

Lavori di realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione a raso con SP 74 al km 75+000 della SS 14

PROGETTO ESECUTIVO

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ANAS

PROGETTISTA PRINCIPALE
Ing. Antonino Gallo

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE



Corso Porta Nuova, 99 - 37122 Verona - www.aseec.it

DIRETTORE TECNICO: *Ing. Walter Cosenza*

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO

Dott. Ing. Umberto Vassallo

CSP



Corso Porta Nuova, 99 - 37122 Verona - www.aseec.it

DIRETTORE TECNICO: *Ing. Walter Cosenza*

RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE PPM		NOME FILE		REVISIONE	
NEMSVE00445		T00ES00AMBRE01A_RELAZIONE_PAESAGGISTICA.DOC		A	
		CODICE ELAB.	T00ES00AMBRE01		
D					
C					
B					
A					
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1.	PREMESSA	2
2.	LOCALIZZAZIONE E TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO	3
2.1	Ubicazione dell'intervento	3
2.2	Tipologia dell'intervento	5
2.3	Carattere dell'intervento	5
3.	ANALISI DELLO STATO ATTUALE.....	6
3.1	Contesto paesaggistico	6
3.2	Descrizione dei caratteri del contesto e dell'area di intervento	6
3.3	Uso dei suoli e degli edifici	14
3.4	Uso attuale effettivo dell'area di intervento	14
3.5	Classificazione territoriale, urbanistica e di settore dell'area interessata dall'intervento	14
3.6	Documentazione fotografica	36
3.7	Il vincolo paesaggistico	37
4.	PROGETTO - DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO	38
4.1	Descrizione sintetica dell'intervento	38
4.2	Caratteristiche geometriche dell'intervento	38
4.3	Caratteristiche costruttive e materiche dell'intervento.....	39
4.4	Attrezzature di corredo e opere minori	40
5.	COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA.....	40
5.1	Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera.....	40
5.2	Mitigazione dell'impatto dell'intervento	41

Compatibilità Paesaggistica

ART. 146 - 3° C.- DLGS 42/04

“Relazione paesaggistica semplificata”

INTERVENTI SOTTOPOSTI A PROCEDURA AUTORIZZATORIA SEMPLIFICATA

D.P.R. 13 Febbraio 2017, N. 31

1. PREMESSA

La presente relazione paesaggistica si pone l'obiettivo di fornire all'Amministrazione competente tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento oggetto della presente istanza.

Per la stesura della relazione paesaggistica si adotta l'impostazione definita, nella struttura e nei contenuti, della normativa nazionale sui beni paesaggistici di seguito riportata:

- D. Lgs n. 42 del 22/1/2004 c.d. “Codice dei beni culturali e del paesaggio”, così come modificato dal D.lgs. 24 marzo 2006, n. 156 e D. Lgs. 24 marzo 2006, n. 157, nonché dal D. Lgs. 26 marzo 2008, n. 62 e D. Lgs. 26 marzo 2008, n. 63;

- DPCM 12 Dicembre 2005, “Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica”;

- D.P.R. 13 Febbraio 2017 n.31, “Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura semplificata”.

Il D.P.C.M. 12/12/2005, “Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'art. 146, comma 3, del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42”, nell'allegato 1, “Relazione Paesaggistica”, definisce finalità, criteri di relazione e contenuti di tale elaborato mentre il D.P.R. 13/02/2017 n. 31 identifica gli interventi sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata - allegato B - e ne produce modello compilatorio schematico ai fini di una corretta compilazione della Relazione - allegato D.

La Relazione Paesaggistica deve dar conto dello stato dei luoghi prima dell'esecuzione delle opere previste, delle caratteristiche progettuali dell'intervento e dello stato dei luoghi dopo l'intervento, motivando quest'ultimo in riferimento ai caratteri specifici del contesto paesaggistico interessato.

I contenuti della relazione paesaggistica sono articolati nelle due seguenti parti:

- I° parte volta a descrivere lo stato attuale del bene paesaggistico interessato, del contesto nel quale esso si colloca ed a documentare la presenza di elementi di valore paesaggistico in concomitanza allo studio della normativa regionale, provinciale, comunale e di settore.

- II° parte la cui finalità è quella di individuare gli impatti sul paesaggio determinati dalle trasformazioni proposte e gli interventi di mitigazione e/o compensazione che si rendono necessari.

2. LOCALIZZAZIONE E TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO

2.1 Ubicazione dell'intervento

L'intervento è localizzato nel Comune di San Michele al Tagliamento, Provincia di Venezia, al km 75+000 della SS.14 "Via A. Venudo" – incrocio con la SP 74 "Via A. Moro".



Figura 1 – Ortofoto del contesto paesaggistico di riferimento con individuazione dell'area d'intervento



Figura 2 – Sovrapposizione intervento su ortofoto

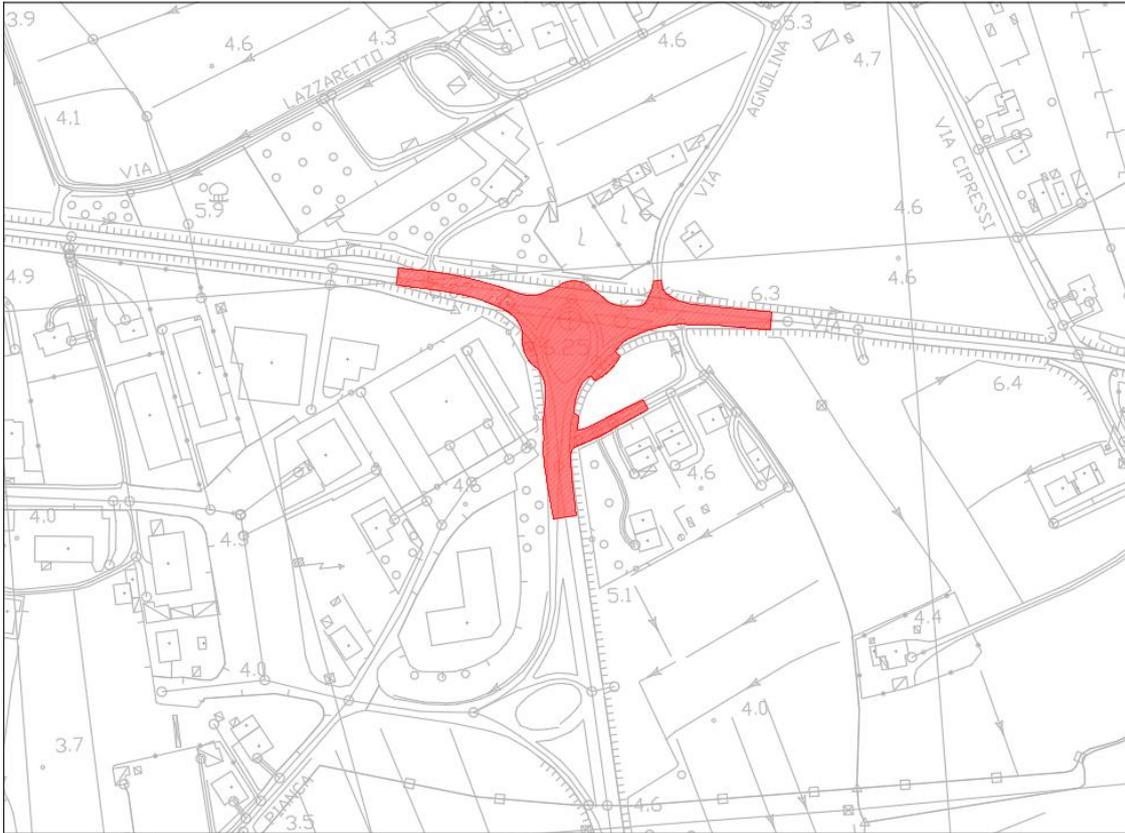


Figura 3 – Estratto della Carta Tecnica Regionale con individuazione dell'area oggetto d'intervento

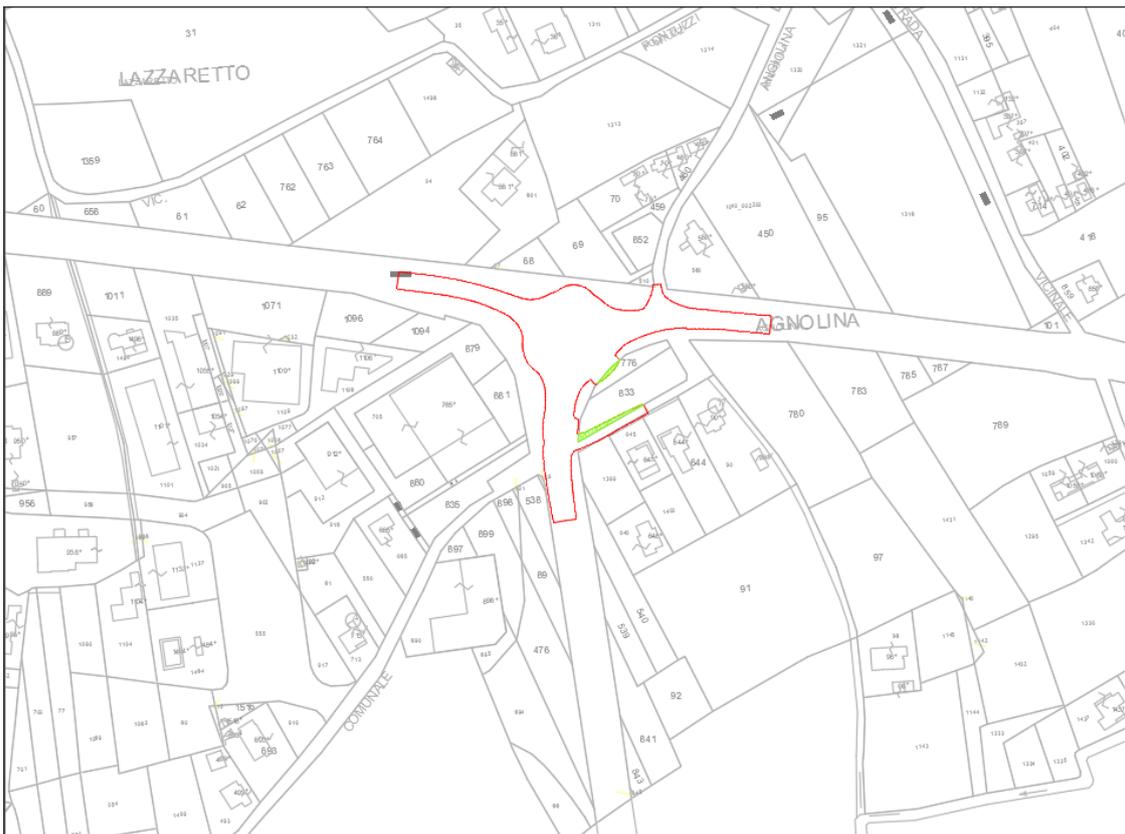


Figura 4 – Estratto della mappa catastale con individuazione dell'area oggetto d'intervento

2.2 Tipologia dell'intervento

L'opera insiste su sedimi stradali esistenti con caratteristiche geometriche e funzionali assimilabili, per quanto riguarda la S.S. 14, ad una strada di tipo C – Strade extraurbane secondarie, secondo quanto previsto dal D.lgs. 30 aprile 1992 n.285 – Nuovo Codice della Strada e dal D.M. 5 novembre 2001 n. 6792 – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.

La realizzazione della nuova intersezione con funzionamento a rotatoria si pone l'obiettivo di migliorare la fluidità e la sicurezza della circolazione stradale con l'eliminazione di potenziali punti di conflitto attualmente identificabili con le manovre di svolta a sinistra dalla S.P. 74 Via A. Moro in ingresso sulla S.S. 14 e in uscita dalla strada statale verso la SP 74 Via A. Moro.

Si renderà necessario un adeguamento delle opere idrauliche per garantire la continuità della rete di smaltimento delle acque meteoriche con la realizzazione di nuovi fossati e tombinamenti a completamento delle opere stradali.

La viabilità di progetto adotterà per la Strada Statale 14 una sezione stradale di categoria C – extraurbana secondaria (D.M. 5/11/2001), per le opere di collegamento della Strada Provinciale 74 ci si riferisce ad una sezione stradale di categoria C – extraurbana secondaria (D.M. 5/11/2001).

Viene previsto un accesso lungo la SP 74 e uno lungo la SS 14 per viabilità comunale.

Attualmente l'intersezione tra la S.S.14 e la SP 74 è del tipo a raso con precedenza ai veicoli che transitano sulla statale; sono permesse tutte le manovre sia in immissione che in uscita dalla strada statale e sono presenti le corsie specializzate di accumulo per la svolta a sinistra in entrambi i sensi di marcia della S.S.14.

Tale configurazione non è in grado di garantire un livello di sicurezza adeguato a causa delle diverse categorie stradali che si incrociano e per la presenza di mezzi pesanti.

L'intervento prevede la realizzazione di una rotatoria in grado di far fronte ai flussi di traffico di una strada statale, garantendo elevati livelli di servizio e di sicurezza per gli utenti della strada.

La rotatoria, allineata sull'asse stradale della viabilità principale, presenta una corona giratoria con diametro esterno pari a 50.00 metri, corsia della corona giratoria di larghezza totale pari a 9.00 metri. Due corsie di ingresso di larghezza pari a 3.00 metri cadauna e corsia di uscita di larghezza pari a 4.50 metri. L'aiuola centrale e le isole divisionali spartitraffico saranno sistemate a prato verde.

2.3 Carattere dell'intervento

- TEMPORANEO O STAGIONALE
- PERMANENTE: A) FISSO
- B) RIMOVIBILE

3. ANALISI DELLO STATO ATTUALE

3.1 Contesto paesaggistico

- MONTANO
- PEDEMONTANO E COLLINARE
- DELLA PIANURA
- LAGUNARE, COSTIERO E DELLA BONIFICA RECENTE

L'area di interesse si colloca nell'Ambito di Paesaggio n. 26 "Pianure del Sandonatese e Portogruarese" dell'Atlante Ricognitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

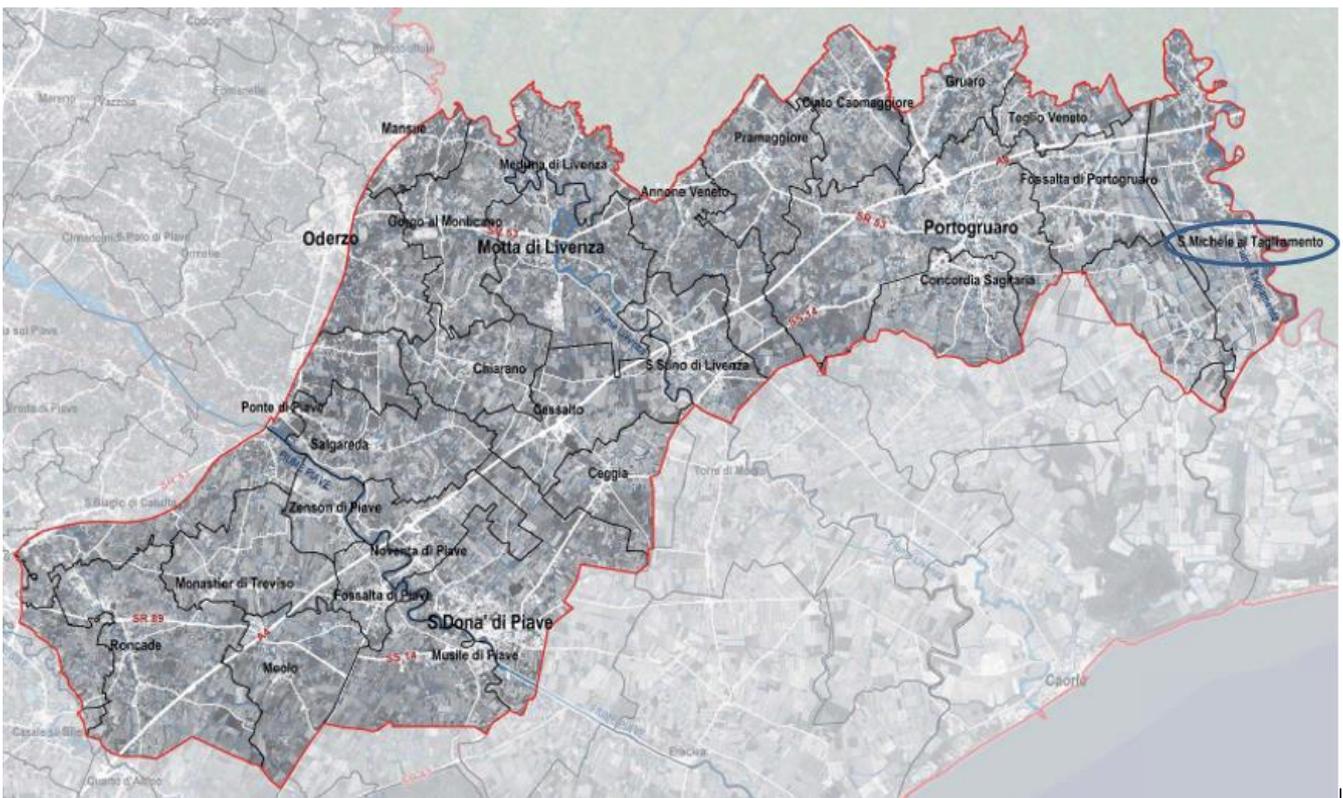


Figura 5 – Estratto dell'Atlante Ricognitivo del Veneto con individuazione dell'area oggetto d'intervento

3.2 Descrizione dei caratteri del contesto e dell'area di intervento

Nella **Carta dei suoli del Veneto** in cui vengono descritte le unità cartografiche ed in riferimento al paesaggio vengono specificate: la morfologia, il materiale parentale, le quote, la vegetazione, l'uso del suolo, il regime idrico e la presenza di non suolo.

