


**S.S. 309 "Romea"**  
**REALIZZAZIONE CONTROSTRADA INTERSEZIONE MALCANTON**  
**DA KM 121+800 AL KM 122+100 ITINERARIO E45/E55**

**PROGETTO ESECUTIVO**



|  |  |  |
|--|--|--|
| <b>PROGETTAZIONE ANAS GRUPPO FS ITALIANE</b><br>Struttura Territoriale Veneto e Friuli Venezia Giulia<br><br><b>IL PROGETTISTA:</b><br>Ing. Giuseppe Militello<br><br><b>VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO</b><br>Ing. Umberto Vassallo | <b>GRUPPO DI PROGETTAZIONE ESTERNA:</b><br>Direttore Tecnico <b>Arch. Simonetta Camagni</b><br><b>Geom. Lorenzo Vignali</b><br><br><b>Geom. Giampaolo Vignali</b><br><b>Geom. Andrea Valbonesi</b><br><br><b>PROG. STRUTTURALE:</b><br><b>Ing. Michele Violi</b> |  <b>tecnotre project s.r.l.</b><br>Via Schio, 38 47100 Forlì<br>Tel. 0543-705458 Fax 0543-708133<br>e-mail: tecnotre@tecnotreproject.it |
|  | <b>C.S.P.:</b><br><b>Geom. Giampaolo Vignali</b>   |  |

|                                |                                   |                  |                |                   |                            |
|--------------------------------|-----------------------------------|------------------|----------------|-------------------|----------------------------|
| <b>RELAZIONE URBANISTICA</b>   |                                   |                  |                |                   | Codice sintetico elaborato |
|                                |                                   |                  |                |                   | 02A                        |
| <b>CODICE PROGETTO/SIL/PDM</b> | <b>NOME FILE:</b>                 | <b>REVISIONE</b> | <b>SCALA</b>   |                   |                            |
| E                              | 02A T-00 EG-00 GEN RE-02 A        |                  |                |                   |                            |
| <b>CODICE LAVORO:</b>          | <b>CODICE ELAB.</b>               | A                |                |                   |                            |
|                                | VE18MS163161                      |                  |                |                   |                            |
| D                              |                                   |                  |                |                   |                            |
| C                              |                                   |                  |                |                   |                            |
| B                              |                                   |                  |                |                   |                            |
| A                              | Emissione per progetto definitivo | Giu. 2022        | S. Camagni     | L. Vignali        | G. Militello               |
| <b>REV.</b>                    | <b>DESCRIZIONE</b>                | <b>DATA</b>      | <b>REDATTO</b> | <b>VERIFICATO</b> | <b>APPROVATO</b>           |

|   |   |                                |                            |                                  |
|---|---|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
|  <p><b>anas</b><br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|   | T-00_EG-00_GEN_RE-02    RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                                  |
|   |   |                                |                            |                                  |

## SOMMARIO

- 1    PREMESSA**
- 2.    RIFERIMENTI PROGRAMMATI**
  - 2.1    Inquadramento territoriale e breve descrizione dello stato di fatto**
- 3.    PRINCIPALI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**
  - 3.1    Variante tecnica al Piano Regolatore Generale del Comune di Mira - PRG**
  - 3.2    Piano di Assetto Territoriale del Comune di Mira - PAT**
  - 3.3    Piano Territoriale Regionale di Coordinamento - PTRC**
  - 3.4    Piano di Area - PALAV**
  - 3.5    Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito: Arco Costiero Adriatico Laguna Di Venezia e Delta del Po**
  - 3.6    Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTCP**
- 4    RISPONDEZZA DELLE OPERE DA REALIZZARE**
  - 4.1    Stato dei luoghi**
  - 4.2    Interventi di progetto**
  - 4.3    Potenziali effetti sull'ambiente ad opere eseguite**
  - 4.4    Potenziali effetti sull'ambiente in fase di realizzazione delle opere**
- 5    COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO**

|   |   |                                |                            |                              |
|---|---|--------------------------------|----------------------------|------------------------------|
|  <p><b>anas</b><br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><b>2 / 46</b> |
|   | T-00_EG-00_GEN_RE-02 RELAZIONE URBANISTICA  |                                |                            |                              |
|   |   |                                |                            |                              |

## 1. PREMESSA

La Società ANAS Gruppo FS Italiane – Coordinamento Territoriale Nord-Est – Area Compartimentale Veneto, in ottemperanza al Piano straordinario di Potenziamento e Riqualficazione dell’itinerario E45/E55 SS309 “Romea” ha in progetto la realizzazione di una controstrada intersezione Malcanton da km 121+800 a km 122+100 ed un sottopasso ciclopedonale in località Malcontenta, Comune di Mira in Provincia di Venezia.

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

Il progetto in esame prevede la realizzazione di una controstrada/bretella stradale che si unisca a Via Malcanton a partire dalla rotonda poco più a sud e un sottopasso ciclo-pedonale per consentire l’eliminazione dell’incrocio semaforizzato sulla S.S. 309 Romea al km 122+085, dove si creano frequenti ingorghi di traffico ed è presente un attraversamento pedonale alquanto pericoloso in prossimità delle fermate autobus.

L’opera si costituisce dei seguenti interventi principali:

- il prolungamento di Via Malcanton in direzione sud-ovest, parallelamente alla Romea, fino al raccordo con la rotatoria esistente sulla SS 309 Romea al Km 121+830 in area extraurbana in Comune di Mira;
- la chiusura dell’attuale innesto laterale sulla SS 309 Romea;
- la realizzazione di un tratto di ciclo-pedonale con sottopasso per l’attraversamento della S.S.309 Romea al Km 122+015 in sostituzione dell’attraversamento pedonale a raso esistente;
- l’adeguamento alle normative delle piazzole di sosta dell’autobus (Art.352 del Codice della Strada).

La presente relazione ha l’obiettivo di fornire un inquadramento generale della pianificazione territoriale, locale e sovraordinata, e degli eventuali impatti che la realizzazione delle opere in progetto potrebbero avere sull’ambiente circostante.

## 2. RIFERIMENTI PROGRAMMATI

### 2.1 Inquadramento territoriale e breve descrizione dello stato di fatto

Il sito oggetto di intervento è ubicato ad Est del centro abitato di Mira, in località Malcontenta, e a Sud-Ovest della zona industriale di Porto Marghera, in prossimità del confine tra il Comune di Mira ed il Comune di Venezia. Il contesto territoriale circostante il sito di progetto, presenta un territorio prettamente agricolo scandito da agglomerati abitativi diffusi e a sud-est la con terminazione lagunare; poco più a nord, ben più complessa dal punto di vista urbanistico, la zona industriale di Porto Marghera. Questi elementi areali si associano a quelli lineari delle reti infrastrutturali, nello specifico la Strada Statale n.309.

|   |   |                                |                            |                       |
|---|---|--------------------------------|----------------------------|-----------------------|
|  <p><b>anas</b><br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br>2 / 46 |
|   | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                       |
|   |   |                                |                            |                       |

L'opera si colloca in corrispondenza dell'intersezione tra la SS 309 e Via Seriola Veneta da una parte e Via Malcanton dall'altra, queste ultime costituiscono una viabilità di interesse locale che servono i piccoli agglomerati cresciuti lungo la direttrice principale e le attività sparse all'interno del territorio agricolo che caratterizza il contesto. Sono pertanto direttamente interessati gli spazi occupati dal sedime stradale e di sua pertinenza, nonché aree ad uso agricolo prossime alla sede viaria.



Figura 1- Ortofoto dello stato attuale dell'area d'intervento.

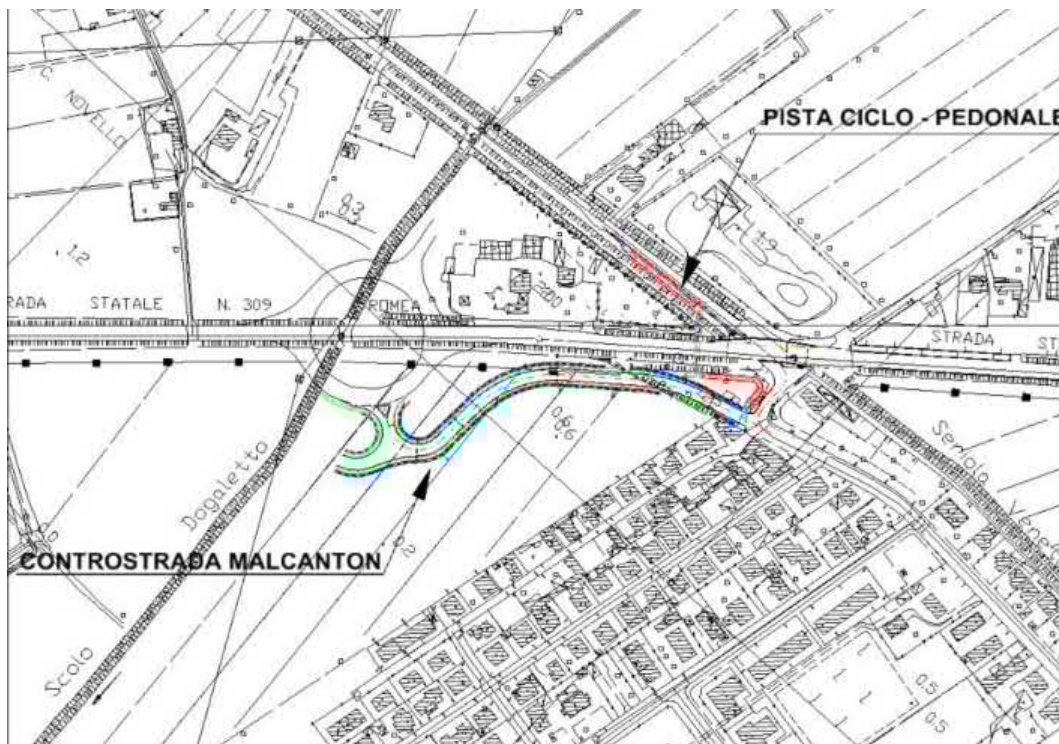


Figura 2 - Estratto della Carta Tecnica Regionale con l'inserimento del progetto.

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

|   |   |                                |           |          |                                  |
|---|---|--------------------------------|-----------|----------|----------------------------------|
|  <p><b>anas</b><br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione |          | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|   |   |                                | Rev.      | <b>A</b> |                                  |
|   | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |           |          |                                  |



Figura 3 - Estratto della Planimetria Catastale area interessata dall'intervento

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

|   |   |                                |                            |                                  |
|---|---|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
|  <p>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|   | T-00_EG-00_GEN_RE-02     RELAZIONE URBANISTICA  |                                |                            |                                  |
|   |   |                                |                            |                                  |

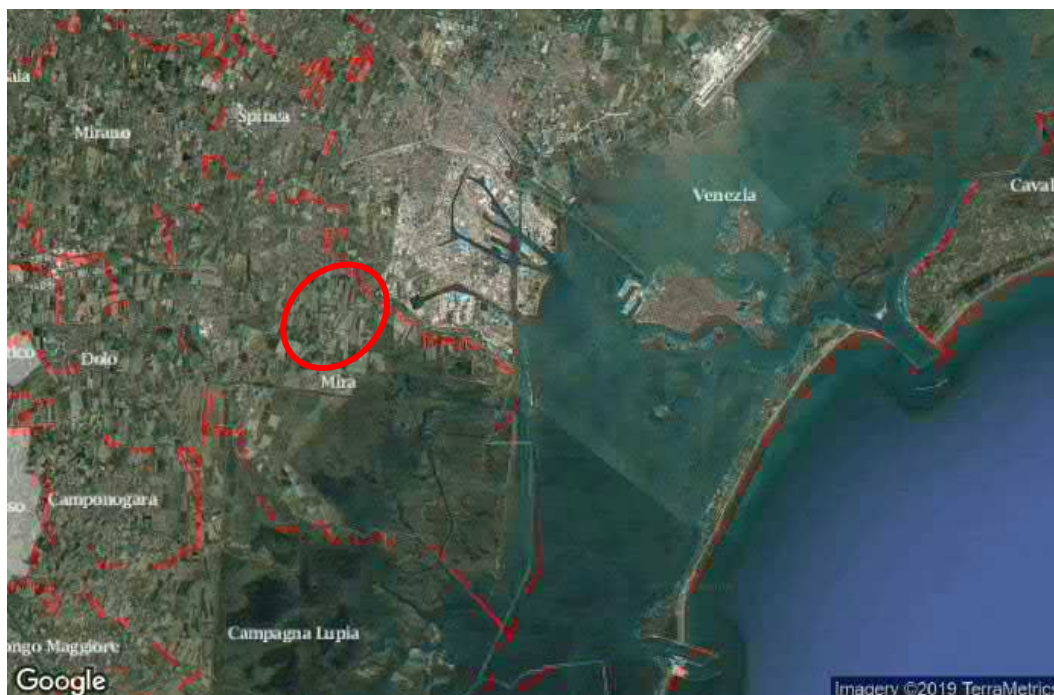


Figura 4 - Inquadramento territoriale e localizzazione dell'intervento



Figura 5 - Inquadramento territoriale su Ortofoto.

Il Comune di Mira è uno dei più estesi e popolati della Città Metropolitana di Venezia, con un'estensione di 98,91 Km<sup>2</sup> ed una densità abitativa pari a circa 389,09 ab/km<sup>2</sup> (alla data del 31/12/2018); la superficie municipale è suddivisa in sette Frazioni, corrispondenti alla tradizionale divisione dei borghi miresi: Mira Taglio, ove ha sede il municipio, Mira Porte, Marano, Borbiago, Oriago, Gambarare e Malcontenta. Il Comune è collocato a est del centro di Venezia e della sua laguna e confina a nord con il comune di Spinea, ad Ovest con i comuni di Mirano, Pianiga e Dolo, a sud-est e a sud con il Comune di Campagna Lupia.

|  |   |                                |                            |                                  |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| <br><b>anas</b><br>GRUPPO FS ITALIANE<br>Struttura Territoriale Veneto<br>e Friuli Venezia Giulia | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02    RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                                  |
|  |   |                                |                            |                                  |

Mira è posta al centro della grande area metropolitana che unisce, senza soluzione di continuità, Venezia e Padova. E' un territorio pianeggiante con un'altitudine media di 6 s.l.m.; quasi un terzo del territorio è costituito da barene, un ambiente tipico lagunare, che si presenta come un insieme di isolotti semisommersi dall'acqua e collegati tra loro da una miriade di canali.

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

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

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

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

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

### **3. PRINCIPALI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**

#### **3.1 Variante tecnica al Piano Regolatore Generale del Comune di Mira - PRG**

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

Legge Regionale 23/04/2004, n.11 "Norme per il governo del territorio", inoltre, ha introdotto nuove disposizioni sulla pianificazione urbanistica comunale, stabilendo che il Piano Regolatore Generale Comunale si articoli in disposizioni strutturali, contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) e in disposizioni operative, contenute nel Piano degli Interventi (PI).

