



Comune di
San Stino di Livenza
REGIONE VENETO-PROVINCIA DI VENEZIA

PAT

Piano di Assetto del Territorio

Documento Preliminare

artt.3, 5 ,15 LR 11/2004

Luglio 2009



Comune di San Stino di Livenza

Documento Preliminare



PREMESSA.....	5
IL PROFILO DI S. STINO DI LIVENZA.....	6
Il quadro di riferimento territoriale	6
Vicende storiche.....	6
Componenti, caratteri e temi strategici.....	9
L'AMBIENTE	10
Le infrastrutture.....	12
Il sistema insediativo.....	17
Il sistema produttivo.....	22
Paesaggio e patrimonio storico	25
La popolazione.....	27
GLI OBIETTIVI STRATEGICI DEL PAT.....	34
Obiettivi di carattere fisico.....	34
Messa in sicurezza del territorio dai rischi di dissesto idrogeologico.	34
Obiettivi di carattere ambientale	35
Frammentazione	35
Biodiversità	36
Corridoi ecologici.....	36
Obiettivi di carattere territoriale.....	38
Riorganizzazione e riqualificazione delle infrastrutture	38
Riqualificazione dei tessuti edilizi.....	38
Risparmio energetico.....	39
Valorizzazione delle eccellenze produttive	40
Obiettivi di carattere sociale	42
Evitare la dispersione delle risorse	42
Efficienza ed efficacia dei servizi pubblici.....	42
Obiettivi di carattere paesaggistico	44
Il Paesaggio storico	44
Scenari, Ambiti d'interesse paesaggistico, Itinerari, viste e quadri	44
IL DISEGNO DEL PAT	45
L'articolazione del territorio	45
Le componenti areali: Ambiti strutturali di Paesaggio	45
Le componenti lineari e puntuali: Dorsali e Nodi.....	46
CONTENUTI METODOLOGICI DEL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO.....	48
Aspetti generali	48
La perequazione fondiaria e vincoli urbanistici.....	49
Il credito edilizio	50
Compensazione urbanistica	51
La relazione tra PAT e PRG vigente	51
Gli accordi di pianificazione	52
Avvio della Valutazione Ambientale Strategica.....	53
Aspetti metodologici	53



Comune di San Stino di Livenza

Documento Preliminare



Premessa

Con il PAT l'amministrazione comunale di San Stino di Livenza si pone l'obiettivo di completare il processo di trasformazione del territorio assicurando la qualità dell'ambiente, del paesaggio e della città.

Relativamente all'Ambiente il PAT perseguirà la tutela e l'integrità del territorio agricolo, valorizzando l'ambiente della bonifica. La valorizzazione paesaggistica sarà fondata sulla tutela e riqualificazione dei quadri, degli itinerari e delle viste significative.

Il completamento del sistema infrastrutturale sarà organizzato a partire dal completamento della viabilità afferente al nodo autostradale e ferroviario, migliorando la connessione della rete locale, valorizzando le relazioni verso la costa, la percorribilità escursionistica, ciclopedonale e fluviale.

Per migliorare la qualità dell'abitare sarà necessario operare la riconversione funzionale delle parti di città ancora presidiate da attività in sede impropria o edifici dismessi, completando contestualmente la forma urbana ed incrementando la dotazione dei servizi pubblici e rafforzando l'asse dei servizi lungo la direttrice verso il Mare.

Sarà perseguito il completamento del polo produttivo lungo la Triestina per quanto già previsto dalla vigente pianificazione, migliorandone la qualità ambientale. Sarà completata, inoltre, la rete commerciale minore esistente, sostenendo altresì la qualità delle produzioni agricole come elemento strutturale del paesaggio e dell'identità locale.



Il profilo di S. Stino di Livenza

Il quadro di riferimento territoriale

Il territorio di San Stino di Livenza si iscrive in un quadro territoriale che ha come cornice il sistema dei fiumi ortogonali alla costa: il Piave, la Livenza, il Lemene e il Tagliamento. È lungo questi corsi d'acqua che si appoggia la viabilità storica e sono localizzati i principali centri territoriali della Venezia Orientale: San Donà di Piave, San Stino di Livenza, Portogruaro e San Michele al Tagliamento.

Il territorio di San Stino occupa una fascia longitudinale, compresa tra i fiumi Livenza (ad ovest), Loncon e Lemene (ad est) che, scendendo dal basso trevigiano, si chiude a sud in prossimità di Caorle e della Laguna.

La superficie territoriale si estende per 68,13 Km² e - nella forma allungata che si sviluppa in senso nord/ovest sud/est - manifesta molteplici caratteri fisici e morfologici: l'ambito settentrionale, che accoglie i principali centri residenziali e produttivi, presenta gli aspetti morfologici tipici degli ambienti di pianura oggetto di bonifica storica (campi chiusi); nell'ambito meridionale, con i centri delle frazioni dislocati lungo il corso della Livenza, il paesaggio muta assumendo i caratteristici connotati delle aree bonificate (campi aperti), fra le quali la Bonifica delle Sette Sorelle.

Vicende storiche

Dal punto di vista storico il territorio, grazie alla sua posizione di confine, svolge fin dalle origini ruolo di cerniera tra il veneziano e il friulano. La sua collocazione amministrativa è più volte mutata nel corso della storia: prima sotto il governo del Dogado Veneziano poi, in seguito all'assoggettamento della Repubblica di Venezia, con il Friuli. La Livenza ha da sempre costituito una linea di confine tra i territori ma anche una importante via di relazione nord/sud.



L'organizzazione del sistema insediativo

Il paesaggio a nord, prima dell'era cristiana, era dato da grandi boschi secolari che ammantavano i terreni a monte dell'attuale Triestina, mentre il rimanente territorio era costituito da un vasto bacino lagunare intervallato da barene, oggi sostituito dal paesaggio delle colture estensive.

La morfologia di San Stino si struttura principalmente sulla linea della Livenza e sulla viabilità storica: nonostante i segni di un'organizzazione romana del territorio siano poco evidenti - poiché degli insediamenti sorti sul dosso del fiume non è rimasta alcuna impronta - il tracciato dell'antica via Annia è ancora riscontrabile, appena sotto gli attuali insediamenti industriali. Esso costituiva parte integrante dell'antica centuriazione di Concordia e le relazioni forti erano già allora quelle est/ovest: l'asse antico serviva inizialmente per collegare Roma alla colonia di Aquileia e successivamente, in età imperiale, per connettere la capitale a Bisanzio.

Il sistema insediativo si è sviluppato in relazione alla localizzazione strategica del territorio; la Livenza segnava infatti il confine tra i territori patriarcali e il Dogado veneziano (Torre di Mosto), i domini trevigiani (Cessalto) e quelli dei Da Camino (Motta di Livenza). La Livenza costituiva inoltre la principale linea usufruibile negli scambi commerciali sia con l'area alto trevigiana che con il Friuli.

I capisaldi identitari dei centri sono ad oggi identificabili nelle opere ecclesiali, quali le chiese e i monasteri. L'inclusione del territorio nella diocesi di Concordia ha dato il via alla costruzione delle chiese anche nei centri minori: Corbolone è sorto ad opera degli abati di Sesto al Règhena; La Salute è invece un nucleo abitato formatosi attorno all'omonima chiesetta dedicata alla Madonna, costruita dopo l'annessione alla diocesi di Udine.

Le ville venete

Nel corso del Quattrocento, con l'assoggettamento del Friuli alla Repubblica di Venezia (1420), il patriziato veneziano acquistò la maggioranza dei terreni, costruendo le fastose dimore ancor oggi presenti: un fenomeno destinato a segnare in modo unico e inconfondibile sia il paesaggio materiale che quello spirituale della regione, plasmandone profondamente la stessa identità culturale.



Il territorio di San Stino non si sottrae a questo fenomeno e diverse ville sorgono all'interno dei suoi confini: villa Rubin, le ville Calzavara, Migotto e Gubitta a Corbolone, villa Agazzi a Biverone. Le ville divengono veri e propri elementi ordinatori del territorio, con il fiume come baricentro: i trasferimenti avvenivano, infatti, tra le lagune di Venezia e Caorle risalendo la Livenza.

Il dominio napoleonico e austriaco

Dopo il trattato di Campoformio San Stino assiste all'alternarsi del dominio napoleonico e austriaco. Durante questo periodo il territorio muta fortemente i suoi connotati: gran parte delle distese boscate che occupavano la pianura a nord vengono abbattute, cancellando così una forte identità territoriale e ambientale.

Le innovazioni introdotte dagli asburgici sui diritti consuetudinari portarono, inoltre, all'alienazione dei beni comunali e alla cancellazione dei diritti di vago pascolo, caccia, pesca ecc., segnando fortemente l'organizzazione territoriale delle proprietà fondiarie.

Le opere di bonifica: l'evoluzione del paesaggio agrario

Fino al XIX secolo l'area palustre occupava il territorio di San Stino dall'abitato di S. Alò fino al Mare.

Con l'assegnazione agli abitanti di San Stino della grande palude delle Sette Sorelle, si procedette alla suddivisione dei terreni in appezzamenti di uguale superficie e alla realizzazione dei canali di bonifica. Questi interventi segnarono fortemente il territorio, dando forma regolare alla tessitura dei campi, limitati da cavedagne e fossati, con le rive piantate da filari di alberi.

Le opere di bonifica continuarono per tutta la prima metà del '900, prosciugando le terre comprese tra Livenza e Lemene, da Motta al mare. Il progetto di bonifica venne subordinato al rialzo degli argini della Livenza e del Loncon ed all'impianto di grandi manufatti idrovori: il paesaggio che si presenta oggi ai lati della provinciale per il mare è un'ordinata distesa di terreni, un'estesa pianura che degrada lievemente di due o tre metri dalla Livenza al Loncon, cadenzata dai canali di prosciugamento e dai caratteristici edifici che proteggono le idrovore.



Lo sviluppo moderno: le infrastrutture

Lo sviluppo urbano e produttivo di San Stino è tuttavia associato alla costruzione delle grandi infrastrutture. La ferrovia - realizzata alla fine del 1800 – comporta una prima riorganizzazione del sistema insediativo, fino a quel momento cresciuto attorno ai centri disposti lungo l'asta fluviale. Tuttavia, la principale linea dello sviluppo moderno è costituita dalla S.S. 14 della Venezia Giulia, più comunemente nota come Triestina, che relaziona il comune con i centri della produzione di scala territoriale, quali Portogruaro e San Donà di Piave. Dopo gli anni settanta del '900 l'autostrada diventa componente polarizzante per lo sviluppo del territorio: l'attuale zona industriale, pur dislocata a valle della Triestina, è un segmento importante del sistema produttivo dislocato lungo il corridoio V, con la recente piattaforma logistica servita dal tracciato ferroviario.

Componenti, caratteri e temi strategici

Il Documento Preliminare deve fornire la cornice di riferimento in termini di stato dell'ambiente, vocazioni, obiettivi, entro la quale disegnare il Piano di Assetto Territoriale.

