

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



CUP J34H16000620009

DIREZIONE TECNICA
U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO
S.O. AMBIENTE

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE
Posti di Movimento e Varianti di Tracciato

RELAZIONE PAESAGGISTICA
AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005
Relazione generale

SCALA:

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

I Z 0 4 0 0 R 2 2 R G I M 0 0 0 2 1 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva		Luglio 2021	 	Luglio 2021		Luglio 2021	Carolina Ercolani Luglio 2021 ITALFERR S.p.A. Dott.ssa Carolina Ercolani Ordine Agrotecnici e Agratecnici La di Roma, Rieti e Viterbo 02445

File: IZ0400R22RGIM0002101A.doc

n. Elab.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnica ed economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00 R 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

INDICE

INDICE	2
1 PREMESSA E INQUADRAMENTO GENERALE	4
1.1 GENERALITÀ.....	4
1.1.1 <i>Inquadramento territoriale</i>	6
2 LA TUTELA PAESAGGISTICA NELLA PIANIFICAZIONE	8
2.1 LA PIANIFICAZIONE DI RIFERIMENTO	8
2.1.1 <i>Regione Veneto</i>	8
2.1.2 <i>Regione Friuli-Venezia Giulia</i>	59
3 SISTEMA DEI VINCOLI E REGIMI DI TUTELA	121
3.1 VINCOLI E TUTELE.....	121
3.1.1 <i>Normativa di riferimento</i>	121
3.1.2 <i>Beni paesaggistici</i>	123
3.1.3 <i>Beni culturali ed archeologici</i>	130
3.1.4 <i>Vincolo idrogeologico</i>	132
3.1.5 <i>Sistema delle tutele ambientali</i>	134
4 IL CONTESTO PAESAGGISTICO	143
4.1 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE	143
4.1.1 <i>Inquadramento territoriale</i>	143
4.1.2 <i>Componenti del sistema naturale</i>	147
4.1.3 <i>Componenti del sistema agricolo</i>	153
4.1.4 <i>Componenti del sistema insediativo-infrastrutturale</i>	157
4.1.5 <i>Componenti del sistema storico-culturale</i>	167
4.1.6 <i>Aspetti archeologici (verifica preventiva dell'interesse archeologico)</i>	178

4.2	ANALISI DELLE RELAZIONI OPERA-PAESAGGIO	179
4.2.1	<i>Premessa</i>	179
4.2.2	<i>Impatti in fase di cantiere</i>	181
4.2.3	<i>Impatti in fase di esercizio</i>	187
4.2.4	<i>Fotosimulazioni</i>	202
4.3	INTERVENTI PER L'INSERIMENTO PAESAGGISTICO – AMBIENTALE DELLE OPERE	207
4.3.1	<i>Interventi a verde per la valorizzazione delle aree intercluse</i>	207
4.3.2	<i>Interventi a verde di ricucitura e compensazione in ambito agricolo</i>	210
4.3.3	<i>Interventi a verde di recupero tratti in dismissione</i>	212
4.3.4	<i>Interventi per la permeabilità faunistica</i>	214
4.3.5	<i>Interventi a verde di mascheramento</i>	218
4.3.6	<i>Interventi a verde di compensazione in ambito fluviale</i>	220
4.3.7	<i>Ripristino dei suoli in corrispondenza delle aree di cantiere</i>	222
5	CONCLUSIONI	226

1 PREMESSA E INQUADRAMENTO GENERALE

1.1 GENERALITÀ

Le opere in progetto sono situate lungo la linea ferroviaria Venezia - Trieste e rientrano nelle regioni Veneto (comuni di San Donà di Piave, Portogruaro e Fossalta di Portogruaro) e Friuli-Venezia Giulia (Villa Vicentina, Ruda, Fiumicello, Turriaco e San Canzian d'Isonzo).

Il Nodo di Venezia vede il passaggio di due principali corridoi della rete TEN-T (Rete Transeuropea di Trasporti), il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Baltico - Adriatico. Si veda la Figura 1. Su tali corridoi è previsto lo sviluppo del traffico merci coerentemente con gli investimenti in corso e programmati. L'attuale collegamento merci nella stazione di Venezia Mestre, che collega la linea Venezia-Padova con la linea Venezia-Trieste, taglia a raso la linea Venezia-Treviso-Udine. Inoltre, il traffico merci in transito da e per Trieste - Villa Opicina - Tarvisio può essere impostato solo sulla linea DD tra Padova e Venezia che rappresenta la linea più carica.



Figura 1-1 - Stralcio della mappa dei corridoi della rete TEN-T.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Il presente Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, fa parte di un più ampio intervento per potenziare e velocizzare la linea tra Venezia e Trieste attraverso:

- Interventi puntuali sulle caratteristiche del tracciato per elevare le caratteristiche prestazionali (sopraelevazione, raccordi parabolici e lievi rettifiche delle curve), interventi di modifica/adequamento delle opere civili e adeguamento della Trazione Elettrica;
- Potenziamento tecnologico: attualmente in fase di Progettazione Esecutiva e da considerarsi inerziale per gli interventi oggetto del presente PFTE;
- Soppressione di n.27 Passaggi a Livello;
- Varianti di tracciato fuori sede per elevare le caratteristiche prestazionali nei punti singolari.

Il complesso degli interventi previsti per il potenziamento e la velocizzazione della linea Venezia – Trieste si configura di fatto come Project Review del progetto AV/AC Venezia Trieste, come confermato anche dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e si pone l'obiettivo di conseguire, per fasi e con un costo di gran lunga inferiore, dei benefici gradualmente e costanti per l'utenza pendolare e turistica, consentendo nel contempo di migliorare le prestazioni della linea in termini di traffico lunga percorrenza e conseguire l'adequamento della stessa agli standard europei dei corridoi merci.

Inoltre si evidenzia che a corredo del presente documento è stato redatto l'elaborato denominato "Dossier fotografico e fotoinserti" (cfr. IZ0400R22DXIM0002101A).

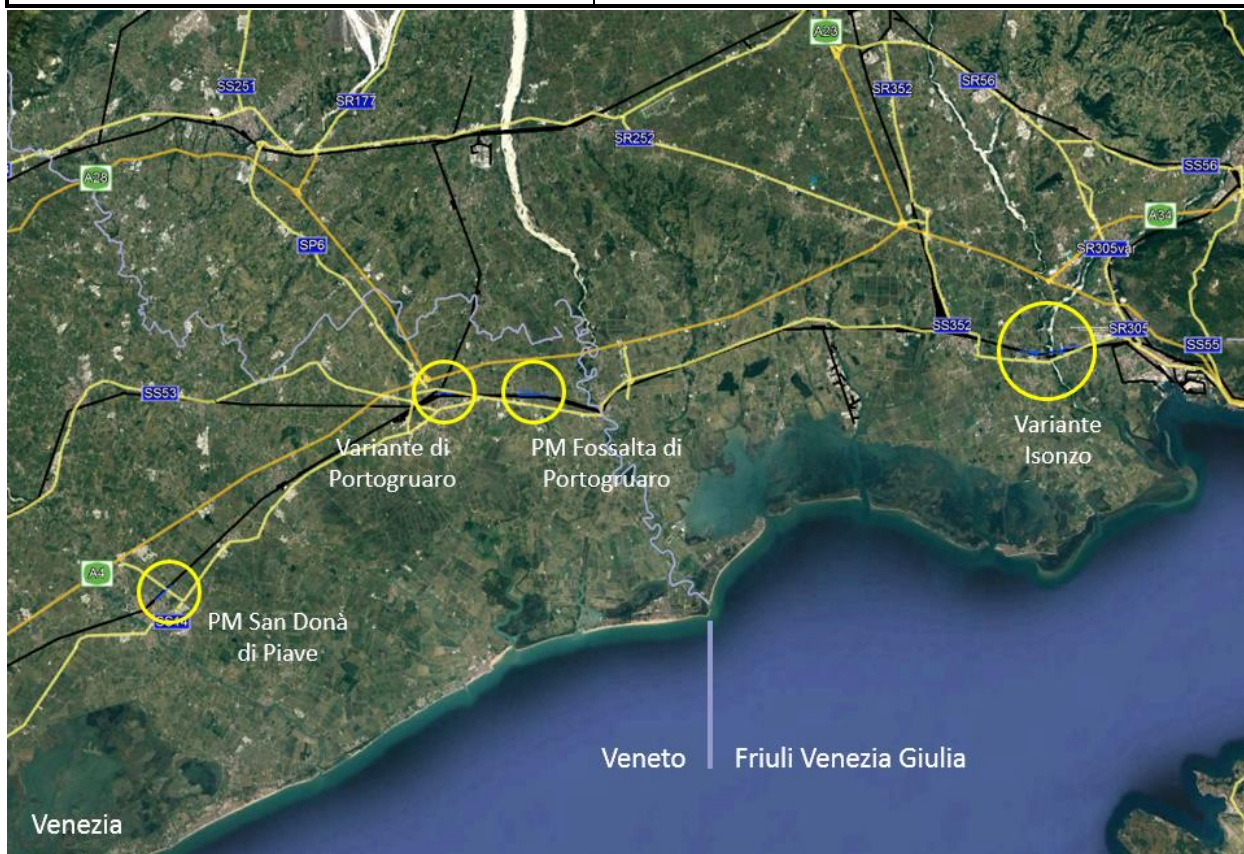


Figura 1-2 - Inquadramento dell'intervento nel contesto territoriale.

1.1.1 Inquadramento territoriale

Come anticipato nel Par. 1.1, gli interventi previsti dal progetto in esame ricadono nelle regioni Veneto e Friuli-Venezia Giulia, all'interno delle province e dei comuni riportati nel seguente prospetto. Gli interventi sono rappresentati nella figura seguente.

Regione	Provincia	Comune	Intervento
Veneto	Città metropolitana di Venezia	San Donà di Piave	PM San Donà di Piave
		Portogruaro	Variante Portogruaro
		Fossalta di Portogruaro	PM Fossalta
Friuli-Venezia Giulia	Udine	Villa Vicentina	Variante Isonzo
		Ruda	
		Fiumicello	

RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI
DEL D.P.C.M. 12/12/2005

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	7 di 226

RELAZIONE GENERALE

	Gorizia	Turriaco	
		San Canzian d'Isonzo	

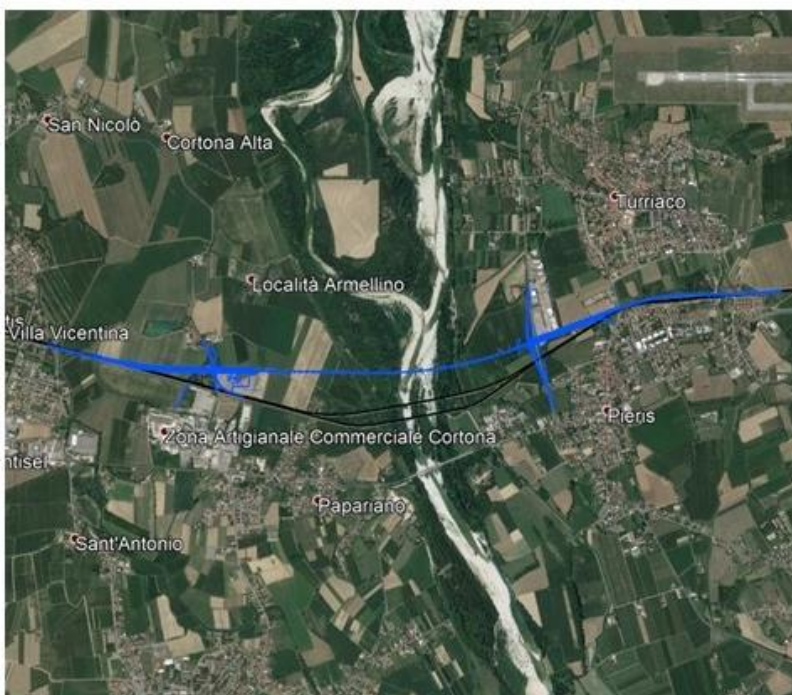
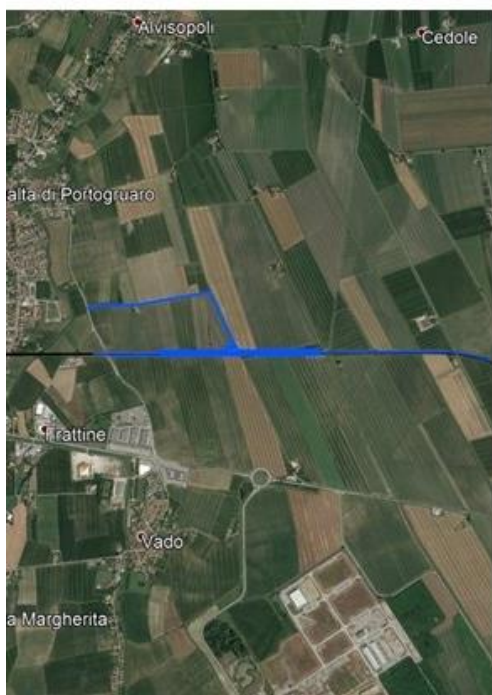
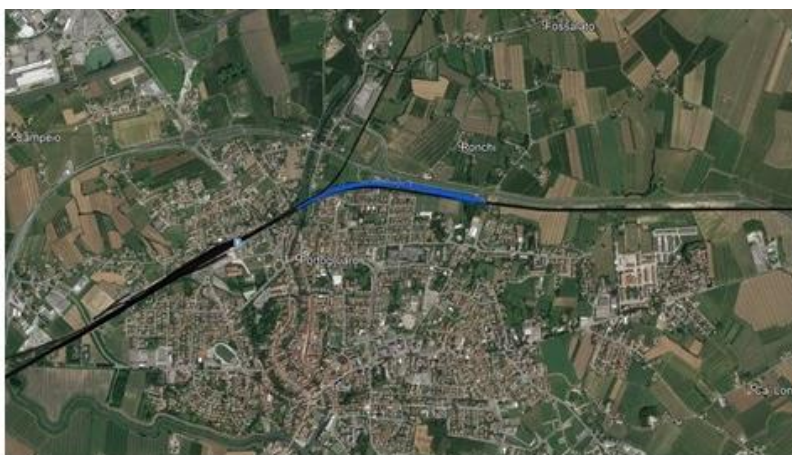
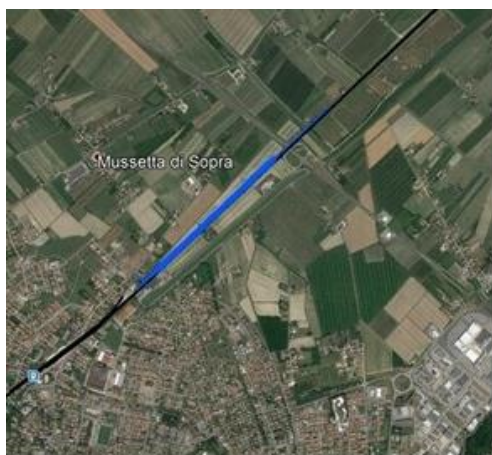


Figura 1-3 - PDM a San Donà di Piave (in alto a destra), variante a Portogruaro (in alto a sinistra), PDM a Fossalta di Portogruaro (in basso a sinistra) e variante Isonzo (nei comuni interessati della Regione Friuli-Venezia Giulia) (Fonte: Google Earth).

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

2 LA TUTELA PAESAGGISTICA NELLA PIANIFICAZIONE

2.1 LA PIANIFICAZIONE DI RIFERIMENTO

2.1.1 Regione Veneto

2.1.1.1 Governo del territorio, normativa di riferimento in Veneto

LR n. 11 del 23.04.2004 *Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio*

LR n. 14 del 06.06.2017 *Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo e modifiche della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio".*

LR n 14 del 04.04.2019 *Veneto 2050: politiche per la riqualificazione urbana e la rinaturalizzazione del territorio e modifiche alla legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio".*

Nella Regione Veneto la disciplina urbanistica è regolata dalla **LR n.11 del 23.04.2004 Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio**, che all'art. 3 articola il governo del territorio attraverso la pianificazione, urbanistica e territoriale del comune, della provincia e della Regione, come segue:

- a) Piano di Assetto del Territorio Comunale (PAT) e Piano degli Interventi Comunali (PI) che costituiscono il piano regolatore comunale, Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI) e Piani Urbanistici Attuativi (PUA);
- b) Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);
- c) Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC).

Ai sensi dell'art. 2, gli strumenti di pianificazione devono raggiungere le seguenti finalità:

- a) promozione e realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole, finalizzato a soddisfare le necessità di crescita e di benessere dei cittadini, senza pregiudizio per la qualità della vita delle generazioni future, nel rispetto delle risorse naturali;
- b) tutela delle identità storico-culturali e della qualità degli insediamenti urbani ed extraurbani, attraverso la riqualificazione e il recupero edilizio ed ambientale degli aggregati esistenti, con particolare riferimento alla salvaguardia e valorizzazione dei centri storici;
- c) tutela del paesaggio rurale, montano e delle aree di importanza naturalistica;

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica					
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101	REV. A

- d) utilizzo di nuove risorse territoriali solo quando non esistano alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del tessuto insediativo esistente;
- e) messa in sicurezza degli abitati e del territorio dai rischi sismici e di dissesto idrogeologico;
- f) coordinamento delle dinamiche del territorio regionale con le politiche di sviluppo nazionali ed europee.

I piani di livello sovracomunale stabiliscono i modi e i tempi di adeguamento dei piani di livello comunale, nonché l'eventuale disciplina transitoria da applicarsi fino all'adeguamento. Ogni piano detta i criteri e i limiti entro i quali il piano di livello inferiore può modificare il piano di livello sovraordinato senza che sia necessario procedere ad una variante dello stesso.

Nel 2017 è stato inoltre promosso un processo di revisione sostanziale della disciplina urbanistica ispirata ad una nuova coscienza delle risorse territoriali ed ambientali, riducendo progressivamente il consumo di suolo non ancora urbanizzato, in coerenza con l'obiettivo europeo di azzerarlo entro il 2050. La **legge regionale n. 14 del 2017** mette in atto le azioni per un **contenimento di consumo di suolo**, stabilendo che tale obiettivo sarà gradualmente raggiunto nel corso del tempo e sarà soggetto a programmazione regionale e comunale. La successiva **legge regionale 14 del 2019 - Veneto 2050**, in coerenza con i principi del contenimento del consumo di suolo, promuove misure finalizzate al miglioramento della qualità della vita delle persone all'interno della città e al riordino degli spazi urbani, alla rigenerazione urbana.

La **pianificazione territoriale paesaggistica** si impegna a *"proteggere e disciplinare il territorio per migliorare la qualità della vita in un'ottica di sviluppo sostenibile e in coerenza con i processi di integrazione e sviluppo dello spazio europeo, attuando la Convenzione europea del Paesaggio, contrastando i cambiamenti climatici e accrescendo la competitività"*.

Con queste finalità viene redatto il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento che *"costituisce il documento di riferimento per la tematica paesaggistica, ai sensi del decreto legislativo 42/2004, stante quanto disposto dalla legge regionale, che gli attribuisce valenza di "piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici"*¹. Il PTRC è approvato secondo le procedure previste dalla legge urbanistica regionale del 23 aprile 2004, n.11 e rappresenta lo strumento regionale di governo del territorio. Ai sensi dell'art. 24 della L.R. 11/04, "il piano territoriale regionale di coordinamento, in coerenza con il programma regionale di sviluppo (PRS), indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché

¹ Fonti: <https://www.regione.veneto.it/web/ptrc> e <http://www.soprintendenza.venezia.beniculturali.it/it/operazione-trasparenza/piano-paesaggistico-regionale>

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione". **Il PTRC approvato con Delibera di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020 non ha la valenza di piano paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004².**

Gli Ambiti di Paesaggio vengono identificati ai sensi dell'art. 135, comma 2, del DLgs 42/2004, Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e ai sensi dell'art.45 ter, comma 1, della LR 11/2004. Per ciascun Ambito di Paesaggio è prevista la redazione di uno specifico **Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA)**, da redigersi congiuntamente al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e Turismo e con il coordinamento del Comitato Tecnico per il Paesaggio. Gli Ambiti di Paesaggio identificano realtà morfologicamente simili e sono individuati su base territoriale e amministrativa.

I **Piani di Area**, previsti dalla L.R. 61/1985 sull'assetto e il governo del territorio, **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. Si tratta di strumenti di specificazione del PTRC e si sviluppano per ambiti determinati³. 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.

Per quanto riguarda la **pianificazione settoriale dei trasporti**, la previsione normativa per la redazione del Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) è contenuta nella L.R. n. 25 del 30 ottobre 1998. La norma prevede sia la procedura per la formazione del Piano (articolo 12), sia la sua modalità approvativa a cura del Consiglio regionale (articolo 11). Il Piano è definito come strumento finalizzato alla previsione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio delle diverse forme di mobilità relative a persone e merci che si svolgono sul territorio regionale, nonché dei fabbisogni infrastrutturali delle diverse forme di mobilità, assicurando una rete di trasporto che privilegi l'integrazione tra le varie modalità e favorisca, in particolare, quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.

Nella regione Veneto, il progetto in esame ricade nel territorio della Città Metropolitana di Venezia, nei comuni di San Donà di Piave, Portogruaro e Fossalta di Portogruaro ed è interessato dai seguenti piani:

² Fonte: <https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptrc>.

³ Fonte: <https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/piani-di-area>.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101


Tabella

1

Regione Veneto - Quadro della Pianificazione di livello locale al 21.06.2021

Livello	Strumento	Iter approvativo	Fonte
Regionale	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)	Il PTRC approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020 <u>non</u> ha la valenza di piano paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004.	https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptrc https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptrc-2020
Regionale	Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA)		https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ppra
Regionale	Piano d'Area del Sandonatese	adottato con Delibera della Giunta Regionale n.2163 del 19 aprile 1995	https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/area-sandonatese
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia (PTCP)	Deliberazione della Giunta Regionale n. 3359 del 30 dicembre 2010	https://www.pianificazione.provincia.venezias.it/index.php?option=com_content&view=article&id=96:elaborati-approvati-ptcp&catid=62:ptcp-piano-territoriale-coordinamento-provinciale/ https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptcp https://webgis.cittametropolitana.ve.it/lm/index.php/view/map/?repository=urbanistica&project=tavola_1
	Piano Territoriale Generale Metropolitano (PTGM)	Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 del 01.03.2019, di approvazione in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo, del	https://pianificazione.cittametropolitana.ve.it/ptgm-piano-territoriale-generale-metropolitano.html Elaborati: https://pianificazione.cittametropolitana.ve.it/ptgm-piano-territoriale-generale-metropolitano.html

Livello	Strumento	Iter approvativo	Fonte
		Piano Territoriale Generale (PTG) della Città Metropolitana di Venezia con tutti i contenuti del PTCP.	opolitana.ve.it/ptg-approvato-con-delibera-del-consiglio-metropolitano-n-3-del-01032019.html
Comunale	Piano di Assetto del Territorio (PAT) di San Donà di Piave	Approvato dalla Conferenza dei servizi decisoria in data 03/05/2013 e ratificato con delibera di Giunta Provinciale n. 51 del 03/05/2013	https://pianificazione.cittametropolitana.ve.it/piani-di-assetto-del-territorio-pat-e-loro-varianti.html https://cnedweb2.datapiano.it/sandona/static/pat https://sandonadipiave.trasparenza-valutazione-merito.it/web/trasparenza/trasparenza
Comunale	Variante generale al Piano degli Interventi San Donà di Piave	Con delibera n. 53 del 12/11/20 il Consiglio Comunale ha adottato la Variante n 24 al Piano degli Interventi.	https://www.sandonadipiave.net/myportal/C_H823/dettaglio/contenuto/variante-generale-al-piano-degli-interventi-adozione
Comunale	Piano di Assetto del Territorio (PAT) di Portogruaro	Con delibera di presa d'atto e ratifica da parte della Giunta Provinciale n° 4 del 17.01.2014 è stato approvato il Piano di Assetto del Territorio (PAT).	https://www.comune.portogruaro.ve.it/it/page/p-a-t-piano-di-assetto-del-territorio-dettaglio
Comunale	Piano degli Interventi di Portogruaro	Approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 8 del 02.03.2015	https://www.comune.portogruaro.ve.it/it/page/il-piano-degli-interventi-elaborati
Comunale	Piano di Assetto del Territorio (PAT) di Fossalta di Portogruaro	La Giunta Provinciale, con delibera nr. 2 del 17/01/2014, ha preso atto e ratificato l'approvazione del Piano di Assetto del	http://www.comune.fossaltadiportogruaro.ve.it/zf/index.php/servizi-aggiuntivi/index/index/idservizio/20022

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Livello	Strumento	Iter approvativo	Fonte
		Territorio (PAT) del Comune di Fossalta di Portogruaro che è avvenuta in sede di conferenza di servizi decisoria in data 16/12/2013	
Comunale	Piano degli Interventi di Fossalta di Portogruaro	Aggiornamento dei contenuti con la variante n.11, adottato con D.C.C n. 45 del 28/12/2018 e approvato con D.C.C. n. 19 del 04/04/2019.	http://www.comune.fossaltadiportogruaro.ve.it/c027016/hh/index.php http://www.comune.fossaltadiportogruaro.ve.it/zf/index.php/servizi-aggiuntivi/index/index/idservizio/20028

2.1.1.2 Pianificazione di livello regionale

2.1.1.2.1 La pianificazione territoriale e paesaggistica

2.1.1.2.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) del Veneto

Con Deliberazione di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020 è stato approvato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) precedentemente adottato con deliberazione n. 427 del 10 aprile 2013.

In merito alla valenza paesaggistica del PTRC risulta che⁴:

- Il PTRC adottato nel 2009 era senza valenza paesaggistica;
- La valenza paesaggistica è stata attribuita al PTRC con variante adottata nel 2013;
- dopo la scadenza delle misure di salvaguardia conseguenti alla sua adozione, la variante adottata nel 2013 è stata approvata con DCR n. 62 del 30 giugno 2020, “per la sola parte urbanistica di competenza” e senza più attribuzione della valenza paesaggistica;
- il nuovo piano territoriale regionale di coordinamento, entrato in vigore il 2 agosto 2020, ai sensi dell’articolo 82 delle Norme tecniche dello stesso, “sostituisce il PTRC 1992”.

⁴ Fonte: <http://www.amministrativistiveneti.it/ptrc-veneto-2020-e-valorizzazione-del-patrimonio-culturale-negli-strumenti-urbanistici-degli-enti-locali/?print=pdf>.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

- Nel PTRC 2020, privo di valenza paesaggistica, è sostituita la disciplina urbanistica ed è assente quella -correlata al D.Lgs. 42/2004- relativa al paesaggio anche se l'art. 80, comma terzo, stabilisce che "resta...ferma la disciplina" di cui alle parti II e III del D.lgs. 42/2004 e, inoltre, ricorda come nel nuovo piano vi sia una Tavola destinata alla "Ricognizione degli Ambiti di tutela del PTRC 1992" che, dunque, sembrano permanere.

Il PTRC ha il compito specifico di indicare gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione, riempendoli dei contenuti indicati dalla legge urbanistica. È dunque un piano di idee e scelte, piuttosto che di regole; un piano di strategie e progetti, piuttosto che di prescrizioni.

Il PTRC rinnova la pianificazione territoriale assumendo ed integrando nelle strategie e nel disegno regionale i principi fondativi della concezione del paesaggio del Veneto e le politiche per la sua salvaguardia, gestione e progettazione rivolte all'intero territorio. Lo Statuto Regionale afferma che la Regione tutela il paesaggio e riconosce l'importanza delle attività rurali e forestali ai fini del miglioramento della qualità della vita, della tutela della biodiversità, della sicurezza alimentare e della salvaguardia del territorio.

Il PTRC prevede un "*sistema degli obiettivi*" ("Tavola 10 – PTRC – Sistema degli obiettivi di progetto") rappresentato da una matrice in cui sono stati identificati la finalità del Piano, gli obiettivi strategici e operativi. La finalità del PTRC è di "proteggere e disciplinare il territorio per migliorare la qualità della vita in un'ottica di sviluppo sostenibile e in coerenza con i processi di integrazione e sviluppo dello spazio europeo, attuando la Convenzione europea del Paesaggio, contrastando i cambiamenti climatici e accrescendo la competitività".

Il sistema di obiettivi è articolato in sei *temi*: uso del suolo; biodiversità; energia e ambiente; mobilità; sviluppo economico; crescita sociale e culturale. Per ciascun tema sono definiti Obiettivi Strategici, i quali si articolano più puntualmente in Obiettivi Operativi che perseguono Linee di progetto (montagna, città, paesaggio) con carattere trasversale.

Temi	Obiettivi strategici
Uso del Suolo	<ul style="list-style-type: none"> - Razionalizzare l'utilizzo della risorsa suolo - Adattare l'uso del suolo in funzione dei cambiamenti climatici in corso - Gestire il rapporto urbano/rurale valorizzando l'uso dello spazio rurale in un'ottica di multifunzionalità - Preservare la qualità e la quantità della risorsa idrica
Biodiversità	<ul style="list-style-type: none"> - Assicurare un equilibrio tra ecosistemi ambientali e attività antropiche - Salvaguardare la continuità ecosistemica

	<ul style="list-style-type: none"> - Favorire la multifunzionalità dell'agricoltura - Perseguire una maggior sostenibilità degli insediamenti
Energia e Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> - Promuovere l'efficienza nell'approvvigionamento e negli usi finali dell'energia e incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili - Migliorare le prestazioni energetiche degli edifici - Prevenire e ridurre i livelli di inquinamento di aria, acqua, suolo e la produzione di rifiuti
Mobilità	<ul style="list-style-type: none"> - Stabilire sistemi coerenti tra distribuzione delle funzioni e organizzazione della mobilità - Razionalizzare e potenziare la rete delle infrastrutture e migliorare la mobilità nelle diverse tipologie di trasporto - Migliorare l'accessibilità alla città e al territorio - Sviluppare il sistema logistico regionale - Valorizzare la mobilità low
Sviluppo economico	<ul style="list-style-type: none"> - Migliorare la competitività produttiva favorendo la diffusione di luoghi del sapere della ricerca e della innovazione - Promuovere l'offerta integrata di funzioni turistico-ricettive mettendo a sistema le risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari
Crescita sociale e culturale	<ul style="list-style-type: none"> - Promuovere l'inclusività sociale valorizzando le identità venete - Favorire azioni di supporto alle politiche sociali - Promuovere l'applicazione della convenzione europea del paesaggio - Rendere efficiente lo sviluppo policentrico preservando l'identità territoriale regionale - Migliorare l'abitare nelle città

Per il tema *mobilità*, gli obiettivi operativi sono:

4.1. Mettere a sistema gli aeroporti

4.2. Mettere a sistema la portualità

4.3. Mettere a sistema la rete degli interporti e promuovere la logistica

4.4. Razionalizzare le reti viarie in funzione del conseguimento di una mobilità efficiente di livello locale

4.5. Promuovere la navigabilità interna

4.6. Completare il sistema delle reti infrastrutturali di valenza nazionale ed interregionale e favorire la realizzazione della TAV

4.7. Progettare la leggibilità delle città e del territorio delle infrastrutture

4.8. Implementare il sistema ferroviario Metropolitano Regionale quale elemento strategico della rete delle città venete

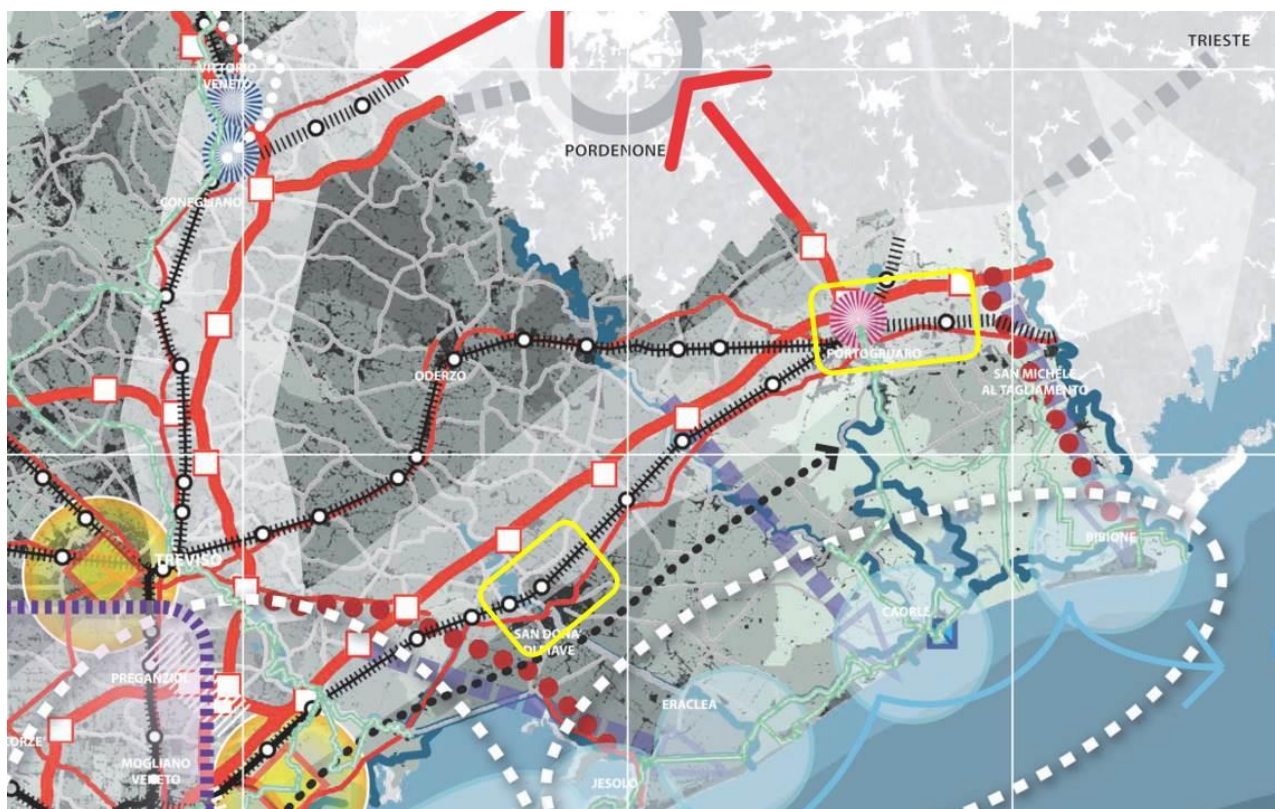
4.9. Migliorare l'accessibilità al sistema delle città e alle aree metropolitane

4.10. Migliorare le connessioni interne alle aree di montagna, tra la pianura e la montagna e nel contesto alpino transregionale e transfrontaliero

4.11. Sviluppare e incrementare la rete della mobilità slow, della diportistica e delle aviosuperfici.

L'intervento in esame contribuisce al raggiungimento dell'obiettivo 4.6. "Completare il sistema delle reti infrastrutturali di valenza nazionale ed interregionale e favorire la realizzazione della TAV".

La Tavola 04 di PTRC è relativa alle previsioni che interessano la Mobilità.



	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101



Figura 2-1 - PTRC, Tavola 04 Mobilità (stralcio) con individuazione delle aree di intervento (riquadri gialli).

Nella tavola (figura precedente), gli interventi previsti interessano la linea ferroviaria (esistente) e le aree in cui ricadono non sono interessate da previsioni. Si segnala solo che nel comune di Portogruaro nei pressi dell'area di intervento è previsto un "hub monocentrico" afferente al "sistema della logistica".

Gli interventi risultano, pertanto, in linea con le previsioni del PTRC per la mobilità.

Nel PTRC il *paesaggio* si configura come tematica particolarmente rilevante tanto da essere individuato come fondamentale linea di progetto per la quale è stato predisposto il "*Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto*" in cui, unitariamente, sono esposti i principali riferimenti per un'efficace attività di governo della materia.

La pianificazione paesaggistica regionale si esprime attraverso tre assi complementari di progetto e disciplina:

- ✓ la tutela dei beni paesaggistici;
- ✓ la cura del paesaggio;
- ✓ l'integrazione del paesaggio nelle politiche di governo del territorio.

La specifica considerazione dei valori paesaggistici si esplica mediante la definizione di politiche patrimoniali di qualità paesaggistica relative ad istanze prevalenti di tutela e riqualificazione dei beni paesaggistici, di competenza propria della pianificazione congiunta Stato-Regione, e mediante la definizione di politiche strategiche di qualità paesaggistica relative alle opportunità di trasformazione e di valorizzazione dei paesaggi che interessano l'intero territorio regionale. Per disegnare e garantire equilibri tra tutela, trasformazione e valorizzazione del territorio, quanto definito all'interno dei tre assi converge nella definizione degli obiettivi di qualità del paesaggio, così come esplicitato nel Codice dei Beni culturali e del paesaggio agli artt. 135 e 143. Gli obiettivi di qualità paesaggistica sono preliminarmente individuati nel "*Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto*", nella parte denominata "Atlante ricognitivo": essi devono considerarsi preliminari alla identificazione degli obiettivi di qualità relativi a ciascun ambito di paesaggio previsti

dal D.Lgs 42/2004, che avrà luogo nel corso della stesura dei Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA). Agli obiettivi preliminari, sono associati indirizzi di qualità paesaggistica, che hanno la funzione di proporre strategie e azioni per il raggiungimento degli obiettivi stessi.

Nell' "**Allegato D - Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto**"⁵ è riportato che gli Ambiti di Paesaggio, sui quali saranno redatti congiuntamente con il MiBACT specifici Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA), sono stati individuati in numero di 14, ma è previsto che gli stessi possano essere riarticolati al fine di procedere alla pianificazione di un numero minore (3/4, individuati sulla base delle caratteristiche morfologiche e insediative) o se del caso procedere alla redazione di un unico Piano Paesaggistico dell'intero territorio regionale, privilegiando una visione organica del paesaggio all'interno di un quadro tendente a consentire un minor aggravio delle procedure.

Il territorio regionale è stato articolato in quattordici **Ambiti di Paesaggio** in considerazione degli aspetti geomorfologici, dei caratteri paesaggistici, dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali e delle dinamiche di trasformazione che interessano ciascun ambito, oltre che delle loro specificità peculiari (cfr. figura seguente).

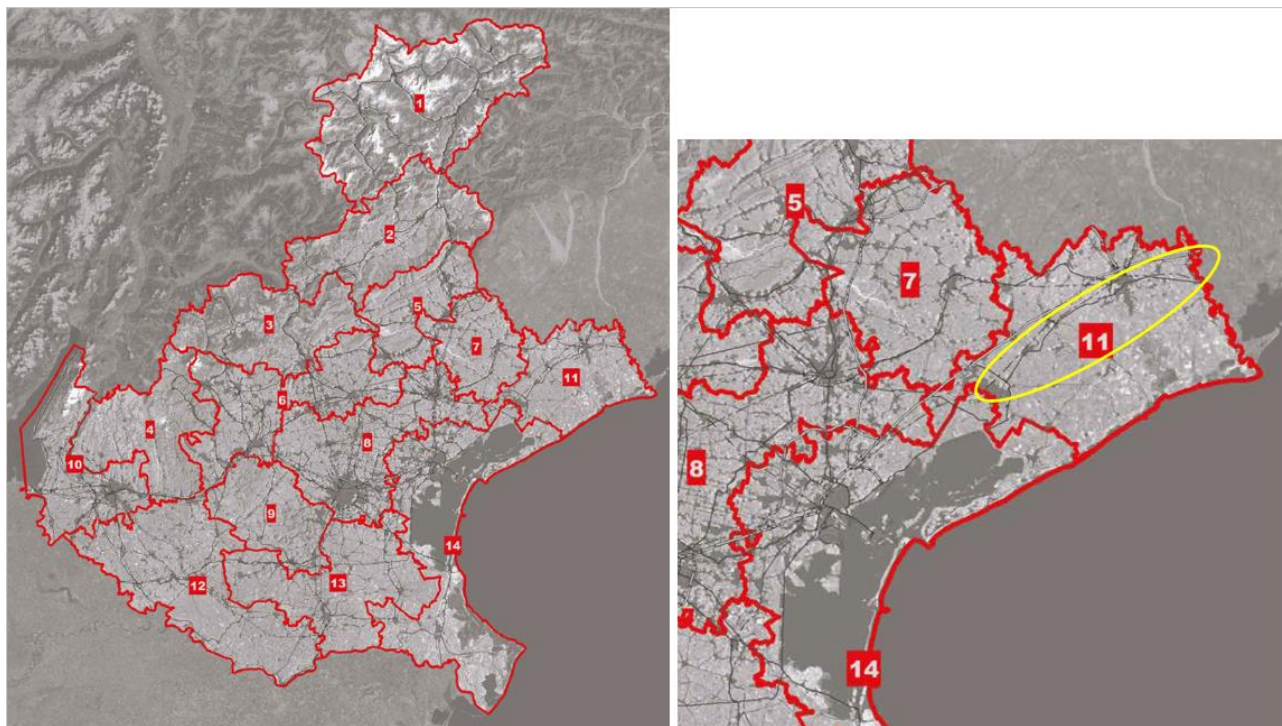


Figura 2-2 - PTRC - Allegato D - "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto" – Ambiti di Paesaggio e individuazione dell'area di intervento.

⁵ Fonte: <https://rdv.app.box.com/s/mx9ex1dmxlswn57l8b667j3n3vsitt9u>.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

L'intervento ricade nell'ambito 11 – “Bonifiche orientali dal Piave al Tagliamento” per il quale il Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA) non è ancora stato redatto.

Il PTRC 2020 include l'*Atlante* che è uno strumento conoscitivo redatto ai fini del percorso di attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC ai sensi dell'art. 135 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 “Codice dei beni culturali e del paesaggio” e successive modificazioni.

Attraverso l'*Atlante*, il Paesaggio veneto è descritto attraverso 39 *Schede delle Ricognizioni* relative ad altrettanti “ambiti”.

Le ricognizioni hanno condotto alla definizione di quaranta obiettivi di qualità paesaggistica preliminari alla stesura dei Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA), previsti nel percorso per l'attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC.

Le opere in esame rientrano nella **scheda di ricognizione n. 26 “Pianure del Sandonatese e Portogruarese”**.



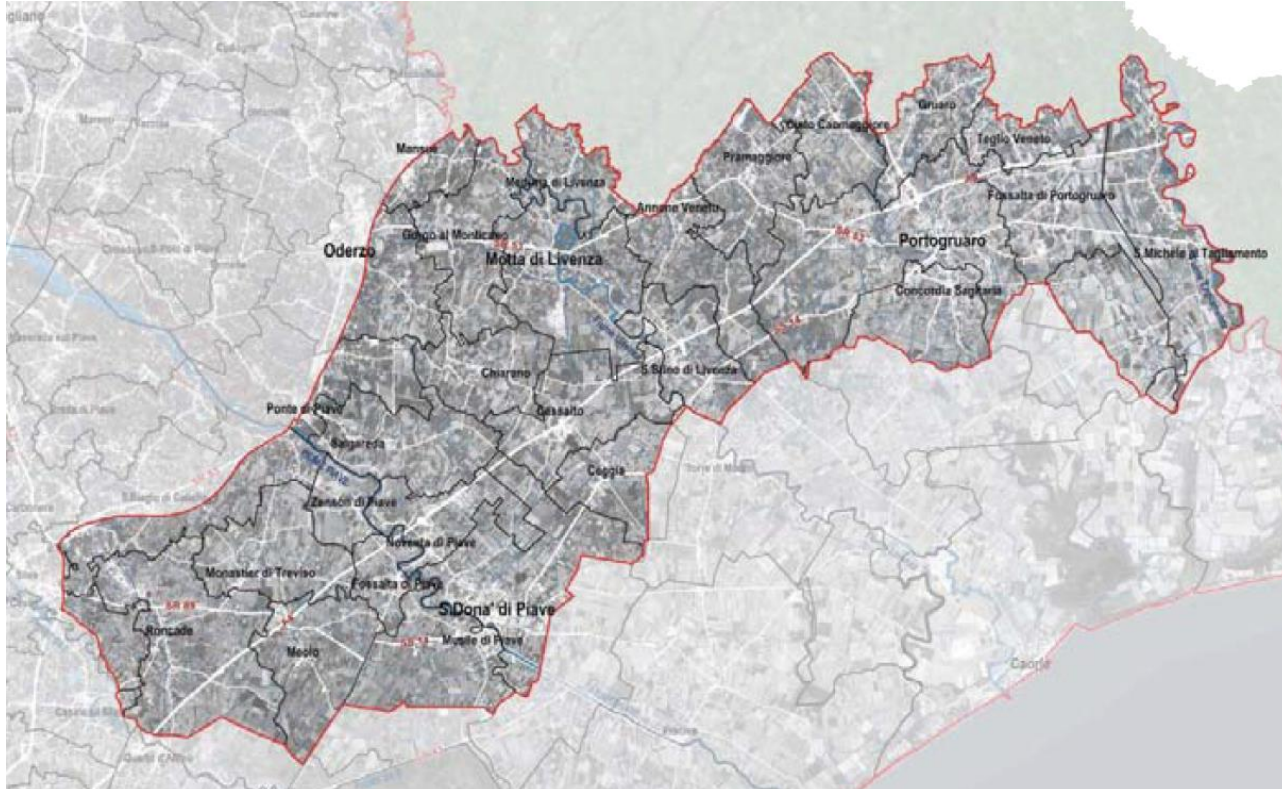


Figura 2-3 - PTRC - Allegato D - “Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto” – scheda di ricognizione n. 26 “Pianure del Sandonatese e Portogruarese”.

Gli obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica previsti dal PTRC per la scheda di ricognizione n. 26 “Pianure del Sandonatese e Portogruarese” sono i seguenti:

Obiettivi		Indirizzi
3. Funzionalità ambientale dei sistemi fluviali e lacustri	<i>Salvaguardare e migliorare la funzionalità ambientale dei sistemi fluviali e lacustri.</i>	3a. Salvaguardare gli ambienti fluviali e lacustri ad elevata naturalità.
5. Funzionalità ambientale delle zone umide	<i>Salvaguardare e migliorare la funzionalità ambientale delle zone umide e valorizzarne il ruolo territoriale.</i>	5a. Salvaguardare le zone umide di alto valore ecologico e naturalistico tipiche dei paesaggi veneti.
		5b. Riattivare, ove possibile, la convivenza di funzionalità produttive ed ecosistemiche delle zone umide (risaie, prati umidi, torbiere, palù,

Obiettivi		Indirizzi
		ecc.).
8. Spessore ecologico e valore sociale dello spazio agrario	<i>Valorizzare la multifunzionalità dello spazio agrario, aumentarne lo spessore ecologico, riconoscerne e promuovere le funzioni sociali.</i>	8a. Scoraggiare semplificazioni dell'assetto poderale e intensificazioni delle colture.
		8b. Compensare l'espansione della superficie a colture ambientale (per esempio fasce prative ed alberate).
		8c. Incoraggiare la complessificazione dei bordi dei campi (per esempio con siepi, fasce a prato, fasce boscate).
		8g. Promuovere l'agricoltura biologica, l'agricoltura biodinamica e la "permacoltura".
		8h. Promuovere attività di conoscenza e valorizzazione delle produzioni locali e dei "prodotti agroalimentari tradizionali", di trasformazione sul posto e di vendita diretta (filiera corte).
14. Integrità, funzionalità e connessione della copertura forestale in pianura	<i>Nelle aree pianiziali conservare la copertura boschiva di valore naturalistico e se possibile, potenziarne il ruolo di connessione ecologica.</i>	14a. Salvaguardare l'integrità della copertura forestale esistente e promuovere l'impianto di nuove formazioni autoctone.
		14b. Salvaguardare i corridoi boschivi esistenti lungo i corsi d'acqua e la continuità delle fasce boscate riparie, promuovendone la ricostruzione ove interrotta.
15. Valore storico-culturale dei paesaggi agrari storici	<i>Conservare il valore storico-culturale dello spazio agrario storico.</i>	15a. Promuovere la conoscenza dei paesaggi agrari storici e degli elementi che li compongono (siepi, piantate di vite, orti storici, viabilità rurale, cavini ed altre sistemazioni idraulico-agrarie tipiche, ecc.) e incoraggiare pratiche agricole che ne permettano la conservazione.
19. Integrità dei paesaggi aperti delle bonifiche	<i>Salvaguardare i paesaggi aperti delle bonifiche in quanto caratteristici dell'identità dei luoghi.</i>	19a. Salvaguardare il carattere di continuità fisico-spaziale degli ambienti di bonifica.
		19b. Riconoscere e salvaguardare il valore paesaggistico dell'insieme delle strutture delle bonifiche, anche a fine di una fruizione

Obiettivi		Indirizzi
		didattico-ricreativa.
21. Qualità del processo di urbanizzazione	<i>Migliorare la qualità dei processi di urbanizzazione della città consolidata e della città diffusa.</i>	21e. Governare i processi di urbanizzazione lineare lungo gli assi viari, scegliendo opportune strategie di densificazione o rarefazione in base alla tipologia della strada ed al contesto.
		21f. Governare la trasformazione delle aree afferenti ai caselli ed alle stazioni SFMR, come occasione di valorizzazione delle specificità anche paesaggistiche del territorio.
22. Qualità urbana degli insediamenti	<i>Migliorare la qualità urbana degli insediamenti e la loro efficienza ambientale, per un maggior benessere della popolazione e un più elevato potenziale di promozione economica.</i>	22a. Promuovere interventi di riqualificazione del tessuto insediativo caratterizzato da disordine e frammistione funzionale.
		22b. Migliorare il sistema dell'accessibilità ai centri urbani.
		22c. Promuovere i processi di riconversione di aree produttive dismesse nel tessuto urbano consolidato.
		22f. Favorire la permanenza all'interno dei centri urbani di servizi alla residenza, quali l'artigianato di servizio e il commercio al dettaglio.
24. Valore culturale e testimoniale degli insediamenti e dei manufatti storici	<i>Promuovere la conservazione del valore culturale e testimoniale degli insediamenti e dei manufatti storici.</i>	24a. Salvaguardare il valore storico-culturale degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale (centri storici, città murate, castelli, ville, ville palladiane, giardini, canali storici, viabilità storica, architettura di pregio del Novecento, borghi rurali, contrade, corti, case coloniche, capitelli votivi e segni della religiosità popolare, manufatti idraulici e stradali, ecc.).
		24b. Scoraggiare interventi che compromettano il sistema di relazioni degli insediamenti storici con i contesti originari.
		24d. Promuovere negli insediamenti e nei manufatti di interesse storico-testimoniale la

Obiettivi		Indirizzi	
			<p>residenza, le attività turistiche e del tempo libero e le attività commerciali compatibili, come garanzia di presidio e manutenzione.</p> <p>24i. Individuare opportune misure per la salvaguardia e la riqualificazione dei contesti di villa, con particolare attenzione a quelle di A. Palladio, individuandone gli ambiti di riferimento e scoraggiando interventi che ne possano compromettere l'originario sistema di relazioni paesaggistiche e territoriali.</p>
<p>26. Qualità urbanistica ed edilizia degli insediamenti produttivi</p>	<p><i>Migliorare la qualità urbanistica ed edilizia e la vivibilità degli insediamenti produttivi industriali e artigianali.</i></p>		<p>26b. Promuovere il riordino urbanistico delle aree produttive esistenti in vista di una maggiore densità funzionale e un più razionale uso degli spazi pubblici e dei parcheggi, di una razionalizzazione dell'approvvigionamento e della distribuzione dell'energia, dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori.</p>
			<p>26e. Promuovere interventi di riordino e riqualificazione delle zone industriali ed artigianali in senso multifunzionale, con particolare attenzione al commercio al dettaglio, ai servizi alle imprese ed ai lavoratori, alla continuità d'uso degli spazi anche al di fuori degli orari di lavoro.</p>
			<p>26f. Incoraggiare iniziative di riqualificazione degli spazi aperti delle aree produttive esistenti e indirizzare il progetto di quelle nuove verso una maggior presenza di vegetazione ed aree permeabili, anche con funzione di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.</p>
<p>27. Qualità urbanistica ed edilizia e vivibilità dei parchi commerciali e delle</p>	<p><i>Migliorare la qualità urbanistica ed edilizia e la vivibilità dei parchi commerciali e delle strade mercato.</i></p>		<p>27e. Incoraggiare il miglioramento della qualità architettonica delle aree commerciali e delle strade mercato, in particolare in direzione del risparmio energetico, della biocompatibilità dell'edilizia, dell'uso razionale</p>

Obiettivi		Indirizzi
strade mercato		delle risorse.
31. Qualità dei percorsi della "mobilità slow"	<i>Migliorare la qualità dei percorsi della mobilità slow (percorsi pedonali, ciclabili, equituristicici, navigazione fluviale, ecc.) e la loro connessione territoriale.</i>	31a. Razionalizzare e potenziare la rete della mobilità slow e regolamentare le sue caratteristiche in relazione al contesto territoriale attraversato ed al mezzo (piedi, bicicletta, pattini, cavallo, houseboat e altri natanti, ecc.) ed al fruitore (cittadino, pendolare, turista).
32. Inserimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture	<i>Migliorare l'inserimento paesaggistico e la qualità delle infrastrutture.</i>	32a. Progettare i nuovi tracciati stradali, i caselli autostradali e le stazioni SFMR, nel rispetto dell'assetto territoriale e paesaggistico del contesto (trama agraria, contesti di villa, aree ed elementi di valore storico e naturalistico-ambientale, ecc.).
		32b. Promuovere la riqualificazione dei corridoi viari caratterizzati da disordine visivo e funzionale.
38. Consapevolezza dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali	<i>Aumentare la consapevolezza della popolazione nei riguardi dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali del territorio e il suo coinvolgimento nella loro gestione.</i>	38a. Incoraggiare l'individuazione e la messa in rete di risorse museali locali, percorsi di fruizione e itinerari tematici di conoscenza del territorio.
		38b. Promuovere la conoscenza dei tracciati viari e fluviali di antico sedime, integrandoli nella rete della mobilità slow, dei percorsi di fruizione e degli itinerari tematici.
		38e. Razionalizzare e promuovere il sistema dell'ospitalità e ricettività diffusa anche attraverso l'integrazione con le attività agricole tradizionali.

Tenendo conto della natura e della localizzazione degli interventi previsti nella regione Veneto, si può affermare che vi sia **coerenza con gli obiettivi individuati dal PTRC per l'ambito "Pianure del Sandonatese e Portogruarese"** e riportati nella tabella precedente. Ciò è sicuramente riconducibile al fatto che gli interventi insistono sul sedime attuale con contenuti ampliamenti e solo l'intervento previsto a Portogruaro consiste in una variante che si discosta dal tracciato attuale andando ad interessare una fascia di terreno che raggiunge al massimo 30 metri circa di

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

larghezza, per una lunghezza complessiva di circa 900m. Si precisa che tale variante, in corrispondenza del Fiume Lemene, interessa il ponte ferroviario già esistente.

In sintesi, quindi, **non si ravvedono incoerenze con il sistema di obiettivi e indirizzi fissati dal PTRC.**

2.1.1.2.1.2 Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA)

Gli Ambiti di Paesaggio vengono identificati ai sensi dell'art.45 ter, comma 1, della LR 11/2004 e ai sensi dell'art. 135, comma 2, del DLgs 42/2004, Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.

L'art. 71 ter delle Norme Tecniche del PTRC stabilisce che per ciascun Ambito di Paesaggio è prevista la redazione di uno specifico Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA), da redigersi ai sensi del D.Lgs. 42/2004 congiuntamente al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e Turismo e con il coordinamento del Comitato Tecnico per il Paesaggio.

Gli ambiti di Paesaggio sono identificati nel "Documento per la Pianificazione Paesaggistica" che fa parte degli elaborati della Variante Parziale con attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC adottata con DGR 372/2009. Lo stesso documento, rivisto e integrato, è ricompreso tra gli elaborati del PTRC 2020 con il titolo "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto"⁶.

Il territorio regionale è stato articolato in quattordici Ambiti di Paesaggio in considerazione degli aspetti geomorfologici, dei caratteri paesaggistici, dei valori naturalistico-ambientali e storico-

L'intervento ricade nell'ambito 11 – "Bonifiche orientali dal Piave al Tagliamento" per il quale non risulta essere ancora redatto il relativo PPRA.

2.1.1.2.1.3 Piano d'Area del Sandonatese

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.

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.

⁶ Fonte: <https://rdv.app.box.com/s/mx9ex1dmxlswn57l8b667j3n3vsitt9u>.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Di tutti gli interventi in progetto solo quello previsto nel comune di San Donà di Piave rientra in un Piano d'Area: Piano d'Area del Sandonatese⁷, adottato con Delibera della Giunta Regionale n.2163 del 19 aprile 1995 (BUR n. 59 del 23/06/1995).

L'Art. 1 delle NTA del Piano d'Area Sandonatese stabilisce che "Il Piano d'Area individua nel suo ambito le aree assoggettate e da assoggettare a specifica disciplina".

L'art. 3 elenca i Contenuti del Piano d'Area che sono così articolati:

- a. *Organizzazione strutturale dell'Area Sandonatese*
- b. *Sistema delle fragilità*
- c. *Sistema del Paesaggio e delle emergenze storico-naturalistiche*
- d. *Sistema della struttura e del sistema insediativo afferente il Fiume Piave.*

Per quanto riguarda punto **a. Organizzazione strutturale del Sandonatese**, il riferimento cartografico è la Tavola 01 – Organizzazione strutturale dell'area del Sandonatese (cfr. figura seguente) e i riferimenti normativi sono costituiti dagli articoli di cui al Titolo II (*Sistema delle infrastrutture di scala territoriale*) delle NTA del Piano (da art. 4 ad art. 11).

In base alla localizzazione dell'intervento e agli elementi espressi dalla carta si evince che sono di interesse, ai fini del presente studio:

- L'art. 4 – "Corridoio Autostradale – Transeuropeo"
- L'Art. 9 - "Corridoio ferroviario – Metropolitana di superficie e Stazione ferroviaria"
- L'art. 10 – "Polo scambiatore"

⁷ Cfr. <https://cnedweb2.datapiano.it/sandona/static/pat>.

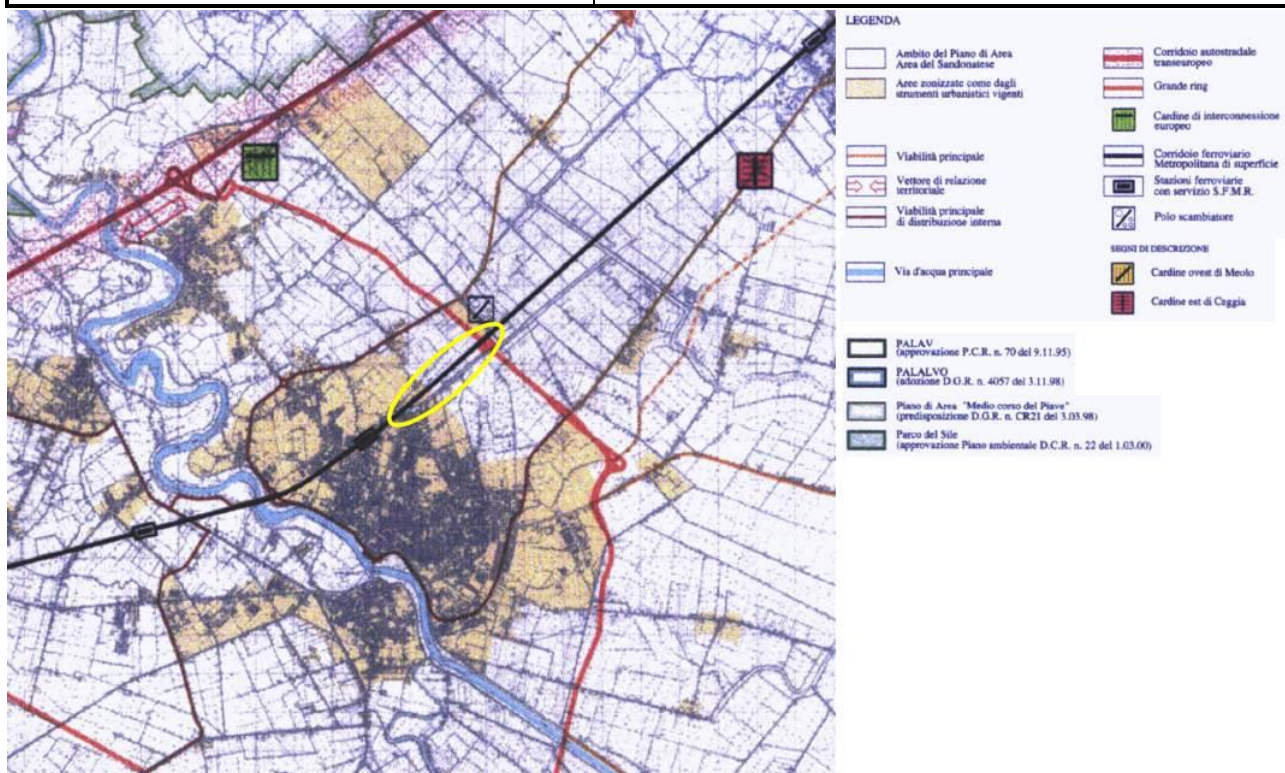


Figura 2-4 - Piano d'Area del Sandonatese. Tav. 01 – Organizzazione strutturale dell'area del Sandonatese (stralcio) con individuazione dell'area di intervento (fonte: <https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/area-sandonatese>).

Il "Corridoio Autostradale – Transeuropeo" di cui all'art. 4 delle NTA, rappresentato nella Tav. 01 del Piano (e nella figura precedente) con il colore rosso, interseca il tracciato previsto nel comune di San Donato, nel tratto più a est dell'intervento. Per tale "Corridoio", il citato art. 4 stabilisce "Direttive" rivolte alle Autorità competenti, per definire gli interventi necessari per configurare il corridoio stesso, e ai Comuni, per prevedere gli interventi finalizzati all'abbattimento degli inquinanti e al miglioramento della qualità insediativa. L'art. 4 stabilisce inoltre "prescrizioni e vincoli" relativi a interventi di mitigazione acustica (del rumore generato dal traffico automobilistico lungo il previsto "Corridoio").

Si ritiene, pertanto, che quanto stabilito per il "Corridoio Autostradale – Transeuropeo" non sia correlabile con il progetto in esame.

L'art. 9, che riguarda il "Corridoio ferroviario – Metropolitana di superficie e Stazione ferroviaria", fornisce "Direttive" e "Prescrizioni e vincoli" per il tracciato ferroviario della linea Venezia – Trieste, sul quale insiste il Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale Venezia – Portogruaro, nonché le stazioni ferroviarie connesse. Esso stabilisce che, nelle aree di attraversamento urbano, l'ente

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

gestore prevede la riqualificazione delle fasce poste lungo il tracciato ferroviario d'intesa con le amministrazioni comunali interessate.

Per quanto riguarda le "Direttive", l'art. 9 stabilisce che *"i Comuni individuano i manufatti afferenti il sistema ferroviario di valore storico e/o di interesse documentale da tutelare e valorizzare e prevedono, ove possibile, la forestazione delle fasce intercluse tra il tracciato ferroviario ed eventuali canali o tracciati viari"*. Per quanto riguarda il comune di San Donà di Piave è previsto il rafforzamento del *"ruolo stazione centrale anche prevedendo [...] una razionalizzazione dei punti di sosta e della viabilità alle diverse scale nonché negli spazi afferenti di uso collettivo commerciale e direzionale"*.

Per quanto riguarda le "Prescrizioni e vincoli", l'art. 9 stabilisce che *"È vietato lungo i binari l'impiego di preparati chimici tali da provocare danno alla fauna e alla flora di pregio e tali da inquinare le falde freatiche sottostanti"*.

