La Variante 02 al Piano degli Interventi si farà carico di affrontare uno degli obiettivi di trasformazione già delineati dal PAT (e dal PATI QdP), e riferito ad un'opera pubblica relativa al sistema infrastrutturale. La definizione di base perseguita è quella che identifica il Piano degli Interventi come uno strumento di pianificazione comunale anche a carattere di flessibilità, ovvero strumento capace di inseguire le opportunità o le necessità emergenti nel territorio.

Gli obiettivi, definiti a partire dal PATI QdP tematico e perseguiti anche dal PAT e dalla Variante 01 al Piano degli Interventi, per quanto concerne il sistema infrastrutturale, della mobilità e delle relazioni, e qui intese come cornice di riferimento entro cui agire, fanno riferimento a:

- assumere gli assi ciclabili esistenti e di progetto anche per potenziare il ruolo dei percorsi escursionistici; costituisce un'azione complementare l'individuazione di parcheggi scambiatori auto – bicicletta in prossimità dei principali poli attrattori presenti nel territorio;
- promuovere anche forme di “slow mobility” attraverso forme di accordo pubblico-privato che possano portare all'incremento della rete ciclabile comunale;
- promuovere la gerarchizzazione della rete stradale promuovendo azioni a livello comunale per la riduzione del traffico di attraversamento dei centri urbani e la messa in sicurezza delle zone residenziali e scolastiche, attraverso l'applicazione di meccanismi di “traffic calming” e zone a 30 km/h, in attuazione ai principi del Codice della Strada, atte prioritariamente a sfavorire la fruizione lenta su scala locale;
- promuovere la regolamentazione della segnaletica turistica e pubblicitaria all'interno dei contesti paesaggistici di maggior pregio;

- supportare gli enti promotori della progettazione e realizzazione di una pista ciclo-pedonale della lunghezza di 135 km, situata prevalentemente entro l'alveo del Piave, che, partendo da Segusino collega i paesi rivieraschi sia in destra che in sinistra del Fiume, fino ad arrivare a Salgareda; la realizzazione di questo progetto rappresenta un'opportunità di sviluppo economico e culturale, valorizzando i territori attraversati e portando il cicloturista europeo a conoscere la storia, la cultura, le tradizioni, i prodotti ed il paesaggio trevigiano.

Le azioni ricavate, di conseguenza, devono agire per livello o rango di viabilità, come di seguito evidenziato:

- Mobilità territoriale: le infrastrutture devono essere classificate per la funzione che rivestono e di come esse siano rapportate ai servizi. In tale contesto assume ad esempio particolare rilievo la riclassificazione urbana della SP attuale;
- Mobilità urbana e locale: devono essere separate dalle infrastrutture di grande scorrimento del territorio;
- Accessi e arredo urbano: la lettura dei principali punti di accesso ai quartieri residenziali permette di fare alcune riflessioni in merito ai temi della sicurezza e della moderazione del traffico nelle aree urbane, specialmente con riguardo ai servizi sensibili (es.scuole).

In particolar modo l'ultima azione è da riferirsi al tema (puntuale) della Variante 02 al Piano degli Interventi.

Questa persegue l'obiettivo di individuazione di una rotatoria viaria nell'intersezione tra Via Bivio e Via Mercatelli Sant'Anna, in località Falzè di Piave.



L'intersezione, all'oggi, risulta a volte difficoltosa data la visibilità di immissione e la differente matrice infrastrutturale tra le due vie. Allo stesso tempo, l'intersezione costituisce il punto privilegiato di ingresso/uscita alla frazione di Falzè di Piave e in generale porta di ingresso est al Quartier del Piave.

Lo studio della Provincia di Treviso (estratti)

Attualmente la strada principale presenta in questa posizione una pronunciata curvatura ed una scarsa esposizione al sole a causa dell'orografia e della vegetazione presente sulle rive di una Roggia di derivazione del Fiume Soligo, ubicato in destra idrografica dello stesso, il cui attraversamento stradale da parte della SP 34 avviene proprio nei pressi dell'intersezione, con un ponticello di modeste dimensioni.

