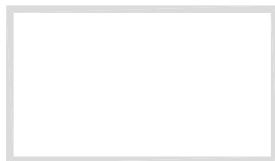


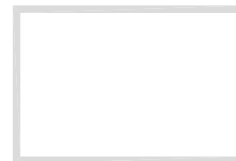
COMUNE DI SAN FIOR
Provincia di Treviso

P.A.T.

Elaborato



Scala



Relazione tecnica

ADOTTATO il

IL SEGRETARIO

APPROVATO il

IL SINDACO

PROGETTISTI

Arch. Dino De Zan
Arch. Marco Pagani

COLLABORATORI

Patrizio Baseotto
Marco Carretta

SISTEMA AMBIENTALE E VAS

Dott. Agr. Maurizio Leoni

REGIONE VENETO

direzione urbanistica



SINDACO

Cesare De Martin

SEGRETARIO COMUNALE

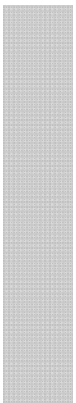
Dott. Enlo Callegari

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 dai 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 invarianti*

(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

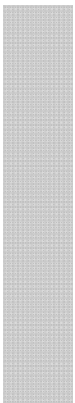
- *Rapporto ambientale*
- *Sintesi non tecnica del rapporto ambientale*

Valutazione compatibilità idraulica

- *Relazione*

Valutazione di incidenza – VinCA

- *Relazione*



3. SINTESI DELLE ANALISI AMBIENTALI

Il comune di San Fior si estende su una superficie territoriale di 17.8 kmq.

Confina con i comuni di Codognè, Godega di Sant'Urbano, Colle Umberto, San Vendemiano, Conegliano.

Dal punto di vista morfologico il territorio può essere suddiviso in tre macroaree:

a. **collina**: area caratterizzata da giacitura acclive, corrispondente ai depositi morenici, con

rete idrografica limitata e presenza di qualche sorgente; presenta una certa diffusione di residenze sparse, con prevalente utilizzo degli spazi aperti a vigneto e notevole ricchezza di elementi di pregio paesaggistico e storico - testimoniale; è separato dall'area pianiziale dal canale irriguo Filiberto;

b. **alta pianura**: caratterizzata da suoli permeabili, riposanti su ghiaie e da un acquifero indifferenziato, è la fascia che interessa la porzione di pianura, che si estende a sud dell'area collinare, approssimativamente fino alla linea ferroviaria Conegliano - Pordenone;

c. **bassa pianura** di antica alluvione, a scarsa pressione insediativa.

L'ambito di pianura è solcato da una fitta rete di corsi d'acqua e di fossati, che recapitano le acque nel Monticano e nel Livenza.

La peculiarità del territorio di San Fior é la ricchezza di ambiti di pregio paesaggistico assai diversificati, dall'area collinare di Castello di Roganzuolo, dove si rinviene anche qualche superficie boscata, all'ambito dei Palù, caratterizzato da terreni argillosi con falda superficiale propri della bassa pianura.

Le aree di maggior sensibilità ambientale, che però si associa ad una maggiore valenza paesaggistica, sono quelle collinari, mentre nell'area pianiziale le valenze naturalistiche sono legate al reticolo idrografico, con le risorgive e qualche piccola zona umida.

Il fiume Codolo connota gran parte del territorio comunale, con andamento da nord-ovest a sudest.

L'area a maggior presenza antropica si colloca a ridosso della strada Pontebbana, con il capoluogo San Fior, che nella parte ad ovest forma un continuum con la cintura urbana di Conegliano; in collina sorge il centro abitato di Castel Roganzuolo, mentre a sud della ferrovia l'unico insediamento frazionale è quello di San Fior di sotto.

Spicca per le valenze storico architettoniche e ambientali, l'ambito collinare, con le ville, i borghi agricoli ed i parchi.

