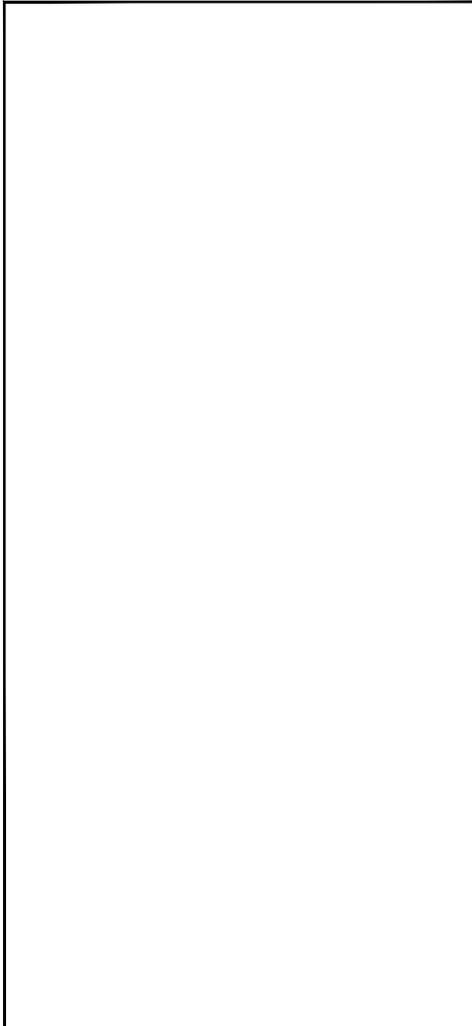


CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

COMUNE DI JESOLO

P.U.A. "Ex Cattel - Capannine" - Ambito 2 - Ex Capannine
RICHIESTA DI P.di C. CONVENZIONATO AI SENSI DELL'ART. 28 bis DEL T.U. 380/2001
CON APPLICAZIONE DELLA L.R. 32/2013 Piano Casa



Foglio 66 Mappali 94-442-443-444-438-317

PROCEDURA DI VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
(ai sensi del D.Lgs 152/2006)

COMMITTENTE: JACK FORTE Srl
via G. Galilei n.4/A
39100 BOLZANO (BZ)
P.IVA 02518430216

STUDIO INSERIMENTO URBANISTICO

CODICE ELABORATO

1 3 6 2 0 D B

CODICE COMMESSA

OPERA

FASE

TEMATICA

0 0 2 0 0

PROGRESSIVO

SUB

F 0

TIPO REV.

3					
2					
1					
0	EMISSIONE	Novembre 2024	AC	RGD	VG
REV	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

PROGETTISTA: arch. Valter Granzotto
arch. Roberto Giacomo Davanzo

CON dott. Alberto Callovi



PROTECO engineering s.r.l.

San Donà di Piave (VE) - 30027, Via C. Battisti, 39 - tel. +39 0421 54589 fax +39 0421 54532

www.protecoeng.com

mail: protecoeng@protecoeng.com

mail PEC: protecoengineeringsrl@legalmail.it

P.I. 03952490278

SCALA:

FILE:

CTB: CTB PROTECO_200 r1

INDICE

1	PREMESSA	1
2	LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO E INQUADRAMENTO TERRITORIALE	2
3	PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA	5
3.1	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) del Veneto	5
3.1.1	PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica	7
3.2	Piano Territoriale Generale Metropolitan di Venezia (ex PTCP)	12
3.3	Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV)	16
4	PIANIFICAZIONE DI SETTORE.....	18
4.1	Piano di Tutela delle Acque.....	18
4.2	Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA).....	20
4.3	Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA).....	24
4.4	Piano Regionale dei Trasporti	26
4.5	Rete Natura 2000.....	29
5	PIANIFICAZIONE LOCALE	32
5.1	Piano di Assetto del Territorio di Jesolo.....	32
5.2	Piano degli Interventi di Jesolo	35
5.3	Piano di Classificazione Acustica di Jesolo	37
6	CONCLUSIONI	39

1 PREMESSA

Il presente elaborato è redatto al fine di far emergere la conformità delle scelte progettuali adottate per l'intervento denominato "*Progetto per la realizzazione di una nuova Grande Struttura di Vendita in forma di Parco Commerciale nel P.U.A. "Ex Cattel-Capannine" – Ambito 2 ex Capannine a Jesolo (VE)*" con la disciplina urbanistica vigente a scala sovraordinata e locale.

L'analisi che si riporta nei capitoli successivi verterà sulla valutazione delle previsioni degli strumenti di pianificazione sovraordinata, quali il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), Piano Territoriale Generale Metropolitan di Venezia, il PALAV, Piano di Tutela delle Acque, il PGRA e altri, nonché degli strumenti di valenza locale comunale quali Piano di Assetto del Territorio, Piano degli Interventi e Piano di Classificazione Acustica.

2 LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO E INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area oggetto d'intervento è situata in una zona strategica tra il capoluogo di Jesolo Paese, collocato a Nord, e l'area del Lido posta a Sud, tra i due assi principali di collegamento e ingresso alla località balneare, posti a Est della SR 43 "Jesolana": via Roma Destra (SP 42) e via Mameli. L'area oggetto di intervento è pari a circa 20.310 mq, il sedime del nuovo fabbricato ricadrà completamente all'interno dell'area individuata dal PUA come zona D2.1, con ampiezza pari a 13.267 mq. La seguente figura riporta un'ortofoto con evidenziata l'area dell'Ambito 2 del PUA denominato "Ex Cattel – Capannine", all'interno della quale si prevede l'insediamento delle attività commerciali, in sostituzione di un'attività precedente di pubblico intrattenimento, chiusa ormai da diversi anni. Ad oggi, nell'area è presente, e in esercizio, un edificio ad uso commerciale con relativa area a parcheggio, realizzato nel 2020.

L'Ambito 2 del PUA confina a Nord con un fabbricato artigianale, a Sud con due attività rispettivamente di deposito e vendita di bevande all'ingrosso per le attività turistico ricettive del territorio e di commercio di materiale edile. Ad Est il terreno è delimitato dalla pista ciclopedonale di via Mameli, mentre ad Ovest è delimitato da via Roma Destra.



Figura 1 - Inquadramento su ortofoto.



Figura 2 - Inquadramento su ortofoto dell'ambito di progetto (trapezio rosso) tra la SP 42 e Via Mamelì.

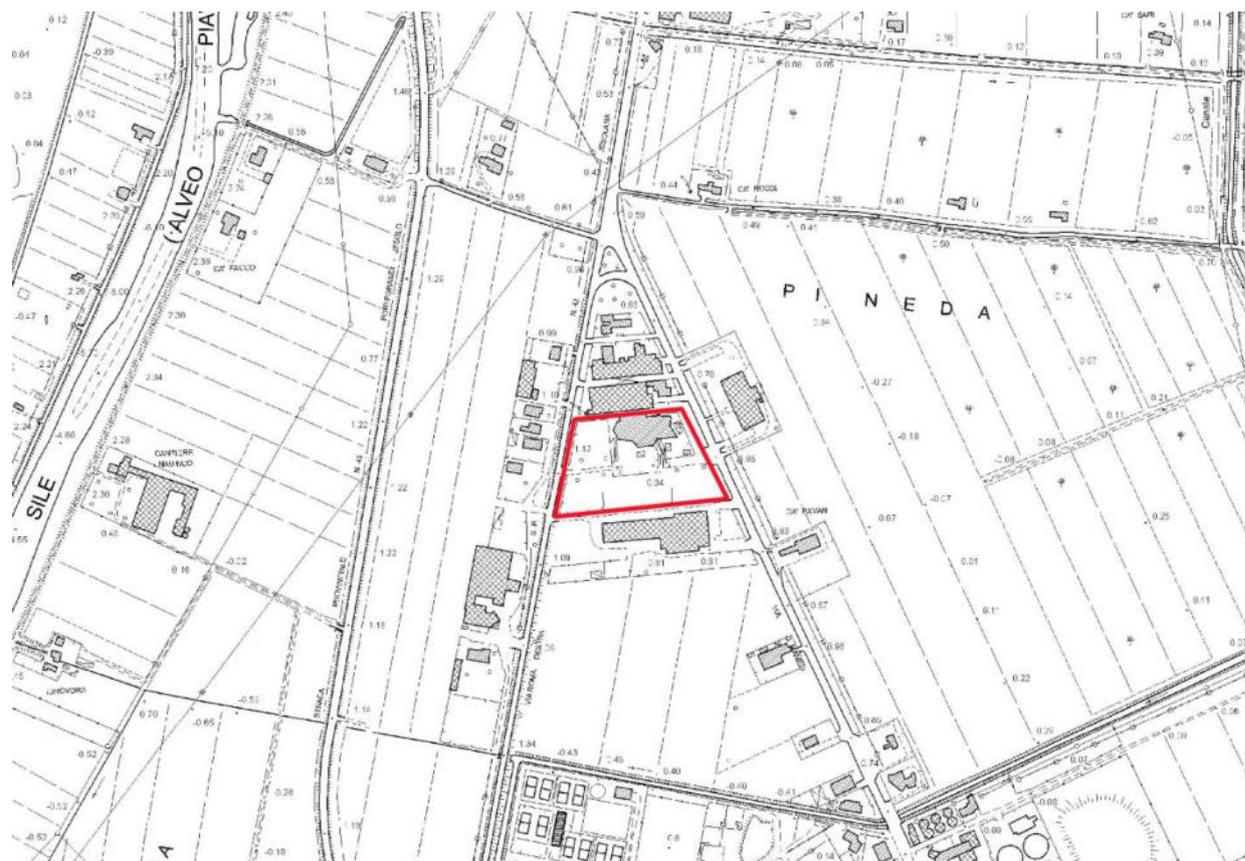


Figura 3 - Estratto su CTR dell'ambito d'intervento.

