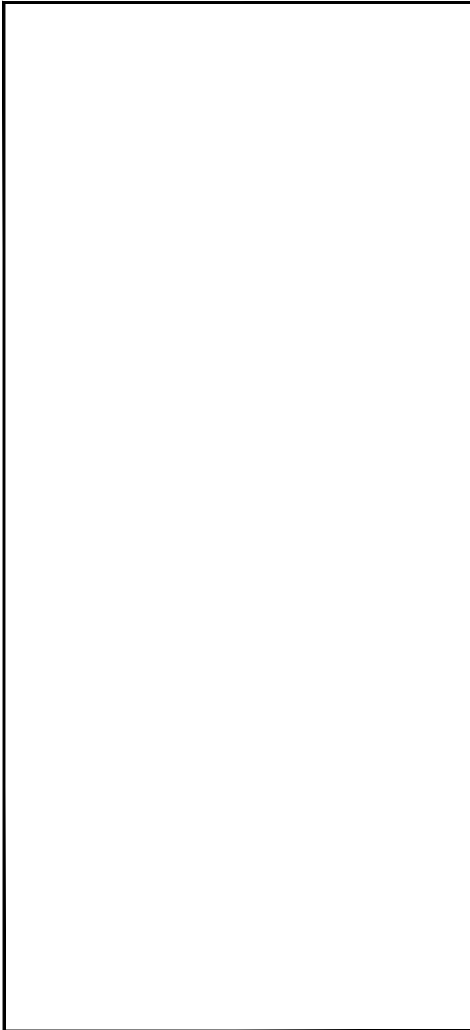


CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA
COMUNE di JESOLO

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

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



RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE ELABORATO

P88100D

0060

OV C

CODICE COMMESSA

OPERA

FASE

PROGRESSIVO

SUB

REV

ARG

DIV

3					
2					
1					
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

Il presente elaborato è di proprietà di PROTECOO 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..... 4				
2.1.3	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Venezia 5				
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..... 7				
2.2.1	Il Piano di Assetto Territoriale (PAT) di Jesolo 7				
2.2.2	Il Piano Regolatore Generale (PRG) del comune di Jesolo 9				
2.3	TUTELE E VINCOLI 10				
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 15				
3.5	USO DEL SUOLO 16				
3.6	CARATTERI DEL PAESAGGIO AGRARIO 16				
3.7	CARATTERI STORICI E DINAMICHE INSEDIATIVE 17				
3.7.1	Epoca storica 17				
3.7.2	Archeologia 17				
3.7.3	Evoluzione del sistema insediativo 18				
3.7.4	La dinamica evolutiva del territorio nella documentazione carto- ortografica 18				
3.8	CARATTERI PERCETTIVI 22				
3.8.1	Componenti percettive 22				
3.9	SINTESI DEI CRITERI ED ELEMENTI DI VALUTAZIONE 24				
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				
5.2.3	Sezione trasversale32				
5.2.4	Opere d’arte maggiori.....32				
6	ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA	32			
6.1	EFFETTI DELL’OPERA SUL SISTEMA DEI BENI VINCOLATI E TUTELATI32				
7	SIMULAZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI POST-OPERAM	34			
8	ELABORATI GRAFICI	36			
9	ALLEGATI AL PROGETTO INFRASTRUTTURALE	36			

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".

Dette opere infrastrutturali sono costituite da due elementi principali:

- La bretella di collegamento fra la SR 43 e la SP 42 – Jesolana, a nord del complesso commerciale, individuata quale opera di compensazione, in quanto avente l'obiettivo di alleggerire la pressione sulla rotatoria "Picchi", alla confluenza fra le due suddette infrastrutture, per indirizzare, bypassandola, 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.

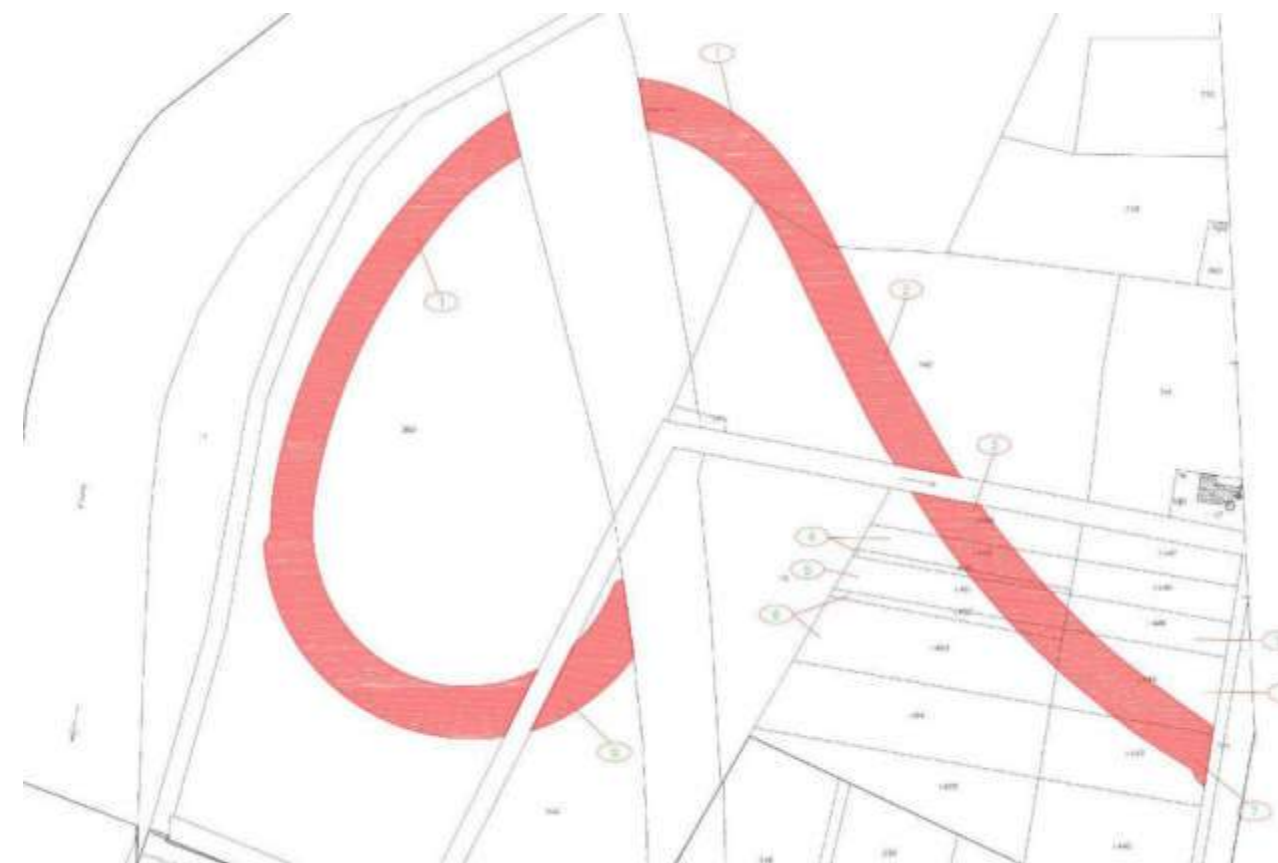
Fra tali opere la bretella di collegamento fra la SR 43 e la SP 42 – Jesolana, ricade all'interno di ambiti di vincolo paesaggistico, ai sensi degli artt. 136 e 142, comma 1, lett. a) e c) del D.Lgs. 42/2004. Per questo motivo viene richiesta l'Autorizzazione Paesaggistica, per la quale si redige la 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:

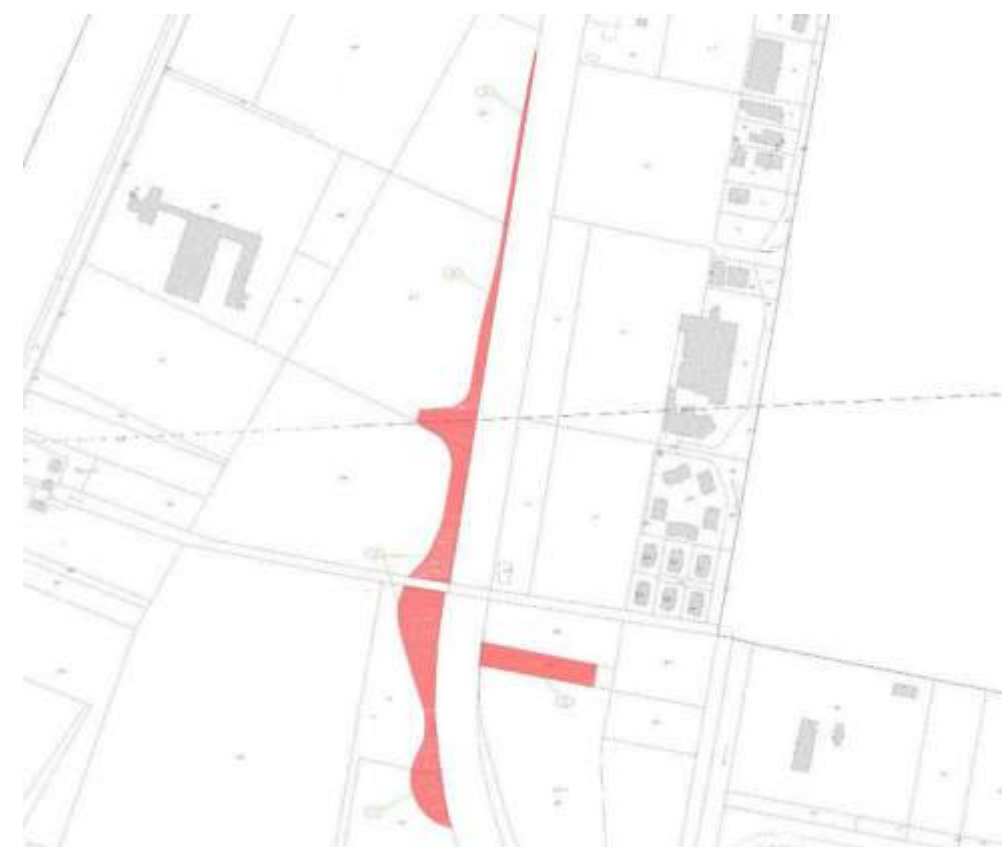
- Analisi dei livelli di tutela operanti dalla scala regionale a quella locale, rilevabili dagli strumenti di pianificazione paesaggistica, urbanistica e territoriale.
- Lettura del contesto paesaggistico in cui è localizzato l'intervento, considerando le modificazioni geomorfologiche e antropiche e 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

Gli estratti seguenti illustrano l'ubicazione catastale degli interventi: Foglio 65 per l'intervento della bretella di collegamento tra la SR 43 e la SP 42, Foglio 68 per l'intervento del sottopasso di collegamento tra la SR 43 e il parcheggio del centro commerciale.



Estratto della mappa catastale (Foglio 65) con evidenziate in rosso le aree da espropriare.



Estratto della mappa catastale (Foglio 68) con evidenziate in rosso le aree da espropriare.

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:

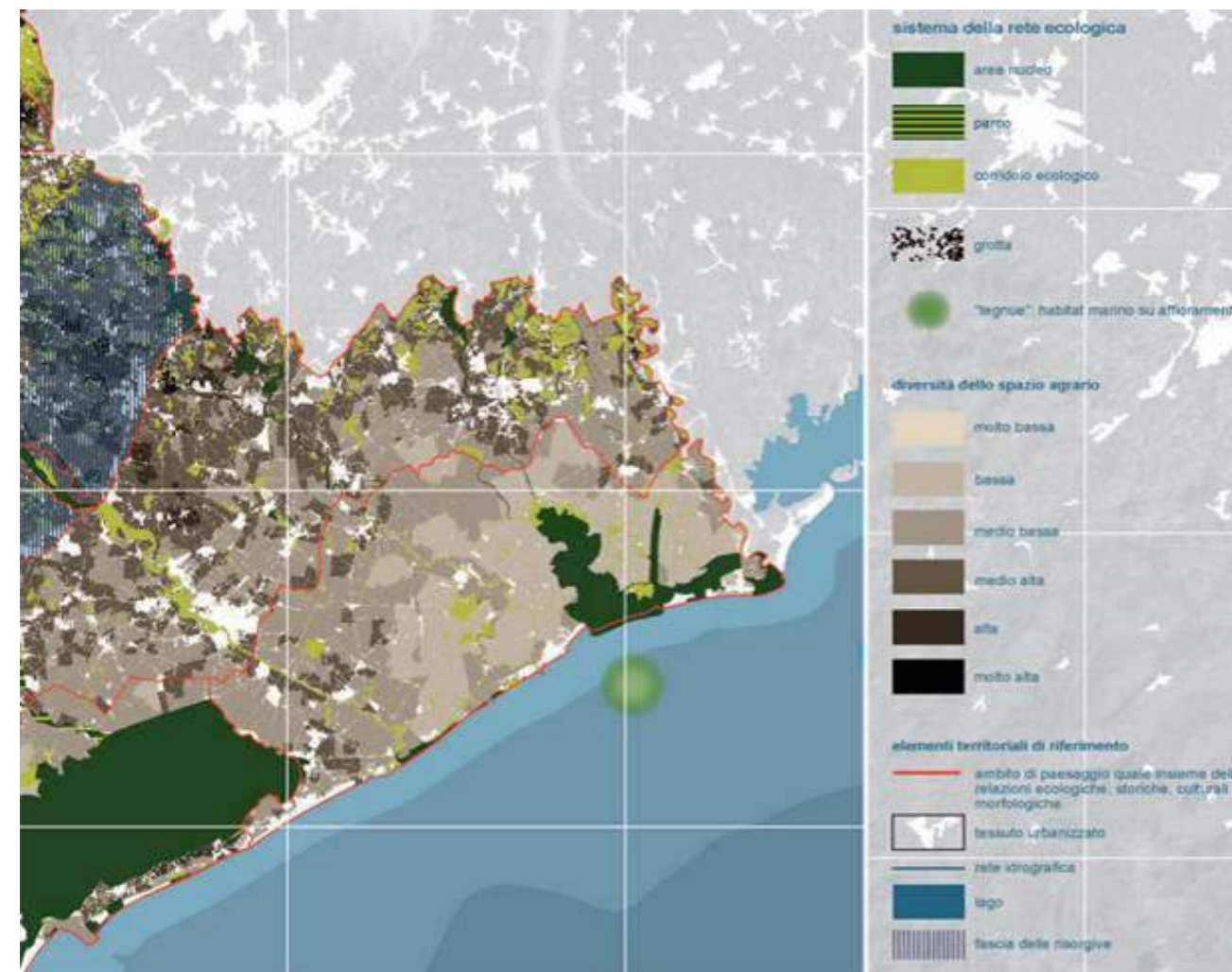
- Tavola 01a - Uso del suolo - Terra:



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'area nucleo individuata dalla laguna di Venezia.

