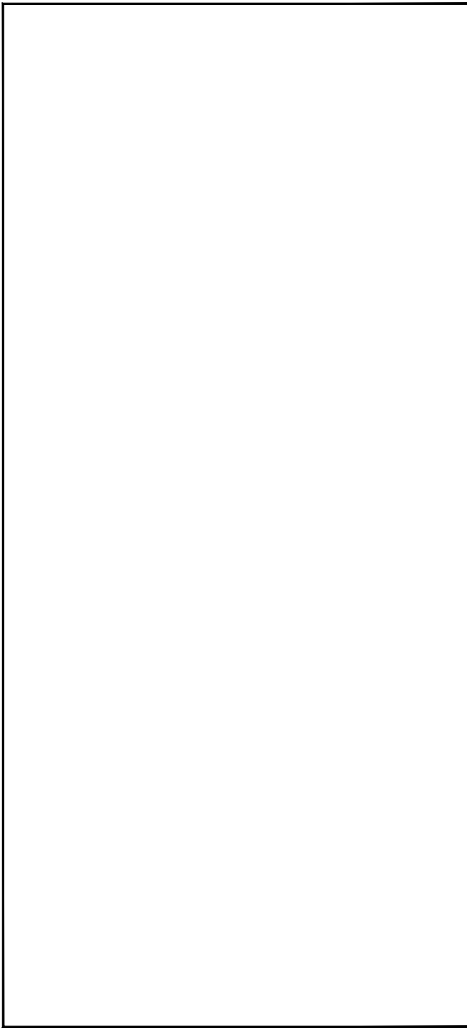


CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA
COMUNE di JESOLO

COMPLESSO COMMERCIALE "JESOLO MAGICA"
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE



Procedura di V.I.A.
ex Art. 10 L.R. n. 4 / 2016

OPERE COMPENSATIVE E DI MITIGAZIONE
SISTEMA INFRASTRUTTURALE

MODIFICA COLLEGAMENTO SR43 - SP42

SOGGETTO
PROPONENTE: JESOLO 3000 SPA
Vicolo San Lorenzo, 16
37122 VERONA

JESOLO 3000 SPA
Sede Amm. via: Via G. Galilei, 4/A - 39109 Bolzano
Sede legale: Vicolo San Lorenzo, 16 - 37122 Verona
Partita IVA 02247160217

RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE ELABORATO

P881	00	D	001	0	1	V	C		
CODICE COMMESSA			OPERA	FASE	PROGRESSIVO	SUB	REV	ARG	DIV

3					
2					
1	MODIFICA VIABILITÀ SR43	Marzo 2020	A. Callovi	R. Davanzo	R. Davanzo
0	EMISSIONE	Ottobre 2019	A. Callovi	E. Granzotto	R. Davanzo
REV	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

PROGETTISTA: arch. Valter Granzotto
ESTENSORE SIA: arch. Roberto Davanzo

CON: arch. Emiliano Granzotto
geom. Manuel Feltrin

PROTECO engineering
www.protecoeng.com

PROTECO engineering s.r.l.
San Donà di Piave (VE) - 30027, Via C. Battisti, 39 - tel. +39 0421 54589 fax +39 0421 54532
mail: protecoeng@protecoeng.com mail PEC: protecoengineeringsrl@legalmail.it P.I. 03952490278

SCALA:
FILE:
CTB: ---ctb

Il presente elaborato è di proprietà di PRO.TECO engineering s.r.l. e non può essere riprodotto o trasmesso a terzi anche in modo parziale senza autorizzazione scritta

RELAZIONE PAESAGGISTICA

INDICE

1	PREMESSA.....	3
1.1	UBICAZIONE ED IDENTIFICAZIONE CATASTALE DELLE AREE	3
2	ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA.....	4
2.1	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA SOVRAORDINATA... 4	
2.1.1	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) adottato (2009)4	
2.1.2	PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica - Variante 2013..... 5	
2.1.3	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Venezia 6	
2.1.4	Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV) 6	
2.1.5	Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico 7	
2.1.6	Rete Natura 2000..... 7	
2.2	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA LOCALE..... 8	
2.2.1	Il Piano di Assetto Territoriale (PAT) di Jesolo 8	
2.2.2	Il Piano Regolatore Generale (PRG) del comune di Jesolo 10	
2.3	TUTELE E VINCOLI 11	
3	LETTURA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO.....	11
3.1	AMBITI DI PAESAGGIO DA PTRC 2013..... 11	
3.2	CARATTERI PAESAGGISTICI DEL CONTESTO E DEI LUOGHI INTERESSATI DALL'INTERVENTO..... 12	
3.3	CARATTERI GEOMORFOLOGICI E IDRAULICI 14	
3.4	CARATTERI ECOLOGICO-NATURALISTICI 16	
3.5	USO DEL SUOLO 17	
3.6	CARATTERI DEL PAESAGGIO AGRARIO 17	
3.7	CARATTERI STORICI E DINAMICHE INSEDIATIVE 17	
3.7.1	Epoca storica 17	
3.7.2	Archeologia 18	
3.7.3	Evoluzione del sistema insediativo 18	
3.7.4	La dinamica evolutiva del territorio nella documentazione carto- ortografica 19	
3.8	CARATTERI PERCETTIVI 22	
3.8.1	Componenti percettive..... 23	
3.9	SINTESI DEI CRITERI ED ELEMENTI DI VALUTAZIONE 25	
4	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE.....	26
5	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA.....	29
5.1	INQUADRAMENTO SU CARTA TECNICA REGIONALE 29	
5.2	CARATTERISTICHE DEL PROGETTO..... 29	
5.2.1	Stato di fatto , inquadramento funzionale e strategico del progetto 29	
5.2.2	Gli elementi progettuali studiati..... 30	

6	ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA	32
6.1	EFFETTI DELL'OPERA SUL SISTEMA DEI BENI VINCOLATI E TUTELATI	32
7	SIMULAZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI POST-OPERAM	33
8	ALLEGATI AL PROGETTO INFRASTRUTTURALE	35

1 PREMESSA

La presente relazione illustra e accompagna gli elaborati che costituiscono il progetto di fattibilità tecnico-economica delle opere infrastrutturali di compensazione e mitigazione del complesso "Jesolo Magica".

Il complesso commerciale sorgerà in un'area compresa tra due importanti viabilità della rete stradale extraurbana secondaria:

- Strada Regionale 43: costituisce la viabilità principale di accesso a Jesolo Lido. A partire dalla rotatoria "Picchi", a margine dell'abitato di Jesolo Lido e si sviluppa in direzione Nord, attraversando l'abitato di Jesolo e poi attestarsi sulla Strada Statale 14 a Nord-Ovest.
- Strada Provinciale 42 "Jesolana": ha origine sempre dalla rotatoria "Picchi" e si sviluppa in direzione Nord verso l'abitato di Jesolo Paese, lambendo il margine est dell'area oggetto dell'intervento commerciale. Il tracciato stradale devia verso Nord-Est, in direzione Eraclea, proseguendo fino ad attestarsi sulla SP 74 nei pressi di San Michele al Tagliamento.

La costruzione del nuovo insediamento commerciale richiede la costruzione di due importanti viabilità di svincolo, che sono previste con l'obiettivo di rendere agevole l'accesso al complesso e migliorare il livello di servizio dell'attraversamento del nodo nel suo complesso.

Dette opere infrastrutturali sono le seguenti:

- La rotatoria La Bassa è un incrocio, radente al piano campagna, tra la SR 43 e via La Bassa, che si collega con la rotatoria in progetto di Via Mameli. Individuata quale opera di compensazione, in quanto avente l'obiettivo di alleggerire la pressione sulla rotatoria "Picchi", indirizzando i flussi di traffico provenienti dall'entroterra verso i lidi centrali e orientali del litorale jesolano;
- Il sottopasso di accesso diretto al nuovo complesso commerciale dalla medesima SR 43, definita quale opera di mitigazione, in quanto volta anch'essa ad alleggerire la pressione veicolare sulla stessa rotatoria "Picchi", ma agendo esclusivamente sugli effetti prodotti dalla realizzanda nuova struttura commerciale.

Fra tali opere, la rotatoria di collegamento fra la SR 43 e via La Bassa, ricade all'interno di ambiti di vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. a) del D.Lgs. 42/2004. Per questo motivo viene richiesta l'Autorizzazione Paesaggistica, per la quale si redige la presente Relazione Paesaggistica, secondo i contenuti previsti dal DPCM 1212/2005. Tale relazione dà conto dello stato dei luoghi (contesto paesaggistico e area di intervento) prima dell'esecuzione delle opere previste, delle caratteristiche progettuali dell'intervento e della configurazione che i luoghi assumeranno dopo l'esecuzione dei lavori.

I contenuti del presente documento sono articolati nel seguente modo:

- Analisi dei livelli di tutela operanti dalla scala regionale a quella locale, rilevabili dagli strumenti di pianificazione paesaggistica, urbanistica e territoriale.

- Lettura del contesto paesaggistico in cui è localizzato l'intervento, considerando le modificazioni geomorfologiche e antropiche e le dinamiche storiche, che hanno portato il contesto all'assetto territoriale attuale, e analizzando i caratteri visivi dell'ambito di studio in relazione alle modalità percettive rilevabili.
- Descrizione dell'intervento con analisi dello stato di fatto, motivazione delle scelte progettuali e descrizione delle opere in progetto.
- Valutazione della compatibilità paesaggistica con simulazione dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto, previsione degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico e indicazione delle eventuali opere di mitigazione e compensazione.

1.1 Ubicazione ed identificazione catastale delle aree



Ortofoto dell'ambito d'intervento collocato tra gli abitati di Jesolo Paese a Nord e Jesolo Lido a Sud in prossimità dei contesti naturalistici della Laguna di Venezia e del fiume Sile.

Gli estratti seguenti illustrano l'ubicazione catastale degli interventi:

- Foglio 68 per l'intervento del sottopasso di collegamento tra la SR 43 e il parcheggio del centro commerciale;
- Foglio 68 al limite con il foglio 65 per la realizzazione della rotatoria La Bassa.



Estratto della mappa catastale con i fogli 65 (in alto) e 68 (in basso), con evidenziate in grigio scuro le aree d'intervento.

2 ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA

Nei successivi capitoli si ripercorrerà l'analisi dei livelli di tutela a diversa scala di dettaglio, soffermandosi più dettagliatamente sulle tematiche urbanistiche di maggior rilievo per la trattazione del presente documento.

2.1 Pianificazione territoriale e urbanistica sovraordinata

2.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) adottato (2009)

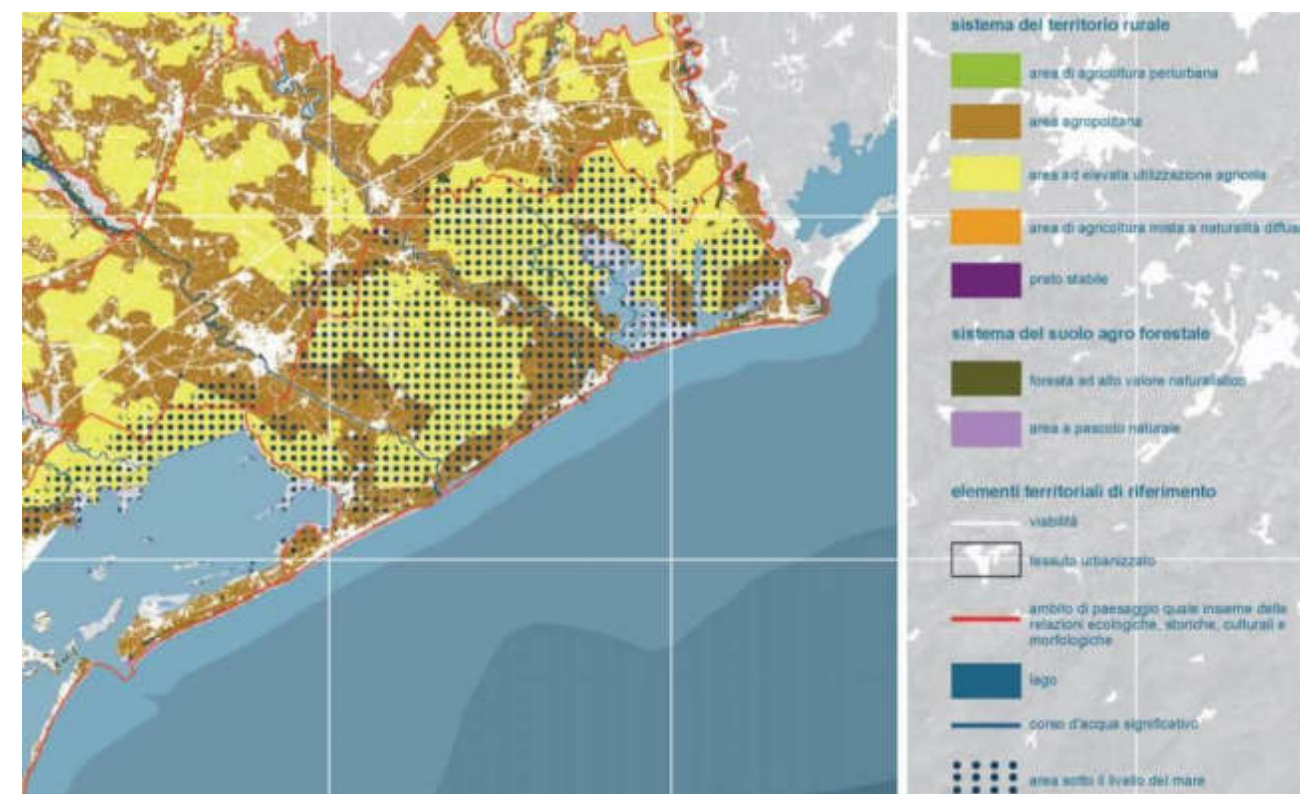
La Giunta Regionale in data 17 febbraio 2009, con D.G.R. n. 372, ha adottato il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

Il nuovo strumento di governo del territorio ha l'obiettivo di proteggere e disciplinare il territorio, per migliorare la qualità della vita in un'ottica di sviluppo sostenibile e in coerenza con le politiche di sviluppo europee che mirano alla tutela del paesaggio, a contrastare i cambiamenti climatici e ad accrescere la competitività dei territori.

Tra gli obiettivi d'intervento del PTRC vi sono la valorizzazione del rapporto tra territorio e paesaggio, limitando l'uso di strumenti vincolistici favorendo l'elaborazione di politiche attive di rigenerazione ambientale, la gestione del processo di urbanizzazione mediante misure atte a proteggere gli spazi aperti e la matrice agricola del territorio, sostenere e tutelare l'accrescimento della diversità biologica adottando azioni volte a coinvolgere il settore dell'agricoltura tutelando i prati, pascoli e le praterie esistenti e promuovere lo sviluppo e la competitività del settore industriale e turistico regionale.

Dall'analisi delle Tavole del PTRC emergono le seguenti considerazioni:

- Tavola 01a - Uso del suolo - Terra:



Estratto PTRC 2009 - Tav 1a. Uso del suolo - Terra.

L'area d'intervento si colloca in una porzione di territorio vicina sia al mare che alla laguna di Venezia, un ambito che, ad eccezione di dossi fluviali e cordoni dunali, si trova in gran parte al di sotto del livello del mare. L'intervento è situato nell'area agropolitana tra i nuclei abitati di Jesolo Lido e Jesolo Paese.

- Tavola 02 - Biodiversità:



Estratto PTRC 2009 - Tav. 2 - Biodiversità.

L'intervento si trova in un'area a diversità medio bassa dello spazio agrario vicino al l'area nucleo individuata dalla laguna di Venezia.

2.1.2 PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica - Variante 2013

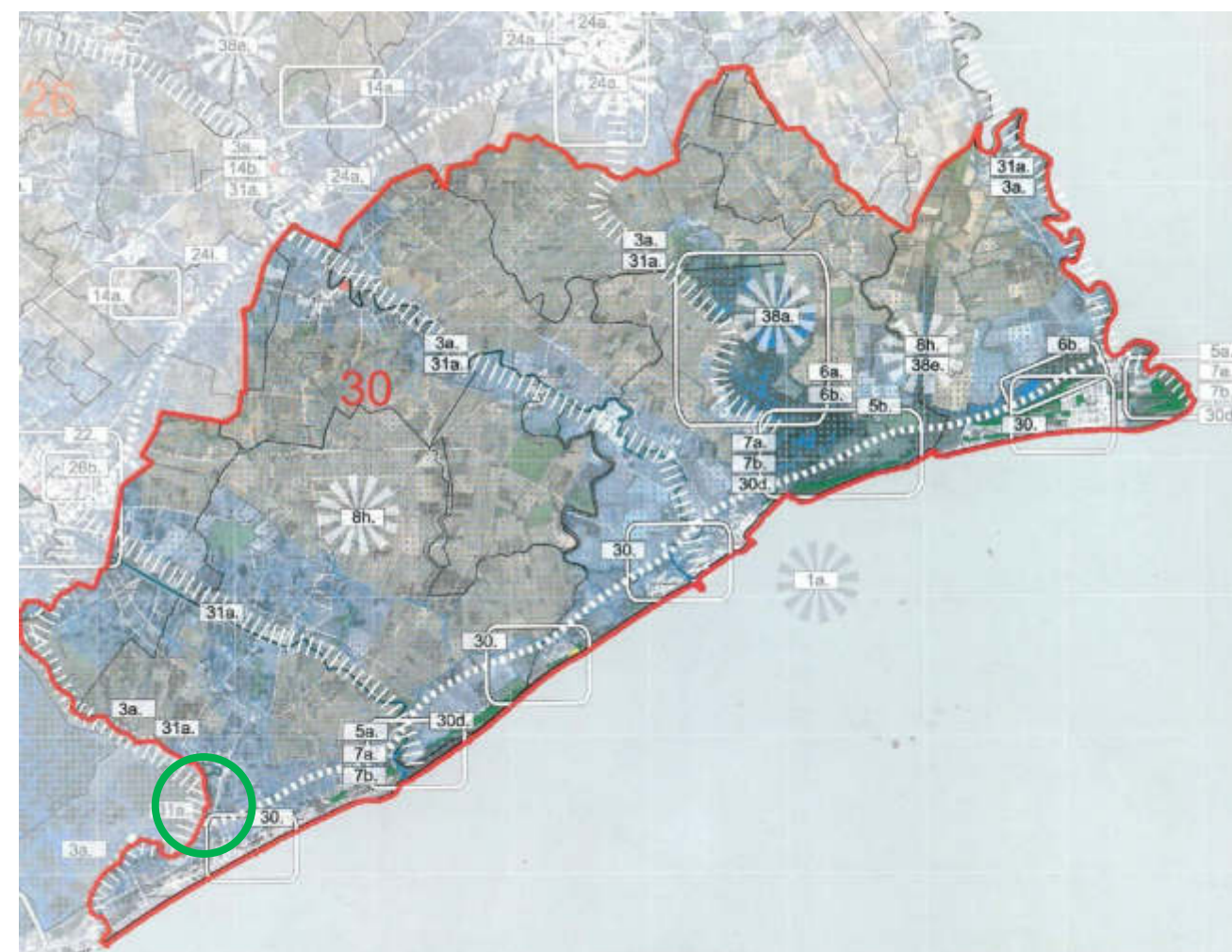
Relativamente alla pianificazione di scala territoriale vasta, si registra l'adozione da parte della Regione Veneto della *Variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica* al PTRC, avvenuta con DGR Veneto n. 427 del 10/04/2013. Essa riguarda principalmente adeguamenti di carattere normativo e procedurale, per rendere il piano coerente con quanto previsto dal D.Lgs. 42/2004 e non apporta modifiche sostanziali rispetto a quanto previsto per l'ambito territoriale nel quale è compreso il progetto, salvo che per gli "approfondimenti territoriali" riguardanti:

- la *Città*, con riguardo al sistema metropolitano delle reti urbane e all'aggiornamento delle piattaforme metropolitane differenziate per rango e per ambito territoriale;

- il *Sistema relazionale*, con riferimento alla mobilità e alla logistica, in relazione alle dinamiche generate dai corridoi europei attraversanti il territorio regionale;
- la *Difesa del suolo*, con riferimento, in particolare, alle problematiche derivanti dal rischio idraulico e dal rischio sismico, allo scopo di migliorare gli interventi nelle aree a rischio idrogeologico e sismico.

