



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA  
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)  
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri  
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.  
VIA VITTORIO LOCCHI N. 19 - 34143 - TRIESTE  
Tel 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545  
commissario@autovie.it - commissario@pec.commissarioterzacosria.it

Legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo")  
Primo Programma Nazionale Infrastrutture Strategiche  
Intesa Generale Quadro Ministero Infrastrutture e Trasporti - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia  
Intesa Generale Quadro Governo - Regione del Veneto

CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI  
COMPLEMENTO DEL CORRIDOIO STRADALE 5 E DEI VALICHI CONFINARI  
ASSE AUTOSTRADALE

AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA

**II LOTTO: TRATTO SAN DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI  
Sub-lotto 3: Asse autostradale  
NUOVO SVINCOLO E CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA  
PROGETTO DEFINITIVO**

AMBIENTE

Relazione paesaggistica

TEMATICA

**S**

N. ALLEGATO e SUB.ALL.

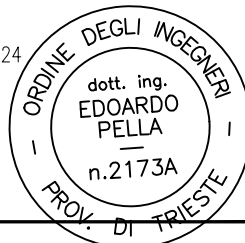
**01.00.0.0**

REV.	DATA	DESCRIZIONE DELLA REVISIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
4					
3					
2					
1	31.05.2022	Prima emissione	MV	MV	EP

**COORDINAMENTO E PROGETTAZIONE GENERALE:**

S.p.A. AUTOVIE VENETE :

Firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24  
del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. da:  
dott. ing. Matteo RIVIERANI  
dott. ing. Edoardo PELLA



**PROGETTAZIONE SPECIALISTICA:**

Firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24  
del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. da:

Parte generale ed integrazione tra le prestazioni specialistiche:  
dott. agr. Marco VECCHIATO



**SUPPORTO TECNICO OPERATIVO LOGISTICO**



**S.p.A. AUTOVIE VENETE**

34143 TRIESTE - Via V. Locchi, 19 - tel. 040/3189111  
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di  
Friulia S.p.A. - Finanziaria Regionale Friuli-Venezia Giulia  
CONCESSIONARIA AUTOSTRADE  
A4 VENEZIA - TRIESTE  
A23 PALMANOVA - UDINE  
A28 PORTOGRUARO - CONEGLIANO  
A34 VILLESSE - GORIZIA  
A57 TANGENZIALE DI MESTRE

**DIREZIONE TECNICA:**

IL DIRETTORE  
dott. ing. Paolo PERCO

**IL CAPO COMMESSA:**

Firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24  
del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. da:  
dott. ing. Edoardo PELLA



**COMMISSARIO DELEGATO  
PER L'EMERGENZA**

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO  
dott. ing. Paolo PERCO

NOME FILE:  
2011S0100001.pdf

DATA PROGETTO:  
31.05.2022

**21A09K**

CODICE MASTRO

**20**

ANNO

**11**

N. PROGETTO

**1**

REVISIONE



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA  
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA–TRIESTE)  
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri  
n. 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

**Ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia  
II LOTTO: TRATTO SAN DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI  
Sub-lotto 3: Asse Autostradale  
NUOVO SVINCOLO E CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA**

***PROGETTO DEFINITIVO***

**RELAZIONE PAESAGGISTICA**  
(DPCM 12 dicembre 2005)

Trieste, 31.05.2022



## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>5</b>
	<b>RICHIEDENTE – LOCALIZZAZIONE – TIPOLOGIA</b>	<b>6</b>
	<b>ANALISI DELLO STATO ATTUALE</b>	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>DESCRIZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO</b>	<b>10</b>
2.1	AMBITI DI PAESAGGIO.....	10
2.2	OBIETTIVI E INDIRIZZI DI QUALITÀ PAESAGGISTICA .....	11
2.3	DESCRIZIONE DEI CARATTERI PAESAGGISTICI .....	12
2.3.1	Caratteri geomorfologici ed idraulici.....	12
2.3.2	Caratteri naturalistici e agro-forestali .....	12
2.3.3	Caratteri del paesaggio agrario .....	14
2.3.4	Caratteri degli insediamenti storici e delle dinamiche insediative.....	14
2.3.5	Cenni storici.....	15
<b>3</b>	<b>DESCRIZIONE – VALUTAZIONE DEI CARATTERI PAESAGGISTICI DELL’AMBITO DI INTERVENTO</b>	<b>20</b>
3.1	CARATTERISTICHE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO LOCALE .....	20
3.2	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA.....	27
3.3	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, URBANISTICA E DI SETTORE.....	33
3.3.1	PTRC - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.....	33
3.3.2	Piani d’Area .....	36
3.3.3	Ambiti di paesaggio .....	36
3.4	PIANIFICAZIONE URBANISTICA.....	37
3.4.1	Piano Regolatore Comunale di Santo Stino di Livenza .....	37
3.4.2	Piano Regolatore Comunale di Annone Veneto .....	41
3.5	TUTELE E VINCOLI.....	44
3.5.1	Il vincolo paesaggistico.....	44
3.5.2	Aspetti archeologici.....	44
3.5.3	Altri vincoli.....	46
<b>4</b>	<b>VALUTAZIONI SUI CARATTERI DEL PAESAGGIO (STATO DI FATTO)</b>	<b>49</b>
4.1	SINTESI DEGLI ELEMENTI OGGETTO DI ANALISI .....	50
4.2	SINTESI DEI VALORI PAESAGGISTICI .....	51
4.3	SINTESI DEL RISCHIO PAESAGGISTICO, ANTROPICO E AMBIENTALE .....	52
4.4	VULNERABILITÀ DEL PAESAGGIO .....	54
	<b>PROGETTO</b>	<b>56</b>
<b>5</b>	<b>DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA</b>	<b>56</b>
5.1	PREMESSA.....	56
5.2	DESCRIZIONE DEL PROGETTO.....	57

5.2.1	Piazzale di stazione.....	59
5.2.2	Parcheggio scambiatore .....	60
5.2.3	Collegamento San Stino di Livenza - Loncon .....	60
5.2.4	Rotatoria sulla tangenziale "G. Pancino" .....	61
5.2.5	Opere edili .....	61

## **ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA \_\_\_\_\_ 65**

<b>6</b>	<b>EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA _____</b>	<b>65</b>
<b>7</b>	<b>SIMULAZIONE DEGLI EFFETTI DEGLI INTERVENTI _____</b>	<b>66</b>
<b>8</b>	<b>PREVISIONE DEGLI EFFETTI _____</b>	<b>67</b>
<b>9</b>	<b>MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO _____</b>	<b>70</b>

## 1 PREMESSA

La presente Relazione Paesaggistica è stata redatta per il **Progetto Definitivo del “Nuovo casello di San Stino di Livenza”**, che andrà a sostituire l’attuale casello che sarà oggetto di dismissione a seguito della realizzazione della terza corsia dell’Autostrada A4.

Il **progetto del casello di San Stino di Livenza** si inserisce, infatti, **all’interno del progetto di ampliamento della terza corsia dell’Autostrada A4 Venezia – Trieste**, progetto compreso tra le opere del *“Primo Programma delle opere strategiche”* del C.I.P.E. (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) di cui alla Legge Obiettivo (Legge n. 443/2001).

La Società Autovie Venete Spa, concessionaria dell’Autostrada A4 per il tratto Venezia-Trieste, ha predisposto il Progetto Preliminare della terza corsia del tratto di A4 di propria competenza (Venezia - Trieste), sottoposto a VIA Speciale (Legge “Obiettivo”) e **approvato dal C.I.P.E. con Delibera n. 13 del 18.03.2005**.

Con tale atto il C.I.P.E. ha indicato, inoltre, una serie di **prescrizioni** e raccomandazioni che devono essere recepite nella progettazione, nelle quali, per quanto pertinente al Progetto in esame, si evince quanto segue: *“verificare la necessità di spostare l’attuale casello di Santo Stino di Livenza di circa 700/800 m verso nord est, al fine di consentire l’allontanamento della viabilità di accesso e di uscita dall’autostrada dal centro di Santo Stino ed eventualmente presentare variante progettuale”*.

La citata prescrizione trova principale fondamento, in particolare, nelle esigenze di sgravare il centro abitato di S. Stino dal traffico in ingresso/uscita dall’autostrada, con tutte le conseguenti migliorie in termini di impatto acustico e di inquinati in atmosfera (gas e polveri); inoltre, la nuova posizione dello svincolo sarebbe strategica per consentire la realizzazione di una serie di progetti infrastrutturali già individuati dalla programmazione di settore a livello comunale.

L’analisi paesaggistica è stata condotta in coerenza con i contenuti richiesti dal DPCM 12 dicembre 2005 al fine di ottenere la relativa autorizzazione paesaggistica ai sensi dell’art. 146 del D.Lgs. 42/2004; in particolare, è stato fatto riferimento allo schema di Relazione Paesaggistica completa di cui al Modello A “Interventi e Opere di grande impegno territoriale” predisposto dalla Regione Veneto.

## RICHIEDENTE – LOCALIZZAZIONE – TIPOLOGIA

**Comune di:** S. Stino di Livenza e Annone Veneto, (VE).

**Richiedente:** Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante l'A4 (Tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia (OPCM n. 3702 del 05-09-2008 e s.m.i.).

### Ubicazione dell'opera e/o dell'intervento

Autostrada A4, Progr. km 459+476 (ex 63+000) - Progr. km 459+776 (ex 63+300)

Il nuovo casello di S. Stino di Livenza si colloca a cavallo del confine comunale dei comuni di S. Stino di Livenza e di Annone Veneto.

Di seguito alcuni estratti planimetrici; si rimanda agli elaborati di progetto indicati nelle didascalie per maggiori dettagli.

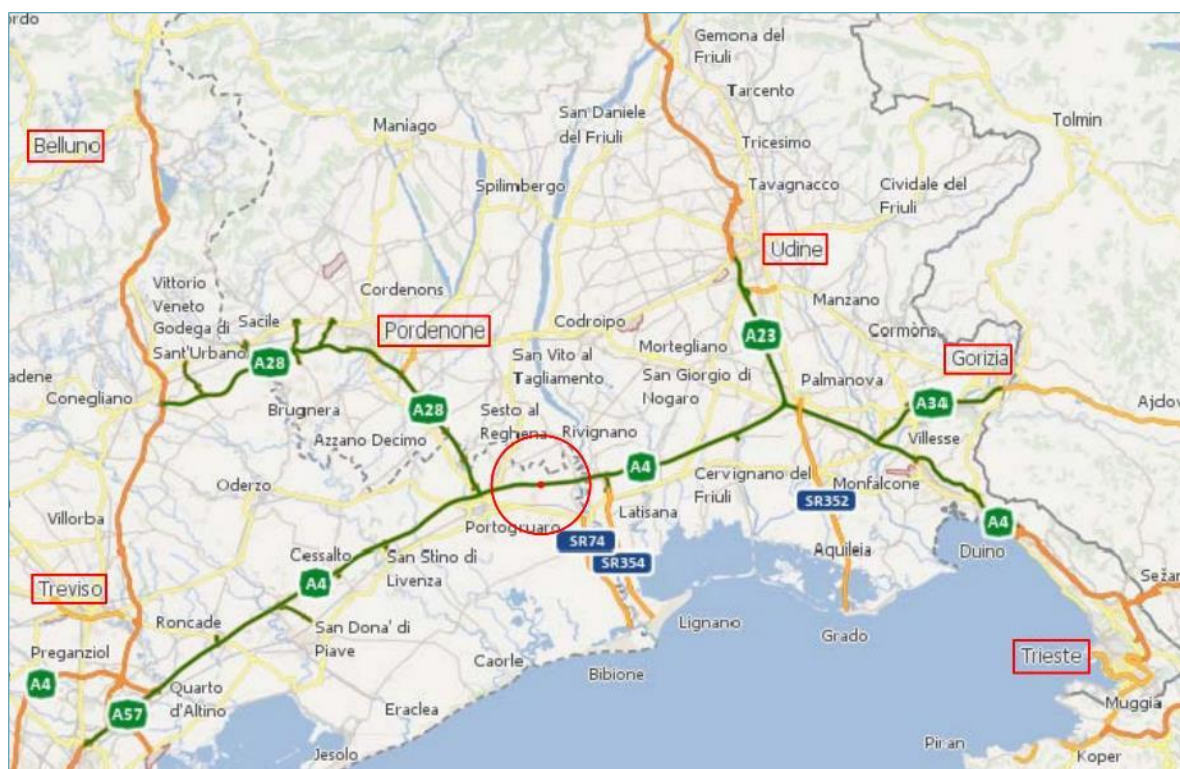


Fig. 1 Inquadramento generale; il punto rosso cerchiato indica la posizione sulla A4 del presente Progetto.



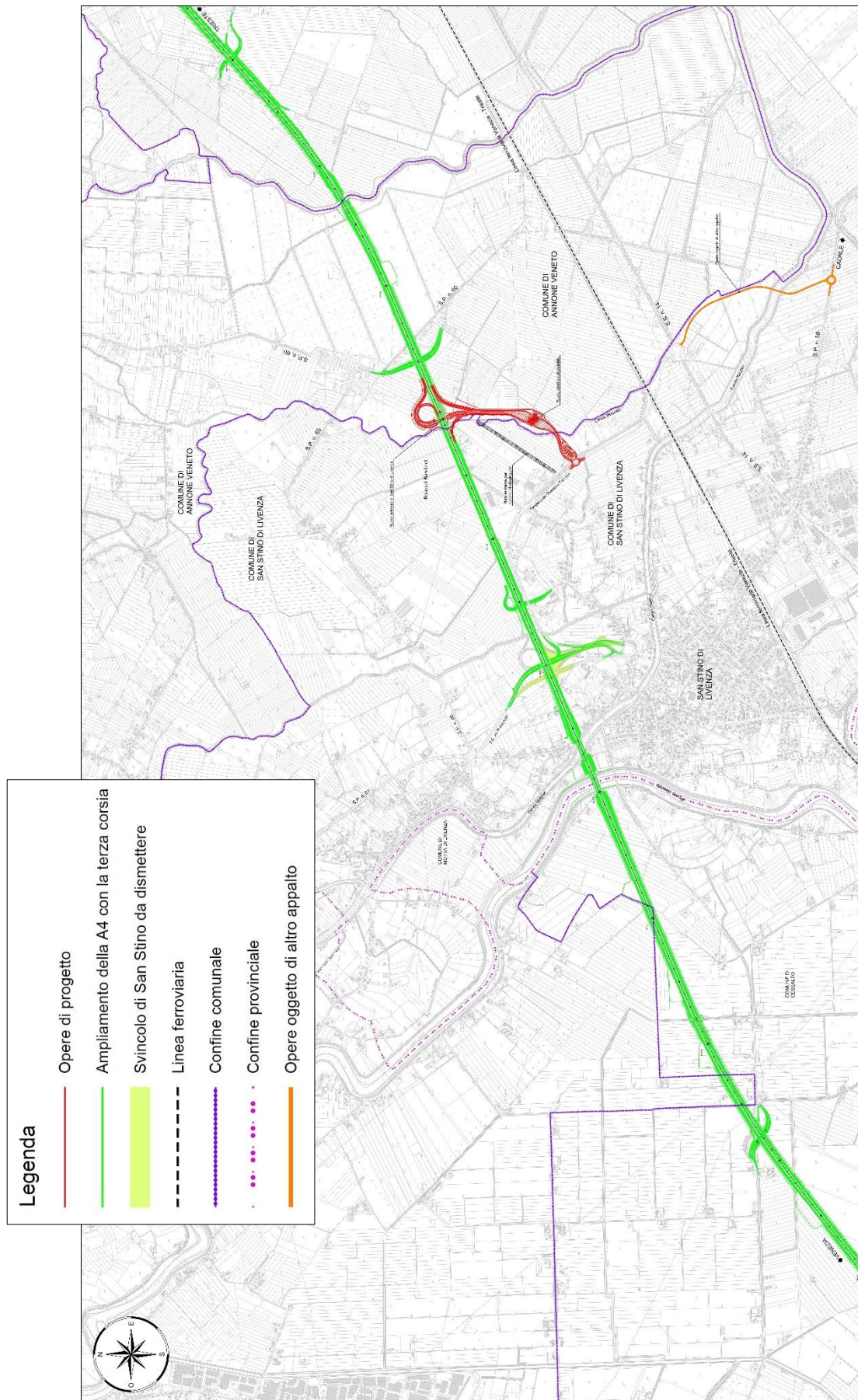


Fig. 2 – Estratto Corografia d'inquadramento degli interventi su CTRN (elab. A.02.00.0.0); per dettagli planimetrici si rimanda anche alle planimetrie tecniche della serie E.

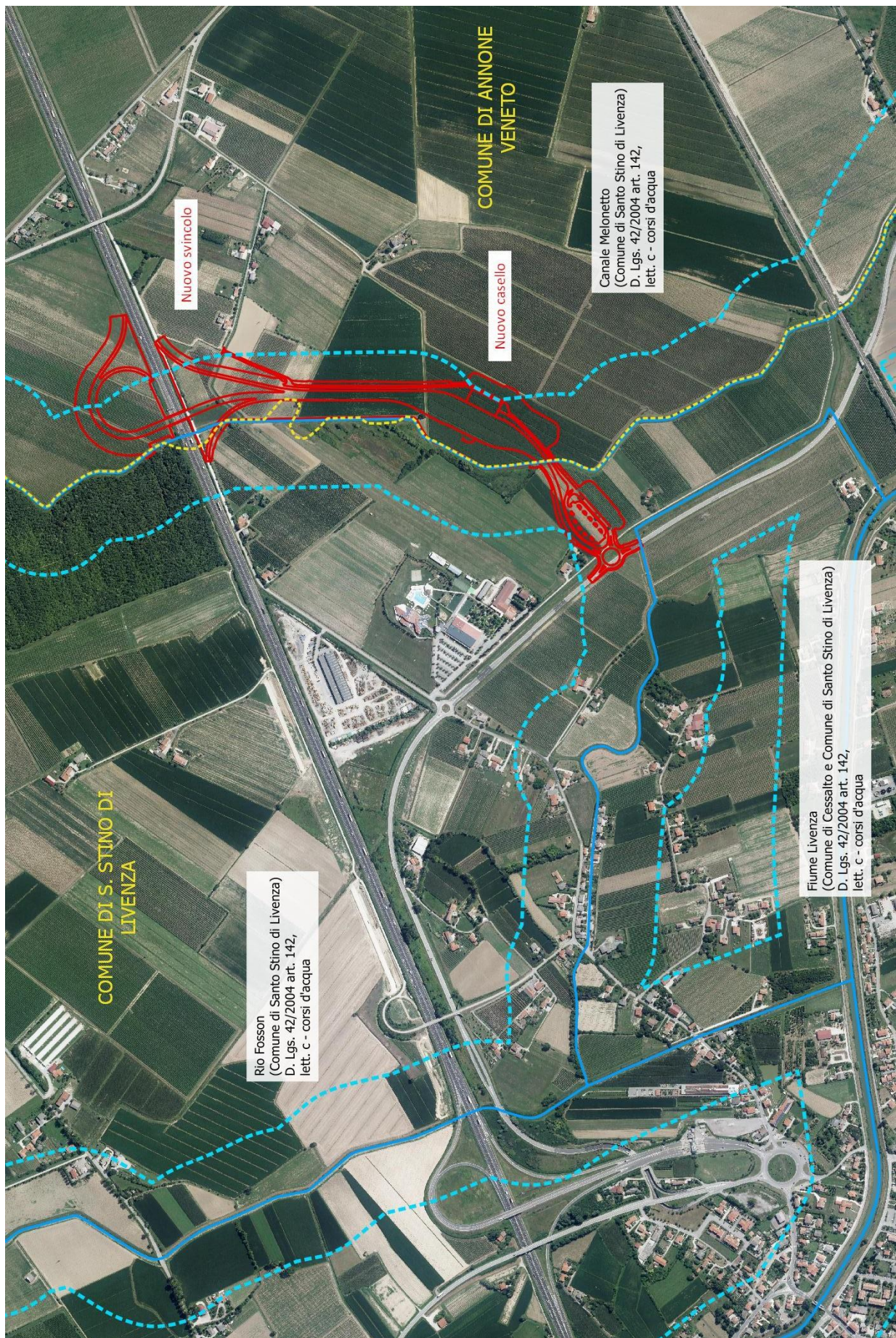


Fig. 3 – Planimetria semplificata degli interventi su ortofoto 2018.

## Contesto paesaggistico

Ambiti di Paesaggio di cui all'Atlante dei Paesaggi del Veneto adottato con DGR 372 del 17.02 2009, rispetto ai quali si tiene conto dell'inserimento paesaggistico degli interventi e delle opere in esame:

- MONTANO (1-7)
- PEDEMONTANO E COLLINARE (8-18)
- DELLA PIANURA (19-29, 32-37)
- LAGUNARE, COSTIERO E DELLA BONIFICA RECENTE (30, 31, 38, 39)

## Tipologia dell'opera e/o dell'intervento

Il progetto in esame rientra tra le tipologie di Interventi e Opere di grande impegno territoriale di **categoria "A"** come indicate nel Prontuario Tecnico per il Paesaggio per i quali è necessaria una relazione paesaggistica completa:

*2- Interventi e/o opere a carattere lineare o a rete:*

*m) Opere ed infrastrutture stradali, ferroviarie;*

## ANALISI DELLO STATO ATTUALE

### 2 DESCRIZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

#### 2.1 AMBITI DI PAESAGGIO

Il territorio regionale è stato articolato in 14 Ambiti di Paesaggio, divenuti efficaci ai sensi della LR. 11/2004; è previsto, tuttavia, una loro riarticolazione al fine di procedere alla pianificazione di un numero minore o, se del caso, procedere alla redazione di un unico Piano Paesaggistico dell'intero territorio regionale.

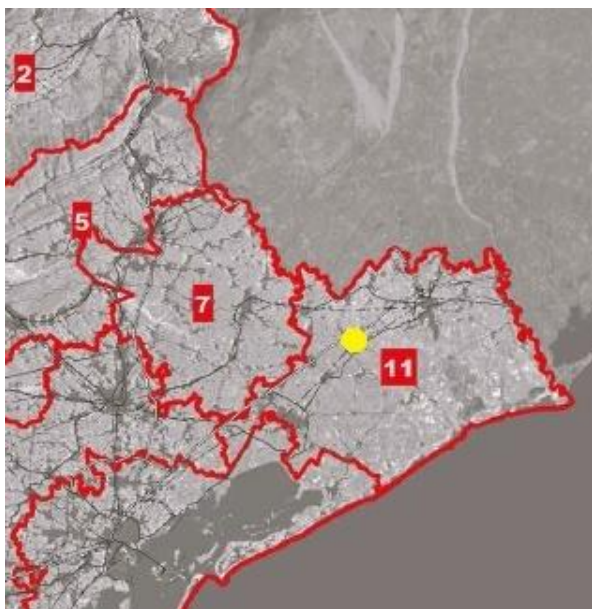


Fig. 4 – Collocazione del Progetto sul quadro d'unione degli Ambiti di Paesaggio



Fig. 5 – Collocazione del Progetto sul quadro d'unione degli Ambiti dell'Atlante ricognitivo

In accordo a quanto delineato dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs 42/2004, art. 135), la definizione degli Ambiti è avvenuta 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; tali aspetti sono stati sviluppati nel dettaglio nell'Atlante ricognitivo, quale documento integrante del PTRC.

In sintesi, le indicazioni fornite dal PTRC prevedono di porre particolare attenzione all'inserimento paesaggistico delle infrastrutture nei diversi ambiti di paesaggio interessati, attraverso processi di progettazione di alta qualità.

Come evidenziato nella figura precedente, il presente Progetto rientra nell'Ambito:

- 11. BONIFICHE ORIENTALI DAL PIAVE AL TAGLIAMENTO

**Per ciascun Ambito di Paesaggio** è prevista la redazione di un **Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA)**, in cui l'Atlante ricognitivo si pone come strumento essenziale alla formulazione dei PPRA medesimi: il sopracitato Ambito non è dotato di PPRA.

L'Atlante individua, a sua volta, 39 Ambiti, ciascuno descritto da una scheda analitica organizzata secondo quanto previsto dal citato Codice del Paesaggio, art. 143 comma 1 lettera f, "analisi delle dinamiche di trasformazione del territorio ai fini dell'individuazione dei fattori di rischio e degli elementi di vulnerabilità del paesaggio".

Nel caso specifico, il Progetto in esame è ricompreso nell'Ambito:

- 26 Pianure del Sandonatese e Portogruarese

Nel seguito sono stati sintetizzati gli aspetti salienti del paesaggio **per l'Ambito 26 Pianure del Sandonatese e Portogruarese**, rimandando all'Atlante ricognitivo per ulteriori approfondimenti.

## 2.2 OBIETTIVI E INDIRIZZI DI QUALITÀ PAESAGGISTICA

La ricognizione (in particolare sull'integrità naturalistico-ambientale e storico-culturale e sui fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità), attuata per la redazione dell'Atlante ricognitivo degli Ambiti paesaggistici, ha portato alla formulazione di 40 **obiettivi generali preliminari**, a cui sono stati associati **indirizzi di qualità paesaggistica** che hanno la funzione di proporre strategie e azioni per il raggiungimento degli obiettivi stessi.

Nella tabella seguente sono stati riportati gli **obiettivi preliminari** (evidenziati in verde) della scheda ricognitiva **dell'Ambito 26** ritenuti significativi e coerenti con il presente Progetto, riportando anche i corrispondenti **indirizzi di qualità paesaggistica**.

### 3. Funzionalità ambientale dei sistemi fluviali e lacustri.

3a. **Salvaguardare gli ambienti fluviali** e lacustri ad elevata naturalità, in particolare i sistemi fluviali del Reghena e Lemene, del Meolo e Vallio, del Livenza e Monticano, del Tagliamento e del Piave

### 14. Integrità, funzionalità e connessione della copertura forestale in pianura.

14a. **Salvaguardare** l'integrità della **copertura forestale** esistente, in particolare i residui di boschi planiziali, Bosco Stazione di Pramaggiore, Bosco Zacchi, Bosco di Alvisopoli, **Bosco di Brandiziol e Prassaccon**, Bosco Cavalier, Bosco di Lison, Bosco di Cessalto, Bosco di S. Anna di Loncon, e promuovere l'impianto di nuove formazioni autoctone.

