

**Varianti specifiche conseguenti all'attuazione della Variante Parziale che prevede la modificazione del tracciato della circonvallazione Est prevista nel PRG vigente.**

La variante parziale 2010 al PRG di San Cesario, dunque, ha come tema la sostituzione del tracciato della strada in variante programmata sul perimetro orientale del territorio urbanizzato di San Cesario, con un altro percorso giudicato più sostenibile dal punto di vista dell'impatto ambientale, nonché più appropriato dal punto di vista urbanistico, per il contesto in questione.

Tale variante, descritta approfonditamente nei paragrafi precedenti, genera, proprio a causa della cancellazione del tracciato, diverse "varianti specifiche" che riguardano aree, più o meno piccole, situate lungo il percorso della "vecchia" infrastruttura programmata, aree che cambiano la loro destinazione urbanistica, o la loro forma a parità di superficie, o la loro forma assieme alla superficie.

Oltre ad interventi limitati a piccole aree localizzate, con la cancellazione della vecchia tangenziale si ha l'eliminazione anche della pista ciclabile programmata come complanare alla stessa, che sarà sostituita da percorsi alternativi più coerenti con le connessioni esistenti e di progetto.

I dettagli sono descritti nei paragrafi di seguito, che fanno riferimento alle schede in allegato.

**VARIANTE SPECIFICA N° 1: modifica dei percorsi ciclopedonali in alcune zone del centro urbano e del territorio extraurbano, a seguito della soppressione del vecchio tracciato tangenziale e, quindi, della ciclabile ad esso complanare. (vedi allegato "SCHEDE N.°1")**

L'operazione urbanistica in questione si configura come conseguenza della sostituzione del vecchio tracciato della tangenziale con il nuovo di progetto.

Il percorso ciclopedonale, infatti, si sviluppava, almeno per un tratto, complanare alla tangenziale; una volta soppressa quest'ultima, viene cancellato di conseguenza il percorso ciclabile.

Esso dunque, nel punto in cui avrebbe dovuto percorrere la cavalcavia sull'autostrada, nei pressi di Cava Ghiarella, devia ora a sinistra, percorrendo la viabilità programmata per i nuovi comparti C2-D3 (Comparto PUA Collina), per poi immettersi su viale Vittorio Veneto e prendere la direzione nord, attraversare l'A1 sul cavalcavia esistente e immettersi sulla Strada Loda, sulla quale ritrova la ciclabile, già in programmazione, che prosegue verso Castelfranco.

Inoltre, si è ritenuto opportuno sostituire la ciclabile programmata su via Parolaro, in quanto si sarebbe incontrata in un punto critico con la nuova tangenziale, preferendo farla girare più a sud su via Boschetti, fornendo così una connessione verso Piumazzo, conformemente con la programmazione del PTCP (vedi allegato n.14 nel fascicolo degli allegati alla presente relazione).

Viene infine aggiunto un tratto di ciclabile su strada Ghiarelle, nel punto in cui essa costeggia il lato est della nuova previsione di zona B2 nei pressi di Cava Ghiarella e soppresso invece il percorso ciclabile programmato nel quadrante più a sud di quello appena descritto, che attraversava la zona a verde e a servizi individuata dal PRG.

**VARIANTE SPECIFICA N° 2: modifica del perimetro del territorio urbanizzato (TU) nella parte ad est del centro urbano coincidente con la vecchia tangenziale. (vedi allegato "SCHEDA N.°2").**

Siccome nella pianificazione vigente il perimetro del territorio urbanizzato coincide con il limite est della vecchia strada tangenziale, la variazione localizzativa di quest'ultima fa sì che anche per il perimetro del TU, nella parte est dell'abitato, venga pensata una ricollocazione più coerente con la nuova realtà, in posizione adiacente al territorio costruito, o comunque pianificato con una destinazione urbana, evitando di ricomprendere al suo interno zone agricole, lasciate al territorio periurbano/extraurbano.

Si tratta di uno spostamento minimo di tale perimetro, per lo più significativo nella parte iniziale del tracciato, ma che comporta la variazione di diversi confini di zona in svariati ambiti lungo questo percorso nord-sud; essi saranno descritti puntualmente nelle varianti successive.

