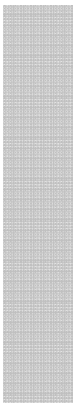


1. QUADRO CONOSCITIVO

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

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

- 1. INFORMAZIONI TERRITORIALI DI BASE**
- 2. ARIA**
- 3. CLIMA**
- 4. ACQUA**
- 5. SUOLO E SOTTOSUOLO**
- 6. BIODIVERSITA'**
- 7. PAESAGGIO**
- 8. PATRIMONIO CULTURALE,
ARCHITETTONICO, ARCHEOLOGICO**
- 9. INQUINAMENTI FISICI**
- 10. ECONOMIA E SOCIETA'**
- 11. PIANIFICAZIONE E VINCOLI**



2. CONTRIBUTI SPECIALISTICI: ANALISI E VALUTAZIONI

Analisi geologica

- *Tavola 3 redatta in scala 1: 10.000*
- *Relazione*

Analisi sistema ambiente

- *Carta delle unità del paesaggio*
- *Carta della rete ecologica*
- *Carta degli elementi qualificanti e detrattori*
- *Carta del paesaggio e coni visuali*
- *Schedatura delle invariati*

(fanno riferimento alle tavole del P.A.T.I.)

Analisi sistema viabilità

- *Schedatura della viabilità attuale*
- *Schedatura dei principali interventi già progettati o finanziati*
- *Carta della viabilità di progetto*

(fanno riferimento alle tavole del P.A.T.I.)

Valutazione ambientale strategica

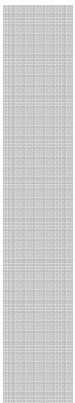
- *Carta degli ambiti di tutela*
- *Carta uso del suolo*
- *Carta delle sensibilità e delle pressioni di origine antropica*

Valutazione compatibilità idraulica

- *Relazione*

Valutazione di incidenza – VI nCA

- *Relazione*



3. SINTESI DELLE ANALISI AMBIENTALI

Il comune di Codognè si estende su una superficie territoriale di 27.72 kmq.

Confina con i comuni di Gaiarine, Godega di Sant'Urbano, San Fior, San Vendemiano, Mareno di Piave, Vazzola, Fontanelle.

Dal punto di vista morfologico il territorio, interamente pianeggiante, può essere suddiviso in due ambiti:

a) alta pianura: caratterizzata da suoli permeabili, riposanti su ghiaie, interessa alcuni limitati lembi di territorio, dove sorge la maggior parte dei centri abitati (Codogné, Roverbasso): sono infatti i suoli con migliori caratteristiche geotecniche;

b) media e bassa pianura di antica alluvione, a minor pressione insediativa, caratterizzata da una ricca e fitta rete di corsi d'acqua e di fossati, che recapitano le acque nel Monticano e nel Livenza; in queste aree si rileva presenza di risorgive diffuse lungo la rete idrografica.

Le peculiarità del territorio di Codognè sono ancor oggi riconoscibili nelle aree a minor pressione antropica, dove il territorio rurale presenta ancora caratteri di integrità nella maglia fondiaria e nella rete ecologica (fossati, corsi d'acqua e siepi); le aree di maggior valenza ambientale sono riconducibili alla presenza di risorgive diffuse e alla discreta diffusione del prato stabile.

Gli ambiti di pregio paesaggistico comprendono anche le ville storiche, con i relativi parchi e testimonianze storiche, quali la mutera di Codogné. Le aree di maggior sensibilità ambientale, che però si associa ad una maggiore valenza paesaggistica, sono quelle a campi chiusi, con falda freatica superficiale e talora presenza di risorgive e di qualche piccola zona umida.

I corsi d'acqua solcano il territorio comunale, con andamento da nord-ovest a sud-est.

L'area a maggior presenza antropica si colloca lungo l'allineamento che da Cimetta, attraverso

la frazione di Campocervano, giunge al capoluogo Codogné e a Roverbasso, sempre lungo la viabilità provinciale. Le aree di espansione urbana lungo la SP Cadore – Mare sono relativamente recenti, mentre le borgate comprese nel capoluogo sono preesistenze storiche.

La classificazione dell'ambito rurale in fregio alla SP Cadore – Mare come Sito di Importanza comunitaria nella Rete Natura 2000 dell'Unione Europea (SIC "Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano") , se da un lato conferma la qualità del territorio di Codogné, dall'altro non deve essere considerata esaustiva delle indagini volte a cogliere i contesti di pregio ambientale presenti nel comune.

