

S.S.309 "Romea"

REALIZZAZIONE CONTROSTRADA INTERSEZIONE MALCANTON DA KM 121+800 AL KM 122+100 ITINERARIO E45/E55

PROGETTO DEFINITIVO

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ANAS:

Ing. Giuliano Miletto

Geom. Stefano COSTANTINI

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ESTERNA:



*Direttore Tecnico Arch. Simonetta Camagni
Geom. Lorenzo Vignali*

*Geom. Giampaolo Vignali
Geom. Andrea Valbonesi*

PROGETTAZIONE STRUTTURALE:
Ing. Michele Viroli

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO

Ing. Gabriella MANGINELLI

COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

Geom. Giampaolo Vignali

RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE PROGETTO/SIL/PDM

NOME FILE:

REVISIONE

SCALA

CODICE LAVORO

PD_B05_RELAZIONE - PAESAGGISTICA_REV01

2018-40-ANASVE

PDB05RELAPAESA

01

04

03

02

01

EMISSIONE

GIU. 2019

S.Comagni

S.Comagni

L.Vignali

REV.

DESCRIZIONE

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

“Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio”

D.Lgs. 22.01.2004, n. 42 – art. 146, comma 2° D.P.C.M. 12.12.2005

1. INTRODUZIONE

1.1 RICHIEDENTE – LOCALIZZAZIONE – TIPOLOGIA

1.2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E BREVE DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

1.3 CONTESTO PAESAGGISTICO

1.4 TIPOLOGIA DELL'OPERA

1.5 ANALISI DELLO STATO ATTUALE

1.5.1. Individuazione del contesto paesaggistico in analisi

1.5.2. Caratteri geomorfologici ed idraulici

1.5.3. Uso del suolo

1.5.4. Vegetazione

2. PRINCIPALI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE A SCALA LOCALE

PIANIFICAZIONE URBANISTICA

2.1 VARIANTE TECNICA AL PRG DEL COMUNE DI MIRA

2.2 PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MIRA

2.3 PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA REGIONALE

2.3.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

2.3.2. Piano di Area – PALAV

2.3.3. Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito: Arco Costiero Adriatico Laguna Di Venezia e Delta del Po

2.4. PTCP - PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

3. AREE NATURALI SOGGETTE A TUTELA

4. BENI VINCOLATI AI SENSI DEL D.LGS 42/2004

4.1. CONTENUTI ED OBIETTIVI DEL D.LGS 42/04 E S.M.I.

4.2. BENI VINCOLATI NELL'AREA D'INTERVENTO

4.3. BENI CULTURALI

4.4. BENI PAESAGGISTICI E AMBIENTALI

5. VEDUTE AEREE STORICHE

6. VALUTAZIONI SUI CARATTERI DEL PAESAGGIO (STATO DI FATTO)

6.1. SINTESI DEI VALORI STORICO-CULTURALI, ECOLOGICO-NATURALISTICI E DEI VALORI PERCETTIVI

6.2. SINTESI DEI RISCHI E DELLE CRITICITÀ E VULNERABILITÀ DEL PAESAGGIO

7. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

8. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA.

8.1. IL TRACCIATO PLANO-ALTIMETRICO

8.1.1. Controstrada / bretella S.S. 309 “Romea”.

8.1.2. Sottopasso ciclo-pedonale

8.2. SEZIONI TIPO DELLA SEDE STRADALE

8.3. LAVORI DI COMPLETAMENTO ALLE OPERE DI PROGETTO

9. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

9.1. VERIFICA DEGLI OBIETTIVI ED INDIRIZZI DI QUALITÀ PAESAGGISTICA

10. PREVISIONE DEGLI EFFETTI

11. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

11.1. INTERVENTI MITIGATIVI PER LA VEGETAZIONE E IL PAESAGGIO

12. EFFETTI NON MITIGABILI

1. INTRODUZIONE

La Società ANAS Gruppo FS Italiane – Coordinamento territoriale Nord-Est – Area Compartimentale Veneto, in linea con il Piano straordinario di Potenziamento e Riqualficazione dell'itinerario E45/E55 SS309 "Romea" tratta veneta, intende realizzare una controstrada/bretella stradale e pista ciclo-pedonale in località Malcontenta, in Comune di Mira (VE), per consentire l'eliminazione dell'incrocio semaforizzato sulla S.S. 309 Romea al km 122+085.

La pianificazione territoriale in più punti e a più livelli ha rilevato la necessità di adeguare i singoli tratti della rete a nuove prestazioni tecniche laddove la domanda di traffico ha saturato o sta per saturare le possibilità delle infrastrutture esistenti, che, nella maggior parte dei casi, per i vincoli ambientali delle aree attraversate, presentano caratteristiche sostanzialmente non aggiornate dal dopoguerra

Il progetto prevede il prolungamento di Via Malcantón , oltre l'incrocio con Via del Bosco, in direzione sud-ovest, fino a proseguire, con una curva ad ampio raggio, parallelamente alla Romea, fino al raccordo con la rotatoria esistente sulla SS 309 "Romea" al Km 121+830 in area extraurbana, nel Comune di Mira, in località Malcontenta; la chiusura dell'attuale innesto laterale sulla SS 309 Romea; la realizzazione di un di una pista ciclo-pedonale con sottopasso per l'attraversamento della S.S.309 Romea, al Km 122+015, in sostituzione dell'attraversamento pedonale a raso esistente; l'adeguamento alle normative vigenti delle piazzole di sosta autobus (Art.352 del Codice della Strada).

Il presente documento costituisce la Relazione Paesaggistica relativa alla realizzazione dell'opera poiché l'area di progetto ricade, in parte, in zona gravata da vincolo paesaggistico, in particolare si rileva la presenza di: "aree tutelate per legge" ai sensi dell'art. 142 del DLgs 42/04. Essendo il Comune di Mira, compreso nella provincia Città Metropolitana di Venezia, con Decreto Regionale del 16/11/2017 sono state trasferite le deleghe in materia paesaggistica alla Città Metropolitana di Venezia, con efficacia a partire dal 28/11/2017 (B.U.R. n.115/2017).

1.1 RICHIEDENTE – LOCALIZZAZIONE – TIPOLOGIA

Intervento: Realizzazione controstrada intersezione Malcantón da Km 121+800 al Km 122+100 della S.S. 309 "Romea" E45/E55 - Comune: Mira (VE)

Richiedente:

ANAS Gruppo FS Italiane – Coordinamento Territoriale Nord-Est Area Compartimentale Veneto
Via E. Millosevich, 49
30173 Mestre (VE)

Ubicazione dell'intervento:

da Km 121+800 al Km 122+100 della S.S. 309 "Romea" E45/E55 in località Malcontenta, Comune di Mira (VE)

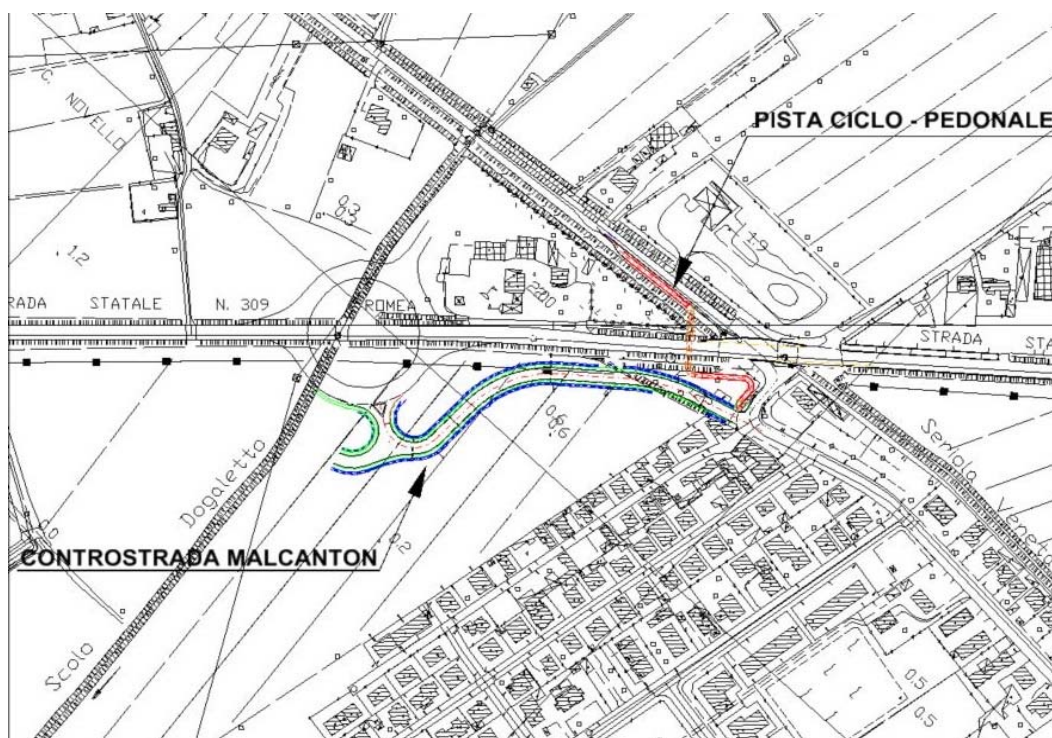
1.2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E BREVE DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

Il sito oggetto di intervento è ubicato ad Est del centro abitato di Mira, in località Malcontenta, e a Sud-Ovest della zona industriale di Porto Marghera, in prossimità del confine tra il Comune di Mira ed il Comune di Venezia.

In Figura 1.1 e 1.2 sono riportati rispettivamente l'inquadratura territoriale dell'area in esame (ortofoto scala 1:50,000) e la localizzazione di dettaglio del progetto in corrispondenza dell'incrocio tra Via Seriola Veneta Destra, Via Malcanton e la Via Romea..



Il sito rientra interamente nella sezione "MALCONTENTA" N. 127154 E della Carta Tecnica Regionale.



Così catastalmente identificato: Comune di Mira, Foglio 35, mappali n. 799-15 (di proprietà: Ardit Giona Francesco, Ardit Marco, Ardit Sofia, De Maddalena Sarah), mappale 12 (di proprietà: Ardit Giona Francesco, Ardit Marco), mappale 800 (di proprietà: Demanio dello Stato), mappali 397-402-788 (di proprietà: Comune di Mira), mappale 282 (di proprietà: Peron Artemio).



Il Comune di Mira e' uno dei più estesi e popolati della Città Metropolitana di Venezia, con un'estensione di 98,91 Km² ed una densità abitativa pari a circa 389,09 ab./km² (alla data del 31/12/2018); la superficie municipale è suddivisa in sette Frazioni, corrispondenti alla tradizionale divisione dei borghi miresi: Mira Taglio, ove ha sede il municipio, Mira Porte, Marano, Borbiago, Oriago, Gambarare e Malcontenta. Il Comune è collocato a est del centro di Venezia e della sua laguna e confina a nord con il comune di Spinea, ad Ovest con i comuni di Mirano, Pianiga e Dolo, a sud-est e a sud con il Comune di Campagna Lupia. Mira è posta al centro della grande area metropolitana che unisce, senza soluzione di continuità, Venezia e Padova. E' un territorio pianeggiante con un'altitudine media di 6 s.l.m.; quasi un terzo del territorio è costituito da barene, un ambiente tipico lagunare, che si presenta come un insieme di isolotti semisommersi dall'acqua e collegati tra loro da una miriade di canali.

Il territorio comunale è solcato da numerosi corsi d'acqua, oltre al Naviglio del Brenta, sia naturali che artificiali.

La rete infrastrutturale che interessa il territorio è formata dall'Autostrada Serenissima, dalla SR 11 (ex Statale 11), dalla Strada Statale "Romea" e dalla ferrovia Venezia/Padova che ne attraversano il territorio per tutta la lunghezza.

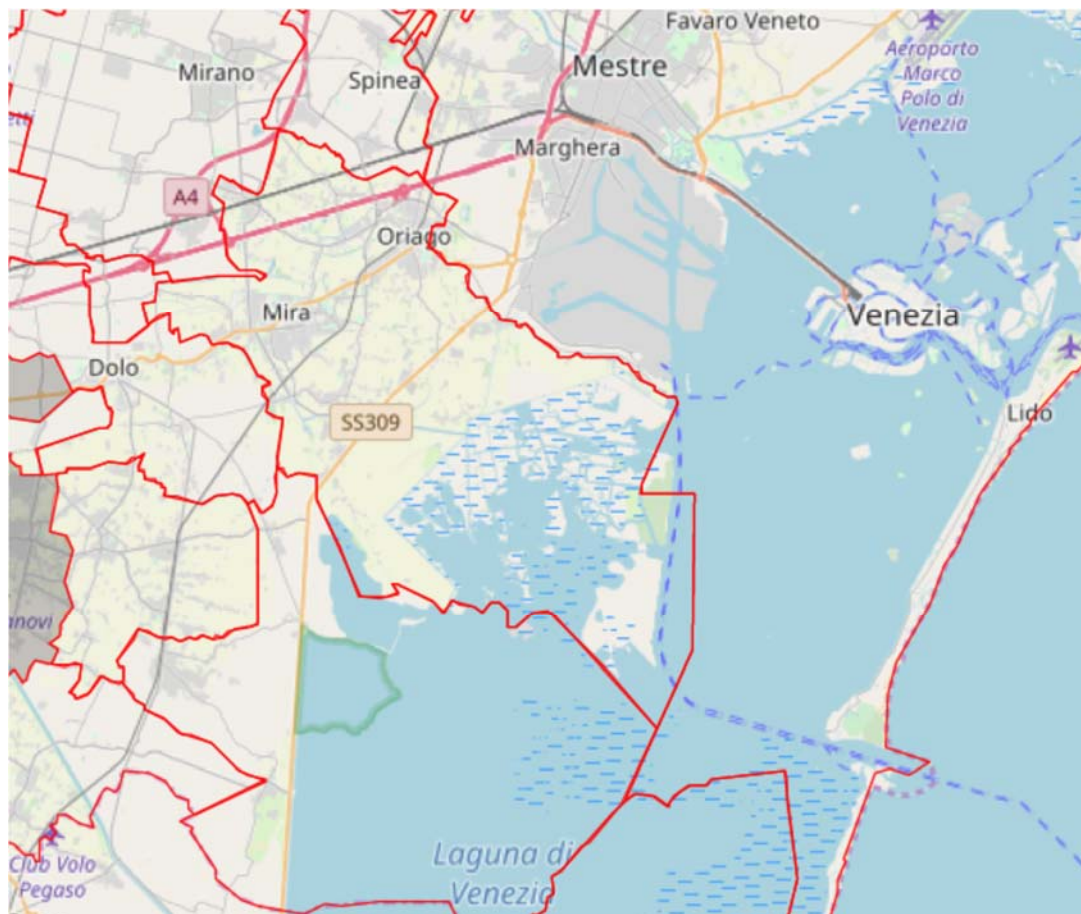
Il sito di progetto occupa una porzione di territorio sul fianco sinistro e sul fianco destro della direttrice della statale "Romea" (S.S.309) con aree produttive da una parte, disseminate in ambiente agricolo, e l'abitato di Malcontenta dall'altra.

Le attività produttive più prossime al sito di progetto sono nell'ordine:

- attività commerciale, piccola ristorazione collocata a circa 150 m in direzione Sud-Ovest (Scheda urbanistica N.1-PRGC);
- attività commerciale; area distribuzione carburante, collocata a circa 190 m in direzione Sud-Ovest (Scheda urbanistica N.38-PRGC).
- attività artigianale con accesso su Via Seriola Veneta (Scheda urbanistica N.48-PRGC)

Il contesto territoriale circostante il sito di progetto, presenta un territorio prettamente agricolo scandito da agglomerati abitativi diffusi e poco più a nord, ben più complessa dal punto di vista urbanistico, la zona industriale di Porto Marghera. Questi elementi areali si associano a quelli lineari delle reti infrastrutturali, nello specifico la Strada Statale n.309.

Inquadramento territoriale del Comune di Mira



Inquadramento territoriale su base ortfoto.



1.3 CONTESTO PAESAGGISTICO

L'intervento di progetto ricade all'interno del **contesto paesaggistico della pianura/lagunare, costiero**, essendo localizzato, per l'appunto, nella pianura, ma in prossimità della Laguna Veneta, ad quota altimetrica di circa 6 m s.l.m.

- Montano
- Pedemontano e collinare
- Della pianura
- Lagunare, costiero e della bonifica recente

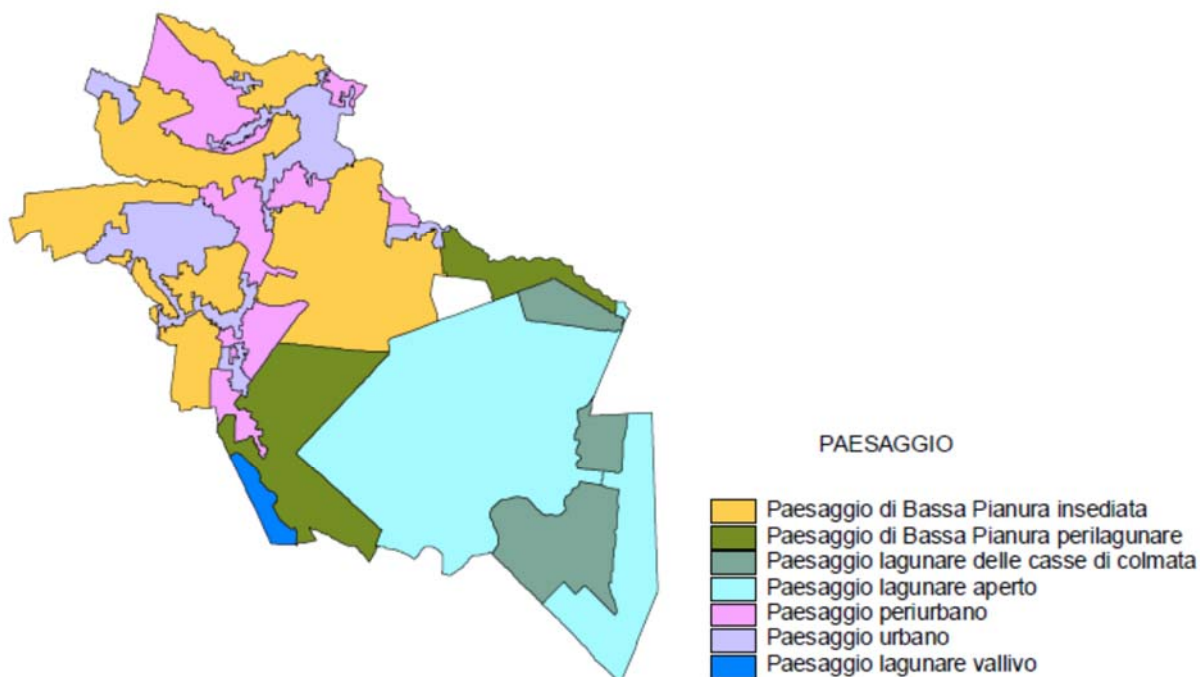
1.4 TIPOLOGIA DELL'OPERA

Il progetto in esame prevede la realizzazione di un'opera a carattere lineare costituita dal prolungamento di via Malcantòn così da collegarla alla rotonda presente poco più a sud e la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale, che dalla sponda opposta della S.S.309, con un attraversamento in trincea, colleghi l'abitato di Malcontenta ed eliminare, di fatto, l'attuale attraversamento a raso sulla "Romea".

1.5 ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Nel territorio di Mira si riscontra una specifica diversificazione della struttura paesaggistica, risultato dei connotati fisico-morfologici. Si distinguono ambiti con assetti ambientali, agricoli ed insediativi abbastanza omogenei, con caratteri peculiari, da permettere la suddivisione in sette tipologie:

- 1 paesaggio di bassa pianura insediata – che interessa le porzioni di spazio aperto di interposizione tra i centri urbani principali
- 2 paesaggio di bassa pianura perilagunare – caratterizzato dalla presenza di territorio agricolo continuo occupato da seminativo
- 3 paesaggio lagunare aperto – caratterizzato da uno specchio d'acqua libero più o meno costante e dominante
- 4 paesaggio lagunare delle casse di colmata – che rappresentano ecosistemi dal notevole potenziale naturalistico e ricchi in biodiversità
- 5 paesaggio lagunare vallivo – afferente alla Valle Miana – Serraglia, delimitato ad est dalla fossa Cipollato
- 6 paesaggio periurbano – rinvenibile in aree contermini ai centri abitati, caratterizzati dal maggior frazionamento della maglia rurale
- 7 paesaggio urbano – afferente alle aree più densamente urbanizzate, con tessuti continui e frange di espansione in fase di progressiva saturazione.



Ambiti di paesaggio individuati a livello comunale (da Elaborato n.29- Sintesi non tecnica, da VAS del PAT)

L'area di progetto ricade all'interno dell'ambito Paesaggio di bassa pianura insediata; *“in particolare quelle porzioni di spazio aperto di interposizione tra i centri urbani principali che risentono maggiormente dei fattori di pressione del sistema insediativo”* (da Documento Preliminare del PAT). Il sistema insediativo è di tipo policentrico, le funzioni direzionali ed economiche non sono concentrate in un unico agglomerato urbano ma sono distribuite nel territorio, nei centri intermedi e minori. Tale assetto policentrico, in un'area che ha conosciuto uno sviluppo economico fortissimo, ha prodotto un assetto urbanistico disordinato e frammentato nel territorio.

1.5.1. Individuazione del contesto paesaggistico in analisi

Con “contesto paesaggistico” si intende quel territorio circostante l'area di analisi in cui sono omogenei i caratteri geomorfologici, naturalistici, del paesaggio agrario e degli insediamenti storici e delle dinamiche insediative.

Il contesto territoriale circostante il sito di progetto, presenta lineamenti paesaggistici diversificati principalmente a destinazione agricola, subito prima che acquisisca carattere perilagunare, con intervallate zone edificate dei centri minori e gli agglomerati abitativi di campagna (edificazione diffusa); a queste connotazioni di paesaggio diffuse va associata la linearità della direttrice di comunicazione Strada Statale n.309.

Nella delimitazione del contesto paesaggistico da analizzare, si è tenuto conto dei seguenti aspetti:

- posizione, dimensioni delle opere di progetto;
- caratteristiche territoriali ed ambientali dell'area di intervento e del territorio circostante;
- potenziale propagazione dell'impatto paesaggistico dovuto alla modifica dello stato dei luoghi.

L'individuazione del contesto ha seguito principalmente criteri morfologici, topografici e di destinazione d'uso del territorio (attività produttive prossime, tracciati viari primari e secondari, suddivisione agraria e

zonizzazione urbanistica, ecc.) e posto particolare attenzione agli ambiti posti in primo piano rispetto l'area di intervento.

Si è così ottenuto un contesto di analisi così perimetrato, a nord gli insediamenti di carattere artigianale/produttivo contermini al paesaggio agrario e via Seriola Vecchia e a sud l'agglomerato abitativo di Malcontenta e suddiviso a metà dal percorso della "Romea".