**VARIANTE SPECIFICA N° 3: modifica del perimetro della zona F3 localizzata a nord del centro abitato, tra Via Loda, Via Ghiarelle ed il tratto iniziale della nuova tangenziale. (vedi allegato "SCHEDA N.°3").**

Tale perimetro di zona subisce una modifica a seguito della variazione del perimetro del TU; come accennato nel paragrafo precedente, infatti, s'è cercato di dare una forma più coerente ed armoniosa a tale perimetro, ora libero dal vincolo di dover seguire il percorso della "vecchia" tangenziale.

La zona F3 programmata sul limite del territorio urbanizzato Nord, quindi, varia la propria forma che è resa il più possibile lineare e facilmente pianificabile, pur lasciando inalterata la sua superficie complessiva, che resta quella in previsione.

**VARIANTE SPECIFICA N° 4: previsione di una strada di collegamento su Via Ghiarelle, che unisca in un sistema viario ad anello via verdi con la viabilità programmata a nord dei comparti di progetto D2-D3 ed a sud della zona F3. (vedi allegato "SCHEDA N.°4").**

La variante specifica in esame prevede, in luogo della tangenziale ormai revisionata, la costruzione di una strada di servizio ai comparti D1-D2 di progetto, a prevalente uso delle attività che qui si insedieranno, che funga da tratto finale per ottenere un sistema viario ad anello tra via Verdi, via Loda e la viabilità ovest-est parallela alla via Verdi già programmata a sud dei laghetti.

In questo modo i mezzi prevalentemente legati ai traffici industriali indotti dalle attività che saranno presenti sulla zona in programmazione, potranno scorrere agevolmente senza trovare ostacoli di alcun tipo, né essere di disturbo per le altre funzioni presenti.

**VARIANTE SPECIFICA N.°5: ampliamento della zona ZR situata adiacente a cava Ghiarella, più precisamente ad ovest della stessa su Via Ghiarelle, all'altezza dell'intersezione di quest'ultima con l'autostrada. (vedi allegato "SCHEDA N.°5").**

Con la presente variante si istituisce una nuova zona ZR, in continuità con quella già in programmazione nell'area situata tra il ciglio sud dell'autostrada A1 ed il versante nord dell'area pianificata a C2-D3, che è un'area residua dalla cancellazione della previsione della tangenziale in quel luogo; si è ragionevolmente pensato di attribuire anche a questo ambito destinazione ZR, oltre che per coerenza con il contesto in cui s'inserisce, anche rispondendo alla necessità di incrementare le zone destinate al rimboschimento in un luogo come questo, in cui si evidenzia la necessità di aumentare la fascia "verde cuscinetto" tra una zona costruita che sorgerà in futuro e

l'area di cava, riutilizzata a parco.

**VARIANTE SPECIFICA N.°6: modifica del perimetro di zona D3 situata nel quadrante sud est del centro urbano, sul limite esterno del perimetro di TU all'angolo tra la strada Boschetti e la vecchia tangenziale, all'intersezione di essa con la via Libertà. (vedi allegato "SCHEDA N.°6").**

Anche in questo caso si tratta di una variazione dovuta allo spostamento del percorso della "vecchia" tangenziale, in particolare all'eliminazione della seconda rotatoria, che raccordava l'infrastruttura con via Libertà, la Strada Parolaro e la Strada Boschetti.

Agendo con tale cancellazione si ritiene quindi coerente modificare anche il perimetro di quella zona a sud est programmata come D3, che ora non deve più adattarsi alla presenza della rotatoria ma può ragionevolmente assumere una forma più lineare, adatta al contesto e "comoda" alla pianificazione. Al variare della forma non consegue la variazione della Superficie con destinazione D3, che resta la stessa prevista nel vigente PRG.

La zona su cui resta affacciato il comparto a nord ovest, che prima era occupata dalla viabilità in progetto e dal rispetto di essa, ora viene programmata come Zona agricola E2, coerentemente con il territorio circostante .

**VARIANTE SPECIFICA N.°7: estensione di zona agricola E2 esistente nella parte sud est del territorio comunale, nell'area precedentemente occupata dalla vecchia tangenziale in quel punto. (vedi allegato "SCHEDA N.°7").**

La variante destina il territorio sottratto alla tangenziale a Zona agricola E2, coerentemente con il contesto, poiché si pone in continuità con quella già esistente nella zona sud-est adiacente.

