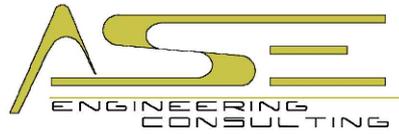


Lavori di realizzazione di rampe e sottopasso di svincolo in località Brondolo al km 85+900 della SS 309 "Romea"

PROGETTO DEFINITIVO

<p>GRUPPO DI PROGETTAZIONE ANAS</p> <p>PROGETTISTA PRINCIPALE <i>Ing. Antonino Gallo</i></p>	<p>ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE</p>  <p>ENGINEERING CONSULTING</p> <p>Corso Porta Nuova, 99 - 37122 Verona - www.asec.it</p> <p>DIRETTORE TECNICO: <i>Ing. Walter Cosenza</i></p> 
<p>VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO <i>Dott. Ing. Umberto Vassallo</i></p>	<p>CSP</p>  <p>ENGINEERING CONSULTING</p> <p>Corso Porta Nuova, 99 - 37122 Verona - www.asec.it</p> <p>DIRETTORE TECNICO: <i>Ing. Walter Cosenza</i></p> 

RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE PPM		NOME FILE		REVISIONE	
NEMSVE00424		TOOES00AMBRE01A_RELAZIONE_PAESAGGISTICA.DOC		A	
CODICE ELAB.		TOOES00AMBRE01			
D					
C					
B					
A					
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1	PREMESSA.....	2
2	LOCALIZZAZIONE.....	3
3	DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI IN PROGETTO.....	5
4	ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE	5
4.1	INQUADRAMENTO GEOGRAFICO	5
4.2	GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA	6
4.2.1	GEOLOGIA.....	6
4.2.2	GEOMORFOLOGIA	7
4.3	RISCHI IDROGEOLOGICI	8
4.4	USO DEL SUOLO	10
4.5	VEGETAZIONE	11
5	VERIFICA DI COMPATIBILITA' DEGLI INTERVENTI CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE	12
5.1	PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (PTRC).....	12
5.2	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DELLA PROVINCIA DI VENEZIA	14
5.3	STRUMENTO URBANISTICO COMUNALE VIGENTE.....	14
6	BENI VINCOLATI AI SENSI DEL D.LGS 42/2004	16
7	EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA	18
8	MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO.....	18
9	CONCLUSIONI	19

1 PREMESSA

La presente relazione paesaggistica, a corredo del progetto di "Lavori di realizzazione di rampe e sottopasso di svincolo in località Brondolo al km 85+900 della SS 309 "Romea", si pone l'obiettivo di fornire all'Amministrazione competente tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento oggetto della presente istanza.

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

- D.lgs n. 42 del 22/1/2004 c.d. "Codice dei beni culturali e del paesaggio", così come modificato dal D.lgs. 24 marzo 2006, n. 156 e DLgs. 24 marzo 2006, n. 157, nonché dal DLgs. 26 marzo 2008, n. 62 e DLgs. 26 marzo 2008, n. 63;
- D.P.C.M. 12 Dicembre 2005, "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica";

Quest'ultimo, ai sensi dell'art. 146, comma 3, del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio di cui al decreto legislativo del 22 gennaio 2004, n. 42", nell'allegato 1, "Relazione Paesaggistica", definisce finalità, criteri di relazione e contenuti di tale elaborato.

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

L'elaborato fornisce un quadro complessivo delle prescrizioni normative vigenti sul territorio nel quale si inserisce il progetto, con particolare riguardo agli aspetti di pianificazione territoriale, nonché delle normative vigenti in campo ambientale. Inoltre, esso deve contenere gli elementi necessari alla verifica della compatibilità dell'intervento con particolare riferimento alle motivazioni del vincolo paesaggistico gravante sull'area.

I contenuti della relazione paesaggistica si articolano in due parti. La prima parte dell'elaborato fornisce una descrizione del contesto in cui si inseriscono le opere ed una loro breve trattazione, cui segue un'analisi della pianificazione territoriale e locale, finalizzata all'individuazione di eventuali vincoli gravanti sui territori oggetto di intervento. Nella seconda parte vengono analizzati i possibili impatti sull'ambiente derivanti dalla realizzazione delle opere in progetto, vengono individuate eventuali misure di mitigazione dirette ed indirette e infine devono essere esplicitati gli elementi utili per verificare la conformità dell'intervento proposto, consentendo di accertarne la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo e la coerenza con gli obiettivi di tutela contenuti negli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale.

2 LOCALIZZAZIONE

L'intervento riguarda i lavori di realizzazione di rampe e sottopasso di svincolo in località Brondolo al km 85+900 della SS 309 "Romea" con la viabilità locale.