I vincoli e le criticità da affrontare per la modifica dell'intersezione, con l'intenzione di trasformarla in una rotatoria con precedenza all'anello, configurazione di consueto e sperimentato utilizzo nella Provincia di Treviso, di efficace rallentamento e smistamento dei flussi di traffico oltre che di semplice individuazione e percezione, si possono così riassumere:

- a. ponticello sulla Roggia di derivazione del Fiume Soligo a ridosso dell'era di intersezione;
- b. marcato dislivello tra il piano stradale ed il fondo dell'alveo, con pronunciate pendenze delle rive;
- c. marcato dislivello tra il piano stradale ed i terreni posti ad ovest dello stesso, separati dal medesimo da muro di sottoscarpa realizzato in pietrame ;
- d. presenza a ridosso dell'area di intersezione, sul fronte nord, in allineamento con il muro di sottoscarpa citato di un fabbricato ad uso abitativo di realizzazione non recente, con le intonacature esterne in stato di degrado, alto tre piani oltre la copertura, protetto sul lato nord da un imponente muro di sostegno alto oltre 6m, collegato solidalmente allo stesso da travi di puntello poste al piano primo e soprastante superfetazione di due piani;
- e. presenza di una ulteriore strada all'interno dell'area di intersezione, che si innesta sul ramo di uscita in Via Bivio, su cui è stato imposto il senso unico in uscita, pur se non correttamente segnalato, dovuto alla posizione, alle dimensioni esigue ed alla pendenza longitudinale;
- f. scarsa visibilità per chi si attea sulla strada provinciale provenendo dall'abitato di Falzé;
- g. mancanza di collegamento protetto per l'utenza debole.

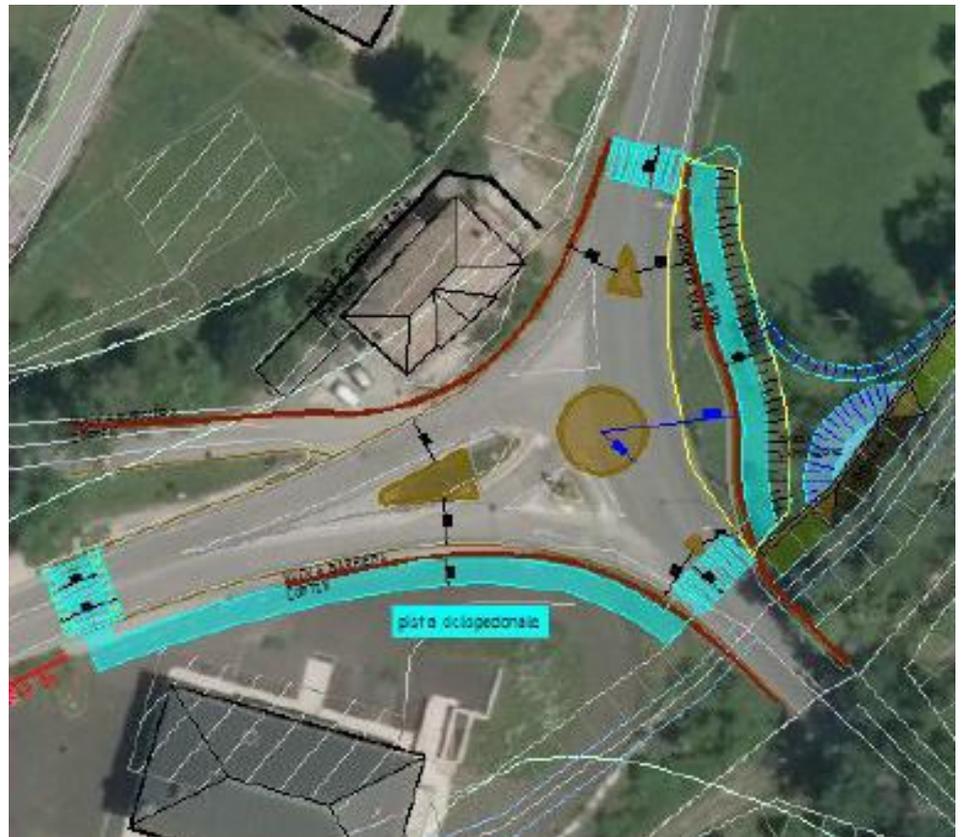
Di conseguenza è stato sviluppato uno studio di massima di definizione planimetrica e di costo per la pianificazione di un'opera definitiva di risoluzione dell'incrocio, con due distinte soluzioni:

