

Lavori di realizzazione di rampe e sottopasso di svincolo in località Brondolo al km 85+900 della SS 309 "Romea"

PROGETTO DEFINITIVO

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ANAS

PROGETTISTA PRINCIPALE
Ing. Antonino Gallo

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE



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

DIRETTORE TECNICO: *Ing. Walter Cosenza*



VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO
Dott. Ing. Umberto Vassallo

CSP



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

DIRETTORE TECNICO: *Ing. Walter Cosenza*



RELAZIONE DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

RELAZIONE VALUTAZIONE PRELIMINARE
AI SENSI DELL'ART.6, COMMA 9 DEL D.LGS.152/2006

CODICE PPM		NOME FILE		REVISIONE	
NEMSV00424		T00ES00AMBRE01A_RELAZIONE_PAESAGGISTICA.DOC		A	
		CODICE ELAB.	T00ES00AMBRE02		
D					
C					
B					
A					
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1.	PREMESSA.....	2
2.	RIFERIMENTI PROGRAMMATICI	3
2.1	Inquadramento territoriale	3
2.2	PTRC - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.....	4
2.3	Piano paesaggistico regionale d’ambito – PPRA, Arco Costiero adriatico	8
2.4	PAI - Piano per l’Assetto Idrogeologico	9
2.5	PTCP - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....	10
2.6	PRG - Piano Regolatore Generale	18
2.7	Rete Natura 2000.....	21
3.	PROPOSTA D’INTERVENTO	25
3.1	Stato dei luoghi.....	25
3.2	Intervento previsto.....	30
4.	COMPATIBILITÀ DELL’INTERVENTO	33

1. PREMESSA

La presente relazione ha come obiettivo l'analisi della possibilità di creazione di effetti, diretti o indiretti sulla Rete Natura 2000, a seguito della di realizzazione di rampe e sottopasso di svincolo in località Brondolo della S.S. 309 "Romea", nel territorio del Comune di Chioggia.

Gli interventi previsti si rendono necessari per la messa in sicurezza dell'intersezione e conseguente adeguamento della viabilità esistente, nonché degli impianti tecnologici e sistemi di raccolta e gestione delle acque superficiali qui presenti.

L'area interessata dalle opere si trova all'interno del territorio comunale di Chioggia e si colloca nell'Ambito di Paesaggio n. 31 "Laguna di Venezia" dell'Atlante Ricognitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

Il presente documento analizza e stima le possibili insorgenze di eventuali impatti rispetto al sito della Rete Natura 2000, nonché sugli habitat e le specie riferite alle suddette aree, al fine di verificare la sussistenza o meno di possibili effetti negativi sulla loro conservazione (l'obiettivo di conservazione impone che non ci siano cambiamenti nella biodiversità e nella distribuzione delle specie sensibili all'interno del sito, che non si verifichi un peggioramento della salute delle specie animali e vegetali e che non vengano alterati gli equilibri dell'ecosistema).

Analizzando il contesto territoriale le valutazioni sono sviluppate con particolare riferimento alle seguenti aree appartenenti alla Rete Natura 2000: ZPS IT3250046 Laguna di Venezia; SIC IT3250030 Laguna Medio – Inferiore di Venezia.

L'area di azione comunque non interferisce con un SIC e una ZPS, poiché lontana da area definita tra gli Ambiti di Sovrapposizione della Rete Natura 2000

Il documento è redatto in applicazione di quanto previsto dalla DGR 1400 del 29.08.2017, e nello specifico in osservanza del contenuto dell'allegato A, paragrafo 2.2, punto 23 relativamente alla verifica delle condizioni di non necessità di procedura di valutazione di incidenza ambientale, secondo la fattispecie "piani, i progetti e gli interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000".

Il presente documento è strutturato sulla base di quanto definito dalla Delibera sopra indicata, in riferimento ai contenuti della relazione tecnica che accompagna la Dichiarazione di Non Necessità, così come definito al punto 2.2 dell'Allegato A.

2. RIFERIMENTI PROGRAMMATICI

2.1 Inquadramento territoriale

L'intervento è localizzato nel Comune di Chioggia, Provincia di Venezia, in località Brondolo, al km 85+900 della SS.309 "Romea". L'opera insiste su sedimi stradali esistenti e la realizzazione del sistema di rampe di ingresso e di uscita si pone l'obiettivo di migliorare la fluidità e la sicurezza della circolazione stradale con l'eliminazione di potenziali punti di conflitto attualmente identificabili con le manovre di ingresso e uscita sulla Via Padre Emilio Venturini e Via Papa Giovanni XXIII, quest'ultime verranno collegate fra di loro attraverso la realizzazione di una rotonda per garantire la fruibilità di tutte le svolte.

Si renderà necessario un adeguamento delle opere idrauliche per garantire la continuità della rete di smaltimento delle acque meteoriche con la realizzazione di nuovi fossati e tombinamenti a completamento delle opere stradali. Il luogo d'intervento ricade all'interno della fascia di rispetto stradale esistente e non risultano esserci produzioni di particolare qualità e tipicità di cui all' art. 21 D.Lgs. 228/2001.



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

2.2 PTRC - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

L'area di interesse si colloca nell'Ambito di Paesaggio n. 31 "Laguna di Venezia" dell'Atlante Ricognitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ed è disciplinato dal Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV), approvato dalla Regione Veneto Con deliberazione di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020.

Quest'ultimo promuove la tutela e la valorizzazione dell'ambiente e delle risorse.



Figura 2 – Estratto dell'Atlante Ricognitivo del Veneto con individuazione dell'area oggetto d'intervento

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

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

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

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

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

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

Il Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV) comprende i territori dei Comuni di: Campagna Lupia, Camponogara, **Chioggia**, Codevigo, Dolo, Jesolo, Marcon, Martellago, Mira, Mirano, Mogliano Veneto, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Salzano, Spinea, Venezia.

I contenuti del piano di area sono articolati nei seguenti sistemi, per ciascuno dei quali sono dettate le Norme di cui all'articolo 1 lett. c):

1. Sistema ambientale lagunare e litoraneo;
2. Sistema ambientale della terraferma;
3. Sistema dei beni storico culturali;
4. Unità del paesaggio agrario;
5. Sistema insediativo e produttivo;
6. Sistema relazionale;
7. Sistema dei corridoi afferenti la S.S. 309 "Romea" e la S.S. 14 "Triestina".

Per garantire equilibri tra tutela, trasformazione e valorizzazione del territorio, quanto su riportato converge nella definizione degli obiettivi di qualità del paesaggio, così come esplicitato nel Codice dei Beni culturali e del paesaggio agli artt. 135 e 143