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

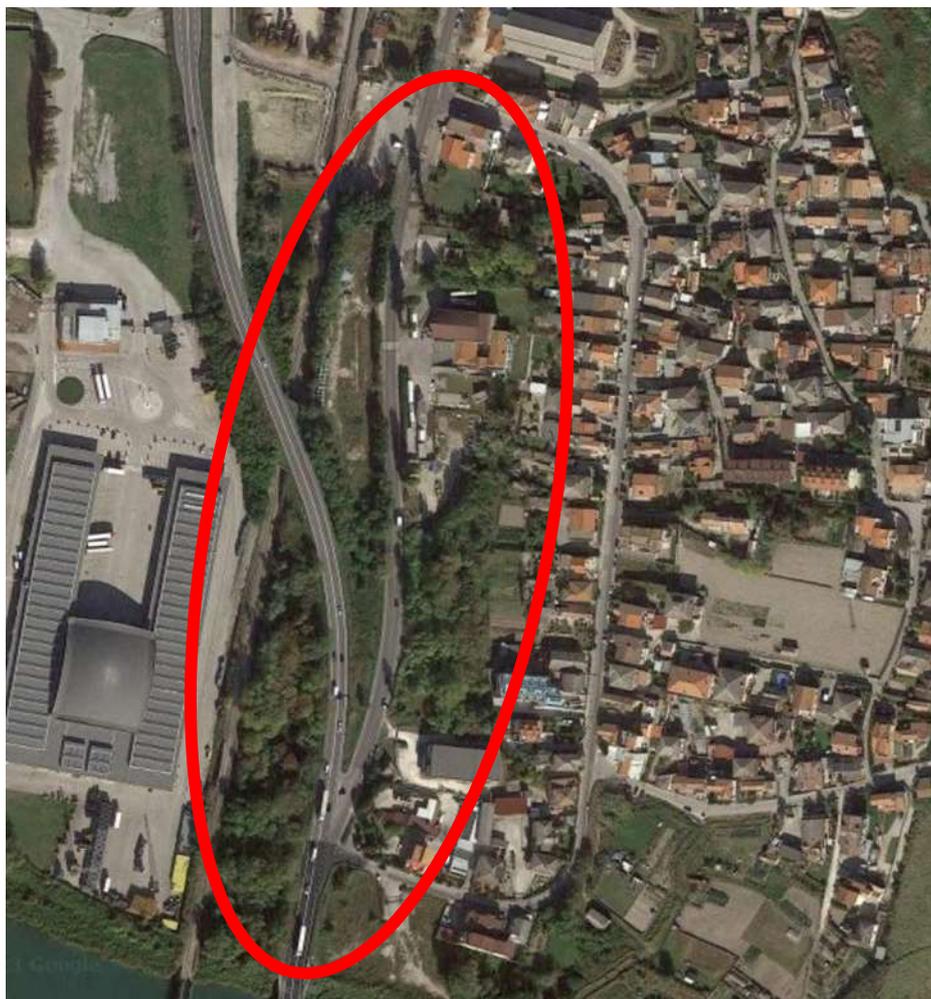


Figura 1 – Foto aerea con individuazione dell'area d'intervento.

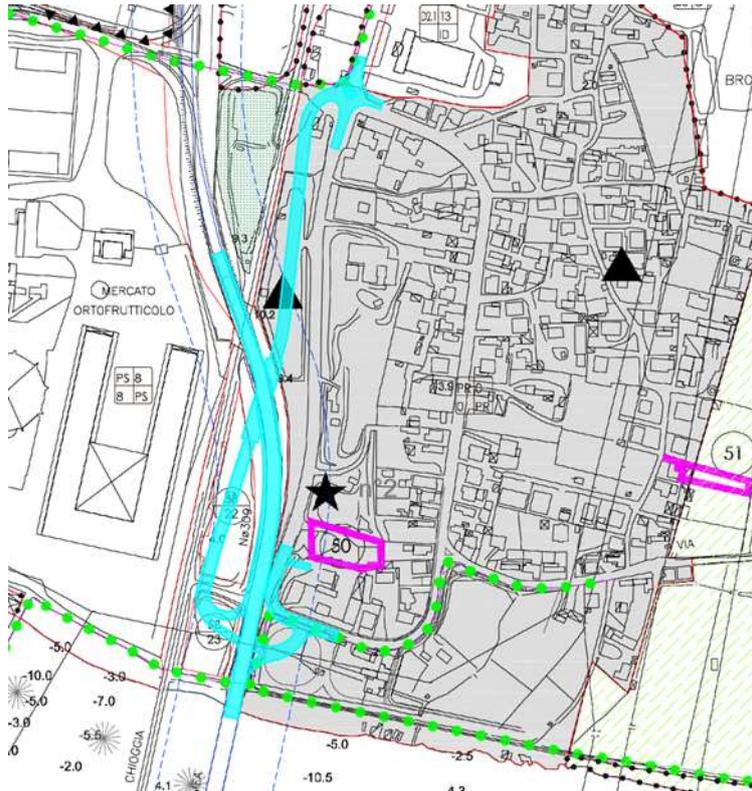


Figura 2 – Estratto della Carta Tecnica Regionale con individuazione dell'area oggetto d'intervento