Catastalmente l'Ambito 2 del PUA è contraddistinto dai mappali 94, 317, 438, 446, 447, 450, 451, 452, 453, 454 del Foglio 66 e confina: a nord con un fabbricato artigianale; a sud con una proprietà sulla quale insiste un fabbricato sede di due attività rispettivamente di deposito e vendita

di bevande all'ingrosso per le attività turistico ricettive del territorio (IBIF) e commercio di materiale edile (Zanutta). A est il terreno è delimitato dalla pista ciclopedonale che corre lungo via Mameli, mentre ad ovest è delimitato da via Roma Destra.

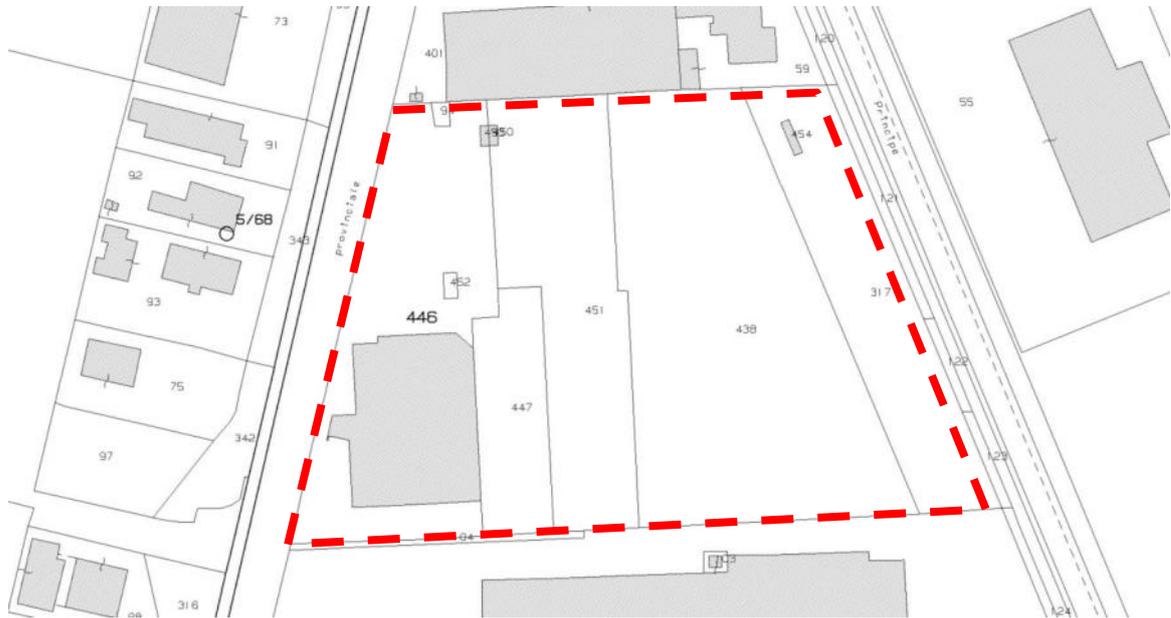


Figura 4 - Estratto catastale dei terreni interessati dal progetto perimetrati dal tratto discontinuo di colore rosso.

3 PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

Di seguito si riporta un'analisi delle previsioni e indicazioni ottenute dalla ricognizione della pianificazione territoriale di livello sovraordinato, allo scopo di rilevare le relazioni e la congruità del progetto proposto rispetto alle previsioni urbanistiche vigenti. L'approfondimento ha riguardato i seguenti strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC);
- Piano Territoriale Generale Metropolitan (PTGM) di Venezia;
- Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV).

3.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) del Veneto

Il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC) rappresenta lo strumento di Governo del Territorio a scala regionale. Il PTRC vigente è stato approvato con DGC n. 62 del 30 giugno 2020 (BUR n. 107 del 17 luglio 2020). Il Piano, così disciplinato dall'art. 24 della LR 11 del 23 aprile 2004, indica gli obiettivi di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione in coerenza con il Programma di Sviluppo Regionale (PSR).

Gli elaborati cartografici del PTRC indicano le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale. I tematismi e gli oggetti ivi rappresentati non hanno funzione localizzativa e hanno valore meramente indicativo o ideogrammatico e possono essere attuati, fermo restando gli adeguamenti di Comuni, Province e Città Metropolitana, in conformità con le presenti norme e nel rispetto delle specifiche normative di settore, tramite progetti, piani o altri strumenti comunque denominati che ne disciplinano la loro esecuzione.

Nella Carta dell' "Uso del Suolo" (Tavola 01a) del PTRC emerge un ambito agropolitano sviluppato alle spalle del litorale fortemente urbanizzato (campitura bianca). Il territorio risulta al di sotto del livello del mare.



Figura 5 - Estratto tavola n. 01a "Uso del suolo - Terra" del PTRC. Cerchiata in rosso l'area di intervento.

Riguardo al sistema ecologico, nella Tavola 02 "Biodiversità", la porzione di intervento si trova in un'area a bassa diversità agraria, compresa tra i tessuti urbanizzati di Jesolo Lido e Jesolo Paese e dell'area nucleo della laguna di Venezia.



Figura 6 - Estratto tavola n. 02 "Biodiversità" del PTRC. Cerchiata in rosso l'area d'intervento.

Dall'estratto della Tavola 04 "Mobilità" Jesolo risulta una polarità nel macroambito della nautica da diporto, raggiungibile tramite un sistema di connessione territoriale legato alle località balneari, perpendicolare alla linea di costa, che può essere potenziato con la realizzazione di una superstrada.

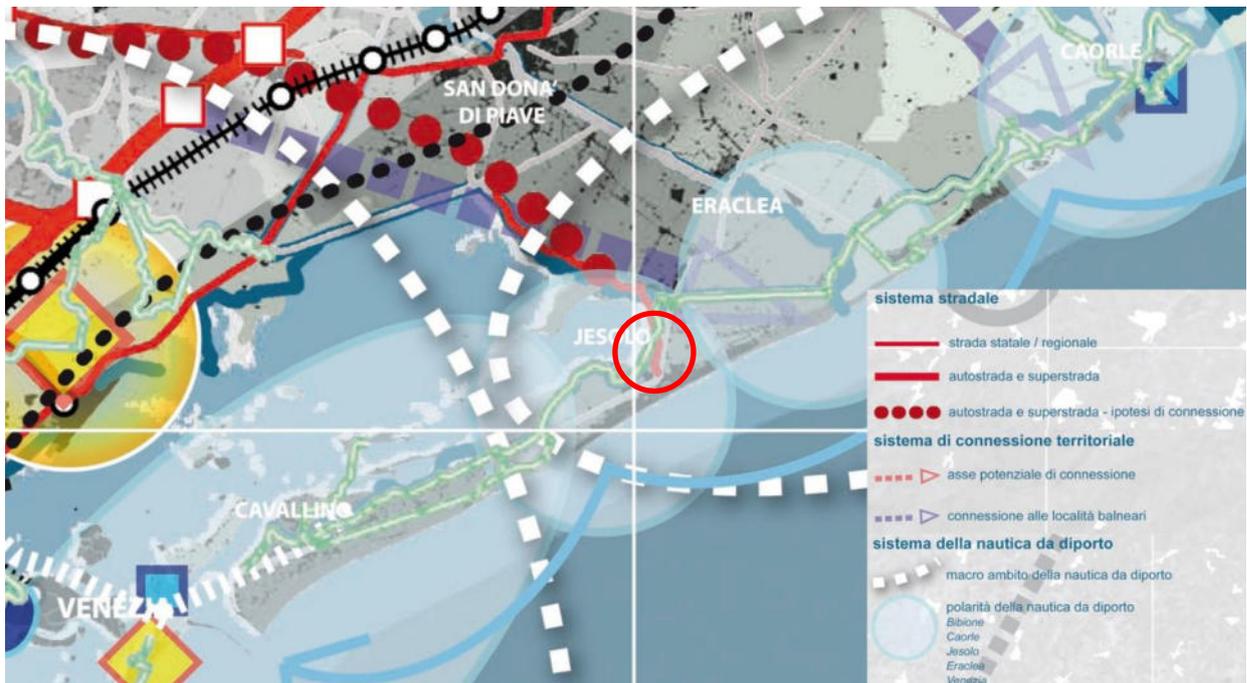


Figura 7 - Estratto tavola n. 04 "Mobilità" del PTRC. Cerchiata in rosso l'area d'intervento.

3.1.1 PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica

I caratteri peculiari, le caratteristiche paesaggistiche e la delimitazione degli ambiti di paesaggio che contraddistinguono il territorio regionale sono sintetizzati dal nuovo PTRC all'interno dell'elaborato "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto", in ottemperanza di quanto previsto dal comma 2) dell'articolo 135 del D.Lgs. 42/2004.

Il nuovo Piano Regionale approvato non ha acquisito la valenza paesaggistica come in precedenza era stata attribuita al PTRC del 1992, a seguito dell'adozione della variante del 2013 (appunto denominata "Variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica"). Tale circostanza deriva dalla volontà della Regione Veneto di dotarsi di specifico piano di settore, ossia, di Piano Paesaggistico Regionale come messo in evidenza dalla DGR n. 1176/2020. Allo stesso modo il "Documento per la pianificazione paesaggistica" riporta in premessa che *"il piano paesaggistico, che sarà redatto, congiuntamente con il MiBACT, ai sensi del D.Lgs. 42/2004, svilupperà strategie e obiettivi tenendo conto anche di quanto illustrato nelle parti successive del presente Documento"*.