Il territorio interessato dal progetto ricade quindi nell'*Ambito 30 - Bonifiche e lagune del Veneto Orientale*, che è compreso tra la fascia litoranea a sud e le arterie infrastrutturali che corrono lungo la linea che divide il territorio storicamente consolidato da quello di più recente bonifica a nord; si estende quindi dal fiume Tagliamento a est fino al fiume Sile ad ovest. Sulla base delle indicazioni dell'Atlante degli ambiti di paesaggio, per conservare e migliorare la qualità del paesaggio, il PTRC propone i seguenti obiettivi per l'area in esame:

- 30. Qualità urbana e urbanistica degli insediamenti turistici costieri
- 31a. Razionalizzare e potenziare la rete della mobilità "slow" e regolamentare le sue caratteristiche in relazione al contesto territoriale attraversato, al mezzo e al fruitore, anche sfruttando le potenzialità della Litoranea Veneta e della connessa rete navigabile, con particolare attenzione alle aree dunali.



Estratto della Tavola degli 'Obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica' dell'Atlante ricognitivo degli Ambiti di paesaggio del PTRC 2013 del Veneto. Il cerchio verde indica l'area d'intervento.

2.1.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Venezia

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) è stato adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n.2008/104 del 5 Dicembre 2008, approvato con D.G.R.V. n. 3359 del 30/12/2010 e con Delibera della Giunta Provinciale n. 8 del 1/02/2011, adeguato con D.C.P. n.64 del 30/12/2014.

A seguito della crescita economica e del boom edilizio risulta particolarmente importante il tema del territorio costruito, in quanto questo ha fatto sì che il rapporto tra paesaggio ed ambiente perdesse di significato e di valore, producendo una nuova realtà caratterizzata dall'urbanizzazione polarizzata e da quella diffusa. Per questi motivi, il piano detta delle linee guida che individuano come azione il compattamento dell'urbanizzato come mezzo per portare ad una maggiore valorizzazione della città e ad una pausa nel processo di consumo del suolo.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è costituito da cinque cartografie alla scala 1:50.000:

1. Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
2. Carta delle fragilità;
3. Sistema ambientale;
4. Sistema insediativo – infrastrutturale;
5. Sistema del paesaggio.



Tavola 1 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" del PTCP di Venezia.

Dall'analisi della Tavola 1, "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale", emerge che il progetto ricade in una "Area a rischio idraulico ed idrogeologico in riferimento al P.A.I."; la Tavola 2 "Carta delle fragilità" mostra che esso insiste su una porzione di territorio di "Rilevanza del fenomeno della subsidenza da alta ad altissima (isoipsa 1 m. s.l.m.)" (Art. 16 N. di A.), con una "Pericolosità idraulica in riferimento ai P.P.A.I. adottati o ai P.A.I. approvati" (Art. 15 N. di A.), e infine che all'interno dell'area stessa si riscontra una "Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento (elevatissima, elevata e alta)" (Art. 30 N. di A.).

Nella Tavola n. 3 denominata "Sistema ambientale" si evidenzia che l'ambito di intervento si trova in un sistema di "Elementi arboreo arbustivi lineari" (Art. 29 N. di A.).

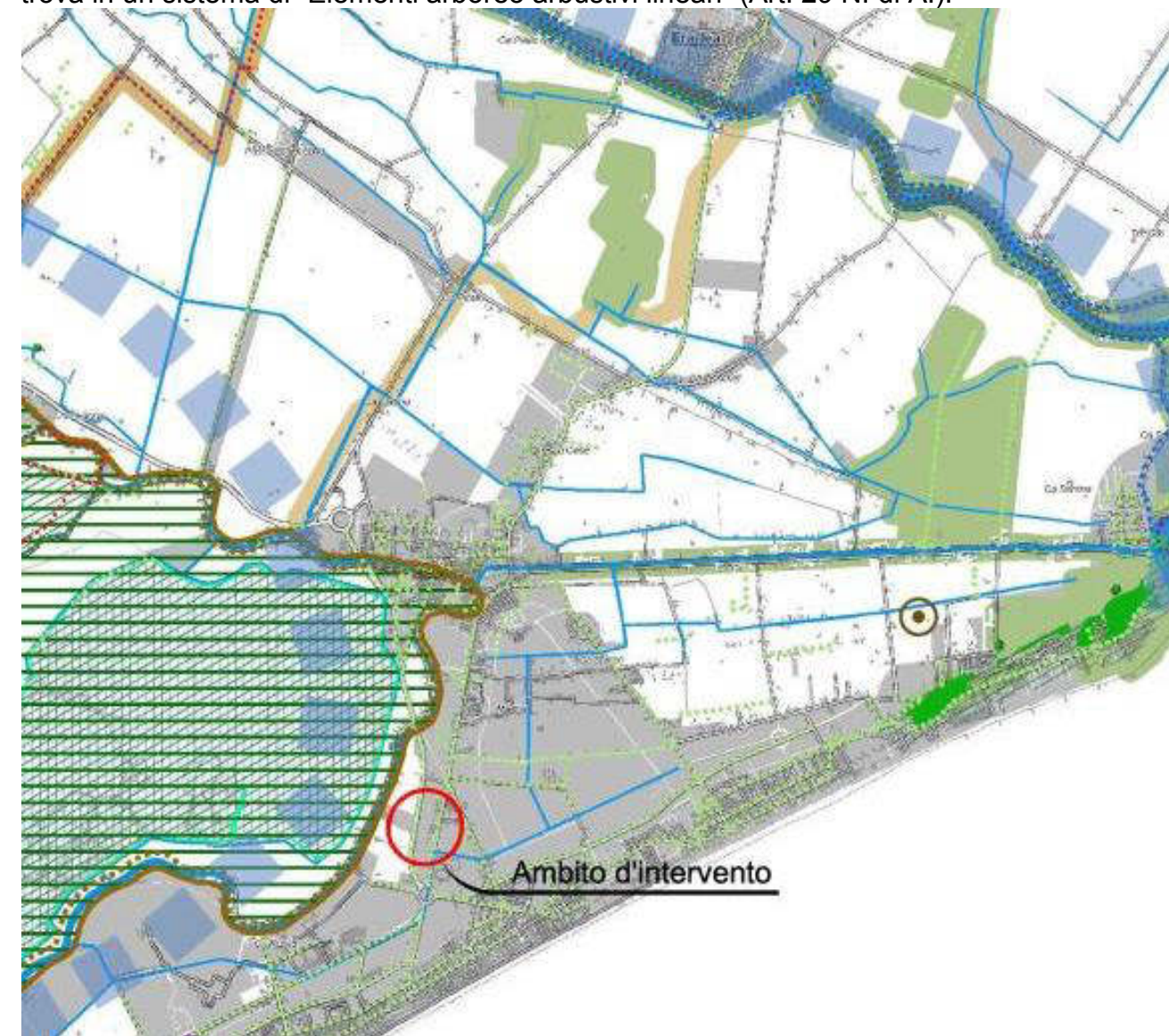


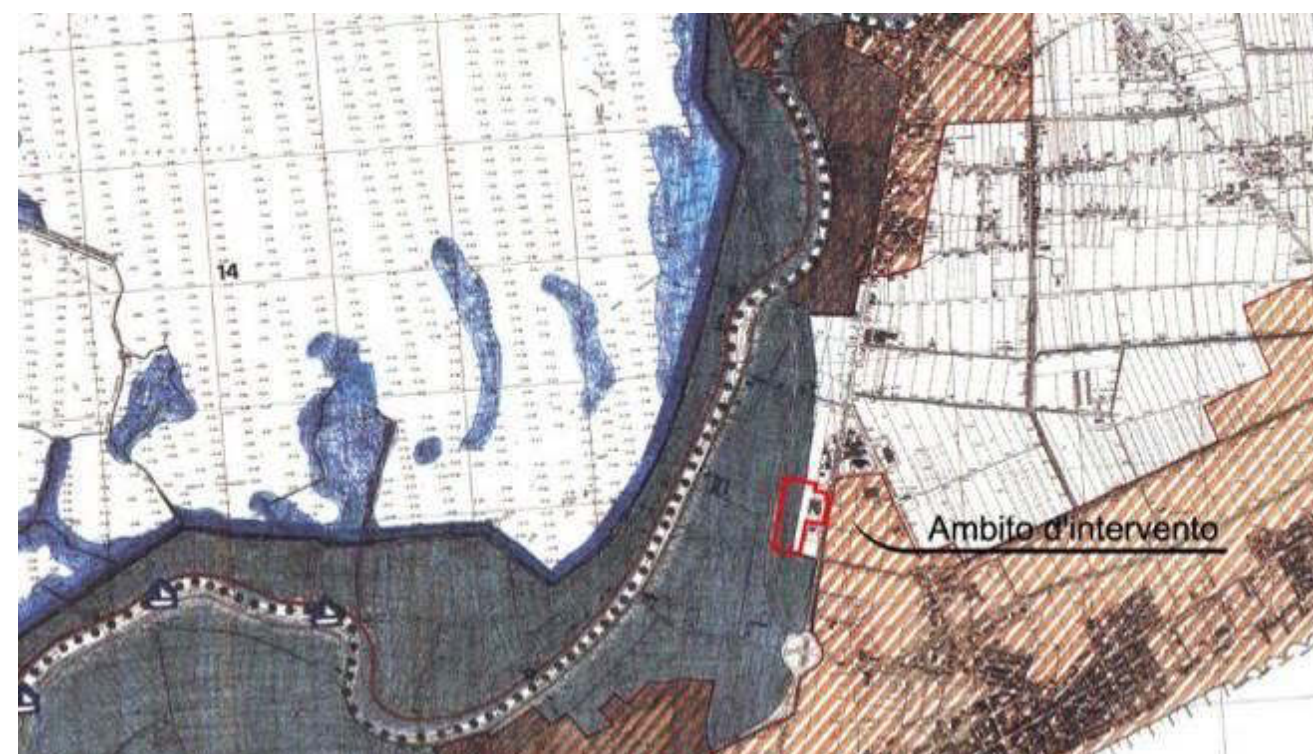
Tavola 3, "Sistema ambientale" del PTCP di Venezia.

2.1.4 Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV)

Il Piano è stato redatto dall'amministrazione regionale del Veneto su incarico esplicito della legge statale fondamentale relativa alla "Salvaguardia di Venezia" (legge n.171/1973), e viene recepito come parte integrante del P.T.R.C.. Adottato il 23 dicembre 1986 dopo una lunga procedura di approfondimento, è stato completamente rinnovato e nuovamente adottato il 23 dicembre 1991, l'approvazione definitiva è giunta con P.C.R. n.70 il 9 novembre 1995.

Il Piano in oggetto si pone allo stesso livello di pianificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e affianca, alle indicazioni tipiche di un piano urbanistico – territoriale, quelle della valenza paesistica, come richiesto dalla legge 43/1985 sulla tutela dei beni culturali e panoramici, e quelle della conservazione ambientale, del restauro monumentale e dello sviluppo culturale; le indicazioni derivanti dal Piano devono pertanto essere recepite all'interno dei Piani Regolatori dei Comuni compresi nella sua area d'intervento.

Il Piano è articolato in sistemi, e suddivide le sue previsioni tra settore insediativo – produttivo, ambientale – culturale e infrastrutturale. Particolare attenzione è posta alla tutela e alla protezione del paesaggio agrario dell'entroterra, caratterizzato dalla trama della centuriazione, dalla convergenza di numerosi corsi d'acqua che definiscono degli ambiti di particolare pregio paesaggistico, e dalla presenza di numerose ville venete e di altri monumenti diffusi sul territorio.



Estratto della Tavola 2 "Sistemi ed ambiti di progetto" del PALAV. Sono indicati in rosso sia l'area occupata dal complesso commerciale "Jesolo Magica" sia l'area dell'intervento di compensazione in oggetto.

Dall'analisi della Tavola 2 "Sistemi ed ambiti di progetto", si evidenzia che l'ambito d'intervento interessa una porzione di territorio (quella più prossima alla SP42) sulla quale non insistono vincoli e/o particolari direttive di Piano e una (ad est della S.R. 43 "Jesolana") una "Area di interesse paesistico – ambientale" (Art. 21 lettera a N. di A.). Le direttive relative al suddetto articolo prevedono che "il comune di Jesolo, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente Piano di Area, prevede la riqualificazione paesaggistica dell'area posta tra Jesolo Paese e Jesolo Lido. In tale ambito possono essere individuate idonee aree, spazi e manufatti per attività ricreativo – musicali, da realizzarsi attraverso apposito piano il quale preveda l'individuazione di nuove strutture, previo recupero dei manufatti preesistenti e previa razionalizzazione, anche subordinando nuovi insediamenti alla ricalizzazione di analoghe attività esistenti"; inoltre, "gli interventi previsti [...] devono essere realizzati contestualmente ad operazioni di messa a dimora di specie vegetali caratteristiche dei luoghi ed in modo tale da consentire un corretto inserimento ambientale".

2.1.5 Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico

Il Piano di Assetto Idrogeologico del fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza si configura come uno strumento che, attraverso criteri, indirizzi e norme, opera al fine di giungere a una riduzione del dissesto idrogeologico e del rischio ad esso connesso.

È stato approvato dal Consiglio Regionale del Veneto con D.C.R. n. 48 del 27/06/2007.

Nel territorio oggetto di studio, alla rete idrografica naturale si sovrappone una rete di canali artificiali di irrigazione e di scolo che in molti punti entra in contatto con l'idrografia naturale.

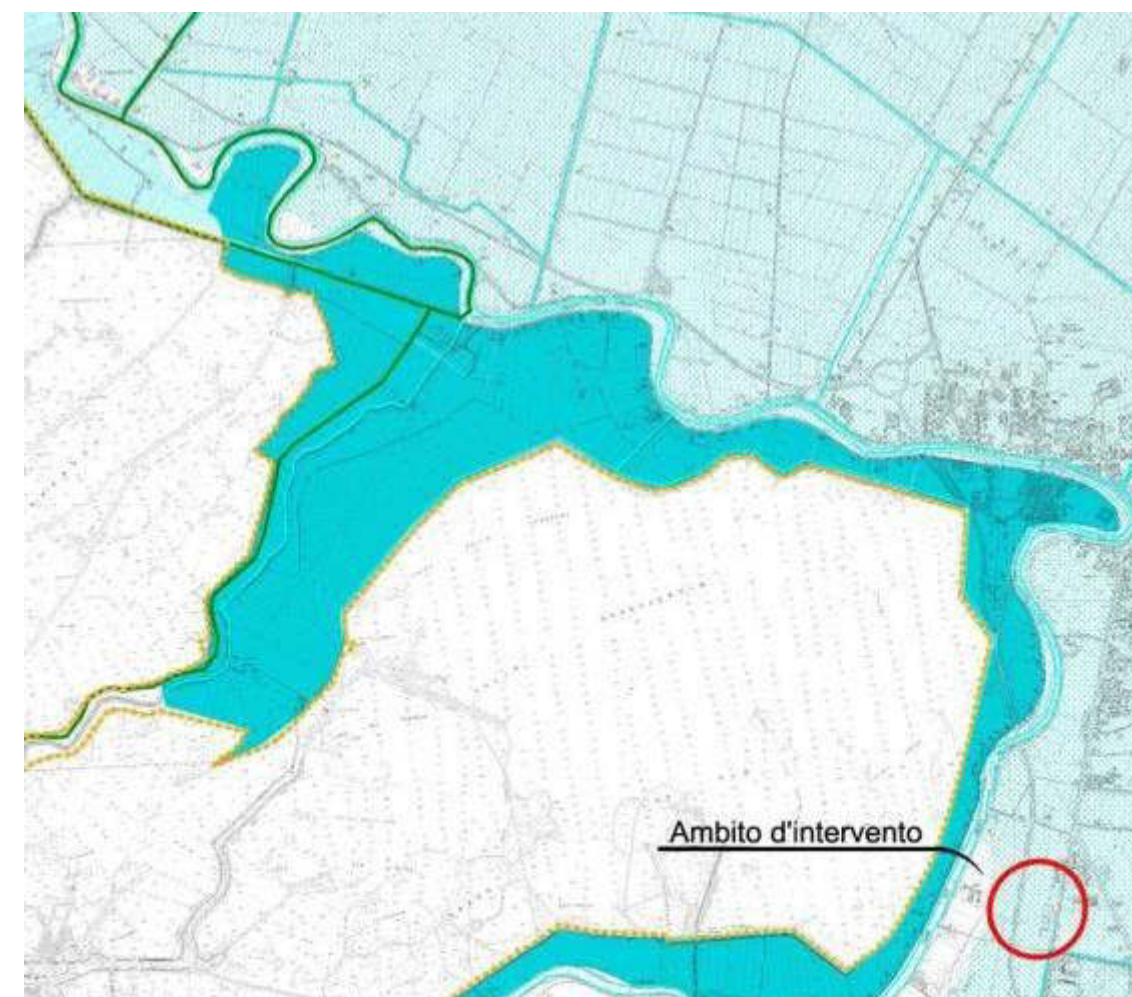


Tavola della pericolosità idraulica.

Dalla tavola della pericolosità idraulica risulta che l'area di studio interessata dall'intervento è classificata come P1 - Pericolosità moderata - Area soggetta a scolo meccanico.

2.1.6 Rete Natura 2000

L'area d'intervento si colloca in prossimità dei seguenti siti tutelati dalla Rete Natura 2000:

- ZPS IT3250046 - Laguna di Venezia;
- SIC IT3250031 - Laguna superiore di Venezia.

Rispetto ai suddetti siti, le opere compensative e di mitigazione saranno situate più ad est senza interferenze.



I siti della Rete Natura 2000 appartenenti alla laguna di Venezia prossimi all'area d'intervento.

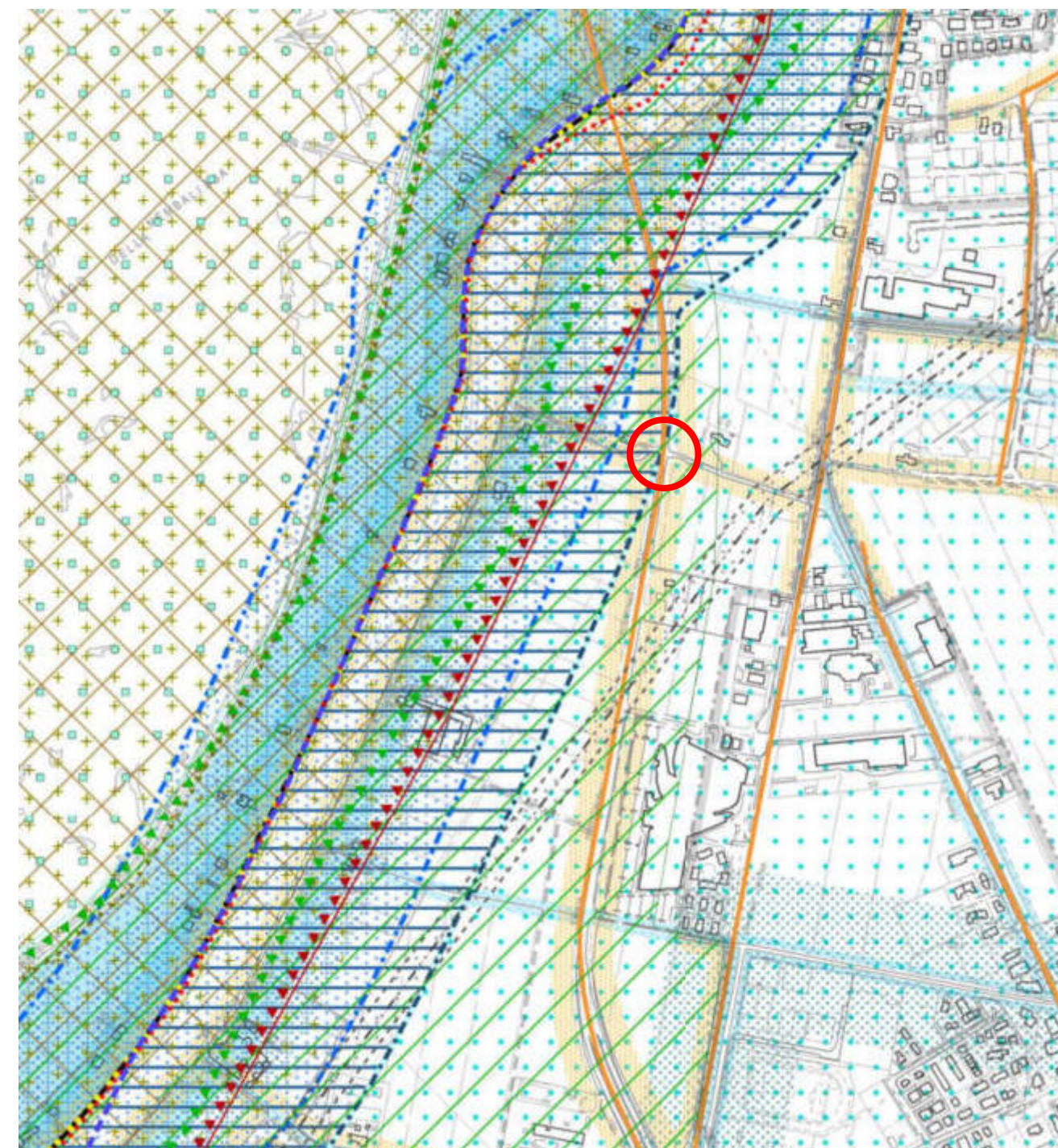
2.2 Pianificazione territoriale e urbanistica locale

2.2.1 Il Piano di Assetto Territoriale (PAT) di Jesolo

Il PAT di Jesolo è stato adottato con delibera del consiglio comunale del 30/11/2016, n. 108. L'elaborazione di questo nuovo strumento di pianificazione rappresenta il momento costitutivo dell'azione urbanistica che il comune di Jesolo svilupperà nel corso del tempo, mediante i successivi Piani degli Interventi. Di seguito, in riferimento all'area in oggetto, si riportano le tematiche dei vincoli, delle fragilità, delle invarianti e delle trasformabilità.