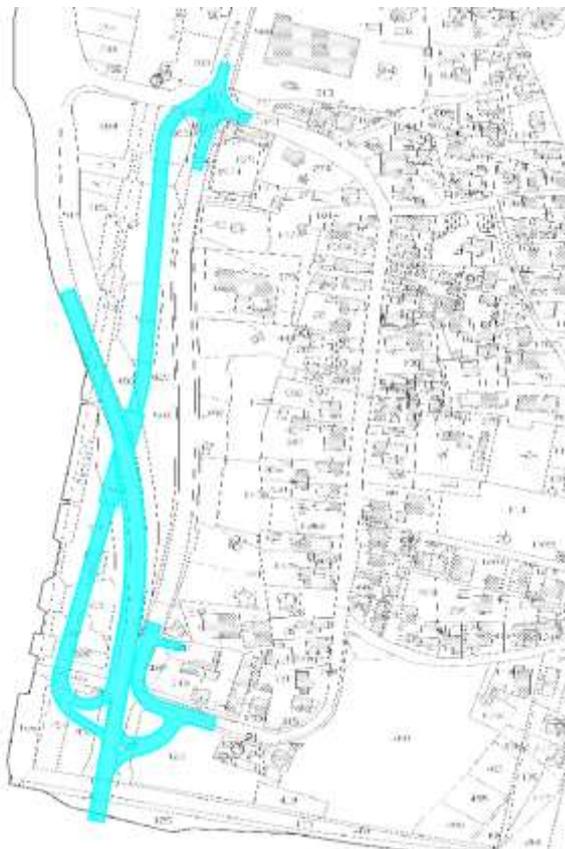


Figura 3 - Estratto della mappa catastale

3 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI IN PROGETTO

L'intervento riguarda i lavori di realizzazione di rampe e sottopasso di svincolo in località Brondolo al km 85+900 della SS 309 "Romea" con la viabilità locale.

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.

Per la risoluzione del nodo si prevede la costruzione di un sistema di svincoli che prevede tutte le manovre di ingresso e di uscita dalla SS 309. Inoltre, alla fine degli svincoli dell'uscita per il traffico proveniente da Venezia e l'ingresso direzione Ravenna è stata progettata la realizzazione di una rotatoria che meglio si adatta al punto di intersezione con la viabilità locale.

La rotatoria sarà in grado di garantire elevati livelli di servizio e di sicurezza per gli utenti della strada. Nell'area oggetto dell'intervento è presente una pista ciclabile che attraversa tramite un sottopasso il rilevato ferroviario e che interferisce con i lavori di realizzazione della rotatoria e del ramo di svincolo ad essa collegata. Il progetto prevede la modifica del tracciato esistente della stessa pista ciclabile.

4 ANALISI DEL CONTESTO TERRITORIALE

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.

4.1 INQUADRAMENTO GEOGRAFICO

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 la 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.

4.2 GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA

4.2.1 GEOLOGIA

L'area oggetto di studio, così come l'intera provincia di Venezia, ricade nella pianura costiera che si affaccia sull'Adriatico settentrionale, caratterizzata sotto il profilo stratigrafico dalla presenza di terreni che si sono formati nella fase tardo pleistocenica e olocenica.

L'area di intervento, evidenziata con un cerchio rosso nella figura sottostante, ricade in una zona interessata da "sistemi costieri e deltizi" e parzialmente dai depositi riconducibili alla pianura dell'Adige.



Figura 4 - Dettaglio caratteristiche litologico-stratigrafiche area di interesse

4.2.2 GEOMORFOLOGIA

Nella carta geomorfologica del Veneto (Figura 6), l'area oggetto di intervento ricade in un settore interessato da due scenari geomorfologici sotto evidenziati:

- a) fascia di divagazione delle aste fluviali attuali e recenti;
- b) apparati deltizi e forme di deposito marino.

In generale, comunque, non si rilevano forme, depositi o processi legati alla gravità.