- a. rimanendo all'interno del sedime stradale, o tutt'al più entrando nelle proprietà private per il tracciato di un percorso protetto posto a sud-est della rotatoria;
- b. demolendo il fabbricato per aumentare lo spazio a disposizione e la visibilità, per utilizzando il sedime attuale dell'edificio per la realizzazione di aiuole e percorso protetto posto a nordovest della rotatoria, che comporta un solo attraversamento della strada provinciale per raggiungere le attuali fermate bus a nord dell'intersezione.

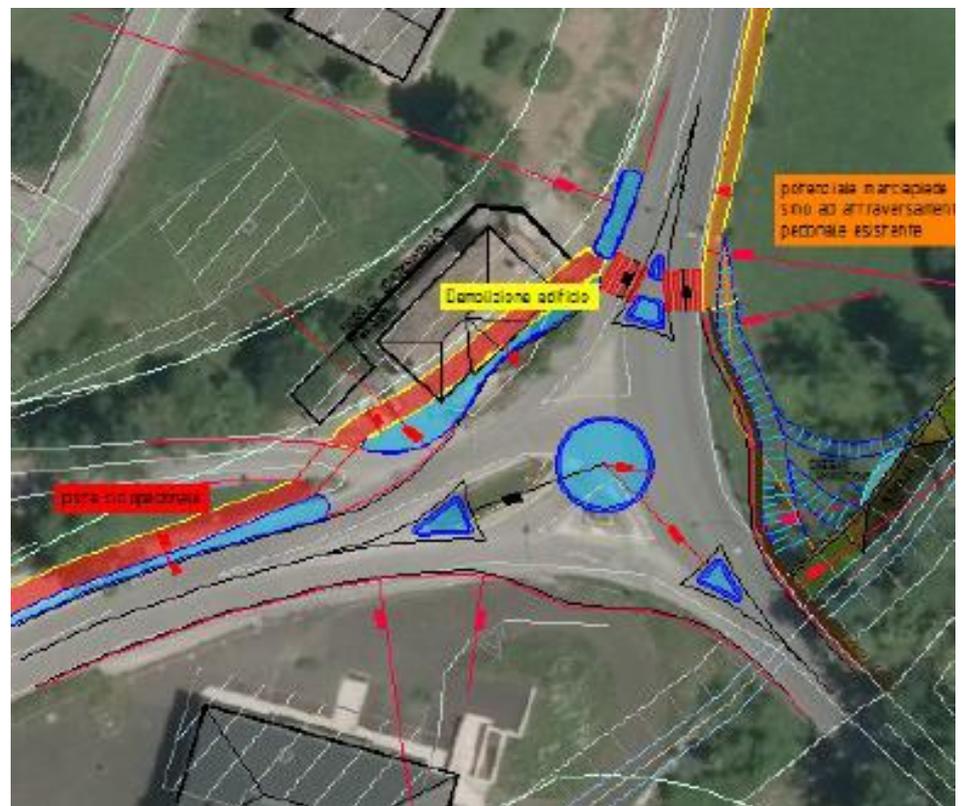
Il progetto di pre-fattibilità redatto mette a confronto le soluzioni (n. 2 soluzioni più una terza soluzione cosiddetta "ibrida" non molto diverse in termini di dimensioni (diametri di 27m e 30m) dettate dai vincoli fisici dell'orografia e delle opere d'arte esistenti, ossia del muro di sottoscarpa e del ponticello, ma che si differenziano per la centratura, la visibilità e la posizione del percorso per utenti deboli. Entrambe le soluzioni permettono il transito regolare di tutti i mezzi stradali che rispettano il Codice della Strada e consentono di condurre gli utenti deboli ad attraversare l'intersezione. Evidentemente quella che prevede la demolizione del fabbricato risulterà essere più costosa, anche per il fatto che l'edificio collabora staticamente con il muro di sostegno posto a nord dello stesso, il quale dovrà essere presumibilmente rinforzato prima dell'abbattimento al fine di evitare pericolosi cedimenti agli edifici circostanti.