**VARIANTI NORMATIVE: modifica dell' art.90 delle vigenti NTA al PRG.**

La variante opera sull'articolo 90 precisando che il progetto esecutivo dell'opera e le sue varianti in sede di realizzazione potranno variare purché all'interno del "corridoio infrastrutturale" graficamente individuato sulla cartografia di PRG in scala 1/5.000, senza produrre variante al PRG.

La scelta di inscrivere il tracciato stradale entro un "corridoio infrastrutturale", infatti, permette un maggiore grado di variabilità in sede di costruzione dell'opera e di rispondere ad eventuali sorprese ed imprevisti senza necessariamente rimettere in discussione lo strumento urbanistico vigente il quale esercita i suoi compiti di programmazione e tutela delle previsioni urbanistiche individuando un corridoio di "contenimento" sul quale sono state sviluppate le verifiche ambientali e si sono avviati i primi contatti con le proprietà coinvolte dal tracciato.

Da ultimo poi, soprattutto in ottemperanza allo screening ambientale del progetto preliminare della strada e del Rapporto Ambientale di Vas, sono poi state inserite le prescrizioni che l'opera dovrà rispettare in fase costruttiva per ridurre l'impatto sul territorio ed il sottosuolo.

Si segnala poi che la nuova previsione viaria apre nuove possibilità all'insediamento di nuove stazioni di carburanti.

La variazione introdotta consiste nel confermare l'impianto normativo vigente oltre a consentire un

allargamento in profondità dell'area di pertinenza dell'impianto, sino ad un massimo di 35 ml, nel caso sia dimostrato che la tipologia della stazione di servizio necessita di una dimensione superiore ai 20 ml che costituisce per l'appunto il limite di rispetto per una strada di tipo F1.

L'articolo modificato con i caratteri in rosso è il seguente:

### Art. 90 (modificato)

#### Zone omogenee di tipo F, destinate alla viabilità.

- Il sistema infrastrutturale è classificato in relazione alle funzioni e alle caratteristiche delle strade secondo le seguenti categorie, con riferimento alla classificazione operata dal Codice della strada:
  - Strade extraurbane secondarie (C): Strade Statali nei tratti esterni ai centri abitati come definiti dal C.d.S.;
  - Strade urbane di quartiere (E): tutte le strade esistenti e di progetto interne ai centri abitati e alle nuove zone C e D previste dal P.R.G.;
  - tutte le strade provinciali e comunali carrabili esistenti o in progetto esterne ai centri abitati (F.1);
  - tutte le strade vicinali carrabili esterne ai centri abitati (F.2).
- Le distanze dal confine stradale da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, nonché nelle costruzioni e ricostruzioni di muri di cinta di qualsiasi natura e consistenza, non possono essere inferiori a quelle ricavabili dalla seguente tabella:

TIPO DI STRADA	DENTRO AI CENTRI ABITATI		FUORI DAI CENTRI ABITATI	
	Edifici	Muri di cinta	Edifici	Muri di cinta
C	Come da norma di zona	Come da C.D.S.	30,00 ml	3,00 ml
E	Come da norma di zona	Come da C.D.S.	=	=
F.1	Come da norma di zona	Come da C.D.S.	20,00 ml	3,00 ml
F.2	Come da norma di zona	Come da C.D.S.	10,00 ml*	=

\*comunque nel rispetto dell'art.40, comma 8 delle presenti N.T.A.

- Per le strade interpoderali e per le vie comunali in disuso è prescritta una distanza minima di ml 5,00.
- Fuori dei centri abitati sono pure da rispettarsi le distanze minime fissate dal Codice della strada per alberi e siepi.
- La sezione minima per le strade di tipo E, è fissata in ml 6,00 oltre alle banchine e/o marciapiedi, ove necessari.
- Nella fascia ferroviaria, appositamente individuata nelle tav. 1/5000, sono possibili unicamente interventi finalizzati alla riorganizzazione, manutenzione delle tratte, oltre alla costruzione d'elementi protettivi delle funzioni programmate nelle aree urbane immediatamente adiacenti.
- Gli incroci definiti sulla cartografia d'azonamento del P.R.G. sono di massima, in quanto dovranno essere meglio precisati dai progetti esecutivi.
- Ogni variazione di tratte stradali, incroci, slarghi che si mantengano entro le fasce di rispetto stradale non costituiscono variante al PRG.
- Laddove l'ambito così destinato, consente la valorizzazione attraverso sistemazioni a verde, percorsi extraveicolari, ed altro assimilabile per analogia, si può procedere con interventi che dovranno assumere

tali connotazioni.