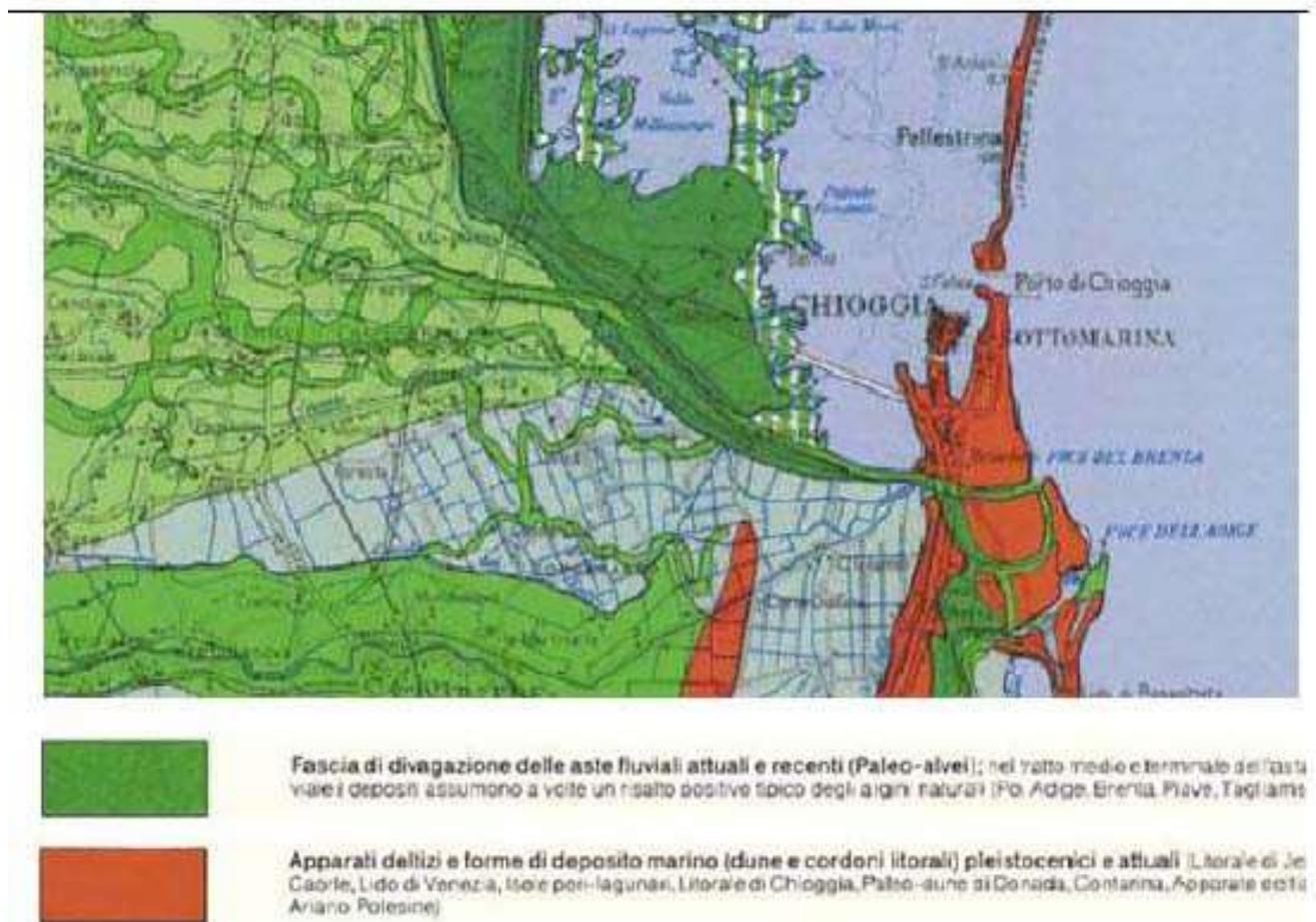


Figura 5 - Estratto carta geomorfologica del Veneto

4.3 RISCHI IDROGEOLOGICI

La Legge 183/89 “Norme per il riassetto organizzativo e funzionale per la difesa del suolo” ha introdotto lo strumento del Piano di Assetto Idrogeologico quale piano di settore per la tutela e la difesa dei suoli, allargando poi, attraverso l’istituto dell’Autorità di bacino gli obiettivi anche al risanamento delle acque, all’uso delle risorse idriche e alla tutela degli aspetti ambientali connessi.

In particolare l’area di Brondolo si colloca a nord del fiume Brenta e risente quindi potenzialmente dei possibili rischi idrogeologici presenti, come pure l’area di progetto posizionata a sud del fiume.

In realtà, il Piano stralcio non individua zone soggette a pericolosità idraulica in sinistra idraulica, non influenzando quindi sulle modalità costruttive e gestionali dello stesso; mentre all’interno della tavola 108 relativa al Piano di stralcio per l’assetto idrografico del fiume Brenta – Bacchiglione D. Lgs 152/2006 Carta della pericolosità idraulica, redatta dall’Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta – Bacchiglione, l’area in oggetto viene classificata ne Piano di Assetto Idrogeologico P.A.I. con classe di pericolosità idraulica moderata (P1).

Per quanto concerne il rischio idraulico per esondazione, l’elaborato C 1/1 Sistema ambientale rischio idraulico per esondazione contenuto all’interno del PTCP della Provincia di Venezia, il territorio oggetto di intervento è evidenziato come pericolosità idraulica – aree allagate negli ultimi 5-7 anni.