Per tracciare una prima ipotesi di organizzazione territoriale, e definire obiettivi mirati alla realtà locale, dopo aver sintetizzato e valutato *alla scala vasta*:

- i caratteri fisici, ambientali, territoriali e paesaggistici,
- gli indirizzi e le volontà espresse dalla pianificazione vigente,
- le dinamiche in atto,
- le criticità e fragilità,
- le risorse e potenzialità,
- gli obiettivi generali,

sarà opportuno considerare gli stessi aspetti alla scala comunale.

Segue una breve descrizione dei caratteri locali al fine di costruire un quadro condiviso della realtà locale, ipotizzando i temi strategici in relazione ai quali fissare gli obiettivi e le azioni di piano.



L'ambiente

Componenti e caratteri

Il sistema ambientale di San Stino di Livenza presenta molteplici componenti:

1. *La Livenza*, forte presenza ambientale, che si estende ad ovest per tutta la lunghezza del territorio, e costituisce la relazione tra ambienti ecologicamente diversi - montuosi e marini - qualificandosi così come asse di connessione ambientale di grande scala.
2. *Il corridoio orientale costituito dal canale Loncon e dal fiume Lemene*, con caratteri ambientali analoghi a quelli della Livenza.
3. *Un ambito agricolo di forte pregio ambientale presente a nord fino alla linea autostradale*. Tale ambito è caratterizzato dai tratti tipici della campagna storica: conserva rilevanti componenti ambientali come filari e siepi e gode di grandi potenzialità come habitat di riequilibrio ecologico, ambito naturalistico per il tempo libero, ma anche distretto agroalimentare di prodotti di qualità (produzioni tipiche e specializzate come la viticoltura).
4. *Un ambito agricolo periurbano ad est del capoluogo, racchiuso tra la Triestina e il Malgher*, che si presta ad essere una buona base connettiva tra le componenti della Livenza e quelle del fiume Loncon.
5. *L'ambiente della bonifica*, che si estende dalla fascia a sud della Triestina fino ai confini con Caorle, in prossimità della località Ottava Presa. Il territorio che si presenta ha una storia recente e gli elementi presenti sono quelli delle opere di prosciugamento: scoline, argini, canali artificiali, filari alberati di recente impianto.
6. *Alcuni elementi puntuali di carattere ambientale* tra i quali i boschi planiziali di Prassaccon e Bandiziol.
7. *Un'articolazione di parchi e giardini boscati* di pertinenza alle ville venete lungo la riviera della Livenza.



Temi strategici

Appare chiaro come l'asse della Livenza funzioni allo stesso tempo sia come cerniera di raccordo tra ecosistemi ambientali diversi - quelli montani del Cansiglio e quelli costieri - sia come dorsale su cui si agganciano le diverse componenti ambientali di scala locale. La valorizzazione ambientale e paesaggistica del corso d'acqua è un'importante azione strategica da intraprendere.

Tutelare l'integrità del territorio agricolo

Il territorio agricolo a nord dell'autostrada costituisce un importante ambito connettivo di transizione tra i boschi e il fiume. Sono quindi da rafforzare le componenti ecologiche e vegetazionali già presenti all'interno della tramatura agricola.

In relazione a ciò, si rende opportuna la costruzione di un'ampia fascia cuscinetto/tampone a contorno e protezione delle presenze boschive.

Interessante è la possibilità di mettere in relazione questo sistema di aree agricole, i boschi ed i parchi delle ville venete presenti a Corbolone, per assicurare una fruizione di tipo didattico-naturalistico e del tempo libero.

Valorizzare l'ambiente della bonifica

Il paesaggio della recente bonifica occupa la gran parte del territorio comunale e si estende fino al mare. In questo ambiente sottratto all'acqua, dove sono marcati i segni della bonifica, è bassa la qualità ecologica.

La strategia da attivare deve essere volta al rafforzamento delle componenti di biodiversità, attraverso l'inserimento di nodi ambientali locali. Lungo la strada per Caorle si possono inserire aree boscate e zone umide di piccola estensione con diverso grado di tutela e fruizione, con l'obiettivo di favorire le relazioni ecologiche trasversali ai corridoi Livenza - Loncon e costruire dei punti di appoggio di una rete locale.

Questi interventi, accompagnati alla tutela delle golene della Livenza, sostengono il riequilibrio ecologico e aprono opportunità di sviluppo turistico - ricreativo, legato all'utilizzo delle acque interne di questa parte di entroterra.



Le infrastrutture

Componenti e caratteri

Il territorio di San Stino è interessato da un sistema relazionale particolarmente articolato:

- *Un sistema di scala soprannazionale* costituito dall'autostrada A4 e dalla direttrice ferroviaria VE – TS. Entrambe corrono in direzione est/ovest, tagliando trasversalmente il territorio nella parte nord. Queste importanti linee di relazione, assieme alle attività che si sviluppano in adiacenza, sono i cardini di connessione del Corridoio V, potente veicolo di integrazione con i mercati europei. Il casello di San Stino è inoltre nodo di accesso prevalente a questo sistema per i flussi provenienti da una parte importante del territorio interno e costiero.
- *Un sistema viabilistico di scala territoriale* che fa riferimento alla Triestina e che mette in relazione San Stino con i centri maggiori del Veneto orientale: San Donà di Piave a ovest e Portogruaro a est.
- *Un sistema di relazioni provinciale* che poggia sulla S.P. 59 - S.P. 61 del mare e sulla S.P. 42. La prima scende da nord, incontra l'autostrada, attraversa il territorio in tutta la sua lunghezza e termina a Caorle. La seconda percorre trasversalmente il comune in direzione est/ovest e raccorda i centri lungo la costa.
- *La provinciale per Caorle* raccoglie prevalentemente un traffico turistico di attraversamento proveniente dal casello, con picchi stagionali anche molto elevati, diretto verso la costa. Per superare le difficoltà d'accesso tra la rete di scala minore e l'autostrada si sta completando la tangenziale che dal casello, by-passando il centro del capoluogo, incrocia la via per Caorle. Con questo intervento parte dei flussi veicolari - soprattutto quelli stagionali e quelli rivolti alla zona industriale - saranno spostati al di fuori del nucleo urbano.



- *Un sistema viabilistico di scala locale* costituito dalle storiche vie arginali - le riviere - che favorisce la mobilità tra i diversi centri assestati lungo la Livenza: Motta, San Stino, Torre di Mosto, La Salute. Lungo queste riviere di particolare valore paesaggistico si inseriscono variegati punti d'attrazione visiva: dalle rive bordate di vegetazione fluviale, ai fronti delle ville patrizie presenti nel tratto a nord, alle anse e ai pontili nella parte più meridionale.

Temi strategici

Nodo Autostradale

In uno scenario relazionale di grande scala come quello prospettato il nodo costituito dal casello di San Stino assume importanza strategica. Il completamento della tangenziale nel secondo tratto, per il quale sono già stati approvati i progetti, fornisce un efficiente collegamento tra il casello, il polo produttivo e il centro logistico.

Il ruolo del casello autostradale è necessariamente subordinato agli interventi correttivi richiamati nella deliberazione del CIPE in data 18/03/2005 atti a: ridurre gli impatti sui ricettori sensibili; spostare l'attuale casello di 700/800 metri verso nord - est; realizzare opere a verde di mitigazione; mantenere il collegamento viario esistente tra Annone Veneto e San Stino; realizzare in prossimità nuove aree di parcheggio.

Tali interventi, associati a quelli ferroviari, possono consentire l'ulteriore sviluppo del sistema intermodale locale, qualificandolo come porta verso l'Europa. Da questo punto di vista San Stino può essere considerata una cerniera significativa di un più vasto corridoio infrastrutturale che potrebbe mettere in connessione, tra di loro e con l'autostrada, tutte le aree produttive dislocate a valle della Triestina: da San Donà di Piave, a Ceggia, a Torre di Mosto.

La ferrovia

La presenza a San Stino della ferrovia assume importanza strategica sia a piccola scala che sul piano internazionale. Nell'ambito del sistema metropolitano di superficie diviene necessaria la riqualificazione del nodo della stazione nel centro del capoluogo attraverso l'inserimento di nuove aree di sosta, l'abbattimento dei rumori e il miglioramento dell'accessibilità.



La piattaforma logistica localizzata nel cuore del tessuto urbano deve il suo ruolo proprio alla presenza della ferrovia: l'impianto, gestito dalla società delle ferrovie austriache ÖBB Rail Cargo Austria, è dedicato prevalentemente al trasporto di acciaio e carta. Il perfezionamento dello scalo intermodale necessita di:

- un binario ferroviario in uscita per allungare la composizione dei treni e aumentare così la capacità di trasporto;
- un'area adibita ad autoparco per favorire lo scambio e l'intermodalità.

Il trasporto su rotaia potrebbe essere considerato anche in funzione della gestione dei flussi turistici; una possibilità potrebbe essere l'uscita di una linea dal fascio ferroviario verso sud a collegamento con la costa.

Le relazioni verso la costa

La via provinciale per Caorle costituisce un forte asse di comunicazione con il mare e raccoglie buona parte del traffico proveniente dall'uscita autostradale ma anche dal bacino del basso trevigiano. Il completamento del tracciato della tangenziale, allo scopo di spostare il traffico fuori dal centro del capoluogo, risolverà buona parte delle criticità indotte da questa viabilità.

La prospettiva è la trasformazione di tale tracciato da pura condotta veicolare verso il mare a dorsale di un sistema urbano/funzionale più completo: la valorizzazione dovrà avvenire localizzando e articolando lungo l'asse una molteplicità di strutture e servizi di rilievo. La presenza di attrezzature sportive e del tempo libero già esistenti come l'avioparco, la pista da cross e la prevista cittadella dello sport possono essere messe a sistema lungo questo asse.

L'obiettivo è quello di predisporre uno spazio polifunzionale attrezzato per fornire una gamma di servizi sportivi e del tempo libero anche a utenti stagionali, intercettando così parte del flusso turistico rivolto verso la costa.

La rete locale

Le relazioni tra le località vanno mantenute e valorizzate eliminando i punti critici sulle intersezioni: a tale proposito vanno ampliati la rete ciclopedonale nei tratti critici lungo la Triestina e la pista tra il capoluogo e Corbolone.



Sono inoltre da intensificare le relazioni con i comuni confinanti, in particolare è necessaria la sistemazione dei ponti viari sulla Livenza, in modo da migliorare i collegamenti est/ovest del territorio.

La Percorribilità escursionistica

Ciclo-pedonale

Altro ambito di sviluppo per la viabilità è quello relativo all'estensione della mobilità ciclopedonale: tale modalità di trasporto può infatti fornire al comune grandi opportunità di miglioramento sul piano turistico, grazie alla sua posizione privilegiata di accesso al mare.

1. La valorizzazione di via Loncon e la connessione dei Boschi Bandiziol e Prassacon con Corbolone al fine di disporre percorsi di fregio agli elementi ambientali e paesaggistici presenti nell'ambito nord del territorio.
2. L'accessibilità ciclabile alle attrezzature sportive previste a nord del Malgher (cittadella sportiva).
3. La valorizzazione della mobilità ciclopedonale lungo la Livenza e l'interconnessione attraverso l'utilizzazione dei percorsi già esistenti (via Prese, via dei Pioppi ecc.) con quella che si assesta lungo le rive del Loncon, a est del territorio comunale.
4. La riqualificazione e valorizzazione dell'antica viabilità romana attraverso il suo inserimento nella rete della mobilità ciclopedonale. Nonostante il tracciato della via Annia attraversi ambiti in parte compromessi dalla presenza degli insediamenti industriali e logistici, conserva potenzialmente un ruolo di integrazione tra l'abitato di San Stino e i percorsi di «riviera» della Livenza.