14b. **Salvaguardare i corridoi boschivi esistenti lungo i corsi d'acqua**, in particolare lungo i sistemi fluviali del Reghena e Lemene, del Meolo e Vallio, del Livenza e Monticano, del Tagliamento e del Piave e la continuità delle fasce boscate riparie, promuovendone la ricostruzione ove interrotta.

### 32. Inserimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture.

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.

## 2.3 DESCRIZIONE DEI CARATTERI PAESAGGISTICI

### 2.3.1 Caratteri geomorfologici ed idraulici

L'ambito in esame è rappresentato dalla **zona di bassa pianura**, anticamente formata dalle **alluvioni** del fiume **Tagliamento** (ad est) e da quelle del **Livenza e del Piave**, nei settori occidentali.

L'Ambito 26 mostra, infatti, una grande **ricchezza di corsi d'acqua** (si veda fig. successiva), sia di origine naturale che di origine antropica, in quanto associati alle opere di bonifica. Di particolare interesse per la loro importanza regionale o per il loro rilievo naturalistico sono i fiumi alpini Piave e Tagliamento, il Livenza - principale fiume di origine carsica della regione sul quale confluisce il corso inferiore del Monticano - e i fiumi di risorgiva Reghena, Lemene, Loncon, Meolo e Vallio.

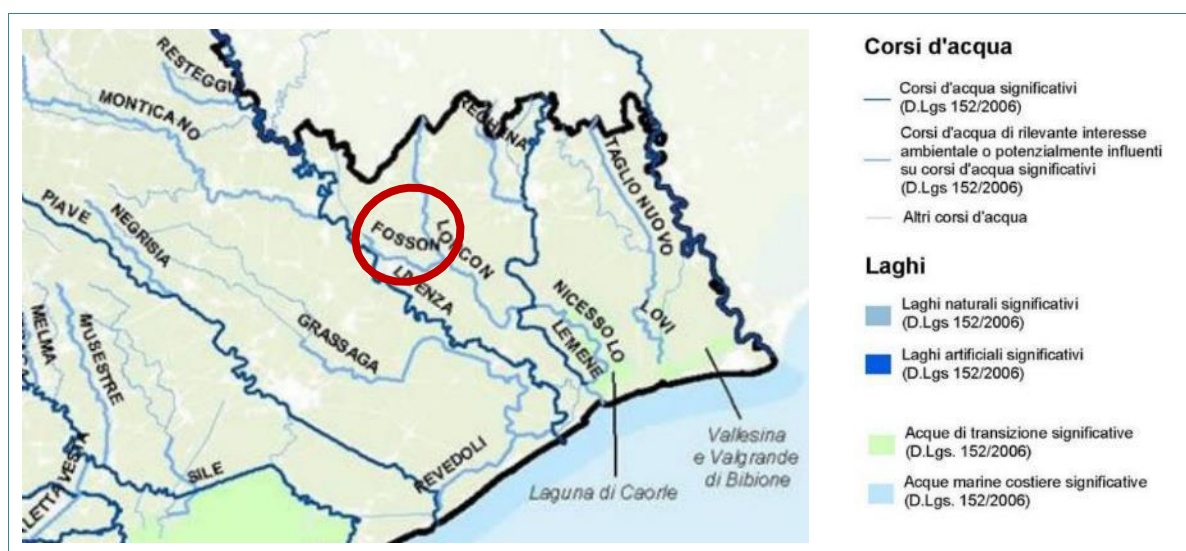


Fig. 6 – Tavola ARPAV – Stralcio della “classificazione corpi idrici significativi”, in rosso è cerchiato l’area in cui si colloca il nuovo svincolo di S.Stino.

### 2.3.2 Caratteri naturalistici e agro-forestali

L'Ambito 26 si caratterizza per la presenza di diverse zone di alto valore naturalistico, alcune delle quali appartenenti alla **Rete Natura 2000**, i cui Siti più prossimi al progetto sono di seguito elencati.

Denominazione	Sup. (ha)	Dist. dal progetto (km)
SIC IT3240029 - Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano	1.955	2,2
SIC e ZPS IT3250006 - Bosco di Lison	6	2,1
SIC e ZPS IT3240008 - Bosco di Cessalto	28	7,5
SIC IT3250044 - Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore	640	7,7
SIC e ZPS IT3250022 - Bosco Zacchi	1	7,3

Tab. 1 Siti della Rete N2000 più prossimi al Progetto e relativa distanza.

**Non sono presenti** altre aree di rilevante interesse naturalistico, tutelate a norma di legge quali **biotopi, riserve o parchi**.

Tra i boschi sopracitati va ricordato che si tratta di tipici (frammenti) di bosco umido planiziale (con farnia, carpino bianco e frassino meridionale prevalenti) a cui si aggiungono anche situazioni di impianto a fini naturalistici; tra questi, infatti, annovera il Bosco Brandiziol e Prassaccon che rappresenta il più grande intervento unitario (circa 110 ha) di ricostruzione di bosco planiziale della pianura veneta, rispetto al quale il progetto in esame si colloca al margine meridionale.

Ulteriori caratteri naturalistici di rilievo vanno invece ricercati, oltre che dalle **formazioni semplificate di siepi e filari**, anche dalle **discontinue** formazioni ripariali o dei grandi fiumi (lombi di bosco ripariale) o dei piccoli corsi d'acqua (saliceti spondicoli).

Tutto l'**Ambito 26 risulta ben dotato di elementi della Rete Ecologica** (si vedano le tavole della Rete Ecologica dei rispettivi PTCP di Venezia e Treviso), in particolare di corridoi di progetto che privilegiano la presenza di corsi d'acqua, ma anche di nodi di cui il bosco Brandiziol e Prassaccon ne fanno parte.

Si riporta di seguito una tavola, estratta dalla scheda n. 26 "Pianure del Sandonatese e del Portogruarese" contenuta nel documento "Ambiti di Paesaggio – Atlante Ricognitivo" del PTRC, in cui sono evidenziati i valori naturalistico – ambientali e storico – culturali dell'ambito medesimo.

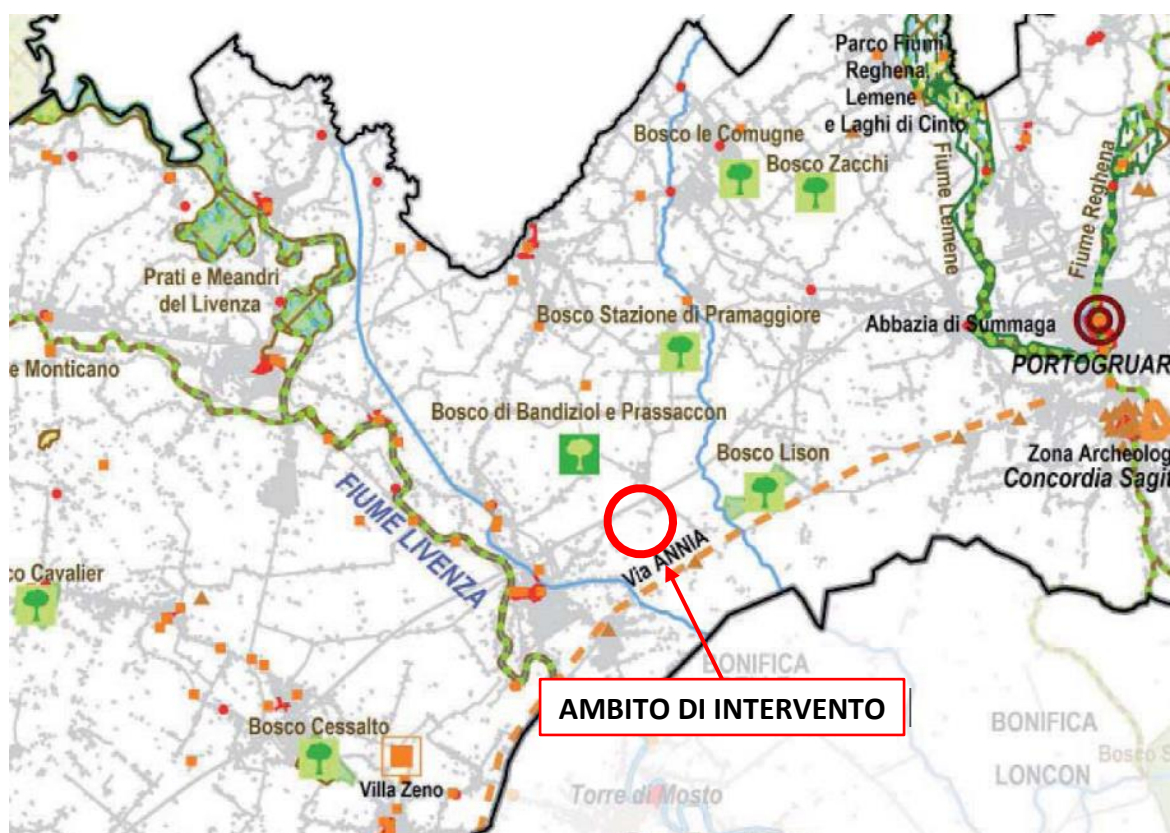


Fig. 7 Atlante ricognitivo, estratto della tav. "valori naturalistico-ambientali e storico-culturali" dell'ambito 26.

### 2.3.3 Caratteri del paesaggio agrario

L'Ambito 26 in esame è maggiormente interessato dalla **crescita insediativa che storicamente** trova principale sviluppo **lungo la SS.14** e da **vasti ambiti agricoli** a conduzione **intensiva**.

L'elevata presenza di **seminativi**, a seguito dalla vasta azione di bonifica e di modernizzazione della produzione agricola, è seguita dalla presenza di altrettanti **vigneti**, conferendo un aspetto monotono e piatto al paesaggio locale, con frammentate formazioni vegetazionali (siepi, arbusteti) in genere rilegate ai margini dei vasti appezzamenti. I paesaggi viticoli si estendono soprattutto a partire dalla sponda sinistra del Livenza, percorsi da una serie di itinerari, chiamati "Strade del vino Doc Lison Pramaggiore" che attraversano il territorio raggiungendo quasi tutti i borghi e i centri principali della zona. Queste zone, in particolare quelle di Lison, Pramaggiore e Belfiore, rappresentano le aree di origine di una produzione enologica locale rivolta prevalentemente ai vini bianchi, già viva in questi territori in epoca romana e sviluppatasi particolarmente ai tempi della Repubblica di Venezia.

Nel Veneto la formazione del paesaggio agrario storico è in primo luogo collegata alle **grandi operazioni di bonifica**; dopo le grandi operazioni **romane e altomedioevali**, la capacità sviluppata dalla Serenissima nel campo della regimazione idraulica ha portato a dei grandi risultati nel campo della salvaguardia dei suoli dalle acque e dell'organizzazione del territorio per renderlo coltivabile e adattabile agli ordinamenti colturali che si andavano affermando. Dopo l'unità d'Italia seguirono ulteriori interventi, spesso anche rilevanti nel retroterra costiero del Veneto orientale, che hanno visto sorgere le numerose idrovore che attualmente garantiscono lo scolo meccanico delle acque in gran parte del territorio tra cui anche l'area locale d'interesse del Progetto.

Accanto ai vigneti e ai seminativi cerealicoli, **diffusa** è la presenza della **pioppicoltura**, il cui aspetto boschivo, contribuisce alla varietà degli aspetti paesaggistici sotto il profilo percettivo, rompendo la monotonia soprattutto di quelle zone maggiormente interessate dalle bonifiche agrarie.

### 2.3.4 Caratteri degli insediamenti storici e delle dinamiche insediative

Come anticipato al precedente paragrafo, il corridoio infrastrutturale (Statale 14 "Triestina", ferrovia Venezia – Trieste e Autostrada A4 Venezia – Mestre) che attraversa l'Ambito 26 ha fortemente influenzato **l'evoluzione del sistema insediativo**, per l'appunto, **attorno agli assi viari** medesimi.

Anche se **originariamente** erano state le intersezioni tra **le vie d'acqua e le rotte di terra** gli elementi a determinare la nascita ed il consolidamento dei nuclei urbani (come Concordia Sagittaria, in epoca romana, o Portogruaro nel Medioevo), **oggi** la forza è costituita dall'essere compresi all'interno di un sistema ad **elevata vocazione intermodale**. L'asse plurimodale tende a polarizzare lungo il suo tracciato **agglomerati produttivi** soprattutto **in corrispondenza dei caselli** e in prossimità **delle aree urbane**, ma anche degli incroci **delle direttrici stradali principali** (esempi



ne sono: Noventa di Piave e San Donà di Piave, San Stino di Livenza, Portogruaro e San Michele al Tagliamento).

Molti sono gli elementi di valore storico-culturale che testimoniano la storia di questo territorio, qui strettamente legata, come accennato precedentemente, alla presenza dei diversi corsi d'acqua: dai numerosi siti e resti archeologici di età romana e paleocristiana, alla presenza delle abbazie e dei complessi monastici, dei centri storici e dei numerosi edifici di interesse storico-culturale, dei luoghi cantati in letteratura da Ippolito Nievo, del paesaggio agrario e dei vigneti storici, del sistema delle ville legate ai corsi d'acqua e dei manufatti idraulici e della cultura rurale tradizionale di interesse testimoniale.

Il disegno dell'attuale assetto territoriale e paesaggistico è imputabile alla presenza dei romani che, per esigenze di sicurezza, imposero la realizzazione delle grandi vie di comunicazione raccordavano i centri padani ad Aquileia, a debita distanza dalle paludi e dal mare. In epoca moderna tali percorsi non si sono di molto allontanate dagli antichi tracciati, a riprova di ciò si evidenziano anche i tracciati della linea ferroviaria e dell'autostrada Venezia Trieste.

Per quanto la Regione Veneto riconosca alle **città e ai sistemi delle città** venete un ruolo determinante e strategico nello sviluppo del Veneto, anche in relazione alle potenzialità offerte dai corridoi europei plurimodali, **il PTRC incentiva l'uso consapevole del territorio, la salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche** e la realizzazione di nuovi valori paesaggistici, strategie di rafforzamento della Rete di Città, **strategie di sviluppo urbano che minimizzano il consumo di suolo.**

### 2.3.5 Cenni storici

I paesi di San Stino di Livenza e di Annone Veneto devono la loro nascita e il loro sviluppo economico e insediativo a due importanti sistemi di comunicazione: il fiume Livenza (che in epoca romana diventa uno dei più importanti collegamenti tra il mare Adriatico e le montagne del Cadore) e le strade romane Via Annia e Via Postumia.

**I primi segni di insediamenti abitativi**, rinvenuti nel comune di San Stino di Livenza, risalgono all'epoca romana, quando il territorio, assai inospitale, era ricoperto a Nord da foreste, mentre a Sud terminava in immense e malsane lagune. Per quanto riguarda Annone, la sua origine si ritiene sia contemporanea alla costruzione delle prime due strade romane della regione (Via Postumia e Via Annia); queste due vie di comunicazione, volute da Roma per fini quasi esclusivamente militari, consentirono la crescita di significativi traffici civili e commerciali e garantirono ad Annone una crescita economica ed un incremento degli insediamenti abitativi.

**Nel V e VI secolo** le regioni venete sono teatro delle invasioni dei popoli nordici. Pochi decenni prima dell'anno 1000, dopo lunghi anni di dominio delle popolazioni barbare, varie fonti storiche descrivono un territorio in condizioni precarie: istituzioni molto labili, suolo agrario in stato di abbandono, strade non più praticabili, fiumi non più totalmente navigabili a causa dell'interramento degli alvei.

**Intorno al X secolo d.C.**, nei pressi di un antico insediamento romano, venne costruito dalla famiglia dei da Prata il Castello, attorno al quale in seguito sorgerà l'abitato di San Stino di Livenza.

Con l'occupazione del territorio da parte di Venezia, riprende il traffico di merci e di persone. Il ripristino della navigazione, voluto fortemente dalla Serenissima, aumenta il traffico di merci esportate ed importate nell'entroterra. Escono prodotti agricoli ed entrano spezie, stoffe e ceramiche. Al fine di consentire un più economico sfruttamento delle risorse agricole, i Veneziani pianificano la regolazione delle acque e la razionalizzazione della coltura delle terre e dei boschi. La salvaguardia dei boschi era obiettivo di primaria importanza per la necessità di disporre di un grande quantitativo di legname per l'approvvigionamento dell'arsenale di Venezia. Per tale motivo anche nei boschi di Loncon di Annone verranno imposti interdizioni e divieti, tra cui il taglio degli alberi di alto fusto. **Tutto il XVII secolo** è caratterizzato dalla presenza nell'entroterra delle nobili famiglie veneziane. Testimonianza ne sono le numerose ville e complessi rurali, costruiti proprio nel '700 dai ricchi proprietari terrieri.

Prima dello scoppio della **Prima Guerra Mondiale** inizia la distruzione dei boschi demaniali di Loncon; il regio esercito italiano prelevava ingenti carichi di legname e li inviava tramite convogli ferroviari verso il fiume Isonzo ed il Carso per la costruzione delle fortificazioni e delle trincee.

**Dal 1920 al 1940** i comprensori del comune di Annone Veneto e dei comuni limitrofi vengono sottoposti a importanti e radicali lavori di bonifica. **Tra il 1924 e il 1927** l'area degli ex boschi di Loncon viene sistemata con lo scavo di canali, la costruzione di strade interpoderali, la suddivisione in fondi e la costruzione di case coloniche. Con queste rilevanti opere di risanamento si crea il presupposto per una nuova crescita ed un progressivo rinnovamento delle colture agricole; il terreno di origine sedimentaria – alluvionale di natura argillosa e calcarea si rileverà particolarmente idoneo alla coltivazione della vite e ciò favorirà un lento e graduale processo di trasformazione colturale, che sarà indirizzato all'incremento del settore enologico.

In riferimento all'ambito di intervento, di seguito si riportano due estratti della prima carta topografica realizzata dal barone Von Zach (1805 – 1808) principalmente per scopi militari, in cui sono facilmente leggibili i corsi d'acqua, i prati, i boschi, le zone coltivate, i centri abitati, le case sparse e le strade.

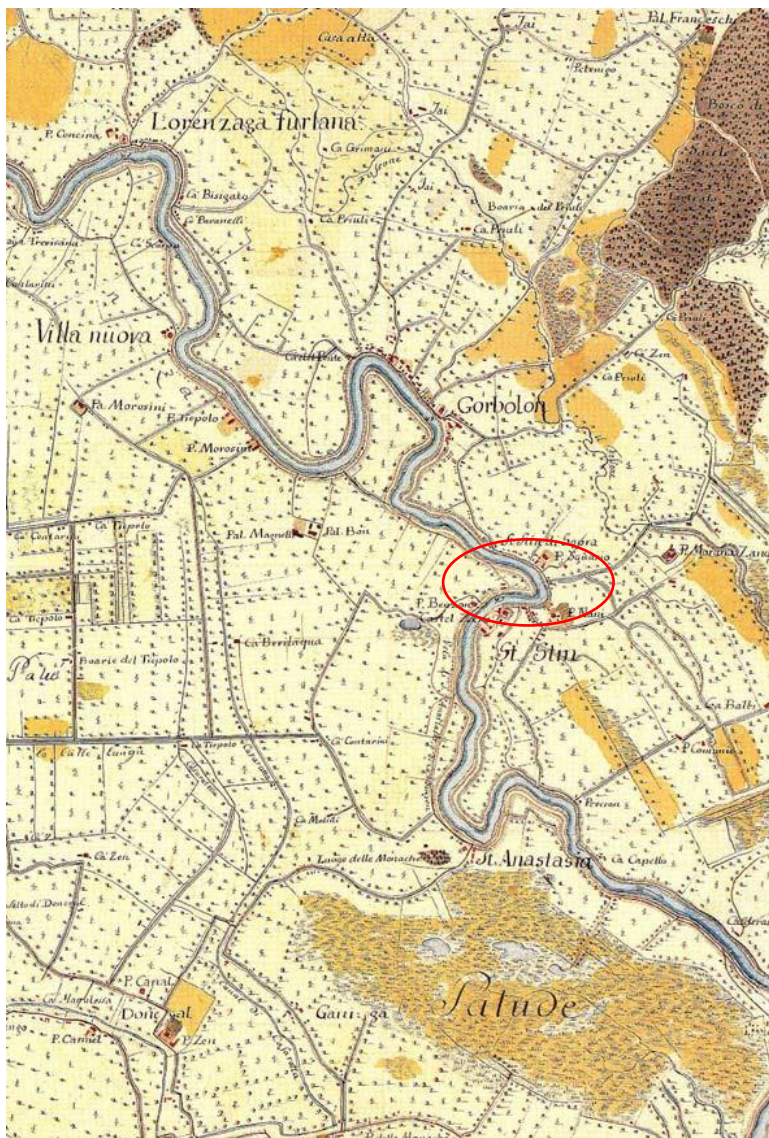
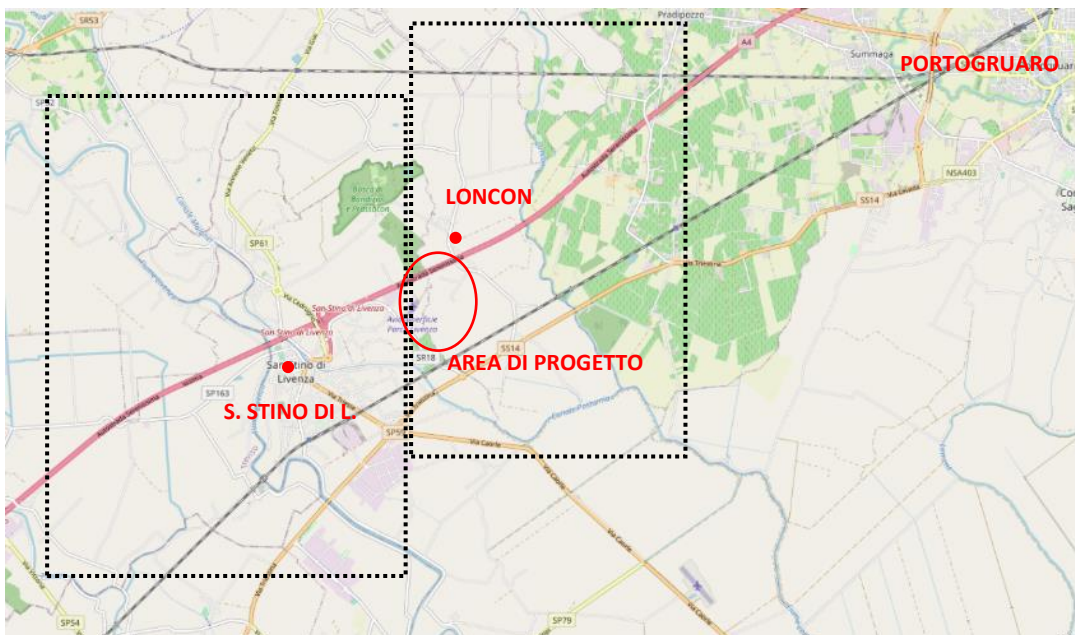


Fig. 8 In alto: area di riferimento (base OSM) per gli estratti del Von Zach.

Fig. 9 Estratto della Tavola XIV.13 del Von Zach, per il territorio di S. Stino di Livenza.

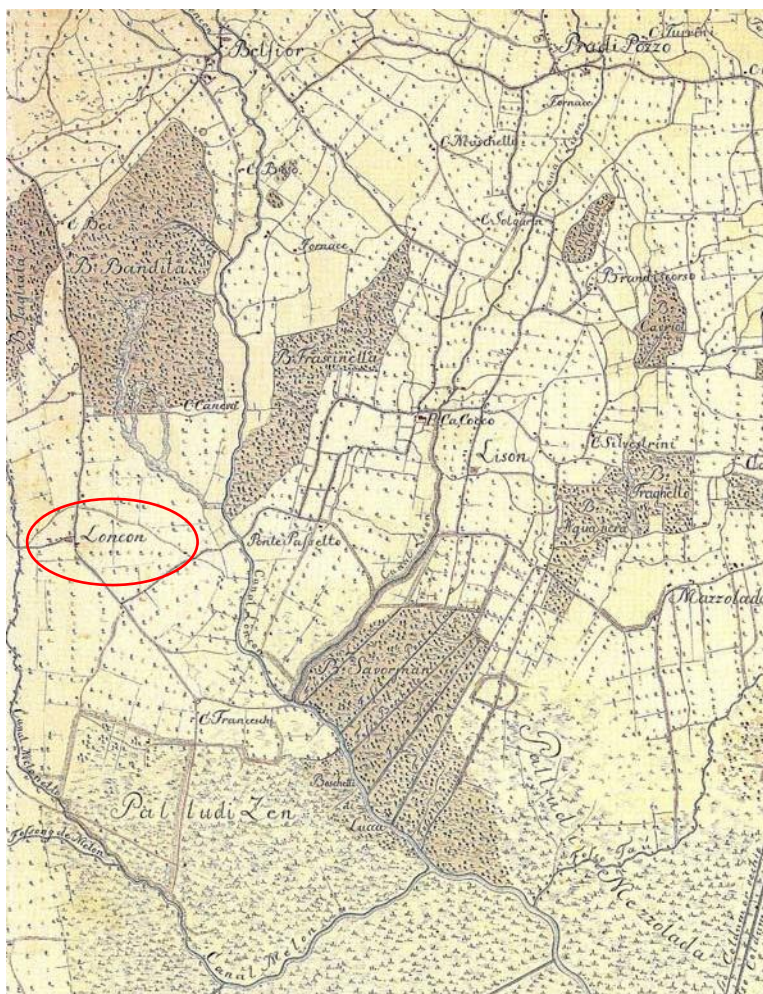


Fig. 10 Estratto della Tavola XIV.13 del Von Zach, per il territorio in comune di Annone Veneto (in centro-sinistra località Loncon).

Dalla lettura delle tavole emerge che il fiume Livenza presenta un andamento sinuoso; sono riconoscibili anche il rio Fosson (il Fossone) e il canale Melonetto. I centri abitati di Corbolone e di San Stino di Livenza sono di piccole dimensioni e si sviluppano in sinistra idrografica. Il territorio è in buona parte coltivato (dalla tavola non è possibile distinguere le aree coltivate a vite dai seminativi che sono visualizzati con la stessa campitura) anche se vi sono alcune aree dedicate al pascolo. Si osservano anche diverse aree boscate (Bosco di Sacile, Bosco Tagliata e Bosco Bandita) e delle aree paludose (paludi Zen). L'area risulta inoltre attraversata da diverse strade.

Confrontando la situazione rappresentata da Von Zach con quella attuale si possono fare alcune considerazioni.