Vincoli

La ricognizione dei vincoli sovraordinati è una delle analisi fondamentali nella redazione del Piano di Assetto Territoriale. La tavola, della quale di seguito c'è un estratto, riunisce informazioni derivate da diverse fonti. I vincoli operanti sull'ambito d'intervento sono analizzati nel capitolo successivo 2.3 *Tutele e vincoli*, al quale si rinvia per le relative puntualizzazioni.



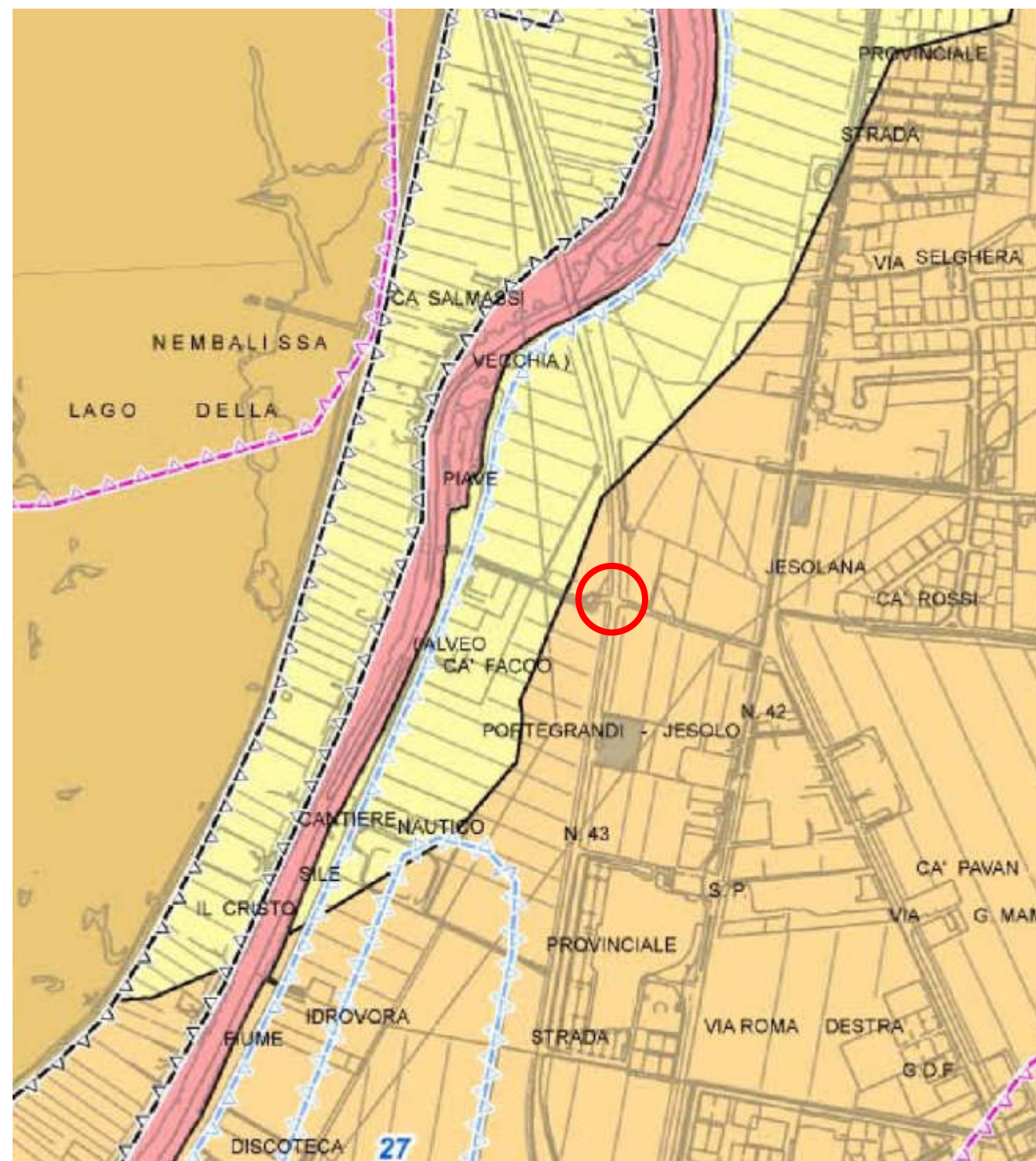
Estratto della Tavola dei Vincoli del PAT di Jesolo.

Fragilità

Dalla Tavola delle Fragilità il PAT di Jesolo evidenzia una classe relativa alla compatibilità geologica, terreni idonei a condizione e terreni non idonei. L'area degli interventi di compensazione e mitigazione si trova in un terreno idoneo a condizione:

- C: scarsa profondità della falda (0-2 metri dal piano campagna) e vulnerabilità alta-elevata, individuato dal colore arancione.

L'intervento rientra nella perimetrazione che individua le aree esondabili o a ristagno idrico per insufficienza della rete strutturale fognaria, di bonifica o idrografica.

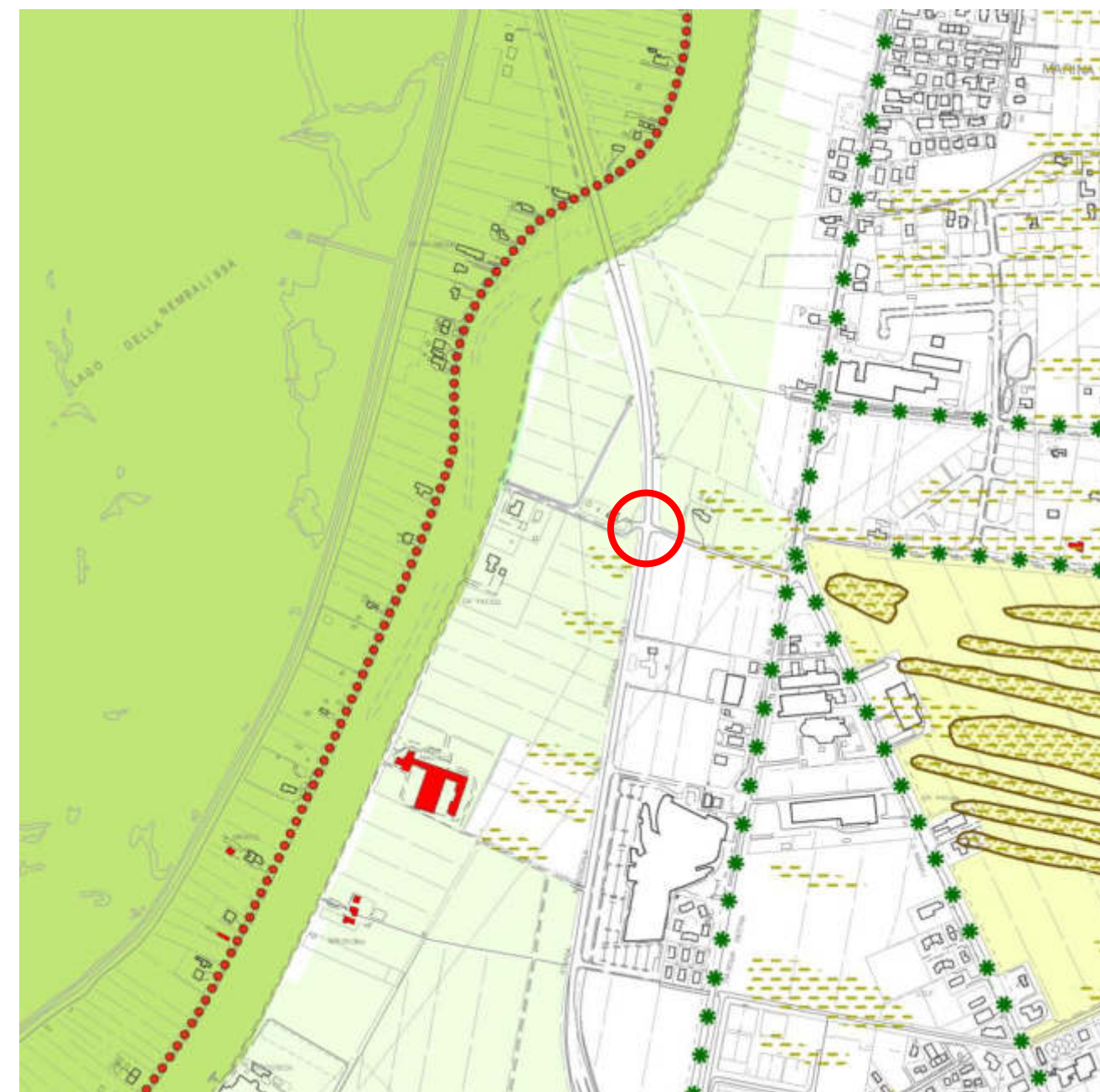


Estratto della Tavola delle Fragilità del PAT di Jesolo.

Invarianti

La Tavola delle Invarianti individua le aree di progetto all'interno di un'area di connessione naturalistica (*Buffer zones*), non molto distanti da un'area nucleo. Il PAT individua i corridoi ecologici quali ambiti di sufficiente estensione e naturalità, avente struttura continua, anche diffusa, o discontinua, essenziali per la migrazione, la distribuzione geografica e lo scambio genetico di specie vegetali e animali, con funzione di protezione ecologica attuata filtrando gli effetti dell'antropizzazione.

Gli interventi ammessi, quali quelli inerenti alle infrastrutture, non devono interrompere o deteriorare le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici. In particolare, le recinzioni devono assicurare il passaggio dei vertebrati di piccole dimensioni. Nei pressi delle aree di adeguamento alla rete infrastrutturale esistente sono individuati anche allineamenti di dune e paleodune naturali.



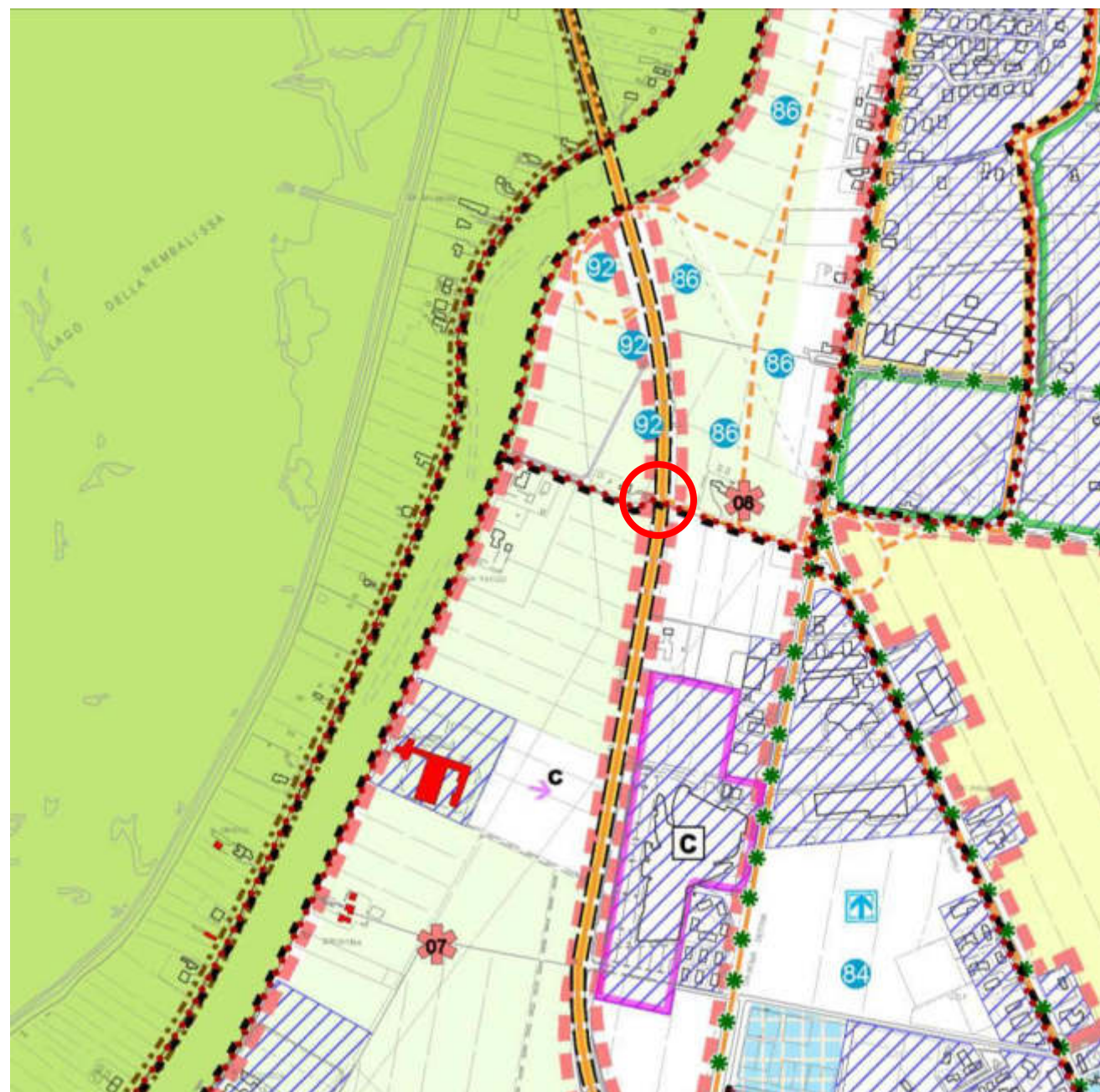
Estratto della Tavola delle Invarianti del PAT di Jesolo.

Trasformabilità

La Tavola delle Invarianti del PAT di Jesolo individua le seguenti azioni strategiche, che rientrano nell'ambito d'intervento:

- Aree per il miglioramento della qualità territoriale: Porta Adriatico;
- Aree per il miglioramento della qualità territoriale: Dorsale del Commercio;
- Servizi di interesse comune di maggior rilevanza: Parco urbano e parchi extraurbani;

- Area di connessione naturalistica (*Buffer zones*);
- Viabilità di progetto di rilevanza strategica: la bretella di collegamento tra la SR 43 e la SP 42 è sostituita da una rotatoria di collegamento tra la stessa SR 43 e via La Bassa, il cui adeguamento è previsto dal piano programmatico contestualmente alla rotatoria di via Mameli ;
- Itinerari ciclopedonali, che si sviluppano principalmente lungo il corso del Sile.

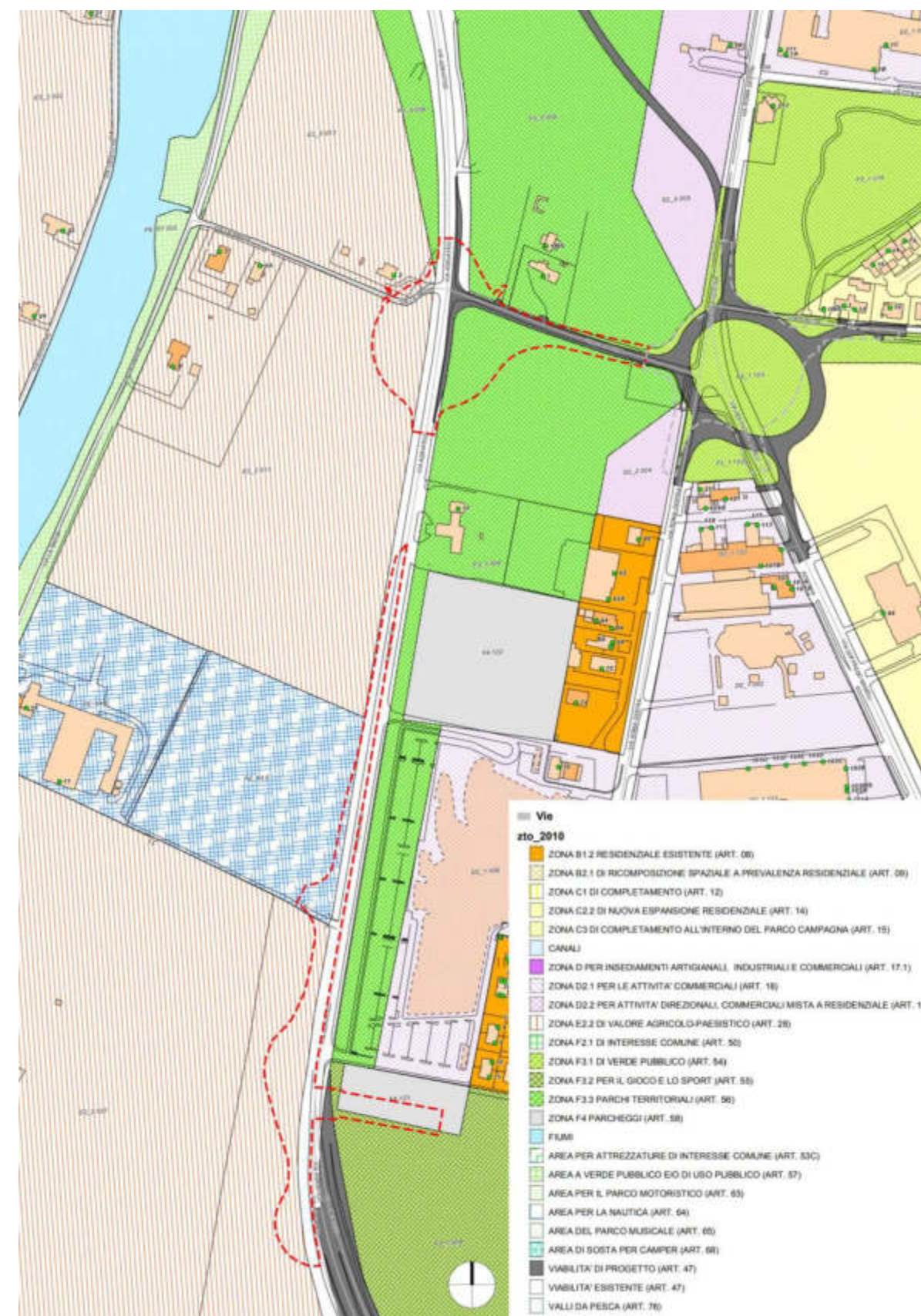


Estratto della Tavola delle Trasformabilità del PAT di Jesolo.