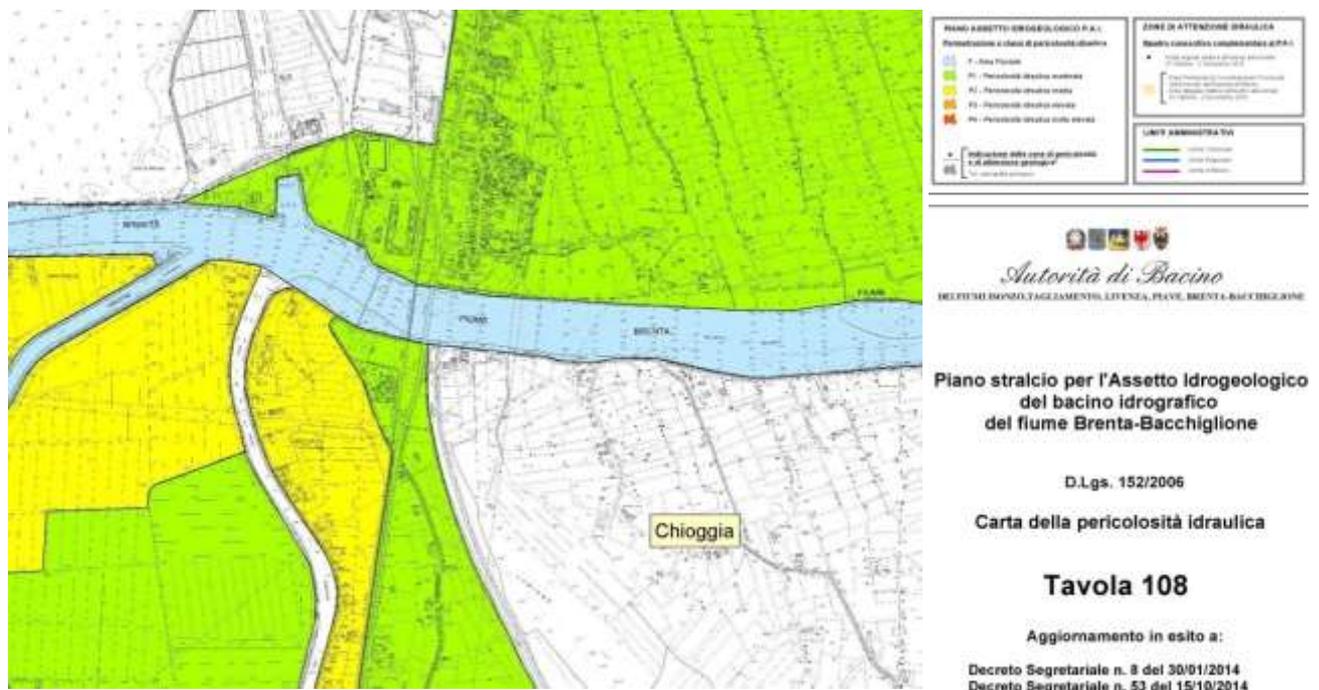


Figura 6 - Estratto carta pericolosità idraulica Autorità di Bacino

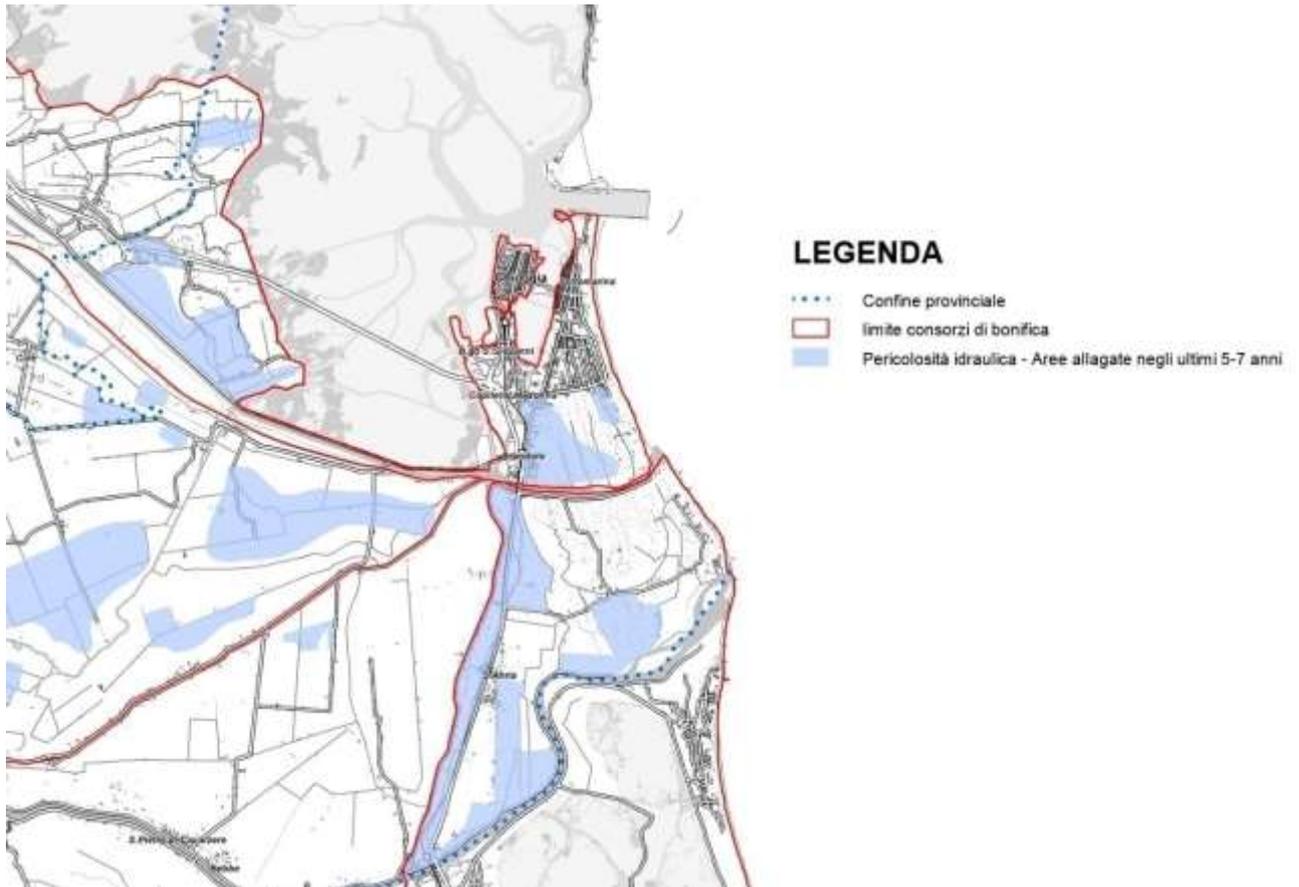


Figura 7 – sistema ambientale rischio idraulico per esondazione PTCP

4.4 USO DEL SUOLO

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 le aree d'intervento e quelle ad esse circostanti ricadono nel distretto D: pianura costiera e lagunare a sedimenti da molto a estremamente calcarei, nello specifico nella sovra unità di paesaggio D2: pianura costiera sabbiosa attuale e nell'unità cartografica CHG1: Sistemi di dune dall'attività antropica costituiti prevalentemente da sabbia.