Come già richiamato, il "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto" fa parte degli elaborati del nuovo piano regionale e costituisce il quadro di riferimento per l'integrazione del paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio e nelle altre politiche settoriali che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio. L'elaborato si articola sinteticamente in quattro strumenti disciplinari:

- Quadro concettuale per la pianificazione paesaggistica regionale;
- Delimitazione degli Ambiti di Paesaggio: individuazione dei 14 ambiti in funzione delle caratteristiche geomorfologiche, naturalistico-ambientali, paesaggistiche e storico-culturali;
- Sistema dei Valori, dove si identificano temi ed elementi che, anche se non sottoposti a tutela paesaggistica, sono particolarmente rappresentativi del paesaggio e dell'identità regionale, riconoscibili in maniera diffusa su tutto il territorio regionale, costituendo dei valori da salvaguardare. Tali valori sono costituiti da: siti patrimonio UNESCO, le Ville Venete, le ville di Palladio, i Parchi e i Giardini di rilevanza paesaggistica, i Forti e i Manufatti difensivi, l'Archeologia Industriale e le Architetture del Novecento;
- Atlante Ricognitivo contenente: costituito da 39 schede ricognitive delle specificità e dei processi evolutivi che caratterizzano il territorio regionale, con l'individuazione di obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica funzionali alla redazione del Piano Paesaggistico Regionale.

L'area interessata dall'intervento ricade all'interno dell'Ambito di Paesaggio n. 14 "Arco costiero adriatico, Laguna di Venezia e Delta del Po".

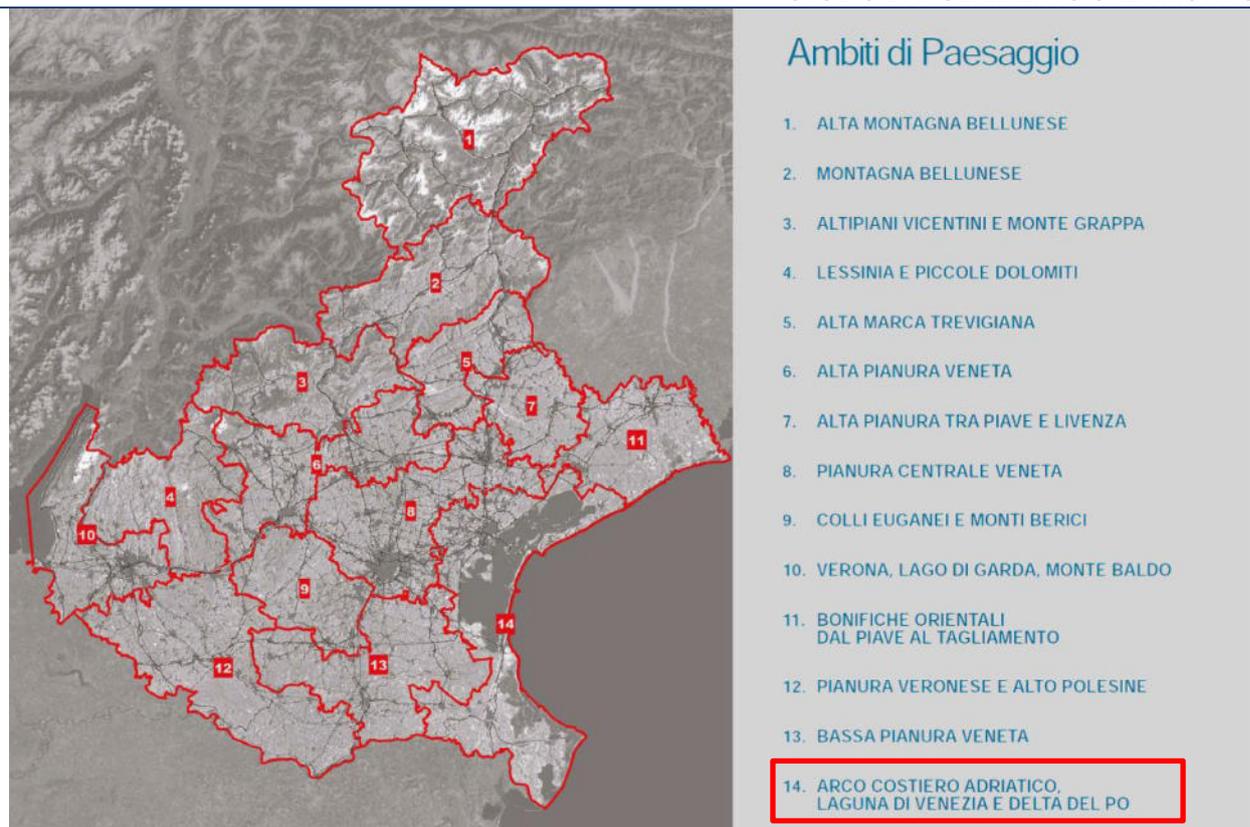


Figura 8 - Estratto "Ambiti di Paesaggio" dal Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto del PTRC.

Per quanto attiene all'individuazione degli ambiti di pianificazione dei futuri Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA), l'area interessata è assoggettata alla scheda n. 30 "Bonifiche e Lagune del Veneto Orientale". Nell'immagine che segue, è evidenziata la sub-ripartizione dell'Ambito di Paesaggio, per il quale sono stati definiti gli obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica.

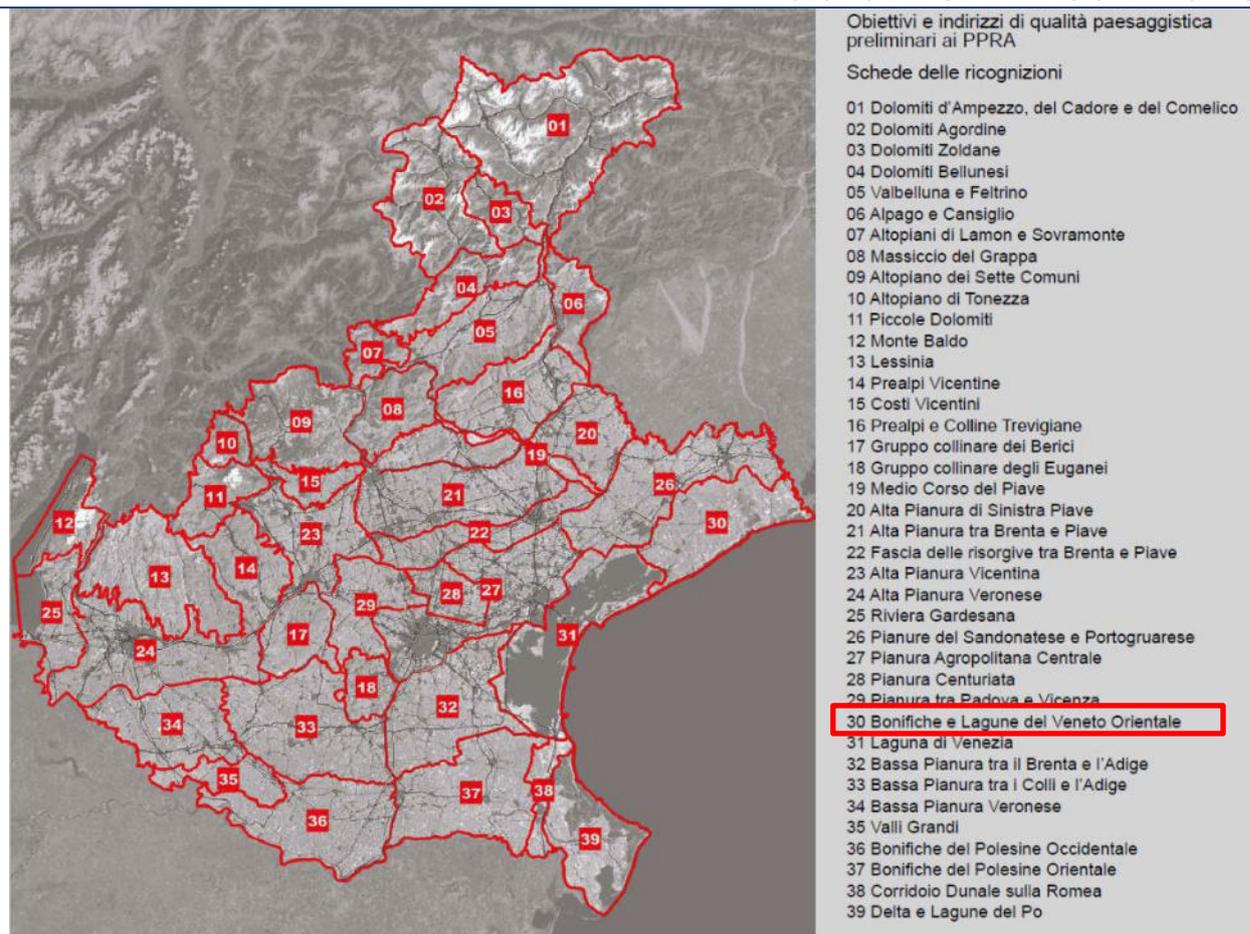


Figura 9 - Estratto degli ambiti di ripartizione delle Schede ricognitive dal Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto del PTRC.

La Scheda Ricognitiva n. 30 "Bonifiche e lagune del Veneto Orientale" interessa la porzione di territorio veneto compreso tra l'ambito n. 26 e la fascia costiera. L'ambito è delimitato ad ovest dal corso del Sile, mentre, in direzione est, giunge fino al confine regionale.