2.1.2 PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica - Variante 2013

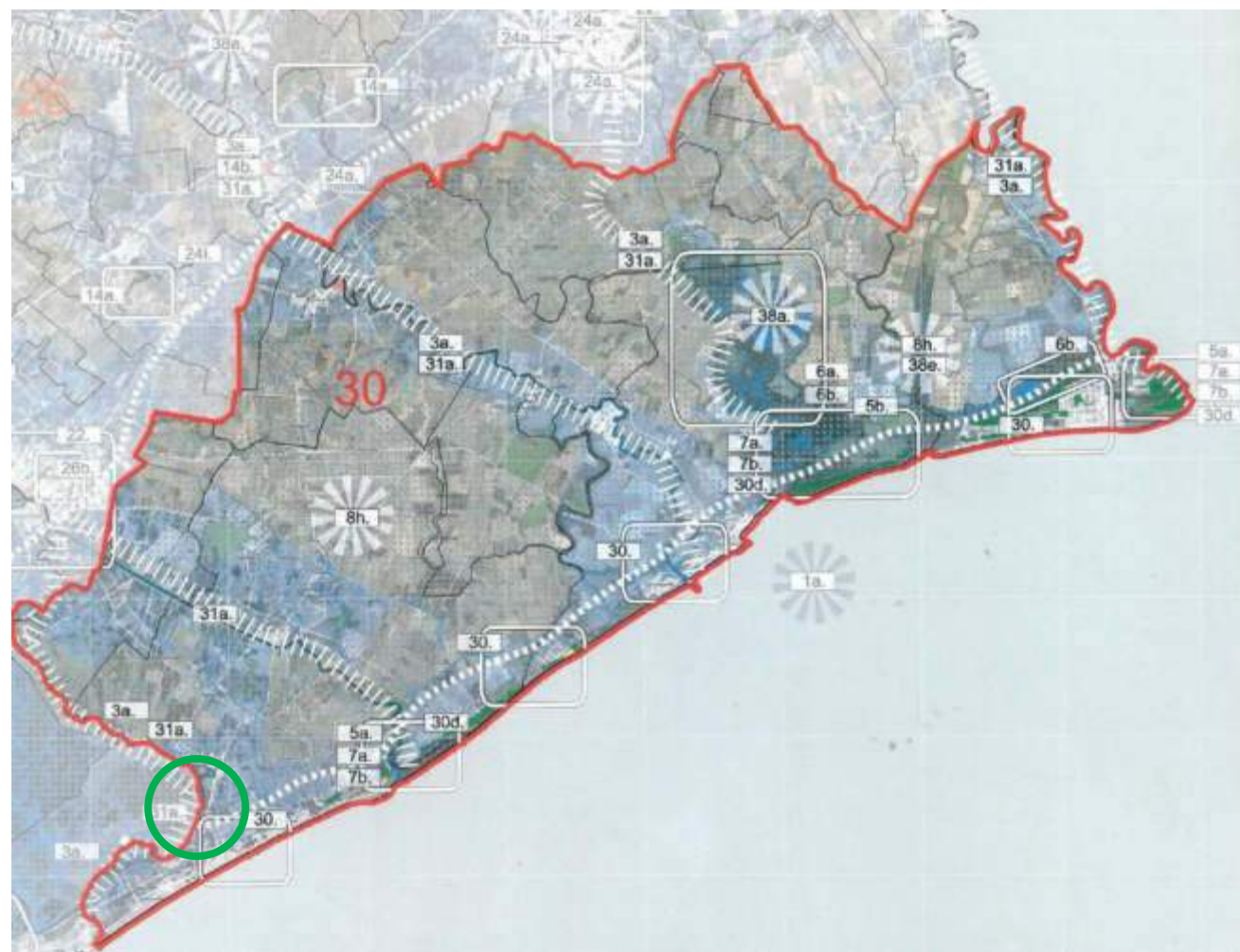
Relativamente alla pianificazione di scala territoriale vasta, si registra l'adozione da parte della Regione Veneto della *Variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica* al PTRC, avvenuta con DGR Veneto n. 427 del 10/04/2013. Essa riguarda principalmente adeguamenti di carattere normativo 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.).



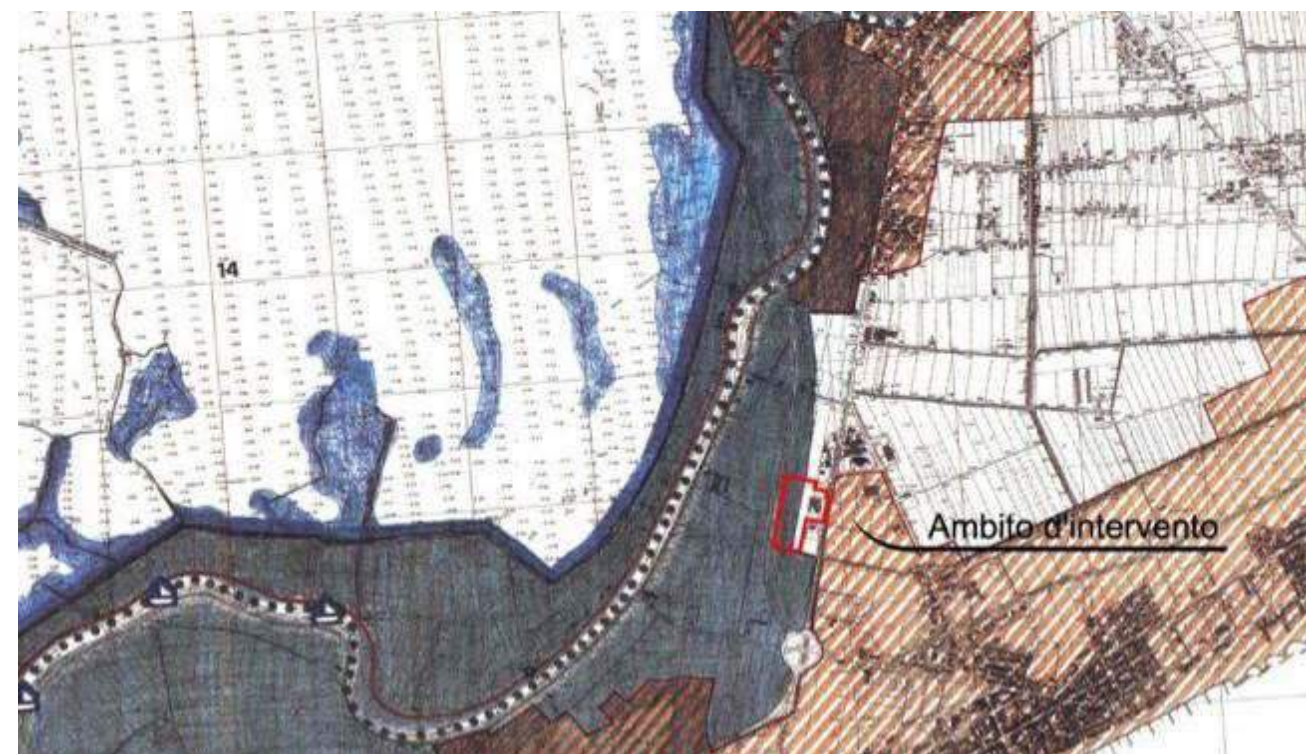
Tavola 3, “*Sistema ambientale*” del PTCP di Venezia.

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 rilocazione 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.

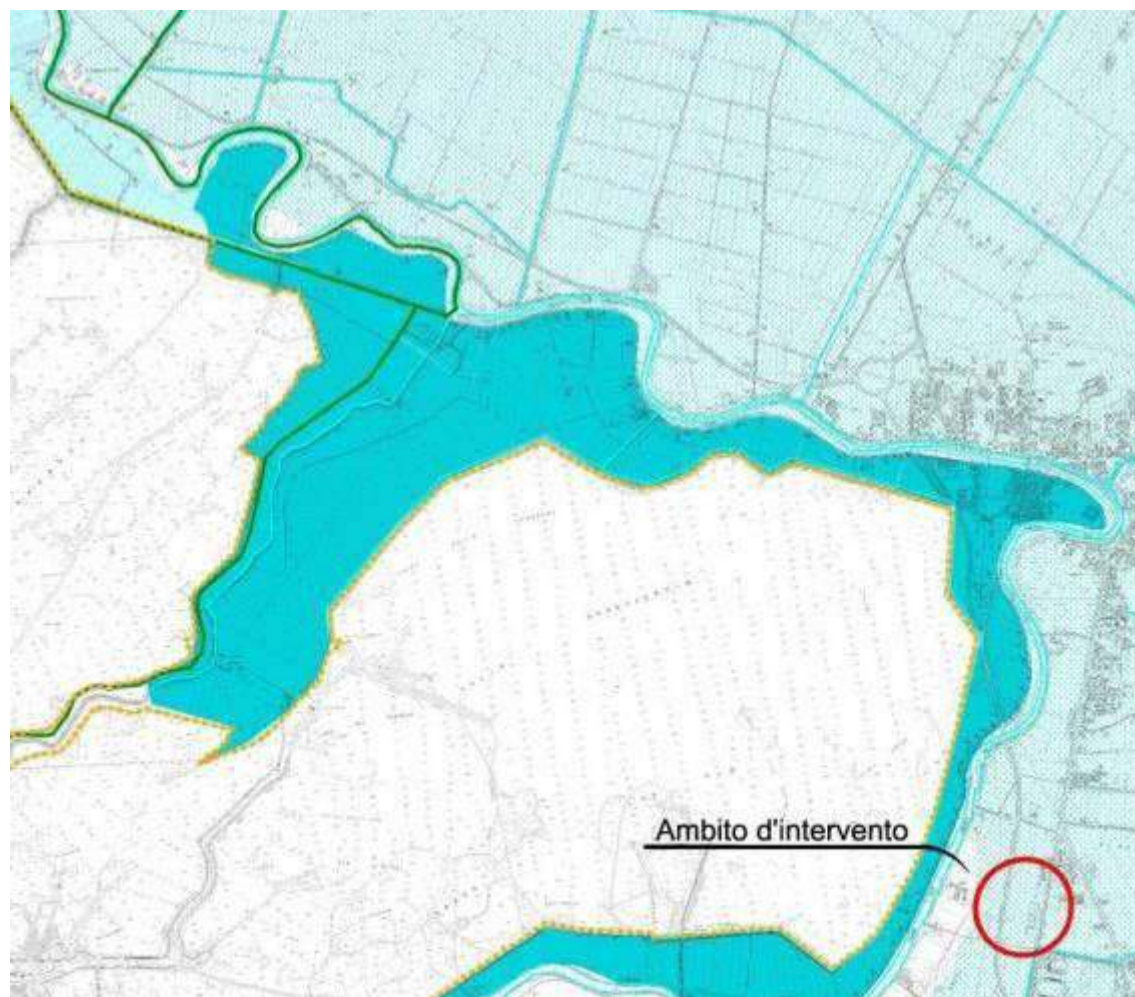


Tavola della pericolosità idraulica.

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 alle tavole del PRG (che saranno consultabili nel capitolo successivo), il tracciato d'intervento della bretella di compensazione sarà realizzato più a sud, così da evitare interferenze con i due siti tutelati sovrapposti.