Le reti infrastrutturali sono incentrate sulla viabilità provinciale, mentre l'impatto determinato dal nastro autostradale della A28, limitato in termini di sviluppo nel territorio comunale, in quanto interseca marginalmente il comune di Codogné, è invece assai rilevante, per gli effetti indotti, soprattutto in considerazione della viabilità complementare in progetto a scala provinciale.

Il maggior carico urbanistico è riconducibile alla ampia e capillare diffusione delle attività produttive artigianali e industriali, che si relazionano con territori agricoli aperti e che generano una importante domanda locale di mobilità.

Il territorio comunale appare quindi configurato come ambito rurale, con significativa presenza dell'industria manifatturiera.

4. SINTESI DELLE ANALISI VIABILISTICHE

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

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

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

| IDENTIFICAZIONE STRADA | CARATTERISTICHE FUNZIONALI |
|------------------------|---|
| S.P.15 | tale strada, denominata "Cadore Mare" riveste particolare importanza in quanto collega la S.R.53 all'interno del centro abitato di Oderzo, con la S.S.13 a Conegliano, attraversando il territorio di vari Comuni, tra i quali, per quanto riguarda il P.A.T.I., anche il territorio di Codognè |
| S.P. 44 | collega la S.P. 15 con il centro di Codognè per poi proseguire attraverso i centri di Roverbasso, Gaiarine e Francenigo. A Sud della Cadore Mare la S.P.44 prosegue poi verso il territorio di Vazzola. In corrispondenza del centro di Codognè tale strada interseca due ulteriori strade di particolare rilevanza per il P.A.T.I. e precisamente la S.P. 43 "Di Orsago" e la S.P. 41 "Di Pianzano" |
| S.P.43 | tale strada attraversa il territorio dei Comuni di Codognè; Godega di S. Urbano, Orsago e Cordignano garantendo un importante collegamento intercomunale |
| S.P. 41 | collega il centro di Codognè con Pianzano proseguendo poi in direzione della S.S. 13 che viene attualmente intercettata mediante un'intersezione semaforizzata, per poi proseguire verso nord in prossimità del confine tra i territori di Colle Umberto e Cordignano. Tale strada consente attualmente il collegamento della rete della viabilità secondaria e locale con l'Autostrada A28, ma garantisce anche il collegamento tra la Strada Statale "Pontebbana" e l'Autostrada A28 attraversando il territorio di Godega (che non aderisce al presente P.A.T.I.). |

Alcune delle strade elencate rivestono allo stato attuale importanti funzioni di collegamento intercomunale ma vengono utilizzate anche da flussi di attraversamento in considerazione dell'attuale deficit infrastrutturale presente nel territorio trevigiano . Nonostante tali infrastrutture rivestano quindi in alcuni casi anche funzioni di distribuzione dalla rete primaria verso tutte le altre strade, le caratteristiche geometriche, spesso ridotte, non consentono di addivenire ad una classificazione sempre congruente, per cui ad esempio si verifica che in alcuni casi certe strade di tipo locale svolgano la funzione di strade che dovrebbero appartenere alla rete secondaria se non addirittura ad una rete di livello superiore.

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

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

5. ATTIVITÀ ED ESITI DELLA CONCERTAZIONE

Il Piano di assetto del Territorio previsto dalla legge regionale 11/04 si configura come strumento di elaborazione partecipata della prospettiva di organizzazione del territorio sul medio-lungo periodo.

La concertazione, per introdurre una logica di co-pianificazione tra gli Enti deputati al governo del territorio, e la partecipazione, per raccogliere le opinioni diffuse e agevolare il dibattito sulle intenzioni strategiche, necessitano di un processo di relazioni tra parte tecnica, soggetto politico-amministrativo e cittadini che si snodi lungo tutto l'arco dell'elaborazione del piano, dal Documento Programmatico al Progetto preliminare al Piano di Assetto.

Il coinvolgimento del pubblico nel processo decisionale del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), in alcuni sistemi parallelo a quello effettuato per il Piano di Assetto Intercomunale (P.A.T.I.) e all'interno del processo di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) è considerato quindi, anche dalla legge, un requisito fondamentale del processo stesso, sia perché consente alle parti che intervengono di ritenersi partecipi alla definizione delle strategie che verranno adottate, sia perché in questo modo si assicura il sostegno delle diverse istituzioni che devono recare un contributo alle scelte strategiche in questione.