L'ambito è caratterizzato dal punto di vista dei "Valori naturalistico-ambientali e storico-culturali" per la presenza delle aree lagunari e le valli da pesca. Rivestono particolare importanza dal punto di vista naturalistico le fasce di vegetazione ripariale presenti lungo i fiumi (Piave, Livenza, Nicesolo e Tagliamento) e in corrispondenza delle rispettive foci. Nelle zone costiere spiccano per l'importanza ecologica le dune fossili collocate a Valle Vecchia (Caorle) e nella Laguna del Mort e la pineta di Eraclea.

Di seguito si riporta un estratto della carta dei "Valori naturalistico-ambientali e storico culturale" del "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto" del PTRC.

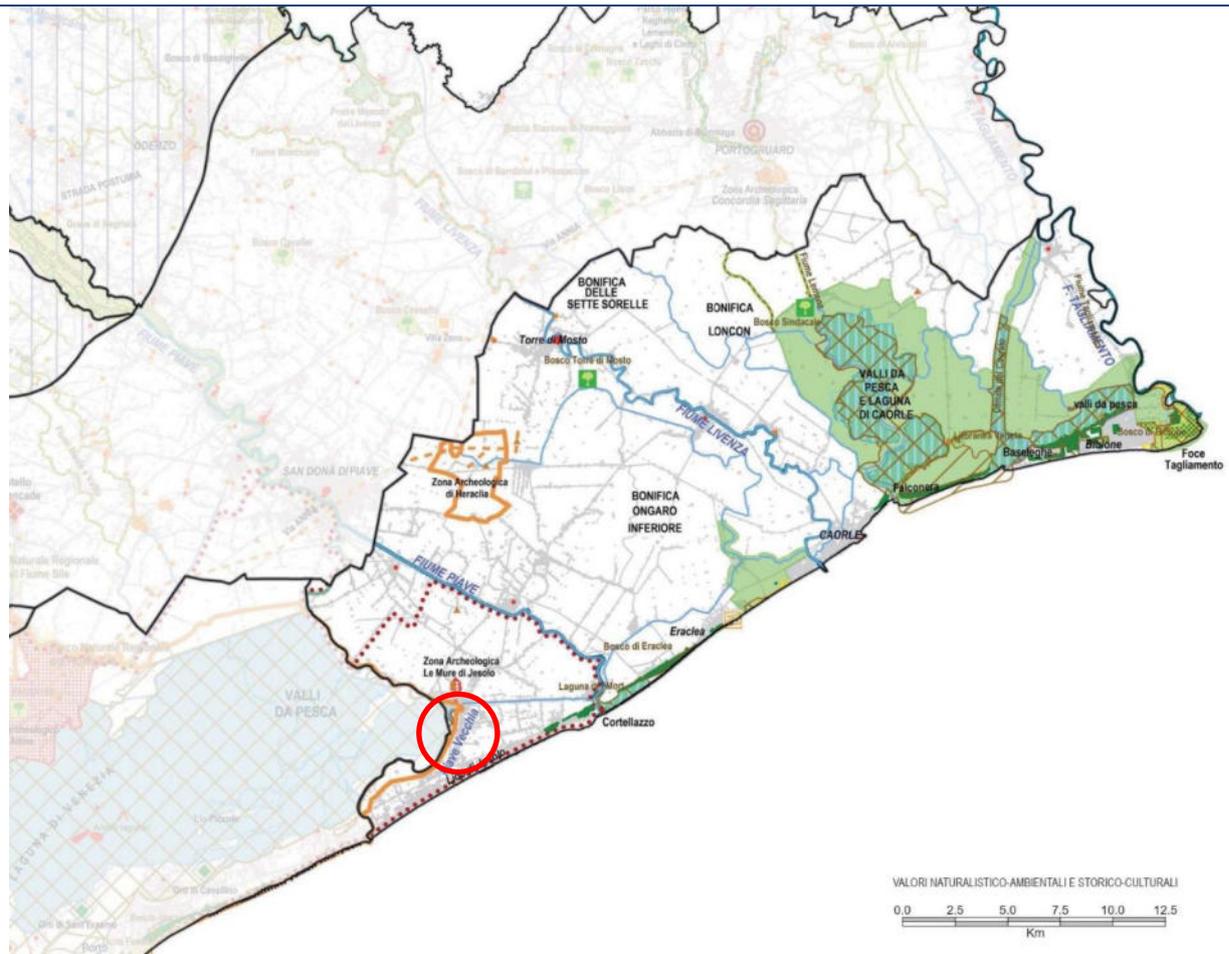


Figura 10 - Estratto Atlante Ricognitivo degli Ambiti di Paesaggio dal "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto". Ambito 30 - "Bonifiche e lagune del Veneto Orientale". Valori naturalistico-ambientali e storico culturale. (Fonte Regione Veneto).

La scheda ricognitiva dell'ambito di paesaggio fa emergere che tra le vulnerabilità e i rischi che caratterizzano il territorio ci sono alcune pratiche legate all'attività agricola come l'uso di pesticidi e il tombamento della rete idrografica minore.

Nelle aree di particolare interesse naturalistico di Valle Vecchia e della foce del Tagliamento la vulnerabilità è legata soprattutto all'alterazione della vegetazione dunale, alla frequentazione turistico-ricreativa e all'inquinamento delle acque.

Per quanto riguarda la fascia costiera, le principali vulnerabilità dell'area oggetto della ricognizione sono legate soprattutto alla fruizione e all'espansione degli insediamenti e delle infrastrutture sviluppatesi a seguito delle crescenti attività turistico-balneari.

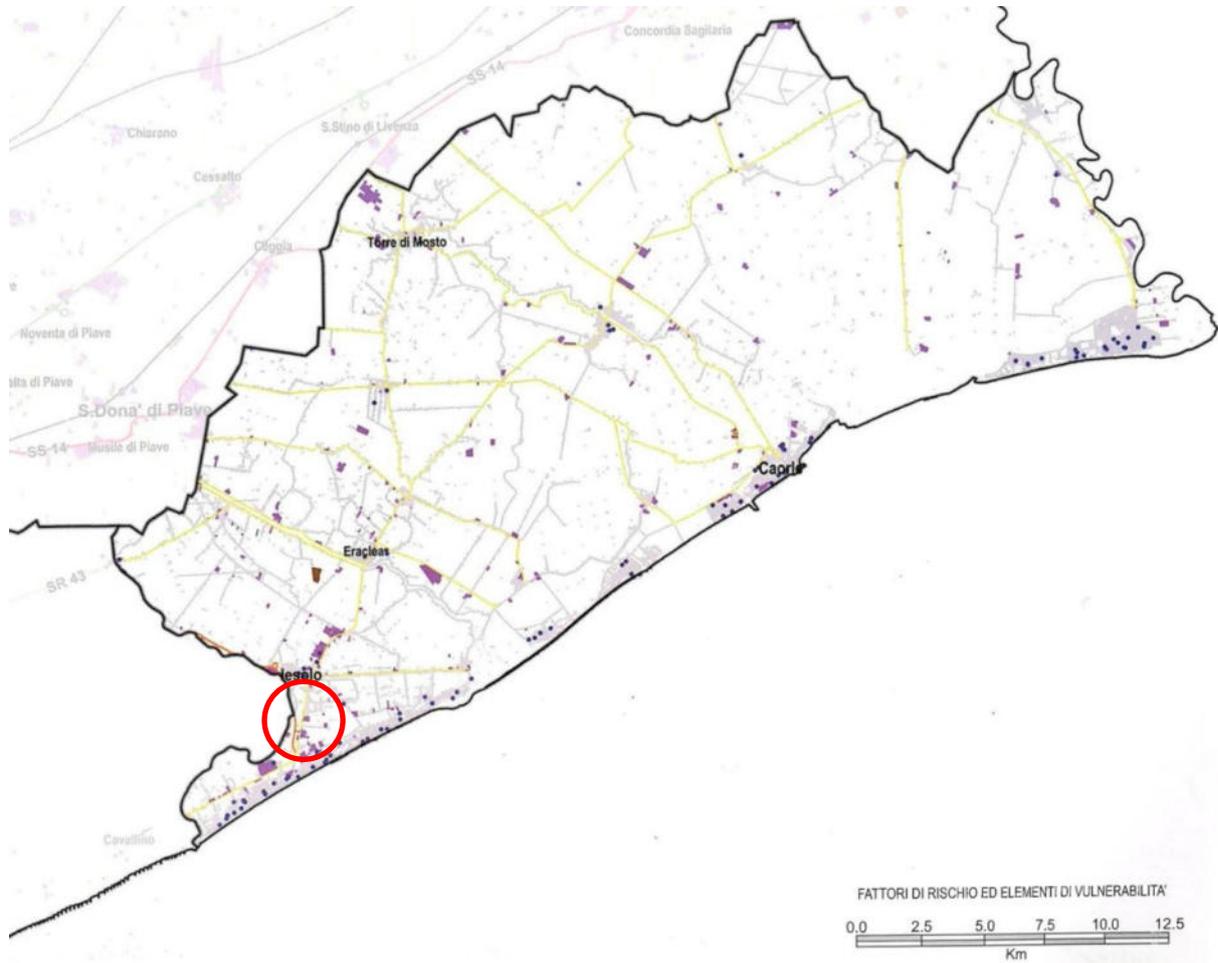


Figura 11 - Estratto Atlante Ricognitivo degli Ambiti di Paesaggio del "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto". Ambito 30 "Bonifiche e lagune del Veneto Orientale". Fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità. (Fonte Regione Veneto).