In relazione a quanto stabilito dal citato art. 9 delle NTA del Piano d'Area del Sandonatese, l'intervento non risulta essere in contrasto con le disposizioni previste.

L'art. 10 delle NTA riguarda il "Polo scambiatore" previsto in prossimità del tracciato e per il quale le "Direttive" e le "Prescrizioni e vincoli" forniti riguardano il Comune di San Donà di Piave. Anche in questo caso, quindi, si ritiene **che quanto stabilito per il "Polo scambiatore" non sia correlabile con il progetto in esame.**

Per quanto riguarda il punto *b. Sistema delle fragilità* si segnala che sulla pagina web del Piano l'elaborato cartografico non è disponibile e pertanto non è possibile verificare la presenza di elementi in prossimità dell'intervento previsto nel comune di San Donà di Piave.

Per quanto riguarda il punto *c. Sistema del Paesaggio e delle emergenze storico-naturalistiche* l'elaborato cartografico di riferimento è la tavola 03 "Sistema del paesaggio e delle emergenze storico-naturalistiche" (cfr. figura seguente).

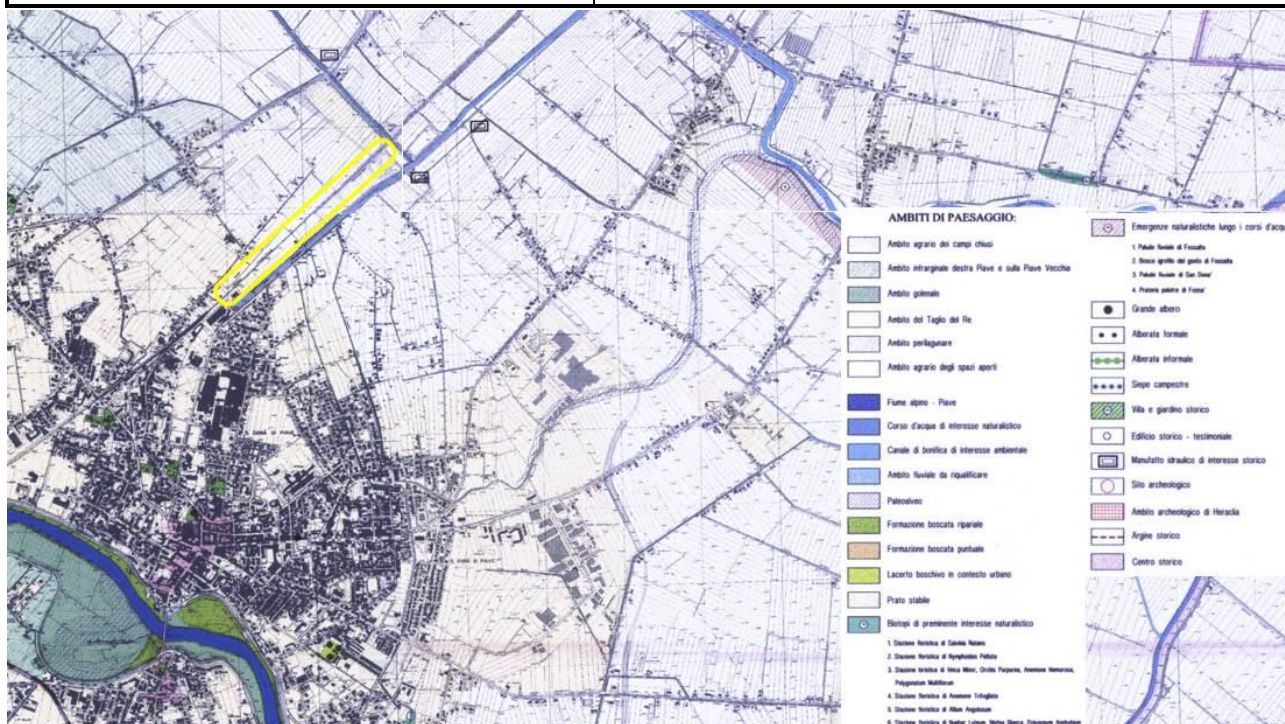


Figura 2-5 - Piano d'Area del Sandomatese. Tav. 03 – *Sistema del Paesaggio e delle emergenze storico-naturalistiche* (composizione degli stralci delle tavole 3.2, 3.3m 3.5 e 3.6) con individuazione dell'area di intervento (fonte: <https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/area-sandomatese>).


Il tratto di linea ferroviaria oggetto di intervento scorre parallelo al “Canale di bonifica di interesse ambientale” per il quale l’art. 21 delle NTA definisce “direttive” rivolte a Comuni, Consorzio di bonifica e proprietari interessati, e “prescrizioni e vincoli” tra cui l’indicazione che “entro una fascia di 10 m dalle sponde dei canali eventuali recinzioni, ove assentibili, devono essere realizzate mediante l’impiego di siepi...”.

Nel punto più vicino, l’intervento dista oltre 80 m dal canale e pertanto, non è interessato dalla previsione di NTA.

Per quanto riguarda il punto *d*. *Sistema della struttura e del sistema insediativo afferente il Fiume Piave*, l’intervento rientra nello “spazio aperto periurbano” e, nel primo tratto prossimo al centro abitato di San Donà in “aree zonizzate come dagli strumenti urbanistici vigenti con previsioni residenziali, turistiche, produttive e per servizi”.

L’art. 35 delle NTA (aree zonizzate come dagli strumenti urbanistici vigenti con previsioni residenziali, turistiche, produttive e per servizi) stabilisce “Direttive” per i Comuni e Prescrizioni e Vincoli relativi a indici di urbanizzazione **non di pertinenza del presente progetto**.

L’art. 53 delle NTA (spazio aperto periurbano) stabilisce “Direttive” per i Comuni e Prescrizioni e Vincoli relativi agli interventi con permeabilizzazione permanente dei suoli, prevedendo di “mettere a stabile dimora specie autoctone [...] per una superficie pari a una volta la superficie occupata dal

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

nuovo intervento; restano escluse da tale disposizione eventuali impermeabilizzazioni di sedi stradali”.

2.1.1.3 Pianificazione di livello provinciale

2.1.1.3.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia (PTCP)

Vedasi paragrafo successivo, relativo al Piano Territoriale Generale Metropolitan di Venezia.

2.1.1.3.2 Piano Territoriale Generale Metropolitan di Venezia

Dal portale WEB della Città Metropolitana di Venezia⁸ si riporta quanto segue:

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è lo strumento di pianificazione urbanistica e territoriale attraverso il quale la Provincia esercitava e coordinava la sua azione di governo del territorio, delineandone gli obiettivi e gli elementi fondamentali di assetto.

La proposta tecnica e l'attivazione della fase conclusiva di concertazione del PTCP furono recepite con Delibera di Giunta Provinciale n. 122 del 12.06.2008.

In seguito, il Consiglio Provinciale, con delibera n. 36 del 07.04.2009, ha contro dedotto, ai sensi dell'art.23 della L.R. 11/2004, le osservazioni pervenute al PTCP adottato. Al fine di consentire la più ampia partecipazione dei diversi soggetti interessati la Provincia di Venezia esaminò anche le osservazioni pervenute fuori termine, fino alla data del 30.03.2009.

Il PTCP della Provincia di Venezia fu trasmesso alla Regione Veneto in data 17.04.2009 ai fini dell'approvazione.

La successiva Amministrazione Provinciale, costituitasi a seguito delle elezioni per il rinnovo del Consiglio Provinciale di giugno 2009, rivide alcune controdeduzioni in quanto non conformi ai propri indirizzi programmatici. A tal fine si espresse con D.C.P. n. 92 del 17.11.2009, prevedendo una rettifica parziale e l'integrazione alla D.C.P. n. 36 del 07.04.2009.

La Regione Veneto con Delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 0.12.2010 approvò il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia.

La Provincia di Venezia adeguò 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.

⁸ Fonte: <https://pianificazione.cittametropolitana.ve.it/ptgm-piano-territoriale-generale-metropolitano.html>

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Con successiva Delibera di Consiglio Provinciale n. 64 del 30.12.2014 la Provincia di Venezia adeguò 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 la legge 7 aprile 2014 n. 56 "*Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*", ed in particolare l'art.1 co. 44, sono state attribuite alla Città Metropolitana:

- la funzione fondamentale di "*pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana, anche fissando vincoli e obiettivi all'attività e all'esercizio delle funzioni dei comuni compresi nel territorio metropolitano*";
- le funzioni fondamentali delle province tra cui *la pianificazione territoriale provinciale di coordinamento* (comma 85 lett. b).

L'attuale amministrazione, **con Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 del 01.03.2019, ha approvato in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo, il Piano Territoriale Generale (PTG) della Città Metropolitana di Venezia con tutti i contenuti del PTCP**, con il quale continua a promuovere, azioni di valorizzazione del territorio indirizzate alla promozione di uno "sviluppo durevole e sostenibile", e vuol essere in grado di rinnovare le proprie strategie, continuamente, e riqualificare le condizioni che sorreggono il territorio stesso.

Il PTCP conferma il ruolo della Città metropolitana come promotore e catalizzatore anche delle iniziative di altri soggetti e di altri livelli o settori di governo. La Città metropolitana 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.

Al fini delle presenti analisi è stata esaminata la tavola 4 "Sistema insediativo-infrastrutturale" rappresentata nelle figure seguenti per le parti interessate dalla presenza degli interventi in progetto.

Nei tre comuni, gli interventi interessano la linea ferroviaria (art. 55 delle NTA del PTCP) e rientrano nella fascia relativa alla linea SFMR (art. 56, NTA del PTCP).

RELAZIONE GENERALE

LEGGENDA

Sistema Insediativo

- Complesso di interesse provinciale - art.43
- Villa Veneta - art.43
- Centro storico di notevole importanza - art.42
- Centro storico di grande interesse - art.42
- Centro storico di medio interesse - art.42
- Residenza
- Servizi
- Attività Economiche
- Produttivo

Territorio rurale

- Area a fruizione ricreativa, turistica e sportiva del territorio rurale - art.40

Sistema Produttivo

- Polo produttivo di rilievo metropolitano-regionale - art.50
- Polo produttivo di rilievo sovracomunale - art.50
- 2 - Polo produttivo della "città del Lemene"
- 3 - Polo produttivo "Adriatico"
- 4 - Polo produttivo della "città del Piave"
- 5 - Polo produttivo di Marcon
- 6 - Polo produttivo di Meolo
- Area da riqualificare - art.50
- Strada commercio - art.50

Servizi e funzioni territoriali

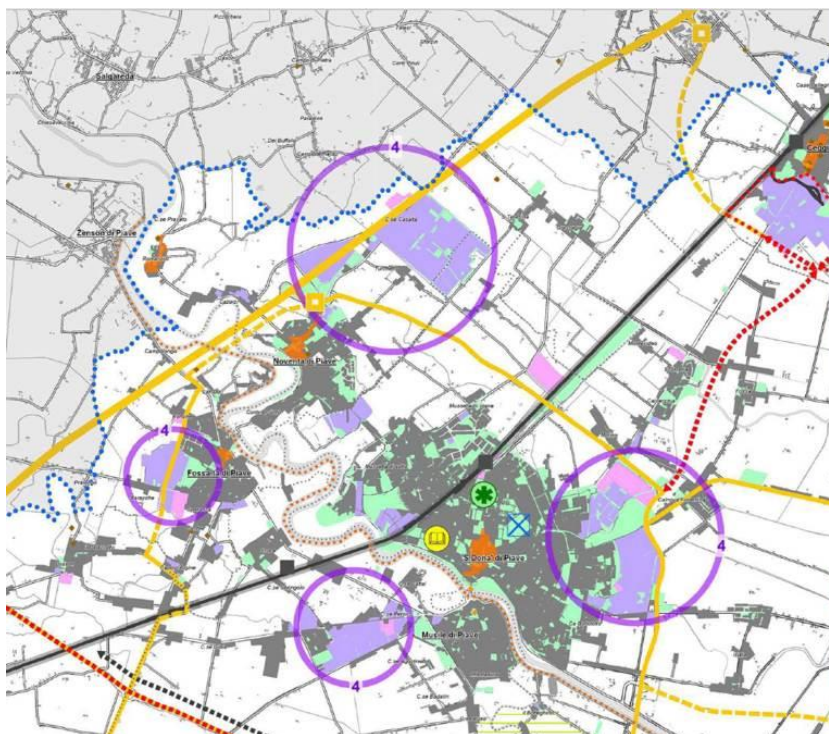
- Interporto - art.55
- Polo fieristico
- Polo sportivo - art.49
- Tempo libero e ricreazione - art.49
- Città del cinema - art.49
- Polo universitario - art.49
- Cittadella scolastica - art.49
- Polo ospedaliero - art.49
- Centro innovazione servizi - art.49

Fattori di centralità

- Polo di rango sovraprovinciale da rinforzare - art.49
- Polo di rango sovraprovinciale da confermare - art.49
- Polo di rango provinciale da rinforzare - art.49
- Polo di rango provinciale da confermare - art.49
- Polo di rango sovracomunale da rinforzare - art.49
- Polo di rango sovracomunale da confermare - art.49

Sistema infrastrutturale

- | | |
|---|--|
| <p>viabilistico</p> <ul style="list-style-type: none"> 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.T.(viabilità-ferrovia) art.56 progetto passante verde <p>ciclabile</p> <ul style="list-style-type: none"> itinerario ciclabile principale di progetto - art.45 <p>ferroviario</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 SFMR - art.56 Fermata ferroviaria esistente - art.55 Fermata ferroviaria di progetto - art.55 <p>aeroporti ed aviosuperfici</p> <ul style="list-style-type: none"> Aeroporto - art.55 Aviosuperficie esistente - art.55 Aviosuperficie di progetto - art.55 | <p>nautica da diporto</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 rifrimento servizi per la nautica - art.58 Servizio di accesso alla laguna Ambito di potenziale sviluppo nautico <p>portualità</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>mobilità acquea</p> <ul style="list-style-type: none"> Stazione metromare - art.55 Metromare - art.55 Variante litoranea veneta - art.57 |
|---|--|



	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Figura 2-6 - PTCP, Tav. 04 Sistema insediativo-infrastrutturale (stralcio di area intervento nel comune di San Donà di Piave).

Nel comune di San Donà di Piave l'intervento non si trova in corrispondenza con elementi di previsione del PTCP salvo che per la previsione di viabilità esistente subito a est dell'intervento, con la quale comunque non vi sono interferenze.

Nel comune di Portogruaro (cfr. figura seguente), in corrispondenza del Fiume Lemene è previsto un "itinerario ciclabile principale di progetto" (art. 45) con il quale l'intervento comunque non si relaziona. Inoltre, parte dell'intervento risulta in adiacenza con l'autostrada di progetto (art. 56).

Nel comune di Fossalta di Portogruaro non si segnalano contenuti del PTCP di interesse ai fini della presente verifica.

In sintesi, il progetto è coerente con obiettivi e previsioni del PTCP di Venezia confluito nel Piano Territoriale Generale (PTG) della Città Metropolitana di Venezia.

RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI
DEL D.P.C.M. 12/12/2005

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	34 di 226

RELAZIONE GENERALE

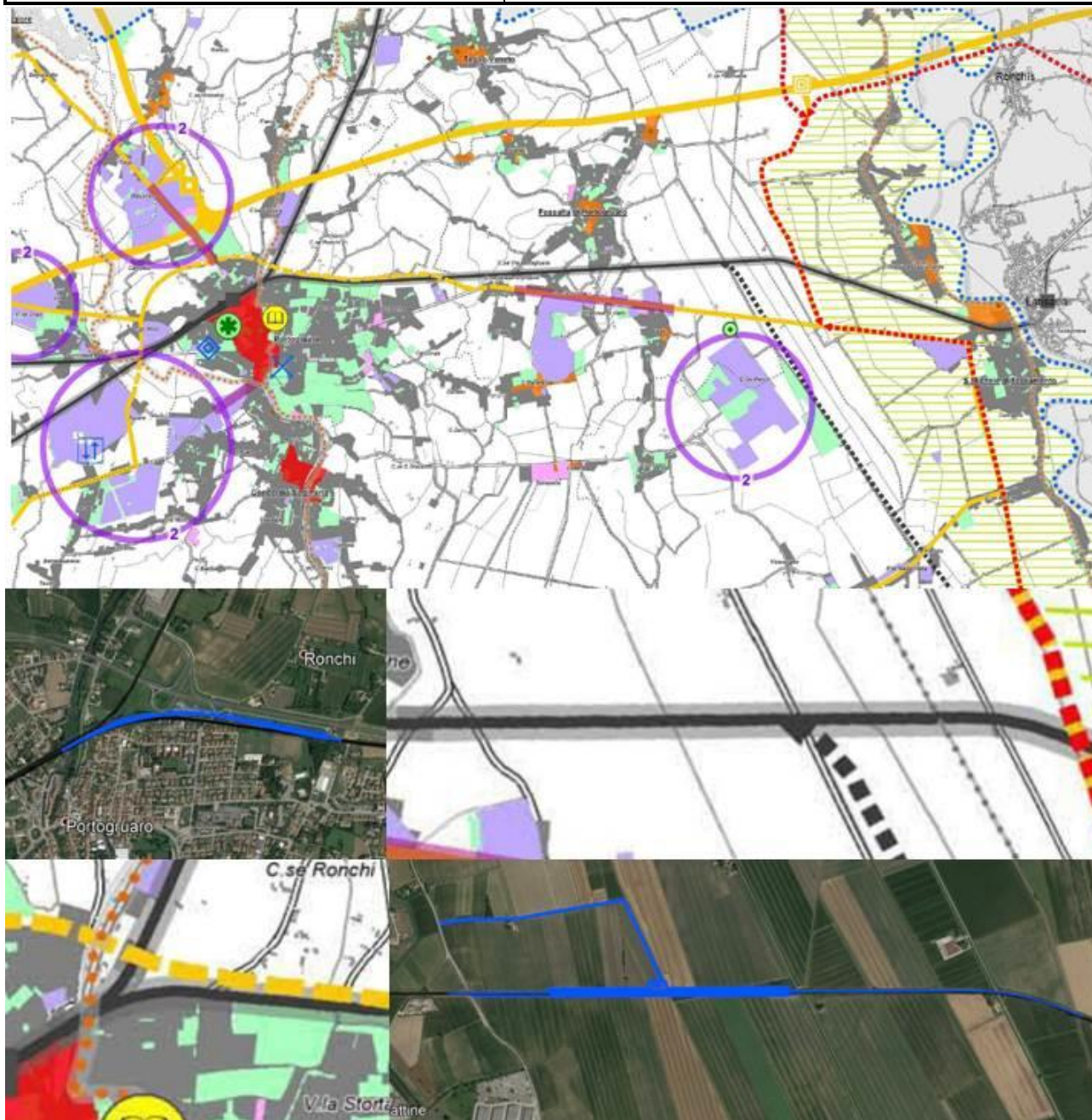


Figura 2-7 - PTCP, Tav. 04 Sistema insediativo-infrastrutturale (stralcio di area intervento nei comuni di Portogruaro e Fossalta di Portogruaro).

2.1.1.4 Pianificazione di livello comunale

2.1.1.4.1 Piano di Assetto del Territorio di San Donà di Piave (PAT-San Donà)





Nell'ambito della procedura concerta, ai sensi dell'art. 15 della L.r. 11/04, la Provincia di Venezia e il Comune di San Donà di Piave (PAT-San Donà), intervenuti nella conferenza dei servizi del 03-05-2013, hanno espresso consenso unanime al Piano di Assetto del Territorio e al Rapporto Ambientale (VAS) adottati con delibera del Consiglio Comunale n. 42/12.

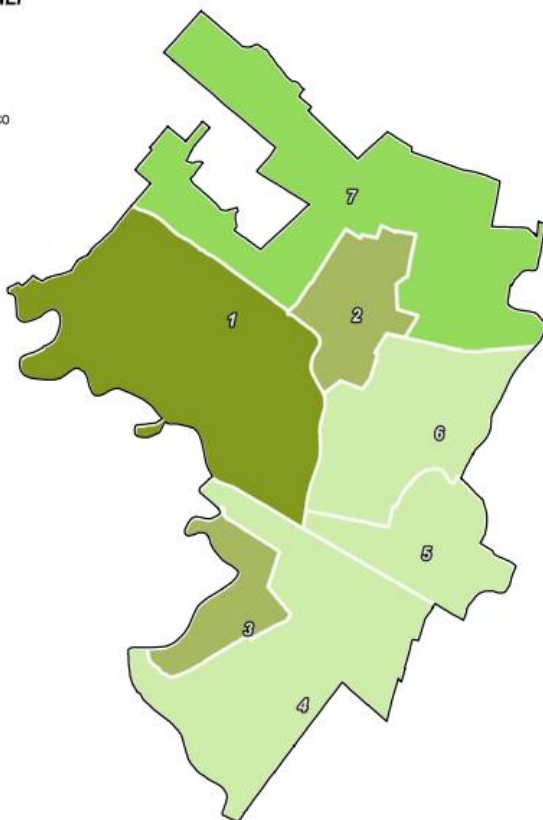
Ai fini delle verifiche trattate al presente capitolo, sono state esaminati i seguenti elaborati del PAT:

- Contenuti ed obiettivi strategici (cfr. Relazione Tecnica, capitoli 2.4 e 3)
- Carta delle trasformabilità
- Norme di attuazione.

L'intervento in progetto rientra quasi interamente nell'ATO di tipo urbano: "ATO 1 San Donà di Piave" e in minima parte nell' ATO di tipo ambientale: "ATO 7 Grassaga".

AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI

-  ATO di valore urbano
-  ATO di valore periurbano
-  ATO di valore paesaggistico
-  ATO di valore ambientale



	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica					
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101	REV. A

I contenuti e gli obiettivi strategici definiti dal Piano per i due ATO sono i seguenti⁹:

ATO 1 – SAN DONÀ DI PIAVE

Contenuti strategici (Art. 4, co. 3 delle NTA del PAT San Donà)

- Creazione del nuovo Corso Urbano, dal Ponte della Vittoria a Porta Nord.
- Formazione di un Magnete dei Servizi (sanitari, sportivi, del benessere) a Porta Nord.
- Riqualficazione del Centro Urbano.
- Rinnovamento delle dorsali urbane.
- Completamento del grande magnete commerciale di Tecnopolis.
- Valorizzazione della Dorsale Verde del Fiume Piave come *greenway*, corridoio ecologico e percorso di visitazione turistica, integrato con le attrezzature di supporto alla navigazione fluviale (pontili, attracchi per houseboat, penichette, pontoon).

Obiettivi strategici (Art. 21, NTA del PAT San Donà)

- Creazione del nuovo Corso Urbano, dal Ponte della Vittoria a Porta Nord, come grande dorsale dove concentrare le attività direzionali, logistiche, per il tempo libero, i servizi alle imprese ed alla mobilità.
- Formazione di un Magnete dei Servizi Sanitari - cittadella dei servizi amministrativi e sanitari, per la terza età - e del Benessere nella Dorsale Nord, nel punto di maggior accessibilità per i trasporti pubblici (nuova stazione del SFMR e degli autobus) e privati (bretella di collegamento con l'autostrada A4 e la SS 14).
- Riqualficazione del Centro Urbano come magnete dei servizi pubblici, delle attività culturali, con un sistema capillare e integrato di negozi, rinforzato dalla presenza di nodi commerciali ed ampi parcheggi, sostenuto da spazi pubblici qualificati e un'estesa rete di mobilità ciclopedonale.
- Rinnovamento delle dorsali urbane, aumentando le densità insediative e favorendo la riconversione delle strutture per dare impulso alla nuova residenza in città.
- Completamento del grande magnete commerciale di Tecnopolis come sistema integrato di attività commerciali, direzionali ed artigianali.
- Valorizzazione del corridoio del Fiume Piave come Dorsale lenta (Corso Verde) giardino urbano, corridoio ecologico e percorso di visitazione turistica integrato con le attrezzature di supporto alla navigazione fluviale (pontili, attracchi per houseboat, penichette, pontoon).

⁹ Fonte: NTA del PAT di San Donà di Piave.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

ATO 7 – SINISTRA PIAVE

Contenuti strategici (Art. 4, co. 3 delle NTA del PAT San Donà)

- Valorizzazione del corridoio ecologico dei canali Grassaga e Piveran come cornice di rilievo paesaggistico.

Obiettivi strategici (Art. 21, NTA del PAT San Donà)

- Valorizzazione del corridoio ecologico dei canali Grassaga e Piveran come parco territoriale, spina verde di connessione naturalistica, dorsale paesaggistica.

Per quanto riguarda le trasformazioni previste dal PAT San Donà, è stata esaminata la *Carta delle Trasformabilità* (cfr. figura seguente).

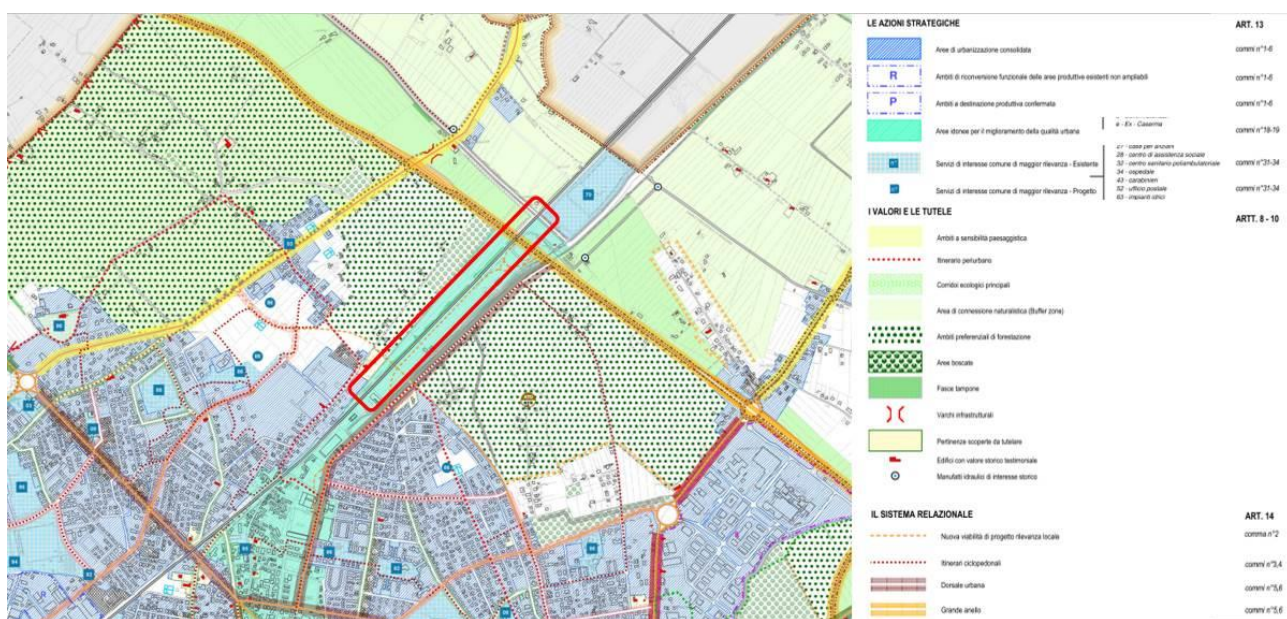


Figura 2-8 - PAT San Donà di Piave, Carta delle Trasformabilità (stralcio) e individuazione dell'area di intervento (Fonte: <https://cnedweb2.datapiano.it/sandona/static/pat>).

Dall'analisi della Carta delle Trasformabilità emerge che l'intervento rientra nel Sistema relazionale "Ferrovie" e che il contesto immediatamente limitrofo si inquadra nelle "azioni strategiche" delle "Aree idonee per il miglioramento della qualità urbana", disciplinato dall'art. 13, commi 18-19 delle NTA.

Il sistema relazionale è disciplinato dall'art. 14 delle NTA del PAT San Donà il quale non contiene specifiche direttive per l'infrastruttura "ferrovia".

Per quanto riguarda le limitrofe "aree idonee per il miglioramento della qualità urbana", l'art. 13, comma 19 delle NTA fornisce le seguenti Direttive:

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

“19. Il PI¹⁰ 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, definendone gli ambiti e i contenuti. In particolare, la disciplina definita dal PI è finalizzata al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- *formazione di un magnete dei Servizi Sanitari - cittadella dei servizi amministrativi e sanitari, per la terza età - e del Benessere nella Dorsale Nord, nel punto di maggior accessibilità per i trasporti pubblici (nuova stazione del SFMR e degli autobus) e privati (bretella di collegamento con l’autostrada A4 e la SS 14).*
- *Formazione di un Polo di attrezzature sportive e ricreative –parco tematico - a Porta Nord, collegato con la città e le frazioni da una capillare rete ciclopedonale.*
- *Creazione del nuovo Corso Urbano, dal Ponte della Vittoria a Porta Nord per orientare il centro urbano verso la nuova dorsale dello sviluppo”.*

Dall’esame dei contenuti previsionali del PAT per l’area di intervento, individuati attraverso i contenuti e gli obiettivi strategici dei due ATO in cui rientra l’intervento, emerge una sostanziale coerenza dello stesso con il PAT.

2.1.1.4.2 Piano degli Interventi di San Donà di Piave (PI-San Donà)

Per effetto dell’approvazione del PAT il Piano Regolatore Generale ha assunto valore di Piano degli Interventi (P.I.)¹¹.

Con delibera n. 53 del 12/11/20 il Consiglio Comunale ha adottato la Variante n 24 al Piano degli Interventi del Comune di San Donà di Piave ai sensi dell’art. 18 della Legge regionale 23/04/2004, n. 11¹².

Il Piano degli interventi contiene una serie di indirizzi in recepimento degli obiettivi strategici del PAT. La Relazione Programmatica del Piano degli interventi, riporta gli indirizzi strategici del nuovo

¹⁰ Piano degli interventi (ndr).

¹¹ Fonte: <https://sandonadipiave.trasparenza-valutazione-merito.it/web/trasparenza/trasparenza>.

¹² Fonte: <https://sandonadipiave.trasparenza-valutazione-merito.it/web/trasparenza/trasparenza>.
https://www.sandonadipiave.net/myportal/C_H823/dettaglio/contenuto/variante-generale-al-piano-degli-interventi-adozione

RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI
DEL D.P.C.M. 12/12/2005

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	39 di 226

RELAZIONE GENERALE

Piano tra i quali si evidenzia il seguente¹³ perché in parte correlabile all'intervento in progetto: "2. Formazione di un nuovo magnete presso il Polo Intermodale, integrato con servizi commerciali, ricettivi, direzionali e del benessere nel punto di maggior accessibilità per i trasporti pubblici (nuova stazione ferroviaria e degli autobus) e privati (bretella di collegamento con l'autostrada A4 e la SS 14)".

Le immagini seguenti rappresentano stralci della di Zonizzazione del Piano Interventi (Tavole 13_3) e della relativa legenda.



¹³ Fonte: Piano degli Interventi, Relazione Programmatica
(https://www.sandonadipiave.net/myportal/C_H823/dettaglio/contenuto/variante-generale-al-piano-degli-interventi-adozione).

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica					
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101	REV. A













SISTEMA INSEDIATIVO  Zona C1	Art. 28	DISCIPLINA DELLE ZONE AGRICOLE  Zona agricola	Art. 38
SISTEMA PRODUTTIVO  Zona D1.2	Art. 32	FASCE DI RISPETTO  Fasce di rispetto ferroviario	Art. 21
AREE PER SERVIZI PUBBLICI E/O DI INTERESSE PUBBLICO  "Sb" Aree per attrezzature di interesse comune  "Sc" Aree a parco, gioco e sport	Artt. 42, 43	 Fasce di servizio idraulica relativa all'idrografia pubblica	Art. 21
Zone F  "F3" Discarica controllata	Artt. 42, 43	SISTEMA RELAZIONALE  Viabilità esistente / Viabilità di progetto	
SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO  Ambiti preferenziali di forestazione - Parco Campagna  Fasce tampone	Art. 41		
 Aree a servizi di progetto esterne alle tav. 13.3.1 - 13.3.7 (Zone identificative)	Art. 19		
	Art. 19		

Figura 2-9 - Piano degli Interventi di San Donà di Piave (2020) – stralcio della zona di intervento e stralcio della legenda.

Si evince che l'intervento si sviluppa in "fascia di rispetto ferroviario" individuata dalle NTA, art. 21, comma 1 lett. "b) Fasce di rispetto ferroviarie: per una profondità di ml. 30 dai binari, ai sensi del DPR 753/1980" e per la quale il comma 3 stabilisce che "Nelle fasce di rispetto ferroviarie si applicano le disposizioni specifiche, in particolare inerenti edificazione, alberi, piante, siepi, muriccioli di cinta, steccati o recinzioni, di cui al DPR 753/1980".

In adiacenza a tale zona interessata dal progetto in esame, sono presenti le seguenti aree zonizzate **che comunque non risultano interferite dall'intervento**:

- Zona C1 (NTO, art. 28)
- Zona D1.2 (NTO, art. 32)
- "Sb" aree per attrezzature di interesse comune (NTO, artt. 42,43)
- "Sc" aree a parco, gioco e sport (NTA, artt. 42,43)
- Fasce tampone (NTO, art. 19)
- Zona agricola (NTO, art. 38)
- Zona F3 discarica controllata (NTO, art. 41)
- Viabilità di progetto.

2.1.1.4.3 Piano di Assetto del Territorio di Portogruaro (PAT-Portogruaro)

Il Piano Regolatore Comunale, si compone di due piani: il Piano di Assetto del Territorio (*P.A.T.*), che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo del territorio, e il Piano degli Interventi (*P.I.*), che ne definisce le linee e le modalità attuative. Il futuro Piano regolatore sarà quindi efficace

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

dopo l'approvazione di entrambi gli strumenti. Il Comune di Portogruaro ha definito la prima parte del nuovo strumento di pianificazione. Con delibera di presa d'atto e ratifica da parte della Giunta Provinciale n° 4 del 17.01.2014 è stato approvato il Piano di Assetto del Territorio (*P.A.T.*), unitamente alla Valutazione Ambientale Strategica (*VAS*) e alla Valutazione di Incidenza Ambientale (*VIncA*). A seguito dell'approvazione del PAT, il PRG Vigente, per le parti compatibili con il PAT, diventa Piano degli Interventi (*P.I.*)¹⁴.

Ai fini delle verifiche trattate al presente capitolo, sono state esaminati, in particolare:

- Relazione di progetto
- Norme di attuazione
- Carta dei contenuti strategici
- Carta della trasformabilità.

Il PAT Portogruaro articola il territorio in Ambiti Territoriali Omogenei (ATO), individuati sulla base di comuni caratteri insediativi, funzionali, morfologici e ambientali. Per ciascun ATO sono individuate le azioni strategiche, le opere e gli interventi di particolare rilevanza per il territorio comunale.

Nel tratto interessato dall'intervento, la linea ferroviaria costituisce il limite meridionale dell'ATO 3 (Portogruaro nord) con l'ATO 2 (Portogruaro est).

¹⁴ Fonte: <https://www.comune.portogruaro.ve.it/page/p-a-t-piano-di-assetto-del-territorio-dettaglio>.

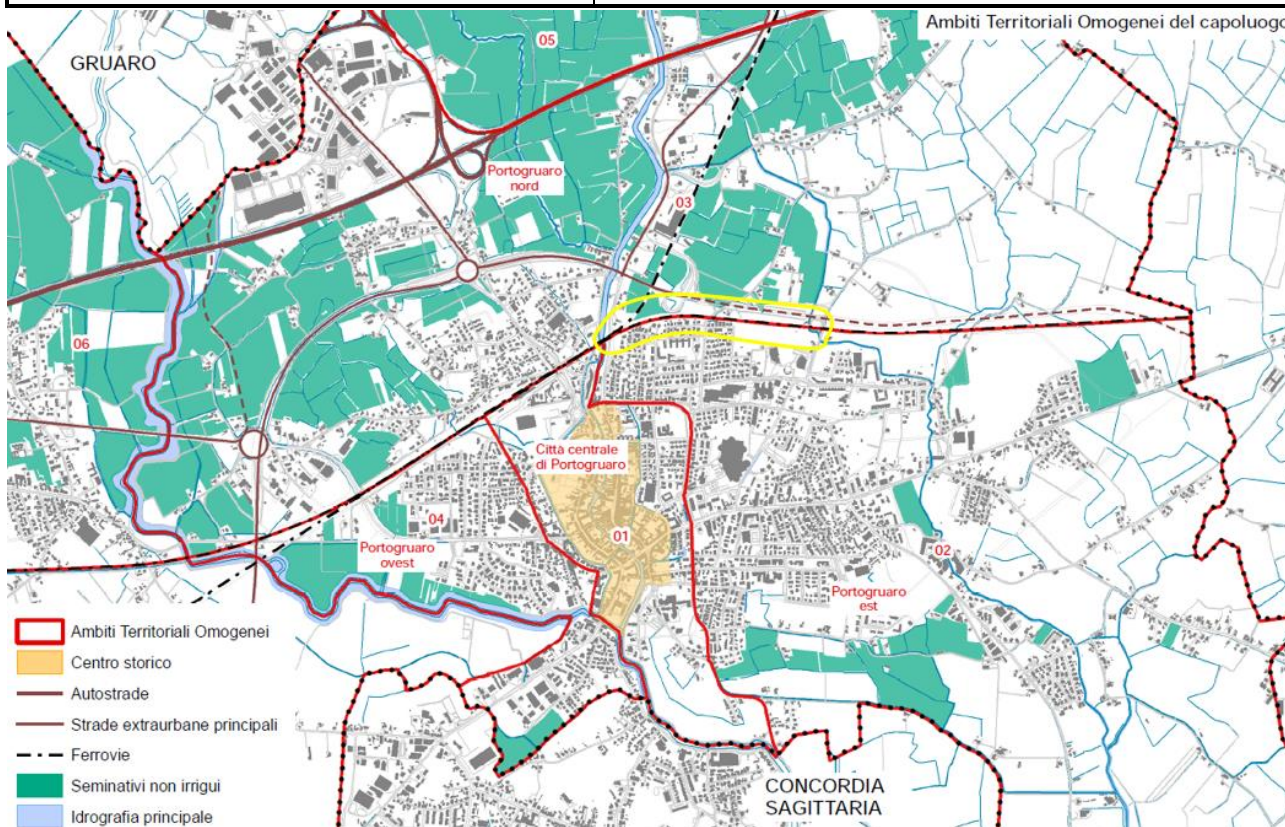


Figura 2-10 - PAT Portogruaro, Ambiti territoriali omogenei (ATO) ed evidenziazione dell'intervento (Fonte: PAT, Relazione di progetto).

Le azioni strategiche definite dal Piano per i due ATO sono le seguenti¹⁵:

ATO 3 - Portogruaro nord

Azioni strategiche (PAT Portogruaro, NTA, art. 6.4.3, comma 2):

- Riqualificazione dell'asse di accesso nord-ovest al capoluogo attraverso:
- la qualificazione e specializzazione delle attività commerciali;
- il contenimento della nuova edificazione residenziale finalizzata alla realizzazione di servizi (soprattutto di verde e parcheggi) e al miglioramento della viabilità interna;
- la localizzazione di funzioni direzionali e commerciali di livello superiore che sfruttano l'elevata accessibilità e infrastrutturazione dell'area;

¹⁵ Fonte: NTA del PAT di Portogruaro.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

- il potenziamento della dotazione di servizi sia di livello superiore, ma anche a servizio della popolazione residente;
- l'individuazione di interventi di miglioramento della qualità urbana anche attraverso il riconoscimento di crediti edilizi;
- il miglioramento delle connessioni tra la zona residenziale di S. Nicolò e la città centrale;
- il riuso delle aree dismesse;
- la valorizzazione dei caratteri dell'assetto agrario delle aree a ridosso della variante alla SS14;
- l'individuazione di interventi volti alla risoluzione delle criticità riscontrate in relazione all'inquinamento elettromagnetico e acustico.
- Valorizzazione dell'asse di collegamento tra Portogruaro e Portovecchio:
- il potenziamento delle funzioni turistiche connesse alla realizzazione del Parco del Lemene e del Reghena;
- l'individuazione di interventi di miglioramento della qualità paesaggistico-ambientale anche attraverso la demolizione di fabbricati incongrui (per tipologia o funzione) e il riconoscimento di crediti edilizi;
- la realizzazione di nuove connessioni pedonali e ciclabili che connettono l'area a sud con il centro del Capoluogo, a nord con il Parco.

ATO 2 - Portogruaro est

Azioni strategiche (PAT Portogruaro, NTA, art. 6.4.2, comma 2):

- contenimento della nuova edificazione residenziale finalizzata alla realizzazione di servizi (soprattutto di verde e parcheggi);
- individuazione di interventi di miglioramento della qualità urbana, in particolare lungo Viale Trieste (in considerazione del declassamento della statale 14 a strada urbana) anche attraverso il riconoscimento di crediti edilizi;
- miglioramento dell'accessibilità al Polo ospedaliero attraverso interventi di adeguamento della viabilità esistente;
- valorizzazione dei caratteri dell'assetto agrario dell'area a sud-est del capoluogo.

Da ricognizione emerge che per i due ATO non sono previste azioni strategiche specifiche per la linea ferroviaria e che l'intervento in esame non confligge con le azioni strategiche individuate.

Per quanto riguarda le trasformazioni previste dal PAT Portogruaro, l'analisi si fonda sull'esame della Carta della Trasformabilità rappresentata nella figura seguente.

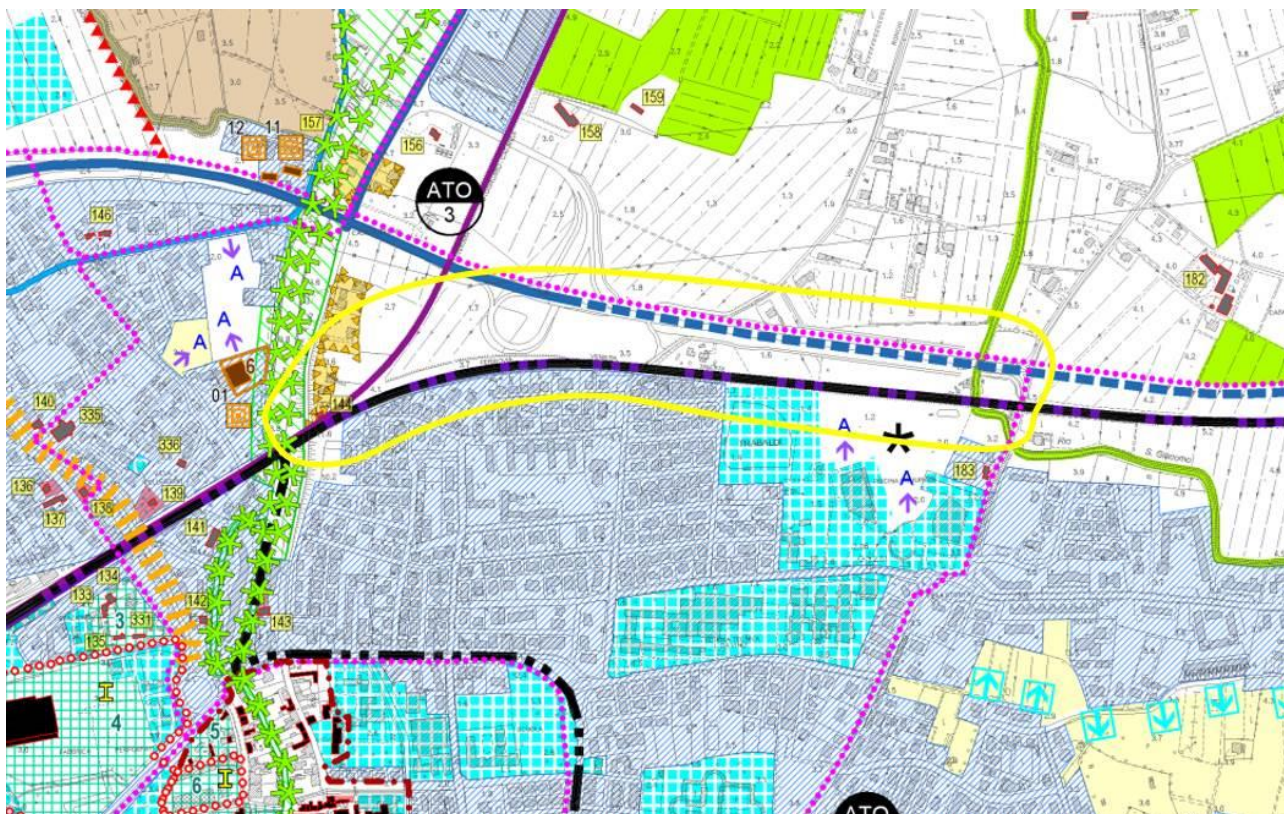


Figura 2-11 - PAT Portogruaro, Tav. 4 - Carta della Trasformabilità (stralcio) con evidenziazione dell'area di intervento (Fonte: <https://www.comune.portogruaro.ve.it/it/page/921>).

RELAZIONE GENERALE

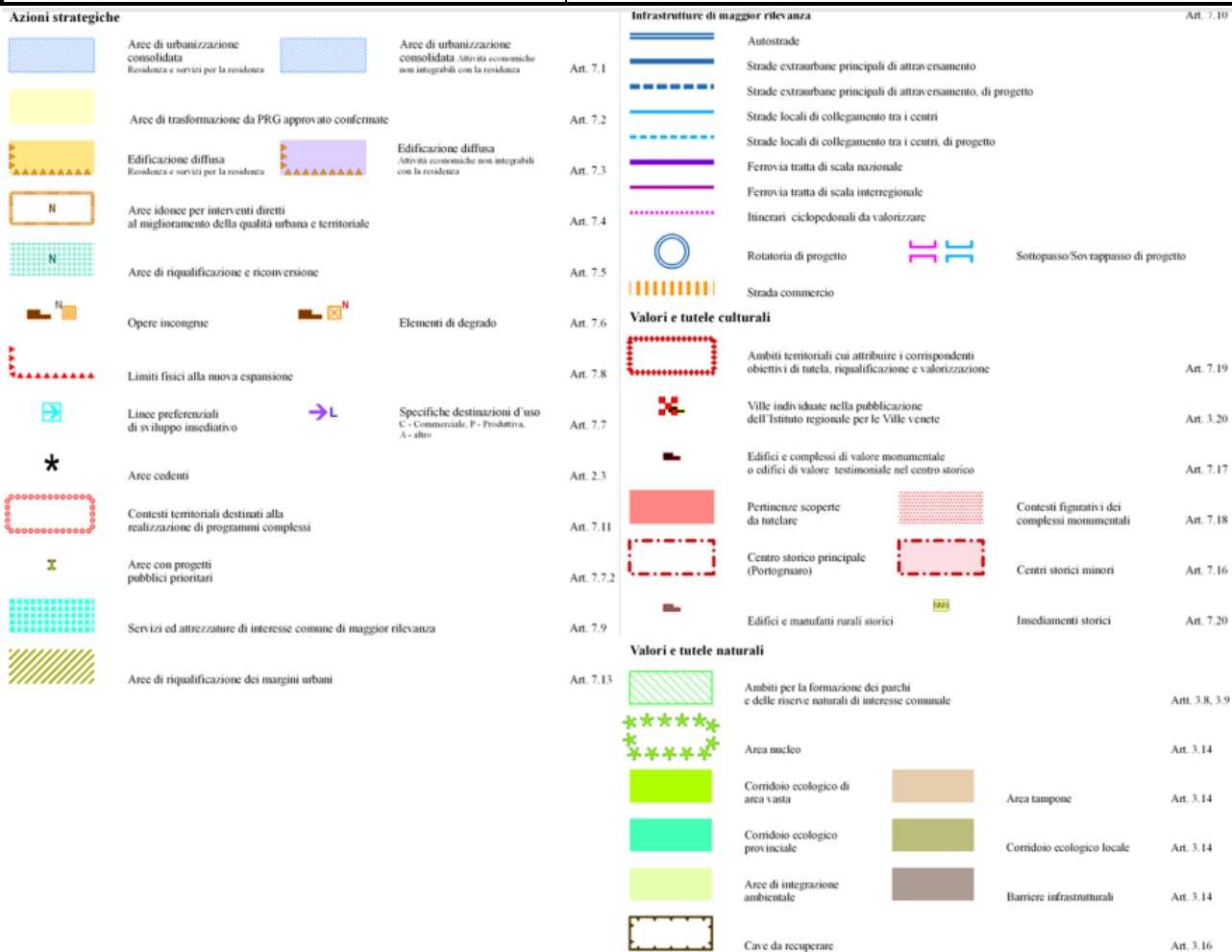


Figura 2-12 - PAT Portogruaro, Tav. 4 - Carta della Trasformabilità legenda (Fonte: <https://www.comune.portogruaro.ve.it/it/page/921>).

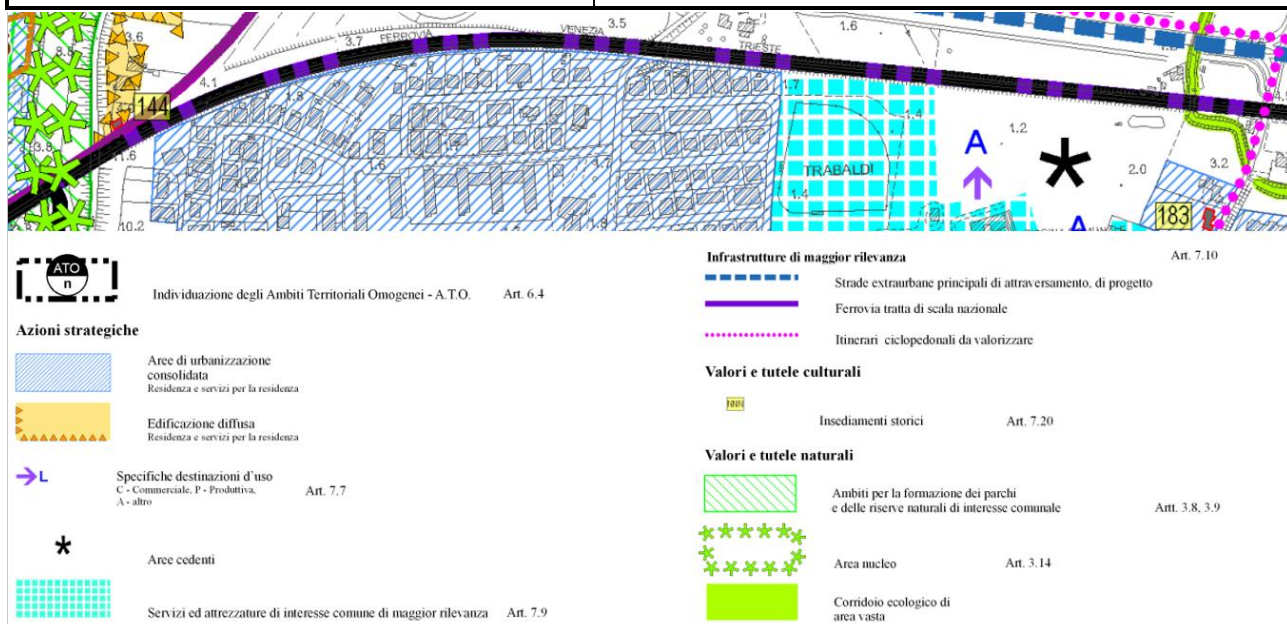


Figura 2-13 - PAT Portogruaro, Tav. 4 - Carta della Trasformabilità (dettaglio dell'area di intervento) con individuazione voci di legenda (Fonte: <https://www.comune.portogruaro.ve.it/it/page/921>).

Il corso del Fiume Lemene è individuato dal PAT Portogruaro come "Ambito per la formazione dei parchi e delle riserve naturali di interesse comunale" normato dall'art. 3.8 (Parco regionale di interesse locale dei fiumi Reghena e Lemene e dei laghi di Cinto) e 3.9 (Aree di tutela paesaggistica) delle NTA del PAT Portogruaro.

In particolare, il "Parco regionale di interesse locale dei fiumi Reghena e Lemene e dei Laghi di Cinto", è istituito con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 20 del 20.03.2003 e successive modificazioni e la richiamata Tavola 4 rappresenta la proposta di perimetro provvisorio concordata con la Provincia di Venezia. Il comma 4 dell'art. 3.8 prescrive che "L'atto istitutivo suddivide il territorio del parco nelle seguenti zone:

- zona di riserva naturale generale;
- zona agricola;
- zona di urbanizzazione controllata;

alle quali, fino all'approvazione del Piano ambientale, si applicano le misure di salvaguardia previste nelle Norme di istituzione."

L'art. 3.9.1 "Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza Provinciale" così individuata dal PTRC art. 34. Il PTCP (art. 21) definisce per l'ambito fluviale gli obiettivi di tutela naturalistica e di valorizzazione ricreativa e sportiva delle risorse ambientali da attuare mediante l'attivazione del "Parco regionale di interesse locale dei fiumi Reghena e Lemene e dei Laghi di Cinto". Il comma 2 dell'art. 3.9.1 prescrive che "Fino all'approvazione del Piano ambientale,

all'interno di detto perimetro trovano applicazione le disposizioni relative all'ambito n. 43 e quelle riportate al titolo VII del PTRC."

La linea ferroviaria interessata dall'intervento interseca, nel tratto più a ovest, il Fiume Lemene e, nel tratto più a est, un corso d'acqua individuato come "corridoio ecologico".

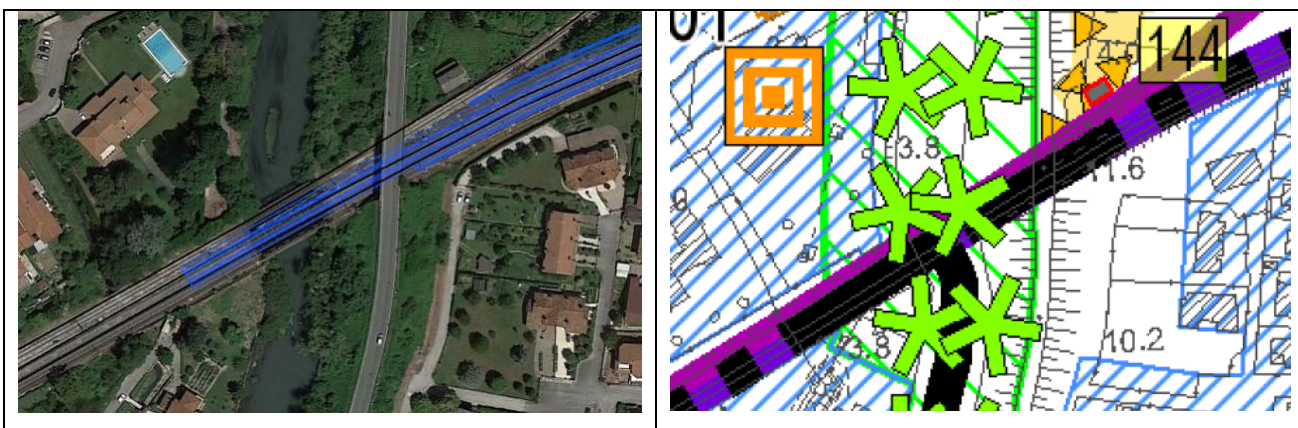


Figura 2-14 - Il progetto in corrispondenza dello scavalco del Fiume Lemene a Portogruaro (a sinistra) e dettaglio della Tavola 4 - Carta della Trasformabilità (a destra).

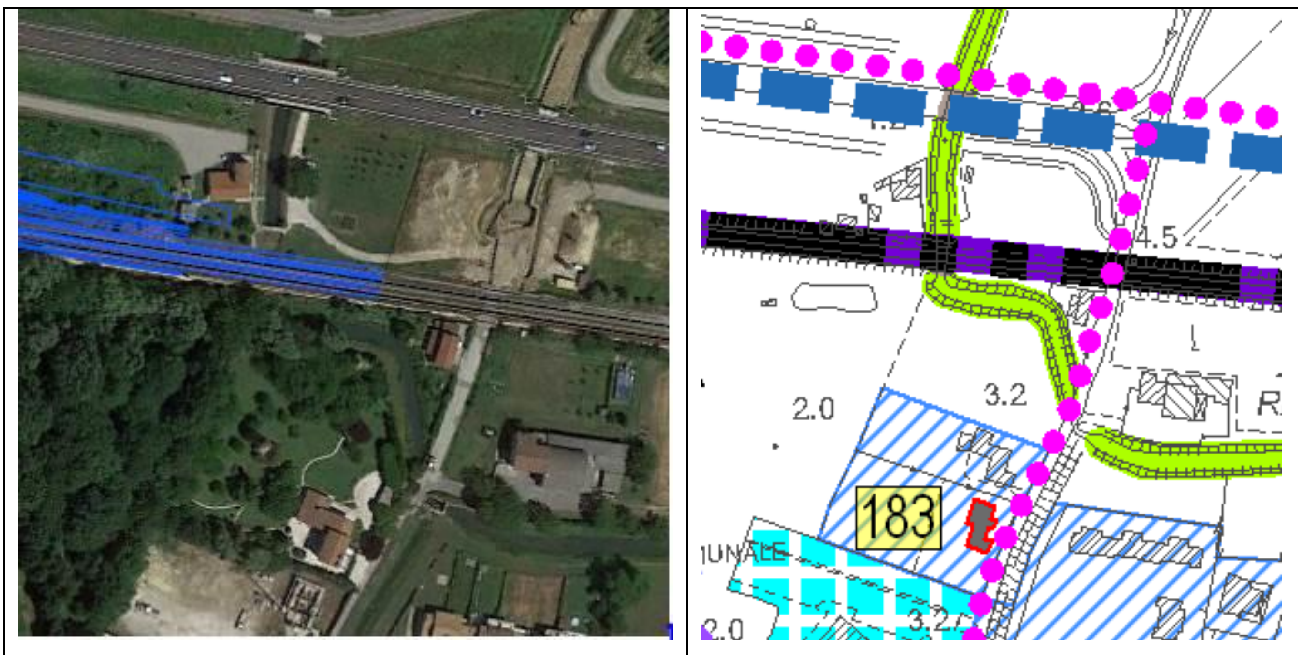


Figura 2-15 - Il progetto in corrispondenza dello scavalco del corso d'acqua individuato come "corridoio ecologico di area vasta" a Portogruaro (a sinistra) e dettaglio della tavola 4 Carta della Trasformabilità (a destra).

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

La tavola 4 “Carta della Trasformabilità” del PAT Portogruaro individua il fiume Lemene tra i “Valori e tutele ambientali” come “Area nucleo” e l’ulteriore corso d’acqua come “corridoio ecologico di area vasta”.

Entrambi sono normati dall’art. 3.14 delle NTA del PAT Portogruaro. (Reti ecologiche di area vasta di livello provinciale e locale) che, al comma 3, individua i seguenti *obiettivi specifici*:

- salvaguardare il patrimonio ambientale e naturalistico presente in ciascuna area e componente naturale e integrare i biotopi, i geositi, gli altri siti e le risorse di interesse naturalistico, anche attraverso la formazione di corridoi ecologici, nel sistema di Rete Natura 2000 per connettere tra loro le aree e le componenti naturali al fine di favorire le biocenosi e salvaguardare la biodiversità;
- integrare e ampliare il patrimonio ambientale e naturalistico con particolare riguardo alle componenti più fragili ed esposte al rischio di depauperamento o estinzione e favorire la conservazione della biodiversità e il rafforzamento del sistema ecologico con il ripristino o la creazione delle connessioni ecologiche necessarie per la funzionalità dell’ecosistema, con l’eliminazione o la riduzione della frammentazione e dell’insularizzazione degli habitat;
- favorire l’utilizzo degli spazi poco insediati della rete ecologica per il consolidamento o il miglioramento delle connessioni fruibili, compatibili con le funzioni naturalistiche e per la formazione di percorsi che privilegiano modalità di spostamento lento (ciclo-pedonale) o di trasporto collettivo, particolarmente riferiti a mete selezionate di risorse naturalistiche e storiche;
- “accompagnare” le profonde trasformazioni in atto nelle aree rurali determinate dai mutamenti nelle produzioni agricole, nelle strutture aziendali e nell’assetto sociale della popolazione rurale per conseguire:
 - maggiore qualità ambientale,
 - funzione di filtro e transizione,
 - integrazione con le previsioni insediative e infrastrutturale,
 - limitazione dei processi espansivi e diffusivi,
 - multifunzionalità.

Per quanto riguarda le barriere infrastrutturali, lo stesso articolo, comma 8, stabilisce che “*Il PAT individua nella Tavola 4 le barriere infrastrutturali alla rete ecologica che il Piano degli Interventi dovrà approfondire e definire se, nel caso di interventi, dare o meno continuità spaziale alle connessioni interrotte.*”

Inoltre, il comma 10, stabilisce le prescrizioni: “*Nella fascia di 100 metri dai generatori dei vincoli delle reti regionali e provinciali, e, nella fascia di 50 metri dai generatori dei vincoli della rete locale*

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

riportati nella Tavola 4, valgono le disposizioni del presente articolo. Nelle aree di interferenza di tali fasce con il tessuto urbano consolidato, il Piano degli Interventi dovrà verificare eventuali misure di mitigazione, compensazione, ecc.”

L'intervento in esame interseca i due corsi d'acqua con opere di scavalco per le quali non sono previste modifiche planimetriche. Di conseguenza, nell'assetto di esercizio non si prevede una modifica del rapporto tra l'infrastruttura e le aree naturali rispetto allo stato attuale. Per quanto riguarda gli obiettivi specifici, il progetto non concorre al loro raggiungimento e nemmeno li contrasta.

Essendo individuabile come “barriera infrastrutturale”, il progetto non comporta variazioni nel rapporto tra l'opera e il bene tutelato rispetto allo stato attuale.

2.1.1.4.4 Piano degli Interventi di Portogruaro (PI- Portogruaro)

Il Piano degli Interventi di Portogruaro è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 8 del 02.03.2015¹⁶.

Tra i contenuti e gli obiettivi generali fissati dalla Legge urbanistica Regionale, il Piano degli Interventi ha selezionato alcuni temi ritenuti prioritari dall'Amministrazione Comunale. In attuazione ed in coerenza con il PAT vengono fissate le seguenti linee di azione prevalenti:

- qualificazione degli spazi urbani e d'uso pubblico
- valorizzazione del tessuto costruito
- riconversione delle aree dismesse o degradate
- direttrici di sviluppo residenziale
- l'adeguamento dei servizi pubblici
- qualificazione delle aree produttive.

Nell'ambito delle Infrastrutture e servizi, rientrano nella mobilità di livello territoriale le direttrici, esistenti e di progetto: *“le infrastrutture ferroviarie (Venezia-Trieste, Portogruaro-Treviso, etc.), compresa la realizzazione della ferrovia Alta Velocità e Alta Capacità tra Venezia e Trieste”*.

Dall'analisi dell'elaborato **“Tav. 1.3 Zoning 5000. Portogruaro Nord-Ovest e Portovecchio - scala 1:5.000”** (cfr. figura seguente) si può notare come il tratto in variante di cui a presente progetto, rientri in zona individuata come “Fascia di rispetto ferroviario o stradale” di cui all'art. 53 delle NTO per la quale il comma 4 del citato articolo stabilisce che “4. Nelle fasce di rispetto ferroviario si

¹⁶ Fonte: <https://www.comune.portogruaro.ve.it/it/page/il-piano-degli-interventi-elaborati>.

RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI
DEL D.P.C.M. 12/12/2005

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	50 di 226

RELAZIONE GENERALE

applicano le limitazioni ed i divieti dettati dall'Art. 235 della L. 2248/1865, con le modifiche ed integrazioni del DPR 753/1980, che fissa il limite minimo della costruzione di manufatti in m 30 dalle rotaie e vieta il rilascio di Permesso di Costruire entro m 30 da ferrovie anche in progetto, dal momento in cui è stato comunicato il progetto di massima”.