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

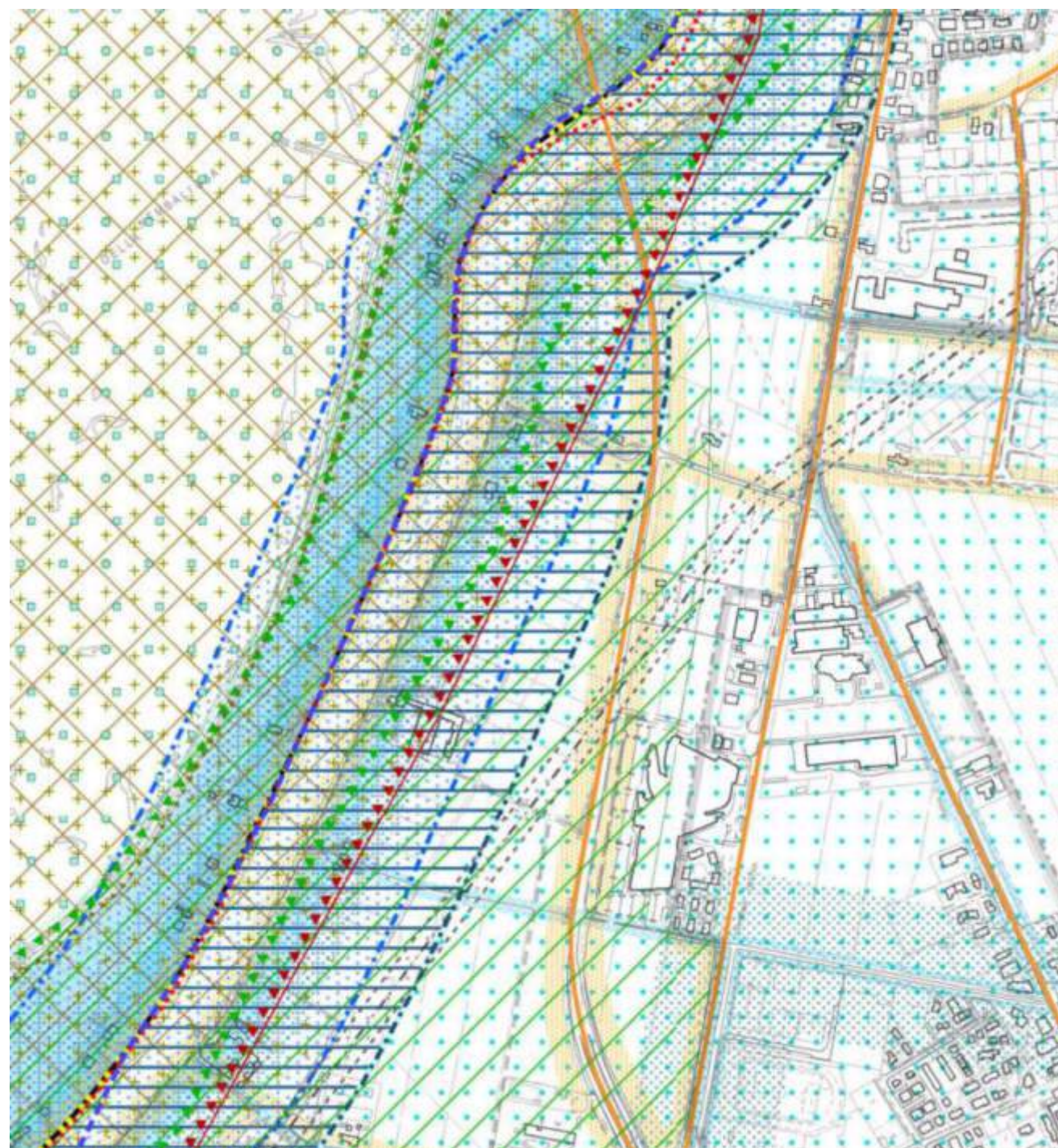
2.2 Pianificazione territoriale e urbanistica locale

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.



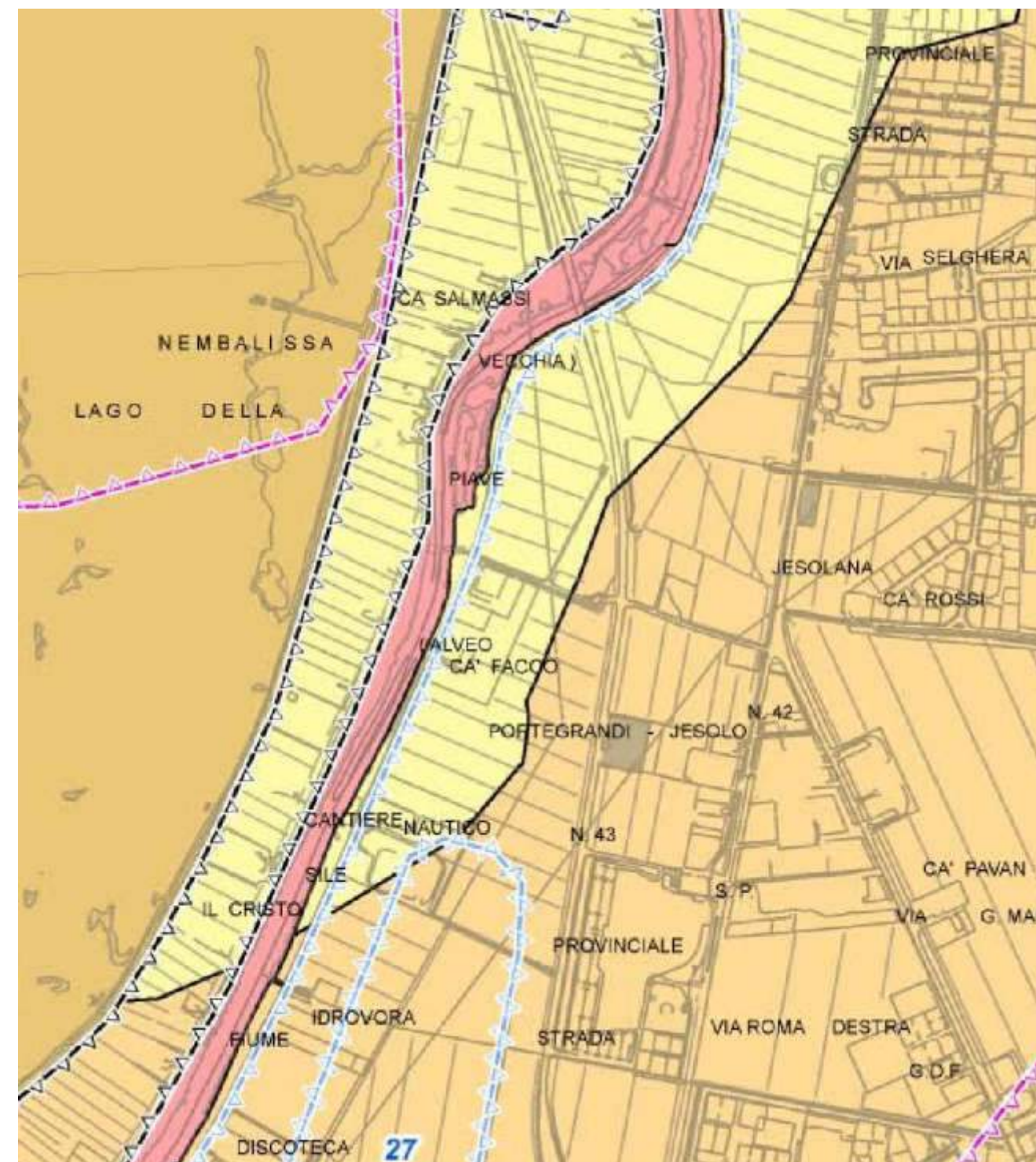
Estratto della Tavola dei Vincoli del PAT di Jesolo.

Fragilità

Dalla Tavola delle Fragilità il PAT di Jesolo evidenzia due classi relative 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:

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

Aree esondabili o a ristagno idrico per insufficienza della rete strutturale fognaria, di bonifica o idrografica si trovano poco distanti dai luoghi d'intervento.



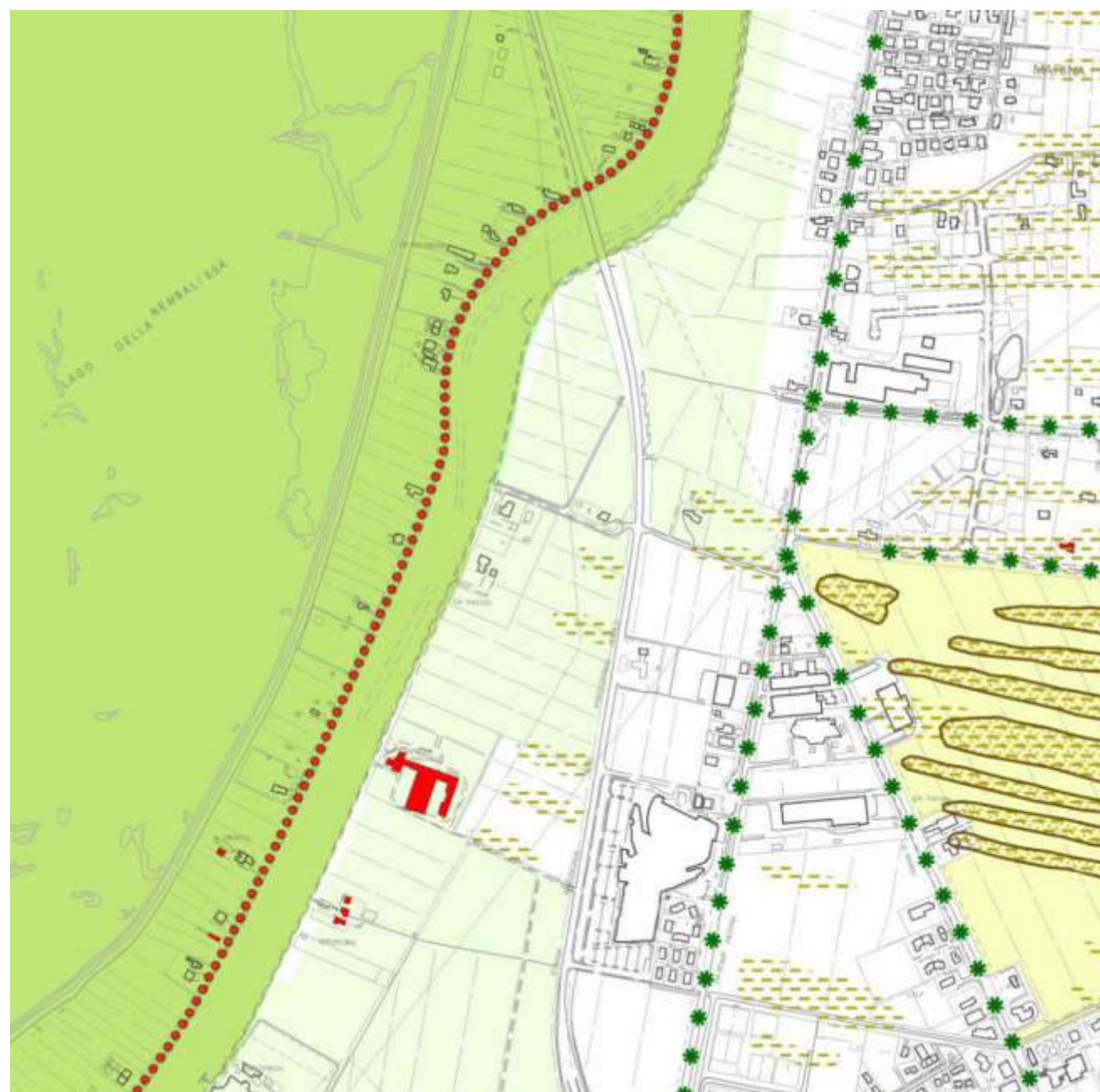
Estratto della Tavola delle Fragilità del PAT di Jesolo.

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.



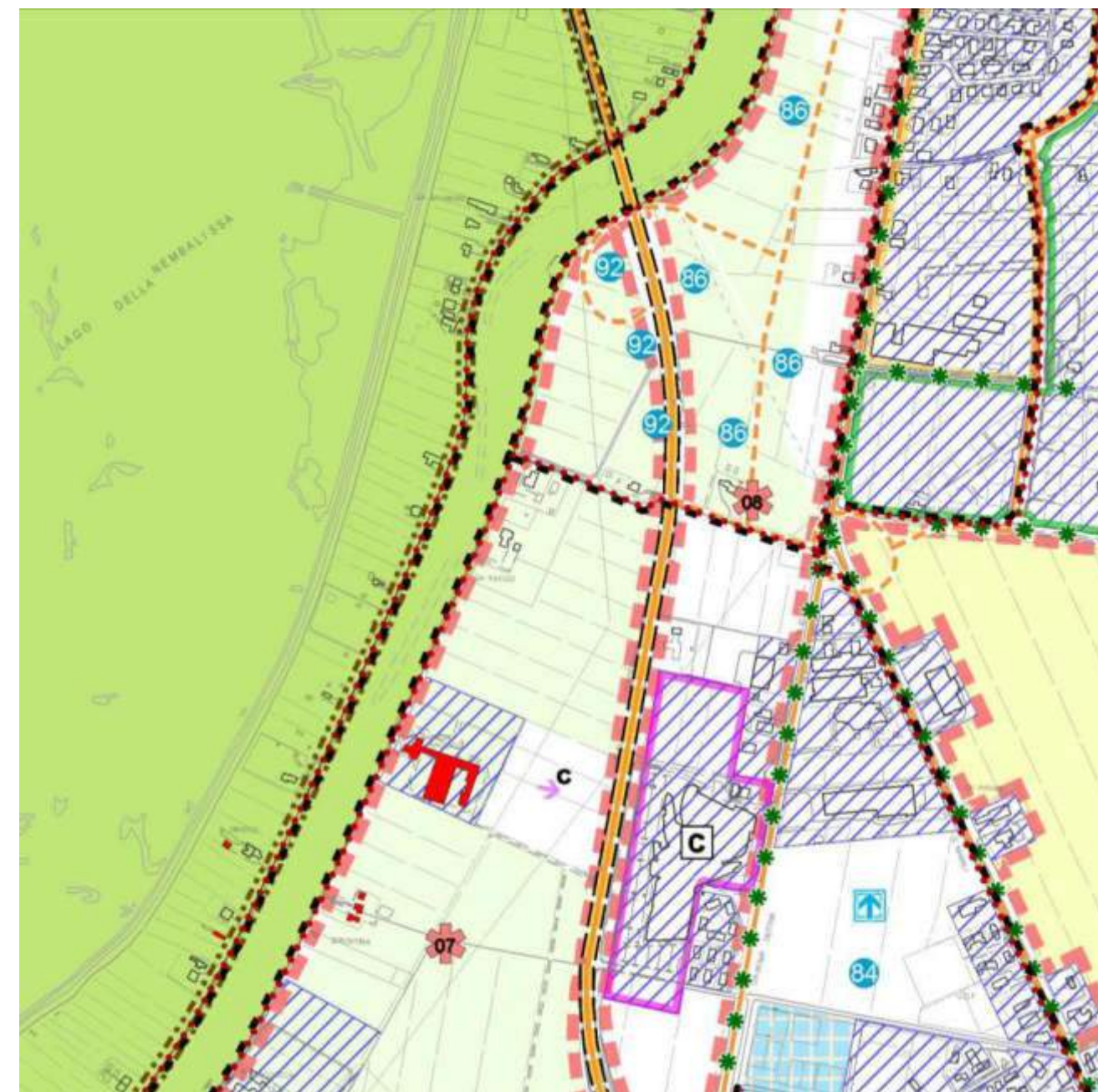
Estratto della Tavola delle Invarianti del PAT di Jesolo.