Il "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto" indica i seguenti obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica:

30. Qualità urbana e urbanistica degli insediamenti turistici costieri.

30a. Riorganizzare il sistema dei centri balneari esistenti nel quadro della formazione della città costiera multipolare ad alta caratterizzazione dell'Alto Adriatico, potenziando le specificità dei

Nella Tavola n. 2 "Fragilità" si evidenziano le seguenti vulnerabilità del territorio oggetto di analisi:

- Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento (elevatissima, elevata e alta);
- Allineamento di dune e paleodune naturali e artificiali;
- Rilevanza del fenomeno della subsidenza da alta ad altissima;
- Vicinanza ad aree depresse;
- Pericolosità idraulica in riferimento ai PAI;
- Prossimità ad aree allagate negli ultimi 5-7 anni.

Nella Tavola n. 3 "Sistema ambientale" si mettono in risalto le componenti ambientali di pregio che sono oggetto di tutela sul territorio Metropolitano. Il Piano individua e precisa gli ambiti di tutela per la formazione di parchi e riserve naturali di competenza della Città Metropolitana e i biotopi e le altre aree relitte naturali, le principali aree di risorgiva, da destinare a particolare disciplina ai fini della tutela delle risorse naturali e della salvaguardia del paesaggio. Dalla tavola emerge che l'area d'intervento è localizzata in un territorio fortemente urbanizzato, in prossimità di ambiti sottoposti a tutela naturalistica, come la Laguna di Venezia ed il fiume Sile, che hanno valenza ecologica. La rete ecologica rilevata dal PTG si compone di aree nucleo, corridoi ecologici e cavità naturali. La pressione antropica è "tamponata" da elementi arboreo-arbustivi lineari che caratterizzano la viabilità locale.

La Città Metropolitana attraverso il Piano assume obiettivi di conservazione e salvaguardia dei corsi d'acqua riconoscendo che tali elementi rivestono rilevanza strutturale per l'assetto ambientale e idrogeologico del territorio provinciale. Il fiume Sile, assieme alla conterminazione lagunare, per il PTG ha valore di "segno ordinatore" del territorio, ossia, rappresenta un elemento lineare con funzione di integrazione tra sistema ambientale, insediativo e infrastrutturale.

La Tavola n. 4 "Sistema insediativo" individua le principali scelte di assetto territoriali sotto il profilo insediativo infrastrutturale. La Cartografia del PTG riporta l'indicazione dell'ipotesi progettuale di connessione viaria, con lo scopo di potenziare la SR 43 di accesso alle località balneari di Jesolo e Cavallino, opera che in seguito è stata realizzata con il sottopasso della Rotatoria "Picchi". Ad oggi tale asse infrastrutturale è sottoposto ad ipotesi progettuali di potenziamento legate all'Autostrada del Mare, il cui futuro assetto potrà impattare il tessuto insediativo in prossimità dell'intervento. Il tessuto insediativo è molto fitto nell'ambito di progetto ed è caratterizzato da attività economiche e servizi, oltre a residenze. Nelle vicinanze si trovano un itinerario ciclabile principale di progetto, che sarà rappresentato dalla Ciclovía Nazionale Trieste-Venezia, in corso di progettazione, e strutture da riqualificare in ambito lagunare e per il tempo libero e la ricreazione.

La Tavola n. 5 "Sistema del Paesaggio" individua nelle vicinanze dell'intervento un paesaggio rurale legato ad ambiti intensivi della bonifica.

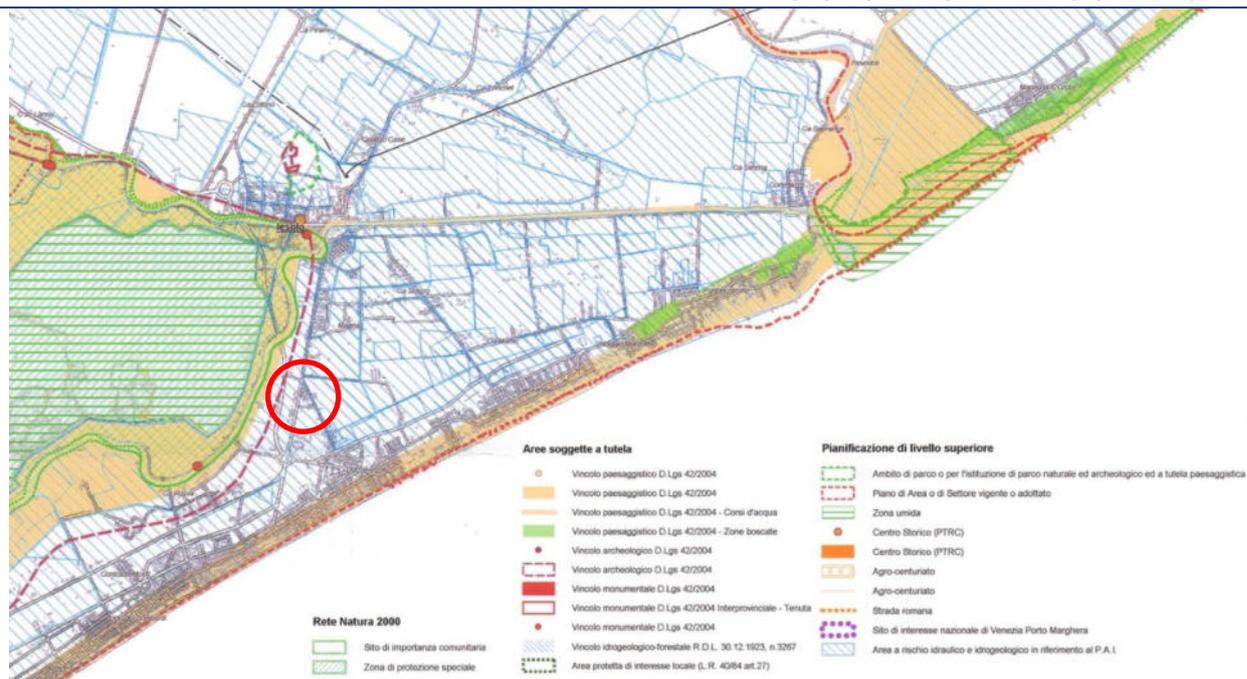


Figura 13 - Estratto Tavola 1.1 – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale. PTGM di Venezia.



Figura 14 - Estratto Tavola 2.1 – Carta delle Fragilità. PTGM di Venezia.

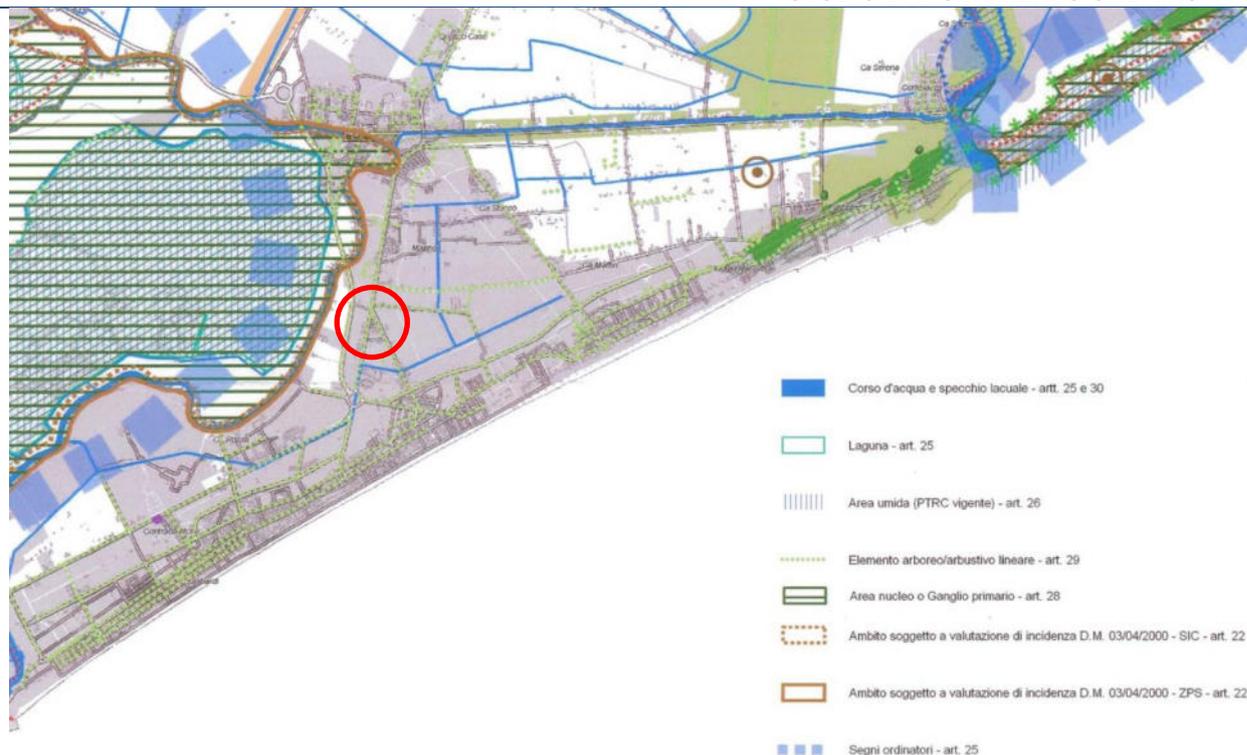


Figura 15 - Estratto Tavola 3.1 – Carta del Sistema ambientale. PTGM di Venezia.



Figura 16 - Estratto Tavola 4.1 – Carta del Sistema Insediativo. PTGM di Venezia.