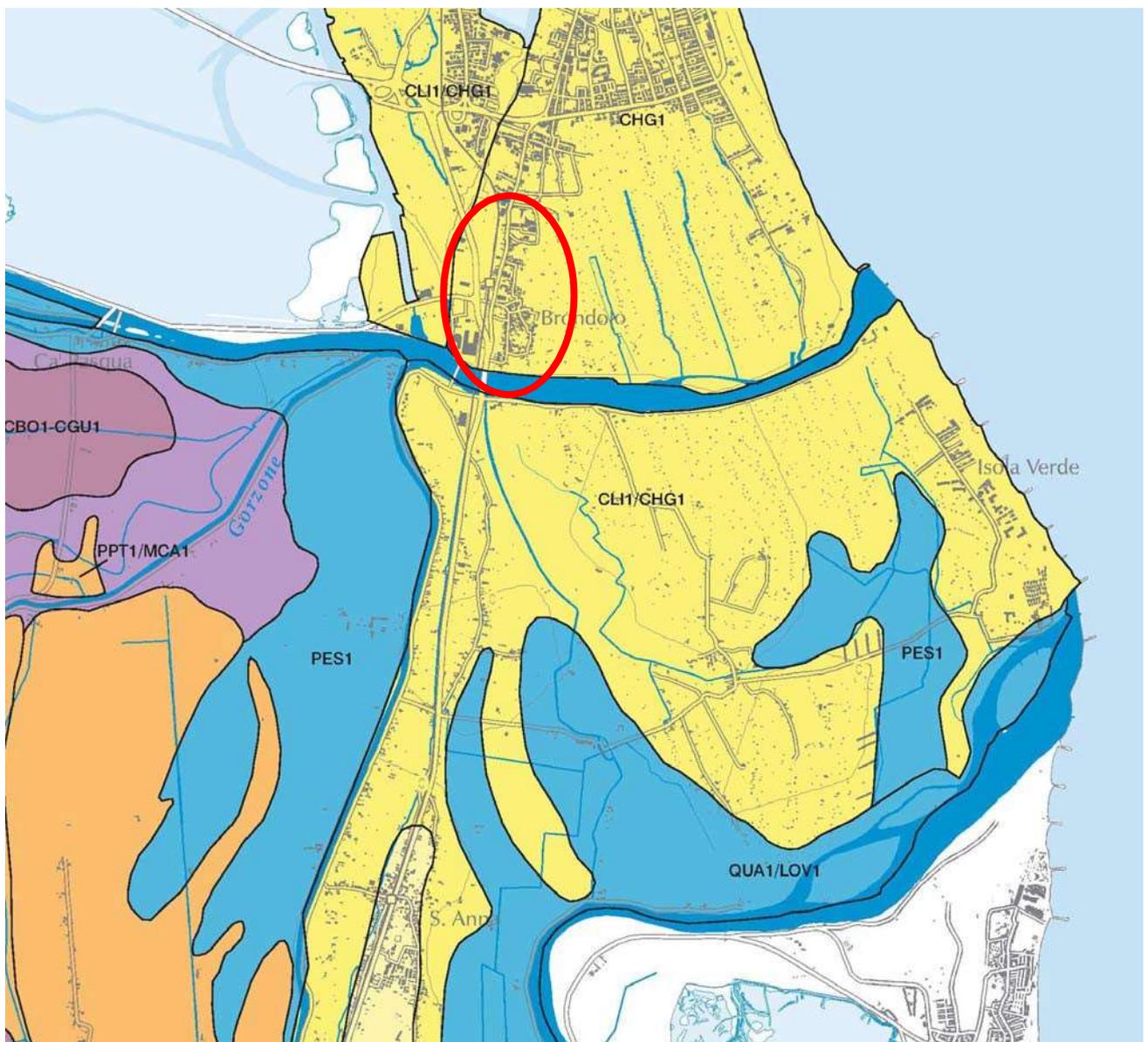


Figura 8 - Carta dei suoli del Veneto

4.5 VEGETAZIONE

Il territorio del comune di Chioggia è caratterizzato un tipico paesaggio agrario-lagunare, interrotto solo dai piccoli centri urbani. La vegetazione delle dune fossili è costituita, sulla parte più alta, da formazioni costiere di lecceta e bosco costiero dei suoli idrici e da formazioni antropogene di pinete di pino domestico e, nelle depressioni infradunali, da formazioni di querceto a farnia. La fascia erbaceo-arbustiva è ascrivibile alla macchia mediterranea, con piante endemiche, mentre lungo le aste fluviali principali sono presenti saliceti e formazioni riparie. Le colture dominanti sono rappresentate da mais, grano, soia, in appezzamenti di elevata estensione; nella zona prospiciente le dune, grazie al suolo sabbioso dell'antico cordone litoraneo, vengono tradizionalmente coltivati gli ortaggi.