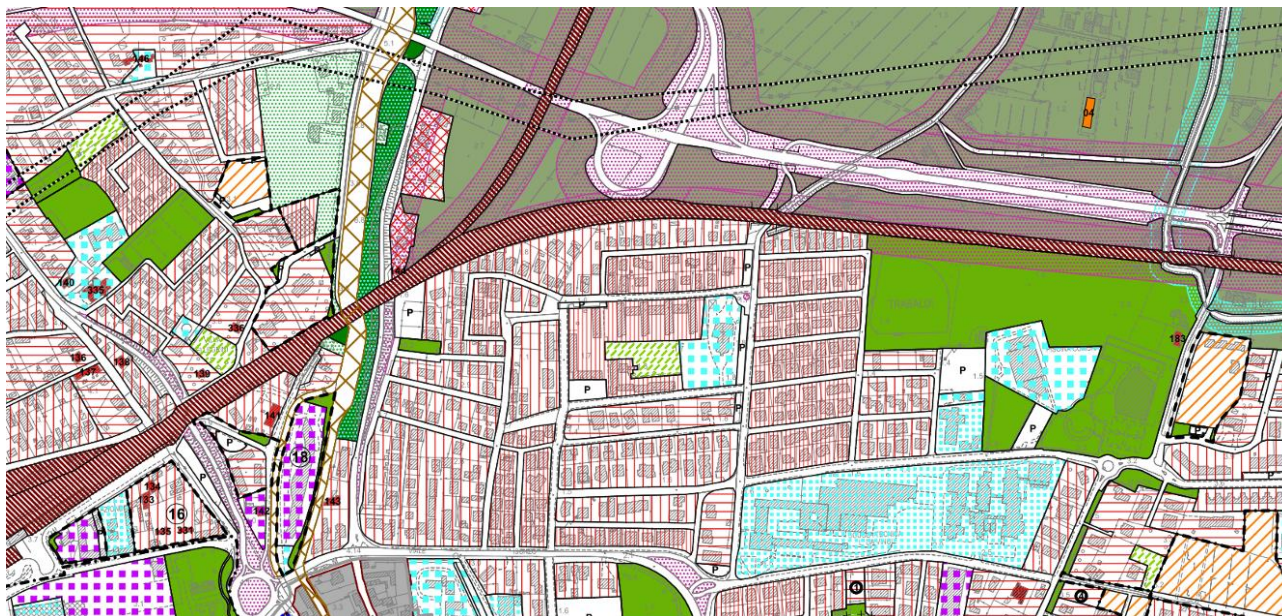


Figura 2-16 - Piano degli Interventi di Portogruaro (stralcio tavola Elab_03_PI_5000_PortoNO_Portovecchio).

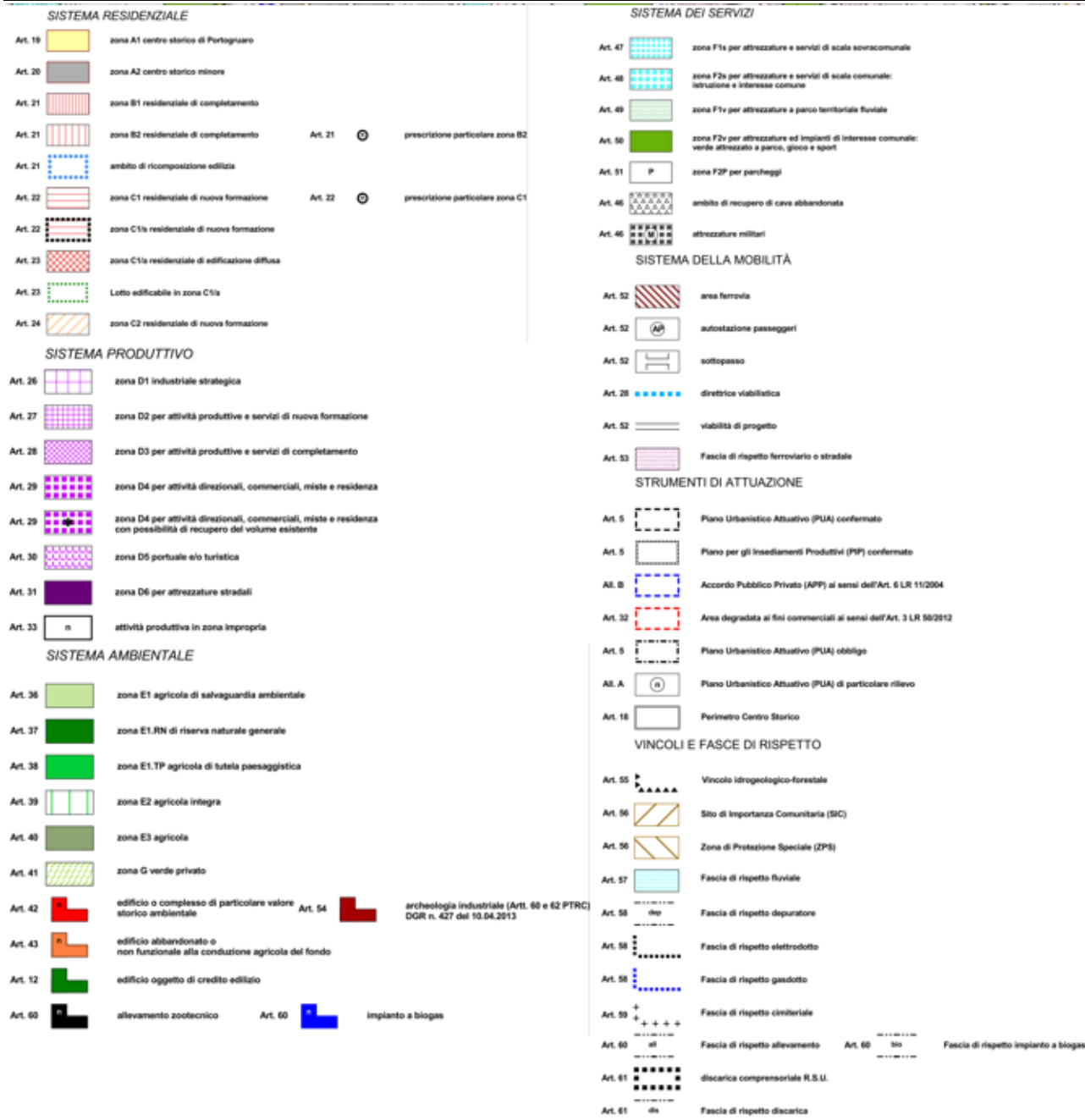







Figura 2-17 - Piano degli Interventi di Portogruaro - Legenda.

In adiacenza all'area di intervento sono presenti inoltre le seguenti aree zonizzate **che comunque non risultano interferite dall'intervento medesimo**:

Zona	NTO
------	-----

		POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE		PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101	REV. FOGLIO A 52 di 226
	zona E1.TP agricola di tutela paesaggistica				art. 38	
	Sito di Importanza Comunitaria (SIC)				Art. 56	
	Zona di Protezione Speciale (ZPS)				Art. 56	
	zona C1/a residenziale di edificazione diffusa				Art. 23	

2.1.1.4.5 Piano di Assetto del Territorio di Fossalta di Portogruaro (PAT-Fossalta)

La Giunta Provinciale, con delibera nr. 2 del 17/01/2014, ha preso atto e ratificato l'approvazione del Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Fossalta di Portogruaro che è avvenuta in sede di conferenza di servizi decisoria in data 16/12/2013.

Il PAT di Fossalta di Portogruaro costituisce il primo e fondamentale strumento con cui la pianificazione comunale viene adeguata alle disposizioni della Legge Regionale Urbanistica nr. 11/2004. L'Amministrazione darà attuazione alle scelte strategiche del PAT, mediante la stesura del Piano degli Interventi per definire in modo dettagliato le trasformazioni del territorio da realizzarsi in un tempo determinato (cinque anni), attraverso interventi diretti o per mezzo di PUA (Piani Urbanistici Attuativi).

Ai fini delle verifiche trattate al presente capitolo, sono state esaminati, in particolare:

- Elab. 32 Norme Tecniche
- Elab. 27 Tav. 4.1 Carta delle Trasformabilità

Per quanto riguarda le trasformazioni previste dal PAT Fossalta di Portogruaro, l'analisi si fonda sull'esame della Carta della Trasformabilità rappresentata nella figura seguente.

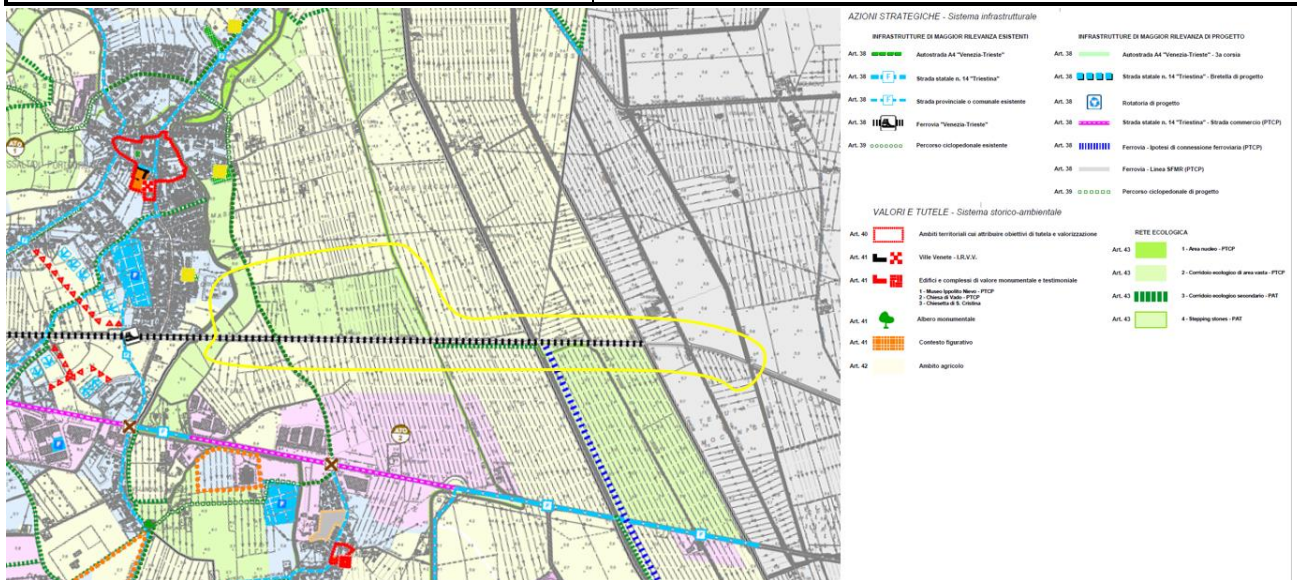


Figura 2-18 - PAT Fossalta di Portogruaro, Tav. 4.1 - Carta della Trasformabilità (stralcio) con evidenziazione dell'area di intervento (Fonte: <http://www.comune.fossaltadiportogruaro.ve.it/zf/index.php/servizi-aggiuntivi/index/index/idservizio/20022>).

La linea ferroviaria Venezia Trieste è individuata come Infrastruttura "di maggiore rilevanza esistente" (art. 38 delle NTA del PAT).

Ai margini di tale infrastruttura, interessate dalle opere previste, vi sono vi sono alcune aree rappresentate in dettaglio nell'immagine seguente:

- aree individuate tra "VALORI E TUTELE - Sistema storico-ambientale" come Ambito agricolo (art. 42 delle NTA) (in giallo);
- le seguenti aree della Rete ecologica:
 - aree individuate come "2 - Corridoio ecologico di area vasta - PTCP" (art. 43 delle NTA) (in verde);
 - aree individuate come "3 - Corridoio ecologico secondario - PAT" (art. 43 delle NTA)
 - aree individuate come "4 - Stepping stones – PAT" (art. 43 delle NTA) (in verde con bordo).



Figura 2-19 - PAT Fossalta di Portogruaro, Tav. 4.1 - Carta della Trasformabilità (dettaglio) con evidenziazione dell'area di intervento (Fonte: <http://www.comune.fossaltadiportogruaro.ve.it/zf/index.php/servizi-aggiuntivi/index/index/idservizio/20022>).

L'art. 42 (Ambito agricolo) delle NTA, comma 6 stabilisce come prescrizioni e vincoli il divieto di interventi che possono compromettere le scelte e/o interferire con gli ambiti interessati dalle linee preferenziali di sviluppo (Art. 36 delle presenti NT, non interessate dall'intervento) e la viabilità di progetto (Art. 38 delle presenti NT) se non preventivamente concordati con gli enti preposti. Lo stesso articolo definisce anche direttive per l'ambito agricolo rivolte al Piano degli Interventi.

L'art. 43 (Rete ecologica) delle NTA individua al comma 3: a) aree nucleo; b) corridoi ecologici di area vasta (PTCP); c) corridoi ecologici secondari (PAT); d) stepping stones (PAT). Come già evidenziato, l'intervento interessa in parte aree (b) corridoi ecologici di area vasta (PTCP) e risulta adiacente a (c) corridoi ecologici secondari (PAT) e (d) stepping stones (PAT).

Le direttive fornite dai commi 5-9 riguardano la redazione del Piano degli Interventi. Le prescrizioni e i vincoli di cui al comma 10 stabiliscono che:

"Fatto salvo quanto previsto nell'Art. 10 delle presenti NT¹⁷, per quanto riguarda le aree di cui alle lettere a), b), c) e d) del precedente comma 3, è fatto divieto di:

- formare nuovi sentieri;

¹⁷ Relativo a Siti di Interesse comunitario, ndr

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

- realizzare nuove edificazioni sparse;

- praticare le coltivazioni in serra fissa di qualsiasi genere. Sono incentivate le coltivazioni tradizionali dei prodotti tipici legati a luoghi e paesaggio.

Sono ammessi solamente:

- riconnessione di parti discontinue della rete ecologica, con interventi di rivegetazione ovvero con opere infrastrutturali (idonei by pass per la fauna selvatica, opere di mitigazione ...);

- dotazione di idonei sistemi per l'attraversamento della fauna per le strade esistenti o di nuova realizzazione;

- riqualificazione degli ecosistemi esistenti in riferimento ai criteri di conservazione degli habitat;

- interventi forestali che prevedano la riconversione dei boschi cedui in fustaia e la progressiva sostituzione delle specie alloctone;

- interventi per il mantenimento dei pascoli e delle praterie naturali;

- realizzazione di interventi di ingegneria naturalistica finalizzati al miglioramento dell'assetto idrogeologico;

- realizzazione di siepi e fasce boscate;

- interventi di ampliamento di consistenze edilizie esistenti esclusivamente per usi agricoli confermati da programmi aziendali approvati e giudicati compatibili dalla valutazione di incidenza, e comunque soggetti a misure compensative a compenso d'ogni riduzione della qualità ecologica complessiva dell'area. Interventi di trasformazione nel territorio agricolo sono consentiti unicamente in conformità a piani aziendali approvati, e preferibilmente localizzati nelle aree marginali della rete."

Invece, l'art. 15 delle NTA riguarda Viabilità e Ferrovie; queste ultime sono individuate (comma 3) quali "aree costituenti il sedime della infrastruttura della rete ferroviaria Venezia-Trieste e le relative fasce di protezione e rispetto". Le direttive (commi 4-6) riguardano le individuazioni di tali aree ad opera del Piano degli Interventi. Le prescrizioni e i vincoli stabiliscono che:

"7. A norma dell'Art. 37 della LR n. 11/2004 sono consentite compensazioni che permettano ai proprietari di aree e edifici oggetto di eventuale vincolo preordinato all'esproprio, di recuperare adeguata capacità edificatoria, anche nella forma del credito edilizio di cui all'Art. 36 della LR n.11/2004, su altre aree e/o edifici, anche di proprietà pubblica, previa cessione all'amministrazione procedente dell'area oggetto di vincolo."

Infine, l'art. 38 riguarda le "infrastrutture di maggior rilevanza", tra le quali la Ferrovia Venezia-Trieste è individuata tra gli assi infrastrutturali di maggior rilevanza (comma 2).

Il comma 4, definisce i seguenti contenuti e finalità:

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

“4. Il PAT definisce quale obiettivo prioritario la realizzazione di una serie di interventi di nuova costruzione e riqualificazione geometrica e/o funzionale degli assi infrastrutturali appartenenti alla rete della mobilità, come elencata al comma secondo del presente Articolo, al fine di conseguire il miglioramento complessivo della viabilità a livello territoriale attraverso:

- il raggiungimento di più elevati standard di sicurezza;
- la moderazione del traffico nei tratti urbani;
- la riorganizzazione dei flussi di traffico;
- la salvaguardia degli insediamenti dall'inquinamento e dal rumore;
- la qualificazione dei materiali e degli spazi”.

Tra le direttive, il comma 5 riconosce al Piano degli Interventi il compito di disciplinare per le opere esistenti e di nuova previsione: “[...] gli interventi di compensazione ambientale; [...] gli interventi di qualificazione paesaggistica riguardanti il verde e l’arredo”.

Il comma 7 stabilisce le seguenti prescrizioni e vincoli:

“7. Nella progettazione e realizzazione delle infrastrutture di progetto dovranno:

- essere predisposte fasce di mitigazione lungo il tracciato con il duplice intento di mitigare l’impatto paesaggistico e acustico – atmosferico dei nuovi tratti infrastrutturali. Dette fasce, costituite da siepi e fasce tampone, dovranno essere previste nei punti di interfaccia dell’infrastruttura con aree della Rete Ecologica o con suoli agrari ancora integri o in ambiti non ancora edificati in generale. Anche in prossimità di zone residenziali (esistenti o di progetto) dovranno essere studiati interventi di mitigazione dall’impatto acustico e paesaggistico da realizzarsi preferibilmente mediante la realizzazione di fasce vegetazionali”.

Dall’esame dei contenuti previsionali del PAT di Fossalta di Portogruaro per l’area di intervento, emerge una sostanziale coerenza dello stesso con il PAT. Si evidenzia la esplicita coerenza con le previsioni relative alle opere ferroviarie da cui ne derivano le prescrizioni e vincoli riportate.

2.1.1.4.6 Piano degli Interventi di Fossalta di Portogruaro (PI - Fossalta di Portogruaro)

Il Piano degli Interventi adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 7 del 08/04/2014 e approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 49 del 22/12/2014 è divenuto efficace a far data dal 01 febbraio 2015. Negli anni successivi sono state approvate varianti al Piano degli interventi che non riguardano l’area oggetto di intervento.

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica</p>												
<p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IZ04</td> <td>00R22</td> <td>RG</td> <td>IM0002101</td> <td>A</td> <td>57 di 226</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	57 di 226
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	57 di 226								

La versione consultata, con l'aggiornamento dei contenuti con la variante n.11, è stata adottata con D.C.C n. 45 del 28/12/2018 e approvata con D.C.C. n. 19 del 04/04/2019.

Ai fini delle verifiche di cui al presente studio, è stata consultata, in particolare, la tavola 1.2 Zoning Centro, di cui l'immagine seguente rappresenta uno stralcio.

Si evince il progetto ferroviario rientra nelle seguenti zone:

- Fascia di rispetto stradale o ferroviaria, art. 62 delle NTO
- Fascia di tutela idraulica (L.R. n. 11/2004 art. 41), art. 61 delle NTO

Il progetto stradale rientra nelle seguenti zone:

- Fascia di tutela idraulica (L.R. n. 11/2004 art. 41), art. 61 delle NTO
- Z.T.O. E2 Agricolo Ambientale, art. 40 delle NTO;

Inoltre, la strada in progetto rientra in minima parte all'interno del vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua ex D.lga. 42/20 (Art. 57 delle NTO).

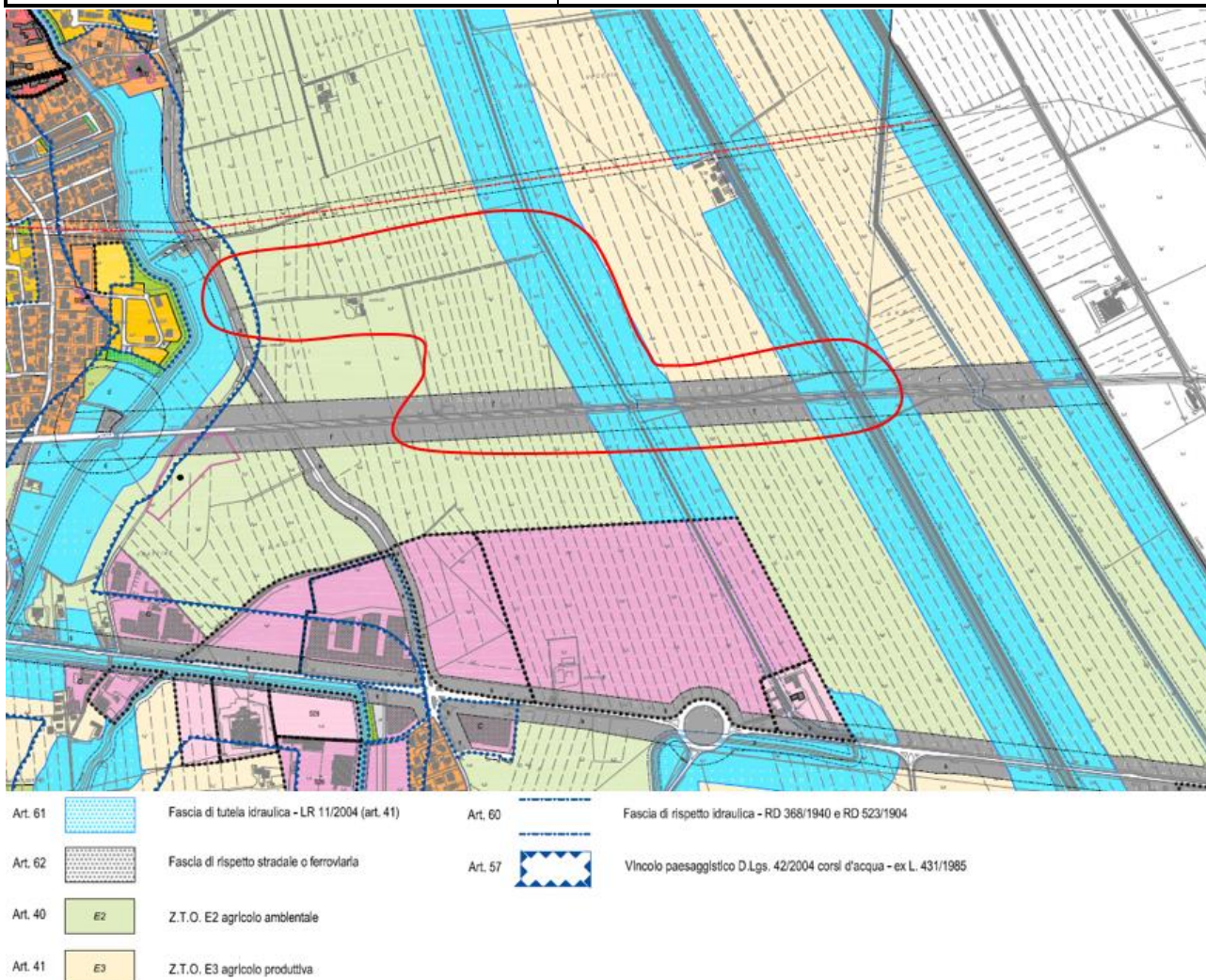


Figura 2-20 - Piano degli Interventi di Fossalta di Portogruaro, stralcio della Tavola 1.2 Zoning Centro, stralcio della legenda con le sole parti interessate dall'intervento e indicazione area di intervento (Fonte: <http://www.comune.fossaltadiportogruaro.ve.it/zf/index.php/servizi-aggiuntivi/index/index/idservizio/20028>).

Per le zone in fascia di tutela idraulica esterne alle aree di urbanizzazione consolidata (ZTO A, B, C, D, F) e dei nuclei residenziali in ambito agricolo (ZTO E4) come nel caso in esame, l'art. 61 delle NTO prescrive la salvaguardia vietando la realizzazione di nuove costruzioni ad alto consumo di suolo e/o fortemente impattanti e la trasformazioni dello stato dei luoghi incompatibile con gli obiettivi di salvaguardia e tutela del PI e della pianificazione sovraordinata e consentendo:

- l'ampliamento degli edifici legittimamente esistenti, nel rispetto delle disposizioni regionali e statali vigenti, compatibilmente con la disciplina degli strumenti sovraordinati, purché non sopravanzino il fronte esistente in fascia di rispetto idraulica di cui al precedente articolo;

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

- la realizzazione delle opere attinenti al regime idraulico, alle derivazioni d'acqua, agli impianti, ecc,

- la realizzazione delle opere necessarie per l'attraversamento dei corsi d'acqua;

- la realizzazione di interventi di rinaturalizzazione ed incremento della connettività ecologica secondo quanto riportato nel Prontuario Qualità Ambientale.

È altresì obbligatoria per queste zone, la conservazione del carattere ambientale delle vie d'acqua mantenendo i profili naturali del terreno, le alberate, le siepi con eventuale ripristino dei tratti mancanti lungo i viali, le strade principali di accesso, lungo i confini, i fosse e nelle aree di pertinenza degli edifici esistenti.

Infine il medesimo articolo prevede che "All'esterno del limite di non edificazione [...] è vietata la realizzazione di nuove costruzioni, fatto salvo l'ampliamento degli edifici esistenti [...]".

Per quanto riguarda le ZTO E2 AGRICOLO AMBIENTALE, lo art. 40 delle NTO stabilisce condizioni per "Nuova edificazione", "Ampliamento" e "Altre disposizioni" che **non sono ritenute pertinenti con il caso in esame**.

In sintesi, dall'esame del Piano degli interventi di Fossalta di Portogruaro non si riscontrano incoerenze tra il progetto e le zone individuate dal piano e interessate dagli interventi.

2.1.2 Regione Friuli-Venezia Giulia

2.1.2.1 Governo del territorio, normativa di riferimento in Friuli-Venezia Giulia

LR n. 5 del 23.02.2007 *Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio*

La Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia disciplina con la presente legge la materia dell'urbanistica e della pianificazione territoriale, in attuazione dell'articolo 4, primo comma, numero 12), dello Statuto speciale, adottato con la Legge Costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1, e successive modifiche, nel rispetto della Costituzione e dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali.

Nella regione Friuli-Venezia Giulia, il progetto in esame ricade nei territori provinciali di Udine e Gorizia, nei comuni di Fiumicello-Villa Vicentina, Ruda, Turriaco, San Canzian d'Isonzo ed è interessato dai seguenti piani:

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Tabella 2 - Regione Friuli-Venezia Giulia - Quadro della Pianificazione di livello locale al 21.06.2021

LIVELLO	PIANO	RIFERIMENTI NORMATIVI	FONTI
Regionale	Piano di Governo del Territorio	Approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 084/Pres. del 16/04/2013 e pubblicato il 2/05/2013 sul 1°supplemento ordinario n. 20 al BUR n. 18.	https://www.regione.fvg.it/rafv/g/cms/RAFVG/ambiente-territorio/pianificazione-gestione-territorio/FOGLIA5/
Regionale	Piano paesaggistico della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia	Approvato con Decreto del Presidente della Regione del 24/04/2018, n. 0111/Pres. e pubblicato sul Supplemento ordinario n. 25 del 9/05/2018 al Bollettino Ufficiale della Regione n.19 del 9/05/2018.	https://www.regione.fvg.it/rafv/g/cms/RAFVG/ambiente-territorio/pianificazione-gestione-territorio/FOGLIA21/
Provinciale	Udine	La provincia di Udine non si è dotata di uno strumento di pianificazione di livello provinciale.	
Provinciale	Gorizia	La provincia di Gorizia non si è dotata di uno strumento di pianificazione di livello provinciale.	
Comunale	Fiumicello - Villa Vicentina	La Variante al PRG di Villa Vicentina n.19 è stata approvata con D.C.C. n.31 del 30/09/2011.	http://www.comune.villavicentina.ud.it/index.php?id=32050
		La Variante n.16 del PRG di Fiumicello è stata approvata con delibera n.34 del 27/11/2014.	https://comune.fiumicellovillavicentina.ud.it/contenuti/198126/eagle-fvg-modulo-piano-regolatore-generale
Comunale	Ruda	La variante generale n.7 del PRGC è stata approvata con delibera di C.C.n.34 del 01/08/2006, aggiornata con le successive varianti. La variante più recente al piano è la n.30, adottata	http://www.comunediruda.it/index.php?id=49191&L=3

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

LIVELLO	PIANO	RIFERIMENTI NORMATIVI	Fonte
		con Deliberazione del C.C. n.23 del 25/07/2019.	
Comunale	Turriaco	Il Piano Regolatore Generale Comunale di Turriaco è stato approvato con D.C.n.52 del 19/12/1996.	http://www.comune.turriaco.go.it/portale/cms/Amministrazione_trasparente/Pianificazione/
Comunale	San Canzian d'Isonzo	Il Piano Regolatore Generale Comunale del Comune di San Canzian d'Isonzo è stato approvato con D.C.C. n.5 del 07/04/2011, modificato con successive varianti al piano.	http://www.comune.sancanzianisonzo.go.it/html/italiano/come_fare/p_r_g_c.html

Si precisa che per quanto riguarda il Comune di Fiumicello-Villa Vicentina, con le fusioni approvate nel 2018 i territori comunali di Fiumicello e Villa Vicentina sono stati accorpati. Per valutare la coerenza con le opere in esame e la zonizzazione comunale, sono stati considerati i documenti relativi alle pianificazioni dei P.R.G. pregressi, come riferimento vigente.

2.1.2.2 Pianificazione di livello regionale

2.1.2.2.1 La pianificazione nel settore dei trasporti

2.1.2.2.1.1 Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della mobilità delle merci e della logistica

Il "Piano Regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica" è stato approvato con Decreto del Presidente Regionale n. 300 del 16/12/2011 e successivamente comparso sul B.U.R. n.1 del 4/01/2012.

Lo strumento pianificatorio definisce le strategie di pianificazione di breve-medio-lungo-termine della politica dei Trasporti regionale e costituisce il riferimento strategico per l'individuazione degli interventi di natura infrastrutturale, gestionale e istituzionale finalizzati al conseguimento di un sistema integrato dei trasporti.

L'obiettivo strategico di tale piano è la definizione di un sistema di trasporto regionale, attraverso l'adozione di azioni decisive e mirate ad affermare una pianificazione integrata di infrastrutture e

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

servizi volte a generare un innalzamento del livello complessivo degli interventi regionali nel settore.

Quadro Conoscitivo

Il Quadro conoscitivo è una componente costitutiva del piano regionale delle infrastrutture di trasporto, che offre una lettura critica del sistema attuale delle infrastrutture ed individua le linee di tendenza per la sua evoluzione.

L'attuale stato della mobilità regionale, ed ancora più la sua evoluzione futura, è fortemente condizionato dal ruolo che la Regione ha assunto nel "sistema europeo", recentemente allargatosi ad est. Da un lato, infatti, la costituzione di un sistema dei trasporti efficiente è ritenuta uno degli elementi fondamentali per il conseguimento degli obiettivi della creazione di un mercato competitivo e della coesione territoriale: a tal fine viene perseguita una politica infrastrutturale rivolta sia a integrare le reti di comunicazione dei vari Paesi membri, sia a sviluppare le connessioni con i Paesi dell'Europa balcanica ed orientale. Dall'altro, la politica comunitaria, orientata da queste finalità, evidenzia quattro capisaldi tra loro fortemente correlati: l'armonizzazione e la liberalizzazione del mercato; l'interoperabilità delle reti di trasporto; il riequilibrio modale a favore del mezzo su rotaia; l'introduzione di criteri di rispetto dell'ambiente (risorsa esauribile) che consentano la realizzazione di un modello di sviluppo sostenibile della mobilità.

In tale scenario di riferimento, la Regione si trova ad essere interessata direttamente e indirettamente da almeno tre importanti direttrici di traffico:

- la direttrice Est-Ovest, dai Balcani e dall'Europa orientale verso l'Europa occidentale e la penisola iberica ("Corridoio V");
- la direttrice Nord-Sud tra l'Europa centro-settentrionale, il Nord Africa e i Paesi del Vicino e Medio Oriente (Corridoio I);
- la direttrice Est-Ovest (autostrada del mare) che, attraverso Suez e il Mediterraneo, collega l'Estremo Oriente con l'Europa occidentale (Corridoio Adriatico).

Dal potenziamento e dall'efficienza di tali direttrici in termini di sistema trasportistico discendono:

- la rilevanza della regione nell'ambito della realizzazione del Trans European Transport Network e dei corridoi plurimodali;
- l'importanza dei collegamenti tra l'Italia e l'Europa centro-settentrionale attraverso i valichi alpini;
- un recupero della centralità del Mediterraneo e dell'Adriatico in particolare.

Pertanto, gli indirizzi della pianificazione regionale dei trasporti dovranno includere una visione strategica, sovraregionale ed europea, che corrisponda alle attese dell'economia e della società regionale, nel più ampio quadro degli indirizzi nazionali e comunitari.

Fra le opere contenute negli atti di programmazione già formalizzati e relativi alla realizzazione delle principali opere infrastrutturali, l'alta capacità sulla direttrice Milano-Verona-Venezia-Trieste assume una rilevanza strategica nel collegamento ferroviario, peraltro strettamente interconnesse con la realizzazione delle corrispondenti opere programmate nella regione Veneto.

Il trasporto ferroviario rappresenta uno dei principali riferimenti per lo sviluppo infrastrutturale, dal punto di vista sia trasporto intermodale sia di quello pubblico locale.

Considerate le caratteristiche storico-geografiche peculiari della regione, il sistema ferroviario è da sempre caratterizzato da un'ossatura infrastrutturale più orientata al soddisfacimento della funzione di transito e attraversamento del proprio territorio a discapito del servizio di collegamento interno, con la conseguente difficoltà di creare un'adeguata alternativa al sistema viario stradale per le finalità del trasporto pubblico locale.

Il sistema ferroviario regionale si articola principalmente nelle seguenti direttrici aventi interesse prevalentemente sovra regionale, nello specifico:

- Collegamento trasversale est-ovest (Venezia)-Latisana-Cervignano- Monfalcone-Trieste C.le-Villa Opicina-(Slovenia);
- Collegamento trasversale Est-Ovest (Venezia – Treviso)-Sacile-Pordenone-Udine con connessione a nord verso Tarvisio e prosecuzione a Est verso Gorizia-Monfalcone Trieste;
- Collegamento Nord-Sud (Venezia/Trieste)-Udine-Tarvisio-(Austria);
- Collegamenti interni e minori.

Il collegamento trasversale Est-Ovest (Venezia)-Latisana-Cervignano- Monfalcone-Trieste C.le-Villa Opicina-(Slovenia) costituisce l'elemento fondamentale del sistema ferroviario nazionale per il collegamento dell'Italia alla Slovenia e, nella sua configurazione attuale, rappresenta per il territorio regionale il precursore del futuro tracciato ferroviario del Corridoio V – Progetto prioritario n. 6 Intermodale Transeuropeo Lisbona-Kiev. La linea, che si sviluppa prevalentemente in prossimità della costa adriatica, è caratterizzata da:

- una tratta (Latisana–Bivio San Polo) pressoché pianeggiante e con discrete caratteristiche plano-altimetriche, di lunghezza pari a circa 43 km;
- una tratta (Bivio San Polo–Trieste C.le–Villa Opicina) caratterizzata da un tracciato particolarmente impegnativo sia dal punto di vista altimetrico che planare (circa 29 km).

L'infrastruttura, a doppio binario e completamente elettrificata, oltre a problematiche di tracciato relative alla tratta Monfalcone – Trieste, presenta altre criticità in corrispondenza rispettivamente dei centri abitati di Latisana, San Giorgio di Nogaro e Villa Vicentina dove l'esistenza di repentine variazioni al tracciato rettilineo condiziona lo sviluppo della cosiddetta Alta Velocità e per le quali sono previste da lungo tempo varianti al tracciato atte ad eliminare i rallentamenti conseguenti.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

L'interesse primario della regione sul proprio territorio è quello di offrire un servizio ferroviario integrato e coerente con la necessità dell'utenza in tema sia di mobilità delle persone sia di trasporto delle merci, nel contesto ampio dell'intermodalità.

Pertanto le azioni principali che devono essere intraprese, al fine di un potenziamento volto al miglioramento del trasporto su rotaia, devono promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori delle infrastrutture ferroviarie, con particolare riguardo ad Austria e Slovenia. Al riguardo, con l'obiettivo di rendere più produttivi i traffici con l'Austria e la Slovenia e ridurre i tempi di sosta dei treni ai confini, sono già stati stipulati accordi con le Ferrovie Slovene per l'utilizzo di locomotive interoperabili nei rispettivi paesi.

Le criticità del sistema ferroviario regionale possono essere analizzate suddividendole tra:

- criticità generali, organizzative e di relazione con il territorio nel Trasporto Pubblico Locale e Trasporto Metropolitano;
- criticità infrastrutturali.

Tra le criticità generali è necessario mettere in evidenza che il sistema ferroviario regionale, in ragione del suo sviluppo storico orientato maggiormente al transito e al collegamento con i territori contermini, attualmente risponde in modo parziale alle necessità locali in termini sia di scambio merci che di persone.

Inoltre anche da un punto di vista di eventuale sviluppo del sistema è necessario considerare che la morfologia del territorio regionale e le necessarie valutazioni di uso sostenibile del territorio, rendono di fatto non perseguibile l'ipotesi di incremento della penetrazione del sistema ferroviario sul territorio a fronte di una rete viaria già discretamente radicata. Pertanto si tratta di una criticità difficilmente superabile che potrebbe essere parzialmente superata attraverso la soluzione delle problematiche riscontrabili nel rapporto tra rete esistente e futura e territorio in termini di incentivazione dell'intermodalità gomma-ferro e mare-ferro.

In merito alle criticità infrastrutturali, la ristrutturazione del sistema ferroviario regionale richiede anche una revisione delle infrastrutture esistenti, al fine di ridurre tutte quelle limitazioni che attualmente rendono poco attraente il trasporto su ferro di merci e persone o comunque ne limitano lo sviluppo.

Il potenziamento e l'efficientamento della rete richiede, in aggiunta alle variazioni di tracciato o di sezione, adeguati interventi di miglioramento o implementazione delle tecnologie di gestione del traffico ferroviario.

Dal punto di vista territoriale, come già accennato in precedenza, nell'illustrare la rete ferroviaria e la sua articolazione, si rendono necessari diversi interventi al fine di eliminare colli di bottiglia o rallentamenti localizzati in grado di pregiudicare il servizio di tutta la rete regionale.

Azioni di piano

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

In conseguenza a quanto definito dal piano, la scala prioritaria di azioni di valorizzazione infrastrutturale con ricadute territoriali da attuarsi sul sistema ferroviario regionale in base al grado di complessità della progettazione e relativa realizzazione, nonché all'acquisizione dei finanziamenti si articola in breve, medio e lungo periodo.

Tra le azioni di valorizzazione individuate da attuarsi nel **breve periodo** (*entro 3 anni*) è stato individuato il seguente :

- Valorizzazione e adeguamento e miglioramento funzionale delle infrastrutture di linea esistenti, con interventi da attuarsi sia sulle attuali direttrici principali (Trieste-Udine-Venezia e Trieste-Venezia) che sulle linee Gemona–Sacile, Portogruaro-Casarsa, Trieste/Campo Marzio-Opicina e Trieste/Campo Marzio- Servola-Aquilinia-Noghere e nuovo collegamento diretto Trieste-Capodistria; nonché potenziamento delle infrastrutture di manovra esistenti, quali Prosecco, Aquilinia e Campo Marzio.

Alla luce dei contenuti individuati dal **Piano Regionale delle Infrastrutture e dei Trasporti** del Friuli-Venezia Giulia è possibile constatare che il progetto oggetto del presente documento sia in linea con quanto definito dal suddetto piano di settore.

Difatti, considerato che gli interventi progettuali fanno parte di un più ampio intervento, che ha come scopo quello di potenziare e velocizzare la linea tra Venezia e Trieste, e quanto individuato dalla pianificazione dei trasporti come azioni di valorizzazione infrastrutturale da attuarsi nel breve periodo, ovvero *“la valorizzazione e adeguamento e miglioramento funzionale delle infrastrutture di linea esistenti, con interventi da attuarsi sia sulle attuali direttrici principali, tra cui la linea Venezia - Trieste”*, è possibile ritenere che il progetto in esame sia pienamente coerente con gli indirizzi, gli obiettivi e le azioni individuate dalla pianificazione di settore.

2.1.2.2.2 La pianificazione territoriale e paesaggistica

2.1.2.2.2.1 Piano di Governo del Territorio (PGT) del Friuli-Venezia Giulia

Nella nuova visione dello strumento di governo del territorio regionale, prevista dalla legge e delineata nelle linee guida di cui alla DGR 563/2010, il PGT¹⁸ si configura prevalentemente come un processo pianificatorio complessivo aperto, che intercetta vocazioni territoriali, raccoglie le istanze di più soggetti territoriali e favorisce la composizione di interessi territorialmente coerenti.

¹⁸ Fonte: Allegato 1-Piano del Governo del Territorio: Relazione di analisi del territorio regionale

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Alla componente strategica del PGT sono attribuite funzioni di coordinamento, di eventuale adattamento dei piani a tutti i livelli (di livello locale e di settore), nonché di verifica di coerenza con la programmazione regionale (Programma operativo regionale - POR, Programma di sviluppo rurale - PSR).

Compete al PGT la definizione della cornice territoriale per la pianificazione di settore e gli indirizzi per la pianificazione di area vasta. In sintesi, le caratteristiche della componente strategica del PGT riguardano:

- la visione di grandi strategie territoriali;
- il consenso su obiettivi e azioni, costruito costantemente con i soggetti territoriali;
- il consenso con i livelli istituzionali;
- la ricerca di nuove forme di concertazione e cooperazione con i diversi soggetti presenti sul territorio (istituzionali e no);
- la visione del piano come processo dinamico da monitorare che definisce specifiche priorità;
- l'attenzione alle risorse finanziarie e alla capacità di promuovere investimenti privati.

Il Documento strategico territoriale regionale (DTSR), in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità europei e con la programmazione regionale, intende radicare le opportunità di sviluppo del territorio del FVG definendo tre politiche strategiche da perseguire attraverso la fissazione di obiettivi e azioni specifiche che troveranno la loro giusta dimensione e approfondimento a livello di pianificazione di area vasta. Il piano individua tre principali *politiche strategiche* da perseguire, da cui derivano di conseguenza gli *obiettivi* individuati dal PGT:

- 1) Sviluppo della competitività dei territori come miglioramento della qualità della mobilità e della produzione:
 - 1.1) Integrazione del grande telaio infrastrutturale di valenza nazionale ed europea (Corridoio Adriatico-Baltico e Corridoio Mediterraneo), secondo strategie di mobilità sostenibile, favorendo il trasporto su ferro;
 - 1.2) Potenziamento delle porte e dei corridoi di connessione con le regioni circostanti e delle reti di relazione a tutti i livelli rafforzando i legami di coesione territoriale interna migliorando la qualità delle relazioni;
 - 1.3) Razionalizzazione e Sviluppo dell'intermodalità e della logistica;
 - 1.4) Sviluppo di territori particolarmente vocati all'insediamento di filiere produttive agricole e agroalimentari;

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica					
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101	REV. A

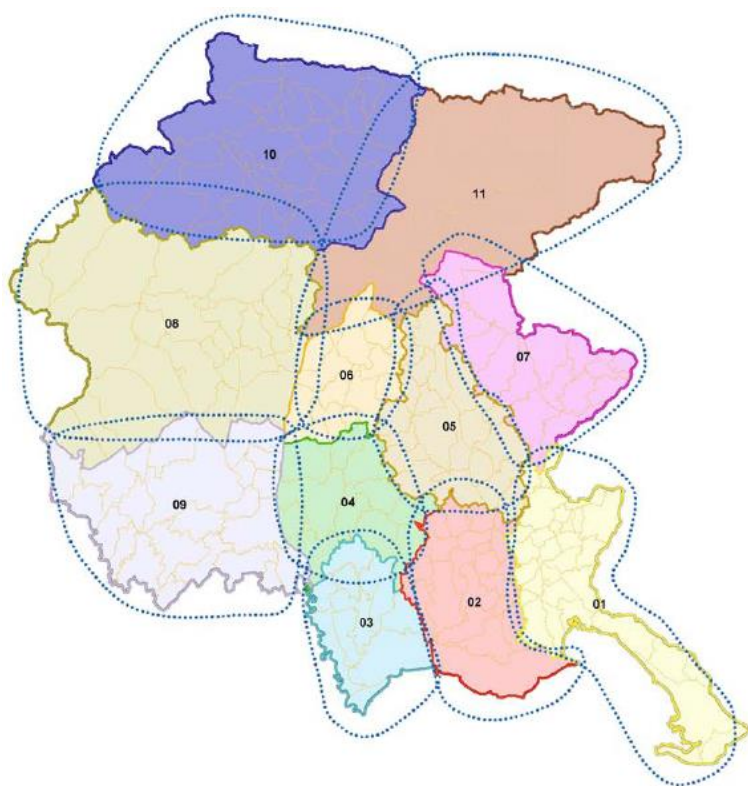
- 1.5) Promozione di attività produttive innovative sotto il profilo del contenimento del consumo delle risorse naturali e del risparmio energetico;
 - 1.6) Promozione delle attività produttive costituite in forma distrettuale;
 - 1.7) Assicurare al sistema delle imprese la possibilità di approvvigionamenti economicamente competitivi dal mercato energetico, privilegiando il ricorso a fonti energetiche rinnovabili.
- 2) Tutela e valorizzazione delle risorse e dei patrimoni della regione attraverso il mantenimento dell'equilibrio degli insediamenti tra le esigenze di uso del suolo per le attività antropiche e il rispetto delle valenze ecologico-ambientali, di difesa del paesaggio e di sicurezza dai rischi naturali:
- 2.1) Rafforzare la dimensione ecologica complessiva del territorio regionale e in particolare dei sistemi rurali e naturali a più forte valenza paesaggistica a vantaggio dell'attrattività territoriale;
 - 2.2) Conservazione della risorsa naturale Suolo privilegiando interventi di riqualificazione urbana, di recupero di aree dimesse e di riconversione del patrimonio edilizio esistente;
 - 2.3) Valorizzazione degli elementi naturali, paesaggistici e identitari del territorio in funzione di una maggiore attrattività e fruibilità del "turismo di qualità" (ambientale, rurale, culturale, ecc.);
 - 2.4) Aumentare la sicurezza del territorio prevenendo i rischi naturali (idrogeologico e idraulico).
- 3) Qualità e riequilibrio del territorio regionale (dal policentrismo al Sistema Regione):
- 3.1) Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali derivanti dallo sviluppo produttivo, infrastrutturale ed edilizio;
 - 3.2) Costruzione dei Sistemi territoriali locali in base alla concertazione di strategie comuni e alla valorizzazione delle vocazioni territoriali, al fine di promuovere forme di sviluppo sostenibile di lunga durata che riequilibrino dal punto di vista territoriale i processi di conurbazione e di dispersione insediativa esistenti;
 - 3.3) Rafforzamento di un sistema di nodi urbani principali e minori attraverso la specializzazione e la gerarchizzazione;
 - 3.4) Assicurare a tutti i territori della regione l'accesso ai servizi attraverso le reti sanitarie, tecnologiche, distributive, culturali, energetiche, della mobilità e della formazione;
 - 3.5) Aumentare la qualità dell'ambiente urbano attraverso la riduzione dell'inquinamento e della produzione di rifiuti e la riduzione del consumo di risorse.

Il PGT del Friuli-Venezia Giulia, individua 11 STL ovvero *Sistemi Territoriali Locali* allo scopo di determinare ambiti omogenei al fine di cogliere all'interno di ognuno di essi quelle connessioni

strutturali o potenziali che sfuggirebbero ad analisi di tipo settoriale e che quindi necessitano di una pianificazione territoriale integrata.

I comuni interessati dall'intervento progettuale "Variante Isonzo" ricadono rispettivamente nei seguenti Sistemi Territoriali Locali:

- STL 1 - Turriaco , San Canzian d'Isonzo;
- STL 2 - Fiumicello - Villa Vicentina, Ruda.



polo di primo livello



polo minore



STL 01



STL 07



STL 02



STL 08



STL 03



STL 09



STL 04



STL 10



STL 05



STL 11



STL 06



ambiti



Figura 2-21 - Mappa delle STL. (Fonte: Piano del Governo del Territorio - "Documento Territoriale Strategico Regionale")

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica</p>												
<p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IZ04</td> <td>00R22</td> <td>RG</td> <td>IM0002101</td> <td>A</td> <td>69 di 226</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	69 di 226
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	69 di 226								

Il STL 01, qualificato tra quelli ad alta intensità relazionale di carattere pendolare interno alla regione, è costituito da due ambiti l'area metropolitana di Trieste e l'area di Gorizia risulta caratterizzato da un'ottima dotazione infrastrutturale e logistica.

Per quanto riguarda il STL 02, l'ambito è composto da sistemi di città , sistemi infrastrutturali perpendicolari e paralleli alla costa, usi del territorio assai diversi (dal turismo all'agricoltura), coesistenti e spesso competitivi in uno spazio assai ristretto.

Tra i caratteri positivi, vi è l'ottima infrastrutturazione autostradale e buona dotazione ferroviaria e logistica che assicurano un livello di accessibilità tra i più alti in regione.

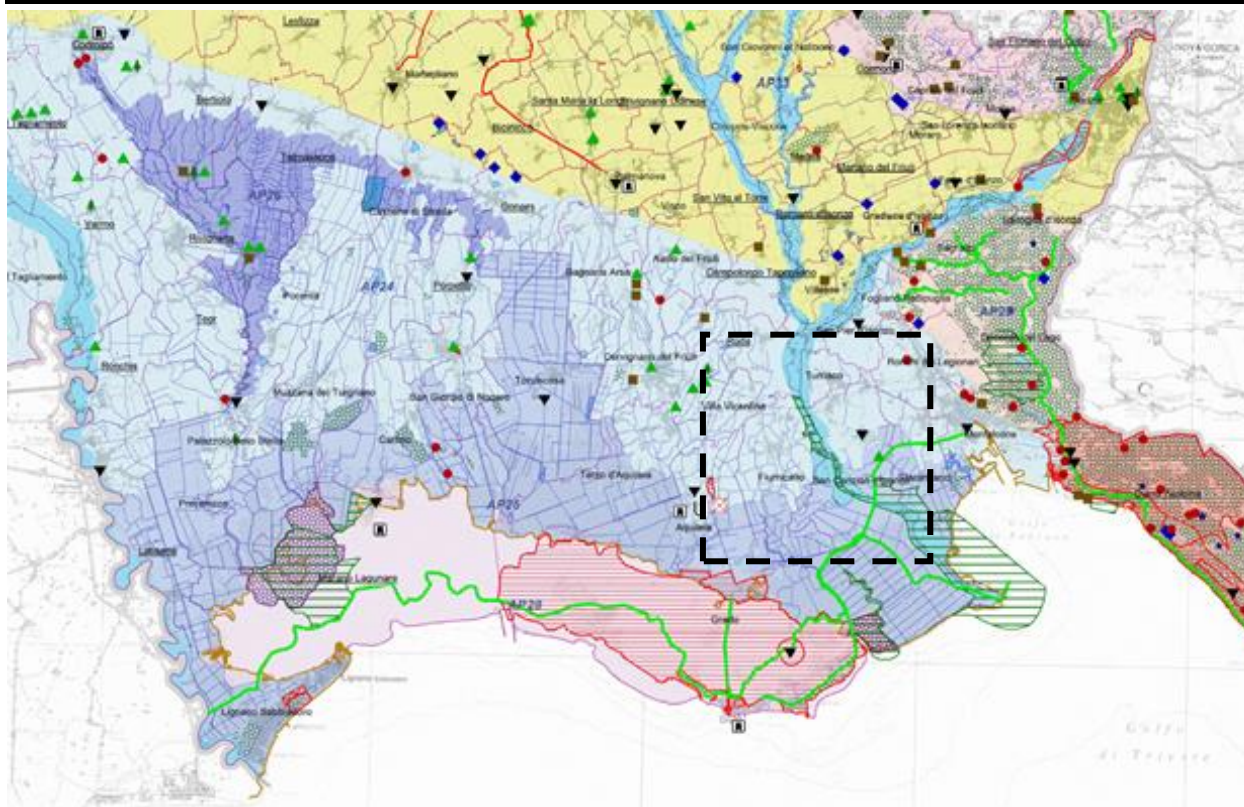
Il PGT riconosce inoltre 7 ambiti territoriali di paesaggio e l'area oggetto di studio ricade nell'AP Paesaggio della Bassa Pianura.



Figura 2-22 - Tav2- Quadro conoscitivo: Paesaggio e cultura. (Fonte: PGT Friuli-Venezia Giulia)

Per questo livello di pianificazione, gli interventi della “Variante Isonzo” ricadono nel paesaggio della Bassa Pianura, ed inoltre interessa i seguenti ambiti di paesaggio:

- AP 24 - Bassa pianura delle bonifiche a scolo naturale;
- AP 25 - Bassa pianura delle bonifiche a scolo meccanico e dei boschi planiziali;
- AP 33 - corridoi fluviali del Torre, Isonzo e Natisone.



BASSA PIANURA

- AP24 BASSA PIANURA DELLE BONIFICHE A SCOLO NATURALE
- AP25 BASSA PIANURA DELLE BONIFICHE A SCOLO MECCANICO E DEI BOSCHI PLANIZIALI

AMBITI FLUVIALI DI INTERCONNESSIONE PAESAGGISTICA

- AP33 CORRIDOI FLUVIALI DEL TORRE, ISONZO E NATISONE

Figura 2-23 - Tav2- Quadro conoscitivo: Paesaggio e cultura. (Fonte:PGT Friuli-Venezia Giulia)

Gli interventi progettuali sono parte di un più ampio intervento che mira al potenziamento della linea ferroviaria tra Venezia e Trieste, risultano coerenti con le strategie e gli obiettivi identificati dal Piano di Governo del Territorio Regionale, in particolare con gli obiettivi 1.1) e 1.2) di seguito riportati:

- Sviluppo della competitività dei territori come miglioramento della qualità della mobilità e della produzione:
 - Integrazione del grande telaio infrastrutturale di valenza nazionale ed europea (Corridoio Adriatico-Baltico e Corridoio Mediterraneo), secondo strategie di mobilità sostenibile, favorendo il trasporto su ferro;

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

- Potenziamento delle porte e dei corridoi di connessione con le regioni circostanti e delle reti di relazione a tutti i livelli rafforzando i legami di coesione territoriale interna migliorando la qualità delle relazioni.

Difatti, il progetto può essere considerato come orientato al perseguimento dei sopracitati obiettivi del piano, in quanto in linea con la strategia di mobilità sostenibile che incentiva il trasporto ferroviario e parte del processo di coesione territoriale.

2.1.2.2.2 Piano Paesaggistico Regionale (PPR) del Friuli-Venezia Giulia

Il Piano paesaggistico della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia è stato approvato con Decreto del Presidente della Regione del 24 aprile 2018, n. 0111/Pres e pubblicato sul Supplemento ordinario n. 25 del 9 maggio 2018 al Bollettino Ufficiale della Regione n. 19 del 9 maggio 2018. E' efficace dal 10 maggio 2018.

Il PPR-FVG si articola in una **parte statutaria** ed in una **parte strategica** alle quali fanno riferimento gli obiettivi generali del Piano.

Per la parte statutaria gli obiettivi generali trovano fondamento nei principi e nelle finalità così come definiti dal Codice dei Beni culturali e del paesaggio.

Gli obiettivi si articolano a cascata in sette Obiettivi generali (OG) di Piano che a loro volta si declinano in singoli Obiettivi specifici (OS).

Di seguito sono riportati gli Obietti generali e i relativi Obiettivi specifici:

- OG1 - Mettere il paesaggio in relazione con il contesto di vita delle comunità, con il proprio patrimonio culturale e naturale, considerandolo quale fondamento della loro identità.
 - OS1.1 - Assicurare il rispetto delle diversità storico-culturali presenti sul territorio regionale.
 - OS1.2 - Favorire la cooperazione transfrontaliera a livello locale e regionale.
 - OS1.3 - Definire e realizzare le politiche sul paesaggio anche attraverso il coinvolgimento delle comunità.
- OG2 - Proteggere, conservare e migliorare i patrimoni naturali, ambientali, storici e archeologici, gli insediamenti, e le aree rurali per uno sviluppo sostenibile di qualità della regione.
 - OS2.1 - Integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche e di settore.

- OS2.2 - Indirizzare verso idonee politiche di conservazione, comprendendo la valenza storica, culturale, estetica ed ecologica del patrimonio naturale e storico-culturale.
- OS2.3 - Indirizzare verso la riqualificazione del patrimonio ambientale e storico-culturale, garantendone l'accessibilità, e proteggere e rigenerare il patrimonio edilizio esistente.
- OS2.4 - Conservare la bellezza ed il valore ricreativo del paesaggio naturale e rurale.
- OS2.5 - Gestire secondo principi di precauzione il patrimonio naturalistico e culturale.
- OS2.6 - Proteggere il patrimonio architettonico, quale elemento essenziale dell'assetto del territorio.
- OG3 - Contrastare la perdita di biodiversità e di servizi ecosistemici.
 - OS3.1 - Integrare gli obiettivi in materia di conservazione biologica e di uso durevole delle risorse in tutti i settori attinenti.
 - OS3.2 - Superare la frammentazione degli habitat e salvaguardare o ripristinare la connettività ecologica; migliorare la resilienza degli ecosistemi e di conseguenza assicurare la continuità nella fornitura di servizi ecosistemici.
 - OS3.3 - Preservare, ripristinare e valorizzare gli ecosistemi connessi all'agricoltura e alla silvicoltura, assicurando la continuità nella fornitura di servizi ecosistemici.
 - OS3.4 - Promuovere l'interconnessione alla rete nazionale e transfrontaliera di aree protette, biotopi e altri beni ambientali.
- OG4 - Consumo zero del suolo.
 - OS4.1 - Promuovere il buon utilizzo dei Beni comuni.
 - OS4.2 - Perseguire la strategia del "costruire sul costruito".
 - OS4.3 - Indirizzare la pianificazione locale verso l'obiettivo di impedire la perdita definitiva di ulteriori porzioni di terreni agricoli.
 - OS4.4 - Perseguire il mantenimento degli spazi non antropizzati/aree naturali che possono svolgere funzione di "pozzo di assorbimento del carbonio ed altri servizi ecosistemici".
 - OS4.5 - Promuovere il ripristino dei suoli compromessi.
- OG5 - Conservare la diversità paesaggistica contrastando la tendenza all'omologazione dei paesaggi.
 - OS5.1 - Gestire in modo sostenibile i paesaggi costieri e lagunari, in funzione della loro salvaguardia e valorizzazione.
 - OS5.2 - Gestire in modo sostenibile i paesaggi montani, in funzione della loro salvaguardia e valorizzazione.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

- OS5.3 - Gestire in modo sostenibile i paesaggi rurali, in funzione della loro salvaguardia e valorizzazione.
- OS5.4 - Gestire in modo sostenibile i beni paesaggistici e gli altri paesaggi, così come riconosciuti negli ambiti di paesaggio, in funzione della loro salvaguardia e valorizzazione.
- OG6 - Tutela e valorizzazione paesaggistica delle reti e delle connessioni strutturali regionali, interregionali e transfrontaliere.
 - OS6.1 - Integrare e sviluppare la Rete Ecologica della regione con gli elementi strutturanti del paesaggio.
 - OS6.2 - Riconoscere e connettere le categorie dei Beni culturali strutturanti il territorio regionale.
 - OS6.3 - Riconoscere la Rete delle Infrastrutture in funzione della compatibilità con i diversi valori paesaggistici riconosciuti e tutelati.
 - OS6.4 - Riconoscere, consolidare e sviluppare la Rete della Mobilità lenta della regione.
 - OS6.5 - Favorire la costituzione di Reti interregionali e transfrontaliere per la gestione del paesaggio.
- OG7 - Indirizzare i soggetti operanti a vari livelli sul territorio alla considerazione del paesaggio nelle scelte pianificatorie, progettuali e gestionali.
 - OS7.1 - Elaborare specifiche linee guida per la considerazione del paesaggio nelle seguenti tematiche: territorio, infrastrutture, energia, turismo.

Il PPR-FVG, in applicazione dell'articolo 135 del Codice, individua dodici ambiti di paesaggio la cui articolazione territoriale è stata individuata attraverso la valutazione integrata di una pluralità di fattori quali: fenomeni di territorializzazione affermati nella storia di cui permangono i segni, caratteri dell'assetto idrogeomorfologico, caratteri ambientali ed ecosistemici, figure territoriali di aggregazione dei morfotipi, aspetti identitari e storico culturali, articolazione amministrativa del territorio e relativi aspetti gestionali.

Nella **Parte Statutaria**¹⁹ del Piano, il PPR individua gli Ambiti di Paesaggio (AP) i quali sono stati analizzati secondo quattro caratteri:

a) caratteri idro-geomorfologici;

¹⁹ Fonte: Piano Paesaggistico (PPR) della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, A-Relazione generale, Allegato 2 <https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/ambiente-territorio/pianificazione-gestione-territorio/FOGLIA21/#id4>

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

- b) caratteri ecosistemici e ambientali;
- c) sistemi insediativi e infrastrutturali (storici e contemporanei);
- d) sistemi agro-ambientali (storici e contemporanei).

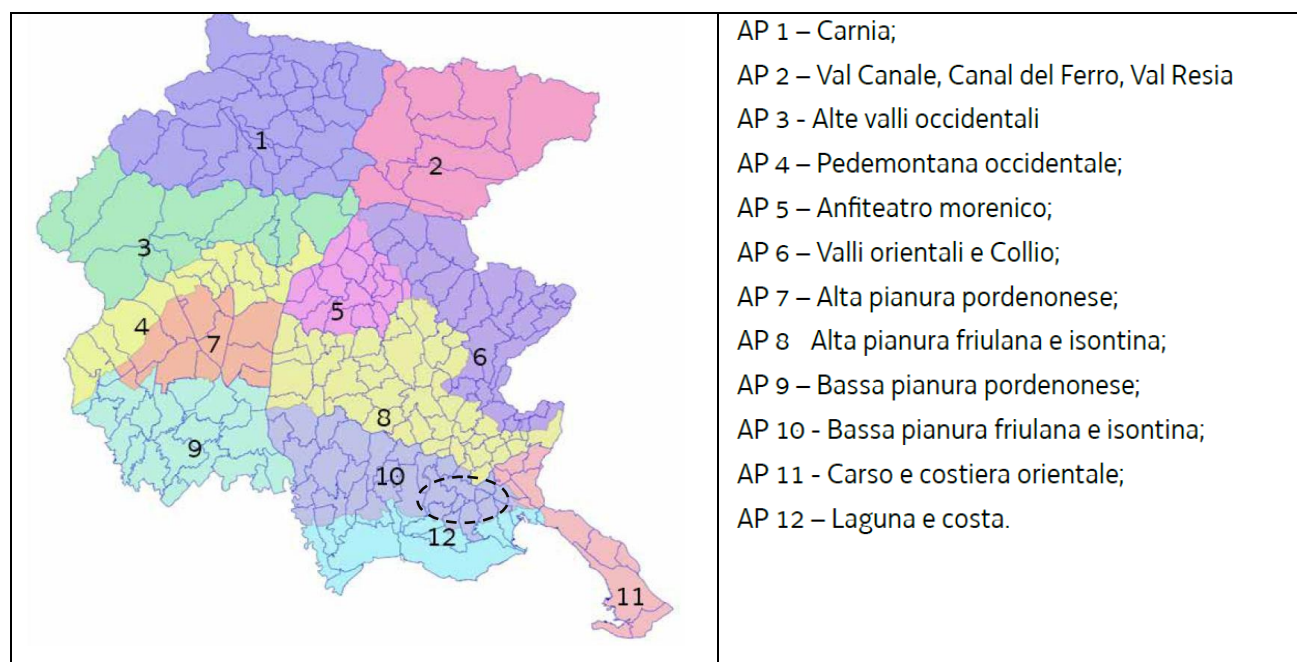


Figura 2-24 - Piano Paesaggistico (PPR) della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, A-Relazione generale, Allegato 2

L'intervento oggetto di studio ricade nell'Ambito di Paesaggio AP 10. "Bassa Pianura Friulana e Isontina", le cui caratteristiche verranno approfondite nel paragrafo relativo alla componente ambientale del paesaggio.