Figura 17 - Estratto Tavola 5.1 – Sistema del Paesaggio. PTGM di Venezia.

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

Il Piano d'Area, denominato Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV), approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 70 del 09.11.1995, si estende sul comprensorio di 16 comuni, appartenenti a tre province e costituenti l'area metropolitana centrale della regione Veneto, tra i quali Jesolo. È un piano territoriale che alla materia urbanistica aggiunge quella relativa alla tutela e conservazione ambientale, dello sviluppo sociale, economico e culturale dell'area oggetto di pianificazione. Il piano è articolato nei seguenti sistemi: ambientale lagunare e litoraneo; ambientale della terraferma; beni storico culturali; unità del paesaggio agrario; sistema insediativo e produttivo; sistema relazionale e sistema dei corridoi afferenti la SS 309 "Romana" e la SS 14 "Triestina".

In quanto al sistema ambientale della terraferma, particolare attenzione è posta nella finalità di tutelare e gestire il rapporto tra tessuto insediativo e diverse componenti ambientali, individuando gli spazi di maggiore valenza e sensibilità, le relazioni e individuando i gradi di trasformabilità ammissibili.



Figura 18 - Estratto della Tavola "Sistema e ambiti di progetto" del PALAV (Fonte: Regione Veneto).

L'ambito d'intervento è posto in prossimità di aree di interesse paesistico-ambientale e di aree in cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti.

4 PIANIFICAZIONE DI SETTORE

4.1 Piano di Tutela delle Acque

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA), approvato il 5 novembre 2009 con provvedimento n. 107 del Consiglio Regionale, è uno degli strumenti di settore più importanti e qualificanti della Regione Veneto, ampiamente dibattuto fin dalla sua adozione a fine 2004 e in vigore ormai dall'8 dicembre 2009.

Il Piano è uno strumento di pianificazione a scala di bacino idrografico, redatto dalle Regioni, in cui è definito l'insieme delle misure necessarie alla prevenzione e alla riduzione dell'inquinamento, al miglioramento dello stato delle acque e al mantenimento della capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici affinché siano idonei a sostenere specie animali e vegetali diversificate. La tutela quantitativa della risorsa concorre al raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale attraverso una pianificazione degli utilizzi che non abbia ripercussioni sulla qualità e che consenta un consumo sostenibile, garantendo l'equilibrio del bilancio idrico come definito dalle Autorità di Bacino.

La Regione Veneto ha recentemente approvato le ultime modifiche alle Norme Tecniche del Piano di Tutela delle Acque al fine di adeguare la terminologia, aggiornare i riferimenti temporali e rivedere le istruzioni per gli scarichi e le aree di salvaguardia.

Di seguito si riportano i tratti riassuntivi degli atti amministrativi con i quali è stato aggiornato il PTA negli ultimi anni, in modo da chiarirne i contenuti o a perfezionarne l'attuazione:

- DGRV 1534/2015: Modifiche a vari articoli (a partire dall'art. 33);
- DGRV 225/2016: Linee guida e indirizzi per la corretta applicazione dell'art. 40 come modificato con DGRV n. 1534 del 3/11/2015;
- DGRV 360/2017: Integrazione dell'art. 11, con riferimento alla presenza di impianti e siti contaminati e potenzialmente tali, che abbiano generato, siano ancora in grado di generare o generino accertate situazioni di criticità per l'acqua potabile associate ad effetti sanitari;
- DGRV 1023/2018: Adeguamento terminologia, aggiornamento di riferimenti temporali ed adeguamento di alcune disposizioni relative agli scarichi. Art. 4 comma 3 delle Norme Tecniche del Piano di Tutela delle Acque approvato con DCR n. 107 del 5/11/2009 e successive modifiche e integrazioni. DGR/CR n. 22 del 13/3/2018.

In accordo con le politiche europee il Piano di Tutela delle Acque persegue i seguenti obiettivi:

- la protezione ed il miglioramento dello stato degli ecosistemi acquatici, nonché di quelli terrestri e delle zone umide che da questi dipendono;
- un utilizzo idrico sostenibile fondato sulla protezione a lungo termine delle risorse idriche disponibili;
- maggiore protezione dell'ambiente acquatico che ne consenta il miglioramento anche attraverso l'adozione di misure specifiche per la graduale riduzione degli scarichi, delle emissioni e delle perdite delle sostanze prioritarie, nonché l'arresto o la graduale eliminazione degli scarichi, delle emissioni e delle perdite di quelle pericolose;

- il blocco e la graduale riduzione dell'inquinamento delle acque sotterranee;
- un fattivo contributo alla mitigazione degli effetti delle inondazioni e della siccità.

Il Piano contiene anche le azioni da adottare per le aree che richiedono misure specifiche di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento, quali le aree sensibili e le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola. L'ambito d'intervento non rientra in aree classificate come sensibili dal PTA.

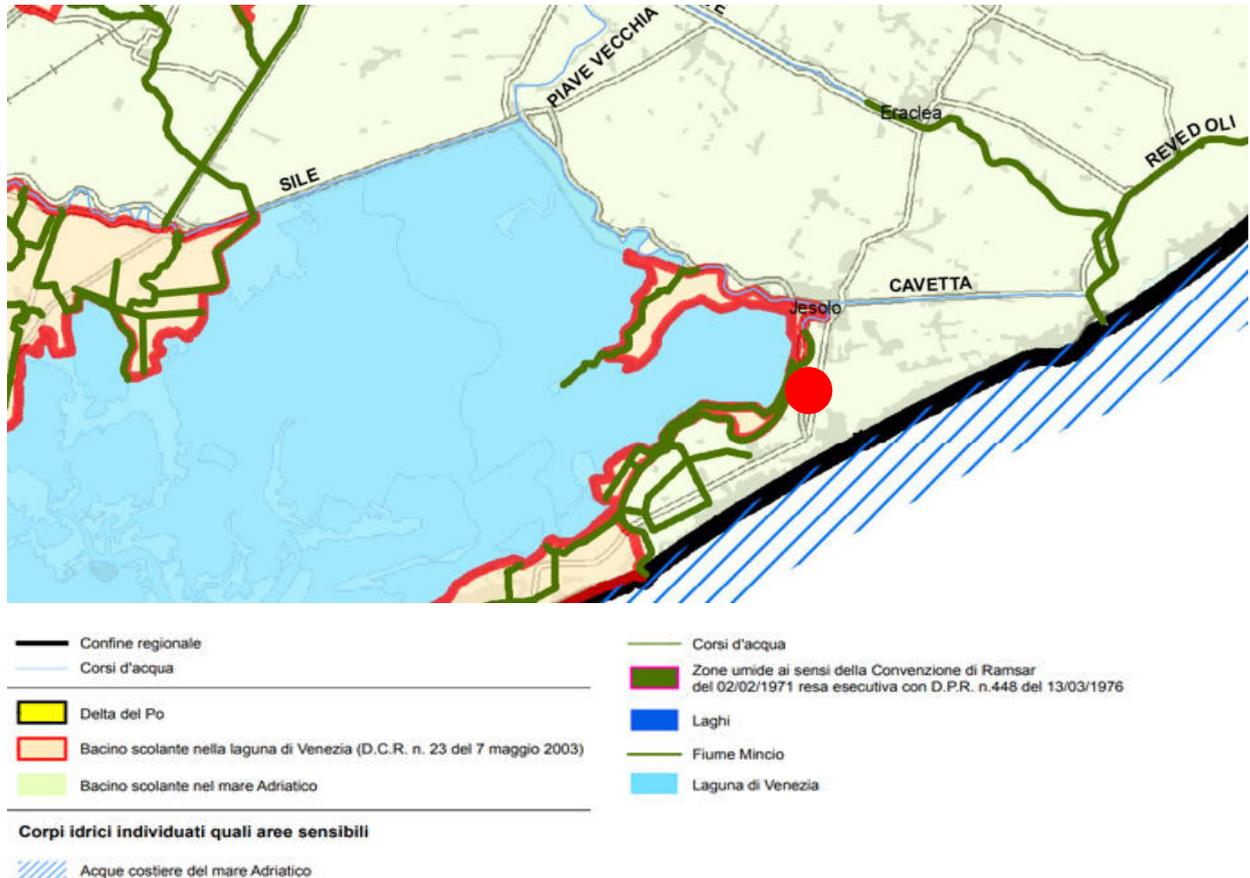


Figura 19 - Estratto tavola 2.1 "Carta delle aree sensibili" del PTA.

Secondo la "Carta della Vulnerabilità Intrinseca della falda freatica della Pianura Veneta" (vedi figura riportata di seguito) la porzione di territorio che individua la fascia retrostante al litorale alto Adriatico presenta falde freatiche classificate con vulnerabilità estremamente elevata (puntuale estremamente elevata), dove ricade anche l'ambito d'intervento.