5 VERIFICA DI COMPATIBILITA' DEGLI INTERVENTI CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Sono stati considerati dal punto di vista prescrittivo e di indirizzo i seguenti piani:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) a valenza paesaggistica;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Venezia;
- Piano Regolatore Generale (P.R.G.).

Nei seguenti paragrafi sono descritti i suddetti Piani e le indicazioni in essi contenute in relazione all'area di interesse per il progetto.

5.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (PTRC)

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 9 – 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

5.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DELLA PROVINCIA DI VENEZIA

Le indicazioni formulate a livello regionale sono state recepite e declinate dalle amministrazioni provinciali nella stesura dei propri strumenti urbanistici. Il PTCP della Provincia di Venezia, approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 30.12.2010 e successivamente con Delibera di Giunta Provinciale n. 8 del 01.02.2011 conferma e meglio definisce i vincoli ambientali impostati da leggi superiori.

Secondo le disposizioni della tavola n. 1 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" l'area è soggetta a vincolo paesaggistico.

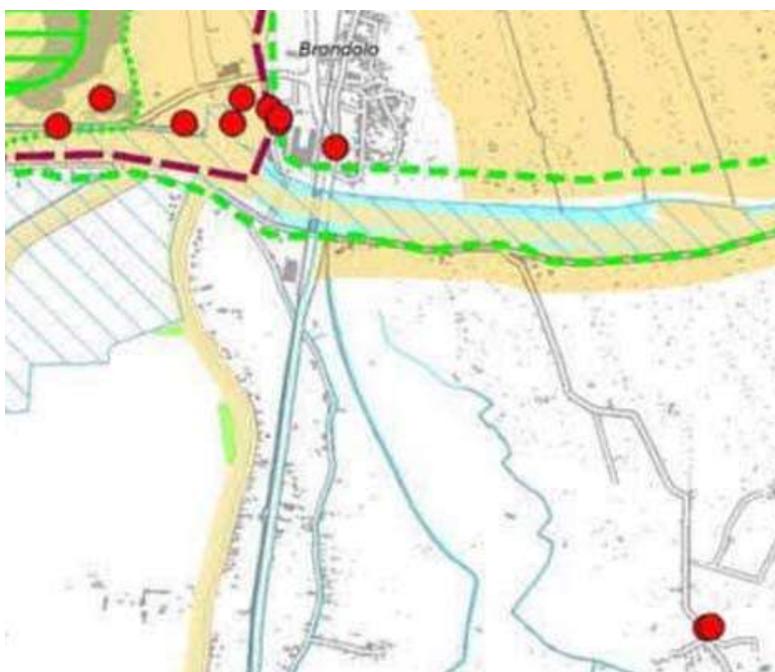


Figura 10 - Stralcio TAV. I Beni culturali e del paesaggio

5.3 STRUMENTO URBANISTICO COMUNALE VIGENTE

La Variante al Piano Regolatore Generale vigente è stata approvata con DGR n. 2149 del 2009. Lo strumento urbanistico costituisce Variante al Piano Regolatore Generale ai sensi dell'articolo 49 della L.R. 27 giugno 1985, n° 61, adeguamento alla L.R. 5 marzo 1985, n° 24, al PALAV di cui al P.C.R. n° 70 del 9 novembre 1995.

L'analisi della documentazione del PRG e in particolare della TAV. 14.1.B al 10.000 evidenzia l'appartenenza dell'area di Ambito di urbanizzazione consolidata.