Fluviale

La possibilità di utilizzare parzialmente la navigabilità dei corsi d'acqua presenti nel territorio può, da un lato rafforzare il ruolo di «porta al Mare» di San Stino, e dall'altro fornire nuove opportunità di fruizione dei centri localizzati lungo i fiumi.



Risalendo la Livenza si incontrano, infatti, tutta una serie di località - un tempo sorte per la presenza del fiume - che possono in qualche modo ritrovare un elemento di connessione fluviale: La Salute, Biverone, Torre di Mosto, San Stino, Corbolone, Motta, Meduna fino a Portobuffolè.

Per questo è necessario:

- valorizzare gli approdi fluviali dislocati lungo la Livenza e valutarne la localizzazione di nuovi in prossimità delle località maggiormente vocate. In particolare, appare opportuno potenziare quello a La Salute già attivo per attività diportistiche e utilizzato da turisti giornalieri provenienti da fuori provincia;
- predisporre parcheggi funzionali all'intercambio gomma/acqua attigui ai pontili.



Il sistema insediativo

Componenti e caratteri

San Stino di Livenza, come scrive il poeta Romano Pascutto, è «terra di boschi e di fiumi», caratteristiche che hanno condizionato l'evoluzione del territorio nella storia.

La realtà di San Stino si presenta diversamente articolata ma l'evoluzione è legata principalmente alla storia del Fiume: la Livenza è una dorsale insediativa e lungo la sua viabilità arginale sono sorti i primi centri. Successivamente l'attraversamento di direttrici in senso est/ovest hanno favorito lo sviluppo del capoluogo e di La Salute, determinando così una gerarchia territoriale.

Il sistema urbano insediativo si può così dividere:

1. *Un sistema fondato sulla dorsale della Livenza* riferito alle località fondate a ridosso del corso d'acqua:
 - Corbolone, situato a nord del territorio comunale, si posiziona sulla riva sinistra del canale Malgher. La forma urbana di questo insediamento è fondata sul profilo fluviale e origina dalle prime case dominicali, elementi identitari di questo luogo. La struttura dell'edificato non è fortemente mutata nel tempo anche se sono visibili recenti espansioni inserite in prossimità della rotatoria con la S.P. 61. L'ambito conserva un forte equilibrio tra il costruito e il paesaggio agricolo presente ai margini, in parte interrotto dalla provinciale, ma integro verso est fino a Bosco.
 - Il capoluogo è fondato in età romana a ridosso dell'antica via Annia: i capisaldi storici e identitari hanno perso parzialmente l'originario contesto quando lo spostamento ad ovest del corso del fiume - attuato nel secolo scorso - ha comportato la perdita della prestigiosa riviera su cui si affacciava il castello del Mille. Dopo il 1500 nel capoluogo sono erette sontuose ville patrizie ancora presenti.



Lo sviluppo urbano avviene intorno al capoluogo solo in epoca moderna, dopo le rettifiche dell'alveo della Livenza e con la costruzione delle prime arginature che difendevano il territorio dalle alluvioni. Dopo gli anni '50 il nucleo urbano inizia ad espandersi attorno allo scheletro viario storico e su Via Stazione. Durante l'ultimo mezzo secolo la struttura dell'abitato urbano si completa individuando come limite sud la linea ferroviaria e come limite nord il corso del canale Malgher. Ad ovest permane un'ampia fascia ineditata sulla Livenza che si presta ad una revisione funzionale.

- Biverone, La Salute, allineati sul dosso sabbioso inciso dalla Livenza, sono rimasti per lungo tempo centri modesti, gravitanti principalmente sull'asse rivierasco. Biverone, antico cantiere navale, è sorto lungo la provinciale arginale e presenta un tessuto edilizio che si dispone a pettine in riferimento alla viabilità.

La Salute - a est e a ovest della Livenza - è cresciuta fortemente divenendo il secondo centro del comune per popolazione ed estensione. Lo sviluppo è stato favorito particolarmente dall'attraversamento della S.P. 42, collegamento importante con tutti i centri di prima fascia costiera.

2. *Un sistema insediativo della produzione*, localizzato a sud del tracciato ferroviario e a cavallo della Triestina. In questo ambito sorgono la zona industriale e il recente polo logistico. Qui il mondo della produzione urta l'abitato di Bivio Triestina, strutturato a ridosso dell'incrocio tra la Triestina e la S.P. 59.
3. *Un sistema insediativo della bonifica*, riguardante gli insediamenti diffusi che fanno riferimento al nucleo di Ottava Presa e di Cà Cottoni. La località è sorta lungo la Provinciale per il mare a cavallo del confine con Caorle. L'ambito urbano si sviluppa sull'ansa sinistra del fiume Livenza e le sue origini riscontrabili nell'antico toponimo risalgono a quando Caorle era un'isola del cordone litoraneo e il territorio lagunare di sua pertinenza era suddiviso in «prese». La parte di centro all'interno del territorio di San Stino, a differenza di quella dentro Caorle, non è cresciuta



visibilmente nel tempo poiché è sempre stata intesa come località marginale.

Temi strategici

Il PAT dovrà intervenire nel sistema insediativo riconoscendo le diverse peculiarità del capoluogo e delle frazioni, recuperando il patrimonio esistente, intervenendo con il completamento dei nuclei urbani ponendo grande attenzione al consumo di suolo.

Un centro in trasformazione

Il tessuto urbano del capoluogo si è densificato tra l'asta del canale Malgher e l'asse ferroviario. Il baricentro è dato dal nucleo originario assestato su piazza Moro e dalla maglia viaria storica.

In questo contesto sono presenti gli edifici simbolo: il castello, le ville e i manufatti identitari del luogo. Il municipio, localizzato lungo via Roma, e la molteplicità di funzioni pubbliche come scuole, teatro, centro anziani concentrate su via Giovanni XXIII, costituiscono una centralità compatta e riconoscibile per San Stino di Livenza.

Esistono, infatti, all'interno e in prossimità dei centri, diversi complessi edilizi dismessi. Sarà necessario agire mediante una riqualificazione capillare e diffusa, che coniughi il rinnovo dell'ambiente cittadino (marciapiedi, parcheggi, zone pedonali, arredi, viabilità di servizio e distribuzione) con il rinnovo tecnologico della "pelle" dell'edificato, riconoscendo le necessità di ampliamento o ristrutturazione degli edifici esistenti, facendo ricorso anche al design, agli interventi di pregio, che aumentano il valore dei singoli immobili e del contesto in che si inseriscono, trasformando un segno fisico in un evento comunicativo.

Alcune importanti scelte di riuso degli spazi urbani dovranno essere affrontate in particolare nel settore nord/est del centro: si prevede la rilocalizzazione degli impianti sportivi dislocati a cavallo di via Nievo, con la contestuale ridefinizione funzionale e formale di questa parte di centro, da connettere ed integrare con il tessuto urbano esistente.

Il nuovo parco sportivo sarà posto in adiacenza alla circoscrizione, dove saranno localizzate le nuove strutture sportive comunali, come elemento di polarizzazione dell'ampio corridoio polifunzionale dislocato lungo la provinciale per Caorle.



La riconversione funzionale e il recupero degli immobili dismessi

Altra risorsa e potenzialità è legata ai possibili interventi di riconversione di strutture e manufatti ormai in disuso o attività produttive localizzate all'interno dei centri abitati del comune.

Il PAT è uno straordinario strumento per trasformare tessuti urbani degradati, per favorire una più equilibrata distribuzione dei servizi e delle infrastrutture e migliorare la qualità ambientale e architettonica dello spazio urbano, al fine di eliminare le condizioni di abbandono e di degrado edilizio, ambientale e sociale che investono le aree urbanizzate.

In particolare nel capoluogo sono presenti diversi immobili il cui recupero è un prioritario obiettivo del piano. La riqualificazione di questi ambiti dovrà avvenire tramite una riconversione prevalentemente residenziale, assicurando nell'intervento un'elevata qualità dell'arredo urbano.

La porta della Livenza

Tra l'argine sinistro della Livenza e il margine ovest del costruito di San Stino permane uno stretto corridoio di zone agricole che conservano singolari elementi di pregio paesaggistico, proprio a causa della fragilità idraulica della zona.

Il completamento della forma urbana

Il nucleo urbano di San Stino incontra i suoi limiti a sud sull'asse ferroviario e a nord/est sull'ansa del Canale Malgher. Dentro a quest'ambito dovrà avvenire il completamento della sua forma urbana, con una linea di espansione orientata ad est. Si tratta di un consolidamento urbano, in parte già individuato dal PRG, che potrà compattare il nucleo cittadino.

Un ambito abitativo di qualità

L'integrità del paesaggio agrario, la prossimità ad elementi di grande valore ambientale - quali il nodo ecologico locale costituito dai boschi, la qualità dei caratteri architettonici, la forte presenza del fiume, la dimensione contenuta dell'insediamento - conferiscono al settore nord di Corbolone importanti elementi di qualità territoriale.

Esistono poi in ambito agricolo numerosi edifici rurali di pregio architettonico. Si tratta di intervenire con il PAT mettendo a punto



misure e incentivi anche sotto forma di credito edilizio per il recupero e la rifunzionalizzazione di questo patrimonio diffuso.

Il limitato consolidamento del tessuto residenziale dovrà avvenire pertanto assicurando la tutela ambientale e paesaggistica dei luoghi, riqualificando singoli brani del tessuto esistente e operando gli opportuni completamenti con la localizzazione di servizi pubblici e attività di supporto legate alla promozione dei prodotti tipici.

La porta verso il Mare

Orientato verso il mare il territorio comunale consente importanti possibilità in merito alla realizzazione di strutture a supporto del turismo. A La Salute e Ottava Presa possono convenientemente essere localizzate piccole strutture ricettive e di accoglienza, servizi, luoghi di interscambio auto/bici/barca a supporto della fruizione ciclabile lungo la Livenza e di connessione alla costa.

L'asse dei servizi

Andrà potenziata la dotazione di servizi già presente nelle singole frazioni, mettendo a sistema le nuove attrezzature con i servizi di rilevanza territoriale esistenti quali l'avioparco e il circuito di cross qualificando la via del Mare, come una sequenza di attrezzature e servizi integrati dalla presenza di nodi ambientali locali con diverso grado di tutela e fruizione.

Le relazioni con i comuni limitrofi

Vi sono relazioni e sinergie con i comuni limitrofi che andranno ulteriormente potenziate, in particolare:

- con Motta, Torre di Mosto, Caorle, Cessalto e Concordia per poter attivare i progetti di valorizzazione paesaggistica legati agli itinerari territoriali;
- con Torre di Mosto e Motta di Livenza per la gestione del tema strategico relativo alla zone produttive, per risolvere le problematiche legate all'accessibilità alla rete autostradale, per potenziare il ruolo del polo logistico.