Parte Strategica

Il PPR è costituito da una **Parte Strategica** che si caratterizza per una visione che va oltre gli obblighi previsti per legge di pianificazione paesaggistica, nell'ambito della quale è stato elaborato il progetto delle tre "reti" : Ecologica, dei Beni Culturali e della Mobilità lenta, che tratta "paesaggi strutturali" anche come strumento di integrazione del paesaggio nelle altre politiche e individua le linee-guida, che saranno successivamente sviluppate.

L'idea dell' articolazione in reti degli elementi caratterizzanti la struttura profonda del paesaggio - fattori ecologici, beni culturali - e connetterli con la rete superiore della mobilità lenta permette di

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica</p>												
<p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IZ04</td> <td>00R22</td> <td>RG</td> <td>IM0002101</td> <td>A</td> <td>76 di 226</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	76 di 226
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	76 di 226								

portare a sistema il complesso mosaico del paesaggio regionale a un livello di scala più ampio, tale da permettere azioni di più ampio respiro e visione.

In merito alla Rete Ecologica, l'obiettivo primario individuato è la conservazione della natura e la salvaguardia della biodiversità inserito in quello più ampio della conservazione, tutela e valorizzazione del paesaggio. La progettualità della RER è rivolta al miglioramento o al ripristino della connettività ecologica. Ogni ecotipo viene analizzato e il suo livello di efficienza nel sistema viene valutato.

L'area della bassa pianura udinese si estende su una superficie di 298 km² e include 8 ZSC, 9 biotopi e diverse aree umide e comprende la zona di transizione tra fascia delle risorgive e bassa pianura, includendo caratteristiche rappresentative dell'intera bassa pianura friulana.

Di seguito si riporta uno stralcio della Rete Ecologica Regionale di progetto, dal quale si evince che l'area di progetto interessa due ecotipi, quello posto a nord è un connettivo lineare su rete idrografica e quello più a sud è costituito da un'area core.

Nella parte progettuale alla fascia tampone attorno all' area core è stata attribuita la categoria di progetto da *realizzare*, attribuita in presenza di aree antropizzate poco permeabili e qualora la connettività sia interrotta o gravemente compromessa e dove è necessaria l'individuazione di aree di ripristino ambientale e una scala di priorità degli interventi necessari a colmare lacune strutturali nella rete.

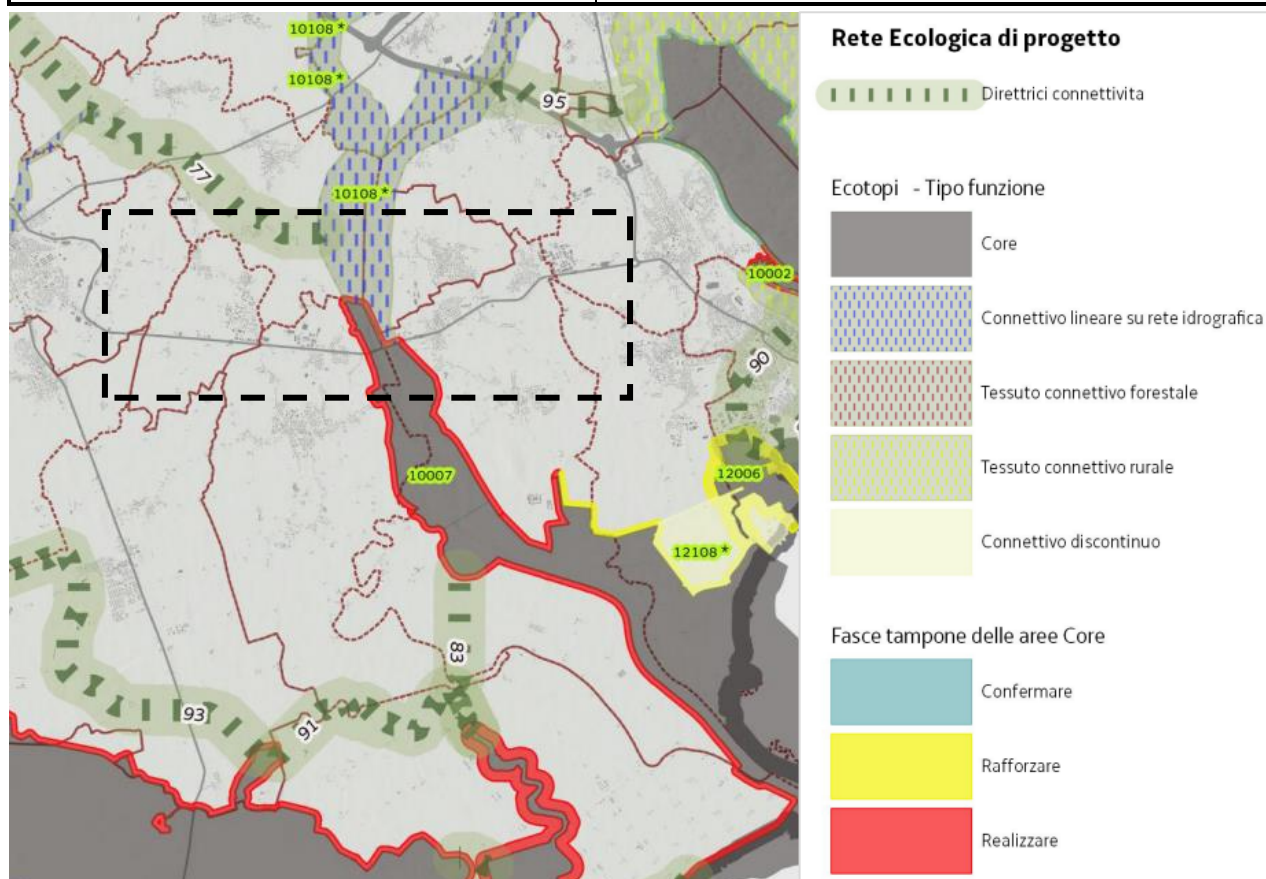


Figura 2-25 - Rete Ecologica Regionale di Progetto (Fonte: Piano Paesaggistico (PPR) della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia)

Invece per quanto concerne la Rete dei Beni culturali (RBC) viene considerato il ricco patrimonio che il territorio regionale ha in termini di beni culturali, componente essenziale del paesaggio inteso come patrimonio storico e culturale e che rappresenta all'interno del PPR-FVG una delle chiavi primarie di lettura. Tra gli obiettivi primari individuati per la Rete dei Beni culturali vi sono principalmente quelli di assicurare che tutto il territorio sia adeguatamente conosciuto e salvaguardato; di riconoscere, proteggere, conservare e migliorare i patrimoni architettonici e archeologici, gli insediamenti, e i sistemi di beni culturali per uno sviluppo sostenibile di qualità della regione; di proporre indirizzi di riqualificazione del patrimonio storico-culturale.

Di seguito si riporta uno stralcio della Tavola della Rete regionale dei Beni Culturali, dal quale si evince che nell'area prossima all'intervento "Variante Isonzo" sono presenti prevalentemente le due tipologie di beni culturali, ovvero i siti spirituali e le ville venete e dimore storiche.

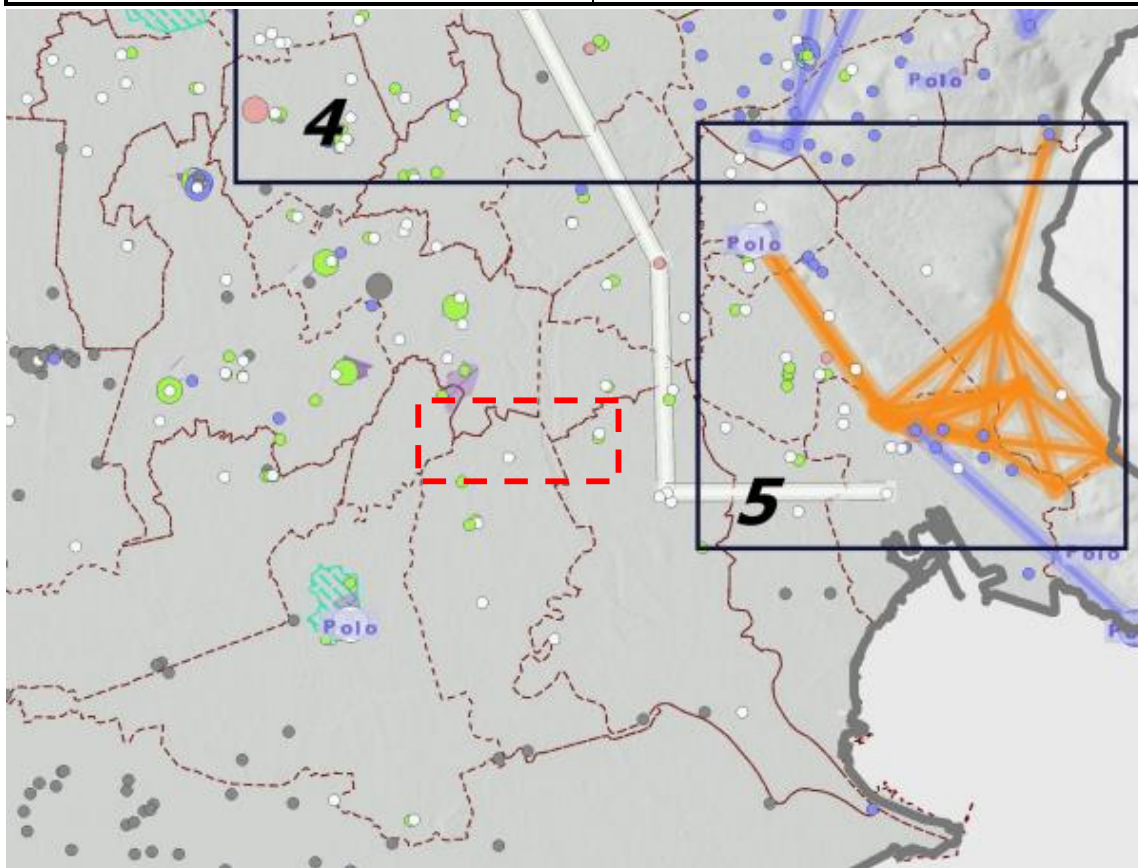


Figura 2-26 - La rete regionale dei Beni Culturali. Allegato BC1 (Fonte: Piano Paesaggistico Regionale del Friuli-Venezia Giulia)

Per quanto concerne la Rete Infrastrutturale dell'ambito, il sistema delle comunicazioni fluvio-terrestri è stato decisivo nel processo di territorializzazione dell'ambito, situato in una strategica posizione a contatto tra mare e alta pianura, e area di passaggio obbligato tra direttrici che aprono e convergono dai quattro punti cardinali, un cuore entro il più ampio crocevia rappresentato dalla nostra regione. La distribuzione topografica delle testimonianze archeologiche permette di individuare gli itinerari più battuti fin da tempi remoti - orientati dagli assi fluviali dei sistemi del Tagliamento e Torre-Isonzo - e attesta, per esempio, l'esistenza di relazioni molto precoci in direzione meridiana.

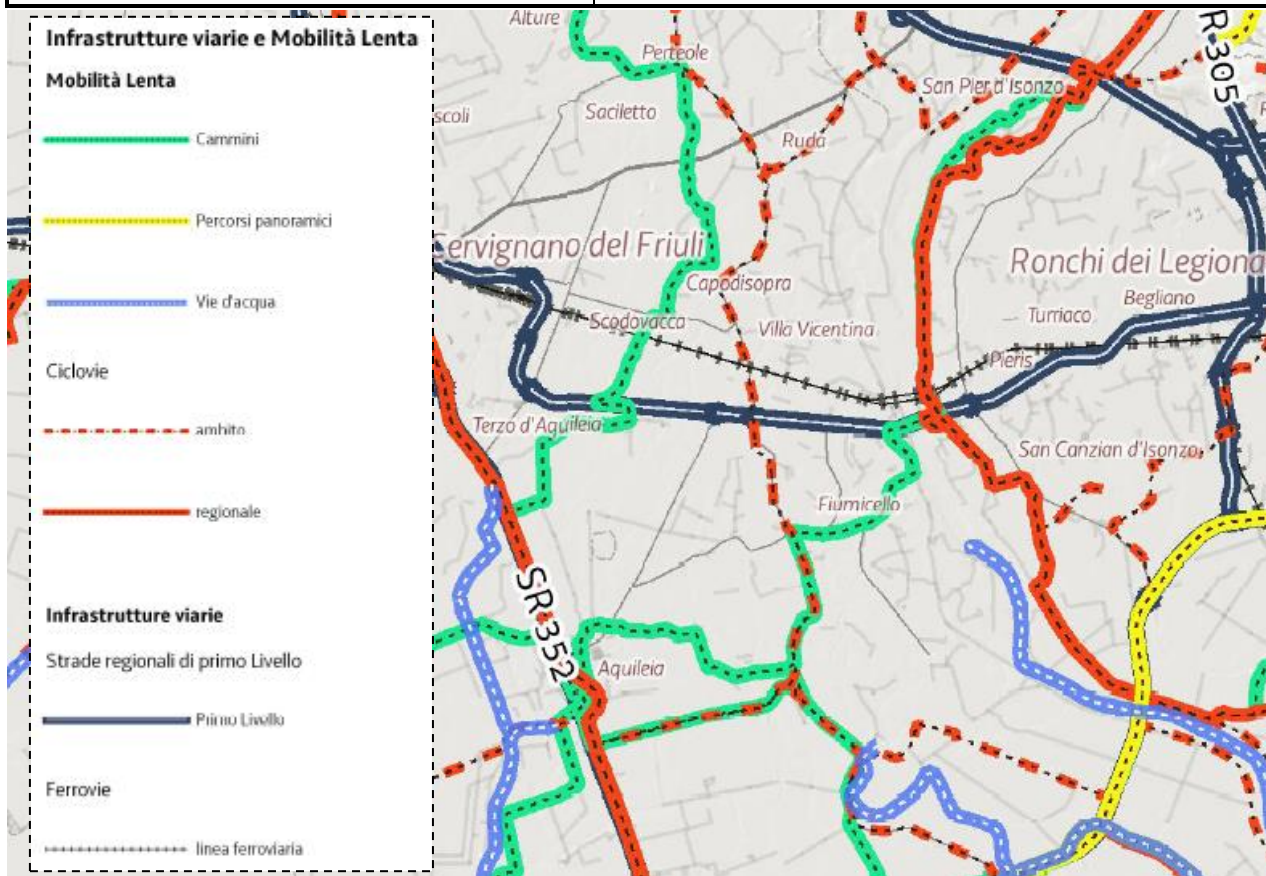


Figura 2-27 Infrastrutture viarie e mobilità lenta. (Fonte: Piano Paesaggistico Regionale del Friuli-Venezia Giulia)

La Rete della mobilità lenta individua opportunità e criticità, in relazione alla direttrice secondaria Livenza-Isonzo che si sviluppa da Ovest a Est, tra le opportunità identificate vi è utilizzare la direttrice come elemento di coesione e di connessione delle diverse opportunità di mobilità lenta.

Invece, tra le criticità individuate vi è il superamento di diversi corsi d'acqua e di infrastrutture viarie e produttive di grandi dimensioni che necessitano un'attenzione specifica nella progettazione e realizzazione del tracciato.

Per quanto concerne i rapporti di coerenza con il **Piano Paesaggistico** del Friuli-Venezia Giulia, sono stati presi in considerazione gli obiettivi individuati dal suddetto piano ed il progetto in esame è risultato coerente con l'obiettivo generale n.6 relativo alla "tutela e valorizzazione paesaggistica delle reti e delle connessioni strutturali regionali, interregionali e transfrontaliere" ed in particolare con l'obiettivo specifico n.6.4 che si focalizza sul riconoscere, consolidare e sviluppare la Rete della Mobilità lenta della regione".

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Il Piano Paesaggistico riconosce nel territorio una struttura a rete, elemento innovativo e caratterizzante della parte strategica, che si compone di elementi di tipo ecologico, culturale e infrastrutturale. La conservazione, la valorizzazione, lo sviluppo e l'integrazione di tali elementi strategici costituiscono uno degli obiettivi prioritari della pianificazione paesaggistica a tutti i livelli, da perseguire anche attraverso la cooperazione interregionale e transfrontaliera.

In merito alla Rete della mobilità lenta, che ricopre un ruolo essenziale nel contesto della pianificazione paesaggistica, in quanto strumento di connessione con le altre due reti strategiche del piano. Tra le azioni strategiche ritenute fondamentali per la direttrice secondaria Livenza-Isonzo, di cui fa parte l'intervento in esame, vi è l'adeguamento dei mezzi di trasporto pubblici, orientato a una reale intermodalità a servizio degli utenti e dei fruitori dei percorsi ciclabili e pedonali lungo la direttrice.

Pertanto, il progetto infrastrutturale in esame risulta in armonia con obiettivi e gli indirizzi definiti dalla pianificazione paesaggistica regionale.

2.1.2.2.3 La pianificazione ambientale

2.1.2.2.3.1 PSAI del bacino idrografico del Fiume Isonzo


Il Piano Stralcio per l'Assetto del bacino idrografico del Fiume Isonzo (P.A.I. – Distretto delle Alpi Orientali, *ex Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione, ultimo aggiornamento 2018*) ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, tecnico-operativo e normativo che:

- individua e perimetra le aree fluviali e quelle di pericolosità geologica, idraulica e valanghiva;
- stabilisce direttive sulla tipologia e la programmazione preliminare degli interventi di mitigazione o di eliminazione delle condizioni di pericolosità;
- detta prescrizioni per le aree di pericolosità e per gli elementi a rischio classificati secondo diversi gradi.

Il Piano persegue finalità prioritarie di riduzione delle conseguenze negative per la salute umana, di protezione di abitati, infrastrutture, nonché riconosciute specificità del territorio, interessate o interessabili da fenomeni di pericolosità.

Norme di attuazione

Di seguito si riporta un estratto delle Norme di Attuazione del PAI. Per maggiori dettagli, si rimanda alla documentazione integrale.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

ART. 4 – Classificazione dei territori per condizioni di pericolosità ed elementi a di rischio

1. Il Piano, sulla base delle conoscenze acquisite e dei principi generali contenuti nella normativa vigente, classifica i territori in funzione delle diverse condizioni di pericolosità, nonché classifica gli elementi a rischio, nelle seguenti classi:

PERICOLOSITÀ

- P4 (pericolosità molto elevata)
- P3 (pericolosità elevata)
- P2 (pericolosità media)
- P1 (pericolosità moderata)

ELEMENTI A RISCHIO

- R4 (rischio molto elevato)
- R3 (rischio elevato)
- R2 (rischio medio)
- R1 (rischio moderato)

Le classi di pericolosità identificano il regime dei vincoli alle attività di trasformazione urbanistica ed edilizia di cui al titolo II delle presenti norme di attuazione; le classi degli elementi a rischio, ove definite, costituiscono elementi di riferimento prioritari per la programmazione degli interventi di mitigazione e le misure di protezione civile.

Variante Isonzo

Con riferimento alla tavola n. 35 del P.A.I. (2018) rappresentata nella figura successiva, la variante ferroviaria in progetto attraversa aree a pericolosità idraulica elevata (P3) e media (P2) limitatamente all'opera di scavalco, ovvero il viadotto VI01; i rilevati di approccio (ed la rimanente parte del tracciato della variante) ricadono in aree non definite di pericolosità idraulica secondo il P.A.I. vigente.

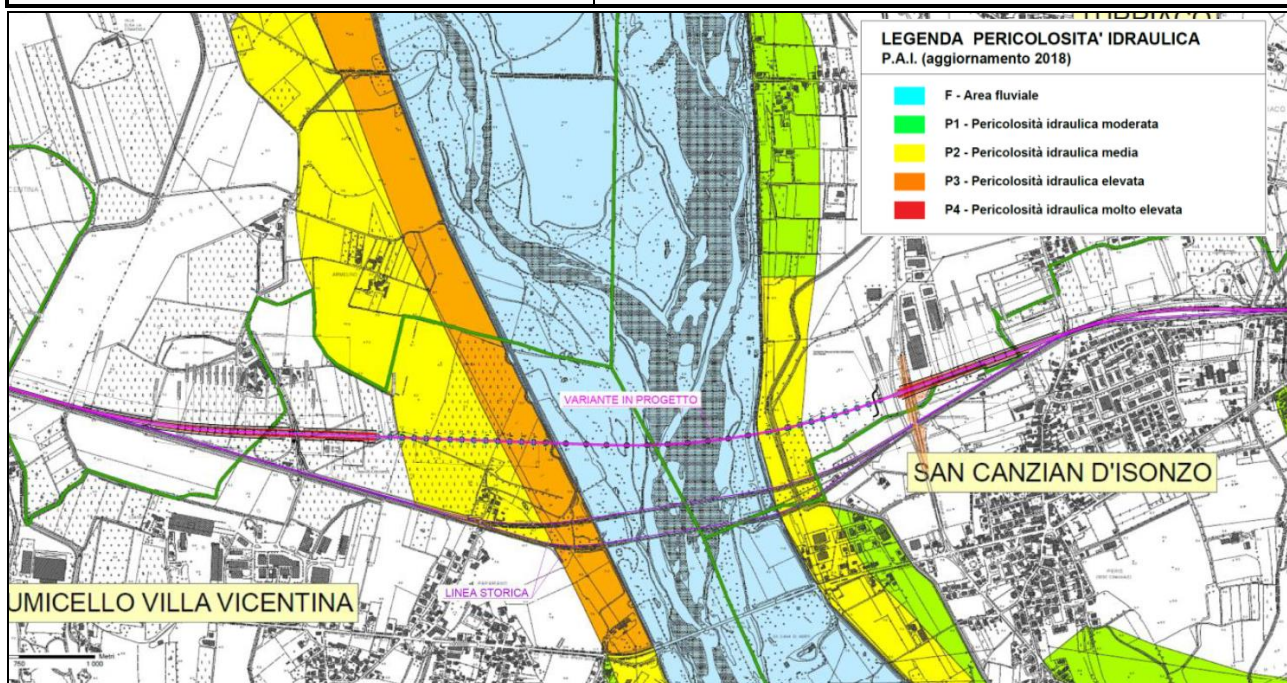


Figura 2-28 - Aree di pericolosità idraulica nell'area di intervento secondo il P.A.I. (Tavola 35, 2018). Variante Isonzo.

2.1.2.3 Pianificazione di livello provinciale

In merito alla pianificazione di livello provinciale, dalla disamina compiuta è emerso che le provincie di Udine e Gorizia non sono dotate di alcuno strumento di pianificazione.

L'entrata in vigore della L.R. n.20 del 9/12/2016, pubblicata nel I Supplemento ordinario n. 55 del 14/12/2016 al B.U.R. n. 50 del 14/12/2016, ha determinato la soppressione delle Province del Friuli-Venezia Giulia e di conseguenza la non necessità di redigere piani di livello provinciale.

La legge regionale chiude un percorso di riforme avviato nel 2013 disciplinando la soppressione delle Province facendo seguito alla riforma dello Statuto regionale, sancita dalla legge costituzionale n.1 28/07/2016, con cui è stato cancellato dallo Statuto il riferimento alle Province e ne è stata esplicitamente prevista la soppressione.

In merito al trasferimento delle funzioni, nel capo II della legge si indicano le funzioni che dal 1/01/2017 sono trasferite dalle Province commissariate alla Regione le funzioni in materia di istruzione, politiche giovanili, orientamento musicale, e invece ogni altra funzione viene trasferita ai Comuni.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Inoltre, l'articolo 21 sostituisce l'articolo 6 della L.R. n.26/2014 specificando, a seguito della modifica dello Statuto di autonomia, che le Unioni Territoriali Intercomunali (UTI) costituiscono "forme obbligatorie di esercizio associato delle funzioni comunali" e inserendo una disciplina semplificata dell'ingresso nelle UTI dei Comuni che non vi partecipino ancora.

Per quanto riguarda le Unioni territoriali intercomunali, enti pubblici di secondo livello istituiti con L.R. n.26 del 12/12/2014, la legge regionale n. 21 del 29/11/2019 prevede il loro scioglimento a decorrere dall'1/10/2020 e il trasferimento delle funzioni delle ex Province (in particolare dell'edilizia scolastica relativa agli istituti secondari di secondo grado) in capo alla Regione e, più precisamente, ad appositi Enti di decentramento regionale (EDR).

Gli Enti di Decentramento Regionale (EDR) sono enti funzionali della Regione Friuli-Venezia Giulia per l'esercizio delle funzioni trasferite dalla Regione ai sensi dell'art. 29, comma 2, il cui ambito territoriale di competenza corrisponde a quello delle soppresse Province.

Gli EDR, operativi dal 1/07/2020, sono enti funzionali della Regione con personalità giuridica di diritto pubblico, dotati di autonomia gestionale, patrimoniale, organizzativa e contabile, sottoposti alla vigilanza e al controllo della Direzione centrale autonomie locali, funzione pubblica, sicurezza e politiche dell'immigrazione.

In merito alla pianificazione degli EDR di Udine e di Gorizia non è stata individuata la documentazione relativa a tali ambiti.

2.1.2.4 Pianificazione di livello comunale

2.1.2.4.1 Quadro della pianificazione vigente nel territorio del comune di Villa Vicentina

Il strumento vigente del Comune di Villa Vicentina è la Variante generale n.3 del Piano Regolatore Generale approvata con Delibera del Consiglio Comunale n.43 del 03/11/2005.

La variante al piano più recente è la n.19 del D:C.C. n.31 del 30/09/2011.

Per svolgere la verifica della coerenza del progetto in esame con la pianificazione vigente, gli interventi di progetto sono stati sovrapposti ad uno stralcio della zonizzazione del PRG di Villa Vicentina. Da tale analisi è emerso che l'intervento "Variante Isonzo" ricade nelle zone del piano dedicate ai servizi generali (art. 25 NTA).

RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI
DEL D.P.C.M. 12/12/2005

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	84 di 226

RELAZIONE GENERALE

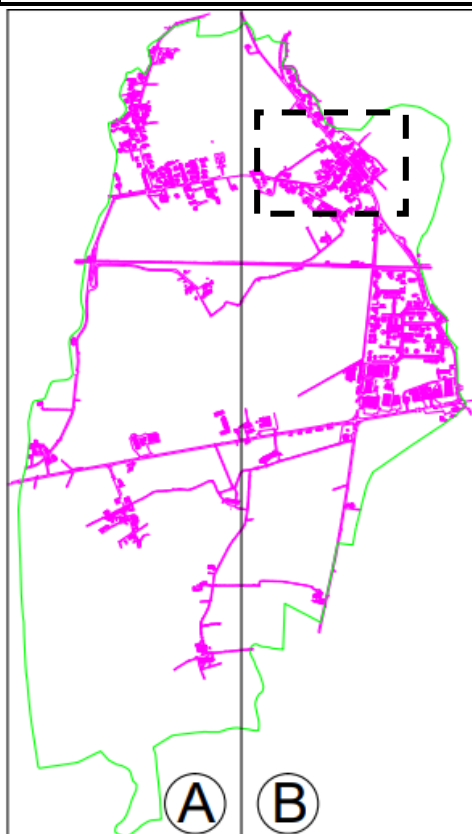


Figura 2-29 - Zonizzazione Comunale. (Fonte: Piano Regolatore Generale di Villa Vicentina)

Di seguito sono riportate le prescrizioni, definite nelle NTA del PRG, relative alla zone interferite.

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
Variante Isonzo	Servizi e attrezzature collettive	<p>Art. 25 - Servizi e Attrezzature d'interesse Pubblico</p> <p><i>“Sono così definiti gli edifici e le aree di interesse pubblico destinate all'insediamento dei servizi ed attrezzature indicati al precedente articolo 4, (parte finale della tabella contenuta al comma 1°).</i></p> <p><i>La funzione di ognuna di queste aree è definita con simbolo puntuale nei grafici di azionamento (tavole 8-Av e 8-Bv). Gli interventi sulle aree destinate a tali servizi, con esclusione dell'area per il culto disciplinata dal successivo articolo 26, sono assoggettati alle seguenti prescrizioni:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>l'aspetto tipologico degli edifici dovrà essere conforme a quello degli edifici circostanti;</i> - <i>l'altezza massima ammissibile è pari a 9 metri;</i> - <i>sono ammessi non più di 3 piani fuori terra;</i> - <i>per la distanza dai confini dovranno essere rispettate le prescrizioni del Codice Civile.</i> <p><i>La disciplina di cui al comma precedente non trova applicazione per le zone territoriali omogenee "A1"; per tali zone gli interventi ammissibili sono comunque soggetti alla disciplina di cui al precedente articolo 6 delle presenti Norme Tecniche di Attuazione del PRGC.</i></p> <p><i>Fanno eccezione alla disciplina di cui al precedente 2° comma (salvo le prescrizioni del Codice Civile) i cimiteri e tutte le attrezzature disciplinate da particolari legislazioni; per la costruzione di tali opere si rispetteranno le norme ad esse relative.</i></p> <p><i>Le aree coperte esterne di pertinenza degli edifici dovranno essere sistemate a verde.</i></p> <p><i>Gli edifici e le attrezzature di interesse pubblico di nuova realizzazione dovranno essere serviti da spazi idonei per parcheggi, da reperirsi nelle aree di pertinenza o in prossimità delle stesse, nella misura minima prescritta dal successivo articolo 40/bis delle presenti norme, in relazione alla destinazione d'uso specifica.</i></p> <p><i>Le aree destinate all'installazione di nuovi impianti di depurazione</i></p>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<i>per acque reflue, e/o all'ampliamento degli impianti di depurazione già esistenti, dovranno essere circondate da barriere alberate con essenze d'alto fusto o da argini con alberi ed arbusti, in modo tale da precluderne la vista."</i>
Variante Isonzo	Zona di interesse militare	Art. 27 Zona di interesse militare <i>"Sono le aree individuate a tale uso sulle tavole di azionamento 8/A-B-C, destinate ad attrezzature ed impianti militari. Vi sono ammesse tutte le opere connesse con la difesa nazionale, da realizzarsi dal Ministero competente e dall'Autorità militare."</i>
Variante Isonzo	Verde pubblico	Art. 28 - Verde Connettivo e di Arredo Urbano <i>"Le aree destinate a verde per uso pubblico sono distinte, come indicato sulla tavola grafica n° 10 di PRGC, in: - verde connettivo, costituito da aree di protezione laterale delle strade e aree marginali non altrimenti utilizzabili entro i tessuti urbani o urbanizzati; - verde di arredo urbano, costituite da aiole o spazi verdi, alberati o non alberati, privi di attrezzature. Tali aree dovranno obbligatoriamente essere mantenute a verde. Le aree individuate quale verde di arredo urbano potranno essere plantumate, con essenze autoctone e trasformate in nuclei elementari di verde e quindi dotate di attrezzature per il gioco e lo sport per un massimo del 30% della superficie di ogni singolo comparto. In tal caso dovranno prevedersi o individuarsi, in contiguità con le aree stesse o entro il raggio di metri 100 dalle medesime, idonei spazi di parcheggio in misura di un posto macchina ogni due utenti previsti. Sulle aree destinate a verde è vietata l'installazione di tabelloni cartelli e insegne pubblicitarie; è ammessa esclusivamente l'installazione, ove occorrente, di tabelle segnaletiche stradali, da installare a cura degli Enti competenti."</i>

Tabella 3 Zone del PRG di Villa Vicentina interferita dal progetto

Considerata la disciplina delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG di Villa Vicentina, l'opera in esame risulta compatibile con gli usi e gli indirizzi prescritti per le zone interferite.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

2.1.2.4.2 Quadro della pianificazione vigente nel territorio del comune di Fiumicello

Lo strumento vigente del Comune di Fiumicello è la Variante n.16, approvata con delibera n.34 del 27/11/2014.

Per svolgere la verifica della coerenza del progetto in esame con il PRG Vigente, gli interventi di progetto sono stati sovrapposti ad uno stralcio della zonizzazione riportata sul GeoPortale²⁰ della Regione. Da tale analisi è emerso che l'intervento "Variante Isonzo" ricade nelle seguenti zone del piano:

- ZONA E;
- ZONA E.4.

²⁰Fonte:

http://eaglefvg.regione.fvg.it/eagle/main.aspx?configuration=Guest_PRGFiumicello&workspacename=59550c9db7021cf8c9835b

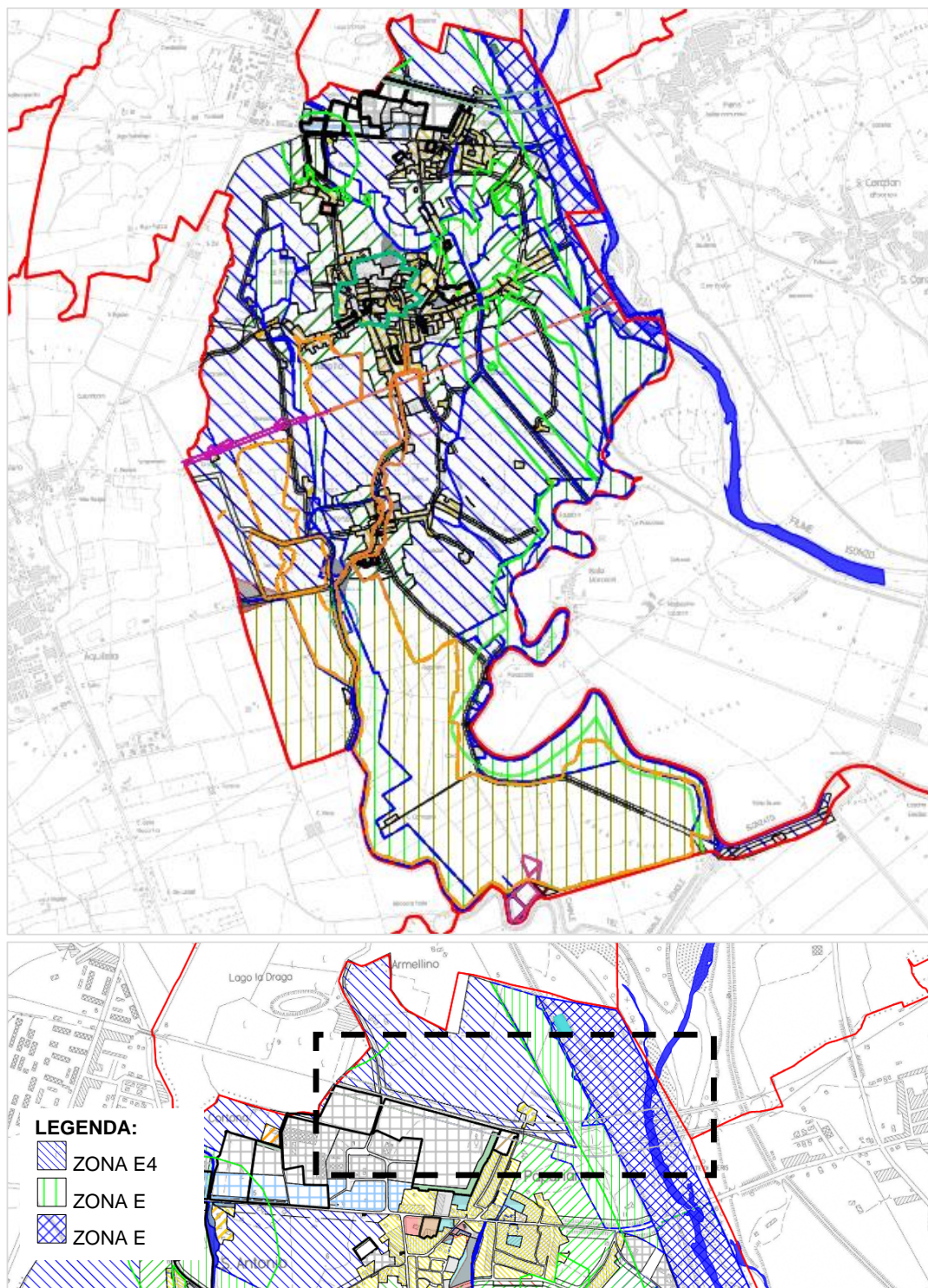


Figura 2-30 - Zonizzazione Comunale. (Fonte: Piano Regolatore Generale di Fiumicello)

Di seguito sono riportate le prescrizioni, definite nelle NTA del PRG, relative alla zone interferite.

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
Variante Isonzo	ZONA E	<p>Art. 27 - Disposizioni generali per tutte le zone E</p> <p>“Il sistema ambientale comprende: le aree agricole e fluviali, le aree umide, i grandi spazi aperti, destinati alla produzione agricola ed al recupero e alla salvaguardia ambientale e paesaggistica.</p> <p>Destinazioni d'uso</p> <p>Nelle zone E, fatte salve eventuali specifiche disposizioni delle singole zone, sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:</p> <p>a) agricola e residenziale agricola: superfici di unità immobiliari, funzionalmente connesse all'esercizio dell'attività agricola quali accessori alla stessa e non comprese nelle lettere successive, nonché a uso abitazione in zona agricola dell'imprenditore agricolo professionale e degli addetti a tempo pieno nell'azienda, comprese le strutture destinate all'esercizio dell'agriturismo;</p> <p>b) artigianale agricola: superfici di unità immobiliari, anche prive di pareti perimetrali, ubicate in zona agricola, destinate all'attività artigianale complementare all'uso agricolo principale, limitatamente alla conservazione, trasformazione dei prodotti agricoli e forestali e all'assistenza delle macchine agricole;</p> <p>c) commerciale agricola: superfici di unità immobiliari anche prive di pareti perimetrali, ubicate in zona agricola, destinate alla diretta commercializzazione anche stagionale dei prodotti agricoli, complementare all'uso agricolo principale;</p> <p>d) servizi e attrezzature collettive connessi all'attività agricola: le superfici di unità immobiliari o aree destinate a opere pubbliche o di pubblico interesse, comprese piste ciclabili.</p> <p>e) Servizi tecnologici (impianti biomasse e biogas) purché costituenti attività connessa alla attività agricola e secondo le disposizione dell'art. 40 della L.R. 5/2007 e s.m.i..</p> <p>Ai sensi della L.R. vigente è sempre ammesso l'esercizio dell'attività di agriturismo in tutte le sue declinazioni con i limiti in</p>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p>essa contenuti.</p> <p>E' sempre consenta la realizzazione di impianti di fitodepurazione.</p> <p>Il cambio di destinazione d'uso è sempre ammesso per funzioni compatibili con la funzione agricola e con la fruizione escursionistica per il tempo libero, culturale e agrituristica.</p> <p>All'interno del sistema è ammessa la nuova edificazione ai fini residenziali solo per gli imprenditori agricoli a titolo professionale (D.lvo 99/2004).</p> <p>Vale inoltre il disposto dell'art. 36 della L.R. 19/29009, e successive modificazioni ed integrazioni. In tutto il territorio comunale sono vietati gli allevamenti a carattere industriale (art. 8 delle presenti NTA).</p> <p><i>Prescrizioni per le Zone E</i></p> <p>1) Negli interventi di ampliamento degli edifici esistenti, alla data di adozione della var. 16 del PRGC, è possibile derogare al limite di saturazione della volumetria consentita relativamente alle specifiche zone "una tantum" da realizzare anche in più soluzioni, secondo quanto segue: a) - per unità residenziale: mc. 150 (volume urbanistico)</p> <p>b) per gli edifici caratterizzati da altre destinazioni d'uso, connesse all'attività agricola: mc. 300 (volume urbanistico).</p> <p>2) E' sempre consentita la realizzazione di viabilità a fondo naturale a servizio delle attività agricole o ricreativa turistica. Sono consentiti gli interventi di ristrutturazione delle capezzagne.</p> <p>3) Gli allevamenti zootecnici con produzione di liquami devono essere dotati di vasche di contenimento e maturazione degli stessi, impermeabilizzate con materiali a perfetta tenuta e di idoneità;</p> <p>Distanza delle concimaie e delle vasche di contenimento dei liquami da edifici con destinazione residenziale, fatta eccezione per l'edificio residenziale di pertinenza dell'allevamento min. 50.00 m.</p> <p>4) I titolari di aziende agricole possono richiedere opportuno titolo</p>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p>abilitativo per la costruzione di chioschi per la commercializzazione di prodotti agricoli. La costruzione dei suddetti manufatti è subordinata al rispetto delle seguenti prescrizioni:</p> <p>a) L'azienda agricola deve essere iscritta all'albo delle imprese agricole del Comune di Fiumicello da almeno tre anni.</p> <p>b) La superficie coperta massima del chiosco è fissata in mq. 20 e l'altezza massima in ml 3,00.</p> <p>c) Le caratteristiche architettoniche del chiosco devono essere a basso impatto paesaggistico. d) La durata della concessione è subordinata alla permanenza dell'iscrizione dell'azienda agricola nell'apposito albo comunale. Il titolare della concessione edilizia si impegna, con atto unilaterale d'obbligo, alla rimozione (pena la demolizione da parte dell'Amministrazione Comunale con addebito delle spese) del manufatto entro 60 giorni dalla cancellazione dell'azienda agricola dall'albo delle imprese agricole del Comune di Fiumicello.</p> <p>Per gli interventi di cui alla lettera c) del precedente comma considerato il tipo di intervento, è prescritto il solo innalzamento del piano di posa dei chioschi e dell'area per i posti macchina qualora in presenza di area soggetta ad allagamento (min 50 cm).</p> <p>5) Nelle zone E4, E5 e su fondi aventi un'estensione territoriale minima di mq. 2.000, il Sindaco può autorizzare la collocazione di ricoveri per utensili e/o prodotti agricoli da parte di soggetti anche non in possesso dei requisiti di agricoltore a titolo professionale. L'autorizzazione, concedibile "una tantum" è vincolata alla preventiva sottoscrizione di un atto unilaterale d'obbligo con il quale il richiedente si impegna a rimuovere a propria cura e spese il manufatto su semplice richiesta scritta inoltratagli dal Sindaco. Ciascun ricovero non può superare la volumetria di mc. 30 (volume urbanistico) e deve essere realizzato utilizzando elementi prefabbricati rimovibili in qualsiasi momento da terreno, fatta esclusione per le lamiere metalliche ed i pannelli di copertura e/o tamponamento in materiale plastico.</p> <p>6) Nel caso di aziende esercitanti contemporaneamente attività agricola, orticola e/o florovivaistica, l'utilizzo dei rispettivi indici edilizi è rapportato alla superficie di terreno effettivamente utilizzata o che si dichiara di voler utilizzare relativamente ai vari tipi di attività</p>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p>e coltura.</p> <p>7) La piantumazione di nuovi pioppeti, ove non espressamente vietata, deve avvenire ad un distanza minima di ml.200,00 dai centri abitati o singoli edifici e di ml. 10,00 rispetto a strade, corsi d'acqua o loro opere di regimentazione.</p> <p>8) E' vietata la manipolazione del terreno mediante attività di aratura ad una distanza inferiore a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ml. 2,00 rispetto al ciglio stradale; - ml. 5,00 dalle sponde di fossati e corsi d'acqua regimentati ovvero dal piede esterno di eventuali loro argini di contenimento per i fossi in fregio alla viabilità pubblica e privata e lungo i canali Mondina, Tiel e Isonzo e 2 m per gli altri; - ml. 5,00 dai perimetri delle aree risorgive così come indicati in cartografia (zonizzazione scala 1/5000 e 1/2000) <p><i>Ambito di interesse ambientale</i></p> <p>L'ambito di interesse ambientale è costituito dalle aree di maggior interesse naturalistico collocate prevalentemente lungo il Fiume Isonzo e i principali corsi d'acqua; tale ambito è individuato dalle seguenti zone:</p>
Variante Isonzo	Zona E4	<p>Art.35 Zona E4 - Aree di Interesse Agricolo-Paesaggistico, Sistemi Agrari non Riordinati</p> <p>“Le zone agricole di interesse paesaggistico ricomprendono le aree ove l'esercizio delle attività agricole deve contemperarsi con le esigenze di tutela paesaggistica del patrimonio naturalistico/ambientale esistente. Sono caratterizzate dalla presenza di siepi alberate e filari arborati alternati al terreno dissodato (salici, platani e altre latifoglie) e corrispondono alla “zona delle risorgente e intermedia a scolo naturale” individuata dal Consorzio di Bonifica della Bassa Friulana.</p> <p>Il Piano si prefigge la valorizzazione delle zone agricole nel quadro della salvaguardia delle risorse naturali e dei valori ambientali e</p>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p>paesaggistici che tali zone esprimono.</p> <p><i>Destinazioni d'uso</i></p> <p>Si rimanda alle destinazioni d'uso delle Zone E, sopra riportate.</p> <p><i>Procedure di Attuazione ed Interventi Ammessi</i></p> <p>Tale zona si attua per intervento diretto o P.A.C. per i nuovi fabbricati atti ad ospitare attività artigianale agricola e commerciale agricola ed interventi destinati all'assistenza delle macchine agricole usate dall'azienda medesima (ai sensi dell'art. 38 delle norme tecniche di attuazione del P.U.R.G.);</p> <p><i>Interventi Vietati</i></p> <p>a) la realizzazione di nuovi silos o simili manufatti metallici di altezza superiore a m. 7,00 dal suolo.</p> <p>b) l'apertura o l'esercizio di cave e discariche;</p> <p>c) la cancellazione dell'assetto paesaggistico di siepi erborate, boschetti e filari alberati ai margini dei campi o ai confini delle proprietà: il taglio e l'estirpo di specie arboree e arbustive dovrà essere accompagnato da una compensazione per analoghe superfici e piante in zone E4 o E6 di proprietà, entro il Comune.</p> <p>d) Qualunque intervento di alterazione dell'ambiente non coerente con la presente normativa, dovrà comportare l'immediato ripristino ambientale dello stato e dei luoghi in essere.</p> <p><i>Indici Urbanistici ed Edilizi</i></p> <p>Le nuove edificazioni di cui al comma C dovranno rispettare i seguenti indici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - H max 7 ml. • If max (volume urbanistico): - 0,03 mc/mq per i nuovi fabbricati atti ad ospitare attività artigianale agricola e commerciale agricola; - 0,03 mc/mq per i fabbricati da destinarsi a ricovero di animali;

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<ul style="list-style-type: none"> - 0,03 mc mq per i fabbricati destinati a residenza degli agricoltori a titolo professionale; - 0,20 mc/mq per le serre destinate a colture orticole o florovivaistiche. - Dc = ml. 10,00 o in adiacenza ad edifici esistenti o con pareti cieche qualora l'intervento sia progettato unitariamente tra le due proprietà; - De= ml 10 min. <p>Gli interventi edilizi sono vincolati al rispetto di quanto prescritto dall'art. 59 delle presenti NTA.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Specie da privilegiare nelle nuove piantumazioni per siepi e filari: <ul style="list-style-type: none"> - Specie arboree: Quercus, Populus, Salix, Alnus, Carpinus, Ostrya, Pinus. - Specie arbustive: Corylus avellana, Cornus mas, Cornus sanguinea, Frangula alnus.”

Tabella 4 Zone del PRG di Fiumicello interferita dal progetto

Considerata la disciplina delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG di Fiumicello, l'opera in esame risulta compatibile con gli usi e gli indirizzi prescritti per le zone interferite.

2.1.2.4.3 Quadro della pianificazione vigente nel territorio del comune di Ruda

Lo strumento urbanistico vigente nel Comune di Ruda è la variante generale n.7 del PRGC approvata con delibera di C.C.n.34 del 01/08/2006, aggiornata con le successive varianti.

La variante più recente al piano è la n.30, adottata con Deliberazione del C.C. n.23 del 25/07/2019.

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica</p>												
<p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IZ04</td> <td>00R22</td> <td>RG</td> <td>IM0002101</td> <td>A</td> <td>95 di 226</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	95 di 226
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	95 di 226								

Per svolgere la verifica della coerenza del progetto in esame con il PRG Vigente, gli interventi di progetto sono stati sovrapposti ad uno stralcio della zonizzazione riportata sul GeoPortale²¹ della Regione. Da tale analisi è emerso che l'intervento "Variante Isonzo" ricade nelle seguenti zone del piano:

- Zona D.2.2;
- Zona E6.1.

²¹Fonte: https://eaglefvg.regione.fvg.it/eagle/main.aspx?configuration=Guest_PRGRuda&workspacename=565d7a6f31d5660264aff457

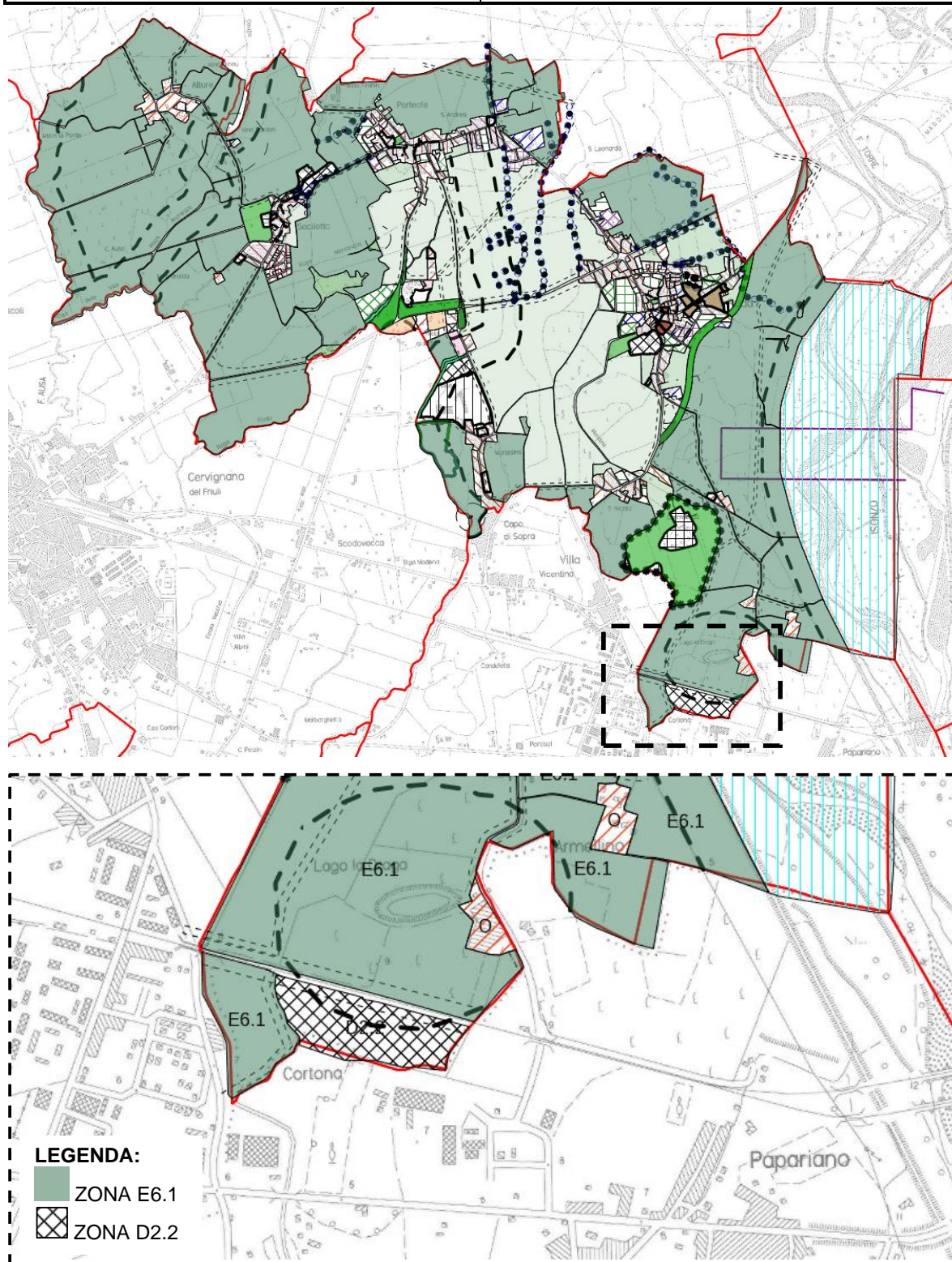


Figura 2-31 - Zonizzazione Comunale. (Fonte: Piano Regolatore Generale di Ruda)

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101


Di seguito sono riportate le prescrizioni, definite nelle NTA del PRG, relative alla zone interferite.

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
Variante Isonzo	Zona D2.2	<p>Art.26 Aree per nuovi insediamenti artigianali o industriali di interesse comunale</p> <p><i>“La zona D2.2 individua gli ambiti destinati alla realizzazione di nuovi insediamenti produttivi a carattere artigianale e della piccola industria.</i></p> <p><i>Destinazione d’uso ammesse:</i></p> <p><i>In queste zone sono consentite le seguenti destinazioni:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - edifici e impianti industriali ed artigianali, centri di raccolta, con relative attrezzature tecnologiche; - depositi e magazzini, - opere pubbliche, - opere di interesse pubblico, - servizi tecnici ed amministrativi degli impianti industriali ed artigianali; - edifici per la commercializzazione dei prodotti derivanti dalle attività artigianali/industriali insediate nell'area e/o ad esse funzionalmente collegati; - abitazione del proprietario dell'azienda o del custode limitatamente ad un alloggio unifamiliare per singolo lotto artigianale/industriale ed esclusivamente in presenza all'interno dello stesso lotto, di edificio artigianale/industriale. <p><i>In tale zona il P.R.G.C. si attua mediante intervento indiretto sulla base di singoli PRPC. Per la predisposizione dei piani attuativi di ogni singolo ambito dovranno essere rispettate le prescrizioni edilizie ed urbanistiche contenute nelle schede allegate alle presenti norme.</i></p> <p><i>Il PRPC dovrà rispettare i seguenti parametri:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - densità territoriale massima di addetti: 50 add/ha; il piano attuativo dovrà indicare la densità di addetti prevista in relazione alle lavorazioni ammesse; - dimensione minima dei lotti: 3.000 mq. eventualmente riducibili a

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p>1.500 mq. per lotti da destinarsi ad attività artigianali, centri di raccolta, opere pubbliche, opere di interesse pubblico;</p> <ul style="list-style-type: none"> - rapporto di copertura massimo: $Q = 0,50$ mq./mq, riferito alla superficie fondiaria dei singoli lotti; - distanza delle costruzioni dai confini dei lotti; - confine su altro fronte strada ml. 20,00; - altri confini di proprietà pari alla metà dell'altezza dei manufatti, con un minimo di ml 5,00 con possibilità di costruzioni a confine solo nei casi in cui esse vengono previste abbinata a schiera; - altezza massima delle costruzioni: ml. 8,00 ad esclusione dei volumi tecnici, vedasi anche scheda d'ambito; - superficie da destinare a spazi pubblici, attività collettive, a verde pubblico non inferiore a 15 mq./addetto, in essa potranno realizzarsi opere destinate ad attrezzature collettive nel rispetto dell'indice di copertura $Q = 0,25$ mq/mq. - parcheggi stanziali nell'ambito delle aree di pertinenza dei singoli lotti industriali o artigianali non inferiori ad almeno 1 posto macchina per ogni 2 addetti con un minimo di un posto macchina; - parcheggi di relazione, da ricavare in area di pertinenza ovvero nelle aree in prossimità dell'immobile industriale o artigianale, in misura non inferiore al 30 % della superficie utile degli edifici; - in ogni singolo lotto e per ogni attività insediata il volume destinato alla residenza non potrà essere superiore ai 400 mc.. Non sono ammessi edifici destinati alla residenza che siano isolati e non aderenti rispetto agli edifici produttivi; - le pareti finestrate degli edifici destinati a residenza dovranno distare almeno ml. 10,00 dalle pareti di edifici antistanti; <p>Per gli interventi ricadenti all'interno delle fasce di rispetto limitrofe ai corsi d'acqua di cui alla L. 431/85 andranno rispettati i criteri generali fissati al punto 3 del successivo art. 38/bis.</p> <p>Aree scoperte:</p> <p>Il progetto dovrà farsi carico di controllare il rapporto tra l'edificato e l'intorno attraverso il tipo, la forma e l'altezza delle essenze arboree</p>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p><i>di cui è prevista la piantumazione.</i></p> <p><i>Approvvigionamento idrico:</i></p> <p><i>Il progetto dovrà razionalizzare le forme di approvvigionamento idrico utilizzando, di norma, piccolo acquedotti di zona escludendo i pozzi singoli. Apposito studio idraulico e geologico dovrà dimostrare la sostenibilità della soluzione proposta."</i></p>
Variante Isonzo	Zona E6.1	<p>Art. 35 Zona Omogenea E6.1 "Zona di interesse agricolo"</p> <p><i>"Destinazioni d'uso:</i></p> <p><i>Sono ammesse tutte le destinazioni d'uso ammesse in tali zone comprendono, con i limiti e le specificazioni di cui agli articoli successivi, le seguenti categorie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>agricola, comprendente gli edifici relativi alle strutture produttive aziendali quali stalle, magazzini ed annessi rustici;</i> - <i>residenziale, limitatamente alle esigenze del solo conduttore agricolo a titolo principale, in funzione della conduzione del fondo, ai sensi dell'art. 12 della legge 9.5.1975 n° 153;</i> - <i>artigianale, complementare all'attività agricola, limitatamente agli edifici per la conservazione, prima trasformazione dei prodotti agricoli</i> - <i>forestali e all'assistenza delle macchine agricole;</i> - <i>commerciale, complementare all'attività agricola, limitatamente alla commercializzazione dei prodotti del fondo;</i> - <i>opere pubbliche;</i> - <i>opere di interesse pubblico;</i> - <i>gli allevamenti specializzati di tipo industriale non direttamente rapportati alla produzione agricola aziendale.</i> <p><i>Per gli edifici non residenziali di cui ai punti a), c), d) del 2° comma dell'art.30, con riferimento al titolo VI della L.R. 52/91, sono ammessi, con attuazione diretta:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>tutti gli interventi aventi rilevanza edilizia (artt. 68,69,70 e71);</i>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p>- gli interventi aventi rilevanza urbanistica di cui agli artt. 62,63 e 65, qualora realizzati dai proprietari titolari di azienda agricola, anche se non imprenditori agricoli a titolo principale nel rispetto dei parametri edilizi ed urbanistici riportati di seguito.</p> <p><i>Indice massimo di copertura:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - per aziende fino a 10 ha: $Q = 0,05 \text{ mq/mq}$ - per aziende oltre i 10 ha: $Q = 0,03 \text{ mq/mq}$ - altezza massima per i nuovi edifici: ml. 10,00 - distanza minima degli edifici dai confini interni dei lotti: <ul style="list-style-type: none"> - per edifici in genere: ml. 5,00 - per edifici destinati all'allevamento: ml. 20,00 - distanza dalle strade: come precedente art. 7 <p><i>In conformità all'art. 38 delle norme tecniche di attuazione del P.U.R., tutti gli interventi sugli edifici di cui ai punti c, d e g del precedente art. 30 sono soggetti alla formazione di specifici piani attuativi.</i></p> <p><i>Per gli edifici destinati a residenza e servizi direttamente connessi alla residenza, di cui all'art.30, 2° comma punto b), sono ammessi con attuazione diretta:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - tutti gli interventi aventi rilevanza edilizia (artt. 68,69,70 e 71 della L.R. 52/91); - gli interventi aventi rilevanza urbanistica di cui agli artt. 62,63 e 65 della L.R. 52/91, solo se realizzati da imprenditori agricoli a titolo principale, nel rispetto dei parametri edilizi ed urbanistici riportati di seguito. <p><i>Indici massimi di fabbricabilità fondiaria:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - per aziende fino a 10 ha: $I_f = 0,03 \text{ mc/mq}$ - per aziende oltre i 10 ha: $I_f = 0,02 \text{ mc/mq}$ - altezza massima per i nuovi edifici: ml. 7,50

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p>- distanza minima degli edifici dai confini interni dei lotti: ml. 5,00</p> <p>- distanza dalle strade: come precedente art. 7</p> <p><i>Nell'ambito delle zone agricolo forestali, costituiscono intervento di rilevanza urbanistico-ambientale, ex art. 66 della L.R. n° 52/91, tutte le opere di sbancamento, terrazzamento e riporto di terreno, che investono una superficie superiore a 200 mq e/o una volumetria superiore a mc. 100 di terreno complessivamente sbancato o riportato (resta inteso che al disotto di tale soglia tutti gli interventi di movimento terra sono soggetti al rilascio dell'autorizzazione edilizia in base al combinato disposto dagli artt. 72 lett. g) e 78 della L.R. 52/91). In relazione a tali interventi il P.R.G.C. si attua mediante: a. Come E4/1</i></p> <p><i>Ricadono tra gli interventi di cui al precedente comma anche quelli riguardanti: la modifica delle capezzagne e delle strade interpoderali che comunque non potranno essere soppresse; la modifica, lo spostamento o la soppressione dei fossati di scolo delle acque; i riordini fondiari nei cui confronti trovano applicazione le procedure indicate nell'art. 130/bis della L.R. 52/1991.</i></p> <p><i>Nella realizzazione degli interventi e nella predisposizione dei progetti o dei piani attuativi di cui ai punti precedenti, andranno rispettati i criteri generali fissati ai successivi articoli 38 e 38/bis."</i></p>

Tabella 5 Zone del PRG di Ruda interferita dal progetto

Considerata la disciplina delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG di Ruda, l'opera in esame risulta compatibile con gli usi e gli indirizzi prescritti per le zone interferite.

2.1.2.4.4 Quadro della pianificazione vigente nel territorio del comune di Turriaco

Il Comune di Turriaco è dotato di Piano Regolatore Generale Comunale, approvato con deliberazione comunale n.52 del 19/12/1996, confermata esecutiva con decreto n.0114/Pres. del 4/04/1997, successivamente sono state approvate n. 16 varianti del PRGC.