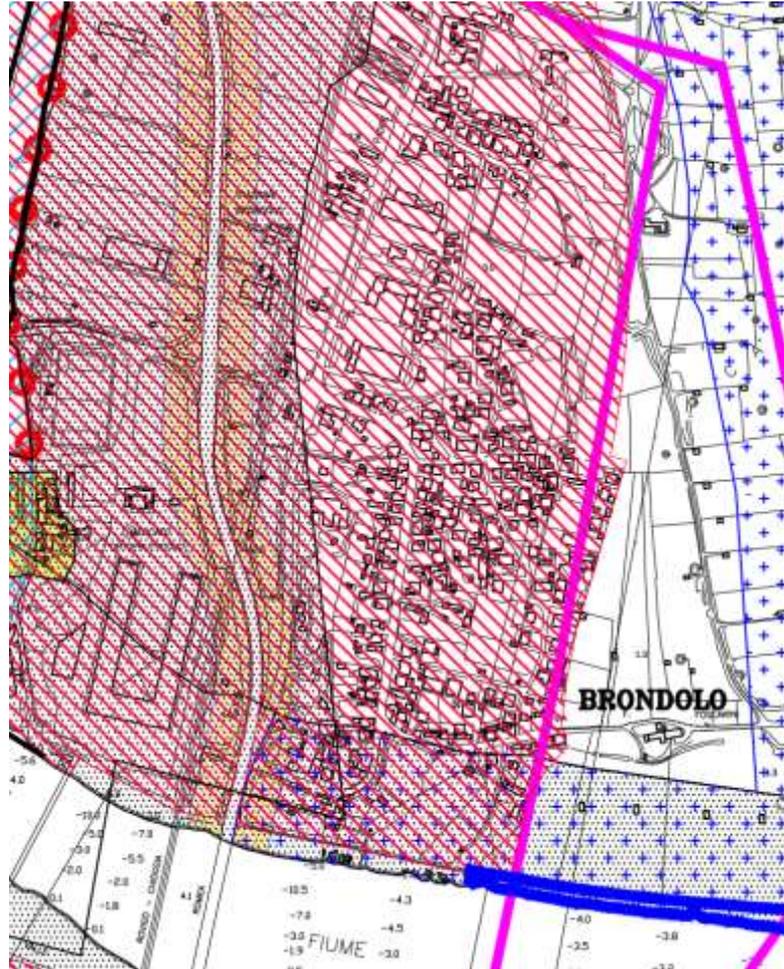


Figura 11 - Estratto Piano regolatore generale

6 BENI VINCOLATI AI SENSI DEL D.LGS 42/2004

Il progetto in esame, non risulta interessare direttamente, né essere immediatamente limitrofo ad aree classificate come beni culturali, architettonici e archeologici come individuati dal portale Vincoli in Rete del MiBACT.

Come evidenziato nelle seguenti figure alcune delle aree oggetto d'intervento ricadono all'interno del vincolo paesaggistico di cui all'Art. 142, comma 1, lettera c) del D. Lgs 42/04 e s.m.i. costituito dai "aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche" e nella parte a nord verso il fiume Brenta è presente un interesse pubblico notevole riguardante l'ecosistema fluviale dell'Adige e del Brenta sito nel territorio del comune di Chioggia (L 1497/1939 ai sensi del D.M. 01.08.1985).



Figura 12 - Aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche

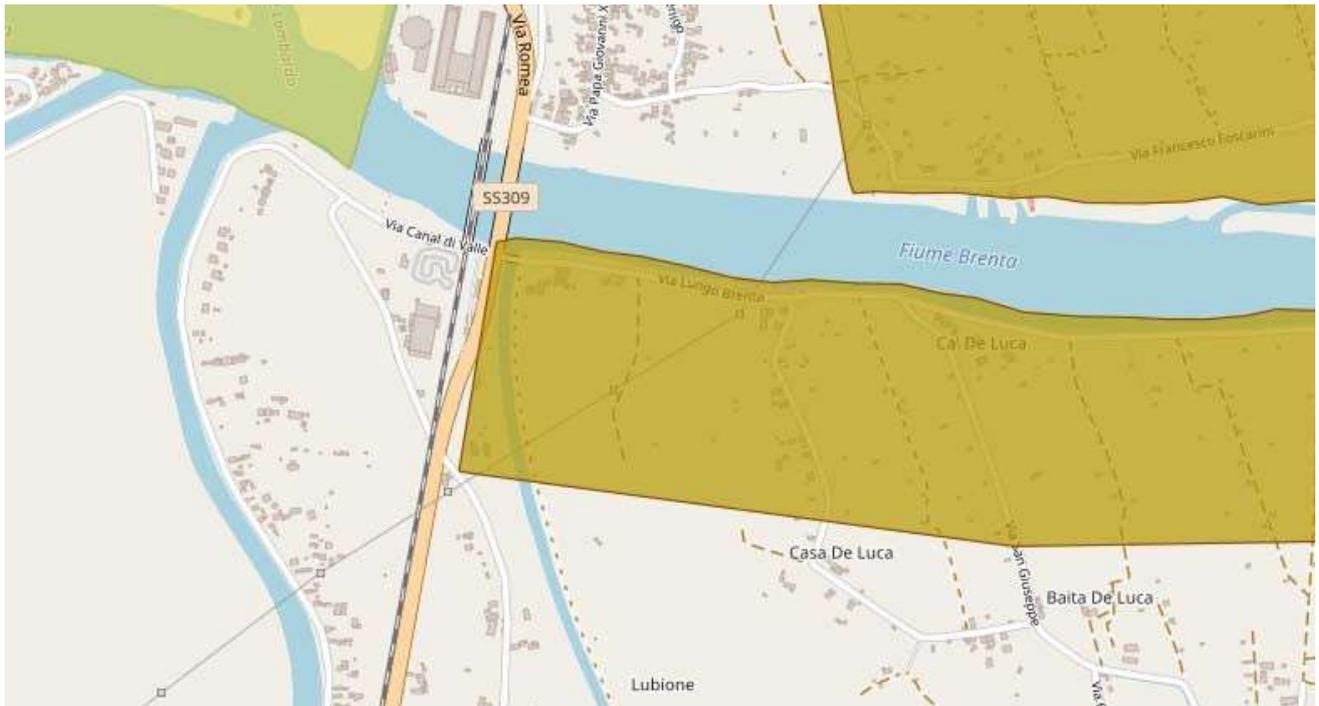


Figura 13 – Ecosistema fluviale dell'Adige e del Brenta sito nel territorio del Comune di Chioggia

7 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Lo scopo di questo capitolo è quello di fornire, con buona approssimazione, l'informazione sugli eventuali effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera.

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;

8 MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

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.

9 CONCLUSIONI

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.

In allegato si riportano le simulazioni fotografiche con lo scopo di dare una visione d'insieme del progetto.

il Tecnico

ALLEGATO - SIMULAZIONI FOTOGRAFICHE

Punti di ripresa



Foto inserimento 1



Foto inserimento 2



Foto inserimento 3



Foto inserimento 4