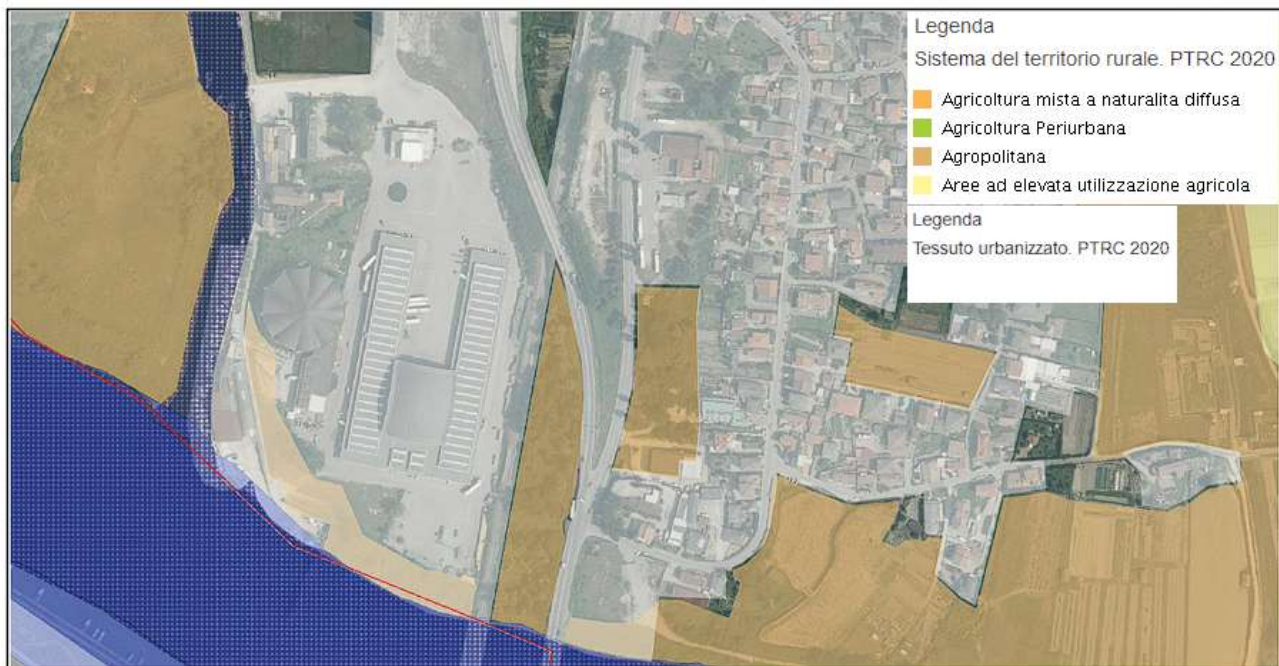


Figura 3 – Tavola 01 a - Uso del suolo terra



Figura 4 – Tavola 01 b - Uso del suolo acqua



Figura 5 – Tavola 02 - Biodiversità



Figura 6 – Tavola 09 - Sistema del territorio rurale e della rete ecologica (Tav. 31 Laguna di Venezia)

2.3 Piano paesaggistico regionale d'ambito – PPRA, Arco Costiero adriatico

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.

L'Ambito, oltre a comprendere una rilevante presenza di aree di tutela paesaggistica, presenta anche delle realtà interessate da significative dinamiche di trasformazione, rappresentando così il contesto ideale ove pienamente intervenire con la pianificazione paesaggistica, ossia coniugare le necessità di tutela dei beni paesaggistici, le esigenze di cura e valorizzazione di tutti i paesaggi e le opportunità di trasformazioni territoriali sostenibili.

Il PPRA, quale parte integrante del PTRC, ne assume gli obiettivi generali, ovvero la definizione e il coordinamento di politiche e misure atte ad armonizzare le linee di sviluppo del territorio secondo requisiti di sostenibilità ambientale.

Il piano assume il sistema degli obiettivi di piano articolato secondo i suddetti tre assi complementari di progetto e disciplina relativi a:

1. la tutela dei beni paesaggistici;
2. la cura e valorizzazione dei paesaggi;
3. l'integrazione del paesaggio nelle politiche di governo del territorio.

Per disegnare e garantire equilibri tra tutela, trasformazione e valorizzazione del territorio, quanto definito all'interno dei tre assi converge nella definizione degli obiettivi di qualità del paesaggio, così come esplicitato nel Codice dei Beni culturali e del paesaggio agli artt. 135 e 143.

2.4 PAI - Piano per l'Assetto Idrogeologico

La Legge 183/1989 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo" ha portato alla suddivisione dell'intero territorio nazionale in bacini idrografici classificati in bacini di rilievo nazionale, interregionale e regionale, ed ha stabilito l'adozione di Piani di bacino specifici.

Per ognuno di essi, il Piano di Bacino costituisce il principale strumento di un complesso sistema di pianificazione e programmazione finalizzato alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque. Si presenta quale mezzo operativo, normativo e di vincolo diretto a stabilire la tipologia e le modalità degli interventi necessari a far fronte non solo alle problematiche idrogeologiche, ma anche ambientali, al fine della salvaguardia del territorio sia dal punto di vista fisico che dello sviluppo antropico

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

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

Nel caso specifico, l'area oggetto di esame compare tra quelle perimetrata a pericolosità idraulica nella cartografia del PAI relativamente al bacino del Brenta – Bacchiglione, con classe di pericolosità idraulica moderata (P1) (cfr. tavola 108 Carta della pericolosità idraulica - Piano di stralcio per l'assetto idrografico del fiume Brenta – Bacchiglione D. Lgs 152/2006).

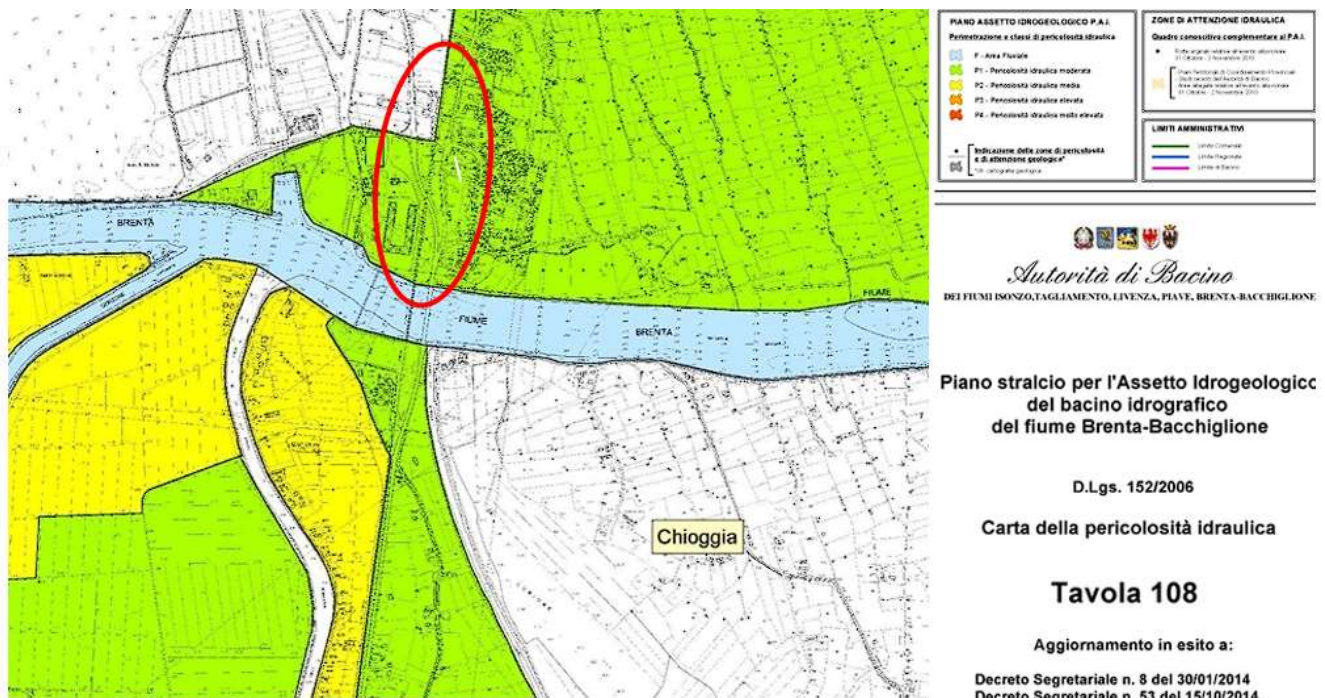


Fig.7 –Tavola 108 - Pericolosità Idraulica

2.5 PTCP - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

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

Ai fini della presente Relazione sono stati analizzati i contenuti degli elaborati grafici del Piano.

Dall'analisi dei contenuti in relazione all'area di intervento e all'opera progettuale, emergono le interferenze evidenziate nei seguenti stralci cartografici:

- Tav. I Beni culturali e del paesaggio:
 - o L'area non rientra in nessuna perimetrazione, è presente una Fortificazione nelle vicinanze, che non verrà interessata dai lavori.