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;
- Itinerari ciclopeditoni, 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 bretella di collegamento tra la SR 43 e la SP 42 ricade nella precedente sottozona E2.2 e nelle zone F3.3 - Parchi territoriali: si tratta di aree di verde pubblico che per la loro estensione assumono un ruolo territoriale. Nel tratto finale della bretella, dove si collega con via Roma Destra, essa ricade all'interno di un'area D2.2 - Zona per attività direzionali, commerciali mista a residenziale: si tratta di aree destinate a funzioni terziarie (di beni e servizi) interne all'abitato, con dotazione residenziale, finalizzate alla costruzione di complessi di servizio, di aggregazione sociale e di sviluppo del settore.



Estratto del PRG di Jesolo con sovrapposizione del tracciato della bretella di collegamento tra la SR 43 e la SP 42 e del sottopasso dalla SR 43 per accedere al parcheggio del centro commerciale.

2.3 Tutele e vincoli

L'area per la realizzazione della bretella di collegamento della SR 43 con la SP 42 è interessata dai seguenti vincoli:

- Aree di notevole interesse pubblico vincolate ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004;
- 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) del D.Lgs. 42/2004;
- Territori entro la linea dei 150 metri dal limite dell'idrografia vincolata (fiume Sile, vincolato per tutto il suo corso), sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c) del D.Lgs. 42/2004;
- Ambiti naturalistici di livello regionale: aree soggette alle disposizioni per la tutela delle risorse naturalistiche e ambientali di cui all'art. 19 delle Norme di Attuazione del PTRC 1992;
- Zone archeologiche vincolate: aree soggette alle disposizioni per la tutela delle risorse archeologiche di cui all'art. 27 delle Norme di Attuazione del PTRC 1992;
- Area di interesse paesistico-ambientale: il PAT individua le aree agricole di rilevante importanza ed interesse paesistico-ambientale, ai sensi dell'art. 12 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.

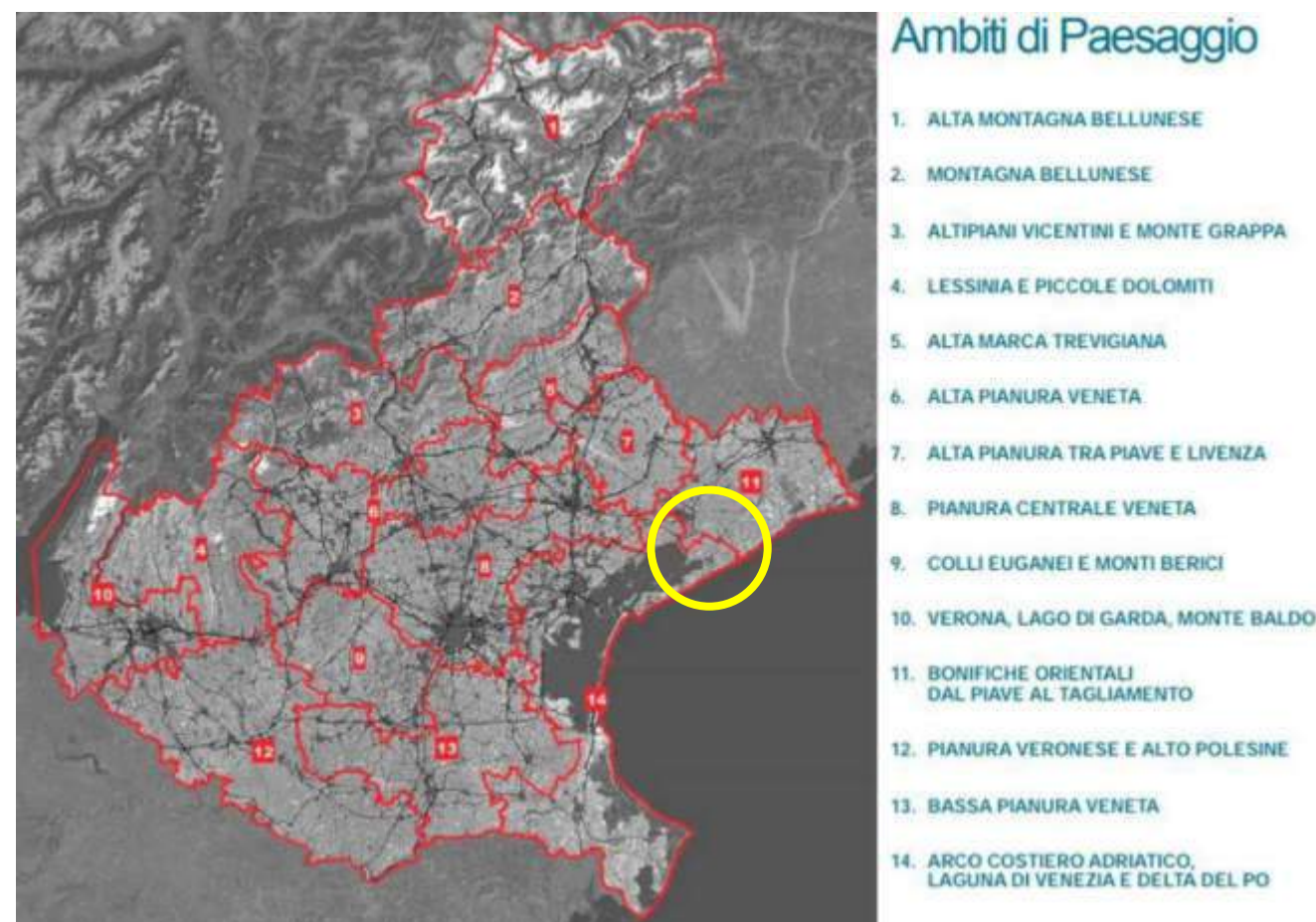
Le aree di tutela sono quelle descritte nel precedente capitolo dei Rete Natura 2000. Si precisa, inoltre, che nella Tavola dei Vincoli del PAT è presente anche l'indicazione del limite del Sito UNESCO "Venezia e la sua laguna" che, nonostante la sua vicinanza con gli interventi di progetto, non interferisce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

3 LETTURA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

3.1 Ambiti di paesaggio da PTRC 2013

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*.

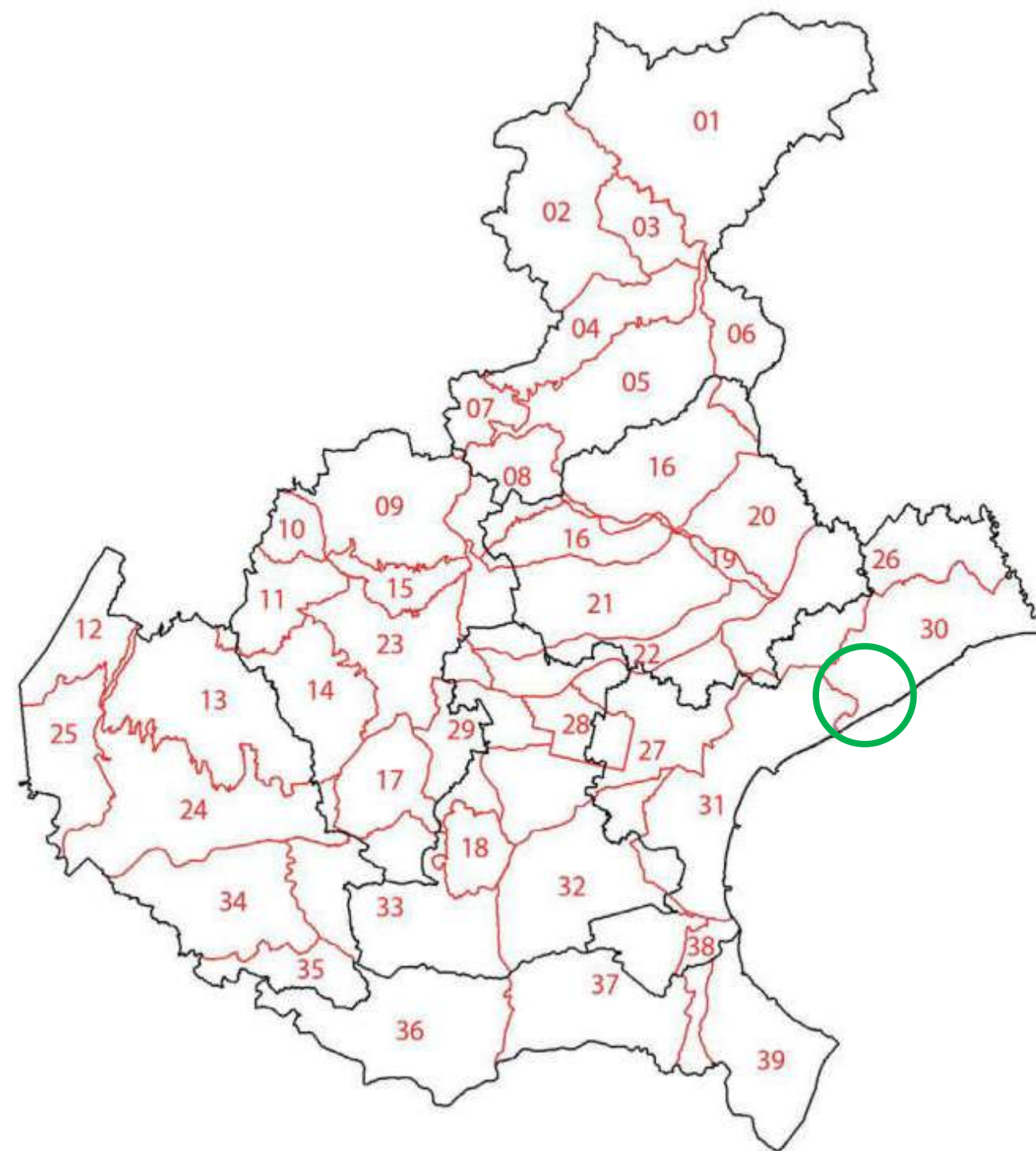


Ambiti di Paesaggio della Variante PTRC 2013. L'intervento ricade all'interno dell'ambito 14 "Arco costiero Adriatico, Laguna di Venezia e delta del PO".

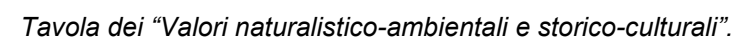
Il territorio agrario delle bonifiche del Veneto Orientale, fortemente caratterizzato dalla presenza di corsi d'acqua e dalle aree lagunari vallive, riveste un ruolo di fondamentale importanza quale area di connessione tra il territorio storicamente consolidato a nord e quello più densamente urbanizzato, 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 neces-

sità di tutelare i lembi di naturalità ancora presenti con un nuovo concetto di sviluppo turistico.



Quadro d'unione delle schede ricognitive preliminari al PPRA.



-

Ambito del litorale.

- 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 naturale fluviale e della laguna.



Ambito urbano di transizione.



Ambito agricolo-rurale.



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
- Traicola di corso fluviale estinto
 - ben definita
 - mal definita
- Traicola di antichi canali lagunari
 - ben definita
 - mal definita
- Dosso fluviale
- Ventaglio di esondazione
- Gole e isole fluviali
- Tessitura
 - ghiaia
 - sabbia
 - limo
 - argilla
 - torba

FORME E DEPOSITI IN LAGUNA

- Canali lagunari
- Fossa di foce lagunare
- Delta fluviale endolagunare
- Barene naturali
- Velma
- Struttura morfologica artificiale
- Tessitura
 - Sabbia limosa
 - Limo sabbioso
 - Limo
 - Limo argilloso
 - Argilla limosa
- Laguna

FORME E DEPOSITI COSTIERI

- Avandune costiere
- Cordone litoraneo spianato
- 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.