2.2.2 Il Piano Regolatore Generale (PRG) del comune di Jesolo

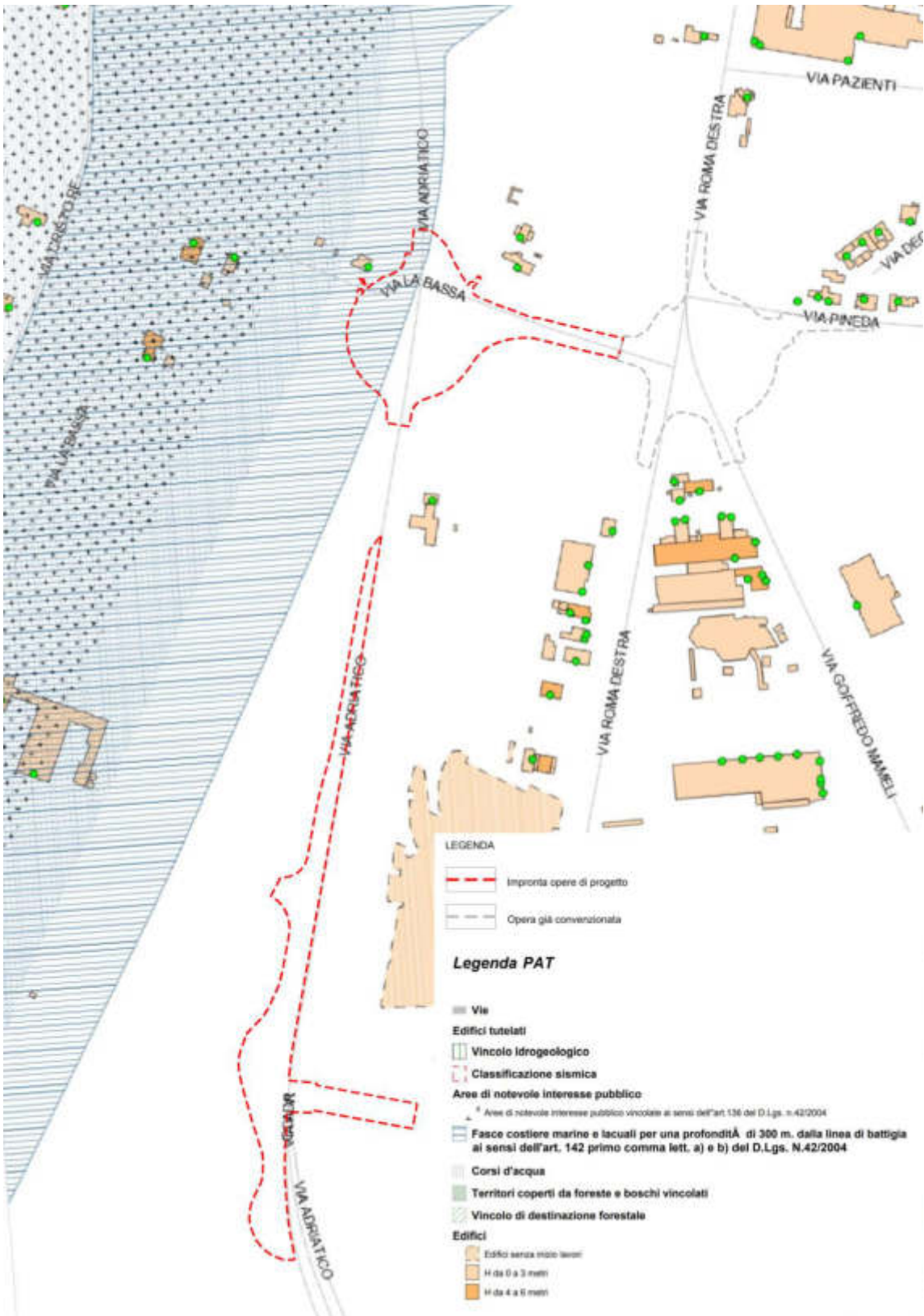
L'area d'intervento del sottopasso nella SR 43 ricade nella sottozona E2.2 di valore agricolo-paesistico, ossia le aree che mantengono una diffusa funzione produttiva in ambiti di particolare valenza paesistica.

La rotatoria, invece, ricade nella precedente sottozona E2.2 e nella zona F3.3 - Parchi territoriali: si tratta di aree di verde pubblico che per la loro estensione assumono un ruolo territoriale.



Estratto del PRG di Jesolo con sovrapposizione delle aree d'intervento (tratteggio rosso).

2.3 Tutele e vincoli



Estratto cartografico di sintesi dei vincoli presenti nell'area di studio.

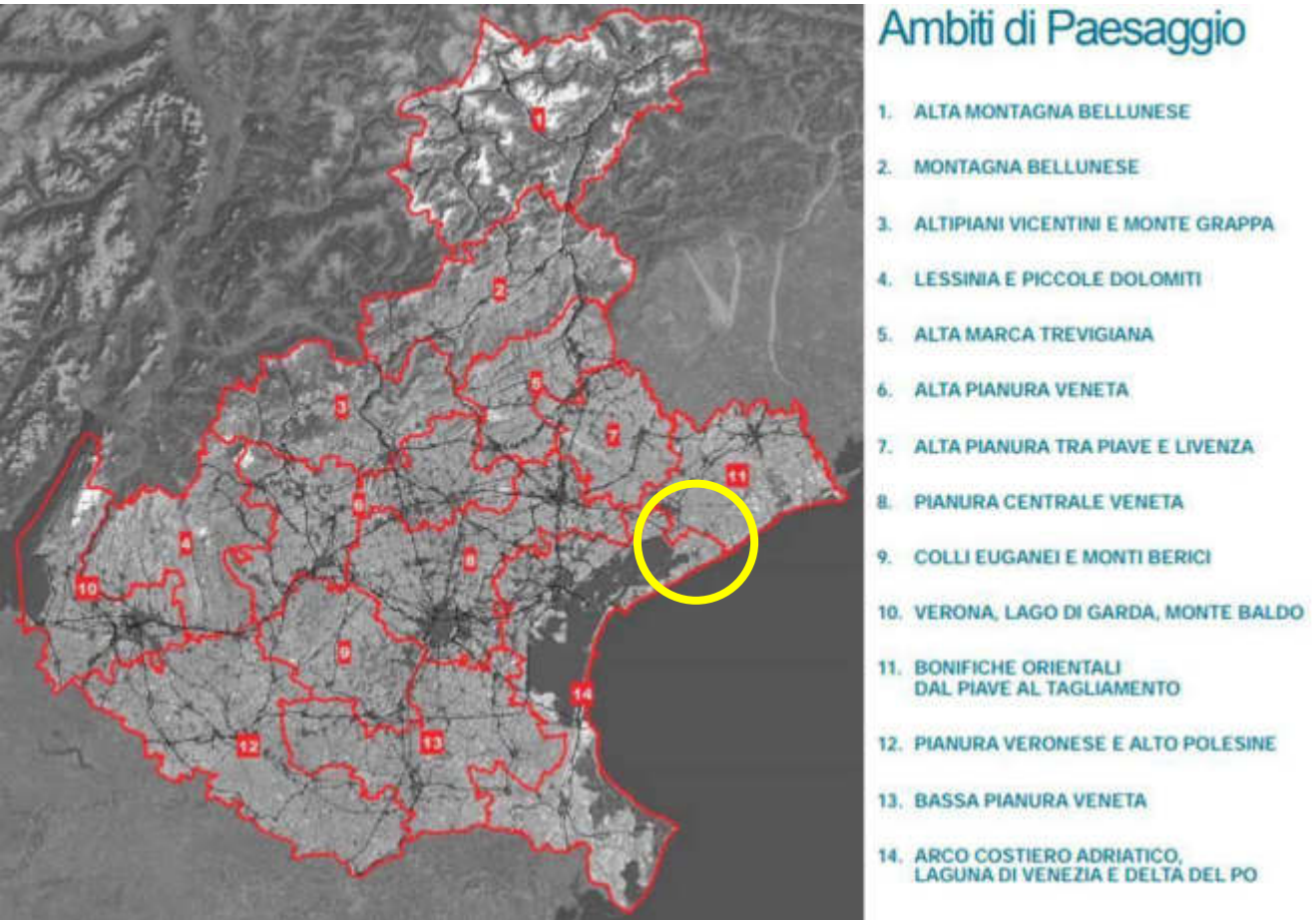
L'area per la realizzazione della rotatoria di collegamento della SR 43 con via La Bassa è interessata dai seguenti vincoli:

- Territori costieri, compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. a) e b) del D.Lgs. 42/2004;
- Aree sottoposte a regime di vincolo dal Piano generale di bonifica e tutela del territorio rurale (PGBTTR);
- Area di interesse paesistico-ambientale: il PAT individua le aree agricole di rilevante importanza ed interesse paesistico-ambientale, ai sensi dell'art. 21 lett. a) e b) del PALAV;
- Aree a rischio idrogeologico in riferimento al PAI: Area a pericolosità P1 - Pericolo moderato e aree soggette a scolo meccanico.

Le aree di tutela sono quelle descritte nel precedente capitolo dei Rete Natura 2000. Si precisa, inoltre, che nella Tavola dei Vincoli del PAT è presente anche l'indicazione del limite del Sito UNESCO “Venezia e la sua laguna” che, nonostante la sua vicinanza con gli interventi di progetto, non interferisce con gli stessi.

3 LETTURA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

3.1 Ambiti di paesaggio da PTRC 2013



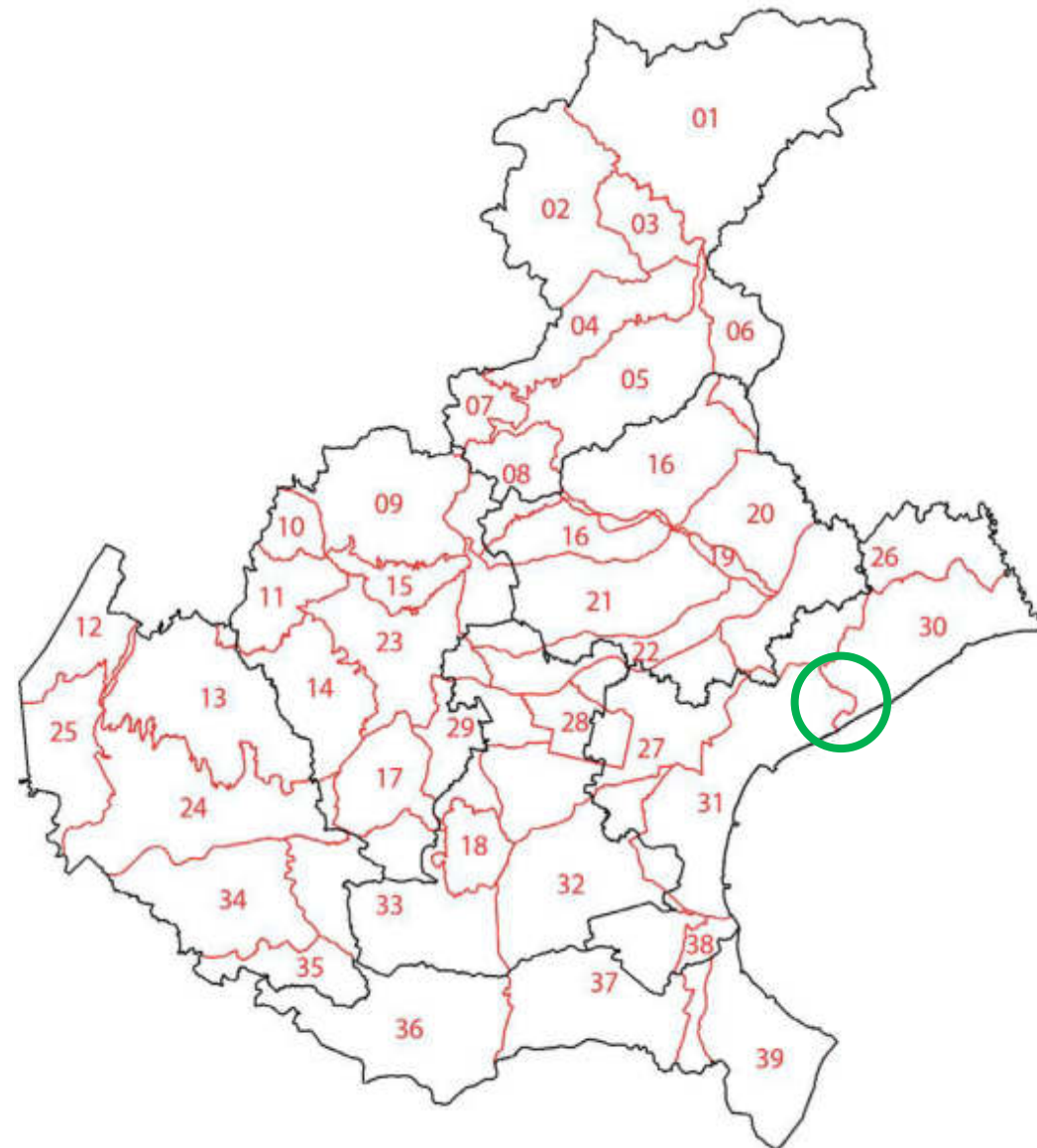
Ambiti di Paesaggio della Variante PTRC 2013. L'intervento ricade all'interno dell'ambito 14 “Arco costiero Adriatico, Laguna di Venezia e delta del PO”.

La variante al PTRC (2013) articola la strumentazione pianificatoria nei Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA), che costituiranno lo strumento di pianificazione specifico di ciascuno degli ambiti di paesaggio identificati dall'Atlante.

Il comune di Jesolo è compreso nell'Ambito 14 - *Arco costiero Adriatico, Laguna di Venezia e delta del Po* e nella scheda ricognitiva degli obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica, preliminare al PPRA, n. 30 - *Bonifiche e Lagune del Veneto orientale*.

Il territorio agrario delle bonifiche del Veneto Orientale, fortemente caratterizzato dalla presenza di corsi d'acqua e dalle aree lagunari vallive, riveste un ruolo di fondamentale importanza quale area di connessione tra il territorio storicamente consolidato a nord e quello più densamente urbanizzato, posto a sud sulla fascia litoranea. Esso presenta buone potenzialità di valorizzazione, sia sotto il profilo socio-economico che naturalistico-ambientale.

Gli obiettivi di riqualificazione dell'ambito sono orientati alla costruzione di un nuovo paesaggio della costa, connesso e integrato con i territori contermini, capace di coniugare la necessità di tutelare i lembi di naturalità ancora presenti con un nuovo concetto di sviluppo turistico.



Quadro d'unione delle schede ricognitive preliminari al PPRA.

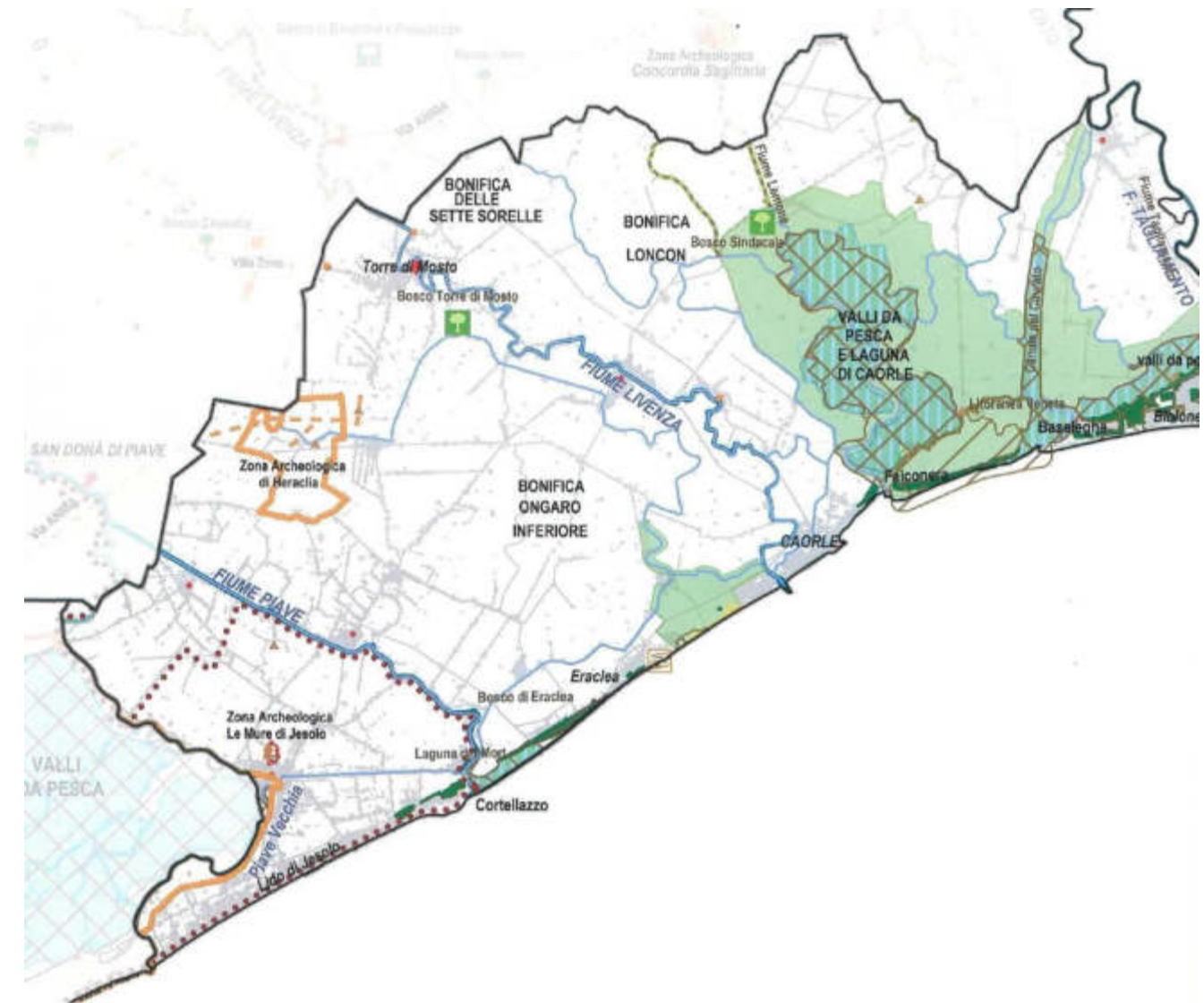


Tavola dei “Valori naturalistico-ambientali e storico-culturale”.

3.2 Caratteri paesaggistici del contesto e dei luoghi interessati dall'intervento

Nel territorio comunale si evince la riconoscibilità di diversi ambiti o unità paesaggistiche con caratteri di omogeneità. Detti ambiti paesaggistici sono sintetizzati come segue:

- Ambito del Litorale: è identificato nel tratto di territorio litoraneo che va dalla foce del fiume Sile a quella del Piave ed è caratterizzato dalla vicinanza al mare e dai fiumi che consentono di godere di un paesaggio unico in cui sono presenti elementi naturali e morfologici peculiari (brani di pineta, dune, ecc.). A sua volta è suddiviso in più sotto-ambiti individuati in funzione della diversa densità, trama della maglia insediativa e caratterizzazione urbana, nella quale attualmente si trovano numerosi interventi di riqualificazione architettonica volti a ricucire e valorizzare il tessuto urbano.
- Ambito del fiume Piave: è costituito dalla foce del fiume fino al confine con il comune di San Donà di Piave ed è contraddistinto appunto dall'elemento fluviale e dagli elementi vegetazionali e paesaggistici che lo accompagnano.

- Ambito agricolo: è rappresentato dal territorio situato a nord del Canale Cavetta, che lambisce Jesolo Paese ed arriva fino al Piave.
- Ambito urbano di transizione: comprende la porzione di territorio a sud del Cavetta fino al litorale.
- Ambito della laguna di Venezia e del fiume Sile/Piave Vecchia: costituisce un unicum visivo e paesaggistico, dove si possono distinguere tre tipi di paesaggio, ossia vallivo, palustre e lagunare attivo.
- Ambito del paesaggio archeologico "Antiche Mura": costituito da un'area archeologica situata in prossimità del centro urbano di Jesolo Paese, dove insistono i resti della basilica tardo antica-altomedievale di Santa Maria di Equilio.
- Ambito dell'urbanizzazione consolidata - ambiti di Jesolo Paese e Cortellazzo: caratterizzato da una maglia urbana inframmezzata dalla pineta litoranea.



Ambito del litorale.



Ambito naturale fluviale e della laguna.



Ambito agricolo-rurale.



Ambito urbano di transizione.



Ambito urbano consolidato.

3.3 Caratteri geomorfologici e idraulici

Geomorfologia

L'area di studio fa parte dell'ambito costiero centro settentrionale della Città Metropolitana di Venezia.

La morfologia prevalente, pur profondamente modificata dagli interventi antropici di urbanizzazione e bonifica idraulica, è quella del sistema dunale costiero composto da una serie di cordoni litoranei di età diversa, influenzato dall'ambiente lagunare e modellato dai fiume Sile e Piave.

Le dune costiere si innalzano di qualche metro sul livello del mare ergendosi nei confronti della retrostante piana che borda la laguna.

Il litorale di Jesolo è attualmente costituito da un esteso insediamento e interessato da un intensivo sfruttamento turistico fin sull'arenile, che ha determinato la costruzione di opere di salvaguardia sempre più rigide e imponenti, attraverso casse di colmata e difese di palancole in calcestruzzo.

L'evoluzione costiera in un'area così vicina a una foce fluviale è molto dinamica con fasi regressive, particolarmente pericolose per tratti di costa senza vere spiagge a sviluppo naturale, alternate a interramenti. Gli interventi antropici, con ripascimenti artificiali e scavi di barre sommerse, sono continui per mantenere in equilibrio un sistema costiero così rigido.

Le divagazioni dei rami del Piave sono le principali responsabili dei processi di avanzamento e arretramento della linea di costa che hanno determinato la formazione degli antichi cordoni litoranei. In questo tratto di litorale veneziano, lo spessore del sistema dunale costituito quasi interamente da sedimenti sabbiosi può arrivare anche ai 14 m con il limite superiore che corrisponde alla superficie topografica.

Un primo gruppo di cordoni più interni si trova sull'allineamento Jesolo - Torre di Fine. Verso Cortellazzo, è riconoscibile un secondo allineamento. Oltrepassato verso sud il Canale Cavetta, i cordoni si estendono lungo tutta la lingua di terra fra la laguna e il mare fino alla foce del Piave, mantenendo un orientamento est-ovest: è il sistema più ampio.