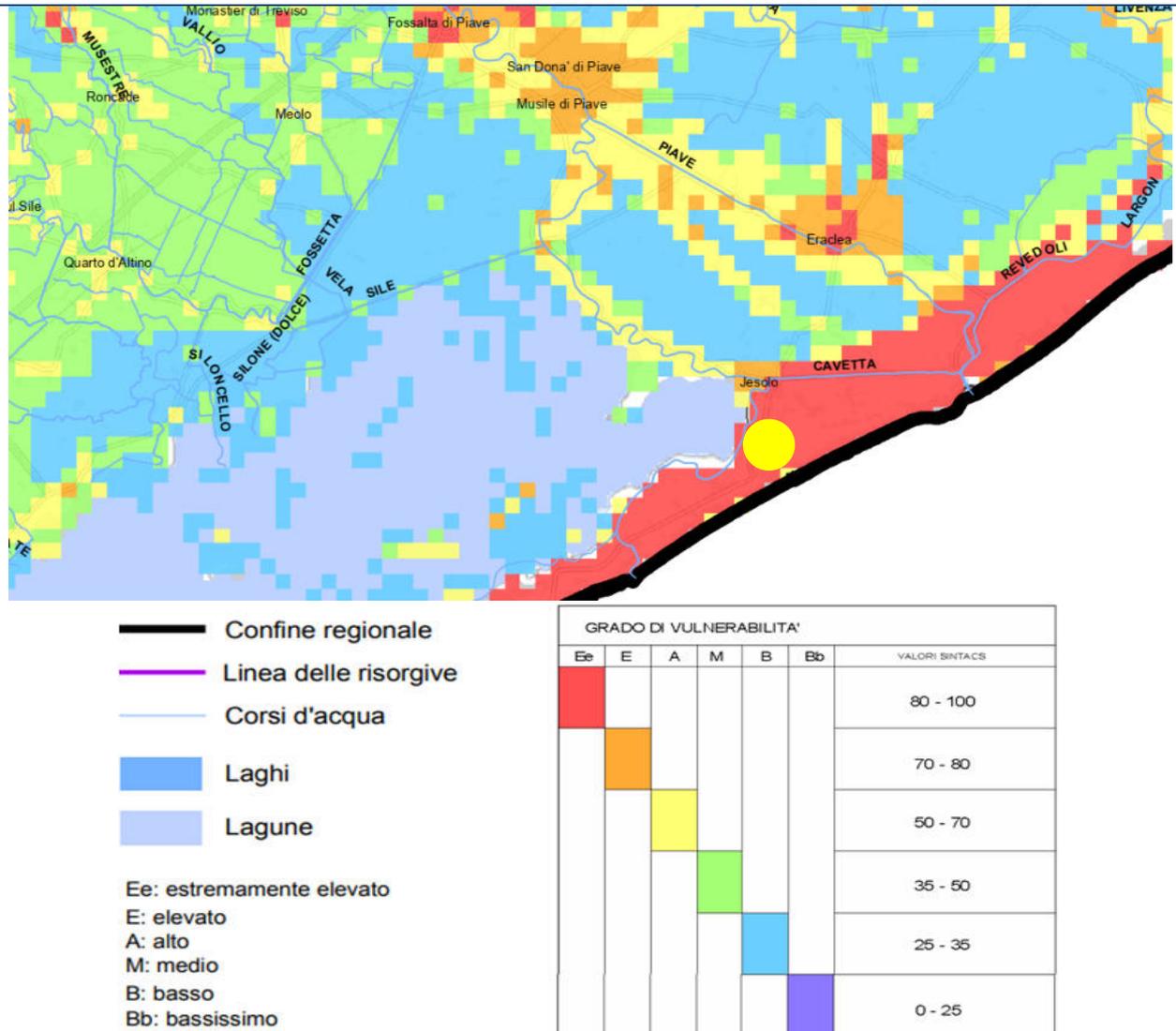


Figura 20 - Estratto tavola 2.2 "Carta della Vulnerabilità Intrinseca della falda freatica della Pianura Veneta" del PTA.

4.2 Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)

Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) è uno strumento di settore previsto dal D.Lgs. n. 49/2010, in attuazione della Direttiva 2007/60/CE, con la finalità di individuare e programmare le azioni necessarie a ridurre gli effetti generati dagli eventi alluvionali nei confronti della salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche.

Il PGRA rappresenta un completo compendio delle conoscenze idrauliche territoriali e locali; riporta su cartografia tecnica regionale i risultati di modellazioni idrauliche bidimensionali che indagano gli effetti di eventi eccezionali con tempi di ritorno pari a 30 (probabilità elevata), 100 (probabilità media) e 300 anni (probabilità bassa). Nella cartografia sono individuati i tiranti d'acqua nelle aree soggette ad alluvione in relazione all'entità dell'evento alluvionale, cioè in base al tempo di ritorno che lo caratterizza. A tale cartografia si accompagna una seconda serie di cartografie nella quale sono riportati i gradi di rischio per le aree soggette ad alluvione in base alla pericolosità intrinseca dell'evento (esemplificata dal tirante d'acqua) e agli elementi di valore esposti che insistono sulle suddette aree.

La Direttiva 2007/60/CE prevede che il Piano venga riesaminato ogni 6 anni al fine di aggiornare la valutazione preliminare del rischio alluvioni. In questo momento il Piano vigente è stato adottato in sede di Conferenza Istruttoria Permanente dell'Autorità di Bacino delle Alpi Orientali nel giorno 21/12/2021 ed ha acquisito efficacia a seguito della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale n. 29 del 4/02/2022.

Nel PGRA vigente (2021-2027) l'ambito d'intervento ricade in:

- Area con tirante idrico entro i 50 cm;
- Pericolosità moderata P1;
- Rischio medio R2.

Secondo le Norme Tecniche nelle aree classificate a pericolosità moderata P1 possono essere consentiti tutti gli interventi di cui alle aree P3A, P3B, P2, nonché gli interventi di ristrutturazione edilizia degli edifici. Tutti gli interventi e le trasformazioni di natura urbanistica ed edilizia che comportano la realizzazione di nuovi edifici, opere pubbliche o di interesse pubblico, infrastrutture, devono in ogni caso essere collocati a una quota di sicurezza idraulica pari ad almeno 0,5 m sopra il piano campagna. Tale quota non si computa ai fini del calcolo delle altezze e dei volumi previsti negli strumenti urbanistici vigenti alla data di adozione del Piano.

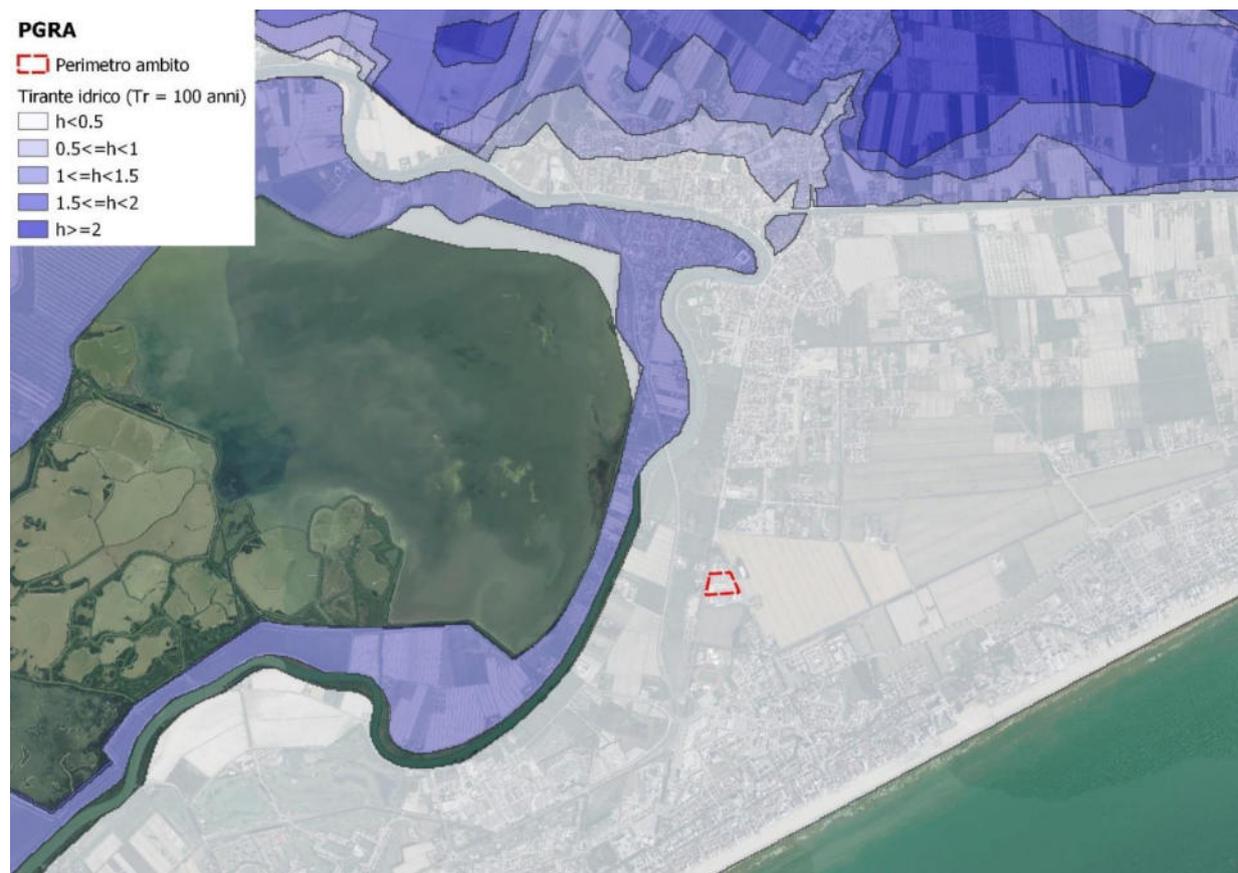


Figura 21 - Tiranti idrici stimati per il PGRA 2021-2027 nei pressi dell'area di intervento (fonte: Distretto Idrografico Alpi Orientali).