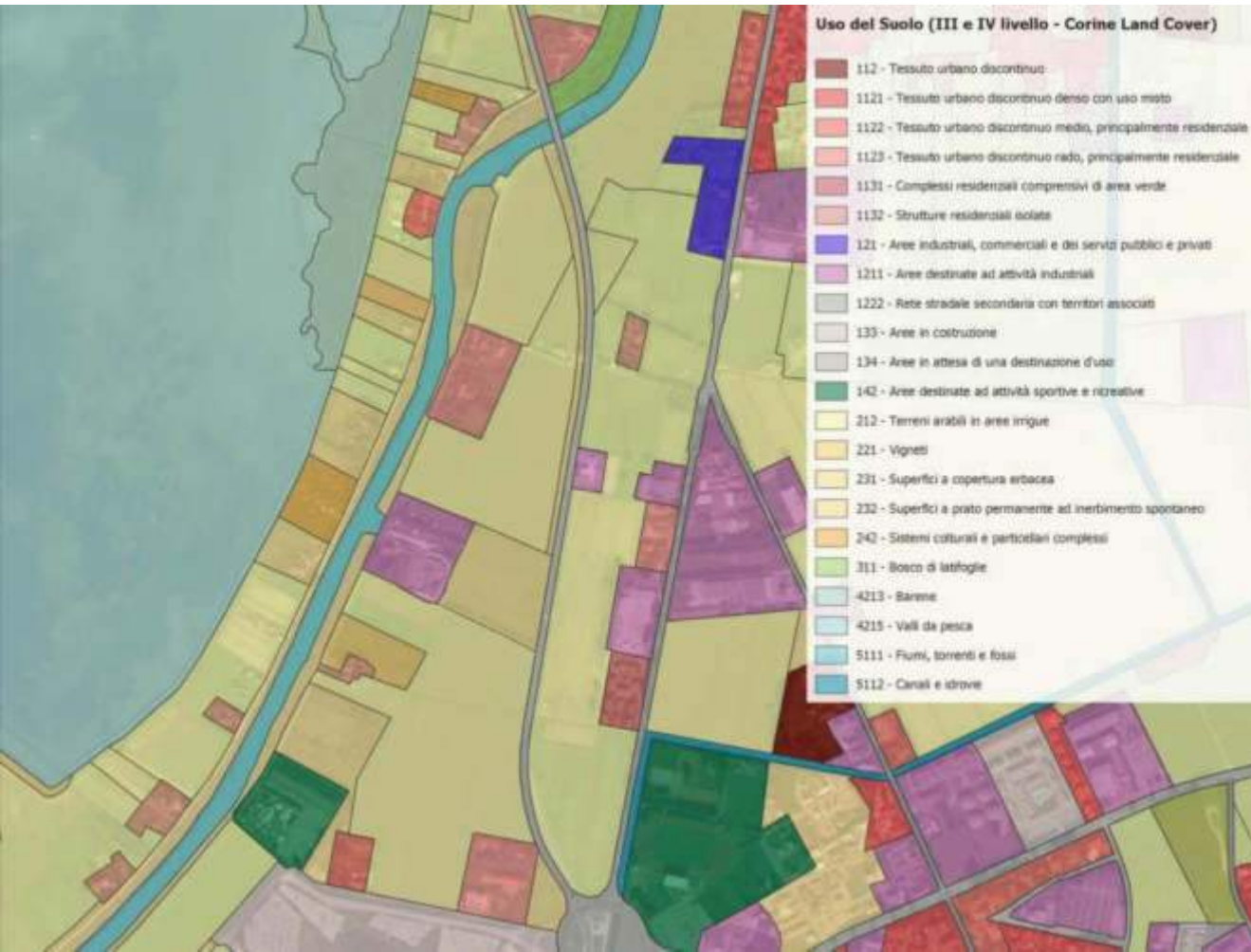


Ambiente naturale del fiume Sile alle spalle dell'intervento in direzione della laguna di Venezia.

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 dal corridoio naturale del fiume Sile e dagli 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 bretella di collegamento tra la SR 43 e la SP 42.

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 in cui si colloca l'intervento della bretella di collegamento tra la SR 43 e la SP 42.

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.

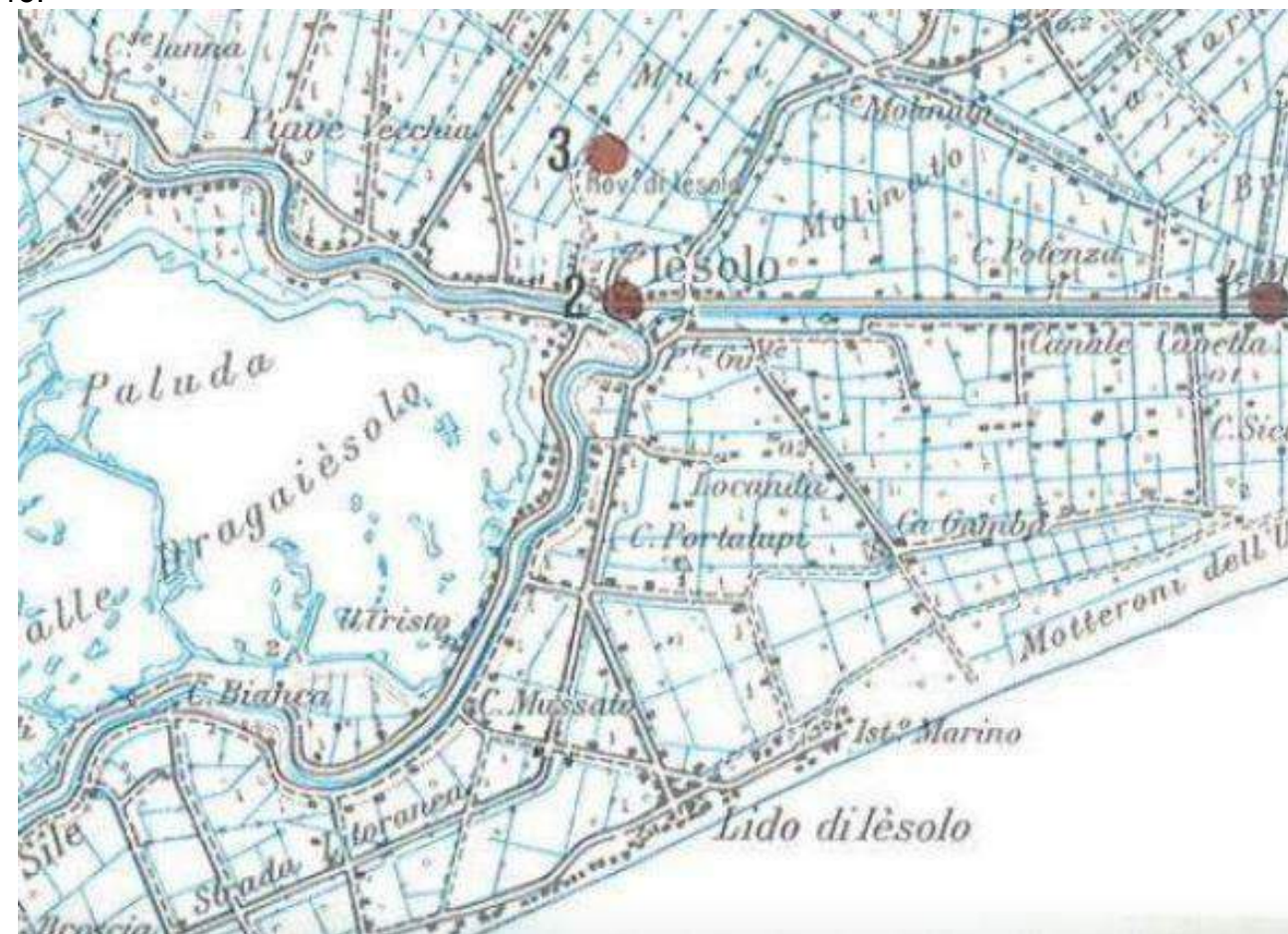
Per quanto concerne il sistema insediativo storico dell'area, esso non risulta pertanto caratterizzato dalla presenza di ville venete o di beni storico testimoniali di rilevante interesse. Si

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 no-

dale 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 bretella di collegamento tra la SR 43 e la SP 42 (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.

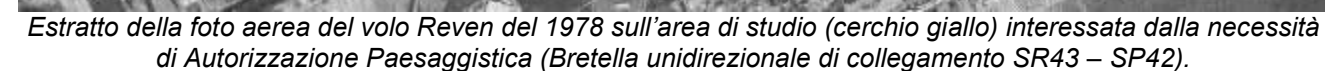
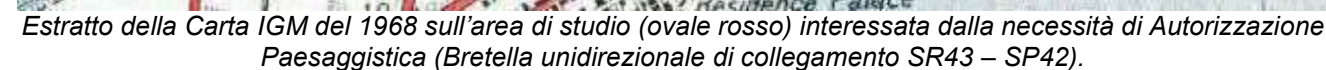
Dalla foto aerea sotto riportata si può notare che l'area compresa tra Jesolo Paese e Jesolo Lido sia adibita ad un utilizzo agricolo. Nell'area si incominciano ad intravedere le linee predominanti dei giorni nostri, come la SP 42 - Via Roma Destra, che risulta essere l'itinerario di accesso a Jesolo 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 (Bretella unidirezionale di collegamento SR43 - SP42).

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.



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".

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 (Bretella unidirezionale di collegamento SR43 – SP42).

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 ineditati.



Estratto della foto aerea del 1999 sull'area di studio (ovale giallo) interessata dalla necessità di Autorizzazione Paesaggistica (Bretella unidirezionale di collegamento SR43 – SP42).

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 da dove si diparte la bretella stessa. Si tratta dell'itinerario più frequentato poiché è la principale strada di accesso alla località balneare.
- Via Cristo Re, in destra idrografica del Sile; si tratta di un itinerario a bassa frequenza, anche ciclabile, ma di notevole rilevanza paesaggistico-ambientale in quanto si sviluppa nel lembo di terra, vincolato e tutelato, compreso tra il fiume Sile e la laguna veneziana.
- Il fiume Sile è navigabile, per cui può essere considerato un itinerario dal quale percepire il contesto paesaggistico dove verrà realizzato l'intervento.
- Lungo l'argine di sinistra, così come quello in destra idrografica in via Cristo Re, si sviluppa un itinerario ciclopedonale.
- Via la Bassa, nel tratto tra la SP 42 e la SR 43; si colloca a sud rispetto alla futura bretella e rientra anch'essa nelle opere di urbanizzazione del centro commerciale.
- Via Roma Destra, ossia la SP 42, dove si attesterà la bretella nei pressi della rotatoria di via Mameli. Si tratta di un altro itinerario molto frequentato dal flusso veicolare turistico e non.
- Una volta realizzata, la bretella stessa fungerà da nuovo itinerario di percorrenza (vedi figura *Analisi percettiva - Stato di Progetto*).



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, 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 l'area d'intervento lungo la SR 43.



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.



Vista dall'argine destro del fiume Sile.



Vista dall'argine sinistro del fiume Sile.

Bacini visivi

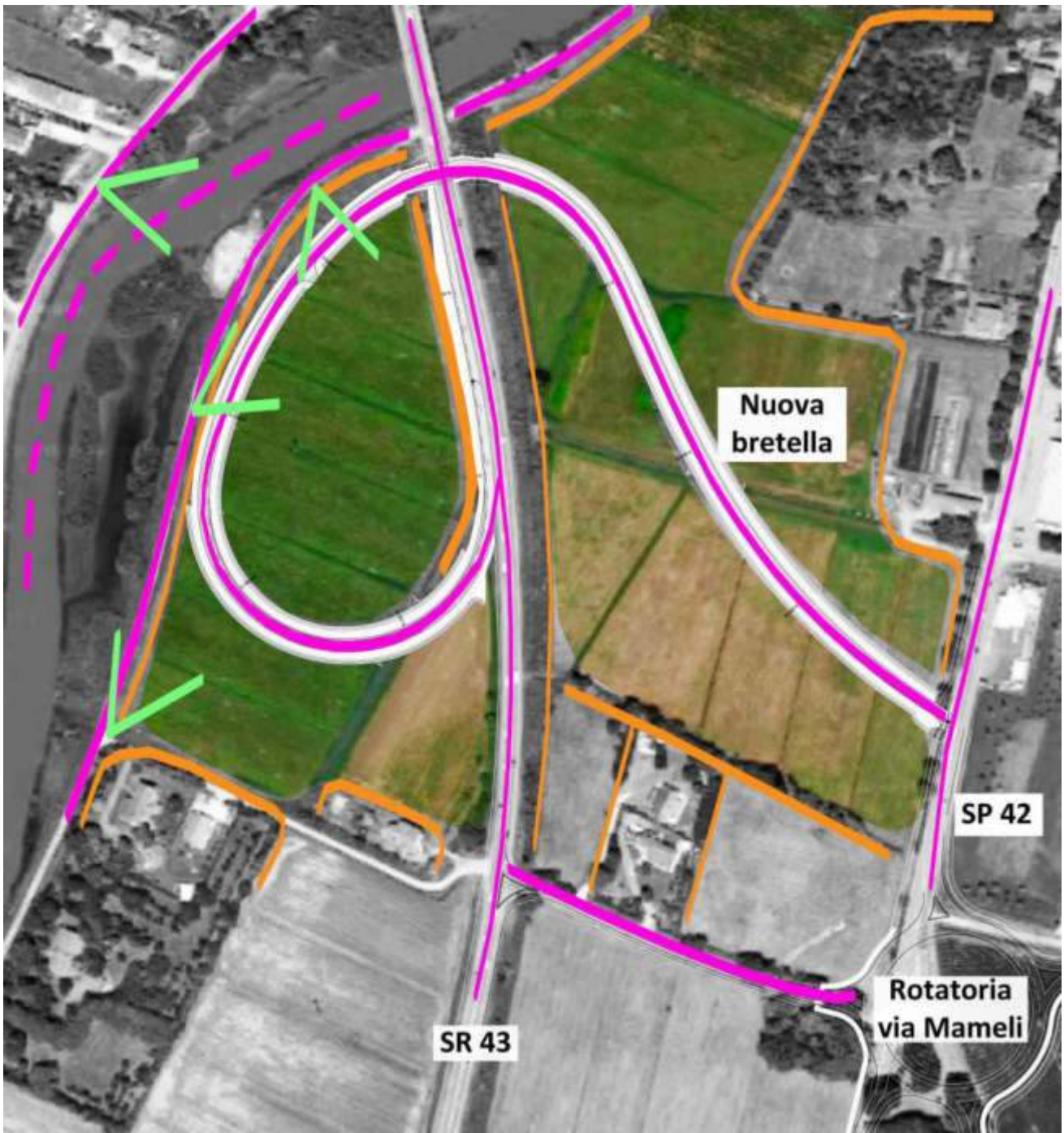
Si tratta del potenziale campo di intervisibilità o distretto visivo dell'intervento, così come definito dalla morfologia dell'opera e dal sistema dei margini e delle relazioni visive presenti.
All'interno del bacino visivo o del contesto di riferimento, si possono sviluppare le analisi in merito alla 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 a colori.