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



Figura 6 - PRG Zonizzazione TAV. 13-1-03



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



|  |   |                                |                            |                       |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|-----------------------|
| <br><b>anas</b><br>GRUPPO FS ITALIANE<br>Struttura Territoriale Veneto<br>e Friuli Venezia Giulia | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br>2 / 46 |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                       |

Le aree di intervento, in particolare, ricadono:

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

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

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

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

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

### **3.2 Piano di Assetto Territoriale del Comune di Mira - PAT**

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT), come definito dall'articolo 13 della legge regionale 11 del 2004, adottato con Delibera di C.C. del 09/03/2016, costituisce un Piano struttura, ovvero un documento di programmazione che delinea gli obiettivi di carattere generale rivolti alla tutela e valorizzazione dell'ambiente e alla riqualificazione urbana e territoriale; individua le criticità e le "azioni" finalizzate al raggiungimento degli obiettivi.

Si tratta di indicazioni programmatiche, che tuttavia non definiscono modalità ed elementi progettuali, demandando a successive fasi la scelta di elementi utili a garantire la permeabilità ecologica degli spazi.

Tra gli obiettivi si riporta quello che più risulta inerente l'intervento in esame: *"Sviluppo di interventi ed di iniziative, anche a scala territoriale vasta, di mitigazione, riqualificazione e bonifica di parti del terri-*

|  |   |                                |                            |                              |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|------------------------------|
|  <p>anas<br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><b>2 / 46</b> |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                              |
|  |   |                                |                            |                              |

*torio compromesse dalla realizzazione di grandi opere infrastrutturali, prima fra tutte la SS309 Romea, che ne hanno compromesso la qualità ed integrità territoriale contrastando nuove iniziative che potrebbero ulteriormente peggiorare la situazione assumendo un ruolo propositivo in ambito veneziano per la valorizzazione e salvaguardia dell'intero ambito lagunare di cui Mira è parte integrante."*

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

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

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

Analizzando il quadro vincolistico assunto dal PAT (tav.1), si evidenzia come l'asse della Romea rappresenti l'elemento di confine delle aree soggette a maggiore tutela riferite al sistema della laguna di Venezia, tutela anche archeologica ai sensi della L. 1089/39 e della L. 431/85, secondo quanto riportato all'interno del PTRC vigente. L'articolo 27 delle Norme di Attuazione del Piano dispone che *"la diversità dei siti archeologici richiede differenti modalità di tutela e salvaguardia, che devono di volta in volta prendere in considerazione la natura del sito, l'estensione e l'oggetto del vincolo, lo stato di conservazione dei manufatti, la possibilità di fruizione da parte del pubblico, l'opportunità di adibire determinate aree a parco e/o a riserva archeologica".*

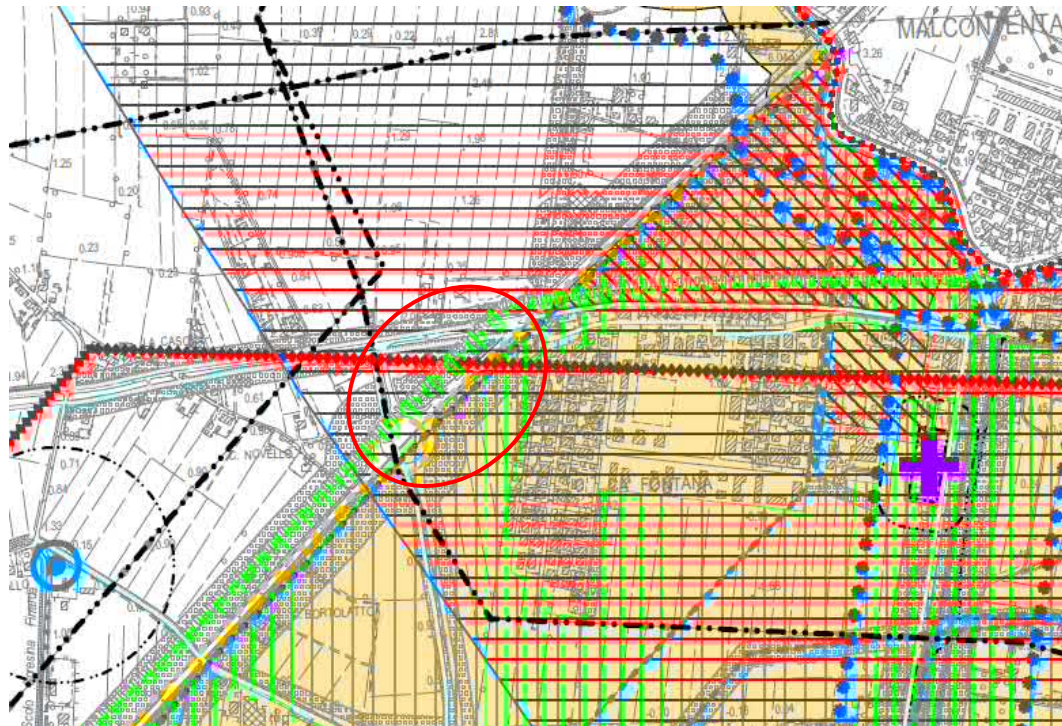


Figura 7 - PAT Tav.1. Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale Parte Nord

**LEGENDA:**

|  |   |          |  |
|--|---|----------|--|
|  | Limite amministrativo Mira  |          |  |
| <b>VINCOLI</b>                             |   |          |  |
|  | Vincolo paesaggistico (D.Lgs. 432/2004 - ex L. 1487/1938)   | Art. 10  |  |
|  | Vincolo paesaggistico (D.Lgs. 432/2004 - ex L. 431/1985)  | Art. 10  |  |
|  | Vincolo monumentale (D.Lgs. 432/2004 - ex L. 1089/1938) - edifici                                     | Art. 10  |  |
|  | Vincolo monumentale (D.Lgs. 432/2004 - ex L. 1089/1938) - parchi e pertinenze                         | Art. 10  |  |
|  | Vincolo archeologico (D.Lgs. 42/2004 - ex L. 1089/1938)   | Art. 10  |  |
|  | Vincolo di destinazione agrosilvopastorale - usi dividi (D.Lgs. 432/2004, L. 1786/1927, L.R. 31/1994) | Art. 10  |  |
|  | ZPS - Zone di Protezione Speciale (Dir. 75/469/CEE)   | Art. 11  |  |
|  | SIC - Siti di Importanza Comunitaria (Dir. 92/43/CEE)   | Art. 11  |  |
|  | Aziende a rischio di Incidente Rilevante - RIR (D.M. 09/05/2001)<br>Aziende e Aree di osservazione    | Art. 28  |  |
|  | Aziende a rischio di Incidente Rilevante - RIR (D.M. 09/05/2001)<br>Aree di attenzione                | Art. 28  |  |
| <b>PIANIFICAZIONI DI LIVELLO SUPERIORE</b> |   |          |  |
|  | Centri storici (PTRC, art. 24 e Atto Regionale)   | Art. 14  |  |
|  | Zone uniche (PTRC, art. 24)   | Art. 15  |  |
|  | Ambiti naturalistici di livello regionale (PTRC, art. 19)   | Art. 16  |  |
|  | Aree di interesse paesistico-ambientale (PALAV, Art.25/A)   | Art. 13  |  |
| <b>ALTRI ELEMENTI</b>                      |   |          |  |
|  | Idrografia e fasce di rispetto  | Art. 18  |  |
|  | Pozzi di prelievo per uso idropotabile e fasce di rispetto  | Art. 21  |  |
|  | Viabilità e fasce di rispetto   | Art. 22  |  |
|  | Ferrovie e fasce di rispetto  | Art. 22  |  |
|  | Elettrodotti e fasce di rispetto  | Art. 23  |  |
|  | Metanodotti e fasce di rispetto   | Art. 23  |  |
|  | Ciclodotti e fasce di rispetto  | Art. 23  |  |
|  | Città e fasce di rispetto   | Art. 24  |  |
|  | Impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico   | Art. 26  |  |
|  | Zona militare / scudo   | Art. 25  |  |
|  | Conti visuali   | Art. 32  |  |
|  | Eriac - Superfici di sviluppo   | Art. 22b |  |
|  | Eriac - Aree soggette a limitazioni   | Art. 22b |  |
|  | Eriac - Aree soggette a valutazione specifica Eriac   | Art. 22b |  |
|  | Allineamenti potenzialmente generatori di vincoli   | Art. 27  |  |

|  |   |                                |                            |                                  |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| <br><b>anas</b><br>GRUPPO FS ITALIANE<br>Struttura Territoriale Veneto<br>e Friuli Venezia Giulia | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02    RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                                  |

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

Il piano riporta, inoltre, la presenza di reti tecnologiche lungo l'asse della statale (metanodotto e oleodotto) e relativa fascia di rispetto.

Si riporta di seguito un estratto della Carta delle invariati, relativo alla zona interessata dall'intervento, se ne riassumono le prescrizioni e vincoli finalizzati alla loro tutela, conservazione e valorizzazione, vietandone la trasformazione

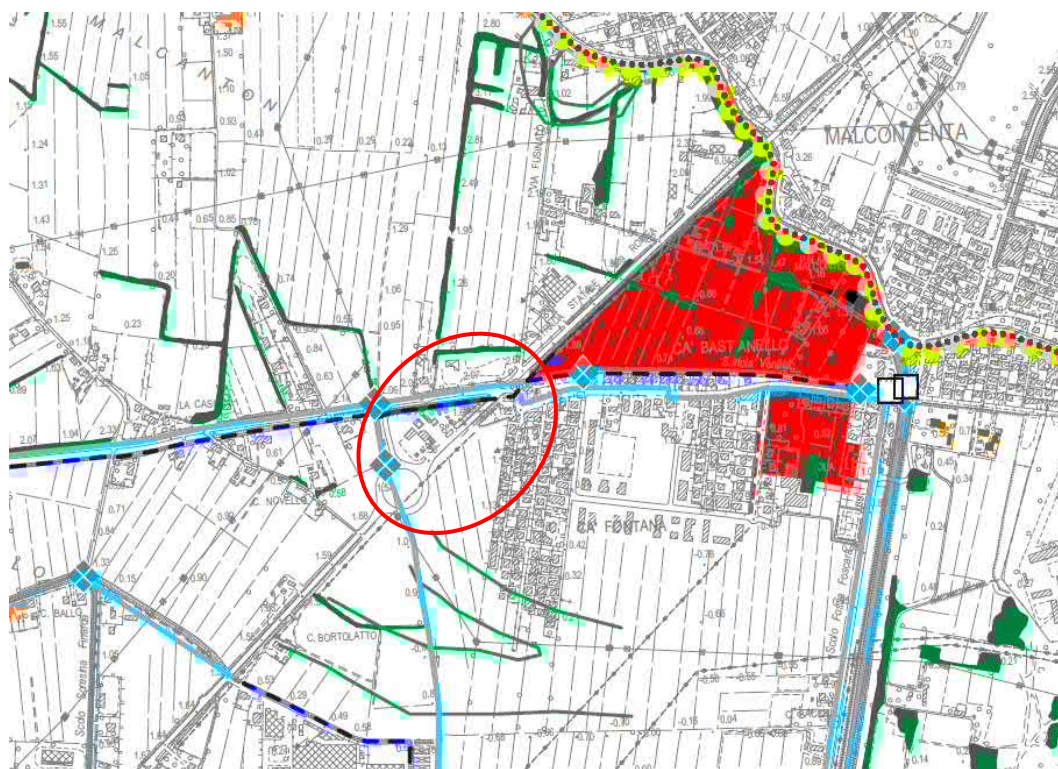


Figura 8 - PAT Tav.2. Carta delle invariati - Parte Nord

|   |   |  |           |          |             |
|---|---|--|-----------|----------|-------------|
|  <p><b>anas</b><br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | <p>PROGG. ESTERNA</p>  | <p>CODICE LAVORO:<br/>VE18MS163161</p> | Revisione |          | Foglio / di |
|   |   |  | Rev.      | <b>A</b> |             |
| T-00_EG-00_GEN_RE-02 RELAZIONE URBANISTICA  |   |  |           |          |             |

**LEGENDA:**

 Limite amministrativo Mira

**INVARIANTI DI NATURA GEOMORFOLOGICA**

 Paleovalve Art. 30

 Dosso fluviale Art. 30

**INVARIANTI DI NATURA IDROGEOLOGICA**

 Fiumi, canali e scoli consortili Art. 31

 Canali lagunari Art. 31

 Rete delle Seriole Art. 31

 Manufatti idraulici Art. 31

**INVARIANTI DI NATURA AMBIENTALE**


 Alberi monumentali Art. 32

 Ambito lagunare Art. 32

 Ambito delle Casse di Colmata Art. 32

 Macchie boscate e siepi Art. 32

**INVARIANTI DI NATURA PAESAGGISTICA**


 Sistema dei tracciati storici (PTCP) Art. 32


 Valli da pesca Art. 32

 Agricolo-produttive Art. 32


 Coni visuali Art. 48

**INVARIANTI DI NATURA STORICO - MONUMENTALE**

 Edifici vincolati ai sensi del D. Lgs. 42/2004 Art. 10, 33


 Pertinenze vincolate ai sensi del D. Lgs. 42/2004, verde privato e aree di tutela ambientale (fonte PRG vigente) Art. 10, 33

**INVARIANTI DI NATURA ARCHITETTONICA**


 Ambiti di interesse architettonico (centri storici) Art. 14, 33

 Ville venete Art. 33

 Edifici vincolati dal PALAV Art. 33

 Edifici tutelati dal PRG vigente ai sensi dell'art. 10 LR 24/1985 Art. 33

 Cippi di conterminazione lagunare e antico cippo di confine a Piazza Vecchia Art. 33

 Manufatti di archeologia industriale Art. 33

di seguito elencate le invarianti come da Titolo IV delle Norme Tecniche del PAT:

- Invarianti di natura geomorfologica: dossi fluviali e paleovalvei:

Prescrizioni e Vincoli: *sono vietati, prima dell'adeguamento del PI alle direttive e fatte salve eventuali indicazioni puntuali vigenti, tutti gli interventi che possano portare alla distruzione o all'alterazione negativa delle invarianti geomorfologiche;*

- Invarianti di natura idrogeologica:

a) *fiumi, canali e scoli consortili;*

b) *canali lagunari;*

c) *rete delle Seriole;*

Prescrizioni e Vincoli: *E' consentita, nel rispetto delle prescrizioni di cui alle presenti NT:*

a) *la piantumazione di specie adatte al consolidamento delle sponde;*

b) *la realizzazione di opere di difesa idrogeologica, comprese le opere attinenti la regimazione e la ricalibratura degli argini e degli alvei;*