1.5.2. Caratteri geomorfologici ed idraulici

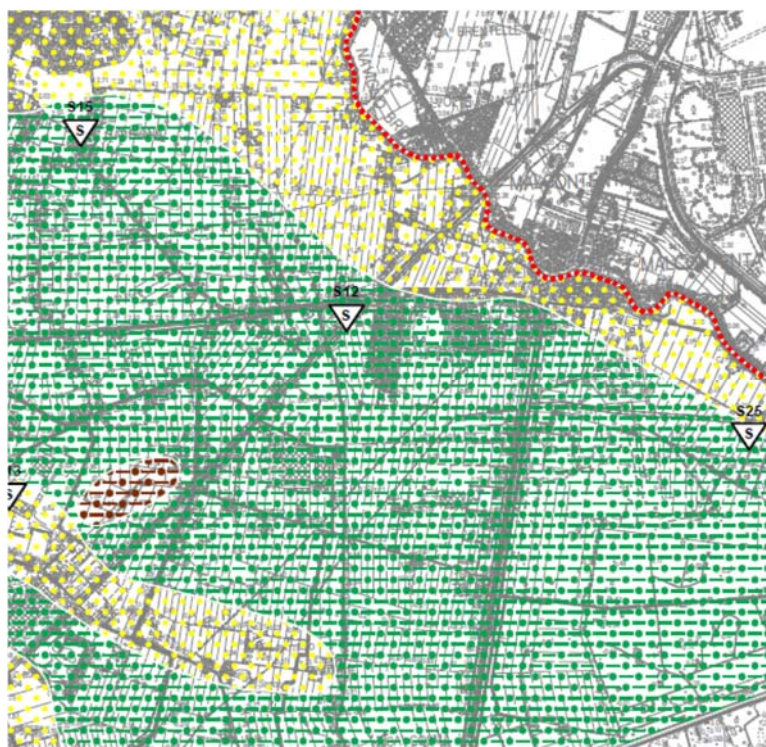
L'area di intervento é pianeggiante e stabile ed é in genere caratterizzata da quote attorno agli 1,0-1,5 metri sul livello medio del mare. Le quote topografiche maggiori (2,0-2,5 m) si hanno in generale in corrispondenza dei modesti rilevati stradali.

Sulla figura seguente (figura 4) si riporta un estratto del Modello di Elevazione Digitale (DEM) dell'area estratto da quello messo a disposizione dalla Regione Veneto che mostra l'andamento delle quote nell'intorno del sito in parola.

La stessa area é caratterizzata dalla presenza esclusiva di depositi alluvionali; questi depositi sono di prevalente natura limosa e limoso-argillosa e, subordinatamente limoso-sabbiosa e sono tipicamente interpretabili come depositi di canale o di argine (sabbie e limi) e di rotta fluviale (limi e argille). Intercalati nella successione stratigrafica, a varie profondita, si rinvencono livelli di argille molli (organiche) o livelli torbosi geneticamente connessi a depositi di palude.

Si riporta di seguito un estratto della Carta Geolitologica della sezione Geologia del quadro conoscitivo del PAT, dove il sottosuolo dell'area oggetto dell'indagine é cartografato con la campitura relativa a materiali alluvionali a tessitura prevalentemente limosa, limoso-argillosa e subordinatamente limoso-sabbiosa.

Carta Geolitologica – Tav.07 - Elaborato n.21 PAT Comune di Mira



Materiali alluvionali a tessitura prevalentemente limosa, limoso-argillosa e, subordinatamente, limoso-sabbiosa

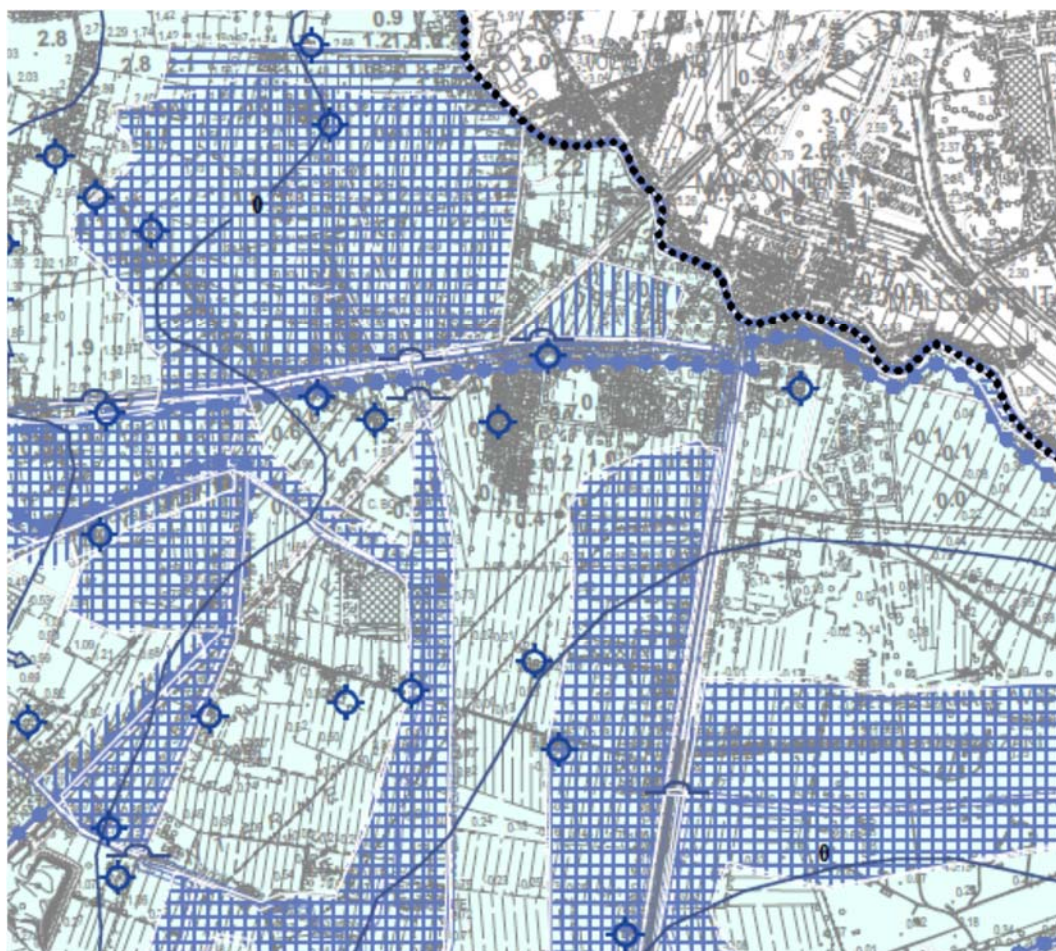





Limite amministrativo Mira

Il Comune di Mira è compreso all'interno del Bacino Scolante nella Laguna di Venezia, il cui limite geografico può essere individuato prendendo in considerazione le zone di territorio che, in condizioni di deflusso ordinario, drenano nella rete idrografica superficiale che sversa le proprie acque nella Laguna.

Il territorio del Comune di Mira è caratterizzato da una fitta rete idraulica. Dal punto di vista della gestione delle acque questo territorio costituisce un ambito geografico molto complesso, comprendendo il bacino lagunare, il tratto terminale di uno dei maggiori fiumi della pianura veneta, un'articolata rete di seriole, corsi d'acqua ed aree poste a una quota inferiore rispetto al livello del mare. La competenza sui corsi d'acqua superficiali è suddivisa tra Regione, Consorzio di Bonifica (Consorzio Acque Risorgive) e Comune (limitatamente alla rete di seriole).

Carta Idrogeologica – Tav.08 - Elaborato n.22 PAT Comune di Mira



-  Limite di bacino a scolo meccanico
-  Area con profondita' della falda freatica compresa tra 0 e 2 m dal p.c.
-  Limite amministrativo Mira

Il Comune di Mira si è dotato di un "Piano delle Acque" intende porsi come uno strumento ricognitivo dello stato di fatto della rete delle acque superficiali e delle criticità presenti, nonché delle ipotesi risolutive delle

stesse al fine anche di supportare una pianificazione territoriale orientata a garantire la sicurezza idraulica dei nuovi interventi e la possibilità di risolvere le problematiche esistenti.

Con Deliberazione del Consiglio Comunale n.107 del 28/1/2013 ha approvato uno specifico Regolamento sui fossi di proprietà privata o mista del territorio comunale; nello stesso vengono approfonditi gli aspetti legati alla tutela e alla funzionalità della rete idrica scolante per esplicitare gli obblighi relativi alla salvaguardia di tutti gli elementi idraulici minori, non gestiti da enti pubblici e la cui manutenzione ricade quindi sui soggetti privati; tale regolamento per la manutenzione dei fossati, capifosso e scoline costituisce una utile guida per i soggetti privati, deve recepire le norme ed i regolamenti vigenti, e contenere una serie di suggerimenti finalizzati al mantenimento della funzionalità della rete di scolo, anche programmando il tipo e la cadenza degli interventi che possono riguardare lo sfalcio sistematico della vegetazione, la rimozione di eventuale materiale di riempimento nonché la regolamentazione delle colture adiacenti ai fossi.

Particolare attenzione è posta alla verifica dell'invarianza idraulica il cui obiettivo è quello di garantire la realizzazione di opportune azioni compensative a fronte di una trasformazione di uso del suolo, facendone sostenere gli oneri dai beneficiari delle trasformazioni, per ripagare il consumo della risorsa costituita dalla capacità di un bacino di regolare le piene e quindi di mantenere le condizioni di sicurezza territoriale nel tempo.

Dalla pianificazione vengono dettati gli indirizzi sopracitati anche nella realizzazione di opere pubbliche ed infrastrutture ; in particolare *“per le strade di collegamento dovranno essere previste ampie scoline laterali e dovrà essere assicurata la continuità del deflusso delle acque fra monte e valle dei rilevati. Nella realizzazione di piste ciclabili si dovrà evitare il tombinamento di fossi prevedendo, invece, il loro spostamento”*.

La costituzione litologica che va strettamente correlata alla situazione idrografica e idrogeologica trova un territorio abbastanza omogeneo ove compaiono superficialmente materiali a granulometria da fine a molto fine caratterizzati da limitata o nulla permeabilità; la falda freatica è superficiale.

Il nostro intervento è più largamente compreso tra Naviglio Brenta a nord, Taglio Novissimo a ovest e conterminazione lagunare a sud ed est, e localizzato proprio in corrispondenza del sottoattraversamento della Seriola Veneta alla “Romea”.

La Carta delle Fragilità del PAT indica che l'area d'intervento si trova in “Area idonea a condizione” e per la porzione lato sinistro di via seriola Veneta in “Aree soggette a dissesto idrogeologico” di cui all'art.34 e art.35 delle Norme Tecniche:

ART. 34 – COMPATIBILITÀ GEOLOGICA

Le due categorie di terreno sono così regolamentate:

a) *“area idonea a condizione” che include una importante parte territorio comunale ove è necessario che in tutte le fasi di utilizzo edificatorio si proceda ad accurata:*

- *indagine geologica e geotecnica;*
- *verifica di compatibilità idraulica;*
- *rilievi topografici di dettaglio in relazione al possibile rischio idraulico;*
- *una accurata valutazione della amplificazione sismica locale;*

il tutto al fine di:

- *dimensionare adeguatamente le opere di fondazione,*

- definire accuratamente le modalità di regimazione e drenaggio delle acque,
- indicare la presenza di un potenziale rischio idraulico,
- verificare la eventuale necessità di procedere al rialzo del piano di campagna di riferimento o alla realizzazione di altre misure volte a ridurre il rischio citato,
- definire le modalità dei movimenti terra consentiti,
- stabilire le misure atte a mantenere un corretto equilibrio idrogeologico locale,
- definire i possibili rischi di liquefazione dei materiali sabbiosi e le eventuali misure correttive;

ART. 35 – MISURE DI TUTELA IDRAULICA E AREE A RISCHIO

Viabilità e parcheggi

9 Gli interventi di nuova realizzazione

b) della viabilità devono:

- essere dotati di una relazione idraulica specifica con il dimensionamento degli interventi di tipo idraulico proposti;
- prevedere fossi di raccolta delle acque meteoriche, adeguatamente dimensionati, in modo tale da compensare la variazione di permeabilità causata dalla realizzazione delle infrastrutture al fine da non sovraccaricare i ricettori finali delle acque.

Salvo che le verifiche di dettaglio di cui al punto precedente dimostrino la necessità di misure ancor più cautelative, va adottata per la nuova viabilità una capacità di invaso minima dei fossi di guardia di 800 mc/ha di superficie d'intervento;

- garantire la continuità idraulica attraverso tombotti di attraversamento adeguatamente dimensionati;
- prevedere, qualora ne sia comprovata l'importanza strategica dal punto di vista della gestione idraulica del territorio Comunale, il sovra-dimensionamenti delle opere di mitigazione idraulica;

12. Le tombature e le coperture dei corsi d'acqua che non siano dovute a evidenti e motivate necessità di pubblica incolumità sono vietate, come previsto dall'Articolo 115 del D.Lgs. n. 152/2006,

Le eventuali tombature devono comunque:

- a) essere sottoposte a parere del Consorzio di Bonifica;
- b) avere diametro minimo di 80 cm ed in ogni caso garantire la stessa capacità di portata del fossato di monte, con pendenza di posa tale da evitare ristagni e discontinuità idrauliche;
- c) recuperare, nei casi di chiusura di fossati, l'invaso sottratto mediante realizzazione di nuovi fossati perimetrali o mediante l'abbassamento del piano campagna relativamente alle zone adibite a verde;
- d) garantire, oltre che la perfetta funzionalità idraulica, anche una facile manutenzione (canal-jet, mezzi meccanici).

14. Le presenti norme si applicano anche ai progetti di opere pubbliche la cui approvazione costituisce variante allo strumento urbanistico generale.

Nell'area è presente una falda freatica superficiale. In occasione delle prove il livello di falda era stato registrato rispettivamente a 3,5 (in CPTU1) e 1,85 (in CPTU2) m dal p.c. In seguito ad eventi meteorici ed in condizioni di massimo ravvenamento della falda sono tuttavia ipotizzabili valori di soggiacenza ancor più prossimi al p.c. (anche inferiore ad un metro).

Il corso d'acqua, chiamato Seriola Veneta, oggi ha l'aspetto di un canale di scolo e risulta difficile immaginare l'importanza che ebbe nei secoli addietro per la sopravvivenza della Città di Venezia.

Il "Seriola"o "Ceriola" ("piccolo corso d'acqua" nell'antico dialetto locale) fu realizzato agli inizi del 1600 per l'approvvigionamento idrico di Venezia con una lunghezza di 13,5 km e larghezza di 1 metro.

Allo stato attuale gli argini risultano inerbiti da erbe spontanee ed in corrispondenza della statale viene incanalata per crearle un sottopasso.

Seriola Veneta – ripresa fotografica da S.S. "Romea"



Seriola Veneta – tombinamento sotto S.S. "Romea"



Per quanto riguarda l'opera di progetto la raccolta e l'allontanamento delle acque meteoriche generate dalla piattaforma stradale è garantito dal sistema di fossi stradali realizzati a bordo strada lungo la bretella di collegamento della S.S. 309 con la via Malcanton. Il recettore terminale di detti fossi è stato individuato nello scolo consortile Fosso Stocchero. Per la pista ciclo-pedonale è previsto un sistema di canalette grigliate che intercetta le acque piovane e le convoglia all'interno di una vasca interrata, posta sotto il piano viabile del sottopasso stesso, e da qui pompate al fossetto stradale lato nord della nuova contro strada.

Risulta necessario adottare misure di mitigazione/compensazione dell'impermeabilizzazione del suolo, consistenti sostanzialmente nell'individuazione e progettazione di volumi di invaso in grado di trattenere le acque di pioggia, rilasciandole gradualmente in modo che l'area interessata dalla trasformazione non modifichi la propria risposta in termini di portata massima generata.

in linea generale detti volumi sono stati reperiti nei fossi laterali e in bacini di laminazione in linea, realizzati nell'area verde interclusa tra la nuova bretella e la S.S. 309, non altrimenti utilizzabile.

1.5.3. Uso del suolo

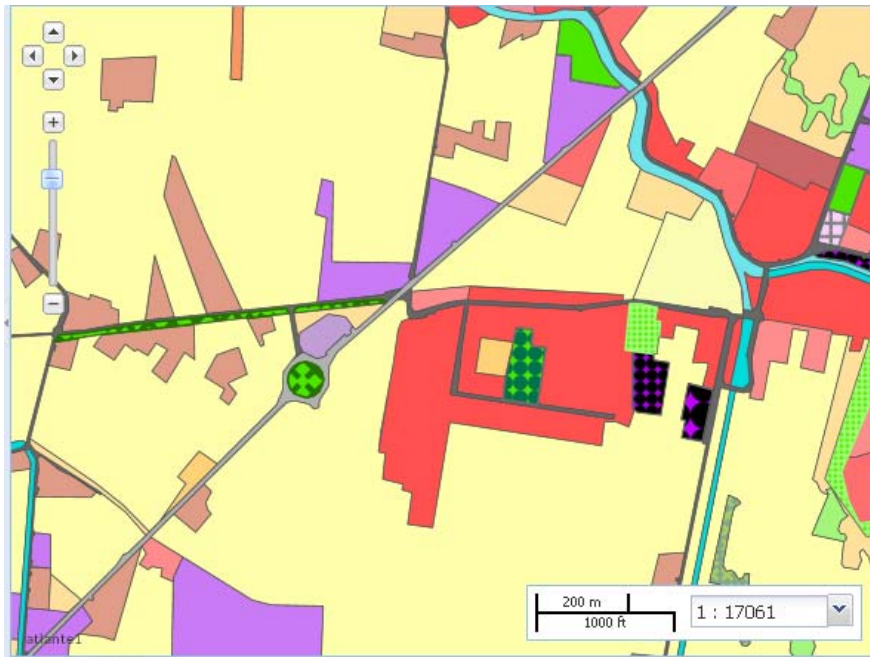
L'analisi dell'uso del suolo evidenzia una notevole estensione delle aree urbanizzate e la tendenza in molti casi ad assumere uno sviluppo diffuso, seguendo la viabilità.

Se si eccettua la porzione di territorio che si affaccia sulla laguna, non ci sono vaste estensioni a seminativo, interrotte proprio dallo sviluppo degli abitati e molto spesso da usi diversi. Un terzo del territorio comunale è in laguna, suddivisibile in tre classi: laguna viva, valli da pesca e casse di colmata.

Più in generale l'area agricola a sud del Naviglio del Brenta è caratterizzata da alto grado di polverizzazione aziendale con campi di dimensione eterogenea. Anche qui la realizzazione di grosse infrastrutture, la S.S. 309 Romea e l'Idrovia, ha di fatto interrotto la continuità del territorio verso la Laguna, rompendo bruscamente i percorsi storici e la trama dell'assetto fondiario.

L'uso del suolo dell'area di progetto è deducibile dalla Banca Dati della Copertura del Suolo della Regione Veneto in cui si evidenzia, come mostrato nella figura seguente, che il sito di intervento è cartografato come "Seminativi in aree irrigue" per la bretella che congiungerà via Malcanton alla rotonda sulla S.S.309 e l'area relativa al sottopasso ciclopedonale come "Reti stradali a scorrimento veloce e spazi accessori"; le aree contermini ricadono nella classe definita come "Aree industriali e spazi annessi (codice 1.2.1.1 nella seguente figura) a nord della "Romea" e "Tessuto urbano discontinuo denso con uso misto" nonché "Tessuto urbano discontinuo rado principalmente residenziale", corrispondente all'abitato di Malcontenta, a sud della "Romea".

Copertura del suolo aggiornamento 2012 – Intorno Laguna (da Atlante della Laguna)



1.5.4. Vegetazione

Le profonde trasformazioni subite dal territorio di pianura nel corso dei secoli, per le necessità crescenti dell'agricoltura, e, non ultimo, la bonifica dei territori contermini alla Laguna hanno relegato la vegetazione arboreo-arbustiva di tipo "naturale" in ambiti residuali, marginali, intercalata da ampi spazi liberi vocati all'agricoltura o progressivamente permeati dagli insediamenti. Sotto l'aspetto qualitativo e funzionale le formazioni vegetali presenti sono quasi tutte legate agli ambienti arginali dei canali e dei fossi di scolo. Le aree coltivate si presentano invece più difformi: nella parte settentrionale la mosaicatura degli appezzamenti appare più frazionata e con presenza di arredo arboreo-arbustivo; a Sud, specialmente in zona perilagunare, prevalgono grandi appezzamenti e i diversificatori vegetazionali si riducono o sono praticamente assenti.

L'area di interesse è ubicata compresa quasi in toto all'interno della fascia di rispetto stradale e pertanto fortemente segnata dall'azione dell'uomo: la maggior parte della zona nell'intorno della rete infrastrutturale è caratterizzata da una vegetazione di risulta, di bordo strada o bordo scarpata; nella parte d'intervento a sud della S.S.309 è possibile rilevare la presenza di campi coltivati ed aree a vegetazione arbustiva, con presenza di alberi sparsi.

2. PRINCIPALI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

2.1 Variante tecnica al Piano Regolatore Generale del Comune di Mira

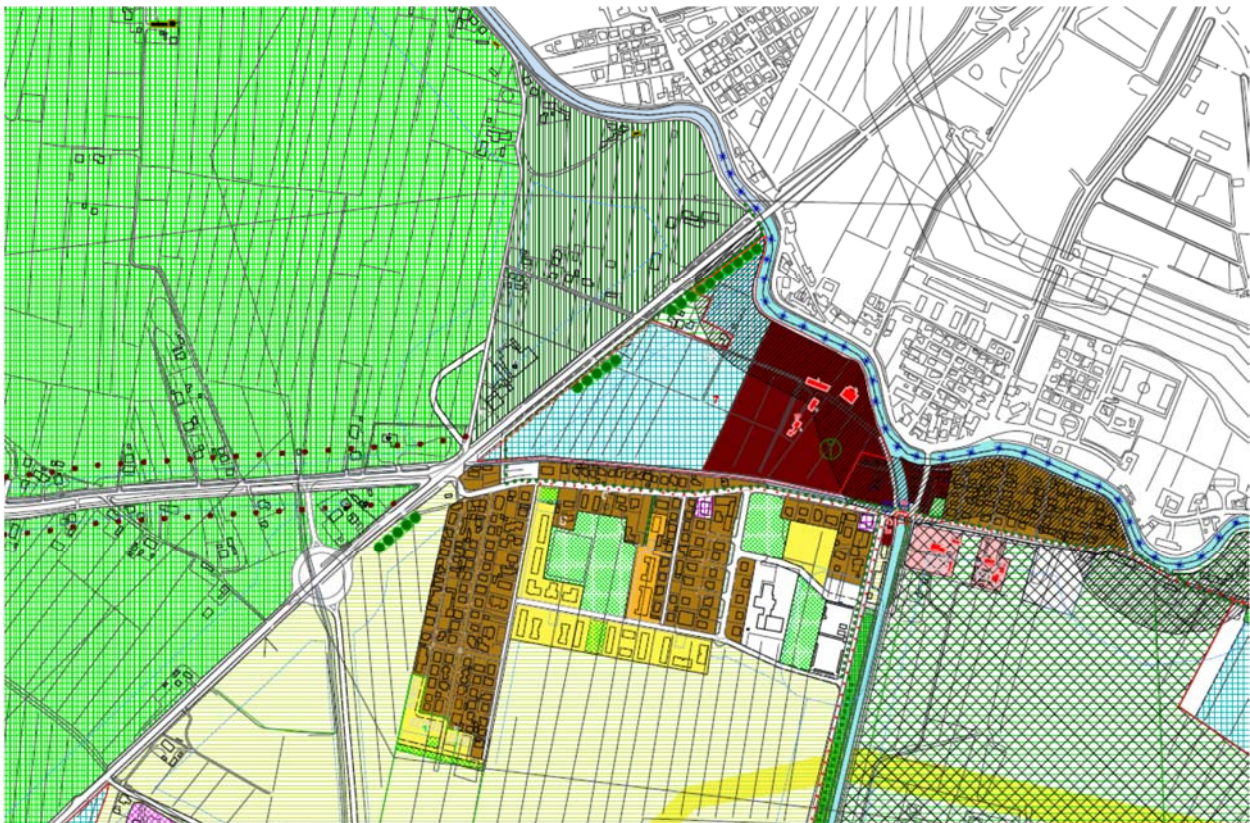
Approvato con Deliberazione della Giunta Regionale Veneta n° 1615 del 20.03.1992; successivamente all'approvazione del PRG l'Amministrazione Comunale ha provveduto a redigere la Variante al P.R.G. in adeguamento al P.A.L.A.V. Territorio di S. Ilario (Malcontenta, Dogaletto, Giare), adottata con Delibera del Consiglio Comunale n° 2 del 9 Febbraio 1999 ed approvato con D.G.R.V. n° 2645 del 7 Agosto 2006 (in vigore dal 20 Settembre 2006)

Legge Regionale 23/04/2004, n.11 "Norme per il governo del territorio", inoltre, ha introdotto nuove disposizioni sulla pianificazione urbanistica comunale, stabilendo che il Piano Regolatore Generale

Comunale si articoli in disposizioni strutturali, contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) e in disposizioni operative, contenute nel Piano degli Interventi (PI).