Considerate le caratteristiche morfologiche dell'area d'intervento e del contesto di riferimento, i bacini visivi sono principalmente due, 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 poiché l'argine sinistro, sopraelevato rispetto al piano campagna circostante, dove verrà realizzata la bretella, è anche un itinerario ciclabile. Il bacino visivo orientale è più ampio: dalla SP 42 si estende fino alle arginature del Sile a nord e fino al terrapieno realizzato per il viadotto della SR 43. Sebbene la vegetazione sia molto rada, la

morfologia piatta del territorio e la realizzazione del nuovo tracciato a raso sul piano campagna renderanno poco visibile il nuovo asse infrastrutturale, se non dall'osservatore diretto lungo la SP 42.



Analisi percettiva - Stato di Progetto: itinerari in fucsia, margini in arancio, punti di vista in verde e bacini visivi 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 sovrastanti l'area d'intervento. 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 bretella di progetto è “incavata” nell'ambito rurale 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. 2.



Cono di ripresa n. 3.



Cono di ripresa n. 5.



Cono di ripresa n. 4.



Cono di ripresa n. 6.



Cono di ripresa n. 7.



Cono di ripresa n. 9.



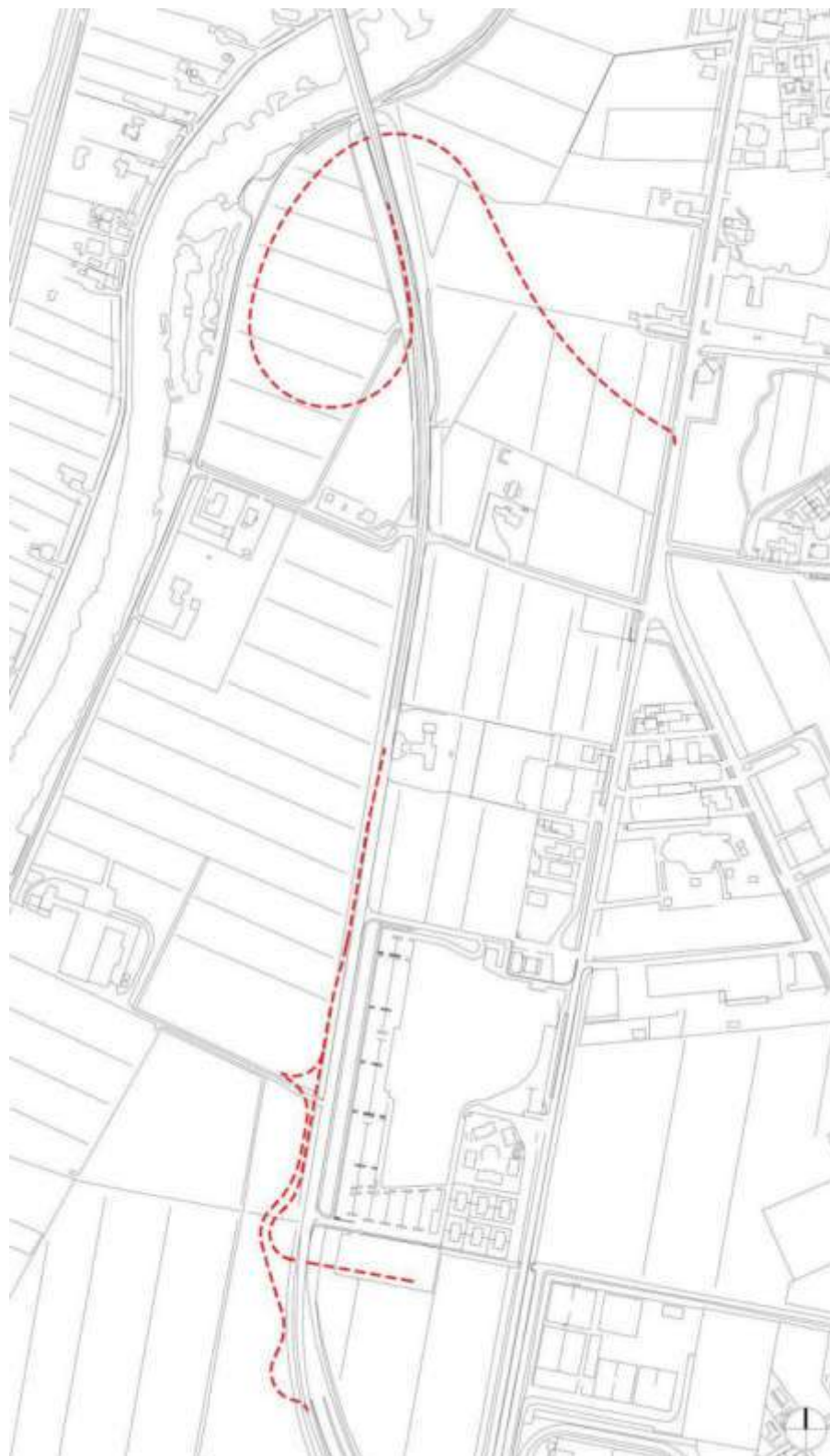
Cono di ripresa n. 8.



Cono di ripresa n. 10.

5 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA

5.1 Inquadramento su Carta Tecnica Regionale



Estratto della Carta Tecnica Regionale.

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 bretella unidirezionale di collegamento fra la SR 43 e la SP 42, peraltro già contemplata dalla pianificazione locale. 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 bretella, 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.

Per quanto concerne la localizzazione della bretella, si evidenzia che la stessa è stata oggetto di varie considerazioni e analisi condotte anche attraverso vari incontri effettuati con l'Amministrazione Comunale e che la soluzione definita dal progetto è quella condivisa nell'incontro del 28.02.2019, tenutosi presso la sede della Città Metropolitana di Venezia.

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/per l'area commerciale Jesolo Magica, escludendo la facoltà delle svolte a sinistra in entrata od uscita a/da il complesso commerciale. Di riflesso, tale opzione progettuale determina ancora un allungamento dei percorsi per i veicoli gravitanti su via Roma Destra, per risolvere il quale si dovrebbe tuttavia realizzare una corsia di accumulo centrale protetta per la svolta a sinistra (che menomerebbe la sicurezza di circolazione lungo la strada, per nuove interferenze tra manovre) ovvero un'opera di attraversamento della strada provinciale (ulteriore sottopasso)

che, allo stato delle verifiche eseguite, determinerebbe costi non proporzionati ai conseguenti benefici.

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 sopperisce 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

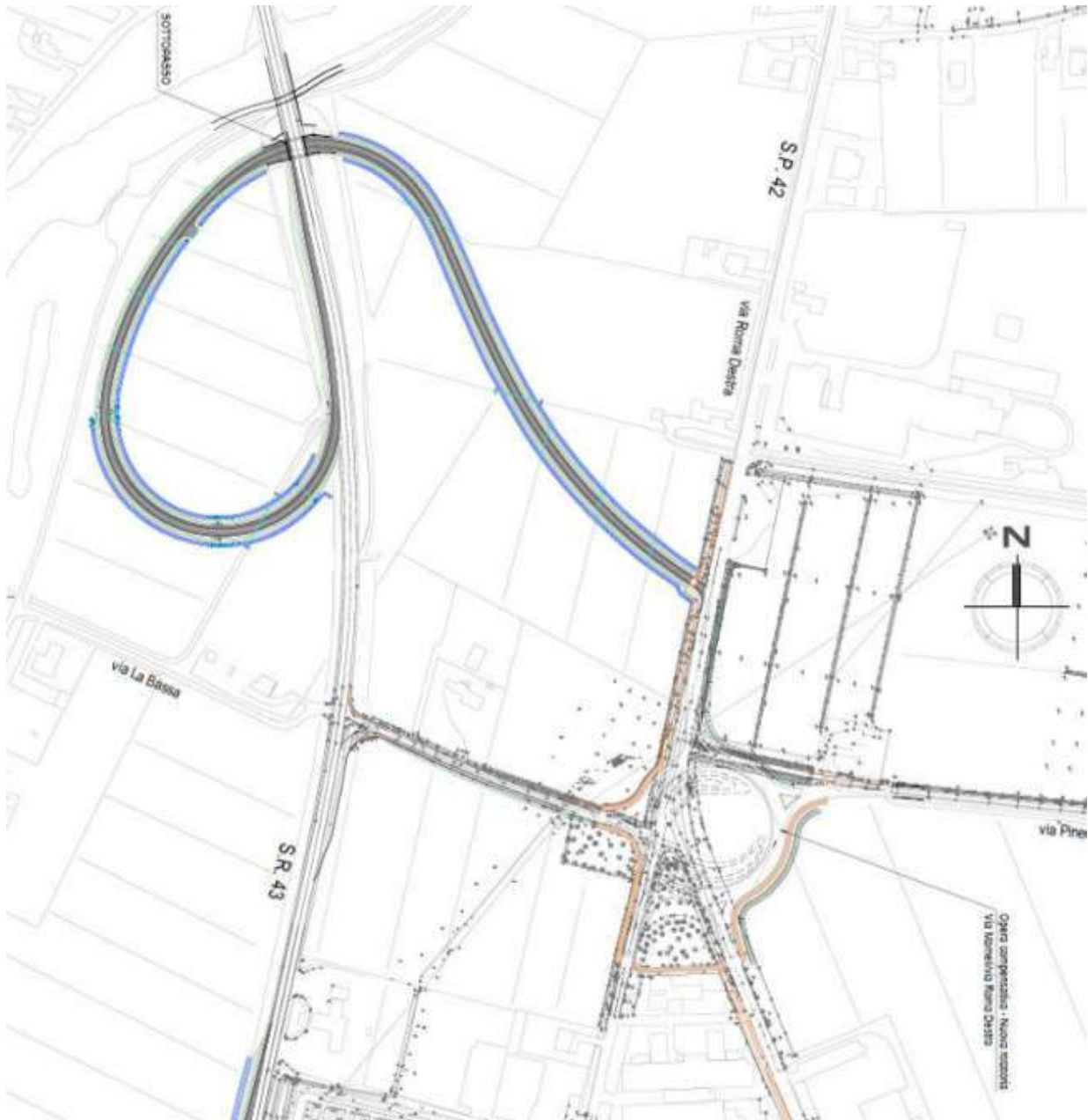
Il sopracitato Studio del Traffico offre ampia verifica positiva alle soluzioni proposte dal progetto delle opere compensative e mitigative del sistema infrastrutturale allegato. Si rammenta che il soggetto proponente ha già sottoscritto l'impegno con il comune di Jesolo per la realizzazione della nuova 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.

5.2.2.1 BRETELLA UNIDIREZIONALE DI COLLEGAMENTO FRA LA SR 43 E LA SP 42

L'opera, già oggetto di raccomandazione nella precedente Determina Dirigenziale Ambiente della Provincia di Venezia n. 204/2012, è contemplata dalla pianificazione urbanistica comunale. Essa avrebbe la finalità di alleggerire la pressione di traffico sulla rotatoria Picchi, favorendo sia l'accessibilità a Jesolo Magica, che alla zona centrale e orientale del Lido.

Rispetto al tracciato contemplato dalla strumentazione urbanistica generale vigente del comune di Jesolo, tali adeguamenti hanno comportato una curvatura più ampia del tracciato in prossimità dello stacco della bretella dalla SR 43, nonché un allontanamento del punto di sottovia della stessa SR 43, in quanto la vicinanza al fiume e la sovrapposizione in quel punto con l'argine esistente non consentivano di ottenere le quote minime di passaggio al di sotto del ponte. È stato dunque necessario arretrare il sottopassaggio della SR e inserire un manufatto di attraversamento del rilevato della stessa, ad una distanza sufficiente per consentire di ottenere un'altezza adeguata al transito. Il manufatto di sottopasso sarà realizzato

con una struttura scatolare in c.a., realizzata in prossimità del rilevato e collocata nella posizione definitiva mediante manovra di spinta nel corpo del rilevato. Su entrambi i versanti delle scarpate esistenti, in prossimità dei punti di approccio del sottopasso, saranno realizzati muri di sostegno sagomati seguendo il profilo delle scarpate medesime. La considerevole altezza del corpo del rilevato esistente, nel punto di attraversamento, sarà pari a circa 8,00 ml, rispetto al piano campagna e consentirà di realizzare l'attraversamento, mantenendo il piano stradale della bretella ad una quota superiore al piano campagna stesso, garantendo contemporaneamente una luce libera di passaggio pari a 5.50 metri.



Stralcio planimetrico del progetto Quadro 1 - della bretella di collegamento tra la SR 43 e la SP 42.

Dal punto di vista idraulico la nuova bretella, che correrà in rilevato rispetto alla campagna, sarà drenata mediante fossi di guardia da collegare alla rete esistente. In dettaglio, i nuovi fossati accoglieranno sia le acque di piattaforma, che quelle di drenaggio della campagna, convogliandole, ove richiesto, anche a mezzo di tombini opportunamente dimensionati verso il recettore originario.

5.2.2.2 ACCESSO UNIDIREZIONALE E SOTTOPASSO DA SR 43 AL COMPLESSO COMMERCIALE DI JESOLO MAGICA

Allo scopo ulteriore di attenuare il carico sulla rotatoria Picchi, da parte dei veicoli in accesso al nuovo Complesso Commerciale di Jesolo Magica, è proposta anche la realizzazione di una seconda opera infrastrutturale da costruirsi nella zona a sud dell'insediamento e costituita da una seconda bretellina che, sempre dalla SR 43 con direzione verso il Lido di Jesolo - Cavallino, si immetterà nei bacini di parcheggio meridionali del complesso, attraversando il corpo stradale della SR 43 mediante la realizzazione di un sottopasso. Onde ottenere le quote necessarie per sottopassare la SR, la bretellina dovrà sviluppare una curva che consenta di porsi in positura perpendicolare rispetto alla SR medesima.