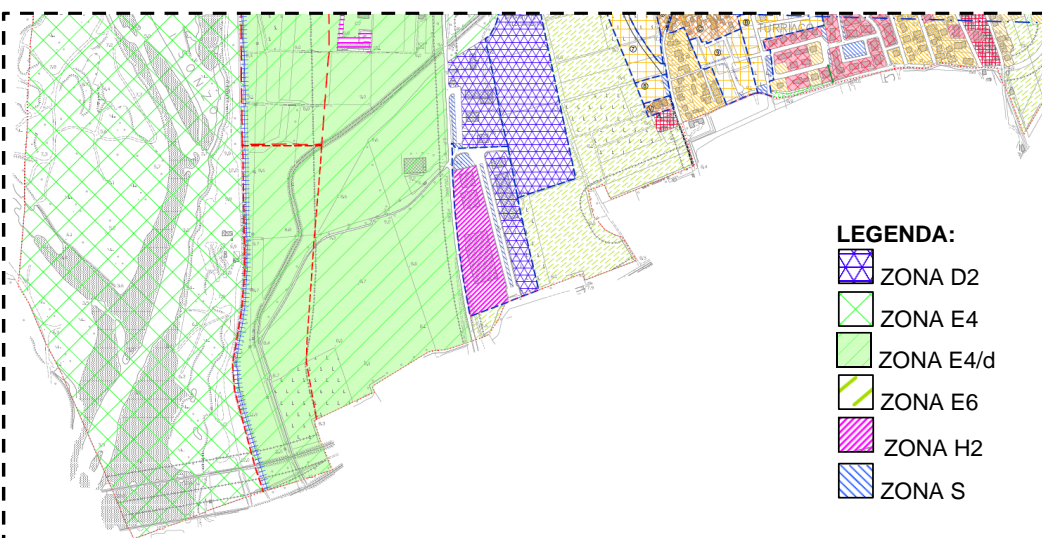
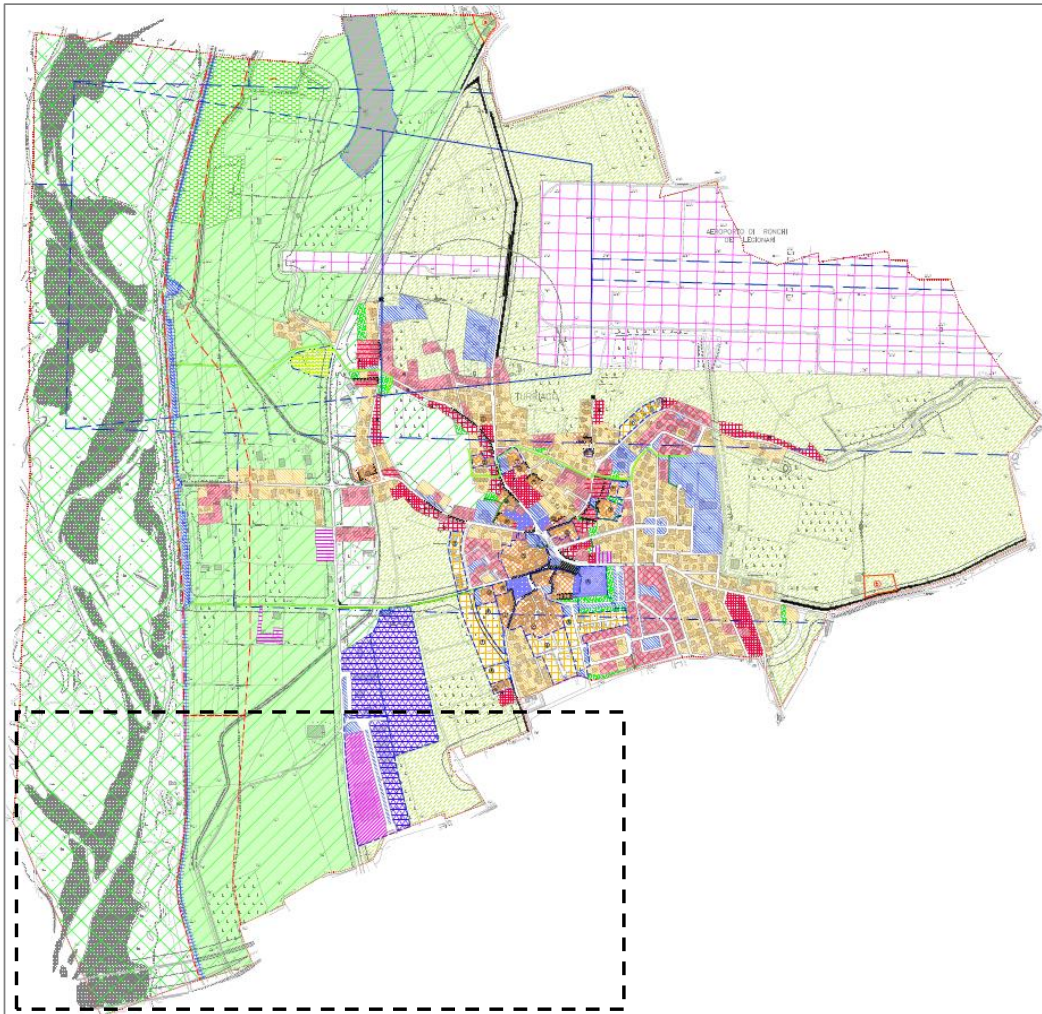
Per svolgere la verifica della coerenza del progetto in esame con il PRG Vigente, gli interventi di progetto sono stati sovrapposti ad uno stralcio della Zonizzazione della Variante n. 16, adottata nel

maggio 2017. Da tale analisi è emerso che l'intervento "Variante Isonzo" ricade nelle seguenti zone del piano: zona D2; zona E4; zona E4/D; zona E6; zona H2; zona S.

RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI
DEL D.P.C.M. 12/12/2005

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	103 di 226

RELAZIONE GENERALE



 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Figura 2-32 - Zonizzazione Comunale. (Fonte: Piano Regolatore Generale di Turriaco)

Di seguito sono riportate le prescrizioni, definite nelle NTA del PRG, relative alla zone interferite.

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
Variante Isonzo	Zona D2	<p>Art. 20 - ZONA D2 Artigianale a Libera Localizzazione di Interesse Comunale</p> <p><i>“Le zone comprendono gli immobili destinati ad insediamenti artigianali di interesse comunale. La zona D2/183 comprende gli edifici e le aree comprese nel P.R.P.C. vigente in corso d’attuazione, mentre la zona D2/200 comprende aree ancora libere.</i></p> <p><i>Le destinazioni d’uso ammesse sono le seguenti: artigianali di servizio; artigianali; artigianale complementare all’attività agricola; trasporto di persone e merci; opera pubblica; opere di interesse pubblico; locali destinati ad uffici per le singole aziende e per la residenza del proprietario o dell’addetto alla custodia o del dirigente tecnico.</i></p> <p><i>Le tipologie produttive non dovranno comportare una densità di addetti per ettaro superiore a 50, salvo diversa motivata determinazione.</i></p> <p><i>Gli interventi ammessi sono i seguenti: -</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>interventi di rilevanza edilizia:</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>manutenzione edilizia (art. 68)</i> - <i>nuovi interventi non aventi rilevanza urbanistica (art. 72)</i> - <i>interventi aventi rilevanza urbanistica (art. 63):</i> - <i>interventi di ampliamento degli edifici fino al raggiungimento del rapporto di copertura stabilito per la zona - interventi di nuova realizzazione (art. 62).</i> <p><i>Per la zona D2/183 D2-H2/184 valgono le norme del P.R.P.C, vigente. Solo per la zona D2/184, previa dimostrazione di documentate esigenze di carattere produttivo che escludano soluzioni costruttive equivalenti, è ammessa la deroga all’altezza massima dei soli edifici produttivi come consentita dal P.R.P.C. vigente. Tale altezza massima non può superare, in ogni caso, il valore di Hmax = 18,00 ml. Allo scopo di ridurre il possibile impatto</i></p>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p><i>ambientale ed urbanistico degli edifici oggetto di deroga, l'Amministrazione comunale, con atto motivato, potrà subordinare il rilascio del Permesso di Costruire alla stipula di una Convenzione che regoli l'esecuzione delle soluzioni ritenute più idonee a mitigare le eventuali criticità. Per la zona D2/200 è prescritta la formazione di P.R.P.C, preventivo comprendente per intero la zona stessa e la zona H2 adiacente (n° 182).</i></p> <p><i>Nella zona D2/200 debbono essere rispettate le seguenti norme vevoli per ciascun lotto;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Qmax= 0,50 mq/mq</i> - <i>DS=OC non inferiore a 10 ml.</i> - <i>HMax edifici produttivi = 10 ml.</i> - <i>rapporto tra la superficie utile dei locali destinati alle attività produttive e la superficie utile dei locali destinati alla residenza non inferiore a 2</i> - <i>per i locali destinati alla residenza volume non superiore a 600 mc. e superficie utile non superiore a 130 mq.</i> - <i>per gli edifici destinati alla residenza distanza tra pareti finestrate e pareti di edifici antistanti non inferiore a 10 ml.</i> - <i>parcheggi stanziali in ragione di almeno 1 posto macchina per ogni 2 addetti con un minimo di un posto macchina; tali spazi sostituiscono i parcheggi da prevedere in attuazione dell'art. 41 sexies della legge 1150 del 1942 come modificato dall'art. 2 della legge n° 122 del 1989;</i> - <i>parcheggi di relazione, anche fuori dal lotto, ma in prossimità dell'immobile artigianale ed all'interno della zona D2/200, in misura non inferiore al 30% della superficie utile degli edifici.</i> <p><i>E' consentita la costruzione degli edifici sul confine laterale di lotti adiacenti."</i></p>
<p> Variante Isonzo</p>	<p>Zona E4 Zona E4/d Zona E6</p>	<p>Art. 21 - ZONE AGRICOLE E6 - E4 - E4/d</p> <p><i>"Le zone comprendono le parti del territorio destinate alle attività agricole e forestali. Si individuano nelle seguenti categorie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>E6 di interesse agricolo;</i>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p>- <i>E4 d'interesse agricolo-paesaggistico ;</i></p> <p>- <i>E4/d.</i></p> <p><i>Nelle zone E4 ed E6 sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>agricola, ivi comprese quella abitativa degli agricoltori a titolo principale;</i> - <i>artigianale complementare all'attività agricola limitatamente alla conservazione, prima trasformazione dei prodotti agricoli e forestali e all'assistenza delle macchine agricole;</i> - <i>commerciale complementare all'attività agricola;</i> - <i>opere pubbliche;</i> - <i>opere d'interesse pubblico.</i> <p><i>In tali zone sono ammessi esclusivamente interventi riguardanti:</i></p> <p><i>a) edifici per la residenza in funzione della conduzione del fondo e delle esigenze del conduttore agricolo a titolo principale ai sensi dell'art. 12 della legge n° 153 del 09/05/1975;</i></p> <p><i>b) edifici relativi alle strutture produttive aziendali (stalle, i magazzini ed annessi agricoli;</i></p> <p><i>c) edifici a libera localizzazione adibiti alla conservazione, prima trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli e forestali o destinati all'attività per l'assistenza e la manutenzione delle macchine agricole.</i></p> <p><i>Nelle zone E4 ed E6 gli interventi ammessi sugli edifici esistenti sono i seguenti:</i></p> <p><i>a) interventi di rilevanza edilizia (art. 67-72)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>manutenzione edilizia</i> - <i>restauro</i> - <i>conservazione tipologica</i> - <i>risanamento conservativo</i> - <i>nuovi interventi non aventi rilevanza urbanistica;</i>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p><i>b) interventi aventi rilevanza urbanistica</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>interventi di nuova realizzazione (art. 62)</i> - <i>interventi di ampliamento degli edifici esistenti fino al raggiungimento dell'indice di fabbricabilità stabilito per la zona (art. 63)</i> - <i>interventi di ristrutturazione edilizia (art. 65)</i> - <i>interventi di rilevanza urbanistico-ambientale (art. 66).</i> <p><i>Gli interventi soggetti a concessione edilizia sono riservati esclusivamente ai conduttori agricoli a titolo principale per quanto riguarda la residenza (punto 1, 2° comma, art. 38 P.U.R.G.), e ad aziende agricole per quanto riguarda gli edifici agricoli-produttivi (punti 2 e 3, 2° comma, art. 38 P.U.R.G.)</i></p> <p><i>Negli interventi debbono essere rispettate norme specifiche [..].</i></p> <p><i>Per le zone E6 d'interesse agricolo valgono inoltre le seguenti prescrizioni:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Amministrazione comunale può autorizzare la collocazione di ripari per utensili e prodotti agricoli, escluso l'immagazzinamento di combustibili, da parte di soggetti non rientranti nelle caratteristiche dell'art. 12 della legge n° 153/1975, su fondi aventi un'estensione minima di 1.000 mq. I ripari dovranno essere costruiti in legno (con obbligo di copertura a falde inclinate).</i> - <i>Ciascun riparo non potrà avere un volume superiore a mc. 25 – per fondi aventi un'estensione sino a 5.000 mq. – e un volume massimo di 50 mc. Per fondi aventi un'estensione superiore a 5.000 mq.; ed altezza non superiore a 3,00 ml. Ad essi potrà essere addossata una tettoia aperta su tre lati con una superficie coperta non superiore a 12 mq.. Per collocare i manufatti sul terreno, è permesso eseguire solamente uno zoccolo perimetrale di cemento di cm. 15 di altezza e di cm. 15 di larghezza, senza alcuna pavimentazione in getto di cemento.</i> - <i>All'interno del manufatto non devono sussistere strutture fisse di</i>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p><i>alcun tipo (ad esempio cucine, fornelli a gas, ecc.) e non è consentito l'allacciamento all'energia elettrica. I ripari dovranno essere dipinti con colori tenui in accordo con l'ambiente circostante o mantenuti con il legno a facciavista.</i></p> <p><i>7. Per le zone E4 d'interesse agricolo-paesaggistico valgono inoltre le seguenti prescrizioni:</i></p> <p><i>a) i boschi esistenti indicati nella tav. A1 del P.R.G.C, sono soggetti alle operazioni di manutenzione e rinnovo senza riduzione della superficie boscata e con la piantumazione di alberi ed arbusti di specie autoctone locali. Nel caso che, per esigenze di modifica degli appezzamenti agricoli risulti necessario procedere alla eliminazione delle superfici boscate esistenti, nei nuovi appezzamenti agricoli dovranno essere costituite nuove aree di bosco, anche come siepe frangivento, nella misura non inferiore a 600 mq. E per una superficie non inferiore al 5% della superficie aziendale;</i></p> <p><i>b) nelle aree delimitate nell'elab. C1 con apposito perimetro, caratterizzate da condizioni di degrado ambientale, gli interventi di recupero ambientale, tendenti a rimuovere le situazioni di degrado ed a riqualificare dal punto di vista paesaggistico e naturalistico le aree stesse, si attuano attraverso progetti unitari estesi alle singole aree. Tali progetti dovranno indentificare le aree da sottoporre a recupero ambientale, indicando le varie modalità di recupero e l'eventuale suddivisione delle stesse in fasi di attuazione, tali da consentire la realizzazione degli interventi per parti significative e funzionalmente autonome, nonché tutti gli interventi accessori. Le aree recuperate sono destinate ad attività agricole e/o forestali. Tali aree sono inedificabili;</i></p> <p><i>8. In tutti gli interventi ammessi (con esclusione di quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria soggetti a denuncia) nelle zone E4 ed E6 sugli edifici esistenti e per la costruzione di nuovi edifici, con esclusione di quelli destinati alle attività produttive agricole, nonché commerciali complementari all'attività agricola, valgono le norme di cui all'art. 15.</i></p> <p><i>9. Per le zone E4/d – area ricompresa tra la Strada Provinciale SP</i></p>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p><i>n.2 e la perimetrazione Parco Comunale dell'Isonzo/ARIA 19b valgono le seguenti prescrizioni:</i></p> <p><i>a) interventi di rilevanza edilizia (art. 67-72)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - manutenzione edilizia - restauro - conservazione tipologica - risanamento conservativo - nuovi interventi non aventi rilevanza urbanistica; <p><i>b) interventi aventi rilevanza urbanistica, riservati esclusivamente ai conduttori agricoli a titolo principale con sede nell'area di decelerazione da almeno 5 anni, per ampliamento o ristrutturazione dell'attività agricola, compreso quella abitativa a titolo principale:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - interventi di ampliamento degli edifici esistenti fino al raggiungimento dell'indice di fabbricabilità stabilito per la zona (art. 63) - interventi di ristrutturazione edilizia (art. 65) - interventi di rilevanza urbanistico-ambientale (art. 66). <p><i>I parametri edificatori da considerare per gli interventi sopra richiamati, sono i seguenti:</i></p> <p><i>I) per aziende fino a 20 ettari: $lf_{max}= 0,03 mc/mq$ solo per l'edificio destinato alla residenza $Q_{max}= 0,20 mq/mq$</i></p> <p><i>II) per aziende oltre i 20 ettari: $lf_{max}= 0,02 mc/mq$ solo per l'edificio destinato alla residenza $Q_{max}= 0,10 mq/mq$</i></p> <p><i>III) $D_{cmin}= 5,00 ml.$</i></p> <p><i>DS= 10 al. Fatti in ogni caso salvi i limiti stabiliti dalle fasce di rispetto stradali individuate dal P.R.G. nelle zone agricole e forestali</i></p> <p><i>IV) per l'edificio destinato alla residenza: $H_{max}= 8,50 ml.$ V) distanza minima con le stalle = 15 ml. VI) l'indice edilizio I è riferito alla superficie totale dell'azienda, limitatamente ai terreni compresi nel Comune, purché i fondi siano funzionalmente contigui sotto il profilo dell'utilizzazione agricola. L'indice Q è riferito al lotto sul</i></p>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p>quale insiste l'edificio;</p> <p>c) gli interventi con rilevanza edilizia ed urbanistica dovranno, di norma essere compatibili con le caratteristiche costruttive e morfologiche del territorio, si prescrive, pertanto, oltre alla conservazione di tutti gli elementi edilizi esistenti il rispetto di prescrizioni specifiche [..].</p> <p>d) per ogni intervento edilizio dovrà essere prevista la piantumazione di alberi ed arbusti, nell'ambito del lotto d'intervento, in misura non inferiore di un albero ogni 20 mc. E di un arbusto ogni 10 mc. Edificio trasformato o realizzato. Le nuove piante dovranno essere di specie autoctone;</p> <p>e) i boschi esistenti indicati nella tav. A1 del P.R.G.C, sono soggetti alle operazioni di manutenzione e rinnovo senza riduzione della superficie boscata e con la piantumazione di alberi ed arbusti di specie autoctone locali. Nel caso che, per esigenze di modifica degli appezzamenti agricoli risulti necessario procedere all'eliminazione delle superfici boscate esistenti, nei nuovi appezzamenti agricoli ricavati dovranno essere ricostituite nuove aree di bosco in quantità e superficie analoga a quella precedentemente asportata.”</p>
--Variante Isonzo	Zona H2	<p>Art. 25 - Zone Commerciali H2-H3</p> <p>“1. La zona H2 comprende le aree destinate alla formazione di un nuovo insediamento commerciale. Le zone H3 comprendono gli immobili di attività commerciali esistenti.</p> <p>2. Nelle zone H2 e H3 sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - commerciale al minuto - commerciale all'ingrosso - opere d'interesse pubblico - locali destinati ad uffici delle singole ditte - residenza del proprietario o dell'addetto alla custodia.

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p>3. Nella zona H2 gli interventi ammessi sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - interventi aventi rilevanza urbanistica (art. 63) - interventi di nuova realizzazione (art. 62) - interventi di rilevanza edilizia - nuovi interventi non aventi rilevanza urbanistica con esclusione degli interventi menzionati ai paragrafi a), b), f), g), h), dell'art. 72. <p>4. Nelle zone H3 gli interventi ammessi sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - interventi di rilevanza edilizia - manutenzione edilizia (art. 68) - nuovi interventi non aventi rilevanza urbanistica (art. 72) - interventi aventi rilevanza urbanistica - interventi d'ampliamento (art. 63) - interventi di ristrutturazione edilizia (art. 65). <p>5. Nella zona H2 è prescritta la formazione di P.R.P.C, preventivo, comprendente per intero le zone stesse indicate sulla tav. C1 del P.R.G.C., la zona D2/184 adiacente, nonché l'area AC, come indicato nell'elab. C1 e C2 del P.R.G.C.. Nelle zone H3 gli interventi sono soggetti a concessione o autorizzazione.</p> <p>6. Nella zona H2 in ogni singolo lotto debbono essere rispettate le seguenti norme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Q max= 0,50 mq/mq - H non superiore a 10,00 ml. e comunque non superiore a due piani fuori terra - DS=DC non inferiore a 10 ml. - locali destinati alla residenza con volume non superiore a 600 mc. con superficie utile non superiore a 130 mq. negli edifici destinati alla residenza distanza minima tra pareti finestrate e pareti di edifici antistanti non inferiore a 10 ml: - è consentita la costruzione degli edifici sul confine laterale di lotti

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p><i>adiacenti nel rispetto delle norme sopraindicate. [...]</i></p> <p><i>7. Nella zona H2, nel caso di edifici di nuova realizzazione e di interventi soggetti al rilascio della concessione edilizia per esercizi commerciali al dettaglio inferiori a 400 mq. di superficie di vendita, dovranno essere individuate adeguate aree da riservare a parcheggio stanziale e di relazione in misura non inferiore al 100% della superficie di vendita, da ricavare in aree di pertinenza ovvero in prossimità dell'esercizio stesso.</i></p> <p><i>8. Sempre in zona H2 nel caso di esercizi commerciali al dettaglio di grande distribuzione, le aree da riservare a parcheggio stanziale e di relazione devono essere reperite[...].“</i></p>
Variante Isonzo	Zona S	<p>Art. 27 - AREE S per Servizi ed Attrezzature di Interesse Collettivo</p> <p><i>“1. Le aree indicate con "S" sulle tav. C1 e C2 del P.R.G.C, sono riservate a spazi pubblici, a servizi e ad attrezzature collettive pubbliche e di interesse pubblico. Si tratta dei servizi e delle attrezzature di un Comune di pianura con capacità insediativa teorica fino a 5.000 abitanti, qui di seguito elencati: viabilità e trasporti, culto, vita associata e cultura, istruzione, assistenza e sanità, verde, sport, spettacoli aperto, varie.</i></p> <p><i>Nelle aree "S" non sono consentite altre destinazioni d'uso oltre a quelle dei servizi, ad eccezione dell'eventuale residenza del personale di custodia e delle attrezzature necessario al funzionamento dei servizi previsti.</i></p> <p><i>Nelle aree 52/a (culto) le destinazioni d'uso ammesse comprendono, oltre alle chiese ed agli uffici parrocchiali, anche le attrezzature connesse con l'attività parrocchiale. Gli edifici destinati alle attrezzature ed ai servizi debbono essere costruiti preferibilmente in muratura con la sola eccezione per speciali impianti tecnologici per i quali possono essere collocati appositi contenitori prefabbricati.</i></p> <p><i>Debbono risultare finiti in tutte le loro parti ed in armonia con gli edifici circostanti; anche gli arredi debbono essere realizzati con materiali adeguati all'ambiente e non di risulta. Le attrezzature 52 previste nel P.R.G.C, sono classificabili come attrezzature di interesse comunale; i parcheggi stanziali e di relazione a servizio</i></p>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p>delle attrezzature stesse, compresi nell'area di pertinenza o nelle aree adiacenti, non debbono risultare inferiori al 80% della superficie utile degli edifici.</p> <p>3. Nelle aree di pertinenza delle attrezzature collettive S3 ed S4 ovvero in prossimità delle stesse, i parcheggi stanziali e di relazione a servizio delle attrezzature in argomento non potranno risultare inferiori al 40% della superficie utile degli edifici. Tale parametro può essere applicato solo nel caso di attrezzature ricadenti nell'ambito della zona edificata ed urbanizzata ovvero nel caso di utilizzo di edifici esistenti; negli altri casi i parcheggi stanziali e di relazione non potranno risultare inferiori al 130% della superficie utile degli edifici.</p> <p>4. Le attrezzature per le aree S5/d e S5/f possono essere realizzate anche da associazioni ed enti, o da privati per ragioni di pubblico interesse. In questi casi dovrà essere stipulata un'apposita convenzione con il Comune con la quale si dovranno stabilire le modalità di gestione che eventualmente assicurino l'uso pubblico degli impianti, e di collegamento delle strutture alle infrastrutture pubbliche, nonché la superficie minima dei parcheggi a servizio degli utenti.</p> <p>Nelle aree di pertinenza delle attrezzature S5/f ovvero in prossimità delle stesse, debbono essere ricavati spazi da destinare a parcheggio di relazione in misura non inferiore ad un posto macchina ogni due utenti previsti, fatta salva la possibilità di computare, per il soddisfacimento dello standard, i parcheggi pertinenti ad attrezzature attigue per le quali non sia prevista un'utilizzazione contemporanea.</p> <p>5. Per le attrezzature S2/b e S4/d non sono sempre indicate apposite aree nelle tav. C1 e C2 del P.R.G.C.. In questo caso le attrezzature debbono trovare posto in appositi locali in edifici compresi nelle zone residenziali. Sugli elaborati del P.R.G.C. C1 e C2, intorno alle aree S4/e è indicato il vincolo di rispetto cimiteriale. Le aree interessate da tale vincolo sono sottoposte alle prescrizioni contenute nell'art. 338 del testo delle leggi sanitarie (T.U. 27/07/1934 n° 1265) ed alla legge n° 963/1957. In tali aree non sono ammessi interventi di nuova costruzione e di ampliamento.</p> <p>6. Gli interventi nelle aree "S" si attuano mediante concessione,</p>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p>autorizzazione o denuncia.</p> <p>7. Nelle singole aree "S" valgono inoltre le seguenti norme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per le aree S2/a ed S2/b per gli interventi di ampliamento e di nuova realizzazione non deve essere superato l'indice $Q = 0,6$ mq/mq e $H_{max} = 7,50$ ml.; - per le aree S3/b (scuola materna) e S3/c (scuola elementare), per gli interventi di ampliamento e di nuova realizzazione non deve essere superato l'indice $Q = 0,25$ mq/mq, H non deve essere superiore a 8,50 ml - le aree S5/a,b,c sono inedificabili; possono essere collocati soltanto arredi per il gioco dei bambini o per la sosta (panchine, cestini portarifiuti, ecc.); - le aree S5/d sono di norma inedificabili; nelle aree possono essere collocati arredi per la sosta (panchine, cestini portarifiuti, ecc.). <p>8. Nelle zone a destinazione residenziale, per gli esercizi commerciali al dettaglio in edifici di nuova realizzazione, debbono essere previste adeguate aree da riservare al parcheggio. Tali aree, da riservare a parcheggio stanziale e di relazione debbono essere reperite, per gli esercizi commerciali di piccolo e medio dettaglio (con superficie di vendita inferiore a 400 mq.) nell'ambito del lotto di pertinenza dell'esercizio commerciale ovvero in prossimità dell'esercizio stesso o nell'area idonea più vicina entro un raggio di 100 ml. di percorso (200 ml. se ricadenti in zona omogenea A), in misura non inferiore al 60% della superficie di vendita (30% se ricadenti in zona omogenea A). In presenza di un piano per il traffico e/o di un programma comunale per i parcheggi approvati dal Consiglio Comunale, le distanze massime entro cui possono essere localizzati i parcheggi di relazione per gli esercizi menzionati precedentemente, è definita in 500 ml. di percorso e può essere prevista la monetizzazione degli stessi o la cessione di aree idonee sulla base di una specifica previsione localizzati va e/o normativa contenuta nel piano e/o programma sopramenzionato. I parcheggi di relazione di cui al presente paragrafo sono aggiuntivi nei confronti di quelli conteggiati ai fini del rispetto della quantità</p>

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<i>minima di cui alla tabella n° 1 del U.P.G.R. n° 0126/Pres. del 2U/04/1995. nonché di quelli prescritti per le singole attrezzature pubbliche e di interesse pubblico.</i> <i>9. Le aree S1/b (parcheggio di interscambio), indicate nell'elab. C2 lungo la strada pubblica che corre ai piedi dell'argine dell'Isonzo, sono destinate al parcheggio pubblico degli utenti del Parco naturale."</i>

Tabella 6 Zone del PRG di Turriaco interferite dal progetto

Considerata la disciplina delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG di Turriaco, l'opera in esame risulta compatibile con gli usi e gli indirizzi prescritti per le zone interferite.

2.1.2.4.5 Quadro della pianificazione vigente nel territorio comunale di San Canzian d'Isonzo

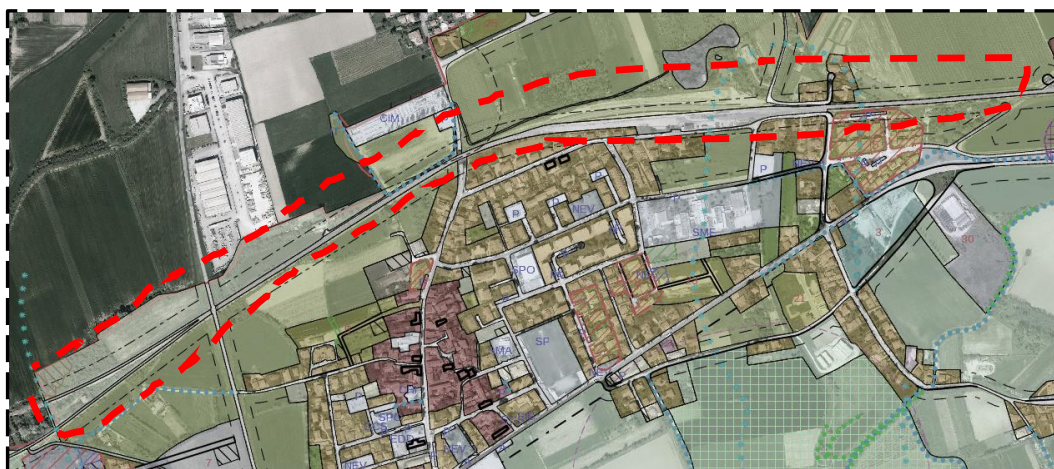
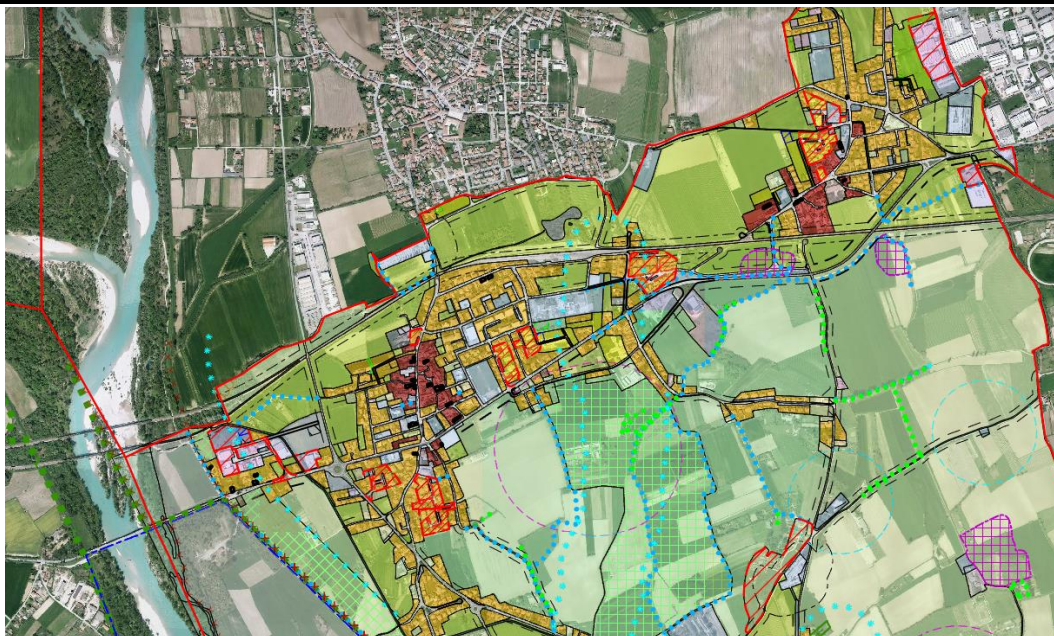
Lo strumento urbanistico vigente del Comune di San Canzian d'Isonzo è il Piano Regolatore Generale Comunale approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.5 del 07/04/2011, modificato con successive varianti al piano.

La variante più recente è la Variante n.17 del Piano Regolatore Generale Comunale, approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n.33 del 14/07/2016.

Per svolgere la verifica della coerenza del progetto in esame con il PRG Vigente, gli interventi di progetto sono stati sovrapposti ad uno stralcio della zonizzazione riportata sul GeoPortale²² della Regione. Da tale analisi è emerso che l'intervento "Variante Isonzo" ricade nelle seguenti zone del piano:

- Zona E6 di preminente interesse agricolo;
- Zona E6A di preminente interesse agricolo interclusa nell'abitato;
- Zona P ferroviaria.

²²Fonte:http://eaglefvg.regione.fvg.it/eagle/main.aspx?configuration=Guest_PRGSanCanzianIsonzo&workspacename=5989801bbeb70418e016bc91



LEGENDA:




-  ZONA E6 di preminente interesse agricolo
-  ZONA E6A di preminente interesse agricolo inclusa nell'abitato
-  ZONA P ferroviaria

Figura 2-33 - Zonizzazione Comunale. (Fonte: Piano Regolatore Generale di San Canzian d'Isonzo)

Di seguito sono riportate le prescrizioni, definite nelle NTA del PRG, relative alla zone interferite.

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
------------	----------	---------

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
Variante Isonzo	Zona E6	<p>Art.21 Zona Agricola E6 (di preminente interesse agricolo)</p> <p><i>“1.Trattasi di zona a prevalente utilizzo agricolo caratterizzata da una struttura fondiaria frazionata, dove l’attività agricola si è sviluppata con criteri di particolare efficienza e competitività.</i></p> <p><i>2. Nella zona E6 sono ammesse esclusivamente, oltre alle opere necessarie alla conduzione dei fondi agricoli, alla loro accessibilità e alla loro irrigazione, le seguenti costruzioni/ampliamenti:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>A) Edifici relativi alle strutture produttive aziendali quali stalle, magazzini ed annessi rustici;</i> ▪ <i>B) Edifici per allevamenti zootecnici “Aziendali” non convenzionali (biologici);</i> ▪ <i>C) Serre per coltivazioni specializzate;</i> ▪ <i>D) Piccoli manufatti rurali per il ricovero di attrezzi per attività agricola a tempo parziale</i> ▪ <i>E) Residenze in funzione della conduzione del fondo e delle esigenze dell’ Imprenditore Agricolo Professionale ai sensi della normativa vigente;</i> ▪ <i>F) Edifici artigianali, complementari all’attività agricola, limitatamente alla conservazione, prima trasformazione dei prodotti agricoli - forestali e all’assistenza delle macchine agricole;</i> ▪ <i>G) Edifici commerciali, complementari all’attività agricola, limitatamente alla commercializzazione dei prodotti del fondo;</i> ▪ <i>H) Locali per l’agriturismo;</i> ▪ <i>P) Opere pubbliche e di interesse pubblico;</i> ▪ <i>Q) Annesso da destinare a museo contadino con mostra di trattori d’epoca, sul lotto individuato sulla tavola di Zonizzazione di S. Canzian d’Isonzo con perimetrazione ed asterisco;</i> ▪ <i>R) Impianti fotovoltaici a terra con le seguenti limitazioni e solo in presenza del requisito di imprenditore agricolo a titolo principale</i> ▪ <i>S) Altri impianti di produzione di energia da fonte rinnovabile</i>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p><i>con le seguenti limitazioni e solo in presenza del requisito di imprenditore agricolo a titolo principale.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>T) All'interno di strutture edilizie esistenti è ammessa l'attività ricettiva e di ristorazione, nonché quella commerciale al dettaglio con superficie di vendita fino a 400mq.</i> <p><i>Per gli edifici di cui al punto P), essendo realizzati da Enti Pubblici o Privati che si convenzionano con l'Ente pubblico, l'Approvazione del singolo progetto prevederà i limiti e i parametri di tali costruzioni.</i></p> <p><i>Con intervento indiretto (P.A.C.) che dovrà riguardare una superficie minima di mq. 5.000 mq sarà possibile realizzare quanto segue nelle misure indicate:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Orti Urbani Organizzati a gestione unitaria, dotati di servizi igienici condominiali e depositi attrezzi, realizzati totalmente in legno delle dimensioni massime di ml. 3x4 altezza max ml 3.50 per ogni orto che non potrà avere dimensione inferiore a 200 mq. e non superiori a 500 mq. I servizi igienici condominiali dovranno essere realizzati antecedentemente della prima cessione dei lotti. Le recinzioni dovranno essere realizzate con pali in legno semplicemente infissi nel terreno e rete verde di altezza non superiore a 2,00 ml. .</i> <p><i>2bis. Le nuove edificazioni di qualsiasi tipo da realizzarsi nella zona dovranno distare almeno 150 metri dagli argini del Fiume Isonzo. e dovranno prevedere misure compensative d'infoltimento e/o miglioramento della situazione forestale esistente al momento del taglio.</i></p> <p><i>3. È ammesso il taglio delle essenze arboree nel rispetto del "Regolamento per la Conservazione del Patrimonio Arboreo" Approvato nella seduta del Consiglio Comunale di data 28.10.2004 e sue modifiche ed integrazioni oppure in presenza di un piano forestale di miglioramento naturalistico e produttivo della particella/e sottoposta a utilizzazione e di contestuali operazioni compensative d'infoltimento e/o miglioramento della situazione</i></p>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<p><i>forestale esistente al momento del taglio.</i></p> <p><i>4.Sono ammessi i movimenti di terra secondo i dettami degli artt.66, 72 e 80 della L.R.52/91 e s.m.i.</i></p> <p><i>5.Sono ammessi i miglioramenti fondiari di cui all'art.13 della L.R. 38/92 ma solo al fine di favorire accorpamenti e ricomposizioni fondiarie su ambiti definiti e compatibili con le valenze ambientali."</i></p>
Variante Isonzo	Zona E6A	<p>Art. 23 - Zona Agricola E6A "Zona di preminente interesse agricolo interclusa nell'abitato"</p> <p><i>"1.Trattasi di zone a prevalente utilizzo agricolo ma ubicate nelle vicinanze dell'abitato o di infrastrutture esistenti caratterizzate da una struttura fondiaria fortemente frazionata dove è praticata l'attività agricola.</i></p> <p><i>2. Nella zona E6A sono ammesse esclusivamente, oltre alle opere necessarie alla conduzione dei fondi agricoli, alla loro accessibilità e alla loro irrigazione, le seguenti costruzioni/ampliamenti:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>C) Serre per coltivazioni specializzate;</i> ▪ <i>D) Piccoli manufatti rurali per il ricovero di attrezzi per attività agricola a tempo parziale</i> ▪ <i>E) Residenze in funzione della conduzione del fondo e delle esigenze dell' Imprenditore Agricolo Professionale ai sensi della normativa vigente;</i> ▪ <i>H) Locali per l'agriturismo;</i> ▪ <i>P) Opere pubbliche e di interesse pubblico.</i> <p><i>Per gli edifici di cui al punto C) valgono i seguenti parametri:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>per proprietà fino a 10 ha: Rc= 0,10 mq/mq</i> ▪ <i>per proprietà oltre i 10 ha: Rc= 0,05 mq/mq</i> ▪ <i>altezza massima dei nuovi edifici ml 5,00</i> ▪ <i>distanza minima degli edifici dai confini interni dei lotti m 10,00</i> ▪ <i>distanza dalle strade: ml 20,00.</i> <p><i>Per gli edifici di cui al punto D) valgono i seguenti parametri:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>lotto minimo di proprietà mq 5.000</i>

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>altezza massima dei nuovi edifici ml 3,50</i> ▪ <i>volumetria massima mc 60</i> ▪ <i>distanza minima degli edifici dai confini interni dei lotti m 10,00</i> ▪ <i>distanza dalle strade: ml 20,00.</i> <p><i>Per gli edifici di cui al punto E) ed H) valgono i seguenti parametri:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>per proprietà fino a 10 ha: $I_f = 0,03$ mc/mq</i> ▪ <i>per proprietà oltre i 10 ha: $I_f = 0,02$ mc/mq</i> ▪ <i>altezza massima dei nuovi edifici ml 8,00</i> ▪ <i>altezza massima degli edifici recuperati/ampliati: non superiore alla altezza degli edifici circostanti/esistenti</i> ▪ <i>distanza minima degli edifici dai confini interni dei lotti m 10,00</i> ▪ <i>distanza degli edifici dai confini dei lotti in caso di ampliamento degli edifici stessi: regolata dal Codice Civile</i> ▪ <i>distanza dalle strade: ml 20,00</i> <p><i>Per gli edifici di cui al punto P), essendo realizzati da Enti Pubblici o Privati che si convenzionano con l'Ente pubblico, l'Approvazione del singolo progetto prevederà i limiti e i parametri di tali costruzioni.</i></p> <p><i>3.È ammesso il taglio delle essenze arboree nel rispetto del "Regolamento per la Conservazione del Patrimonio Arboreo" Approvato nella seduta del Consiglio Comunale di data 28/10/2004 e sue modifiche ed integrazioni oppure in presenza di un piano forestale di miglioramento naturalistico e produttivo della particella/e sottoposta a utilizzazione e di contestuali operazioni compensative d'infoltimento e/o miglioramento della situazione forestale esistente al momento del taglio.</i></p> <p><i>4. Sono ammessi i movimenti di terra secondo i dettami degli artt.66, 72 e 80 della L.R. 52/91 e s.m.i.</i></p> <p><i>5. Sono ammessi i miglioramenti fondiari di cui all'art.13 della L.R. 38/92 ma solo al fine di favorire accorpamenti e ricomposizioni fondiarie su ambiti definiti e compatibili con le valenze ambientali."</i></p>

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Intervento	Zona PUC	NTA PUC
Variante Isonzo	Zona P	Art. 32 Zona Omogenea P "Ferroviaria" <i>"Tale zona è destinata alle attività e alle funzioni strettamente attinenti e di competenza dell'Ente ferroviario preposto, e regolata dalla legislazione di settore".</i>

Tabella 7 Zone del PRG di San Canzian d'Isonzo interferita dal progetto

Considerata la disciplina delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG di San Canzian d'Isonzo, l'opera in esame risulta compatibile con gli usi e gli indirizzi prescritti per le zone interferite.

3 SISTEMA DEI VINCOLI E REGIMI DI TUTELA

3.1 VINCOLI E TUTELE

3.1.1 Normativa di riferimento

Nell'ambito dello studio è stata effettuata, sulla base di tutta la documentazione efficace, (piani territoriali generali, di settore, archivi, elenchi, ecc.), una ricognizione del sistema dei vincoli paesaggistici ed ambientali.

3.1.1.1 Tutela del paesaggio normativa di riferimento

3.1.1.1.1 Normativa nazionale

A livello nazionale, in merito alla tutela del paesaggio, è efficace l'insieme dei provvedimenti legislativi di seguito riportati

Costituzione della R.I. art.9 La Repubblica Italiana tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione dell'ecosistema e dei beni culturali

Costituzione della R.I. art.117 [...] *Lo Stato ha legislazione esclusiva nelle seguenti materie: [...] tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali*

[...] Sono materie di legislazione concorrente quelle relative a: [...] governo del territorio [...] valorizzazione dei beni culturali e ambientali e promozione e organizzazione di attività culturali [...] Nelle materie di legislazione concorrente spetta alle Regioni la potestà legislativa

DPR n.139 del 09.07.2010 *Regolamento recante procedimento semplificato di autorizzazione paesaggistica per gli interventi di lieve entità, a norma dell'articolo 146, comma 9, del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni*

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

L n.14 del 09.01.2006 *Ratifica ed esecuzione della Convenzione Europea sul Paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000*

DPCM del 12.12.2005 *Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42*

D.Lgs n.42 del 22.01.2004 *Codice dei beni culturali e del paesaggio*

Poi integrato e corretto con D.Lgs. n.62 del 26.03.2008

3.1.1.1.2 Normativa regione Veneto

A livello regionale la tutela del paesaggio è governata dal seguente corpo normativo:

LR n.11 del 23.04.2004 *Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio.*

3.1.1.1.3 Normativa regione Friuli-Venezia Giulia

A livello regionale la tutela del paesaggio è governata dal seguente corpo normativo:

LR 23.02.2007, n. 5 *Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio;*

Regolamento di attuazione LR 5/2007 - Parte III - Paesaggio D.P.Reg. 29.09.2009, n° 268, Regolamento di attuazione della Parte III, Paesaggio, ai sensi dell'articolo 61 comma 5 lett. a) della legge regionale 23 febbraio 2007, n. 5;

Regolamento di attuazione LR 5/2007 - Parte III - Paesaggio D.P.Reg. 10.07.2012, n. 149 - Regolamento recante la disciplina del procedimento per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica (Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio);

LR 27.11.2006, n. 24 Conferimento di funzioni e compiti amministrativi agli Enti locali in materia di agricoltura, foreste, ambiente, energia, pianificazione territoriale e urbanistica, mobilità, trasporto pubblico locale, cultura, sport - art. 24 Funzioni dei Comuni in materia di paesaggio.

3.1.1.2 Tutela delle aree naturali protette

3.1.1.2.1 Normativa nazionale

In merito alle Aree naturali protette si portano a riferimento:

L n. 394 del 6.12.1991 *Legge quadro sulle aree protette*

DPR n.120 del 12.03.2003 *Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche*

DPR n. 357 del 08.09.1997 *Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche.*

DPR 448/96 di recepimento della Convenzione Internazionale di Ramsar (Iran), che individua "le zone umide di importanza internazionale"

3.1.1.2.2 Normativa regione Veneto

A livello Regionale si richiama la seguente normativa:

- Legge Regionale 40/84 "Nuove norme per l'istituzione di parchi e riserve naturali regionali".

3.1.1.2.3 Normativa regione Friuli-Venezia Giulia

A livello Regionale si richiama la seguente normativa:

- Legge regionale 30 settembre 1996, n. 42 "Norme in materia di parchi e riserve naturali regionali"

3.1.2 Beni paesaggistici

Nell'ambito dello studio è stata effettuata, sulla base di tutta la documentazione efficace, (piani territoriali generali, di settore, archivi, elenchi, ecc.), una ricognizione del sistema dei vincoli paesaggistici ed ambientali.

Il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, all'art. 134, individua le seguenti categorie di beni paesaggistici:

1. Immobili e aree di interesse pubblico elencate all'art. 136.

Elementi, questi, che per il valore paesaggistico, sono oggetto dei provvedimenti dichiarativi del notevole interesse pubblico secondo le modalità stabilite dal Codice (artt. 138 e 141), e precisamente:

- a) le cose immobili aventi cospicui caratteri di bellezza naturale o singolarità geologica;
- b) le ville, giardini e parchi che si distinguono per la loro non comune bellezza;
- c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale
- d) le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

2. Aree tutelate per legge elencate all'art 142.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Si tratta, sostanzialmente, delle categorie di beni introdotte dalla Legge Galasso (Legge 8 agosto 1985, n. 431) e poi confermate nell'ordinamento, con modifiche, dal previgente Testo Unico dei Beni Culturali (D.Lgs. 490/99), i vincoli di carattere ricognitivo sono così classificati

- a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- b) 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;
- c) i fiumi, i torrenti, 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, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- d) 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;
- e) i ghiacciai e i circhi glaciali;
- f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
- h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448;
- l) i vulcani;
- m) le zone di interesse archeologico.

3. *Immobili e aree tipizzati, individuati e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156.*


Si tratta di beni paesaggistici tipizzati in base alle loro specifiche caratteristiche che il piano paesaggistico individua e sottopone a tutela mediante specifica disciplina di salvaguardia e utilizzazione (art. 143 c.1), ovvero ulteriori contesti individuati dal PPTR.

La ricognizione effettuata nelle aree di intervento in esame ha messo in evidenza il seguente quadro delle interferenze tra opere e progetto

3.1.2.1 Immobili e aree di interesse pubblico elencate all'art. 136.

3.1.2.1.1 Regione Veneto

Dalla verifica compiuta è emerso che gli interventi progettuali in esame non interferiscono con nessuna area di notevole interesse pubblico sottoposta a vincolo ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs.42/2004, già ex L. 1497/1939.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Inoltre, per completezza d'indagine, si evidenzia la presenza dell'area del Centro storico urbano del Comune di Portogruaro, istituita con Decreto Ministeriale del 30/04/1966, in seguito pubblicato sulla GU n.183 del 25/07/1966.

L'area è stata dichiarata di notevole interesse pubblico *"per la originale unitarietà della sua struttura urbanistica, circondata dalle acque delle fosse e costituita da un insieme di edifici monumentali e caratteristiche case lungo le vie e l'ansa del fiume Lemene, crea particolari e suggestivi effetti pittorici nonché quadri naturali caratterizzanti un ambiente autentico tradizionale veneto, dove l'opera dell'uomo si fonde in spontanea concordanza con quella della natura: il tutto godibile da più punti di vista e belvedere accessibili al pubblico"*.

Tale area dichiarata di notevole interesse pubblico è posta ad una distanza di circa 350 m dalle future opere, pertanto non si determina nessuna interferenza.

– Regione Friuli-Venezia Giulia

Dalla verifica compiuta è emerso che gli interventi progettuali in esame non interferiscono con nessuna area di notevole interesse pubblico sottoposta a vincolo ai sensi dell' art. 136 del D.Lgs.42/2004, già ex L. 1497/1939.

3.1.2.2 Aree tutelate per legge elencate all'art 142

3.1.2.2.1 Regione Veneto

Nell'ambito dell'area oggetto di studio sono presenti le seguenti aree tutelate per legge ai sensi dell' art. 142 co.1 del D.Lgs.42/2004:

- lett. c) i fiumi, i torrenti, 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, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- lett. f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- lett. g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227.

L'intervento previsto nel territorio di San Donà di Piave non interessa vincoli individuati ex art. 142 del Dlgs 42/2004. Si seguito, si riportano le immagini relative ai restanti interventi e ai relativi vincoli interessati.

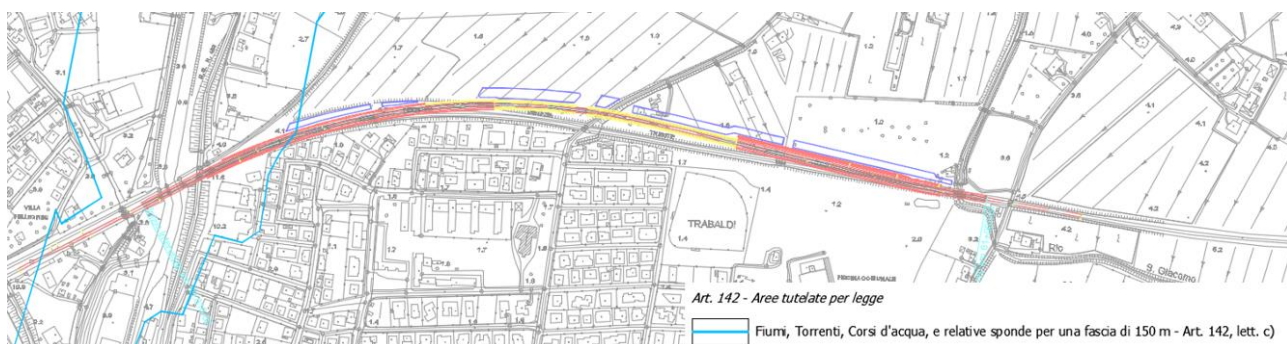


Figura 3-1 - Stralcio della Carta dei Vincoli - Portogruaro



Figura 3-2 - Stralcio della Carta dei Vincoli - Fossalta di Portogruaro

Si riporta nella Tabella 8 un'analisi delle potenziali interferenze del progetto con le aree tutelate per legge.

INTERVENTO	COMUNE	AREE TULATE PER LEGGE (Art. 142 co.1 D.Lgs.42/2004)	
		INTERFERENZA/ ATTRAVERSAMENTO	TIPO DI VINCOLO
San Donà di Piave	San Donà di Piave	Attraversamento	-

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

INTERVENTO	COMUNE	AREE TULATE PER LEGGE (Art. 142 co.1 D.Lgs.42/2004)	
		INTERFERENZA/ ATTRAVERSAMENTO	TIPO DI VINCOLO
Variante Portogruaro	Portogruaro	Attraversamento	lett.c) corsi d'acqua
Fossalta di Portogruaro	Fossalta di Portogruaro	Attraversamento	lett.c) corsi d'acqua

Tabella 8 - Aree tutelate per legge interferite dal progetto

3.1.2.2.2 Regione Friuli-Venezia Giulia

Nell'ambito dell'area oggetto di studio sono presenti le seguenti aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 co.1 del D.Lgs.42/2004:

- lett. b) 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;
- lett. c) fiumi, i torrenti, 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, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- lett. f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- lett. g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
- lett. i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal D.P.R. 13 marzo 1976, n. 448.

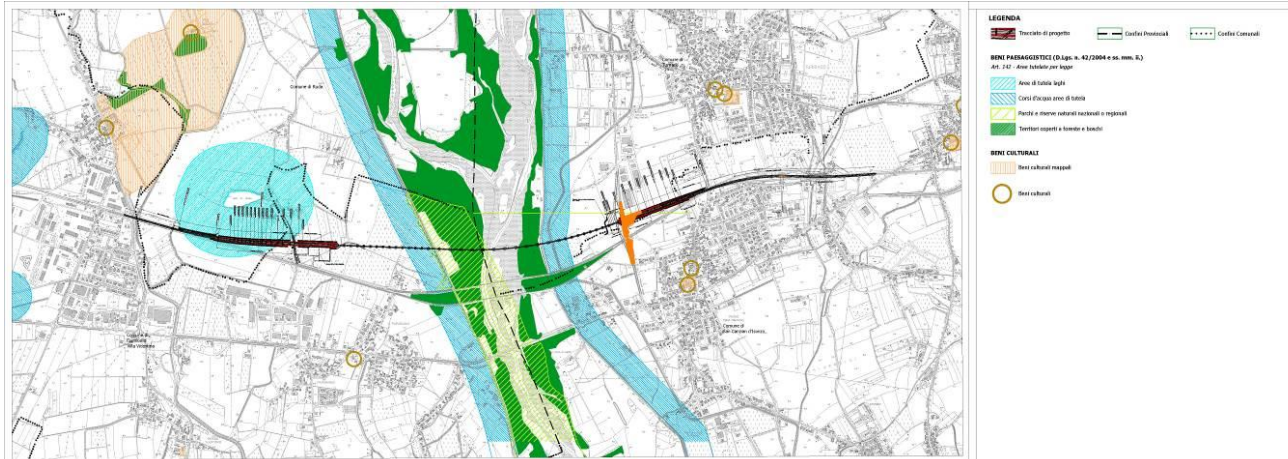


Figura 3-3 - Stralcio della Carta dei Vincoli – Variante Isonzo

Si riporta nella Tabella 8 un'analisi delle potenziali interferenze del progetto con le aree tutelate per legge.

INTERVENTO	COMUNE	AREE TUTELATE PER LEGGE (Art. 142 co.1 D.Lgs.42/2004)	
		INTERFERENZA/ ATTRAVERSAMENTO	TIPO DI VINCOLO
Variante Isonzo	Ruda		lett.b) laghi - Lago di Draga
	Fiumicello - Villa Vicentina		lett.c) corsi d'acqua - Fiume Isonzo
	Turriaco		lett.f) parchi - Riserva Naturale Regionale: Foce dell' Isonzo
	San Canzion d'Isonzo	Attraversamento	lett.g) boschi e foreste - Formazioni golenali e formazioni dei terrazzi fluviali
		Attraversamento	lett.i) zone umide :Foce dell'Isonzo - Isola della Cona

Tabella 9 Aree tutelate per legge interferite dal progetto

3.1.2.3 Immobili e aree tipizzati, individuati e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici

3.1.2.3.1 Regione Veneto

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Il solo intervento previsto nel comune di San Donà è posto a oltre 1.100 m dal bene individuato.

3.1.2.3.2 Regione Friuli-Venezia Giulia

Il Codice dei Beni culturali e del Paesaggio (D.Lgs. 42/04) prevede, oltre alle aree dichiarate di notevole interesse pubblico e a quelle tutelate per legge, una terza categoria di beni paesaggistici, ossia quella che può essere individuata proprio attraverso lo strumento del Piano. Il PPR del Friuli-Venezia Giulia non ha indicato questi elementi limitandosi invece a riconoscere e individuare gli "Ulteriori contesti", ossia beni e immobili che presentano valori paesaggistici analoghi a quelli dei beni indicati all'articolo 134 del Codice o che rappresentano i "nodi" delle reti dei beni culturali e ecologici o categorie di beni significativi per la qualità paesaggistica ed espressivi della valenza identitaria in cui ricadono (*Definizione* - art.37 del NTA).

Infatti, come indicato all' Art.3 delle NTA, il PPR comprende:

f) l'individuazione, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, lettera d) del Codice, di ulteriori immobili di notevole interesse pubblico a termini dell'articolo 134, comma 1, lettera c) del Codice medesimo [...];

g) l'individuazione, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, lettera a) del Codice di aree tutelate per legge e non interessate da specifici procedimenti o provvedimenti ai sensi degli articoli 136, 138, 139, 140, 141 e 157 del Codice stesso [...];


h) l'individuazione delle aree gravemente compromesse o degradate, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, lettera b), del Codice;

i) l'individuazione, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, lettera e) del Codice, di ulteriori contesti diversi da quelli indicati all'articolo 134 del Codice, da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione."

L'area interessata dagli interventi di progetto non interessa nessuna di queste aree come evidenziato dalla successiva tabella: il bene più vicino agli interventi in progetto, è posto a distanze superiori a 1 Km.

	ULTERIORE CONTESTO (UC)	DENOMINAZIONE	DISTANZA DAGLI INTERVENTI
1	UC delle zone di interesse archeologico (Bene Archeologico)	Area archeologica di Aquileia e Basilica Patriarcale	4,9 Km

Tabella 10 Ulteriori Contesti presenti nella macroarea di studio (Fonte: PPR Friuli - Venezia Giulia)

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

3.1.3 Beni culturali ed archeologici

3.1.3.1 Beni culturali

A livello nazionale, il patrimonio dei beni culturali è riconosciuto e tutelato dal D.Lgs. n.42 del 22.01.2004 “Codice per i Beni Culturali e del Paesaggio”, come modificato e integrato dal D.Lgs. n.156 del 24.03.2006. Sono soggetti a tutela tutti i beni culturali di proprietà dello Stato, delle Regioni, degli Enti pubblici territoriali, di ogni altro Ente e Istituto pubblico e delle Persone giuridiche private senza fini di lucro sino a quando l’interesse non sia stato verificato dagli organi del Ministero. Sono altresì soggetti a tutela i beni di proprietà di persone fisiche o giuridiche private per i quali è stato notificato l’interesse ai sensi della L.364 del 20 giugno 1909 o della L.778 del 11.06.1922 (“Tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico”), ovvero è stato emanato il vincolo ai sensi della L.1089/39 (“Tutela delle cose di interesse artistico o storico”), della L.1409 del 30.09.1963 (relativa ai beni archivistici), del D.Lgs. n.490 del 29.10.1999 (“Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali”) e infine del D.Lgs. 42/04.

Tale categoria di beni trova regolamentazione nella Parte Seconda del succitato D.Lgs. 42/04.

3.1.3.1.1 Regione Veneto

L’analisi sui beni culturali è stata condotta attraverso la documentazione dei Piani di Assetto Territoriale e le banche dati del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e il Turismo, in particolare e il portale del Ministero “Vincoli in Rete” nelle quali sono catalogate le aree e i beni sottoposti a vincolo culturale, ai sensi del Decreto Legislativo 42/2004.

Nella macroarea di studio non sono presenti i beni culturali, disciplinati ai sensi dell’art.10 del D.Lgs. 42/2004, pertanto non vi sono interferenze con il progetto in esame.

3.1.3.1.2 Regione Friuli-Venezia Giulia

L’analisi sui beni culturali è stata condotta attraverso la documentazione del PPR del Friuli Venezia Giulia e le banche dati del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e il Turismo, in particolare “Vincoli in Rete” nelle quali sono catalogate le aree e i beni sottoposti a vincolo culturale, ai sensi del Decreto Legislativo 42/2004.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Nella tabella seguente sono elencati i beni culturali, disciplinati ai sensi dell'art.10 del D.Lgs. 42/2004, presenti in un'area di circa 500 metri in prossimità del progetto in studio.

INTERVENTO	COMUNE	BENI CULTURALI (Art. 10 D.Lgs.42/2004)		
		DENOMINAZIONE	DATA PROVVEDIMENTO	ATTRAVERSAMENTO (A)/ NESSUNA INTERFERENZA (NI)
Variante Isonzo	Ruda	-	-	-
	Fiumicello - Villa Vicentina	Cappella Baciocchi	11/04/2019	Nessuna interferenza: distanza 460 metri circa
	Turriaco	Villa Priuli	20/02/1967	Nessuna interferenza: distanza 780 metri circa
	San Canzian d'Isonzo	Villa Settimini (ex sede municipale)	13/07/2005	Nessuna interferenza: distanza 470 metri circa
		Palazzo Fabris di Begliano	21/03/1967	Nessuna interferenza: distanza 780 metri circa

Tabella 11 Beni culturali

Nella figura seguente sono rappresentati il tracciato di progetto e i beni culturali presenti nell'area vasta in cui ricade il progetto in studio.



Figura 3-4 - Beni culturali nell'ambito di studio

Tali beni sono rappresentati nell'elaborato grafico "Carta dei Vincoli" (IZ0400R22N5SA0001106A-10A), alla quale si rimanda per maggiori dettagli.

3.1.3.2 Beni archeologici

3.1.3.2.1 Regione Veneto

Non risultano beni archeologici presenti in prossimità delle aree di intervento. Nel comune di San Donà si segnala la presenza di una strada romana a 1,9 km dal tracciato di intervento e di una zona ad interesse archeologico a circa 4,3 km dal tracciato di intervento.

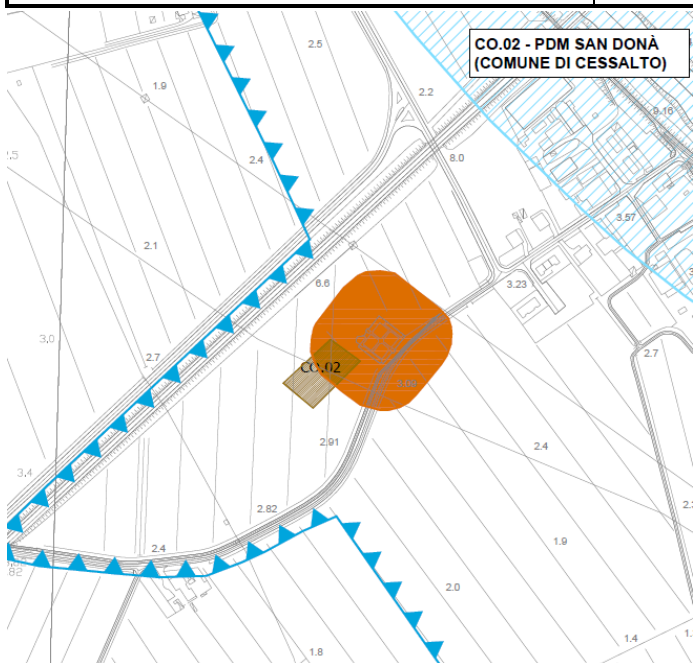
3.1.3.2.2 Regione Friuli-Venezia Giulia

Per quanto concerne i beni archeologici, dalla disamina effettuata è emerso che non sono presenti beni in prossimità dell'area di progetto e pertanto non si determina alcuna interferenza con i suddetti.

3.1.4 Vincolo idrogeologico

In merito alla presenza di aree sottoposte al regime di vincolo idrogeologico, tutelate ai sensi dell'art.1 R.D.L. n. 3267 del 1923, alcuni tratti degli interventi progettuali in esame progetto ricadono in tali aree tutelate.

Nelle seguenti figure sono riportati alcuni stralci dell'elaborati relativi alla *Carta dei Vincoli*, nei quali sono rappresentate le aree sottoposte a vincolo idrogeologico.