Innanzitutto si osserva che negli anni 1805 – 1808 non si trova alcuna traccia del canale Malgher a conferma del fatto che il canale è artificiale ed è stato realizzato per alleggerire le piene del Livenza scaricare nel Lemene parte delle acque che altrimenti confluirebbero nel Livenza.

Nella cartografia di Von Zach si può osservare la vecchia ansa del Livenza, lungo la quale si era sviluppato il centro abitato di Corbolone che verrà, in seguito agli interventi di sistemazione e deviazione del fiume Livenza, abbandonata e riutilizzata in seguito per la realizzazione del canale Malgher.

Il centro abitato di San Stino di Livenza, originatosi inizialmente lungo le rive del Livenza, è andato sviluppandosi verso l'interno e ha occupato le aree un tempo coltivate. Lo sviluppo del centro abitato di San Stino è stato comunque fortemente influenzato dalla presenza del casello autostradale che ha aumentato il grado di attrattività del territorio.

Le aree boschive presenti nel Von Zach sono state per la quasi totalità disboscate, per lasciare spazio alle aree coltivate e alle nuove urbanizzazioni. In compenso è stato realizzato il bosco di Bandiziol e Prassacon, di recente impianto, situato a breve distanza dalla frazione di Corbolone, lungo la strada che da questa località conduce a Loncon ed è rappresentato da specie arboree tipiche del bosco planiziale di pianura (querce, carpini, frassini, olmi, ecc.).

### 3 DESCRIZIONE – VALUTAZIONE DEI CARATTERI PAESAGGISTICI DELL'AMBITO DI INTERVENTO

#### 3.1 CARATTERISTICHE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO LOCALE

Per meglio comprendere il contesto paesaggistico locale, si ripropone (dallo SIA) la lettura del paesaggio medesimo secondo alcuni ambiti principali che definiscono il contesto di riferimento; tali ambiti sono frutto di un'indagine di campo capillare e fotointerpretazione:

- **Residenziale consolidato:** aree più prossime al Canale Malgher e alla viabilità di collegamento con il centro storico di San Stino; gli edifici posti a nord del Canale Malgher risultano per lo più singoli, bifamiliari e a schiera, mentre sono più isolate alcune palazzine a più piani.
- **Residenziale diffuso:** segue per lo più la viabilità comunale esistente (es. via Pascoli lungo il canale Malgher o via Fosson in direzione di Annone Veneto) lasciando alcuni varchi aperti alla visuale del paesaggio agrario; la percezione delle grandi infrastrutture risulta limitata sia da parte degli edifici esistenti sia dalla presenza delle colture, da siepi e filari.
- **Mosaico delle colture:** è soprattutto il risultato dell'opera delle sistemazioni agrarie attuate soprattutto nella seconda metà del XX secolo, ampliando le dimensioni degli appezzamenti, riducendo la presenza di fossi e siepi, realizzando sistemi di drenaggio e reti di irrigazione artificiale al fine di bonificare.
- **Bosco di Prassaccon:** rappresenta un elemento di significativo rilievo in un contesto agricolo pianeggiante oltre a essere elemento della rete ecologica regionale e area boscata vincolata ai sensi del D. Lgs. 42/04; il bosco è lambito, sul margine orientale, dal canale consortile Melonetto.
- **Il Malgher e le sue aree naturaliformi:** il Canale Malgher risulta essere, seppure di natura artificiale, l'elemento caratterizzante il paesaggio percepito, oltre che "vissuto" dalla popolazione residente lungo le sue sponde e percorso da ciclisti e pedoni durante il tempo libero. Significativo, per quanto riguarda le opere idrauliche, il salto di Corbolone, poco a monte di San Stino di Livenza, che costituisce una discontinuità nella pendenza del corso d'acqua creando un dislivello di quasi 4 m tra il fondo del canale a monte e a valle.

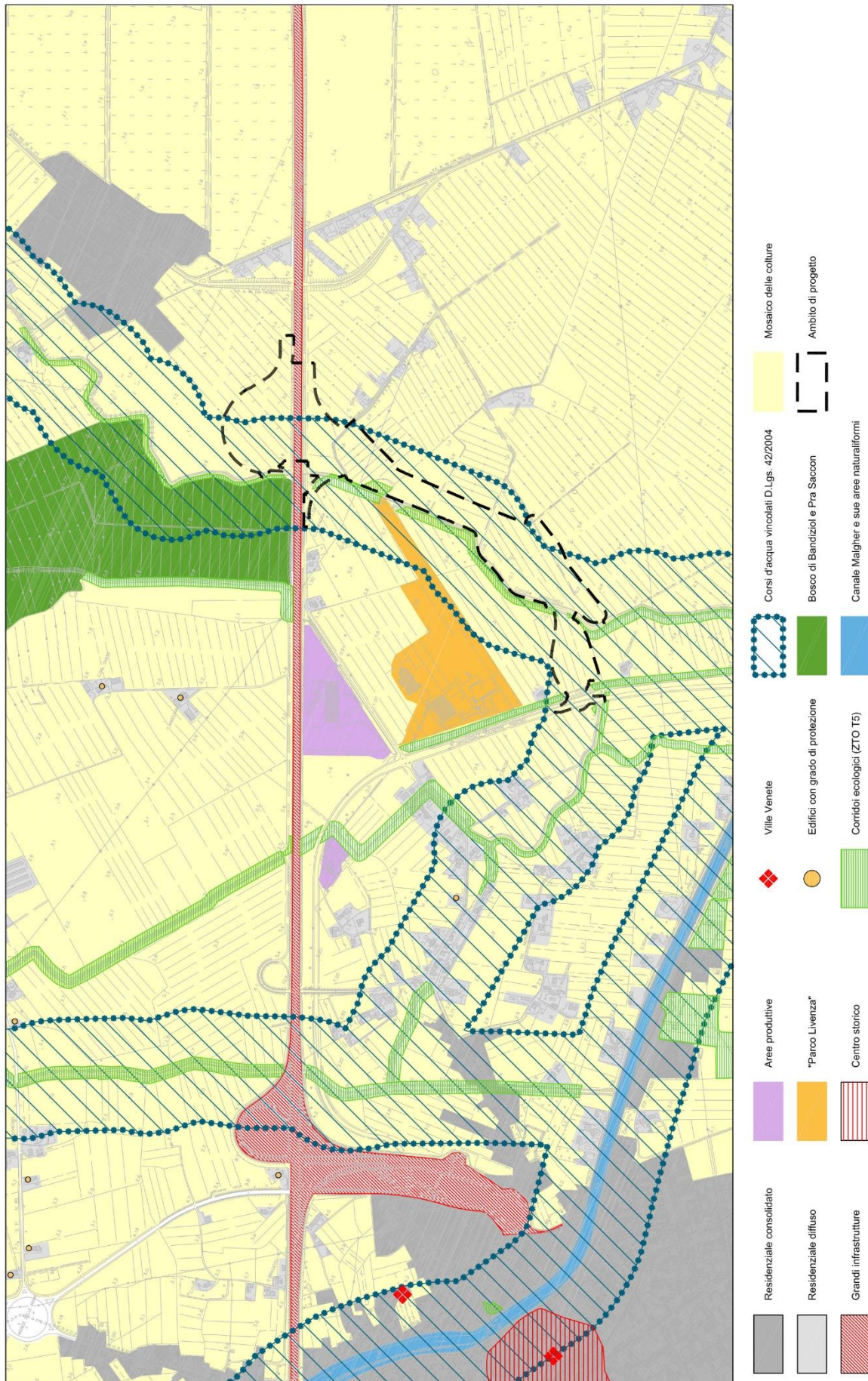
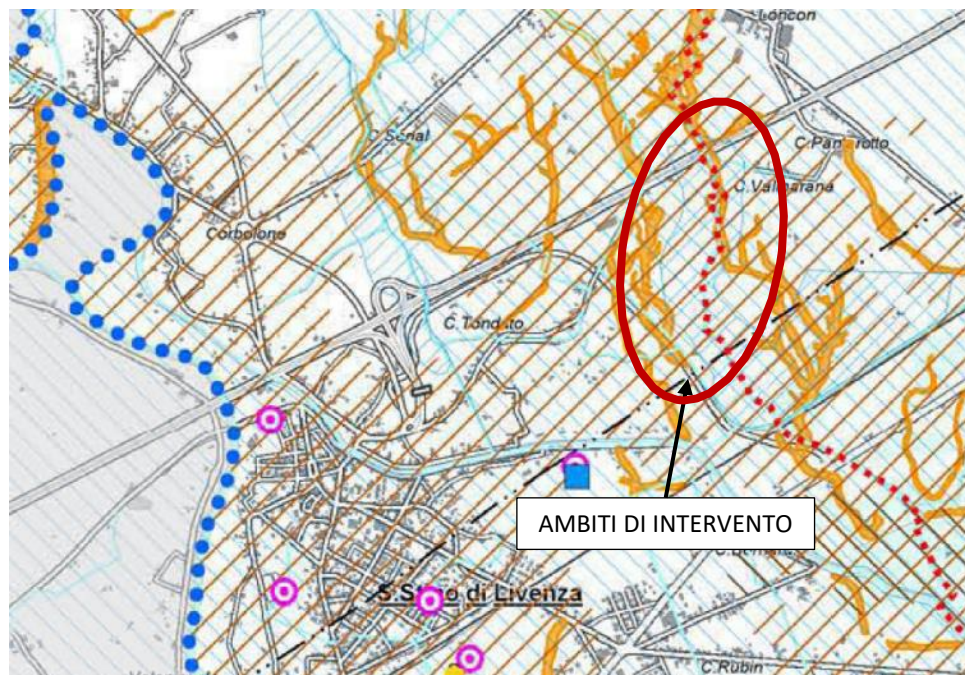


Fig. 11 Elementi significativi del paesaggio.

Per sua natura, questa porzione di pianura è sempre stata incisa da un gran numero di corsi d'acqua di origine naturale a cui si sono aggiunti, nel tempo, gli innumerevoli corsi d'acqua con funzione di scolo (opere di bonifica). Molto **numerosi** sono, infatti, anche i **paleoalvei** (si veda estratto della Carta della Fragilità del PTCP di Venezia, riportato di seguito), che sono traccia di corsi d'acqua ormai bonificati; si precisa che con l'art. 10 delle NTA, il PTCP stabilisce che i paleoalvei *“in sede di formazione dei PAT/PATI, sono tutelati e valorizzati nel ruolo territoriale e paesistico, nelle relazioni reciproche e nella loro complessiva entità”*.



## LEGENDA

- Confine PTCP
- Confine Comunale
- Rilevanza del fenomeno della subsidenza da alta ad altissima (isoipsa 1 m slm) - art. 16
- Impianto di comunicazione elettronica radiotelevisiva - art. 34
- Area depressa - art. 16
- Pericolosità idraulica in riferimento ai P.P.A.I. adottati o ai P.A.I. approvati - art. 15
- Area allagata negli ultimi 5-7 anni - art. 15
- Paleoalveo

Fig. 12 Estratto della Tav. 2.1 “Carta delle Fragilità”.

A tal proposito, nelle NTA del PAT di Annone Veneto, l'art. 9 “Le invarianti di natura ambientale” tra le “aree di connessione naturalistica” al punto 3, declina la seguente direttiva:

*3. Le azioni da perseguire sono le seguenti:*



*- tutelare le aree limitrofe e le fasce di rispetto dei corsi d'acqua, e delle aree boscate, attraverso la creazione di zone filtro per evidenziare e valorizzare la leggibilità e la presenza di **paleoalvei**, golene, fontanazzi e qualsiasi segno nel territorio legato all'elemento fiume e alla sua storia, compatibilmente con l'attività economica agricola;*

Identica direttiva è presente anche nelle NTA di S. Stino di Livenza, ma non sono presenti paleoalvei intercettati dal Progetto; inoltre, con l'art. 10 "Le invarianti di natura storico-monumentale", i paleoalvei sono classificati tra i tessuti urbani e dei manufatti di interesse culturale e storico monumentale per i quali il PAT prescrive la tutela, il recupero e la valorizzazione.

Per quanto riguarda l'**aspetto naturalistico – ambientale**, l'area contermina al nuovo svincolo presenta, di rilievo, il citato Bosco Bandiziol e Prassacon che rappresenta, come visto, il più grande intervento unitario di ricostruzione di bosco planiziale di tutta la pianura veneta (110 ettari). Tale bosco si colloca a nord dell'A4, a stretto contatto tanto da essere interessato direttamente dalla realizzazione della terza corsia dell'A4 medesima; il nuovo svincolo non ne determina alcuna riduzione ulteriore.



Fig. 13 Bosco di Bandiziol e Prassacon (foto Autovie Venete): strada sterrata che percorre internamente nord-sud tutto il bosco.

Il bosco è delimitato ai margini est e ovest, rispettivamente dal Canale Borida e dal Canale Melonetto che, assieme ad altri elementi del territorio (siepi e alberi isolati), concorrono a definire, lungo i corsi d'acqua medesimi, la "rete ecologica".

Di seguito si riporta un estratto della tav. **3.1 Sistema ambientale del PTCP di Venezia**, focalizzato sull'area in esame.

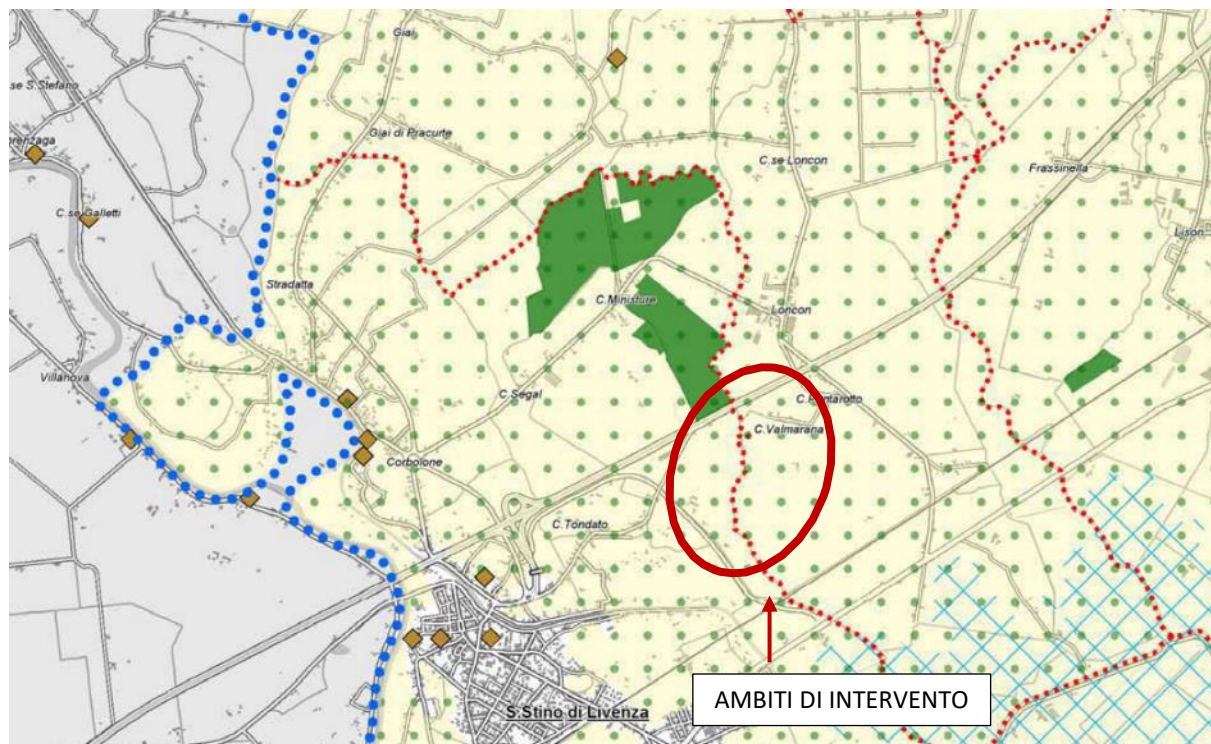


## LEGENDA

	Segni ordinatori - art. 25
	Confine del PTCP
	Confine comunale
	Biotopo - art. 24
	Grande albero - artt. 28 e 29
	Macchia boscata - art. 29
	Area nucleo - art. 28
	Corridoio ecologico di area vasta - art.28
	Corridoio ecologico di livello provinciale - art.28
	Varco ambientale - art. 28
	Elemento arboreo/arbustivo lineare - art. 29
	Corso d'acqua e specchio lacuale - artt. 25 e

Fig. 14 Estratto della tav. 3.1 "Sistema ambientale"

Per quanto riguarda gli **aspetti paesaggistici**, dalla lettura della tavola 5.1 Sistema del paesaggio del PTCP di Venezia (riportata di seguito), si osserva che l’ambito di intervento rientra nel “paesaggio delle colture tipiche a vigne”. La macchia boscata in corrispondenza del bosco di Bandiziol e Prassancon ricade invece nella categoria “paesaggio storico – culturale”. Da segnalare la presenza di ville venete (indicate in figura con un rombo marrone) nel centro abitato di Santo Stino di Livenza che è ubicato a sud –ovest del casello autostradale attuale.



**LEGENDA**

- Confine del PTCP
- ..... Confine comunale

**Paesaggio storico - culturale**

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

**Paesaggio delle colture tipiche**

- Orti
- Vigne

**Sistemi storico culturali**

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

**Elementi storico culturali**

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

Fig. 15 Estratto della Tav. 5.1 – Sistema del paesaggio.

Infine si ritiene utile evidenziare la presenza di **itinerari turistici**, in comune di S. Stino di Livenza.

Come si evince dal sito web comunale, il comune di S. Stino di Livenza offre notevoli attrazioni e spunti di approfondimento sia in ambito storico-artistico (Chiesa di S. Marco a Corbolone, il Castello a S. Stino), che culturale (l'opera letteraria del poeta Romano Pascutto), che di valenza naturalistico-ambientale (Fiume Livenza, i Boschi Bandiziol e Prassaccon, il Palù del Bandiziol, il Prà del roccolo, le aree della bonifica).

Sono proposti due itinerari del Progetto "C'era una volta il mare", di cui si riporta un estratto cartografico nell'immagine che segue:

- San Stino di Livenza - I Boschi di Bandiziol e Prassaccon;
- San Stino di Livenza - La Salute di Livenza.

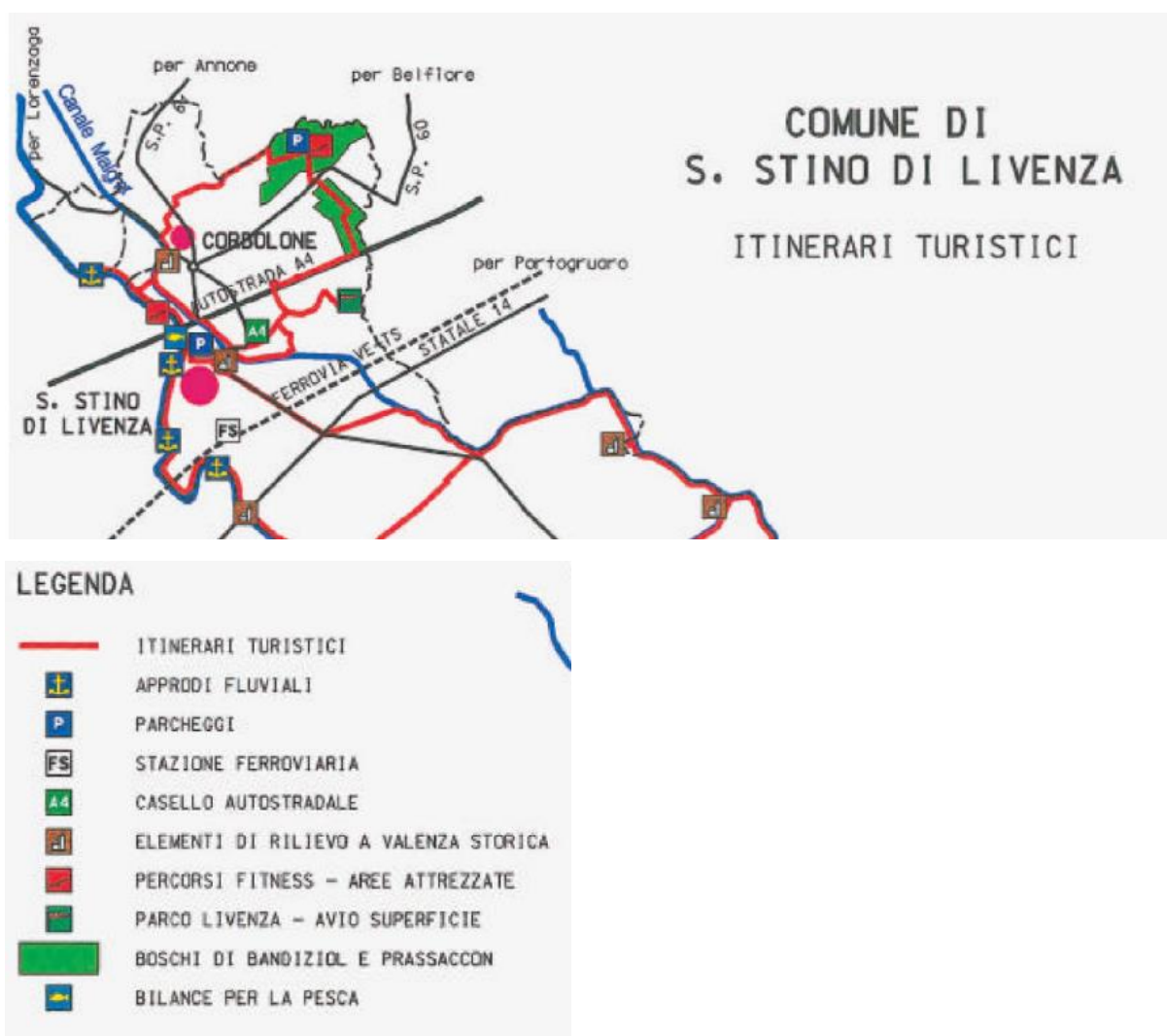


Fig. 16 Estratto degli itinerari turistici del comune di S. Stino di Livenza (fonte sito web del comune).

### 3.2 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

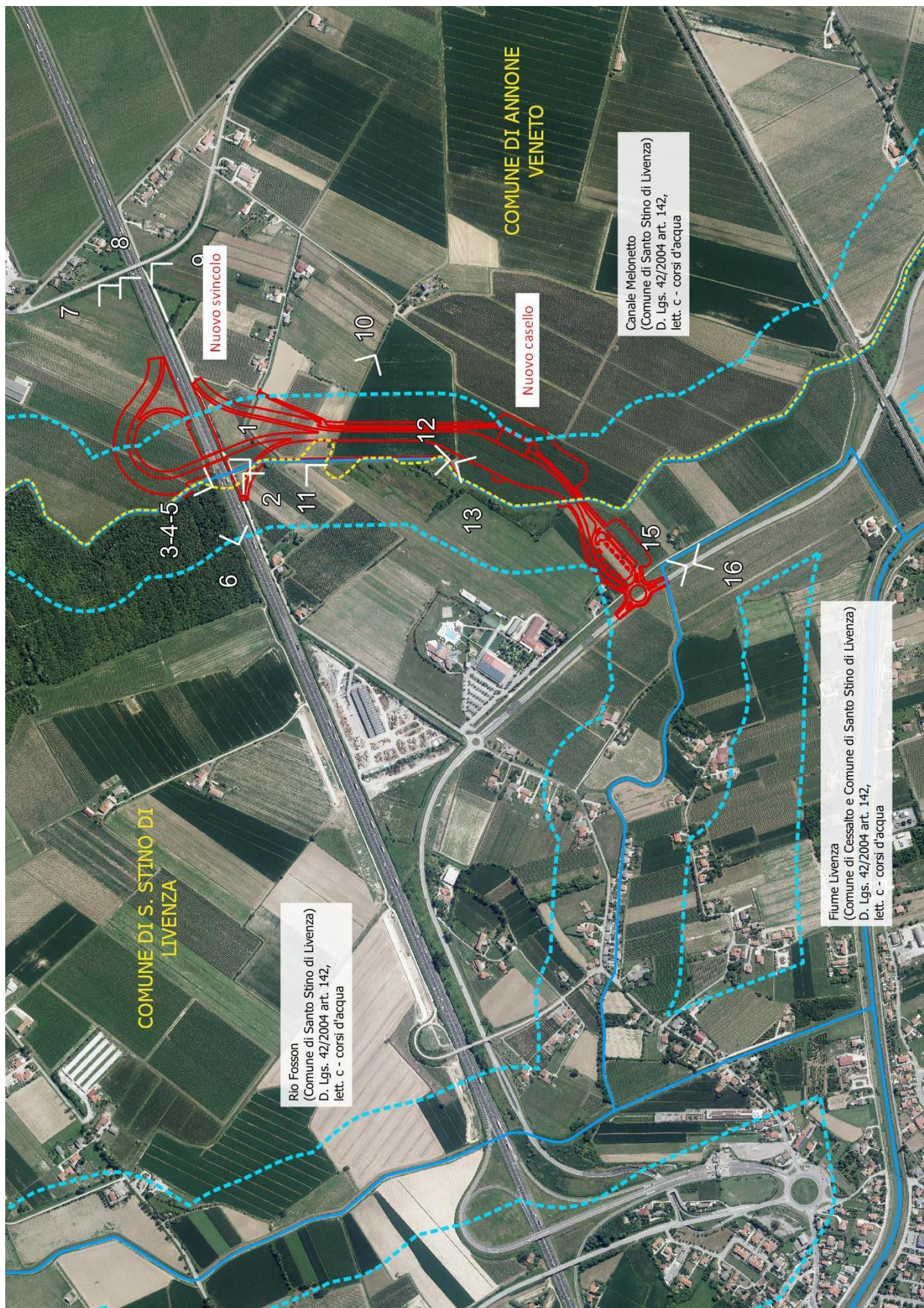


Fig. 17 Quadro di unione dei punti fotografici.



Foto 1 Manufatto di attraversamento del Canale Melonetto, a valle dell'A4 (che si intravede dietro i cespugli lungo la recinzione): ambito oggetto di interferenza con la rampa del nuovo casello; sullo sfondo il Bosco Prassaccon.



Foto 2 Canale Melonetto, nel tratto a seguire della foto precedente.



Foto 3 Vista dal margine del bosco sull'area in cui sono previste le rampe di svincolo; sulla dx, in primo piano, nuova strada sterra (attuale pista di cantiere) che fiancheggerà l'A4 in previsione della terza corsia.