Tuttavia l'ambito pianiziale annovera un ambito che rientra come Sito di Importanza Comunitaria nella Rete Natura 2000 dell'Unione Europea: si tratta del SIC "Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano".

Le reti infrastrutturali determinano un significativo impatto sul territorio di San Fior: in particolare il nastro autostradale della A27 che taglia il territorio da nord a sud, con un tracciato in rilevato;

la ferrovia Venezia- Udine- Tarvisio che interseca il comune di San Fior a valle della strada Pontebbana, creando una barriera infrastrutturale di notevole rilevanza.

L'autostrada A28, in corso di realizzazione, interessa il territorio comunale nell'area di bassa pianura del Palù.

Come già evidenziato, la peculiare configurazione di San Fior fa sì che da un punto di vista territoriale, la maggior pressione antropica si concentri nell'area pedecollinare e di alta pianura, lungo l'asse della Pontebbana.

4. SINTESI DELLE ANALISI VIABILISTICHE

Le infrastrutture viarie principali che attraversano il territorio sono: l'Autostrada A27 Venezia-Belluno (a nord-ovest), mentre è ancora in costruzione la A28 Portogruaro-Conegliano passante per la zona meridionale di San Fior (loc. Palù), la S.s. n°13 "Pontebbana" che divide in due l'abitato di San Fior di Sopra, la Strada Provinciale n°165 "Ungaresca" (proveniente da Pianzano e passante per San Fior di Sotto), la linea ferroviaria Udine-Venezia, che percorre il territorio da ENE a OSO immediatamente a nord di San Fior di Sotto.

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.

La principale infrastruttura viaria è la S.P. 165: collega la S.P. 41 in prossimità del passaggio a livello di Pianzano con la S.P. 15 "Cadore Mare" passando attraverso l'abitato di Fior di Sotto. Tale strada intercetta la S.P.15 con un'intersezione a rotatoria posta nelle vicinanze del casello di S. Vendemiano dell'Autostrada A27, per poi proseguire in direzione di Bocca di Strada e poi ancora fino a Santa Maria del Piave.

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 San Fior, 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
- 07 novembre 2006 - Associazioni, le Parrocchie, le Istituzioni scolastiche del comune di San Fior
- 12 dicembre 2006 - Cittadini ed operatori del comune di San Fior

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

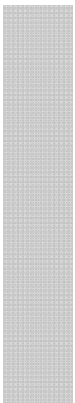
- Il 77% di tutti gli interessati considera che nel proprio comune non si sia costruito "troppo".
- L'aumento del "verde" nella propria abitazione risulta essere il principale accessorio desiderato.
- Un netto favorevole indirizzo per le edificazioni con il sistema ecocompatibile e per l'utilizzo delle 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).

Il territorio comunale si presenta piuttosto allungato in direzione NO-SE, consta di una parte collinare a nord (quote fino a 50-60m sul livello del mare e pendenze per lo più comprese tra il 10% ed il 20%), mentre la zona centrale e meridionale del Comune si presenta pianeggiante, con quote variabili da 65, a 28m s.l.m. e pendenze da NO verso SE (che vanno in generale dal 2,5‰ al 4,3‰). Ha una superficie di 17,8 kmq ed una popolazione di 6.677 abitanti.

Il sistema collinare presenta una ridotta circolazione e così avviene per la parte centrale del Comune (alta pianura), da mettere in relazione alla medio-alta permeabilità dei litotipi presenti. Nel comparto collinare viene segnalata (in carta) la presenza di alcune sorgenti a carattere temporaneo, mentre nella parte alta della pianura, si rintracciano alcune situazioni di risorgiva (due), determinate da variazioni locali dei litotipi e quindi di permeabilità, che comportano la venuta a giorno delle acque della prima falda. La bassa pianura invece (grosso modo a sud della "fascia" delle risorgive), è caratterizzata da una estesa rete di fossi e scoline che ne regolano il drenaggio. Essi presentano