L'area oggetto di intervento rientra nell'Unità Cartografica BR2.5 con caratteristiche di seguito riportate.

Unità Cartografica BR2.5
Carta dei suoli in scala 1:250.000
Aggiornamento 2018 (RVTS)

REGIONE DI SUOLI: 18.8 - Pianura Padano-Veneta.
PROVINCIA DI SUOLI: BR - Bassa pianura recente, calcarea, a valle della linea delle risorgive, con modello deposizionale a dossi sabbiosi, piane e depressioni a depositi fini (Olocene).
SISTEMA DI SUOLI: BR2 - Suoli su dossi della pianura alluvionale, formati da sabbie e limi, da molto a estremamente calcarei.



Dossi fluviali del Tagliamento, pianeggianti.
L'unità è costituita da 2 delineazioni e si estende su una superficie di 9.114 ettari.
Quote: da 0 a 13 m s.l.m.
Pendenze: pianeggianti (0-0,8%, modale 0,2%).
Morfologia: dossi o argini naturali di piane alluvionali (levee).
Materiale parentale e substrato: sedimenti fluviali, depositi di piena ad alta energia, estremamente calcarei, limosi o sabbiosi.
Uso del suolo: colture a ciclo estivo (mais, sorgo ecc.) e secondariamente cereali autunno-vernini (frumento, orzo, avena), vigneti, frutteti, pomacee.
Non suolo: consumato 18%; acque 3%.
Capacità d'uso (LCC): IISw

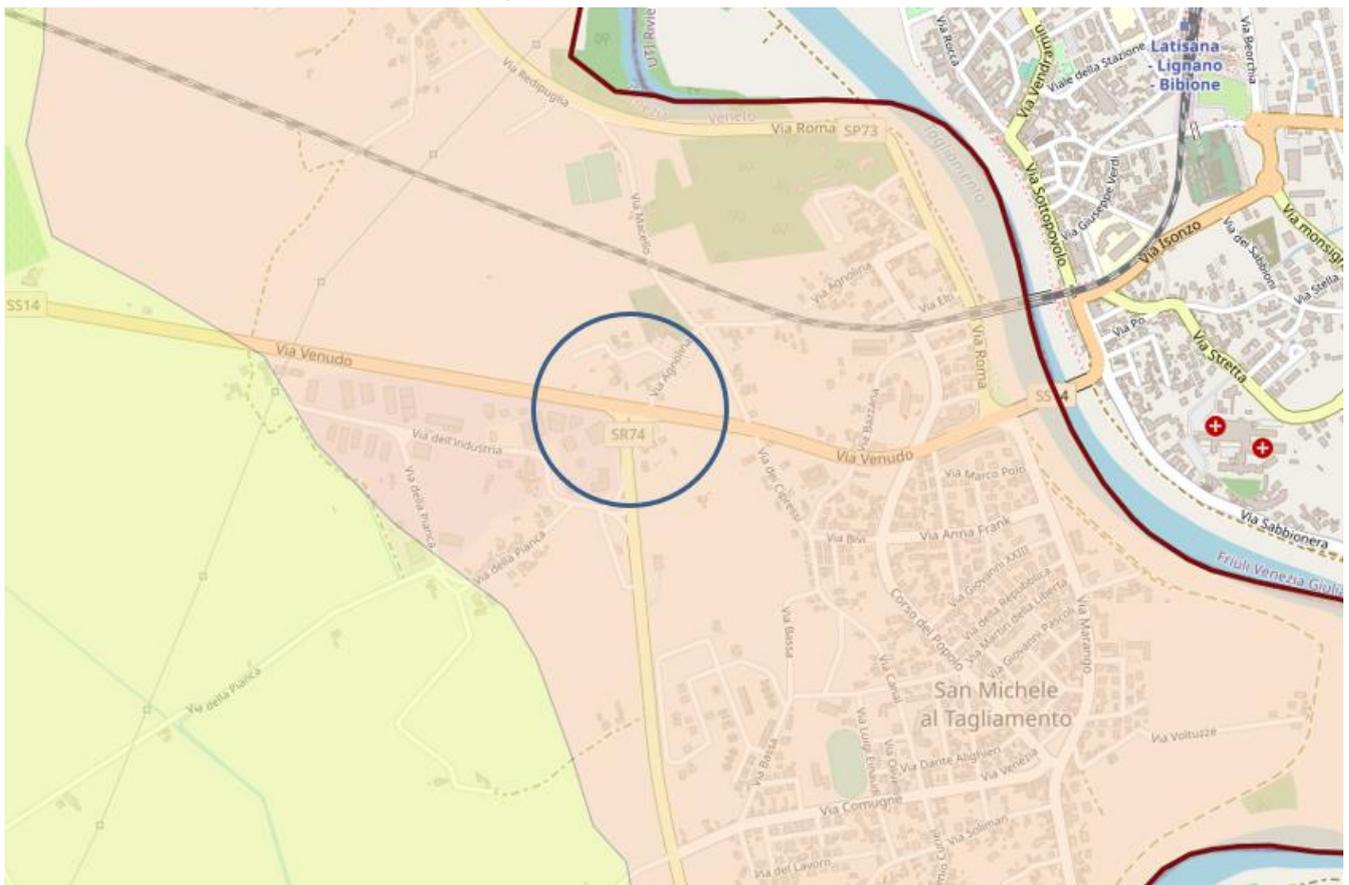


Fig. 6 – Carta dei suoli del Veneto

San Michele al Tagliamento si colloca nell'ambito del territorio di applicazione del **Piano per l'Assetto Idrogeologico** redatto dall'Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione.

Il PAI, che classifica i territori in funzione delle condizioni di pericolosità idraulica, determina le aree pericolose secondo le seguenti condizioni di pericolosità idraulica: P1 – Moderata; P2 – Media; P3 – Elevata.

Nel caso specifico, l'area oggetto di esame compare tra quelle perimetrata a pericolosità idraulica P1 – Moderata, nella cartografia del PAI relativamente al bacino del Fiume Tagliamento, (cfr. Figura 8 -Tav.67).

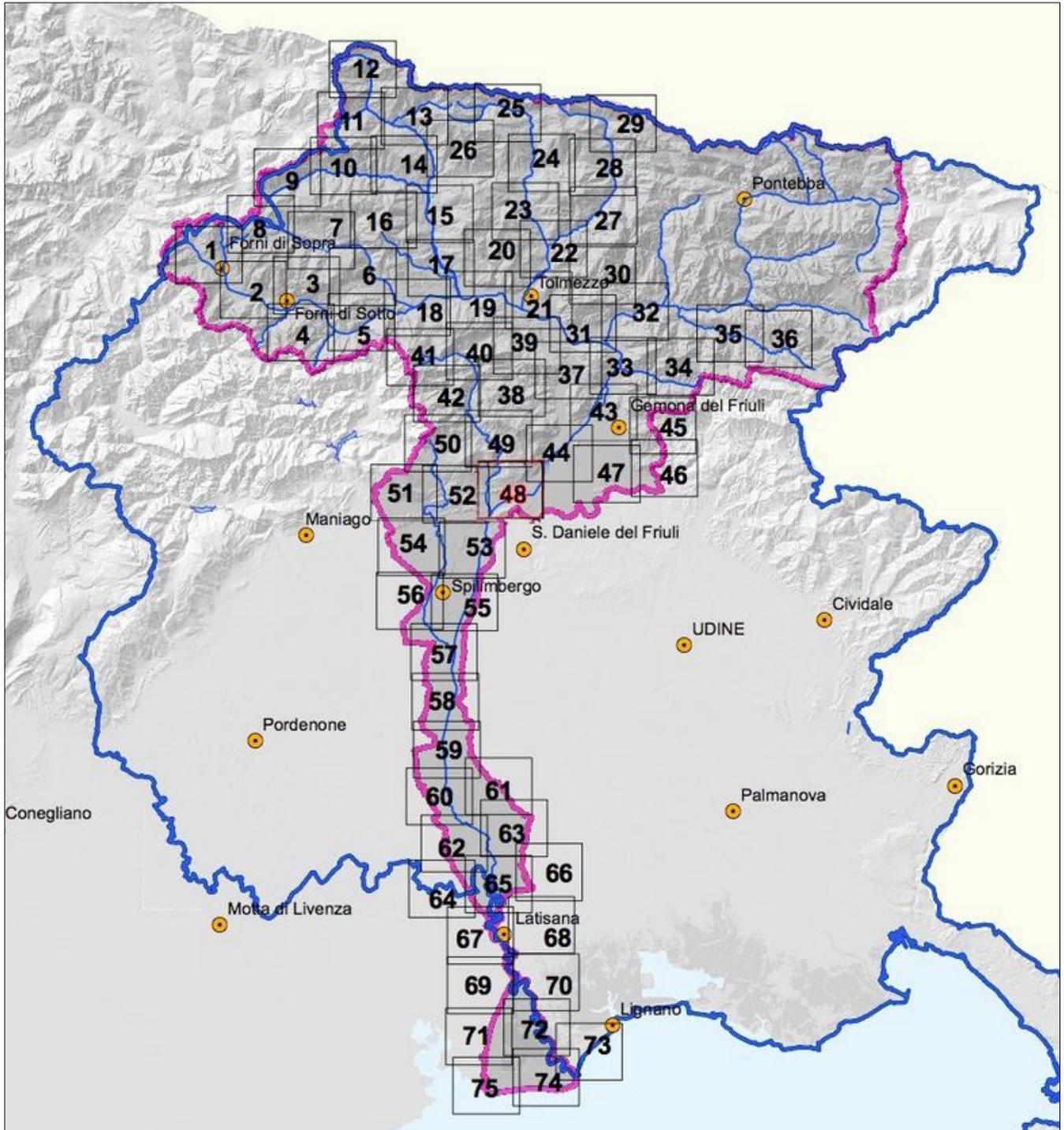


Fig.7 – Bacino del fiume Tagliamento – Individuazione Tavole di Pericolosità Idraulica

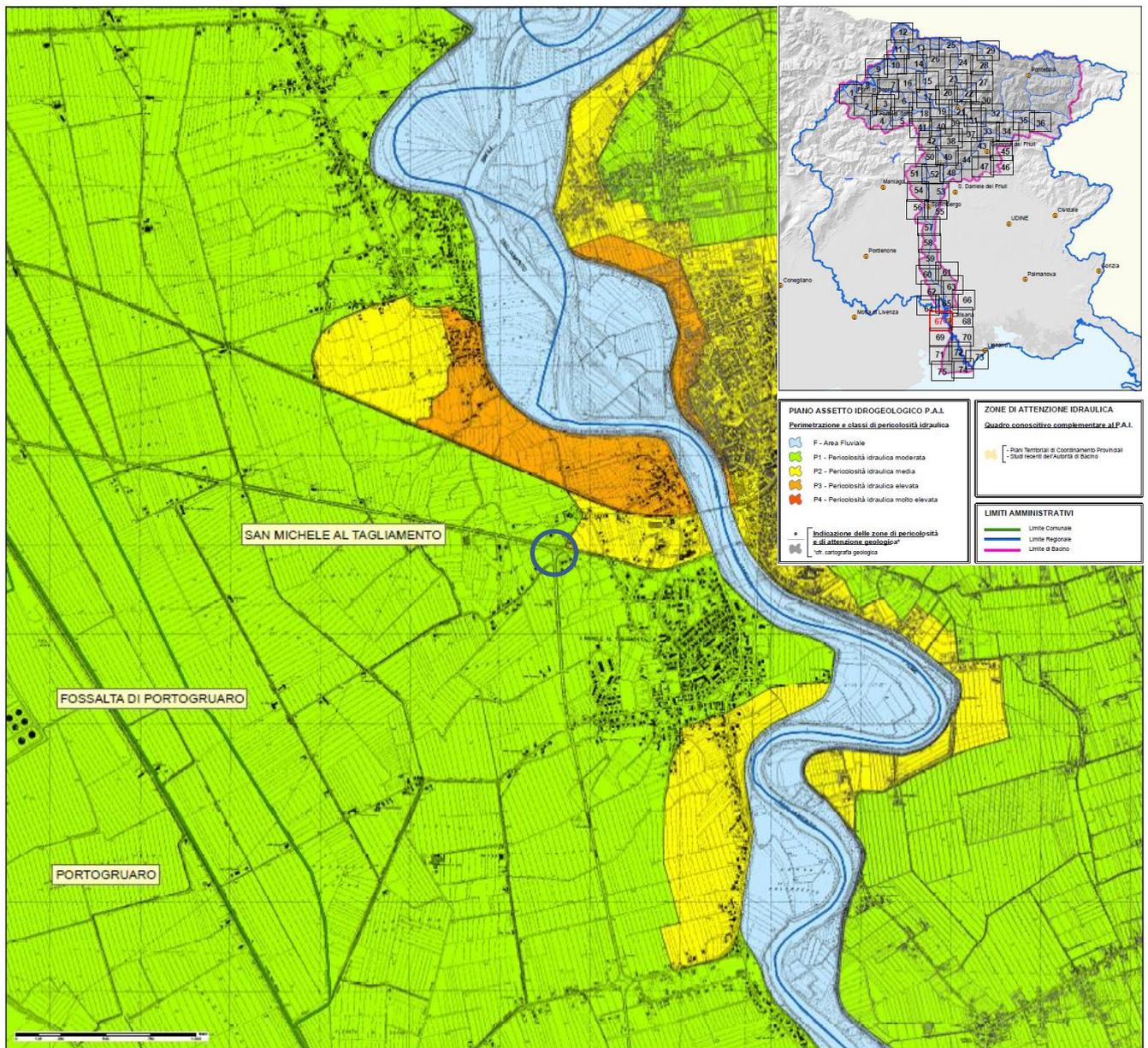


Fig.8–Tavola 67 - Pericolosità Idraulica

Dal punto di vista del **rischio sismico**, il comune San Michele al Tagliamento è classificato in zona 3 e 4 ai sensi dell'O.P.C.M. 3274/2003 e successive integrazioni, di cui vanno rispettate le specifiche prescrizioni. I riferimenti normativi sono inoltre la D.C.R. n. 67 del 3/12/2003, l'O.P.C.M. 28 aprile 2006, n. 3519, e la Dgr n. 71 del 22/1/2008 e Dgr n. 3308 del 04.11.08, con valori di accelerazione sismica massima al suolo rispettivamente pari a 0.15 g e 0.05 g di cui all'OPCM 3519/2006.