Un altro gruppo di dune si differenzia dal precedente verso sud, assumendo un orientamento WNW-ESE, troncato dalla linea di costa. L'età di questi quattro gruppi di dune è compresa fra il IV e il I millennio a.C.

Più a ovest si trova il sistema di dune collegato al periodo in cui il Piave ha occupato l'alveo della Piave Vecchia, ora utilizzato come Sile. Tale apparato deltizio ruota fino a disporsi parallelamente alla linea di costa, mantenendo un angolo retto con il fiume; il percorso è collegato probabilmente alla necessità del fiume di aggirare gli apparati dunali presenti in tale porzione di territorio. I suoli di questo ambiente sono a tessitura sabbiosa a bassa capacità di ritenzione idrica, in parte ricoperti da terreno di riporto.

Il contesto in cui è situato il progetto in esame non risente in modo particolare della presenza del cuneo salino, con una salinità dei suoli definita dalla Provincia di Venezia come 'bassa'.



Legenda

FORME E DEPOSITI IN TERRAFERMA

- Orlo di terrazzo
- netto
 - mal definito
- Area depressa in pianura alluvionale
- Traoia di corso fluviale estinto
- ben definita
 - mal definita
- Traoia di antichi canali lagunari
- ben definita
 - mal definita
- Dosso fluviale
- Ventaglio di esondazione
- Golene e isole fluviali
- Tecitura
- ghiaia
 - sabbia
 - limo
 - argilla
 - torta

FORME E DEPOSITI IN LAGUNA

- Canali lagunari
- Fossa di foce lagunare
- Delta fluviale endolagunare
- Barane naturali
- Velma
- Struttura morfologica artificiale
- Tecitura
- Sabbia limosa
 - Limo sabbioso
 - Limo
 - Limo argilloso
 - Argilla limosa
- Laguna
- FORME E DEPOSITI COSTIERI**
- Avandune costiere
 - Cordone litoraneo splanato
 - Cordone litoraneo rilevato
 - Sabbia litorale

FORME ANTROPICHE

- Ripascimento artificiale
- Argine
- Opere di difesa e sbarramento
- Terrapieno e cassa di colmata
- Discariche attive
- Cave attive

ELEMENTI DEL TERRITORIO

- Confini provinciali
- Confini comunali

Carta geomorfologica dell'area interessata dallo studio (Fonte: Geomorfologia – Piano d'emergenza della Provincia di Venezia, a cura di A. Vitturi - 2008).

Un fenomeno conosciuto nell'area di studio è quello della subsidenza. La parte settentrionale della Provincia di Venezia è soggetta a fenomeni di subsidenza con tassi medi diversi da zona a zona fra cui, quelle di più recente formazione, compresi fra 1 e 4 mm/anno. Tali aree corrispondono alle lagune che ancora, fino agli inizi del 1900, occupavano il litorale veneziano. Il fenomeno è più trascurabile per le aree a litologie prevalentemente sabbiose e litorali.

L'abbassamento del suolo può avvenire per cause naturali (evoluzione lenta e scala almeno regionale) e per cause antropiche.

Le principali cause della subsidenza naturale sono attribuibili ai movimenti tettonici profondi e alla compattazione naturale dei sedimenti quaternari. Nell'area veneziana la causa primaria di subsidenza naturale è il consolidamento dei sedimenti fini di recente deposito, mentre in misura decisamente inferiore contribuiscono le deformazioni tettoniche del substrato.

La causa antropica del tasso d'abbassamento del suolo è la bonifica dei terreni: il tasso è proporzionale a quello del livello piezometrico. Il fenomeno avviene attraverso due processi: fisico che provoca una riduzione di densità del sedimento e di volume; biochimico dovuto all'ossidazione dei terreni (essenzialmente quelli con un'alta componente di materia vegetale) che determina una perdita di massa.

Idrografia

L'area in esame si trova all'interno di un'estesa zona di bonifica attraversata da un capillare reticolo idraulico artificiale, che svolge la duplice funzione di allontanamento delle acque meteoriche e di irrigazione.

Per questa parte del litorale veneziano è competente il Consorzio di bonifica Veneto Orientale. L'area d'intervento è situata nel Bacino scolante denominato Ca' Gamba con superficie di 2'890 ettari interamente a scolo meccanico, che risulta tributario del fiume Sile e della Litoranea Veneta, attraverso il canale Cavetta. Esso si trova sulla destra idrografica del fiume Piave ed è limitato a Nord dal Canale Cavetta, a Ovest dal fiume Sile, a Sud dal mare, a Est dal fiume Piave. In particolare, il sito di intervento viene servito dal canale Pazienti, collegato in via principale alla rete dei canali Selghera e Cortellazzo collegata all'impianto idrovoro omonimo Cortellazzo che scarica nel canale Cavetta, quindi nella Litoranea Veneta. In via secondaria, il Pazienti è collegato alla rete che fa capo all'impianto idrovoro Ca' Porcia, che interviene in caso di precipitazioni ingenti come sussidiario del principale, eliminando parte delle acque del Pazienti nel fiume Sile. A nord del Canale Cavetta si trova il Bacino di scolo Cava Zuccherina, anch'esso interamente a scolo meccanico.

La falda freatica, regimata attraverso le opere di bonifica, è costituita da un acquifero che alloggia nello strato pressoché continuo del sistema dunale costiero, antico e recente. Locali acquitardi possono essere costituiti dai sedimenti fini interdunali, ma essi non hanno un'estesa continuità laterale. La falda osservata nei fori dei sondaggi e delle penetrometrie al momento della loro esecuzione è variabile fra circa -0,7 e -1,25 m dal piano campagna. La variabilità osservata dipende da tre fattori: regime delle precipitazioni, andamento mareale e regimazione di bonifica. In particolare il livello della falda dipende dal franco di bonifica da garantire cioè dal livello a cui è mantenuta costante dagli impianti idrovori. Per il bacino Ca' Gamba, il franco di bonifica è fissato a -1,5 m dal piano campagna.

I sistemi dunali caratterizzati da cospicui spessori di sabbie ad alta permeabilità, emergono in superficie per un'ampia fascia dell'entroterra determinando le condizioni per un'elevata vulnerabilità della falda cui contribuisce uno strato non-saturo molto limitato.

Si tratta di un rischio che non comporta particolari conseguenze per l'approvvigionamento idropotabile ma che deve essere considerato per le conseguenze che può avere

sull’ambiente come inquinamento del suolo e della rete idrica superficiale connessa con la falda, e indirettamente sulle attività agricole.

3.4 Caratteri ecologico-naturalistici

Nonostante la vicinanza, l’area interessata dagli interventi non interferisce con ambiti appartenenti alla Rete Natura 2000. Il territorio circostante è dominato dall’area nucleo caratterizzata dall’ambito lagunare. Essa è delimitata nel bordo orientale dal corridoio ecologico del Sile.

L’attuale paesaggio vegetazionale della pianura veneta orientale è caratterizzato da una marcata omogeneità e unitarietà determinata da una serie di trasformazioni antropiche che hanno avuto una forte accelerazione nella prima parte del Novecento. Le paludi e gli acquitrini formati dalle esondazioni dei fiumi (Piave e Sile in questa zona) sono stati via via bonificate per debellare la malaria e recuperare suoli da coltivare. Le quote del territorio, spesso inferiori al medio mare, testimoniano tutt’ora l’antica presenza di ristagni d’acqua.



Scarpata erbosa del terrapieno del viadotto della SR 43 con presenza di essenze arbustive.

Di conseguenza, l’originario stato naturale è stato profondamente alterato. La vegetazione originaria prevalente era costituita dalla foresta decidua meso-igrofila identificata dall’associazione *Asparago tenuifolii-Quercetum roboris* (Lausi 1966) Marinček 1994 interrotta da aree paludose, più o meno estese, derivate dalla divagazione dei corsi d’acqua nelle aree più depresse. Attualmente la pianura è quasi interamente occupata dalle colture, dalle aree urbane e industriali; per cui, lembi relitti della vegetazione originaria sono ormai rari e si estendono su superfici ridotte. Tale situazione ha favorito lo sviluppo di vegetazioni sinantropiche erbacee ruderali ed infestanti legate, in particolare, alle colture agrarie concimate la cui struttura e composizione floristica risulta essere strettamente collegata alle attività umane.

In un ambiente così profondamente modificato, la vegetazione naturale ricopre una superficie molto ristretta ed è essenzialmente rappresentata da cenosi igro-idrofile e dagli ultimi lembi nemorali relitti.

Nell’area d’intervento non vi sono particolari elementi arborei, ma la superficie è principalmente prativa e seminata. L’ecosistema delle aree prative annovera specie erbacee quali *Trifolium repens*, *Trifolium pratense*, *Medicago sativa*, *Lotus corniculatus*. Spesso le scarpate stradali sono erbose, come nel caso dell’opera d’arte sul fiume Sile che verrà direttamente interessata dall’intervento, oppure sono ricoperte da vegetazione arboreo-arbustiva ruderale, spesso infestante come il rovo (*Rubus spp.*). Il corredo floristico è quello tipico dei margini di strada con specie quali *Salvia pratensis*, *Silene vulgaris*, *Medicago sativa*, *Hypericum perforatum*, *Trifolium repens*, *Daucus carota*.

La rete idrografica minore, quali scoline e canali, di cui uno interessato dall’intervento, presenta una scarsa vegetazione ripariale e costituisce un elemento altamente artificiale, atto principalmente al deflusso delle acque meteoriche.

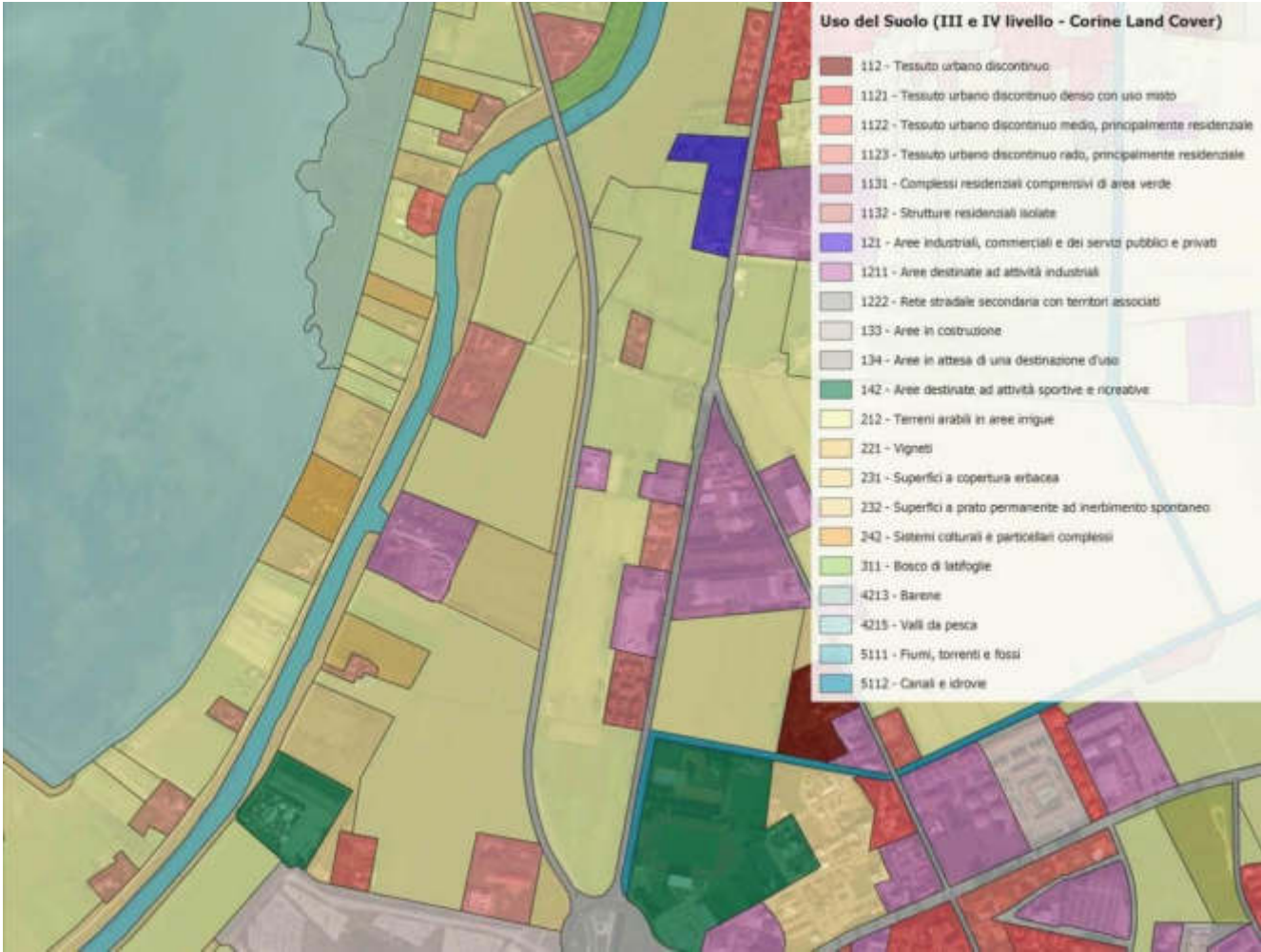


Ambiente naturale del fiume Sile prossimo all’area d’intervento in direzione della laguna di Venezia.

Nell’ambiente fluviale rientra la vegetazione ripariale presente sulle sponde, legata alla presenza di acqua dolce. Tale indicazione si deduce dalla presenza preponderante del fragmiteto associato a specie tipicamente igrofile quali salici e pioppi. Le aree lagunari sono caratterizzate da estese valli da pesca e ambienti quali barene, ghebi e velme. La profondità media delle acque è molto scarsa e in occasione della basse maree più marcate, vaste superfici lagunari rimangono prive d’acqua per brevi archi temporali. L’importanza faunistica e floristica di questo luogo è di fondamentale importanza a livello internazionale, tale da essere tutelata dalla Rete Natura 2000 come zona ZPS e SIC.

3.5 Uso del suolo

La copertura del suolo è ricavata dal database dell'Infrastruttura dei Dati Territoriali della Regione Veneto ed è classificata con il sistema *Corine Land Cover*. Tale classificazione risale al 2012 e dunque alcune coperture di suolo possono essere cambiate nel corso degli anni. L'area di realizzazione delle due opere del sistema infrastrutturale rientrano principalmente in superfici di terreni arabili in aree non irrigue (codice 2.1.2) e appena marginalmente in superfici a prato permanente ad inerbimento spontaneo (codice 2.3.2), che non sono altro che le scarpate del terrapieno inerbito del viadotto che attraversa il fiume Sile e che scende in direzione rotatoria Picchi.



Uso del suolo secondo il Corine Land Cover (Regione Veneto).

3.6 Caratteri del paesaggio agrario

Come osservato nel capitolo precedente, l'intervento è principalmente inserito in un contesto agrario, delimitato tra il corridoio naturale del fiume Sile e gli assi infrastrutturali di accesso alla città balneare. Anche se non confinante, ma di fondamentale importanza, è l'ambito lagunare il cui vincolo paesaggistico rientra nell'area d'intervento della rotatoria.

Le zone rurali di quest'area sono caratterizzate da una forte semplificazione ecosistemica con scarsa presenza di siepi, filari e fasce arboreo-arbustive, a causa della bonifica di inizio ventesimo secolo e della meccanizzazione dell'agricoltura, che ha ridotto la presenza di tali elementi semi-naturali. Le sporadiche fasce arboreo-arbustive arricchiscono la biodiversità

del territorio rurale creando zone ecotonali, che diventano siti di rifugio, di nutrimento e di riproduzione per le specie faunistiche.

L'area d'intervento si colloca in un agroecosistema, tipico delle colture annuali. Questa tipologia di coltura, dove le principali specie coltivate sono mais e frumento, abbinata alla mancanza di elementi arborei strutturati, si traduce in una banalizzazione, sia del paesaggio che della biodiversità con riduzione delle nicchie ecologiche disponibili per flora e fauna.

Tuttavia, tale condizione ecologica è mitigata dalla presenza di due elementi molto prossimi ma non interferiti dall'intervento, ossia la laguna di Venezia e il Sile.



Area rurale nei pressi dell'area dove verrà realizzata la rotatoria tra la SR 43 e via La Bassa.

3.7 Caratteri storici e dinamiche insediative

3.7.1 Epoca storica

La politica di espansione, attuata dalla Serenissima sulla terraferma a partire dalla fine del XV secolo, risultò essere maggiormente evidente nei comuni più vicini e più facilmente raggiungibili al capoluogo della Repubblica e lungo gli assi di rappresentanza che si snodavano nel dominio (Riviera del Brenta, Terraglio).

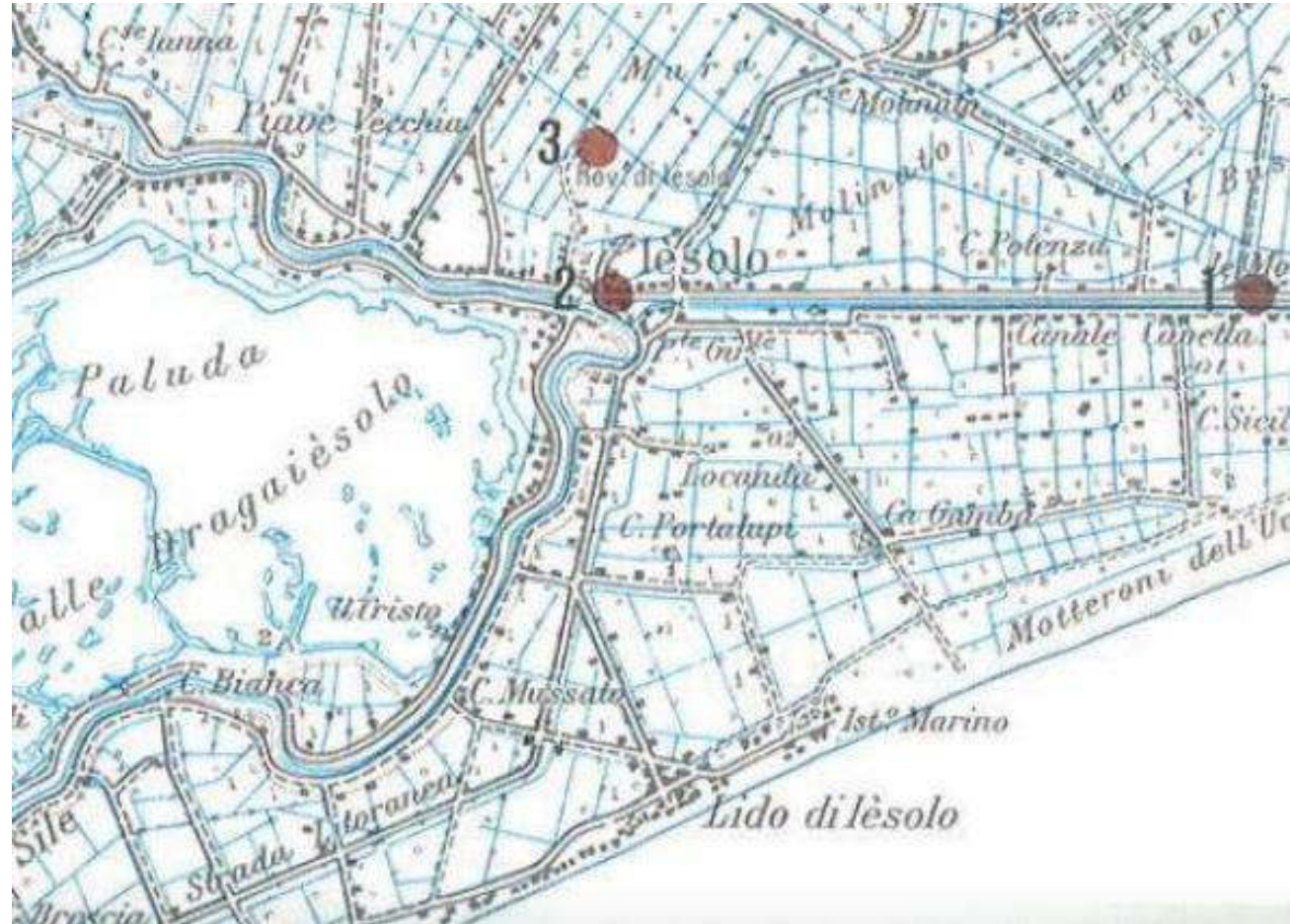
Il territorio di Jesolo, fortemente legato al sistema idrografico "Piave-Sile", ed alla particolarità e fragilità del paesaggio lagunare, ha subito profonde trasformazioni a causa della variabilità di tali elementi, che hanno pertanto impedito l'insediarsi di ville e di edifici di particolare interesse e/o valore. Lo sviluppo insediativo di questi territori è, infatti, soprattutto storia del '900.