Il Piano Regolatore Generale vigente e successive Varianti, a seguito dell'approvazione del P.A.T. , assumerà valore di P.I. Sino all'entrata in vigore del P.A.T. valgono le N.T.A. del P.R.G.C. vigente fatto salvo quanto previsto dalla misure di salvaguardia.

PRG Zonizzazione TAV. 13-1-03



	ZONE 'A'		AREE PER PARCHEGGI		Zona di riqualificazione ambientale
	ZONE 'B'		ZONA DI TUTELA AMBIENTALE		Porto turistico
	ZONE 'C1'		SERVIZI MILITARE		Zone D 3.3 - attrezzature ricreative e ricettive a basso impatto ambientale
	ZONE 'C2'		EDUCAZIONE		Zone D 5 - valli da pesca
	ZONE 'D1'		AREE SOGGETTE AD INDAGINE GEOLOGICA PREVENITIVA		Zone D 6 - terminal petrolifero di S. Leonardo
	ZONE 'D2'		SPECIE ARBOREE DI PREVISIONE		Zone E 2.1 - passaggio rurale tutelato
	ZONE 'D3'		CONI VEICOLI SIGNIFICATIVI		Zone E 2.2 - passaggio rurale da riqualificare
	ZONE 'D4'		VINCOLO MONUMENTALE		Zone F 7.2 - Parco di S. Ilario: zone umide
	ZONE 'D5'		EDIFICI CON TIPO DI INTERVENTO CODIFICATO		Zone F 7.4 - Parco di S. Ilario: verde pubblico attrezzato a basso impatto ambientale
	ZONE 'D6'		EDIFICI DI CUI ALL'ART. 136 L.R. 6/1/85 (ex L.R. 11/87)		Zone F 7.5 - Parco di S. Ilario: zone soggette a bonifica e riqualificazione ambientale
	ZONE 'D7'		LIMITI NON AEDIFICANDI		Zone F 7.6 - Parco di S. Ilario: oasi naturalistiche
	ZONE 'D8'		SITO ARCHEOLOGICO		Zone F 7.7 - Parco di S. Ilario: laguna viva
	ZONE 'D9'		FASCE DI RISPETTO		Zone F 7.8 - Parco di S. Ilario: barene
	ZONE 'D10'		AREA SOGGETTA A RECUPERO AMBIENTALE		Vincolo archeologico
	ZONE 'D11'		PIANO DI RECUPERO AMBIENTALE DELLE CAIVNE		Caivne
	ZONE 'D12'		ARIGNE OPERA IDRAULICA		Ambito area strategiche per lo sviluppo del parco
	ZONE 'D13'		VARIANTE DI PROGETTO		Ambito riqualificazione urbana
	ZONE 'D14'		PERIMETRO SCHEDE PLURI		Strade di interesse storico
	EDIFICI DI PARTICOLARE PREGIO STORICO AMBIENTALE				Itinerari lagunari e fluviali di interesse storico
	EDIFICI DI CUI ALL'ART. 10 L.R. 24/85				Percorso di valore storico monumentale - fascia di rispetto
	VERDE PRIVATO DI VICINATO				Pista ciclabile
	'Sk1' AREE PER ISTRUZIONE				
	'Sk2' AREE PER ATTREZZATURE DI INTERESSE COMUNE				
	'Sk3' AREE ATTREZZATE A PARCO, GIOCO E SPORT				

Si è riportata la Tavola 13-1-3 (si veda la precedente figura), poiché alla scala 1:5.000 viene analizzato l'intero territorio comunale, mentre le Tavole 13-3 – Zone Significative, alla scala 1:2.000, non è compresa l'intera area d'intervento.

Le aree di intervento, in particolare, ricadono:

- in Zona E.2 - Aree di primaria importanza per la funzione agricolo-produttiva, anche in relazione alla estensione, composizione e localizzazione dei terreni;
- in Zona E2.2 Paesaggio rurale da riqualificare, sono zone agricole di primaria importanza per la funzione agricola produttiva che si caratterizzano per un impoverimento vegetazionale dovuto alla monocultura estensiva in atto e per un limitato interesse paesaggistico e sono pertanto assoggettate a specifiche norme.

Sono, inoltre, contermini a perimetri di “attività economiche in zona impropria da confermare” (Scheda Urbanistica N°1: via Romea, 16 – Scheda Urbanistica N°37: via Romea,14 – Scheda Urbanistica N°38: via Romea,20 – Scheda Urbanistica N°48: Via Seriola Veneta Sinistra) per le quali si rendono opportuni interventi di ristrutturazione o ampliamento, assoggettati a disciplina particolareggiata e convenzionamento, di cui all'Allegato 3 delle NTA art.14; le norme prescrivono inoltre: *“Per tutti gli insediamenti che si affacciano sulla S.S. 309 “Romea”, l'Amministrazione Comunale potrà richiedere ulteriori interventi sulle aree prospicienti la viabilità per consentire la riqualificazione dell'intero corridoio viario, da attuarsi con successiva strumentazione urbanistica in adeguamento alle direttive di cui all' art.47 del PALAV. In attesa dello studio richiesto non sono ammessi nuovi accessi lungo la S.S. 309 “Romea”.*

Una porzione relativa al sottopasso ciclopedonale ricade nella delimitazione di “Aree soggette a recupero ambientale” di cui all'art.46 – Zone di Riqualificazione Ambientale: *“Le zone di riqualificazione paesaggistica sono ambiti preferenziali per interventi di riqualificazione ambientale quali l'inserimento di zone umide, siepi campestri, zone boscate, percorsi naturalistici, secondo le indicazioni dell'allegato Sussidio operativo, anche a scopo didattico e ricreativo. In tali zone sono consentiti gli interventi previsti nelle zone E2.2.”*

In legenda, per maggiore comprensione, sono state riportate anche le diciture indicanti le destinazioni relative alle aree limitrofe, ma non interessate dall'intervento.

L'analisi delle norme tecniche non ha evidenziato prescrizioni normative in contrasto con le iniziative progettuali. Si ritiene pertanto che il progetto in esame risulti non in contrasto con il PRGC comunale.

2.2 Piano di Assetto del Territorio del Comune di Mira

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Mira, come definito dall'articolo 13 della legge regionale 11 del 2004, è stato adottato con Delibera di Consiglio Comunale del 09/03/2016.

Il PAT, costituisce un Piano struttura, ovvero un documento di programmazione che delinea gli obiettivi di carattere generale rivolti alla tutela e valorizzazione dell'ambiente e alla riqualificazione urbana e territoriale; individua le criticità e le “azioni” finalizzate al raggiungimento degli obiettivi.

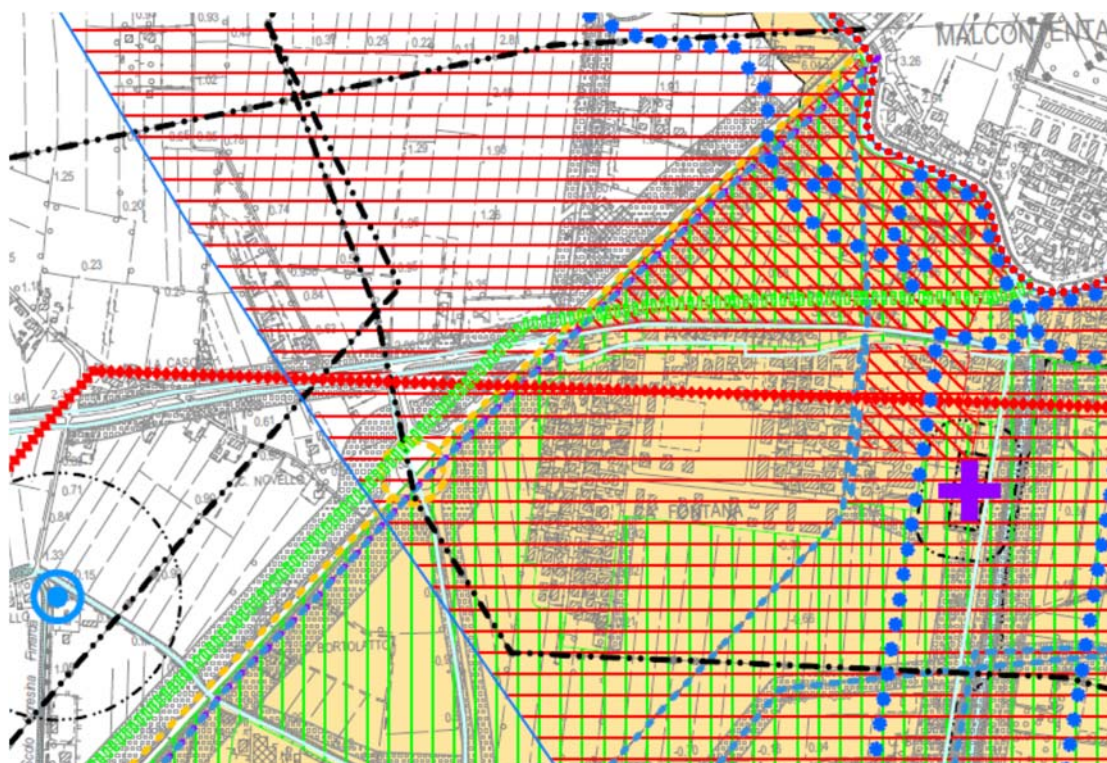
Tra gli obiettivi si riporta quello che più risulta inerente l'intervento in esame: *“Sviluppo di interventi ed di iniziative, anche a scala territoriale vasta, di mitigazione, riqualificazione e bonifica di parti del territorio compromesse dalla realizzazione di grandi opere infrastrutturali, prima fra tutte la SS309 Romea, che ne hanno compromesso la qualità ed integrità territoriale contrastando nuove iniziative che potrebbero ulteriormente peggiorare la situazione assumendo un ruolo propositivo in ambito veneziano per la valorizzazione e salvaguardia dell'intero ambito lagunare di cui Mira è parte integrante.”*

La riqualificazione della S.S.309 "Romea" deve orientarsi principalmente alla sua messa in "sicurezza" in merito agli attraversamenti, alle fermate dei bus e sicurezza di pedoni e ciclisti ma anche cercare di ripristinare (ricucire) le connessioni tra la Riviera del Brenta e l'ambiente lagunare che può essere una grande opportunità per lo sviluppo turistico del territorio e per i residenti che meglio potrebbero fruire per il tempo libero dell'ambiente lagunare e perilagunare.

"Si prospetta quindi lo sviluppo di un progetto alternativo definito "le tre miglia verdi" che anche nello scenario programma torio a più vasta scala (vedi osservazioni al PTRC) assegna alla storica strada Romea un ruolo di itinerario di interesse nazionale ma che è utile anche ai territori attraversati e che si ri-qualifica coerentemente come accesso da sud ad una'area veneziana salvaguardata e valorizzata principalmente per le sue componenti storiche e ambientali".

La riqualificazione degli assi viari riguarda anche l'asta della Seriola Veneta che "in concomitanza con la valorizzazione dell'antico acquedotto potrebbe assumere anche funzioni di connessione viaria anche ciclabile" ruolo che oggi le è negato per la difficoltà di attraversamento, ma che potrà essere risolto vista l'esistenza della rotonda di Malcontenta.

PAT - Tavola 01 "Carta dei vincoli e della Pianificazione Territoriale" – Parte Nord



LEGENDA:		
	Limite amministrativo Mira	
VINCOLI		
	Vincolo paesaggistico (D.Lgs. 42/2004 - ex L. 1497/1939)	Art. 10
	Vincolo paesaggistico (D.Lgs. 42/2004 - ex L. 431/1985)	Art. 10
	Vincolo monumentale (D.Lgs. 42/2004 - ex L. 1089/1939) - edifici	Art. 10
	Vincolo monumentale (D.Lgs. 42/2004 - ex L. 1089/1939) - parchi e pertinenze	Art. 10
	Vincolo archeologico (D.Lgs. 42/2004 - ex L. 1089/1939)	Art. 10
	Vincolo di destinazione agromontebattoriale - usi civici (D.Lgs. 42/2004, L. 1766/1927, L.R. 31/1964)	Art. 10
	ZPS - Zone di Protezione Speciale (Dir. 79/409/CEE)	Art. 11
	SIC - Siti di Importanza Comunitaria (Dir. 92/43/CEE)	Art. 11
	Aziende a rischio di Incidente Rilevante - RIR (D.M. 09/05/2001) Azienda e Area di osservazione	Art. 28
	Aziende a rischio di Incidente Rilevante - RIR (D.M. 09/05/2001) Area di attenzione	Art. 28
PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SUPERIORE		
	Centri storici (PTRC, art. 24 e Altare Regionale)	Art. 14
	Zone umide (PTRC, art. 24)	Art. 15
	Ambiti naturalistici di livello regionale (PTRC, art. 19)	Art. 16
	Aree di interesse paesistico-ambientale (PALAV, Art.21A)	Art. 13
ALTRI ELEMENTI		
	Idrografia e fasce di rispetto	Art. 18
	Picchi di prelievo per uso idropotabile e fasce di rispetto	Art. 21
	Viabilità e fasce di rispetto	Art. 22
	Ferrovia e fasce di rispetto	Art. 22
	Elettrodotti e fasce di rispetto	Art. 23
	Meteorodotti e fasce di rispetto	Art. 23
	Oleodotti e fasce di rispetto	Art. 23
	Cimiteri e fasce di rispetto	Art. 24
	Impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico	Art. 26
	Zona militare / servizi	Art. 25
	Coni visuali	Art. 32
	Enac - Superfici di inviluppo	Art. 22b
	Enac - Area soggetta a limitazioni	Art. 22b
	Enac - Area soggetta a valutazione specifica Enac	Art. 22b
	Allevamenti potenzialmente generatori di vincolo	Art. 27

All'interno del Comune di Mira si rileva la presenza di due zone sottoposte a vincolo paesaggistico corrispondenti al corso del Naviglio Brenta e l'altra riguarda il territorio della Laguna di Venezia e dell'area di terraferma a sud della S.S.n.309 "Romea" (di cui al D.M.01/08/1985).

Nel contempo tutta l'area della conterminazione lagunare è una zona archeologica vincolata ai sensi della L. 1089/39 e della L. 431/85, secondo quanto riportato all'interno del PTRC vigente. L'articolo 27 delle Norme di Attuazione del Piano dispone che *"la diversità dei siti archeologici richiede differenti modalità di tutela e salvaguardia, che devono di volta in volta prendere in considerazione la natura del sito, l'estensione e l'oggetto del vincolo, lo stato di conservazione dei manufatti, la possibilità di fruizione da parte del pubblico, l'opportunità di adibire determinate aree a parco e/o a riserva archeologica"*.

Dall'analisi della figura è possibile rilevare che:

la porzione d'intervento a sud del tracciato della S.S.n.309, relativa alla realizzazione della bretella di connessione tra Via Malcantone con la rotonda già realizzata poco più a sud, rientra nelle aree a vincolo paesaggistico (ex L.1497/1939) ed anche in aree sottoposte a vincolo archeologico (ex L.1089/1939) come pure in Aree di interesse paesistico ambientale di cui all'articolo 21 a) del Piano d'Area, le cui prescrizioni verranno descritte nel capitolo dedicato alla pianificazione sovracomunale. L'intervento, poi, nel suo complesso è compreso in "Ambiti naturalistici di livello regionale" di cui all'art.19 del PTRC; sono così cartografate tutte le aree ad alta sensibilità ambientale o ad alto rischio ecologico. Ogni azione che interessa queste zone deve avere come obiettivo *"la salvaguardia, tutela ripristino e valorizzazione delle risorse che caratterizzano gli ambiti stessi"*

Dovendo operare in ambiti così tutelati sarà richiesta Autorizzazione Paesaggistica alle autorità competenti al rilascio, unitamente alla documentazione necessaria, nella quale siano contenute tutte le informazioni relative agli accorgimenti progettuali che siano in linea con gli obiettivi di salvaguardia, tutela e valorizzazione dell'ambiente in cui si andrà ad operare, sia in fase di realizzazione sia ad opera finita.

2.3 PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA REGIONALE

Il Piano Paesaggistico Regionale del Veneto risulta strutturato in (Regione Veneto, Sito Web):

- PTRC (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento) a valenza paesaggistica, e

- PPRA (Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito).

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) rappresenta lo strumento regionale di governo del territorio e costituisce il documento di riferimento per la tematica paesaggistica, ai sensi del decreto legislativo 42/2004, stante quanto disposto dalla legge regionale No. 11/04, che gli attribuisce valenza di "piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici".

I PPRA sono redatti coniugando i precetti legislativi fondamentali della Convenzione Europea del Paesaggio (CEP), del Codice e della legge regionale 11/04, attraverso tre assi complementari di progetto e disciplina relativi alla tutela dei beni paesaggistici, alla cura e valorizzazione dei paesaggi e alla integrazione del paesaggio nelle politiche di governo del territorio.

L'area di interesse per il progetto rientra nel PPRA Arco Costiero Adriatico Laguna di Venezia e Delta Po. Nei seguenti paragrafi sono descritti i suddetti Piani e le indicazioni in essi contenute in relazione all'area di interesse per il progetto.

2.3.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

Contenuti ed Indirizzi del Piano

Il PTRC vigente, approvato con D.C.R. 382/1992, risponde all'obbligo, emerso con la legge 8 Agosto 1985, No. 431, di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.

Il PTRC si articola per piani di area, previsti dalla Legge 61/85, che ne sviluppano le tematiche e approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente.

La Regione Veneto ha successivamente avviato il processo di aggiornamento del PTRC, come riformulazione dello strumento generale relativo all'assetto del territorio veneto, in linea con il nuovo quadro programmatico previsto dal PRS e in conformità con le nuove disposizioni introdotte con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/04). Con D.G.R. N. 2587/2007, la Giunta Regionale ha adottato il documento preliminare del PTRC e infine con D.G.R.N. 372/2009 ha adottato il nuovo PTRC.

Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, come riportato nella Delibera Regionale di adozione, si pone come quadro di riferimento generale e non intende rappresentare un ulteriore livello di formazione gerarchica e vincolante, quanto invece costituire uno strumento articolato per direttive, su cui impostare in modo coordinato la pianificazione territoriale dei prossimi anni, in raccordo con la pluralità delle azioni locali.

La variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2009) con attribuzione della valenza paesaggistica è stata adottata con deliberazione della Giunta Regionale N. 427 del 10 Aprile 2013. Dall'analisi dell'Atlante Ricognitivo, documento integrante del Piano, nel quale vengono analizzati trentanove ambiti di paesaggio, che derivano dalla suddivisione del territorio veneto riconosciute la complessità e molteplicità, è possibile rilevare che l'area di interesse per il progetto ricade nell'Ambito 27 "Pianura Agropolitana Centrale". ed in parte nel 31 "Laguna di Venezia"

Tra gli obiettivi e gli indirizzi prioritari atti al miglioramento della qualità paesaggistica individuati nel documento di Piano "Allegato B3 Documento per la pianificazione paesaggistica" (Regione Veneto, 2013a) si evidenziano, per l'ambito 27, quelli relativi all'"Inserimento paesaggistico delle infrastrutture":

- Promuovere la riqualificazione dei corridoi viari caratterizzati da disordine visivo e funzionale.

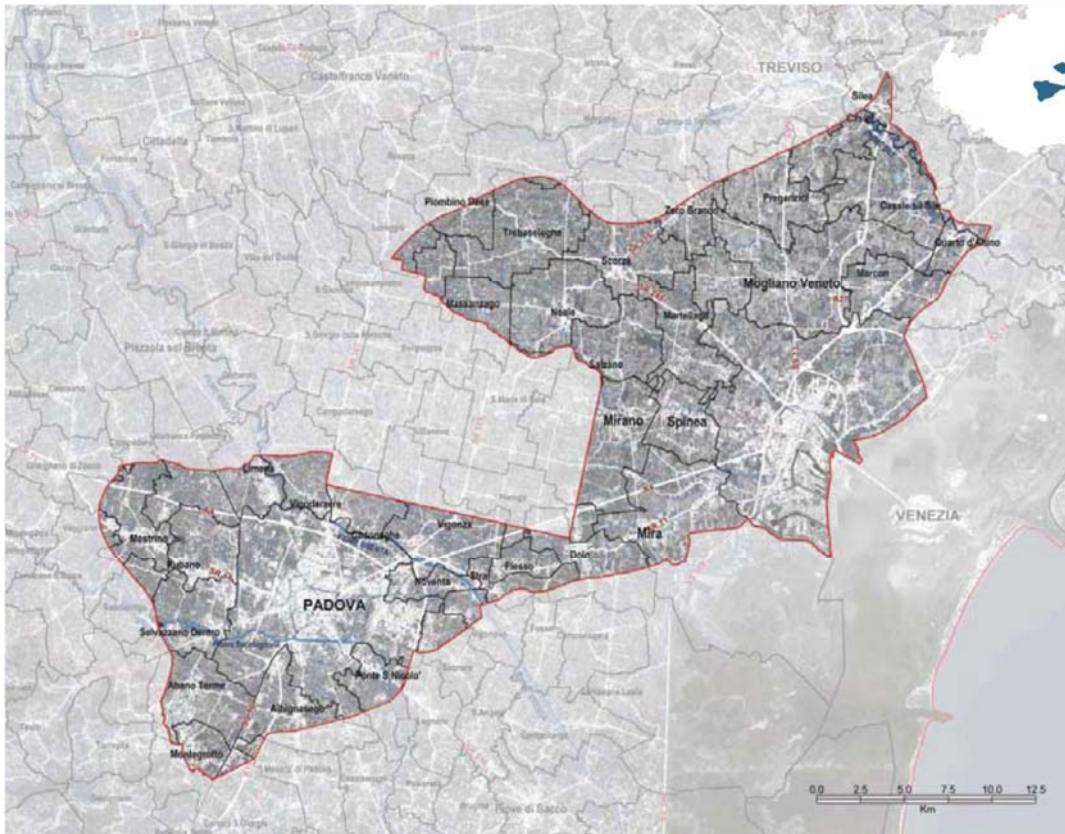
- Prevedere un adeguato “equipaggiamento verde” (alberature, aree verdi e di sosta, percorsi ciclabili) delle infrastrutture esistenti e di progetto, anche con funzione di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.