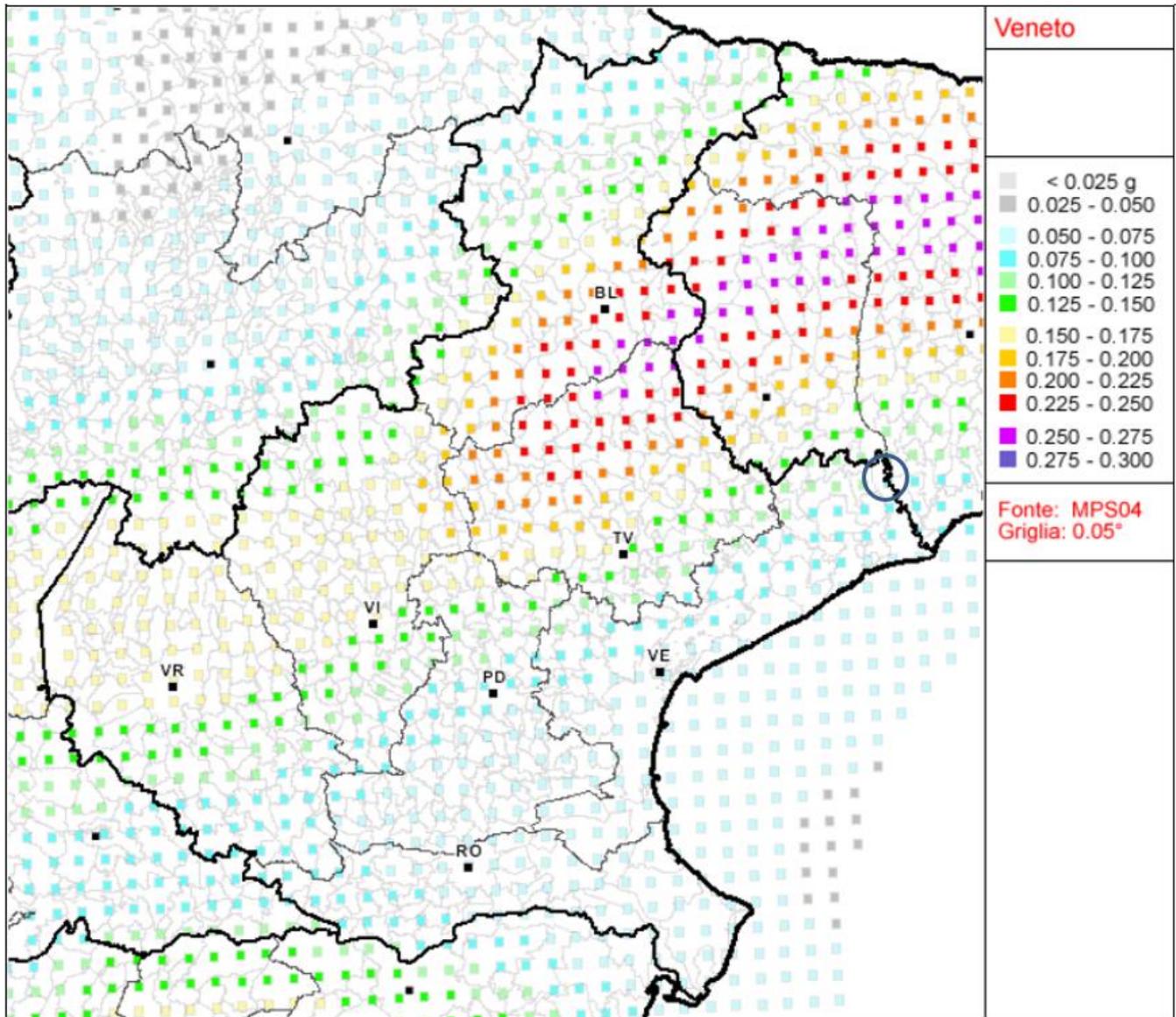


Fig. 9– Rischio sismico della Regione Veneto, fonte INGV

Il territorio di San Michele al Tagliamento si sviluppa, in direzione nord-sud, lungo il fiume Tagliamento, per una lunghezza di circa 25 chilometri. Il comune, che ha un'estensione di 112,3 kmq, confina a est con la Regione Friuli Venezia Giulia – provincia di Pordenone (Morsano al Tagliamento a nord, Ronchis, Latisana e Lignano Sabbiadoro a est); a nord-ovest con Fossalta di Portogruaro, a ovest con Portogruaro e a sud-ovest con il comune di Caorle; a sud con il mare Adriatico.

All'interno del territorio comunale, totalmente in pianura, con un escursione altimetrica di circa 16 metri, è possibile individuare tre ambiti territoriali omogenei: il primo a nord della S.P. 42 Jesolana, oltre il primitivo limite della gronda lagunare, caratterizzato da un sistema insediativo lineare, appoggiato al corso sinuoso del fiume (Villanova, Malafesta, San Mauro, San Giorgio, San Michele, San Filippo), con dei filamenti urbanizzati che penetrano nella campagna parcellizzata, rapidamente attestata sulla Roggia Canalotto e il Canale Taglio Nuovo.

Il secondo ambito interessa uno spazio molto più ampio, compreso tra il Tagliamento, il Canale dei Lovi e la Litoranea Veneta, dove l'urbanizzazione è minore e più concentrata (centri di Cesarolo, Marinella e Bevazzana) e domina l'agricoltura estensiva: il corso del canale Lugugnana suddivide verticalmente tale ambito di bonifica in due ulteriori quadranti con diverso valore ambientale.

Infine, l'ambito costiero, con il sistema delle valli (Vallesina e Valle Grande), i centri di Bibione, Lido del Sole, Bibione Pineda, il rilevante ambito naturalistico delle foci del Tagliamento.

Le frazioni sono Villanova – Malafesta, Sa Giorgio al Tagliamento – Pozzi, Cesarolo, III Bacino, Bevazzana e Bibione; le località più estese, San Filippo e Marinella.

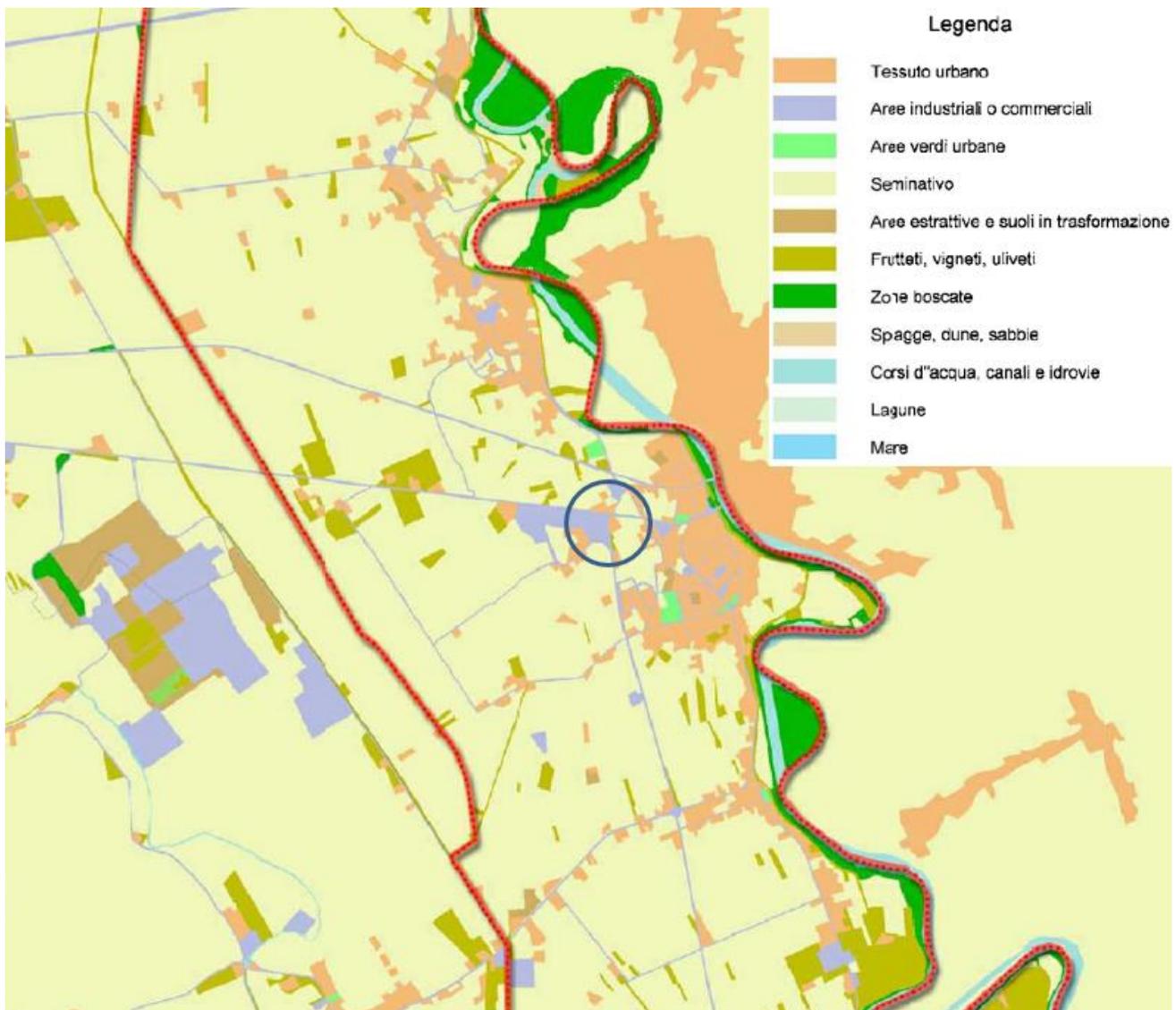


Fig. 10 – Stralcio Tav.VAS n.1- Rapporto tra Uso del suolo e Trasformabilità, P.A.T. Comune di San Michele al Tagliamento

La realtà produttiva di San Michele al Tagliamento è caratterizzata dalla presenza di piccole aziende nella parte alta del territorio Comunale, e di grandi aziende nella parte centrale e meridionale, conseguenza diretta delle opere di bonifica.

Circa il 63% della Superficie Agricola Utilizzabile è gestita da un gruppo di aziende con più di venti ettari che rappresenta solo il 5,2% del totale (oltre il 40% della SAU è gestito dall'1,3% delle aziende).

Per quanto riguarda l'utilizzazione del suolo agricolo risulta evidente la netta prevalenza dei seminativi: (93,46% della SAU) tra questi le produzioni più consistenti sono quelle cerealicole e industriali con prevalenza di mais e soia; la limitata produzione di foraggiere è da collegare alla relativa scarsa importanza che nella zona oggi assume l'allevamento da latte. Poco significativa è la superficie destinata a frutteto (3%), a vite (1,6%) ed a prato (1,3%).

Il settore della zootecnia non è particolarmente rilevante nel territorio.

Per quanto riguarda l'area di Bibione è presente una zona agricola - detta "Zona degli Istriani" - in cui si praticano principalmente colture di tipo orticolo, sia per ragioni legate alla tipologia del terreno (sabbioso), sia per la domanda del mercato turistico.

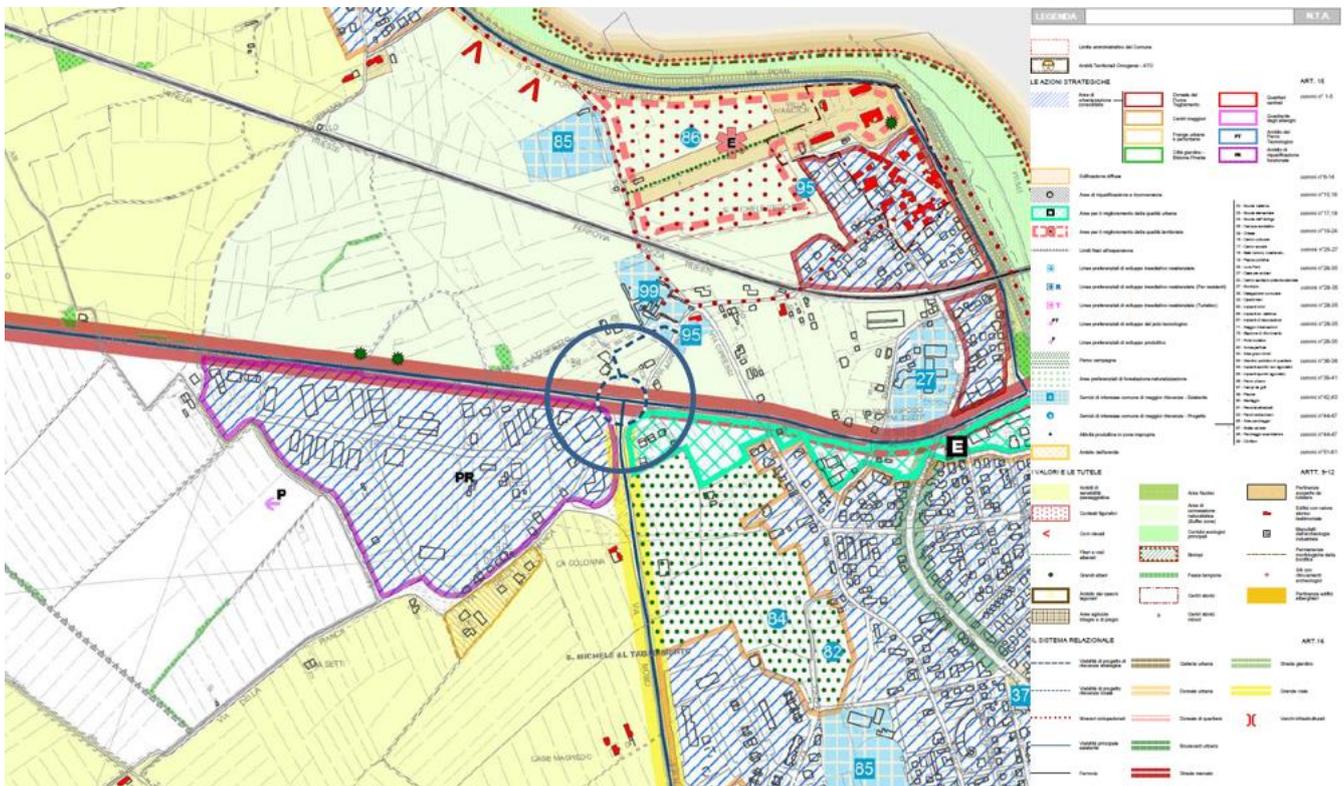


Fig. 11 – Stralcio Tavola T.04.01 - Trasformabilità, P.A.T. Comune di San Michele al Tagliamento

Le aziende agricole sono generalmente di modeste dimensioni e a conduzione familiare. Sono da segnalare inoltre, interessanti azioni di coltivazioni alternative sfruttanti metodiche di lotta integrata agli infestanti volta alla riduzione del consumo di pesticidi.

In questa macro-categoria rientra anche l'attività ittica che si svolge a Bibione, condotta con metodi non intensivi alla quale sono imputabili aspetti ambientali non significativi.

Il territorio di San Michele al Tagliamento non è stato interessato, fino ad oggi, da una significativa concentrazione di attività produttive. La ragione fondamentale va ricercata nel mancato collegamento diretto con l'autostrada e nei vantaggi localizzati offerti dai comuni vicini (Fossalta di Portogruaro, Portogruaro, Gruaro).

Il sistema delle aree produttive di San Michele al Tagliamento è contraddistinto dalla presenza di due aree localizzate nell'intersezione tra gli assi di collegamento est-ovest (Statale 14 e ponte sul Tagliamento a Bevazzana) e la S.P. n. 74, San Michele al Tagliamento – Bibione; in entrambe le zone è presente un tessuto produttivo di taglia medio piccola, con presenza di impianti industriali minori, di depositi e magazzini. Entrambe le zone risultano completamente dotate di tutte le urbanizzazioni primarie e secondarie necessarie, ed evidenziano un alto grado di saturazione. Per quanto riguarda la frazione di Bibione, il comparto maggiormente presente è quello dell'artigianato e dell'edilizia che deve la sua sussistenza soprattutto al parallelo sviluppo del turismo.

Il settore del terziario rappresenta il vero motore dell'economia locale ed è prevalentemente dedicato al turismo. Infatti, gli esercizi commerciali e i servizi sono collocati soprattutto nell'area urbanizzata di Bibione e risultano, nella maggior parte dei casi, ad apertura stagionale.

In questo settore sono compresi i punti vendita al dettaglio, l'intrattenimento, la ristorazione e l'attività ricettiva con tutti i servizi di supporto connessi, quali agenzie immobiliari, turistiche e finanziarie.

Le strutture ricettive sono costituite dagli alberghi e dai campeggi ai quali devono essere aggiunti gli appartamenti - circa 20.000 corrispondenti a 70.000 posti letto - che rappresentano la principale offerta di ospitalità per i villeggianti.

L'economia turistica si è sviluppata molto rapidamente soprattutto grazie agli ingenti investimenti nel campo edilizio degli anni '60, che in breve tempo hanno creato un notevole sistema ricettivo, la cui peculiarità è la disponibilità di sistemazioni extra alberghiere (case e appartamenti). Un'altra caratteristica rilevante di Bibione è l'elevata percentuale di ospiti stranieri presenti, che supera le presenze italiane.