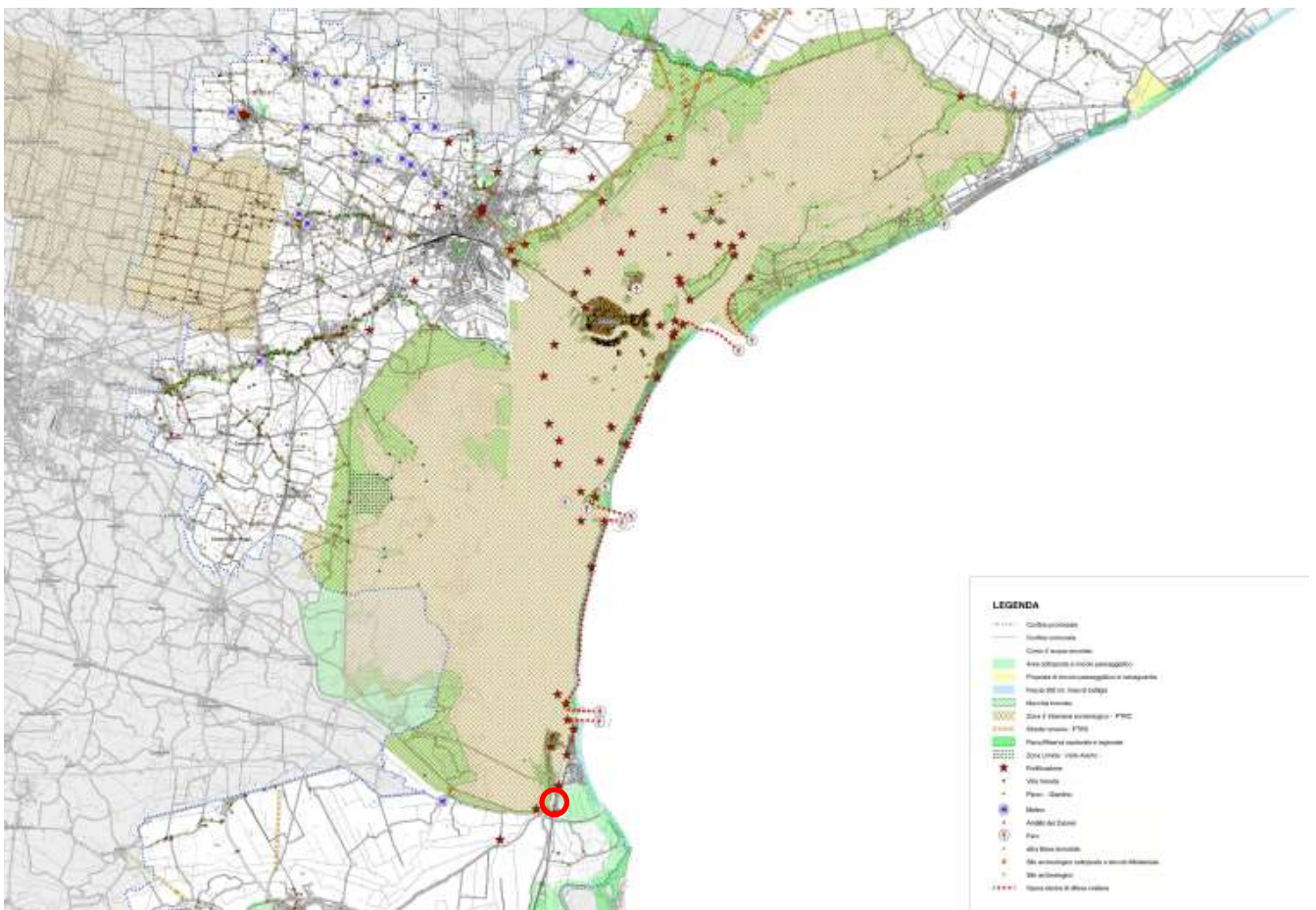


Fig. 8 – Stralcio TAV. I Beni culturali e del paesaggio

- Tav. 2-3 Carta delle fragilità
 - Pericolosità idraulica in riferimento ai P.P.A.I. adottati o ai P.A.I. approvati – Art. 15
 1. Il PTCP assume l'indicazione del Piano provinciale delle emergenze (DLgs n. 112/98 e LR 11/01) della Provincia di Venezia (qui di seguito PPE) approvato con delibera del Consiglio Provinciale 2008/000041 del 07.06.2008 secondo il quale:
 - tutto il territorio provinciale è strutturalmente assoggettato a fenomeni che possono determinare rischi idraulici;
 - sono a pericolosità idraulica: relativamente ai comprensori di bonifica, le aree indicate come aree allagate negli ultimi cinque/sette anni; relativamente ai tratti terminali dei fiumi principali quelle indicate dai Progetti di Piano di Assetto Idrogeologico (PPAI) adottati o dai Piani di Assetto Idrogeologico (PAI) approvati, come aree fluviali o come aree con pericolosità idraulica P1, P2 e P3 e P4. Il PTCP riporta alla Tavola 2 le suddette aree sulla base delle indicazioni degli Allegati 19 e 21 del PPE.
 2. Alla luce del PPE il PTCP persegue i seguenti obiettivi:
 - salvaguardare la sicurezza di cose e persone;
 - prevenire alterazioni della stabilità dell'ambiente fisico e naturale con particolare riferimento alle zone sottoposte a vincolo idrogeologico, nonché alle aree instabili e molto instabili;
 - migliorare il controllo delle condizioni di rischio idraulico promuovendo azioni che ne riducano le cause e organizzando le forme d'uso del territorio in termini di maggiore compatibilità con i fattori fisici legati al regime dei corsi d'acqua, dei sistemi di bonifica e della rete idraulica minore;
 - promuovere un riassetto idraulico complessivo del territorio attraverso interventi di difesa attiva volti ad incrementare la capacità di invaso diffusa dei suoli con azioni diverse compreso l'utilizzo delle pertinenze degli ambiti fluviali come luoghi privilegiati per gli interventi di rinaturalizzazione;
 - armonizzare la pianificazione e la programmazione dell'uso del suolo con la pianificazione delle opere idrauliche ed al riassetto delle reti di bonifica attuati dagli enti competenti e stabilire a riguardo specifiche direttive per la formazione dei PAT/PATI.
 - Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento (elevatissima, elevata e alta) – Art. 30
 1. Allo scopo di contribuire a che l'acqua, bene pubblico indispensabile per la vita, anche a garanzia delle generazioni future, sia tutelata come diritto umano, sociale e naturale imprescindibile, e allo scopo di assicurare l'accesso alle risorse idriche distinguendo i fabbisogni primari per le persone e per l'ambiente da quelli finalizzati agli utilizzi produttivi, il PTCP indica i seguenti obiettivi:

- individuare tutte le componenti idrografiche, geologiche e ambientali che, nel loro complesso, formano l'ambiente in cui la presenza dell'acqua è elemento costitutivo e strutturante;
 - monitorare le trasformazioni che interessano dette componenti al fine di accertare che le medesime perseguano anche la conservazione e la tutela delle risorse idriche.
2. Per la Laguna di Venezia resta salvo quanto disposto dalla specifica normativa vigente e dal "Piano per la Prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia – Piano Direttore 2000", approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 24 del 1 marzo 2000 e successive integrazioni.