Nel caso specifico del Comune di Codognè, durante la fase di partecipazione compiuta nel P.A.T.I., è stato proposto un programma di consultazioni e una pratica partecipativa e comunicativa così articolati:

- 06 novembre 2006 - Enti pubblici, Istituzioni e Servizi pubblici
- 06 novembre 2006 - Associazioni, le Parrocchie, le Istituzioni scolastiche del comune di Codognè

- 11 dicembre 2006 - Cittadini ed operatori del comune di Codognè

Per una proficua partecipazione è stato predisposto un apposito questionario ("partecipazione ed ascolto") opportunamente elaborato per trovare risposte e osservazioni utili da parte delle associazioni, di enti e della cittadinanza, indirizzando i quesiti verso i problemi connessi alla mobilità e alla tutela dell'ambiente.

Infine, in data 15 luglio 2008, si sono convocati cittadini ed operatori interessati per un incontro finale durante il quale sono state comunicate le conclusioni desunte da questa attività di ascolto. Sono stati illustrati dati pervenuti dai "questionari" descritti, ed è stato quindi operato un primo confronto con la funzionalità e la rappresentatività del contenuto programmatico del P.A.T., avuto riguardo agli orientamenti emersi.

Mediante l'analisi delle risposte si sono ricavate delle informazioni significative sugli orientamenti della Cittadinanza, nonché di Enti e Associazioni.

Temi connessi agli aspetti ambientali:

- Preoccupazione per gli inquinamenti sempre più diffusi in special modo per i corsi d'acqua.
- Valorizzazione dei corsi d'acqua in primo luogo con percorsi naturalistici.
- Un marcato interesse per le tematiche relative alla valorizzazione del territorio agricolo.

Questioni inerenti la mobilità

- Miglioramento della rete ciclabile e interventi di moderazione della velocità veicolare soprattutto all'interno dei centri abitati;
- Interventi di sistemazione dei punti di fermata del trasporto pubblico.

Questioni inerenti il sistema insediativo

- Il 77% di tutti gli interessati considera che nel proprio comune non si sia costruito "troppo".

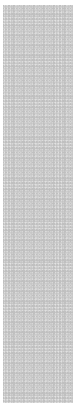
- L'aumento del "verde" nella propria abitazione risulta essere il principale accessorio desiderato.
- Un netto favorevole indirizzo per le edificazioni con il sistema ecocompatibile e per l'utilizzo delle energie alternative.

Il tema riguardante gli insediamenti produttivi

- Il sistema produttivo viene considerato, in generale, come di per sé sufficiente sotto il profilo sia qualitativo che, soprattutto insediativo.
- Una particolare attenzione viene dedicata, invece, alla trasformabilità verso utilizzazioni miste industriali-commerciali.
- Residenze temporanee per lavoratori, ristorazione e centri di ricerca/laboratori risultano essere i principali servizi all'impresa richiesti all'interno delle aree produttive.
- Trasporto pubblico, mensa e spazi verdi sono invece i servizi alle persone richiesti nelle aree produttive.

I servizi

- Gli spazi per il verde sono considerati chiaramente insufficienti (88%), mentre e per la mobilità ciclopedonale la sufficienza viene data dal 53%.
- Il 65% considera sufficiente la disponibilità di parcheggi all'interno del territorio comunale.
- Per le strutture scolastiche (82%) e per gli impianti sportivi (64%) vi è un giudizio decisamente favorevole.
- Vengono considerate insufficienti la fognatura (53%), la rete stradale di raccolta di acque piovane (71%) e la linea ADSL e posta elettronica (59%).



6. SINTESI DELLE VALUTAZIONI

INDAGINE GEOLOGICA

Il territorio si colloca al limite tra la alta e la bassa pianura trevigiana orientale, interessato dal passaggio della fascia dei fontanili (risorgive). Si presenta piuttosto uniforme, con quote variabili da 35m a 16,5m s.l.m., e pendenze da NE verso SO che vanno dal 2,5‰ al 4,3‰. Ha una superficie di 21,67 kmq ed una popolazione di 5.234 abitanti (ISTAT, gennaio 2007).