La realizzazione della nuova intersezione con funzionamento a rotatoria si inserisce bene nel contesto previsionale della mobilità locale con l'obiettivo di:

- migliorare la fluidità e la sicurezza della circolazione stradale;
- eliminare i potenziali punti di conflitto attualmente identificabili con le manovre di immissione sulla SP.74 in direzione di Bibione da traffico prevalentemente turistico;
- sposare a pieno le previsioni di mobilità consistenti nella futura realizzazione di viabilità locale ad incrementare il sistema relazionale.

L'insediamento, su cui insiste l'intervento per il quale si richiede Autorizzazione Paesaggistica, è identificato nella mappa catastale al foglio 22, particelle 776 e 883.

3.3 Uso dei suoli e degli edifici

Classificazione d'uso da partita catastale dei terreni e degli edifici

- PRIVATO ■
- DEMANIALE ■

3.4 Uso attuale effettivo dell'area di intervento

L'uso attuale effettivo dell'area d'intervento è:

- URBANO □
- AGRICOLO ■

3.5 Classificazione territoriale, urbanistica e di settore dell'area interessata dall'intervento

Pianificazione Regionale – PTRC

L'area di interesse si colloca nell'Ambito di Paesaggio n. 26 "Pianure del Sandonatese e Portogruarese" dell'Atlante Ricognitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

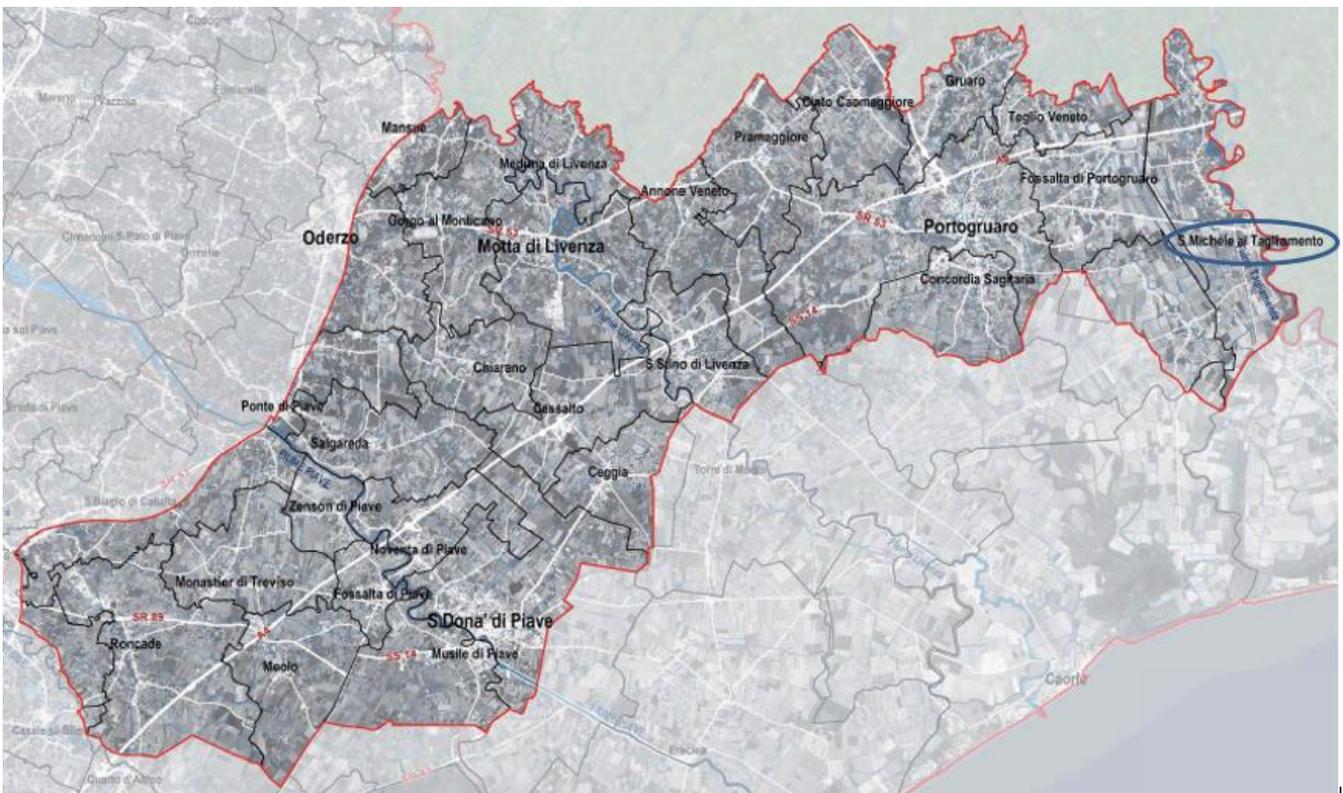


Figura 12 – Estratto dell'Atlante Ricognitivo del Veneto con individuazione dell'area oggetto d'intervento

Piano di area – Palalvo

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".

Previsti con la L.R. 61/1985 sull'assetto e il governo del territorio, i Piani di Area hanno assunto valenza paesistica per effetto della L.R. 9/1986, predisposta in adeguamento alla L.431/1985 (c.d. legge Galasso), recante disposizioni per la tutela delle zone di particolare interesse naturalistico-ambientale.

Come il PTRC anche i Piani di Area costituiscono strumenti di pianificazione che nel disegno di governo del territorio regionale presentano carattere sovraordinato rispetto a tutti gli altri piani.

Obiettivo primario della pianificazione di area vasta è la valorizzazione delle specificità locali in una logica di sistema territoriale, secondo una metodologia di co-pianificazione che promuove le dinamicità presenti negli enti locali e nelle diverse amministrazioni provinciali e punta a creare una rete di rapporti portatori di risorse e capacità diverse.

L'esperienza acquisita nella formazione dei piani di area ha consentito di orientare la pianificazione territoriale verso una sempre maggiore incisiva compenetrazione degli aspetti legati alla tutela del territorio e della risorsa ambiente, nelle sue varie forme e caratteristiche, con quelli connessi allo sviluppo equilibrato dei territori.

In seguito all'approvazione della L.R. 11/2004, la pianificazione di area vasta risulta limitata ad alcune aree specifiche, restando comunque oggetto di redazione e soggette ad approvazione le varianti ai piani vigenti.

Il piano di area Palalvo è relativo a parte del territorio dei comuni di Caorle, Concordia Sagittaria, Portogruaro, S. Stino di Livenza, **S. Michele al Tagliamento**, Cinto Caomaggiore, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Teglio Veneto e Torre di Mosto.

Geograficamente segue, a nord il confine amministrativo del comune di S. Stino di Livenza, lungo la S.S. 14 si collega a Concordia Sagittaria, risale verso nord ai margini del fiume Reghena fino al confine regionale, ricomprende porzioni di territorio dei comuni di Gruaro, Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro fino al centro storico di Portogruaro, scende lungo il fiume Lemene, si collega all'abitato di S. Michele al Tagliamento lungo la S.P. 42 "Jesolana", coincide a est con il confine regionale sul fiume Tagliamento, è delimitato a sud dal mare Adriatico e a ovest segue il corso del canale Livenza morto fino ai confini amministrativi del comune di Torre di Mosto.

La Giunta regionale con deliberazione n.1343 del 29/08/2016 ha ritenuto di non ritrasmettere il Piano al Consiglio regionale per la sua approvazione.

Pianificazione Provinciale – PTCP

Il PTCP costituisce atto di programmazione generale del territorio provinciale ed è lo strumento di pianificazione che l'assetto del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali, articolando sul territorio le linee di azione della programmazione regionale. Il PTCP, dando piena attuazione alle prescrizioni del PTPR approvato, ha efficacia di piano territoriale con finalità di salvaguardia dei valori paesistici, ambientali e culturali del territorio, anche ai fini dell'art. 143 del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 e costituisce, in materia di pianificazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 24 comma 3 della LR 20/2000, l'unico riferimento per gli strumenti di pianificazione comunali e per l'attività amministrativa attuativa.

Ai fini della presente Relazione sono stati analizzati i contenuti degli elaborati grafici del Piano. Dall'analisi dei contenuti in relazione all'area di intervento e all'opera progettuale, emergono le interferenze evidenziate nei seguenti stralci cartografici:

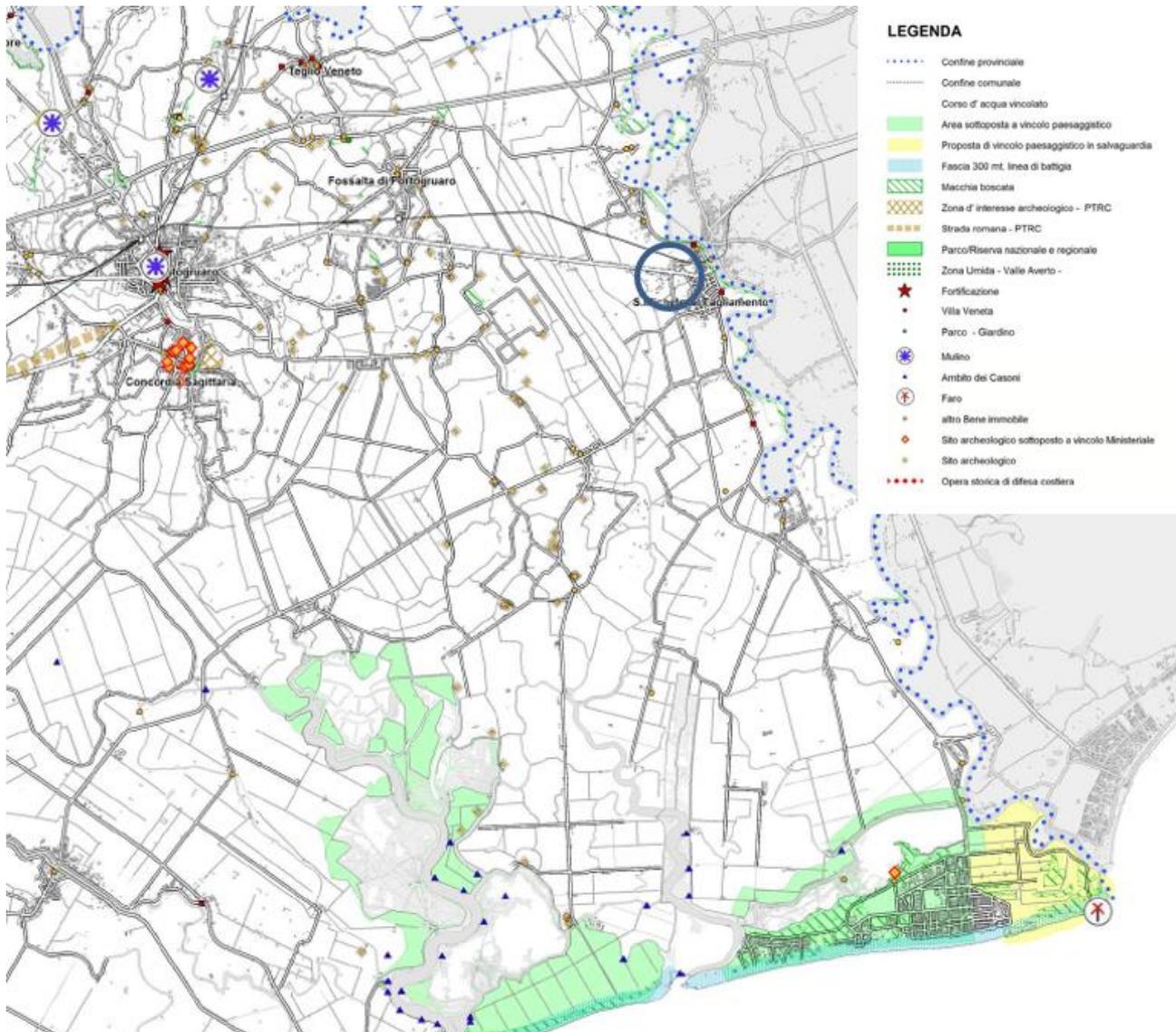


Fig. 13 – Stralcio TAV. I Beni culturali e del paesaggio

Tav. I Beni culturali e del paesaggio:

- L'area d'intervento non rientra nella Zona d'interesse archeologico;
- L'area d'intervento non rientra nell' Area sottoposta a vincolo paesaggistico

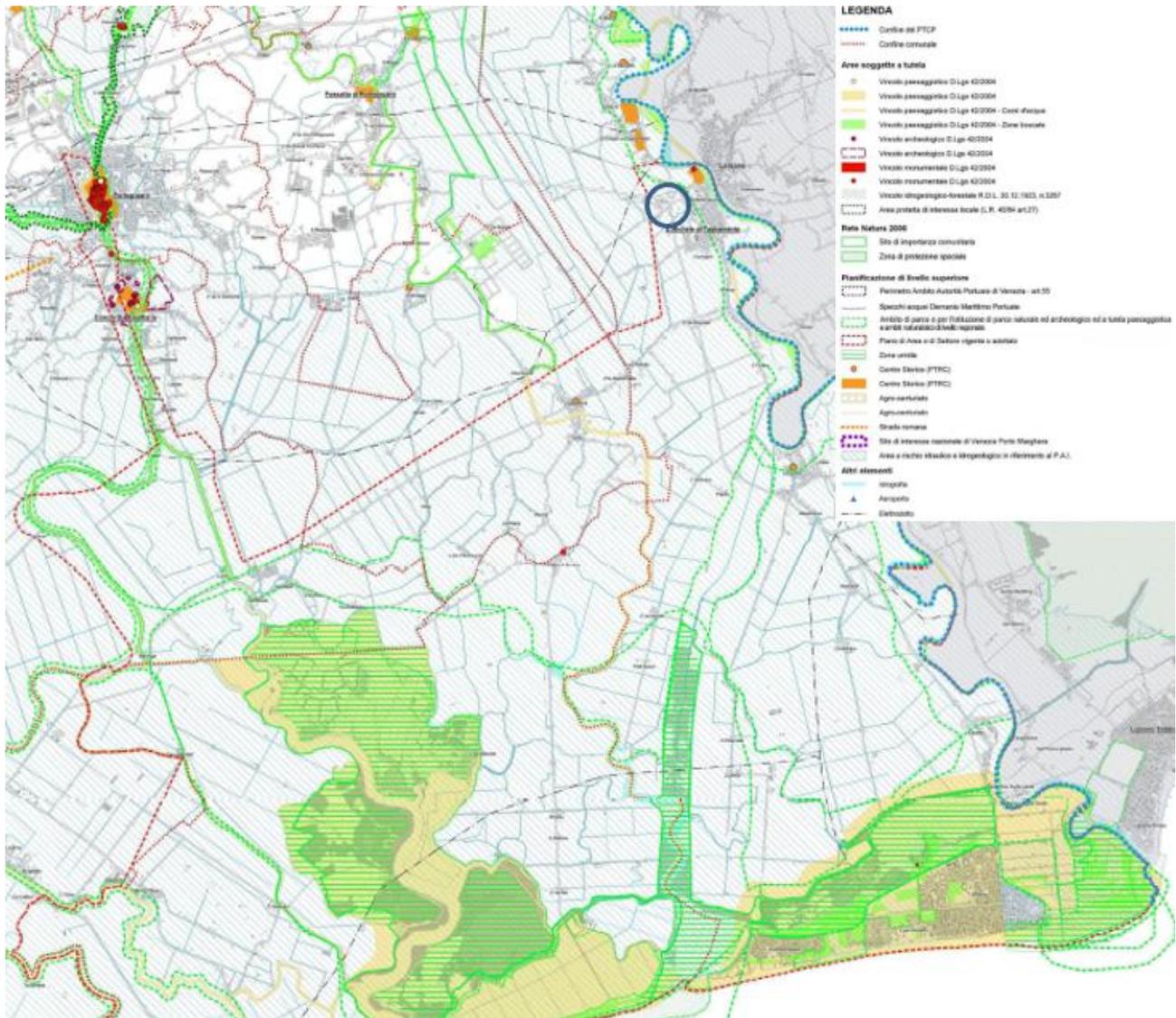


Fig. 14 – Stralcio Tav. 1-1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

TaV . 1-1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale:

- L'area d'intervento non è soggetta a Vincolo paesaggistico D. Lgs 42/2004
- L'area d'intervento rientra Area a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al P.A.I.