Il sistema produttivo

Componenti e caratteri

Il sistema produttivo è caratterizzato da alcune componenti significative:

- un ambito specializzato per attività produttive di rilievo sovracomunale, che si relaziona ad altri comprensori produttivi di livello territoriale, localizzato a sud della Triestina;
- una serie di aree produttive minori, caratterizzate da limitati impatti delle attività insediate, localizzate a Biverone, La Salute e Ottava presa, ai confini con Caorle;
- alcuni insediamenti produttivi sia in ambito periurbano sia agricolo;
- le aree agricole a produzione specializzata.

Temi strategici

Il consolidamento del polo produttivo

La zona produttiva a ridosso della Triestina, di valore strategico, va completata ricollocando al suo interno le attività in sede impropria presenti nel territorio, e integrandola con funzioni di servizio alle imprese.

Va inoltre:

- rafforzata l'accessibilità alla rete di primo livello con il completamento della bretella est fino all'innesto con la zona stessa;
- organizzato il polo industriale in relazione alle opportunità offerte dall'adiacente piattaforma logistica e dalla ferrovia;
- integrato il polo con le zone produttive limitrofe all'interno di un sistema di relazioni unitario che avrà nel casello di San Stino il suo punto di recapito.

Il miglioramento della qualità ambientale

All'interno delle aree produttive andranno promossi interventi di miglioramento della qualità ambientale, attraverso l'aumento della



dotazione vegetale, la tutela dei corridoi ecologici legati specialmente ai corsi d'acqua che attraversano l'area. In particolare, laddove il polo produttivo - logistico incontra a est l'abitato di Bivio Triestina, dovranno essere perseguite azioni di mitigazione degli impatti, anche inserendo barriere vegetazionali di protezione.

Le attività in zona impropria o in prossimità dei centri abitati

Per le attività produttive all'interno o a ridosso dei centri abitati che determinano impatti significativi, andranno previsti interventi di riconversione e rilocalizzazione in aree idonee. Ove ciò non sia possibile, dovranno essere messe a punto idonee misure di mitigazione e compensazione degli impatti.

In particolare i riferimenti vanno, per Corbolone all'azienda di levigatura del legno e alla carpenteria metallica, per il capoluogo alle officine meccaniche e alle carrozzerie, per Biverone alla carpenteria metallica, per La Salute di Livenza alla carpenteria metallica e all'essicatoio. Tali aziende producono significativi impatti in termini di emissioni in atmosfera ed acustiche.

Produzioni agricole, qualità del paesaggio e identità locale

Pur mostrando evidenti segni di evoluzione, la rilevanza del settore primario è in questa area un dato importante, come dimostra la differenza significativa tra i dati medi comunali e quelli provinciali relativi al rapporto Superficie agricola utilizzabile/Superficie territoriale (rispettivamente 81% e 49%) e alla dimensione media delle aziende (7,18 ettari e 4,80 ettari).

La realtà produttiva di San Stino di Livenza è caratterizzata dalla presenza di piccole aziende nella parte alta del territorio comunale, e di grandi aziende nella parte centrale, conseguenza diretta delle imprese di bonifica. Circa il 66% della Superficie agricola utilizzabile è gestita da un gruppo di aziende con più di venti ettari che rappresenta solo il 3,4% del totale (oltre il 53% della SAU è gestito dalle aziende con più di 100 ettari, che rappresentano l'1,2% del totale).

Valutato dal punto di vista delle unità locali, il settore primario corrisponde a poco più del 2% delle unità locali totali, 20 unità locali in agricoltura su un totale di 959, evidenziando anche negli ultimi anni un trend negativo: -17%, dal 2002 al 2006. D'altra parte, delle 770 aziende impegnate in agricoltura il 97% è azienda individuale e il 90% a conduzione familiare. La polverizzazione



della proprietà è ben illustrata dal fatto che circa il 37% delle aziende non raggiunge l'ettaro di estensione e che il 45% delle stesse si colloca tra i due e i cinque ettari di estensione.

Per quanto riguarda l'utilizzazione del suolo agricolo risulta evidente la netta prevalenza dei seminativi: (80,57% della SAU) tra questi le produzioni più consistenti sono quelle cerealicole (44,5%) e industriali con prevalenza di mais (37,36%) e soia (17,64%) ed in misura più limitata barbabietola da zucchero (9,16%); la limitata produzione di foraggiere (4,84%) è da collegare alla relativa scarsa importanza che nella zona oggi assume l'allevamento da latte. Poco significativa dal punto di vista quantitativo è la superficie destinata a vite (4,58%), localizzata nella parte settentrionale del territorio comunale, a frutteto (0,21%) ed a prato (1,80%).

Il settore della zootecnia ha un certo rilievo (all'incirca 3.400 capi di bestiame) insieme all'allevamento di avicoli e di suini.

Dal momento che il rapporto tra SAU e STC è superiore alla media regionale per i comuni di pianura (81,20%), ne consegue che la SAU trasformabile in altri usi nel prossimo decennio potrà oscillare intorno ai 72 ettari, secondo quanto previsto dagli atti di indirizzo di cui alla D.G.R. n. 3178 del 8 ottobre 2004.



Paesaggio e patrimonio storico

Componenti e caratteri

Nel territorio di San Stino di Livenza si mostrano diversi paesaggi, di sicuro rilievo regionale:

1. *Il paesaggio dei grandi fiumi di risorgiva*: la Livenza ha sempre rappresentato una dorsale ambientale e funzionale per il territorio, la linea lungo la quale si è attestato, come abbiamo già visto, il sistema insediativo.

Il paesaggio visto dal fiume è completamente diverso da quello percepito lungo le strade di campagna: lungo il percorso è presente un patrimonio figurativo ricco di elementi ambientali e storico-insediativi, quali le anse del corso d'acqua, la vegetazione, i pontili, le ville storiche. È un paesaggio suggestivo, che va valorizzato ristabilendo gli antichi percorsi delle riviere e promuovendo la fruizione fluviale.

2. *Il paesaggio agricolo storico* si è mantenuto in buona parte integro; un territorio dove le peculiarità climatiche hanno favorito la produzione di colture pregiate. Il territorio di San Stino, compreso nella strada dei vini DOC Lison - Pramaggiore, presenta in tutto il versante nord una campagna scandita da colture di vigneti.

3. *Il paesaggio della villa veneta*, testimoniato dagli elementi storico-testimoniali di rilievo provinciale/regionale come il Castello e le ville Rubin, Migotto, Murador, Gubitta, Agazzi e Piva a S. Alò.

4. *Il paesaggio della bonifica e delle opere idrauliche*, che si estende dalla Triestina a Caorle, dove gli elementi caratterizzanti sono:

- il fitto reticolo degli scoli di bonifica che, partendo dal Canale degli Agazzi, scandiscono il paesaggio inserendosi a pettine da destra e da sinistra sulla via per il mare sino a Ottava Presa;
- le vie che attraversano ortogonalmente il territorio come via dei Pioppi, via S. Alò e corso Cavour e che costituiscono l'accesso ai centri sulla Livenza;



- gli edifici rurali e i manufatti edilizi che contengono le idrovore che testimoniano la storia antica di questi territori;
- i grandi appezzamenti coltivati sino a ciglio strada che testimoniano l'attività principale del territorio, votato principalmente ad un'agricoltura estensiva.

5. *Il paesaggio dei boschi storici*, di Prassaccon e Bandiziol costituiscono un paesaggio che richiama alla memoria resti degli antichi boschi che sorgevano nella pianura padana.

Tutto ciò in presenza di un sistema della viabilità con caratteri panoramici in grado di relazionare le diverse componenti e dare continuità alla percezione del paesaggio.

Temi strategici

Le viste

La parte agricola storica del territorio di San Stino di Livenza, articolata a nord dell'asse autostradale, è l'ambito di relazione paesistica, un contesto figurativo con presenze storico-testimoniali di rilievo: un ambito con buona qualità ambientale, all'interno del quale sono presenti le viste significative e i quadri paesaggistici di maggior pregio.

Lo stesso vale per il corridoio di aree agricole in fregio alla Livenza, contesto figurativo del fiume.

Quadri e itinerari paesaggistici

Come già anticipato il territorio, oltre ad avere una buona dotazione di percorsi panoramici, eccellenze storico/testimoniali e viste significative, è attraversato da alcuni degli itinerari paesaggistici di rilievo territoriale (quello della Livenza e quello della via Annia); una qualità del paesaggio diffusa e dotata di continuità.



La popolazione

L'orizzonte demografico

L'orizzonte demografico è utile a definire il carico insediativo complessivo che dovrà essere assunto dal Piano di Assetto Territoriale.

Bisogna tener conto non solo della dinamica della popolazione (nati, morti, immigrati, emigrati, saldo naturale e sociale) ma soprattutto di quella delle famiglie, perché è proprio da quest'ultima fonte che deriva la parte più consistente della nuova domanda di alloggi per i residenti.

In realtà anche con una popolazione a crescita zero, con il fabbisogno pregresso sostanzialmente soddisfatto (case insalubri, convivenze, ecc.) continua a crescere la domanda di alloggi e ciò per motivi diversi:

- il principale è legato alla dinamica delle famiglie (riduzione della composizione media del nucleo familiare) ed all'innalzamento della qualità abitativa (diminuzione del rapporto abitanti/vano);
- il secondo è legato al fenomeno dell'erosione che interessa il patrimonio esistente (riconversione ad usi non residenziali);
- il terzo alle abitazioni non occupate, componente fisiologica del mercato immobiliare;
- il quarto alla dinamica degli investimenti immobiliari del risparmio delle famiglie.

Resta da dare poi un giudizio sulla dimensione media degli alloggi, in termini di stanze, mq. di superficie utile e mc. di volume, per stabilire l'impatto sul territorio di ogni nuova famiglia.

Andamento della popolazione

Nei primi cinquant'anni del secolo scorso San Stino di Livenza ha conosciuto una lenta crescita, passando dai circa 5.000 abitanti di inizio secolo ai 12.700 abitanti del 1951. Dopo la drastica riduzione di popolazione degli anni '50, e la stasi degli anni '60, ha pian piano recuperato abitanti, raggiungendo i 12.900 abitanti nel 2008. In particolare, negli ultimi cinque anni l'incremento demografico è



continuato al ritmo di circa 170 abitanti all'anno. È ipotizzabile che vi sia, sulla base di una curva di interpolazione di lungo periodo, un incremento nel prossimo decennio di almeno 1.500 persone dovuto in gran parte al saldo sociale (attualmente il saldo naturale incide meno del 10%), determinato da un'offerta di condizioni ambientali e localizzative favorevoli, sia alla scala territoriale che a quella locale. Per il periodo successivo è lecito attendersi incrementi annuali di entità decrescente, fino al raggiungimento della soglia di saturazione, che tuttavia sembra (al momento) attestarsi sopra le 16.000 unità.

D'altra parte può essere utile inquadrare l'andamento demografico del comune di San Stino di Livenza nell'ambito del più generale sviluppo dei comuni che appartengono al territorio della Venezia Orientale, per comprendere meglio la specificità della sua posizione geografica e socio-economica. Vediamo i dettagli della questione.