Per l'ambito 31 la “Qualità dei percorsi della “mobilità slow”:

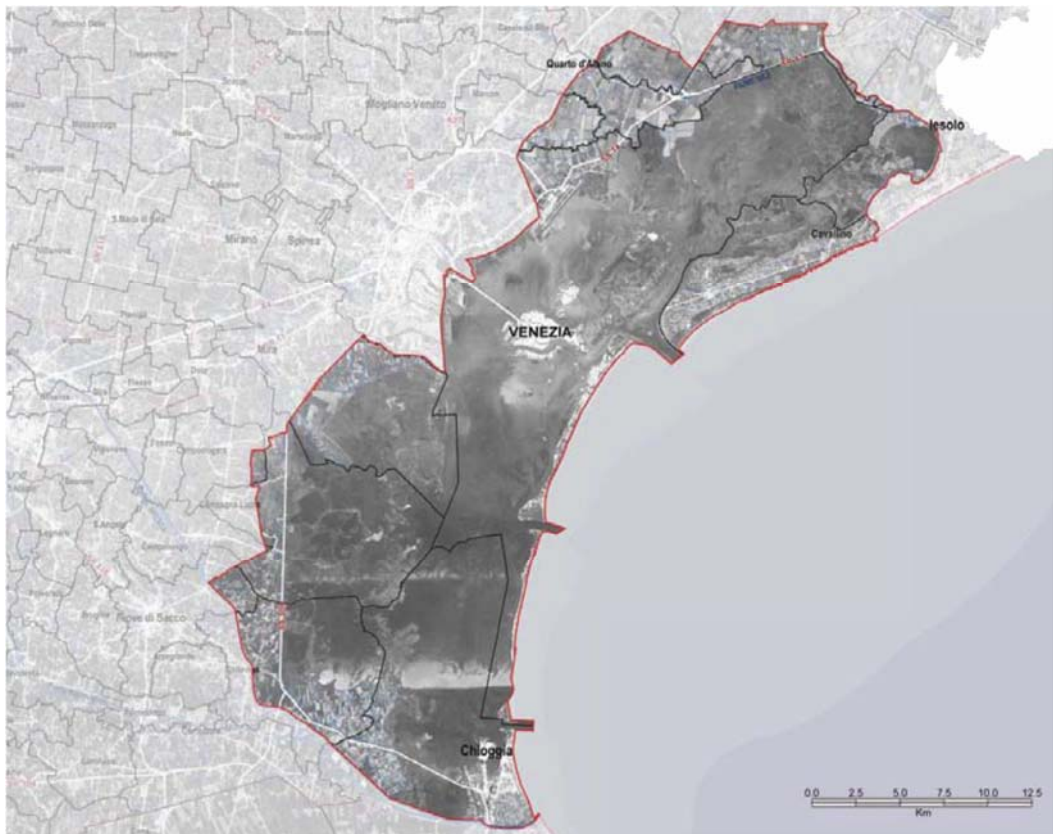
- Razionalizzare e potenziare la rete della mobilità slow e regolamentare le sue caratteristiche in relazione al contesto territoriale attraversato ed al mezzo ed al fruitore, anche sfruttando le potenzialità della rete navigabile.
- Progettare i percorsi della mobilità slow nel rispetto dei caratteri morfologici e dell'assetto territoriale, con soluzioni progettuali adeguate al contesto ed attente alla continuità della rete.

Nell'ambito dell'Allegato B4 del PTRC “Norme Tecniche di Attuazione” Titolo V – Mobilità, all'art 36 “Sistemi di trasporto”, comma 1 viene evidenziato che: *“Al fine di migliorare la circolazione delle persone e delle merci in tutto il territorio regionale, il PTRC promuove una maggiore razionalizzazione dei sistemi insediativi e delle reti di collegamento viario di supporto, anche mediante la ristrutturazione delle infrastrutture esistenti”;*

Ambito 27 PTRC - Pianura Agropolitana Centrale



Ambito 31 PTRC - Laguna di Venezia



Al comma 2: *“Nella cura e nello sviluppo della rete viaria primaria e secondaria, si deve conseguire una maggiore efficienza complessiva del sistema viario regionale; All’art 42 “Mobilità lenta”, comma 1:”La Regione incentiva le Province, la Città Metropolitana di Venezia e i Comuni incentivano alla realizzazione di una adeguata estensione rete di piste ciclabili in ambito urbano ed extraurbano per creare percorsi sicuri da destinare a tale forma di mobilità e al fine di permettere una visita sostenibile e poco impattante del territorio”.*

La realizzazione del progetto risulta essere coerente con gli indirizzi di Piano relativi sulla mobilità in quanto:

✓ la possibilità di accesso alle reti viarie principali attraverso svincoli, da attivarsi anche mediante controstrade da ricondurre agli svincoli regolamentati, con esclusione degli accessi privati”

✓ I percorsi ciclabili extraurbani devono garantire una vasta rete ciclabile regionale che colleghi centri urbani contermini e attraversi aree di particolare pregio storico, paesaggistico o ambientale e comunque faciliti e incentivi l’uso della bicicletta anche in area extraurbana come sistema alternativo all’automobile”.

Per di più la pianificazione della viabilità ha come indirizzo quello di ricostruire le connessioni che i tracciati delle direttrici a grande percorrenza avevano irrimediabilmente compromesso, in particolare tra le aree maggiormente abitate a nord della S.S.n.309 e le zone di grande valore naturalistico a sud di essa.

2.3.2. Piano di Area - PALAV

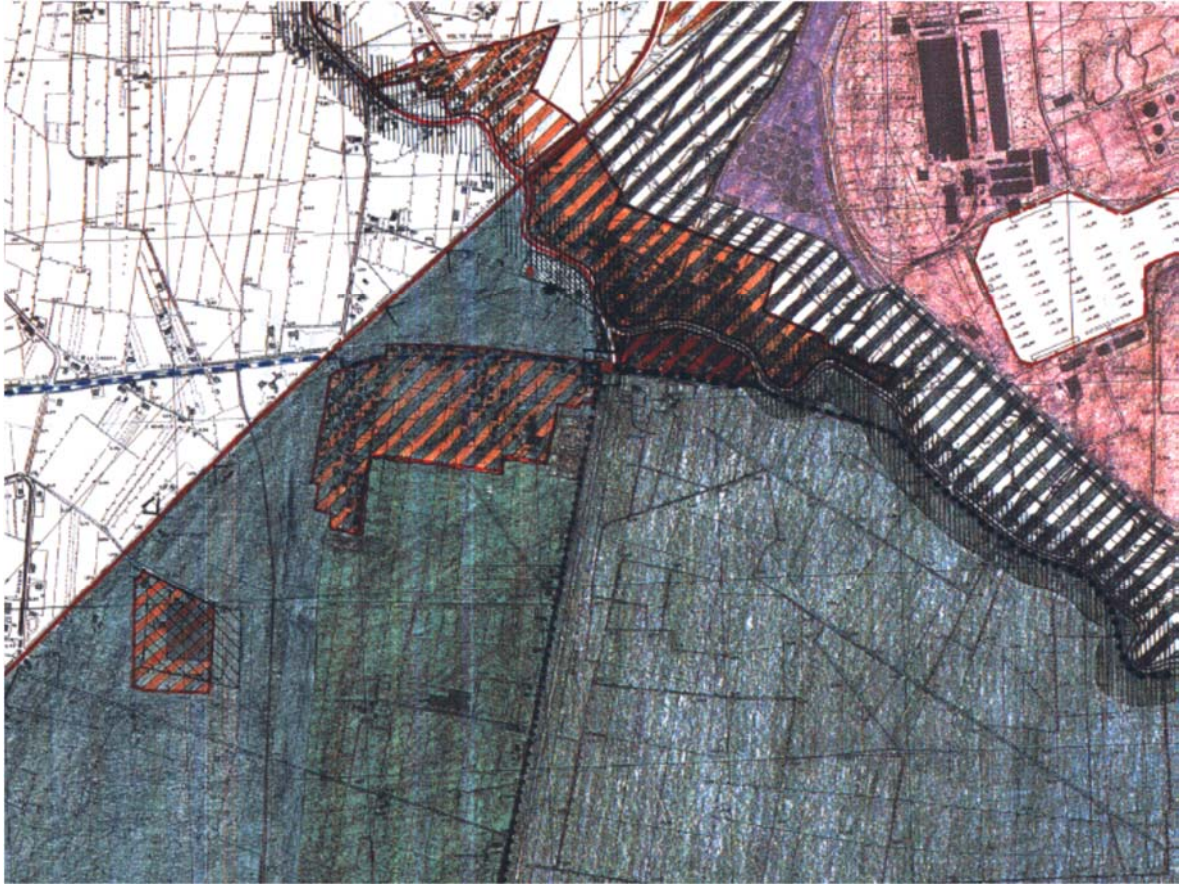
Il Piano di Area è uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e si sviluppa per ambiti determinati che consentono di "individuare le giuste soluzioni per tutti quei contesti territoriali che richiedono specifici, articolati e multidisciplinari approcci alla pianificazione".

Nel proprio ambito il piano di area individua le aree assoggettate o da assoggettare a specifica disciplina.






L’intervento di progetto si trova nell’ambito del Piano di Area della Laguna e dell’Area Veneziana (PALAV). approvato con D.C.R. n.70 del 09/11/1995 e successiva Variante approvata con D.C.R. n.70 del 21/10/1999

esteso al territorio di 16 Comuni comprendenti e distribuiti attorno alla laguna di Venezia; *“A definire quest’area in effetti concorrono due criteri che, a suo tempo, hanno consentito di delimitarla e che ben rappresentano gli obiettivi che si intendono perseguire con il Piano di Area: la rete di relazioni interne quotidiane che lega una vasta area e che fa capo, in termini di poli principali per servizi e occasioni di lavoro, a Venezia, Mestre e Marghera; la stretta relazione con il sistema ambientale unificante, che è la laguna di Venezia e di Chioggia”.*

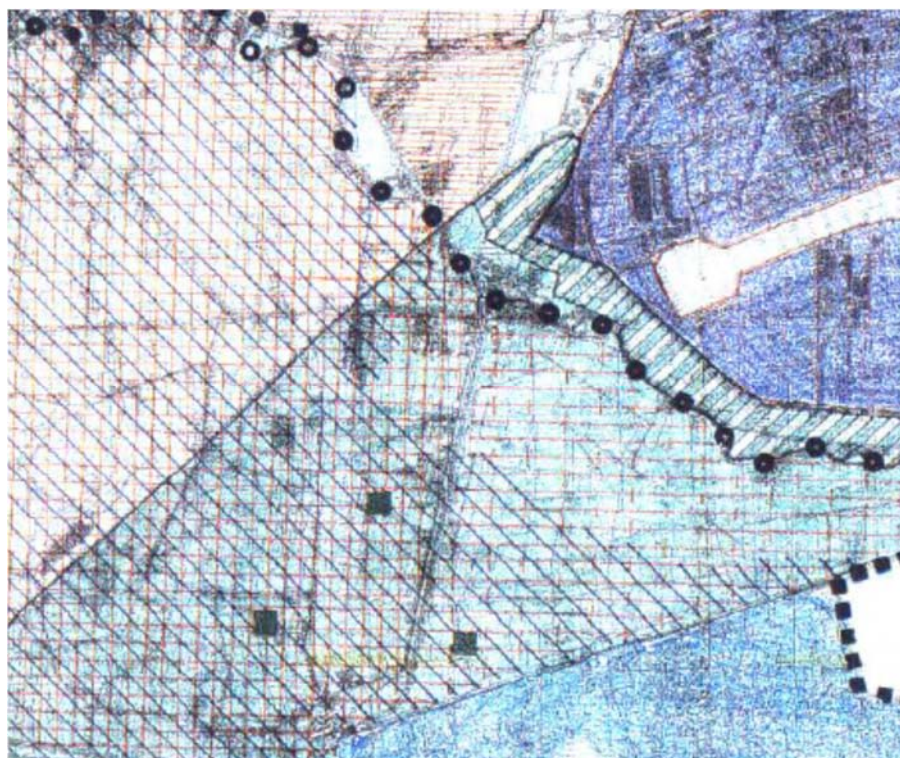
PALAV – Sistemi e ambiti di progetto TAV. 2.32


















SISTEMA DEI CORRIDOI AFFERENTI LA S.S. 309 "Romea" E LA S.S. 14 "Triestina" (TITOLO VIII)

-  S.S. "Romea e S.S. "Triestina" (art. 47)
-  Percorsi ciclopedonali (art. 48)
-  Aree da assogettare ad interventi di mitigazione visiva (art. 49)
-  Sistemazioni a verde (art. 50)
-  Aree da attrezzare per il turismo, il tempo libero e per attività didattico-culturali (art. 51)
















PALAV – Sistemi e ambiti di progetto TAV. 1.3



SISTEMA AMBIENTALE LAGUNARE E LITORANEO (TITOLO II)

-  Laguna viva (art. 5)
-  Barene (art. 6 lettera a)
-  Velme (art. 6 lettera a)
-  Zone a canneto (art. 6 lettera b)
-  Valli da pesca (art. 7)
-  Peschiere di terra (art. 8)
-  Motte (art. 9)
-  Dossi (art. 10)
-  Casse di colmata A / B / D - E (art. 11)
-  Isole della laguna (art. 12)
-  Pinete litoranee (art. 13 lettera a)
-  Pinete litoranee con previsioni degli strumenti urbanistici vigenti confermate dal presente piano (art. 13 lettera b)
-  Ambiti interessati dalla presenza di dune consolidate, boscate e fossili (art. 14 lettera a)
-  Aree di tutela paesaggistica della Laguna del Morto e del Medio Corso del Piave (art. 15)
-  Area di tutela paesaggistica della Foce dell'Adige (art. 16)

SISTEMA AMBIENTALE DELLA TERRAFERMA (TITOLO III)

-  Corsi d'acqua di preminente interesse naturalistico (art. 17)
-  Ambiti fluviali da riqualificare (art. 18)
-  Rete storica di adduzione delle acque detta delle Seriole (art. 19)
-  Cave senili (art. 20)
-  Aree di interesse paesistico-ambientale (art. 21 lettera a)
-  Aree di interesse paesistico-ambientale con previsioni degli strumenti urbanistici vigenti confermate dal presente piano di area (art. 21 lettera b)
-  Boschi planiziali, termofili e artificiali (art.22 lettera a)
-  Residui boschivi (art. 22 lettera b)
-  Aree di riqualificazione ambientale attraverso riforestazione (art. 22 lettera c)
-  Ambiti di riqualificazione ambientale (art. 23)
-  Parco naturale regionale del fiume Sile (art. 24)
-  Arginature storiche (art. 26)
-  Percorsi perilagunari (art. 27)
-  Corsi d'acqua da attrezzare per la percorribilità (art. 28)
-  Coni visuali (art. 30)

Il PALAV suddivide le aree assoggettate in sistemi e unità di paesaggio per le quali le Norme individuano le Direttive di Piano e dettano, per ciascuno di essi, prescrizioni e vincoli; di seguito si riportano gli articoli con attinenza all'intervento di progetto e la rispondenza dello stesso con le prescrizioni del Piano:

Articolo 19 Rete storica di adduzione delle acque, detta delle Seriole

Prescrizioni e vincoli

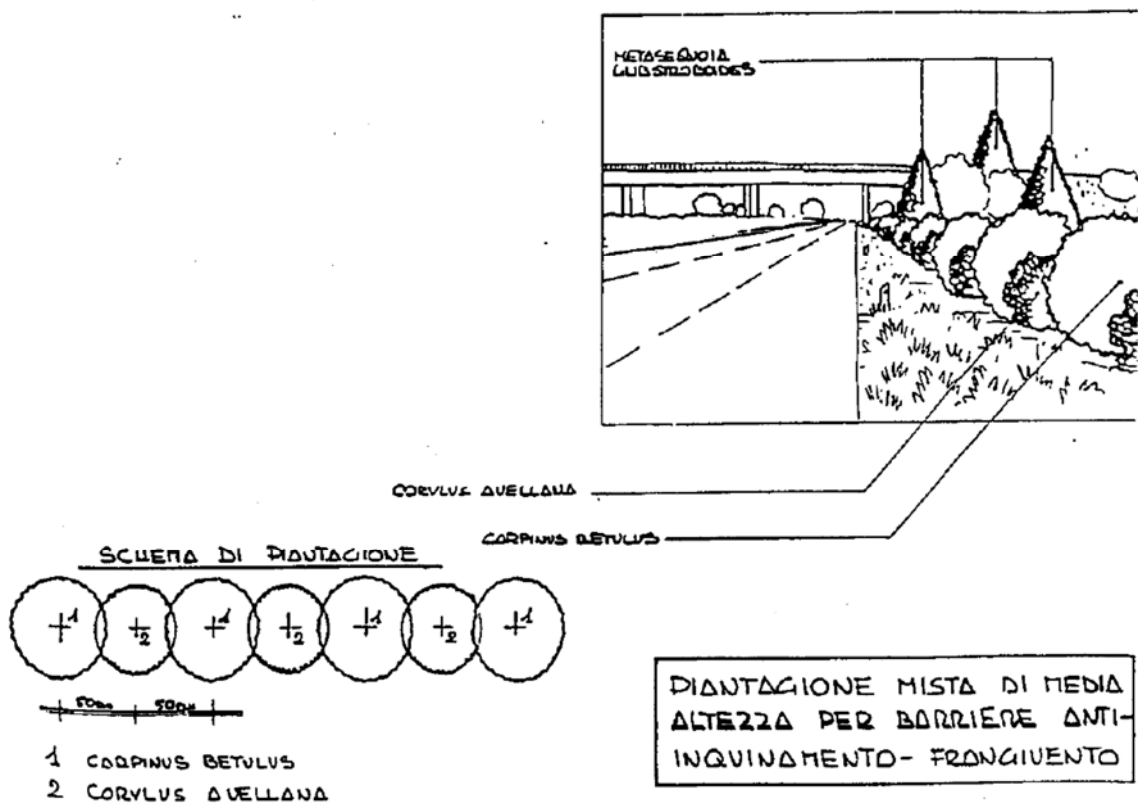
Sono vietati interventi tali da alterare lo stato dei luoghi, ed in particolare la tombinatura delle Seriole. Deve essere mantenuta la pendenza delle rive favorendo il mantenimento della copertura erbacea ed evitando la cementificazione.

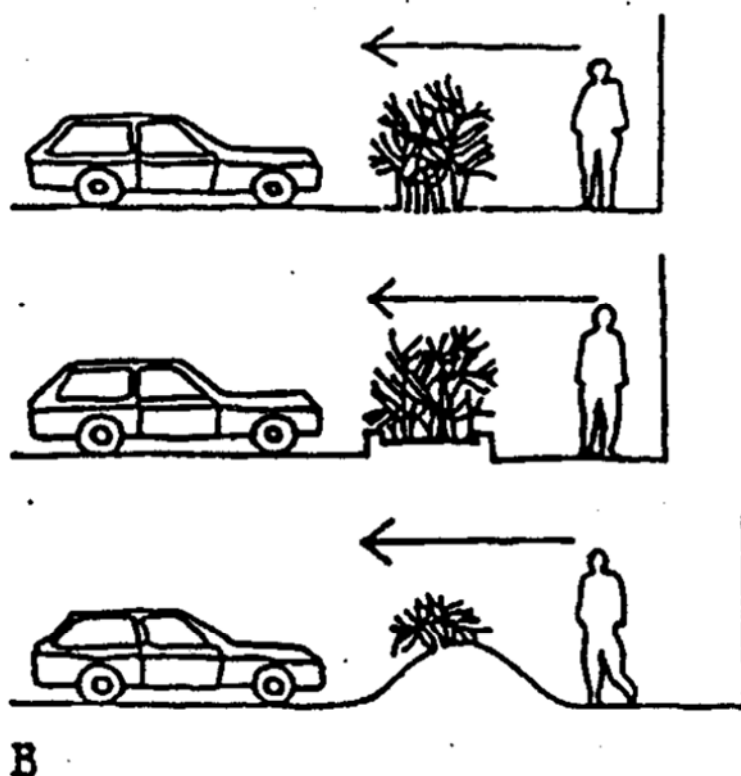
Laddove si andrà ad intervenire in corrispondenza della Seriola Veneta sarà ripristinata la sezione del canale esattamente come quella originaria; il fondale sarà rivestito con massi in pietra non alterando il profilo longitudinale del corso d'acqua.

All'art.21 - Aree di interesse paesistico-ambientale si evince tra le direttive "In fregio ai tracciati stradali di maggior scorrimento vanno previsti interventi finalizzati all'inserimento, miglioramento e incremento di quinte arboree-arbustive.

In fregio al percorso della contro strada lato insediamento di Malcontenta e territorio agricolo sarà piantumata una quinta verde utilizzando essenze arboree autoctone e schemi costruttivi come da prescrizioni (Allegato alle Norme "Sussidi Operativi").

PALAV – Sussidi Operativi





Barriere visiva: A: il muro; B: la siepe.

Tra le prescrizioni e vincoli:

Per tutte le opere relative ad infrastrutture viarie, energetiche e ferroviarie di livello sovracomunale, come previste dalla strumentazione regionale e provinciale, nonché per le strutture connesse, deve essere presentato, contestualmente al progetto di costruzione, un apposito studio che, oltre a quanto previsto ai sensi dell'articolo 54 delle presenti norme, verifichi l'impossibilità di individuare tracciati ricadenti all'esterno delle aree di cui al presente articolo o dimostri che ogni altra soluzione sarebbe di maggior impatto naturalistico-ambientale.

La controstrada si inserisce ai margini dell'agglomerato urbano di Malcontenta in un contesto agricolo periurbano, in un'area cuscinetto tra il tracciato della "Romea" ed un insediamento urbanizzato, una scelta progettuale nel rispetto del "criterio della minor perdita di naturalità e minor frammentazione ecologica"; la realizzazione della bretella sul lato opposto della "Romea" non risultava un intervento fattibile vista la presenza di attività commerciali/artigianali ed in prim'ordine in corrispondenza dell'abitato di Malcontenta è già stata realizzata una rotonda sulla S.S.309 che prevede l'imbocco verso il complesso residenziale.

Articolo 37 Unità del paesaggio agrario

Direttive

Nell'elenco allegato alle presenti norme sono individuate le specie da utilizzare, preferibilmente, per la costituzione di siepi e di alberature nell'ambiente rurale, nelle aree relitte e pertinenze pubbliche di bonifica.

Prescrizioni e vincoli

I progetti di opere pubbliche la cui realizzazione comporti rilevanti impatti detrattori sul paesaggio agrario, devono prevedere gli interventi necessari per la mitigazione visiva.

L'intervento di mitigazione proposto, siepe arboreo-arbustiva, lato campagna-laguna, lungo il tracciato della contro strada, si pone come obiettivo primario la ricucitura paesaggistica delle aree interessate dall'intervento con l'ambiente circostante, in modo da ottenere un inserimento paesaggistico dell'opera di progetto il meno marcato possibile nei confronti del territorio circostante.

Articolo 47 Corridoi afferenti le S.S. 309 "Romea" e la S.S. 14 "Triestina".

Direttive

I Comuni, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano di area, provvedono a riqualificare le aree afferenti i corridoi viari della S.S. 309 Romea e della S.S. 14 Triestina, prevedendo, anche secondo gli indirizzi e modalità indicati nei sussidi operativi allegati:

- *idonee attrezzature per aree di sosta, equipaggiamento a verde, ecopiazze, depositi per la manutenzione stradale, piste ciclabili, marciapiedi, barriere antirumore;*
- *l'uso di asfalto fonoassorbente nell'attraversamento o in prossimità di nuclei urbani, nonché opportune opere nel fondo stradale come dissuasori della velocità;*
- *idonei interventi per la caratterizzazione degli snodi viari e specifiche soluzioni per permettere l'attecchimento naturale della flora spontanea sulle scarpate.*
- *la formazione di nuclei di vegetazione arboreo-arbustiva, adatti alle caratteristiche climatiche e pedologiche del luogo, con funzione di arricchimento estetico ed ecologico del paesaggio;*
- *l'indicazione di materiali, colori, elementi costruttivi dell'edificato;*
- *opportuni percorsi di attraversamento per facilitare la mobilità della fauna stanziale.*

Prescrizioni e vincoli

In fregio all'asse viario è vietato il deposito di materiali per la lavorazione industriale o comunque di quei materiali che sono elementi detrattori della qualità urbana o ambientale.

Nelle aree produttive è fatto obbligo di prevedere una congrua fascia piantumata lungo il fronte strada.