*Nei tratti di percorso interni all'insediamento vanno consolidati o ricostruiti, dove possibile, le relazioni con gli spazi pubblici contigui (strade, percorsi pedonali, piazze, aree verdi, etc.).*

- invarianti di natura paesaggistica:

a) *Il sistema dei tracciati storici (vedi P.T.C.P.);*

b) *La valle da pesca "Miana-Serraglia";*

c) *gli alberi monumentali;*

|   |   |                                |                            |                                  |
|---|---|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
|  <p><b>anas</b><br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|   | T-00_EG-00_GEN_RE-02    RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                                  |
|   |   |                                |                            |                                  |

*d) i coni visuali;*

- invarianti di natura ambientale:
  - e) l'ambito delle barene, delle velme e della laguna viva;*
  - f) l'ambito delle casse di colmata;*
  - g) le macchie boscate, le siepi e i filari alberati;*
- invarianti agricolo-produttive, sono gli ambiti agricoli integri identificati da:
  - articolazione dei sistemi biotici;*
  - dotazione degli elementi di connessione ecologica;*
  - qualità e capacità di rigenerazione delle risorse naturali;*
  - equipaggiamento verde strutturato;*
  - caratteristiche morfologiche e paesaggistiche;*
  - presenza di colture di pregio.*

Per la loro valorizzazione si pongono i seguenti obiettivi:

- a) difesa dell'integrità del territorio e contenimento del consumo di suolo;*
- b) eliminazione o mitigazione degli elementi detrattori del paesaggio e tutela dei coni visuali;*
- c) incentivazione di attività complementari a quella agricola tradizionale compatibili con gli obiettivi di tutela definiti nel presente Articolo;*
- d) riqualificazione delle parti di territorio caratterizzate dal punto di vista naturalistico;*
- e) controllo della qualità dei nuovi interventi edilizi ammessi;*
- f) disciplina dell'attività di recupero del patrimonio edilizio esistente.*
- Invarianti di natura storico-monumentale:
  - a) gli edifici e le pertinenze vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004, di cui all'Art. 10 delle presenti N.T.;*
  - b) i centri storici, di cui all'Art. 14 delle presenti N.T.;*
  - c) le ville venete e i giardini di pertinenza;*
  - d) i parchi e giardini storici di non comune bellezza di cui al P.A.L.A.V., non vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004:*
    - Parco di Villa Olanda;*
    - Giardino di Palazzo Zoglio.*
  - e) gli edifici vincolati dalle Varianti al P.R.G. "Palav Sud" e "Palav Nord";*
  - f) gli edifici tutelati dal P.R.G. vigente ai sensi dell'art. 10 L.R. 24/1985;*
  - g) i cippi di conterminazione lagunare, di cui al D.M. 9 febbraio 1990, e l'antico cippo di confine a Piazza Vecchia;*
  - h) le conche di navigazione e i manufatti idraulici di interesse storico, di cui al P.A.L.A.V.;*
  - i) i manufatti di archeologia industriale*

Prescrizioni e Vincoli:

- a) il grado di protezione degli edifici è quello definito dal P.R.G.C. Vigente e dalle Varianti al P.R.G.C. adottate al momento dell'entrata in vigore del primo P.A.T.;*

|   |   |                                |           |          |             |
|---|---|--------------------------------|-----------|----------|-------------|
|  <p>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione |          | Foglio / di |
|   |   |                                | Rev.      | <b>A</b> |             |
| T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |   |                                |           |          |             |

b) *la modifica del grado di protezione è possibile attraverso il P.I. se motivata da opportuna analisi storico-morfologica.*

Di seguito la carta delle fragilità che dà la definizione della compatibilità geologica dei terreni ai fini urbanistici individuando due categorie di terreno, in base a alle caratteristiche geotecniche nei confronti delle opere di fondazione;

- Aree idonee a condizione (PEN-02).
- Aree non idonee (PEN-03)

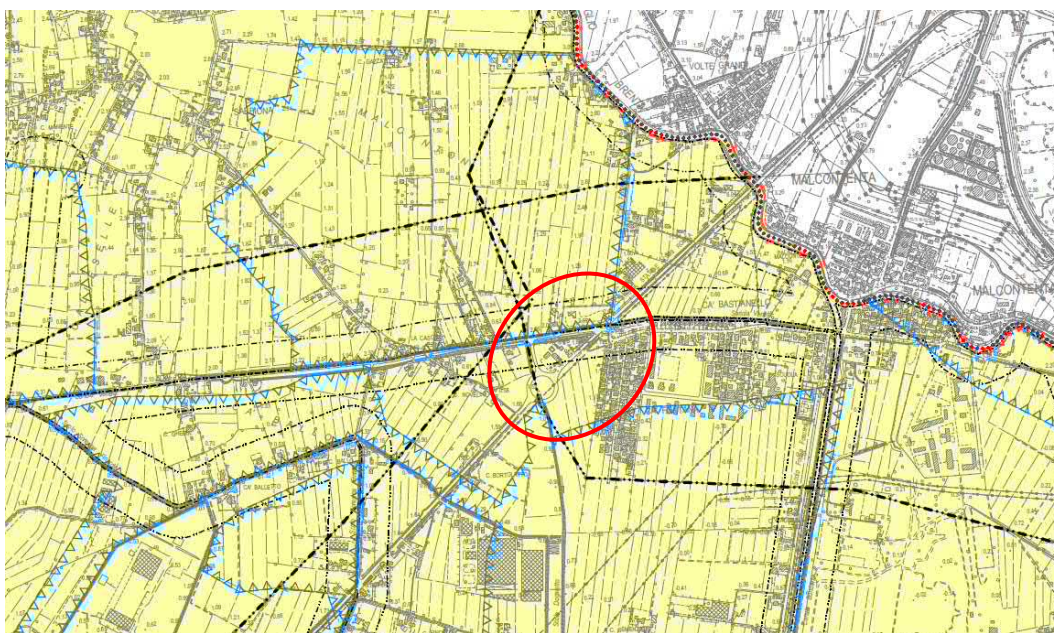




Figura 9 - PAT Tav.3. Carta delle fragilità - Parte Nord

LEGENDA:

 Limite amministrativo Mira

COMPATIBILITÀ GEOLOGICA AI FINI URBANISTICI Art. 34


 Aree idonee a condizione (PEN-02)

 Aree non idonee (PEN-03)  
 - Area entro contaminazione lagunare (D.M. 09/02/1990)  
 - Antiche cave non ripristinate  
 - Discarica di rifiuti diversi da inerti


AREE SOGGETTE A DISSESTO IDROGEOLOGICO Art. 35

 Aree soggette a dissesto idrogeologico

ALTRI ELEMENTI


 Idrografia e fasce di rispetto

 Elettrodoti

 Stabilimenti a rischio di incidente rilevante

*La classificazione delle penalità ai fini edificatori è fondata su indici relativi di qualità dei terreni con riferimento:*

- alle caratteristiche geotecniche nei confronti delle opere di fondazione;
- alla compressibilità dei terreni;
- alla sicurezza di arginature o di altre opere idrauliche ed al relativo rischio idraulico;
- alla capacità di drenaggio locale;

|  |   |                                |                            |                                  |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
|  <p>anas<br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02     RELAZIONE URBANISTICA  |                                |                            |                                  |
|  |   |                                |                            |                                  |

- alla profondità della superficie di falda;

- ad altre caratteristiche geologiche minori.

Le due categorie di terreno facenti capo alla Compatibilità Geologica sono così regolamentate:

a) "area idonea a condizione" (PEN-02) che include una importante parte territorio comunale ove è necessario che in tutte le fasi di utilizzo edificatorio si proceda ad accurata:

- indagine geologica e geotecnica;

- verifica di compatibilità idraulica;

- rilievi topografici di dettaglio in relazione al possibile rischio idraulico;

- una accurata valutazione della amplificazione sismica locale;

il tutto al fine di:

- dimensionare adeguatamente le opere di fondazione,

- definire accuratamente le modalità di regimazione e drenaggio delle acque,

- indicare la presenza di un potenziale rischio idraulico,

- verificare la eventuale necessità di procedere al rialzo del piano di campagna di riferimento o alla realizzazione di altre misure volte a ridurre il rischio citato,

- definire le modalità dei movimenti terra consentiti,

- stabilire le misure atte a mantenere un corretto equilibrio idrogeologico locale,

- definire i possibili rischi di liquefazione dei materiali sabbiosi e le eventuali misure correttive;

b) le "aree non idonee" (PEN-03), in cui l'edificazione non è consentita a causa della elevata penalizzazione locale.

Si riporta di seguito un estratto della Carta della trasformabilità, al fine di rilevare quali sino gli sviluppi programmati, sia in riferimento alle componenti antropiche che ambientali.

Per quanto riguarda l'area d'intervento e spazi limitrofi, il piano evidenzia fra le azioni strategiche il mantenimento di un ridotto grado di urbanizzazione ed in riferimento agli aspetti ambientali, con una campitura diffusa, una "Buffer Zones" l'intero contesto territoriale che ha una diretta influenza sulla tutela e salvaguardia di Venezia e la sua Laguna; sono intese come "aree di completamento e fasce tampone che costituiscono il collegamento tra attività antropiche e dinamiche naturali svolgendo una funzione di protezione ecologica e limitando gli effetti dell'antropizzazione (effetto filtro)".

Il PAT definisce invarianti di natura idrogeologica, come la rete delle seriole, nei quali gli interventi devono essere finalizzati alla conservazione delle specie arboree meritevoli di tutela, alla loro valorizzazione anche sotto l'aspetto turistico; con estrema attenzione alla loro tutela è consentita: "la piantumazione di specie adatte al consolidamento delle sponde"; "la realizzazione di opere di difesa idrogeologica, comprese le opere attinenti la regimazione e la ricalibratura degli argini e degli alvei"; "Nei tratti di percorso interni all'insediamento vanno consolidati o ricostruiti, dove possibile, le relazioni con gli spazi pubblici contigui (strade, percorsi pedonali, piazze, aree verdi, etc.)".

Il piano individua un "varco verde" di connessione tra due parti pregiate del territorio, la parte lagunare e quella agricola-territoriale (nord e sud della Romea), proprio in corrispondenza dell'incrocio con attraversamento a raso che l'intervento di progetto si propone di riorganizzare, onde "garantire la permeabilità (ecodotti, sottopassi e sovrappassi) in sicurezza nel territorio".



Nell'area d'intervento sono anche individuati una serie di percorsi ciclo-pedonali esistenti e di progetto che dovranno essere realizzati e rivalutati con le modalità previste da una pianificazione specifica.

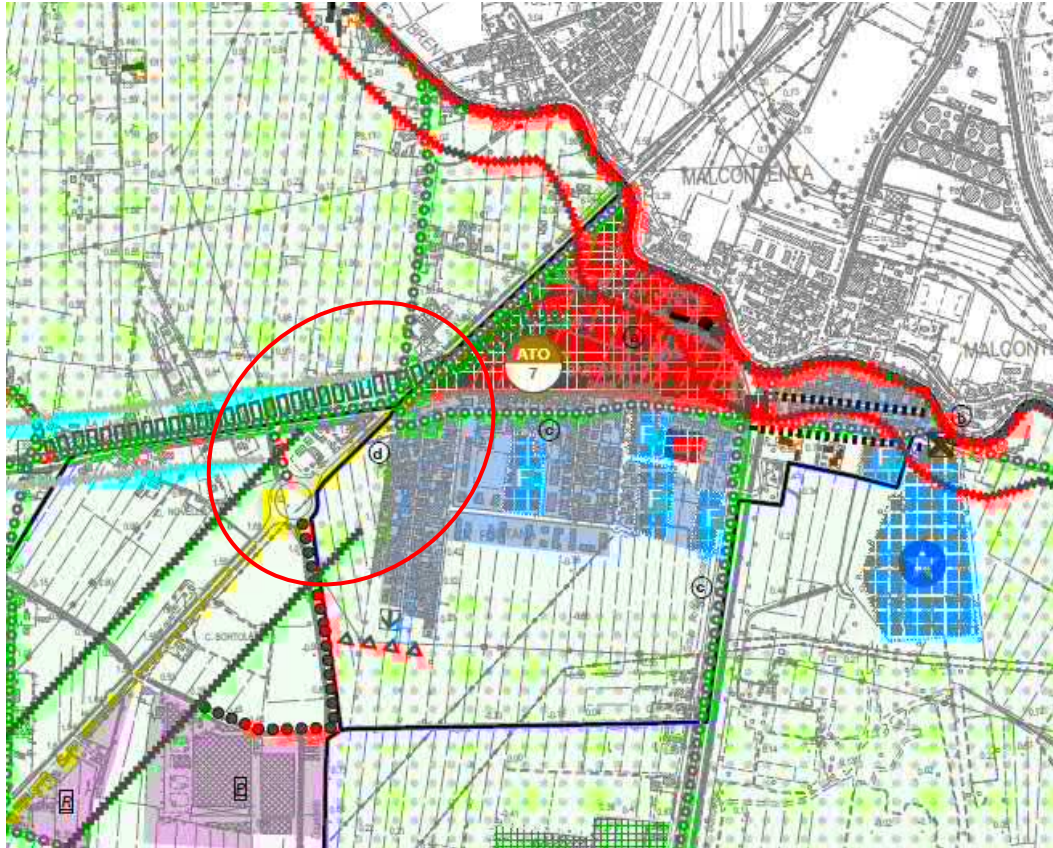


Figura 10 – PAT Tav.4 - Carta della trasformabilità - Parte nord.