Andamento della popolazione nel Portogruarese

Si tratta di un'area che nel 2006 registra gli stessi abitanti del 1951 (circa 94 mila abitanti), in cui l'iniziale emorragia degli anni '50 è stata recuperata solo negli ultimi decenni. Sulla scorta delle recenti tendenze è ragionevole ipotizzare che, se entro il 2020 il Veneto raggiungerà i 5,5 milioni di abitanti, l'area del Portogruarese potrà attestarsi intorno ai 105 mila abitanti (+ 10.000 abitanti).

In effetti, l'area del Portogruarese negli ultimi cinquant'anni ha seguito il trend della provincia di Venezia, rappresentando circa il 17% del totale provinciale e perdendo di peso demografico nel Veneto (dal 2,35 all'1,95%). La conurbazione centrale del Portogruarese (comuni di Portogruaro, Concordia Sagittaria, Gruaro e Fossalta di Portogruaro) ha visto diminuire la sua incidenza nell'area, passando negli ultimi trent'anni dal 48% al 45%. Portogruaro nel 1971 pesava per il 27,36%, nel 2006 pesava per il 26,55%. Nel 2021 si prevede si attesti intorno 25,7%. In questo territorio, compreso tra i fiumi Livenza e Tagliamento, il ruolo di traino della città capoluogo è venuto a mancare, depotenziando l'attrazione dal punto di vista demografico dell'intero comprensorio, a parte qualche eccezione, come quella rappresentata appunto dal comune di San Stino di Livenza.



Un confronto con l'area del Sandonatese e dell'Opitergino

Al contrario, nel Sandonatese tra il 1961 ed il 2006 la popolazione residente è cresciuta da 90 mila a 125 mila abitanti (+36%). Nell'ipotesi che il Veneto raggiunga i 5,5 milioni di abitanti entro il 2020, è molto probabile che l'area del Sandonatese si attesti intorno ai 150 mila abitanti e San Donà di Piave intorno ai 50 mila. In realtà, in tutti i comuni del Sandonatese, dopo l'iniziale flessione demografica degli anni '50, connessa con la radicale trasformazione dell'economia agricola, è seguita una ripresa, a partire dagli anni '60, dovuta al consolidarsi del nuovo modello socio-economico centrato sull'industrializzazione diffusa, sulla presenza di un forte nucleo di servizi nella città principale e sulla costruzione della città turistica costiera.

Durante questo processo, il peso dei comuni di seconda cintura (Ceggia, Cessalto, Eraclea, Jesolo, Meolo, Torre di Mosto) è diminuito, rispetto a quelli di prima fascia (S. Donà di Piave, Noventa di Piave, Musile di Piave e Fossalta di Piave), e all'interno di questi il peso di San Donà di Piave è cresciuto in maniera significativa. Il peso dei comuni di seconda fascia è diminuito negli ultimi cinquant'anni, dal 56% al 50% (nonostante la buona performance di Jesolo), mentre il nucleo centrale è cresciuto dal 44% al 50%. Nondimeno all'interno di questo nucleo il peso demografico di San Donà di Piave è passato dal 58% al 64% (dal 25% al 33% del totale del Sandonatese).

In altri termini, il capoluogo del Sandonatese cresce ad un ritmo superiore a quello degli altri comuni e questo fatto consente all'intera area di mantenere una marcia in più rispetto non solo all'andatura della provincia di Venezia, ma anche a quella del Veneto. Mentre negli ultimi trent'anni il peso demografico della Provincia di Venezia nel Veneto è stato significativamente ridimensionato dalla forte crescita delle provincie di Verona, Vicenza, Padova, e soprattutto Treviso, il Sandonatese ha guadagnato posizioni sia all'interno della provincia di Venezia (passando dal 20 al 25%) sia all'interno del Veneto (dal 2,57 al 2,74%).



Nell'Opitergino le cose sono andate ancora in modo diverso. Dopo l'iniziale emorragia degli anni 1950 il passo demografico dei comuni del comprensorio Opitergino è stato pari a quello della provincia di Treviso, di cui rappresenta poco meno del 10%, recuperando posizioni nel Veneto (dall'1,5% del 1971 al 1,81% previsto per il 2021, ma ancora inferiore al 2% del 1951). Tuttavia il ruolo demografico di Oderzo è stato frenato dalla crescita equilibrata di tutti i comuni di cintura, restando ancorato, negli ultimi trent'anni, intorno al 24% del totale).

La composizione della popolazione per classi di età

Anche a San Stino di Livenza, nel campo della dinamica naturale, si è registrata una fortissima contrazione dell'indice di fertilità femminile (connesso con l'innalzamento dell'età della prima gravidanza e con la riduzione del numero dei figli pro capite). Questo fenomeno è stato accompagnato dal corrispondente allungamento dell'età media, che pur registrando una fortissima differenza tra classi d'età maschili e femminili in età avanzata (a causa del diverso indice di sopravvivenza), si attesta per le donne intorno agli ottant'anni e per gli uomini intorno ai settantacinque anni.

Questo modello provoca il ben noto fenomeno del rovesciamento della piramide delle classi d'età: mentre nel '71 la piramide della popolazione evidenziava una base giovane ampia, una distribuzione a scalare, fino ad esaurirsi in corrispondenza delle classi dei più anziani, nel 2016 si prevede una prevalenza delle classi d'età matura (i giovani di allora diventati quarantenni) una testa ingrossata (gli anziani, diventati molto numerosi, grazie al prolungamento delle aspettative di vita, soprattutto della popolazione femminile), ed una base fragile, quasi dimezzata.

D'altra parte, il progressivo dimezzamento delle classi d'età matura determinerà, se non adeguatamente contrastato, un'accentuazione della crisi della forza lavoro disponibile, ed una diminuzione relativa del numero dei nati (dal momento che la popolazione femminile in età fertile si sta riducendo) e della quota di popolazione scolastica. Tuttavia, va rilevato come siano ormai evidenti i segni di una importante inversione di tendenza: la popolazione scolastica tende nuovamente a crescere, grazie ad una



ripresa del numero delle classi di popolazione più giovane, in cui è sempre più significativa la presenza degli immigrati dall'estero.

Tutto questo è influenzato direttamente da un robusto innesto di nuova popolazione, giovane, con una propensione ad integrarsi socialmente ed a fare figli (almeno nella prima generazione) che tuttavia porrà ancora di più il tema della residenza: sia degli alloggi di prima accoglienza, che di quelli destinati alla permanenza definitiva.

D'altra parte tutto questo ha già ora, ed avrà ancora in futuro, dei riflessi importanti su molti aspetti della vita civile, e dunque dello spazio fisico: innanzi tutto un diverso orientamento dei servizi per la popolazione immigrata e gli anziani, determinando una riorganizzazione dell'assistenza organizzata. Ci sarà più necessità di spazi destinati al tempo libero.

L'indice di dipendenza (il rapporto tra la popolazione con meno di 20 anni o più di 65 e quella compresa tra i 20 ed i 65) è sceso negli anni 1970-2001 dal 80% al 57% (forte contrazione del numero dei giovani) attestandosi successivamente intorno al 61% (peso crescente degli anziani, che tuttavia hanno maggiori fonti di reddito rispetto ai giovani, sempre più scolarizzati).

Dall'analisi del trend del saldo sociale si vede chiaramente come l'incremento demografico del comune non sia più ripartito tra saldo naturale e saldo sociale interno, mostrandosi sempre più condizionato dall'immigrazione proveniente da altri paesi.

Alla fine del 2006 gli stranieri ufficialmente iscritti presso l'anagrafe comunale costituivano il 7,03% della popolazione (885 unità ufficialmente residenti), con una buona componente dell'est europeo (Albania, Macedonia, Serbia, Romania), ma anche di altri paesi (Marocco) ed una presenza maschile e femminile relativamente equilibrata (i maschi costituiscono circa il 52%), ad indicare una tendenza all'integrazione sociale, rafforzata da una significativa presenza di minori (circa il 29% degli stranieri, contro il 18% della quota totale). Si tratta di un dato già superiore alla media provinciale (che nel 2006 si attesta poco al di sopra del 5%), probabilmente destinato crescere, dal momento che il comune di San Stino di Livenza è direttamente interessato dalla realizzazione del corridoio infrastrutturale europeo V (in molti comuni di analoga posizione già si supera il 10%). Pertanto è molto probabile che la crescita demografica futura del comune di San Stino di Livenza sia



condizionata in maniera significativa da un rafforzamento della corrente di immigrazione.

In particolare, sempre alla fine del 2006 nelle classi d'età comprese tra i 25 ed i 34 anni la popolazione straniera raggiunge il 12-14%, così come supera il 18% nella classe d'età femminile fino a quattro anni (mentre ora complessivamente nella fascia d'età dell'istruzione primaria è attestata intorno al 12%). Nel futuro pertanto è atteso almeno un raddoppio della popolazione scolastica straniera.

La dinamica demografica di San Stino di Livenza si svolge pertanto sotto il segno della complessità, e, nel futuro, dovrà essere accompagnata da un'attenta politica di gestione territoriale, per canalizzare le nuove spinte in termini più consapevoli, finalizzandole alla costruzione di un disegno urbano qualificato, che arricchisca il patrimonio ambientale, incrementi la dotazione di servizi, migliori la viabilità.

Andamento della composizione media della famiglia

Notevole interesse rivestono i dati riguardanti l'evoluzione del numero delle famiglie e la composizione stessa del nucleo familiare. Questi, confermando una tendenza diffusa su tutto il territorio nazionale, dimostrano come il numero delle famiglie sia cresciuto in maniera sensibile rispetto all'andamento demografico (si passa dalle 1.900 famiglie del 1951, alle 3.600 del 1991, fino alle 4.600 del 2006); di contro il nucleo familiare ha subito una progressiva diminuzione dei suoi componenti, seguendo quelle che sono le dinamiche sociali diffuse sul territorio nazionale, passando da una media di 6,70 componenti nel 1951, a 3,17 del 1991, ed a 2,75 del 2006.

Questo significa che nel futuro, a fronte di un incremento demografico, aumenterà significativamente il numero delle famiglie residenti a San Stino di Livenza, stabilizzandosi sopra le 6.000 unità, e con esse la domanda di abitazioni. Nei tempi lunghi si può prevedere pertanto un incremento di oltre 1.600 famiglie. Nel prossimo decennio si può stimare un incremento di circa 800 nuove famiglie, in conformità ad una composizione media del nucleo familiare attestata intorno a 2,60 unità.



La domanda di abitazioni

L'analisi della crescita delle abitazioni occupate mostra che pur in presenza di una crescita ulteriore si è ormai invertita la tendenza, con una riduzione progressiva della percentuale di incremento. L'orizzonte futuro potrebbe essere caratterizzato da un numero di abitazioni occupate sostanzialmente uguale a quello delle famiglie, con un incremento rispetto alle abitazioni attualmente occupate di circa 800 unità abitative nel prossimo decennio.

In sintesi, per i prossimi 10 anni si può immaginare una popolazione che tende a superare i 14.500, residenti (aumento di circa 1.500 abitanti), con un incremento degli immigrati stranieri, un aumento di circa 800 famiglie e d'altrettante abitazioni occupate.