È interessato da un sistema di scolo delle acque che da NO va a SE, regolato da una fitta maglia di fossi, scoli, rii che solcano il territorio; i principali sono il Ghebo, l'Albina ed il Resteggia, che però attraversano solamente il Comune (cosiddetti "passanti"). Queste acque vengono a loro volta raccolte a sud e sud-est dal Monticano e dal Livenza. La gran parte della idrografia, maggiore e minore, presenta regime permanente in quanto viene alimentata direttamente con acque di risorgiva, esistenti sia nel comune che all'esterno di esso (San Vendemiano, San Fior, Godega di S.Urbano). Il territorio di Codognè fa infatti parte della fascia delle risorgive, il cui limite superiore passa al margine occidentale del Comune, per poi proseguire in direzione nordorientale, attraverso la parte meridionale dei comuni di San Fior e Godega di S.Urbano (rif. Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento, 2007). Essa ha origine dalla variazione litologica, e ha come conseguenza una variazione in termini di permeabilità: l'inizio della interdigitazione tra differenti litologie nel sottosuolo, causa infatti la suddivisione dell'acquifero indifferenziato, presente a nord nel materasso alluvionale ghiaioso, in più falde sovrapposte.

Procedendo verso sud, si riscontrano pertanto una limitata falda freatica non sempre continua, che viene parzialmente a giorno nei punti più depressi (fontanili, tipiche sorgenti di pianura), e in profondità più falde variamente

in pressione (sistema multifalda). L'andamento del flusso delle acque sotterranee è in generale verso SE. In generale in Comune di Codognè la prima falda si rintraccia nei primi 2m dal p.c., con qualche limitata area in cui si presenta tra i 2 ed i 3m.

L'acquifero indifferenziato presente a monte della fascia delle risorgive viene prevalentemente alimentato da perdite in alveo del Piave e dei fiumi minori a nord (Cervada, Meschio), secondariamente da fenomeni metereologici e per ultimo da fenomeni artificiali (irrigazione).

INCIDENZA IDRAULICA

L'analisi delle nuove previsioni urbanistiche contenute nel PAT del Comune di Codognè fa riferimento alla Carta della Trasformabilità del territorio e alle norme tecniche di attuazione del P.R.G.C. al fine di assegnare alle aree di interesse la percentuale di copertura massima ammessa, parametro principale di modifica della risposta idrologica del territorio. L'obiettivo prioritario del PAT risulta indirizzato verso il contenimento dello sfruttamento del territorio agricolo, cercando di orientare le nuove previsioni di sviluppo insediativo verso le capacità residue del PRG vigente. Occorre subito evidenziare come l'assetto territoriale ed urbanistico del comune non sia assoggettato a grandi modifiche future, ma piuttosto ad interventi di riqualificazione o riconversione che ben poco incidono, o per superficie o per grado di impermeabilizzazione, in termini di mutamento della risposta idrologica (capoluogo e frazioni).

Indicazioni di piano e interventi compensativi

Soglie dimensionali per gli interventi di trasformazione

| Classe di intervento | Definizione |
|--|--|
| <i>trascurabile</i> impermeabilizzazione potenziale | intervento su superfici di estensione <i>inferiore a 0,1 ha</i> |
| <i>modesta</i> impermeabilizzazione potenziale | intervento su superfici <i>comprese fra 0,1 e 1 ha</i> |
| <i>significativa</i> impermeabilizzazione potenziale | intervento su superfici <i>comprese fra 1 e 10 ha</i> ; interventi su superfici di estensione <i>oltre 10 ha</i> con $Imp < 0,3$ |
| <i>marcata</i> impermeabilizzazione potenziale | intervento su superfici <i>superiori a 10 ha</i> con $Imp > 0,3$ |

Criteria per le diverse soglie:

- "nel caso di trascurabile impermeabilizzazione potenziale, è sufficiente adottare buoni criteri costruttivi per ridurre le superfici impermeabili, quali le superfici dei parcheggi;
- nel caso di modesta impermeabilizzazione, oltre che al dimensionamento dei volumi compensativi cui affidare funzioni di laminazione delle piene è opportuno che le luci di scarico non eccedano le dimensioni di un tubo di diametro 200 mm e che i tiranti idrici ammessi nell'invaso non eccedano il metro;
- nel caso di significativa impermeabilizzazione, andranno dimensionati i tiranti idrici ammessi nell'invaso e le luci di scarico in modo da garantire la conservazione della portata massima defluente dall'area in

- trasformazione ai valori precedenti l'impermeabilizzazione;
- nel caso di marcata impermeabilizzazione, è richiesta la presentazione di uno studio di dettaglio molto approfondito."

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

La sostenibilità delle trasformazioni urbane dipende anche dalla loro localizzazione.

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

Ed ancora, l'alterazione del sistema ambientale è di minor criticità in aree prive di idrografia superficiale, rispetto ad ambiti di risorgiva.