LEGENDA


 Area a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al PAI

Figura 3-5 – Aree sottoposte a vincolo idrogeologico in corrispondenza del Posto di Movimento di San Donà di Piave (Fonte: Stralcio “Carta dei Vincoli”)

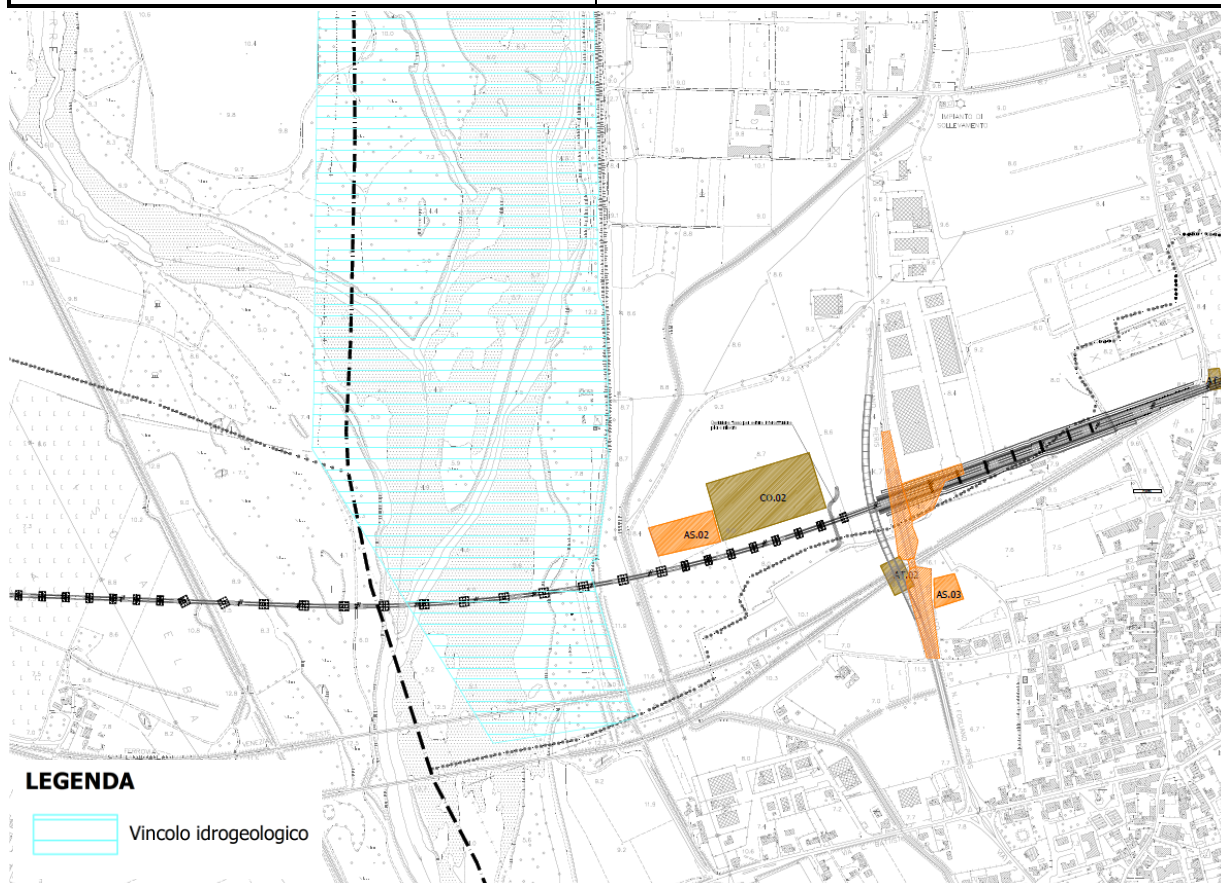


Figura 3-6 – Aree sottoposte a vincolo idrogeologico in corrispondenza della Variante Isonzo (Fonte: Stralcio “Carta dei Vincoli”)

Pertanto gli interventi progettuali che ricadono in aree sottoposte a vincolo idrogeologico sono il cantiere operativo (CO.02) dell’intervento Posto di Movimento di San Donà e l’opera in viadotto dell’intervento “Variante Isonzo”.

3.1.5 Sistema delle tutele ambientali

In questo capitolo si riporta il quadro delle aree naturali protette, in relazione alle opere in esame, istituite ai sensi della L. n.394 del 13.12.1991 *Legge quadro sulle aree protette* e/o delle leggi regionali del Veneto del Friuli-Venezia Giulia.

Sono altresì censite le aree afferenti al sistema della Rete Natura 2000, le *Aree Ramsar* e le *Important Bird Area (IBA)*.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

3.1.5.1 Rete Natura 2000

La Direttiva Europea n. 92/43/CEE del Consiglio del 21.05.1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali, seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, comunemente denominata Direttiva "Habitat", prevede la creazione della Rete Natura 2000.

"Natura 2000" è il nome che il Consiglio dei ministri dell'Unione Europea ha assegnato ad un sistema coordinato e coerente (una «rete») di aree destinate alla conservazione della diversità biologica presente nel territorio dell'Unione stessa e in particolare alla tutela di una serie di habitat e specie animali e vegetali indicati negli Allegati I e II della Direttiva "Habitat". Tali aree sono denominate Siti d'Importanza Comunitaria (SIC), e, solo in seguito all'approvazione di Misure di Conservazione sito specifiche, vengono designate come Zone Speciali di Conservazione (ZSC) con decreto ministeriale adottato d'intesa con ciascuna Regione e Provincia autonoma interessata.

La Direttiva Habitat ha creato per la prima volta un quadro di riferimento per la conservazione della natura in tutti gli Stati dell'Unione. In realtà, però, non è la prima direttiva comunitaria che si occupa di questa materia. È del 1979 infatti un'altra importante Direttiva, che si integra all'interno delle previsioni della Direttiva Habitat, la cosiddetta Direttiva "Uccelli" (79/409/CEE, sostituita integralmente dalla versione codificata della Direttiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 30.11.2009). Anche questa prevede da una parte una serie di azioni per la conservazione di numerose specie di uccelli, indicate negli allegati della direttiva stessa, e dall'altra, l'individuazione da parte degli Stati membri dell'Unione di aree da destinarsi alla loro conservazione, le cosiddette Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Qualunque progetto interferisca con un'area Natura 2000 deve essere sottoposto a "Valutazione di Incidenza" secondo l'Allegato G della Direttiva stessa. Lo Stato italiano, nella sua normativa nazionale di recepimento della Direttiva Habitat²³ ha previsto alcuni contenuti obbligatori della relazione per la Valutazione di Incidenza di piani e progetti e ha specificato quali piani e progetti devono essere soggetti a Valutazione di Incidenza e quali ad una vera e propria Valutazione di Impatto Ambientale, da redigere secondo la normativa comunitaria e nazionale.

L'individuazione dei siti da proporre è stata realizzata in Italia dalle singole Regioni e Province autonome. Le attività sono finalizzate al miglioramento delle conoscenze naturalistiche sul territorio nazionale e vanno dalla realizzazione delle check-list delle specie alla descrizione della trama vegetazionale del territorio, dalla realizzazione di banche dati sulla distribuzione delle specie all'avvio di progetti di monitoraggio sul patrimonio naturalistico, alla realizzazione di pubblicazioni e contributi scientifici e divulgativi.

²³ Decreto del Presidente della Repubblica 12 marzo 2003, n. 120 Regolamento recante modifiche ed integrazioni al Decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche (GU n. 124 del 30-5-2003).

Nei seguenti paragrafi sono stati analizzate le aree protette e i siti Rete Natura 2000 presenti nell'area di intervento. Inoltre, tali argomenti sono stati rappresentati nell'elaborato *Carta delle aree protette e della Rete Natura 2000* (IZ0400R22N3IM0003101A allegato allo Studio di Impatto Ambientale), di cui si riporta uno stralcio di seguito.

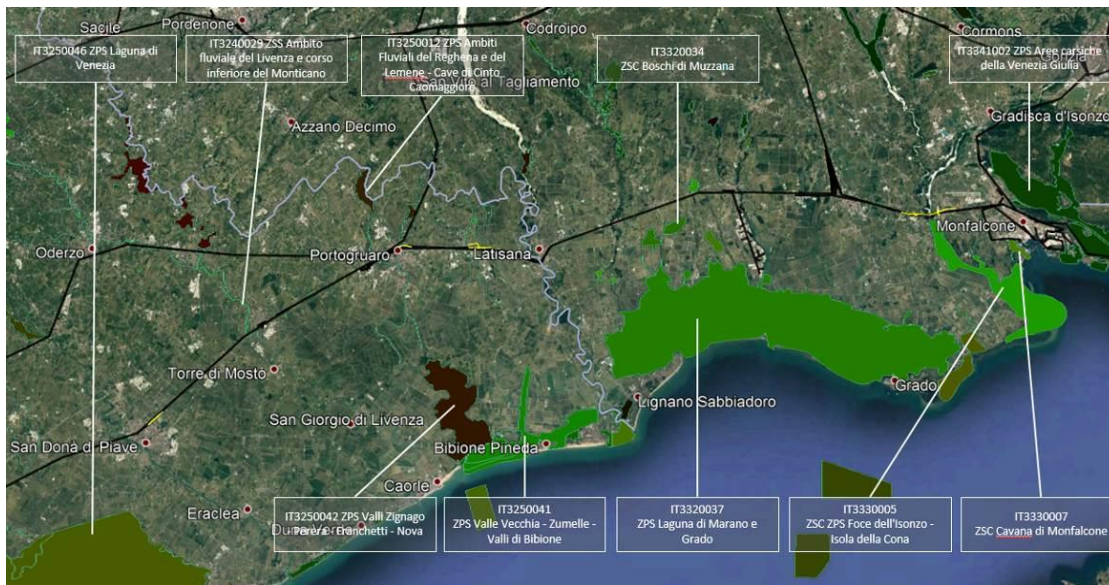


Figura 3-7 - Siti di Interesse Comunitario

La disamina della Rete Natura 2000 effettuata nel territorio di area vasta in cui si inserisce il progetto, ha permesso di evidenziare la presenza di ZSC (siti di importanza comunitaria in cui sono state adottate delle misure di conservazione specifiche, che offrono una maggiore garanzia al fine di arrestare la perdita della biodiversità) e ZPS. Di seguito si riporta la Tabella 13 riassuntiva dei Siti afferenti alla Rete Natura 2000 presenti nell'area vasta in cui ricade il progetto in studio.

INTERVEN TINELLA REGIONE VENETO	COMUNE	RETE NATURA 2000	
		ATTRAVERSAMENTO/ NESSUNA INTERFERENZA	DENOMINAZIONE
San Donà di Piave	San Donà di Piave	Nessuna Interferenza	-
Variante Portogruaro	Portogruaro	Attraversamento	ZPS (IT3250012) - "Ambiti fluviali del Rughena e del Remene-Cave di Cinto Caomaggiore"
	Portogruaro	Attraversamento	ZSC (IT3250044) - "Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di"

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

INTERVEN TINELLA REGIONE VENETO	COMUNE	RETE NATURA 2000	
		ATTRAVERSAMENTO/ NESSUNA INTERFERENZA	DENOMINAZIONE
			Cinto Caomaggiore"
Fossalta di Portogruaro	Fossalta di Portogruaro	Attraversamento	ZSC (IT3250044) - "Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore"

Tabella 12 Rete Natura 2000

La disamina della Rete Natura 2000 effettuata nel territorio di area vasta in cui si inserisce il progetto, ha permesso di evidenziare la presenza di ZSC (siti di importanza comunitaria in cui sono state adottate delle misure di conservazione specifiche, che offrono una maggiore garanzia al fine di arrestare la perdita della biodiversità) e ZPS. Di seguito si riporta la Tabella 13 riassuntiva dei Siti afferenti alla Rete Natura 2000 presenti nell'area vasta in cui ricade il progetto in studio.

INTERVENTI NELLA REGIONE FRIULI- VENEZIA GIULIA	COMUNE	RETE NATURA 2000	
		ATTRAVERSAMENTO/ NESSUNA INTERFERENZA	DENOMINAZIONE
Variante Isonzo	Ruda	Nessuna Interferenza	-
	Fiumicello Villa Vicentina	Nessuna interferenza: distanza 650 metri	ZSC e ZPS "Foce dell'Isonzo - Isola della Cona" (IT3330005)
	Turriaco	Nessuna Interferenza	-
	San Canzion d'Isonzo	Nessuna interferenza: distanza minima 650 metri	ZSC e ZPS "Foce dell'Isonzo - Isola della Cona" (IT3330005)

Tabella 13 Rete Natura 2000

3.1.5.2 Aree naturali protette

La Legge n. 394/91 "Legge quadro sulle aree protette" (suppl. n.83 - G.U. n.292 del 13.12.1991) ha definito la classificazione delle aree naturali protette, ne ha istituito l'Elenco ufficiale (EUAP) e

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

ne ha disciplinato la gestione. Attualmente il sistema nazionale delle aree naturali protette classifica le aree in:

» **Parchi nazionali.** Sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono uno o più ecosistemi intatti o anche parzialmente alterati da interventi antropici; una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, di rilievo internazionale o nazionale per valori naturalistici, scientifici, estetici, culturali, educativi e ricreativi tali da richiedere l'intervento dello Stato ai fini della loro conservazione per le generazioni presenti e future.

» **Parchi naturali regionali e interregionali.** Sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali ed eventualmente da tratti di mare prospicienti la costa, di valore naturalistico e ambientale, che costituiscono, nell'ambito di una o più regioni limitrofe, un sistema omogeneo, individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali.

» **Riserve naturali.** Sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna, ovvero presentano uno o più ecosistemi importanti per la diversità biologica o per la conservazione delle risorse genetiche. Le riserve naturali possono essere statali o regionali in base alla rilevanza degli elementi naturalistici in esse rappresentati.

» **Zone umide di interesse internazionale.** Sono costituite da aree acquitrinose, paludi, torbiere oppure zone naturali o artificiali d'acqua, permanenti o transitorie comprese zone di acqua marina la cui profondità, quando c'è bassa marea, non superi i sei metri e che, per le loro caratteristiche, possono essere considerate di importanza internazionale ai sensi della convenzione di Ramsar.

» **Altre aree naturali protette.** Sono aree (oasi delle associazioni ambientaliste, parchi suburbani ecc.) che non rientrano nelle precedenti classi. Si dividono in aree di gestione pubblica, istituite cioè con leggi regionali o provvedimenti equivalenti, e aree a gestione privata, istituite con provvedimenti formali pubblici o con atti contrattuali quali concessioni o forme equivalenti.

3.1.5.2.1 Regione Veneto

Dalla disamina compiuta è emerso che non sono presenti aree protette nell'ambito di studio, pertanto gli interventi progettuali non interferiscono con alcuna area protetta.

3.1.5.2.2 Regione Friuli-Venezia Giulia

Di seguito sono rappresentate le aree protette presenti nell'ambito di studio.

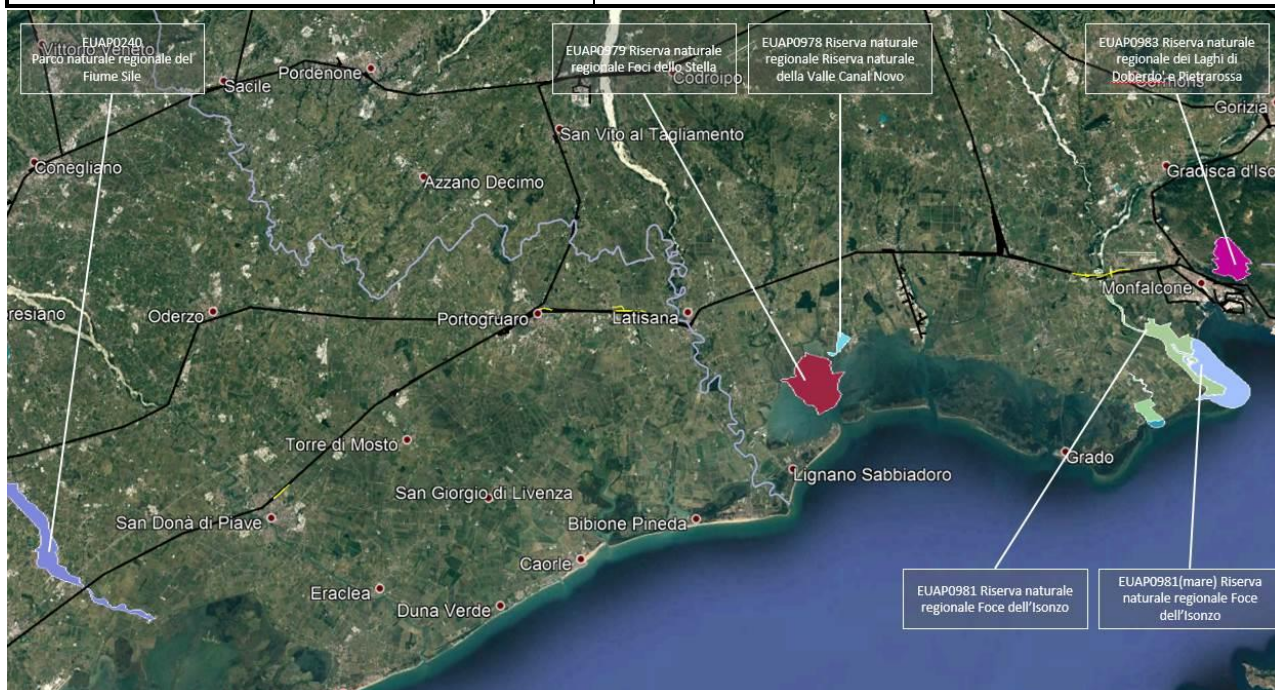


Figura 3-8 - Aree Protette (Fonte: <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>).

Nella tabella seguente sono elencate le *Aree Protette* presenti nell'area vasta in cui ricade il progetto in studio.

INTERVENTO	COMUNE	AREE PROTETTE	
		ATTRAVERSAMENTO/ NESSUNA INTERFERENZA	DENOMINAZIONE
San Donà di Piave	San Donà di Piave	Nessuna Interferenza	-
Variante Portogruaro	Portogruaro	Nessuna Interferenza	-
Fossalta di Portogruaro	Fossalta di Portogruaro	Nessuna Interferenza	-
Variante Isonzo	Ruda Fiumicello - Villa Vicentina Turriaco San Canzion d'Isonzo	Attraversamento	"Riserva naturale della foce dell'Isonzo" (EUAP0981)

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Tabella 14 Aree Protette

Come si evince dalla figura sopra riportata, l'intervento progettuale Variante Isonzo attraversa l'area protetta "Riserva naturale della foce dell'Isonzo".

3.1.5.3 Important Bird Area (IBA)

Le Important Bird Areas (IBA) sono aree che rivestono un ruolo fondamentale per gli uccelli selvatici e dunque rappresentano uno strumento essenziale per conoscerli e proteggerli. Per essere riconosciuto come IBA, un sito deve possedere almeno una delle seguenti caratteristiche:

- ospitare un numero rilevante di individui di una o più specie minacciate a livello globale;
- fare parte di una tipologia di aree importanti per la conservazione di particolari specie (come le zone umide o i pascoli aridi o le scogliere dove nidificano gli uccelli marini);
- essere una zona in cui si concentra un numero particolarmente alto di uccelli in migrazione.

I criteri con cui vengono individuate le IBA sono scientifici, standardizzati e applicati a livello internazionale.

Le Important Bird Areas (IBA) sono state individuate come aree prioritarie per la conservazione, definite sulla base di criteri ornitologici quantitativi, da parte di associazioni non governative appartenenti a "BirdLife International". L'inventario delle IBA di BirdLife International è stato riconosciuto dalla Corte di Giustizia Europea (Sentenza C-3/96 del 19 maggio 1998) come strumento scientifico di riferimento per l'identificazione dei siti da tutelare come ZPS. In Italia il progetto è curato da LIPU (rappresentante italiano di BirdLife International): il primo inventario delle IBA (Aree Importanti per l'Avifauna) è stato pubblicato nel 1989 ed è stato seguito nel 2000 da un secondo inventario più esteso. Una successiva collaborazione tra LIPU e Direzione per la Conservazione della Natura del Ministero Ambiente ha permesso la completa mappatura dei siti in scala 1:25,000, l'aggiornamento dei dati ornitologici ed il perfezionamento della coerenza dell'intera rete. Tale aggiornamento ha portato alla redazione nel 2003 della Relazione Tecnica "Sviluppo di un sistema nazionale delle ZPS sulla base della rete delle IBA", pubblicata sul sito web della LIPU (LIPU, 2003). Con il loro recepimento da parte delle Regioni, le aree IBA dovrebbero essere classificate come ZPS (Zone di Protezione Speciale) ai fini del completamento della Rete Natura 2000.

Nell'ambito della ricognizione delle aree sottoposte a tutela, è stata presa in esame la Bird Life International, una rete che raggruppa numerose associazioni ambientaliste dedicate alla conservazione degli uccelli in tutto il mondo che ha individuato le aree IBA (Important Bird Area).

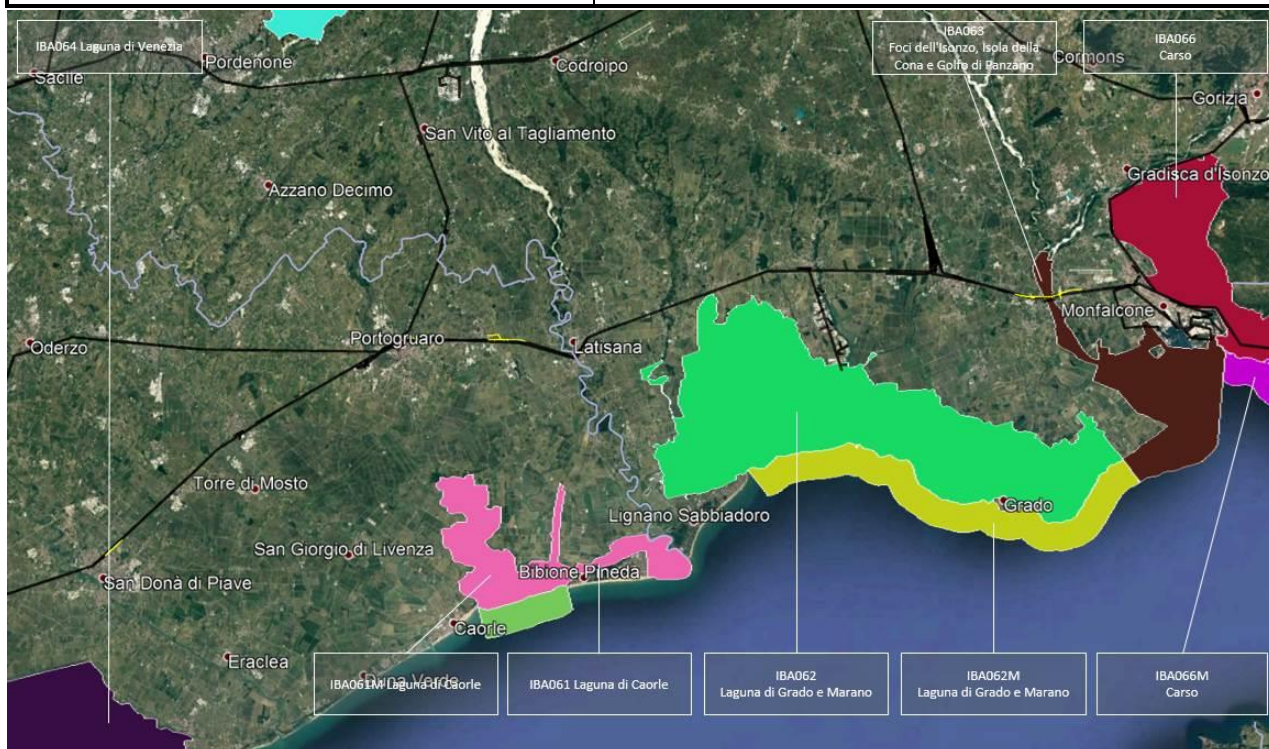


Figura 3-9 - Important Bird Are (Fonte: <http://www.pcn.minambiente.it>).

Dalla disamina effettuata è emerso che non sono presenti aree IBA prossime alle aree di intervento nella regione Veneto.

Di seguito si riporta la Tabella 13 relativa alle Aree IBA presenti nella regione Friuli-Venezia Giulia in prossimità del progetto in studio.

INTERVENTO	COMUNE	IMPORTANT BIRD AREA	
		ATTRAVERSAMENTO/ NESSUNA INTERFERENZA	DENOMINAZIONE
Variante Isonzo	Ruda	Attraversamento	"Foci dell'Isonzo, Isola della Cona e Golfo di Panzano" (IBA063)
	Fiumicello - Villa Vicentina		
	Turriaco		
	San Canzion d'Isonzo		

Tabella 15 Important Bird Area

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

3.1.5.4 Zone Ramsar

nel territorio regionale del Veneto nelle aree interessate dagli interventi in progetto non sono presenti *zone umide di importanza internazionale*, istituite ai sensi della Convenzione Ramsar siglata in Iran il 2 febbraio 1971.

Invece, nel territorio ricadente nel Friuli-Venezia Giulia, nella macroarea di progetto, è presente la Riserva Naturale Foce dell'Isonzo, inclusa tra le Zone umide d'importanza internazionale dal 2016.

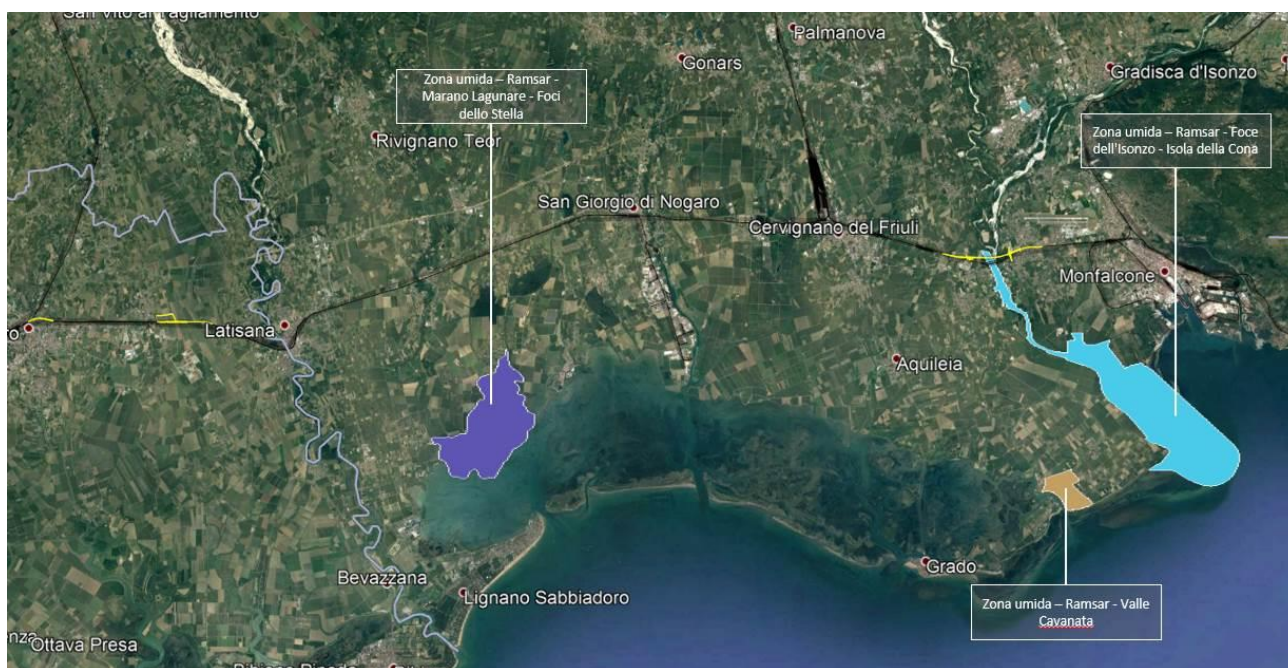


Figura 3-10 - Zone Umide di importanza Internazionale (Fonte: Google Earth)

L'area umida istituita con Decreto del Ministero dell'ambiente del 9/03/2016, pubblicata sulla G.U. Serie Generale n.76 del 01-04-2016) viene designato il sito Ramsar denominato "Foce Isonzo - Isola della Cona (16A02517)" il cui perimetro corrisponde a quello della Riserva Naturale.

Il sito Ramsar interessa quattro comuni, tra cui quelli di Fiumicello (UD) e San Canzian d'Isonzo (GO) e comprende un tratto di 15 km del fiume Isonzo, le aree umide limitrofe e una considerevole porzione del mare poco profondo antistante la sua foce.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Si precisa che la zona umida in questione coincide con l'area della Riserva naturale regionale della Foce dell'Isonzo, istituita con L.R. n.42 del 30/09/1996, ed è inclusa in gran parte all'interno del sito d'importanza comunitaria, designato quale ZSC Conservazione con D.M. del 21/10/2013, coincidente con la zona di protezione speciale "IT3330005 - Foce dell'Isonzo Isola della Cona". Inoltre l'area della Riserva include l'IBA "IT063 Foci dell'Isonzo, Isola della Cona e Golfo di Panzano".

4 IL CONTESTO PAESAGGISTICO

4.1 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE

4.1.1 *Inquadramento territoriale*

Il progetto infrastrutturale oggetto del presente documento interessa i seguenti ambiti territoriali: nella provincia di Venezia i comuni di San Donà di Piave, Portogruaro, Fossalta di Portogruaro; mentre nella provincia di Udine i comuni di Fiumicello-Villa Vicentina, Ruda, Turriaco e San Canzian d'Isonzo.

Veneto

Gli interventi progettuali, ricadenti nella Regione Veneto, interessano l'ambito di paesaggio delle "Pianure del Sandonatese e Portogruarese", delimitato a nord-est dal confine regionale e a nord-ovest dalla fascia delle risorgive, segue a ovest la rete idrografica superficiale tra il fiume Sile e il territorio di Roncade, mentre a sud si appoggia sull'area oggetto della ricognizione delle bonifiche più recenti e sull'area perilagunare settentrionale.

RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI
DEL D.P.C.M. 12/12/2005

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	144 di 226

RELAZIONE GENERALE

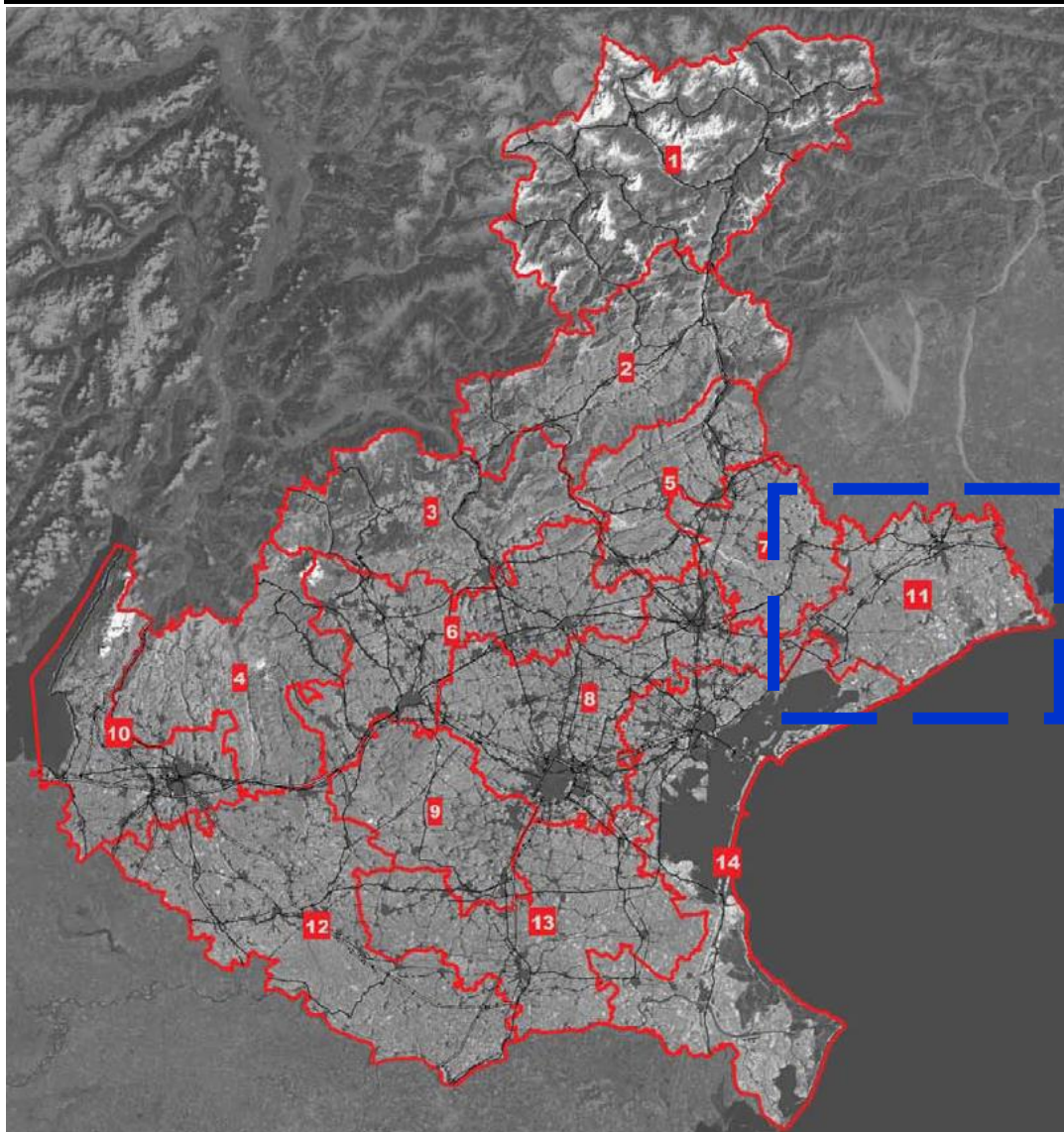


Figura 4-1 Ambito di Paesaggio n.11 - Bonifiche orientali del Piave al Tagliamento (Fonte: PTRC del Veneto)

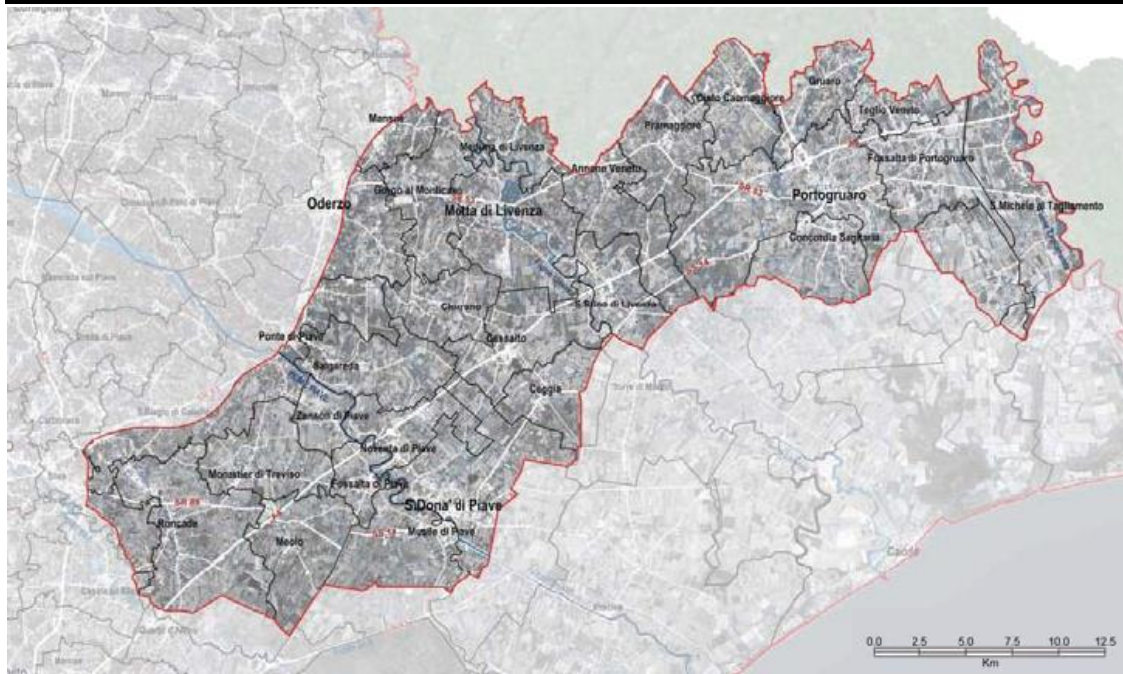


Figura 4-2 “Pianure del Sandonatese e Portogruarese (Fonte: PTRC del Veneto)”

Tale ambito paesaggistico comprende a nord il Portogruarese, caratterizzato da un paesaggio agrario piuttosto integro, dove sono ancora presenti i tradizionali sistemi rurali costituiti da campi chiusi delimitati con fossati e filari di siepi campestri e dove si rileva la presenza di vigneti; a sud, il Sandonatese, maggiormente interessato dallo sviluppo insediativo, sia residenziale che produttivo, e da un paesaggio agrario per lo più caratterizzato da appezzamenti agricoli di grandi dimensioni a carattere intensivo.

Per quanto riguarda la struttura geomorfologica e idrografica di tale ambito paesaggistico, l'area oggetto della ricognizione è composta da suoli della bassa pianura antica e recente, calcarea, a valle della linea delle risorgive. Essa è più precisamente formata a est dalla pianura modale del Tagliamento con incisioni e dossi fluviali pianeggianti e nella parte centrale e occidentale dalla pianura modale del Piave e da aree depresse della pianura alluvionale del Piave, con dossi fluviali del Piave e Livenza e piani di divagazione a meandri del Piave.

Sotto l'aspetto idrografico l'area presenta una grande ricchezza di corsi d'acqua, sia di origine naturale che di origine antropica, soprattutto associati alle opere di bonifica.

Tra i fiumi di particolare interesse per il loro rilievo naturalistico vi sono il fiume alpino Piave e il fiume di risorgiva Lèmene.

La vegetazione che dimostra un certo grado di naturalità è limitata alla presenza di saliceti e altre formazioni riparie, presenti in corrispondenza dei corsi di fiumi di origine naturale non rettificati, e

di formazioni a quercocarpineto che compongono i boschi di pianura ancora presenti in questa area oggetto della ricognizione.

Friuli-Venezia Giulia

L'intervento progettuale "Variante Isonzo" ricade nell'ambito paesaggistico n.10 "Bassa pianura friulana ed isontina"²⁴ individuata dal Piano Paesaggistico Regionale del Friuli-Venezia Giulia.



Figura 4-3 Ambito di Paesaggio n.10 "Bassa Pianura Friulana ed Isontina" (Fonte: Piano Paesaggistico Regionale del Friuli-Venezia Giulia)

²⁴ Le informazioni presentate in questo paragrafo sono tratte dal documento "Scheda ambito di paesaggio - Bassa pianura friulana e isontina" dell'allegato n.19 al Piano Paesaggistico Regionale del Friuli-Venezia Giulia.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

È questo l'ambito che può essere identificato con il termine Bassa friulana, o meglio la Basse, che rappresenta una entità storicamente presente nella suddivisione geografica del territorio regionale e pure nel sentire identitario e culturale delle popolazioni friulane. I limiti dell'ambito tradizionalmente si riconoscono ad ovest nel basso corso del Tagliamento, mentre a est, in questo caso, si prolunga a comprendere anche la porzione di pianura oltre il corso dell'Isonzo fino ai piedi delle alture carsiche; a settentrione il confine è quello segnato dalla linea delle risorgive e a meridione si spinge a lambire la prima fascia pedelagunare. Un vasto territorio che ha una forte omogeneità data dalla natura dei terreni che si riconoscono in quelli tipici della pianura alluvionale, segnati longitudinalmente dalla fascia del conoide dell'ampio corridoio fluviale del basso corso del Torre-Isonzo. Terre dove convivono pregevoli aspetti ambientali che danno vita a ben dodici Zone Speciale di Conservazione legate sia alla presenza delle risorgive, ma pure alla significativa esistenza di relitti dei boschi planiziali e alla foce dell'Isonzo. La presenza di due città di fondazione quali la romana Aquileia, Patrimonio Mondiale Unesco, e la novecentesca Torviscosa, danno senso alla territorializzazione che ha visto il susseguirsi di profonde azioni antropiche che vanno dalla centuriazione, ancor oggi in parte leggibile nella trama territoriale, alle bonifiche che dalle epoche storiche si sono susseguite in continuità fino agli ultimi interventi contemporanei. La trama insediativa si riconosce principalmente in due tipologie di sistemi: quella dei borghi e dei centri della maglia centuriata di pianura che coniuga la permanenza storica della struttura antica a quella recente dei nuovi insediamenti urbani e produttivi e al tessuto agro-produttivo contemporaneo; e quella reticolare storica di pianura che comprende nella sua maglia i borghi rurali e le ville suburbane, intrinsecamente legate alle funzioni dell'agroecosistema.

La presenza storica del confine con il Friuli austriaco ha condizionato gli aspetti di crescita di una comune coscienza storica legata a ruolo fondamentale di Aquileia, anche se la comune matrice friulana è comunque rilevabile e leggibile pur nelle sue peculiari differenziazioni. L'appartenenza di questi comuni a due diverse provincie, come pure alle suddivisioni amministrative dei diversi enti sovracomunali, ha segnato le scelte aggregative recenti di area vasta e di fatto i 33 comuni che costituiscono l'ambito si riconoscono in quattro diverse UTI (Unioni Intercomunali Territoriali).

Nei seguenti paragrafi si riporta la descrizione del paesaggio interessato dall'intervento, articolato per componenti. Sulla base di tali informazioni sono stati redatti gli elaborati grafici denominati *Carta della morfologia e struttura del paesaggio* (cfr. IZ0400R22N5SA0001121-25A), allegate allo Studio di Impatto Ambientale.

4.1.2 Componenti del sistema naturale

RELAZIONE GENERALE

L'ambito di San Donà di Piave ricade nella pianura veneta, che si estende tra il Fiume Piave e il Fiume Livenza fino al tratto di piana costiera.

Il reticolo idrografico è costituito dal fiume Piave, dal fiume Sile e dai loro affluenti e da numerosi corsi d'acqua, quasi tutti canalizzati. Per un tratto i corsi d'acqua scorrono pensili, con arginature artificiali. L'insieme costituisce una fitta rete con andamento irregolare e spesso con disegno geometrico.

Il Comune di San Donà di Piave è lambito da questi due fiumi appartenenti a due differenti bacini idrografici, in particolare il fiume Piave nel primo tratto funge da confine naturale con il territorio comunale di Musile di Piave per poi attraversare il territorio della sua area centrale.

Nell'ambito di San Donà di Piave, limitrofo all'intervento in esame, è presente il Canale Navigabile costruito negli anni 30' e permetteva di collegare lo scalo ferroviario di San Donà di Piave al Canale Grassaga che, una volta congiunto con il canale Bidoggia, confluisce nel canale Brian permettendo il collegamento tra il fiume Piave e il Livenza.



Figura 4-4 Sistema naturale dell'ambito di San Donà di Piave: Canale Navigabile (Fonte: Google Earth)



Figura 4-5 Sistema naturale dell'ambito di San Donà di Piave: Canale Grassaga (Fonte: Google Earth)



Figura 4-6 Sistema naturale dell'ambito di San Donà di Piave: Fiume Piave (Fonte: Google Earth)

L'ambito di Portogruaro ricade in un esteso tratto di Pianura Padana, delimitata a Est dal Fiume Tagliamento e a Ovest dai corsi d'acqua Meduna - Livenza.

Per quanto riguarda l'ambito di Portogruaro, il suo territorio, interamente pianeggiante, presenta i caratteri peculiari delle zone rurali bonificate ed è solcato da una rete di canali artificiali.

Nel territorio comunale scorrono due corsi d'acqua principali, i fiumi Lemene e Reghena, ed alcuni minori, tra cui le rogge Versiola e Lugugnana ed il canali Loncon, Lison, Taù e Taglio.



Figura 4-7 Sistema naturale dell'ambito di Portogruaro: Fiume Lemene (Fonte: Google Earth)

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

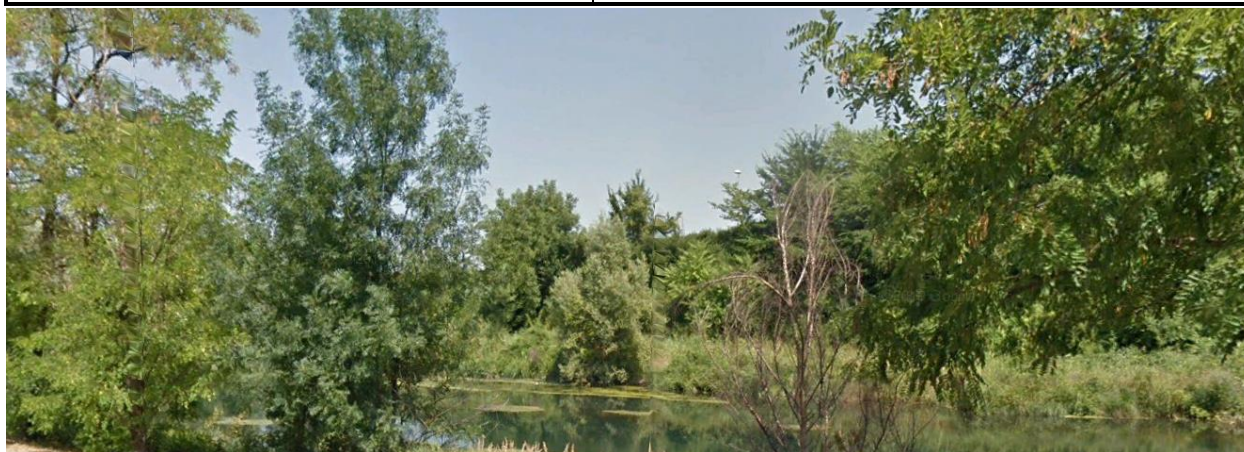


Figura 4-8 Sistema naturale dell'ambito di Portogruaro: vegetazione ripariale lungo il Fiume Lemene (Fonte: Google Earth)

L'ambito di Fossalta di Portogruaro ricade in tratto di pianura piuttosto esteso, che si sviluppa tra il corso del Fiume Livenza e quello del Fiume Tagliamento. Le quote altimetriche dell'area sono mediamente basse, inferiori ai 10 metri. L'area è completamente pianeggiante, caratterizzata da depositi detritici e alluvionali, con zone depresse.

Il reticolo idrografico è molto sviluppato, la maggior parte dei corsi d'acqua appare modificata da opere di canalizzazione. L'opera di bonifica ha condizionato significativamente il paesaggio, mediante numerosi canali che hanno drenato le acque superficiali rendendo il terreno idoneo agli scopi agricoli "bonifica sette sorelle" o "bonifica Loncon". Il disegno risultante dall'intersezione dei canali è piuttosto irregolare, a maglie comunque ortogonali.



Figura 4-9 Sistema naturale dell'ambito di Fossalta di Portogruaro: vegetazione ripariale (Fonte: Google Earth)



Figura 4-10 Sistema naturale dell'ambito di Fossalta di Portogruaro: vegetazione ripariale in corrispondenza di Via Giovanni Boccaccio (Fonte: Google Earth)

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

L'ambito dell'Isonzo ricade in un'ampia zona di pianura che si estende a Est del Fiume Tagliamento, limitata a Nord e a Est da sistemi collinari. Le quote variano tra i 10 m e i 200 m nella parte più a monte. Il ricco reticolo idrografico ha prevalente origine dalla fascia delle risorgive ed è costituito da un sistema di olle e rogge che alimenta con le proprie acque i fiumi di risorgiva.

Nell'ambito di Ruda è presente il lago di Draga, situato in località Cortona, presenta un'estensione di circa 20000 mq. Il lago è circondato da aree agricole, prevalentemente occupate da vitigni.




Figura 4-11 Sistema naturale dell'ambito di Ruda: Lago di Draga (Fonte: Google Earth)

L'opera in viadotto interessa la pianura golenale del Fiume Isonzo, una fascia piuttosto stretta e che si sviluppa lungo il Fiume Isonzo.

Il Fiume Isonzo nasce nella regione di Plezzo in Slovenia, nello specifico nella Val Trenta, entra in territorio italiano preso Gorizia, per poi concludere il suo percorso di 136 km raggiungendo l'Adriatico nei pressi di Grado. I principali affluenti sono: sulla sinistra il Rio Lepena, l'Idria e il Vipacco; sulla destra la Coritenza, l'Učja e il Torre.

Il fiume è caratterizzato da diffuse anastomizzazioni, a tratti il corso manifesta un andamento meandriforme, mentre in alcuni tratti sono visibili meandri abbandonati. Sono riscontrabili scarpate

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

di terrazzamento; in quest'area ricadono le zone soggette a inondazione in occasione degli eventi di piena. Il suolo è generalmente utilizzato per scopi agricoli, anche se i terreni che ricadono in quest'area sono facilmente inondabili. Altre aree, di limitata estensione, sono coperte da vegetazione boschiva.



Figura 4-12 Sistema naturale del Fiume Isonzo: formazioni ripariali lungo il Fiume Isonzo (Fonte: Google Earth)



Figura 4-13 Sistema naturale del Fiume Isonzo: greto del Fiume Isonzo (Fonte: Google Earth)

4.1.3 Componenti del sistema agricolo

Per quanto riguarda la matrice agricola del paesaggio indagato sono stati oggetto di approfondimento i dati cartografici del Geoportale della Regione Veneto e dal Geoportale del Friuli-Venezia Giulia.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Come si è possibile evincere dagli elaborati grafici *Carta della morfologia e della struttura del Paesaggio* (IZ0400R22N5SA0001121-5A) allegati allo Studio di Impatto Ambientale, la maggior parte del territorio interferito è destinato all'agricoltura.

L'elemento paesaggistico dominante del Piave è la campagna pianeggiante a vocazione prevalentemente agricola, intensamente coltivata a seminativi, nello specifico a mais, frumento etc.

Per quanto concerne l'ambito di San Donà di Piave, la maggior parte del territorio comunale di San Donà è occupata da superficie agricola, di poco inferiore dell'80%.

Le colture più diffuse sono quelle a seminativo, in particolare granoturco, discreta anche la coltivazione di piante industriali e barbabietola da zucchero. Per quanto riguarda invece le coltivazioni legnose, circa 458 ettari destinati alla coltivazione della vite.



Figura 4-14 Sistema agricolo nell'ambito di San Donà di Piave: area a seminativi in Via del Silos (Fonte: Google Earth)



Figura 4-15 Sistema agricolo nell'ambito di San Donà di Piave: pioppeto in Via Martiri delle Foibe (Fonte: Google Earth)



Figura 4-16 Sistema agricolo nell'ambito di San Donà di Piave: vitigno in Via Martiri delle Foibe (Fonte: Google Earth)

In merito all'ambito di Portogruaro, sono presenti prevalentemente aree destinate alla coltura di seminativi. Nello specifico le aree interferite dalla variante sono occupate da aree a seminativi e un vigneto.



Figura 4-17 Sistema agricolo nell'ambito di Portogruaro: area a seminativi in via Ronchi (Fonte: Google Earth)



Figura 4-18 Sistema agricolo nell'ambito di Portogruaro: colture legnose (Fonte: Google Earth)

L'ambito di Fossalta di Portogruaro ha una forte vocazione agricola, difatti la maglia agricola, costituita da ampie estensioni dei coltivi, è caratterizzata da appezzamenti di forma e dimensioni piuttosto variabili. Come si desume dalle seguenti immagini, l'ambito interferito è caratterizzato dalla prevalenza di aree a seminativi.

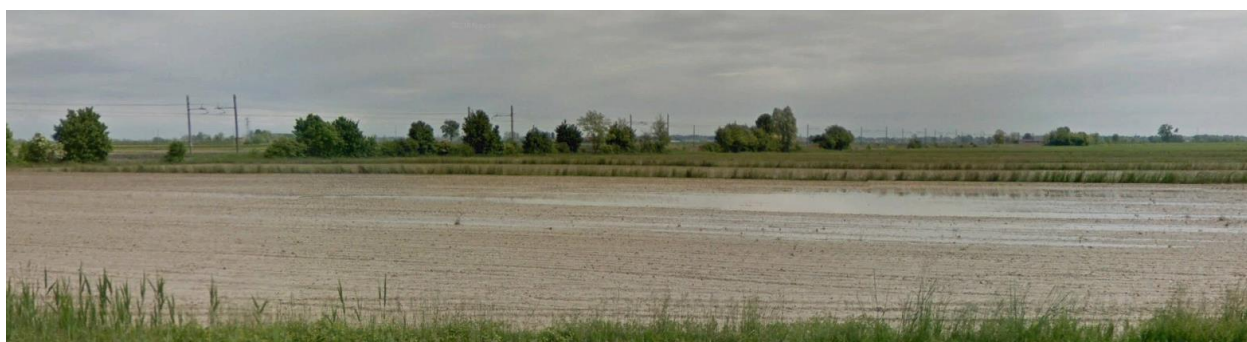


Figura 4-19 Sistema agricolo nell'ambito di Fossalta di Portogruaro: area a seminativi in Via Aldo Moro (Fonte: Google Earth)

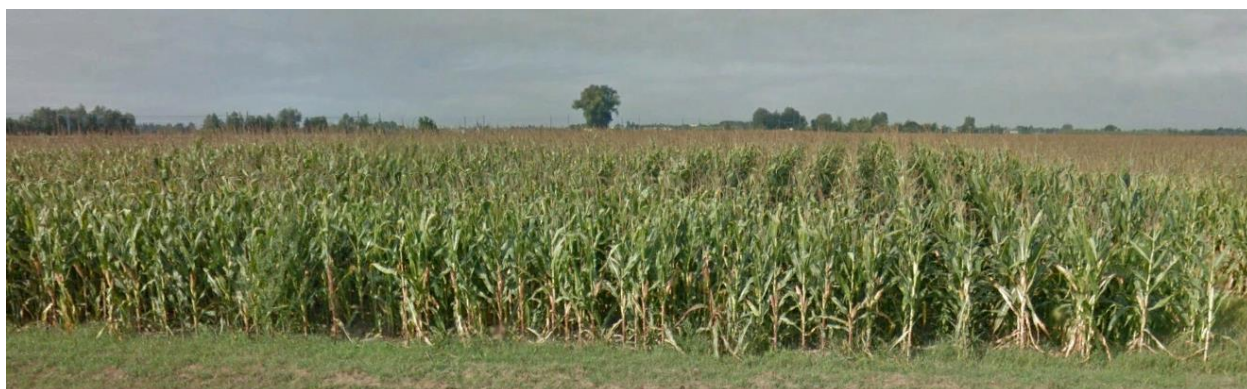


Figura 4-20 Sistema agricolo nell'ambito di Fossalta di Portogruaro: colture erbacee in corrispondenza di Via Venzona (Fonte: Google Earth)

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

L'intervento denominato "Variante Isonzo" interessa un ambito a destinazione prevalentemente agricola, con coltivi dagli appezzamenti variabili per forma e dimensioni. Come si evince nelle successive immagini, le aree interferite sono occupate da vigneti e seminativi.



Figura 4-21 Sistema agricolo nell'ambito di Ruda: vitigno in Via Cortona (Fonte: Google Earth)



Figura 4-22 Sistema agricolo nell'ambito di Turriaco: colture erbacee in corrispondenza della SP1 (Fonte: Google Earth)

4.1.4 Componenti del sistema insediativo-infrastrutturale

Le tratte progettuali in esame interessano a ovest i territori comunali inseriti nel contesto del veneto orientale e il territorio di transizione tra le province di Udine e Gorizia nel Friuli-Venezia Giulia.

Gli assi infrastrutturali principali di carattere territoriale corrono lungo la direttrice est-ovest, ed in particolare sono la linea ferroviaria Trieste-Venezia e all'autostrada A4 Torino - Trieste e la strada statale S.S.14 Triestina.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Inoltre, si sottolinea che il collegamento aereo è garantito dall'Aeroporto di Trieste, situato nel Comune di Ronchi dei Legionari e raggiungibile attraverso la strada statale n.14, che dista circa un chilometro rispetto al tratto finale dell'intervento.

Per quanto riguarda la rete infrastrutturale di San Donà, il sistema viario si completa attraverso la rete di strade provinciali come la strada provinciale n. 83 che la connette con l'abitato di Noventa di Piave e la strada regionale n.89 Treviso-Mare che la collegano alle città della costa.

La stazione ferroviaria di San Donà di Piave esprime una funzione di carattere territoriale sulla linea Venezia-Trieste, posta a circa un chilometro di distanza dall'intervento dal posto di movimento.



Figura 4-23 Sistema infrastrutturale nell'ambito di San Donà di Piave: linea ferroviaria esistente in corrispondenza di Via del Silos (Fonte: Google Earth)

Oltre che dai collegamenti viari sopra menzionati, il sistema infrastrutturale dell'ambito di Portogruaro è costituito dalle direttrici di comunicazione con le province limitrofe: l'autostrada A28 Portogruaro-Conegliano, la strada statale n.251 della Val di Zoldo e Val Cellina, la strada statale n.463 del Tagliamento, la strada regionale n.53 Postumia e la strada provinciale n.93 Portogruaro-Udine.

La stazione ferroviaria serve la città di Portogruaro e la località balneare di Caorle, dista circa 500 metri dal tratto iniziale dell'intervento progettuale.



Figura 4-24 Sistema infrastrutturale nell'ambito di Portogruaro: linea ferroviaria esistente in corrispondenza di SP 463 (Fonte: Google Earth)

In merito alla rete infrastrutturale di Fossalta di Portogruaro, questa è completata dalle viabilità locali come la strada provinciale n.92, che si sviluppa in direzione S-O lungo e la strada provinciale n.72 in direzione N-E. Invece l'ambito di progetto è caratterizzato da strade poderali a servizio delle aree agricole presenti.

Per quanto riguarda il sistema infrastrutturale dell'ambito della Variante Isonzo, la rete è completata dai seguenti collegamenti viari: la strada provinciale n.8 e la strada provinciale n.68, la strada provinciale n.92, la strada provinciale n.1 e la strada provinciale n.2.

Nell'ambito indagato sono presenti degli edifici di pertinenza ferroviaria, si tratta delle stazioni ferroviarie dismesse di Villa Vicentina e di Pieris-Turriaco, che collegavano originariamente le località omonime.



Figura 4-25 Sistema infrastrutturale nell'ambito di San Canzian d'Isonzo: ex stazione di Pieris-Turriaco (Fonte: Google Earth)

Il Comune di San Donà si sviluppa sulla sinistra idrografica del fiume Piave, proseguendo poi lungo la diramazione della Piave Vecchia, lambendo la Laguna di Venezia. Verso nord il confine è definito dai corsi del Canale Gondulmera e del Grassaga, ad est dal fosso Parussola e dal Maliso, mentre a sud il limite è dato dal tracciato del canale Piavon, del Ramo e del Rosa.

La realizzazione della linea ferroviaria che passa nei pressi del nucleo di San Donà di Piave è stata determinante per la definizione della forma urbana.

Il sistema insediativo di San Donà è costituito dal nucleo storico, dal sistema periurbano semi anulare, le direttrici di trasformazione su cui si agganciano le aree commerciali e quelle produttive di primo impianto, come la zona industriale di via Kennedy, su cui c'è un processo di trasformazione, e quindi il parco - campagna, definito come spazio di riequilibrio.

Oltre i nuclei satelliti delle frazioni, distribuiti lungo gli assi territoriali che partono dal centro di San Donà, il territorio circostante assume una primaria valenza agricola.

Il tessuto insediativo che si sviluppa all'interno dell'abitato di San Donà di Piave è caratterizzato in primo luogo da un sistema piuttosto denso che si è venuto a creare in relazione al nucleo storico di San Donà a partire dal nucleo di Santa Maria delle Grazie e l'asse dell'attuale corso Trentin,

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica</p>												
<p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005</p> <p>RELAZIONE GENERALE</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IZ04</td> <td>00R22</td> <td>RG</td> <td>IM0002101</td> <td>A</td> <td>161 di 226</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	161 di 226
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	161 di 226								

sviluppandosi a partire da un centro storico ancora ben definibile, in modo piuttosto uniforme e compatto lungo tutte le direttrici, trovando come limite quello definito dal corso del Piave stesso.

Si evidenzia come coesistano aree a bassa densità, con altre caratterizzate invece da un alta densità, con una conseguente presenza di tipologie insediative diversificate.

Gli interventi progettuali si inseriscono in un ambito periurbano, caratterizzato a Nord da insediamenti residenziali sparsi lungo Via delle Statue, mentre a Sud in Via del Silos sono presenti prevalentemente edifici di tipo commerciale e produttivo, che presentano caratteristiche dimensionali e materiche eterogenee.



Figura 4-26 Sistema insediativo nell'ambito di San Donà di Piave: Consorzio Agrario (Fonte: Google Earth)



Figura 4-27 Sistema insediativo nell'ambito di San Donà di Piave: Centro direzionale Porta Nord in Via del Silos (Fonte: Google Earth)

Come si evince dalle successive immagini il tessuto residenziale è costituito da edifici uni e bifamiliari riconducibili alla tipologia edilizia a schiera, che presentano altezze varie tra i due e i tre piani e caratteristiche architettoniche eterogenee.



Figura 4-28 Sistema insediativo nell'ambito di San Donà di Piave: tessuto di tipo residenziale in Via delle Statue (Fonte: Google Earth)



Figure 4-29 Sistema insediativo nell'ambito di San Donà di Piave: tessuto di tipo residenziale in Via delle Statue (Fonte: Google Earth)



Figura 4-30 Sistema insediativo nell'ambito di San Donà di Piave: tessuto di tipo residenziale in Via Mussetta di Sopra (Fonte: Google Earth)

In merito al sistema insediativo di Portogruaro, l'ambito indagato comprende il centro storico di Portogruaro e il tessuto urbano di prima espansione sorto attorno al nucleo più antico. Presenta un tessuto edilizio denso, organizzato sulla viabilità di primo impianto parallela al fiume Lemene.

Il tessuto urbano del centro storico è complessivamente in un buono stato di conservazione e non presenta particolari fenomeni di degrado. Invece, l'insediamento più recente si è sviluppato lungo le principali direttrici stradali, come ad esempio le strade provinciali.

L'intervento progettuale denominato "variante Portogruaro", distante circa 500 metri dalla stazione ferroviaria, interessa la linea ferroviaria esistente che delimita a sud l'abitato e a nord le aree periurbane a destinazione prevalentemente agricola.

Gli edifici posti lungo in prossimità del suddetto intervento progettuale sulla linea ferroviaria sono di tipo residenziale e si presentano piuttosto omogenee per caratteristiche tipologiche e cromatiche.

Difatti, gli edifici residenziali posti in prossimità della linea ferroviaria sono prevalentemente unifamiliari e bifamiliari, riconducibili alla tipologia a schiera



Figura 4-31 Sistema insediativo nell'ambito di Portogruaro: tessuto residenziale lungo la linea ferroviaria (Fonte: Google Earth)



Figura 4-32 Sistema insediativo nell'ambito di Portogruaro: tessuto residenziale in Via G. Vasari (Fonte: Google Earth)



Figura 4-33 Sistema insediativo nell'ambito di Portogruaro: tessuto residenziale in Via F. Gioia (Fonte: Google Earth)



	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Figura 4-34 Sistema insediativo nell'ambito di Portogruaro: tessuto residenziale in prossimità del tratto finale dell'intervento (Fonte: Google Earth)

L'ambito in cui è prevista la realizzazione del Posto di Movimento a Fossalta di Portogruaro è un'area agricola, distante dal nucleo insediativo. Dal centro storico, che si sviluppa attorno alla Piazza Risorgimento, il sistema insediativo si articola a raggera lungo le principali viabilità.

Nello specifico, nell'ambito di Fossalta sono presenti pochi insediamenti di tipo rurale posti al servizio dei terreni agricoli annessi, piuttosto contenuti nelle dimensioni e caratterizzati da coperture a falde realizzate con coppi in laterizio.