Dal punto di vista della dimensione media degli alloggi il mercato immobiliare di San Stino di Livenza è allineato rispetto a quello di altre realtà della Provincia di Venezia. Infatti, la dimensione media di tutti gli alloggi presenti a San Stino di Livenza nel 2001 è di 453 mc per alloggio medio, (143 mc per abitante), del tutto vicina allo standard regionale di 150 mc/abitante teorico insediato.



Gli obiettivi strategici del PAT

Obiettivi di carattere fisico

Messa in sicurezza del territorio dai rischi di dissesto idrogeologico.

Il territorio di S. Stino è interessato sia dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Bacino Idrografico del Fiume Livenza che dal Piano Idrogeologico del Bacino del Fiume Lemene, con le seguenti finalità:

1. Assicurare l'efficacia e l'efficienza delle opere di difesa idrogeologica in particolare lungo i tratti critici della Livenza.
2. Ridurre i rischi per gli interventi nelle aree classificate con gradi diversi di pericolosità idraulica, quindi nelle aree esondabili o soggette ad allagamenti.
3. Promuovere azioni finalizzate alla ristrutturazione dei sistemi fognari nelle aree soggette a periodico ristagno idrico, nonché alla realizzazione di volumi d'invaso idonei a garantire il regolare deflusso dell'acqua.
4. Assicurare che le nuove urbanizzazioni non producano un incremento dei coefficienti di deflusso e dei coefficienti udometrici, incompatibili con le capacità della rete scolante.



Obiettivi di carattere ambientale

Frammentazione

La riqualificazione dell'ambiente è posta come una delle principali finalità di sviluppo, e in questa direzione la riduzione della frammentazione ecologica appare un obiettivo prioritario.

Il sistema ambientale, prevalentemente orientato da nord a sud verso il mare, è intercettato in direzione est/ovest dalla rete delle infrastrutture e dai centri abitati.

Lo sviluppo di quest'ultimi, insieme al processo di consolidamento del costruito (in particolare quello del capoluogo e la saldatura tra polo logistico e insediamento produttivo), può mettere in crisi il sistema delle relazioni trasversali tra i diversi corridoi ambientali, chiudendo i varchi di connessione e, di fatto, interrompendo la continuità paesaggistica del territorio agricolo.

Costituiscono elementi di frammentazione del sistema ecologico anche le attività puntuali in zona impropria, per le quali andranno previsti interventi d'agglomerazione in aree opportune o azioni di compensazione e ripristino ambientale.

In sintesi le azioni sono le seguenti:

1. Favorire la continuità ecologica del territorio consentendo le relazioni tra la dorsale della Livenza e il corridoio del Lemene. A questo proposito vanno attuati interventi di tutela dei varchi e la costruzione di assi locali di relazione trasversali ai corridoi. La valorizzazione ambientale dei canali Agazzi e Corner può costituire sia il rafforzamento ecologico in senso trasversale sia paesaggistico e visuale.
2. Lungo le infrastrutture e all'interno degli insediamenti di margine si dovranno prevedere opportuni interventi di mitigazione e/o compensazione, recuperando le discontinuità delle vie di transizione della fauna mediante specifici interventi diretti al ripristino delle condizioni di permeabilità e d'efficienza delle barriere (varchi, ponti ecologici, ecodotti) o aumentando la «dotazione verde» dei sistemi insediativi residenziali e produttivi.
3. Le infrastrutture devono instaurare forme di dialogo con il territorio circostante, finalizzate alla valorizzazione del



sistema ambientale e paesaggistico. La riqualificazione della via per il mare e delle strade trasversali che vi si innestano a pettine potranno costituire assi lungo i quali realizzare e mettere a sistema gli interventi di rinaturalizzazione, ripristino ambientale, valorizzazione paesaggistica.

Biodiversità

È obiettivo strategico del PAT tutelare la qualità, mantenere la quantità e l'integrazione delle superfici di valore ambientale, mediante specifiche azioni di valorizzazione ambientale, riducendo e mitigando contemporaneamente la pressione antropica sul territorio.

In particolare:

1. le aree agricole in prossimità dei boschi di Bandiziol e Prassaccon dovranno essere valorizzate ai fini della creazione di fasce tampone;
2. le aree agricole a ridosso del Polo industriale e del corridoio infrastrutturale plurimodale andranno valorizzate quali ambiti di transizione, mitigazione e compensazione degli impatti;
3. andranno previsti opportuni incentivi per la delocalizzazione o conversione delle attività improprie o inquinanti presenti all'interno o in prossimità degli ambiti di rilievo ambientale.

Corridoi ecologici

Il territorio di San Stino di Livenza riveste un ruolo strategico, quale anello indispensabile per dare continuità alla rete progettata dalla Provincia di Venezia nonché a quella regionale.

Recependo le indicazioni contenute nella pianificazione sovraordinata, la rete ecologica potrà essere così strutturata:

1. le dorsali principali sono il corridoio della Livenza a ovest e quello del Loncon e Lemene a est;
2. la laguna di Caorle lungo il confine sud est del territorio è un nodo primario della rete;
3. i boschi di Bandiziol e Prassaccon sono nodi locali della rete;
4. ai fini della continuità ecologica, le aree agricole dovranno relazionarsi con i due corridoi fluviali, attraverso i varchi del



costruito o le linee dei canali, da considerarsi quali corridoi ecologici secondari. In particolare l'ambito periurbano ad est del capoluogo si presta ad essere tessuto di transizione ecologico tra le aree boscate a nord e il corridoio del Loncon, dopo aver risolto i punti di conflitto con le barriere infrastrutturali;

5. il sistema dei corridoi così definito «contiene» al suo interno le principali infrastrutture viarie esistenti e di progetto, definendo, di fatto, le condizioni per la loro sostenibilità e recuperando all'interno della rete ecologica gli interventi di mitigazione previsti. In questa prospettiva, i punti di intersezione dell'infrastruttura con le componenti significative del sistema ambientale del territorio diventano luoghi di trasformazione, dove promuovere interventi di rinaturalizzazione, mitigazione e compensazione degli impatti.

Rete Natura 2000

Il territorio del Comune di S. Stino di Livenza è interessato da un unico Sito di Interesse Comunitario denominato (S.I.C.) IT3240029 "Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano" che delimita le aree arginate del corso del fiume dal confine del territorio comunale a Nord fino alla Strada Statale 14 a Sud.



Obiettivi di carattere territoriale

Riorganizzazione e riqualificazione delle infrastrutture

Gli interventi sulla viabilità dovranno mirare alla riqualificazione funzionale e qualitativa delle infrastrutture, dei punti d'intersezione e di interscambio attraverso:

1. il miglioramento dei punti d'intersezione tra la viabilità territoriale e quello locale;
2. la realizzazione di un sistema di collegamento efficiente con la viabilità sovraordinata;
3. la valorizzazione e nuova funzionalizzazione della viabilità locale scaricata dal traffico di attraversamento;
4. la risoluzione dei punti di conflitto con la rete ecologica;
5. il miglioramento degli interscambi gomma/ferro sia nel contesto del polo intermodale sia per il nodo dell'SFMR;
6. la valorizzazione della viabilità secondaria quale rete di itinerari per la fruizione turistica del territorio, veri e propri corridoi lungo i quali promuovere la tutela del paesaggio nonché attività di tipo turistico/ricreativo compatibili con i caratteri paesaggistici e ambientali;
7. il miglioramento dell'accessibilità al polo produttivo mediante il completamento della tangenziale.

La riorganizzazione dei vettori e dei flussi veicolari dovrà essere fatta a partire dai punti di intersezione e dalle relazioni con la nuova viabilità in modo da consentire un alleggerimento dei veicoli sulla mobilità locale, garantendo nel contempo l'accessibilità ai poli funzionali.

All'interno di questo quadro si sviluppano scenari articolati per far fronte alle attuali condizioni del traffico veicolare, in particolar modo in relazione ai poli attrattori del sistema produttivo o urbano, per i quali si potrà studiare un sistema di relazioni dirette con la rete territoriale, senza gravare sul sistema locale.

Riqualificazione dei tessuti edilizi

La riqualificazione degli insediamenti esistenti deve essere perseguita dal PAT mediante specifiche azioni di recupero dei tessuti edilizi degradati, degli edifici incongrui e delle aree produttive.



In particolare si prevedono le seguenti azioni:

1. Rigenerazione dei tessuti edilizi degradati e delle aree che sono interessate da processi di dismissione, trasformazione o evoluzione dell'assetto fisico e funzionale attuale.

Ciò vale in particolare:

- per i centri storici, ove il recupero del patrimonio edilizio esistente appare un'assoluta priorità, in particolare per i nuclei urbani che hanno ormai esaurito le possibilità d'espansione o per quei centri storici destinati a svolgere all'interno del territorio anche un ruolo d'immagine e di supporto alla valorizzazione turistica e al consolidamento della residenza urbana;
 - per le aree ove sono presenti attività dismesse da destinare alla riconversione: tra tutte la più rilevante è l'ex essiccatoio.
2. Rilocalizzazione o ricomposizione mediante credito edilizio degli edifici incongrui con l'ambiente e il paesaggio (capannoni con attività produttive in zona impropria, annessi rustici dismessi).

Quest'operazione acquisterà particolare significato per tutte quelle attività presenti all'interno o a ridosso dei centri abitati, o nelle aree di pregio ambientale e paesaggistico, per le quali la possibile riconversione o la trasformazione dei volumi esistenti in credito edilizio potrà rappresentare un incentivo per la loro rimozione o spostamento all'interno delle zone industriali o in ambiti che saranno allo scopo individuati dal PAT.

3. Interventi di miglioramento della qualità urbana e territoriale diretti alla valorizzazione dei luoghi di socializzazione e identità collettiva, quali la piazza di San Stino di Livenza o i luoghi centrali delle frazioni.

Risparmio energetico

La sostenibilità della trasformazione territoriale va verificata, oltre che dal punto di vista sociale ed ambientale, anche da quello del risparmio energetico, promuovendo un modo di abitare, muoversi e produrre meno impattante. Il vero limite allo sviluppo dei paesi industrializzati è dato dal fabbisogno energetico. Infatti, negli



ultimi quarant'anni, a livello globale il fabbisogno di terra per energia, ovvero l'impronta di CO2 derivante dall'uso di combustibili fossili, è cresciuto di 10 volte mentre il fabbisogno di terra per costruzioni, agricoltura, foreste, pascoli e pesca è cresciuto complessivamente di circa 1,8 volte. Da questo punto di vista il problema è lo spreco energetico, anche se quello edilizio non incide direttamente in termini percentuali, non va sottovalutato in quanto impatta sul piano paesaggistico e sul consumo di suolo per le costruzioni. Il peso edilizio costituisce normalmente circa il 4% dell'impronta ecologica media pro-capite, mentre quello energetico ne rappresenta ben il 60% (di cui i trasporti incidono normalmente per il 30%, mentre la casa e l'alimentazione incidono per il 20% ciascuno, ed i beni di consumo, servizi e gestione rifiuti rispettivamente per il 10%). Nella formazione del PAT si tratterà pertanto di mettere a punto una strategia di intervento, che incoraggi i comportamenti virtuosi in termini energetici e penalizzi quelli ad alto consumo energetico. Per favorire gli interventi edilizi ad elevata sostenibilità ambientale (Bioedilizia) si dovrà prevedere la possibilità che il PI, nell'assegnazione delle carature urbanistiche e degli indici di zona, riservi, parte del volume previsto nei singoli Ambiti Territoriali Omogenei come incentivo, sotto forma di incremento dell'indice stesso sulla base di specifici indicatori di sostenibilità associati all'indice di qualità edilizia ed ambientale.