La soppressione dell'attraversamento a raso della statale "Romea" ha lo scopo prioritario di riqualificare le zone contigue in termini di sicurezza e di benessere ambientale; la realizzazione della bretella eviterà la sosta delle auto in corrispondenza del passaggio pedonale con conseguente riduzione delle emissioni di gas di scarico. Lo spazio di risulta in corrispondenza dell'attuale incrocio permetterà di creare una piccola zona a parcheggio per auto e cicli, proprio laddove sarà l'uscita da sottopasso ciclopedonale. Nella realizzazione della carreggiata sarà utilizzato asfalto fonoassorbente e le scarpate saranno rivestite con terreno vegetale sì da permettere l'attecchimento della flora spontanea; non ultimo la piantumazione di una cortina verde sono tutti interventi in linea con le indicazioni della programmazione territoriale.

Articolo 48 Percorsi ciclopedonali.

Negli elaborati grafici di progetto in scala 1:10000 sono individuati dei percorsi ciclopedonali finalizzati ad incentivare la visitazione dell'ambiente della gronda lagunare a fini turistici, culturali e del tempo libero.

Direttive

I Comuni, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano di area, recepiscono i percorsi ciclopedonali di cui al comma precedente, utilizzando elementi territoriali esistenti come strade arginali, capezzagne, aree dismesse precedentemente utilizzate per impianti di distribuzione del carburante ed aree occupate da attività o edifici da allontanare o eliminare e definendone l'uso ciclabile e/o pedonale,

con la possibilità di modificare i tracciati per meglio rapportarli alle peculiarità ambientali e paesaggistiche dell'intero territorio comunale.

I percorsi di cui al presente articolo devono essere realizzati tenendo conto dei suggerimenti contenuti nei sussidi operativi.

Il breve tratto di percorso ciclopedonale di progetto andrà a risolvere l'annoso problema dell'attraversamento a raso della strada statale, in vista di un suo prolungamento con una futura maglia di percorsi lenti, che la pianificazione locale ha già inserito nei suoi indirizzi strategici, finalizzati peraltro ad una migliore e più ottimale fruizione delle peculiarità paesaggistiche che questi luoghi offrono.

La realizzazione del progetto secondo quanto analizzato risulta essere in accordo con le direttive e le prescrizioni di Piano relativi alle infrastrutture viarie e al loro inserimento in ambienti vincolati sotto l'aspetto paesaggistico ambientale.

2.3.3. Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito: Arco Costiero Adriatico Laguna Di Venezia e Delta del Po

Il PPRA Arco Costiero Adriatico Laguna di Venezia e Delta Po costituisce uno strumento di pianificazione territoriale paesaggistica in linea di continuità con la precedente esperienza regionale rappresentata dai Piani di Area della Laguna e Area Veneziana (PALAV) e del Delta del Po. Con DDR n. 40 del 25.09.2012 sono stati adottati il Documento Preliminare e il Rapporto Ambientale Preliminare per l'avvio delle procedure di concertazione e consultazione, espletate attraverso una serie di 4 incontri pubblici, realizzati nel dicembre 2013. Con DGR n. 699 del 14/05/2015 la Giunta Regionale ha preso atto dello stato di avanzata elaborazione del PPRA rappresentato da una serie di elaborati denominati "*Quadro per la tutela, cura, valorizzazione e integrazione del paesaggio*".

Si evidenzia che ad oggi risultano in fase di finalizzazione da parte della Regione Veneto le Norme Tecniche di Attuazione, che una volta completate consentiranno l'adozione del Piano stesso.

Il PPRA individua una serie di obiettivi attinenti alla dimensione paesaggistica dei sistemi infrastrutturali atti a garantire la mobilità preservando le risorse ambientali - migliorare l'inserimento paesaggistico e la qualità delle infrastrutture; - migliorare la qualità dei percorsi della mobilità slow (percorsi pedonali, ciclabili, equituristici, navigazione fluviale, ecc.) e la loro connessione territoriale, che vengono di seguito riassunti:

Obiettivi attinenti alla dimensione paesaggistica dei sistemi infrastrutturali:

- *Obiettivo 15. Inserimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture, comprese quelle aeree e le antenne (Infrastrutture viarie di maggiore importanza, viabilità ordinaria, Infrastrutture ferrotranviarie, aree aeroportuali)*

Indirizzi:

15.a [ex32a, 32d.] Progettare, realizzare e riqualificare le infrastrutture, i tracciati viari e ferroviari, caselli autostradali e stazioni, nel rispetto dell'assetto territoriale e paesaggistico del contesto (trama agraria, contesti di villa, aree ed elementi di valore storico e naturalistico-ambientale, ecc.), tenendo conto dei valori paesaggistici espressi dalle componenti attraversate e dei rapporti di intervisibilità percepiti dalla popolazione;

15.b [ex32b.] Promuovere la riqualificazione delle infrastrutture viarie, in particolare nei tratti caratterizzati da disordine visivo e funzionale, (ad es. la S.S 309 Romea)

15.c [ex32c.] Prevedere adeguate misure di compensazione paesaggistico-ambientale, costituite prevalentemente da alberature, aree verdi e di sosta, sia per le infrastrutture esistenti che di progetto, anche con funzione di integrazione della rete ecologica.

- Obiettivo 16. Qualità dei percorsi della mobilità lenta (percorsi pedonali, ciclabili, equituristicici, fluviali) e loro connessioni territoriali

Indirizzi:

16.a [ex31a.] Razionalizzare e potenziare la rete della mobilità lenta e regolamentare le sue caratteristiche in relazione al contesto territoriale attraversato, al mezzo (piedi, bicicletta, pattini, cavallo, house boat e altri natanti, ecc) e al fruitore (cittadino, pendolare, turista), con attenzione all'integrazione delle diverse reti e mezzi (rivolto alle nuove trasformazioni)

16.b [ex31b, ex 38c.] Progettare i sentieri e percorsi ciclopedonali e della mobilità lenta nel rispetto dei caratteri morfologici e dell'assetto territoriale, con soluzioni progettuali adeguate al contesto, attente alla continuità della rete e alle opportunità di fruizione (didattica, turistica, ricreativa) date dalla presenza di elementi di pregio quali ville venete, centri storici, ecc .

16.c [ex31c.] Promuovere soluzioni progettuali che garantiscano il mantenimento dei caratteri delle diverse componenti attraversate, con particolare attenzione al mantenimento della rete idrografica minore (fossi, canali, ecc.) (16.b e 16.c rivolti ai Sentieri e percorsi ciclopedonali)

Relazioni con il Progetto

La realizzazione del progetto risulta essere coerente con gli indirizzi di Piano relativi alle infrastrutture viarie, andando ad inserirsi in prossimità dei loro tracciati:

- nel rispetto dell'assetto territoriale e paesaggistico del contesto, con soluzioni progettuali adeguate al contesto, attente alla continuità della rete e alle opportunità di fruizione;
- riguarda un intervento di riqualificazione e messa in sicurezza della S.S 309 "Romea";
- l'intervento offre attenzione alla mobilità lenta, il sottopasso ciclopedonale servirà a collegare una rete di percorsi già esistenti, evitando il contatto diretto con il tracciato a percorrenza veloce.

2.4. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) è lo strumento di pianificazione urbanistica e territoriale attraverso il quale la Provincia esercita e coordina la sua azione di governo del territorio, delineandone gli obiettivi e gli elementi fondamentali di assetto; persegue in particolare gli obiettivi di:

- coordinare iniziative, altrimenti frammentate, armonizzandole tra loro e orientandole verso un disegno strategico più preciso;
- definire le priorità di intervento, selezionando le iniziative più interessanti che necessitino di promozione e sostegno.

La Regione Veneto con Delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 30.12.2010 (Allegati A, A1, B, B1) ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia.

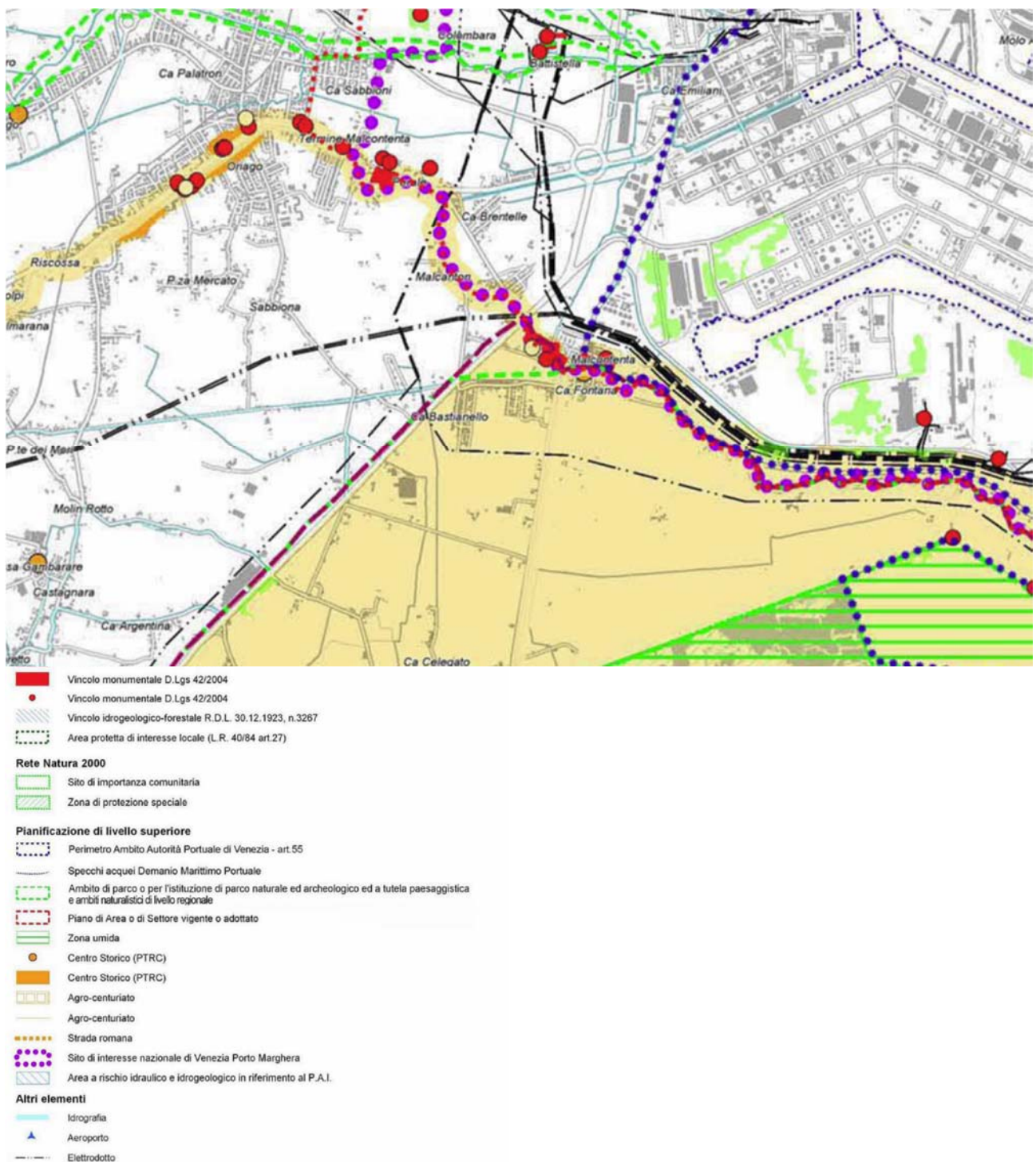
La Provincia di Venezia ha adeguato gli elaborati del PTCP alle prescrizioni della DGR n. 3359 di approvazione del piano stesso, recependo tali modifiche con Delibera di Consiglio Provinciale n. 47 del 05.06.2012; con successiva Delibera di Consiglio Provinciale n. 64 del 30.12.2014 la Provincia di Venezia ha

adeguato gli elaborati del PTCP per la correzione di meri errori materiali presenti negli elaborati cartografici, nelle norme tecniche di attuazione e nel quadro conoscitivo.

Con riferimento alla Tavole del PTCP, l'area in cui insiste la viabilità di progetto ricade all'interno dei seguenti elementi:

Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale - scala 1:50.000: una porzione dell'area d'intervento ricade all'interno di una ambito gravato dal vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 (art. 20 NTA).

PTCP della Provincia di Venezia. Tav.1.2/3 - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale



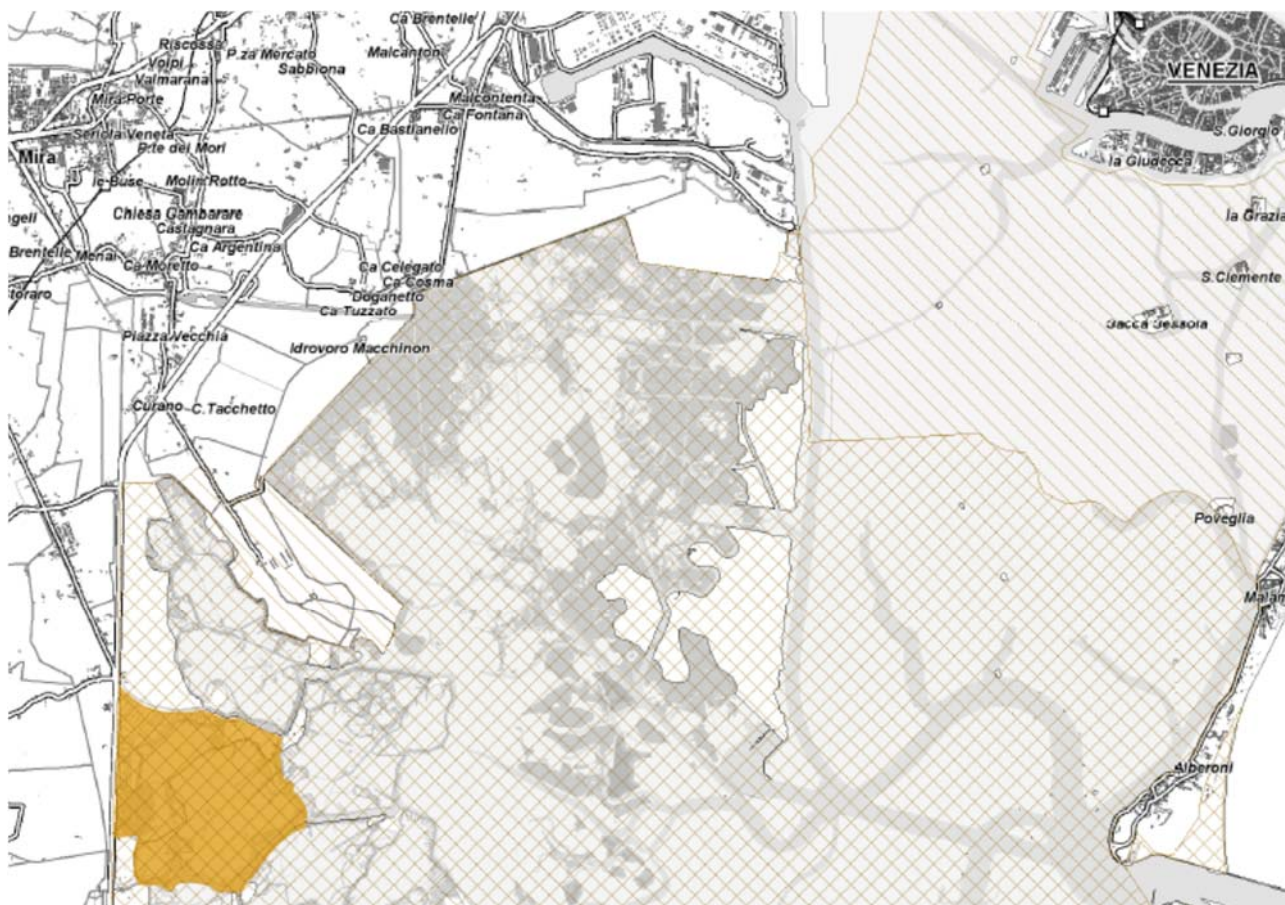
In riferimento a detti Parchi e Ambiti, il PTCP promuove in accordo con la Regione e con gli Enti di gestione:

a) la realizzazione di un sistema a rete per incrementare le funzioni ecologiche di ciascuna area e la loro connessione alle reti ecologiche del territorio provinciale di cui all'art. 28 delle presenti NTA; in particolare Parchi e Riserve regionali sono parti integranti e strutturanti delle reti ecologiche costituendo - assieme alle aree Rete Natura 2000 (di cui all'art. 22 delle presenti NTA) - le Aree nucleo.

b) la formazione, anche attraverso un apposito progetto strategico di cui all'art. 59 delle presenti NTA, di una rete di itinerari di interesse naturalistico per la valorizzazione di detti Parchi, e Ambiti, degli elementi di interesse storico e culturale e di promozione della fruizione turistica sostenibile. Con la formazione del progetto strategico si procederà, mediante l'intesa ai sensi degli articoli 8, comma 5, e 9 delle presenti NTA, al coordinato adeguamento della pianificazione comunale.

Nella cartografia relativa all'individuazione delle aree naturali protette si può facilmente individuare la vicinanza all'area d'intervento di un'area SIC e di un'area ZPS; si tratta del SIC IT3250030 "Laguna medio-inferiore di Venezia" e della ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia".

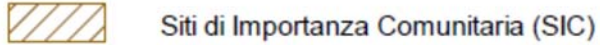
PTCP della Provincia di Venezia. Tav. E 1/1 - Sistema ambientale aree naturali protette e rete natura 2000



Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar



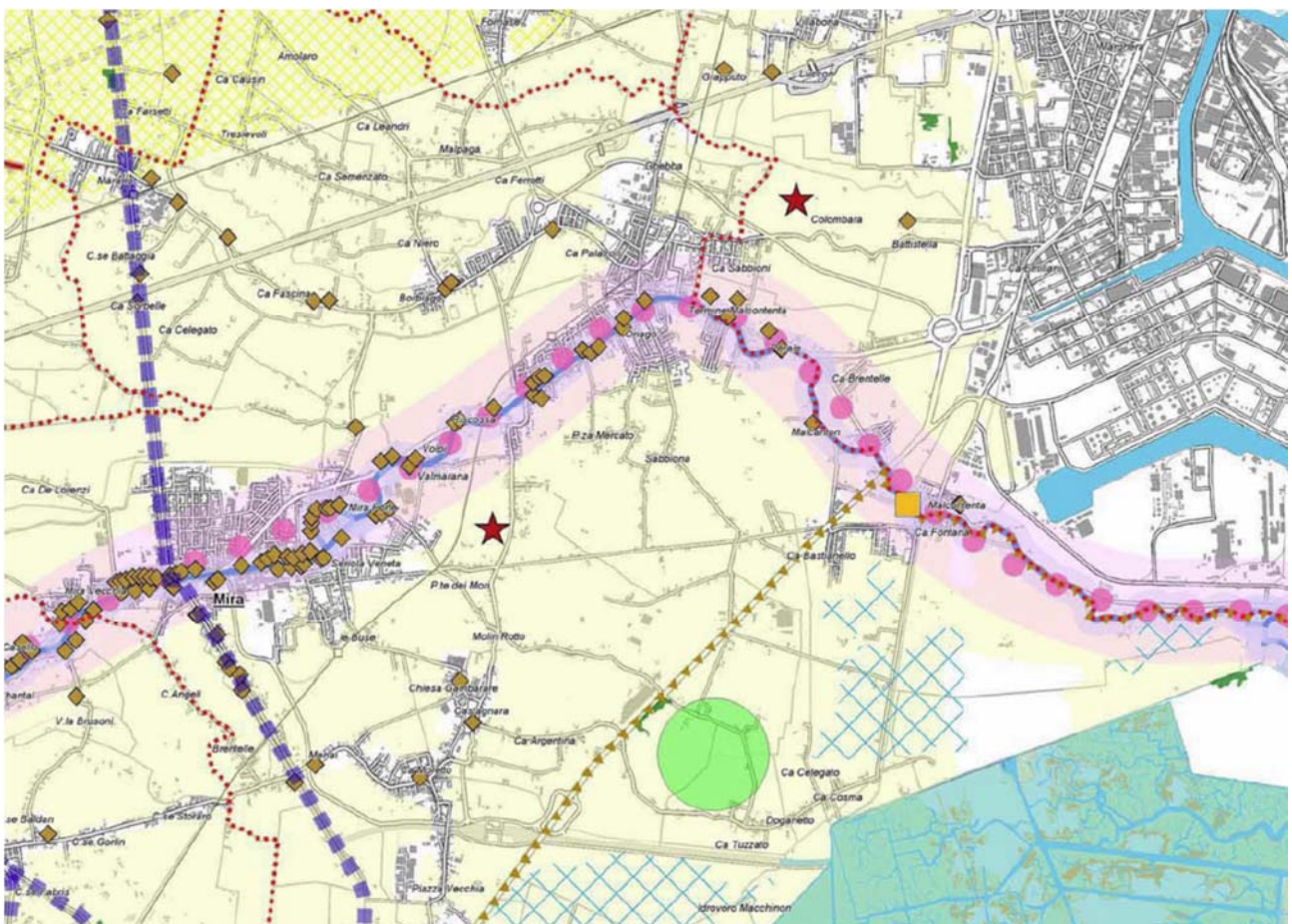
Rete Natura 2000



Nella cartografia che di seguito si riporta si intuisce come parte dell'intervento ricada all'interno della perimetrazione di un sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna", sito iscritto nel 1987.

Ogni sito UNESCO deve avere una serie di norme inquadrate in un "Piano di Gestione" ha come obiettivo quello di assicurare un elevato livello di protezione dei beni eccellenti che costituiscono un sito e contribuire allo sviluppo locale sostenibile con l'obiettivo principale di "garantire l'identificazione, la tutela, la conservazione, la valorizzazione e trasmissione alle future generazioni"




PTCP della Provincia di Venezia. Tavola 5.2/3 - Sistema del paesaggio



LEGENDA

-  Confine del PTCP
-  Confine comunale





Paesaggio storico - culturale

-  Sito Unesco "Venezia e la sua Laguna"
Ecosistema della Laguna veneziana - D.M. 01.08.1985
-  Città costiere persistenti
-  Città lagunari
-  Città murate
-  Città fluviale
-  Paesaggio dei campi chiusi
-  Paesaggio intensivo della bonifica
-  Paesaggio rurale
-  Macchia boscata
-  Residui costieri
-  Allineamento di dune e paleodune naturali e artificiali
-  Paesaggio lagunare vallivo

Paesaggio delle colture tipiche

-  Orti
-  Vigne

Sistemi storico culturali

-  Sistema tracciati storici
-  Strade della centuriazione romana
-  Sistemi dei fiumi principali
-  Sito di interesse archeologico

Elementi storico culturali

-  Fortificazione
-  Faro
-  Mulino
-  Casone
-  Villa Veneta
-  Palladio - opere e/o interventi
-  Opera storica di difesa costiera
-  Opera storica - Serenissima
-  Opera storica - Serenissima- Lago della Piave

Ogni articolo delle NTA del PTCP si articola in:

- obiettivi da perseguire, articolati nel riferimento a ciascun aspetto disciplinato;
- indirizzi per orientare la pianificazione settoriale, la programmazione e l'azione della Provincia in

attività di concertazione e governance;

- direttive per la redazione degli strumenti di pianificazione di livello comunale;
- prescrizioni che i soggetti pubblici e privati devono attuare, fino all'adeguamento dei PAT/PATI e degli altri piani urbanistici comunali, ovvero quelle che, in applicazione di specifiche disposizioni normative sovraordinate, determinano vincoli prevalenti ed immediatamente efficaci;
- misure di mitigazione derivanti dalla Valutazione d'Incidenza Ambientale.