Nella definizione della proposta del progetto di fattibilità tecnico-economica di quest'opera, si è tenuto conto della vicinanza con l'ambito del P.U.A. "Navis", che risulta prospiciente al sito di Jesolo Magica, ma posto sul lato opposto della SR 43. La ragione della proposta di progetto è dunque quella di agevolare l'ingresso al complesso commerciale, senza penalizzare il transito sulla strada regionale.



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

Si tratterà di realizzare una rampa di svincolo monodirezionale ad una singola corsia che si staccherà dalla SR 43 in prossimità del nuovo complesso, scenderà in trincea e, con un nuovo manufatto di sottopasso, attraverserà a livelli sfalsati l'asse principale e quindi risalire in superficie, fino ad attestarsi in corrispondenza dell'ingresso ai parcheggi del complesso commerciale. In conformità a quanto previsto dalle norme tecniche vigenti, la suddetta rampa inizierà con una corsia di affiancamento in uscita dalla SR 43.

Una volta in sede propria, la rampa proseguirà, per un primo tratto nella medesima direzione ed in parallelo alla stessa SR; qui viene previsto il raccordo con una viabilità secondaria esistente che, nella configurazione attuale, si attesta direttamente sulla SR. Questo ramo secondario è attualmente di accesso ai fondi limitrofi, ma in futuro costituirà la viabilità di accesso all'area in cui è prevista la realizzazione del P.U.A. “Navis”.

Il progetto quindi riorganizza l'intersezione, prevedendo un'uscita da e per la strada secondaria con manovre di sola svolta a destra.

Per quanto concerne l'immissione, in direzione della rotatoria Picchi, si propone un affiancamento alla rampa di progetto realizzando, quindi, un breve tratto di carreggiata monodirezionale a due corsie, che potrebbe fungere anche da possibile zona di scambio, seppure l'entità dei veicoli necessitanti di tale manovra risulti non significativa.

Superato il tratto di affiancamento la rampa principale si stacca e prosegue in sede propria scendendo in trincea con una livelletta avente pendenza del 7%, allontanandosi contestualmente dalla SR e curvando fino a disporsi perpendicolarmente a questa.

L'attraversamento a livelli sfalsati della SR avverrà quindi in sottopasso, realizzato mediante una struttura scatolare in c.a. della lunghezza necessaria al superamento della piattaforma stradale della SR. La luce libera minima interna al manufatto per il transito dei veicoli è pari a 4,50 ml, con un'altezza dal piano di appoggio della struttura del piano viabile di 5,30 ml.

Una volta superato il sottopasso, la rampa proseguirà in rettilineo, risalendo di quota con una pendenza di circa il 5,5% e infine accedere all'area parcheggio del nuovo complesso commerciale.

Dal punto di vista idraulico, la soluzione imposta dal progetto stradale determina la formazione di due aree intercluse. La modalità di sgrondo però sarà sempre la medesima e sarà quindi realizzato un nuovo fosso di guardia allineato lungo il lato ovest della nuova bretella.

5.2.3 Sezione trasversale

L'intervento ha inizio subito dopo il viadotto con il quale la Strada Regionale sovrappassa il fiume Sile. La bretella di progetto ha uno sviluppo complessivo di 1.078 metri, di cui i primi 185 in affiancamento alla Strada Regionale, dalla quale si stacca la rampa con corsia di decelerazione. Dello sviluppo rimanente, i primi 160 metri sono in rilevato, mentre i restanti 730 metri sono sostanzialmente a raso sul piano campagna. Dal punto di vista altimetrico la livelletta iniziale in discesa dal viadotto sul Sile ha una pendenza longitudinale del 2,77% per poi raccordarsi al piede con un doppio arco parabolico concavo aventi raggi altimetrici rispettivamente pari a 2.500 e 5.500 metri. Lungo il tratto a raso le livellette hanno pendenze longitudinali dell'ordine di 0,2-0,5% e sono tra di loro raccordate da archi parabolici concavi e convessi aventi raggio compreso tra 500 metri e 2.500 metri. Per quanto concerne la struttura della pavimentazione, è previsto un pacchetto così suddiviso: 5 cm di manto d'usura, 8 cm di strato di collegamento (binder), 12 cm di strato di base ed, infine, 30 cm di strato di fondazione, per uno spessore complessivo di 55 cm. Lungo il rilevato in direzione sud si stacca dal manufatto la rampa con corsia di decelerazione.

5.2.4 Opere d'arte maggiori

Bretella di collegamento tra la SR 43 e la SP 42

Il sottopasso relativo alla bretella di collegamento tra la SR 43 e la SP 42, è posizionato al di sotto del sedime della SR 43 nei pressi del viadotto di scavalco del fiume Sile. La strada sottopassante di progetto risulta incidere tale rilevato avendo quota di progetto, prima e dopo l'intersezione, appena sopra il piano campagna. Le opere d'arte necessarie a risolvere

l'intersezione sono relative al sostegno del rilevato della SR 43, ai in fase provvisoria che definitiva. Al fine di limitare l'interferenza della costruzione dell'opera sulla viabilità della SR 43, si prevede l'esecuzione dell'opera con monolite a spinta in cemento armato.

Sottopasso di accesso al centro commerciale

Il sottopasso relativo alla viabilità di accesso al centro commerciale è posizionato al di sotto del sedime della SR 43 prima del sottopasso esistente relativo alla rotatoria “Picchi”. 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. Le opere d'arte necessarie quindi 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.

**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 nel terrapieno del viadotto esistente sul Sile.
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		L'intervento non produce effetti diretti se non temporanei dovuti all'esecuzione dei lavori. Il nuovo asse infrastrutturale determinerà l'aggiunta di un nuovo elemento di disturbo in un'area di connessione ecologica (vedi pianificazione urbanistica).
Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico		Le modificazioni, analogamente a quanto precisato per lo skyline, saranno coerenti con il contesto e non impatteranno con quello scenico-percettivo. Il punto più delicato sarà quello in corrispondenza dell'itinerario ciclabile sull'argine sinistro del fiume Sile, in rilevato rispetto al nuovo asse.
Modificazioni dell'assetto insediativo-storico		Il progetto prevede l'inserimento di un nuovo asse infrastrutturale, determinando un'alterazione dell'impronta esterna dell'ambito di studio. Si precisa, tuttavia, che l'intervento è indicato nella pianificazione programmatica e progettuale del comune di Jesolo.
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		L'intervento aggiungerà un nuovo elemento sull'assetto agricolo e fondiario. In corrispondenza del bacino occidentale il clotoide infrastrutturale si allinea con i margini della morfologia esistente. Nel rettilineo finale della bretella, invece, il taglio dell'orditura agraria è più netta ed è visibile dalle ortofoto.
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		La proposta progettuale non crea suddivisione di alcun sistema degno di nota, tuttavia suddivide l'area all'interno del clotoide stradale che resterà isolata dal rimanente sistema prativo.
Frammentazione		L'intervento frammenta alcune porzioni di superficie agricola utilizzata, in particolare in corrispondenza del bacino visivo individuato più ad est.
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		L'intervento non interrompe elementi o processi ecologici/ambientali di rilievo, tuttavia ridimensiona l'area a prato e a seminativo riducendone gli effetti della connessione ecologica.

Destutturazione		La proposta progettuale, come detto, frammenta alcune porzioni di superficie agricola modificando l'orditura agraria, ma senza eliminare relazioni strutturali o percettive.
Deconnotazione		Il progetto produce un consolidamento dell'assetto infrastrutturale.

7 SIMULAZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI POST-OPERAM



Planimetria dei coni visuali delle simulazioni dello stato dei luoghi post-operam.



Stato di fatto dal cono visuale n. 1.



Stato di progetto dal cono visuale n. 1.



Stato di fatto dal cono visuale n. 2.



Stato di fatto dal cono visuale n. 3.



Stato di progetto dal cono visuale n. 2.



Stato di progetto dal cono visuale n. 3.

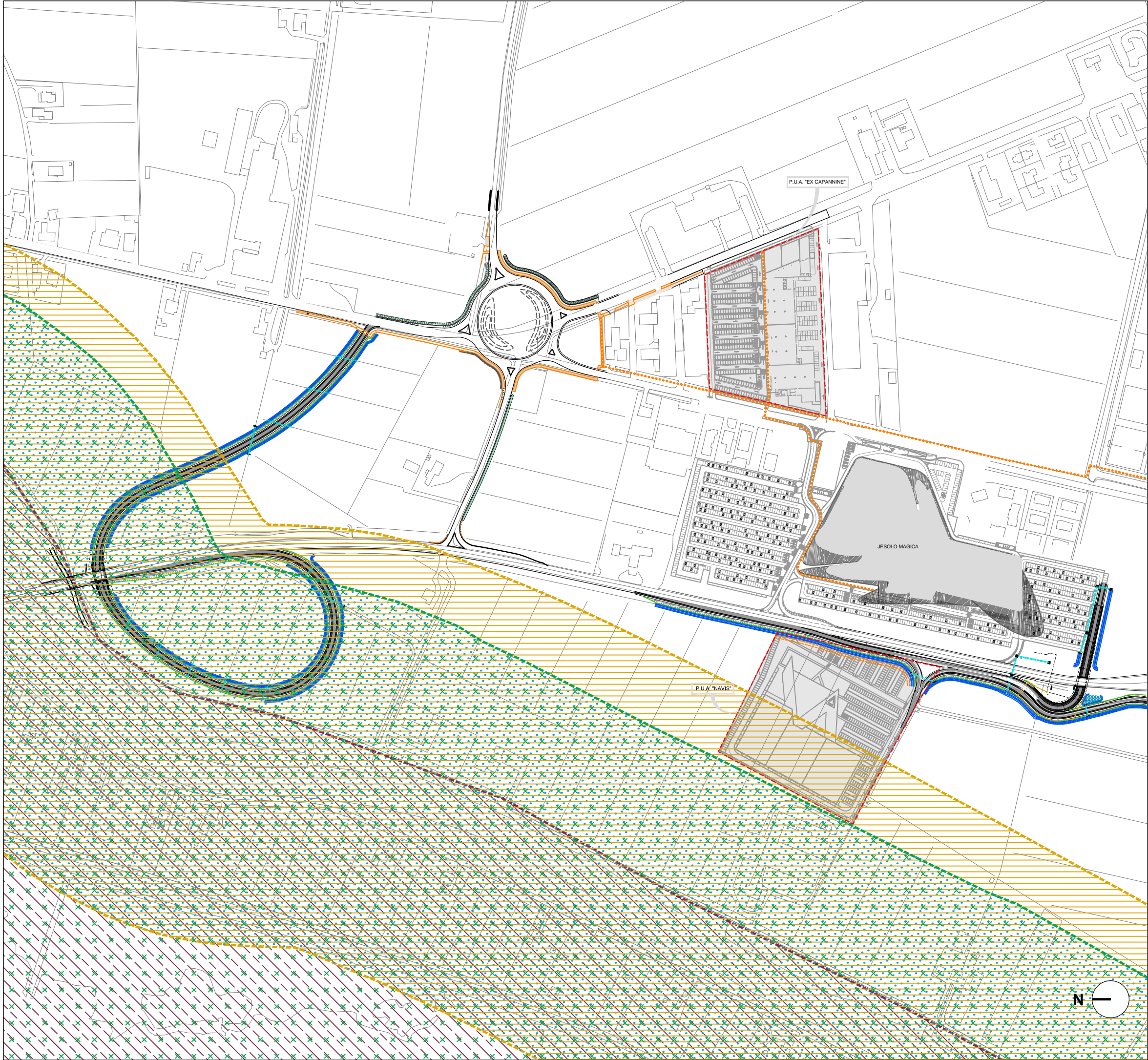
8 ELABORATI GRAFICI

Alla fine del presente documento vengono presentati gli elaborati grafici, che sviluppano i seguenti argomenti analizzati dallo studio:






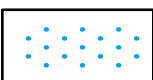
- Estratto dei vincoli;
- Sezioni territoriali;
- Percezione visiva.