Foto 4 prosecuzione sul lato destro della foto precedente.



Foto 5 A sx, canale Melonetto lungo il margine est del Bosco Prassaccon, in prossimità dell'A4.

Foto 6 A dx, canale di gronda in corso di realizzazione nei lavori di terza corsia dell'A4.



Foto 7 Vista dal cavalcavia della SP.60: sullo sfondo, a dx il Bosco Prsaascon.



Foto 8 Vista dal cavalcavia della SP.60 (direzione VE, a monte A4): al centro il nuovo canale di gronda in corso di realizzazione nell'ambito delle opere della terza corsia; sullo sfondo, a destra, il bosco Prssaccon.



Foto 9 Vista dal cavalcavia della SP.60 (direzione VE, a valle A4)



Foto 10 Vista sulla zona in cui sarà presente il tratto stradale di svincolo che porta al casello: il campo in primo piano rappresenta l'unico ambito della zona non coltivato a mais o vigneto e che permette, quindi, una vista panoramica; sullo sfondo, in lontananza, il bosco Prssaccon.





Foto 11 Vista sul canale Melonetto; a dx, punto in cui si attesta la pista di volo delle “Aviosuperficie Parco Livenza”.



Foto 12 Vista sul Melonetto.



Foto 13 Area in cui è previsto il nuovo piazzale e casello.



Foto 14 Sulla sx area del parcheggio scambiatore, sulla dx la tangenziale G. pancino in cui è prevista la nuova rotatoria in uscita dal casello.



Foto 15 Tangenziale G. Pancino in cui è prevista la nuova rotatoria in uscita dal casello.



Foto 16 Vista lungo la tangenziale G. Paccino, in direzione della SS.14.

### 3.3 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, URBANISTICA E DI SETTORE

#### 3.3.1 PTRC - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) rappresenta lo strumento regionale di governo del territorio.

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 42/2004<sup>1</sup>: la **funzione paesaggistica** viene **assunta** dai **Piani d'Area** che costituiscono parte integrante (strumento di specificazione) del PTRC.

Nell'area interessata dal Progetto non sono presenti Piani d'Area.

Tuttavia, le indicazioni del Piano, come già anticipate in precedenza, prevedono di porre particolare attenzione all'inserimento paesaggistico delle infrastrutture nei diversi ambiti di paesaggio interessati, attraverso processi di progettazione di alta qualità.

Tra i vari documenti grafici, il PTRC analizza i 31 Ambiti dell'Atlante ricognitivo con la Tav. 9 "**Si-stema del territorio rurale e della rete ecologica**" (che si articola ulteriormente in 23 elaborati in scala 1:50.000), in cui si descrive la diversità paesaggistica dei contesti geografici del Veneto delineando:

- il sistema della rete ecologica,
- il sistema del territorio rurale,
- gli elementi territoriali di riferimento,

con lo scopo di intrecciare le indicazioni territoriali e settoriali, con quelle più propriamente paesaggistiche.

Il Progetto si colloca nell'Ambito "**26 Pianure del Sandonatese e Portogruarese**" della citata Tav. 09 di seguito riportata in estratto.

---

<sup>1</sup> Con la variante parziale adottata con DGR 427/2013, il PTRC 1996 aveva acquisito anche valenza di Piano Paesaggistico.

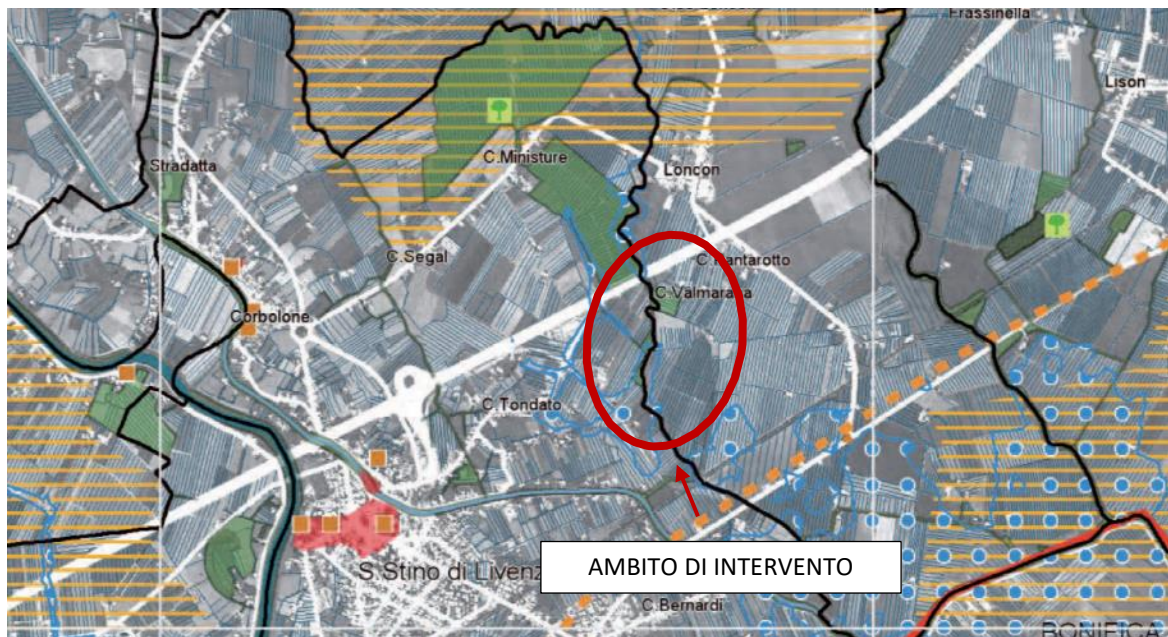


Fig. 18 PTRC estratto “Tav.9 Sistema del territorio rurale e della rete ecologica, 26 Pianure del Sandonatese e Portogruarese”.

Dall'analisi della tavola si evince che l'area di intervento del nuovo casello è caratterizzata dai corridoi ecologici del canale Melon (Melonetto) e del bosco Prassaccon.

Con riferimento più preciso alle opere previste per il nuovo casello si evidenzia come il medesimo comporti:

- il sovrappasso in 2 punti del canale Melonetto;
- l'intersezione con una porzione del corridoio lungo il Melonetto posta in sinistra idrografica; tale porzione risulta essere attualmente coltivata a mais e vigneto per cui sulla stessa non risultano presenti habitat di rilievo;
- l'attestazione delle rampe di svincolo in prossimità del bosco Prassaccon. Tale bosco risulta essere di recente impianto (1990 – 1995), oggetto di "Piano di riordino forestale del Veneto Orientale". Per tale aspetto si rimanda al quadro di riferimento ambientale al capitolo flora – fauna e biodiversità.

Come disciplinato all'art. 26 "Rete ecologica regionale", **al fine di tutelare e accrescere la biodiversità, il PTRC individua la Rete ecologica**, quale matrice del sistema delle aree ecologicamente rilevanti della Regione.

Per quanto riguarda i Corridoi ecologici, in sintesi l'art. 27 delle N.T prevede:

- il loro recepimento a livello comunale;
- il divieto di interventi che ne interrompono la continuità e le funzioni ecosistemiche;
- che eventuali interferenze corridoi-opere pubbliche siano risolte in sede di conferenza di servizi per l'adozione di soluzioni condivise atte a salvaguardare la funzionalità ecosistemica.

### 3.3.2 Piani d'Area

Come introdotto in precedenza, la **funzione paesaggistica** a scala **regionale** viene assunta dai **Piani d'Area** che costituiscono parte integrante (strumento di specificazione) del PTRC: si tratta di ambiti determinati che consentono di “individuare le giuste soluzioni per tutti quei contesti territoriali che richiedono specifici, articolati e multidisciplinari approcci alla pianificazione”.

Con riferimento alla Tav. Ricognizione degli ambiti di tutela del PTRC 1992 (scala 1:250.000), riportata di seguito, **l'area di intervento non ricade all'interno di Piani di Area approvati** o altri Ambiti, e si colloca a circa 5 km di distanza dall'Area 61 Bosco di Lison (Rete Natura 2000).

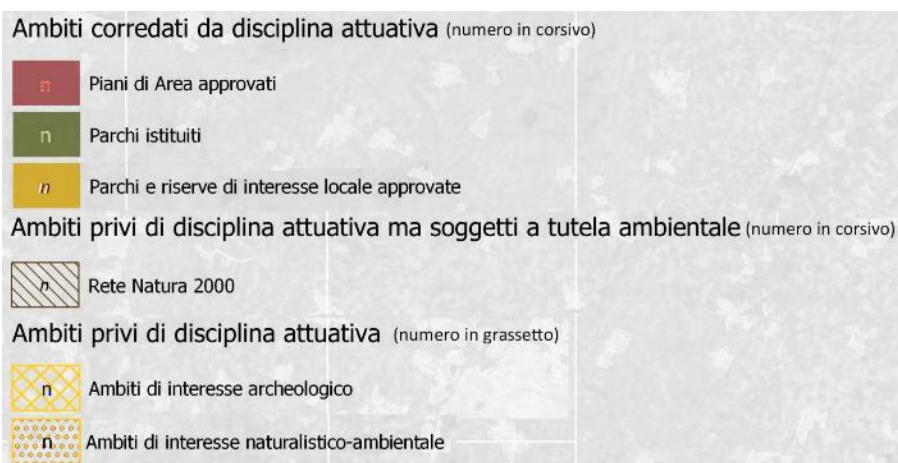
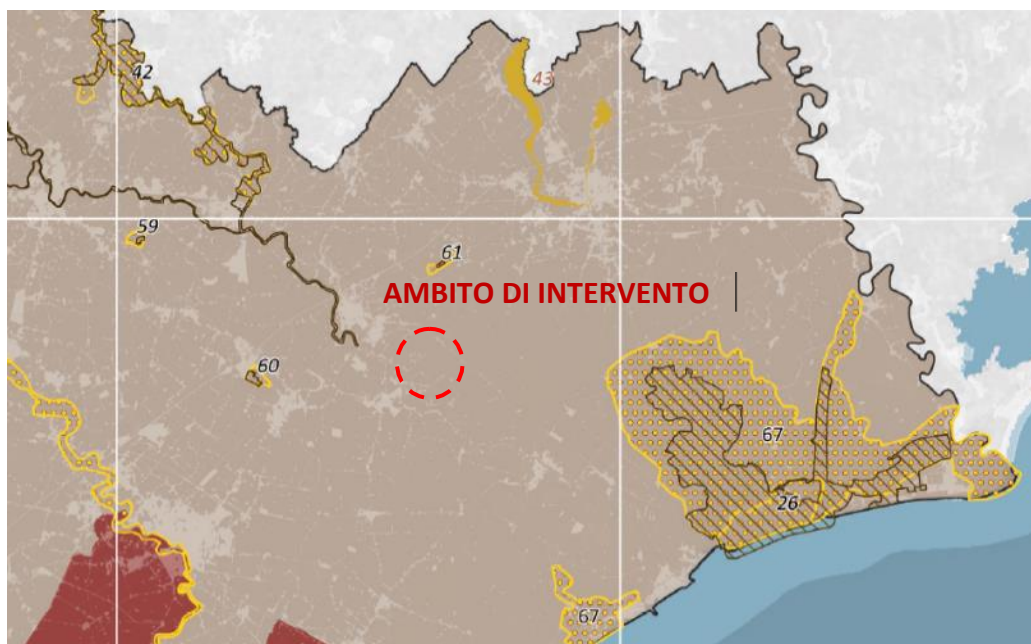


Fig. 19 Estratto tav. “ Ricognizione degli ambiti di tutela del PTRC 1992”.

### 3.3.3 Ambiti di paesaggio

Si rimanda al medesimo paragrafo già analizzato in precedenza.

## 3.4 PIANIFICAZIONE URBANISTICA

### 3.4.1 Piano Regolatore Comunale di Santo Stino di Livenza

Il comune di Santo Stino di Livenza è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG) che è stato approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 3909 del 09.11.1999. Con pubblicazione sul BUR del 10 aprile 2015, **dal 25 Aprile 2015 è efficace il nuovo Piano Regolatore** che si articola in:

- Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo del territorio;
- Piano degli Interventi (P.I.), che definisce le linee e le modalità attuative.

Il P.I. è attualmente rappresentato dal P.R.G. pre-vigente (approvato nel 1999) che in base all'art. 48 comma 5 bis L.R. n° 11/2004, successivamente all'approvazione del P.A.T., è diventato il P.I. per le parti compatibili con il P.A.T.

Come si evince dagli elaborati di Piano, **la zonizzazione non prevede il nuovo casello di S. Stino**, anche se, con l'elaborato "Tav.0 – Contenuti strategici", **il PAT considera strategica la realizzazione e la posizione del nuovo casello di S. Stino** il cui asse viene classificato come "bretella di raccordo zona produttiva con casello autostradale".

Dall'analisi della tavola si osserva che l'area interessata dal nuovo casello è classificata nelle seguenti zone:

- Zona di Tutela: T5 – Corridoi ecologici e interconnessioni delle unità paesistiche
- Zona di Tutela: T6 – Fasce vegetazionali di mitigazione visiva e sonora a fianco della grande viabilità
- Zone agricole: E2
- Limiti: strade di progetto

Come indicato in precedenza, il Progetto si colloca in un ambito in cui sono presenti **paleoalvei**, **ma non si evincono interferenze dirette in comune di S. Stino di Livenza**.

A mero titolo informativo, con riferimento ai paleoalvei, si evidenzia come nelle NTA del PAT di S. Stino di Livenza, l'art. 9 "Le invarianti di natura ambientale" tra le "aree di connessione naturalistica" al punto 7, declina la seguente direttiva:

*7. Le azioni da perseguire sono le seguenti:*

*- omissis*

*- tutelare le aree limitrofe e le fasce di rispetto dei corsi d'acqua, e delle aree boscate, attraverso la creazione di zone filtro per evidenziare e valorizzare la leggibilità e la presenza di **paleoalvei**, golene, fontanazzi e qualsiasi segno nel territorio legato all'elemento fiume e alla sua storia, compatibilmente con l'attività economica agricola;*

*- omissis*

Inoltre, con l'art. 10 "Le invarianti di natura storico-monumentale", i paleoalvei sono classificati tra i tessuti urbani e dei manufatti di interesse culturale e storico monumentale per i quali il PAT prescrive la tutela, il recupero e la valorizzazione.



**PRG (PI) ELAB. 13.2.1 (capoluogo) e 13.2.2 (Corbolone) (scala originale 1:5.000)**

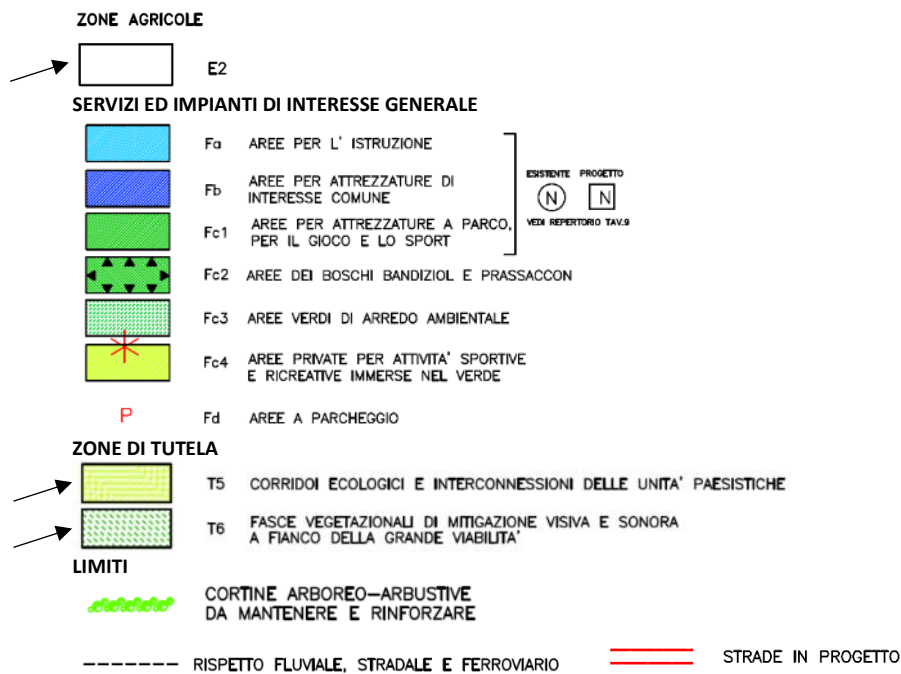
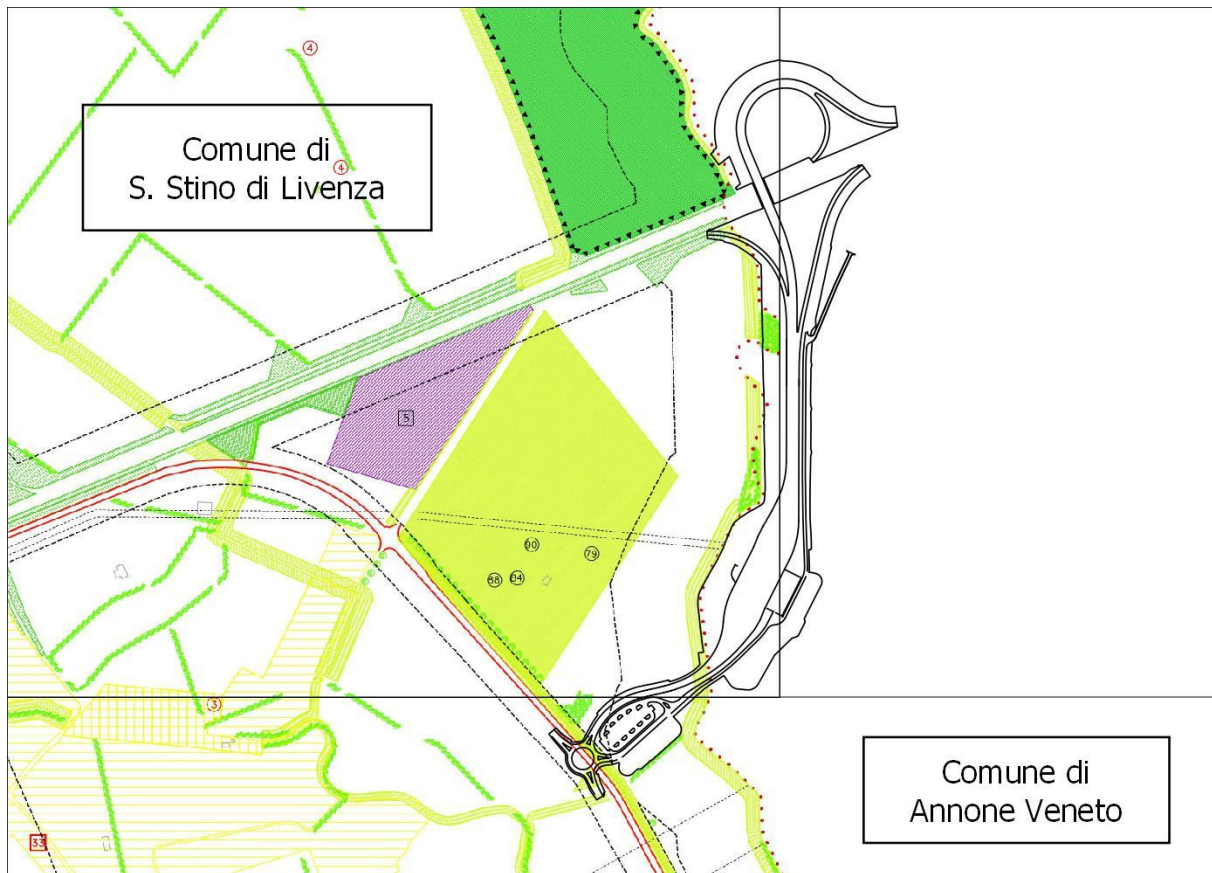


Fig. 20 Estratto (fuori scala) delle Tavole n. 13.2.1 - Corbolone e n. 13.2.2 Capoluogo, scala 1 : 5.000 del P.R.G. del comune di Santo Stino di Livenza, con sovrapposizione del Progetto (linea nera).

**TAV. 1 - Carta dei vincoli e della Pianificazione Territoriale**

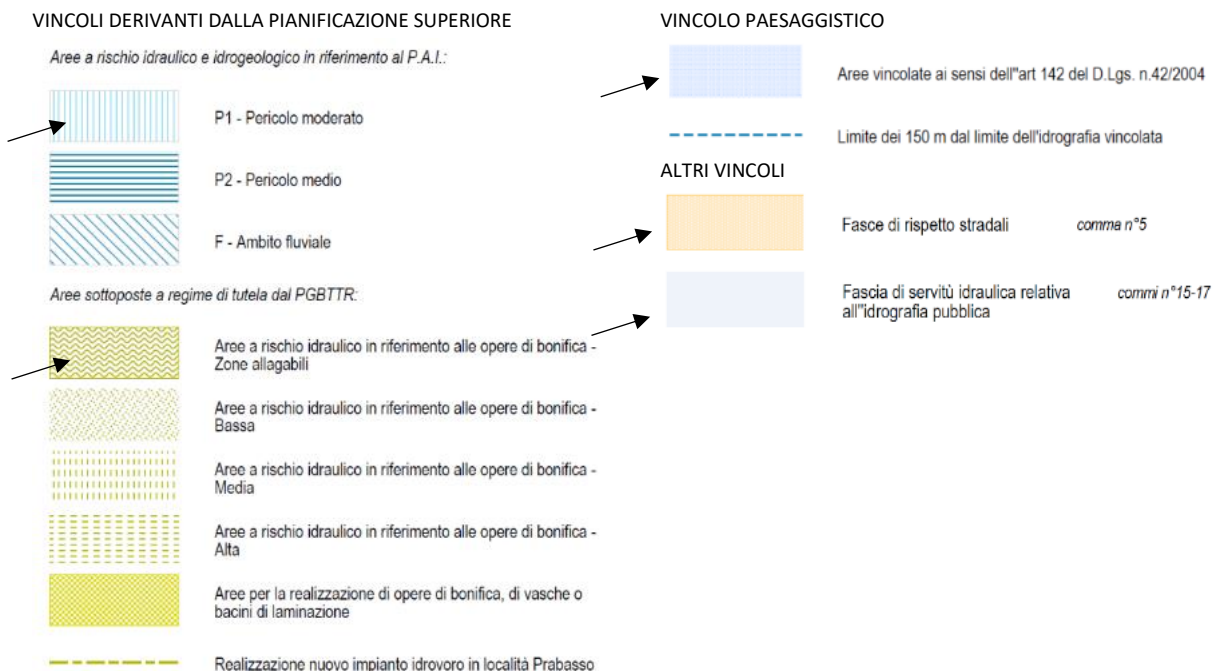
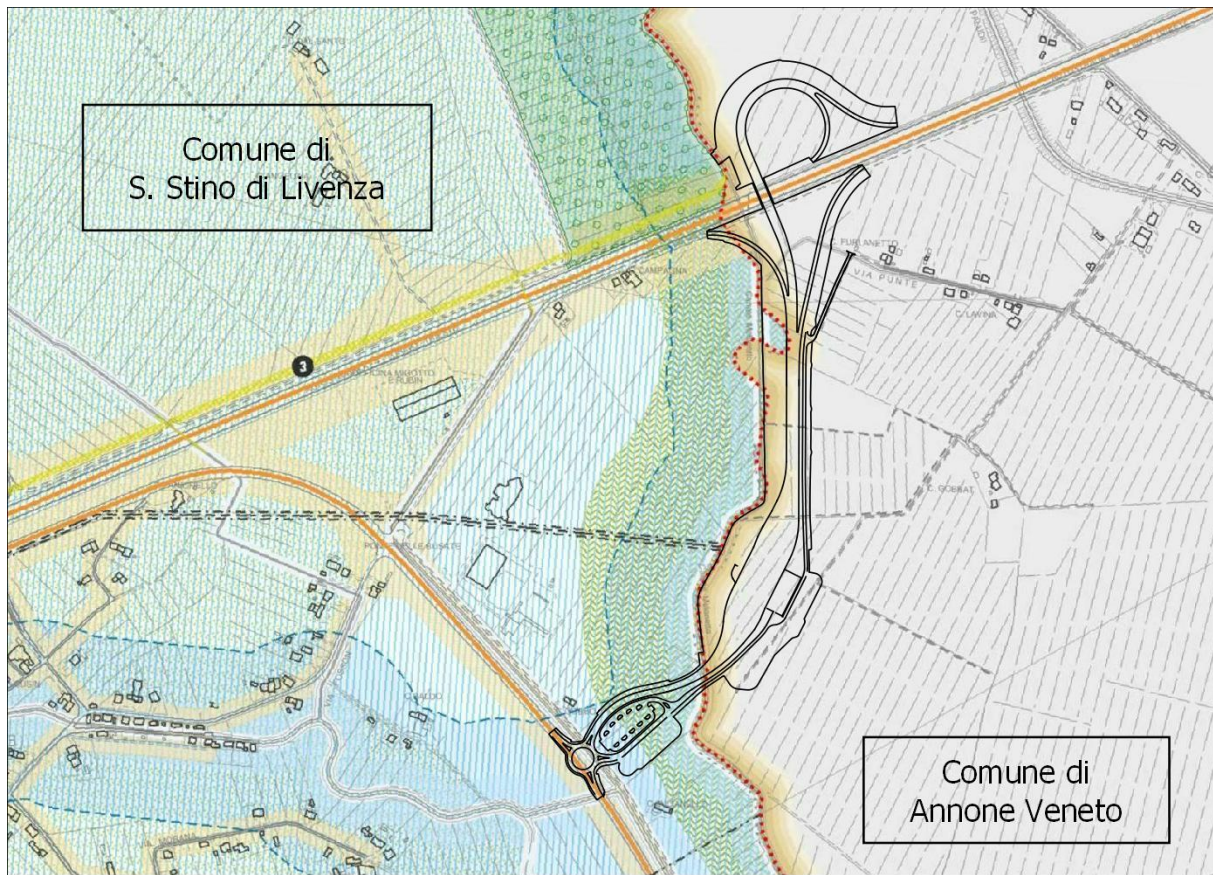


Fig. 21 Estratto (fuori scala) Tav. 1 Carta del vincoli e della pianificazione territoriale, PAT S. Stino di Livenza. L'ambito di intervento è delimitato dalla linea nera (nostra elaborazione).