Per quanto concerne il sistema insediativo storico dell'area, esso non risulta pertanto caratterizzato dalla presenza di ville venete o di beni storico testimoniali di rilevante interesse. Si segnala che la presenza di tali beni è circoscritta al centro abitato di Jesolo Paese e nessun elemento di particolare interesse si trova in prossimità dell'ambito oggetto d'intervento.

3.7.2 Archeologia

L'analisi delle componenti archeologiche presenti nell'ambito di intervento è stata fatta attraverso lo studio della “Carta Archeologica del Veneto”, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia.

Il quadro delle evidenze archeologiche, che si riferisce al territorio tra l'abitato attuale di Jesolo Paese e la fascia costiera, risulta a tutt'oggi piuttosto scarso e costituito da evidenze inquadrabili principalmente a partire dalla tarda antichità e da mettere in relazione con l'ampia ed importante area archeologica dell'antica Jesolo. Dalla lettura della Carta Archeologica del Veneto, del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia, i principali ritrovamenti archeologici si concentrano in particolare in località Le Motte, in prossimità dell'alveo della Piave Vecchia ed in località Le Mure (numero 3 nell'estratto della Carta Archeologica); essi sono relativi a sarcofagi, are funerarie, lastre con iscrizioni e manufatti lapidei (si veda l'estratto della Carta archeologica del Veneto). L'evidenza di maggiore importanza per l'area considerata è quella relativa al sito dell'antico centro urbano di *Equilum*, area attualmente incentrata sulle rovine della basilica romana di S. Maria Maggiore (località Le Mura) e sul sito dell'antico monastero di San Mauro.



Estratto della Carta archeologica del Veneto - Foglio n. 52 - San Donà di Piave.

Le recenti ricerche archeologiche condotte sul sito dell'antica Jesolo hanno permesso di appurare come il sito si sia sviluppato come un insediamento di tipo lagunare, in un punto nodale di collegamento tra l'antica laguna di Jesolo ed Eraclea e il settore nord orientale della laguna di Venezia, immediatamente retrostante la fascia costiera.

Tali ritrovamenti sono localizzati in zone distanti dall'area oggetto d'intervento ed è pertanto possibile affermare che il progetto non interferisca con elementi significativi dal punto di vista archeologico.

Dalla relazione “*Verifica preventiva dell'interesse archeologico*” si valuta un grado di rischio archeologico basso che le opere in progetto possano intercettare eventuali contesti o strutture di interesse archeologico.

3.7.3 Evoluzione del sistema insediativo

Il territorio comunale di Jesolo inizia la sua prosperità tra il 1920 e il 1930, quando il valore dei terreni subisce una aumento sensibile, sia nelle aree già edificate, che nel primo tratto del litorale, a cominciare dalla foce del Sile. Nel corso degli anni, si assiste ad una espansione urbana lungo il litorale, caratterizzata principalmente da strutture dedicate al turismo, con i tratti tipici dello sviluppo insediativo costiero di gran parte del litorale adriatico italiano: un tessuto compatto, a sviluppo lineare parallelo alla linea di costa, spesso a ridosso della spiaggia.

La rapida costruzione dell'insediamento del Lido di Jesolo, è avvenuta in assenza di un disegno unitario urbanistico e sotto la pressione di consistenti interessi legati al mercato fondiario e alla speculazione edilizia. La qualità del costruito, la progressiva cementificazione di gran parte delle aree libere, l'ampliamento della base ricettiva, le carenze della viabilità e dei posteggi, sono fattori problematici emergenti già all'inizio degli anni '60 del secolo scorso. L'insediamento urbano è caratterizzato da un'alta densità edilizia, prodotto spesso da ampliamenti di edifici preesistenti ed abbattimento di alcuni villini, con la successiva costruzione di nuovi edifici di maggior impegno volumetrico.

Lo sviluppo edilizio frenetico si arresta solo alla fine degli anni '70, quando ormai la situazione è compromessa. Nel 1977 viene approvato il Piano regolatore di Jesolo, ma tale strumento non risolve tutte le criticità presenti nel territorio in quanto esso viene proposto in una fase in cui gran parte dello sviluppo urbanistico è già avvenuto e, in secondo luogo, per il meccanismo di rinvio alla stesura di piani particolareggiati della ricomposizione del tessuto urbano del Lido. La redazione di tale Master Plan era stata affidata allo Studio Kenzo Tange, il quale aveva pensato allo sviluppo di una “Città del tempo libero” realizzata attraverso la continuità morfologica e funzionale tra il contesto urbano del Lido e quello di Jesolo paese, utilizzando l'ambiente come elemento aggregante e luogo di una nuova educativa offerta turistica rivolta al futuro. Gli obiettivi erano di ottenere un migliore funzionamento della struttura fisica della città e di creare una migliore unificazione ed un forte senso di identità urbana a Jesolo.

Jesolo Paese è identificabile come il centro urbano storico più importante, assieme, anche se con funzioni secondarie, al nucleo urbano di Cortellazzo. Jesolo Paese ha assunto una funzione prevalentemente di servizio per effetto della presenza degli edifici comunali e di alcuni centri commerciali. Mantiene tutt'ora una propria identità storico-funzionale, ma non presenta particolari qualità formali/architettoniche.

L'elemento più significativo dal punto di vista paesaggistico è costituito dalle fasce lungo il fiume Sile che, tuttavia, sono poco fruibili per la presenza della SR 43.



Veduta aerea dell'ambito di studio: in primo piano l'abitato di Jesolo Paese attraversato dal corso sinuoso del Sile, alle sue spalle la laguna di Venezia.

A partire dagli anni duemila, molti alberghi sono stati riconvertiti in residence e moltissime aree, prima ad uso agricolo, sono state convertite ad uso residenziale e commerciale. Si è diffusa, così, la costruzione di decine di nuove strutture ricettive a bassa densità come i villaggi turistici, e ad alta densità con una verticalizzazione degli edifici, chiamati "torri", che sono ormai diventati un'immagine identitaria della località balneare.

3.7.4 La dinamica evolutiva del territorio nella documentazione carto-ortografica

Di seguito si elenca una serie di cartografie, foto aeree e ortofoto per analizzare l'evoluzione che è avvenuta in questo territorio.

Kriegskarte di Anton Von Zach

L'analisi territoriale inizia dalla *Kriegskarte*, prodotto di una vasta opera di rilievo del territorio veneto-friulano eseguita per scopi militari da Anton Von Zach tra il 1798 e il 1805. L'area di studio all'epoca era principalmente paludosa e gli insediamenti umani erano ridottissimi.

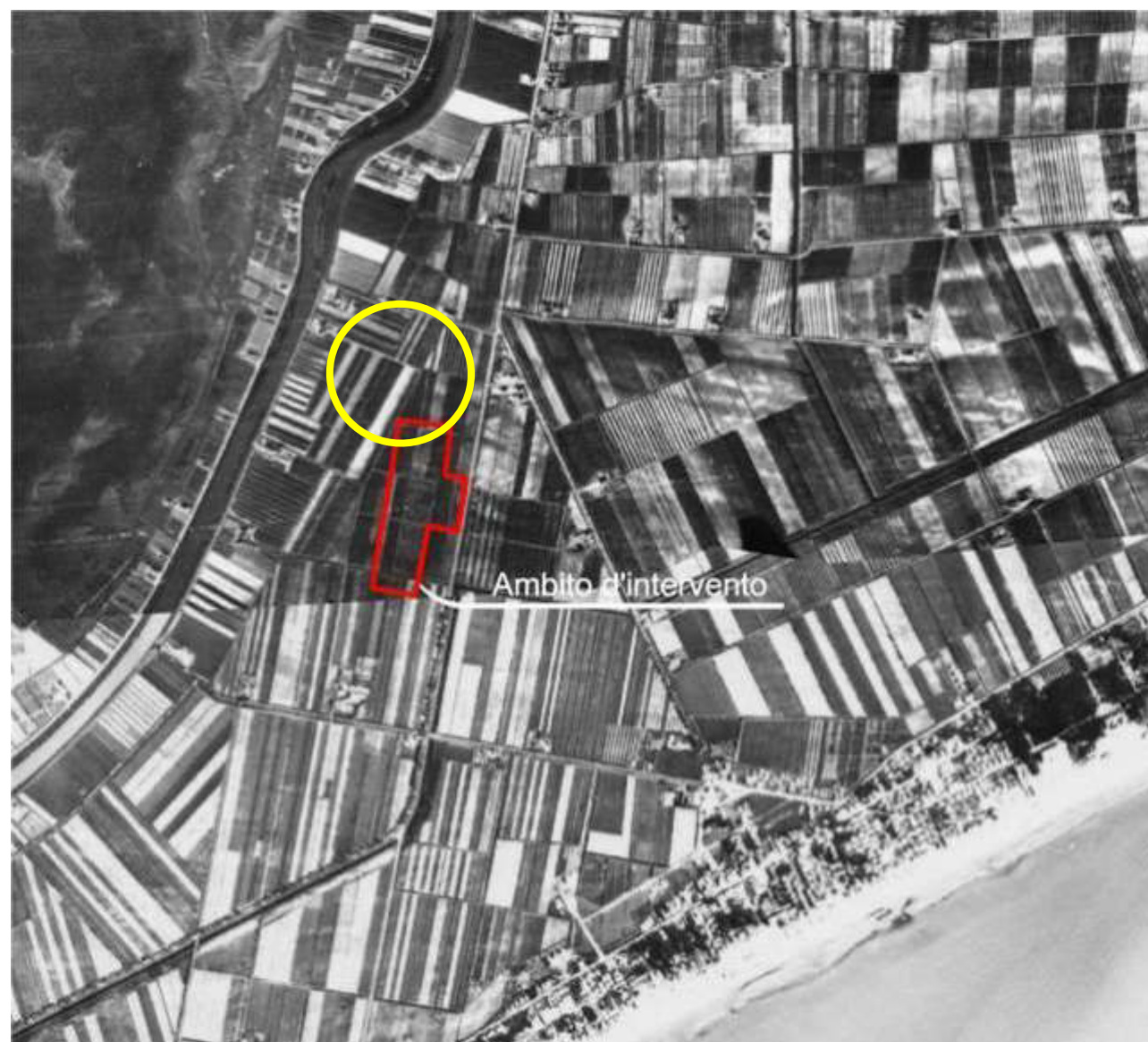


Estratto della Kriegskarte con indicata l'area d'intervento del centro commerciale Jesolo Magica e della rotatoria di collegamento tra la SR 43 e via La Bassa (cerchio rosso).

Il volo GAI 1954-1955

Il volo GAI è stato prodotto dal Gruppo Aeronautico Militare per conto di *USA Army Map Service* e dall'Istituto Geografico Militare tra gli anni 1954 e 1955 sulla quasi totalità del territorio nazionale: le ortofoto sono in pellicola pancromatica in bianco e nero. Tale volo è stato effettuato ad alta quota con attrezzature non paragonabili a quelle moderne; le foto non hanno una buona risoluzione, ma in molti casi contengono informazioni importanti in quanto sono state eseguite quando la pressione antropica sul territorio era molto minore. Costituisce, dunque, un documento storico di enorme valore informativo.

Dalla foto aerea sotto riportata si può notare che l'area compresa tra Jesolo Paese e Jesolo Lido sia adibita ad un utilizzo agricolo. Nell'area si incominciano ad intravedere le linee predominanti dei giorni nostri, come la SP 42 - Via Roma Destra, che risulta essere l'itinerario di accesso a Jesolo Lido, insieme a via Mameli. Il nucleo insediativo di Jesolo Lido è limitato alla fascia residenziale più prossima al litorale (via Bafile). La SR 43 non è ancora esistente.



Estratto della foto aerea del volo GAI del 1954 sull'area di studio (cerchio giallo) interessata dalla necessità di Autorizzazione Paesaggistica (Rotatoria di collegamento SR43 – via La Bassa).

Carta IGM del 1968

Uno dei principali passaggi delle trasformazioni territoriali è documentato dalla cartografia dell'Istituto Geografico Militare, il quale, attraverso l'uso della fotografia aerea e l'ausilio delle ricognizioni, ha documentato e ridisegnato il suolo dello stato italiano a metà del XX secolo. In tale documento cartografico, rappresentato col dettaglio dalla scala 1:25.000, sono presenti e facilmente riconoscibili i segni infrastrutturali e idrografici. L'abitato di Jesolo Lido appare in espansione con il tessuto residenziale che si estende fino alla seconda fascia retrostante il litorale (via Aquileia). Si riconoscono tra le altre cose, l'ospedale di Jesolo e la Pista Azzurra, a testimonianza di un'area in rapido sviluppo.

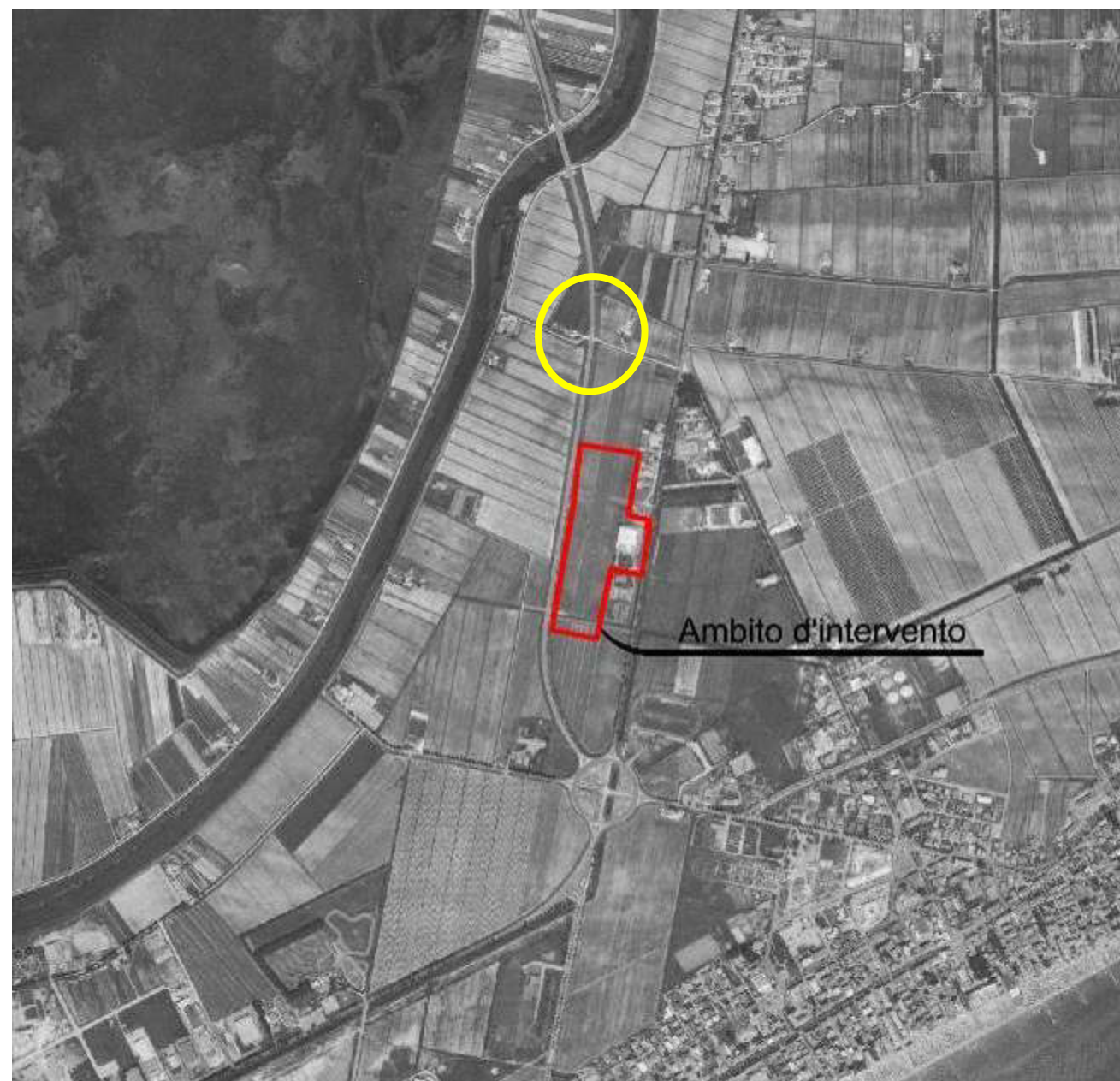


Estratto della Carta IGM del 1968 sull'area di studio (cerchio rosso) interessata dalla necessità di Autorizzazione Paesaggistica (Rotatoria di collegamento SR43 – via La Bassa).

Voli Reven del 1978 e 1987

A partire dal 1978 la regione Veneto effettuò riprese aeree allo scopo di testimoniare le trasformazioni del territorio regionale. Il volo Reven del 1987 è composto da ortofoto a colori, con una buona risoluzione, ma con colori sbiaditi che possono impedire a volte una buona lettura delle caratteristiche del territorio.

Dall'analisi dell'ortofoto del 1978 si osserva, oltre al massiccio sviluppo dell'area turistico-ricettiva nell'intorno di Piazza Drago, la nuova viabilità che taglia il territorio tra via Roma Destra e il Sile, ossia la strada SR 43 detta "Jesolana", che collega il centro di Jesolo Paese con Lido di Jesolo e le spiagge di Cavallino, connettendosi con la viabilità esistente attraverso la nuova rotatoria "Picchi".



Estratto della foto aerea del volo Reven del 1978 sull'area di studio (cerchio giallo) interessata dalla necessità di Autorizzazione Paesaggistica (Rotatoria di collegamento SR43 – via La Bassa).

Dall'estratto della foto area del 1987 si nota l'espansione dell'agglomerato urbano di Jesolo Lido, la realizzazione del polo sportivo presso lo stadio "Picchi" (e la rotonda omonima) e la quasi totale assenza di vegetazione nell'ambito agricolo.



Estratto della foto aerea del volo Reven del 1987 sull'area di studio (ovale giallo) interessata dalla necessità di Autorizzazione Paesaggistica (Rotatoria di collegamento SR43 – via La Bassa).

Il volo Reven 1999

Il volo Reven del 1999 è prodotto dalla Provincia di Venezia, si tratta di un'ortofoto a colori, in scala nominale 1:10'000, realizzata con riprese aeree eseguite nel periodo compreso tra maggio e settembre 1998 per alcune zone, e nell'estate 1999 per altre, arrivando a coprire l'intero territorio provinciale. Il confronto con la foto del 1987 permette di evidenziare la presenza di qualche nuova costruzione nella zona ad ovest del territorio, lo sviluppo dell'area produttiva – commerciale nell'area produttiva che si trova ad est rispetto all'ambito oggetto d'intervento, la costruzione del nuovo palazzo del turismo, e l'inizio dei lavori per il parco

commerciale nei pressi della rotonda Picchi. Dal punto di vista infrastrutturale non si evidenziano interventi significativi.

L'area oggetto d'intervento rimane ad uso agricolo, caratterizzata da ampi spazi ancora inediti.



Estratto della foto aerea del 1999 sull'area di studio (ovale giallo) interessata dalla necessità di Autorizzazione Paesaggistica (Rotatoria di collegamento SR43 – via La Bassa).

Ortofoto del 2017

A distanza di più di quindici anni, l'ambito ha subito una forte urbanizzazione, sia dal punto di vista residenziale, che da quello commerciale e produttivo. Nei pressi della rotonda "Picchi" è sorto un centro commerciale e la stessa è stata oggetto di modifica della viabilità. Si nota la perdita di suolo agricolo a nord-est e a sud-ovest dell'intervento di Jesolo Magica,

mentre l'ambito del corridoio ecologico del fiume Sile e della laguna di Venezia non ha subito grosse modifiche.



Estratto dell'ortofoto del 2017.

3.8 Caratteri percettivi

Il presente paragrafo espone l'analisi dei caratteri visivi e paesaggistici dell'ambito di studio, visti in precedenza, in relazione alle modalità percettive rilevabili dai principali itinerari o punti di osservazione.

L'analisi, dal punto di vista percettivo, individua i punti di corrispondenza e le relazioni con l'immagine di paesaggio condivisa, indaga l'intensità e la qualità dei messaggi percepibili dall'osservatore, seleziona le componenti ambientali che esprimono l'identità dei luoghi e consentono all'osservatore esterno di comprendere agevolmente il senso di quanto percepito. L'individuazione dei caratteri percettivi consente la messa a sistema e la tutela delle componenti territoriali in grado di fornire all'osservatore le coordinate necessarie per l'interpretazione e quindi la riconoscibilità del paesaggio, in altre parole le componenti fondamentali della sua figuratività.