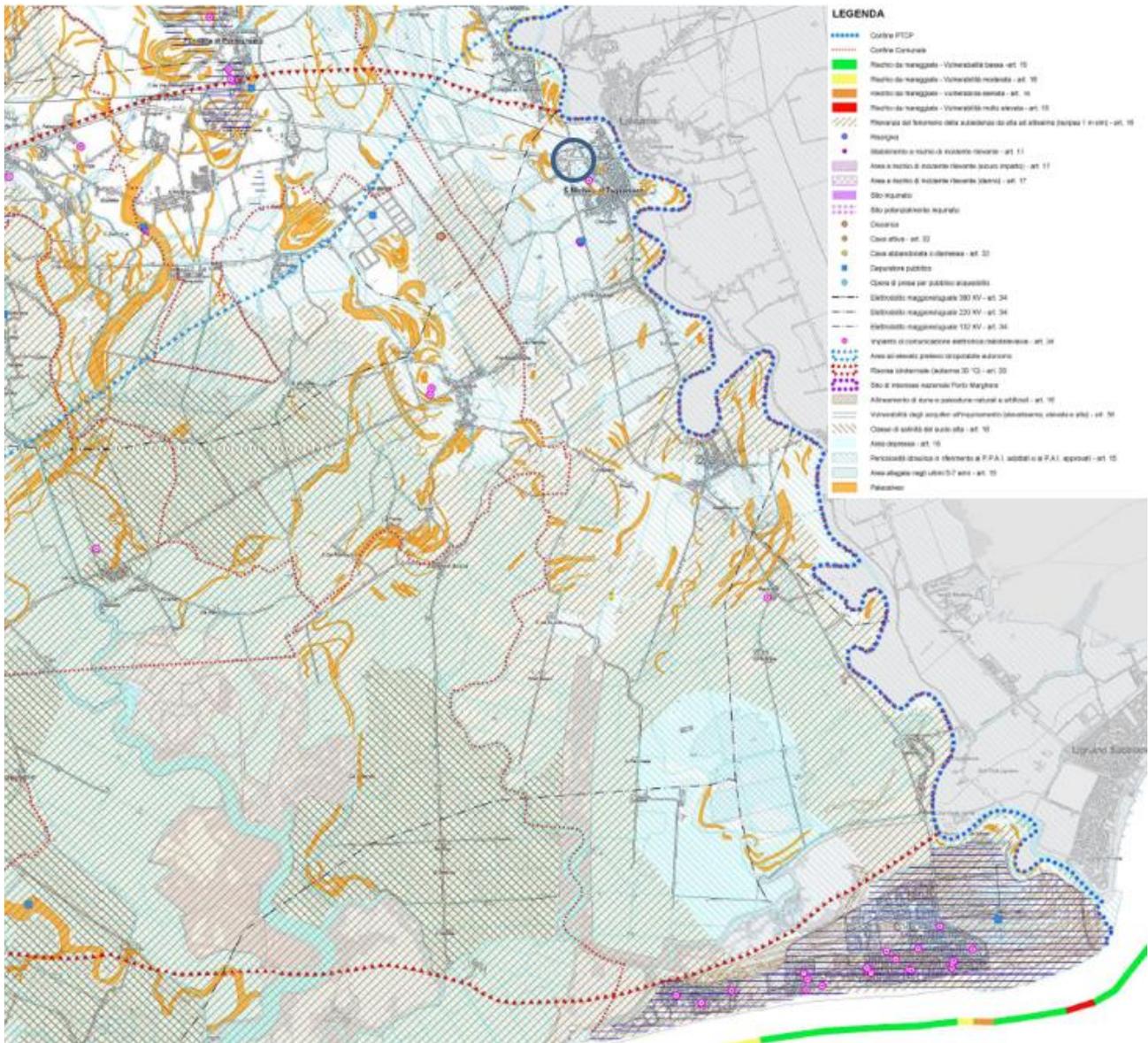


Fig. 15 – Stralcio Tav. 2-1 Carta delle fragilità

Tav. 2-1 Carta delle fragilità

- Pericolosità idraulica in riferimento ai P.P.A.I. adottati o ai P.A.I. approvati – Art. 15

Art. 15. Rischio idraulico

1. Il PTCP assume l'indicazione del Piano provinciale delle emergenze (DLgs n. 112/98 e LR 11/01) della Provincia di Venezia (qui di seguito PPE) approvato con delibera del Consiglio Provinciale 2008/000041 del 07.06.2008 secondo il quale:

- tutto il territorio provinciale è strutturalmente assoggettato a fenomeni che possono determinare rischi idraulici;

- sono a pericolosità idraulica: relativamente ai comprensori di bonifica, le aree indicate come aree allagate negli ultimi cinque/sette anni; relativamente ai tratti terminali dei fiumi principali quelle indicate dai Progetti di Piano di Assetto Idrogeologico (PPAI) adottati o dai Piani di Assetto Idrogeologico (PAI) approvati, come aree fluviali o come aree con pericolosità idraulica P1, P2 e P3 e P4. Il PTCP riporta alla Tavola 2 le suddette aree sulla base delle indicazioni degli Allegati 19 e 21 del PPE.

2. Alla luce del PPE il PTCP persegue i seguenti obiettivi:

- salvaguardare la sicurezza di cose e persone;
- prevenire alterazioni della stabilità dell'ambiente fisico e naturale con particolare riferimento alle zone sottoposte a vincolo idrogeologico, nonché alle aree instabili e molto instabili;
- migliorare il controllo delle condizioni di rischio idraulico promuovendo azioni che ne riducano le cause e organizzando le forme d'uso del territorio in termini di maggiore compatibilità con i fattori fisici legati al regime dei corsi d'acqua, dei sistemi di bonifica e della rete idraulica minore;
- promuovere un riassetto idraulico complessivo del territorio attraverso interventi di difesa attiva volti ad incrementare la capacità di invaso diffusa dei suoli con azioni diverse compreso l'utilizzo delle pertinenze degli ambiti fluviali come luoghi privilegiati per gli interventi di rinaturalizzazione;
- armonizzare la pianificazione e la programmazione dell'uso del suolo con la pianificazione delle opere idrauliche ed al riassetto delle reti di bonifica attuati dagli enti competenti e stabilire a riguardo specifiche direttive per la formazione dei PAT/PATI.

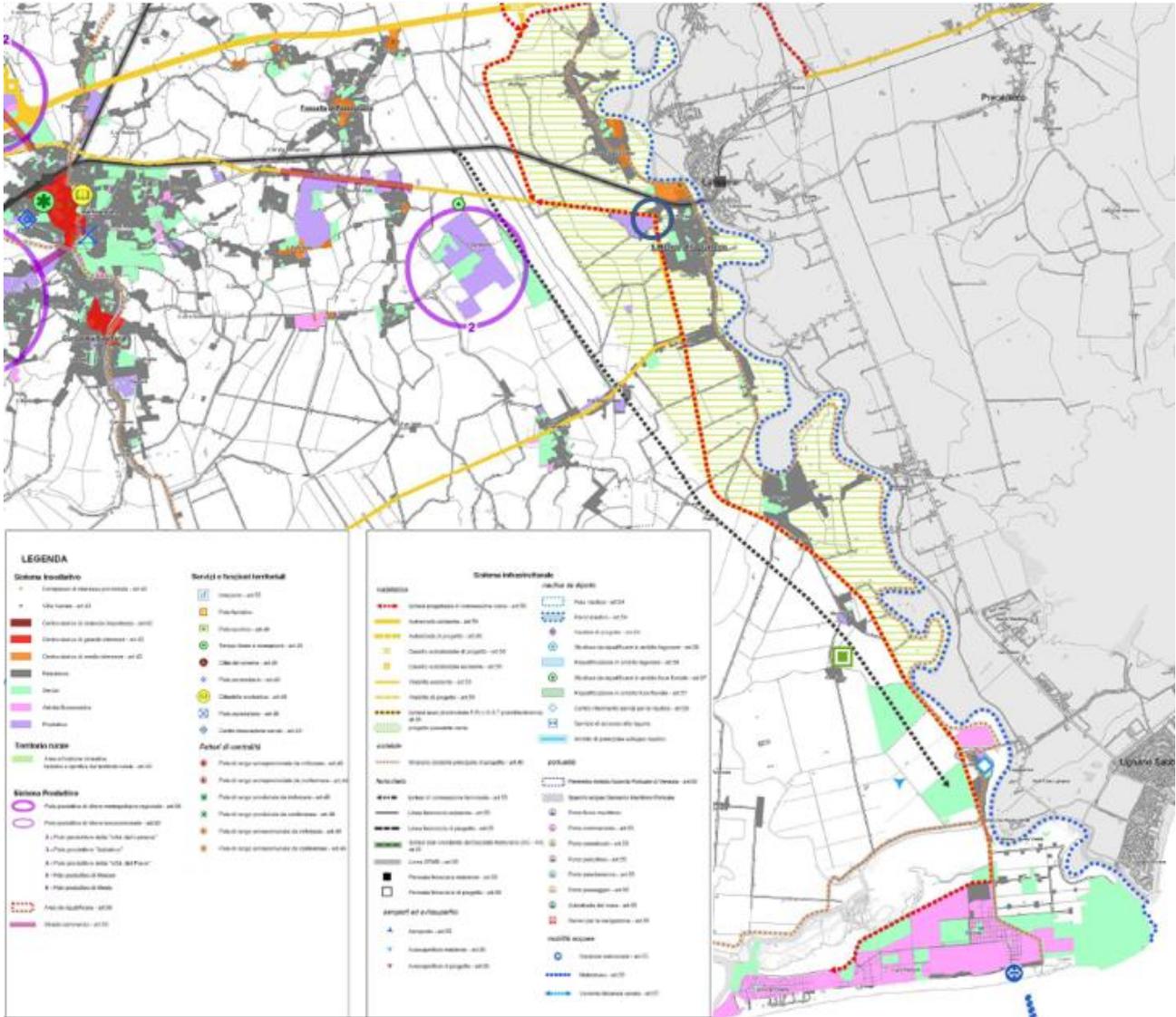


Fig. 16 – Stralcio Tav. 4-1 Sistema insediativo - infrastrutturale

Tav. 4-1 Sistema insediativo – infrastrutturale

- **Sistema infrastrutturale**

Art. 56. Ipotesi progettuale di connessione viaria – art.56

1. Il PTCP indica come obiettivi generali in termini viabilistici la necessità 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.

2. Contestualmente agli obiettivi di cui al comma 1, il PTCP mira ad assicurare il corretto inserimento ambientale delle nuove opere viarie, attraverso il coordinamento dei PAT/PATI che regolamenti le previsioni di nuove infrastrutture o il potenziamento delle esistenti di scala territoriale.

3. 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.

4. Nel perseguimento degli obiettivi risulta fondamentale favorire la sussidiarietà reciproca dei diversi sistemi di trasporto e la loro integrazione, prediligendo i sistemi di mobilità e trasporto innovativi a basso impatto ambientale.

5. Il PTCP, prevede inoltre che la realizzazione di opere, sistemi e impianti stradali che perseguano il massimo coordinamento programmatico e funzionale con il SFMR e il servizio di TPL.

5 bis. Il PTCP persegue l’obiettivo di messa in connessione rapida di tutti i sistemi legati alle aree turistico balneari con le strutture aeroportuali di Tessera e Treviso.

6. 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.

Nell’ambito di tale programmazione l’intervento oggetto della presente relazione ben si sposta con le previsioni di piano

Pianificazione Urbanistica Comunale – Piano di Assetto del Territorio (PAT)

Il PAT è lo strumento di pianificazione che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio comunale, individuando le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore ed alle esigenze della comunità locale.

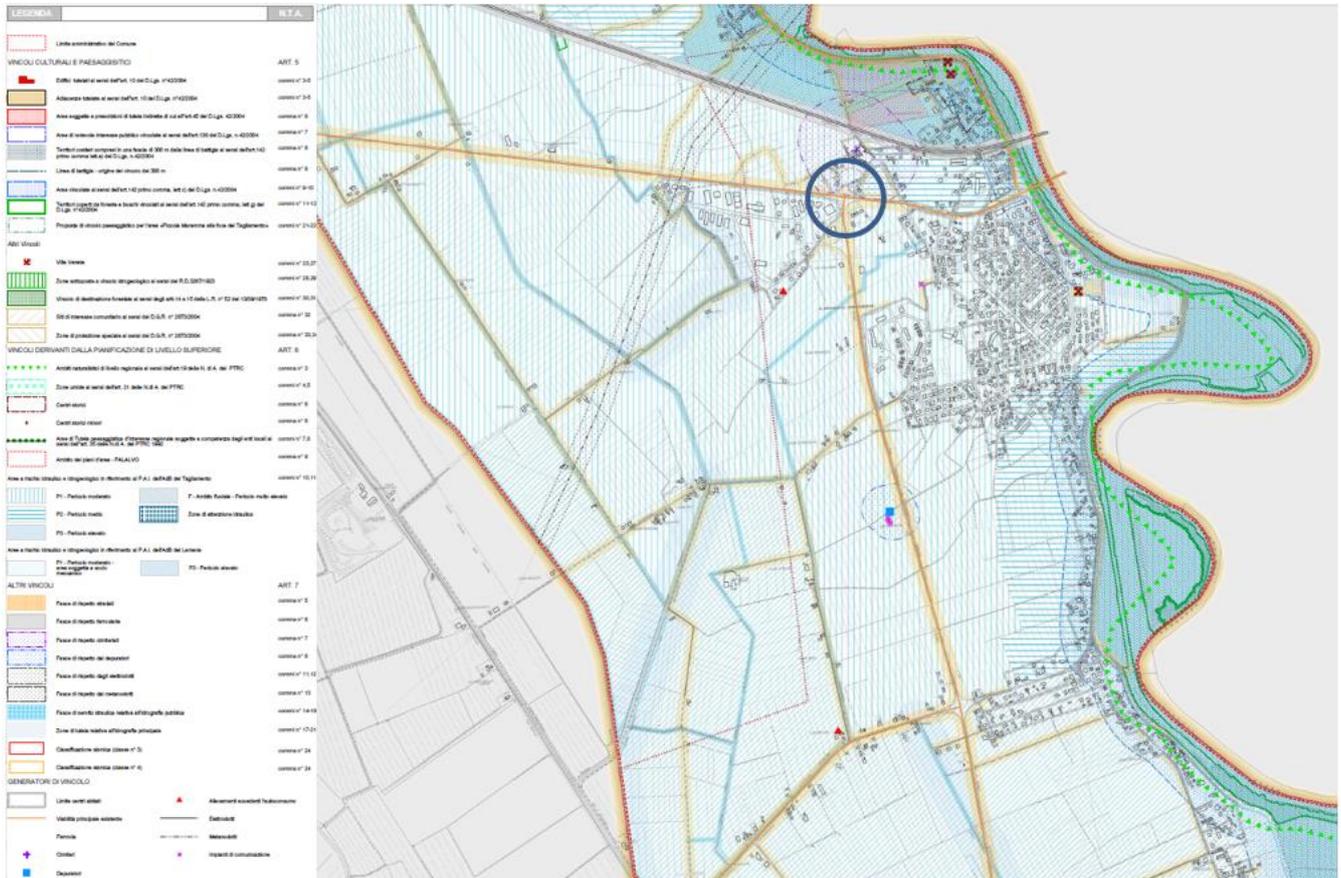


Figura 17 – Stralcio Tavola 01.01 – Carta dei vincoli e pianificazione territoriale

L'area interessata compare tra quelle perimetrate a pericolosità idraulica P1 – Moderata, PAI del Fiume Tagliamento e non è soggetta ad altro vincolo.