10. La Variante parziale al PRG 2010, individua un "corridoio infrastrutturale" in progetto, così come definito all'art. 40, punto 4 delle presenti NTA che include la circonvallazioni Est, i suoi raccordi viari, il sovrappasso autostradale ed ogni altro manufatto pertinenziale entro in quale dovranno essere progettate le soluzioni esecutive del tracciato e così realizzate. Ogni eventuale variazione del tracciato in variante compreso all'interno del corridoio infrastrutturale, così come rappresentato in scala 1/5000 sulle tavole di PRG, non costituisce variante al PRG in vigore.
11. A seguito di quanto affermato al precedente comma, sono ammesse variazioni di tracciato e di configurazione delle intersezioni senza che sia necessario predisporre varianti al PRG.
12. Le opere viarie dovranno predisporre, le ~~specifiche~~ previste valutazioni d'impatto ambientali ~~e le verifiche imposte dalla normativa disciplinante l'inquinamento sonoro~~ ai sensi di legge e le prescrizioni derivanti dall'approvazione dei documenti valutativi da parte degli organi competenti in materia costituiscono vincoli alla progettazione e all'attuazione delle opere.
13. Più precisamente, la Legge Quadro sull'inquinamento acustico n.447/95, all'art.8 c.2 prevede nel caso di: realizzazione, modifica, potenziamento di strade di tipo A, B, C, D, E, F, etc., la predisposizione di una documentazione di impatto acustico che valuti presso i ricettori sensibili presenti (edifici residenziali, scuole, case di cura, etc.), il rispetto dei limiti di legge, in riferimento alla zonizzazione acustica vigente, individuando anche le eventuali opere di mitigazione necessarie.  
Pertanto, a corredo delle varianti in progetto dovranno essere redatti gli studi d'impatto acustico determinati dalle singole infrastrutture sui ricettori presenti e già previsti dal presente PRG.
14. I progetti dovranno inoltre definire le modalità ed i tempi di attuazione delle opere di mitigazione che si renderanno eventualmente necessarie, sentita A.R.P.A. ~~e gli organismi eventualmente competenti ad effettuare~~ valutazioni ulteriori al riguardo, al fine del rilascio di un parere tecnico-ambientale.  
Per le aree destinate entro le fasce di rispetto alla viabilità da destinarsi a nuove stazioni di carburanti occorre verificare quanto segue:
  - che non siano previsti entro tutte le fasce di rispetto dei pozzi acquedottistici,
  - nel caso siano previsti in zone idrogeologicamente sensibili, classe 1 e 2 della Tav. 7 del PTCP riportata in allegato alle presenti NTA, che siano adottati tutti gli accorgimenti necessari per evitare ogni forma d'inquinamento del suolo e del sottosuolo con sistemi di controllo continuo d'eventuali perdite;
  - che siano il più possibili distanti da case d'abitazioni esistenti e da zone destinate dal PRG a nuova costruzione residenziale;
  - che sia garantito il collegamento alle fognature ed al rifornimento idrico;
  - che in alternativa al collegamento della rete fognaria sia garantito un adeguato sistema di depurazione, comunque ai sensi di legge;
  - che siano previsti sistemi di tutela nei confronti delle acque superficiali e delle fognature (pozzetti di desolazione, vasche di prima pioggia a servizio delle acque meteoriche di piazzale, potenzialmente contaminate da idrocarburi).
15. Per le aree dichiarate incompatibili ad ospitare distributori di carburante occorre verificare quanto segue:
  - ad attività conclusa dovranno essere rimossi tutti gli impianti fuori terra ed interrati, rimosse ogni eventuale forma d'inquinamento del suolo riscontrato, seguendo le modalità e le procedure in vigore previo assenso e verifica dell'Arpa.
16. All'interno delle fasce di rispetto della viabilità, le nuove stazioni di carburanti (di nuovo impianto o derivanti da trasferimenti) potranno realizzare le rispettive aree di pertinenza anche oltre il limite di rispetto, siano ad un massimo di 35 ml di profondità e per un'estensione di superficie non maggiore di 4.000 mq.

17. Resta inteso che tali interventi dovranno rispettare le prescrizioni all'uopo previste dalla normativa nazionale e regionale che disciplinano la materia.