### 3.4.2 Piano Regolatore Comunale di Annone Veneto

A seguito dell'entrata in vigore della Legge Regionale 23.04.2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio", anche il Comune di Annone Veneto ha **approvato**, con DCC n. 2 del 14.01.2016, il **nuovo PRG** che si articola in disposizioni strutturali, contenute nel Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) ed in disposizioni operative, contenute nel Piano degli Interventi (P.I.); Con DCC n. 39 del 21.12.2020 è stata approvata la variante n1. al PAT.

Dall'osservazione dell'estratto del Piano Regolatore Generale (riportata nell'immagine seguente) si evincono le seguenti zone interessate dall'intervento:

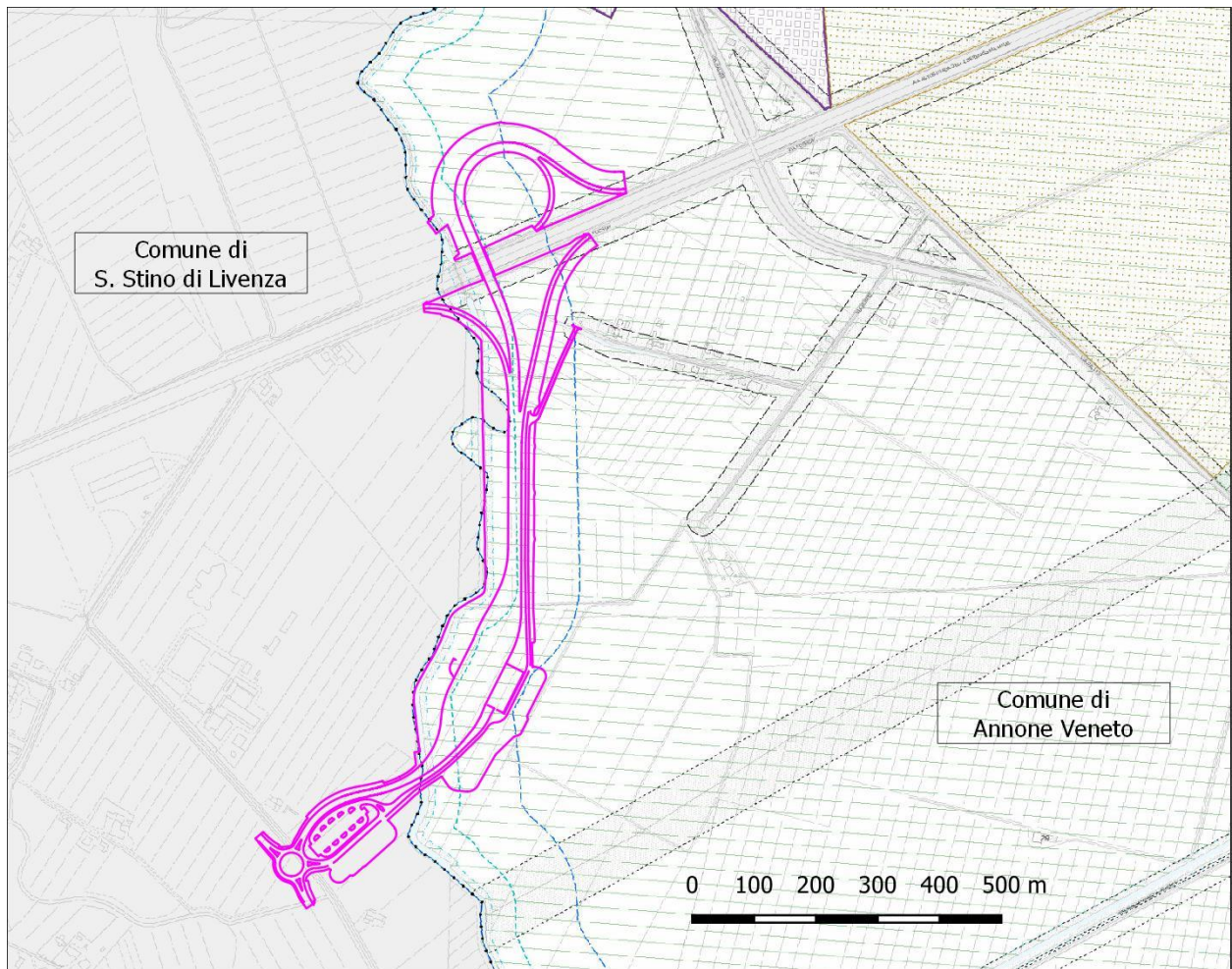
- Zona omogenea agricola E1 (art. 20);
- Zona omogenea agricola E2 (art. 21);
- Zona agricola omogenea E3 (art. 22).

Come indicato in precedenza, **in comune di Annone Veneto il Progetto interessa** zone in cui sono presenti **paleoalvei**, le cui norme di tutela sono indicate nelle NTA del PAT all'art. 9 "Le invarianti di natura ambientale" tra le "aree di connessione naturalistica" al punto 3 riportato in stralcio di seguito:


*3. Le azioni da perseguire sono le seguenti:*

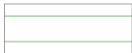
*- tutelare le aree limitrofe e le fasce di rispetto dei corsi d'acqua, e delle aree boscate, attraverso la creazione di zone filtro per evidenziare e valorizzare la leggibilità e la presenza di **paleoalvei**, golene, fontanazzi e qualsiasi segno nel territorio legato all'elemento fiume e alla sua storia, compatibilmente con l'attività economica agricola;*


**TAV. 13.1.3/a – ZONIZZAZIONE - sud (scala 1:5.000) – giugno 2021**





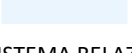
**LEGENDA**

- 
Limite amministrativo del Comune
- DISCIPLINA DELLA ZONA AGRICOLE (art.28)**


Zone E
- TUTELA DEL PAESAGGIO (art.13)**


Vincolo paesaggistico ai sensi dell'art 142 primo comma, lett. c) del D.Lgs. n.42/2004
- TUTELA DELL'AMBIENTE (art.15)**


Zone di tutela relative all'idrografia principale
- FASCE DI RISPETTO (art.16)**


Fascia di servitù idraulica relativa all'idrografia pubblica
- 
Limite idrografia
- SISTEMA RELAZIONALE (art. 36)**


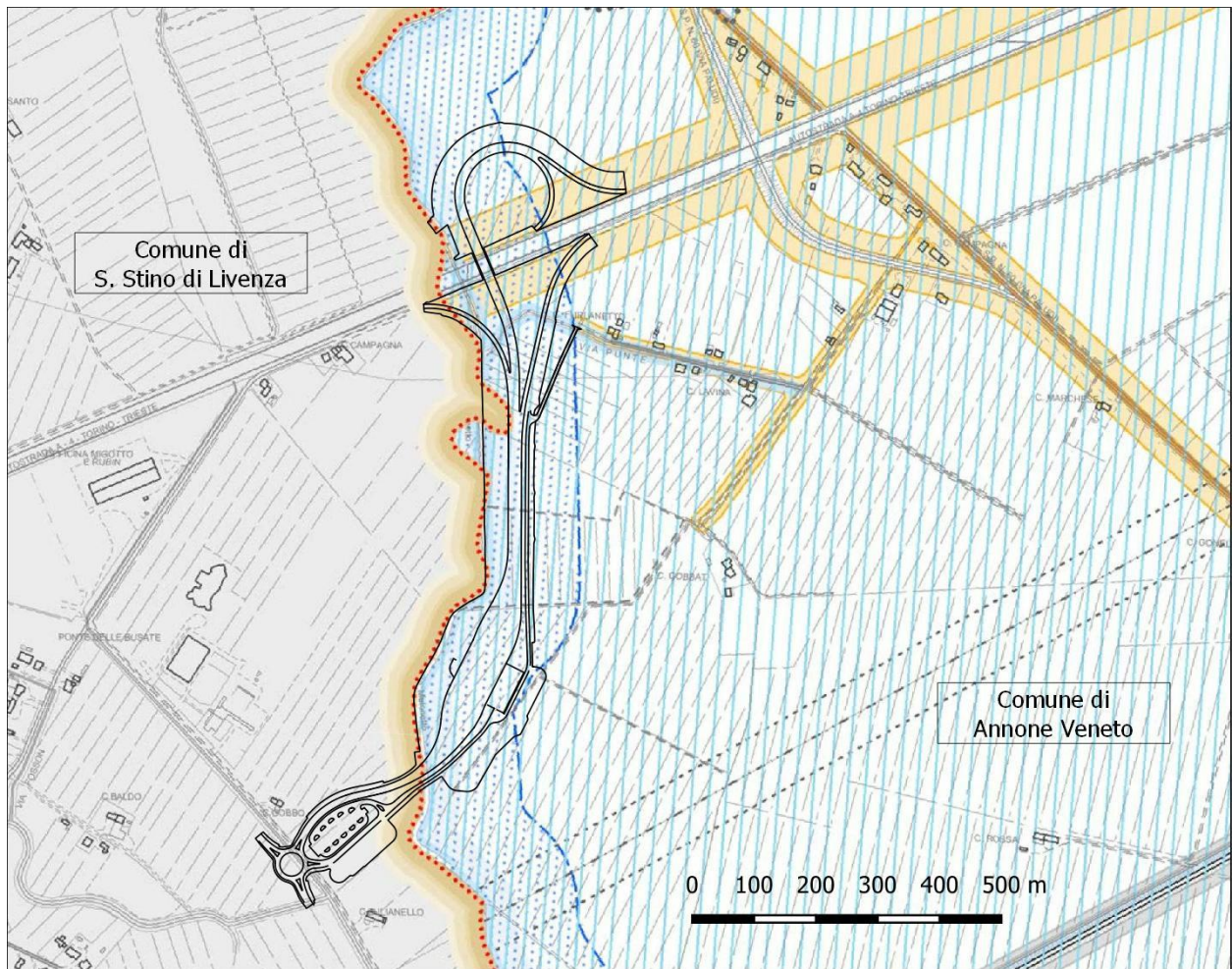

Limite viabilità


Fig. 22 Estratto (fuori scala) Tavola n. 13.1.3a PRG. Comune di Annone Veneto, con sovrapposizione del Progetto (linea rossa).


**TAV. 1 - Carta dei vincoli e della Pianificazione Territoriale**



 Limite amministrativo del Comune

**VINCOLI PAESAGGISTICI**

 Immobili vincolati ai sensi dell'art 10 D.Lgs. 42/2004 (art.10)

 Aree vincolate ai sensi dell'art 142 primo comma, lett. c) del D.Lgs. n.42/2004

**VINCOLI DERIVANTI DALLA PIANIFICAZIONE SUPERIORE**

Aree a rischi idrogeologico in riferimento al PAI

 P1 - Pericolo moderato

 P3 - Pericolo elevato

**ALTRI VINCOLI**

 Fasce di rispetto stradali

Fig. 23 Estratto (fuori scala) Tav. 1 Carta del vincoli e della pianificazione territoriale, PRG Comune di Annone Veneto, con sovrapposizione del Pro-getto (linea nera).

## 3.5 TUTELE E VINCOLI

### 3.5.1 Il vincolo paesaggistico

Il Progetto in esame interessa il vincolo paesaggistico definito dalle “aree tutelate per legge” di cui all’art. 142 del D.Lgs. 42/2004, in particolare alla lettera c:

- 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.

Il nuovo svincolo intercetta il vincolo paesaggistico definito dal **canale Melonetto**.

Il Bosco Bandiziol e Prassaccon, pur essendo vincolato ai sensi citato Codice (lettera g), non è interessato dalle opere in esame, le quali sono separate, rispetto al bosco medesimo, dal canale Melonetto.

Per dettagli grafici si rimanda ai precedenti estratti cartografici delle tavole dei vincoli dei PRGC esaminati.

### 3.5.2 Aspetti archeologici

Come previsto dal Codice degli Appalti (D.Lgs. 50/2016), in sede di progettazione preliminare è **stata condotta la verifica preventiva dell’interesse archeologico**, al fine di conoscere preventivamente il rischio archeologico dell'area su cui è in progetto l'intervento e di prevedere in conseguenza eventuali variazioni progettuali, difficilmente attuabili in corso d'opera, in attuazione del disposto dell'art. 20 del D.Lgs. 42/2004 e smi: *“i beni culturali non possono essere distrutti, deteriorati, danneggiati o adibiti ad usi non compatibili con il loro carattere storico o artistico oppure tali da recare pregiudizio alla loro conservazione”*.

**L’analisi cartografica e la lettura delle immagini aeree non hanno evidenziato alcuna macro-anomalia** utile per la definizione di una possibile esistenza di interventi antropici antichi in corrispondenza dell’area in esame, ma ha comunque evidenziato a cavallo dell’autostrada un territorio caratterizzato da evidenze naturali tali da non far escludere a priori l’esistenza di presenze antropiche antiche.

**Le ricognizioni di superficie**, condotte durante il mese di giugno/luglio del 2009 **sono state condizionate** dalla presenza di particolari situazioni ambientali, che hanno reso l’esecuzione del survey archeologico non completamente esaustiva ai fini della definizione del rischio archeologico, per la situazione **della copertura superficiale dei terreni** al momento dell’esecuzione del survey.

Sui terreni direttamente indagati sono stati rinvenuti **numerosi frammenti di materiale fittile e ceramico**, dispersi senza apparenti concentrazioni, e riconducibili a manufatti ceramici d’uso

quotidiano **di epoca post rinascimentale**, quindi **non** appartenenti ad orizzonti cronologici di **interesse archeologico**. Anche se non è da escludere la presenza di insediamenti d'interesse archeologico nelle immediate vicinanze dell'area indagata, la presenza di tali materiali potrebbe essere ricondotta ad aloni di spargimento di materiale allogeo o di materiali frantumati, associati originariamente nelle concimaie al concime organico e con esso successivamente dispersi nei terreni agricoli.

**Le ricognizioni, estese per 200 m** a cavallo del previsto sedime di costruzione con verifiche generali e per 100 m con una attenta analisi delle superfici aeree, non ha quindi permesso di individuare **nessuna area d'anomalia superficiale** riconducibile alla presenza di evidenze d'interesse archeologico.

Per ulteriori dettagli si rimanda agli elaborati della serie A07 della Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico.

### 3.5.3 Altri vincoli

Come analizzato nello SIA, vengono di seguito illustrati i vincoli esistenti nell'ambito di indagine desunti dalla normativa e pianificazione vigente, che in sintesi sono elencati nella seguente tabella.

TIPOLOGIA VINCOLO	Presenza	
	SI	NO
<b>Aree tutelate</b>		
Siti Natura 2000 (SIC e ZPS – DPR. 357/97 e smi)		X
Aree naturali protette (parchi, riserve, L. 394/81, LR. 40/84)		X
Zone Ramsar (DPR. 448/96)		X
Altre aree, Oasi WWF, ecc.		X
Zone di tutela locale: PAT di Santo Stino di Livenza	X	
<b>Beni culturali e paesaggio</b>		
Beni culturali (D.Lgs. 42/04 Parte II°, art. 10)		X
Beni paesaggistici (D.Lgs. 42/04 Parte III°, artt. 136,142)	X	
Altri beni di importanza paesistico-ambientale: art. 10 della L.R. 24/85 (art.18 NTA S. Stino di Livenza)		X
<b>Rischio idrogeologico, acque e boschi</b>		
Vincolo idrogeologico (RD. 3267/1923)		X
Pericolosità idraulica (PAI)	X	
Idrografia/Fasce di rispetto di profondità diverse (LR. 11/2004 del Veneto)		X
<b>Altri vincoli</b>		
Fascia di rispetto stradale	X	
Fascia di rispetto elettrodotto		X
Fascia di rispetto oleodotto	X	
Fascia di rispetto cimiteriale		X
Fascia di rispetto depuratore		X
Impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico (SRB)		X
Salvaguardia sorgenti e captazioni idriche (art. 94 D.Lgs. 152/06)		X
Zona sismica, alta sismicità zone 1-2 (OPCM 3274/2003, DCR 67/2003, e smi)		X
Aree gravate da servitù militari (L. 898/76 – L. 104/90)		X

Tab. 2 Sintesi della ricognizione dei vincoli territoriali e ambientali nell'area di indagine.



Di seguito è riportato l'elenco degli strumenti pianificatori analizzati per la ricognizione vincolistica e per la stesura dell'elaborato grafico "Sistema Vincolistico" (elab. S000110):

- **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2020)** approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n.62 del 30.06.2020.
- **Piano Territoriale Generale Metropolitan (PTGM)** della Città Metropolitana di Venezia approvato (in via transitoria) con Delibera del Consiglio Metropolitan n.3 del 01.03.2019.
- **Piano di Gestione Rischio Alluvioni**, primo aggiornamento approvato dall'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali con Delibera n.3 del 21.12.2021 (il Piano sostituisce i precedenti PAI di competenza).
- **Piano Regolatore Comunale (PRG)** del comune di **Santo Stino di Livenza** approvato in sede di conferenza dei servizi decisoria tenutasi in data 05.03.2015, come da verbale prot. com. 3685/2015 del 10.03.2015 (pubblicata sul BUR n.36 del 10.05.2015).
- **Piano Regolatore Generale Comunale (PRG)** del comune di **Annone Veneto** approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 2 del 14.01.2016 e variante n.1 approvata con DCC n. 39 del 21.12.2020.

### Aree naturali di tutela

- **Rete Natura 2000:** i siti più prossimi sono IT3240029 Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano (SIC) posto ad una distanza minima di circa 2.200 m, IT3250006 Bosco di Lison (SIC e ZPS) localizzato ad una distanza minima di circa 2000. Il Progetto non interessa, quindi, nessun Sito.
- **Aree tutelate a livello locale** dal PAT S. Stino Di Livenza, che per l'area di indagine individua:
  - **Zone di tutela T4 "Golene e ripe di fiumi e canali":** ai sensi dall'art. 54 delle N.T.A. rientrano in tali zone "le zone golenali soggette ad esondazioni e le rive arginate del basso corso dei fiumi navigabili Livenza e Lemene, dei canali Loncon, Fosson e Malgher quali segni ed ambienti caratterizzanti il territorio comunale che devono essere particolarmente salvaguardati". Il Progetto in esame non interessa le zone T4.
  - **Zone di tutela T5 "Corridoi ecologici e interconnessioni delle unità paesistiche":** ai sensi dell'art. 55 delle NTA, si "configurano come un insieme di habitat, senza soluzione di continuità, che possono costituire un elemento fondamentale per azioni di riequilibrio ambientale a vantaggio della crescita del patrimonio vegetale e faunistico riproducibile in sito ..."; La zona T5 è interessata dal progetto in esame.
  - **Zone di tutela T6 "Fasce di vegetazionali di mitigazione visiva e sonora a fianco della grande viabilità:** ai sensi dell'art. 56 delle NTA, tali zone "... volgono a scala territoriale funzione di arricchimento estetico ed ecologico del paesaggio"; la zona T6 è interessata dal progetto in esame.

### Ambiti sottoposti a vincolo per i quali si individuano fasce di rispetto

- **Corsi d'acqua** soggetti a Vincolo Paesaggistico (D.Lgs. 42/2004): nell'ambito di indagine sono vincolati il fiume Livenza, il canale Malgher, il rio Fosson e il canale Melonetto. Il Progetto è interessato dal vincolo sotteso dal Canale Melonetto e Rio Fosson.
- Vincolo paesaggistico – **Zone boscate** (D. Lgs. 42/2004): dalla Tav. 1.1 “Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale” del P.T.C.P di Venezia (poi sostituito dal PTG Città Metropolitana di Venezia) emerge che il Bosco di Bandiziol e Prassacon ricade nel vincolo suddetto; tuttavia, tale area non viene riconfermata (probabilmente per un errore materiale) dal PGT metropolitano di Venezia (tav. 1/3 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale). In ogni caso il progetto in esame non interessa l'area boscata.
- **Vincolo monumentale** D.Lgs. 42/2004: due punti localizzati nell'abitato di S. Stino, non interessati dal Progetto in esame.
- **Ville Venete** (fonte: Istituto Regionale Ville Venete – IRVV): nell'ambito di indagine sono state individuate 6 Ville Venete che ricadono nel comune di Santo Stino di Livenza; nessuna villa è interessata dal Progetto in esame che si colloca ad una distanza di circa 600 m da quella più vicina. Nello specifico le ville suddette sono:
  - Villa Migotto – Codice: E1804000;
  - Villa Calzavara – Codice: E1806000;
  - Villa Longo – Codice E1807000;
  - Villa Corner, Migotto – Codice E1808000;
  - Villa Rubin – Codice E1822000;
  - Villa Zeno, Tonini Moretto detta “Castello dei Prata” – Codice E3002000 vincolata da L. 364/1909.
- **Fascia di rispetto stradale:** le fasce di rispetto stradali sono normalmente destinate alla realizzazione di nuove strade o corsie di servizio, all'ampliamento di quelle esistenti, alla creazione di percorsi pedonali e ciclabili, alle piantumazioni e sistemazioni a verde ed alla conservazione dello stato di natura, nonché l'attivazione di parcheggi pubblici o privati. La fascia di rispetto è stata individuata seguendo le prescrizioni indicate (in rapporto alle caratteristiche della viabilità) dagli artt. 26 e 27 del Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 così come modificato dal D.P.R. 16 aprile 1993, n. 147 e sulla base delle Tavole del PRG vigente (si rimanda a tal proposito all'art. 57, punto a, delle N.T.A. del PRG di Santo Stino di Livenza e all'art. 29 delle N.T.A. del PRG di Annone Veneto). Il Progetto è interessato dalle suddette fasce di rispetto
- **Fascia di rispetto elettrodotta:** l'ambito di indagine è attraversato dalla linea elettrica Fossalza – Portogruaro di tensione 132 kV. Entro la fascia individuata di 50 metri non è consentita la costruzione di nuove abitazioni o luoghi di abituale prolungata permanenza, ai sensi della L.R. n. 27 del 03.06.93 e successive modifiche e integrazioni (la fascia di rispetto stradale è disciplinata dall'art. 57, punto g1) delle N.T.A. del PRG di Santo Stino di Livenza e dall'art. 31, punto D) delle N.T.A del PRG di Annone Veneto). L'ambito di intervento non è interessato

dalla fascia di rispetto elettrodotto.

- **Fascia di rispetto oleodotto:** la fascia di servitù è di m 12 (6 m per lato dall'asse dell'oleodotto), che attraversa l'area di progetto in prossimità del casello di stazione.
- **Fascia di rispetto depuratore:** nell'ambito di indagine è stato individuato un solo depuratore in comune di Santo Stino di Livenza. Il limite di inedificabilità (per interventi di carattere costruttivo estranei alla depurazione) dagli impianti esistenti o previsti è per una profondità di m 200 (art. 57, punto e, delle N.T.A del PRG). Il Progetto in esame non è interessato dalla suddetta fascia di rispetto.
- **Fascia di rispetto cimiteriale:** per la fascia di rispetto cimiteriale si rimanda agli artt. 57, punto d, delle N.T.A. del PRG di Santo Stino di Livenza e 31, punto A, delle N.T.A del PRG di Annone Veneto. Il Progetto in esame non è interessato dalla suddetta fascia di rispetto.
- **Impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico (stazioni radio base - SRB):** nell'ambito di indagine sono stati individuati due impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico. Tali impianti non ricadono entro l'ambito di intervento.
- **Centro storico:** nella Tavola dei Vincoli è riportato il perimetro del centro storico di Santo Stino di Livenza. L'ambito di intervento non ricade entro il perimetro del centro storico.
- **Edifici con grado di protezione** di cui all'art. 10 della L.R. 24/85: sono gli edifici individuati dalle tavole del PRG di Santo Stino di Livenza e normati all'art. 18 della NTA, che hanno carattere di bene artistico, storico, architettonico ed ambientale. Nessuno di tali edifici è interessato dal Progetto che si colloca ad una distanza di circa 600m da quello più prossimo.

### Ambiti di rischio

- **Aree a pericolosità moderata P1:** l'area dove verrà ubicato il nuovo casello autostradale di S. Stino di Livenza rientra nell'area di pericolosità in oggetto, come definita dal Piano di gestione del rischio di alluvioni (Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali).
- **Vincolo sismico:** i comuni di Annone Veneto e di Santo Stino di Livenza ricadono in una zona sismica 3 - sismicità bassa.

## 4 VALUTAZIONI SUI CARATTERI DEL PAESAGGIO (STATO DI FATTO)

Di seguito vengono presi in esame aspetti significativi del paesaggio (come delineato nel DPCM 12 maggio 2005) nell'intento di offrire, sinteticamente, un quadro dei valori e degli aspetti problematici (criticità) e consentire, poi, la verifica della compatibilità del progetto con le caratteristiche paesaggistiche medesime.

## 4.1 SINTESI DEGLI ELEMENTI OGGETTO DI ANALISI

Sono di seguito riepilogati i principali aspetti di analisi dello stato di fatto, già dettagliati nelle descrizioni precedenti.