Di seguito in sintesi le tre soluzioni pre-individuate a livello di studio di pre-fattibilità

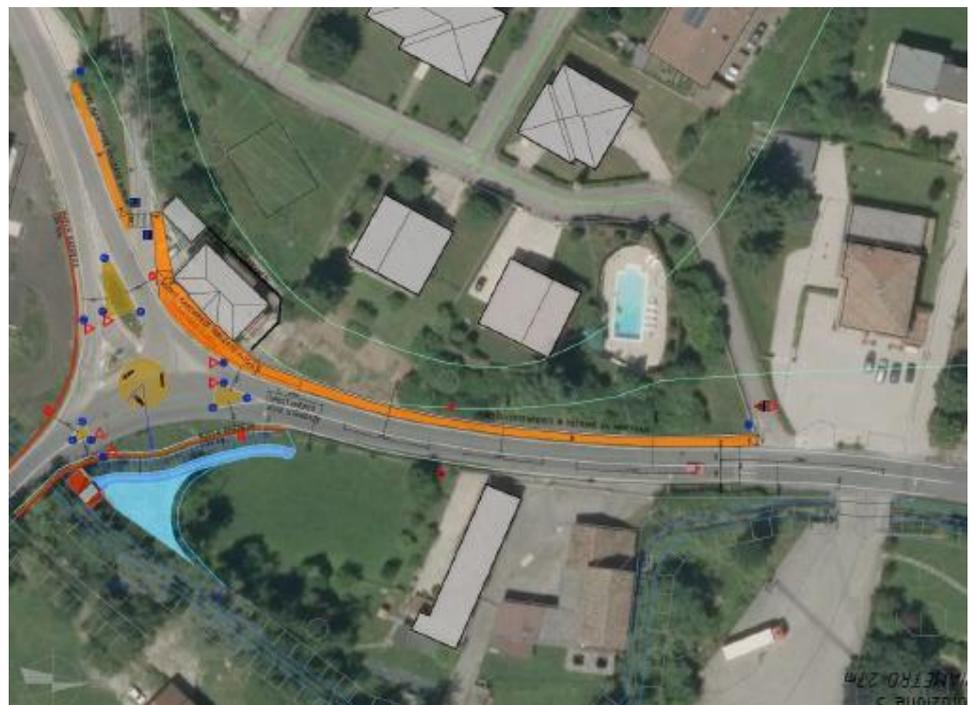
Soluzione 1 - L'anello esterno ha un diametro di 27m, le aiuole sono segnate in marrone, la pista ciclopedonale eventuale è ipotizzata in celeste, con tre attraversamenti pedonali uno per ogni strada, con quello sulla comunale pensato in rialzo rispetto alla sede viaria per rallentare i mezzi provenienti dall'abitato di Falzé. L'intervento prevede la necessità di spostare l'accesso a sud che ricadrebbe all'interno della pista a fronte dell'attraversamento rialzato, da traslare più verso Falzé, previa verifica della viabilità interna al lotto; in alternativa l'attraversamento pedonale dovrà essere posizionato più vicino alla rotatoria. I lavori necessitano di una sistemazione idraulica dell'area demaniale a ridosso della Roggia, per compensare il volume occupato dal rilevato di rotatoria e pista e per rallentare il flusso delle acque meteoriche in caso di eventi eccezionali si è previsto un bacino di laminazione ed una briglia.



Soluzione 2 - L'anello esterno ha un diametro di 30m, la pista ciclopedonale è ipotizzata in rosso, mentre in azzurro sono evidenziate le aiuole rialzate. Si è previsto un solo attraversamento in sicurezza della SP4 nel punto di maggiore visibilità ed, analogamente alla prima soluzione, un sistema idraulico di compenso dei volumi e di laminazione delle portate di piena, che convogli anche le tubazioni già esistenti. Questa soluzione prevede la demolizione del fabbricato antistante l'intersezione con la necessaria verifica e rinforzo del muro di sostegno posto sull'orlo di scarpata di erosione fluviale. È stato altresì evidenziato in arancione il percorso di un potenziale marciapiede di collegamento con i percorsi esistenti a nord (tracciato compatibile anche con la soluzione 1).