Valorizzazione delle eccellenze produttive

In sintesi, per il sistema produttivo le strategie potranno essere le seguenti:

1. il piano dovrà curare il sistema dell'accessibilità e le relazioni con la viabilità territoriale senza caricare la rete locale;
2. dovrà incentivare il completamento delle zone industriali esistenti nella direzione del terziario avanzato e della logistica, avviando un parallelo processo di riqualificazione dei tessuti edilizi, nonché aumento della dotazione verde;
3. particolare attenzione andrà posta nel valutare le aree possibili oggetto di trasformazione strategica, in relazione al possibile assetto infrastrutturale rappresentato dall'ipotesi di variante alla Triestina;
4. potenziare il polo logistico migliorando l'accessibilità;



5. per quanto riguarda il settore agricolo dovranno essere tutelate le aree destinate alle produzioni di pregio, favorendo nel contempo lo sviluppo della commercializzazione in loco dei prodotti.



Obiettivi di carattere sociale

Evitare la dispersione delle risorse

La soddisfazione delle necessità di crescita e di benessere dei cittadini va perseguita in una cornice di rafforzamento della densità territoriale, entro limiti definiti di densità edilizia. Infatti, in un quadro demografico caratterizzato da una riduzione della quota dei giovani, un aumento della popolazione anziana e un'accentuata frammentazione della famiglia, l'accesso ai servizi può essere garantito solo in centri organizzati, evitando la dispersione delle risorse.

Efficienza ed efficacia dei servizi pubblici

Il miglioramento complessivo della dotazione di servizi è perseguito mediante l'innalzamento degli standard per abitante insediato - diverso e articolato per Ambiti Territoriali Omogenei - e la nuova localizzazione d'attrezzature di notevole rilevanza e luoghi destinati a funzioni diverse.

Andrà in questo favorita la localizzazione strategica, nei centri maggiormente organizzati, e nelle aree con maggiore accessibilità di alcune attività legate al tempo libero d'interesse comunale.

Su questo versante una grossa potenzialità è offerta dalla dorsale verso il mare, ovvero dalla presenza di un asse lungo il quale riorganizzare i poli del sistema dei servizi sportivi e ricreativi.

L'aumento della popolazione anziana necessita di risposte in termini di servizi adeguati come, ad esempio, centri ricreativi. Sono già presenti nel comune un servizio poliambulatoriale e una casa di riposo.

Nel rispetto della realtà policentrica del territorio e delle identità locali, andranno mantenuti e valorizzati i servizi presenti nelle diverse frazioni (scuole, attrezzature sportive o per il tempo libero, luoghi d'aggregazione) potenziando nel contempo il sistema delle relazioni e dei collegamenti con la realizzazione di percorsi ciclabili e il potenziamento della rete di trasporto pubblico.

San Stino di Livenza è sicuramente una città da riqualificare lavorando prevalentemente sul tessuto esistente, sui nuclei di centralità del capoluogo e delle frazioni, sulle relazioni con le realtà urbane circostanti.



La costruzione dei temi di identità collettiva dovrà garantire quindi una riconoscibilità dei luoghi e delle diverse realtà urbane, affiancando alla riqualificazione delle piazze, il potenziamento del sistema della connettività alternativa alla viabilità carrabile: un sistema che metta in relazione i servizi collettivi già presenti (servizi sanitari, centri culturali, sportivi, ricreativi) e quelli in progetto.

In questa prospettiva una strategia del piano è quella di valorizzare la viabilità minore e interpoderele come elemento di relazione, con la creazione di un sistema confortevole di accessi e percorsi per i singoli aggregati urbani.



Obiettivi di carattere paesaggistico

Il Paesaggio storico

Senza trascurare la tutela diffusa delle componenti ambientali e storico culturali di pregio, il PAT ha l'obiettivo di «mettere a sistema» il paesaggio, ovvero: tutelare e valorizzare gli ambiti di interesse paesaggistico, le emergenze puntuali, il loro contesto figurativo di riferimento, il tutto articolato all'interno di un sistema continuo di lettura e percezione del paesaggio.

Scenari, Ambiti d'interesse paesaggistico, Itinerari, viste e quadri

Il piano non mirerà quindi soltanto alla tutela delle emergenze puntuali ma dovrà sviluppare un progetto di valorizzazione del paesaggio diffuso legato alla sua percezione: la «carta del paesaggio».

Il percorso per costruzione della carta del paesaggio passa attraverso:

- a) La definizione dei *temi paesaggistici*, in altre parole delle immagini condivise del territorio (o tipi di paesaggio) quali:
 - il paesaggio agricolo storico
 - il paesaggio della villa veneta
 - il paesaggio della Livenza
 - il paesaggio della bonifica.
- b) La perimetrazione degli *scenari* ovvero delle porzioni di territorio fisicamente definite ove prevale un certo tipo di paesaggio.
- c) La perimetrazione degli *ambiti d'interesse paesaggistico* ovvero delle porzioni di territorio ove il paesaggio è particolarmente integro e riconoscibile o delle fasce di pertinenza figurativa degli itinerari o delle emergenze paesaggistiche.
- d) L'individuazione dei *quadri paesaggistici* per ogni tipo di paesaggio, in altre parole i luoghi particolarmente integri e suggestivi.
- e) La definizione degli *itinerari* ovvero dei percorsi preferenziali lungo i quali si sviluppa la percezione del paesaggio.



Il disegno del PAT

L'articolazione del territorio

Trattandosi di uno strumento di carattere generale, il PAT dovrà far riferimento non al singolo lotto, particella catastale, problema puntuale, ma stabilire obiettivi e azioni in riferimento ad aree omogenee dal punto di vista ambientale, funzionale e delle problematiche/dinamiche in atto.

Per localizzare obiettivi, strategie, funzioni e indirizzi non si farà più riferimento a zone omogenee disegnate in base a criteri meramente urbanistici (indici e parametri) ma ci si riferirà a porzioni di territorio sufficientemente vaste appoggiate alla morfologia del territorio, all'interno delle quali si risolve la maggior parte delle relazioni e delle dinamiche di trasformazione a scala locale.

Si tratta in sostanza della prima sommaria indicazione delle possibili Unità minime di riferimento per la pianificazione, anticipazione degli Ambiti Territoriali Omogenei, la cui definizione puntuale è affidata al PAT.

Il Documento Preliminare presenta quindi un possibile schema di piano che aiuti la comprensione dell'organizzazione strutturale del territorio, facendone emergere forma e disegno.

Il contorno degli Ambiti Strutturali, appoggiandosi a limiti fisici ben riconoscibili, consente infatti l'individuazione degli elementi territoriali generatori di forma; in altre parole delle componenti geomorfologiche del territorio che ne hanno condizionato storia e sviluppo strutturale.

Lo schema oltre alle componenti areali di cui sopra, riporta anche quali componenti lineari gli assi strategici o dorsali sui quali si organizza il sistema territorio nonché quali componenti puntuali i poli funzionali o nodi del sistema ambientale, insediativo, produttivo, infrastrutturale.

Le componenti areali: Ambiti strutturali di Paesaggio

Ogni ambito strutturale esprime la vocazione specifica di una porzione di territorio in base alla quale saranno definite azioni strategiche.



È possibile quindi riconoscere all'interno del territorio comunale quattro tipologie:

a. Ambiti strutturali a prevalenza ambientale

- Le aree SIC o di rilievo naturalistico.
- Le aree agricole di tutela e valorizzazione ambientale ai fini della costruzione del sistema di rete ecologica.
- Le aree che rivestono un ruolo di fasce tampone dei SIC o ambiti di ammortizzazione e transizione.

b. Ambiti strutturali a prevalenza paesaggistica

- Le aree agricole ove promuovere azioni di tutela e valorizzazione paesaggistica nonché destinate alla tutela della continuità percettiva.
- Le aree destinate ad assumere un ruolo nel sistema della percezione del paesaggio di livello territoriale.

c. Ambiti strutturali urbani a prevalenza insediativa

- Le parti urbane consolidate e le aree agricole di pertinenza, destinate a costituire la cintura verde dei centri abitati, ambito preferenziale per la localizzazione di servizi o possibile ambito di completamento del tessuto edilizio.

d. Ambiti strutturali urbani a prevalenza produttiva

- Le aree interessate da attività produttive, commerciali, direzionali.

Le componenti lineari e puntuali: Dorsali e Nodi

Sono le linee o i poli che costituiscono, per rilevanza e ruolo, gli elementi ordinatori del sistema territoriale.

Articolati nei diversi sistemi, ambientale, territoriale, paesaggistico essi sono:

a. Dorsali del sistema di relazione ambientale

- I corridoi ecologici di maggior rilevanza territoriale.
- I corridoi ecologici di maggior rilevanza locale.

b. Dorsali del sistema territoriale



- I principali vettori della mobilità di scala territoriale (strade o ferrovia) o gli assi di relazione tra rete locale e rete territoriale.
- La dorsale urbana, gli assi principali della mobilità, lungo i quali si organizza il tessuto edilizio o si articola il sistema dei servizi e delle polarità urbane in genere.

c. Dorsali del sistema paesaggistico (itinerari)

- Itinerari paesaggistici o strade panoramiche, in generale le direttrici preferenziali di percezione del paesaggio.

d. Nodi del sistema ambientale

- I nodi della rete ecologica di rilievo territoriale: aree SIC, ambiti naturalistici di rilievo regionale o provinciale.
- I nodi della rete ecologica di rilievo locale, biotopi, aree naturalistiche minori.

e. Poli del sistema territoriale

- I poli della centralità urbana ed in genere i luoghi dell'identità collettiva.
- I luoghi ove si concentrano servizi e funzioni pubbliche.
- I nodi del sistema infrastrutturale, intersezioni tra rete territoriale e locale.
- I punti di interscambio di maggior rilievo.
- Le polarità del sistema produttivo, quali aziende di rilievo, grandi strutture di vendita, o destinate a produzioni rilevanti sul versante dell'identità locale.

f. Poli del sistema paesaggistico

- Il sistema dei centri storici o dei borghi rurali.
- I quadri paesaggistici.
- I riferimenti visivi o identitari.



Contenuti metodologici del Piano di Assetto del Territorio

Aspetti generali

Trattandosi di uno strumento di pianificazione in cui non sono localizzate le aree destinate a servizi pubblici (standard urbanistici), per evitare il problema della decadenza dei vincoli finalizzati all'esproprio e della loro reiterazione onerosa, e dove la zonizzazione è assente, come misura di carattere generale il PAT individua gli Ambiti Territoriali Omogenei sulla base di valutazioni di carattere geografico, storico, paesaggistico e insediativo.