**LEGENDA:**

----- Limite amministrativo Mira

**INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI - A.T.O.**

|  |  |         |
|--|--|---------|
|  | A.T.O. n. 1 - Marano Veneziano                               | Art. 57 |
|  | A.T.O. n. 2 - Territoriale a nord del Naviglio               |         |
|  | A.T.O. n. 3 - Mira   |         |
|  | A.T.O. n. 4 - Origgio e Borbiago                             |         |
|  | A.T.O. n. 5 - Porta Ovest                                    |         |
|  | A.T.O. n. 6 - Territoriale a sud del Naviglio                |         |
|  | A.T.O. n. 7 - Malconterisa                                   |         |
|  | A.T.O. n. 8 - Gamborare, Piazza vecchia e Porto Menà         |         |
|  | A.T.O. n. 9 - Romaia Storica Strada Commercio e PIP di Giare |         |
|  | A.T.O. n. 10 - Dogaetto                                      |         |
|  | A.T.O. n. 11 - Lagunare                                      |         |

**AZIONI STRATEGICHE**

|  |   |             |
|--|---|-------------|
|  | Centri storici  | Art. 14     |
|  | Aree di urbanizzazione consolidata  | Art. 36     |
|  | Aree di urbanizzazione consolidata a destinazione produttiva, commerciale o direzionale | Art. 36, 39 |
|  | Edificazione diffusa  | Art. 37     |
|  | Area agricola   | Art. 50     |
|  | Interventi di riordino della zona agricola  | Art. 38     |
|  | Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi               | Art. 41     |
|  | Linee preferenziali di sviluppo residenziale  | Art. 44     |
|  | Linee preferenziali di sviluppo produttivo, commerciale o direzionale                   | Art. 44     |
|  | Linee preferenziali di sviluppo ricettivo   | Art. 44     |
|  | Limiti fisici all'edificazione  | Art. 43     |
|  | Ambiti attrezzati per il tempo libero   | Art. 45     |
|  | Servizi di interesse comune di maggior rilevanza esistenti                              | Art. 45     |

Viabilità principale Art. 22, 46

Viabilità principale di nuova realizzazione o in previsione Art. 22, 46

Nodi stradali da migliorare Art. 22, 46

Percorso ciclabile esistente o programmato Art. 47

Ponte di progetto sul Naviglio Art. 46

Svincolo autostradale Art. 22, 46

Linea ferroviaria e fermata SFMR esistente Art. 22

Linea ferroviaria e fermata SFMR di progetto Art. 22

Zona militare Art. 25

**VALORI E TUTELE**

Ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione Art. 48

Percorso storico monumentale della Riviera del Brenta

Recupero idrovia

Valorizzazione asta fluviale Deriva, Argine Taglio, Lusore, Cesenego

Greenway Romaia "Le tre miglia verdi"

Edifici con vincolo monumentale e Ville Venete Art. 33, 49

Edifici di pregio di cui al P.A.L.A.V. e tutelati ai sensi dell'art. 10 L.R. 24/1985 Art. 33, 49

Manifesti di interesse storico-territoriale (coppi di Conterminazione Lagunare e di confine) Art. 52

Pertinenze scoperte da tutelare Art. 33, 49

|   |   |                                |                            |                                  |
|---|---|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
|  <p><b>anas</b><br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|   | T-00_EG-00_GEN_RE-02    RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                                  |
|   |   |                                |                            |                                  |

Si riportano per la trasformabilità i punti delle NT più corrispondenti alla tipologia dei lavori :

#### **ART.46 - INFRASTRUTTURE DI MAGGIOR RILEVANZA**

*Il P.A.T. definisce quale obiettivo prioritario la realizzazione di una serie di interventi di nuova costruzione e riqualificazione geometrica e/o funzionale degli assi infrastrutturali.... al fine di conseguire il miglioramento complessivo della viabilità a livello territoriale attraverso:*

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

#### **ART.47 - PERCORSI E ITINERARI CICLOPEDONALI**

*Il P.A.T. individua i principali "Percorsi ciclopedonali esistenti e di progetto" sui quali basare la programmazione comunale riguardante la mobilità ciclabile finalizzata a:*

- a) *aumentare la mobilità in bicicletta offrendo al ciclista situazioni sicure, protette e confortevoli;*
- b) *riqualificare la vita della gente e l'immagine armoniosa e ad alta socialità dello spazio urbano;*
- c) *dare autonomia ed indipendenza agli utenti "deboli" della strada.*

#### **ART.48 - AMBITI TERRITORIALI CUI ATTRIBUIRE VALORI DI TUTELA, RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE**

Il P.A.T., nella carta della trasformabilità, individua gli "Ambiti territoriali cui attribuire obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione" che interessano gli elementi storici del territorio comunale. Individua elementi puntuali e lineari e areali di valore storico-culturale, monumentale, e paesaggistico, e rimanda alle normative specifiche.

#### **DIRETTIVE**

*Il P.I. definisce il quadro degli interventi (strategie, politiche, azioni) previsti dalla strumentazione vigente alla data di adozione del PAT e quelli da elaborare....*

*Il PI in coerenza con gli indirizzi fissati dal PAT definisce:*

- a) *le modalità di intervento nell'ambito in riferimento a:*
  - *riqualificazione ambientale dell'ambito;*
  - *specificità urbanistiche e territoriali del contesto;*
  - *specificità ambientali e paesaggistiche del contesto;*
- b) *gli strumenti attuativi garantendo il coordinamento degli interventi urbanistici e valutando la possibilità di operare con programmi complessi nel rispetto degli strumenti della perequazione urbanistica, del credito edilizio e della compensazione urbanistica;*
- c) *eventuali interventi di compensazione ambientale;*
- d) *la definizione di politiche e azioni coordinate e unitarie per la valorizzazione turistica, ricreativa, ambientale, paesaggistica dell'ambito, con particolare riferimento al tema del water front.*

|  |   |                                |                            |                                  |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
|  <p>anas<br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02    RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                                  |
|  |   |                                |                            |                                  |

*Il PI può individuare nuove aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana territoriale, senza procedere ad una variante del PAT nel rispetto dei criteri contenuti nelle NT.*

Nelle Norme Tecniche del PAT all'art. 57, "Norme specifiche per gli A.T.O.", si individuano 11 Ambiti Territoriali Omogenei "sulla base di specifici caratteri insediativi, morfologici e ambientali". Quello prossimo all'area d'intervento è il n.7 Malcontenta i cui obiettivi strategici sono:

- a. Tutela e valorizzazione del complesso di Villa Foscari "La Malcontenta";
- b. Realizzazione di un terminal acqueo da e per Venezia;
- c. Realizzazione e messa in sicurezza dei percorsi ciclopiedonali;
- d. Ricucitura Area di Via Malcanton – Via Seriola.

### 3.3 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento - PTRC

Il Piano Paesaggistico Regionale del Veneto risulta strutturato in:

- PTRC (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento) a valenza paesaggistica
- PPRA (Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito).

Il PTRC vigente, approvato con Provvedimento del Consiglio Regionale n. 382 del 1992, rappresenta lo strumento generale relativo all'assetto del territorio e risponde all'obbligo di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali. Il processo di aggiornamento del PTRC approvato nel 1992, attualmente in corso, è rappresentato dall'adozione del nuovo PTRC (DGR 372/2009), a cui è seguita l'adozione della Variante con attribuzione della valenza paesaggistica e una più di dettaglio che riguarda la Pianificazione Paesaggistica Regionale d'Ambito e prevede, anche, un aggiornamento dei suoi contenuti territoriali, riguardanti la città, il sistema relazionale, la difesa del suolo. (DGR 427/2013).

Riconosciuta la complessità e molteplicità del paesaggio veneto, il territorio è stato suddiviso in trentanove (39) ambiti di paesaggio, cui sono dedicate altrettante schede inserite nell'Atlante Ricognitivo, documento integrante del Piano; per ciascun Ambito di Paesaggio è prevista la redazione di uno specifico Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA), da redigersi congiuntamente al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e Turismo e con il coordinamento del Comitato Tecnico per il Paesaggio. E' possibile rilevare che l'area di interesse per il progetto ricade nell'Ambito 27 "Pianura Agropolitana Centrale" ed in parte nel 31 "Laguna di Venezia".

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

- Promuovere la riqualificazione dei corridoi viari caratterizzati da disordine visivo e funzionale.
- Prevedere un adeguato "equipaggiamento verde" (alberature, aree verdi e di sosta, percorsi ciclabili) delle infrastrutture esistenti e di progetto, anche con funzione di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.

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

|  |   |                |           |   |             |
|--|---|----------------|-----------|---|-------------|
|  <p>anas<br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA  | CODICE LAVORO: | Revisione |   | Foglio / di |
|  |  | VE18MS163161   | Rev.      | A |             |
|  |   |                | 2 / 46    |   |             |
| T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA  |   |                |           |   |             |

- Razionalizzare e potenziare la rete della mobilità slow e regolamentare le sue caratteristiche in relazione al contesto territoriale attraversato ed al mezzo ed al fruitore, anche sfruttando le potenzialità della rete navigabile.
- Progettare i percorsi della mobilità slow nel rispetto dei caratteri morfologici e dell'assetto territoriale, con soluzioni progettuali adeguate al contesto ed attente alla continuità della rete.
- La realizzazione del progetto risulta essere coerente con gli indirizzi di Piano relativi sulla mobilità in quanto:
  - *la possibilità di accesso alle reti viarie principali attraverso svincoli, da attivarsi anche mediante controstrade da ricondurre agli svincoli regolamentati, con esclusione degli accessi privati"*
  - *I percorsi ciclabili extraurbani devono garantire una vasta rete ciclabile regionale che colleghi centri urbani contermini e attraversi aree di particolare pregio storico, paesaggistico o ambientale e comunque faciliti e incentivi l'uso della bicicletta anche in area extraurbana come sistema alternativo all'automobile".*

La pianificazione della viabilità ha come indirizzo quello di ricostruire le connessioni che i tracciati delle direttrici a grande percorrenza avevano irrimediabilmente compromesso, in particolare tra le aree maggiormente abitate a nord della S.S.n.309 e le zone di grande pregio ambientale, in riferimento al sistema lagunare e al quadro delle tutele paesaggistiche.



Figura 11 - PTRC (Vigente)TAV. 2 – Ambiti naturalistici-ambientali paesaggistici di livello regionale

L'ambito lagunare, e gli spazi agricoli prossimi alla conterminazione lagunare, ricadono all'interno dell'area definita dal PTRC come "ambito naturalistico di interesse regionale".

In riferimento ai contenuti di tutela e sviluppo della componente ambientale di scala vasta si analizzano i contenuti della tav.2 "Biodiversità".

|  |   |                                |                       |               |                                  |
|--|---|--------------------------------|-----------------------|---------------|----------------------------------|
| <br><b>anas</b><br>GRUPPO FS ITALIANE<br>Struttura Territoriale Veneto<br>e Friuli Venezia Giulia | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione             |               | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02  |                                | RELAZIONE URBANISTICA | Rev. <b>A</b> |                                  |

La laguna di Venezia gioca un ruolo primario all'interno dell'assetto ecologico territoriale; rispetto a questo elemento il piano individua gli elementi che possono supportare lo sviluppo della biodiversità, indicando i corridoi ecologici e gli spazi che integrano le rete ecologica regionale. Rispetto alla seguente cartografia si può rilevare come l'area in oggetto non si trovi in prossimità a corridoi ecologici.



Figura 12 - PTTC (adottato) Tav 2 - Biodiversità

### 3.4 Piano di Area - PALAV

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

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

L'intervento di progetto si trova nell'ambito del Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV) approvato con D.C.R. n.70 del 09/11/1995 e successiva Variante approvata con D.C.R. n.70 del 21/10/1999 esteso al territorio di 17 Comuni comprendenti e distribuiti attorno alla laguna di Venezia; *"A definire quest'area in effetti concorrono due criteri che, a suo tempo, hanno consentito di delimitarla e che ben rappresentano gli obiettivi che si intendono perseguire con il Piano di Area: la rete di relazioni interne quotidiane che lega una vasta aerea e che fa capo, in termini di poli principali per servizi e occasioni di lavoro, a Venezia, Mestre e Marghera; la stretta relazione con il sistema ambientale unificante, che è la laguna di Venezia e di Chioggia"*.

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

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

*Direttive*

|  |   |                                |           |          |                                  |
|--|---|--------------------------------|-----------|----------|----------------------------------|
|  <p>anas<br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione |          | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|  |   |                                | Rev.      | <b>A</b> |                                  |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |           |          |                                  |

*I Comuni, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano, effettuano il censimento e favoriscono il recupero e il ripristino dei tratti originali e delle opere collegate all'originario utilizzo idropotabile delle seriole.*

*Prescrizioni e vincoli:*

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

*Articolo 21 - Aree di interesse paesistico-ambientale.*

*a) Aree di interesse paesistico-ambientale.*

*Direttive*

*....."In fregio ai tracciati stradali di maggior scorrimento vanno previsti interventi finalizzati all'inserimento, miglioramento e incremento di quinte arboree-arbustive.*

*Le piste ciclabili previste sono da considerarsi prioritarie nell'applicazione dell'articolo 14 della legge regionale 30 dicembre 1991, n. 39".*

*Articolo 27 - Percorsi perilagunari.*

*Direttive*

*Le Province in accordo con i Comuni interessati, in sede di Piano Territoriale Provinciale prevedono percorsi perilagunari opportunamente attrezzati, per la godibilità dell'ambiente e del paesaggio lagunari.*

*Le piste ciclabili previste lungo i percorsi perilagunari sono da considerarsi prioritarie nell'applicazione dell'articolo 14 della Legge 30 dicembre 1991 n. 39.*

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

*Direttive*

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

- adeguate soluzioni per la valorizzazione e la riqualificazione delle aree di affaccio lagunare;*
- idonee attrezzature per aree di sosta, equipaggiamento a verde, ecopiazze, depositi per la manutenzione stradale, piste ciclabili, marciapiedi, barriere antirumore;*
- opportune sistemazioni delle diverse palificazioni, della cartellonistica e delle reti tecnologiche;*
- l'uso di asfalto fonoassorbente nell'attraversamento o in prossimità di nuclei urbani, nonché opportune opere nel fondo stradale come dissuasori della velocità;*
- idonei interventi per la caratterizzazione degli snodi viari e specifiche soluzioni per permettere l'attecchimento naturale della flora spontanea sulle scarpate.*
- la formazione di nuclei di vegetazione arboreo-arbustiva, adatti alle caratteristiche climatiche e pedologiche del luogo, con funzione di arricchimento estetico ed ecologico del paesaggio;*
- la valorizzazione delle presenze edilizie significative, nonché degli slarghi di connessione della struttura urbana;*

|  |   |                                |                            |                              |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|------------------------------|
|  <p>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><b>2 / 46</b> |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02 RELAZIONE URBANISTICA  |                                |                            |                              |
|  |   |                                |                            |                              |

- il riordino delle diverse quinte edilizie con il riallineamento delle recinzioni e la sistemazione degli spazi scoperti circostanti;

- l'introduzione di opportuni accorgimenti per mitigare punti detrattori della qualità urbana;

- l'indicazione di materiali, colori, elementi costruttivi dell'edificato;

- opportuni percorsi di attraversamento per facilitare la mobilità della fauna stanziale.

Prevedono inoltre il riutilizzo e la razionalizzazione dell'intera rete viaria di adduzione alla S.S. 309 Romea e alla S.S. 14 Triestina esistente, al fine di ridurre al minimo l'apertura di nuovi accessi.

**Prescrizioni e vincoli:**

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

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

**Articolo 48 - Percorsi ciclopedonali.**

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

**Direttive**

I Comuni, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano di area, recepiscono i percorsi ciclopedonali di cui al comma precedente, utilizzando elementi territoriali esistenti come strade arginali, capezzagne, aree dismesse precedentemente utilizzate per impianti di distribuzione del carburante ed aree occupate da attività o edifici da allontanare o eliminare e definendone l'uso ciclabile e/o pedonale, con la possibilità di modificare i tracciati per meglio rapportarli alle peculiarità ambientali e paesaggistiche dell'intero territorio comunale.