La percezione del paesaggio avviene percorrendo la rete infrastrutturale esistente, permettendo così all'osservatore di selezionare ed interpretare le situazioni morfologiche d'assetto e d'uso del suo intorno. Lo sguardo dell'osservatore si proietta fino all'orizzonte e, a seconda del campo visivo e della sua collocazione, dei vari oggetti osservati (elementi della visione), la percezione del paesaggio sarà caratterizzata da scambi veloci di oggetti in primo piano, permanenza di sfondi e/o orizzonti, composizione paesaggistica nei campi medi e lunghi.

3.8.1 Componenti percettive

Itinerari

Sono le linee lungo le quali si sviluppa la percezione del contesto paesaggistico, i canali lungo i quali l'osservatore si muove abitualmente, occasionalmente o potenzialmente, le direttrici lungo le quali si organizza l'immagine del gruppo. Nel caso di studio sono individuabili:

- La SR 43 costituisce l'itinerario più frequentato poiché è la principale strada di accesso alla località balneare.
- Lungo l'argine di sinistra, così come quello in destra idrografica in via Cristo Re, si sviluppano itinerari ciclopedonali: in questo caso è possibile selezionare l'itinerario che si snoda lungo l'argine in sinistra idrografica del fiume Sile, più vicino all'area d'intervento.
- Via la Bassa rientra anch'essa nelle opere di urbanizzazione del centro commerciale e sarà interessata dagli interventi di realizzazione delle due rotatorie tra la SR 43 e via Mameli.
- Via Roma Destra (SP 42) costituisce un altro itinerario molto frequentato dal flusso veicolare turistico e non.



La SR 43 da via La Bassa in direzione Jesolo Paese.



Via Cristo Re e il corso del fiume Sile.

Margini

I margini sono gli elementi lineari che definiscono e chiudono la visuale. Funzionano come riferimenti laterali, sono i confini dei distretti e dei bacini visivi. I margini possono costituire barriere più o meno penetrabili che dividono una zona dall'altra, o possono costituire linee lungo le quali due zone sono messe in relazione ed unite l'una con l'altra. I margini si riferiscono prevalentemente a:

- Margini verdi relativi ai bordi delle aree boscate o siepi;
- Margini del costruito relativi ai bordi delle cortine edilizie;
- Margini costituiti da rilevati morfologici di origine antropica o naturale, come cordoni dunali, argini oppure ponti.

Nell'area di studio i margini individuati si riferiscono principalmente alla cortina edilizia (non particolarmente sviluppata in questa zona), alla vegetazione arboreo-arbustiva della fascia rurale e ripariale, ai filari alberati dei viali, alle arginature presenti lungo il Sile soprastanti il piano campagna circostante e al terrapieno del viadotto della SR 43 sul Sile.



Esempio di margine arboreo da via La Bassa in direzione nord verso Jesolo Paese.



Esempio di margine "morfologico" dato dall'arginatura sinistra sul Sile e dal terrapieno del viadotto sulla SR 43.

Viste

Le viste sono una selezione dei punti dai quali si godono particolari visuali e costituiscono il sistema della percezione statica all'interno del bacino di riferimento. Esse vengono prese in considerazione lungo gli itinerari, sia in ragione della qualità delle viste che in considerazione della potenziale intervisibilità dell'intervento. Con tali criteri sono state individuate sostanzialmente le viste dalle sommità arginali del Sile, che si trovano al di sopra del piano campagna di circa 2-3 metri. Dal viadotto della SR 43 non sono state selezionate viste perché, nonostante la posizione sopraelevata, non è un punto statico e nemmeno funzionale e pratico se non con veicoli motorizzati all'interno di flussi veicolari particolarmente elevati. Ulteriore vista selezionata è quella da via La Bassa, direttamente interferita dagli interventi di adeguamento della sezione stradale.



Vista da Via La Bassa verso l'area di realizzazione della rotatoria lungo la SR 43.



Vista dall'argine sinistro del fiume Sile verso l'ambito agricolo che delimiterà la nuova rotatoria.

Bacini visivi

Si tratta del potenziale campo di intervisibilità o distretto visivo dell'intervento, così come definito dalla morfologia dell'opera e dal sistema dei margini e delle relazioni visive presenti.

All'interno del bacino visivo o del contesto di riferimento, si possono sviluppare le analisi in merito alla percezione dell'opera e le valutazioni dei possibili impatti.



Analisi percettiva - Stato di Fatto: itinerari in fucsia, margini in arancio, punti di vista in verde e bacini visivi evidenziati a colori.

Considerate le caratteristiche morfologiche dell'area d'intervento e del contesto di riferimento, i bacini visivi sono separati dall'asse della SR 43, che è itinerario e margine al tempo stesso, quest'ultimo dovuto dalla presenza del terrapieno. Come si può vedere nelle figure, il bacino più occidentale, nonostante esso sia interamente racchiuso entro margini, è ben inquadrabile tra gli argini fluviali del fiume Sile e la cortina edilizia; lo stesso vale per i bacini orientali maggiormente visibili da via La Bassa e dalla SP 42. La realizzazione della rotatoria non modificherà essenzialmente l'ambito percettivo essendo collocata lungo l'asse viario esistente e non sopraelevata rispetto al piano campagna. Sebbene la vegetazione sia molto rada nell'ambito di studio, la morfologia piatta del territorio e la realizzazione del nuovo trac-

ciato a raso sul piano campagna renderanno poco visibile il nuovo asse infrastrutturale, se non dall'osservatore diretto lungo le direttrici di percorrenza.



Analisi percettiva - Stato di Progetto: itinerari in fucsia, margini in arancio, punti di vista in verde e bacini visivi evidenziati a colori.

3.9 Sintesi dei criteri ed elementi di valutazione

Allo scopo di sintetizzare gli elementi conoscitivi dei caratteri paesaggistici del luogo interessato dal progetto, si riporta nel seguito, organizzata in forma tabellare, l'identificazione dei valori qualitativi e dei relativi fattori di rischio o criticità considerati già in fase di prima elaborazione progettuale.

Elementi analizzati	Qualità e criticità	Rischio
Configurazioni e caratteri geomorfologici	La conformazione del terreno è quella tipica delle aree poste alle spalle dei litorali: transizione fra linea costiera e spazio agrario e/o insediativo, con andamenti altimetrici variabili dovuti a dossi fluviali e apparati di paleodune e paleovalvei.	Perdita di caratterizzazione morfologica . Il luogo è sensibile , ovvero in grado di assorbire modificazioni limitate alla sua conformazione attuale.
Appartenenza a sistemi naturalistici	Molto vicino all'ambito d'intervento ci sono i sistemi fluviale del Sile e lagunare della laguna di Venezia, entrambi sottoposti a tutela, che costituiscono un chiaro elemento di valore per tutto il territorio.	Perdita di elementi appartenenti al sistema naturalistico. L'ambito d'intervento ha caratteri di stabilità , purché non si creino barriere all'interno di corridoi ecologici e aree nucleo.
Sistemi insediativi e tessiture territoriali storiche	L'intervento si colloca lungo l'asse viario che collega i due principali nuclei abitati dell'area: Jesolo Paese e Lido di Jesolo. Tale asse rappresenta un elemento caratteristico del processo di sviluppo insediativo ascrivibile alla seconda metà del '900, che oggi va potenziato alla luce degli enormi flussi turistici che si spostano da e verso la località balneare.	In presenza di modificazioni non limitate dell'impianto insediativo, il luogo è vulnerabile e possono esserne alterati i valori di qualità rilevati, soprattutto riguardo le relazioni con il contesto dei connettivi urbani e con il contesto paesaggistico rurale/agropolitano.
Paesaggi agrari	L'area d'intervento si trova su una superficie agricola utilizzata non di pregio, tipica dell'area della bassa pianura con sfruttamento intensivo delle colture e scarsa vegetazione.	Banalizzazione e semplificazione degli agroecosistemi e alterazione del mosaico e orditura agraria.
Appartenenza a percorsi panoramici o ad ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici	L'ambito naturalistico fluviale e lagunare favorisce la diffusione di un turismo <i>slow</i> che sfrutta la presenza di piste ciclabili come quelle che si snodano lungo gli argini. Non si tratta di percorsi particolarmente panoramici, ma essi si trovano, tuttavia, al di sopra del piano campagna luogo dell'intervento.	Perdita di valore scenico e di quadro panoramico . L'ambito di progetto è sensibile alle modificazioni di assetto insediativo e di articolazione morfologico-architettonica, purché esse rimangano contenute in un ambito di variabilità che non comprometta le relazioni visuali con il contesto.
Ambiti di intervisibilità	L'assetto attuale del nastro infrastrutturale si integra perfettamente con l'ambito rurale e infrastrutturale di accesso alla località balneare. In particolare, la rotatoria di progetto si trova sul piano campagna e sarà visibile solo a chi passerà in prossimità di essa.	L'ambito pianeggiante ha bassa potenzialità di assorbimento visuale , che, tuttavia, aumenta per quanto riguarda un intervento infrastrutturale a raso sul piano campagna.
Appartenenza ad ambiti di forte valenza simbolica	L'area, con la realizzazione del progetto architettonico del centro commerciale “Jesolo Magica” dell'archistar Zaha Hadid potrà diventare un luogo di forte valenza simbolica, posto all'entrata della località balneare e visibile ai milio-	Eccessiva antropizzazione dell'ambito.

	ni di turisti che ogni anno popolano il litorale.	
Principali vicende storiche	Il luogo è figlio delle vicende riguardanti la Serenissima e delle grandiosi opere di bonifica di inizio '900 ed oggi è testimone di una fase di forte sviluppo turistico e socio-economico, che determina grandi progetti architettonici.	Perdita di riconoscibilità dei caratteri insediativi e dunque vulnerabilità alle azioni trasformative qualora esse incidano sensibilmente sul rapporto costruito.
Livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico e nell'area d'intervento	L'area è rappresentata da due principali elementi, il fiume Sile e la laguna di Venezia, che generano i livelli di tutela e vincolo disciplinati come descritto nel Capitolo 2.3 del presente documento.	La presenza di più livelli di tutela operanti sull'area d'intervento, è tale da far ritenere il luogo in condizioni di stabilità . Infatti, la limitazione al campo di modificabilità dell'ambito, indotta dalle tutele e vincoli, permette di contenere la suscettibilità a perturbazioni delle relazioni insediative e di disturbo dei rapporti visuali, che possono compromettere la qualità paesaggistica del luogo.

4 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE



Coni di ripresa fotografica su ortofoto.



Cono di ripresa n. 1.



Cono di ripresa n. 3.



Cono di ripresa n. 2.



Cono di ripresa n. 4.



Cono di ripresa n. 5.



Cono di ripresa n. 7.



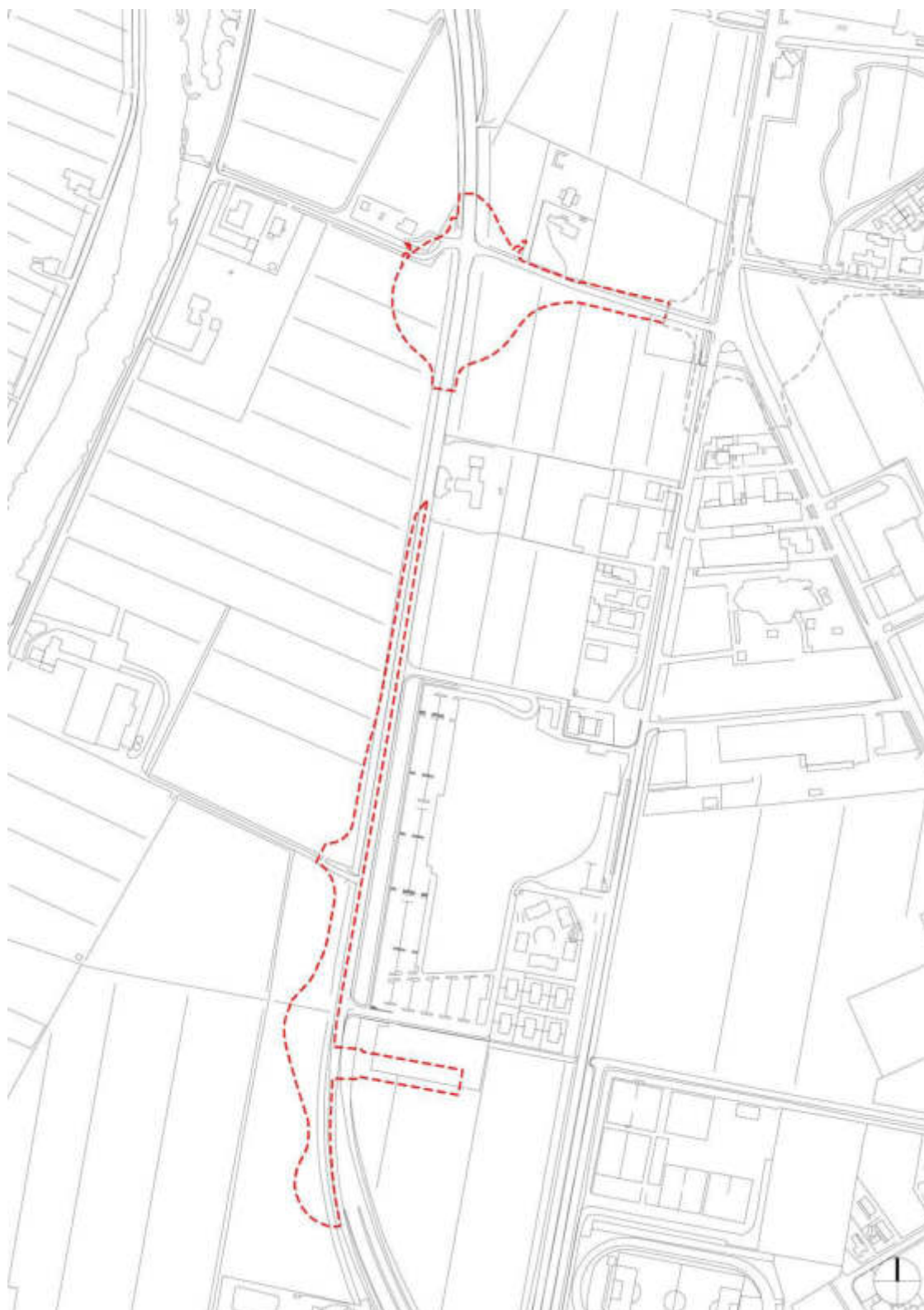
Cono di ripresa n. 6.



Cono di ripresa n. 8.

5 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA

5.1 Inquadramento su Carta Tecnica Regionale



Estratto della Carta Tecnica Regionale. Nel tratteggio rosso si evidenziano le aree oggetto d'intervento.

5.2 Caratteristiche del progetto

5.2.1 Stato di fatto , inquadramento funzionale e strategico del progetto

Lo studio del traffico elaborato dal prof. Pasetto ha evidenziato che l'indotto dell'intervento del centro commerciale di Jesolo Magica produce aggravii sulla circolazione della rete, con accodamenti e rallentamenti localizzati e un deflusso talora difficoltoso, ma che in definitiva sono da ritenersi accettabili. Tale accettabilità risulta, tuttavia, dipendente dagli interventi infrastrutturali da realizzarsi sia a servizio della rete che dell'insediamento commerciale medesimo. L'attuazione degli altri insediamenti commerciali vicini a Jesolo Magica, generano indotti significativi che, aggiungendosi al traffico circolante, rendono difficoltosa la funzionalità stradale, in particolare sulla rotatoria "Picchi", a causa dei flussi già presenti sulla SR 43 e del traffico diretto a nord. Il traffico con direzione sud rallenta anch'esso la circolazione nella medesima rotatoria e condiziona le immissioni dalla successiva via Lennon. In base a tali elementi, dunque, si può asserire che, qualora la rotatoria fosse alleggerita dai flussi in entrata ed uscita, la funzionalità del nodo ne sarebbe sicuramente avvantaggiata.

La realizzazione del sottopasso fra SR 43 e SP 42, realizzata in rotatoria Picchi negli scorsi anni, ha permesso di apportare un sensibile beneficio all'assetto della mobilità con limitazione delle potenziali criticità della rotatoria, altrimenti gravata da elevati volumi veicolari.

Lo studio, inoltre, verifica che la realizzazione della rotatoria prevista dal PRGC in sostituzione della semaforizzazione, posta all'intersezione fra via Roma Destra - SP 42 e via Mameli, risolve una delle principali criticità funzionali della rete attuale, acquisendo un valore ancora maggiore se contestuale alla realizzazione di una nuova rotatoria fra la SR 43 e via La Bassa. Quest'ultima, inoltre, consentirebbe di deviare gli spostamenti fra Jesolo e Lido nord a monte della rotatoria Picchi, gravata da volumi veicolari importanti, indirizzandoli sulle stesse vie Roma Destra (SP 42) e Mameli che, negli ultimi anni, hanno invece perso carico.

La suddetta rotatoria, oltre a consentire un accesso diretto a Jesolo Magica, per le correnti di traffico provenienti da nord, libera la SR 43 di quota-parte dei flussi che normalmente impegnano la rotatoria Picchi, specialmente se diretti verso l'area nord-est del Lido. Scaricando la SR 43, se ne migliora sensibilmente l'innesto in rotatoria Picchi, tanto più che il previsto sottopasso della SR 43 permette di veicolare la residua porzione di traffico attratto da Jesolo Magica direttamente nell'area commerciale, senza indurlo a giri viziosi attraverso la rotonda stessa.

La soluzione sopra descritta è stata oggetto di varie considerazioni e analisi condotte anche attraverso vari incontri effettuati con l'Amministrazione Comunale; la nuova soluzione di progetto è stata definita con la medesima amministrazione, alla luce anche di quanto stabilito dalla comunicazione datata 14/02/2020 del Comune di Jesolo, nonché dell'ente gestore della Strada Regionale, Veneto Strade S.p.A. del 04/02/2020.

Per quanto attiene alla funzionalità delle soluzioni progettuali proposte, si evidenzia la positività, dal punto di vista della sicurezza e della regolarità della circolazione, della scelta di eliminare ogni possibilità di intersecazione delle traiettorie dei veicoli manovranti da e per l'area commerciale Jesolo Magica, escludendo la facoltà delle svolte a sinistra in entrata od uscita a/da il complesso commerciale.

Quando la tangenziale a nordest di Jesolo sarà realizzata, considerando contestualmente anche gli effetti prodotti dall'Autostrada del Mare, i flussi, seppur potenzialmente maggiori, grazie alle agevolazioni al deflusso consentite da una viabilità adeguata, potranno ridistribuirsi e scaricare le due infrastrutture che attualmente raccolgono quasi tutto il traffico diretto alla località balneare.

In riferimento agli scenari strategici e di pianificazione della mobilità, la tematica è sviluppata nel dettaglio nella medesima *Relazione di impatto sulla viabilità*, redatta dal prof. ing. Marco Pasetto, dalla quale se ne riprendono gli elementi conclusivi, laddove si evidenzia che gli strumenti di pianificazione territoriale, urbana e viabilistica, a tutti i livelli, riconoscono in Jesolo una polarità nel territorio nord-orientale della Città Metropolitana di Venezia e l'attrattività indiscussa esercitata dalla città litoranea richiama una mobilità di origine eminentemente turistica, che genera una domanda infrastrutturale necessitante di una risposta efficiente a sostegno della qualità degli insediamenti e delle attività economiche espresse dai litorali veneto-orientali.

L'offerta infrastrutturale attuale sopprime in modo approssimativo ai carichi veicolari sempre più importanti e richiede l'attuazione di adeguamenti già da tempo prefigurati nella pianificazione ai vari livelli di competenza territoriale.

Gli obiettivi della pianificazione, in sintesi, sono:

- di medio-lungo periodo, consistente nella diversione della domanda di spostamento su modalità di trasporto sostenibili, efficienti e di elevata capacità, quali, ad esempio, il *tram del mare* e il collegamento Jesolo-San Donà di Piave;
- di breve-medio termine, ma oggi con prospettive non definite, riguardante la realizzazione di un collegamento stradale diretto fra Autostrada A4 e Jesolo, la cosiddetta *Via del Mare*, accompagnato da opere di valenza comunale, quale la tangenziale fra Jesolo e Lido nord.

Il primo obiettivo è quindi volto ad alleggerire il traffico su gomma, seppure in tempi non certi e con esiti strettamente legati alle rispettive modalità di attuazione.

Il secondo obiettivo richiede una simultaneità attuativa di interventi sovracomunali (superstrada a pedaggio Meolo-Jesolo) e comunali, perché senza questi ultimi non è pensabile che la viabilità esistente possa reggere i flussi che con più quantità e velocità raggiungerebbero Jesolo.