All'art. 56 - Infrastrutture viarie l'obiettivo, da ricollegare al nostro intervento, è quello di:

“garantire livelli crescenti di sicurezza della circolazione, di ridurre i tempi di percorrenza aumentando l'accessibilità alle diverse aree, nonché alla tutela del patrimonio viario di competenza esistente ottimizzando le condizioni di circolazione tramite la risoluzione dei punti critici”.

“In generale la strategia perseguita è quella di ridare alla viabilità un rango di “efficiente rete viaria extraurbana” in grado di collegare le reti primarie con quelle a scala locale”.

Indirizzi

Tra gli indirizzi *“la Provincia individua due essenziali modalità con le quali promuovere gli obiettivi del PTCP:*

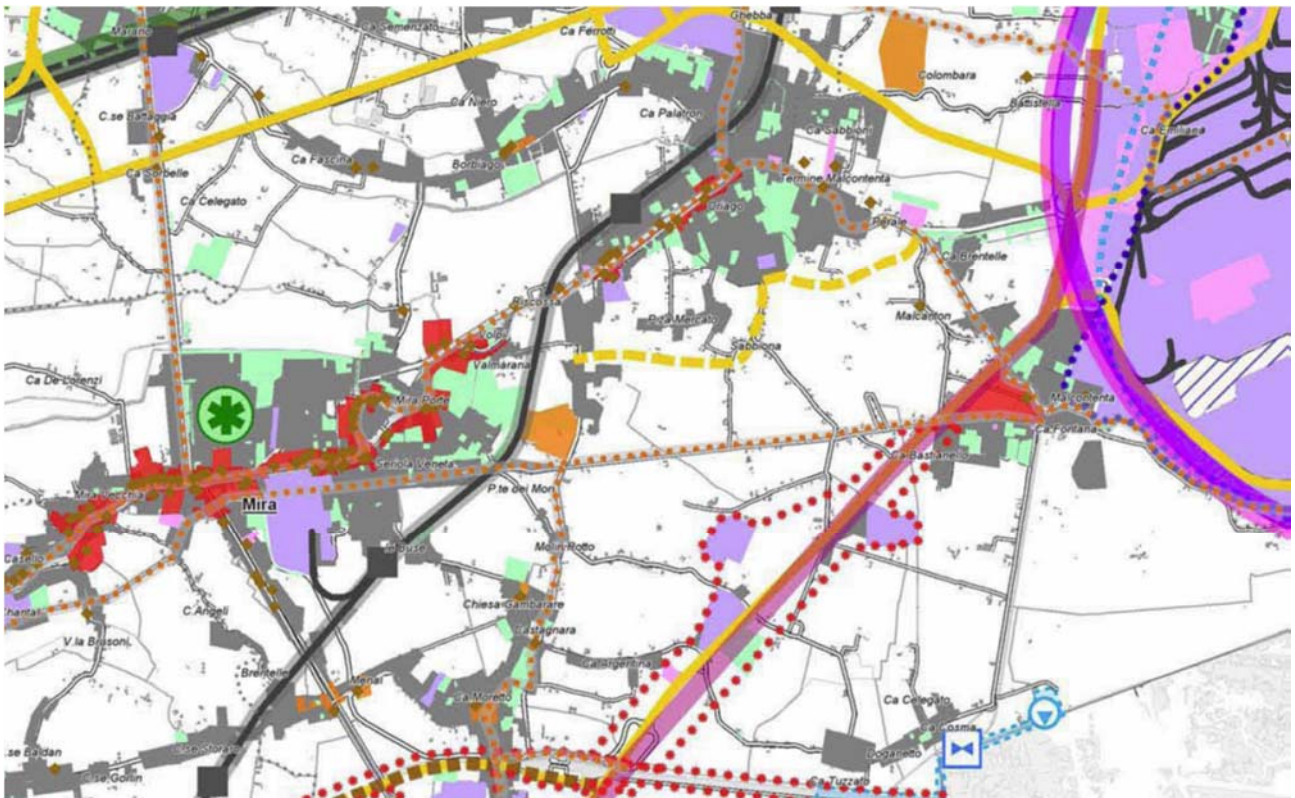
- sostenere la realizzazione di nuovi interventi ed adeguamenti sulla rete viaria di competenza, atti a garantire migliori livelli di traffico e maggior sicurezza (realizzazione di piste ciclabili, rotatorie, ecc)”

Tra le direttive *“salvaguardare i valori territoriali, ambientali e paesaggistici fruibili dagli utenti delle infrastrutture di trasporto, tenendo conto, nella progettazione di nuovi tracciati e potenziamento e ristrutturazione dei tracciati esistenti, della morfologia e dei caratteri delle aree attraversate”*

Tra le prescrizioni: *“qualora sia prevista la realizzazione di nuove arterie stradali ad alto scorrimento o a carattere autostradale, si prescrive che il progetto preveda lungo il tracciato, ed in particolare laddove questo risulti limitrofo a centri abitati, misure di mitigazione-compensazione ambientale, e di valorizzazione ambientale, includendo obbligatoriamente tra queste una fascia tampone boscata di adeguata ampiezza su entrambe i lati dell'opera”.*

Tra le misure di mitigazione deve essere prestata particolare attenzione ad annullare l'impatto derivante dalla creazione di nuove infrastrutture.

PTCP della Provincia di Venezia. Tav. 4-2/3 – Sistema insediativo-infrastrutturale



Sistema infrastrutturale

viabilistico

- Ipotesi progettuale di connessione viaria - art.56
- Autostrada esistente - art.56
- Autostrada di progetto - art.56
- Casello autostradale di progetto - art.56
- Casello autostradale esistente - art.56
- Viabilità esistente - art.56
- Viabilità di progetto - art.56
- Ipotesi asse plurimodale P.R.U.S.S.T.(viabilità-ferrovia) art.56
- progetto passante verde

ciclabile

- itinerario ciclabile principale di progetto - art.45

ferroviario

- Ipotesi di connessione ferroviaria - art.55
- Linea ferroviaria esistente - art.55
- Linea ferroviaria di progetto - art.55
- Ipotesi non vincolante del tracciato ferroviario (AC - AV) art.55
- Linea SF-MR - art.56
- Fermata ferroviaria esistente - art.55
- Fermata ferroviaria di progetto - art.55

aeroporti ed aviosuperfici

- Aeroporto - art.55
- Aviosuperficie esistente - art.55
- Aviosuperficie di progetto - art.55

nautica da diporto

- Polo nautico - art.54
- Parco nautico - art.54
- Nautica di progetto - art.54
- Struttura da riqualificare in ambito lagunare - art.58
- Riqualificazione in ambito lagunare - art.58
- Struttura da riqualificare in ambito foce fluviale - art.57
- Riqualificazione in ambito foce fluviale - art.57
- Centro riferimento servizi per la nautica - art.58
- Servizio di accesso alla laguna
- Ambito di potenziale sviluppo nautico

portualità

- Perimetro Ambito Autorità Portuale di Venezia - art.55
- Specchi acquei Demanio Marittimo Portuale
- Porto fluvio marittimo
- Porto commerciale - art.55
- Porto cerealicolo - art.55
- Porto petrolifero - art.55
- Porto peschereccio - art.55
- Porto passeggeri - art.55
- Autostrada del mare - art.55
- Servizi per la navigazione - art.55

mobilità acqua

- Stazione metromare - art.55
- Metromare - art.55
- Variante litoranea veneta - art.57

Si riportano alcuni precetti delle NTA relativi alle "Linee guida per un corretto assetto dei servizi e delle infrastrutture per la mobilità" in Appendice:

"Nella progettazione e nella realizzazione di opere viarie si dovrà:

- seguire tracciati quanto più possibili modellati sulle caratteristiche morfologiche e ambientali del terreno, minimizzando la necessità di realizzare rilevati, sbancamenti, riporti e quant'altro possa alterare l'assetto dei luoghi;*
- tenere conto dell'impatto visivo ed acustico delle nuove opere o della trasformazione di quelle esistenti nel caso di attraversamenti di siti di particolare interesse storico/naturalistico e paesaggistico;*
- riqualificare il patrimonio stradale esistente attraverso infrastrutture atte a garantire e a migliorare la sicurezza stradale e consentire alle utenze deboli la loro fruibilità.*
- curare adeguatamente i tratti in prossimità e in vista di luoghi che presentano particolare rilevanza per la percezione dei valori culturali e ambientali locali;*
- integrare la previsione territoriale e urbanistica e la progettazione con interventi di mitigazione e compensazione idraulica e per la fitodepurazione;*
- evitare la realizzazione di accessi di insediamenti residenziali, industriali e commerciali alle strade di scorrimento primario (così come individuate dal D.M. 5 novembre 2001 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade) se non in presenza di opportune canalizzazioni o di altre opere che consentano l'accesso in condizioni di sicurezza".*

3. Aree Naturali soggette a tutela

L'area di localizzazione del progetto non interessa direttamente nessuna area naturale protetta/vincolata (Aree Naturali Protette, Siti della Rete Natura 2000, Ramsar).

Sono, comunque, presenti nel territorio comunale la ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" e il SIC IT3250030 "Laguna medio-inferiore di Venezia", ai sensi della Direttiva 92/43/CEE e successive normative di recepimento (D.P.R. 357/97, D.G.R.V. 3173/06). La Zona di Protezione Speciale (ZPS) "Laguna di Venezia" comprende in un'unica perimetrazione le ZPS già presenti nell'area lagunare (IT3250035, IT3250036, IT3250037, IT3250038, IT3250039), con associati in ampliamento ambiti lagunari e di gronda.

L'area compresa nel SIC IT3250030 "Laguna medio-inferiore di Venezia" comprende il territorio inferiore della laguna veneta, delimitato a Nord, verso la terraferma, dal canale Bondante e dal Taglio Barbieri, verso la laguna dal limite delle casse di colmata B e D/E, dal canale Freganzorzi e dal canale di Poveglia, per chiudere poi a Malamocco. Il confine dell'area segue poi tutto l'istmo lagunare fino a Chioggia e risale verso la terraferma, delimitato ad Ovest dalla Strada statale Romea.

La zona umida (N.45), di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar "Valle Averso", in Comune di Campagna Lupia, è ubicata più a sud dell'area d'intervento, a significativa distanza, circa 9 km.

4. Beni vincolati ai sensi del D.LGS 42/2004

Il patrimonio nazionale dei "beni culturali" è riconosciuto e tutelato dal Decreto Legislativo No. 42 del 22 Gennaio 2004, "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, ai sensi dell'Art. 10 della Legge 6 Luglio 2002, No. 137" e s.m.i.. Il decreto costituisce il codice unico dei beni culturali e del paesaggio che recepisce la

Convenzione Europea del Paesaggio e rappresenta il punto di confluenza delle principali leggi relative alla tutela del paesaggio, del patrimonio storico ed artistico (Legge 1 Giugno 1939, No. 1089, Legge 29 Giugno 1939, No. 1497, Legge 8 Agosto 1985, No. 431) e disciplina le attività concernenti la conservazione, la fruizione e la valorizzazione del patrimonio culturale ed in particolare fissa le regole per:

- Tutela, Fruizione e Valorizzazione dei Beni Culturali (Parte Seconda, Titoli I, II e III, Articoli da 10 a 130);
- Tutela e Valorizzazione dei beni paesaggistici (Parte Terza, Articoli da 131 a 159).

Di seguito si riportano contenuti e gli obiettivi del Decreto e le principali indicazioni per l'area interessata dalle opere in progetto.

4.1. CONTENUTI ED OBIETTIVI DEL D.LGS 42/04 E S.M.I.

Per quello che riguarda i Beni Culturali in base a quanto disposto dall'Articolo 10, Parte seconda, Titolo I, Capo I del D.Lgs 42/04 vengono elencati i beni soggetti a tutela; alcuni beni, inoltre, vengono riconosciuti oggetto di tutela solo in seguito ad un'apposita dichiarazione da parte del soprintendente; il Decreto fissa precise norme in merito all'individuazione dei beni, al procedimento di notifica, alla loro conservazione, sia diretta che indiretta, alla loro fruizione ed alla circolazione sia in ambito nazionale che in ambito internazionale.

Con riferimento ai Beni Paesaggistici ed Ambientali, in base a quanto disposto dall'Articolo 136 (Immobili ed aree di notevole interesse pubblico) del D.Lgs 42/04 sono sottoposti a tutela (ex Legge 1497/39):

- le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica;
- le ville, i giardini e i parchi, non tutelati a norma delle disposizioni della Parte Seconda (beni culturali), che si distinguono per la loro non comune bellezza;
- i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale;
- le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

In virtù del loro interesse paesaggistico sono comunque sottoposti a tutela dall'Articolo 142 (Aree tutelate per legge) del D.Lgs 42/04 (ex Legge 431/85):

- i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio Decreto 11 Dicembre 1933, No. 1775, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- le montagne per la parte eccedente 1,600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1,200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
- i ghiacciai e i circhi glaciali;
- i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;

- i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento;
- le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- le zone umide incluse nell'elenco previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 13 Marzo 1976, No. 448;
- i vulcani;
- le zone di interesse archeologico.

Secondo l'Art. 143 del D.Lgs 42/04, in base alle caratteristiche naturali e storiche ed in relazione al livello di rilevanza e integrità dei valori paesaggistici, i Piani Paesaggistici ripartiscono il territorio in ambiti omogenei, da quelli di elevato pregio paesaggistico fino a quelli significativamente compromessi o degradati.

Infine, si evidenzia che l'Art. 146 riporta indicazioni per l'avvio e lo svolgimento delle istanze per l'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica.

4.2. Beni vincolati nell'area d'intervento

Ai fini della verifica della presenza di beni vincolati ai sensi del D.Lgs 42/04 nell'area di interesse per il progetto si è fatto riferimento alle informazioni reperite dal sito web del Comune di Mira (Sistema Informativo Territoriale (SIT) del Comune di Mira che rimanda anche agli strumenti di governo del territorio sovracomunale) e dal portale Vincoli in Rete (MiBACT).

Nel presente paragrafo si riportano i Beni Culturali (Parte seconda del Codice dei Beni Culturali) oltre che quelli Paesaggistico-Ambientali vincolati ai sensi dell'Art. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e Art. 157 relativi a beni vincolati da dichiarazioni di interesse, elenchi e provvedimenti emessi ai sensi della Normativa previgente e ai sensi dell'Art. 142 "Aree tutelate per legge" del D.Lgs 42/04 più prossimi alle aree di intervento

4.3. Beni Culturali

Il progetto in esame, non risulta interessare direttamente, né essere immediatamente limitrofo ad aree classificate come beni culturali, architettonici e archeologici come individuati dal portale Vincoli in Rete del MiBACT. Come evidenziato nella seguente figura, i beni più prossimi alle aree di progetto sono costituiti da:

- beni architettonici di interesse culturale dichiarato:
 - Villa Foscari (La Malcontenta) (*ID_bene 252292*) a circa 900 m ad Nord-Est (in Loc. Malcontenta),
 - Villa cinquecentesca con torre-porta cappella e annessi (*ID_bene 243969*) a circa 1,5 Km ad Nord-Est, in Comune di Venezia;
 - Deposito munizioni in Malcontenta di Mira (*ID_bene 3076949*) a circa 3 km a Sud-Est ;
- beni archeologici di interesse culturale non verificato:
 - Area archeologica (Sant'Ilario) a circa 2 km a Sud-Ovest (in Loc.Dogaletto) (*ID_bene 709965*)

Beni Culturali Archeologici e Architettonici (MiBACT – Vincoli in Rete)



- | | | | |
|---|--|---|------------------|
| ■ | Architettonici di interesse culturale dichiarato | — | Confine Comunale |
| ■ | Architettonici di non interesse culturale | | |
| ● | Archeologici di interesse culturale non verificato | | |
| ▨ | Archeologici di interesse culturale non verificato | | |

Villa Foscari, inoltre, è compresa nel Sito UNESCO “La città di Vicenza e le Ville del Palladio nel Veneto” (sito iscritto nel 1994 per la città di Vicenza e tre ville esterne al centro storico ed ampliato nel 1996 inserendo altre 21 ville palladiane distribuite nel territorio veneto).

4.4. Beni Paesaggistici e Ambientali

La recente emanazione della LR 30/2016, integrando l'art. 45 ter della LR 11/2004, prevede che nelle more dell'approvazione del piano paesaggistico regionale, la ricognizione dei beni paesaggistici di cui agli articoli 136 e 142 del D.Lgs 42/2004, Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, sia approvata dalla Giunta Regionale e pubblicata nel sito della Regione del Veneto. Dalla Banca dati della Ricognizione dei beni paesaggistici risultano i seguenti immobili o aree dichiarati di interesse pubblico (art.136) del Codice imposti sul territorio regionale con provvedimento ministeriale o regionale :

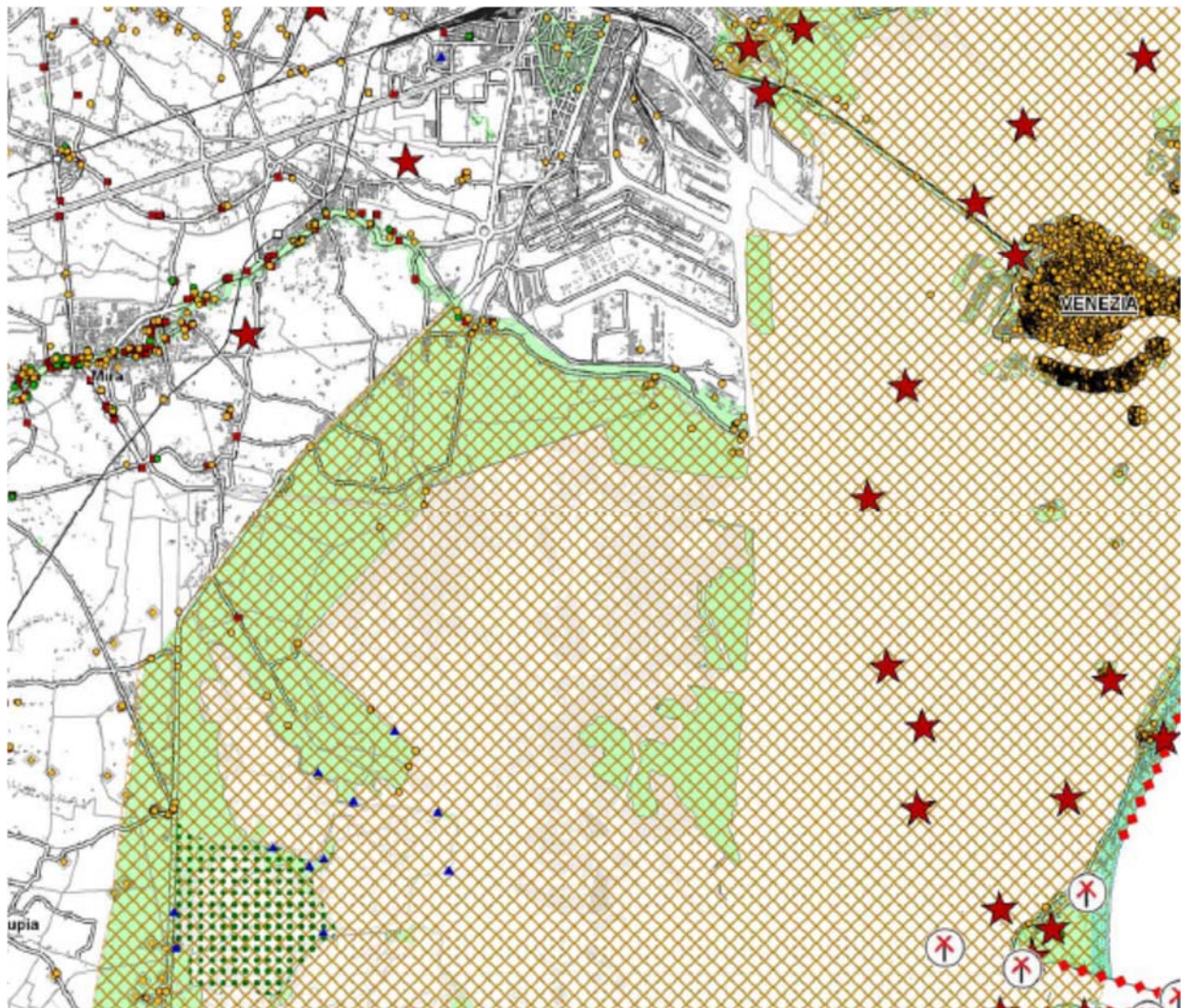
Compresi nell'area d'intervento:

- Ecosistema della Laguna di Venezia sito nel territorio dei Comuni di: Venezia, Jesolo, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Mira, Campagna Lupia, Chioggia e Codevigo (ai sensi dell'art. quinquies del D.L. 8 agosto 1985, n. 431, cosiddetti Galassini, con provvedimento del 01-08-1985 – “La zona riveste un notevole interesse pubblico per le sue caratteristiche di suggestivo paesaggio lagunare; godibile da numerosi punti di vista, è da ritenere uno dei più affascinanti quadri di bellezza naturale”);





















Prossimi all'area d'intervento:

- Parco della Villa Palladiana detta Malcontenta sito nel Comune di Mira di proprietà Alberto Andesberg Clinton (ai sensi della Legge 29 giugno 1939, n. 1497, con provvedimento del 02-05-1952 – *“L’immobile predetto ha notevole interesse pubblico per la sua vegetazione arborea che conferisce alla località una nota di suggestiva bellezza paesistica”*);
- Riviera del Brenta sita nei Comuni di Mira, Dolo, Stra e Fiesso d’Artico (DM ai sensi della Legge 29 giugno 1939, n. 1497, con provvedimento del 16-10-1958 - *“Dolce e caratteristico paesaggio, con l’alternarsi di ville patrizie con parchi secolari, tratti di campagna, orti, ciuffi di verde, caratteristiche casette lagunari; costituisce un complesso di valore estetico e tradizionale”*).
- Riviera del Brenta – estensione nei Comuni di Venezia e Mira (DM ai sensi della Legge 29 giugno 1939, n. 1497, con provvedimento del 18-02-1964 – *“Dolce e caratteristico paesaggio, con l’alternarsi di ville patrizie con parchi secolari, tratti di campagna, orti, ciuffi di verde, caratteristiche casette lagunari; costituisce un complesso di valore estetico e tradizionale”*);
- Riviera del Brenta sita nei Comuni di Venezia e Mira (ai sensi dell’art. quinquies del D.L. 8 agosto 1985, n. 431, cosiddetti Galassini, con provvedimento del 01-08-1985 – *“La zona predetta ha notevole interesse pubblico perché, con i tratti di campagna, orti, ciuffi di verde e caratteristiche casette lagunari, costituisce nel suo insieme un complesso avente valore estetico e tradizionale...”*);

TAVOLA I 1/1 DEL PTCP – Sistema insediativo storico beni culturali e del paesaggio



LEGENDA

	Confine provinciale
	Confine comunale
	Corso d' acqua vincolato
	Area sottoposta a vincolo paesaggistico
	Proposta di vincolo paesaggistico in salvaguardia
	Fascia 300 mt. linea di battigia
	Macchia boscata
	Zona d' interesse archeologico - PTRC
	Strada romana - PTRC
	Parco/Riserva nazionale e regionale
	Zona Umida - Valle Averte -
	Fortificazione
	Villa Veneta
	Parco - Giardino
	Mulino
	Ambito dei Casoni
	Faro
	altro Bene immobile
	Sito archeologico sottoposto a vincolo Ministeriale
	Sito archeologico
	Opera storica di difesa costiera

Come evidenziato nella precedente cartografia, una parte dell'area di progetto (in particolare tutta l'area a sud della "Romea") ricade all'interno del vincolo paesaggistico di cui all'Art. 142 "Aree tutelate per legge", comma 1, lettera f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi e lettera m) le zone d'interesse archeologico del D. Lgs 42/04 e s.m.i. Ai fini della tutela risultava indubbio considerare la laguna di Venezia e territori di bonifica come un unico grande complesso archeologico, come unico complesso viene considerato, del resto, anche dal punto di vista ambientale, architettonico e artistico. L'articolo 27 delle Norme di Attuazione del PTRC dispone che *"la diversità dei siti archeologici richiede differenti modalità di tutela e salvaguardia, che devono di volta in volta prendere in considerazione la natura del sito, l'estensione e l'oggetto del vincolo, lo stato di conservazione dei manufatti, la possibilità di fruizione da parte del pubblico, l'opportunità di adibire determinate aree a parco e/o a riserva archeologica"*.