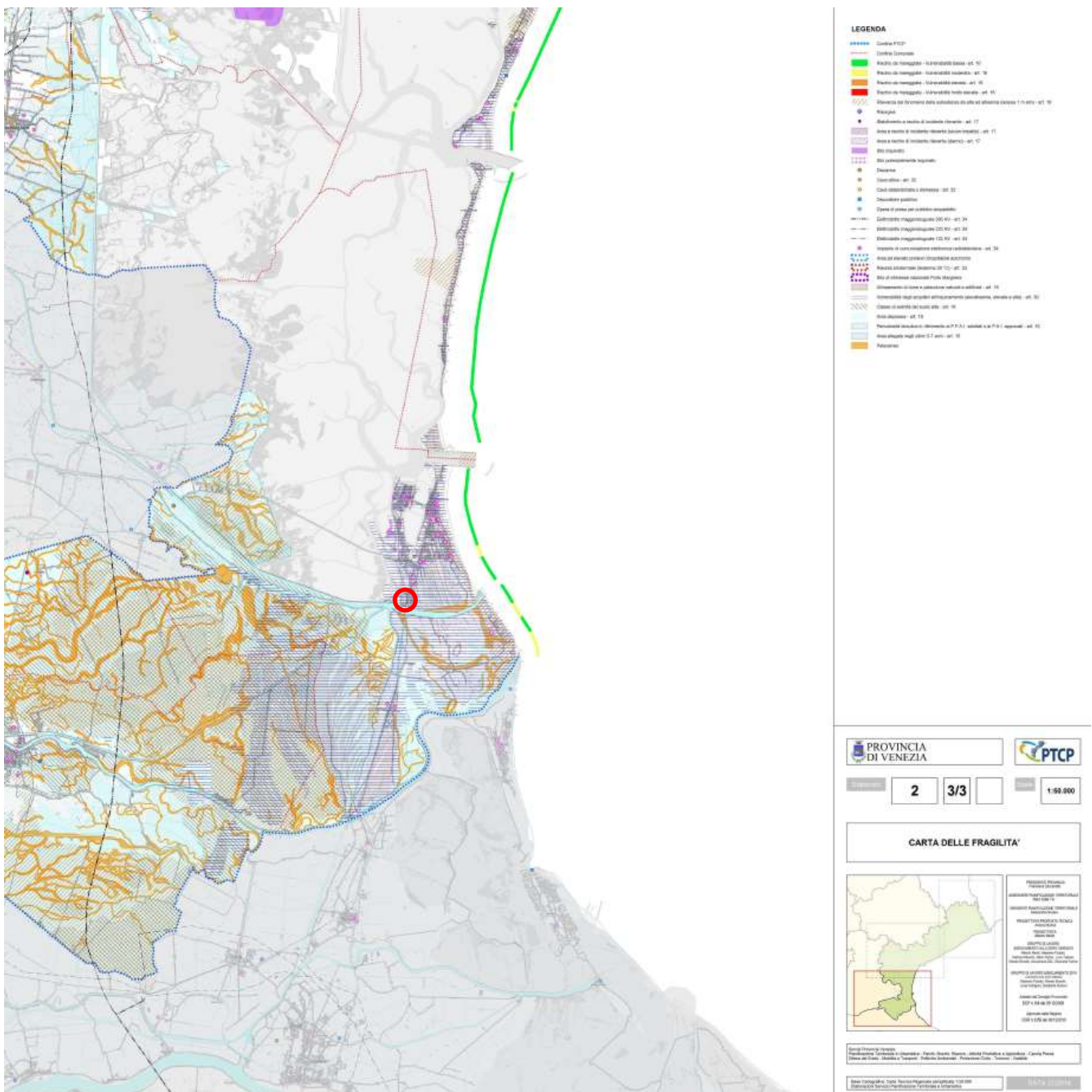


Fig.10 – Stralcio Tav. 2-3 Carta delle fragilità

- Tav. 4-3 Sistema insediativo – infrastrutturale

- L'area rientra nella perimetrazione de Sistema insediativo: Residenza e Attività Economiche.

- Viabilità Esistente – art. 56

Art. 56. Infrastrutture viarie

Obiettivi

1. Il PTCP indica come obiettivi generali in termini viabilistici la necessità di garantire livelli crescenti di sicurezza della circolazione, di ridurre i tempi di percorrenza aumentando l'accessibilità alle diverse aree, nonché alla tutela del patrimonio viario di competenza esistente ottimizzando le condizioni di circolazione tramite la risoluzione dei punti critici.

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

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

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

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

5 bis Il PTCP persegue l'obiettivo di messa in connessione rapida di tutti i sistemi legati alle aree turistico balneari con le strutture aeroportuali di Tessera e Treviso (Tessera – Venezia Lido – Punta sabbioni – Cavallino – Jesolo – Eraclea - Caorle a nord –est, Lido Pellestrina e Chioggia a sud).

- Linea Ferroviaria Esistente – art. 55

Art. 55. Il sistema della mobilità

Obiettivi

1. Il PTCP in merito all'organizzazione della mobilità provinciale persegue i seguenti obiettivi:

- più efficace coordinamento tra politiche provinciali per la mobilità e politiche insediative e per l'integrazione delle principali funzioni economiche;

- maggiore apertura del sistema della mobilità provinciale alle relazioni regionali, nazionali e transnazionali, nella prospettiva di una piena integrazione con i "corridoi europei" come grandi sistemi per le relazioni con est e ovest Europa, con il centro Europa e con i paesi mediterranei;

- maggiore specializzazione delle reti e dei servizi e più efficiente interazione tra le diverse modalità di trasporto;
- recupero di competitività del trasporto pubblico e collettivo attraverso l'innovazione tecnica e organizzativa e la realizzazione di sistemi in sede propria;
- gestione della mobilità al fine di contenere gli effetti negativi del traffico veicolare relativamente all'inquinamento atmosferico e acustico, all'occupazione di suolo pubblico e al consumo energetico.

- più efficace politica della mobilità delle merci volta ad attuare uno spostamento modale dalla strada al ferro a tutti i livelli di pianificazione anche attraverso la realizzazione di collegamenti diretti tra le linee principali e le aree della chimica a Porto Marghera utilizzando la cosiddetta "linea dei Bivi" per superare il nodo di Mestre;

2. Il PTCP, allo scopo di perseguire con la necessaria coerenza e sistematicità gli obiettivi di cui sopra, individua quattro sistemi, fra loro integrati:

- il sistema delle connessioni d'area vasta che comprende la rete autostradale, i servizi e le infrastrutture per la logistica di interesse provinciale e i principali nodi intermodali, le ferrovie di interesse sovraprovinciale, i nodi di interscambio portuale e aeroportuale;
- il sistema dei principali corridoi viari e ferroviari d'interesse provinciale e interprovinciale, costituito dai nodi di interscambio di livello sovra comunale e dal sistema di trasporto pubblico di livello regionale e interprovinciale ad esse connesso;
- il sistema della viabilità di collegamento intercomunale di interesse provinciale, di supporto alle attività e ai trasporti locali;
- il sistema dell'accessibilità e della mobilità locale, compresa quella alternativa all'automobile, orientato alla fruizione del patrimonio territoriale e ambientale con modalità leggere e lente.

2.bis Vanno prioritariamente completate le infrastrutture e i servizi su rotaia in connessione ai massimi flussi quotidiani prevedendo innanzitutto l'adeguamento e la mitigazione ambientale della linea ferroviaria verso Piove di Sacco con il collegamento diretto con Chioggia (o lungo il ponte o lungo il Brenta) e il Sistema Ferroviario Metropolitano di collegamento con Chioggia, S. Donà – Portogruaro e Tessera.