Se il traffico diretto alle zone centro e nord del Lido non potesse contare su un percorso dedicato, ne risulterebbe ancor più caricata la SR 43, la quale richiederebbe importanti opere di adeguamento, comunque difficilmente risolutiva delle criticità che la stessa presenta nelle strozzature a valle, in corrispondenza dell'entrata al centro abitato del Lido.

Le opere di compensazione e di mitigazione, a cui la presente relazione si riferisce, possono però risultare nel frattempo utili a drenare il traffico diretto alle zone centro-settentrionali del Lido, evitando il coinvolgimento del centro abitato per tramite della rotatoria Picchi, già caricata del traffico afferente la vicina zona commerciale esistente e proveniente, o diretto, alla parte meridionale del Lido medesimo.



Assetto infrastrutturale territoriale di Jesolo desunto dagli obiettivi strategici del PAT: in rosso la viabilità di connessione territoriale di scala vasta esistente ed eventualmente da migliorare; in verde la viabilità da completare.

5.2.2 Gli elementi progettuali studiati

Il sopracitato Studio del Traffico offre ampia verifica positiva alle soluzioni proposte dal progetto delle opere compensative e mitigative del sistema infrastrutturale allegato. Si rammenta che il soggetto proponente ha già sottoscritto l'impegno con il comune di Jesolo per la realizzazione della nuova rotatoria posta all'intersezione fra via Roma Destra e via Mameli, opera che svolgerà una funzione importante nella fluidificazione dell'accessibilità alla zona centrale del Lido di Jesolo.

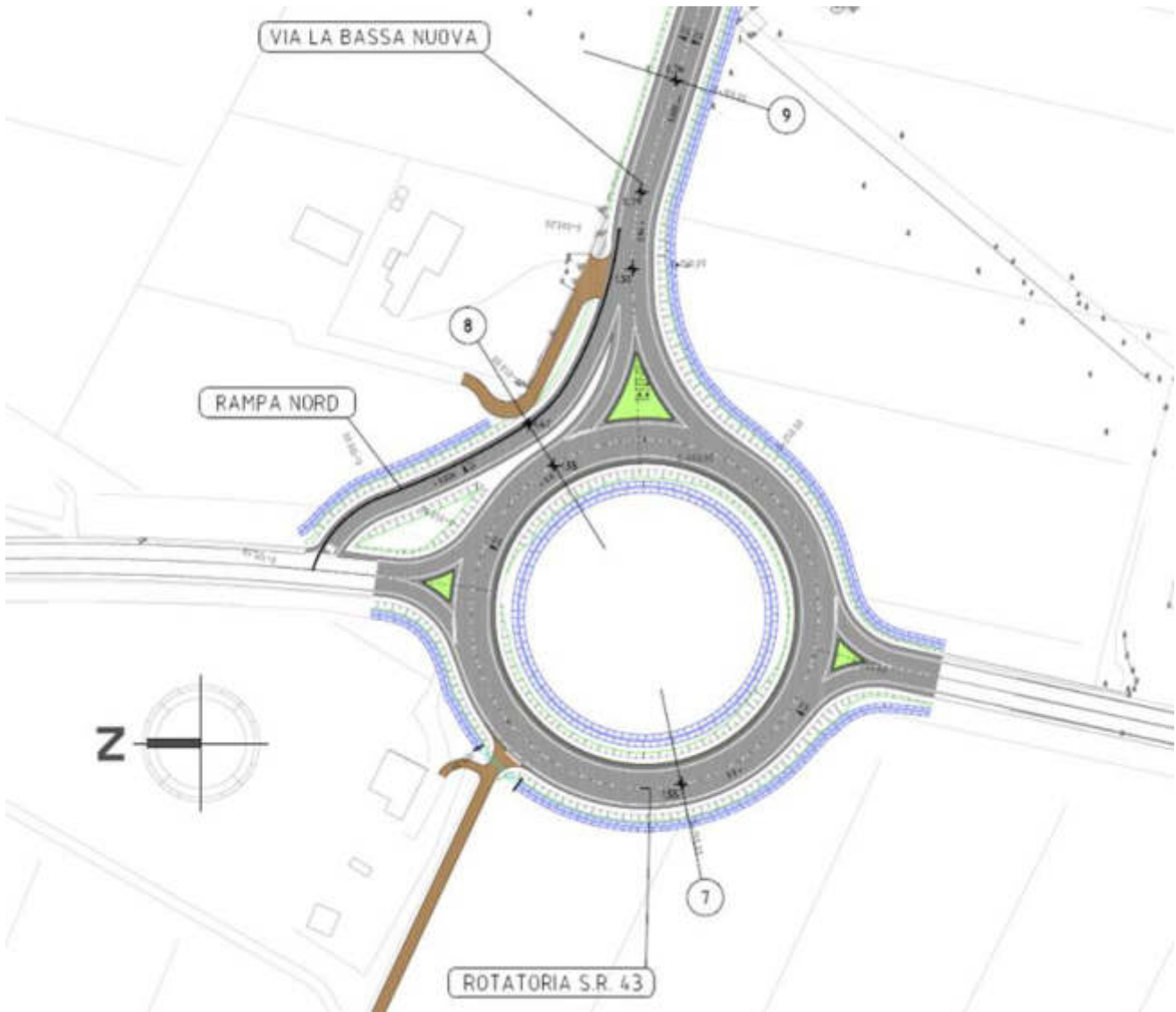
Come accennato nelle premesse, le due arterie principali che attualmente collegano Jesolo mare con Jesolo centro vengono messe tra di loro in comunicazione al fine di agevolare la fluidificazione del traffico, in relazione anche alle variazioni generate dalla realizzazione del complesso commerciale oggetto della presente progettazione. Si prevedono, quindi, le seguenti opere:

- Costruzione di una nuova rotatoria, peraltro già in programma in sostituzione dell'esistente incrocio a raso tra la strada Provinciale 42 e le strade comunali di Via G. Mameli e Via La Bassa (non rientrate nel Procedimento di Autorizzazione Paesaggistica del presente documento);
- Costruzione di una nuova rotatoria sulla Strada Regionale 43 all'altezza dell'esistente attestazione di via La Bassa;

- Adeguamento di Via la Bassa con attestazione diretta su entrambe le due rotatorie, incrementando la piattaforma stradale ad una corsia per senso di marcia affinché sia in grado di accogliere il transito dei flussi di traffico di scambio tra le suddette due arterie e provenienti dalle due rotatorie.
- Collegamento tra la SR 43 e il centro commerciale mediante sottopasso monodirezionale al di sotto del sedime della SR 43.

5.2.2.1 NUOVA ROTATORIA SULLA STRADA REGIONALE 43 IN COLLEGAMENTO CON VIA LA BASSA

La sistemazione con circolazione a rotatoria di progetto, ubicata all'altezza dell'esistente attestazione di via La Bassa sulla SR risulta essenzialmente costituita da un anello giratorio, di diametro esterno pari a 100 metri e con due corsie di marcia destinate allo scambio dei veicoli che entrano nell'anello a 3 rami. I primi due sono rappresentati dalla confluenza della SR 43, mentre il terzo da via La Bassa. Quest'ultima, come detto, verrà adeguata per accogliere i flussi di traffico di scambio tra le due rotatorie. La configurazione planimetrica di progetto del nodo è illustrata nella figura seguente.



Planimetria della rotatoria di progetto sulla Strada Regionale n. 43.

Tutti i rami principali affluenti al nodo sono costituiti da strade ad una corsia per senso di marcia, con piattaforme riconducibili alla categoria C1 di strada extraurbana secondaria. In corrispondenza dell'attestazione di questi rami sull'anello sono previste isole spartitraffico che delimitano la corsia di ingresso da quella in uscita. Le singole corsie hanno larghezza rispettivamente pari a 3.75m in ingresso e 4.50m in uscita. La maggiore larghezza della corsia di uscita è prevista, come da Normativa vigente, per favorire l'abbandono dell'anello da parte dei veicoli. L'anello giratorio è costituito da due corsie di larghezza pari a 4.00m. Le dimensioni maggiori della corsia in anello sono state scelte per favorire il mantenimento dell'ingombro del mezzo all'interno della corsia, tenuto conto del ridotto raggio di curvatura che un mezzo pesante è tenuto ad osservare durante la manovra di attraversamento del nodo, senza invadere la corsia attigua. Inoltre, in relazione alle dimensioni superiori del diametro dell'anello giratorio rispetto alle rotatorie convenzionali, la pendenza trasversale della piattaforma è unica verso l'interno e pari al 2.5%, in modo tale da compensare l'effetto negativo della forza centrifuga, in questo caso maggiore poiché il veicolo percorre l'anello ad una velocità superiore. Ciò comporta lo smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma sul fosso di guardia previsto nell'isola a verde centrale e trasferite poi all'esterno da specifici manufatti posti al di sotto della piattaforma stradale.

Così come previsto dallo studio del traffico la componente del flusso che proviene dall'altra rotatoria e che è diretta verso l'entroterra in certe fasce orarie di certi periodi assume valori importanti. Per evitare ripercussioni negative sulle manovre di scambio all'interno del nodo è prevista una pista monodirezionale che bypassa l'anello, provenendo dalla nuova Via Bassa e si attesta direttamente sulla strada Regionale, in direzione Jesolo Centro. Così come previsto da Normativa, l'attestazione della pista sulla viabilità principale è prevista a T, con una manovra stop e angolazione planimetrica di 70° per favorire la visibilità. La Normativa, infatti, non consente corsie dedicate per manovre di immissione su strade bidirezionali ad unica carreggiata e una corsia per senso di marcia. La presenza dello Stop, piuttosto che la segnaletica di dare la precedenza è legata alla visibilità necessaria per l'utente che si immette, in relazione alla vicinanza dell'uscita dall'anello.

La pista monodirezionale presenta una corsia monodirezionale di larghezza pari a 4.00m e banchine laterali da 1.00, per una larghezza complessiva della piattaforma stradale di 6.00m.

Infine, lungo il perimetro dell'anello, lato Ovest, si attesta anche una controstrada esistente a servizio di alcune unità abitative dislocate nell'area compresa tra la strada Regionale e il Canale. Attualmente questa viabilità si attesta sull'asse principale, grossomodo all'altezza della prevista rotatoria e, di conseguenza, questo ramo minore è stato riposizionato sul perimetro dell'anello, a distanza adeguata dai rami di immissione della strada Regionale.

5.2.2.2 ADEGUAMENTO STRADALE DI VIA LA BASSA

L'attuale sede stradale di via La Bassa risulta inadeguata a sostenere il flusso di traffico bidirezionale di scambio tra le due rotatorie previste sulla SR 43 e la SP 42. Per questo motivo è previsto un suo adeguamento, per uno sviluppo di circa 160 metri, mantenendo sostanzialmente inalterato il suo andamento altimetrico, ma modificandone la sua sezione stradale, ovvero rendendola conforme a quella delle due suddette arterie principali. Pertanto, si prevede di realizzare una piattaforma stradale con corsia di larghezza pari a 3.75 metri per senso di marcia e una banchina esterna a ciascuna di essa larga 1.50 metri per una larghezza complessiva pavimentata di 10.50 metri. La piattaforma sarà delimitata esternamente da cigli erbosi di raccordo con le scarpate del corpo del rilevato, che si attestano al piede dei fossati di progetto.

5.2.2.3 SOTTOPASSO DI ACCESSO AL CENTRO COMMERCIALE

Il sottopasso relativo alla viabilità di accesso al centro commerciale costituisce l'opera d'arte di maggior impegno ed è posizionato al di sotto del sedime della SR 43 prima del sottopasso esistente relativo alla rotonda "Picchi".

Trattasi, dunque, di una rampa di svincolo monodirezionale a singola corsia, che si stacca dalla viabilità principale, in prossimità del redigendo complesso, scende in trincea e, con un nuovo manufatto di sottopasso, attraversa a livelli sfalsati l'asse principale, per poi risalire in superficie ed attestarsi definitivamente in prossimità dell'ingresso all'area parcheggio del centro commerciale.

L'asse della strada esistente (SR 43) risulta essere pressoché pianeggiante e a quota di poco superiore al piano campagna, per cui la strada sottopassante di progetto risulta necessariamente interrata con rampe a scendere e a risalire verso il nuovo centro commerciale e viceversa. Quindi, le opere d'arte necessarie a risolvere l'intersezione sono relative al sottopasso della strada regionale e alle relative rampe di approccio. Il sottopasso da realizzarsi previo consistente scavo rispetto al piano campagna, necessita di opere provvisorie e definitive per il sostegno del terreno di sedime e della falda freatica presente a quote molto prossime al piano campagna. Sarà presente una vasca di accumulo e di sollevamento delle acque meteoriche di piattaforma, posta nel punto più profondo del sottopasso.



Stralcio planimetrico tratto dal progetto Quadro 2 dell'opera di accesso diretto a Jesolo Magica dalla SR 43.

6 ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ
PAESAGGISTICA

6.1 Effetti dell'opera sul sistema dei beni vincolati e tutelati

Nel presente capitolo si propongono gli elementi di valutazione definiti dal DPCM 12.12.2005 in riferimento alla compatibilità paesaggistica dell'intervento proposto. In particolare, si considererà la coerenza e la compatibilità con gli elementi e i contesti paesaggistici locali analizzati nei capitoli precedenti.

In relazione ai principali tipi di modificazioni o alterazioni indicati dal DPCM 12.12.2005, si evidenziano nelle seguenti tabelle di sintesi le valutazioni relative agli effetti indotti sul paesaggio dalla realizzazione del progetto, ricorrendo alla seguente simbologia e graduazione di giudizio:

NO	Nessuna interferenza
	Miglioramento
	Alterazione non significativa
	Alterazione significativa

I principali tipi di modificazione potenziale sono identificabili come segue:

- *Modificazioni della morfologia:* sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno
- *Modificazioni della compagine vegetale*
- *Modificazioni dello skyline naturale o antropico*
- *Modificazioni della funzionalità ecologica*
- *Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico*
- *Modificazioni dell'assetto insediativo-storico*
- *Modificazioni di caratteri tipologici*
- *Modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale*
- *Modificazioni dei caratteri strutturali del territorio.*

Modificazioni possibili del sistema paesaggistico dovuti alla realizzazione del progetto

Tipi di alterazione	Valutazione	Note
Modificazioni della morfologia		Il progetto infrastrutturale poggia per gran parte del suo percorso sul piano campagna e prevede lo sbancamento e il movimento di volumi di terra per realizzare il sottopasso di accesso al centro commerciale di limitate dimensioni.
Modificazioni della compagine vegetale	NO	Nell'area d'intervento non vi è una grande presenza di vegetazione arborea, se non quella ai piedi del viadotto di scarso valore ecologico-naturalistico e

		quella ripariale lungo il Sile, che non verrà interessata dall'intervento.
Modificazioni dello skyline	NO	Il progetto non contempla alcuna modificazione allo skyline dell'area di studio poiché tutte le opere non si trovano sopraelevate rispetto al piano campagna.
Modificazioni della funzionalità ecologica	NO	L'intervento non produce effetti diretti se non temporanei dovuti all'esecuzione dei lavori. Tuttavia, l'impronta di progetto non occupa aree di connessione ecologica, se non ai margini delle fasce di rispetto stradale.
Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico	NO	Le modificazioni, analogamente a quanto precisato per lo skyline, saranno coerenti con il contesto e non impatteranno con quello scenico-percettivo.
Modificazioni dell'assetto insediativo-storico	NO	Il progetto prevede l'adeguamento della rete infrastrutturale con l'inserimento di due elementi quali la rotatoria La Bassa e il sottopassaggio di accesso al centro commerciale. La rotatoria non è indicata nella pianificazione programmatica e progettuale del comune di Jesolo, ma sostituirà la bretella unidirezionale di collegamento fra la SR 43 e la SP 42 ritenuta non accoglibile in sede di istruttoria VIA.
Modificazione dei caratteri tipologici		Gli interventi, oggetto della presente, rientrano tra le opere di compensazione e di mitigazione del centro commerciale "Jesolo Magica", che avrà un forte valore figurativo nell'ambito di studio.
Modificazioni dell'assetto fondiario	NO	L'intervento non aggiunge nuovi elementi sull'assetto fondiario, limitandosi a ridotti espropri di area agricola e aree residenziali.
Modificazione dei caratteri strutturali del territorio		L'intervento potenzierà i collegamenti nella rete strutturale del territorio.

I principali tipi di **alterazione dei sistemi paesaggistici** sono i seguenti:

- **Intrusione**: inserimento in un sistema paesaggistico elementi estranei ed incongrui ai suoi caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici per es. capannone industriale in un'area agricola o in un insediamento storico, ...;
- **Suddivisione**: per esempio, nuova viabilità che attraversa un sistema, o un insediamento urbano sparso;
- **Frammentazione**: per esempio, progressivo inserimento di elementi estranei in un'area, dividendola in parti non più comunicanti;
- **Riduzione**: progressiva diminuzione, eliminazione, alterazione, sostituzione di parti o elementi strutturali di un sistema;
- **Eliminazione progressiva delle relazioni visive**: storico-culturali, simboliche di elementi con il contesto paesaggistico con l'area e altri elementi del sistema;
- **Concentrazione**: eccessiva densità di interventi a particolare incidenza paesaggistica in un ambito territoriale ristretto;
- **Interruzione di processi**: ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale;
- **Destrutturazione**: quando si interviene sulla struttura di un sistema paesaggistico alterandola per frammentazione, riduzione degli elementi costitutivi, eliminazione di relazioni strutturali, percettive o simboliche)

- **Deconnotazione**: quando s'interviene su un sistema paesaggistico alterando i caratteri degli elementi costitutivi.

Alterazione del sistema paesaggistico

Tipi di alterazione	Valutazione	Note
Intrusione	NO	L'intervento aggiunge un elemento nuovo, ma non estraneo al contesto paesaggistico in quanto va a integrare l'assetto infrastrutturale già di per sé sviluppato, ma che necessita di essere potenziato.
Suddivisione	NO	La proposta progettuale non crea suddivisione di alcun sistema degno di nota.
Frammentazione	NO	L'intervento non frammenta porzioni di superficie agricola utilizzata, né di aree di connessione ecologica.
Riduzione	NO	L'intervento non provocherà la sostituzione di parti strutturali del sistema né la loro eliminazione, se non nel caso di elementi deteriorati e ormai compromessi.
Eliminazione progressiva relazioni visive	NO	L'intervento non introduce alterazioni visive degne di nota.
Concentrazione	NO	Il progetto non incide sulla struttura paesaggistica in quanto si tratta di un intervento isolato in un ambito molto ampio.
Interruzione di processi ecologici/ambientali	NO	L'intervento non interrompe elementi o processi ecologici/ambientali di rilievo.
Destrutturazione	NO	La proposta progettuale, come detto, adegua sedime stradale esistente senza eliminare relazioni strutturali o percettive.
Deconnotazione		Il progetto produce un consolidamento dell'assetto infrastrutturale.

7 SIMULAZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI POST-OPERAM

In questo capitolo si illustra come varia l'ambito di studio in seguito alla realizzazione del progetto della rotatoria di collegamento tra la SR 43 e via La Bassa. La prima fotosimulazione raffigura su ortofoto lo stato di fatto e lo stato di progetto. Un cono di ripresa rosso evidenzia il punto di osservazione della successiva fotosimulazione dello stato dei luoghi.



Ortofoto dello stato di fatto con cono di ripresa della veduta sulla SR 43.



Ortofoto dello stato di progetto fotosimulato con cono di ripresa della veduta sulla SR 43.



Veduta dello stato di fatto lungo la SR 43 in direzione Jesolo Lido (rotatoria “Picchi”).



Veduta dello stato di progetto lungo la SR 43 in direzione Jesolo Lido (rotatoria “Picchi”).

8 ALLEGATI AL PROGETTO INFRASTRUTTURALE

- P88100D00101G2_Planimetria generale su base Ortofotopiano, scala 1:2000;
- P88100D00101G2_Individuazione ambito di intervento su base C.T.R. e Ortofotopiano, scala 1:2000;
- P88100D00201G2_Individuazione ambito di intervento su base PRGC – Vincoli, scala 1:2000;
- P88101D00101W1_Quadro1 - Rotatoria su S.R. 43 - via La Bassa: Rilievo planoaltimetrico, sezioni stato di fatto e documentazione fotografica;
- P88100D00101I2_Planimetria Generale, scala 1:2000;
- P88101D00201I2_Quadro 1 - Rotatoria su S.R. 43 - via La Bassa: Planimetria di Dettaglio - Sezioni Trasversali Caratteristiche, scala 1:1000/100;
- P88101D00101I9_Quadro 1 - Rotatoria su S.R. 43 - via La Bassa: Profili Longitudinali, scala 1:1000/100;
- P88100D00401I2_Planimetria Idraulica, scala 1:1000;