PARAMETRO DI ANALISI	RISPOSTA
<b>Configurazione e caratteri geomorfologici.</b>	L'area è pianeggiante, di origine alluvionale (Piave e Tagliamento), incisa da diversi corsi d'acqua, sia di origine naturale (Livenza) sia artificiale (canale Malgher, Fosson, Melonetto...). Inoltre la zona interessata dal progetto è caratterizzata per essere a scolo meccanico con pericolosità idraulica P1-moderata. Numerosa è la presenza di <b>paleoalvei</b> a testimonianza di tale ricchezza di corsi d'acqua, particolarmente evidente lungo la direttrice del Melonetto, <b>ambito su cui si attesta parzialmente il nuovo svincolo-casello</b> ; nell'area in esame tali morfologie sono localizzate <b>nel comune di Annone veneto. Entrambi i comuni</b> interessati dal progetto <b>prevedono comunque la tutela dei paleoalvei</b> ; in particolare il comune di S. Stino li inserisce tra "Le invariati di natura storico-monumentale".
<b>Appartenenza a sistemi naturalistici.</b> (biotopi, riserve, parchi naturali, boschi, ecc.).	<b>Non sono presenti, in zona, aree protette</b> (L. 394/1991) mentre due <b>Siti N2000</b> si attestano a <b>circa 2 km</b> di distanza dal nuovo casello. Nell'area interessata dal Progetto è presente il <b>Bosco Prassaccon</b> che, assieme ai <b>canali Fosson, Borida e Melonetto</b> , a livello locale sono elementi della <b>rete ecologica</b> oltre che ad essere oggetto di <b>vincolo paesaggistico (D.Lgs. 42/2004)</b> <b>Solo il canale Melonetto è in parte intercettato dal Progetto.</b>
<b>Sistemi insediativi storici</b> (centri storici, edifici storici diffusi). <b>Tessiture territoriali storiche</b> (centurazioni, viabilità storica).	<b>Nell'area in oggetto non si evincono sistemi o tessiture storiche.</b> Edifici storici di rilievo sono localizzati nel centro di S. Stino di Livenza.
<b>Paesaggi agrari.</b> (assetto culturale tipici, sistemi tipologici rurali quali cascine, messerie, baite, ecc.).	<b>Nell'area in oggetto non sono presenti paesaggi agrari tipici.</b> Più precisamente l'area si caratterizza per la presenza di seminativi estensivi e vasti vigneti, su aree bonificate, in cui la presenza di siepi è relegata ai margini di tali appezzamenti, spesso rada e discontinua.
<b>Appartenenza a sistemi tipologici di forte caratterizzazione locale e sovralocale</b> (sistema delle cascine a corte chiusa, sistema delle ville, uso sistematico della pietra e del legno o del laterizio a vista, ambiti a cromatismo prevalente).	<b>Nell'area in oggetto non sono presenti</b> casi in cui ricorrono sistematicamente tipologie edilizie storiche a comporre un vero e proprio "sistema" di organizzazione territoriale.
<b>Appartenenza a percorsi panoramici</b> o ad ambiti di percezione da punti di vista o percorsi panoramici (in relazione sia all'eventuale interferenza delle visuali godibili dal sito in esame, sia alle visuali che da altri luoghi convergono sul sito medesimo).	Nei pressi dell'area del Progetto è presente <b>l'itinerario turistico "I Boschi di Bandiziol e Prassaccon"</b> che da S. Stino permette di arrivare e attraversare i boschi medesimi. Il nuovo svincolo non intercetta tale percorso ma si pone nelle immediate vicinanze; inoltre, appare visibile anche dal cavalcavia dell'A4, posto più a est, lungo la SP.60.
<b>Appartenenza ad ambiti a forte valenza simbolica</b> (in rapporto visivo diretto con luoghi celebrati dalla devozione popolare, dalle guide turistiche, dalle rappresentazioni pittoriche o letterarie)	<b>Non si segnalano ambiti in zona.</b> Si evidenzia, tuttavia, che i citati Boschi Bandiziol e Prassaccon sono stati realizzati allo scopo di ricostruire antichi valori naturalistici identitari del territorio locale.

Tab. 3 Principali aspetti di analisi dello stato di fatto del paesaggio (DPCM 12 dicembre 2005).

## 4.2 SINTESI DEI VALORI PAESAGGISTICI

Nella tabella seguente vengono descritti, in sintesi, i **valori paesaggistici** secondo i principi di rilevanza ed integrità, con riferimento ad alcuni parametri di lettura delle **qualità e criticità** paesaggistica.

PARAMETRO DI VALUTAZIONE	RISPOSTA
<p><b>Diversità.</b> Presenza di caratteri/elementi peculiari e distintivi (connotativi), naturali e antropici, storici, culturali, simbolici, ecc.</p>	<p>Nell'area in esame <b>non sono presenti elementi</b> peculiari e distintivi <b>sotto il profilo antropico, culturale, simbolico</b>, ecc. se non nel relativo valore che può avere il sistema di molteplici canali consortili, frutto, come visto, delle intense attività di bonifica condotte nel tempo.</p> <p>Sotto il <b>profilo naturale</b>, invece, l'elemento più distintivo è rappresentato dal <b>bosco Prassaccon</b> la cui significativa estensione rappresenta pure un forte elemento di diversità paesaggistica in un contesto agricolo intensivo. Un ulteriore aspetto boschivo di pregio va ricercato, infatti, nel bosco di Lison che si colloca a est, a circa 2 km di distanza, in comune di Portogruaro.</p> <p>Anche i <b>paleoalvei</b> (nella fattispecie contermini al Meloneto) possono essere ascritti a elementi distintivi del territorio, per quanto poco nulla visibili ma segno dell'evoluzione storica del territorio anche legata all'influenza antropica. Entrambi i comuni prevedono indirizzi di tutela e di valorizzazione.</p>
<p><b>Integrità.</b> Permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi).</p>	<p>Tra i sistemi naturali, come evidenziato al punto precedente, non sarà intercettato (e quindi ridotto) il bosco Prassaccon che, tuttavia, ha già subito una riduzione a seguito dei lavori di costruzione della terza corsia dell'A4; il nuovo svincolo si collocherà, comunque, a stretto contatto ma la posizione è tale da non interferire sulla visuale del bosco dalle aree agricole contermini o dal vicino itinerario turistico.</p>
<p><b>Qualità visiva.</b> Presenza di particolari qualità sceniche – panoramiche (singolari o rare).</p>	<p><b>Non sono presenti situazioni singolari o rare</b> tali da essere intercettate dal nuovo progetto.</p> <p>Ottima vista panoramica è offerta dal cavalcavia sulla SP.60, posto a circa 500 m a est dal bosco, da cui è possibile spaziare su tutta l'estensione del bosco e percepire senza particolare intrusione, le nuove rampe e cavalcavia sull'A4.</p>
<p><b>Rarità.</b> Presenza di caratteri/elementi peculiari rari, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari.</p>	<p><b>Non sono presenti</b> caratteri rari.</p>
<p><b>Degrado.</b> Perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali.</p>	<p>Nell'area <b>non si riscontrano situazioni di degrado</b> come, ad esempio, discariche abusivi nelle aree agricole o aree ben più significative legate a zone industriali degradate, spazi urbani abbandonati (es. lottizzazioni incompiute), ecc.</p> <p>A circa 200 m a ovest del canale Meloneto, lungo la strada che costeggia l'A4, sono presenti due edifici residenziali, uno dei quali in precarie condizioni di manutenzione, ma col progetto di terza corsia A4 si prevede la demolizione.</p>

Tab. 4 Parametri di lettura delle qualità e criticità del paesaggio (DPCM 12 dicembre 2005).

### 4.3 SINTESI DEL RISCHIO PAESAGGISTICO, ANTROPICO E AMBIENTALE

Di seguito si è cercato di analizzare alcuni aspetti del paesaggio al fine di evidenziare i possibili “rischi” sia del contesto sia, più in particolare, dell’ambito di intervento, che il paesaggio stesso presenta.

PARAMETRO DI VALUTAZIONE	RISPOSTA
<p><b>Sensibilità:</b> capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado.</p>	<p>Come analizzato in precedenza, nell’area in esame <b>unico elemento connotativo significativo</b> di valore paesaggistico e naturalistico è rappresentato dal <b>bosco Prassaccon che non subirà alcuna riduzione</b> e al contempo potrà efficacemente mascherare il nuovo svincolo per gran parte dello stesso.</p> <p>Il nuovo svincolo sarà costruito lungo il <b>canale Melonetto</b> che, in <b>subordine</b> rispetto al bosco, rappresenta un ulteriore aspetto <b>tipico</b> dei luoghi legato più che altro ai <b>sistemi consortili di bonifica</b>. Nel suo complesso, il Melonetto risulta alquanto semplificato sotto il profilo naturalistico che, data l’assenza di vegetazione riparia, appare di <b>modesto valore</b> sotto il profilo percettivo. Proprio per questo, in particolare <b>l’area del nuovo casello si ritiene sensibile</b>, con bassa attitudine ad accogliere tale cambiamento, contribuendo a degradare ulteriormente il valore naturalistico e paesaggistico di un corso d’acqua già carente sotto tali aspetti, per quanto canale artificiale.</p>
<p><b>Vulnerabilità/Fragilità:</b> condizione di facile alterazione e distruzione dei caratteri connotativi.</p>	<p>Per la generale semplificazione ambientale e paesaggistica del Melonetto e delle aree contermini, come evidenziata più volte, la <b>zone interessata</b>, in particolare, <b>dal nuovo casello</b> si predispone ad essere <b>facilmente alterata</b> (vulnerabile).</p>
<p><b>Assorbimento visuale:</b> attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità.</p>	<p>La capacità di un luogo di “assorbire”, ossia di essere in grado di “auto mascherare” un nuovo aspetto intrusivo <b>dipende dalla dotazione</b> del luogo di elementi che possano svolgere tale funzione (nella fattispecie, il bosco Prassaccon, colture alte come mais e vite, alberi isolati, arbusteti sparsi, ecc.), <b>dalla possibilità di avere visuali</b> più o meno ampie sul luogo medesimo, nonché <b>dalla tipologia</b> e sviluppo in altezza <b>degli interventi previsti</b></p> <p>Il <b>bosco Prassaccon</b> svolge a pieno titolo <b>funzione mascherante</b> almeno per la zona del nuovo svincolo che, invece risulta minimamente percepibile dalla lunga distanza solo dal cavalcavia sulla A4 della SP.60 (unico punto panoramico).</p> <p>Il tratto del progetto a valle dell’A4, invece, nel periodo estivo è sostanzialmente mascherato, come detto, dalle alte colture quali mais e vite, tuttavia con la percezione delle pensiline del casello; per contro, è presumibile una piena visuale di dette opere nel periodo invernale, almeno dalla medio-breve distanza.</p> <p>Va precisato, comunque, che l’assorbimento visivo sarà tanto maggiore quanto le modifiche proposte perseguiranno una diminuzione di contrasto con i luoghi contermini (per forme e colori, ad esempio) ma anche quanto cercheranno (con opere di mitigazione) di valorizzare lo stato dei luoghi, migliorando quelle condizioni contermini (es. quinte arboree) che ne favoriscano, per l’appunto, tale assorbimento visivo.</p>
<p><b>Stabilità:</b> capacità di mantenimento dell’efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidati</p>	<p><b>L’efficienza</b> dei <b>sistemi ecologici</b> risulta, allo stato di fatto, molto <b>ridotta</b>: ogni intervento che non ne tenga conto potrà ridurre ulteriormente la stabilità di tale equilibrio, già precario.</p>

<p><b>Instabilità:</b> situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici.</p>	<p>Le componenti fisiche e biologiche sono sostanzialmente afferenti ai corsi d'acqua e agli habitat boschivi che complessivamente sono prossimi alle aree interessate dal Progetto, con riferimento anche agli aspetti geomorfologici (paleoalvei).</p> <p><b>Soprattutto gli aspetti ecologici</b> sono ad oggi molto <b>condizionati dalla pressione antropica</b>, rappresentata dalle attività di manutenzione (pulizia a raso della vegetazione) delle sponde dei canali consortili.</p>
---	--

Tab. 5 Criteri di valutazione del rischio paesaggistico, antropico e ambientale (DPCM 12 dicembre 2005).

## 4.4 VULNERABILITÀ DEL PAESAGGIO

Verificare lo stato di **vulnerabilità** del paesaggio, significa comprende da un lato lo *stato di conservazione (e di tutela) dei valori paesaggistici* e, dall'altro, *la possibilità di alterazione o cancellazione per effetto di fattori naturali o, più facilmente, per cause indotte dalla pressione antropica*<sup>2</sup>, ossia **quanto un paesaggio sia in grado di attutire elementi a lui detrattori**. Tanto più elevato è il grado di attenzione (o tutela) della conservazione di tali valori, tanto minore dovrebbe essere la vulnerabilità in relazione ai fattori di pressione antropica.

Di seguito si è cercato di porre in relazione i *valori paesaggistici*<sup>3</sup>, gli aspetti di tutela definiti dalla *pianificazione paesaggistica*<sup>4</sup> e l'analisi dei *caratteri paesaggistici specifici* del contesto e dell'ambito d'intervento analizzati precedentemente (con la sintesi dei rischi e criticità evidenziati al paragrafo precedente), allo scopo di definire le condizioni di vulnerabilità del paesaggio analizzato allo stato ante operam.

Come visto precedentemente, in riferimento ai **valori paesaggistici** più prossimi e potenzialmente interferenti con il Progetto, degni di nota risultano solo i Boschi Bandiziol e Prassaccon che assieme ai canali Fosson e Melonetto sono "beni paesaggistici" (ai sensi dell'art. 142 del Codice del Paesaggio) e, quindi, oggetto di vincolo paesaggistico. Va precisato come tali canali, essendo di natura artificiale (consortile) siano alquanto semplificati, ossia quasi del tutto privi di vegetazione riparia che ne conferisca un certo valore percettivo oltre che naturalistico.

Si ricorda, inoltre, che soprattutto nelle aree in destra idrografica del Melonetto si riscontra la presenza di **paleoalvei** che sono tutelati dalle Norme Tecniche dei PAT di entrambi i comuni interessati dalle opere.

Alla luce di quanto analizzato in termini di area vasta e soprattutto in base ai **caratteri locali**, il paesaggio si connota più tipicamente per aspetti legati ad un'agricoltura a campi aperti, con appezzamenti di medio-gradi dimensioni, dove la presenza di siepi (che interrompono una visuale a lungo raggio) è modesta.

È presso il centro storico di S. Stino che sono, invece, presente edifici con vincolo monumentale.

In relazione agli **obiettivi di qualità paesaggistica** analizzati precedentemente, non si evincono incongruenze per i segu enti aspetti:

- non viene alterata la funzionalità ambientale del sistema fluviale del Livenza (punto 3a), del resto lontano dalle opere in oggetto;
- viene salvaguardata l'integrità della copertura forestale del Bosco di Bandiziol e Prassaccon (punto 14a);

---

2 Ricci Mosè (2014). Rischio paesaggio. Meltemi Editore.

3 documentabili dagli atti di dichiarazione di pubblico interesse ai sensi dell'art 136 del Codice, a dalla presenza di aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del Codice o di Beni Culturali tutelati ai sensi della parte seconda del Codice.

4 Obiettivi di qualità e indirizzi definiti per Ambito di paesaggio nell'Atlante dei Paesaggi del Veneto adottato con DGR 372 del 17.02 2009.



- non viene intaccata la continuità delle fasce riparie dei corridoi boschivi lungo i corsi d'acqua nel caso specifico del Livenza e, per corsi minori, del Melonetto che, del resto, né è sostanzialmente privo;

Per quanto riguarda l'inserimento paesaggistico e la qualità delle infrastrutture (punto 32) il progetto altera l'assetto geomorfologico dei luoghi in quanto è prevista la creazione di rilevati per la realizzazione dello svincolo (rampe e del viadotto) e la formazione di bacini idraulici che, tuttavia, risultano "obbligatori" per assolvere al principio di invarianza idraulica.

Il Progetto si attesta, inoltre, in prossimità del canale Melonetto ma non determina alcuna modifica al suo decorso.

È dunque l'insieme di questi aspetti che meglio descrivono la condizione di vulnerabilità del paesaggio locale, ossia **la presenza di connotati (sotto il profilo percettivo) che contribuiscano solo in forma parziale a mantenere basso il livello di intrusione delle opere in oggetto**, per quanto la percezione delle opere stesse sia possibile, come visto, solo dalla medio-breve distanza,

In relazione a questi aspetti, saranno opportune delle mitigazioni paesaggistiche che permettano di potenziare e interconnettere, per quanto possibile, agli elementi esistenti del paesaggio (quali ad esempio siepi, filari, bosco, corsi d'acqua) proprio per aumentare la capacità complessiva del paesaggio medesimo di far fronte ai cambiamenti indotti dalle opere in progetto.

# PROGETTO

## 5 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA

### 5.1 PREMESSA

Come visto in precedenza, le **prescrizioni del CIPE** hanno innanzitutto **evidenziato l'importanza di spostare il casello esistente**, richiedendo, per l'appunto, l'analisi di soluzioni per tale spostamento; inoltre, il CIPE ha declinato **ulteriori prescrizioni** per tale progettazione al fine di migliorare (tra i vari temi) **sia l'aspetto percettivo-paesaggistico** (per es., adottare soluzioni architettoniche di pregio), **sia quello ecologico** (es. garantire la salvaguardia della biodiversità e funzione di corridoi ecologici lungo i corsi d'acqua).

Di seguito sono stati sintetizzati gli aspetti progettuali rilevanti ai fini degli impatti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini, mentre per dettagli si rimanda agli elaborati del progetto definitivo.

Riprendendo quanto meglio precisato nella premessa dello SIA, appare utile evidenziare che la posizione del nuovo casello rispecchia la soluzione progettuale già analizzata nella precedente procedura di VIA che, per quanto non conclusasi con decreto finale del CIPE, i Ministeri competente e la Regione Veneto si sono espressi favorevolmente, ritenendo la soluzione progettuale quelle che meglio risponde alle esigenze territoriali ed ambientali compatibilmente con la funzionalità stradale necessaria per il nuovo svincolo.

Per un dettaglio grafico, oltre agli elaborati della serie E "Viabilità", si rimanda alle fotosimulazioni di cui agli elaborati S.00.03.1.0/1/2/3

## 5.2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il nuovo svincolo è spostato di circa 2 km in direzione Trieste rispetto all'esistente ed è collegato con apposita rotatoria alla nuova tangenziale "G. Pancino" di San Stino di Livenza, la quale consente un accesso diretto alle principali direttrici provinciali e regionali.

Il nuovo svincolo ha una configurazione geometrica analoga a quello precedente, con il casello posizionato a sud dell'autostrada e il "cappio" a nord.

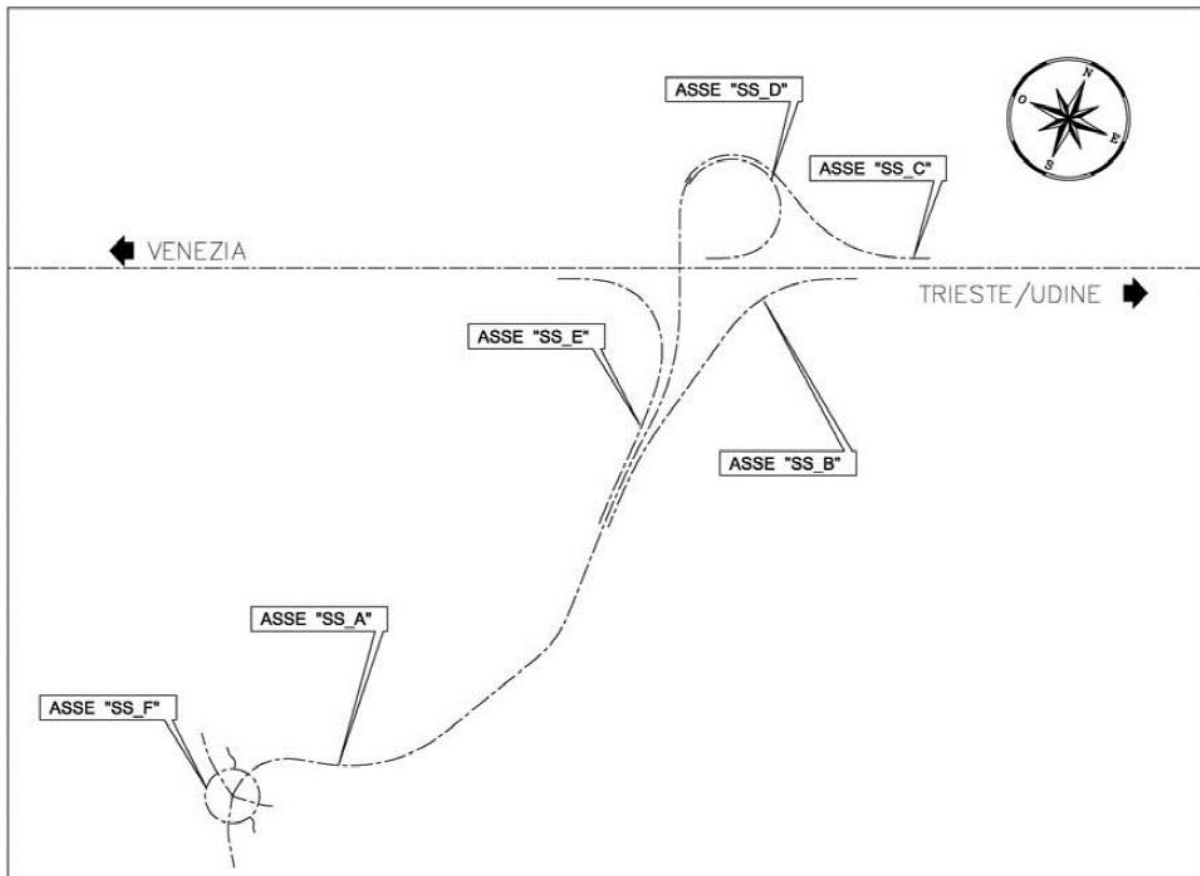


Fig. 24 Schema degli assi di progetto del nuovo svincolo.

Con lo svincolo è prevista la realizzazione di un nuovo cavalcavia (opera 2.004bis) a tre campate, di cui quella centrale di 50 m e quelle di riva di 26,5 m; va precisato che le campate dell'opera di attraversamento, al pari di tutti gli altri cavalcavia previsti nell'ambito della progettazione della terza corsia della A4, presentano le caratteristiche geometriche idonee anche per futuri ed ulteriori ampliamenti della sede autostradale. Anche l'aspetto del nuovo cavalcavia sarà analogo a quello delle più recenti opere costruite nell'ambito dei lavori di ampliamento della autostrada A4 con la terza corsia.

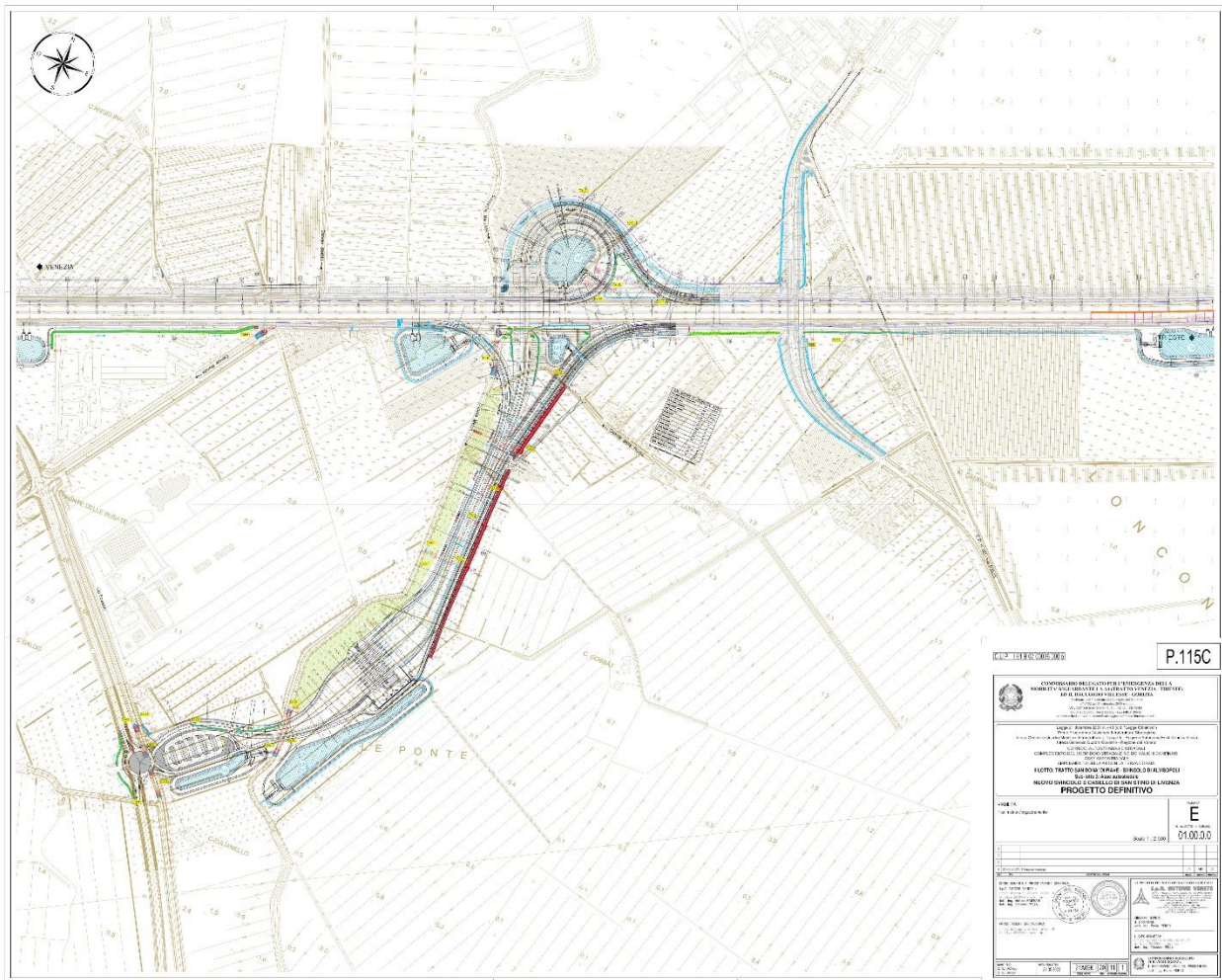


Fig. 25 Estratto dalla planimetria di progetto del nuovo svincolo (elab. E.01.00.0.0).