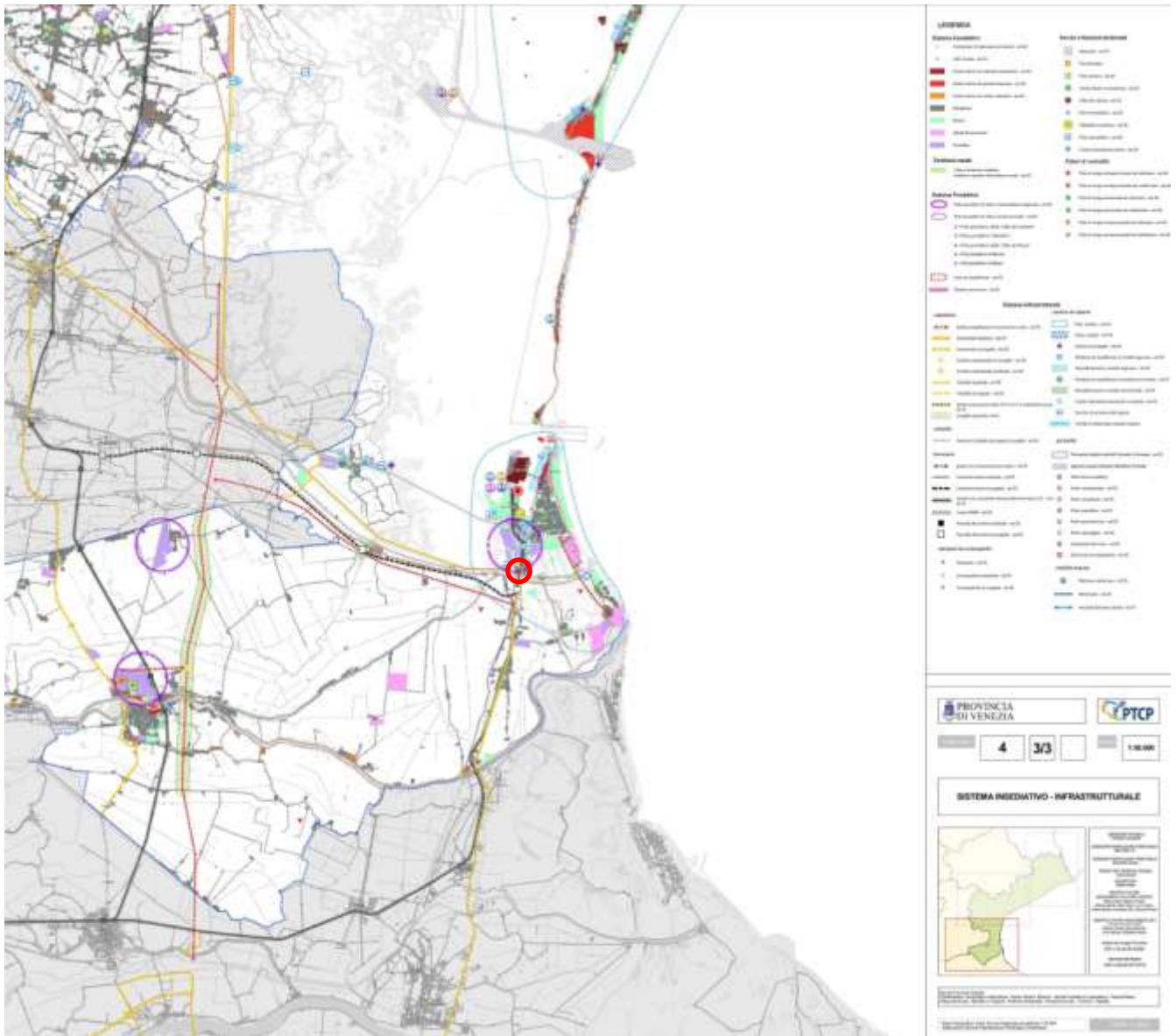


Figura 11 – Tavola 4-3 Sistema insediativo – infrastrutturale

2.6 PRG - Piano Regolatore Generale

L'insediamento, su cui insiste l'intervento per il quale si richiede Autorizzazione Paesaggistica, è identificato nella TAV. 13. 1. D – Chioggia - Sottomarina - della Variante generale al Piano Regolatore Generale del Comune di Chioggia risultando tipizzato come:

- Sistema Insediativo: SB - Attrezzature interesse comune, SC – Verde Pubblico Attrezzato – art. 68
- Sistema produttivo: Attività produttive da trasferire – art.81
- Sistema relazionale: Percorsi ciclopedonali – art. 90

Nelle Norme Tecniche di Attuazione della suddetta variante vengono così definite:

Art. 68 - Spazi pubblici o riservati alle attività collettive – Opere di urbanizzazione

1. Le aree che il Piano classifica come spazi pubblici o riservati alle attività collettive sono destinate alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria così come definite dall'articolo 25 della L.R. n° 61/1985 e dalle norme ivi richiamate ed in genere alle attività collettive.

2. Tali aree costituiscono la dotazione minima di spazi pubblici o riservati all'istruzione, alle attività collettive, a verde e parcheggio di cui all'articolo 3 del D.M. 2 aprile 1968 n° 1444, come integrato dall'articolo 25 della L.R. n° 61/1985

3. In particolar modo dette aree sono destinate alla realizzazione dei seguenti servizi ed attrezzature:

- Aree per l'istruzione (S.A.): Scuole dell'obbligo e annessi servizi quali mense e palestre.
- Aree per attrezzature di interesse comune (S.B.):

Chiese, Centri religiosi, oratori, Cimiteri, Istituzioni assistenziali, Presidi sanitari decentrati Case di Riposo

Servizi e Uffici della Pubblica Amministrazione Centri culturali, musei, biblioteche pubbliche Sedi delle forze dell'ordine quali Carabinieri, Polizia, Guardia di Finanza, Uffici Giudiziari, Servizi tecnologici, Stazioni e depositi dei mezzi di trasporto pubblico. Canile

- Aree a verde pubblico (S.C.):

Aree a parco e giardino pubblico, Aree per impianti sportivi

- Aree a parcheggi (P)

4. Gli interventi in tali aree sono considerati di pubblica utilità e sono prioritariamente realizzati dal Comune o dall'Ente competente previa approvazione del relativo progetto. La realizzazione degli interventi e/o la gestione degli impianti in conformità con le destinazioni d'uso specifiche di Piano possono essere concesse a soggetti privati, previa convenzione con il Comune che definisca i tempi e modi di realizzazione, le modalità di utilizzo dell'area, le modalità di esercizio degli impianti, la durata della convenzione, le garanzie e le clausole in caso di inadempienza.

5. La realizzazione delle previsioni di Piano può avvenire anche a mezzo di Società di trasformazione urbana di cui all'art. 120 del Testo Unico degli Enti Locali.

6. Gli ulteriori indici per l'edificazione in tali aree sono i seguenti:

- rapporto massimo di copertura 35% della superficie del lotto;

- distanza minima dai confini 5,00 ml.; sono ammesse le costruzioni a confine nei casi e nei modi di cui al precedente art. 62;

- distanza minima dai fabbricati 10,00 ml.;

- distanza minima dalle strade 10,00 ml.

7. Nelle aree S.C. destinate ad impianti sportivi è fissato un indice di edificazione massima di 0,05.

8. Gli ulteriori indici per l'edificazione in tali aree sono i seguenti:

- rapporto massimo di copertura 5% della superficie del lotto;

- distanza minima dai confini 5,00 ml.; sono ammesse le costruzioni a confine nei casi e nei modi di cui al precedente art. 62;

- distanza minima dai fabbricati 10,00 ml.;

- distanza minima dalle strade 5,00 ml.

9. Le aree S.C. destinate a parco e giardino pubblico sono in edificabili. In tale zona se non diversamente indicato nelle schede tecniche di attuazione sono consentiti unicamente la posa di manufatti per la manutenzione delle aree verdi, e attrezzature quali giochi, panchine, servizi igienici, ecc. e la concessione temporanea alla posa di chioschi ed edicole di dimensioni non superiori ai 25 mq.

Art. 81 - Insediamenti produttivi esistenti normati con Variante ai sensi degli artt. 126 e 30 della L.R. n° 61/1985

1. Nelle tavole di Piano sono riportati gli ambiti delle Schede Tecniche che regolano in modo puntuale gli interventi di ampliamento ammessi per le diverse attività produttive esistenti nel territorio e confermate, ambiti definiti con la Variante Urbanistica ai sensi dell'art. 126 della L.R. n° 61/1985 adottata con deliberazione del Consiglio Comunale n° 118 del 20/10/199 e approvata con deliberazione della Giunta Regionale Veneta n° 666 del 16/03/2001. Tali Schede sono contenute nell'Allegato 3 e costituiscono parte integrante delle presenti Norme di Variante.

Art. 90 – Percorsi ciclopedonali

1. Le tavole di Piano indicano la principale rete di percorsi ciclopedonali da attuare, previa approvazione da parte degli Organi competenti di idoneo progetto, attraverso la realizzazione di piste ciclabili in sede propria di almeno 3 ml. di larghezza o attraverso la diversa organizzazione della viabilità carraia mediante interventi finalizzati a moderare il traffico.

2. I percorsi consentono di mettere in rete le principali emergenze storico culturali e ambientali presenti nel territorio e quindi contribuiscono alla loro valorizzazione e assunto rilievo anche dal punto di vista turistico.

3. I percorsi permettono, inoltre, di offrire una alternativa all'uso delle auto per la mobilità urbana e pertanto la loro completa realizzazione e connessione è strategica per migliorare la qualità residenziale e ambientale.

4. I percorsi ciclopedonali realizzati in ambiti di interesse paesaggistico ed ambientale dovranno essere realizzati con tipologie e materiali tali da non alterare il carattere di naturalità e morfologia dei luoghi (pavimentazioni permeabili, pedane in legno, ecc.).