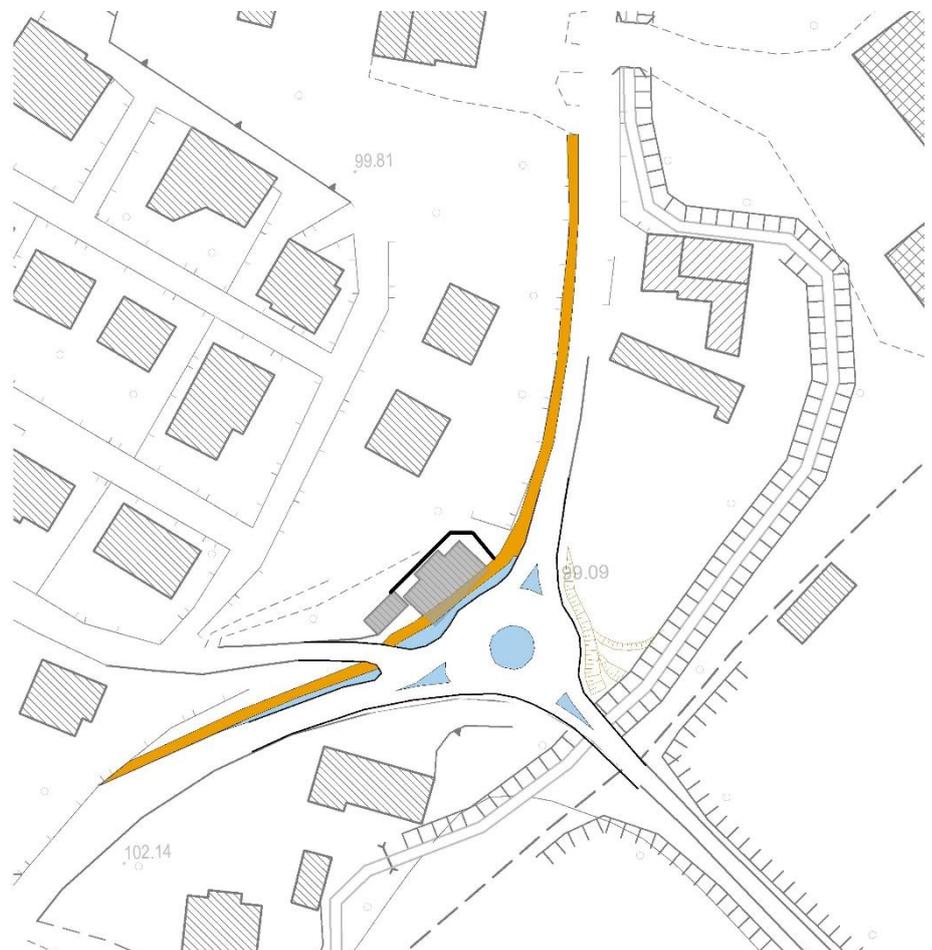


Soluzione 3 - Dopo un incontro con l'ufficio tecnico ed il corpo di vigilanza stradale del Comune di Sernaglia della Battaglia si è optato per lo studio di una terza soluzione, che consideri la rotonda di diametro 27m, compatta e più efficiente in termini di deviazione e di occupazione di aree esondabili, nonché di costi di realizzazione minori, il transito dei pedoni sul lato nord, a fronte dell'edificio che anziché demolito potrà essere riqualificato, recuperandone e ripristinando facciata e copertura, creando un marciapiede di protezione per residenti ed utenti deboli stradali a fronte ingresso. Tale percorso potrà essere prolungato a nord sulla SP4 "Di Follina", sino all'intersezione con Via Papa Giovanni XXIII, ove esiste un attraversamento pedonale, senza creare nessun altro attraversamento nell'area di intersezione a rotonda, garantendo un maggior volume di acqua laminabile con briglia in area di demanio acque, senza avvicinarsi al ramo del Soligo. Detta soluzione necessita di ricalibrare e di traslare l'asse della SP 4 per poter realizzare il marciapiede e di rifare il muro di sottoscarpa di protezione a monte della stessa strada, rimanendo comunque all'interno del demanio stradale, per una lunghezza di circa 95m.