5. VEDUTE AEREE STORICHE

1988



0  310,75 m

2000



0  310,75 m

6. Valutazioni sui caratteri del paesaggio (Stato di fatto)

Nel presente capitolo si procede con la descrizione dei caratteri paesaggistici del contesto, come precedentemente individuato e dell'ambito di intervento costituito dalla ricucitura dell'area di Via Malcanton-Via Seriola Veneta Destra all'interno del progetto più a grande scala della messa in sicurezza della S.S.309. L'analisi è finalizzata a definire in sintesi i valori paesaggistici dei luoghi strettamente contermini all'area d'intervento, secondo i principi di rilevanza ed integrità degli elementi costitutivi del paesaggio, con riferimento ai parametri di lettura delle qualità paesaggistiche (identità, diversità, integrità, qualità visiva, rarità, stabilità).

6.1. Sintesi dei valori storico-culturali, ecologico-naturalistici e dei valori percettivi

- Identità-Diversità (presenza di caratteri/elementi peculiari e distintivi (connotativi))

L'elemento naturale di riconoscimento del paesaggio del contesto è dato dall'ambiente agricolo e dalla vegetazione spontanea cresciuta sulle sponde della Seriola Veneta, classificato dal PRG come "Area soggetta a recupero ambientale" che costituisce un corridoio lungo Via Seriola Veneta Destra all'interno del quale è compresa una porzione dell'intervento consistente nella pista ciclopedonale prima che sottopassi la "Romea".

Il sistema paesaggistico è prevalentemente di tipo urbanizzato, caratterizzato dalla presenza di aree produttivo-artigianali cresciute lungo una direttrice stradale di grande percorrenza e da insediamenti residenziali sparsi nella pianura che, in un certo qual modo, identificano lo stesso ambito paesaggistico, privo pertanto di veri e propri caratteri ed elementi peculiari e distintivi degni di nota.

- Integrità dei caratteri peculiari e distintivi (permanenza dei caratteri peculiari e distintivi)

All'interno dell'ambito ove si realizzeranno i tracciati della ciclabile/sottopasso e della bretella/controstrada in analisi, non si ravvisa la presenza di caratteri peculiari e distintivi del paesaggio. Si segnala che gli unici elementi di connotazione paesaggistica sono rappresentati dalla vegetazione ripariale della Seriola Veneta a nord della "Romea" e dalle coltivazioni agricole a sud della stessa infrastruttura viaria. Trattasi di elementi a modesta stabilità, soggetti a forme di pressione antropica e per i quali è previsto dagli strumenti programmatici e di piano il recupero ambientale.

La realizzazione dei tracciati in progetto, non andrà ad inficiare l'integrità e la permanenza del sistema dei caratteri paesaggistici, in quanto si opera in un ambito già fortemente compromesso dalla presenza di un tracciato viario così rilevante, come previsto dagli strumenti di pianificazione, verranno adottate opportune misure di mitigazione atte scongiurare possibili interferenze con gli insediamenti e con aree vincolate paesaggisticamente.

- Qualità visiva (presenza di particolari qualità sceniche – panoramiche (singolari o rare))

L'ambito di paesaggio risulta fortemente influenzato dalla presenza di una viabilità a grande percorrenza che risulta sostanziale nel determinare una bassa qualità visiva dell'insieme.

L'unico elemento che conferisce qualità all'ambito è il paesaggio agricolo peraltro contermini ad un ambito fortemente antropizzato. Sono territori agricoli ad alto grado di polverizzazione aziendale con campi di dimensione eterogenea. Anche le ville e i giardini storici costituiscono elementi non solo significativi in se, ma anche come elementi ordinatori fondamentali nella configurazione del paesaggio agrario.

- Rarità (presenza di caratteri/elementi peculiari rari)

Non si ravvisa nessun elemento di particolare rarità nel contesto paesistico in analisi. La vegetazione ripariale spontanea della seriola e dei canali di scolo e le aree agricole contermini rappresentano elementi del tutto comuni nel territorio della pianura veneta. Qui la realizzazione di grosse infrastrutture come la S.S. 309 "Romea" ha di fatto interrotto la continuità del territorio verso la Laguna, rompendo bruscamente i percorsi storici e la trama dell'assetto fondiario.

- Stabilità (capacità di conservare l'efficienza dei sistemi ecologici o di assetti antropici)

Gli strumenti di pianificazione comunale (PRG e PAT) hanno delineato l'assetto urbanistico attuale e futuro del territorio in esame; in particolare il contesto ove si andrà ad operare risulta classificato prevalentemente a destinazione rurale e "rurale da riqualificare (E2-E2.2) e siamo sempre in fascia di rispetto stradale, in tal senso l'intervento di progetto risulta coerente con le scelte pianificatorie (PAT – Carta dei Contenuti Strategici), essendo per l'appunto ubicato in un contesto destinato alle infrastrutture e le modifiche all'attuale assetto territoriale sono finalizzate alla "messa in sicurezza" della viabilità nonché ad una ricucitura con l'ambiente perilagunare.

Gli argini della seriola laddove, in corrispondenza del sottopasso, verranno intaccati saranno ripristinati così come attualmente si presentano come da specifiche prescrizioni dettate dall'ente di competenza. La pianificazione prevede la realizzazione di fasce vegetazionali di mitigazione alle infrastrutture viarie ed in tal senso, il progetto in esame prevede la messa a dimora di una siepe arboreo-arbustiva con ulteriore funzione di arricchimento estetico ed ecologico del paesaggio.

6.2. Sintesi dei rischi e delle criticità e vulnerabilità del paesaggio

- Degrado (perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali)

La realizzazione della S.S.309 unitamente alle attività e agli insediamenti sorti lungo il suo percorso hanno di fatto obliterato le originarie componenti del paesaggio agrario storico nonché gli elementi di relazione fondamentali a livello locale, quali percorsi, elementi lineari verdi o d'acqua. Al posto dei filari alberati, dei fossi per la regimazione delle acque, dei coltivi e delle cappezzagne sono ora presenti insediamenti artigianali-produttivi, una rete viaria a lunga percorrenza e nuove lottizzazioni provviste delle opere di urbanizzazione primaria. Trattasi pertanto di un ambito già sottoposto a forme di degrado irreversibili nei confronti del quale le opere di progetto rappresentano un elemento di congruità e coerenza di destinazione urbanistica.

- Fragilità (condizione di facile alterazione e distruzione dei caratteri connotativi)

Trattandosi di un ambito territoriale con molteplici destinazioni già sottoposto alle trasformazioni da agricolo ad urbano, da agricolo ad artigianale/produttivo, da agricolo a destinazione infrastrutturale e, pertanto, privo di veri e propri caratteri connotativi, non si ravvisa la possibilità di introdurre ulteriori significative alterazioni anche in relazione agli indirizzi dettati dagli strumenti di pianificazione comunale (PRG e PAT) finalizzati al corretto inserimento delle future opere.

Il sito di localizzazione delle opere, così frammentato, presenta una bassa fragilità (vulnerabilità) dei caratteri peculiari.

- Instabilità (situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici)

Trattandosi di un ambito territoriale a destinazione composita, già sottoposto a incisive trasformazioni da agricolo ad urbano, già privato di veri e propri caratteri connotativi, con l'intervento di progetto non si riscontra la possibilità di introdurre ulteriori significative alterazioni anche in relazione agli indirizzi dettati dagli strumenti di pianificazione comunale (PRG e PAT).

Relativamente alle componenti fisiche e biologiche, la scelta della pianificazione di riqualificare le aree afferenti ai corridoi viari nell'intento di ricostruire una funzione ecorelazionale tra i vari ambiti consentirà di salvaguardare la stabilità di tali ambienti.

Per quanto riguarda gli assetti antropici, questi ultimi risultano a tutti gli effetti consolidati dalla pianificazione comunale e non soggetti a forme di "instabilità".

- Sensibilità (capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado)

La pianificazione comunale (PRG e PAT) dettano prescrizioni e misure di mitigazione paesaggistica al fine di favorire il corretto inserimento delle soluzioni architettoniche e formali nell'ambiente circostante e mitigarne efficacemente l'impatto visivo nei confronti dello specifico ambito paesaggisticamente vincolato. Ne deriva un'elevata capacità dei luoghi ad accogliere i cambiamenti senza significativi effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o di degrado. Gli stessi interventi di recupero ambientale nonché la previsione di adeguate soluzioni per la valorizzazione e riqualificazione delle zone di affaccio lagunare previsti dalla pianificazione comunale concorreranno a diminuire la sensibilità del contesto rispetto alle future opere edilizie.

- Assorbimento visuale (attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità)

La pianificazione comunale (PRG e PAT) nel dettare prescrizioni e misure di mitigazione paesaggistica consentirà il corretto inserimento delle soluzioni architettoniche e formali nell'ambiente circostante mitigandone efficacemente l'impatto visivo nei confronti dello specifico ambito con vincoli paesaggistici. Ne deriva un'elevata capacità dei luoghi ad assorbire visivamente i cambiamenti senza significativi effetti di alterazione della qualità.

Gli stessi interventi di recupero ambientale nonché la previsione di adeguate soluzioni per la valorizzazione e riqualificazione delle zone di affaccio lagunare previsti dalla pianificazione comunale concorreranno ad aumentare l'assorbimento visuale dei luoghi delle future opere edilizie.

7. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Individuazione dei punti di ripresa fotografica



Foto n. A – Vista su Via Seriola Veneta Destra (si notano le indicazioni del c.d. Cammino di Sant’Antonio)



Foto n. B – Vista su S.S. “Romea” – incrocio con Via Malcantone



Foto n. C – Vista su S.S. “Romea” – incrocio con Via Malcantone da Via del Bosco



Foto n. D – Vista dell'area di futura realizzazione della "Controstrada"



8. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA.

Il progetto si pone due obiettivi principali, la realizzazione di una contro strada che raccordi Via Malcanton con la vicina rotonda esistente onde evitare l'innesto laterale sulla Romea che da anni causa rallentamenti ingorghi negli orari con traffico elevato e la realizzazione di una pista ciclo pedonale a scavalco della S.S. 309 Romea che sostituisca l'attuale attraversamento pedonale semaforizzato.

La scelta progettuale per il dimensionamento della controstrada/bretella Malcanton da realizzare, è stata determinata con le tabelle esemplificativa del Codice della Strada "sezione tipo di categoria F2" (strade extraurbane secondarie, locali).

Con riferimento alle istruzioni tecniche per la progettazione delle reti ciclabili del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 2014, rapportate al flusso ciclistico attuale e previsto, è stata fatta la scelta progettuale di un percorso promiscuo pedonale e ciclabile con carreggiata larga tre metri, *(il punto 3.3.2 cita "Il percorso promiscuo pedonale e ciclabile localizzato sul marciapiede deve essere previsto laddove il traffico pedonale risulti ridotto e siano assenti attività attrattive di traffico pedonale (insediamenti ad alta densità abitativa, luoghi commerciali, ecc.).*

Nella scelta dei tracciati si è tenuta in considerazione l'ottimizzazione fra il consumo del suolo agricolo e le reali necessità della viabilità da realizzare.

8.1. IL TRACCIATO PLANO-ALTIMETRICO

8.1.1. Controstrada / bretella S.S. 309 Romea.

La viabilità in progetto, consiste nel prolungamento di Via Malcanton, Oltre l'incrocio con Via del Bosco, in direzione sud-ovest, fino a porsi, con una curva ad ampio raggio, parallelamente con la S.S. 309 "Romea" per poi allontanarsi dalla statale per realizzare il raccordo con la rotonda esistente. La scelta del tracciato è stata condizionata dalla presenza del canale "Parallelo Alla Seriola Intercluso" che scorre a lato della Roma, dal cui ciglio, come richiesto dal "Regolamento di Polizia Idraulica" allegato al Verbale di Deliberazione dell'Assemblea n° 13 del 11/09/2012 del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta, è prevista una fascia di rispetto larga quattro metri. Il tracciato della "Controstrada" è volutamente tenuto il più vicino possibile al canale nel tentativo di espropriare meno superficie alle proprietà private.

Partendo da Via Malcanton il tracciato si sviluppa così come segue:

- un rettilineo lungo 32,17 m,
- una curva a destra con raggio 120,00 m. di sviluppo in asse pari a 50,50 m,
- un rettilineo lungo 50,86 m.,
- una curva di raggio 80,00 m. con sviluppo in asse di 69,00 m.,
- un rettilineo lungo 35,54 m. per arrivare al raccordo con la rotonda esistente.

Il raccordo con la rotonda è stato progettato con raggio minimo pari a 21,50 m. che con corsia larga 3,25 m. e banchina pavimentata di un metro, garantiscono il passaggio a qualsiasi auto, mezzo articolato con carreggiata massima di 2,50 m. e lunghezza massima di 18,35 m..

La lunghezza totale del tracciato in asse è di 303,33 ml. oltre a circa 19,00 ml di raccordo con il manto di usura esistente.

La livelletta atimetrica è unica per l'intero tracciato con pendenza del 1‰.

8.1.2. Sottopasso ciclo-pedonale

Il tracciato della pista ciclo-pedonale è condizionato alla progettazione del sottopasso alla S.S. 309 Romea, al canale "Fosso Stocchero" e al canale "Parallelo Alla Seriola Intercluso"; i ridotti spazi, la profondità dei canali e la necessità di avere una pendenza delle rampe inferiore al 10%, come previsto dal D.M. 557 1999, hanno dettato le scelte del tracciato planimetrico.

Partendo dal marciapiede su via Malcanton abbiamo:

- una curva a destra con raggio 16,00 m. con sviluppo in asse di 25,23 m.,
- un rettilineo di 40,56 m.,
- una curva sinistra con raggio di 24,00 metri con sviluppo di 53,28 m.,
- un rettilineo lungo 136,65 m. fino all'ingresso del sottopasso,
- una curva a destra interna al sottopasso con raggio 24,00 m. e sviluppo di 37,70 m.,
- un rettilineo interno al sottopasso, lungo 155,73 m.,
- una curva a sinistra con raggio 32,00 m. fino alla fine del sottopasso,
- un rettilineo lungo 233,90 m. fino al raccordo con via Seriola Veneta Destra,
- raccordo con strada esistente progettato con curva a destra e controcurva a sinistra con raggi da 80,00 m. per uno sviluppo di 69,73 m.

Partendo dal marciapiede di Via Malcanton, lungo il tracciato ci sono tre livellette, la prima rampa in discesa con pendenza del 9,9% lunga 64.71 m., il sottopasso con pendenza a salire del 2,0% e la rampa fino a via Seriola Veneta Destra con pendenza del 9,9% e lunga 62.66 m.; i raccordi altimetrici sono progettati con raggi da 20,00 m a 40,00 m.

La lunghezza totale del tracciato in asse è di 202.17 ml., di cui 175,00 ml è la lunghezza in asse del sottopasso, i rimanenti sono raccordi con il marciapiede esistente in via Malcontenta e il raccordo con il marciapiede da realizzare in via Seriola Veneta Destra per un tratto di circa 420 ml..

Per un maggior dettaglio di quanto sopra descritto, si rimanda all'elaborato di riferimento PD D01 1-2 PROG REV01 "Planimetria generale di progetto".

8.2. SEZIONI TIPO DELLA SEDE STRADALE

La sezione tipo adottata è "sezione tipo di categoria F2 strade extraurbane secondarie, locali", con intervallo di velocità di progetto variabile da un minimo di 40 km/h ad un massimo di 100 km/h, pur mantenendo il limite pari a 50 km/h.

La larghezza della strada è pari a 8.50 m, composta da due corsie di marcia di 3.25 m affiancate da due banchine di 1.00 m per la parte pavimentata.

Per i tratti in rilevato gli elementi marginali sono caratterizzati da due arginelli in terra da inerbiare, di larghezza pari a 0.75 m, correttamente dimensionati per il collocamento delle barriere di sicurezza previste dalla legge; per eventuali tratti in trincea viene predisposta una cunetta del tipo "alla francese" in adiacenza alle opere di sostegno necessarie per contenere le altezze delle trincee.

Le pendenze trasversali minime sono del 2.5%, nei tratti in rettilineo, e sono state opportunamente calcolate secondo quanto indicato dalla nuova normativa per le curve, fatta eccezione per il tratto di raccordo con le

viabilità esistenti.

Per un maggior dettaglio di quanto sopra descritto, si rimanda agli elaborati di riferimento PD D06 SEZ-TIPO REV01 e PD D02 1-2 PROFILI REV01.

8.3. LAVORI DI COMPLETAMENTO ALLE OPERE DI PROGETTO

Parallelamente al Via Seriola Veneta è prevista la realizzazione di nuovo marciapiede con relativo cordolo di separazione dalla carreggiata stradale e parapetto verso le rampe di salita/discesa che portano allo scatolare. Il marciapiede si estende dall'imbocco delle rampe fino alla strada statale "Romea". Per questioni di sicurezza, non essendo possibile collocare la una nuova pensilina per gli utenti del servizio di trasporto pubblico lungo la corsia in direzione sud della "Romea", questa verrà installata al termine del nuovo marciapiede e completata con opportuna cartellonistica e griglia per il parcheggio di biciclette.

Nei pressi della nuova pensilina sarà collocato un nuovo armadietto elettrico dal quale partiranno tutti gli allacci.

Lungo la corsia direzione sud della Romea, si prevede l'installazione di barriere new-jersey in sostituzione del guard-rail esistente a protezione della fermata autobus e nuovo marciapiede, con un varco aperto, di larghezza 1,50 m, per l'accesso alla nuova pensilina e marciapiede. Lungo la corsia direzione nord si prevede l'installazione di barriere new-jersey poiché verrà chiuso l'incrocio tra Via Malcanton e la SS "Romea". Inoltre la fermata degli autobus, su corsia direzione nord, verrà ricollocata in ottemperanza alla normativa, pur nel rispetto della distanza asse-asse tra due fermate successive di minimo 50 m, in tema di progettazione degli spazi di sosta e manovra degli autobus. Tale pensilina su corsia direzione nord insiste già su un'area stradale e al fine della migliore fruizione dello spazio si prevede il prolungamento del marciapiede esistente su Via Malcanton per una lunghezza adeguata fino alla pensilina in questione. La pensilina sarà poi completata con la segnaletica verticale necessaria.

Il tratto chiuso di Via Malcanton sarà riorganizzato come segue. Saranno predisposte idonee rampe per la fruizione del marciapiede da parte di persone di persone diversamente abili, sia in corrispondenza dell'imbocco del sottopasso ciclo-pedonale sia dalla parte opposta di Via Malcanton. Verrà disegnata con un leggerissimo dislivello dal piano strada, idonea rotatoria per l'inversione di marcia degli autoveicoli e nello spazio restante tra i nuovi new-jersey e tale rotatoria saranno collocati n. 6 parcheggi a spina di pesce, di cui uno di dimensioni adeguate per portatori di handicap. Nello spazio di risulta tra parcheggi e new-jersey, non utilizzabili per manovre o altro, saranno predisposti arbusti e verde in modo tale da creare una "quinta" di separazione dal tracciato a grande percorrenza (art. 47 NTA del PALAV). Per meglio comprendere le indicazioni del piano si rimanda agli estratti dei "Sussidi Operativi" sopra riportati. Sarà presente uno spazio di sosta per le bici. Si prevede, inoltre, la realizzazione di una rampa per l'accesso dei mezzi dedicati alla manutenzione di fossi e canali. Una recinzione in rete metallica, alta 1,50 m, sarà posizionata ad una distanza di 3,00 m dall'argine del fosso della contro strada, così da permettere di effettuare la manutenzione agli operatori e ai mezzi. A ridosso di tale recinzione e per tutta la sua estensione in lunghezza è prevista la realizzazione di una siepe arboreo-arbustiva, come meglio specificato nel successivo Capitolo relativo agli "Interventi mitigativi per la vegetazione e il paesaggio". Nei pressi della rotatoria già realizzata la recinzione avrà un andamento spezzato in quanto andrà a ricalcare il confine di particella. In tale zona si prevede la demolizione dell'innesto stradale preesistente e sarà ricreato l'argine stradale e relativo fosso sul perimetro esterno della rotatoria.

9. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

9.1. Verifica degli obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica

Attualmente i diversi livelli di pianificazione hanno attivato un processo di riorganizzazione di scala con obiettivi di sostenibilità ambientale e paesaggistica; per conservare e migliorare la qualità del paesaggio il PTRC individua, per i due ambiti in cui si inseriranno le opere in progetto, (Ambito 27) Pianura Agropolitana Centrale (porzione del territorio del Comune di Mira a nord della "Romea") e (Ambito 31) Laguna di Venezia (porzione del territorio del Comune di Mira a sud della "Romea"), i seguenti obiettivi e indirizzi prioritari, peraltro già precedentemente analizzati, di seguito si va ad analizzare la coerenza con essi degli interventi previsti dal progetto in esame.

Ambito 27

15. Valore storico-culturale dei paesaggi agrari storici.

15a. Promuovere la conoscenza dei paesaggi agrari storici e degli elementi che li compongono (siepi, piantate, cavini e baulature agrarie, viabilità rurali, sistema delle seriole, ecc.) e incoraggiare pratiche agricole che ne permettano la conservazione

Il progetto prevede in parte l'occupazione di spazi agricoli comunque compresi nella fascia di rispetto del corridoio della S.S.309; le interferenze con esso sono limitate al minimo indispensabile in funzione delle esigenze di una corretta progettazione di un tracciato stradale.

Nella Variante Tecnica al PRGC la Seriola Veneta è indicata come zona di riqualificazione ambientale, l'intervento su di essa affronterà con estrema attenzione il ripristino degli argini e del fondale come da indicazioni dell'Ente Gestore.

21. Qualità del processo di urbanizzazione.

21d. Promuovere la riqualificazione dei margini degli insediamenti urbani, intendendo le aree di transizione in rapporto alle aree agricole, come occasione per la creazione di fasce verdi e spazi di relazione (orti urbani).

La controstrada si inserisce ai margini dell'agglomerato urbano di Malcontenta in un contesto agricolo perturbato, in un'area cuscinetto tra il tracciato della "Romea" ed un insediamento urbanizzato, una scelta progettuale nel rispetto del "criterio della minor perdita di naturalità e minor frammentazione ecologica"

22. Qualità urbana degli insediamenti.

22a. Promuovere interventi di riqualificazione del tessuto insediativo caratterizzato da disordine e frammentazione funzionale.

Le opere in progetto sono rivolte proprio alla riqualificazione dell'insediamento residenziale ripristinando un ordine in merito ai diversi livelli di viabilità a notevole vantaggio di una sua valorizzazione.

22b. Migliorare il sistema dell'accessibilità ai centri urbani.

Lo scopo del progetto in esame è assolutamente rivolto al miglioramento dell'accessibilità dell'abitato di Malcontenta, eliminando un imbocco diretto, alquanto pericoloso, in una via di comunicazione a grande traffico come la "Romea" ed allontanandolo dall'abitato, spostandolo più a sud con l'immissione più sicura nella rotonda già realizzata; mentre la realizzazione del sottopasso ciclo-pedonale va a ricostruire quella relazione con il resto del territorio, che il tracciato della statale aveva irrimediabilmente interrotto.