Figura 12 – Stralcio TAV. 13.1.D – Chioggia - Sottomarina - della Variante generale al Piano Regolatore Generale

2.7 Rete Natura 2000

L'area in esame non ricade in siti di importanza comunitaria ma si trova a 850 m in direzione Est da ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" e a oltre 1100 m in direzione Est da SIC IT3250030 "Laguna medio – inferiore di Venezia".



Figura 13– Estratto da Geoportale Nazionale / Siti Rete Natura 2000

- ZPS IT3250046 – Laguna di Venezia

TIPO	CODICE SITO	DATA COMPILAZIONE	AGGIORNAMENTO
F	IT3250046	200702	200702
AREA (ha):		55209,00	
LUNGHEZZA SITO (Km):		183	
REGIONE BIO-GEOGRAFICA		Continentale	

L'area della Laguna di Venezia, comprende oltre alla laguna viva, alle valli da pesca, alle velme, alle barene e ai ghebi anche porzioni di gronda lagunare e di aste fluviali importanti per quanto concerne la nidificazione, la sosta e l'alimentazione delle specie ornitiche di interesse comunitario elencate nel formulario standard, oltre a molte altre specie animali e vegetali di interesse conservazionistico.

La sua superficie è di circa cinquantamila ettari, il 67% dei quali è costituito da specchi d'acqua, il 25% da barene e l'8% da isole. Il 15% del totale è arginato da valli da pesca, in tutto 24. La profondità degli specchi d'acqua varia tra i pochi centimetri delle pallidi interne e qualche decina di metri in corrispondenza dei porti e dei canali di navigazione.

La perimetrazione proposta permetta di includere entro i confini della ZPS IT3250046 - Laguna di Venezia anche l'unica garzaia afferente all'area lagunare non ancora inserita nelle esistenti ZPS, ovvero la garzaia di Ca' Bianca, posta alla confluenza dei fiumi Brenta e Bacchiglione, in comune di Chioggia.

Questa garzaia ospita una colonia di Garzetta, una piccola colonia di Nitticora e vede la presenza dell'Airone guardabuoi. Il pregio

dell'area in cui insiste la garzaia è legato al fatto che è isolata dalla terraferma, essendo posta su un isolotto naturale posizionato alla confluenza dei fiumi Brenta e Bacchiglione; pertanto, il disturbo antropico risulta quasi nullo.

L'area lagunare protetta è estesa dalla Laguna Nord a quella Sud (escludendo i principali centri abitati); essa è separata dal mare da un cordone litoraneo costituito da 4 lidi sabbiosi, stretti e lunghi: Cavallino, Lido, Pellestrina e Sottomarina. Il ricambio delle acque dovuto alle maree è pari a 800 milioni di metri cubi al giorno, con una delle maggiori escursioni del bacino Mediterraneo. Lo scambio idrico con il Mare Adriatico avviene attraverso le tre bocche di porto del Lido, di Malamocco e di Chioggia, nelle proporzioni del 40 % per la prima e per la seconda e del restante 20 per la terza.

L'assetto geomorfologico dell'area protetta e, più in generale, della Bassa Pianura Veneta è legato alle attività deposizionali che si sono succedute e sovrapposte nelle ere geologiche.



Il risultato di tale evoluzione, condizionata dal successivo intervento antropico, ha dato origine all'attuale territorio, che, dal punto di vista topografico, si presenta con una morfologia indicativamente sub-pianeggiante caratterizzata dalla presenza di ondulazioni più o meno accentuate che condizionano l'andamento del deflusso delle acque di scorrimento superficiale ed incanalate.

La zona delle barene e delle velme attuali è costituita dall'alternarsi di ambienti emersi e periodicamente sommersi.

Le barene sono estensioni tabulari di terreno argilloso, emergenti durante la bassa marea, ma sommerse durante l'alta marea, attraversate da una rete fittissima di canaletti naturali chiamati ghebbi.

Le velme, di norma perimetrali alle barene, sono i fondi, quasi sempre in laguna morta, che affiorano durante le basse maree, generalmente solo per poche ore e per pochi giorni ogni anno.

I fondi di laguna più profondi costituiscono la Laguna Veneta in senso stretto; si tratta di zone che non emergono mai, neppure durante le minime maree annuali.

L'ambiente lagunare comprende anche alcuni canali di origine sia naturale sia antropica, oggi a servizio dell'area industriale di Porto Marghera: il Canale Malamocco-Marghera ed il Canale Vittorio Emanuele, che presentano profondità pari a circa 10 m rispetto alle quote medie della laguna.

Il microclima dell'area lagunare è influenzato, data la collocazione geografica, dalle interazioni Alpi- mare e da correnti di aria fredda che penetrano attraverso aperture nella catena alpina.

Venezia risente del clima della pianura padana, per la vicinanza al mare è mitigato nelle temperature minime invernali (3°C media) e nelle massime estive (24°C media). I periodi di maggiori precipitazioni sono quello primaverile e quello autunnale; frequenti sono i temporali estivi. Difficilmente nevica a Venezia ma in inverno spesso gelano le parti più interne della laguna. L'elevata umidità provoca nebbie nei mesi freddi ed afa in quelli caldi. I venti principali sono la Bora (NE) dominante nei mesi invernali e primaverili, lo Scirocco (SE) in estate e, meno frequente, il Garbìn o Libeccio (SW).

La Laguna di Venezia è caratterizzata dalla presenza di un complesso sistema di specchi d'acqua, foci fluviali, barene, canali, paludi, con ampie porzioni usate prevalentemente per l'allevamento di pesci e di molluschi. Il paesaggio naturale è caratterizzato da spazi di acqua libera con vegetazione macrofitica sommersa e da ampi isolotti piatti (barene) che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore nord-adriatico. Sono presenti zone parzialmente modificate ad uso industriale (casse di colmata), la cui bonifica risale agli anni sessanta, ricolonizzate da vegetazione spontanea con formazioni umide sia alofile che salmastre e aspetti boscati con pioppi e salici.

La ZPS della Laguna di Venezia è stata designata per il ruolo ecologico che svolge nei confronti del ciclo biologico di numerose specie di uccelli, rappresentate in molti casi da un gran numero di individui.

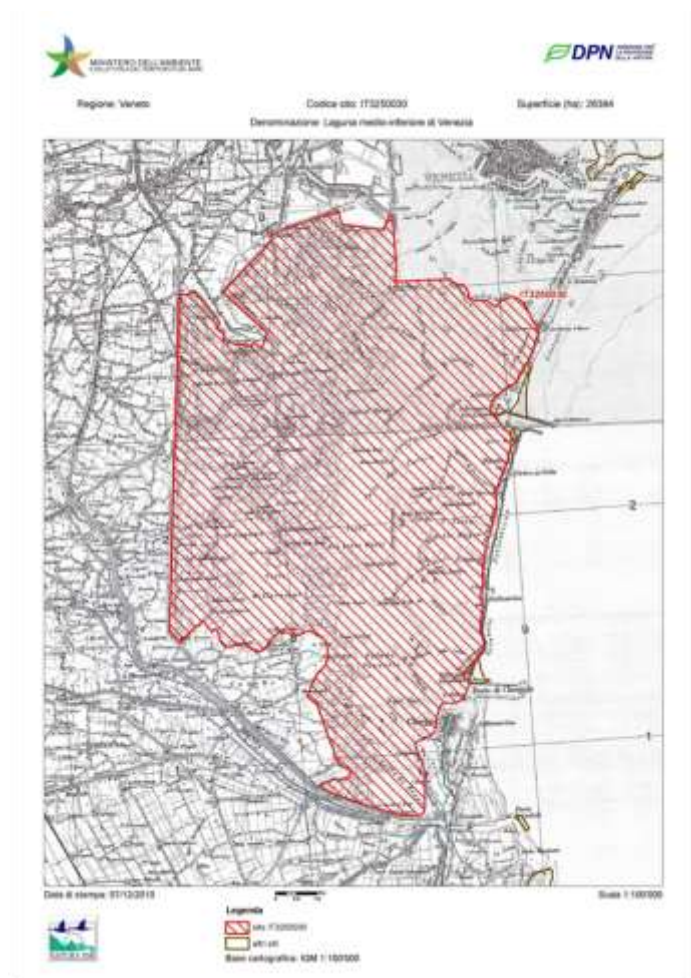
- SIC IT3250030 – Laguna Medio inferiore di Venezia