acqua in generale tutto l'anno, poiché raccolgono anche le acque di risorgiva del territorio in oggetto e dei comuni limitrofi (S.Vendemiano, in particolare). Relativamente alla presenza di risorgive, in cartografia sono stati indicati alcuni punti di emergenza. Altre situazioni sono prospicienti al territorio in esame (zona ovest, est e sud) ma ricadenti nei Comuni di Godega di S.Urbano, San Vendemiano e avviene in modo diffuso e quindi spesso risultano difficilmente riconoscibili sul terreno come singoli punti (questa peraltro

sembra essere una caratteristica che connota la gran parte delle risorgive della pianura trevigiana in sinistra Piave). Queste, in alcuni casi, hanno determinato la formazione di contesti ambientali particolari, quali il Palù, posto a cavallo dei Comuni di S.Vendemiano, Codognè e San Fior; la porzione che ricade nel Comune in oggetto (loc. Le Sangole), risulta tuttavia per la gran parte obliterata da passati lavori di sistemazione agraria.

I maggiori canali presenti sono, da ovest a est, il Ghebo, il Codolo e l'Albina; il Ghebo in particolare raccoglie le acque del Menarè e del Fossadella. Essi hanno in generale una direzione di scolo che va da NO a SE, sono tutti alimentati da acque di risorgiva e possiedono regime perenne.

In particolare il Codolo, affluente di sinistra del Ghebo, nasce in Comune di San Fior.

Il territorio è stato suddiviso in due settori, corrispondenti alle porzioni dei bacini idrografici principali denominati del Codolo-Cervada a ovest e del Rasego a est (vedi legenda, dati provenienti dal P.G.B.T.T.R del Consorzio di Bonifica Sinistra Piave, 1992, aggiornati al 2008 dallo stesso Consorzio); oltre ad evidenziare i limiti tra i bacini e le loro aste idrografiche, sono stati segnalati

quei rii e quei fossi che, pur minori, presentano regime permanente.

Le principali caratteristiche idrografiche del Ghebo sono: lunghezza 10.400m, bacino idrografico complessivo 4896,1ha, pendenza media 253,4cm/km. (fonte P.G.B.T.T.R del Consorzio di Bonifica Sinistra Piave, 1992).

Il Canale Albina è affluente di sinistra del Rasego, a sua volta affluente di destra del Livenza. L'Albina è un corso d'acqua che assume una sezione ben definita solo a valle di Pianzano. Ha una lunghezza di 6110m, un'area effettivamente tributaria di 1.174 ha e una pendenza media di 186cm/km (fonte P.G.B.T.T.R del Consorzio di Bonifica Sinistra Piave, 1992).

Il reticolo idrografico presente nella bassa pianura trevigiana drena l'acqua di parte del territorio di San Fior e del successivo comune di Codognè, convogliandola nelle aste principali (il

Monticano ed il Livenza). Le problematiche idrauliche che qui si possono verificare sono da collegarsi in particolare ad eventi precipitativi intensi con durate superiori alle 12 ore. In tali occasioni il Ghebo e l'Albina (ed i relativi bacini idrografici) possono risentire della mancata ricezione delle aste in cui affluiscono (Monticano, Livenza). Si segnalano in particolare per il Monticano le sue repentine piene, causate da intense precipitazioni in zona collinare e dalla elevata corrivazione delle acque dei suoi affluenti subcollinari (Crevada e Cervada). In tali frangenti la rete idraulica presente in questo tratto di pianura fatica a drenare perché le aste principali non ricevono: si registrano pertanto allagamenti, talora anche con altezze d'acqua tra 0,5m ed 1m.

INCIDENZA IDRAULICA

L'analisi delle nuove previsioni urbanistiche contenute nel PAT del Comune di San Fior 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 $Imp > 0,3$

Criteri 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, con 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:

<i>AZIONI</i>	
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 San Fior (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	Regione del Veneto – Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi – Servizio Rete Natura 2000 Provincia di Treviso Comune di San Fior