La scelta progettuale della Var 02 PI

La scelta progettuale per l'intersezione portata avanti dalla Var 02 PI, a livello urbanistico (di ricaduta urbanistica), è il risultato di una sommatoria tra la Soluzione 2 e la Soluzione 3. La scelta progettuale prevede quindi di utilizzare i margini a nord dell'attuale intersezione stradale, mediante demolizione dell'edificio insiste nell'area, il consolidamento del muro di sostegno posto nel suo lato nord, il mantenimento dell'attuale limite di zona o ambito stradale a sud, e ancora la realizzazione complementare di una pista ciclabile che sia capace di mettere in collegamento Via Bivio con Via Papa Giovanni XXIII.





L'immagine sopra riportata evidenzia (in ROSSO) le parti oggetto di modifica nel disegno di zoning di Piano, finalizzate a ricavare l'ingombro spaziale entro cui effettuare la progettazione dell'opera viaria.

Come si evince, la risagomatura del disegno urbanistico è di rettifica del margine di appoggio della sede stradale, con modifica minima e non sostanziale delle aree esistenti. Salvo l'edificio posto sull'intersezione stradale e oggetto di demolizione, le altre rettifiche di appoggio delle zone di piano non interessano direttamente edifici esistenti, ma bensì sono da rintracciarsi su aree di margine stradale a carattere erborato.

Gli elaborati della Var. 02 PI

La Variante n.2 al Piano degli Interventi, caratterizzata dal recepimento di alcuni vincoli ed indicazioni di natura infrastrutturale, è formata dai seguenti elaborati cartografici e descrittivi:

A. Elaborati cartografici

Elab.01	Zonizzazione intero territorio comunale	scala 1: 5.000
Elab.02	Schema Direttore Sistema Ambientale	scala 1: 5.000
Elab.03	Zone significative – Sernaglia d.B.	scala 1: 2.000
Elab.04	Zone significative – Fontigo	scala 1: 2.000
Elab.05	Zone significative – Falzè Sud	scala 1: 2.000
Elab.06	Zone significative – Falzè Nord	scala 1: 2.000
Elab.07	Zone significative – Villanova	scala 1: 2.000
Elab.08	Carta dei vincoli e della pianif. territoriale	scala 1: 5.000
Elab.09	Carta della fragilità	scala 1: 5.000
Elab.10	SAU e SAT	scala 1: 5.000

B. Schedature

Elab.11	Schede A – Fabbricati storici soggetti a grado di protezione in C. Abitato
Elab.12	Schede B – Edifici rurali di interesse storico ambientale
Elab.13	Schede C – Edifici dell’archeologia industriale
Elab.14	Schede D – Ambito oggetto di Accordo Pubblico/Privato
Elab.15	Schede E – Edifici non funzionali al fondo agricolo
Elab.16	Schede F – Allevamenti zootecnici
Elab.17	Schede G – Ambiti oggetto di procedura di Variante Verde

C. Elaborati descrittivi e normativi

Elab.18	Norme Tecniche Operative
Elab.19	Dimensionamento
Elab.20	Relazione programmatica
Elab.21	Registro Fondiario SAU
Elab.22	Registro Crediti Edilizi
Elab.23	Prontuario Qualità Architettonica
Elab.24	Documento del Sindaco

D. Elaborati valutativi

Elab.25	Rapporto Preliminare – Verifica di Assoggettabilità a VAS
Elab.26	Relazione tecnica – Verifica di non necessità di valutazione Vinca
Elab.27	Valutazione di Compatibilità idraulica

E. Elaborati informatici

Elab.28 DVD Banche dati e file pdf elaborati

F. Tavola comparativa

Elab.29 Tavola comparativa Var. 01 P.I. – Var. 02 P.I.