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

La porzione di territorio che si estende ad est dell'asse della SS 309 è soggetta a tutela ambientale e paesaggistica, secondo quanto definito dall'art. 21 a del PALAV. All'interno di tali aree deve essere limitata l'espansione insediativa, privilegiando la rimozione degli elementi incongrui e la valorizzazione dell'ambiente, con particolare attenzione alle valenze paesaggistiche locali. L'art. 21 prevede: "Per tutte le opere relative ad infrastrutture viarie, energetiche e ferroviarie di livello sovracomunale, come previste dalla strumentazione regionale e provinciale, nonché per le strutture connesse, deve essere presentato, contestualmente al progetto di costruzione, un apposito studio che, oltre a quanto previsto ai sensi dell'articolo 54 delle presenti norme, verifichi l'impossibilità di individuare tracciati ricadenti all'esterno delle aree di cui al presente articolo o dimostri che ogni altra soluzione sarebbe di maggior impatto naturalistico-ambientale".

La controstrada si inserisce ai margini dell'agglomerato urbano di Malcontenta in un contesto agricolo periurbano, in un'area cuscinetto tra il tracciato della "Romea" ed un insediamento urbanizzato, una scelta progettuale nel rispetto del "criterio della minor perdita di naturalità e minor frammentazione ecologica"; la realizzazione della bretella sul lato opposto della "Romea" non risultava un intervento fattibile vista la presenza di attività commerciali/artigianali ed in prim'ordine in corrispondenza

|  |   |                                |                            |                       |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|-----------------------|
| <br><b>anas</b><br>GRUPPO FS ITALIANE<br>Struttura Territoriale Veneto<br>e Friuli Venezia Giulia | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br>2 / 46 |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                       |

dell'abitato di Malcontenta è già stata realizzata una rotatoria sulla S.S.309 che prevede l'imbocco verso il complesso residenziale.

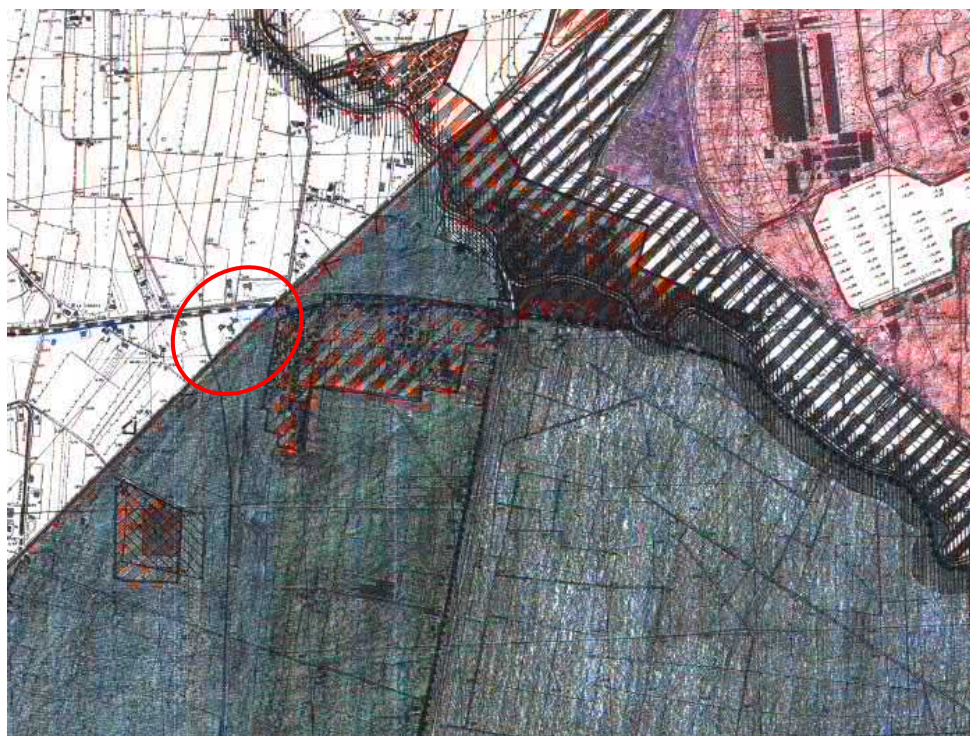


Figura 13 - PALAV TAV. 2.32 - Sistemi e ambiti di progetto.

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

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

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

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

*Obiettivi attinenti alla dimensione paesaggistica dei sistemi infrastrutturali:*



|  |   |                                |           |          |                                  |
|--|---|--------------------------------|-----------|----------|----------------------------------|
|  <p>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione |          | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|  |   |                                | Rev.      | <b>A</b> |                                  |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |           |          |                                  |

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

*Indirizzi:*

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

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

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

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

*Indirizzi:*

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

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

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

**Relazioni con il Progetto**

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

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

|   |   |                                |                            |                       |
|---|---|--------------------------------|----------------------------|-----------------------|
|  <p>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br>2 / 46 |
|   | T-00_EG-00_GEN_RE-02  |                                | RELAZIONE URBANISTICA      |                       |
|   |   |                                |                            |                       |

### 3.6 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTCP

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale. Il PTCP assume i contenuti previsti dall'articolo 22 della LR 11/2004, costituisce il "supporto territoriale" delle scelte e degli strumenti provinciali di programmazione economica e sociale, in coerenza con gli strumenti sovraordinati, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali.

La Regione Veneto con Deliberazione della Giunta Regionale n. 3359 del 30 dicembre 2010 (Allegati A, A1, B, B1) ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia. La Provincia di Venezia ha adeguato gli elaborati del PTCP alle prescrizioni della DGR n. 3359 di approvazione del piano stesso, recependo tali modifiche con Delibera di Consiglio Provinciale n. 47 del 05.06.2012; con successiva Delibera di Consiglio Provinciale n. 64 del 30.12.2014, la Provincia di Venezia ha adeguato gli elaborati del PTCP per la correzione di meri errori materiali presenti negli elaborati cartografici, nelle norme tecniche di attuazione e nel quadro conoscitivo.

Analizzando la cartografia dei vincoli del PTCP si rileva come l'area d'intervento coinvolga alcuni spazi soggetti a tutela paesaggistica riferita al sistema della laguna di Venezia.

L'asse della Romea, oltre a definire il limite dell'area di interesse paesaggistico, delinea anche il limite dell'ambito di interesse naturalistico individuato dal PTRC (art. 19).

La porzione di territorio che si estende ad ovest dell'asse della statale non è interessato da vincoli o tutele di carattere ambientale indicate dal PTCP.

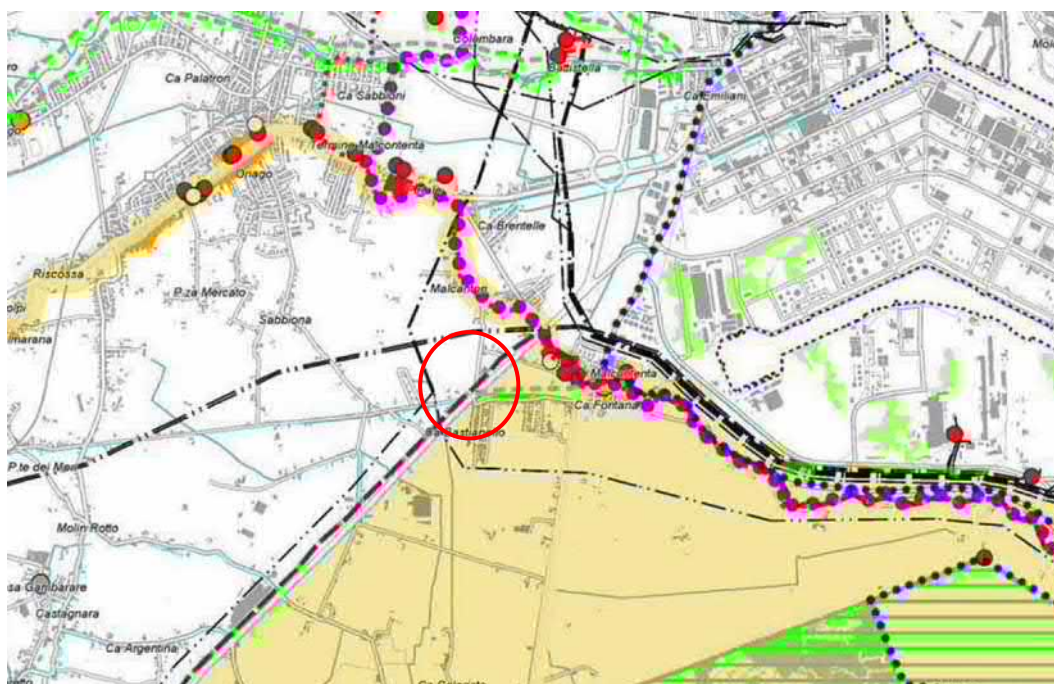


Figura 14 - PTCP Tav. 1.2/3 - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

|   |   |                                |                            |                       |
|---|---|--------------------------------|----------------------------|-----------------------|
| <br>Gruppo FS Italiane<br>Struttura Territoriale Veneto<br>e Friuli Venezia Giulia | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br>2 / 46 |
|   | T-00_EG-00_GEN_RE-02 RELAZIONE URBANISTICA  |                                |                            |                       |

#### LEGENDA

|   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>..... Confine del PTCP</li> <li>..... Confine comunale</li> </ul>  | <h4>Pianificazione di livello superiore</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>Perimetro Ambito Autorità Portuale di Venezia - art.55</li> <li>Specchi acquei Demanio Marittimo Portuale</li> <li>Ambito di parco o per l'istituzione di parco naturale ed archeologico ed a tutela paesaggistica e ambiti naturalistici di livello regionale</li> <li>Piano di Area o di Settore vigente o adottato</li> <li>Zona umida</li> <li>Centro Storico (PTRC)</li> <li>Centro Storico (PTRC)</li> <li>Agro-centuriato</li> <li>Agro-centuriato</li> <li>Strada romana</li> <li>Sito di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera</li> <li>Area a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al P.A.I.</li> </ul> |
| <h4>Aree soggette a tutela</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004</li> <li>Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004</li> <li>Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 - Corsi d'acqua</li> <li>Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 - Zone boscate</li> <li>Vincolo archeologico D.Lgs 42/2004</li> <li>Vincolo archeologico D.Lgs 42/2004</li> <li>Vincolo monumentale D.Lgs 42/2004</li> <li>Vincolo monumentale D.Lgs 42/2004</li> <li>Vincolo idrogeologico-forestale R.D.L. 30.12.1923, n.3267</li> <li>Area protetta di interesse locale (L.R. 40/84 art.27)</li> </ul> | <h4>Altri elementi</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>Idrografia</li> <li>Aeroporto</li> <li>Elettrodotto</li> </ul>   |
| <h4>Rete Natura 2000</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sito di importanza comunitaria</li> <li>Zona di protezione speciale</li> </ul>   |   |

La tavola 3 del PTCP riporta il sistema delle aree di interesse ambientale (secondo l'art. 19 e seguenti delle NTA) che è composto da aree di interesse naturalistico assoggettate a specifiche disposizioni normative: Parchi e Riserve regionali, Ambiti naturalistici di livello regionale e sistema naturalistico dell'Adige; Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale; Rete Natura 2000; Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale soggette a competenza degli enti locali; Zone umide; Altre aree di interesse ambientale e macchie boscate, elementi arboreo/arbustivi lineari, vegetazione arboreo/arbustivo perfluviale di rilevanza ecologica; Fasce di tutela dei corsi d'acqua e bacini idrici e "segni ordinatori"; Aree umide di origine antropica; Reti ecologiche.

In Figura 15 si riporta uno stralcio della tav. 3 del Sistema ambientale, e si evidenzia (cerchio rosso in figura) che nell'area interessata dal progetto non si rileva la presenza di zone o elementi di significativo interesse naturalistico tutelati. Gli elementi più prossimi all'area di intervento sono un corso d'acqua minore (Scolo Dogaletto) e un elemento arboreo/arbustivo lineare (un filare di pioppi ed altre latifoglie a nord di via Seriola Veneta Sinistra), che non vengono in alcun modo compromessi.

Di particolare rilievo risulta l'area di distribuzione di carburante, a sul lato destro della SS 309, ambito che necessita di interventi di recupero e riqualificazione sotto il profilo ambientale.



Figura 15 - PTCP Tav.3.2/3 – Sistema ambientale

In riferimento agli indirizzi di sviluppo insediativo e infrastrutturale, il PTCP indica la necessità di riquilibrare, sia dal punto di vista infrastrutturale-urbanistico, che ambientale, la fascia di territorio che si sviluppa lungo la Romea.




Figura 16 - PTCP Tav. 4-2/3 – Sistema insediativo-infrastrutturale

## LEGENDA

### Sistema Insediativo

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

### Territorio rurale

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







### Sistema Produttivo

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

### Servizi e funzioni territoriali

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

### Fattori di centralità

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

|  |   |                                |                            |                       |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|-----------------------|
|  <p>anas<br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br>2 / 46 |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                       |

### Sistema infrastrutturale

|   |   |
|---|---|
| <p><b>viabilistico</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Ipotesi progettuale di connessione viaria - art.56</li> <li> Autostrada esistente - art.56</li> <li> Autostrada di progetto - art.56</li> <li> Casello autostradale di progetto - art.56</li> <li> Casello autostradale esistente - art.56</li> <li> Viabilità esistente - art.56</li> <li> Viabilità di progetto - art.56</li> <li> Ipotesi asse plurimodale P.R.U.S.S.T.(viabilità-ferrovia) art.56</li> <li> progetto passante verde</li> </ul> <p><b>ciclabile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Itinerario ciclabile principale di progetto - art.45</li> </ul> <p><b>ferroviario</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Ipotesi di connessione ferroviaria - art.55</li> <li> Linea ferroviaria esistente - art.55</li> <li> Linea ferroviaria di progetto - art.55</li> <li> Ipotesi non vincolante del tracciato ferroviario (AG - AV) art.55</li> <li> LINEA S-FMR - art.56</li> <li> Fermata ferroviaria esistente - art.55</li> <li> Fermata ferroviaria di progetto - art.55</li> </ul> <p><b>aeroporti ed aviosuperfici</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Aeroporto - art.55</li> <li> Aviosuperficie esistente - art.55</li> <li> Aviosuperficie di progetto - art.55</li> </ul> | <p><b>nautica da diporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Polo nautico - art.54</li> <li> Parco nautico - art.54</li> <li> Nautica di progetto - art.54</li> <li> Struttura da riqualificare in ambito lagunare - art.58</li> <li> Riqualificazione in ambito lagunare - art.58</li> <li> Struttura da riqualificare in ambito foce fluviale - art.57</li> <li> Riqualificazione in ambito foce fluviale - art.57</li> <li> Centro riferimento servizi per la nautica - art.58</li> <li> Servizio di accesso alla laguna</li> <li> Ambito di potenziale sviluppo nautico</li> </ul> <p><b>portualità</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Perimetro Ambito Autorità Portuale di Venezia - art.55</li> <li> Specchi acquei Demanio Marittimo Portuale</li> <li> Porto fluvio marittimo</li> <li> Porto commerciale - art.55</li> <li> Porto cerealicolo - art.55</li> <li> Porto petrolifero - art.55</li> <li> Porto peschereccio - art.55</li> <li> Porto passeggeri - art.55</li> <li> Autostrada del mare - art.55</li> <li> Servizi per la navigazione - art.55</li> </ul> <p><b>mobilità acquea</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Stazione metromare - art.55</li> <li> Metromare - art.55</li> <li> Variante litoranea veneta - art.57</li> </ul> |
|---|---|



All'art. 56 - Infrastrutture viarie l'obiettivo, da ricollegare al nostro intervento, è quello di: *“garantire livelli crescenti di sicurezza della circolazione, di ridurre i tempi di percorrenza aumentando l'accessibilità alle diverse aree, nonché alla tutela del patrimonio viario di competenza esistente ottimizzando le condizioni di circolazione tramite la risoluzione dei punti critici”.*

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

#### Indirizzi

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

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

|  |   |                                |                            |                                  |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
|  <p>anas<br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02    RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                                  |
|  |   |                                |                            |                                  |

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

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

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

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

*“Nella progettazione e nella realizzazione di opere viarie si dovrà:*

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

Alla luce di tali direttive e prescrizioni generali si può sottolineare la coerenza progettuale.