9 ALLEGATI AL PROGETTO INFRASTRUTTURALE

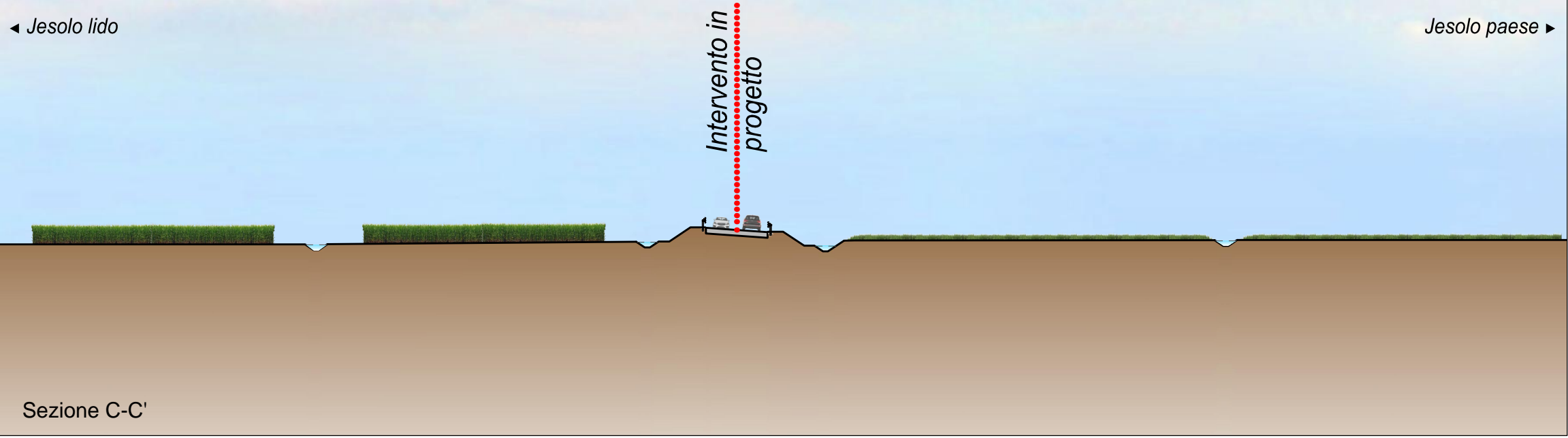
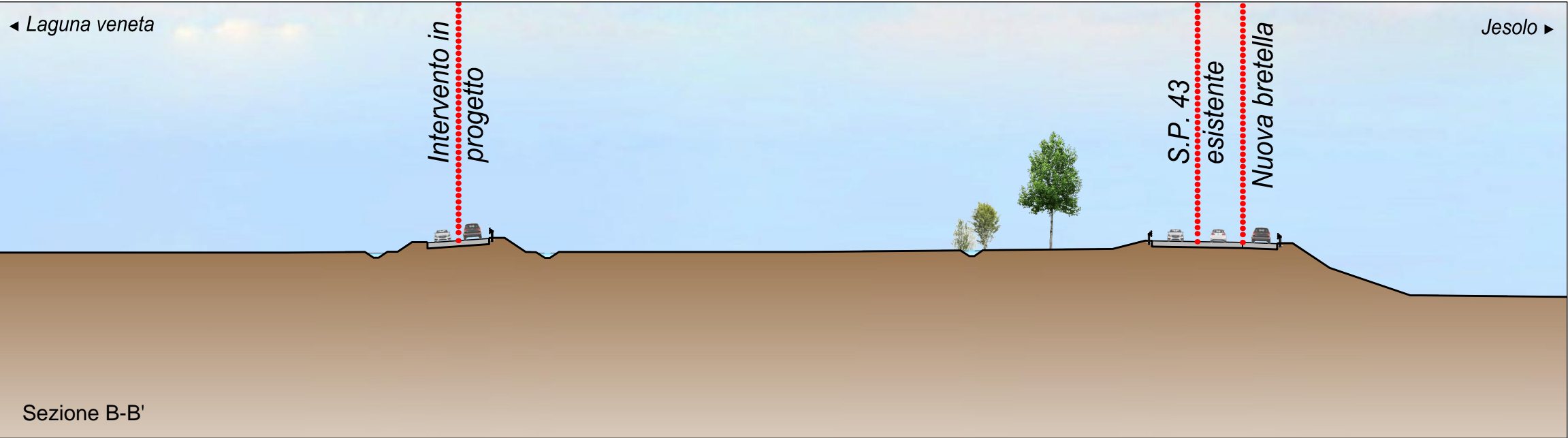
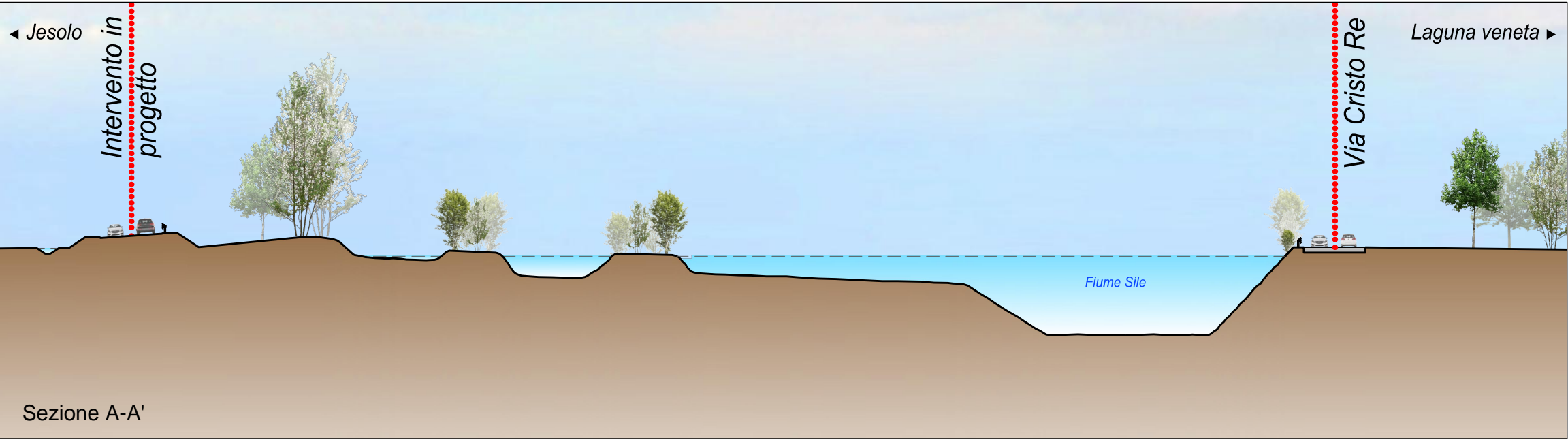
- Elaborato n. RP_P88100D00600VC_Relazione Paesaggistica;
- Elaborati estratti dal progetto di fattibilità delle opere di compensazione e mitigazione infrastrutturale, costituiti da:
 - All.RP_P88100D00100G2_Individuazione ambito di intervento su base C.T.R. e Ortofotopiano, scala 1:2000;
 - All.RP_P88100D00200G2_Individuazione ambito di intervento su base PRGC – Vincoli, scala 1:2000;
 - All.RP_P88101D00300W1_Quadro1 - Bretella Collegamento S.R. 43 - S.P. 42: Rilievo planoaltimetrico, sezioni stato di fatto e documentazione fotografica;
 - All.RP_P88101D00500X2_Quadro 1 - Bretella Collegamento S.R. 43 - S.P. 42: Ambito di intervento su Base Catastale - Piano Particellare, scala 1:1500;
 - All.RP_P88100D0010 0I2_Planimetria Generale, scala 1:2000;
 - All.RP_P88101D0030 0I2_Quadro 1 - Bretella Collegamento S.R. 43 - S.P. 42: Planimetria di Dettaglio - Sezioni Trasversali Caratteristiche, scala 1:1000/100;
 - All.RP_P88101D00400I9_Quadro 1 - Bretella Collegamento S.R. 43 - S.P. 42: Profili Longitudinali, scala 1:1000/100;
 - All.RP_P88100D00600I2_Planimetria Idraulica, scala 1:1000;
 - All.RP_P88101D00100S2_Quadro 1 - Bretella Collegamento S.R. 43 - S.P. 42: Planimetria e Profilo, scala 1:200/100;
 - All.RP_P88101D00200S4_Quadro 1 - Bretella Collegamento S.R. 43 - S.P. 42: Sezioni, scala 1:50;
 - All.RP_P88101D00300S8_Quadro 1 - Bretella Collegamento S.R. 43 - S.P. 42: Fasi di Realizzazione, scala 1:250.



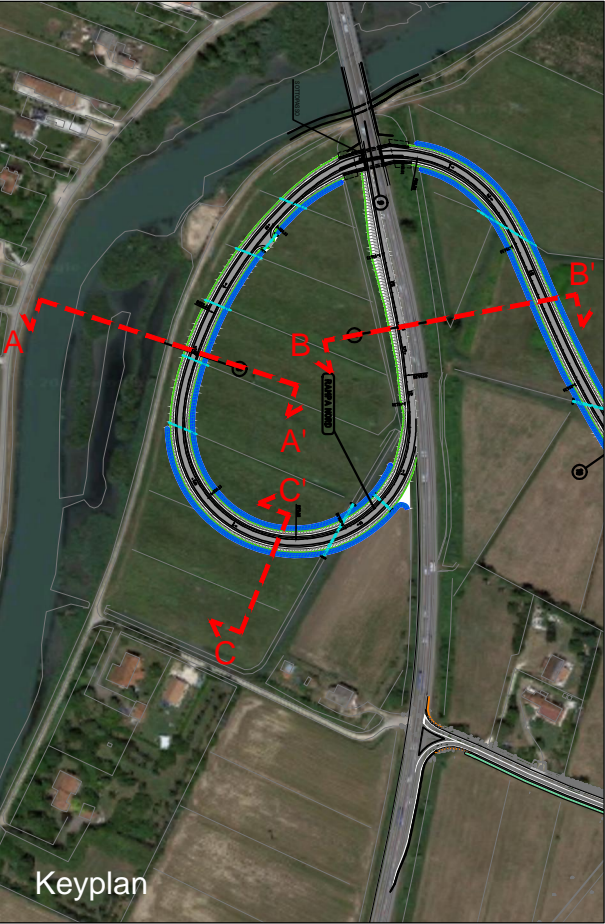
ESTRATTO DEI VINCOLI

-  PERIMETRO AMBITI DI INTERVENTO - P.U.A.
-  IPOTESI COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE
-  RETE NATURA 2000 - ZONE SIC/ZPS
AMBITO LAGUNA DI VENEZIA
-  VINCOLO PAESAGGISTICO
D.Lgs. n° 42/2004 Art. 136
-  VINCOLO PAESAGGISTICO
D.Lgs. n° 42/2004 Art. 142 lett. a)
-  VINCOLO PAESAGGISTICO
D.Lgs. n° 42/2004 Art. 142 lett. c)

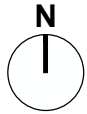
Scala 1:4000



SEZIONI TERRITORIALI



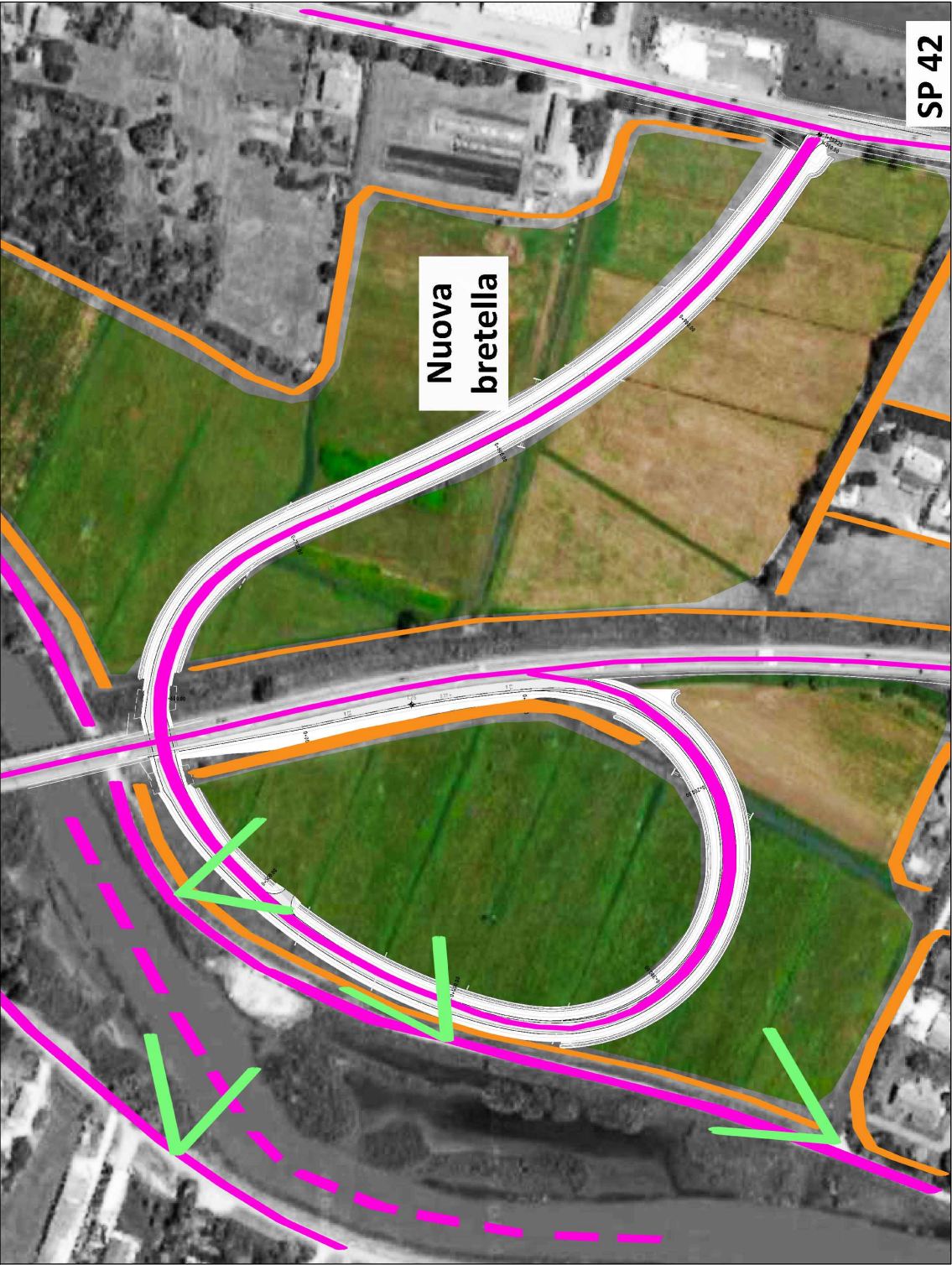
Scala 1:500



STATO DI FATTO



STATO DI PROGETTO



PERCEZIONE VISIVA

ITINERARI, MARGINI, VISTE, BACINI VISIVI

Gli itinerari corrispondono alle 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. I margini invece sono gli elementi lineari che definiscono e chiudono la visuale, funzionando come riferimenti laterali. 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.

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. Il bacino visivo è descritto quale potenziale campo di intervisibilità 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.