24. Valore culturale e testimoniale degli insediamenti e dei manufatti storici.

24a. Salvaguardare il valore storico-culturale degli insediamenti, in particolare il centro storico di Padova e i centri

storici lungo la Riviera, e dei manufatti di interesse storico testimoniale (ville, parchi e giardini storici in particolare l'Orto Botanico di Padova-sito UNESCO, canali storici, seriole, centri di spiritualità, archeologia industriale, viabilità storica, architettura di pregio del Novecento, manufatti e opifici idraulici, ecc.).

L'interesse storico testimoniale di Villa Foscari a Malcontenta a circa 600 metri dall'area d'intervento ed il suo parco viene salvaguardato poiché si andranno a ripristinare dei collegamenti che allo stato attuale si presentano difficili e pericolosi, che ne riducono notevolmente la capacità attrattiva.

L'intervento sulla seriola, il cui intorno in corrispondenza della "Romea" è già piuttosto compromesso, sarà realizzato con estrema attenzione alla sua riqualificazione secondo gli indirizzi della pianificazione.

31. Qualità dei percorsi della "mobilità slow".

31a. Razionalizzare e potenziare la rete della mobilità slow e regolamentare le sue caratteristiche in relazione al contesto territoriale attraversato, al mezzo ed al fruitore, anche sfruttando le potenzialità della rete navigabile.

La realizzazione di un tratto di ciclabile, che grazie ad un sottopasso, risolva la problematica dell'attraversamento a raso lungo un tracciato di grande percorrenza, risponde all'esigenza di razionalizzare ed incentivare una mobilità lenta, così da ricostruire una maglia di percorsi che mettano in relazione tutti gli ambienti di valore paesaggistico e storico-testimoniali che il contesto di questa porzione di pianura veneta possa offrire.

31c. Promuovere soluzioni progettuali che garantiscano il mantenimento dei caratteri naturali della rete idrografica minore (fossi, canali, ecc.) lungo le strade (percorsi pensili, uso dei bordi dei campi, ecc.)

L'intervento sulla seriola, il cui intorno in corrispondenza della "Romea" è già piuttosto compromesso, sarà realizzato con estrema attenzione alla sua riqualificazione secondo gli indirizzi della pianificazione; lo stesso va detto per le soluzioni progettuali della contro strada in corrispondenza delle interferenze con il canale che l'affianca.

32. Inserimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture.

32b. Promuovere la riqualificazione dei corridoi viari caratterizzati da disordine visivo e funzionale.

L'intento progettuale è proprio quello di rimettere ordine "visivo e funzionale" in un punto critico rappresentato dall'incrocio con un'arteria di grande traffico risolvendo una criticità che influisce in maniera consistente sull'aspetto paesaggistico.

32c. Prevedere un adeguato "equipaggiamento verde" (alberature, aree verdi e di sosta, percorsi ciclabili) delle infrastrutture esistenti e di progetto, anche con funzione di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.

La piantumazione di una siepe arborea che faccia da schermo alla nuova bretella di prolungamento di Via Malcantone, la semina dei tratti in rilevato, la realizzazione di una piazzola di sosta per auto e bici nel tratto di viabilità soppresso e la creazione di un percorso ciclabile che adottando la soluzione del sottopasso elimina la promiscuità tra le funzioni dei tracciati a sicuro favore di una migliore integrazione paesaggistica.

33. Inserimento paesaggistico delle infrastrutture aeree e delle antenne.

33a. Promuovere azioni di riordino delle infrastrutture esistenti, soprattutto laddove insistano e incidano su contesti paesaggistici di pregio.

L'intento progettuale è proprio quello di rimettere ordine "visivo e funzionale" in un punto critico rappresentato dall'incrocio con un'arteria di grande traffico risolvendo una criticità che influisce in maniera consistente sull'aspetto paesaggistico.

Ambito 31

21. Qualità del processo di urbanizzazione

21a. Promuovere la conoscenza dei caratteri paesaggistici e insediativi consolidati dei diversi contesti territoriali, anche sulla base di adeguati studi sulla percezione visiva e sociale, per individuare regole per un corretto inserimento paesaggistico ed ambientale delle espansioni urbane.

Il contesto territoriale originariamente agricolo è già fortemente compromesso dalla presenza di un tracciato viario d'importanza nazionale, di attività economiche produttive cresciute lungo la sua direttrice, di insediamenti residenziali la cui crescita è legata alla sua esistenza e dalla quale ne risultano penalizzati. La percezione visiva nel dopo intervento metterà sicuramente in evidenza un più corretto inserimento paesaggistico ed ambientale di questa porzione dell'infrastruttura viaria.

21b. Adottare il criterio della minor perdita di naturalità e minor frammentazione ecologica nella regolamentazione dei processi di urbanizzazione.

La controstrada si inserisce ai margini dell'agglomerato urbano di Malcontenta in un contesto agricolo periurbano, in un'area cuscinetto tra il tracciato della "Romea" ed un insediamento urbanizzato, una scelta progettuale nel rispetto del "criterio della minor perdita di naturalità e minor frammentazione ecologica"

21c. Individuare e prevedere adeguate compensazioni per la perdita di spessore ecologico causata dalla crescita urbana, tenendo conto delle caratteristiche paesaggistiche del contesto.

Non si preventivano alterazioni dirette o indirette nei confronti dell'ambito agricolo circostante la zona d'intervento poiché le originarie connotazioni paesaggistiche che erano proprie di questo contesto risultano già fortemente compromesse; l'inserimento di una quinta verde lungo il tracciato della controstrada servirà a compensare questa carenza.

21d. Promuovere la riqualificazione dei margini degli insediamenti urbani, intendendo le aree di transizione in rapporto alle aree agricole, come occasione per la creazione di fasce verdi e spazi di relazione.

La controstrada si inserisce ai margini dell'agglomerato urbano di Malcontenta in un contesto agricolo periurbano, in un'area cuscinetto tra il tracciato della "Romea" ed un insediamento urbanizzato, una scelta progettuale nel rispetto del "criterio della minor perdita di naturalità e minor frammentazione ecologica"
La piantumazione di una siepe arborea che faccia da schermo alla nuova bretella di prolungamento di Via Malcantone, la semina dei tratti in rilevato sono finalizzati a promuoverne la riqualificazione.

24. Valore culturale e testimoniale degli insediamenti e dei manufatti storici.

24i. Individuare opportune misure per la salvaguardia e la riqualificazione dei contesti di villa, con particolare attenzione a quelle di A. Palladio, villa Foscari a Malcontenta, individuandone gli ambiti di riferimento e scoraggiando interventi che ne possano compromettere l'originario sistema di relazioni paesaggistiche e territoriali.

L'interesse storico testimoniale di Villa Foscari a Malcontenta a circa 600 metri dall'area d'intervento ed il suo parco viene salvaguardato poiché si andranno a ripristinare dei collegamenti che allo stato attuale si presentano difficili e pericolosi, che ne riducono notevolmente la capacità attrattiva.

31. Qualità dei percorsi della "mobilità slow".

31a. Razionalizzare e potenziare la rete della mobilità slow e regolamentare le sue caratteristiche in relazione al contesto territoriale attraversato ed al mezzo ed al fruitore, anche sfruttando le potenzialità della rete navigabile.

La realizzazione di un tratto di ciclabile, che grazie ad un sottopasso, risolve la problematica dell'attraversamento a raso lungo un tracciato di grande percorrenza, risponde all'esigenza di razionalizzare ed incentivare una mobilità lenta, così da ricostruire una maglia di percorsi che mettano in relazione tutti gli ambienti di valore paesaggistico e storico-testimoniali che il contesto di questa porzione di pianura veneta possa offrire.

31b. Progettare i percorsi della mobilità slow nel rispetto dei caratteri morfologici e dell'assetto territoriale, con soluzioni progettuali adeguate al contesto ed attente alla continuità della rete.

La progettazione dei tracciati della bretella e della porzione di pista ciclabile in sottopasso persegue soluzioni rispettose dell'assetto territoriale ed attente alla continuità della rete così come indicato, peraltro, dagli strumenti di pianificazione.

In conclusione, il progetto proposto non comporta azioni in contrasto con gli obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica, adottati con variante parziale al PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica e relativi agli ambiti n. 27 e n. 31

10. PREVISIONE DEGLI EFFETTI

La simulazione degli effetti dell'opera dal punto di vista paesaggistico dovrà tenere in considerazione le trasformazioni:

- dirette e indotte: qualsiasi intervento porta a trasformazioni del territorio in cui va ad inserire, la realizzazione di due nuovi tracciati, ciclabile uno e di viabilità urbana l'altro, apportando ordine nella commistione dei livelli di traffico permetterà di rivalutare paesaggisticamente anche un contesto già fortemente compromesso;
- reversibili e irreversibili: le trasformazioni indotte avranno carattere irreversibile che in questo contesto, dove l'attività antropica ha fortemente alterato gli equilibri tra ambiente naturale ed attività umana, va considerato positivamente e permettono di identificare l'area di progetto ed il suo intorno paesistico come difficilmente suscettibili a diminuzione dei caratteri connotativi o al degrado della qualità complessiva.
- a breve e medio termine: le trasformazioni indotte dalle soluzioni progettuali avranno carattere permanente e porteranno, in ottemperanza alle previsioni degli strumenti di pianificazione, alla soluzione di criticità locali, come l'attraversamento della "Romea", con effetti positivi sul contesto paesaggistico e storico-culturale.
- nell'area d'intervento e nel contesto paesaggistico: gli impatti sul paesaggio, indotti dalle trasformazioni previste, risultano in parte "assorbiti" dalla condizione di significativa antropizzazione del contesto paesaggistico di riferimento. L'esistenza di un'arteria di grande traffico ha, nel tempo, condizionato l'evolversi di questo ambito verso un progressivo scadimento rispetto al contesto paesaggistico originario, precludendo quindi lo sviluppo naturale di quest'ambito, che presentava, invece, potenzialità paesaggistiche ed ambientali di valore.
- In fase di cantiere e a regime: in fase di cantiere si avrà la percezione di un'assetto scenico alterato dato dagli sbancamenti e movimenti terra significativi, percezione che scomparirà una volta che l'opera sarà portata a conclusione; l'intervento, pur risultando parzialmente visibile da punti di osservazione relativamente prossimi (circa 30 m), non andrà a modificare in modo significativo l'attuale percezione dei

luoghi già assorbiti dal contesto, fortemente connaturato alla presenza di un'infrastruttura viaria di rilevante importanza.

I residuali elementi di pregio paesaggistico, presenti nell'ambito di analisi, sono riconducibili agli elementi vegetazionali del parco di Villa Foscari visibili in lontananza (600 metri circa); tali elementi non sono presenti all'interno dell'area di intervento, ma al fine di mitigare gli effetti relativi alla percezione visiva di contesto dell'intervento, il progetto prevede la realizzazione di una siepe arboreo-arbustiva lungo il confine a sud della contro strada, verso l'insediamento residenziale di Malcontenta; gli elementi vegetazionali così descritti serviranno a minimizzare la percezione visiva dell'intervento in progetto.

Complessivamente l'area di progetto ed il suo intorno territoriale denotano un assetto paesaggistico territoriale modificato dalla presenza di significativi interventi antropici che, nel tempo, hanno alterato l'originaria valenza paesaggistica dei luoghi.

Attualmente è in corso un processo di riorganizzazione di scala con obiettivi di sostenibilità ambientale e paesaggistica nel prestare particolare attenzione alla realizzazione di interventi di mitigazione che devono riguardare ogni tipologia d'intervento.

Complessivamente la compatibilità paesaggistica appare verificata sia dal punto di vista visivo che ambientale, grazie alle scelte effettuate per l'inserimento del progetto nell'ambito territoriale, la minimizzazione dei volumi e la realizzazione di opere di mitigazione.

Pur riscontrando negli interventi previsti dal progetto una residuale riconoscibilità da punti di visuale posti ad oltre 30 m, si ritiene che il progetto non contribuisca ad un ulteriore e significativo scadimento dello stato dei luoghi.

Intrusione (inserimento in un sistema paesaggistico di elementi estranei ed incongrui ai suoi caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici per es. capannone industriale, in un'area agricola o in un insediamento storico)

La realizzazione dell'opera, di fatto, risulta coerente con la pianificazione territoriale e lo sviluppo locale in atto; in particolare l'assetto urbanistico, gli strumenti di pianificazione comunale e sovracomunale dettano prescrizioni e misure di mitigazione paesaggistica al fine di favorire il corretto inserimento delle soluzioni architettoniche e formali nell'ambiente circostante e mitigarne efficacemente l'impatto visivo nei confronti dello specifico ambito paesaggisticamente vincolato, quale quello a sud della S.S.309.

Nello specifico il progetto in esame prevede la realizzazione di opere congrue con la destinazione dell'area, attivando specifiche misure di mitigazione in accordo con quanto previsto dal Piano Regolatore Generale Comunale e dal Piano di Assetto del Territorio.

Suddivisione (per esempio, nuova viabilità che attraversa un sistema agricolo, o un insediamento urbano o sparso, separandone le parti) **Frammentazione** (per esempio, progressivo inserimento di elementi estranei in un'area agricola, dividendola in parti non più comunicanti) **Riduzione** (progressiva diminuzione, eliminazione, alterazione, sostituzione di parti elementari strutturali di un sistema, per esempio di una rete di canalizzazioni agricole, di edifici storici in un nucleo di edilizia rurale, ecc.)

L'intervento di progetto riguarda la riorganizzazione di una viabilità esistente che ha già fortemente connotato con la sua presenza un territorio agricolo, che ha già creato delle separazioni fra insediamenti urbani sparsi e pertanto si esclude la possibilità di introdurre nuove forme suddivisione, frammentazione e riduzione degli spazi non urbanizzati rispetto a quanto già prodotto dalla situazione preesistente.

L'intento progettuale è fondamentalmente quello di "ricucire" gli strappi creatisi con la realizzazione di un'arteria di importanza nazionale sia da un punto di vista funzionale sia da un punto di percezione visiva nel suo interferire in parte con ambiti di particolare pregio paesaggistico.

Eliminazione progressiva delle relazioni visive, storico-culturali, simboliche di elementi con il contesto paesaggistico e con l'area e altri elementi del sistema

Le opere di progetto incidono limitatamente sulle relazioni visive esistenti, come risulta evidente dai fotoinserimenti inseriti precedentemente. La destinazione e la vocazione dell'area d'intervento è e resta preminentemente segnata dall'esistenza di una grande via di comunicazione. Le opere di mitigazione previste (siepe arboreo-arbustiva lungo il confine sud della contro strada ed il rinverdimento dei rilevati) è del tutto compatibile con la configurazione paesaggistica; gli elementi antropici consolidati di fatto risultano difficilmente mascherabili, ma essendo opere che non alterano lo sky line la loro percezione è limitata in un raggio di 30/40 m.

Concentrazione eccessiva densità di interventi a particolare incidenza paesaggistica in un ambito territoriale ristretto
Trattandosi di un intervento coerentemente inserito con quanto già previsto dalla pianificazione territoriale, si esclude la possibilità di concentrare elementi di degrado in un ambito territoriale ristretto. In particolare la viabilità di progetto risulta per lo più interna alle fasce di rispetto stradale in un ambito agricolo ove sono presenti attività commerciali-produttive sorte lungo il corridoio viario.

Interruzione di processi ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale

I processi ecologici ed ambientali risultano già interrotti dalla preesistenza del tracciato della "Romea" sia a scala vasta che ad una scala ridotta all'immediato intorno; un territorio originariamente agricolo ha visto nascere lungo il suo percorso attività commerciali/produttive, nuclei residenziali sparsi e ne risulta un territorio fortemente antropizzato.

L'efficienza dei sistemi ecologici sarà, comunque, garantita dalla cura nel ripristinare il sistema idraulico laddove viene intaccato in fase di realizzazione delle opere, dal rinverdimento dei rilevati e dalla messa a dimora di una siepe arboreo arbustiva a sostegno e rafforzamento della stessa rete ecologica locale.

Destrutturazione (quando si interviene sulla struttura di un sistema paesaggistico alterandola per frammentazione, riduzione degli elementi costitutivi, eliminazione di relazioni strutturali, percettive, simboliche,..)

Si precisa che gli interventi non comporteranno la realizzazione di importanti opere in elevazione che possano modificare/alterare le relazioni percettive; in un sistema paesaggio già fortemente frammentato, le soluzioni di progetto avranno un'influenza positiva nell'intento di ricostruire/ricollegare elementi costitutivi/stutturali del sistema paesaggio.

Deconnotazione (quando si interviene su un sistema paesaggistico alterando i caratteri degli elementi costitutivi e di riconoscibilità)

La realizzazione del sottopasso ciclabile e della controstrada, di fatto, risulta coerente con la pianificazione territoriale e lo sviluppo locale in atto; in particolare l'assetto urbanistico, gli strumenti di pianificazione comunale e sovracomunale dettano prescrizioni al fine di favorire il corretto inserimento delle soluzioni

architettoniche e formali nell'ambiente circostante e mitigarne efficacemente l'impatto visivo, in particolare, nei confronti dello specifico ambito paesaggisticamente vincolato a sud della "Romea".

Il progetto in esame prevede la realizzazione di opere congrue con le destinazioni di zona, attivando specifiche misure di mitigazione in accordo con quanto previsto dal PRGC e dal PAT.

Trattandosi, pertanto, di un ambito già sottoposto a importanti azioni di deconnotazione rispetto agli elementi costitutivi originari del paesaggio agrario, si esclude la possibilità di introdurre ulteriori azioni negative significative.

11. INTERVENTI MITIGATIVI PER LA VEGETAZIONE E IL PAESAGGIO

L'opera di progetto si inserisce in un contesto territoriale caratterizzato da una profonda connotazione antropica; con nuclei abitativi diffusi in un territorio agricolo relegato a porzioni limitate ed in forte riduzione; solo più a sud-est in evoluzione verso ambienti quantomeno a vocazione naturale con forte naturalità diffusa.

Sulla scorta di tali considerazioni è stata formulata la proposta complessiva relativa agli interventi di mitigazione che, pur con necessità puntuali dettate dalla presenza di singoli elementi di interesse, prevede la ricucitura paesaggistica delle aree interessate con l'ambiente circostante, in modo da ottenere un inserimento paesaggistico dell'opera di progetto quanto più possibile non identificabile con la struttura paesaggistica limitrofa. Per tale ragione si indicano interventi di mitigazione mirati per ogni ambito territoriale interessato dall'intervento di progetto.

A livello generale gli interventi sono riassumibili in:

- ⇒ creazione di siepe campestre lungo il nuovo tracciato della controstrada;
- ⇒ creazione di tappeti erbosi;
- ⇒ creazione di elementi di diversificazione vegetazionale su aree di risulta (parcheggio in corrispondenza del tratto chiuso di Via Malcantone).

Gli interventi di mitigazione proposti si pongono come obiettivo primario la ricucitura paesaggistica delle aree interessate dall'intervento con l'ambiente circostante, in modo da ottenere un inserimento paesaggistico dell'opera di progetto il meno marcato possibile nei confronti del territorio circostante. A tale scopo si provvederà al riinverdimento delle scarpate dei rilevati tramite la semina di un miscuglio di specie erbacee appositamente selezionate ed al mascheramento, ove possibile di strutture artificiali tramite l'impianto di essenze arboree ed arbustive.

Per quanto attiene alle formazioni arboreo-arbustive, siepe campestre, di progetto, costituita da una piantagione lineare mista di media altezza; la loro selezione è stata guidata dalla lettura puntuale dei tipi di essenze presenti presso le aree di intervento. Ciò garantisce un inserimento paesaggistico impercettibile delle opere di mitigazione all'interno del contesto territoriale interessato. La selezione delle specie è stata calibrata sulla base delle indicazioni dettate dalla pianificazione territoriale (Allegato "Sussidi operativi" PALAV).

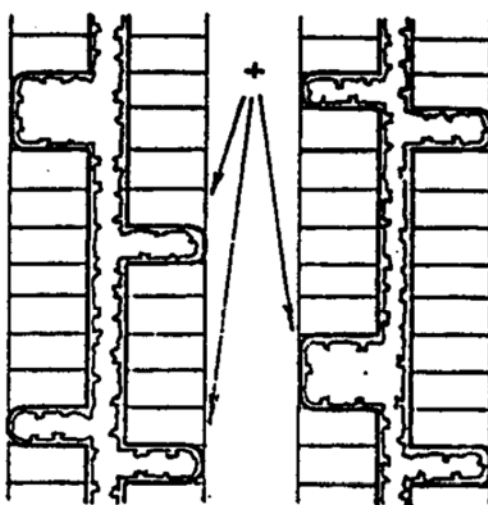
Di fatto però l'insieme delle specie è stato valutato in base ai parametri ecologici di ognuna e al relativo grado di adattabilità a situazioni particolari.

Per quanto concerne invece le aree destinate a semplice rinverdimento con specie erbacee la selezione della miscela da impiegare è stata operata in base ai seguenti elementi di sviluppo: disponibilità commerciale; adattabilità a diversi gradi di acclività; natura del suolo e grado di rusticità.

Per la selezione delle opere mitigative è stato pertanto utilizzato un approccio multidisciplinare, al fine di formulare una proposta progettuale integrata che potesse esprimere le migliori sinergie di salvaguardia ambientale.

Per una visione completa e dettagliata degli interventi di mitigazione ambientale e paesaggistica si rimanda agli elaborati di riferimento PRS_T_PD_D01 "Planimetria generale di progetto".

Estratti dei "Sussidi Operativi" - PALAV



Esempio di inserimento di arbusti lungo gli allineamenti degli stelli in modo da interrompere la vista monotona delle auto.

12. EFFETTI NON MITIGABILI

Vanno inoltre evidenziati gli effetti negativi che non possano essere evitati o mitigati, rispetto ai quali potranno essere proposte prescrizioni ed eventuali misure di compensazione. Tenendo conto delle fasi di lavorazione e della conformazione definitiva a fine opera.

In particolare si indicano i seguenti possibili effetti negativi irreversibili per modificazioni a:

	DURANTE I LAVORI	FINE LAVORI
<i>l'assetto morfologico</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>le compagini vegetali affermate naturali o di antico impianto</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>la skyline naturale o antropica</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>la funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>l'assetto percettivo, scenico o panoramico</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>l'assetto insediativo-storico</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>i caratteri strutturanti il territorio agricolo</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

La realizzazione degli interventi di progetto è compatibile con il funzionamento territoriale e non pregiudizievole sulla qualità paesaggistica del contesto paesaggistico individuato.

In particolare non viene modificata e non aumenta in maniera apprezzabile l'entità e la forma degli impatti sul territorio generati dall'attuale ambito ove si insedieranno i nuovi tracciati, poiché gli interventi non comporteranno un cambiamento della destinazione d'uso territoriale e rispetteranno quanto già prescritto in sede di pianificazione comunale e sovracomunale in merito al vincolo paesaggistico.

L'attivazione di specifiche misure di mitigazione, le caratteristiche delle opere di progetto sono giudicate compatibili con la conservazione del carattere naturalistico dei luoghi esterni all'ambito di intervento.

Si ritiene che le opere in progetto non vadano a diminuire, eliminare e/o alterare le connotazioni paesaggistiche residuali del sito. Sulla base di quanto precedentemente esposto i residuali effetti negativi dell'intervento di progetto, ancorché possibili in un ambiente così fortemente segnato dalla struttura della viabilità principale, risultano del tutto mitigabili dalle azioni progettuali (siepe arboreo-arbustiva e rinverdimento dei rilevati) che si andranno ad attivare.

Forlì, 10 giugno 2019

Firma del Richiedente

Firma del Progettista dell'intervento