TIPO	CODICE SITO	DATA COMPILAZIONE	AGGIORNAMENTO
C	IT3250030	199606	200502
AREA (ha):	26385,00		
LUNGHEZZA SITO (Km):	90		
REGIONE BIO-GEOGRAFICA	Continentale		

Il territorio del S.I.C. IT3250030 rappresenta un sottoinsieme della Z.P.S. IT3250046; ciò è confermato dalla sovrapposizione degli habitat e delle presenze faunistiche e vegetazionali. Insieme essi costituiscono il noto sistema ambientale del bacino inferiore dello specchio lagunare veneziano, caratterizzato dalla presenza di un complesso sistema di barene, canali, paludi, con ampie porzioni acquee usate prevalentemente per l'allevamento del pesce; gli ambienti emersi, compresi alcuni sporadici manufatti, ricoprono solo il 15% circa dell'area, che per il resto è costituita da zone perennemente o prevalentemente sommerse.

Le valli e le barene del bacino medio inferiore fanno parte, a loro volta, del ben più vasto sistema della Laguna di Venezia, ambiente unico per la ricchezza e complessità delle sue forme naturali; essa è stata riconosciuta come Zona Ramsar in quanto rispondente ai requisiti richiesti dall'articolo 1 del

D.P.R. n. 448 del 13 Marzo 1976 (di recepimento della convenzione) che sottolinea che "[omissis] si intendono per zone umide le paludi e gli acquitrini, le torbe oppure i bacini, naturali o artificiali, permanenti o temporanei, con acqua stagnante o corrente, dolce, salmastra o salata, ivi comprese le distese di acqua marina la cui profondità, durante la bassa marea, non supera i 6 metri" e continua all'articolo 2 comma 1 che "[omissis] i confini di ciascuna zona umida vanno indicati con precisione e riportati su carta e possono comprendere le zone



rivierasche, fluviali e marine, adiacenti alle zone umide, le isole o le distese di acqua marina con profondità superiori ai sei metri durante la bassa marea, situate entro i confini delle zone umide, in particolare quando tali zone, isole o distese d'acqua, hanno importanza come habitat degli uccelli acquatici". Tutta la laguna, escluse le isole abitate, ed alcuni canali portuali, rientra in questa definizione.

Oltre all'inclusione nella classificazione di zona umida, sono alcuni parametri quantitativi (la numerosità dell'avifauna presente) e qualitativi (l'ampia estensione di area di barena) a fare della Laguna di Venezia un'area umida d'importanza internazionale.

3. PROPOSTA D'INTERVENTO

3.1 Stato dei luoghi

Attualmente l'intersezione tra la S.S.309, Via Padre Emilio Venturini e Via Papa Giovanni XXIII è del tipo a raso con precedenza ai veicoli che transitano sulla statale; sono permesse tutte le manovre sia in immissione che in uscita dalla strada statale.

I problemi causati dalla viabilità esistente sono quindi legati alla formazione dell'elevato traffico veicolare sulla SS. 309 in corrispondenza degli incroci, alla sicurezza nell'eseguire la manovra di attraversamento dell'intersezione e/o di svolta.

L'area di intervento è situata sulla terraferma, a circa 4 Km a sud del comune di appartenenza e a nord della riva sinistra del fiume Brenta; a sinistra l'area è confinata dalla rete ferroviaria della tratta Rovigo – Chioggia, a ovest con la località Brondolo.

Il territorio comunale di Chioggia si colloca in corrispondenza dell'area più meridionale della provincia di Venezia, ricomprendendo un'ampia porzione dell'area lagunare, nonché della fascia dell'arenile a sud della laguna stessa e degli spazi agricoli compresi tra il Brenta e l'Adige. Si tratta di un territorio ampio, la cui quasi metà si estende all'interno del sistema lagunare, considerando sia gli spazi acquei che le aree di transizione tra terraferma e laguna (velme e barene). Dal punto di vista altimetrico le quote medie sono prossime allo 0, con spazi che si collocano anche al di sotto del livello del mare; si tratta prevalentemente degli ambiti situati lungo il margine lagunare e alcune porzioni del sistema agricolo ricompreso tra Chioggia, Cona e Cavarzere. Il territorio è pianeggiante con una pendenza generale minima. Di particolare significatività è anche il sistema dei fiumi e dei canali che disegnano il territorio, oltre al corso di fiumi di rilievo, quali il sistema Brenta-Bacchiglione, fiumi che in prossimità di Chioggia si riuniscono, e dell'Adige; di interesse sono anche il canale dei Cuori, il Gorzone e il canale di Valle.



Fig. 1 – Ortofoto dell’area d’intervento con punti di ripresa fotografica



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6



Foto 7

3.2 Intervento previsto

L'opera insiste su sedimi stradali esistenti con caratteristiche geometriche e funzionali assimilabili, per quanto riguarda la S.S. 309, ad una strada di tipo C – Strade extraurbane secondarie, secondo quanto previsto dal D.lgs. 30 aprile 1992 n.285 – Nuovo Codice della Strada e dal D.M. 5 novembre 2001 n. 6792 – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;

La realizzazione del sistema di rampe di ingresso e di uscita si pone l'obiettivo di migliorare la fluidità e la sicurezza della circolazione stradale con l'eliminazione di potenziali punti di conflitto attualmente identificabili con le manovre di ingresso e uscita sulla Via Padre Emilio Venturini e Via Papa Giovanni XXIII.

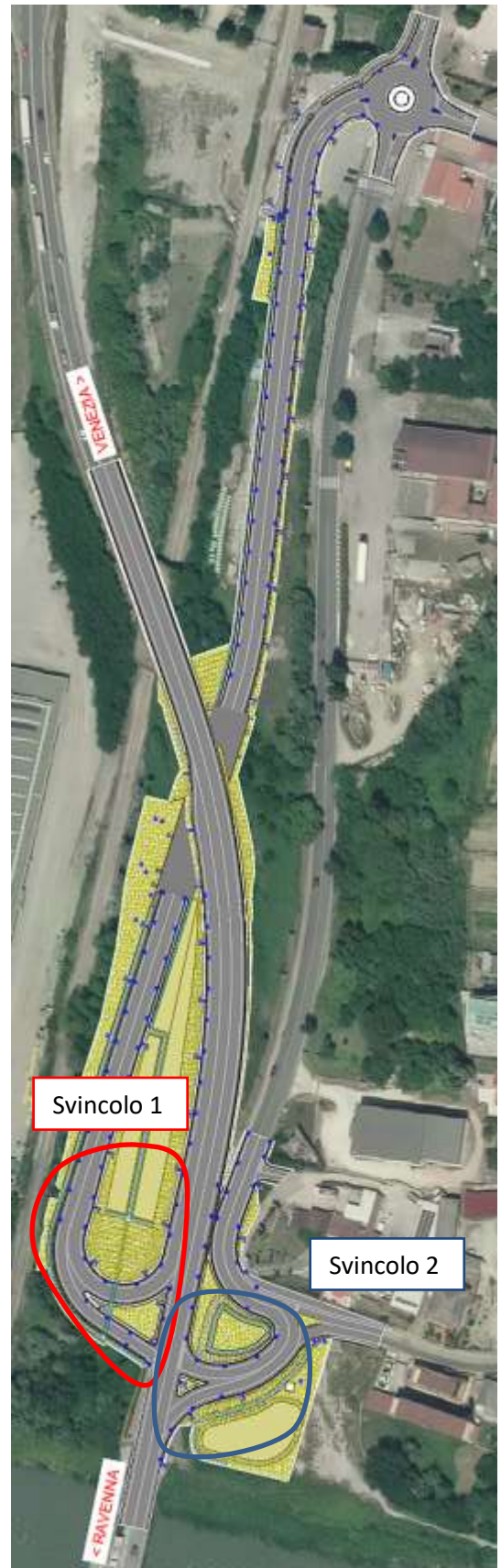
Quest'ultime verranno collegate fra di loro per garantire la fruibilità di tutte le svolte.