Tra gli ambiti da tutelare, oltre al SIC della Livenza per la quale dovranno essere definite le misure idonee a evitare o ridurre gli effetti negativi sugli habitat e sulle specie floristiche e faunistiche, dovranno essere individuati gli ambiti di particolare valore ambientale in cui incoraggiare un'azione di forestazione. Andrà altresì tutelato il patrimonio storico testimoniale diffuso.

Per gli ambiti soggetti a trasformazione dovranno invece essere evidenziati i limiti quantitativi e fisici per lo sviluppo degli insediamenti residenziali, produttivi, commerciali, direzionali e ricettivi, indicando i parametri per le destinazioni d'uso, definendo il limite quantitativo massimo di zona agricola trasformabile.

Dovranno inoltre essere definite le aree a urbanizzazione consolidata (in cui sono sempre ammessi gli interventi edilizi diretti) e quelle dove l'attuazione è subordinata alla redazione di Piani Urbanistici Attuativi, definendo altresì i contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi integrati.

Dovranno essere individuate le infrastrutture e attrezzature di carattere territoriale (relative al sistema relazionale, ma anche a quello dei servizi), definendo i criteri per l'individuazione delle aree eventualmente destinate alle grandi strutture di vendita.

Dovranno infine essere definite le modalità di applicazione della perequazione, della compensazione e del credito edilizio.

Su questi ultimi aspetti è necessario un ulteriore approfondimento.



La perequazione fondiaria e vincoli urbanistici

Con questo nome s'intendeva, fino a prima della LUR 11/04, un'azione di pianificazione urbanistica che - perseguendo l'obiettivo della perequazione del trattamento di tutti i proprietari inclusi all'interno dei perimetri che delimitano le aree strategiche destinate alla trasformazione urbanistica (nuovi insediamenti o riqualificazione dell'esistente) - garantisce al Comune la possibilità di tutelare gli interessi pubblici non solo in ordine alla dotazione delle stesse di tutte le infrastrutture e servizi adeguati, ma anche in relazione al soddisfacimento della domanda abitativa più debole. Il requisito fondamentale era costituito dalla continuità delle aree: la perequazione interessava proprietari di aree contigue. L'art. 35 della LUR 11/04 estende l'azione della perequazione ad un ambito più ampio, consentendo di assicurare un'equa ripartizione dei diritti edificatori e dei relativi oneri tra tutti i proprietari delle aree e degli edifici interessati dagli interventi di trasformazione urbanistica, anche se non contigui, indipendentemente dalle specifiche destinazioni d'uso assegnate alle singole aree.

La possibilità di concentrare l'edificazione in alcune parti del territorio, e di localizzare, almeno parzialmente, le aree destinate a servizi pubblici in alcuni ambiti significativi, consentirà di evitare il fenomeno della dispersione delle aree pubbliche, assicurando una maggiore qualità dei servizi pubblici medesimi.

Pertanto, le aree più significative che il PAT destinerà alle trasformazioni residenziali, commerciali e produttive, si attueranno mediante Piani Urbanistici Attuativi, che potranno interessare anche ambiti discontinui, fermo restando che la loro scansione temporale sarà precisata successivamente, in sede di Piano degli Interventi. Per ogni ATO ed ambito d'intervento saranno stabilite le carature urbanistiche obbligatorie (superficie a verde e parcheggi) il volume massimo ammissibile e quello eventualmente destinato a Edilizia Residenziale Pubblica, nonché le tipologie edilizie di riferimento.

In ogni caso il PAT stabilirà i criteri e le modalità per l'applicazione della perequazione urbanistica, che riguarderà le aree soggette a trasformazione urbanistica e potrà interessare aree e edifici anche non contigui.



Il credito edilizio

Un ulteriore elemento rilevante, messo a punto nella direzione della perequazione adottata su grande scala, finalizzata alla rimozione degli elementi di sottrazione della qualità ambientale, nonché a promuovere una vera azione di riequilibrio ecologico, è costituito dall'istituzione del *credito edilizio*. Si tratta di un disposto che consente di utilizzare in ambiti urbani specifici, il credito edilizio, maturato rimuovendo manufatti che deturpano l'ambiente (art. 36 della LUR 11/04).

Infatti, ai fini del corretto utilizzo del credito edilizio derivante dalla demolizione di edifici esistenti che presentano motivi di turbativa ambientale o gravi problemi ineliminabili di inquinamento del territorio, potrà essere prevista l'istituzione di un pubblico registro che riporti i singoli crediti edilizi, distinti per ogni singolo soggetto titolare di tale credito. Si tratta di un'iniziativa che corrisponde ad una generale necessità di riqualificazione ambientale, vista l'impossibilità di ricostruire in loco una parte degli edifici non più funzionali a certe attività (allevamenti intensivi, specifiche attività produttive) o di assegnarne una nuova funzione compatibile con l'ambiente.

A San Stino di Livenza andrà approfondita la possibilità di utilizzare il credito edilizio per rimuovere edifici del tutto in contrasto con l'ambiente urbano o naturale in cui sono inseriti (in genere capannoni che ospitano attività in zona impropria).

Inoltre, è già in avanzata fase di sperimentazione in alcuni comuni del Veneto una pratica del credito edilizio finalizzata alla *creazione di habitat naturalistici*, utilizzando la trasformazione urbanistica come circuito virtuoso per la creazione di ambienti naturali. Si tratta in questo caso di localizzare parte dei diritti edificatori complessivi, previsti dal PAT, nelle aree soggette a naturalizzazione (forestazione, creazione di zone umide, ecc), nelle ATO di valore paesaggistico od ambientale, condizionandone l'utilizzo concreto alla cessione al demanio comunale delle aree stesse, a rinaturalizzazione avvenuta. Questi diritti edificatori potranno essere utilizzati solo all'interno delle aree di trasformazione (d'ampliamento urbano o di riqualificazione). Condizione fondamentale perché tale azione abbia successo è la preventiva riduzione della quantità dei diritti edificatori previsti nelle aree di trasformazione urbana, affinché l'apporto delle aree in



cui è dislocato il credito edilizio risulti strutturale e non marginale. L'utilizzo del credito edilizio, secondo le modalità specifiche di ciascuna zona, sarà in ogni caso soggetto a verifica degli standard urbanistici.

Ora, il terzo comma dell'art. 36 della LUR 11/04 consente di utilizzare il credito edilizio esplicitamente per la realizzazione di interventi di miglioramento della qualità urbana, paesaggistica, architettonica ed ambientale. Come si vede si tratta di un'azione di perequazione di carattere territoriale, che associa il credito edilizio ad una nozione ampia e significativa di riqualificazione ambientale, che dovrà essere definita fin da subito in sede di PAT e costituirà uno degli elementi fondamentali per la costruzione del nuovo paesaggio urbano di San Stino di Livenza.

Compensazione urbanistica

Prevista dall'art. 37 della LUR 11/04 consente di associare diritti edificatori ad aree ed edifici oggetto di vincolo finalizzato all'esproprio, utilizzando sia il credito edilizio, sia la perequazione fondiaria, sia la disponibilità di aree e/o edifici di proprietà pubblica. Si tratta di una procedura concertata che, attuandosi mediante Accordi di Programma, Piani Urbanisti Attuativi o Comparti urbanistici, trasforma il tradizionale indennizzo monetario in capacità edificatoria assegnata ai proprietari di aree con vincolo finalizzato all'esproprio, previa cessione all'amministrazione pubblica dell'area oggetto di vincolo.

La relazione tra PAT e PRG vigente

Per le ragioni di forma e di contenuto che sono state espresse nei paragrafi precedenti, il PAT non può essere ridotto alla semplice rappresentazione sintetica dei contenuti del PRG vigente. Al contrario rappresenta il momento strategico per una nuova pianificazione del territorio comunale, compatibile solo parzialmente con il PRG vigente. Dal momento che l'entrata in vigore del PAT comporta l'automatica trasformazione del PRG nel primo Piano degli Interventi il PAT medesimo dovrà esplicitamente indicare quali parti del PRG sono compatibili con le sue previsioni, e quali parti sono in contrasto. Si tratta di un'azione di compatibilità tra le due forme di pianificazione che va ben oltre il tradizionale concetto di salvaguardia. In altri termini, la redazione



del primo PAT comporta la contestuale redazione del primo Piano degli Interventi, assumendo nella pianificazione solo i contenuti «compatibili» del PRG, col limite evidente che non potrà essere destinato a Piano degli Interventi l'intero PRG, se non altro, per il semplice motivo che il P.I. dura cinque anni, trascorsi i quali decadono le previsioni relative alle aree di trasformazione.

Gli accordi di pianificazione

Conseguenza diretta dell'assegnazione dei diritti edificatori e dei corrispondenti vincoli finalizzati all'esproprio agli Ambiti Territoriali Omogenei e non alle singole particelle catastali risulta la possibilità e l'opportunità per l'amministrazione comunale di attivare procedure di evidenza pubblica per individuare le aree nelle quali realizzare gli interventi di nuova urbanizzazione o di riqualificazione, finalizzati al soddisfacimento degli obiettivi di qualità urbana ed ambientale del PAT. Gli accordi di pianificazione (di cui all'art. 6 della LUR 11/04) costituiranno pertanto un nuovo strumento significativo, non solo per attuare gli interventi previsti dal PAT, ma per definire il PAT medesimo relativamente al tema della riqualificazione del centro urbano (delocalizzazione dei volumi incongrui in aree idonee) e della creazione di habitat naturalistici.



Avvio della Valutazione Ambientale Strategica

Aspetti metodologici

Relativamente alla Valutazione Ambientale Strategica di cui alla Direttiva 2001/42/CE e gli obblighi di cui all'art. 4 della LR 11/2004, si sottolinea che la procedura della VAS si configura come elemento fondante per la costruzione del piano, valutando e confrontando gli effetti derivanti dalle azioni pianificatorie sul territorio, in funzione dei differenti scenari, al fine di promuovere uno sviluppo equilibrato nel rispetto dell'uso sostenibile delle risorse. Per questo motivo il Quadro Conoscitivo è strutturato in coerenza con gli obiettivi sulla valutazione dell'impatto delle scelte pianificatorie, secondo le seguenti fasi:

- definizione dei tematismi del quadro conoscitivo, delle banche dati e delle serie storiche, al fine di individuare gli indicatori di stato e di pressione utili per una corretta analisi della sostenibilità delle scelte pianificatorie;
- individuazione delle «tendenze» relativamente ai tematismi del quadro conoscitivo contenute nelle matrici;
- individuazione dei possibili progetti strutturali nell'ambito del PAT sui quali misurare gli effetti rispetto alle «voci» del quadro conoscitivo;
- analisi degli effetti dei diversi «scenari» individuati, al fine di pervenire alla scelta delle alternative, mediante tecniche di “overlay mapping” e variazione dell'indice complessivo di qualità del territorio comunale.

In conformità a quanto premesso, la formazione del Documento preliminare è avvenuta contestualmente alla redazione di una prima *analisi, di carattere generale e di contesto complessivo, sullo stato dell'ambiente e sul sistema della programmazione*, che ha considerato lo stato attuale dell'ambiente e il sistema della programmazione, al cui interno sono emerse alcune criticità, in base alle quali sono state definiti gli obiettivi e le azioni di piano.