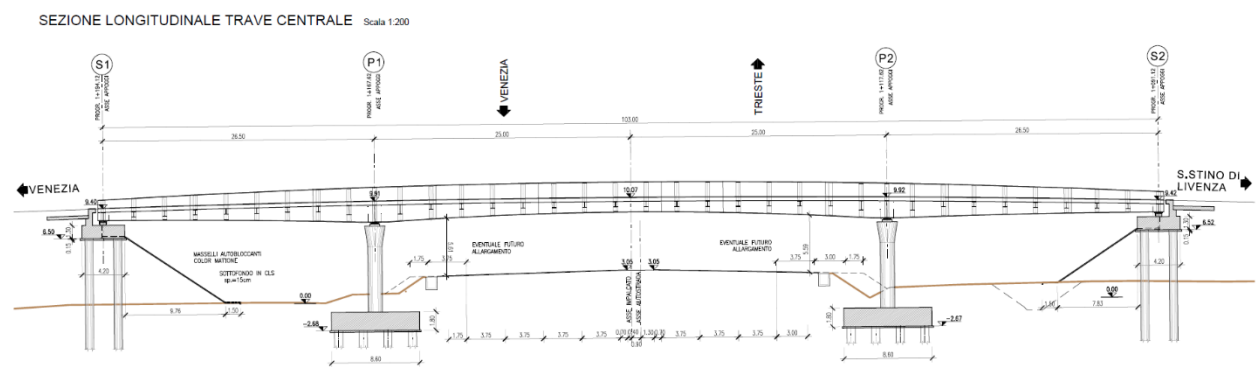


Fig. 26 Prospetto longitudinale del nuovo cavalcavia (opera 2.004 bis), estratto dall'elab. G.00.01.0.0

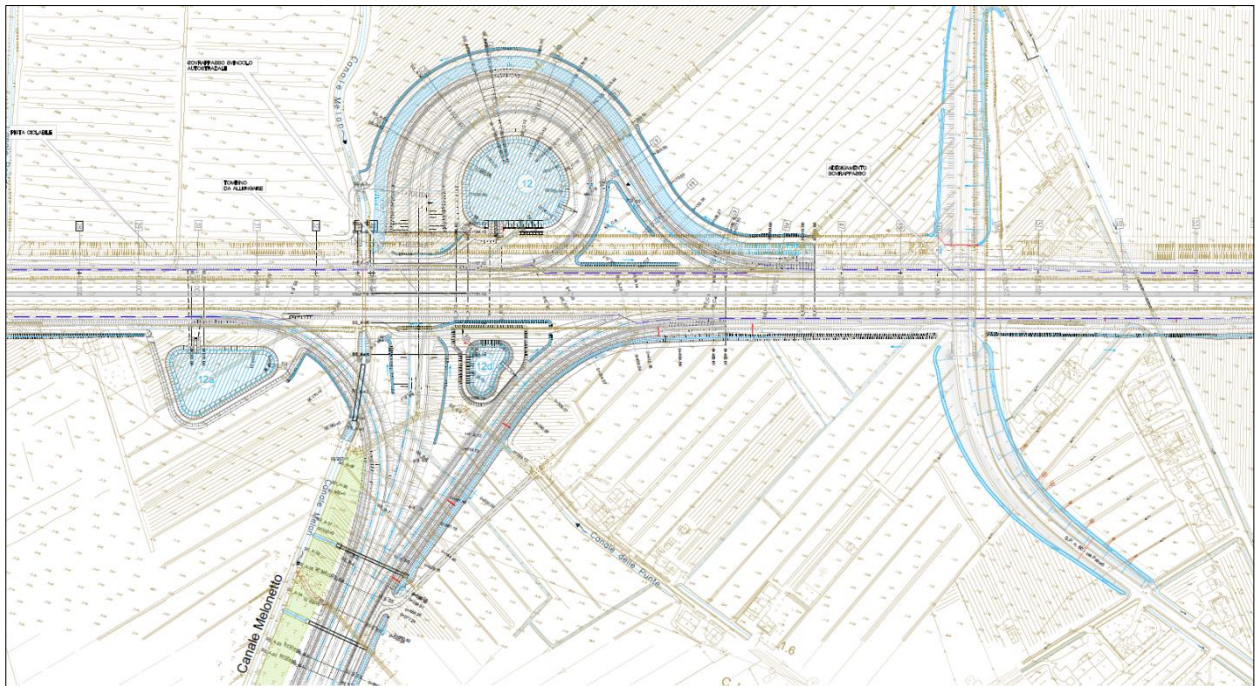


Fig. 27 Dettaglio planimetrico sul nuovo svincolo estratto dalla planimetria di progetto di cui all'elab. E.02.00.0.0

### 5.2.1 Piazzale di stazione

Rispetto all'attuale, il nuovo casello risulterà potenziato nel numero di porte di esazione e nell'ampiezza longitudinale e trasversale del piazzale di stazione.

Il nuovo casello sarà dotato di 3 porte per l'ingresso in autostrada (più 1 dedicata ai trasporti eccezionali) e 5 porte di uscita (più 1 dedicata ai trasporti eccezionali), contro le attuali 2 porte in ingresso e 3 in uscita.

Provenendo dall'autostrada, il piazzale di stazione si sviluppa per una lunghezza di circa 180m, partendo da una larghezza corrispondente alle quattro corsie in arrivo dallo svincolo (21,5m), fino a raggiungere una larghezza massima di 64,7m, adatta ad ospitare la nuova linea di esazione sopra descritta.

Superata la barriera, lungo un tratto di circa 200m, la piattaforma si restringe fino ad una sezione stradale di tipo C1 (10,5m) e dopo ulteriori 200m è posizionata la nuova intersezione a rotatoria di collegamento con la nuova tangenziale "G. Pancino" di San Stino di Livenza.

In prossimità della rotatoria è previsto anche un parcheggio scambiatore, dotato di 108 stalli per veicoli leggeri.

In prossimità del piazzale, della rotatoria e all'interno del cappio di svincolo, sono previsti quattro bacini idraulici di laminazione, nei quali confluiranno tutte le acque raccolte dalla nuova piattaforma stradale realizzata; tali opere sono necessarie ai fini del rispetto dell'invarianza idraulica, ma saranno anche dotate di appositi impianti di trattamento delle acque prima del loro recapito

nel canale consortile Melon.

I bacini saranno rinverditi a prato: non è possibile realizzare opere a verde di natura arboreo-arbustiva al loro interno, con finalità paesaggistiche e naturalistiche, in quanto le radici potrebbero compromettere l'integrità dell'impermeabilizzazione (teli HDPE) e, quindi, la tenuta dei bacini medesimi.

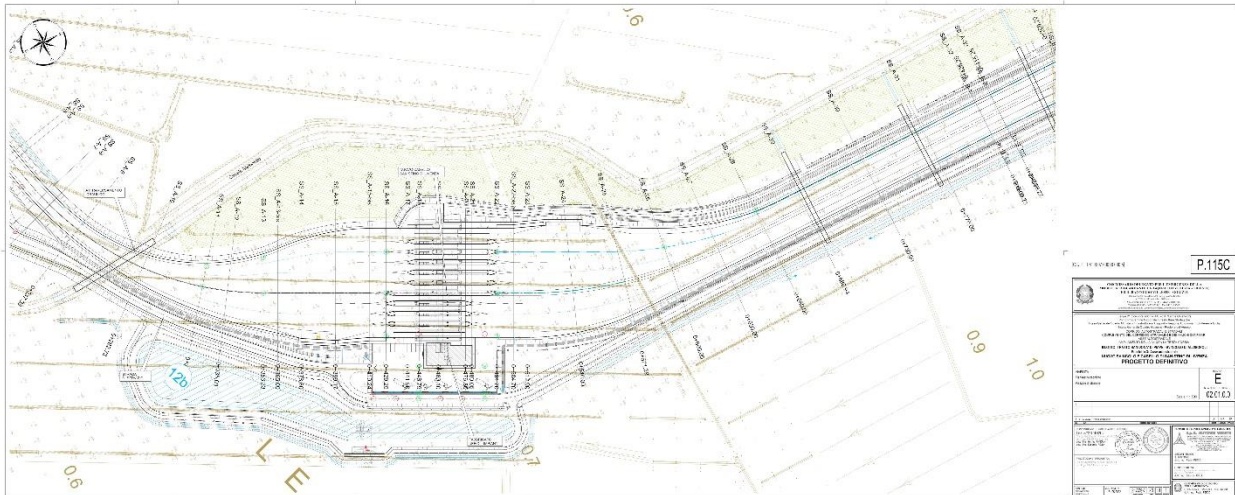


Fig. 28 Estratto dalla planimetria tecnica del piazzale di stazione (elab. E.02.01.0.0).

### 5.2.2 Parcheggio scambiatore

In prossimità della nuova rotatoria sulla tangenziale "G. Pancino" (si veda fig. successiva), verrà realizzato un parcheggio scambiatore per veicoli leggeri. Gli stalli sono disposti perpendicolarmente alla viabilità interna e presentano una dimensione di 5,00m per 2,50m; il numero complessivo di stalli è pari a 108, di cui 3 riservati ai diversamente abili.

### 5.2.3 Collegamento San Stino di Livenza - Loncon

Partendo dalla rotatoria, a fianco del parcheggio scambiatore corre la nuova viabilità vicinale di collegamento con l'abitato di Loncon, in sostituzione dell'esistente strada bianca che corre a fianco dell'autostrada (via Fosson). Nel primo tratto, fino al piazzale di stazione, la strada è asfaltata (larghezza 5 m) e funge anche da accesso al piazzale di servizio del nuovo casello. Dopo il casello, la viabilità prosegue come strada bianca in affiancamento al piazzale, fino ad innestarsi su via Ponte, dalla quale si raggiunge via Paludi e, proseguendo verso nord, l'abitato di Loncon.

### 5.2.4 Rotatoria sulla tangenziale “G. Pancino”

L'intervento è completato dalla realizzazione di una rotatoria, posta lungo la nuova tangenziale “G. Pancino” di San Stino di Livenza (ex var. S.P. 59).

La rotatoria, di raggio esterno pari a 25m, è caratterizzata da 4 bracci d'innesto: due si raccordano con la tangenziale G. Pancino, un braccio porta al nuovo casello, il quarto braccio conduce al parcheggio ed alla nuova viabilità vicinale sopra descritta.

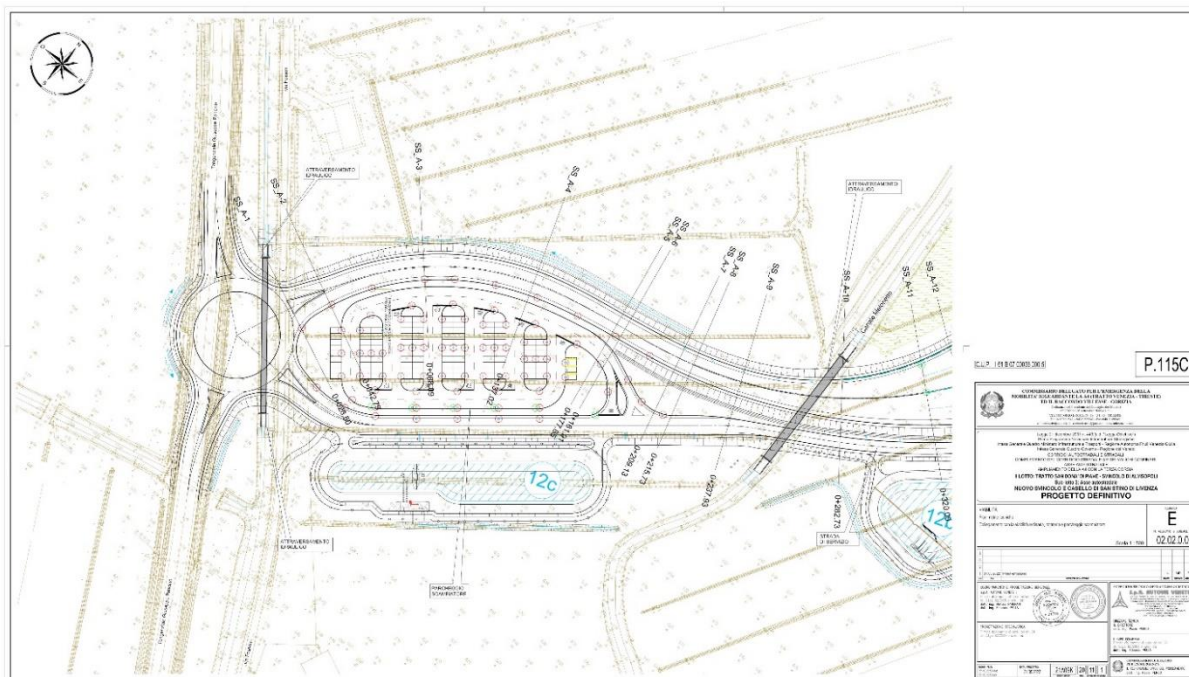


Fig. 29 Estratto dalla planimetria tecnica collegamento con la viabilità ordinaria (var. SP.59), rotatoria e parcheggio scambiatore (elab. E.02.02.0.0).

### 5.2.5 Opere edili

Il progetto del nuovo casello, sia per la parte architettonica e strutturale, sia per la parte impiantistica, è stato ripreso per motivi di standardizzazione dai caselli di Godega e Sacile, recentemente realizzati dalla Società Concessionaria lungo l'autostrada A28 Pordenone-Conegliano, e dal progetto esecutivo approvato di adeguamento funzionale della barriera terminale dell'autostrada A4 ad Est (barriera del Lisert (GO)).

L'insieme della struttura si articola come segue.

Una **PENSILINA**, realizzata in carpenteria metallica, con dimensioni di 74,64m x 28,84m per un'altezza massima di 9,64m e franco minimo dal piano viabile di 6,19m, rivestita superiormente in pannelli di policarbonato traslucido e, inferiormente, di lamiera stirata in alluminio verniciato di colore bianco.

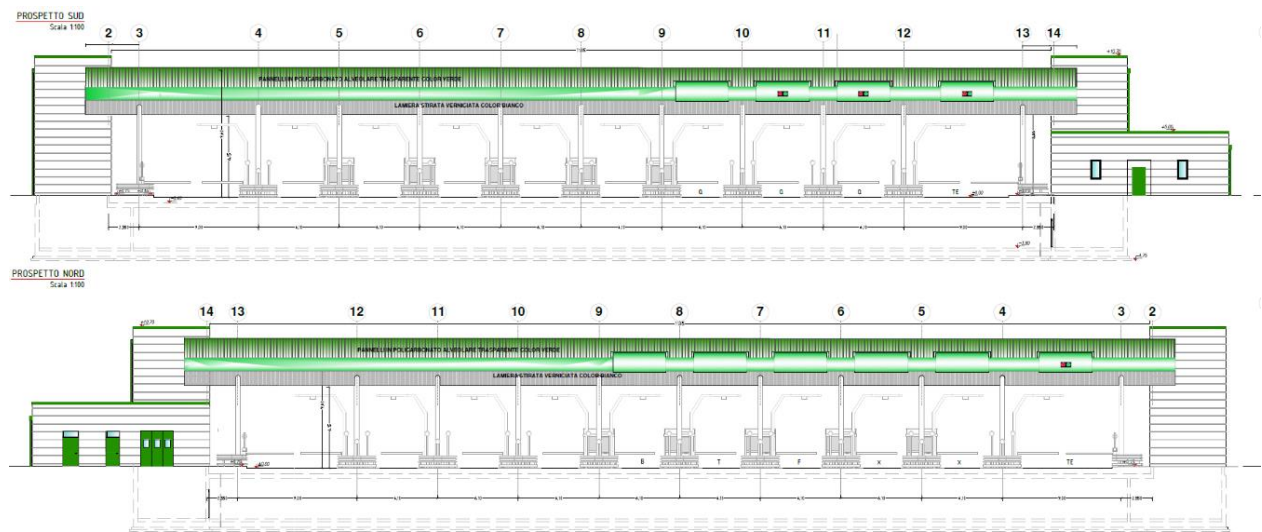


Fig. 30 Prospetti estratti da elab. I.04.00.0.0

Un **CUNICOLO**, sotterraneo (sez. interna 3,20m x 3,25m), che collega l’edificio uffici e impianti con il fabbricato scala; dal cunicolo si accede anche alle piste di esazione attraverso apposite scale.

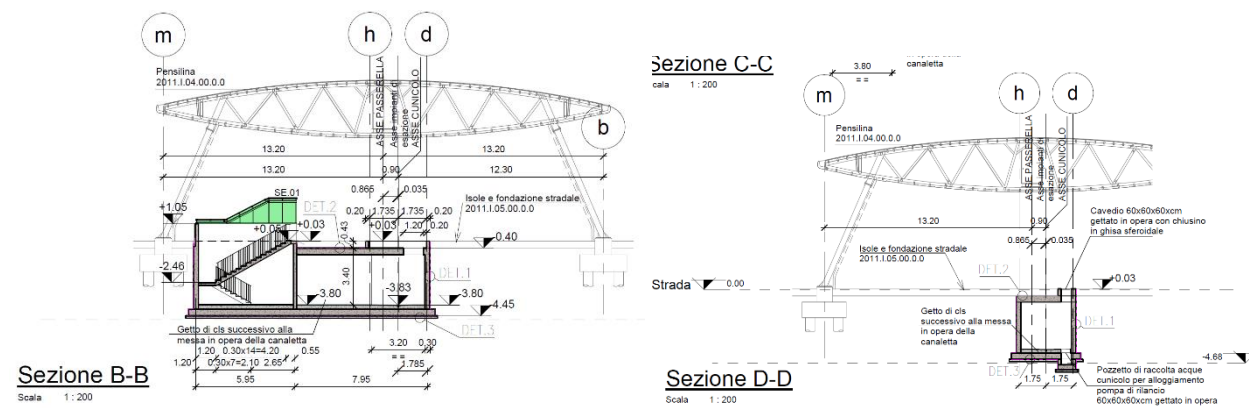


Fig. 31 Sezione del cunicolo, estratto da elab. I.02.00.0.0.

Un **FABBRICATO UFFICI E IMPIANTI** (dim. pianta 13,45m x 27,30 m), sviluppato su un unico piano terra di 5,00m di altezza, ad esclusione di un vano scala-ascensore che si eleva fino alla quota di 10,70m, così da garantire l’accesso alla passerella di camminamento interna alla pensilina. L’altezza interna dei locali è variabile tra un minimo di 2,50m e un massimo di 2,70m nella zona uffici, mentre è di 3,25m nella zona impianti.



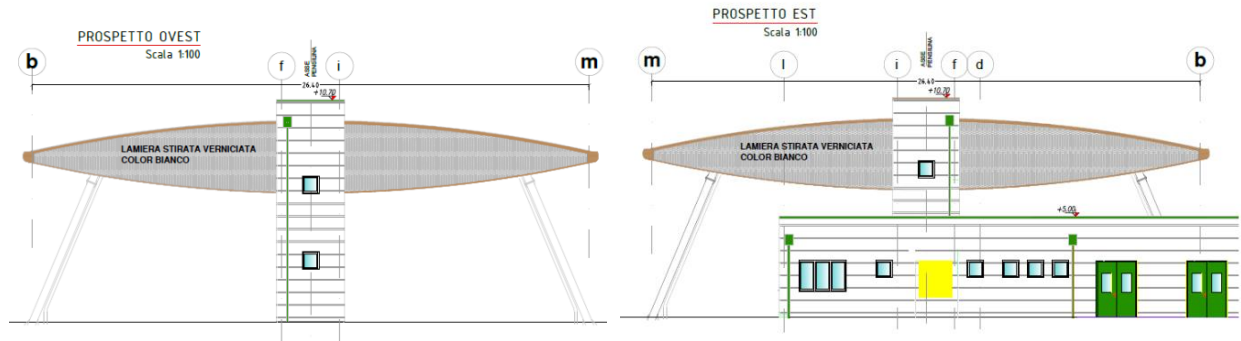


Fig. 32 Prospetti fabbricato uffici e impianti estratti da elab. I.04.00.0.0

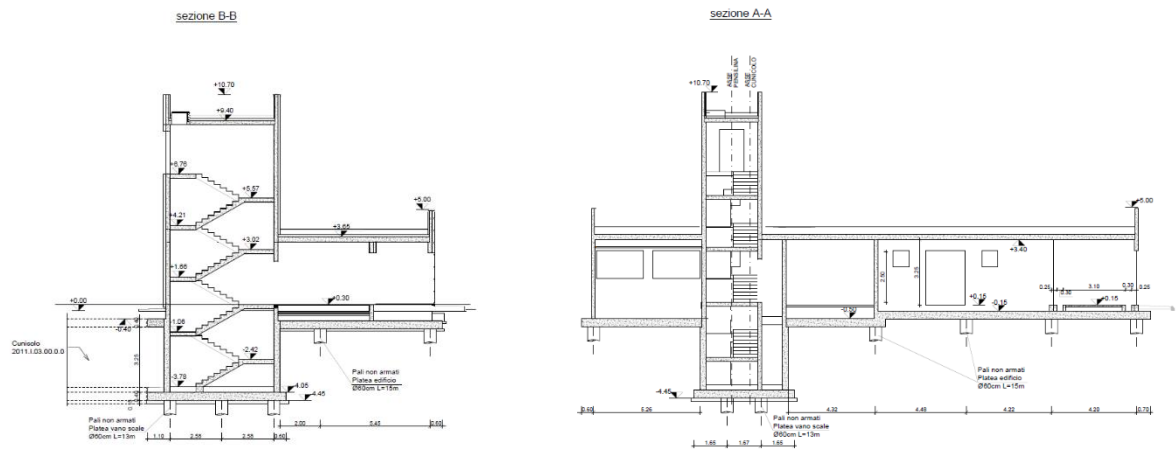


Fig. 33 Sezioni fabbricato uffici e impianti, progetto strutturale, estratte da elab. I.01.01.1.0

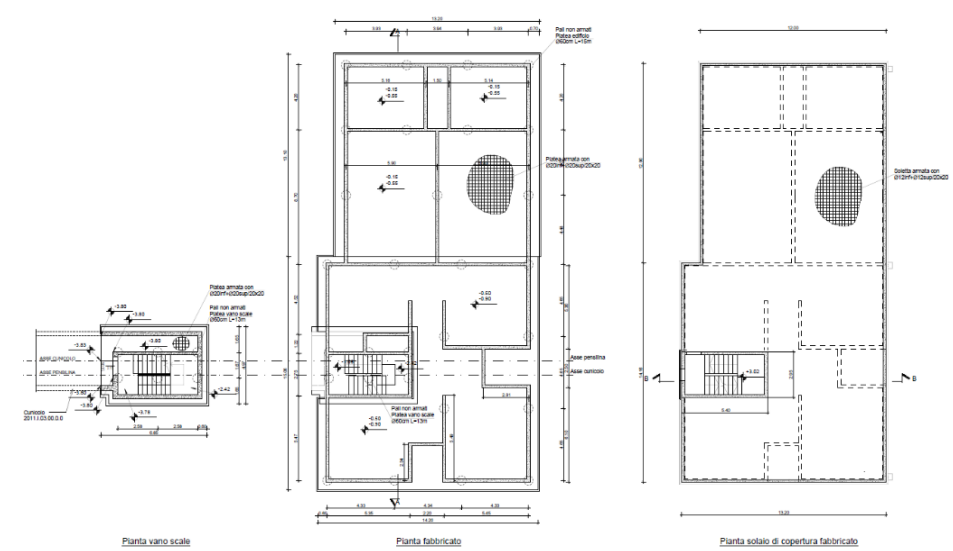


Fig. 34 Piante fabbricato uffici e impianti, progetto strutturale, estratte da elab. I.01.01.0.0

Per l'allacciamento alla rete elettrica del nuovo casello e del nuovo svincolo, il progetto in esame prevede la costruzione di una **CABINA ELETTRICA** per la trasformazione da media a bassa tensione, la cui gestione avverrà a cura dell'ente fornitore e-distribuzione S.p.A.. Tale cabina sarà posta nelle immediate vicinanze del fabbricato uffici e impianti, all'esterno del piazzale di servizio.

Nel contesto della risoluzione delle interferenze con le opere in progetto, e-distribuzione S.p.A. provvederà all'interramento, per circa 160m, della linea esistente in media tensione (20kV) che, partendo da Corbolone (frazione di San Stino di Livenza), attraversa l'autostrada da Nord-Ovest a Sud-Est fino ad arrivare in via Ponte, in Comune di Annone Veneto.

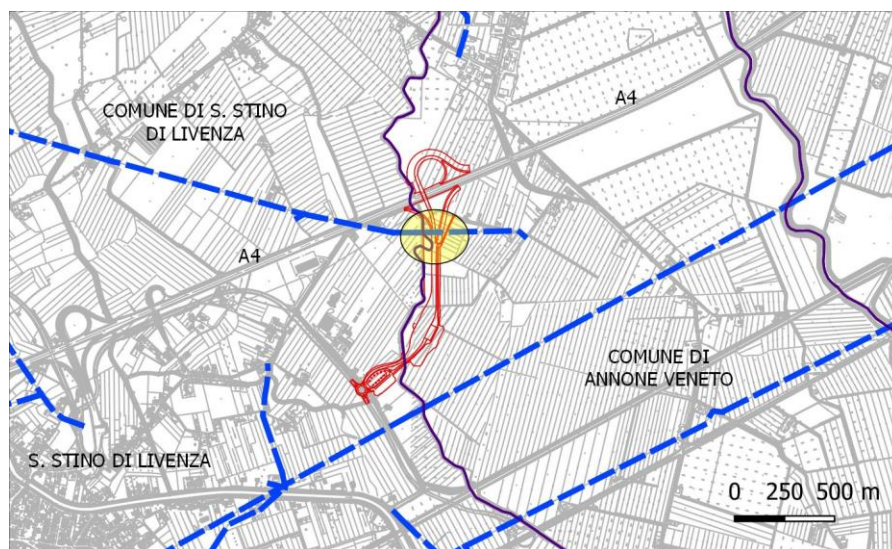


Fig. 35 Elettrodotti (in tratteggio blu) estratti da CTRN; è cerchiato in giallo il tratto che sarà interrato a cura di e-distribuzione SpA.

Per tale interrimento è previsto il posizionamento di un apposito traliccio, di altezza pari a circa 14 m, in prossimità della nuova strada di collegamento San Stino di Livenza – Loncon, ove, oltre a terminare il tratto di nuovo interrimento, si staccherà verso Sud una nuova linea interrata da 20kV (lunghezza 650 m circa) volta ad alimentare il nuovo casello, lo svincolo autostradale ed eventuali altre future utenze. A tal fine, il presente progetto prevede la costruzione della sopra descritta cabina elettrica di trasformazione. La nuova linea interrata da 20kV lungo il collegamento San Stino di Livenza – Loncon sarà realizzata tramite la posa di un cavidotto  $\varnothing$ 160mm in HDPE a doppia parete con la generatrice superiore posta ad una distanza minima di 1 m dal piano di rotolamento. La cabina elettrica rispetterà i più recenti standard di e-distribuzione S.p.A. relativamente a dimensioni e sicurezza dell'infrastruttura.

Tutto quanto appena descritto, per cui è prevista la valutazione di impatto ambientale comprensiva di autorizzazione paesaggistica, è rappresentato graficamente nella tavola di progetto I.07.00.0.0.

# ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

## 6 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Gli effetti conseguenti alla realizzazione del Progetto in esame sono stati valutati con il **confronto** tra contenuti del **progetto e obiettivi di tutela** (decreti di vincolo o obiettivi di qualità individuati nell'Atlante dei Paesaggi del Veneto), in relazione alla reale consistenza dei luoghi e dei beni paesaggistici (stato di fatto) presenti a livello locale.