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

La viabilità di progetto adotterà due rampe, ingresso (direzione Ravenna) e uscita che si intersecheranno sulla Via Padre Emilio Venturini tramite rotatoria e due rampe (Svincolo 1), ingresso (direzione Venezia) e uscita che si intersecheranno con Via Papa Giovanni XIII (Svincolo 2). Nella zona di intersezione attuale tra SS 309 Romea, Via Padre Emilio Venturini e Via Papa Giovanni XXIII verrà realizzato un collegamento tra le due attraverso una curva e verrà eliminata l'intersezione con la SS309 Romea. Nell'intersezione in ingresso uscita con la Via Padre Emilio Venturini verrà realizzato un sottopasso.

Attualmente l'intersezione tra la S.S.309, Via Padre Emilio Venturini e Via Papa Giovanni XXIII è del tipo a raso con precedenza ai veicoli che transitano sulla statale; sono permesse tutte le manovre sia in immissione che in uscita dalla strada statale. Tale configurazione non è in grado di garantire un livello di sicurezza adeguato a causa delle diverse categorie stradali che si incrociano e per la presenza di mezzi pesanti. Le corsie di ingresso e uscita hanno larghezza pari a 3,50 metri e 1,00 metri di banchina.

Le opere di carattere idraulico prevedono la realizzazione di un sistema di raccolta puntuale delle acque meteoriche con la messa in opera di pozzetti prefabbricati dotati di sifone antiodore e griglia superiore in ghisa adatta ai carichi stradali pesanti, caditoie stradali ai margini dei cordoli con relativi pozzetti prefabbricati, con condotte di scarico in PVC serie pesante diametro esterno compreso tra 200 mm e 400 mm.



Le superfici scolanti le acque di piattaforma verranno suddivise in tre aree di raccolta separate, ognuna delle quali afferisce ad una vasca di prima pioggia e da questa, una volta depurate, saranno prima immesse in vasche di detenzione ai fini dell'invarianza idraulica e quindi inviate allo scarico nel fiume Brenta.

Sono previste n.3 vasche di prima pioggia aventi le seguenti caratteristiche e sistema di rilascio:

- n. 1 vasca di volume pari a 15.000 litri posta in prossimità della rotatoria nelle vicinanze del sottopasso della pista ciclabile, raccoglierà le acque di piattaforma e della pista ciclabile per una superficie di circa 2.700 mq, verranno convogliate a caduta in una vasca di laminazione di 15.000 litri, da questa saranno spinte in pressione con l'ausilio di pompa accoppiata nel bacino di detenzione previsto tra il ramo di svincolo in uscita dalla S.S.309 dir. Ravenna e la S.S. 309, e successivamente inviate allo scarico;
- n. 1 vasca di volume pari a 28.000 litri posta in prossimità del ramo di svincolo in uscita dalla SS.309 dir. Venezia, raccoglierà le acque di piattaforma per una superficie di circa 4.600 mq, lo scarico è a caduta nel bacino di detenzione previsto nelle vicinanze e da questo al fiume Brenta;
- n. 1 vasca di volume pari a 28.000 litri posta in prossimità del sottopasso, raccoglierà le acque di piattaforma per una superficie di circa 4.200 mq che verranno convogliate a caduta in una vasca di laminazione di pari volume, da questa saranno spinte in pressione con l'ausilio di pompa accoppiata nel bacino di detenzione previsto tra il ramo di svincolo in uscita dalla S.S.309 dir. Ravenna e la S.S. 309, e successivamente inviate allo scarico.

Le opere di carattere impiantistico prevedono la realizzazione del sistema di pubblica illuminazione degli svincoli e della rotatoria e di tutti i rami stradali di progetto ad essi collegati.

Sono altresì previste le suddette tre vasche di prima pioggia e due vasche di laminazione che devono essere allacciate alla linea elettrica.

Per quanto sopra è stata predisposta la suddivisione dell'intero progetto in tre parti funzionali indipendenti dal punto di vista della gestione degli impianti elettrici con la messa in opera di tre armadi stradali che gestiranno:

- armadio stradale n.1 posto in prossimità della rotatoria nelle vicinanze del sottopasso della pista ciclabile, dove saranno collocati i quadri elettrici dell'impianto di illuminazione di parte del ramo di accesso alla rotatoria e quello del sistema di smaltimento, depurazione e rilancio delle acque di piattaforma;
- armadio stradale n.2 posto in prossimità del ramo di svincolo in uscita dalla SS.309 dir. Venezia, dove saranno collocati i quadri elettrici dell'impianto di illuminazione dello svincolo 2 e quello del sistema di smaltimento e depurazione delle acque di piattaforma;
- armadio stradale n.3 posto in prossimità del sottopasso, dove saranno collocati i quadri elettrici dell'impianto di illuminazione dello svincolo 1 e quello del sistema di smaltimento, depurazione e rilancio delle acque di piattaforma.

4. 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 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'intervento non comporta l'inserimento di un nuovo elemento, ma piuttosto la riorganizzazione del nodo già esistente. La realizzazione dell'opera, pertanto, 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 del nodo già esistente. Trattandosi di spazi di pertinenza della viabilità in essere, e occupazione di aree marginali non si rilevano modifiche o riduzioni significative degli spazi non urbanizzati, evidenziando come si interessino spazi che non hanno valenza ambientale o naturalistica.

Gli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico, dirette e indotte, reversibili e irreversibili, a breve e medio termine, nell'area di intervento e nel contesto paesaggistico sia in fase di cantiere che a regime, sono i seguenti:

L'intervento di progetto in esame insiste su un'area attualmente occupata da un'infrastruttura esistente, che verrà modificata nella sua conformazione spaziale. In termini generali, il progetto in esame consiste nell'eliminare le intersezioni a raso e creare un sistema di svincoli per ingresso ed uscita dalla SS 309 e di un'intersezione a rotatoria con la viabilità locale. La suddetta tipologia consente, oltre al miglioramento dell'assetto viario, di garantire una maggiore sicurezza stradale data la riduzione dei punti di conflitto, maggiore capacità di smaltimento del traffico con snellimento della circolazione;

Benché gli interventi in progetto non determinino una considerevole trasformazione delle relazioni visive, data la presenza di strada esistente e di aree pavimentate, non è possibile escludere a priori una modificazione dell'assetto percettivo, scenico e panoramico. La sagoma del tratto di strada esistenti rimane in parte inalterata in quanto il percorso segue in prevalenza la sede stradale esistente; ad eccezione degli svincoli da realizzare comunque in parte in affiancamento a quella esistente e caratterizzate da sezione minima necessaria all'intensità del flusso veicolare presente.

In considerazione delle azioni di rinverdimento della rotatoria e delle aree limitrofe a essa e quindi della riqualificazione di buona parte della sede stradale esistente, la variazione della configurazione dell'intersezione, può considerarsi produrre un effetto positivo in termini di percezione visiva.

In fase di cantiere, i possibili impatti sul paesaggio sono riconducibili a condizioni o installazioni temporanee, quali: box, aree di stoccaggio, recinzioni, viabilità di cantiere;

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

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

Gli interventi di compensazione previsti dal progetto sono le opere a verde, considerato che l'intervento ha come maggiore impatto quello di consumo di suolo, le opere a verde previste hanno lo scopo di restituire al paesaggio ciò che viene, in una certa misura, ridotto, provvedendo a salvaguardare il sistema "verde" nel rispetto del contesto generale dell'area.

La realizzazione degli interventi proposti comporta un sensibile effetto sul territorio, dovuto all'aumento dell'area resa impermeabile, ma tale effetto è ampiamente compensato con l'incremento del livello di sicurezza del nodo stradale, con la riduzione dei punti pericolosi esistenti e la realizzazione di una rotatoria e di nuovi rami, garantendo in questo modo una maggior sicurezza stradale.



Fig. – Progetto su ortofoto con punti di foto inserimento



Foto inserimento 1



Foto inserimento 2



Foto inserimento 3



Foto inserimento 4