Per tenere conto di tutti questi fattori, si è valutato l'inserimento delle nuove opere stradali di progetto, tenuto conto delle fragilità e sensibilità ambientali.

I nuovi tracciati in progetto sono stati classificati, in termini di impatto ambientale, sulla base dei seguenti fattori.

| | PARAMETRO | PRESENTE | ASSENTE |
|---|---|----------|---------|
| A | Presenza di vincoli (ville e parchi, pozzi, risorgive, corsi d'acqua, SIC/ZPS, coni visuali, aree rurali integre) | 1 | 0 |
| B | Presenza di invarianti e fragilità idraulica e geologica | 1 | 0 |
| C | Presenza di edificazione diffusa | 0 | 1 |

Il parametro A tiene conto degli elementi di pregio e dei vincoli corrispondenti, cartografati in TAV 1 – PAT – Vincoli.

Il parametro B considera gli elementi oggetto di invariante (TAV 2 – PAT) o di fragilità, quali aree a rischio idraulico.

Il parametro C assegna una priorità (punteggio 0) alla intersecazione di aree con preesistenze insediative.

Il punteggio attribuito a ciascuna tratta stradale deriva dalla somma algebrica dei valori che assumono le quattro variabili appena indicate, secondo la griglia di seguito indicata:

| PUNTEGGIO | ATTITUDINE | COLORE |
|-----------|---------------|-----------|
| 3 | INSUFFICIENTE | rosso |
| 2 | SUFFICIENTE | arancione |
| 1 | DISCRETA | celeste |
| 0 | BUONA | verde |

La valutazione qualitativa del potenziale impatto delle infrastrutture viarie ha permesso di effettuare scelte motivate fra tracciati alternativi.

Mitigazioni

Le Norme di attuazione prevedono un articolato sistema di prescrizioni e indirizzi, volto a mitigare gli interventi di trasformazione del territorio.

L'impianto normativo del PAT si fonda sul principio della mitigazione/compensazione di ogni intervento di trasformazione significativo, con particolare attenzione alla configurazione degli spazi aperti e delle pertinenze dei fabbricati.

Di seguito si riportano le principali azioni di mitigazioni, con il riferimento all'articolo delle NTA in cui si trova la prescrizione o l'indirizzo:

| AZIONI | |
|---------------|---|
| 12 | Nuove aree verdi urbane e periurbane |
| 13 | Nuova disciplina degli spazi aperti (Piano del Verde) |
| 14 | Conservazione e potenziamento delle rete ecologica comunale |
| 16 | Mitigazione delle nuove espansioni, infrastrutture e della rete viaria autostradale e non |
| 18 | Eliminazione/ mitigazione dell'impatto di fonti di degrado e di detrattori visivi |
| 20 | Riqualificazione e valorizzazione dei centri abitati come luoghi dell'abitare, del tempo libero e dell'istruzione |

Particolare attenzione dovrà essere prestata alla mitigazione dell'effetto di frammentazione degli spazi aperti, generati dalle nuove infrastrutture viabilistiche in progetto. Come evidenziato nella precedente tabella, l'impianto normativo del PAT è stato configurato in modo da garantire la realizzazione degli interventi di mitigazione contestuale alla trasformazione edilizia (in particolare con il progetto delle aree a verde).

VALUTAZIONE INCIDENZA AMBIENTALE

Sulla base delle valutazioni effettuate, si sottoscrivono le seguenti dichiarazioni.

| Dati identificativi del progetto | |
|--|--|
| Descrizione del progetto | <i>Piano di Assetto del Territorio del comune di Codognè (TV)</i> |
| Codice e denominazione dei siti Natura 2000 interessati | S.I.C. "Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano" (IT3240029) |
| Indicazioni di altri piani, progetti o interventi che possono dare effetti combinati | PTCP della Provincia di Treviso |
| Valutazione della significatività degli effetti | |
| Descrizione di come il piano, progetto o intervento (da solo o per azione combinata) incida o non incida negativamente sui siti della rete Natura 2000 | La scheda di impatto predisposta e le valutazioni effettuate indicano effetti non rilevanti e non significativi, a carico delle componenti ambientali dei due ambiti S.I.C./Z.P.S., per cui non l'incidenza sui siti della rete Natura 2000 non è significativa. |
| Consultazione con gli Organi e Enti componenti e risultati della consultazione | Provincia di Treviso Comune di Codognè |