VINCOLI DERIVANTI DALLA PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SUPERIORE

ART. 6

Aree a rischio Idraulico e Idrogeologico in riferimento al P.A.I. dell'AdB del Tagliamento

commi n° 10,11



P1 - Pericolo moderato

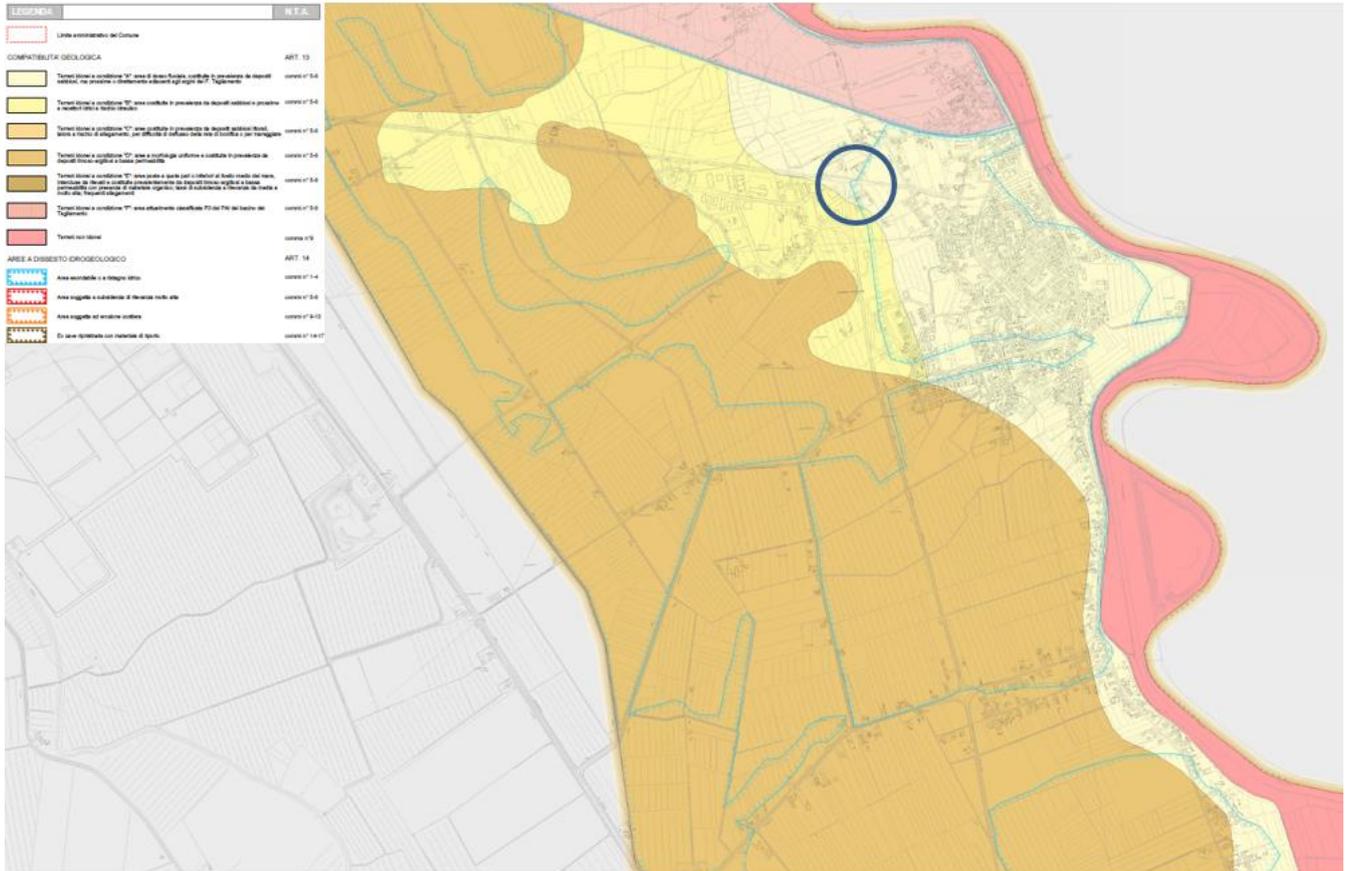
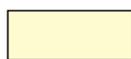


Figura 19 – Stralcio Tavola 03.01 – Carta delle fragilità

L'area interessata dall'intervento rientra nelle Aree di Compatibilità Geologica:

COMPATIBILITA' GEOLOGICA

ART. 13



Terreni idonei a condizione "A": aree di dosso fluviale, costituite in prevalenza da depositi sabbiosi, ma prossime o direttamente adiacenti agli argini del F. Tagliamento

commi n° 5-8



Terreni idonei a condizione "B": aree costituite in prevalenza da depositi sabbiosi e prossime a recettori idrici a rischio idraulico

commi n° 5-8

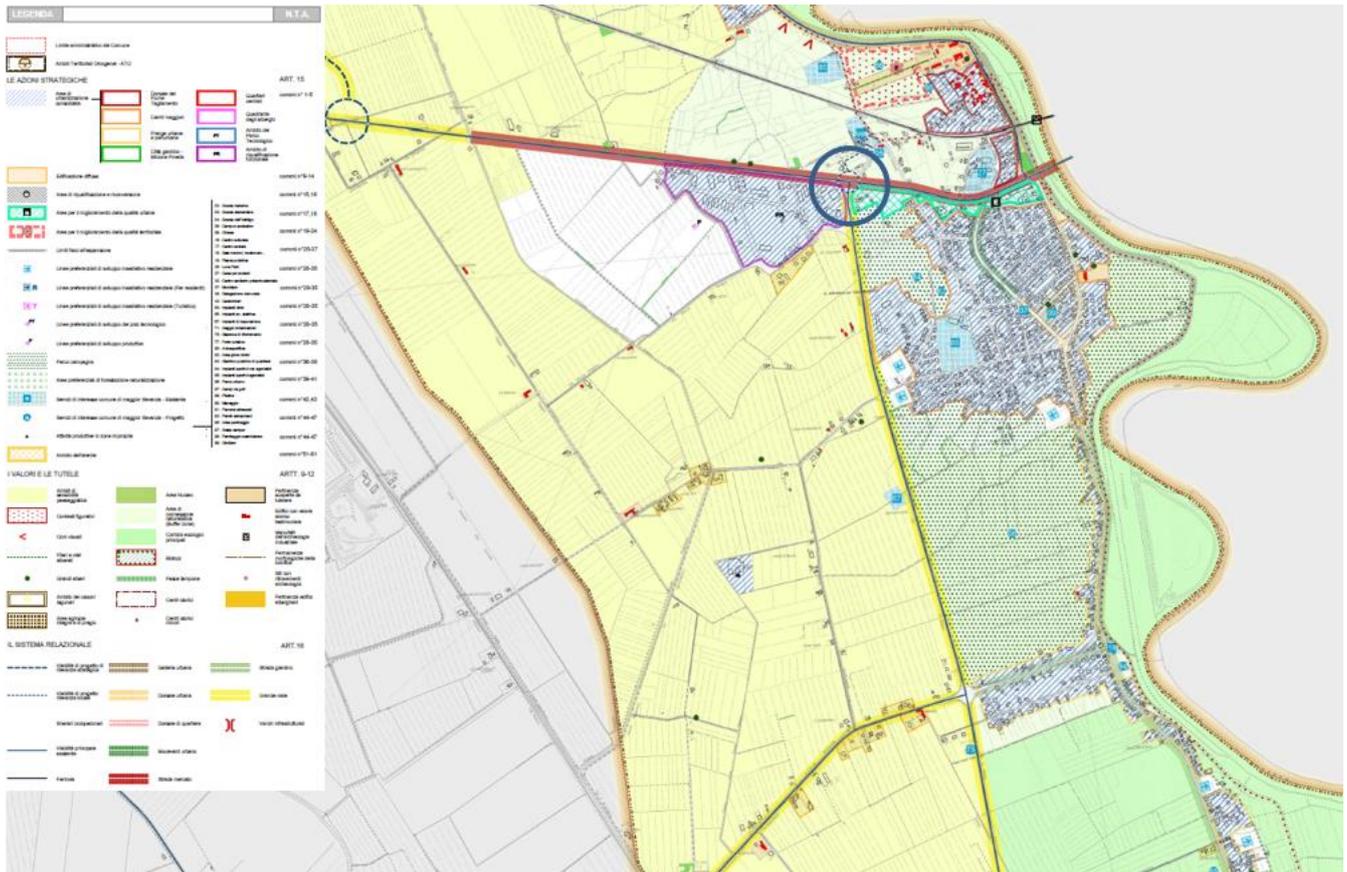
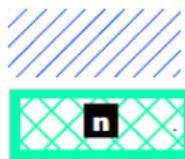


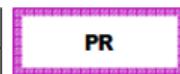
Figura 20 – Stralcio Tavola 04.01 – Carta della trasformabilità

La zona interessata dall'intervento rientra nelle aree:

LE AZIONI STRATEGICHE



Aree di urbanizzazione consolidata



Ambito di riqualificazione funzionale

commi n° 1-5

Aree per il miglioramento della qualità urbana

commi n°17,18

ART. 15

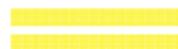
IL SISTEMA RELAZIONALE



Viabilità di progetto rilevanza locale



Strada mercato



Grande viale

ART.16

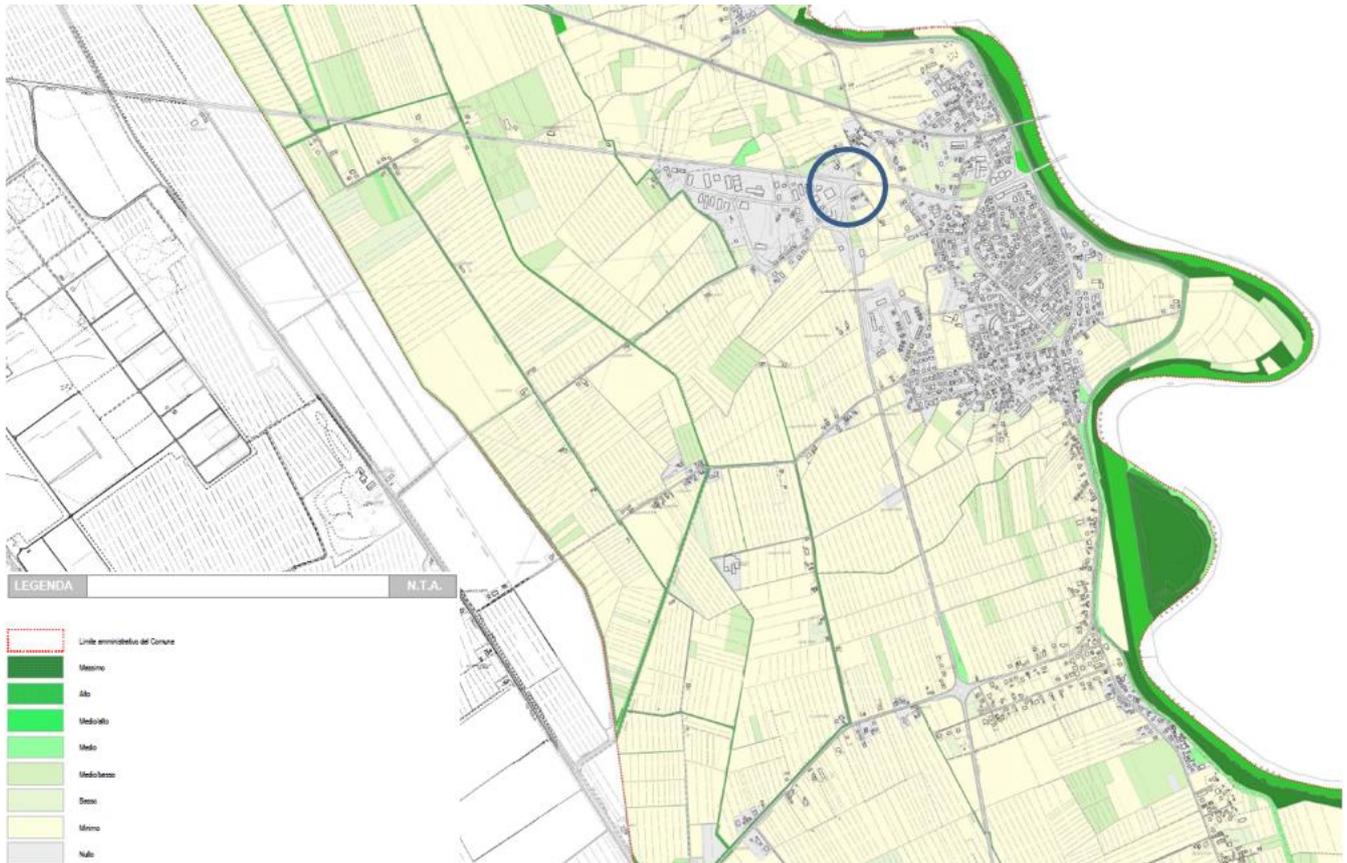
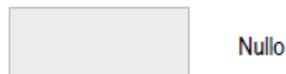


Figura 21 – Stralcio Tavola A.11.01 – Carta del valore naturalistico relativo

La zona interessata dall'intervento rientra nelle aree a valore naturalistico:



Si riportano di seguito stralci degli articoli delle Norme Tecniche d'Attuazione del PAT

Art.6 – Vincoli derivanti dalla pianificazione di livello superiore

AREE A RISCHIO IDROGEOLOGICO IN RIFERIMENTO AL P.A.I.

10. Il PAT individua le aree a rischio Idraulico e idrogeologico in riferimento al P.A.I., ai Piani Stralcio ed ai Progetti di Piano Stralcio delle seguenti Autorità di Bacino:

-Piano stralcio per la sicurezza idraulica del medio e basso corso del Tagliamento dell'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Tagliamento, Brenta-Bacchiglione: aree classificate P1 (aree a moderata pericolosità), P2 (aree a pericolosità media), P3 (aree a pericolosità elevata), F (ambito fluviale), zone di attenzione idraulica (individuate nell'ambito di competenza);

- Progetto di piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino interregionale del fiume Lemene Legge n.267/98 e Legge n.365/00: aree classificate P1 (aree a moderata pericolosità soggette a scolo meccanico) e P3 (aree a pericolosità elevata).

Prescrizioni

11. Nelle aree classificate dal Piano stralcio di cui al precedente comma si applicano le corrispondenti Norme di attuazione. Il PAT dispone in particolare il rispetto delle disposizioni inerenti la tutela idraulica di cui ai successivi Art. 7 , Art. 13 e Art. 14 delle presenti norme e quelle contenute nella Valutazione di compatibilità idraulica del PAT stesso.

Art. 13 La compatibilità geologica

CLASSE DI COMPATIBILITÀ II – TERRENI IDONEI A CONDIZIONE

5. Terreni idonei a condizione in cui i presupposti geologici e idrogeologici, puntuali o complessivi, determinano elementi di riduzione alle possibilità edificatorie.

6. Qualsiasi progetto, la cui realizzazione preveda un'interazione con i terreni e con l'assetto idraulico attuale, è sottoposto alle disposizioni presenti nel cap. 6 "Progettazione geotecnica" delle "Nuove norme tecniche per le costruzioni" del DM Infrastrutture del 14 gennaio 2008 e successive modifiche e aggiornamenti, di cui si richiamano alcuni punti:

- le analisi di progetto devono essere basate su modelli geotecnici dedotti da specifiche indagini e prove che il progettista deve definire in base alle scelte tipologiche dell'opera o dell'intervento e alle previste modalità esecutive;

- in funzione del tipo di opera e della complessità del contesto geologico e idrogeologico, le indagini specifiche saranno finalizzate alla documentata ricostruzione del modello geologico, che deve essere sviluppato in modo da costituire utile elemento di riferimento per il progettista, per inquadrare i problemi geotecnici e per definire il programma delle indagini geotecniche;

- le opere geotecniche devono essere verificate nei confronti dei possibili stati limite ultimi (SLU), stati limite di esercizio (SLE), di sollevamento e sifonamento;

- le strutture di fondazione devono rispettare le verifiche agli stati limite ultimi e di esercizio e le verifiche di durabilità;

- devono essere valutati gli effetti della costruzione dell'opera sui manufatti attigui e sull'ambiente circostante;

- nel caso di fondazioni su pali, le indagini devono essere dirette anche ad accertare la fattibilità e l'idoneità del tipo di palo in relazione alle caratteristiche dei terreni e delle acque del sottosuolo.

7. Per tutte queste aree, l'idoneità geologica/idrogeologica è legata alle disposizioni contenute nelle norme di attuazione dei piani di assetto e sicurezza di ordine superiore (PAI del F Tagliamento e Piano d'Emergenza della Protezione Civile Provinciale) e nello Studio di Compatibilità Idraulica.

8. Questa classe di compatibilità è ulteriormente suddivisa in sei sottocategorie come di seguito definite:

a) Terreni idonei a condizione di tipo a): aree di dosso fluviale, costituite in prevalenza da depositi sabbiosi, ma prossime o direttamente adiacenti agli argini del F. Tagliamento. Tali aree, nei primi quattro metri di profondità, sono costituite in prevalenza da depositi sabbiosi e limoso-sabbiosi: essi appartengono al dosso fluviale costruito dalle direttrici di deflusso oloceniche del F. Tagliamento. I sedimenti sabbiosi possono essere intervallati da sedimentazione più fine, d'interfluvio e di meandro abbandonato. Nell'area settentrionale sono presenti depositi ghiaioso-sabbiosi nastriformi con il top della formazione situato a partire da circa 1 m dal p.c. I terreni di questo tipo hanno risposte geotecniche medie e medio-basse, variabili nello spazio comprese, e sono sede di deflusso sotterraneo, con la soggiacenza della falda compresa fra 0 e 2 m dal p.c. Tali sedimenti giacciono su sedimenti fini limoso-argillosi a bassa permeabilità, talora sovra-consolidati al tetto della formazione. I terreni di questa classe, pur giacendo in aree a morfologia relativamente più elevata, sono caratterizzati dalla diretta vicinanza con gli argini del F. Tagliamento. Tutto il territorio comunale è indicato a pericolosità idraulica nel Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino (aree a pericolosità idraulica da moderata a elevata).