## **4. RISPONDEZZA DELLE OPERE DA REALIZZARE**

### **4.1 Stato attuale dei luoghi**

L’intervento si colloca lungo l’asse della SS 309, in corrispondenza dell’attraversamento a raso in prossimità del centro abitato di Malcontenta, interessando in piccola parte anche la viabilità secondaria ed in particolare Via Seriola Veneta Destra e Via Malcantone ad ovest e ad est dell’asse della *“Romea”*.

|   |   |                                |           |          |                                  |
|---|---|--------------------------------|-----------|----------|----------------------------------|
|  <p><b>anas</b><br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione |          | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|   |   |                                | Rev.      | <b>A</b> |                                  |
|   | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |           |          |                                  |

Il sistema paesaggistico è prevalentemente di tipo urbanizzato, caratterizzato dalla presenza di aree produttivo-artigianali cresciute lungo una direttrice stradale di grande percorrenza e da realtà insediative di particolare significatività sparse nella pianura che, in un certo qual modo, identificano lo stesso ambito paesaggistico; in tal senso lo spazio denota una duplice natura, a lato degli elementi tipici del tessuto agricolo sono presenti elementi che alterano con evidenza il tessuto del contesto.

L'intervento interessa quindi uno spazio privo pertanto di veri e propri caratteri ed elementi peculiari e distintivi degni di nota, che non è caratterizzato da valori o integrità tipiche del sistema agricolo o degli ambiti perilagunari, dove la presenza antropica, e relative pressioni risultano evidenti.



Figura 17 - Vista su Via Seriola Veneta Destra.



Figura 18 - Vista su S.S. "Romea" incrocio con Via Malcantone.



Figura 19 - Vista dell'area di futura realizzazione della "Controstrada"



|  |   |                                |           |          |                                  |
|--|---|--------------------------------|-----------|----------|----------------------------------|
| <br><b>anas</b><br>GRUPPO FS ITALIANE<br>Struttura Territoriale Veneto<br>e Friuli Venezia Giulia | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione |          | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|  |   |                                | Rev.      | <b>A</b> |                                  |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |           |          |                                  |

## 4.2 Intervento di progetto

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

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

- Controstrada / bretella S.S. 309 Romea.

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

- Sottopasso ciclo-pedonale

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

Partendo dal marciapiede di Via Malcanton, lungo il tracciato ci sono tre livellette, la prima rampa in discesa con pendenza del 9,9% lunga 64.71 m., il sottopasso con pendenza a salire del 2,0% e la rampa fino a via Seriola Veneta Destra con pendenza del 9,9% e lunga 62.66 m.; i raccordi altimetrici sono progettato con raggi da 20,00 m a 40,00 m. La lunghezza totale del tracciato in asse è di 202.17 ml., di cui 175,00 ml è la lunghezza in asse del sottopasso, i rimanenti sono raccordi con il marciapiede esistente in via Malcontenta; parallelamente al Via Seriola Veneta Destra, per un tratto di circa 420 ml, è prevista la realizzazione di nuovo marciapiede con relativo cordolo di separazione dalla carreggiata stradale e parapetto verso le rampe di salita/discesa che portano allo scatolare. Il marciapiede si estende dall'imbocco delle rampe fino alla strada statale "Romea". Per questioni di sicurezza, non essendo possibile collocare la una nuova pensilina per gli utenti del servizio di trasporto pubblico lungo la corsia in direzione sud della "Romea", questa verrà installata al termine del nuovo marciapiede e completata con opportuna cartellonistica e griglia per il parcheggio di biciclette.

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

Lungo la corsia direzione sud della Romea, si prevede l'installazione di barriere new-jersey in sostituzione del guard-rail esistente a protezione della fermata autobus e nuovo marciapiede, con un varco

|  |   |                                |           |          |                                  |
|--|---|--------------------------------|-----------|----------|----------------------------------|
| <br><b>anas</b><br>GRUPPO FS ITALIANE<br>Struttura Territoriale Veneto<br>e Friuli Venezia Giulia | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione |          | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|  |   |                                | Rev.      | <b>A</b> |                                  |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |           |          |                                  |

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

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

Le aree intercluse all'interno della viabilità saranno destinate a verde, ospitando i fossi e scoline necessarie per garantire la continuità e sicurezza idraulica dell'area. Il recettore terminale di detti fossi è stato individuato nello scolo consortile Fosso Stocchero. Per la pista ciclo-pedonale è previsto un sistema di canalette grigliate che intercetta le acque piovane e le convoglia all'interno di una vasca interrata, posta sotto il piano viabile del sottopasso stesso, e da qui pompate al fossetto stradale lato nord della nuova contro strada.

|   |   |                                |           |          |                                  |
|---|---|--------------------------------|-----------|----------|----------------------------------|
|  <p><b>anas</b><br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione |          | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|   |   |                                | Rev.      | <b>A</b> |                                  |
|   | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |           |          |                                  |

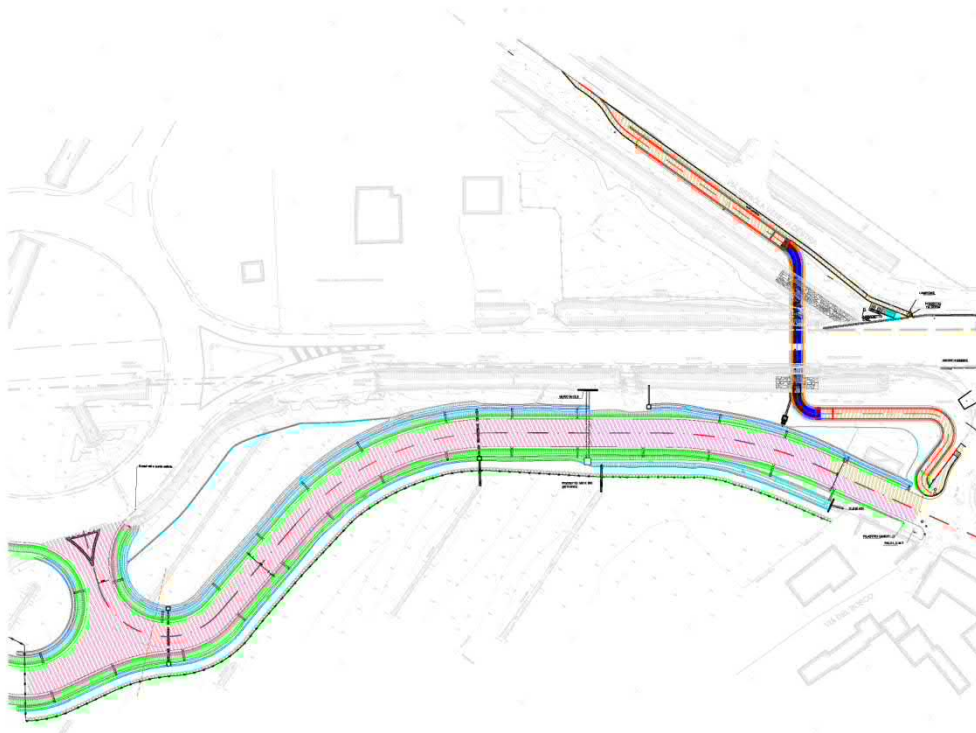


Figura 20 - Planimetria di progetto

La sede stradale sarà realizzata con tecniche e materiali tipici, nel rispetto dei caratteri geotecnici dei suoli. Non si prevede l'utilizzo di particolari soluzioni tecnologiche.

I pacchetti stradali così dimensionati svolgono le seguenti funzioni:

- ottimizzazione delle proprietà meccaniche con aumento della vita utile;
- allungamento dell'intervallo tra interventi manutentivi;
- abbattimento della pressione acustica emessa dal traffico veicolare;
- miglioramento della resistenza di attrito radente;
- riduzione del consumo di carburante per la messa in opera;
- riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;
- riduzione delle emissioni di polvere secca.

Le soluzioni impiantistiche relative ai sistemi di raccolta delle acque di piattaforma, impianti di illuminazione e segnaletica saranno definite in continuità con gli elementi già esistenti.

#### **4.3 Potenziali effetti sull'ambiente ad opere eseguite**

L'intervento proposto, come rilevato all'interno del presente documento, riguarda il prolungamento di un asse viario esistente, Via Malcantone, fino al raccordo con la rotonda già realizzata più a sud sulla SS 309 "Romea", attraverso la realizzazione della controstrada, e la realizzazione della pista ciclo-pedonale con la costruzione di un sottopasso per l'attraversamento della SS 309 "Romea" in sostituzione dell'attraversamento a raso esistente. Tali opere potenziano elementi della rete viaria già esistenti con l'inserimento di nuovi elementi infrastrutturali, comportando modifiche significative in positivo relativamente al traffico transitante ed incrementando la sicurezza stradale con riduzione

|   |   |                                |           |          |                                  |
|---|---|--------------------------------|-----------|----------|----------------------------------|
|  <p><b>anas</b><br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione |          | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|   |   |                                | Rev.      | <b>A</b> |                                  |
|   | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |           |          |                                  |

dell'incidentalità e del traffico nelle ore di punta, grazie alla più fluida circolazione dei veicoli dovuta anche dall'eliminazione dell'immissione laterale da Via Malcantone sulla SS 309.

A seguito della presente premessa, si riassumono di seguito le stime dei possibili effetti potenzialmente generati dalla proposta d'intervento.

- **Suolo e sottosuolo**

L'area, già interessata dalla presenza di opere di urbanizzazione, subirà sì un aumento di superficie per le reti stradali, a scapito di superficie adibita ad uso agricolo (in qualità di terreni arabili in aree irrigue da cartografia dell'uso del suolo), ma la stessa risulta già marginale a contesti urbani e pertanto non subirà ulteriore frammentazione non interessando, comunque, aree destinate a produzioni di pregio.

Sulla base delle analisi condotte emerge come lo spazio in oggetto sia già interessato dalla presenza di elementi antropici, in particolare in riferimento alla SS 309 e all'agglomerato residenziale di Malcantone, e sottoposto a pressioni antropiche significative. Tra queste primariamente il traffico veicolare sostenuto dalla statale al quale va aggiunta la presenza di un centro abitato.

In riferimento all'assetto previsto dal progetto si considera in prima istanza la modifica dello stato dei luoghi in relazione all'incremento di suolo antropizzato. La proposta d'intervento comporta un incremento della superficie occupata dalla sede stradale, sia per quanto riguarda la bretella/controllo strada sia per quanto riguarda il sottopasso ciclopedonale alla statale. Si tratta in parte di occupazioni di aree di pertinenza stradale e spazi agricoli posti lungo il margine stradale. Allo stato attuale l'area di intervento si inserisce in un sistema agricolo già compromesso da uno sviluppo diffuso di aree urbanizzate principalmente lungo gli assi viari a maggiore percorrenza.

L'analisi dell'uso del suolo evidenzia una notevole estensione delle aree urbanizzate e la tendenza in molti casi ad assumere uno sviluppo diffuso, seguendo la viabilità. Se si eccettua la porzione di territorio che si affaccia sulla laguna, non ci sono vaste estensioni a seminativo, interrotte proprio dallo sviluppo degli abitati e molto spesso da usi diversi. Un terzo del territorio comunale è in laguna, suddivisibile in tre classi: laguna viva, valli da pesca e casse di colmata.

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

|   |   |   |                       |          |             |
|---|---|---|-----------------------|----------|-------------|
|  <p><b>anas</b><br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | <p>PROGG. ESTERNA</p>  | <p>CODICE LAVORO:</p> <p>VE18MS163161</p> | Revisione             |          | Foglio / di |
|   |   |   | Rev.                  | <b>A</b> |             |
| T-00_EG-00_GEN_RE-02  |   |   | RELAZIONE URBANISTICA |          |             |



Figura 21 – Uso del suolo ([www.regione.veneto.it](http://www.regione.veneto.it))

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

Le aree soggette alle potenziali pressioni generate dalla realizzazione ed entrata in esercizio di quanto proposto coinvolgeranno gli spazi limitrofi all'area d'ingombro dell'opera. Si tratta di aree attualmente destinate ad uso agricolo con superfici a copertura erbacea (principalmente "Terreni arabili in aree irrigue") delimitate dalla rete viabile e dal tessuto urbano discontinuo denso, tutti fattori antropici che limitano la valenza ambientale dell'area coinvolta dall'intervento.

Sulla base della lettura dell'uso del suolo, a questo livello non si rileva la presenza di aree di particolare valenza ambientale o dove siano presenti elementi che possono concorrere allo sviluppo di relazioni ecologiche.

#### - **Aria - atmosfera - rumore**

In relazione alla qualità dell'aria il punto di rilevamento più prossimo all'area in oggetto è quello riferito alla centralina che si trova in prossimità dell'abitato di Malcontenta. Si tratta di un punto di rilevamento che registra, spesso con superamento della soglia degli inquinanti, gli effetti connessi alle emissioni dovute alle attività insediative e traffico veicolare, tuttavia il sito risente in modo significativo delle sostanze prodotte nell'area produttiva di Porto Marghera.