Nella figura successiva a sinistra è rappresentato l'insediamento agricolo posto in corrispondenza di Via Venzona, caratterizzato dal corpo centrale a tre piani e da due ali più basse con la copertura a falde, assetto volumetrico ricollegabile ai complessi padronali.



Figura 4-35 Sistema Insediativo nell'ambito di Fossalta di Portogruaro: insediamenti rurali (Fonte: Google Earth)

Per quanto riguarda l'intervento progettuale denominato "Variante Isonzo", il tracciato attraversa lungo l'asse Ovest-Est i territori comunali di Fiumicello-Villa Vicentina, Ruda, Turriaco e San Canzian d'Isonzo.

Il tratto iniziale dell'intervento interessa la frazione di Papariano di Fiumicello-Villa Vicentina, caratterizzata da insediamenti residenziali, e insediamenti di tipo produttivo e commerciale.

Nello specifico, gli edifici residenziali sono prevalentemente del tipo a schiera, con altezze ridotte (max due piani) e caratteristiche materiche omogenee come l'utilizzo della copertura a falde realizzate con coppi di laterizio.



Figura 4-36 Sistema insediativo dell'ambito di Fiumicello Villa-Vicentina: insediamenti residenziali in corrispondenza di Via due giugno (Fonte: Google Earth)

Lungo il corso del Fiume Isonzo, attraversato dall'opera in viadotto, si sviluppano le aree naturali caratterizzate da una fitta vegetazione, prive di insediamenti di tipo antropico.

Invece, il tratto della nuova viabilità in corrispondenza della S.P.1 interessa un insediamento produttivo-commerciale del Comune di Turriaco.

L'intervento progettuale dista circa 0,5 km dalla Piazza Libertà, attorno al quale si sviluppa il centro storico di Turriaco, formato da tre nuclei distinti: il Logo Madoneta, il Borgo de le Tartare, il Borgo de Dodo.



	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Figure 4-1 Sistema insediativo dell'ambito di Turriaco: insediamento produttivo-commerciale in corrispondenza della SP1 (Fonte: Google Earth)

Il tratto finale dell'intervento si sviluppa in prossimità del sedime ferroviario attuale, al quale si ricongiunge nel tratto terminale, parallelo all'insediamento residenziale di Pieris frazione del Comune di San Canzian d'Isonzo.

Il territorio comunale di San Canzian è probabilmente abitato fin dalla preistoria e come testimoniano i reperti pervenuti negli anni Cinquanta l'abitato esisteva già in epoca romana.

La frazione di Pieris, posta a Nord del territorio comunale di San Canzian d'Isonzo, si sviluppa lungo l'asse O-E nell'area compresa tra la linea ferroviaria e la S.S.1, mentre lungo l'asse N-S attorno alla S.P.2. Nello specifico, l'intervento è prossimo a edifici residenziali unifamiliari e bifamiliari appartenenti alla tipologia a schiera. Tali insediamenti, dalle caratteristiche materiche e cromatiche piuttosto omogenee, si sviluppano in altezza per 2 o 3 piani a seconda della tipologia.



Figure 4-2 Sistema insediativo nell'ambito di San Canzian d'Isonzo: insediamento residenziale in via A. Rebez (Fonte: Google Earth)

4.1.5 Componenti del sistema storico-culturale

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Le aree interferite dagli interventi progettuali presentano caratteristiche territoriali differenti in tutta la loro estensione, pertanto lo studio relativo al patrimonio culturale è articolato in analisi puntuali relative alle singole aree interferite nei diversi ambiti spaziali di riferimento.

Per quanto concerne il patrimonio culturale dell'ambito di San Donà di Piave, si ritiene opportuno precisare che gli interventi ricadono in ambito periurbano, distante dal centro storico dove si concentrano i principali beni di interesse culturale.

Gli edifici che costituiscono i fronti stradali, in particolare di Corso Trentin e via Ancillotto, e che contornano piazza Indipendenza e piazza Trevisan, risultano di particolare interesse storico culturale.


Per completezza d'indagine si menzionano i principali beni di interesse culturale come Casa Saretta, orfanotrofio gestito dalle suore risalente agli anni Venti, e l'antica Villa S.A.R.A. in via Sabbioni, in precedenza di proprietà della casa di riposo Monumento ai Caduti e attualmente di proprietà privata.



Figura 4-37 Beni culturali nell'ambito di San Donà di Piave: a sinistra "Casa Saretta"; a destra Villa "S.A.R.A." (Fonte: Google Earth)

Inoltre, nell'area più orientale del territorio comunale posta a sud del corso del canale Grassaga e del Brian, è presente l'insediamento altomedievale di Heraclia, zona di interesse archeologico istituita con D.M. del 27.1.1956. L'insediamento, risalente al VII - XI sec., consta di un agglomerato urbano di tipo lagunare disposto lungo le anse di un canale maggiore e circondato da tre lati da lagune. Tale area, adesso adibita ad uso agricolo e insediativo, dista più di 4 km dall'intervento progettuale in esame.

Negli ambiti delle tratte progettuali ricadenti in Veneto è presente il tracciato storico della Via Annia, strada romana che si sviluppa da est a ovest parallelo alla costa veneta, attraversando i comuni di San Donà di Piave, Portogruaro e Fossalta di Portogruaro.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

In prossimità degli interventi in esame ricadenti nel Comune di Portogruaro è presente lo stabilimento industriale dismesso della ex fabbrica Perfosfati, di cui il grande Capannone costituisce l'elemento più rappresentativo.

Il Capannone "Ex Fabbrica Perfosfati", bene architettonico di interesse storico culturale dichiarato, è stato realizzato nel 1949 ad opera dell'ingegnere Giulio Ceruti.

Si precisa che l'intervento progettuale "Variante di Portogruaro" è posto ad una distanza considerevole dal Capannone, nello specifico dalla pk 0+000 dista circa 820 metri, tale da non determinare alcuna interferenza.



Figura 4-38 Beni culturali nell'ambito di Portogruaro: Capannone "Ex Fabbrica Perfosfati" (Fonte: Google Earth)

L'interesse culturale di tale bene consiste nel sistema costruttivo tipologico e strutturale del modulo archivoltato, compreso tra due coppie di archi primari e da una serie di archi secondari connessi a travi reticolari di collegamento e di irrigidimento formanti una campata del capannone²⁵.

Attualmente il Capannone si trova in uno stato di degrado dovuto in parte a ragioni strutturali e all'azione dei fattori ambientali.

Poco distante dal suddetto Capannone, in via Borgo San Nicolò, vi è l'ex Consorzio agrario, bene architettonico di interesse culturale dichiarato posto a circa 720 metri dagli interventi in esame.

²⁵ Fonte: <http://vincoliinrete.beniculturali.it/VincoliInRete/vir/bene/dettagliobene3063685>



Figura 4-39 Beni culturali nell'ambito di Portogruaro: Ex Consorzio agrario (Fonte: Google Earth)

La Porta San Gottardo, bene architettonico di interesse culturale dichiarato, venne edificata probabilmente verso la metà del sec. XII, la sua denominazione attuale deriva da un'altra chiesa di San Gottardo, che sorgeva subito fuori dalla porta.



Figura 4-40 Beni culturali nell'ambito di Portogruaro: Porta San Gottardo (Fonte: Google Earth)

In merito all'ambito progettuale di Fossalta di Portogruaro si ritiene opportuno sottolineare che l'intervento in esame ricade in un ambito rurale privo di beni di interesse storico culturale.

Si ritiene opportuno segnalare la presenza di una casa cantoniera in corrispondenza della pk del tratto ferroviario "Variante di Portogruaro" oggetto dello Studio di Impatto Ambientale.



Figura 4-41 Beni nell'ambito di Fossalta di Portogruaro: Casa Cantoniera (Fonte: Vincoli in rete)

Il Comune di Fossalta di Portogruaro conserva un notevole patrimonio storico ed artistico, difatti dal punto di vista storico sono presenti due importanti raccolte documentali conservate nell'Archivio Comunale e nell'Archivio della Parrocchia di San Zenone vescovo. I principali beni architettonici del centro storico si articolano attorno alle principali piazze, rispettivamente nella piazza Bornacin il settecentesco palazzo Sidran, esempio di architettura signorile veneziana di campagna, e nella piazza Risorgimento la Chiesa di S. Zenone, la casa Bornacin, il più antico edificio documentato del centro storico.

Posta più a sud della linea ferroviaria in esame vi è la frazione di Vado, che fin dalle origini si è sviluppata attorno alla chiesa molto antica dedicata a S. Matteo. La Chiesa in via Matteotti è il risultato di continui restauri che nel corso del tempo hanno modificato completamente la struttura originaria della chiesa.



Figura 4-42 Beni di interesse storico nell'ambito di Fossalta di Portogruaro: Palazzo Sidran (Fonte: Google Earth)



Figura 4-43 Beni di interesse storico nell'ambito di Fossalta di Portogruaro: Piazza Risorgimento e Chiesa di S.Matteo a Vado(Fonte: Google Earth)

Come specificato in precedenza, l'intervento progettuale denominato "Variante Isonzo" attraversa quattro comuni, rispettivamente a Ovest Fiumicello - Villa Vicentina e Ruda, invece ad est Turriaco e San Canzian d'Isonzo.

L'ambito di Ruda interferito dalla "Variante Isonzo" si precisa che il tracciato ferroviario in esame attraversa un'area agricola posta ad una distanza considerevole dal centro abitato e dai beni di interesse storico culturale presenti nel Comune di Ruda. Tra questi beni, si menzionano di seguito i principali per importanza come, ad esempio, la Villa Elisa Perotti Chiozza Ciardi nella frazione di San Nicolò, il Castello e la Villa Antonini nella frazione di Saciletto, e il complesso industriale "Amideria Chiozza" nella località Perteole.

La Villa Perotti, Chiozza, Bonaparte Baciocchi, Ciardi, detta "Commenda" è una dimora storica risalente al XVIII secolo.



Figura 4-44 Beni di interesse storico nell'ambito di Ruda: Villa Perotti (Fonte: Google Earth)



Figura 4-45 Beni di interesse storico nell'ambito di Ruda: Villa Antonini nella frazione di Salicetto (Fonte: Google Earth)



Figura 4-46 Beni di interesse storico nell'ambito di Ruda: Castello nella frazione di Salicetto (Fonte: Vincoli in rete)



Figura 4-47 Beni di interesse storico nell'ambito di Ruda: Complesso Industriale "Amideria Chiozza"
(Fonte: Vincoli in rete)

Nell'ambito di Fiumicello - Villa Vicentina è presente la Cappella, voluta dalla contessa Elisa Baciocchi Camerata, nipote di Napoleone Bonaparte, per dare degna sepoltura al suo unico figlio Benedetto Napoleone.

La chiesetta neogotica, costruita nel 1853, presenta alcuni elementi neoromanici oltre al sarcofago in marmo bianco di Napoleone Camerata, conserva una pala d'altare dipinta nel 1867 dal goriziano Augusto Tominz.

Inoltre nella frazione di Pappariano è presente la Chiesa di Santa Maria Regina, edificio spirituale di modeste dimensioni inaugurato nell'agosto del 1939.



Figura 4-48 Beni di interesse storico nell'ambito di Fiumicello - Villa Vicentina: a sinistra la Casa accanto alla Cappella Baciocchi e a destra la Chiesa di Santa Maria Regina (Fonte: Google Earth)

I principali beni di interesse culturale presenti nell'ambito di Turriaco gravitano attorno alla Piazza Libertà: la settecentesca Chiesa di San Rocco e la Villa Tiberio Friuli Folco Fonda Priuli.

La Villa Tiberio Friuli Folco Fonda, risalente alla seconda metà del Seicento, presenta una facciata a tre piani caratterizzata da un portale centinato in rustici conci di pietra, ombreggiato dal balcone del salone d'onore, mentre l'abbaino, sormontato da un timpano, è affiancato da camini in stile veneziano.

Poco distanti sorgono il Palazzo Mangilli, costruzione liberty del primo Novecento e le case natali dei garibaldini Giuseppe Mreule e Amedeo Venuti.



Figura 4-49 Beni di interesse storico nell'ambito di Turriaco: a sinistra la Chiesa di San Rocco e a destra la Villa Tiberio Friuli Folco Fonda (Fonte: Google Earth)

In merito al patrimonio culturale dell'ambito di San Canzian d'Isonzo, i principali beni di interesse culturali presenti sono beni architettonici come ad esempio la Villa Settimini e la Chiesa di Sant'Andrea Apostolo nella frazione di Pieris e il Palazzo Fabris nella frazione di Begliano.

La Villa Settimini, bene architettonico di interesse culturale dichiarato risalente alla metà del secolo XVIII. In origine era contemporaneamente residenza dominicale e centro aziendale, mentre dal 1907 la villa è stata utilizzata come sede municipale sino al 1996.

Il Palazzo Fabris venne ricostruita ricalcando l'impianto dell'originaria costruzione settecentesca, sottoposta a restauro anche negli ultimi decenni dell'Ottocento. Nel corpo centrale, sopraelevato sulle ali laterali quasi simmetriche, le aperture al piano nobile sono allungate verticalmente e impreziosite da cornice e, nel caso del balcone centrale, da due volute. Il motivo della balaustra ricorre anche nelle finestre del piano superiore e nella facciata posteriore. Orientata a sud e prospiciente il giardino chiuso da un portale con due statue, essa presenta un'elegante scala balaustrata a quattro rampe simmetriche.



Figura 4-50 Beni di interesse storico nell'ambito di San Canzian d'Isonzo: a sinistra Villa Settimini e a destra la Chiesa di Sant'Andrea Apostolo (Fonte: Google Earth)



Figura 4-51 Beni di interesse storico nell'ambito di San Canzian d'Isonzo: Palazzo Fabris di Begliano (Fonte: Google Earth)

4.1.6 Aspetti archeologici (verifica preventiva dell'interesse archeologico)

Nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del Potenziamento della Linea Venezia Trieste, Soppressione Passaggi a Livello e Varianti di Tracciato è stata avviata la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 50/2016, con la redazione di uno Studio archeologico specialistico per la determinazione del potenziale rischio archeologico. Il potenziale rischio archeologico delle opere civili in progetto è valutato in una fascia

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

a cavallo di esse, in base ad una serie di parametri prestabiliti: il quadro storico-archeologico in cui si inserisce l'ambito territoriale oggetto dell'intervento; i caratteri e la consistenza delle presenze censite (tipologia ed estensione dei rinvenimenti); la distanza rispetto alle opere ferroviarie in progetto, per la quale si tiene anche conto del grado di affidabilità del posizionamento delle presenze archeologiche (soprattutto per quelle note da bibliografia, fonti d'archivio o, comunque, non direttamente verificabili); la tipologia delle opere da realizzare, con particolare attenzione alle profondità e all'estensione degli scavi previsti per la loro realizzazione.

A seguito della trasmissione dello Studio e degli elaborati caratterizzanti di progetto, le competenti Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio dell'Area Metropolitana di Venezia Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio e le province di Belluno, Padova e Treviso, con nota prot. n. 8865 del 08.04.2020, e la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Friuli-Venezia Giulia, con nota prot. N. 21614 del 03/09/2019, hanno prescritto una serie di indagini archeologiche preventive, consistenti in trincee di scavo, sondaggi, carotaggi e lettura dei carotaggi geologici.

I piani delle indagini, relativi ai diversi tracciati, sono stati condivisi con le Soprintendenze e i risultati degli scavi verranno trasmessi alle stesse per l'espressione del parere di competenza nell'ambito dell'iter autorizzatorio del Progetto Definitivo.

4.2 ANALISI DELLE RELAZIONI OPERA-PAESAGGIO

4.2.1 Premessa

Per quanto riguarda gli impatti sul paesaggio, le possibili modificazioni, indotte nel contesto territoriale dalla realizzazione della nuova viabilità di progetto, sono di seguito indicate:

- Alterazione della percezione dei beni di interesse storico-culturale;
- Alterazione della percezione visiva del paesaggio;
- Frammentazione del paesaggio con sottrazione di suolo.

Nei paragrafi successivi verranno esaminati gli interventi progettuali ed individuate le categorie di impatto che si presume si possano verificare durante la fase di cantiere e di esercizio.

Alterazione della percezione visiva del paesaggio (PAE_1)

L'alterazione della percezione visiva è determinata dall'inserimento nel territorio di elementi incongrui rispetto alle componenti che caratterizzano il paesaggio (per tipologia, dimensione e/o carattere), tali da generare una intrusione e/o barriera visiva, al punto da limitare o impedire la visualità e la lettura del paesaggio.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

L'analisi per determinare l'alterazione della percezione visiva del paesaggio è condotta a partire dalla individuazione dei luoghi di osservazione, quali:

- *luoghi di fruizione statica*, ovvero dai fronti edificati o punti panoramici con campo visivo i quali, per configurazione morfologica e per livello di frequentazione, costituiscono punti di vista significativi da cui è possibile percepire le opere in progetto;
- *luoghi di fruizione dinamica*, ovvero dai principali canali di fruizione visiva, che sono le direttrici viarie facilmente percorribili ed accessibili a tutti, escludendo così le strade di tipo interpodereale, quelle sterrate e private, e la ferrovia.

Dai luoghi di osservazione, il progetto sarà più o meno visibile. Tale circostanza dipende da diversi fattori, quali la morfologia del terreno, la presenza di elementi di condizionamento visivo e dalla distanza. Dalla concomitanza di tali fattori si possono avere diversi tipi di visualità:

- *Ravvicinata e diretta*. Tale visuale si ha dai punti di osservazione che sono molto vicini agli elementi del progetto consentendo di vederlo tutto o in buona parte.
- *Ravvicinata e filtrata da condizionamenti visivi*. Tale visuale si ha da quei punti di osservazione prossimi agli elementi del progetto ma, a causa della presenza di condizionamenti visivi, è visibile solo in parte.
- *Lontana ma con ampia visuale*. Tale visuale si ha da quei punti di osservazione non vicini agli elementi del progetto, ma data l'assenza di condizionamenti visivi e le propulsive condizioni morfologiche del territorio in tal punto, è possibile vedere tutti gli elementi del progetto o una parte.
- *Visuale ampia*. Tale visuale si ha da quei punti di osservazione sopraelevati rispetto al progetto e prossimi ad esso, consentendo di vedere così tutti gli elementi del progetto o una buona parte.

Frammentazione del paesaggio con sottrazione di suolo (PAE_2)

La frammentazione è definibile come un processo che genera una progressiva modifica e cambiamento dei tasselli del mosaico paesaggistico (struttura del paesaggio), a causa della sottrazione di suolo dovuta alla realizzazione di interventi. Tale fenomeno può determinare la frammentazione dell'omogeneità e l'isolamento degli elementi paesaggistici che definiscono i singoli tasselli del mosaico, generando così frammenti sconnessi e disarticolati con gli altri elementi del paesaggio.

Nei paragrafi successivi verranno esaminati gli interventi di progetto individuando le categorie di impatto che si presume si possano verificare durante la fase di cantiere e di esercizio.

4.2.2 Impatti in fase di cantiere

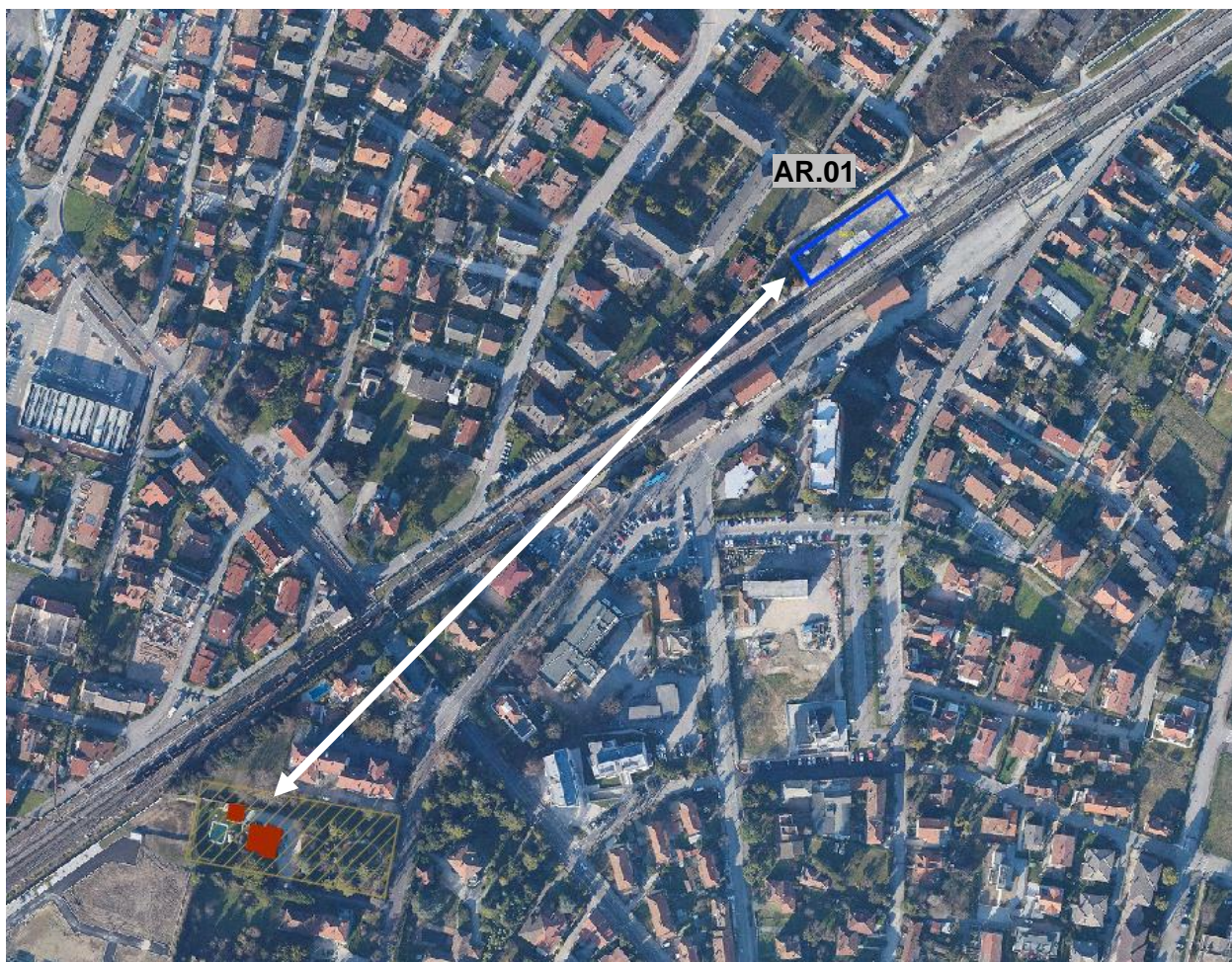
Nel presente paragrafo verranno esaminati i potenziali impatti in fase di cantiere, facendo riferimento agli interventi progettuali e all'ubicazione delle aree di cantiere pertinenti.

- Alterazione della percezione dei beni di interesse storico-culturale;
- Alterazione della percezione visiva del paesaggio.

Alterazione della percezione del bene di interesse storico-culturale

L'intervento progettuale "Posto di Movimento" si sviluppa distante dai principali beni culturali presenti nel Comune di San Donà di Piave, ad eccezione dell'antica Villa S.A.R.A. in via Sabbioni, che dista circa 1,300 km dal tratto iniziale dell'intervento.

Come si evince dalla seguente figura, il cantiere armamento "AR.01" sarà allestito ad una distanza minima di circa 450 metri dal suddetto bene culturale.



	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Figura 4-52 Localizzazione del cantiere armamento e del bene culturale “Villa S.A.R.A.” (Fonte: Google Earth)

Inoltre si evidenzia che il cantiere operativo “CO.02” dell’intervento “PdM – San Donà di Piave”, ricadente nel territorio comunale di Cessalto, non interferisce con alcun bene di interesse storico culturale.

Per quanto riguarda l’intervento progettuale “Variante di Portogruaro” non si evidenziano interferenze dovute alle aree di cantiere e i beni di interesse storico-culturali presenti nell’ambito di studio. Per completezza d’indagine si sottolinea che il cantiere armamento “AR.01” dista circa 650 metri dal bene tutelato “ex Fabbrica Perfosfati”, posto in corrispondenza della Via Arma di Cavalleria.

In merito agli impatti correlati alla fase di cantiere del progetto Posto di Movimento di Fossalta di Portogruaro non si riscontrano effetti sulla componente del patrimonio culturale, in quanto nell’ambito di studio non sono presenti beni di interesse storico culturali, come si evince dalla seguente figura.

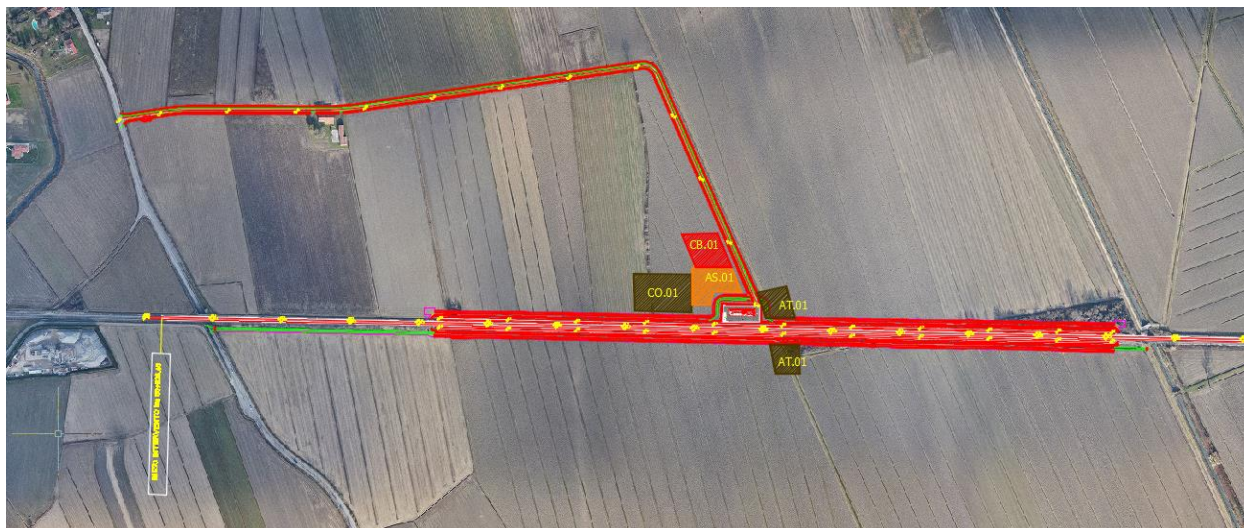


Figura 4-53 Localizzazione delle aree di cantiere dell’intervento “Posto di Movimento di Fossalta di Portogruaro”(Fonte: Google Earth)

Inoltre si specifica che il cantiere operativo “CO.02” relativo all’intervento progettuale PdM a Fossalta di Portogruaro e ricadente nel territorio comunale di Latisana non interferisce con alcun bene di interesse storico-culturale.

Per quanto concerne gli impatti sul patrimonio culturale relativi all'intervento "Variante Isonzo" non si determinano effetti sui beni di interesse storico-culturale presenti nell'ambito di studio, in merito alla localizzazione delle aree di cantiere si precisa quanto segue:

- nel primo tratto dell'intervento progettuale, il cantiere base "CB.01" dista circa 740 metri dalla Cappella Baciocchi di Villa Vicentina-Fiumicello;
- nel secondo tratto dell'intervento, l'area di stoccaggio "AS.03" dista circa 390 metri dalla Villa Settimini nel Comune di San Canzian d'Isonzo;
- nel terzo tratto dell'intervento, l'area tecnica "AT.03" dista circa 600 metri dal bene Villa Tiberio Priuli nel Comune di Turriaco.

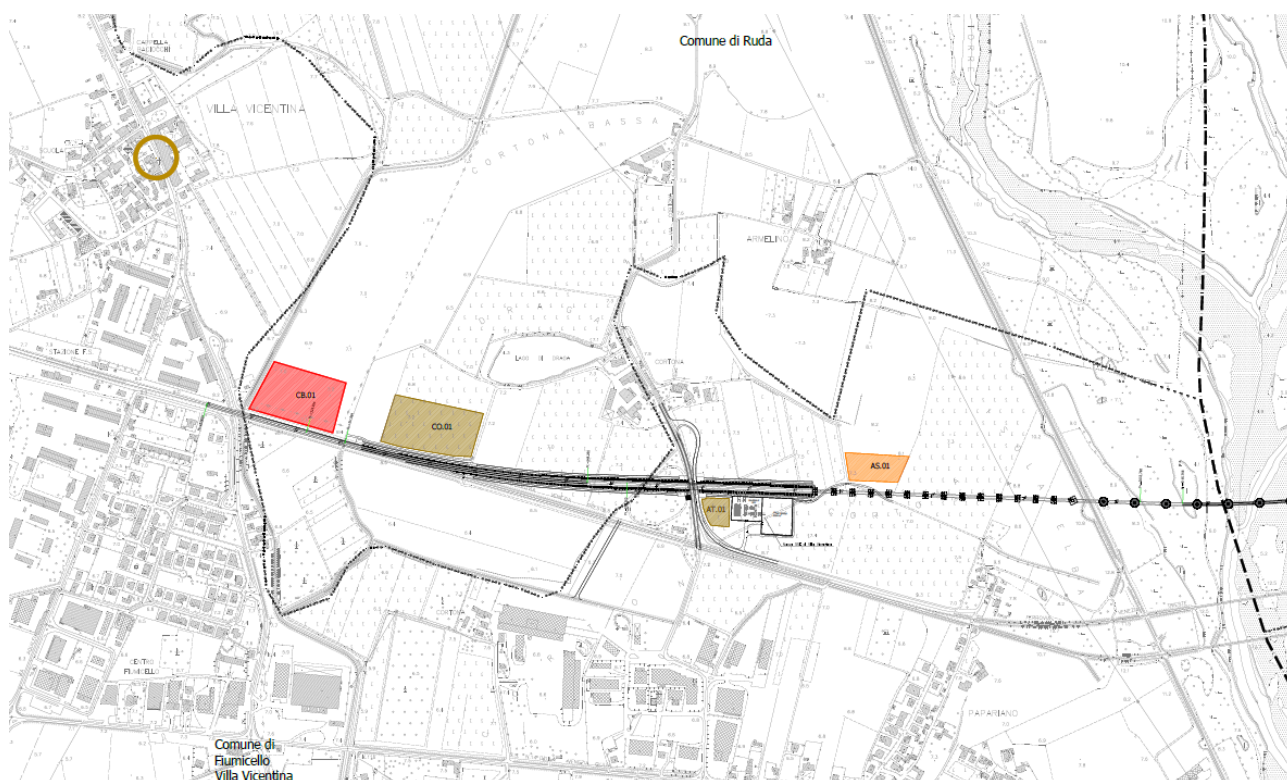


Figura 4-54 Localizzazione dei cantieri del primo tratto dell'intervento "Variante Isonzo"
(Fonte: Stralcio della *Carta dei Vincoli*)

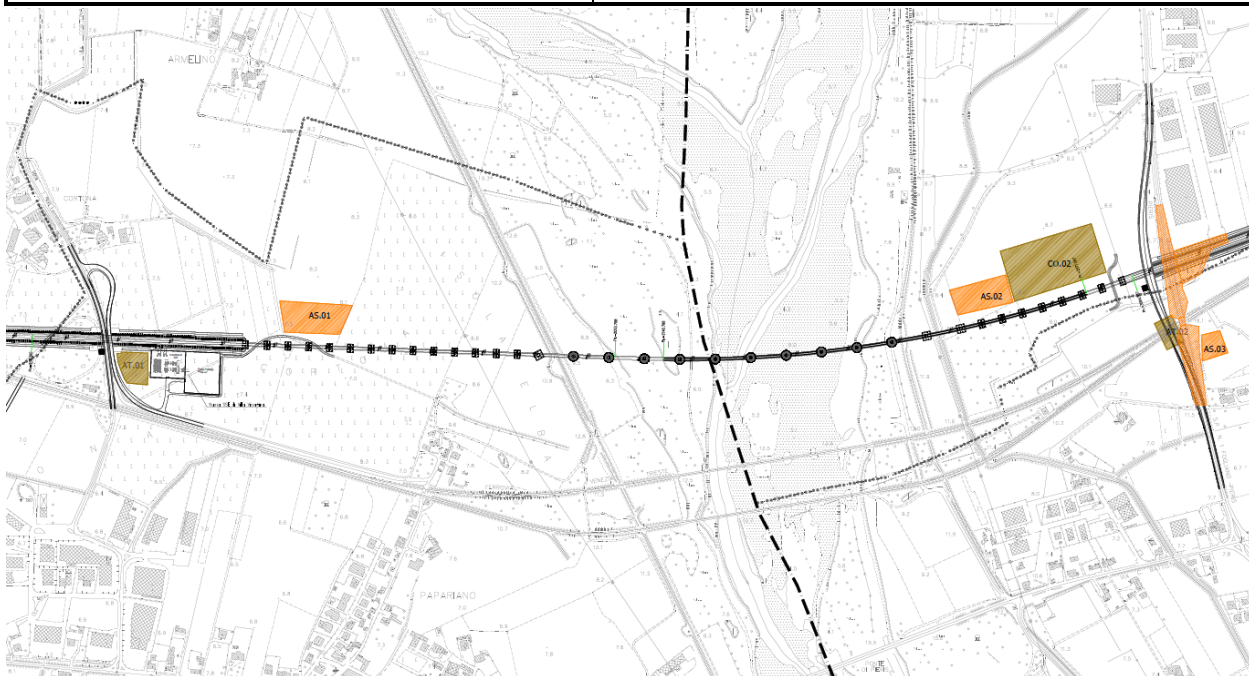


Figura 4-55 Localizzazione dei cantieri del secondo tratto dell'intervento "Variante Isonzo"
(Fonte: Stralcio della *Carta dei Vincoli*)




	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Figura 4-56 Localizzazione dei cantieri del terzo tratto dell'intervento "Variante Isonzo"
 (Fonte: Stralcio della *Carta dei Vincoli*)

Si precisa che per valutare gli effetti sul patrimonio culturale correlati alla fase di cantiere, si è tenuto conto delle conclusioni relative agli impatti sulle componenti del rumore e dell'atmosfera, che non hanno evidenziato scenari di attenzione per i beni culturali presenti.

La realizzazione degli interventi in esame in fase di cantiere determina come impatto principale un'alterazione della percezione del patrimonio culturale. L'aspetto positivo è che questa alterazione sarà momentanea e circoscritta alla fase di cantiere; a seguito della fase di costruzione nelle aree impegnate dai cantieri sarà ripristinato lo stato ante operam.

L'impatto dei cantieri da un punto di vista visuale - percettivo è maggiore per i cantieri a ridosso delle viabilità principali, da cui è possibile percepire l'area recintata di cantiere; ma tale alterazione sarà temporanea, in quanto limitata alla sola fase di realizzazione delle opere di progetto.

Alterazione della percezione visiva del paesaggio

Per valutare i potenziali impatti relativi alla fase di cantiere sono state considerate le eventuali interferenze tra i beni paesaggistici e l'ubicazione delle aree di cantiere, di seguito riportate:

- Variante Isonzo:
 - CO.01 ricade nell'area tutelata ai sensi dell'art.142 lett.b)laghi del D.Lgs.42/2004;
 - AS.02 ricade nell'area tutelata ai sensi dell'art.142 lett.c)corsi d'acqua del D.Lgs.42/2004.

Interferenze tra cantieri e beni paesaggistici

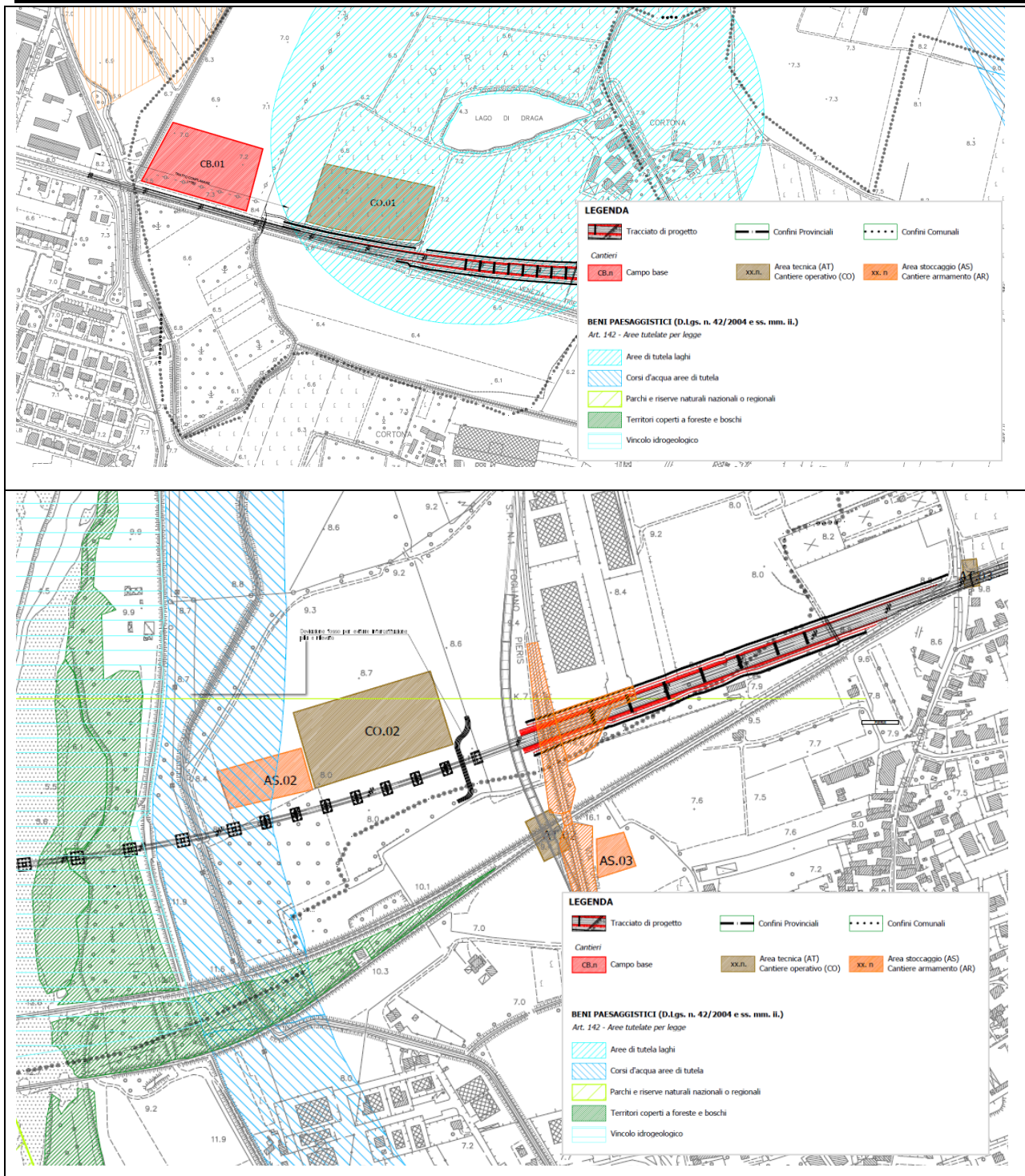


Figure 4-3 Interferenze dei Beni paesaggistici con le aree di cantiere (Fonte: Stralcio "Carta dei Vincoli")

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

L'impatto dei cantieri da un punto di vista visuale – percettivo è maggiore per i cantieri a ridosso delle viabilità principali, da cui è possibile percepire l'area recintata di cantiere; ma tale alterazione sarà temporanea, in quanto limitata alla sola fase di realizzazione delle opere di progetto.

L'aspetto positivo è che si tratta di un'alterazione momentanea e circoscritta alla fase di cantiere, difatti in seguito alla fase di realizzazione delle opere nelle aree impegnate dai cantieri è previsto il ripristino allo stato ante operam.

Frammentazione del paesaggio con sottrazione di suolo (PAE_2)

Durante la fase di lavorazione, le aree di cantiere possono determinare frammentazione del paesaggio e sottrazione di suolo ma, qualora ripristinate allo stato ante operam al termine dei lavori come previsto nel caso in esame, gli impatti generati sono reversibili.

4.2.3 Impatti in fase di esercizio

Considerando il progetto nella sua interezza, le interferenze che si verificano in fase di esercizio sono le seguenti:

- Alterazione della percezione dei beni di interesse storico-culturale;
- Alterazione della percezione visiva del paesaggio;
- Frammentazione del paesaggio con sottrazione di suolo.

Alterazione della percezione dei beni di interesse storico-culturale

Il possibile impatto correlato alla fase di esercizio dell'infrastruttura è l'alterazione della percezione del bene di interesse storico-culturale in relazione alla realizzazione degli interventi progettuali.

Dal momento che gli interventi non interferiscono in modo diretto con nessuno dei beni culturali presenti negli ambiti di studio, ed essendo posti a distanze considerevoli dalle aree di progetto, è possibile ritenere che la realizzazione dell'intervento in fase di esercizio generi delle interferenze non significative.

La realizzazione dei nuovi posti di movimento e delle varianti di tracciato ferroviario non modificano in maniera sostanziale la percezione dei beni culturali, in primo luogo perché gran parte degli interventi insistono sul sedime ferroviario esistente ad eccezione della Variante Isonzo ed in secondo luogo per gli interventi di mitigazione di inserimento paesaggistico proposti (cfr. paragrafo successivo).

Alterazione della percezione visiva del paesaggio

Considerando gli interventi di progetto nella loro totalità, i bacini di visibilità entro cui risultano visibili saranno delimitati in primo luogo dagli interventi stessi e dai principali luoghi di fruizione dinamica presenti e dalle strade locali limitrofe. Questo è dovuto principalmente alla compresenza di diversi fattori: alla notevole distanza dei punti di vista statici, alla presenza di elementi che costituiscono barriere visive, quali la vegetazione, sia esistente che prevista come intervento mitigativo. Inoltre è opportuno considerare il carattere sporadico degli elementi del sistema insediativo interferito nella maggior parte degli ambiti territoriali interferiti, fatta eccezione per l'intervento denominato "Variante di Portogruaro".

Di seguito gli interventi progettuali sono studiati facendo riferimento ai tratti di progetto schematizzati nella seguente immagine.

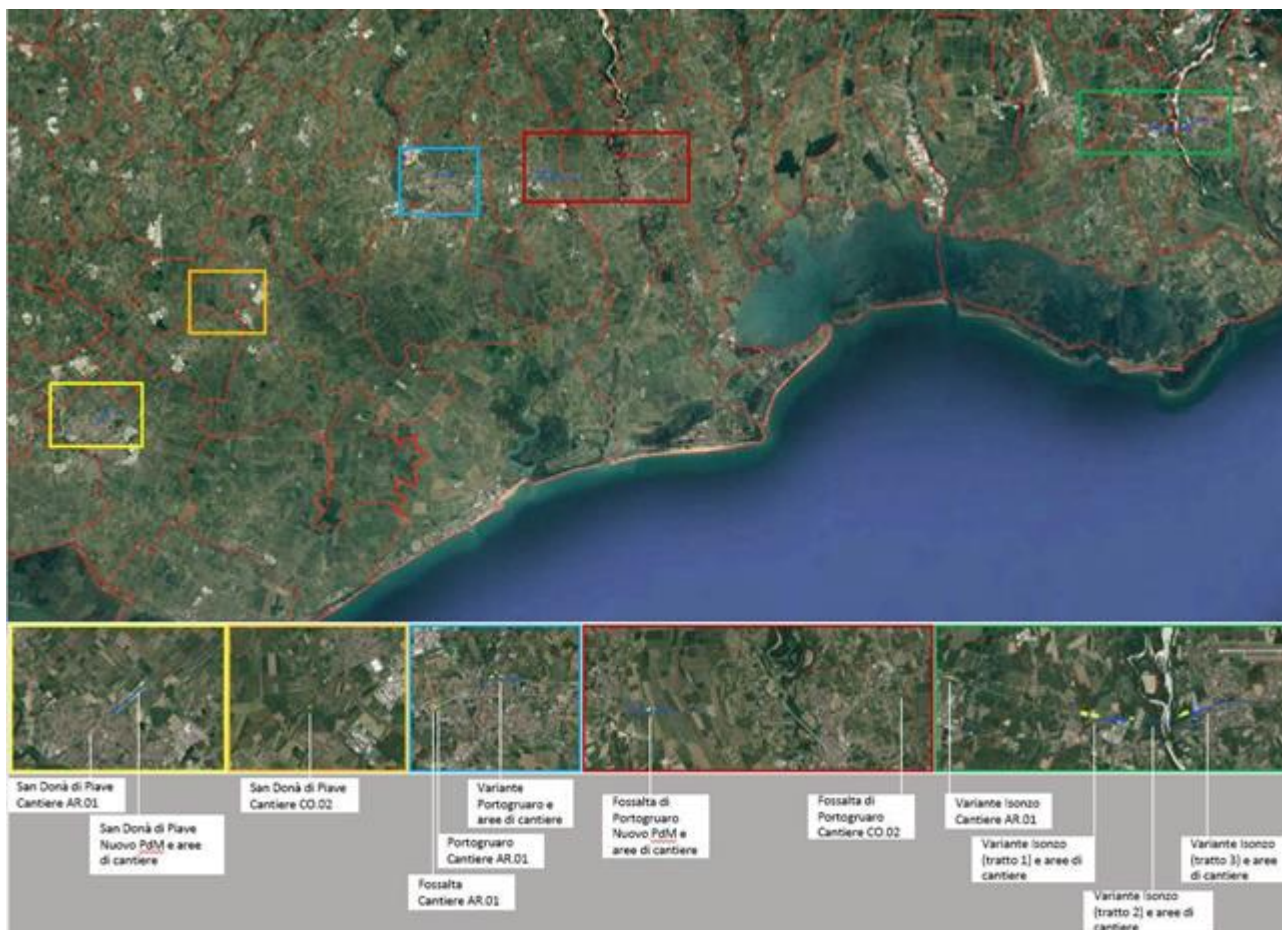


Figura 4-57 Opere di progetto

San Donà di Piave

L'esigua presenza di strade a fruizione pubblica limita notevolmente il bacino di visualità dell'opera in esame, la morfologia del contesto risulta un fattore determinante per la visualità dell'opera. Difatti, l'area di intervento ricade in un territorio pianeggiante, occupato da terreni agricoli. L'intervento sarà visibile sia dalle viabilità e dalle aree agricole limitrofe, con visuali prevalentemente filtrate dai filari di vegetazione presenti, che costituiscono elementi di impedimento visivo che contribuiscono a limitare ulteriormente il bacino di visualità, rappresentato nella figura seguente.



Figura 4-58 Bacino di visualità del Posto di Movimento a San Donà di Piave (intervento di progetto rappresentato in rosso)

L'intervento previsto nel Comune di San Donà di Piave consiste nella realizzazione di un nuovo posto di movimento dotato di due binari di precedenza. L'area di intervento, poco distante dalla stazione ferroviaria, interessa una zona scarsamente urbanizzata. La tipologia edilizia prevalente è quella residenziale di tipo unifamiliare con aree verdi di pertinenza.

Inoltre a Sud dell'intervento e poco distanti dall'area sono presenti edifici di tipo commerciale e produttivo, quali l'area della fiera, la Confrutta, la Cantina Sociale e il Consorzio Agrario.

In questa zona il bacino di intervisibilità comprende, oltre l'area interessata dall'intervento stesso, la viabilità che si sviluppa limitrofa ad essa che comprende: le strade parallele poste rispettivamente a Nord, ovvero Via delle Statue e Via Musetta di Sopra, mentre a Sud vi sono Via del Silos e Via Canale Navigabile, e l'intersezione stradale con Via Martiri delle Foibe.

Nelle seguenti immagini sono riportate le principali visuali che caratterizzano il bacino di visualità dell'intervento.



1



Vista da Via del Silos in direzione dell'area di intervento. La visuale verso l'intervento è di tipo lontana e filtrata da elementi antropici e naturali.

2



Vista da Viale delle Statue, in direzione dell'area di intervento. La visuale del tracciato è lontana e ostacolata dalla presenza di vegetazione lungo l'asse del tracciato.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica					
RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RELAZIONE GENERALE	IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	191 di 226
<p>3</p>  <p>Vista da Via del Silos in direzione dell'area di intervento. Il tracciato di progetto non è visibile dal punto di osservazione a causa della lontananza e della presenza di vegetazione.</p>	<p>4</p>  <p>Vista da Via del Silos in direzione dell'area di intervento. La visuale dell'intervento risulta ravvicinata e debolmente filtrata da condizionamenti visivi di tipo naturale.</p>					
<p>5</p>  <p>Vista in direzione dell'area di intervento da strada locale (proseguimento di Via Tessere): la visuale è lontana e ostacolata dalla morfologia del terreno e dalla presenza della vegetazione.</p>						

Tabella 16 – Visuali dell'intervento "Posto di Movimento San Donà di Piave"

Inoltre per effettuare le valutazioni relative all'impatto visivo dell'intervento è necessario considerare che la realizzazione del nuovo posto di movimento comporta l'allargamento della sede ferroviaria su entrambi i lati e che per i nuovi tratti di binario si prevede un andamento altimetrico complanare ai binari attuali.

Alla luce della compresenza dei fattori già menzionati in precedenza è possibile ritenere che l'impatto visivo del progetto sia piuttosto lieve.

Portogruaro

L'intervento denominato "Variante di Portogruaro" interessa un'area caratterizzata dalla presenza a Ovest del sovrappasso della S.P.463 con il Fiume Lemene, a Nord dallo svincolo dell'infrastruttura stradale S.S.14, mentre a Sud è presente un'area fortemente urbanizzata.



Figura 4-59 Bacino di visibilità dell'intervento Variante di Portogruaro (intervento rappresentato in rosso)

Il primo tratto della variante risulta ben visibile dal sovrappasso ferroviario della SP 463 con una visuale ravvicinata e diretta, mentre dagli edifici residenziali posti in prossimità della linea ferroviaria si determinano visuali ravvicinate e filtrate dagli elementi di vegetazione e di recinzione.

Dal lato Nord il principale luogo di fruizione è la S.S.14, difatti in corrispondenza dello sviluppo curvilineo verso destra della variante sarà visibile dallo svincolo della SS14 con una visuale ravvicinata e diretta. Proseguendo lungo l'infrastruttura stradale, l'intervento sarà visibile con visuali ravvicinate e debolmente filtrate dalla vegetazione presente.

Mentre a Sud, limitrofi al tracciato ferroviario sono presenti edifici di tipo residenziale da cui l'intervento sarà visibile con visuali ravvicinati e filtrate dagli elementi di vegetazione presenti.



6



Vista dal tratto sopraelevato della SP463 dal quale si ha una visione ampia e diretta, seppur lontana, in direzione dell'area di intervento.

7



Vista dalla Tangenziale Odorico da Pordenone che offre una visualità dell'area di intervento ravvicinata e filtrata da elementi antropici e naturali.

8



Vista da Via Ronchi in direzione dell'area di intervento. La visuale dell'intervento risulta ravvicinata e filtrata da condizionamenti visivi di tipo naturale.

9



Il tracciato di progetto risulta poco visibile dal punto di osservazione (strada locale, proseguimento di Via Ronchi) a causa della forte presenza di vegetazione.

10



Vista da Tangenziale Odorico da Pordenone in direzione dell'area di intervento. La visuale è ravvicinata ma debolmente filtrata della presenza di vegetazione.

11



Vista da Via Villastorta in direzione dell'area di intervento. La visuale dell'intervento risulta ravvicinata e filtrata da condizionamenti visivi di tipo antropici e naturali.

Tabella 17 - Visuali dell'intervento "Variante di Portogruaro"

Nel processo di valutazione dell'impatto visivo si ritiene opportuno sottolineare le caratteristiche progettuali dell'intervento in esame, che consiste nella modifica del tracciato ferroviario attuale con uno sviluppo curvilineo, che si allarga in modo graduale verso Nord, seguito da un tratto rettilineo, che si ricollega al sedime ferroviario attuale. Dal punto di vista altimetrico, l'intervento introduce lievi variazioni rispetto a quello esistente.

Complessivamente il bacino di visualità dell'intervento indagato ha una conformazione lineare definita dalle viabilità che si sviluppano parallele all'infrastruttura ferroviaria, inoltre questo risulta caratterizzato da visuali prevalentemente ravvicinate sebbene filtrate dalla presenza di elementi di vegetazione, quelli preesistenti e previsti anche come mitigazione.

Posto di Movimento - Fossalta di Portogruaro

L'intervento che prevede la realizzazione di un "Posto di movimento a Fossalta di Portogruaro" interessa un'area agricola scarsamente abitata.

Dal punto di vista progettuale, il nuovo posto di movimento comporta l'allargamento della sede ferroviaria su entrambi i lati e l'andamento altimetrico previsto è complanare alla linea esistente. Pertanto, per sue caratteristiche intrinseche, l'intervento determina un impatto visivo di lieve entità.



Figura 4-60 Bacino di visibilità dell'intervento Posto di Movimento a Fossalta di Portogruaro (in rosso l'intervento)

Il bacino di visibilità è circoscritto all'intervento stesso e alle poche viabilità che intersecano ortogonalmente la linea ferroviaria, quali Via Aldo Moro, Via Giovanni Boccaccio e Via Venzona.



12



Visuale ravvicinata dal sottopasso di Via San Marco in direzione dell'area di intervento. La visuale risulta condizionata dalla differenza di quota tra la strada carrabile e il tracciato ferroviario.

13



Vista da una strada locale limitrofa all'area di intervento: il tracciato è visibile in maniera ravvicinata e filtrato da elementi di tipo antropico e naturale.

14



Vista ravvicinata e filtrata dalla vegetazione in direzione dell'intervento, da Via Giovanni Boccaccio.

Tabella 18 - Visuali dell'intervento "Posto di Movimento di Fossalta di Portogruaro".

Per quanto riguarda l'intervento ricadente a Fossalta di Portogruaro, è opportuno mettere in evidenza che in fase di progettazione si è scelto per il posizionamento dell'impianto una zona agricola in cui sono quasi del tutto assenti edifici di tipo residenziale.

Pertanto considerato l'esiguo numero di luoghi di fruizione presenti è possibile ritenere che l'impatto visivo dell'opera sia ridotto al minimo.

Variante Isonzo

L'intervento denominato "Variante Isonzo" attraversa da Ovest a Ovest rispettivamente i territori comunali di Fiumicello-Villa Vicentina, Ruda, Turriaco e San Canzian d'Isonzo.

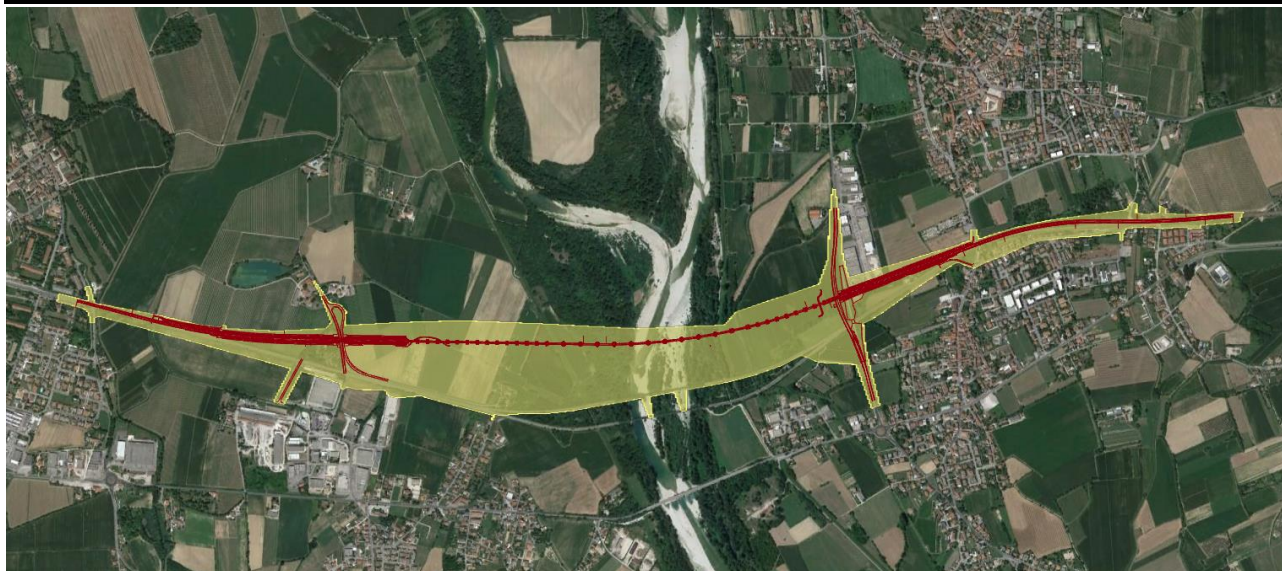


Figura 4-61 Bacino di visibilità dell'intervento "Variante Isonzo"(in rosso l'intervento)

L'intervento, che si sviluppa per circa 475 metri di intervento, sarà visibile dai punti di fruizione pubblica generando in tal senso un bacino di visibilità circoscritto alle infrastrutture presenti, ovvero la linea ferroviaria esistente e alla SS 14.

I TRATTO

Il tracciato in variante ha inizio dopo aver superato la località di Villa Vicentina, si distacca dalla sede attuale, mantenendo la stessa quota altimetrica, con sede in rilevato. Con il nuovo sottopasso supera Via Cortona, proseguendo in rilevato fino all'inizio del nuovo viadotto a doppio binario. In questa zona è prevista la nuova SSE di Villa Vicentina.

Nel tratto iniziale, l'intervento risulta visibile dai principali luoghi di fruizione situati in corrispondenza della S.P. n.68 e Via Cortona, con visuali ravvicinate e filtrate dagli elementi antropici e naturali presenti che ostruiscono le visuali.



15



Vista da Via 2 Giugno in direzione dell'area di intervento. La visuale dell'intervento risulta ravvicinata e filtrata da condizionamenti visivi di tipo naturale.

16



Vista da strada locale in direzione dell'area di intervento. La visuale dell'intervento risulta ravvicinata e filtrata da condizionamenti visivi di tipo antropici e naturali.

17



Vista sud ravvicinata e filtrata dalla vegetazione in direzione dell'area di intervento, da Via Cortona.

18



Vista nord ravvicinata e filtrata dalla vegetazione in direzione dell'area di intervento, da Via Cortona.

Tabella 19 - Visuali dell'intervento "Variante Isonzo"

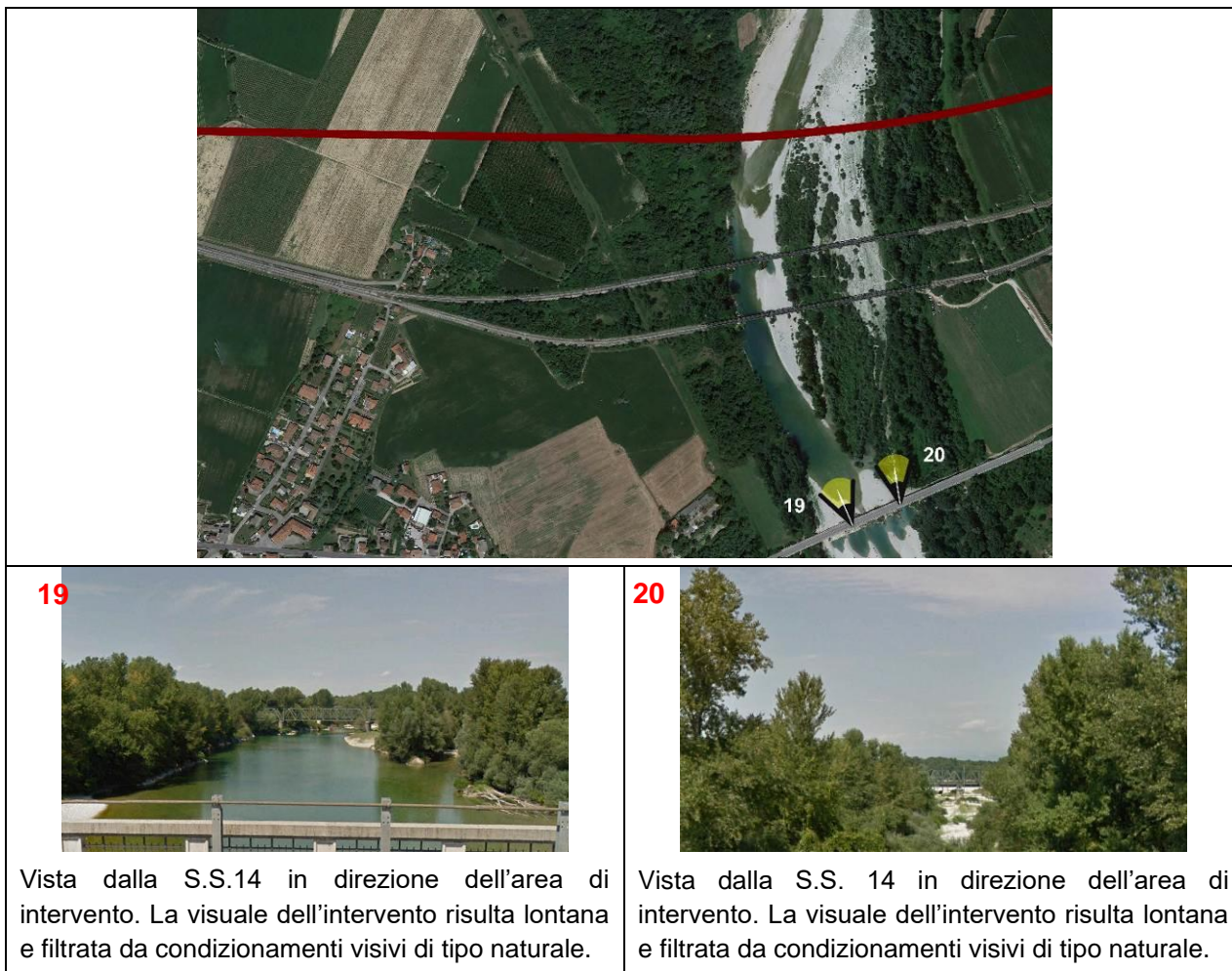
RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI
DEL D.P.C.M. 12/12/2005

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	199 di 226

RELAZIONE GENERALE

II TRATTO

Il nuovo viadotto, che si sviluppa per circa 1,7 km, attraversa il fiume Isonzo compresa tutta l'area golenale. L'opera in Viadotto sarà visibile per alcuni tratti dalle altre opere infrastrutturali che attraversano il Fiume Isonzo, ovvero la linea ferroviaria esistente e la SS 14. L'opera risulta visibile in corrispondenza di brevi tratti con visuali lontane e filtrate dalla vegetazione ripariale del Fiume.



19



Vista dalla S.S.14 in direzione dell'area di intervento. La visuale dell'intervento risulta lontana e filtrata da condizionamenti visivi di tipo naturale.

20



Vista dalla S.S. 14 in direzione dell'area di intervento. La visuale dell'intervento risulta lontana e filtrata da condizionamenti visivi di tipo naturale.

Tabella 20 - Punti di vista per il bacino di visualità della Variante Isonzo, relativi al secondo tratto di tracciato

RELAZIONE GENERALE

Come si evince dalle figure sopra riportate, percorrendo la SS 14 in direzione est, risulta visibile solo la linea ferroviaria esistente con visuali lontane e dirette. Invece, il tratto di viadotto in progetto non sarà visibile sia in quanto posto ad una distanza tale da non essere percepibile e da pochi tratti, sia perché la visibilità risulta ostacolata dalla presenza di barriere visive quali la linea ferroviaria esistente e la fitta vegetazione ripariale del Fiume.