Direttive

- In queste aree, è opportuno che gli eventuali PI (Piani d'Intervento) siano corredati da un'indagine geologica finalizzata a stabilire i limiti sia orizzontali sia verticali delle litologie principali, definendo aree dove depositi argillosi, incoerenti, potrebbero intervallarsi ai depositi sabbiosi prevalenti. Dovranno essere stimati caso per caso gli spessori degli orizzonti incoerenti in relazione al piano di posa delle fondazioni e valutate le relative considerazioni di carattere geotecnico.

- Nel caso di edificazione di nuovi edifici o d'interventi su edifici esistenti che modifichino quantitativamente e qualitativamente la distribuzione dei carichi sul terreno, all'interno di queste aree, dovranno essere svolte indagini geologiche, geotecniche e idrogeologiche che permettano di determinare in modo preciso la situazione idrogeologica e la caratterizzazione geotecnica dei terreni di fondazione.

- La ricostruzione dell'assetto idrostrutturale dell'area d'interesse deve definire eventuali corpi idrici sotterranei interessati dall'opera e i rapporti idraulici presenti tra le diverse falde nella conformazione e soggiacenza della superficie piezometrica, nonché l'azione che l'opera stessa avrà sulle condizioni di equilibrio iniziale. La presenza di una falda così superficiale può causare fenomeni di saturazione dei terreni con conseguente peggioramento dei parametri geotecnici e problemi in occasione di escavazioni (per scantinati, rete fognaria, sottopassi, ecc.), tali da rendere necessari sistemi di drenaggio (well point) e impermeabilizzazioni, di cui sarà d'obbligo valutare l'interferenza con le abitazioni limitrofe.

Prescrizioni

- L'assetto idrogeologico sconsiglia la realizzazione di strutture interrato. In ogni caso, tali strutture devono prevedere: accessi posti a una quota superiore al tirante idrico maggiorato di 0,50 m; l'attuazione di adeguati accorgimenti tecnici al fine di evitare infiltrazioni ed essere completamente stagne e non collegate direttamente con le reti di smaltimento bianche e nere.

- In queste aree, ferma restando l'applicazione della normativa per esse eventualmente disposta dal PAI, l'idoneità geologica è legata alle prescrizioni contenute nello Studio di Compatibilità Idraulica, cui si rimanda. - Poiché tali ambiti comprendono le aree classificate ad alta vulnerabilità intrinseca degli acquiferi all'inquinamento, il PI precisa attraverso uno studio idrogeologico tutte le misure a mantenere un situazione di equilibrio idrogeologico, evitando l'inquinamento della falda e disponendo specifica normativa finalizzata alla tutela e valorizzazione ambientale e alla difesa del suolo, attraverso interventi di:

- a) Progettazione ambientale/paesaggistica;
- b) Miglioramento e ampliamento della Rete ecologica;
- c) Incentivazione di tecniche e colture agricole a impatto ridotto.

b) Terreni idonei a condizione di tipo b): aree costituite in prevalenza da depositi sabbiosi e prossime a recettori idrici a rischio idraulico. Tali aree sono costituite in prevalenza da sedimenti sabbiosi e limoso-sabbiosi che rappresentano i depositi nastriformi di antiche direzioni fluviali del F. Tagliamento, con risalto verticale molto limitato o nullo. Tali sedimenti possono essere intervallati da sedimentazione più fine, d'interfluvio e di meandro abbandonato. Nell'area nordoccidentale del territorio sono presenti depositi ghiaioso-sabbiosi con il top della formazione situato a partire da circa 1 m dal p.c.; la loro profondità aumenta procedendo verso sud. Tali terreni hanno risposte geotecniche medio-basse e variabili nello spazio, sono sede di deflusso sotterraneo e la soggiacenza della falda è compresa fra 0 e 2 m dal p.c. In queste aree, le analisi effettuate negli anni dal Consorzio di bonifica Pianura Veneta tra Livenza e Tagliamento, ora Veneto Orientale, evidenziano la possibilità di allagamenti ricorrenti.

Direttive

- Valgono tutte le disposizioni previste per il tipo a) con particolare attenzione alla morfologia e alle quote del terreno, alle condizioni di pericolosità idraulica legata al reticolo di bonifica.

Prescrizioni

- In queste aree, ferma restando l'applicazione della normativa per esse eventualmente disposta dal PAI, l'idoneità geologica è legata alle prescrizioni contenute nello Studio di Compatibilità Idraulica, cui si rimanda, per affrontare le criticità idrauliche collegate alla rete di bonifica.

Art. 15 Le azioni strategiche

AREE DI URBANIZZAZIONE CONSOLIDATA

1. Le aree di urbanizzazione consolidata comprendono i centri storici e le aree urbane del sistema insediativo residenziale e produttivo in cui sono sempre ammessi gli interventi di nuova costruzione o di ampliamento di edifici esistenti attuabili nel rispetto delle presenti norme di attuazione. Il PAT prevede il mantenimento, la manutenzione e la riqualificazione della struttura insediativa consolidata. Il PAT distingue le seguenti tipologie di aree di urbanizzazione consolidata in relazione al valore paesaggistico dell'ambito in cui sono inserite, alla morfologia storica degli insediamenti, alla qualificazione morfologica dei tipi stradali che la caratterizzano:

a) Aree di urbanizzazione consolidata lungo la dorsale del Fiume Tagliamento, con presenza rilevante di tessuto edilizio storico e strade d'interesse panoramico.

b) Aree di urbanizzazione consolidata dei centri urbani maggiori, appartenenti al sistema insediativo di più recente formazione, con presenza di servizi e luoghi centrali, grandi viali, dorsali urbane e boulevard.

c) Aree di urbanizzazione consolidata di più recente formazione, con prevalenza di frange urbane, periurbane e di viali giardino.

d) Aree di urbanizzazione consolidata del quartiere giardino di Bibione Pineda.

e) Aree di urbanizzazione consolidata dei quartieri centrali di Bibione.

f) Aree di urbanizzazione consolidata nel quadrante degli alberghi.

g) Ambito del Parco Tecnologico (PT).

h) Ambito di riqualificazione funzionale dell'area produttiva esistente (PR).

Direttive

2. Il PI:

a) sulla base di elementi morfologici e di contesto precisa il perimetro e definisce nel dettaglio le aree di urbanizzazione consolidata, definendo le specifiche zone insediative in relazione agli obiettivi fissati per ciascuna tipologia insediativa:

- Aree di urbanizzazione consolidata lungo la dorsale del Fiume Tagliamento: tutela degli insediamenti storici e delle viste panoramiche; riqualificazione dei margini urbani e delle relazioni visive con il paesaggio fluviale; riqualificazione energetica del patrimonio immobiliare.

- Aree di urbanizzazione consolidata dei centri urbani maggiori: riqualificazione energetica del patrimonio immobiliare; riqualificazione del tessuto edilizio e degli isolati urbani in relazione alla qualificazione morfologica e funzionale della viabilità principale.

- Frange urbane e periurbane: riqualificazione energetica del patrimonio immobiliare, valorizzazione ambientale degli spazi non costruiti, completamento delle opere di urbanizzazione primarie e del sistema insediativo con esclusione delle tipologie edilizie ad alta densità, riqualificazione ambientale dei margini urbani.

- Aree di urbanizzazione consolidata del quartiere giardino di Bibione Pineda: riqualificazione energetica del patrimonio immobiliare, valorizzazione ambientale degli spazi non costruiti, riqualificazione del tessuto edilizio

e degli isolati urbani in relazione alla qualificazione morfologica e funzionale della viabilità principale e secondaria.

- Aree di urbanizzazione consolidata dei quartieri centrali di Bibione: rigenerazione del patrimonio immobiliare, ricomposizione spaziale del tessuto edilizio e degli isolati urbani, con interventi di diradamento e addensamento in relazione alla qualificazione morfologica e funzionale della viabilità principale e secondaria.

- Aree di urbanizzazione consolidata nel quadrante degli alberghi. Riqualificazione e consolidamento delle strutture e attrezzature alberghiere.

b) Sulla base di elementi morfologici e di contesto precisa il perimetro e definisce nel dettaglio le aree di urbanizzazione consolidata, definendo le specifiche zone insediative. La definizione a scala di maggior dettaglio delle aree comprese nei limiti dell'urbanizzazione consolidata può comportare limitate variazioni al perimetro della stessa, in relazione alla disciplina degli interventi prevista, conseguenti alla necessità di:

- Riconoscere l'appoggio su preesistenti limiti fisici naturali (scarpate, corsi d'acqua, fossi, capofossi) o antropici (strade, muri di contenimento, recinzioni) al fine di evitare la formazione di aree di risulta;

- Preservare l'integrità dell'assetto fondiario (per evitare la formazione di sfridi inutilizzabili).

c) Predisporre una disciplina articolata degli interventi edilizi ammissibili in assenza di strumento urbanistico attuativo.

d) Individua ulteriori aree di riqualificazione e riconversione rispetto a quelle precisate dal PAT, in cui si applica la disciplina di cui ai successivi commi 15 e 16.

e) Precisa i limiti degli incrementi volumetrici per gli interventi sugli edifici esistenti che conseguano il miglioramento degli standard qualitativi, architettonici, energetici, tecnologici e di sicurezza, in relazione alle tecniche costruttive utilizzate, prevedendo la graduazione della volumetria assentibile in ampliamento in funzione della qualità ambientale ed energetica dell'intervento, in conformità alle disposizioni di cui ai successivi commi 62, 63 e 64.

f) Definisce per gli interventi di nuova edificazione la quantità di jus ædificandi derivante da credito edilizio, ovvero localizzabile in conformità principi di perequazione urbanistica di cui al successivo Art. 18.

g) Definisce il periodo di validità delle previsioni urbanistiche relative alla localizzazione dei lotti a volumetria predefinita, in conformità al comma 7 dell'art. 18 della LR 11/2004, decorsi i quali si applicano le disposizioni di cui all'art. 33 della LR 11/2004.

Prescrizioni

3. All'interno delle aree di urbanizzazione consolidata il PAT individua l'«ambito del Parco Tecnologico (PT)» di Bevazzana. Ferma la principale destinazione produttiva delle aree comprese nell'ambito del Parco Tecnologico - che contempla gli usi con essa compatibili ossia, in via esemplificativa, attività artigianali e logistiche, magazzini, depositi e simili - al suo interno, il PI, sulla base di un'analisi approfondita, potrà altresì individuare, gli ambiti

per il terziario diffuso, favorendo la realizzazione dei servizi alle imprese, la gestione coordinata delle strutture e degli impianti.

4. All'interno delle aree di urbanizzazione consolidata il PAT individua l'«ambito di riqualificazione funzionale dell'area produttiva esistente (PR)». Il PI, in conformità a un'analisi approfondita, ne definisce le modalità di riqualificazione, favorendo la realizzazione dei servizi alle imprese, la gestione coordinata delle strutture e degli impianti, ammettendo altresì la localizzazione di attività terziarie, di pubblico servizio o di produzione energetica, coerentemente con il contesto territoriale, con la distanza dal centro abitato del Capoluogo e con l'accessibilità dalle reti viarie principali. In caso di localizzazione di attività commerciali, il Piano degli Interventi dovrà prevedere la differenziazione dei flussi veicolari relativi alle attività commerciali (da localizzare nel fronte verso la SS 14) e quelle produttive. Deve essere inoltre posta attenzione alle modalità di accesso ciclopedonale, in ordine ai temi della sicurezza, gradevolezza e semplicità di orientamento.

5. Per le attrezzature turistiche alberghiere con meno di 35 camere o 70 posti letto alla data di adozione del PAT, non localizzate sul frontemare, classificate come invariante di natura architettonica e ambientale nella Tav. 2 del PAT, in conformità al precedente Art. 12, il PI può consentire destinazioni d'uso diverse previo specifico accordo di pianificazione ai sensi dell'art. 6 della L.r. 11/2004, sottoscritto da tutti i soggetti interessati, contenente le modalità ed i tempi di attuazione degli interventi previsti, le garanzie fideiussorie nonché una valutazione della congruità della convenienza pubblica in applicazione del principio di perequazione di cui al successivo Art. 18.

AREE IDONEE PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ URBANA

17. Il PAT individua le aree idonee per il miglioramento della qualità urbana che necessitano di una riqualificazione morfologica e funzionale in relazione al nuovo ruolo che assumono nel contesto urbano a seguito del nuovo assetto del sistema infrastrutturale della viabilità territoriale.

Direttive

18. Il PI definisce specifiche disposizioni planivolumetriche in relazione al contesto storico, architettonico, ambientale e paesaggistico in cui sono inserite, disciplinando le destinazioni d'uso e valutando anche la possibilità di operare con programmi complessi, o di applicare gli strumenti della perequazione urbanistica, del credito edilizio e della compensazione urbanistica, soggetti a Valutazione Strategica Certificata (VSC), ai sensi del successivo Art. 20 comma 8, definendone gli ambiti e i contenuti. Gli interventi nelle aree idonee per il miglioramento della qualità urbana dovranno essere sottoposti a verifica di assoggettabilità a procedura VAS ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006, fatte salve le fattispecie di esclusione di cui alla DGR 1717 del 03.10.201335. In particolare la disciplina definita dal PI è finalizzata al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

a) Parco costiero: rinaturalizzazione dell'habitat costiero, potenziamento o ricostituzione del sistema dunoso con la tipica vegetazione arbustiva ed erbacea con la possibilità di visitazione attraverso percorsi didattici con

fondo naturale o su percorsi protetti in legno. Riqualificazione dei percorsi di relazione con l'arenile, delle aree di sosta, delle strutture ricreative e di servizio all'arenile correlate con le adiacenti strutture ricettive.

b) Giardino litoraneo: potenziamento o ricostituzione del sistema dunoso; localizzazione di funzioni ricreative sportive e parcheggi esclusivamente interrati³⁶ e di servizio per l'arenile correlate con le strutture ricettive dell'adiacente quadrante degli alberghi.

c) Piazzale Zenit: creazione di una piazza pubblica, cerniera tra la città turistica, gli spazi dell'arenile e l'orizzonte del mare;

luogo di socialità, cortile dei caffè e balcone sul mare. È prevista la realizzazione di un parcheggio interrato nel punto di convergenza tra la mobilità carrabile, ciclopedonale urbana e la passeggiata a mare.

d) Porta del Sole: riqualificazione della soglia di accesso alla città balneare. Gli interventi di riqualificazione, anche mediante la localizzazione di strutture ricettive, funzioni di servizio e di residenza turistica³⁷, dovranno considerare prioritariamente le relazioni funzionali, visive, ambientali e di mobilità ciclopedonale con gli spazi aperti e l'habitat delle Valli di Bibione, il corridoio del Fiume Tagliamento, le adiacenti aree agricole integre degli Orti Istriani e il fronte compatto della città turistica.

e) Strada Mercato: completamento del fronte commerciale lungo la SS 14, tra il Centro di San Michele al Tagliamento, l'area produttiva esistente ed il nuovo accesso alla bretella autostradale, integrato con attività direzionali, ricettive e di servizio con realizzazione di una contro-strada di servizio per mettere in sicurezza gli accessi alle strutture.

Art. 16 Il sistema relazionale

Direttive

NUOVA VIABILITÀ DI PROGETTO DI RILEVANZA LOCALE

2. Il PAT indica alcuni tracciati preferenziali per la definizione di tratti di viabilità finalizzati alla risoluzione di specifiche discontinuità nella rete di distribuzione locale. I tracciati indicati dal PAT, vanno precisati in sede di PI (senza che ciò comporti variante al PAT) garantendo la funzione a essi attribuita.