Anche i livelli di rumorosità relativi alla zona d'intervento sono legati principalmente alla pressione acustica data dalla S.S. 309 unitamente a fattori di carattere insediativo o di fondo naturale. In tal senso il quadro locale risulta variabile in relazione alle diverse ore del giorno, essendo strettamente legato al carico viabilistico.

|  |   |                                |           |          |                       |
|--|---|--------------------------------|-----------|----------|-----------------------|
| <br><b>anas</b><br>GRUPPO FS ITALIANE<br>Struttura Territoriale Veneto<br>e Friuli Venezia Giulia | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione |          | Foglio / di<br>2 / 46 |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                | Rev.      | <b>A</b> |                       |

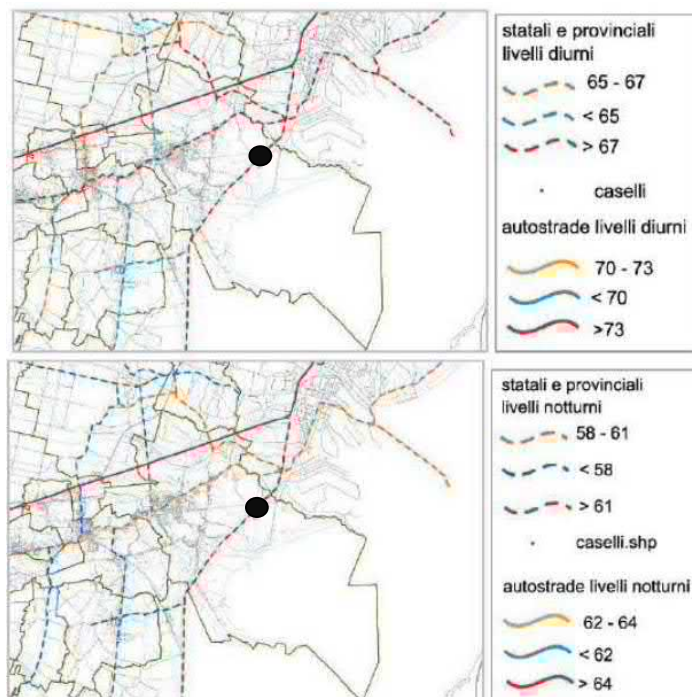


Figura 22 – PAT Elaborato n.29 Rapporto Ambientale - Livelli acustici della viabilità principale.

La riorganizzazione del nodo in sé non comporta incrementi di flussi di traffico, pertanto si stima come gli effetti indotti dal traffico stesso, con particolare riferimento al clima acustico e qualità dell'aria, risulteranno essenzialmente positivi rispetto alla situazione in essere.

#### - Acque superficiali e sotterranee

L'incremento delle superfici impermeabilizzate viene compensato tramite la creazione di un sistema di invasi, e la gestione delle acque è stata sviluppata in modo da non alterare le dinamiche idrauliche locali.

Il Comune di Mira, inoltre, si è dotato di un "Piano delle Acque" che intende porsi come uno strumento ricognitivo dello stato di fatto della rete delle acque superficiali e delle criticità presenti, nonché delle ipotesi risolutive delle stesse al fine anche di supportare una pianificazione territoriale orientata a garantire la sicurezza idraulica dei nuovi interventi e la possibilità di risolvere le problematiche esistenti.

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

|  |   |                                |                            |                       |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|-----------------------|
| <br><b>anas</b><br>GRUPPO FS ITALIANE<br>Struttura Territoriale Veneto<br>e Friuli Venezia Giulia | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br>2 / 46 |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                       |

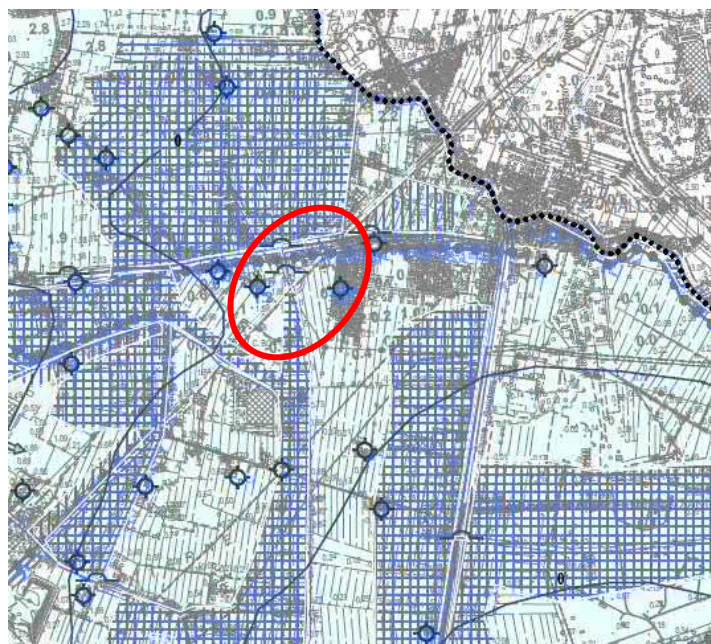


Figura 23 – PAT Tav 08 Elaborato n.22 - Carta Idrogeologica

Il territorio è soggetto a scolo meccanico, tramite un sistema di scoline, fossati e canali connessi ad impianti idrovori; il territorio del Comune di Mira, infatti, è compreso all'interno del Bacino Scolante nella Laguna di Venezia, il cui limite geografico può essere individuato prendendo in considerazione le zone di territorio che, in condizioni di deflusso ordinario, drenano nella rete idrografica superficiale che sversa le proprie acque nella Laguna ed è caratterizzato da una fitta rete idraulica.

Per quanto riguarda l'aspetto qualitativo delle acque di superficie si rileva come sia presente in prossimità dello spazio d'intervento, località Malcontenta, sul Naviglio del Brenta, un punto di monitoraggio della rete idrica di superficie che rientra nel sistema di monitoraggio di ARPAV; il sistema evidenzia come nelle tratte terminali dei corsi d'acqua che corrono all'interno dell'area centro-meridionale del bacino scolante siano caratterizzati da superamento del livello degli inquinanti; si tratta di una condizione che presenta limitazioni per lo sviluppo di sistemi naturalistici complessi e di valore all'interno e lungo i corsi d'acqua. I fattori di disturbo sono in larga parte imputabili alle realtà insediative e attività agricole presenti all'interno del territorio attraversato dai corsi d'acqua.


È comunque utile rilevare come l'intervento non interferisca con corsi d'acqua principali o elementi connessi a fiumi o canali che ricoprono interesse ambientale.

- **Ecosistemi e Paesaggio**

Analizzando il contesto territoriale, sulla base degli strumenti di gestione e pianificazione urbanistica e ambientale, emerge come l'elemento centrale del sistema ecologico sia la laguna di Venezia. A questa si relazionano aree che strutturano una rete di livello territoriale che coinvolge principalmente i corsi d'acqua e le aree agricole più integre.

La laguna di Venezia costituisce un nodo primario per la compresenza di più caratteri fisici, connessi alle aree umide, che consentono lo sviluppo di comunità vegetali e animali di primaria importanza.

Il valore ecologico del sistema è dato sia per la presenza stabile di specie protette, sia dalla funzione ambientale per specie svernanti che si trovano temporaneamente nell'area, per migrare in altre aree.

|  |   |                                |                            |                              |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|------------------------------|
|  <p>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><b>2 / 46</b> |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02 RELAZIONE URBANISTICA  |                                |                            |                              |
|  |   |                                |                            |                              |

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

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

Le aree agricole direttamente coinvolte, così come gli spazi limitrofi hanno un ruolo marginale rispetto alla presenza di fauna. Le specie potenzialmente associate all'area in oggetto sono caratterizzate da limitata vulnerabilità rispetto alle attività antropiche, sfruttando le risorse date proprio dall'attività agricola e presenza di abitato.

Dal momento che l'area d'intervento è già soggetta a pressioni antropiche, in particolare riferite ai rumori prodotti dai mezzi in transito lungo la Romea e produzioni di polveri e gas, risulta estremamente limitata la presenza di specie caratterizzate da particolari sensibilità.

Il contesto territoriale all'interno del quale si inserisce l'opera risulta caratterizzato prevalentemente dal sistema agricolo di origine, dove tuttavia la presenza antropica determina situazioni di evidente presenza, condizionando la percezione degli spazi e i riferimenti visivi.

Tutta la programmazione territoriale identifica l'asse della "Romea" come lo spartitraffico tra due realtà, limite già rilevato dal decreto di istituzione del vincolo paesaggistico in applicazione della Legge 431/85, quale ambito di notevole interesse pubblico.

L'area ad nord-ovest della SS 309, non soggetta a tutela paesaggistica, ricade nell'ambito della "bassa pianura tra il Brenta e l'Adige". Il contesto ricomprende spazi dove la componente rurale assume un peso evidente; la presenza antropica è strutturata su una pluralità di centri e realtà abitate che si attestano prevalentemente lungo la viabilità principale e secondaria, rafforzandosi in corrispondenza dei nodi storici. I caratteri paesaggistici principali sono così dati dal disegno del sistema agricolo e manufatti ad esso connessi. Le realtà urbane più strutturate, pur mantenendo vivo questo rapporto, evidenziano una marcata separazione tra abitato e spazio agricolo.

La porzione di territorio che si trova a sud-est della SS 309 è ricompresa nell'ambito indicato come "Laguna di Venezia". L'area comprende il sistema lagunare e la porzione di territorio che si affaccia su di esso, per gli ambiti dove la presenza antropica risulta limitata o contraddistinta dalla permanenza di caratteri storici. I valori principali sono dati pertanto dalla possibilità di leggere il disegno naturale e le permanenze storiche del territorio che si relaziona con la laguna.



|  |   |                |           |   |             |
|--|---|----------------|-----------|---|-------------|
|  <p>anas<br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA  | CODICE LAVORO: | Revisione |   | Foglio / di |
|  |  | VE18MS163161   | Rev.      | A |             |
|  |   |                | 2 / 46    |   |             |
| T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA  |   |                |           |   |             |

Per quanto riguarda in particolare l'area d'intervento emerge in modo evidente come gli elementi di maggiore valore paesaggistico siano in parte compromessi dalla presenza di più elementi antropici che identificano lo spazio. Oltre all'asse della Romea, che assume comunque un aspetto di identità e riconoscibilità del contesto, la presenza di aree artigianali e di servizio lungo il margine ovest della statale assume un evidente peso percettivo, come pure sul lato opposto della carreggiata la nuova area residenziale di Malcontenta determina un ulteriore elemento di riferimento visivo.

Allo stato attuale il contesto non è caratterizzato da evidente significatività paesaggistica o estetica poiché risente notevolmente della presenza di un importante asse viario e, pertanto, la realizzazione dell'opera non comporta riduzioni di spazi classificati come di valore ambientale.

È stato precedentemente sottolineato come l'area oggetto di trasformazione e gli spazi limitrofi non presentino valenze ambientali significative.

Questa dinamica è connessa allo sviluppo urbano, che si è comunque concentrato in corrispondenza del sistema insediativo che ripercorre la riviera del Brenta, oltre a fenomeni di rafforzamento di centri secondari.

#### - Sistema insediativo

Analizzando i dati contenuti nel PAT del Comune di Mira, che hanno definito gli indirizzi di sviluppo insediativo comunale, si rileva come al 2014 la popolazione residente si attestasse su 38.873 abitanti.

Il grafico di seguito riportato rappresenta l'andamento della popolazione negli ultimi 40 anni. Risulta evidente l'incremento della popolazione che si è registrato a partire ai primi anni del 2000. Si tratta di una variazione connessa essenzialmente al saldo migratorio di popolazione proveniente da comuni limitrofi.

Per quanto riguarda l'area in esame, gli elementi di maggiore rilievo per la componente sono dati dall'asse della "Romea" e della presenza di piccole aree artigianali commerciali che si collocano a ridosso della statale, proprio in ragione dell'accessibilità alla stessa, nonché da realtà abitative, che nel contesto si attestano lungo la viabilità secondaria, che tendono a sviluppare caratteri o elementi tipicamente urbani.

La SS 309 svolge un ruolo di primaria valenza per le connessioni di scala intercomunale e all'interno di un sistema ampio, in ragione di come si tratti di una direttrice che si inserisce in un corridoio sovra-regionale. La tratta in oggetto, collocandosi in prossimità del polo di Mestre-Marghera, riveste una funzione di accesso locale che si somma a quella di corridoio territoriale.

#### **4.4 Potenziali effetti sull'ambiente in fase di realizzazione delle opere**

Potenziali effetti, connessi alle lavorazioni in sé e alle emissioni prodotte dai mezzi utilizzati, si potranno avere, invece, durante la fase di realizzazione delle opere: in fase di cantiere gli effetti più rilevanti potranno riguardare la produzione di polvere e gas e l'incremento della rumorosità e si potranno riscontrarsi in concomitanza con le opere di scavo e demolizione del sedime stradale esistente.

Va tuttavia evidenziato come tali attività saranno concentrate in alcuni momenti, e pertanto, gli effetti più significativi non si svilupperanno in modo continuativo o per periodi prolungati. Si tratta pertanto di alterazioni limitate con carattere temporaneo e discontinuo.

|  |   |                                |                            |                                  |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
|  <p><b>GRUPPO FS ITALIANE</b><br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02    RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                                  |
|  |   |                                |                            |                                  |

Va inoltre rilevato come nell'intorno non siano presenti recettori sensibili di particolare fragilità se non la presenza del nucleo abitativo di Malcontenta, che tuttavia risulta già attualmente soggetto alle pressioni dovute alla presenza della statale.

La corretta gestione delle attività di cantiere, con particolare riferimento alla messa in sicurezza dei corpi idrici e gestione dei rifiuti e materiali di risulta, anche in osservanza delle vigenti normative e indirizzi degli enti gestori, assicurano che non vi siano effetti rilevanti sull'ambiente.

Si stima come l'intervento in sé non comporti alterazioni significative del quadro paesaggistico locale, considerando in primo luogo i caratteri dell'intervento e la specifica localizzazione. Le opere non andranno ad interferire con elementi e caratteri di significatività paesaggistica, collocandosi a cavallo di una direttrice di traffico di tale rilevanza. Le aree interessate dall'adeguamento viario, infatti, si collocano in prossimità di elementi detrattori della qualità estetica e percettiva del contesto agricolo del sistema per il lagunare.

Le alterazioni riguardano, inoltre, spazi marginali che non interferiscono con la qualità complessiva, senza comportare frammentazione del tessuto agricolo riduzione della percezione degli spazi di maggiore valenza.

- **Suolo e sottosuolo**

L'intervento di progetto riguardando il riassetto di una tratta stradale, mediante la creazione di una bretella/contro strada e di un sottopasso ciclopedonale, si inserisce per lo più all'interno di un ambito ricompreso nella fascia di rispetto stradale

L'uso attuale del suolo è in prevalenza agricolo con termine alla viabilità e all'abitato e la sua destinazione per ciò che non interessa direttamente le lavorazioni rimarrà la medesima. Non sono prevedibili impatti e/o modificazioni della geomorfologia territoriale.