In particolare si è cercato di focalizzare i seguenti aspetti:

- effetti di **alterazione e/o distruzione dei caratteri connotativi**, per i quali sono intervenute le dichiarazioni di notevole interesse pubblico;
- effetti in termini di **perdita, o deturpazione di risorse** naturali e di **caratteri** culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali;
- accertare in quale misura gli interventi rientrano nelle condizioni di **sensibilità ed assorbimento visuale** senza aggravare le condizioni di instabilità eventualmente presenti.
- per tutti i beni vincolati ed i contesti paesaggistici, garantire la **permanenza e la stabilità dei valori e delle qualità paesaggistiche**.

Innanzitutto **non vi sono effetti di alterazione e/o distruzione dei caratteri connotativi a vario titolo dichiarati di notevole interesse pubblico** (ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/04, come immobili, ville, giardini, parchi, bellezze panoramiche, ecc.).

Le opere sono sottese dal vincolo paesaggistico dei 150 m definito dalle acque pubbliche (canali consortili) Melonetto (per quasi tutte le opere del nuovo svincolo) e Fosson (nuova rotatoria sulla SP.59).

**Dal confronto fra i contenuti del progetto e gli obiettivi di tutela** dell'Ambito con la reale consistenza dei beni paesaggistici presenti a livello locale, **non emergono aspetti negativi di particolare significatività**, in quanto le opere non prevedono di intercettare (e quindi ridurre) il bosco Prassaccon né di alterare il corso del canale consortile Melonetto; va precisato, inoltre, che il Melonetto è del tutto privo di vegetazione ripariale (per il sistema di manutenzione in atto), almeno per il tratto che scorre in affiancamento al Progetto.

La realizzazione del nuovo svincolo comporta un'indubbia sottrazione di ambiti agricoli afferenti, tuttavia, non tanto ad un contesto agricolo tradizionale ma, piuttosto, all'uso estensivo a cereali e viticoltura, senza alcuna eliminazione di siepi perimetrali o altri elementi similari. Vista la posi-

zione, per sua natura a ridosso dell'Autostrada, si ritiene che il nuovo svincolo non arrechi frammentazione paesaggistica significativa; tuttavia, il Progetto si inserisce come evidente elemento intrusivo se consideriamo l'assenza di ogni forma di vegetazione, lungo il Melonetto, che ne permetta un qualche grado di "assorbimento visivo" (mascheramento). In altre parole il Progetto tenderà a uniformarsi con lo skyline già definito dall'A4 ad eccezione degli elementi verticali quali il casello (edificio e pensiline) e rampe/cavalcavia dello svincolo.

## 7 SIMULAZIONE DEGLI EFFETTI DEGLI INTERVENTI

Nell'ambito dello SIA sono state prodotte diverse tavole con fotoinserti e rendering al fine di dare migliore comprensione dell'inserimento delle opere nel contesto paesaggistico circostante.

Si rimanda, pertanto, ai seguenti elaborati che a vario titolo contengono fotosimulazioni di carattere generale:

- S.00.03.1.0 Fotosimulazioni – Inquadramento su ortofoto
- S.00.03.1.1 Fotosimulazioni - Punti di interferenza con ricettori e percorsi sensibili - 1/3
- S.00.03.1.2 Fotosimulazioni - Punti di interferenza con ricettori e percorsi sensibili - 2/3
- S.00.03.1.3 Fotosimulazioni - Punti di interferenza con ricettori e percorsi sensibili - 2/3

Mentre per le opere del casello (fabbricati e pensiline) si rimanda a prospetti e sezioni delle Opere Edili della serie I.

## 8 PREVISIONE DEGLI EFFETTI

La previsione degli effetti degli interventi dal punto di vista paesaggistico, in relazione alla conoscenza puntuale delle caratteristiche del contesto paesaggistico, ha considerato le seguenti trasformazioni:

- dirette e indotte,
- reversibili e irreversibili,
- a breve e medio termine,
- nell'area di intervento e nel contesto paesaggistico,

riferite sia alle aree di cantiere, sia alle opere compiute, al fine di riconoscere tutte le eventuali modificazioni indotte al paesaggio originario.

A tal fine, nelle due tabelle che seguono, la previsione degli effetti è stata fatta considerando:

- le **modificazioni** che potrebbero avere maggior rilevanza sul paesaggio,
- le **alterazioni** degli equilibri consolidati tra sistema paesaggistico e attività umane.

MODIFICAZIONI INDOTTE AL PAESAGGIO ORIGINARIO	
Modificazioni potenziali	Stima dell'effetto
<p><b>Della morfologia.</b> Sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità secondaria, ecc.) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc..</p>	<p><b>Sono previste</b> modificazioni morfologiche dei luoghi in esame in riferimento sia alle attività di <b>scavo dei bacini idraulici</b> sia per la <b>formazione dei rilevati delle rampe</b> di svincolo.</p> <p>Va precisato che i bacini idraulici sono progettati per rispettare le condizioni di invarianza idraulica previste dalla normativa di settore.</p> <p>Nessuno di tali aspetti, tuttavia, determinerà l'eliminazione di aspetti morfologici naturali (per quanto l'area risulti pianeggiante) anche se con probabile incisione (molto marginale) di paleovalvei.</p>
<p><b>Della compagine vegetale.</b> Abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali, ecc.</p>	<p>Non è previsto <b>nessun intervento di eliminazione di vegetazione</b> arboreo-arbustiva esistente.</p>
<p><b>Dello skyline naturale o antropico.</b> Modificazioni del profilo dei crinali, del profilo dell'insediamento.</p>	<p>Non si prevede <b>nessuna modifica sostanziale</b> allo skyline naturale o antropico in quanto parte delle opere saranno visivamente assorbita dall'asse autostradale dell'A4, su cui si attestano.</p> <p>Dalla medio-breve distanza, per la mancanza di quinte arboreo-arbustive, si potranno percepire da un lato l'edificio e la pensilina del nuovo casello, dall'altro i rilevati dello svincolo che, per l'appunto, si attestano sull'autostrada.</p>
<p><b>Della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico.</b> Evidenziando l'incidenza di tali aspetti sull'assetto paesistico.</p>	<p>Non si prevede <b>nessuna alterazione</b> della funzionalità <b>idraulica</b> del canale Melonetto che sarà oggetto di scavalco nei pressi dell'A4.</p> <p>Per quanto già espresso, <b>invece</b>, la <b>già critica funzionalità ecologica</b> del Melonetto verrebbe confermata (è ciò si ritiene effetto negativo) qual ora gli interventi previsti non ne tenessero conto; in relazione allo stato dei luoghi sussiste <b>l'opportunità di apportare delle migliorie</b> in tal senso prevedendo, ad esempio, adeguati spazi verdi o riequilibrando l'assetto della vegetazione ripariale (maggiore ampiezza, ricostruzione habitat, ecc.).</p> <p>Le <u>opere a verde di mitigazione previste dal Progetto</u> assumono sia</p>

	<u>funzione migliorativa</u> in senso <u>ecologico</u> sia effetto mascherante e di migliore inserimento percettivo- <u>paesaggistico</u> .
<b>Dell'assetto percettivo, scenico o panoramico</b>	<b>Si rimanda</b> , sostanzialmente, alle osservazioni evidenziate in merito alla precedente aspetto sullo <b>skyline</b> . Anche in questo caso, le <u>opere a verde previste dal progetto miglioreranno l'inserimento delle opere</u> in corrispondenza delle rampe di svincolo (nel pressi del bosco Prassaccon) e un mascheramento di quasi tutto il progetto sul lato ovest, lungo il canale Melonetto.
<b>Dell'assetto insediativo-storico</b>	<b>Non si prevedono effetti</b> in tal senso.
<b>Dei caratteri</b> tipologici, materici, coloristici, costruttivi, <b>dell'insediamento storico</b> (urbano, diffuso, agricolo).	<b>Non si prevedono effetti</b> in tal senso.
<b>Dell'assetto fondiario</b> , agricolo e colturale	<b>Non sono previsti effetti significativi</b> in tal senso: le opere andranno a ridurre la dimensione agricola locale ma la collocazione a ridosso del Melonetto non porterà frammentazione essendo già il canale elemento che delimita e determina la struttura fondiaria del luogo.
<b>Caratteri strutturanti del territorio agricolo</b> elementi caratterizzanti, modalità distributive degli insediamenti, reti funzionali, arredo vegetale minuto, trama parcellare, ecc..	<b>Non sono previsti effetti</b> in tal senso.

Tab. 6 Aspetti che potrebbero avere maggior rilevanza considerati per l'analisi delle modificazioni sul paesaggio (DPCM 12 dicembre 2005).

ALTERAZIONI DEGLI EQUILIBRI CONSOLIDATI TRA PAESAGGIO E ATTIVITÀ UMANE	
Alterazioni potenziali	Stima dell'effetto
<b>Intrusione.</b> Inserimento elementi estranei ed incongrui ai caratteri peculiari del paesaggio.	<b>Intrusione parziale:</b> trattandosi di opere che si attestano sull'asse autostradale, come evidenziato nelle condizioni dello skyline, le stesse saranno in pratica assorbite e parte integrate dell'autostrada medesima; per contro, invece, l'essenza di vegetazione lungo il canale Melonetto amplifica la comunque estraneità delle opere ai luoghi interessati.
<b>Frammentazione, suddivisione.</b> Divisione del territorio o insediamento urbano o sparso in parti non più comunicanti.	<b>Non prevista.</b>
<b>Riduzione.</b> Progressiva diminuzione, eliminazione, alterazione, sostituzione di parti o elementi del paesaggio.	Si tratta, in pratica, di una <b>riduzione di aree agricole</b> a seminativo intensivo e viticoltura. Le opere a verde previste lungo il Melonetto potranno contribuire ad un miglioramento degli aspetti ecologici lungo tale corso d'acqua, per quanto sia ipotizzabile il mantenimento dello stato attuale delle sponde, ossia prative, per motivi di manutenzione del canale.
<b>Eliminazione,</b> progressiva delle relazioni visive, storico-culturali, simboliche di elementi con il con-	<b>Non prevista.</b>

testo paesaggistico e con l'area e altri elementi del sistema.	
<b>Concentrazione.</b> Eccessiva densità di interventi a particolare incidenza paesaggistica in un ambito territoriale ristretto.	<b>Non prevista.</b>
<b>Interruzione.</b> Di processi ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale.	Si vedano precedenti considerazioni per gli aspetti "riduzione" e "funzionalità ecologica".
<b>Destutturazione, deconnotazione.</b> Alterazione della struttura di un sistema paesaggistico mediante frammentazione, riduzione degli elementi costitutivi e di riconoscibilità, eliminazione di relazioni strutturali, percettive o simboliche, ecc.	<b>Non prevista.</b>

Tab. 7 Aspetti considerati per l'analisi delle alterazioni degli equilibri consolidati tra sistema paesaggistico e attività umane (DPCM 12 dicembre 2005).

Nel complesso, pertanto, la realizzazione del nuovo svincolo comporta un'indubbia sottrazione di ambiti agricoli afferenti, tuttavia, non tanto ad un contesto agricolo tradizionale ma, piuttosto, all'uso estensivo a cereali e viticoltura, senza alcuna eliminazione di siepi perimetrali o altri elementi simili. Vista la posizione, per sua natura a ridosso dell'Autostrada, si ritiene che il nuovo svincolo non arrechi frammentazione paesaggistica significativa; tuttavia, il Progetto si inserisce come evidente elemento intrusivo se consideriamo l'assenza di ogni forma di vegetazione, lungo il Melonetto, che ne permetta un qualche grado di "assorbimento visivo" (mascheramento). In altre parole il Progetto tenderà a uniformarsi con lo skyline già definito dall'A4 ad eccezione degli elementi verticali quali il casello (edificio e pensiline) e rampe/cavalcavia dello svincolo.

In relazione a questi aspetti, saranno opportune delle mitigazioni paesaggistiche che permettano di potenziare e interconnettere, per quanto possibile, agli elementi esistenti del paesaggio (quali ad esempio siepi, filari, bosco, corsi d'acqua) proprio per aumentare la capacità complessiva del paesaggio medesimo di far fronte ai cambiamenti indotti dalle opere in progetto.

## 9 MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

Come evidenziato dalla Nota 7 dell'Allegato Tecnico al DPCM 12-12-2005, le opere di mitigazione e compensazione si fondano sul principio che ogni intervento deve essere finalizzato ad un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi o, quanto meno, deve garantire che non vi sia una diminuzione delle sue qualità, pur nelle trasformazioni.

Alla luce delle analisi condotte, gli unici **elementi di pregio paesaggistico (e naturalistico)** sono afferenti all'area del bosco Prassaccon e, in subordine, al sistema di canali consortili della zona, in particolare del canale Melonetto (lungo il quale si attesta il Progetto ) **per quanto privo, localmente**, degli elementi distintivi tipici della **vegetazione riparia**.

In un **contesto** caratterizzato per lo più da **ampie aree agricole**, con rade o nulle siepi campestri, il paesaggio risulta sicuramente vulnerabile e poco resiliente a nuovi elementi intrusivi dove **l'asse autostradale esistente** emerge come **elemento detrattore per eccellenza**, e la **buona visibilità** dello stesso (comunque da una medio-breve distanza, di circa 600-1000 m) è favorita dalla scarsa presenza di elementi paesaggistici locali come siepi e boschi, che solo parzialmente ne attenuano l'inserimento paesaggistico: il nuovo svincolo non fa eccezione, essendo parte integrante dell'autostrada medesima.

In questo contesto, si inseriscono le opere stradali in oggetto che hanno lo scopo, come visto, di sgravare il traffico autostradale dal centro abitato di S. Stino e, con esso, di eliminare (per quanto possibile) i conseguenti effetti indotti sulla salute dei cittadini dall'impatto acustico e atmosferico.

Alla luce delle analisi condotte si ritengono, pertanto, necessarie delle adeguate opere di mitigazione sul fronte del mascheramento percettivo, che potrebbe realizzarsi sia sul lato architettonico e coloristico, sia sulla realizzazione di quinte arboreo-arbustive (con valore anche ecologico).

Le mitigazioni qui evidenziate sono recepite dal Progetto che ha, quindi, operato scelte e finiture a diversi livelli:

- sulle dimensioni e colorazioni delle strutture del nuovo casello (edificio e pensilina);
- sulle opere a verde per il mascheramento e miglioramento delle funzioni ecologiche;
- sulle tipologie delle barriere acustiche.

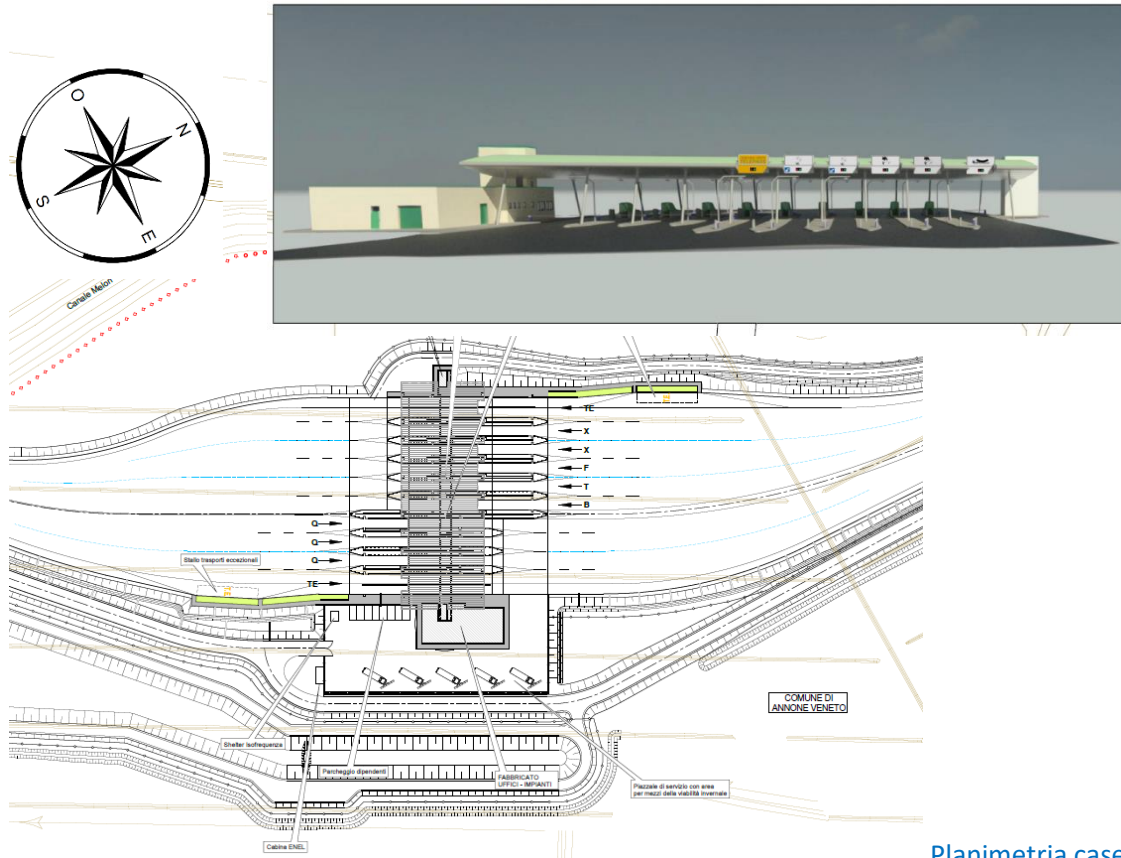
### Il nuovo casello

Sono state scelti ridotti sviluppi in altezza degli edifici e con soluzioni coloristiche per un assorbimento visivo migliore nel contesto paesaggistico.

Si rimanda alle precedenti figure nella descrizione del progetto e a quanto segue.



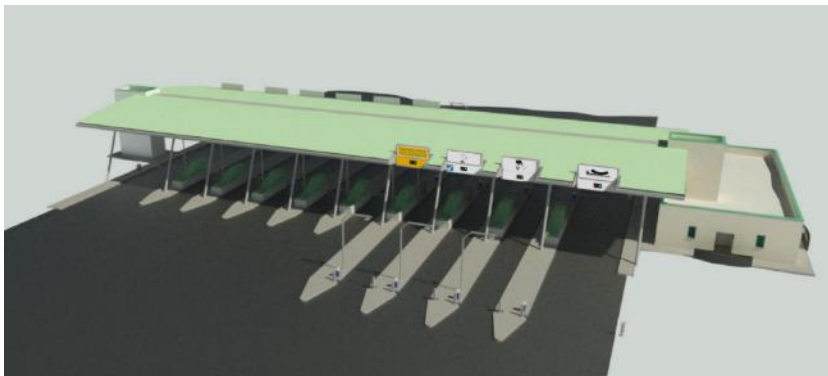
Prospettiva del casello vista da nord



Planimetria casello



Vista da nord



Vista da sud

Fig. 36 Estratto della planimetria generale con viste 3d (elab. I.00.03.0.0)

## Opere a verde

L'analisi del contesto di riferimento ha portato all'individuazione di una serie di opere di mitigazione ed inserimento ambientale secondo diverse tipologie progettuali, funzionali al mascheramento, all'attenuazione delle emissioni acustiche e atmosferiche, nonché alla ricucitura ecologica del territorio.

A tal fine sono state individuate anche una serie di opere a verde, per la cui progettazione, pur seguendo alcuni criteri guida comuni, ha tenuto conto delle peculiarità specifiche degli ambiti e delle situazioni microstazionali (profondità della falda, caratteristiche del substrato, microclima, esposizione, edafismo, pH, umidità, ecc).

Le opere a verde sono riportate nell'elab S.00.04.0.0 "Opere di inserimento ambientale e di protezione della fauna" (riportata in stralci nell'immagine successiva) che, in sintesi, sono:

- piantumazione di macchie boscate (TIPO C);
- piantumazione di macchie boscate igrofile (TIPO D);
- arredo arboreo dell'area a parcheggio (TIPO E);
- arredo delle rotonde e aree a svincolo della viabilità secondaria (TIPO F);
- inerbimento di base a spaglio e idrosemina;

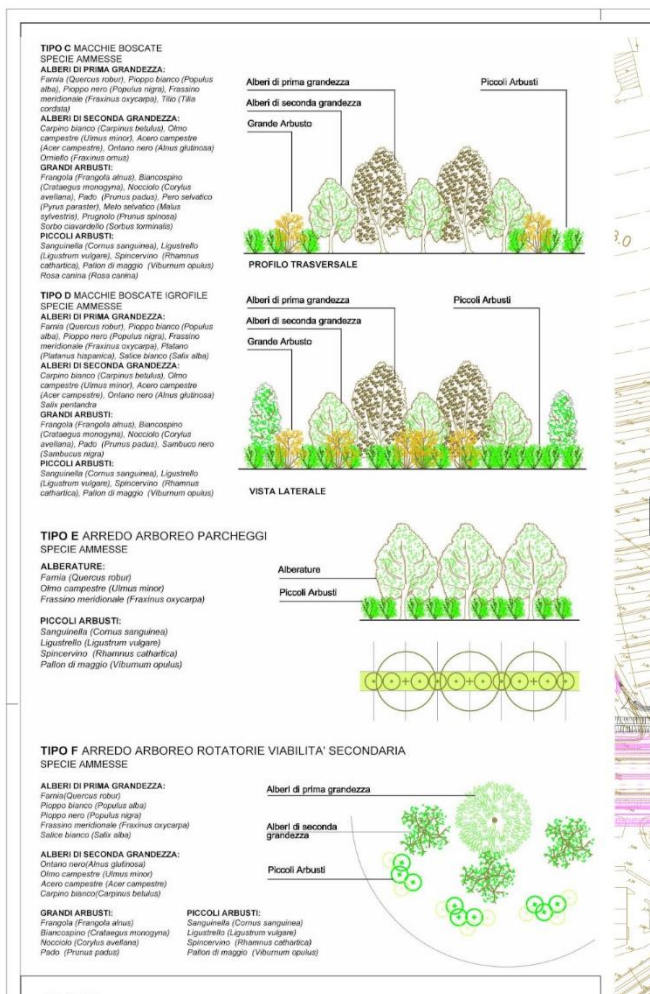
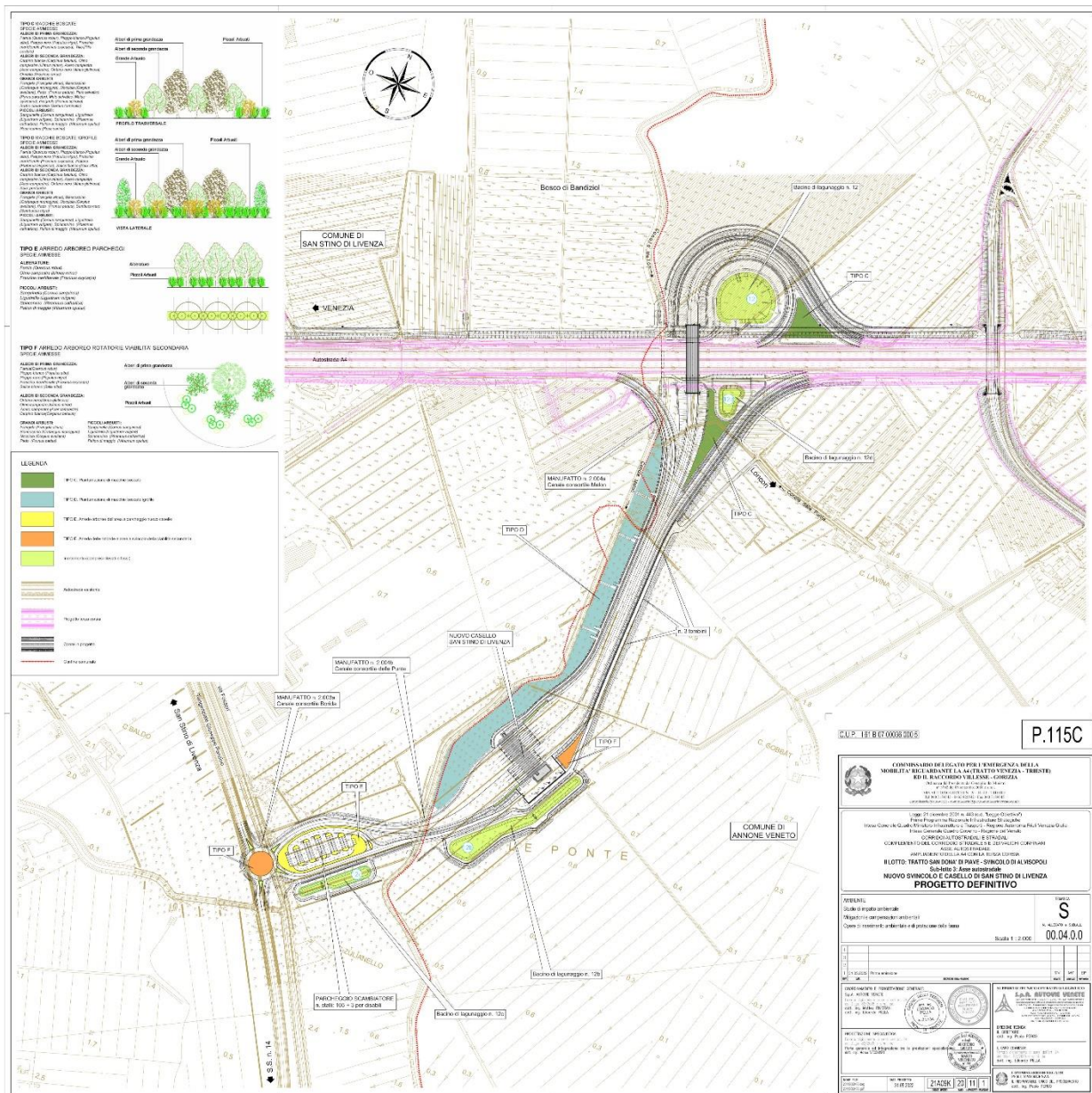


Fig. 37 Stralci delle sezioni tipologiche dei vari interventi a verde previsti tra le opere di mitigazione (elab. S.00.04.0.0)



**LEGENDA**

- TIPO C. Piantumazione di macchie boscate
- TIPO D. Piantumazione di macchie boscate igrofile
- TIPO E. Arredo arboreo dell'area a parcheggio nuovo casello
- TIPO E. Arredo delle rotonde e aree a svincolo della viabilità secondaria
- Inerbimento (compresi rilevati e fossi)

Fig. 38 Estratto planimetria degli interventi di mitigazione previsti nel nuovo svincolo (elab. S.00.04.0.0)