QUALIFICAZIONE MORFOLOGICA DEI TIPI STRADALI

5. Il PAT indica i principali tipi stradali che delimitano la scena urbana e il paesaggio dei centri abitati disposti lungo la dorsale del Fiume Tagliamento e di Bibione, come di seguito riportati:

a) Galleria Urbana: strada centrale, di rilevanza paesaggistica, delimitata da edifici con funzioni prevalenti commerciali e di servizio, attrezzata con idonei spazi pedonali.

b) Dorsale Urbana: strada urbana di attraversamento, delimitata da isolati ad alta densità edilizia, con prevalenza al piano terra di funzioni destinate alle attività commerciali, direzionali e di servizio, idoneamente attrezzata con piste ciclopedonali.

c) Dorsale di quartiere: strada di relazione tra i quartieri, delimitata da isolati a media densità edilizia, con eventuale presenza al piano terra di funzioni destinate alle attività commerciali, direzionali e di servizio, idoneamente attrezzata con piste ciclopedonali.

d) Boulevard urbano: strada alberata di transito, radiale o di circonvallazione, idoneamente attrezzata con piste ciclopedonali e ampi marciapiedi ai lati.

e) Strada mercato: strada di attraversamento di aree commerciali, attrezzata con idonei accessi, piste ciclabili ed eventuali contro-strade.

f) Strada Giardino: strada alberata residenziale, urbana, periurbana o di frangia, delimitata da isolati a bassa densità edilizia o spazi aperti, con ampi giardini privati e frequenti viste e scenari eloquenti.

g) Grande Viale: strada esterna al centro urbano, alberata, idoneamente attrezzata con accessi e piste ciclopedonali.

Nell'ambito di tale programmazione l'intervento il progetto della rotatoria rientra in pieno tra quanto le quanto preveda il piano interessando strade previste di viabilità di progetto di valenza locale con la loro qualificazione morfologica: **Strada mercato e Grande Viale**.

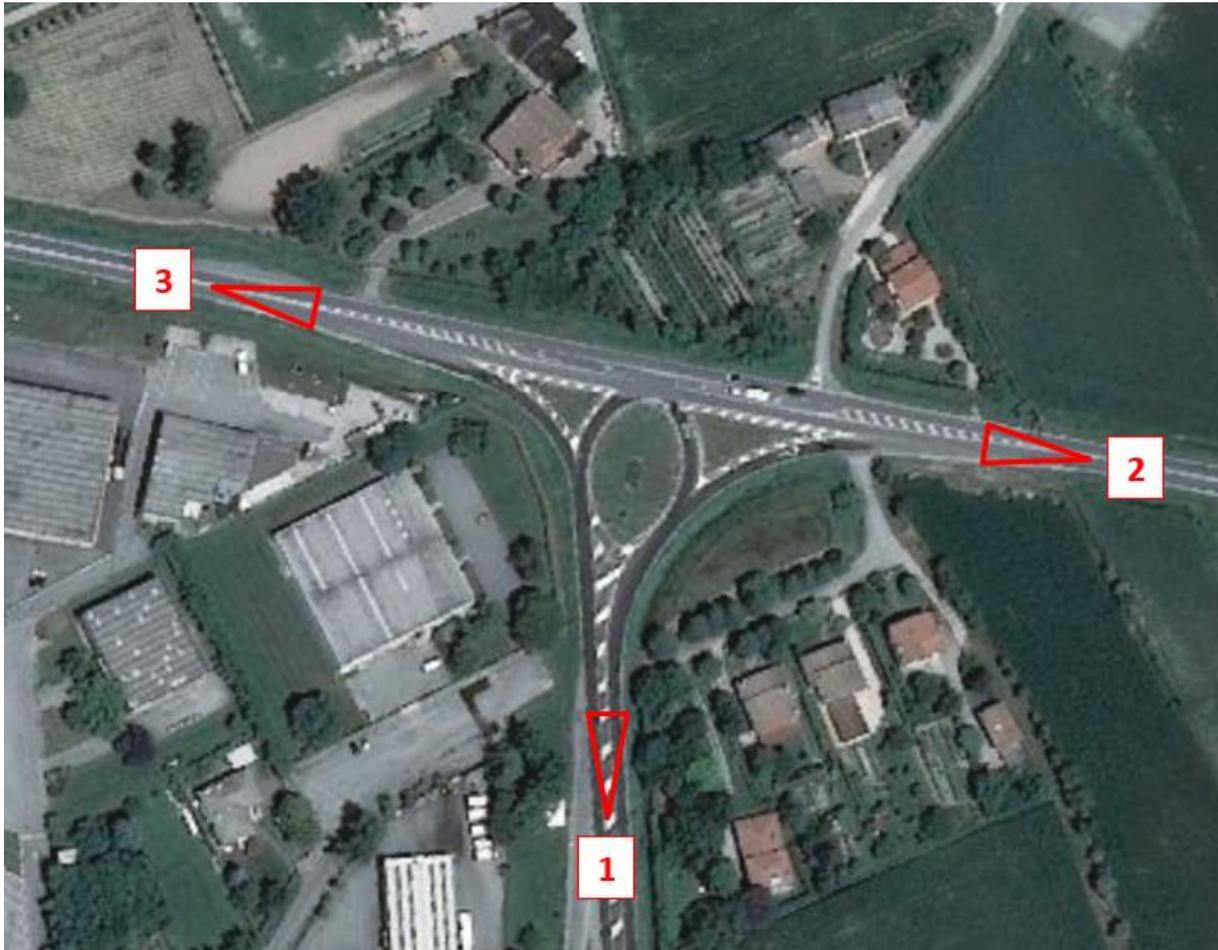
Pianificazione urbanistica comunale - Piano Regolatore Generale

L'attuale strumentazione urbanistica comunale, più comunemente conosciuta come P.R.G. (piano regolatore generale) e piani attuativi (piani di lottizzazione, piano insediamenti produttivi, piani edilizia economica popolare, etc..) derivano dalla Legge regionale 27 giugno 1985 n°61, ora quasi integralmente abrogata.

In attuazione all'articolo 117, terzo comma, della Costituzione e della legge regionale 13 aprile 2001, n. 11 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle autonomie locali in attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112", la legge regionale 23 aprile 2004 n°11, detta le norme per il governo del territorio del Veneto, definendo le competenze di ciascun ente territoriale, le regole per l'uso dei suoli secondo criteri di prevenzione e riduzione o di eliminazione dei rischi, di efficienza ambientale, di competitività e di riqualificazione territoriale al fine di migliorare la qualità della vita.

La pianificazione urbanistica comunale si esplica mediante il piano regolatore comunale che si articola in disposizioni strutturali, contenute nel piano di assetto del territorio (PAT) ed in disposizioni operative, contenute nel piano degli interventi (PI).

3.6 Documentazione fotografica



Ortofoto dell'area d'intervento con punti di ripresa fotografica



Vista n.1



Vista n.2



Vista n.3

3.7 Il vincolo paesaggistico

Presenza di aree tutelate per legge ai sensi dell'Art. 142 del D. Lgs n. 4272004:

La zona d'intervento non è soggetta a VINCOLO DI INTERESSE NATURALISTICO/AMBIENTALE

La zona d'intervento non è soggetta a VINCOLO DI INTERESSE ARCHEOLOGICO

4. PROGETTO - DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO

4.1 Descrizione sintetica dell'intervento

L'intersezione oggetto d'intervento si presenta ad oggi secondo la configurazione a raso in cui si innestano la strada statale S.S. 14 e la strada provinciale SP 74 via A. Moro.

Attualmente sono presenti lungo la S.S. 14 corsie per facilitare la svolta a sinistra verso la SP 74 e l'immissione veicolare proveniente da questa sulla S.S. 14 in direzione Portogruaro (ovest). Non è presente alcun impianto semaforico in virtù dell'elevato traffico veicolare presente, causando evidenti ritardi del flusso principale nell'eseguire la manovra di attraversamento e/o di svolta.

Per la risoluzione del nodo si prevede la costruzione di un'ampia rotatoria a raso, servita da rami di approccio e raccordo alla viabilità esistente.

Scopo dei lavori di adeguamento dell'intersezione è quello d'incrementare, quanto più possibile, l'esiguo livello di servizio e sicurezza del nodo, di decongestionare gli elevati flussi di traffico esistenti, riducendo in tal modo anche gli inquinamenti acustici e gassosi presenti.

4.2 Caratteristiche geometriche dell'intervento

La rotatoria di progetto presenta un diametro esterno pari a 50 metri, definito in fase progettuale allo scopo di assicurare il rapido deflusso di tutte le categorie di traffico veicolare garantendo l'inscrivibilità dei veicoli in curva. La regola principale seguita per la progettazione della rotatoria ha riguardato il controllo della deflessione delle traiettorie in attraversamento del nodo, ed in particolare le traiettorie che interessano due rami opposti o adiacenti rispetto all'isola centrale.

Poiché lo scopo primario delle rotatorie è l'assoluto controllo delle velocità all'interno dell'incrocio, risulta essenziale che la geometria complessiva impedisca valori cinematici superiori ai limiti usualmente assunti a base di progetto per le manovre più dirette.

Si definisce in particolare deflessione di una traiettoria il raggio dell'arco di cerchio che passa a 1.50 m dal bordo dell'isola centrale e a 2.00 m dal ciglio delle corsie d'entrata e uscita.

Tale raggio non deve superare i valori di 80-100 m, cui corrispondono le usuali velocità di sicurezza nella gestione di una circolazione rotatoria. Se il valore della deflessione fosse troppo grande, potrebbe essere riportato ai valori sopracitati variando la disposizione di uno o più bracci oppure aumentando il raggio dell'isola centrale. In tale ottica, il raggio esterno adottato per il progetto della Rotatoria consente di evitare il raggiungimento di velocità di marcia sull'anello elevati e al contempo garantisce un rapido deflusso del traffico veicolare. Allo scopo di ottenere il massimo vantaggio dalla realizzazione di un'intersezione a rotatoria, i rami

della medesima sono stati concepiti secondo una disposizione equilibrata, orientati verso il centro dell'isola centrale, e formanti tra loro angoli prossimi all'angolo retto.

L'elemento geometrico di riferimento è stato individuato nel posizionamento del punto centrale della rotatoria. In virtù di questa scelta, l'asse dei rami è stato orientato verso il centro della rotatoria in modo da non consentire percorsi rettilinei e tangenti all'isola centrale.

La dimensione dell'anello varia in funzione della larghezza e numero di corsie dell'entrata più larga che si presenta sull'intersezione. Nel caso in esame sono presenti due corsie di immissione su ogni ramo di ingresso di larghezza totale pari a 6,00 metri che determinano una larghezza complessiva della corsia dell'anello giratorio pari a 9,00 metri.

Non sono ammesse variazioni nella larghezza della carreggiata e non sono ammesse vie supplementari, accessi a proprietà o altri accessi che non siano quelli dei bracci. Questo per non compromettere la leggibilità delle traiettorie dell'intersezione e di conseguenza la sicurezza totale della rotatoria.

La pendenza trasversale dell'anello risulta essere pari a 1,5% e diretta verso l'esterno della rotatoria, in modo da migliorare la percezione della carreggiata anulare, mantenere l'orientamento della pendenza delle corsie d'entrata ed uscita e migliorare la gestione dello smaltimento delle acque meteoriche.

Il raggio della traiettoria d'entrata è stato definito in modo tale da rallentare la velocità d'ingresso ed inducendo i veicoli a dare la precedenza a chi transita sull'anello. Le corsie di entrata sono progettate per rallentare i veicoli, mentre quelle di uscita sono state dimensionate in modo da liberare il più velocemente possibile l'anello di circolazione. Le uscite presentano una sola corsia di marcia. La larghezza dell'uscita dalla rotatoria è 4.50 m onde facilitare la cinematica della manovra, raccordandosi alla larghezza della singola corsia pari a 3.75 metri.

L'isola separatrice favorisce la percezione delle rotatorie nell'avvicinamento a loro, riduce la velocità d'entrata, separa fisicamente l'entrata dall'uscita in modo da evitare manovre errate, controlla la deviazione in entrata ed uscita e permette l'installazione dei segnali stradali.

4.3 Caratteristiche costruttive e materiche dell'intervento

Le opere di adeguamento dell'intersezione vengono descritte come segue:

- Gli allargamenti e modifiche delle carreggiate stradali e di raccordo alla rotatoria verranno realizzate mediante sbancamento a sezione ristretta, per la formazione dei nuovi rilevati e successiva ricostruzione della nuova sovrastruttura stradale;
- I rilevati per la realizzazione della sede stradale verranno realizzati in misto granulare. Gli stessi saranno corredati al piede mediante fossi di guardia e/o tubazioni per lo smaltimento delle acque meteoriche dalla pavimentazione stradale. Il rilevato previa formazione di piano di posa adeguatamente costipato,

sarà realizzato mediante terreni appartenenti ad uno dei seguenti gruppi della classificazione UNI 10006/1963 : A1a, A1b ed A3 e seguendo le avvertenze del Capitolato Speciale d' Appalto ANAS nonché le prescrizioni della direzione lavori.

Si prevede la realizzazione della sovrastruttura stradale di tipo flessibile secondo i seguenti spessori:

- Strato di fondazione in misto granulare stabilizzato di opportuna granulometria di spessore non inferiore a 35 cm;
- Strato di base bitumato di spessore circa 12 cm;
- Strato di collegamento in conglomerato bituminoso di spessore circa 6 cm;
- Strato di usura in conglomerato bituminoso di spessore circa 4 cm.

4.4 Attrezzature di corredo e opere minori

L'infrastruttura sarà dotata di aiuole spartitraffico per la corretta individuazione dell'intersezione a rotatoria sistemate a verde con prato;

La stessa sarà corredata da impianto di illuminazione costituito da pali di altezza pari a 9,00 m lungo le arterie stradali; Il progetto prevede barriere di sicurezza tipo H2, sistemate in adiacenza della carreggiata stradale;

Le aree residuali saranno sistemate a verde con prato.

5. COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

5.1 Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera

Il progetto in esame consiste nell'adeguamento di una intersezione esistente che si presenta ad oggi secondo la configurazione a raso in cui si innestano la strada statale S.S. 14 e la strada provinciale SP 74 via A. Moro.

Attualmente sono presenti lungo la S.S. 14 corsie per facilitare la svolta a sinistra verso la SP 74 e l'immissione veicolare proveniente da questa sulla S.S. 14 in direzione Portogruaro (ovest). Non è presente alcun impianto semaforico in virtù dell'elevato traffico veicolare presente, causando evidenti ritardi del flusso principale nell'eseguire la manovra di attraversamento e/o di svolta.

Per la risoluzione del nodo si prevede la costruzione di un'ampia rotatoria a raso, servita da rami di approccio e raccordo alla viabilità esistente.

La rotatoria, allineata sull'asse stradale della viabilità principale, presenta una corona giratoria con diametro esterno pari a 50.00 metri, corsia della corona giratoria di larghezza totale pari a 9.00 metri. Due corsie di ingresso di larghezza pari a 3.00 metri cadauna e corsia di uscita di larghezza pari a 4.50 metri.

L'aiuola centrale e le isole divisionali spartitraffico saranno sistemate a prato a verde. In ragione di questo intervento e tenuto conto del dettato normativo, l'analisi delle modificazioni e/o alterazioni determinate dagli interventi in progetto è stata sviluppata secondo i seguenti punti:

- L'intervento non comporta alcuna modifica o variazione della struttura morfologica ed antropica esistente;
- L'intervento prevede sbancamenti per la realizzazione di opere in sotterraneo con successivo rinterro erboso. In virtù di ciò l'intervento in progetto non incide sullo skyline naturale ed antropico;
- L'infrastruttura in virtù della sua localizzazione e dimensione non incide sulla funzionalità ecologica, idraulica ed idrogeologica dell'area;
- In ragione della sistemazione dell'intersezione esistente si esclude la sussistenza di modifiche dell'assetto percettivo del luogo sia nei riguardi della visibilità per i veicoli che per lo scenario panoramico del sito; l'intervento in progetto prevederà elementi di corredo realizzate mediante caratteri costruttivi, materici e coloristici tali da non inficiare le caratteristiche paesaggistiche dell'area.

Le opere di progetto garantiranno molteplici funzioni quali quella di miglioramento dei flussi veicolari di traffico, di riqualificazione del tratto stradale esistente e non ultimo una maggiore protezione nei riguardi delle utenze deboli.

5.2 Mitigazione dell'impatto dell'intervento

Gli effetti sopra riportati sono stati valutati nella fase di progettazione e si è cercato di mitigare tali effetti realizzando delle opere che abbiano il minor impatto con l'ambiente circostante. Nell'immagini che seguono in cui è rappresentata la simulazione del progetto nel contesto è mostrato come l'intervento contribuisce a valorizzare la percezione visiva degli elementi più significativi e connotanti il paesaggio e il panorama complessivo dell'area.



Foto inserimento Vista 1 – S.P.74 Via A. Moro



Foto inserimento Vista 2 - SS.14 direzione Portogruaro



Foto inserimento Vista 3 - SS.14 direzione Latisana