La nuova configurazione progettuale determina un aumento dell'impronta stradale prevedendo l'occupazione di alcune aree private marginali. Si considera in tal senso un incremento di spazi artificiali senza comunque coinvolgere spazi o estensioni tali da avere effetti significativi in relazione alle capacità ambientali dei suoli non urbanizzati.

Durante la fase di cantiere i principali impatti possono ritenersi connessi alle attività di produzione di materiali di risulta in seguito alla demolizione della pavimentazione stradale esistente, alle attività di sbancamento e, infine, alla formazione del rilevato e alla realizzazione della sovrastruttura stradale.

In particolare, gli interventi di demolizione e sbancamento possono indurre alla produzione di terre ed inerti da doverne smaltire in discarica; la realizzazione di rilevati e sovrastruttura stradale rendono invece necessario l'approvvigionamento di terre ed inerti pregiati.

Inoltre, le attività di approntamento delle aree di cantiere e lo scotico dello strato vegetale, gli scavi per la realizzazione del sottopasso potrebbero dare luogo a consumo di suolo, che interessando, comunque, spazi prossimi al sedime stradale della SS 309, fa risultare minimale la perdita di terreni e di spazi ad uso agricolo.

- **Aria - Atmosfera - Rumore**

Le emissioni di inquinanti in atmosfera in fase di costruzione sono pertanto imputabili essenzialmente alle polveri derivanti dai materiali movimentati ed alle polveri e ai fumi di scarico delle macchine e dei

|   |   |                                |                            |                                  |
|---|---|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
|  <p><b>anas</b><br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|   | T-00_EG-00_GEN_RE-02    RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                                  |
|   |   |                                |                            |                                  |

mezzi pesanti impiegati nelle lavorazioni di cantiere. Si può ragionevolmente affermare che il relativo impatto sull'atmosfera sia da considerarsi quanto meno basso, in quanto i mezzi al lavoro costituiscono una presenza temporanea totalmente assimilabile al transito veicolare di automezzi. Il disturbo derivante dalle attività di cantiere per produzione di inquinamento (gas di scarico) e polveri è dunque limitato, in quanto i mezzi utilizzati sono in numero limitato, saranno adottati tutti gli idonei accorgimenti di prevenzione ed il periodo di esecuzione dei lavori è contenuto.

Per quanto riguarda le polveri originate dal movimento dei mezzi si precisa inoltre che i mezzi di trasporto procederanno sempre a bassa velocità e le piste di cantiere saranno sempre mantenute bagnate.

Ai fini di una mitigazione dei possibili effetti indotti sulla componente atmosfera dovranno comunque trovare applicazione durante le fasi di lavorazione i seguenti accorgimenti e mitigazioni:

- il transito dei mezzi sempre a bassa velocità;
- l'impiego di mezzi in buone condizioni di funzionamento curandone la manutenzione e prevenendo l'utilizzo di carburanti di alta qualità;
- lo spegnimento dei mezzi quando non necessari;
- l'umidificazione dei tratti di strada sterrati nei periodi secchi;
- la bagnatura degli inerti prima della loro movimentazione.

L'intervento di progetto consiste in una modificazione dell'attuale configurazione dell'intersezione stradale per garantire una migliore fluidificazione del traffico veicolare.

I parametri che definiscono le diverse possibili situazioni in merito alla diffusione di inquinanti in atmosfera, sono rappresentati in primo luogo dalle modifiche apportate dal progetto (in questo caso dalle condizioni di flusso e dalle caratteristiche del traffico veicolare) ed in secondo luogo dalle peculiarità territoriali, orografiche e dalla situazione meteorologica. In considerazione del fatto che le condizioni meteorologiche non variano e che i flussi di traffico si ritengono sostanzialmente gli stessi rispetto allo stato attuale, non si ritiene che la soluzione prevista possa determinare impatti superiori in termini di inquinamento atmosferico rispetto a quanto si può evidenziare oggi, anzi uno degli obiettivi dell'intervento è proprio una migliore qualità dell'ambiente dovuta alla fluidificazione dello scorrimento degli automezzi.

Con riferimento alla componente ambientale rumore le operazioni e le lavorazioni da eseguire all'interno dei cantieri edili generalmente superano i valori limite fissati dalla normativa vigente. Qualora i livelli previsti nelle zone di attività risultino superiori ai limiti delle zonizzazioni acustiche in atto sarà necessario richiedere al Comune l'autorizzazione temporanea in deroga per attività di cantiere in conformità di quanto in merito previsto dalla legge 447/1995. In tale sede si identificherà l'eventuale localizzazione di interventi di mitigazione consistenti in barriere acustiche mobili.

Considerando come sorgenti di rumore i macchinari in fase di utilizzo e considerata la temporaneità di tali impatti, si può prevedere che le attività di costruzione modifichino solo transitoriamente in modo significativo i livelli acustici attuali lungo il fronte avanzamento lavori.

In considerazione dell'attuale destinazione d'uso dell'area circostante l'ambito di progetto, dell'assenza di ricettori particolarmente sensibili, ad esclusione del nucleo residenziale di Malcontenta,

|  |   |                                |                            |                                  |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
|  <p>anas<br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02    RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                                  |
|  |   |                                |                            |                                  |

già sottoposto per dislocazione ad elevati valori di questa componente, e del fatto che il progetto consiste nella riconfigurazione di un'intersezione stradale esistente non sono prevedibili effetti significativi in termini di impatto acustico.

Qualora si eseguano lavorazioni potenzialmente critiche per la produzione di vibrazioni

- si dovranno effettuare azioni attive finalizzate alla riduzione delle vibrazioni agendo direttamente sulle sorgenti, ottimizzando il comportamento dinamico, diminuendo le masse squilibrate, aumentando le azioni dissipatrici;

- si dovrà in alternativa o contemporaneamente, prevedere un cambiamento delle condizioni di funzionamento (es. variazione delle velocità di funzionamento) essendo questo in molti casi il sistema più economico e dai risultati migliori;

Date le soluzioni realizzative e di esercizio adottate, si può ragionevolmente ritenere che questo fattore ambientale non generi condizioni né di rischio, né di potenziale disturbo per la salute pubblica.

- **Acque superficiali e sotterranee**

I lavori sono localizzati pressoché interamente all'interno della fascia di rispetto della rete stradale esistente e interferiscono con corsi d'acqua, canali e/o elementi della rete di scolo marginalmente ed in maniera puntuale.

Gli impatti determinabili dalla fase di cantiere sono riconducibili agli sversamenti accidentali ed all'utilizzo di forniture idriche per le lavorazioni. Il cantiere prevede la necessità di fornitura idrica esterna. Tutto il cantiere sarà attrezzato con impianti di trattamento dei reflui domestici e dei reflui industriali; il rilascio delle acque utilizzate dovrà avvenire nel rispetto dei limiti quali-quantitativi previsti dalla legge. Le lavorazioni necessarie alla realizzazione dell'opera non comporteranno alcun attingimento di acque dal sottosuolo.

In fase di esercizio la qualità delle risorse idriche rimarrà inalterata, anche in considerazione del fatto che laddove la rete di scolo delle acque superficiali verrà intercettata dalle lavorazioni previste, si avrà cura a ripristinarla così come si presenta "ante operam".



Durante la fase di esercizio, le possibili alterazioni con la componente idrica sotterranea possono essere ricondotte all'incremento della superficie di impronta della bretella e del tratto di sottopasso ciclo-pedonale.

Per quanto concerne il traffico veicolare, l'interferenza deriva dal rilascio sulla pavimentazione stradale di sostanze inquinanti che, in seguito al dilavamento della piattaforma, potrebbero addurre inquinanti sia alle acque superficiali che sotterranee. Va tuttavia rilevato come l'intervento non comporti incrementi di mezzi transitanti nell'area rispetto allo stato attuale, pertanto tale potenziale effetto si stima nullo.

Non si ritiene che la nuova configurazione delle opere una volta realizzate possa determinare impatti negativi sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee.

- **Ecosistemi e Paesaggio**

L'intervento di fatto non interessa in maniera significativa parti di territorio con vegetazione di pregio in quanto l'ampliamento stradale, rispetto all'attuale occupazione dell'incrocio, risulta assai modesto e

|  |   |                                |                            |                                  |
|--|---|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
|  <p>anas<br/>GRUPPO FS ITALIANE<br/>Struttura Territoriale Veneto<br/>e Friuli Venezia Giulia</p> | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione<br>Rev. <b>A</b> | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02    RELAZIONE URBANISTICA   |                                |                            |                                  |
|  |   |                                |                            |                                  |

del tutto marginale. L'esecuzione dei lavori in progetto non costituisce particolare criticità per l'eliminazione e/o danneggiamento di vegetazione di potenziale interesse naturalistico.

In considerazione dell'attuale situazione ambientale, caratterizzata da elevati livelli di disturbo, determinati dalla presenza della rete viaria, non si ipotizzano nel sito di progetto presenze faunistiche significative e/o di particolare interesse ecologico.

Gli effetti dovuti ad una diretta interazione dei lavori sulla risorsa flora e fauna che caratterizza le aree di intervento possono considerarsi trascurabili, in primo luogo perché nelle zone in questione, in quanto agricole, antropizzate e soggette a disturbo (traffico veicolare, artigianale-commerciale, residenziale), non si ipotizzano presenze faunistiche di particolare interesse, in secondo luogo perché il disturbo causato dalla fase di cantiere può semplicemente determinare l'allontanamento temporaneo di quegli individui animali che possono trovarsi a sostare occasionalmente nell'area e la migrazione degli stessi verso siti meno esposti. Il contesto territoriale immediatamente all'esterno del perimetro del cantiere è interessato dalla presenza di ambienti che già presentano un elevato livello di disturbo.

Il progetto e le operazioni di cantiere, considerato anche il traffico previsto, per propria tipologia (limitata estensione) non si ritiene possano essere causa di alterazione della funzionalità ecologica del territorio a scala di area vasta, in quanto consistono in operazioni localizzate per lo più in un ambito stradale (immediatamente al di fuori di siti di interesse naturalistico e quindi di nodi e corridoi strategici della rete ecologica territoriale), temporanee e reversibili.

Le modifiche previste non sono tali alterare in modo significativo il quadro paesaggistico di riferimento, andando ad intervenire comunque in prossimità di spazi già antropizzati, dove non sono presenti elementi di valore percettivo o spazi agricoli integri.

Le opere di fatto confermano e consolidano lo stato dei luoghi, senza comunque determinare variazioni significative del profilo dell'area o l'inserimento di elementi che non siano già presenti. Il progetto prevede comunque la realizzazione di opere di mitigazione (piantumazione di siepe arboreo arbustiva, rinverdimento dei rilevati stradali, creazione di elementi di diversificazione vegetazionale su aree di risulta) ed il mantenimento di spazi verdi all'interno delle aree intercluse dalla viabilità che mitigano, in parte, l'artificialità dello spazio in oggetto.

#### - Sistema Insediativo

L'intervento, come visto, è funzionale alla messa in sicurezza di un nodo particolarmente critico, soprattutto per l'agglomerato urbano che vi si affaccia. La configurazione prevista, infatti, assicura una maggiore funzionalità e fruibilità delle aree a sud-est della statale, con ricadute positive per la popolazione e di riflesso per il sistema turistico-ricettivo locale. Da evidenziare inoltre come il nuovo assetto rende maggiormente sicura l'immissione sulla SS 309 degli abitanti delle abitazioni presenti lungo Via Malcantone.

## 5. COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO

Come emerso dalle analisi condotte, l'area in oggetto non è caratterizzata da valenze ambientali di particolare significatività o unicità. Il sito si colloca all'interno di un ambito vasto dove la realtà rurale

|  |   |                                |           |          |                                  |
|--|---|--------------------------------|-----------|----------|----------------------------------|
| <br><b>anas</b><br>GRUPPO FS ITALIANE<br>Struttura Territoriale Veneto<br>e Friuli Venezia Giulia | PROGG. ESTERNA<br> | CODICE LAVORO:<br>VE18MS163161 | Revisione |          | Foglio / di<br><br><b>2 / 46</b> |
|  |   |                                | Rev.      | <b>A</b> |                                  |
|  | T-00_EG-00_GEN_RE-02      RELAZIONE URBANISTICA   |                                |           |          |                                  |

risulta prevalente e identifica il paesaggio, tuttavia proprio lo spazio oggetto d'intervento è caratterizzato da elementi antropici di particolare rilievo. In tal senso ci si confronta con uno spazio già alterato in relazione alla presenza di elementi di carattere insediativo e infrastrutturale. L'attuale contesto territoriale, ancorché originariamente agricolo, risulta già fortemente compromesso dalla presenza di un tracciato viario d'importanza nazionale, di attività economiche produttive cresciute lungo la sua direttrice, di insediamenti residenziali la cui crescita è legata alla sua esistenza e dalla quale ne risultano penalizzati.

L'intervento pur comportando l'inserimento di nuovi elementi infrastrutturali, seppur limitati a zone contermini ad un grande tracciato, elementi che serviranno a riorganizzare un nodo alquanto critico, non comporta una modifica evidente dello stato dei luoghi. Le alterazioni risultano limitate, e riguardano essenzialmente la diversa conformazione dell'intersezione, con conseguente incremento degli spazi occupati dalla sede stradale, in prossimità della stessa. Trattandosi di spazi di pertinenza della viabilità in essere, e occupazione di aree agricole marginali rispetto alla SS 309 non si rilevano modifiche o riduzioni significative degli spazi non urbanizzati, evidenziando come si interessino spazi che non hanno valenza ambientale o naturalistica.

La percezione visiva nel dopo intervento metterà sicuramente in evidenza un più corretto inserimento paesaggistico ed ambientale di questa porzione dell'infrastruttura viaria.

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

La controstrada si inserisce ai margini dell'agglomerato urbano di Malcontenta in un contesto agricolo periurbano, in un'area cuscinetto tra il tracciato della "Romea" ed un insediamento urbanizzato, una scelta progettuale nel rispetto del "criterio della minor perdita di naturalità e minor frammentazione ecologica"; le trasformazioni indotte dalle soluzioni progettuali avranno carattere permanente e porteranno, in ottemperanza alle previsioni degli strumenti di pianificazione, alla soluzione di criticità locali, come l'attraversamento della "Romea", con effetti positivi sul contesto paesaggistico e storico-culturale.

La realizzazione del sottopasso ciclo-pedonale, allo stesso modo, andrà a ricostruire quella relazione con il resto del territorio, che il tracciato della statale aveva irrimediabilmente interrotto; la realizzazione di un tratto di ciclabile, che grazie ad un sottopasso, risolve la problematica dell'attraversamento a raso lungo un tracciato di grande percorrenza, risponde all'esigenza di razionalizzare ed incentivare una mobilità lenta, così da ricostruire una maglia di percorsi che mettano in relazione tutti gli ambienti di valore paesaggistico e storico-testimoniali che il contesto di questa porzione di pianura veneta possa offrire.

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