III TRATTO

Dopo un breve tratto di rilevato, il tracciato incrocia la S.P.1, che viene deviata al di sotto del viadotto di progetto con uno sviluppo del tratto di circa 475 metri. La variante prima prosegue in rilevato fino al sottovia esistente su Via Roma e poi converge, in prossimità dell'area della ex stazione di Pieris nel tratto in variante di tracciato.



Vista sud da Strada Provinciale n.1 in direzione dell'area di intervento. La visuale è ampia e diretta.

Vista nord da Strada Provinciale n.1 in direzione dell'area di intervento. La visuale è ampia e diretta.

23



Vista dal sottopasso di Via Aquileia, verso l'area di intervento. La visuale risulta condizionata dalle differenti quote tra strada e ferrovia e dalla presenza della vegetazione.

24



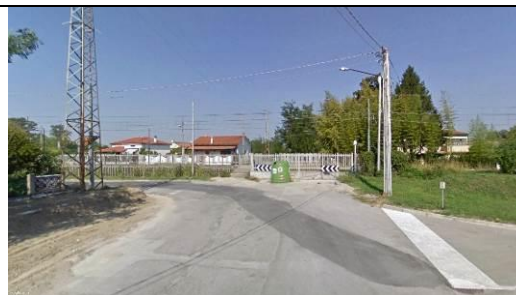
Vista da Via Rebez a. in direzione dell'area di intervento. La visuale dell'intervento risulta ravvicinata e diretta.

25



Vista da Via Roma in direzione dell'area di intervento. La visuale dell'intervento risulta ravvicinata e filtrata da condizionamenti visivi di tipo naturali.

26



Vista da Via Rebez A. verso l'area di intervento: il tracciato è visibile in maniera ravvicinata e filtrato da elementi di tipo antropico e naturale.

Tabella 21 - Punti di vista per il bacino di visualità della Variante Isonzo, relativi al terzo tratto di tracciato.

Il tratto finale dell'intervento risulta visibile dalle viabilità limitrofe come, ad esempio, Via A. Rebez e Via Roma con visuali ravvicinate e filtrate da elementi di vegetazione. Tale alterazione visiva si può ritenere contenuta considerando che nel tratto finale il tracciato si sviluppa parallelo e limitrofo al sedime ferroviario esistente al quale si ricongiunge.

Alla luce delle considerazioni sopra menzionate, è possibile ritenere che l'impatto visivo generato dalla realizzazione degli interventi progettuali risulta di minore entità nel caso dei posti di movimento previsti rispetto alle varianti del tracciato ferroviario.

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Frammentazione del paesaggio con sottrazione di suolo

Per quanto riguarda l'impatto relativo alla frammentazione del paesaggio con sottrazione di suolo, di seguito verranno approfondite le valutazioni corrispondenti a ciascuno degli interventi presi in esame, di differente entità a secondo dell'ingombro della linea ferroviaria derivante dai tratti in variante e dall'allargamento del sedime ferroviario e delle viabilità ad essa connesse.

In merito agli interventi di potenziamento (PdM San Donà e PdM Fossalta), nonostante la realizzazione degli interventi determini una perdita di suolo agricolo permanente, tale interferenza in termini di quantità risulta estremamente ridotta rispetto agli interventi e al territorio agricolo comunale e quindi poco significativa.

Per quanto riguarda i tratti in variante, in fase di esercizio, tale interferenza coincide con il nuovo sedime ferroviario.

In merito alla "Variante di Portogruaro", considerando lo sviluppo del tracciato di progetto e che questo interessa un contesto prettamente antropico su aree per lo più incolte presenti nel centro urbano di Portogruaro, è possibile ritenere che tale interferenza sia poco significativa.

Mentre l'intervento della "Variante Isonzo" genera una frammentazione nell'area agricola di maggiore entità rispetto gli altri interventi previsti. Il tracciato, inserendosi in un primo tratto in un contesto agricolo destinato prevalentemente a colture permanenti (vigneti) e in minor parte a seminativi, determina un' interferenza residua e non mitigabile.

4.2.4 Fotosimulazioni

Il presente paragrafo ha lo scopo di individuare le possibili modificazioni indotte nel contesto territoriale dalla realizzazione delle opere di progetto.

Per quanto concerne gli impatti sul paesaggio, l'intrusione visiva rappresenta l'effetto più significativo. Il livello ed il grado di impatto sono condizionati dalla tipologia di intervento progettuale e dal contesto in cui si inserisce.

Di seguito si riportano le fotosimulazioni che rappresentano lo stato ante operam e a seguire lo stato post operam della realizzazione degli interventi progettuali.

RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI
DEL D.P.C.M. 12/12/2005

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	203 di 226

RELAZIONE GENERALE

Fotosimulazione 1



Figura 4-62 Punto di vista della Variante Portogruaro

Ante Operam



Post Operam



Come si evince dalla vista generale della Variante di Portogruaro, l'intervento progettuale genera un'alterazione percettiva, rispetto lo stato ante operam, dovuta alla realizzazione della variante del tracciato ferroviario e l'installazione delle relative barriere antirumore che si inseriscono in un contesto infrastrutturale esistente e sviluppato.

Considerando il contesto urbanizzato in cui si inserisce l'intervento in esame, caratterizzato una rete infrastrutturale costituita dalla linea ferroviaria esistente e dallo svincolo stradale della statale S.S:14, la realizzazione della variante del tracciato ferroviario non altera in modo significativo la percezione del paesaggio.

Inoltre tale alterazione risulta attenuata in parte dagli interventi di mitigazioni e valorizzazione del paesaggio previsti dalla componente *Biodiversità* nelle aree limitrofe (cfr. paragrafo 4.3).

RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI
DEL D.P.C.M. 12/12/2005

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	205 di 226

RELAZIONE GENERALE

Fotosimulazione 2

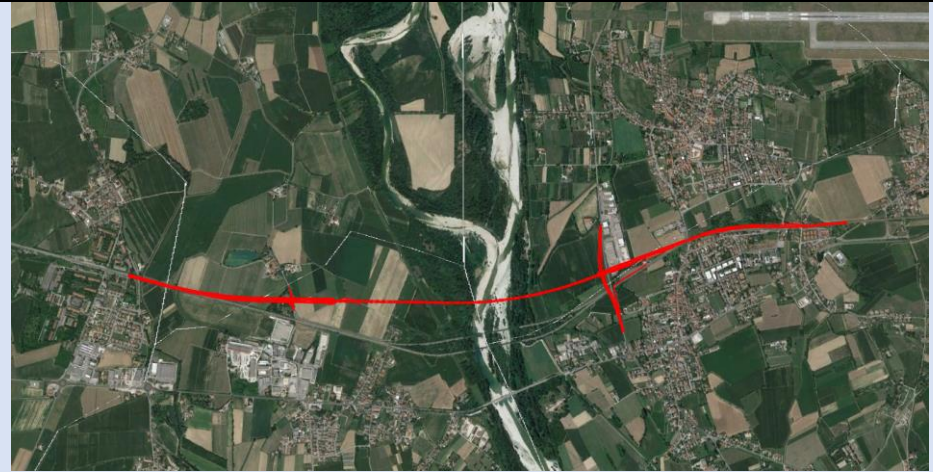


Figura 4-63 Punto di vista della Variante Isonzo

Ante Operam



Post Operam



Il punto di ripresa per la presente fotosimulazione è stato scelto dall'alto, dalla quale si ha una vista generale relativa all'intervento Variante Isonzo, le opere in rilevato e di scavalco risultano visibili con visuali ampie e dirette.

L'impatto visivo che emerge dalla fotosimulazione è un'alterazione percettiva rispetto lo stato ante operam, in quanto la realizzazione della Variante Isonzo introduce una nuova linea orizzontale, che però si sovrappone agli assi infrastrutturali esistenti che presentano il medesimo andamento lineare.

Inoltre, come si evince dalla foto post operam con mitigazioni è previsto l'inserimento di elementi di vegetazione, come presenti allo stato attuale, mirato sia di limitare l'alterazione paesaggistica che a ripristinare lo stato ante operam. Sebbene l'inserimento dell'intervento determini un impatto percettivo ineludibile, è opportuno sottolineare che l'intervento risulta visibile dai pochi luoghi di fruizione, ovvero da alcuni tratti delle infrastrutture esistenti.

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p>POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica</p>												
<p>RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PROGETTO</th> <th>LOTTO</th> <th>CODIFICA</th> <th>DOCUMENTO</th> <th>REV.</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IZ04</td> <td>00R22</td> <td>RG</td> <td>IM0002101</td> <td>A</td> <td>207 di 226</td> </tr> </tbody> </table>	PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	207 di 226
PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	207 di 226								

4.3 INTERVENTI PER L'INSERIMENTO PAESAGGISTICO – AMBIENTALE DELLE OPERE

Si riportano di seguito gli interventi di inserimento paesistico-ambientali previsti nell'ambito del presente progetto:

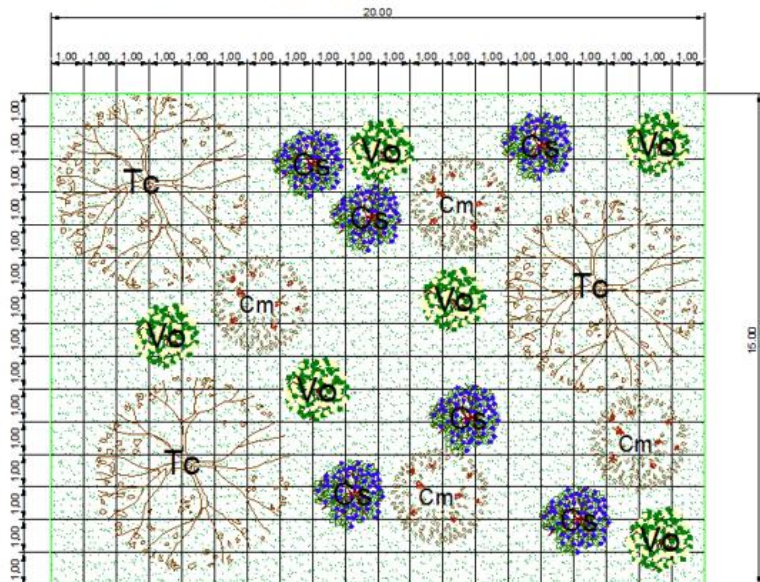
4.3.1 *Interventi a verde per la valorizzazione delle aree intercluse*

Sono interventi cosiddetti di arredo stradale, finalizzati all'integrazione dell'opera di progetto nell'ambiente naturale. Si prevede la messa a dimora di essenze vegetali a portamento arbustivo e arboreo in corrispondenza delle fasce intercluse derivanti dalle deviazioni di alcuni tratti stradali per la realizzazione degli interventi di progetto o creazione di aree libere tra due binari.

A - Cespuglieto arborato

Il sesto di impianto proposto, che occupa una superficie di 300 mq, prevede l'impianto di un raggruppamento aperto, costituito da tre specie di arbusti e una specie arborea con sesto di impianto irregolare, vale a dire in particolare: Carpino Bianco (*Carpinus betulus*), Corniolo (*Cornus mas*), Palla di Neve (*Viburnum opulus*) e Biancospino (*Crataegus monogyna*).

A - CESPUGLIETO ARBORATO



ALBERI (n.3 piante ogni 300 mq)		SUPERFICIE SESTO DIPIANTO	N. ESSENZE
Tc	TIGLIO SELVATICO <i>Tilia cordata</i>		
ARBUSTI (n.18 piante ogni 300 mq)		-	
Cm	BIANCOSPINO <i>Crataegus monogyna</i>	6	
Cs	SANGUINELLO <i>Cornus sanguinea</i>	6	
Vo	PALLA DI NEVE <i>Viburnum opulus</i>	6	
INERBIMENTO		-	

Figura 4-64 Sesto di impianto Tipologico A

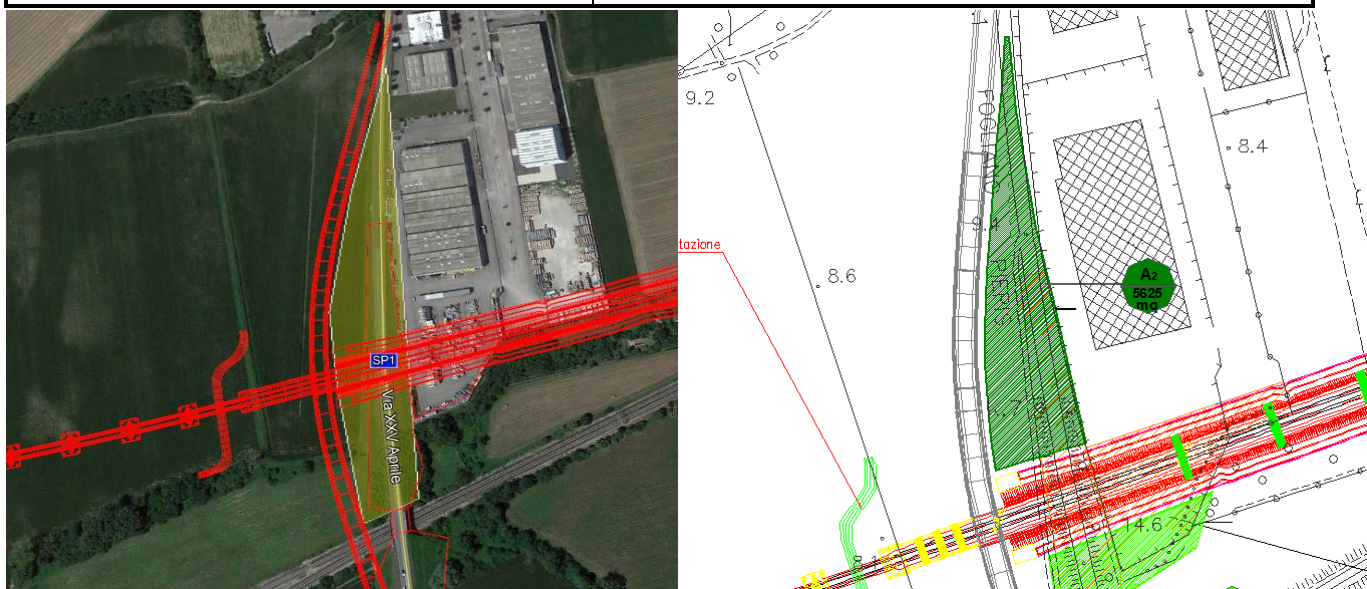


Figura 4-65 a sinistra: Area interclusa derivante dalla realizzazione della Variante Isonzo. A destra: stralcio planimetrico con localizzazione del tipologico A

H – Siepe Mista

L'intervento prevede la piantumazione di sole essenze arbustive a portamento cespuglioso con valenza ornamentale. Lo scopo di tale intervento è quello di valorizzare un'area interclusa tra due binari della linea ferroviaria. Nello specifico, tale situazione è riscontrabile lungo il tracciato di progetto della Variante di Portogruaro, tra la nuova linea e quella esistente (cfr. Figura 4-66).

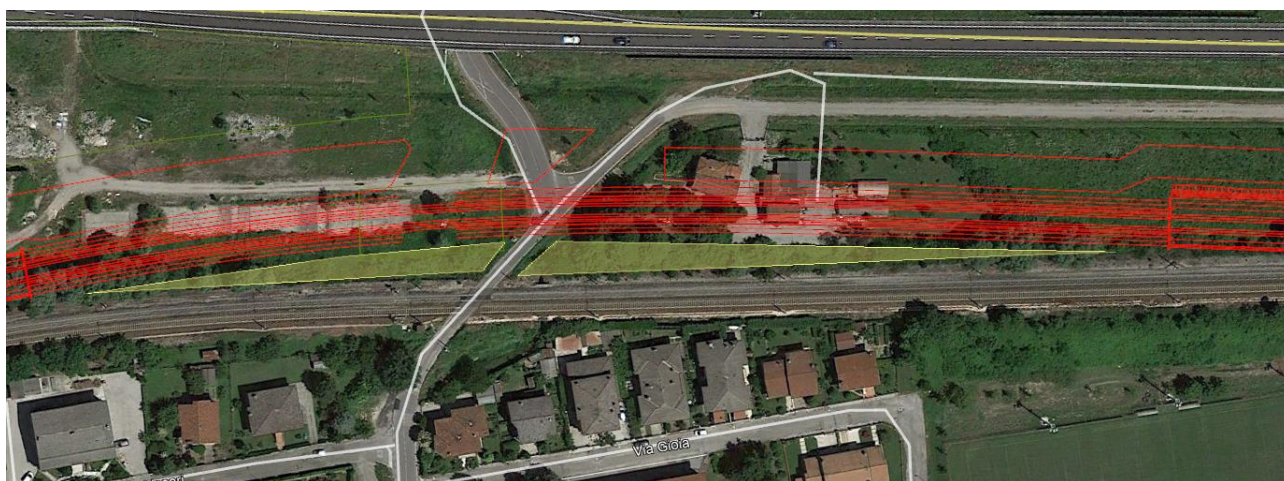
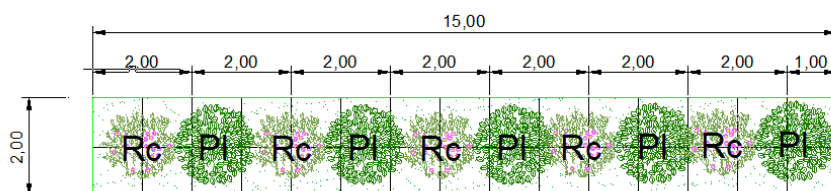


Figura 4-66 Localizzazione aree intercluse (in giallo) tra la nuova linea ferroviaria e quella esistente

L'intervento prevede la piantumazione di 5 essenze di *Rosa canina* e 5 di *Prunus laurocerasus* in 30 mq secondo lo schema riportato nella figura seguente:

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

H - SIEPE MISTA



ARBUSTI		(n.10 piante ogni 30 mq)	SUPERFICIE SESTO D'IMPIANTO	N. ESSENZE
Rc	Rosa canina	<i>Rosa canina</i>	30 mq	5
PI	Lauroceraso	<i>Prunus laurocerasus</i>		5
	Inerbimento			-

Figura 4-67 Sesto di impianto Tipologico H

4.3.2 Interventi a verde di ricucitura e compensazione in ambito agricolo

L'intervento ha come scopo principale quello di ripristinare lo scenario naturale dell'area che richiamino le siepi campestri presenti nelle vecchie aree rurali e compensare le perdite di vegetazione presente lungo i margini della linea ferroviaria esistente derivante dalle lavorazioni di potenziamento.

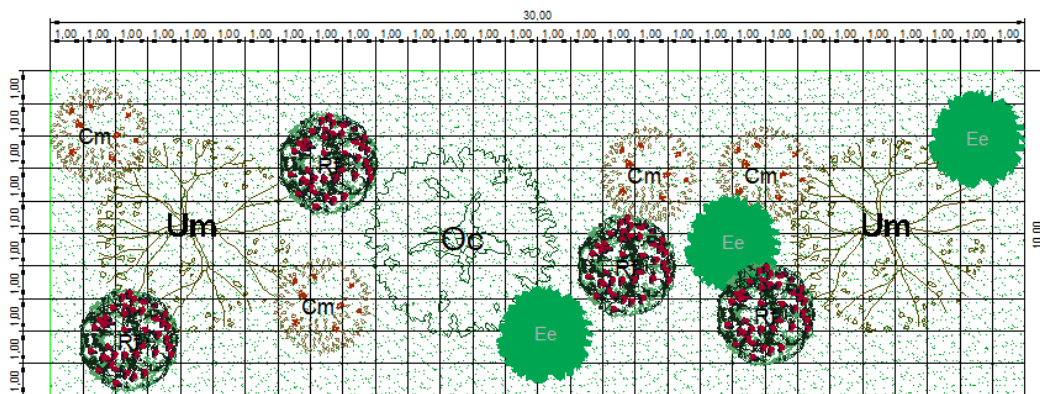
L'intervento verrà impiegato dove da un punto di vista paesaggistico, vi sia l'opportunità di marcare elementi chiave del territorio come la trama dei campi, creando così un motore per la rigenerazione del paesaggio.

B - Siepe campestre

Il tipologico prevede un impianto più o meno lineare di alberi e arbusti, strutturata su due piani con Olmo campestre (*Ulmus minor*), Carpino nero (*Ostrya carpinifolia*), Biancospino (*Crataegus monogyna*) e Fusaggine (*Rhamnus frangula*) secondo lo schema riportato nella figura seguente.

RELAZIONE GENERALE

B - SIEPE CAMPESTRE




ALBERI	(n.3 piante ogni 300 mq)	SUPERFICIE SESTO D'IMPIANTO	N. ESSENZE	
Um	Olmio campestre <i>Ulmus minor</i>	300 mq	2	
Oc	Carpino nero <i>Ostrya carpinifolia</i>		1	
ARBUSTI (n.10 piante ogni 300 mq)				-
Cm	BIANCOSPINO <i>Crataegus monogyna</i>		3	
Ee	FUSAGGINE <i>Euonymus europaeus</i>		3	
Rf	FRANGOLA <i>Rhamnus frangula</i>		4	
INERBIMENTO			-	

Figura 4-68 Sesto di impianto tipologico B



Figura 4-69 A destra: Tracciato di progetto PM San Donà su ortofoto. A sinistra: Stralcio planimetrico delle aree a verde del Tipologico B lungo il tracciato PM San Donà

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

4.3.3 Interventi a verde di recupero tratti in dismissione

Nell'ambito di varianti ferroviarie e stradali di progetto, si prevede la ricostituzione dei suoli e l'inerbimento nei tratti di cui si prevede la dismissione successivamente all'eliminazione del bitume stradale lungo viabilità secondarie.

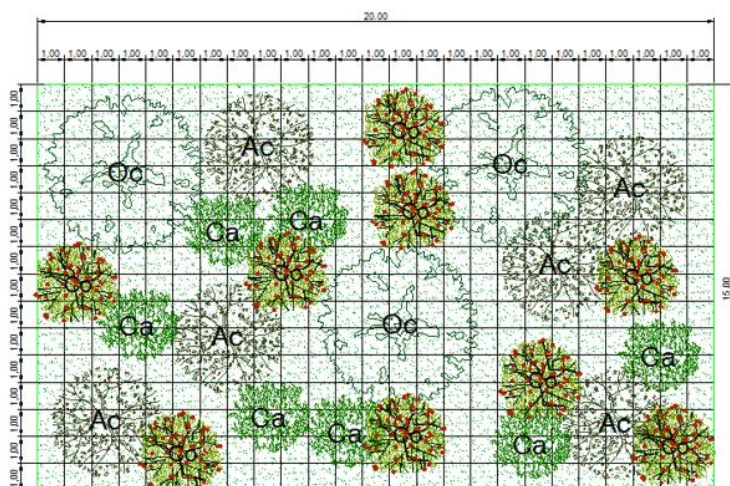
Lo scopo di tali interventi è di ricucire e di integrare tali porzioni di territorio nel contesto naturalistico circostante, favorendo il processo di recupero del suolo e di collegamento di ambiti vegetazionali precedentemente separati dall'infrastruttura esistente.

Dall'esame della copertura dei suoli e della caratterizzazione delle fisionomie vegetali è emersa la necessità di proporre un impianto di tipo arboreo-arbustivo in corrispondenza di alcuni tratti, riportati nella "Planimetria opere a verde" in scala 1: 2.000, al fine di compensare la perdita di fitocenosi e allo scopo di ripristinare la continuità vegetazionale tra il tratto stradale dismesso e la copertura vegetale adiacente.

C - Macchia arboreo-arbustiva di recupero

Il tipologico C prevede l'impianto di alberi e arbusti di modesta densità con lo scopo di ricreare ambiti prettamente naturali presenti nel territorio. Le specie utilizzate sono Acero campestre (*Acer campestre*), Carpino nero (*Ostrya carpinifolia*), Nocciolo (*Corylus avellana*) e Corniolo (*Cornus mas*), secondo lo schema riportato nella figura seguente:

C - MACCHIA ARBOREO - ARBUSTIVA DI RECUPERO



ALBERI (n.9 piante ogni 375 mq)		SUPERFICIE SESTO D'IMPIANTO	N. ESSENZE	
Oc	CARPINO NERO <i>Ostrya carpinifolia</i>			375 mq
Ac	ACERO CAMPESTRE <i>Acer campestre</i>	6		
ARBUSTI (n.16 piante ogni 375 mq)		-		
Ca	NOCCILOLO <i>Corylus avellana</i>		7	
Co	CORNIOLO <i>Cornus mas</i>		9	
INERBIMENTO			-	

Figura 4-70 Sesto di impianto Tipologico C

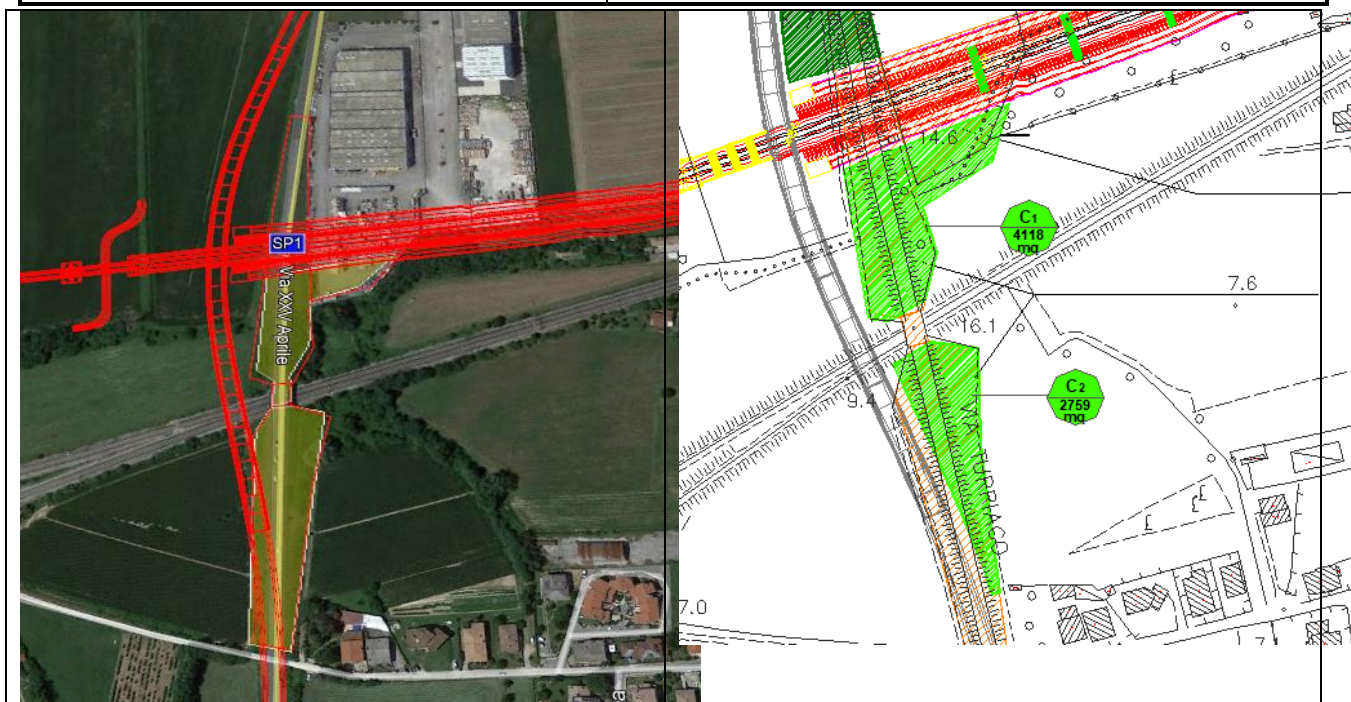


Figura 4-71 A sinistra: Localizzazione su ortofoto dei tratti in dismissione (area gialla). A destra: Stralcio planimetrico delle aree a verde Tipologico C sul tracciato si progetto Variante Isonzo

4.3.4 Interventi per la permeabilità faunistica

Lo sviluppo lineare dei manufatti stradali può costituire, se non ben progettato, una barriera invalicabile agli spostamenti di numerose specie animali a causa dell'impedimento fisico stesso del movimento o per effetto del rumore, della percezione fisica e dell'abbagliamento notturno dovuti ai veicoli in transito. Questa barriera può determinare, oltre alla perdita per collisione con i veicoli degli individui che tentano comunque di attraversare la carreggiata, un'alterazione della vitalità delle popolazioni riconducibile a tre fenomeni:

- la diminuzione del dominio vitale (home range), ossia della superficie utilizzata per il completo espletamento delle funzioni vitali (riposo, alimentazione, rifugio, riproduzione), interrompendone la continuità o rendendo difficile l'accesso ad aree dove si trovano risorse essenziali;
- l'impedimento dei movimenti dispersivi e delle migrazioni (esemplari quelle degli anfibi che ritornano ogni anno agli stagni o ai fossi dove sono nati per riprodursi e nel caso di comparsa di un ostacolo che limiti l'accesso cessano definitivamente di riprodursi);
- l'induzione di locali estinzioni di popolazioni frammentate. In territori eterogenei, molte specie sono distribuite in insiemi di subpopolazioni, denominate metapopolazioni, interconnesse per mezzo di individui che si disperdono da una all'altra. Una popolazione di questo tipo subisce continuamente estinzioni e ricolonizzazioni nei frammenti e si mantiene

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

nel tempo solo quando le seconde superano le prime, mentre si estingue se un ostacolo (es. una strada) impedisce il flusso di individui capaci di ricolonizzare nuovi frammenti o di rafforzare piccole subpopolazioni.

In generale, i passaggi per la fauna sono manufatti artificiali di varia natura, trasversali alla sezione stradale, che permettono a determinate specie di animali di attraversare le vie di comunicazione, mantenendo o ripristinando la loro libertà di movimento.

I principali obiettivi dei passaggi faunistici sono:

- la diminuzione della frammentazione del territorio e dell'isolamento delle popolazioni di animali, attraverso il ripristino degli scambi energetici interrotti con la costruzione dell'infrastruttura;
- la diminuzione degli incidenti della circolazione, riducendo il rischio di attraversamento della fauna sulle vie di comunicazione.

Le caratteristiche essenziali per l'ideale progettazione di un passaggio sono l'ubicazione, le dimensioni, il materiale di costruzione della struttura, il materiale utilizzato per la superficie di calpestio alla base della struttura di attraversamento, le misure complementari d'adeguamento degli accessi che implicano la messa a dimora di vegetazione e la collocazione di recinzioni e strutture perimetrali di "invito" per convogliare gli animali verso le imboccature dei passaggi.

Tali condizioni dipendono molto dalle esigenze dei singoli gruppi animali.

Gli **anfibi** sono il gruppo faunistico forse più colpito dall'effetto barriera stradale, con morie di intere popolazioni schiacciate dai veicoli. Le migrazioni riproduttive stagionali in massa di alcune specie (rospi, rane) si concentrano in determinati periodi (in genere fine inverno) e in tratti relativamente brevi. Tali spostamenti implicano complessi meccanismi di orientamento ancora non ben conosciuti che fanno sì che in determinati punti essi cerchino di scavalcare tutti gli ostacoli che trovano sul loro cammino anche se si tratta di substrati artificiali. Questo comportamento ha generato la necessità di creare strutture specifiche per permetterne l'attraversamento.

I **piccoli mammiferi** sono in genere poco selettivi e utilizzano tutti i tipi di struttura, anche se realizzata in cemento o in lamiera corrugata; solo la presenza di acqua all'entrata costituisce un ostacolo al passaggio.

I **lagomorfi** (coniglio e lepre) sono specie più selettive. Evitano sottopassi di piccole dimensioni (non attraversano strutture con meno di 150 cm di diametro) e tunnel in lamiera corrugata. Utilizzano principalmente tombini e scolorari con buona visibilità della parte opposta.

I **carnivori** richiedono la presenza di vegetazione adeguata all'ingresso e non utilizzano passaggi con substrato coperto da una lama d'acqua continua anche di pochi centimetri di profondità. Sono però capaci di utilizzare tombini molto stretti (fino a 50 cm di diametro nel caso del tasso). Fa eccezione la volpe che richiede tunnel ampi con buona visibilità e substrati naturali alla base. Anche la lontra, pur essendo un mammifero semi-acquatico, necessita di una frangia laterale secca.

I sottopassi faunistici possono essere a sezione circolare o quadrata (si veda a titolo di esempio le figure seguenti).

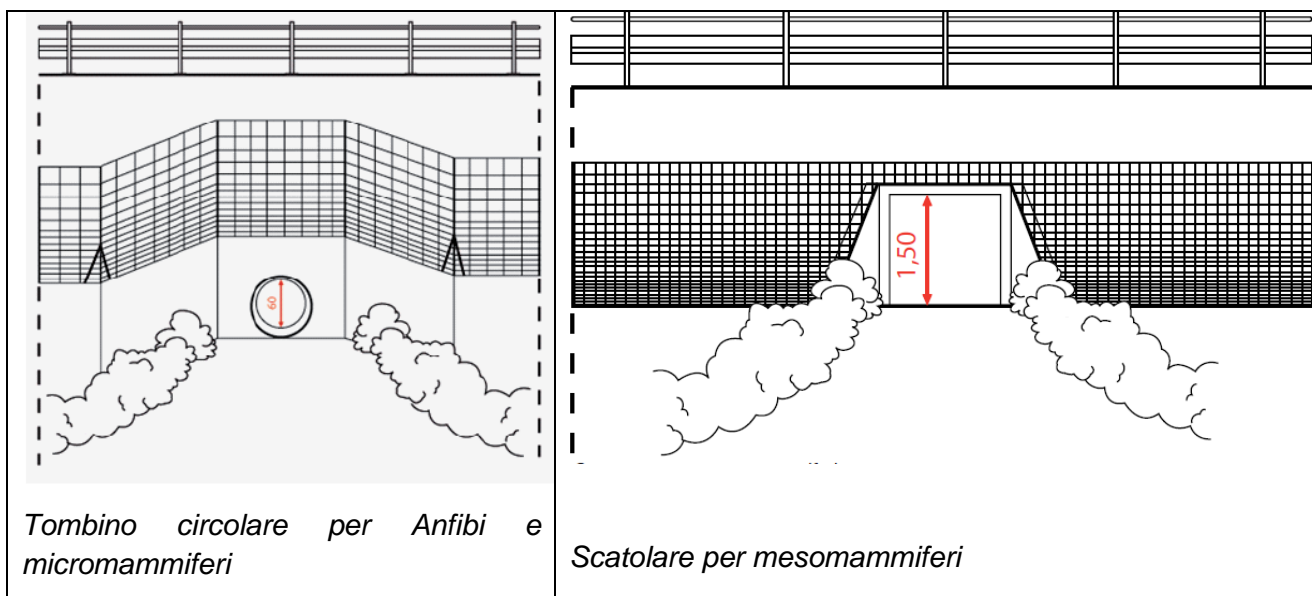


Figura 4-72 Esempi di sottopassi faunistici

Nella progettazione di sottopassi è necessario tener presenti alcuni parametri come l'altezza e la larghezza minime e l'indice di apertura relativa, dato dalla larghezza (ampiezza) per l'altezza diviso la lunghezza ($A \cdot H/L$), utile soprattutto nel caso in cui l'ampiezza della strada da attraversare fosse molto estesa. L'indice di apertura relativa deve essere generalmente $> 1,5$, mentre l'altezza e l'ampiezza consigliate variano da specie a specie.

Nell'ambito del Progetto in studio, la presenza di viadotti garantisce una buona permeabilità faunistica, come anche i sottopassi. Nella progettazione dei tombini idraulici è stato verificato quali fossero idonei al passaggio faunistico, ponendo particolare attenzione alle aree poste in prossimità degli imbocchi al fine di creare un "continuum" con le zone cespugliate presenti nelle vicinanze. Compatibilmente con le esigenze tecnico – progettuali, l'individuazione dei tombini a finalità faunistiche è stata effettuata sulla base della conoscenza del contesto territoriale, della presenza di corridoio ecologici e di ambiti di vegetazione naturale, presente prevalentemente lungo i corsi d'acqua.

Per l'adattamento dei tombini idraulici quali passaggi faunistici, si prevede di rimuovere ogni substrato metallico dalla superficie di calpestio, di ampliare al massimo la base del tombino, e di conservare frange laterali che si mantengano asciutte durante la maggior parte del tempo.

Tenendo conto della conformazione morfologica del territorio, delle peculiarità ecologico – naturalistiche e delle caratteristiche delle opere idrauliche, si ritiene adeguato ad uso faunistico i seguenti tombini:

Tracciato	Progressiva	Tipologia	Dimensione
PM Fossalta	Pk 66+930	Tombino idraulico	3.50 x 3.00 m
Variante Isonzo	Pk 0+313	Tombino idraulico	4.00 x 2.50 m

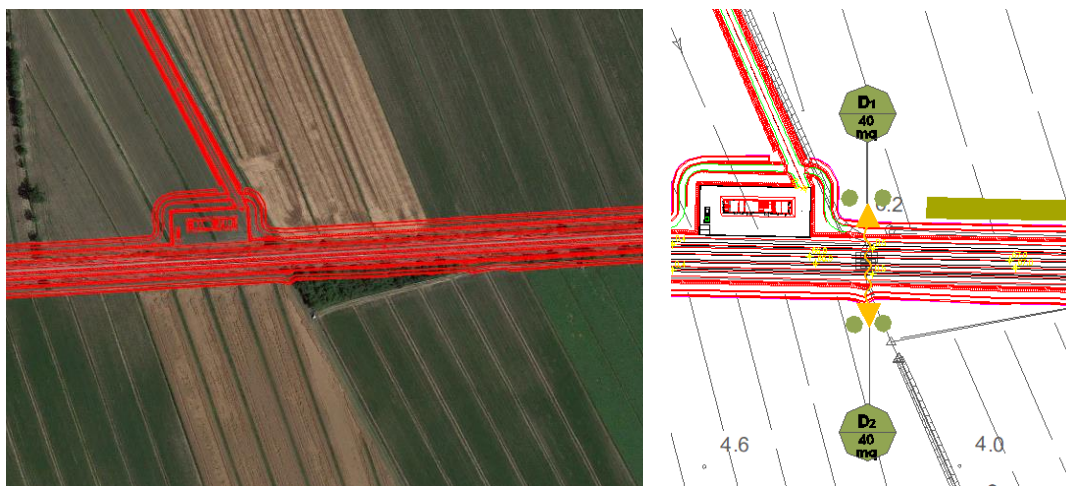


Figura 4-73 Localizzazione del passaggio faunistico (pk 66+930 Tracciato di progetto PM Fossalta)

L'altezza del tombino è di circa 3 m, dimensione ben superiore rispetto alle necessità del passaggio di specie di piccola e media taglia (anfibi, piccoli mammiferi, mesomammiferi), largamente diffuse nel territorio in studio. Al fine di favorire il passaggio della fauna, in corrispondenza dei varchi sono previsti interventi di rivegetazione a formare una specie di "cono di invito" che, oltre a servire per indirizzare gli animali verso l'imbocco del passaggio, possono anche svolgere altre funzioni, come la creazione di barriere vegetali per impedire la visione dei veicoli od obbligare uccelli e pipistrelli ad elevare l'altezza del volo per prevenire collisioni. L'allineamento della vegetazione in direzione dell'ingresso contribuisce ad orientare gli animali fino al passaggio.

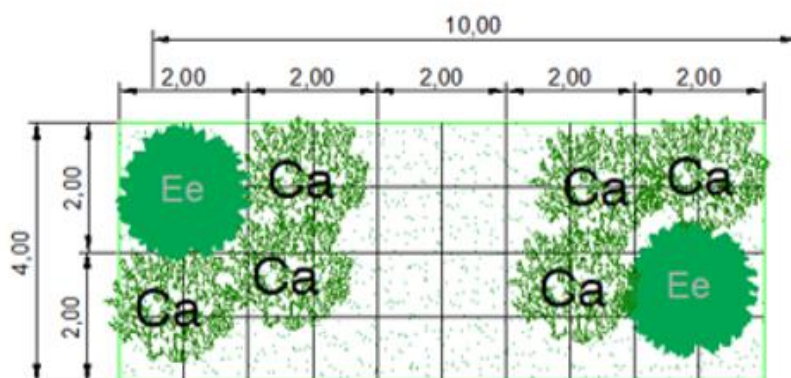
L'impianto dovrà essere denso da entrambi i lati dell'apertura, in modo che gli animali possano sentirsi protetti nel loro tragitto d'avvicinamento al passaggio. Davanti all'entrata occorre invece lasciare uno spazio assolutamente privo di vegetazione per consentire l'entrata di luce nel passaggio e permettere una buona osservazione dell'intorno.

Per il progetto in esame, in corrispondenza dei tombini idraulici a funzione di sottopasso faunistico, è stato previsto l'inserimento ad hoc di una "siepe di invito" con le finalità sopra descritte, che oltre a favorire l'ingresso della fauna locale, garantisce la funzionalità dei corridoi ecologici.

D - Siepe arbustiva di invito al sottopasso faunistico

Il tipologico D, prevede un raggruppamento a carattere mesofilo composto da Nocciolo (*Corylus avellana*) e da Fusaggine (*Euonymus europaeus*). Per una superficie di 40 mq (10 m x 4 m) sono previsti 10 essenze arbustive.

D - SIEPE ARBUSTIVA DI INVITO AL SOTTOPASSO FAUNISTICO



ARBUSTI	(n.8 piante ogni 40 mq)	SUPERFICIE SESTO D'IMPIANTO	N. ESSENZE
Ca	NOCCIOLO <i>Corylus avellana</i>	40 mq	6
Ee	FUSAGGINE <i>Euonymus europaeus</i>		2
	Inerbimento		-

Figura 4-74 Sesto di impianto tipologico D

4.3.5 Interventi a verde di mascheramento

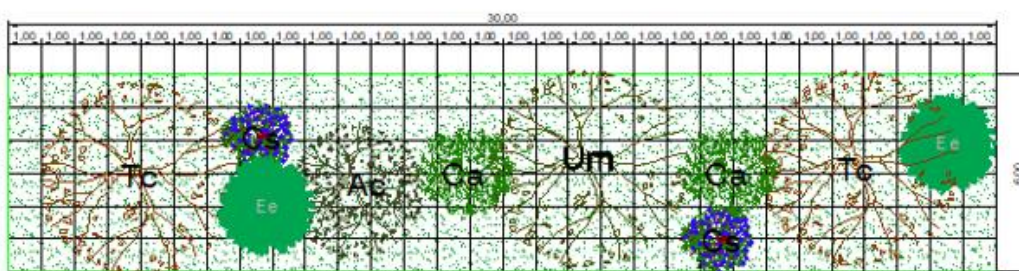
Le fasce alberate, sono utilizzate sia come schermatura di manufatti sia come mitigazione degli impatti delle infrastrutture, allo scopo di promuovere la riqualificazione paesaggistica del territorio e la conseguente riduzione degli impatti provocati dalla realizzazione dell'infrastruttura. Nell'ambito del presente documento si è ritenuto necessario prevedere una piantumazione lineare di esemplari arborei ed arbustivi autoctoni con funzione di mascheramento, laddove sono stati individuati recettori sensibili (es. centri abitati, nuclei abitativi a tessuto discontinuo).

Nello specifico, tale situazione è riscontrabile lungo il tracciato di progetto della Variante Isonzo, dalla pk 0+650 alla pk 1+00 e dalla pk 1+100 alla pk 1+250, nei pressi del "Lago La Draga". Per i dettagli relativi alla localizzazione degli interventi si rimanda alla "Planimetria opere a verde" in scala 1: 2.000.

E - Filare arboreo-arbustivo di mascheramento

L'impianto prevede la sistemazione lineare di 3 essenze arboree (*Ulmus minor*, *Tilia cordata* e *Acer campestre*) e 3 arbustive (*Corylus avellana*, *Euonymus europaeus* e *Cornus sanguinea*), secondo lo schema riportato nella figura seguente.

E- FILARE ARBOREO-ARBUSTIVO DI MASCHERAMENTO



ALBERI	(n.4 piante ogni 180 mq)	SUPERFICIE SESTO D'IMPIANTO	N. ESSENZE
Um	OLMO CAMPESTRE <i>Ulmus minor</i>	180mq	1
Tc	TIGLIO SELVATICO <i>Tilia cordata</i>		2
Ac	ACERO CAMPESTRE <i>Acer campestre</i>		1
ARBUSTI (n.6 piante ogni 180 mq)			-
Cs	SANGUINELLO <i>Cornus sanguinea</i>		2
Ee	FUSAGGINE <i>Euonymus europaeus</i>		2
Ca	NOCCIOLO <i>Corylus avellana</i>		2
INERBIMENTO		-	

Figura 4-75 Sesto di impianto tipologico E

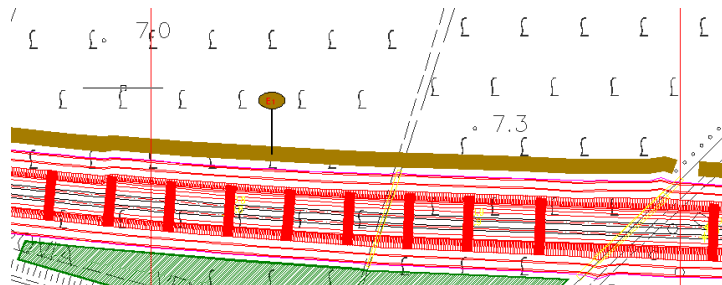


Figura 4-76 Localizzazione su ortofoto e stralcio planimetrico degli interventi Tipologico E

	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

4.3.6 Interventi a verde di compensazione in ambito fluviale

Il progetto della Variante Isonzo prevede l'attraversamento e l'interferenza con il corso d'acqua omonimo e conseguentemente con la fascia ripariale presente lungo le sponde del fiume. Gli ambiti ripariali del Fiume Isonzo, si caratterizzano per formazioni forestali dominati da salice bianco (*Salix alba*) e pioppo bianco (*Populus alba*).

La vegetazione ripariale interagisce, come del resto qualsiasi soprassuolo forestale, con molti fattori ambientali, sia biotici che abiotici. Questa capacità si può tradurre, nell'ambito delle pratiche di gestione delle aree fluviali, in una funzionalità stabilizzante nei riguardi delle sponde, sia per quanto riguarda l'erosione, sia nei confronti dei movimenti di massa. Tale potenzialità è stata ampiamente sfruttata nei secoli, fino ad un recente passato in cui si sono privilegiate sistemazioni realizzate interamente con materiali inerti. La capacità anti-erosiva della vegetazione presente sulle sponde dei corsi d'acqua si manifesta sia attraverso la trattenuta delle particelle di suolo, ostacolandone l'asportazione da parte della corrente, sia come rinforzo meccanico al suolo, dovuto alla presenza delle radici, sia come riduzione del contenuto idrico del terreno che compone la sponda, con conseguente diminuzione delle pressioni interstiziali, attraverso processi sia di evapotraspirazione che di infiltrazione profonda. Le chiome delle piante, infatti, riducendo l'effetto battente delle piogge, ostacolano la compattazione del suolo; l'attività radicale favorisce la macroporosità e l'aumento della capacità idrica del terreno: il risultato è l'aumento della velocità di infiltrazione dell'acqua e quindi del suo allontanamento dalle sponde. È la protezione delle sponde che determina, in ultima analisi, anche la protezione degli interi versanti ed è quindi di grande importanza poter avere lungo i corsi d'acqua una costante presenza di vegetazione arborea e arbustiva, ad elevato livello di vitalità, con una efficiente e funzionale distribuzione degli apparati radicali. Gli ambienti ripariali sono considerati, a scala globale, tra i più ricchi di biodiversità. Essi, infatti, oltre a possedere una base comune di specie che li caratterizza, sono spesso anche aree ecotonali che fungono da zone marginali tra ecosistemi diversificati e nelle quali trovano rifugio tante specie che non sono tipicamente appartenenti ad ambienti umidi.

La realizzazione delle opere di attraversamento e la realizzazione di argini provvisori previsti dalle lavorazioni di cantiere, implica che in corrispondenza delle aree di lavorazione, si possa compromettere l'integrità della fascia di vegetazione spondale.

L'intervento di ripristino della vegetazione ripariale, pertanto, ha lo scopo di ricostituire alcuni ambiti di vegetazione compromessi dalle lavorazioni di cantiere per la realizzazione delle opere di attraversamento e di ristabilire una continuità ecologica. Esso è concepito nella visione complessiva dell'ecosistema fluviale dato che il corso d'acqua con le sue fasce ripariali costituisce, per eccellenza, il corridoio in grado di garantire una continuità ecologica del territorio.

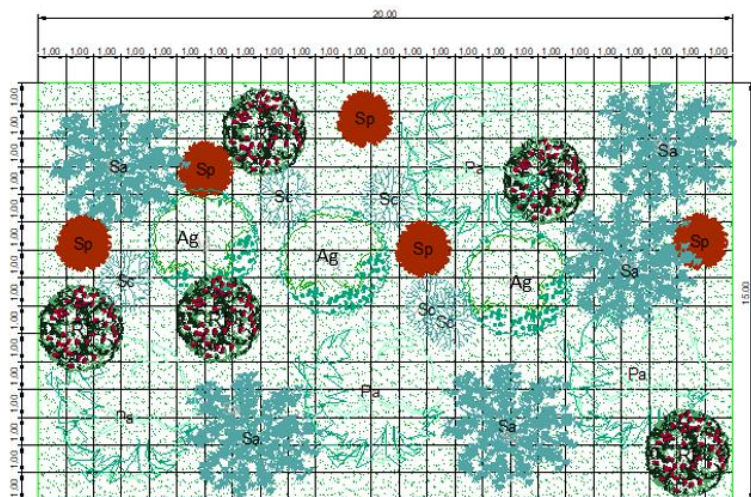
Nell'ambito del presente progetto, sono state previste opere di ripristino della vegetazione del Fiume Isonzo attraversato dall'infrastruttura ferroviaria in esame.

F – Macchia arboreo-arbustiva a carattere igrofilo

La formazione arboreo-arbustiva in questione è prevista lungo la base del viadotto e in tutte le aree occupate durante le lavorazioni.

Il tipologico prevede l'impianto di specie a carattere igrofilo quali *Salix alba*, *Populus alba*, *Alnus glutinosa*, *Salix cinerea*, *Salix purpurea*, *Rhamnus frangula*, secondo lo schema riportato nella figura seguente.

F - MACCHIA ARBOREO - ARBUSTIVA A CARATTERE IGROFILO



ALBERI (n.12 piante ogni 450 mq)		SUPERFICIE SESTO D'IMPIANTO	N. ESSENZE
Sa	SALICE BIANCO <i>Salix alba</i>		
Ag	ONTANO NERO <i>Alnus glutinosa</i>	3	
Pa	PIOPPO BIANCO <i>Populus alba</i>	4	
ARBUSTI (n.15 piante ogni 450 mq)		-	
Sc	SALICE CENERINO <i>Salix cinerea</i>	5	
Sp	SALICE ROSSO <i>Salix purpurea</i>	5	
Rf	FRANGOLA <i>Rhamnus frangula</i>	5	
INERBIMENTO		-	

Figura 4-77 Sesto di impianto tipologico F

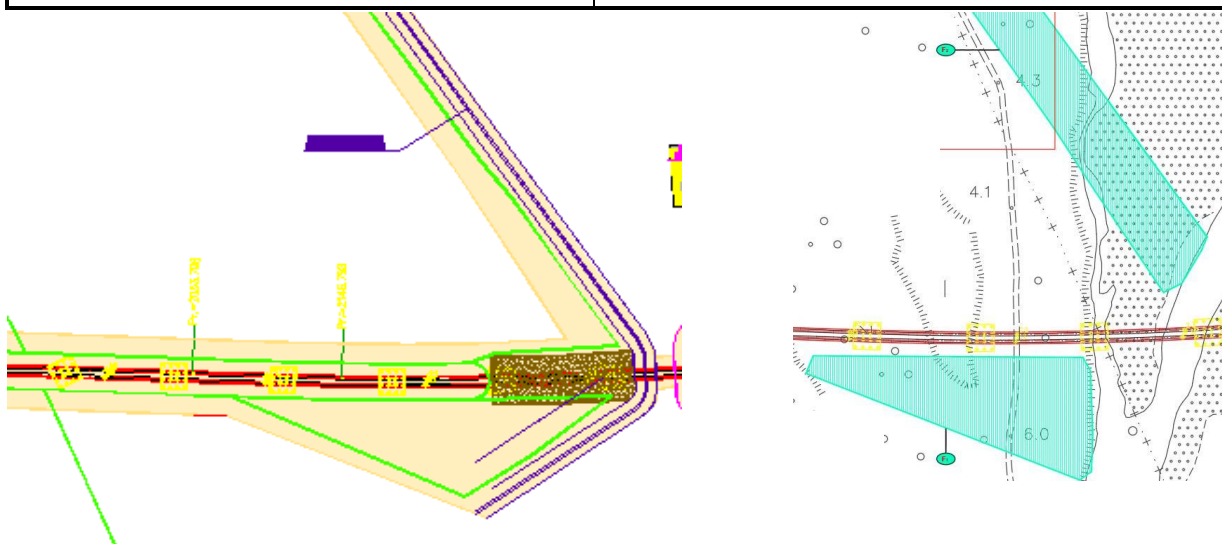


Figura 4-78 A sinistra: Stralcio planimetrico della cantierizzazione per il tracciato di progetto Variante Isonzo; a sinistra aree di intervento tipologico F

4.3.7 Ripristino dei suoli in corrispondenza delle aree di cantiere

Nella fase di cantiere del progetto in studio i suoli occupati temporaneamente si inseriscono in un contesto di tipo agricolo; al termine delle lavorazioni le aree verranno ripristinate allo “status quo ante operam”. I terreni da restituire agli usi agricoli, se risultano compattati durante la fase di cantiere, devono essere lavorati prima della ristrutturazione degli orizzonti rimossi.

Preliminarmente alla predisposizione dei cantieri al fine di preservare la risorsa pedologica, verrà posta particolare attenzione alle operazioni di scotico, accantonamento e conservazione del terreno vegetale (lo strato umifero, ricco di sostanza organica, di spessore variabile dal qualche centimetro sui terreni molto rocciosi di monte fino a 40 cm), per tutto il tempo necessario fino al termine dei lavori, allo smantellamento delle aree di cantiere, al fine di un suo riutilizzo per i successivi ripristini ambientali.

Risulta di particolare importanza la disponibilità di discreti quantitativi di humus, per cui risulta di grande utilità l'impiego dello strato superficiale di suolo che si trova in posto, il quale, per tale scopo, deve essere preventivamente accantonato.

Durante le operazioni di scotico si avrà cura di tenere separati gli strati superiori del suolo, da quelli inferiori e si provvederà quindi a dei saggi preliminari che consentano di individuare il limite inferiore dello strato da asportare, evitando il rimescolamento dello strato fertile con quelli inferiori a prevalente frazione di inerti.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

Lo scotico verrà eseguito preferibilmente in assenza di precipitazioni, al fine di diminuire gli effetti di compattazione nell'intorno dell'area di lavoro; lo strato che verrà prelevato avrà spessore variabile a seconda delle caratteristiche pedologiche del suolo in ogni sito.

I cumuli di stoccaggio saranno costituiti da strati di 25-30 cm alternati a strati di paglia, torba o ramaglia e saranno gestiti e curati opportunamente, ovvero mantenuti a un certo grado di umidità e preferibilmente inerbiti, con la specifica finalità di mantenere la vitalità e qualità microbiologiche di questi terreni.

In ogni caso, per garantire la conservazione delle caratteristiche chimiche e biologiche dei suoli, è necessario eseguire sui cumuli di terreno fresco semine di leguminose, particolarmente importanti al fine di garantire l'apporto azotato, e graminacee con funzione protettiva (*Bromus inermis* Leyss 20%, *Dactylis glomerata* L. 20%, *Festuca ovina* L. 20%, *Trifolium repens* L. 20%, *Lotus corniculatus* L. 10%, *Medicago sativa* L. 10%; dose: 15 g/mq).

La scelta della tecnica di semina e delle percentuali di sementi potranno essere tarate al fine di scongiurare l'attivazione di fenomeni erosivi e di ruscellamento, che potrebbero far perdere la fertilità al suolo; sarà fondamentale evitare l'invasione di specie ruderali (infestanti) sui cumuli al fine di non alterare l'ambiente circostante con l'immissione di specie alloctone, che potrebbero entrare nell'ecosistema naturale e agrario.

Qualora durante le attività di cantiere dovessero verificarsi episodi accidentali di inquinamento dei cumuli stoccati, è opportuno provvedere alla rimozione dei volumi interessati dall'inquinamento e alla loro bonifica mediante idonee tecnologie. Preliminarmente alla stesura del terreno di scotico negli interventi di ripristino, sarà necessario intervenire con opportune lavorazioni del terreno; si procederà con una rippatura profonda nel caso di ripristino con interventi di rinaturalizzazione per poter favorire l'arieggiamento del terreno.

Si riporta di seguito l'elenco delle aree di cantiere in cui si prevedono interventi di ripristino dei suoli, suddivisi per interventi.

PM SAN DONA'		
Cantiere	Codice area*	Superficie mq
AR01	G1	1.150
C001	G2	4.200
CB01	G3	2.400
AS01	G4	6.200
CO02	G5	3.000
Totale		16.950 mq

* Rif. Planimetria Opere a verde

RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI
DEL D.P.C.M. 12/12/2005

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IZ04	00R22	RG	IM0002101	A	224 di 226

RELAZIONE GENERALE

VARIANTE PORTOGRUARO

Cantiere	Codice area*	Superficie mq
AR01	-	-
AS01	G7	5.200
AT01	G8	1.000
CB01	G9	2.150
CO01	G10	4.450
AT02	-	-
AT03	G11	267
Totale		13.067 mq

* Rif. Planimetria Opere a verde

Per quel che concerne il cantiere denominano AR.01 l'intervento di ripristino non è previsto, in quanto ricadente totalmente su superficie artificiale destinata alla viabilità secondaria della linea ferroviaria esistente. Per quanto riguarda il cantiere AT02, non si prevede l'intervento di ripristino, in quanto al termine delle lavorazioni la superficie sarà occupata totalmente dalla nuova linea ferroviaria. In merito al cantiere AT03, l'intervento di ripristino avrà una copertura parziale per un totale di 267 mq, la restante parte sarà occupata dal sedime ferroviario.

PM FOSSALTA

Cantiere	Codice area*	Superficie mq
AR01	G6	2.300
CO01	G12	4.200
AS01	G13	2.800
CB01	G14	2.500
AT01	G15	3.320
CO02	G16	2.300
Totale		17.420 mq

* Rif. Planimetria Opere a verde

Per quel che concerne l'area AT.01 il ripristino sarà parziale in quanto una parte di essa sarà ripristinata con interventi a verde (Tipologico D).

VARIANTE ISONZO

Cantiere	Codice area*	Superficie mq
AR01	G17	4.400
CB01	G18	20.000
C001	G19	20.800
AT01	G20	3.100
AS01	G21	7.200
AS02	G22	5.600
CO02	G23	18.200
AT02	G24	2.000
AS03	G25	2.000
AT03	G26	700
Totale		84.000 mq

* Rif. Planimetria Opere a verde

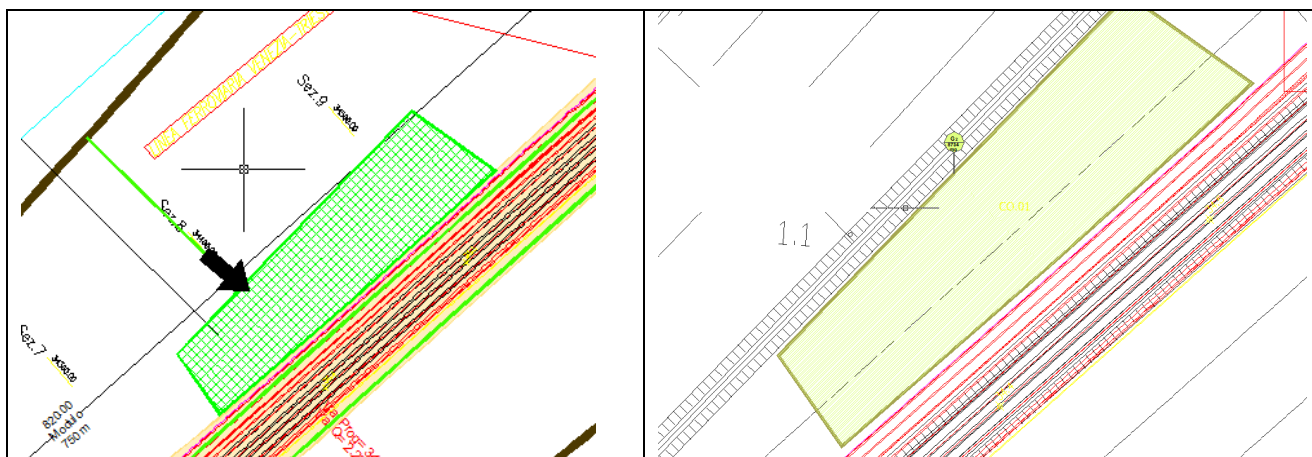


Figura 4-79 Esempio di Ripristino delle aree cantiere CO01 PM San Donà (Tipologico G)

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	POTENZIAMENTO LINEA VENEZIA-TRIESTE Posti di Movimento e Varianti di Tracciato Progetto di fattibilità tecnico economica				
	RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2005 RELAZIONE GENERALE	PROGETTO IZ04	LOTTO 00R22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0002101

5 CONCLUSIONI

Dal quadro di sintesi emerge che gli interventi relativi a Posti di Movimento sono caratterizzati per variazioni minimali rispetto al sedime ferroviario attuale, con ridottissimi incrementi di occupazione del suolo in contesti nei quali la linea ferroviaria è già presente. La variante di Portogruaro si discosta dall'attuale tracciato in misura contenuta e impegnando una fascia di territorio che risulta già caratterizzata dalla presenza di infrastrutture.

In merito al patrimonio culturale, considerata la distanza intercorsa tra i beni di interesse storico-culturale presenti e le opere, e gli interventi di mitigazione di inserimento paesaggistico proposti si ritiene che la realizzazione degli interventi generi delle interferenze non significative.

Per quanto riguarda la Variante Isonzo, che è stata valutata distintamente in tre tratti, l'esito dell'analisi evidenzia impatti residui sulle componenti paesaggistiche alterazione della percezione visiva nei primi due tratti e frammentazione del suolo nel tratto a ovest.

Gli impatti residui nel caso della variante Isonzo sono dovuti alla scelta progettuale di variante di tracciato, considerata la necessità di garantire l'incremento di velocità prefissata e di migliorare le condizioni attuali oltrepassando le aree ad elevata pericolosità idraulica in viadotto con franchi idraulici adeguati.

Il nuovo viadotto costituisce un nuovo elemento inserito nel contesto paesaggistico, da cui deriva l'impatto residuo sul fattore ambientale. Per quanto riguarda il tratto a ovest del viadotto, la sottrazione di suolo agricolo determina una frammentazione della trama agricola e la creazione di aree intercluse.

Gli interventi delle opere a verde mirano a ricostituire la vegetazione esistente danneggiata durante la fase di cantiere, a compensare l'occupazione di suolo e a valorizzare dal punto di vista percettivo alcuni ambiti territoriali mediante la sistemazione di nuclei vegetali a valenza ambientale.

In conclusione, tre dei quattro interventi esaminati determinano impatti sul paesaggio complessivamente ridotti e mitigati, solo l'intervento relativo alla Variante Isonzo determina effetti significativi sulle componenti paesaggistiche che permangono anche a seguito degli interventi di mitigazione.