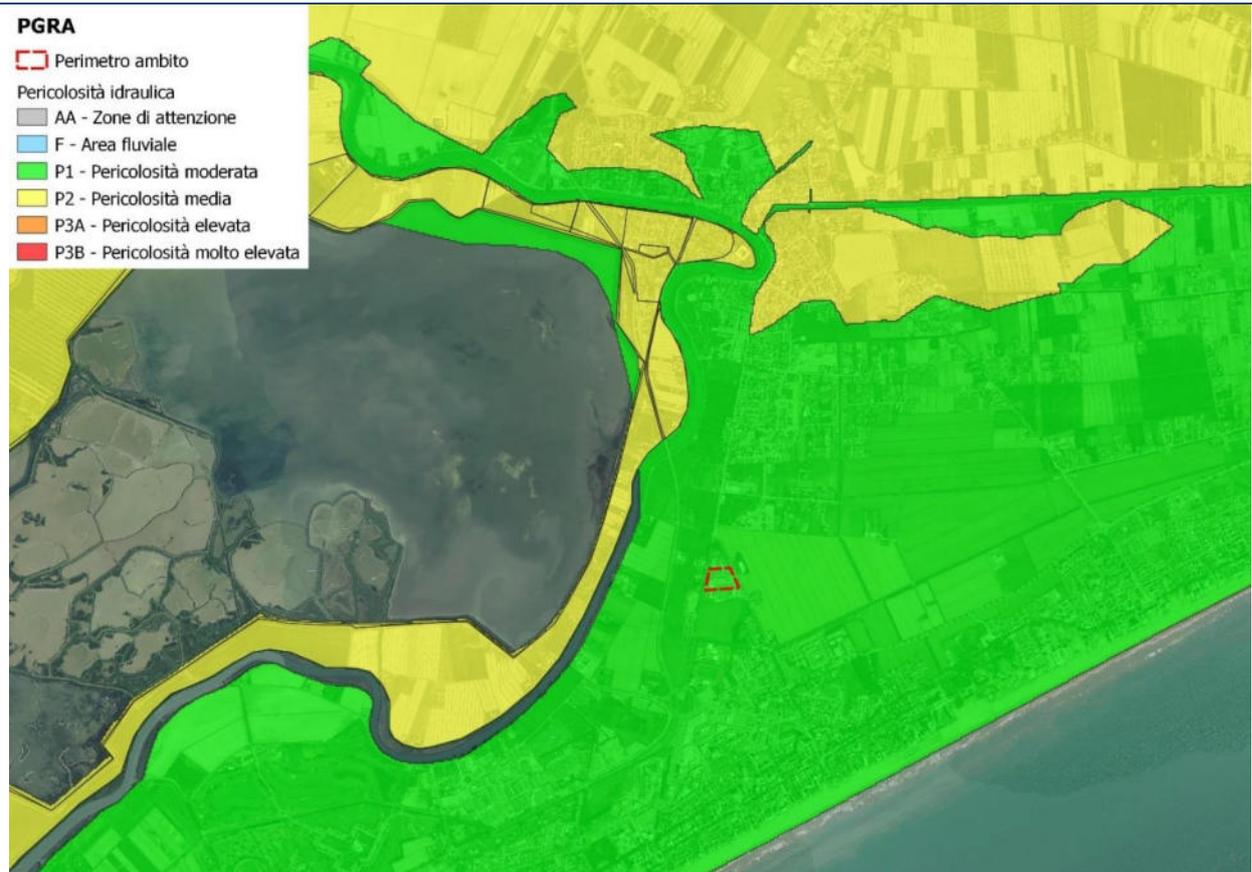


Figura 22 - Pericolosità idraulica per il PGRA 2021-2027 nei pressi dell'area di intervento (fonte: Distretto Idrografico Alpi Orientali).

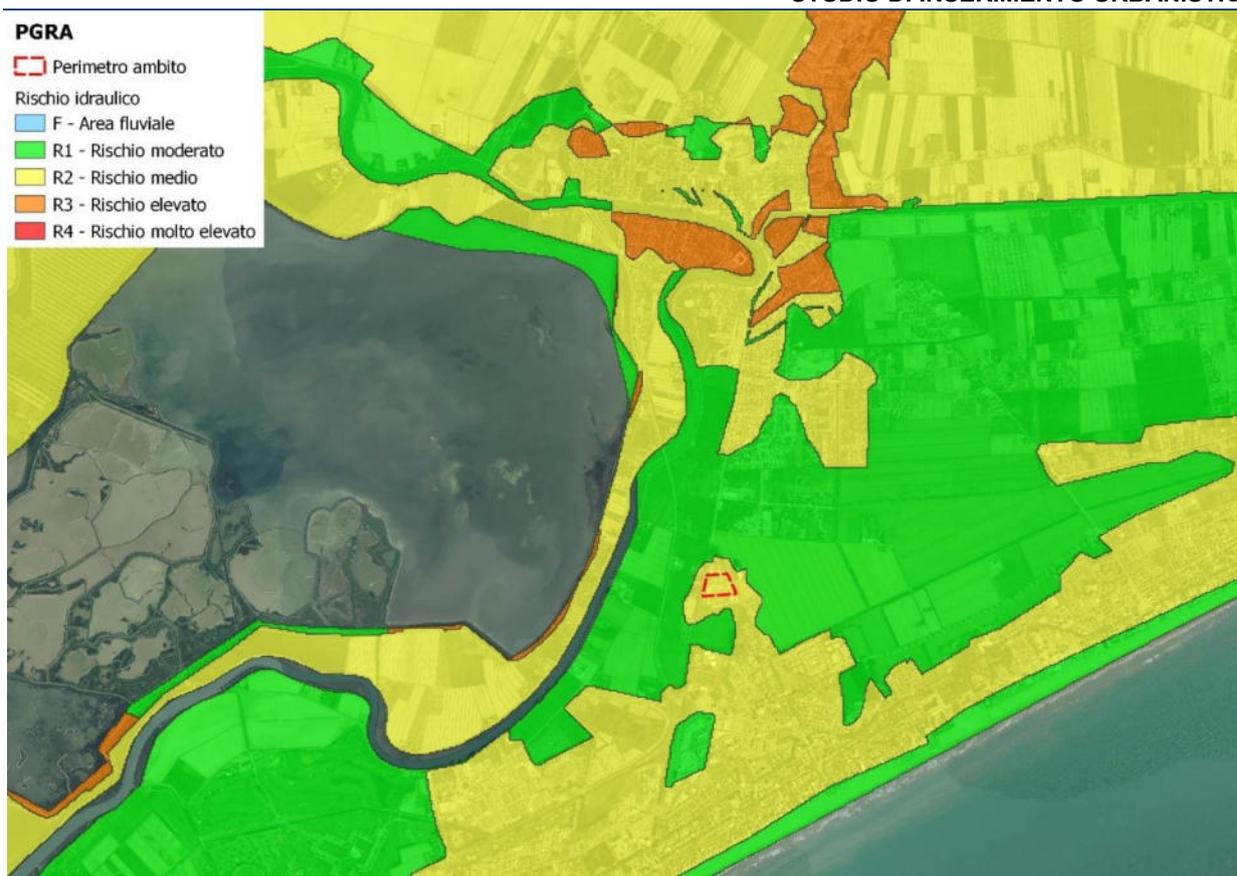


Figura 23 - Rischio idraulico per il PGRA 2021-2027 nei pressi dell'area di intervento (fonte: Distretto Idrografico Alpi Orientali).

In conformità alle NTA del PGRA 2021-2027, è stato verificato per l'ambito di intervento il grado di Rischio idraulico attraverso l'utilizzo del software HEROLite (vers. 2.1.0.1), distribuito dall'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali.

Nell'Attestato di Rischio prodotto dall'elaborazione, è possibile confrontare il grado di Rischio idraulico attuale (R2) con quello risultante dalle modifiche proposte con l'intervento in oggetto, calcolato secondo le funzionalità e le potenzialità del programma, dopo aver attribuito il codice di copertura e di uso del suolo quanto più rispondente alla ZTO e alla destinazione urbanistica finale.

Dall'elaborazione è emerso che, a fronte di una copertura e di un uso del suolo ascrivibile alle Aree industriali, commerciali e dei servizi pubblici e privati, la classe di rischio idraulica prevista è R1.

Riassumendo, per l'intervento in oggetto:

- Tirante idrico stimato: fino a 50 cm
- Pericolosità: P1
- Rischio (di base): R2
- Rischio (da Attestato): R1.

4.3 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)

Il 19 aprile 2016 è stato approvato dal Consiglio Regionale il nuovo Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (DCR n. 90 del 19 aprile 2016). Il Piano adegua la normativa regionale alle nuove disposizioni entrate in vigore con il D.Lgs. 155/2010. La redazione del Piano ha richiesto un lungo lavoro di collaborazione tra Regione e ARPAV, iniziato nel 2012 con l'aggiornamento del documento di zonizzazione, grazie al quale è stato possibile fotografare lo stato di qualità dell'aria e le diverse fonti di pressione che influenzano l'inquinamento atmosferico, definendo gli inquinanti più critici e le sorgenti emissive su cui concentrare le misure di risanamento.

Il sistema degli obiettivi promossi dal Piano costituisce sintesi delle politiche e strategie sviluppate negli anni a livello comunitario e nazionale. Da tale articolato contesto programmatico e normativo sono stati definiti più livelli di obiettivi relazionati tra loro e che possono essere rappresentati come nello schema riportato di seguito. Gli obiettivi si distinguono in:

- Obiettivo generale: persegue il miglioramento della qualità dell'aria a livello regionale a tutela della salute umana e della vegetazione, rappresentando lo scopo ultimo dell'azione in tema di inquinamento atmosferico. Dall'obiettivo generale discendono gli obiettivi strategici, specifici e operativi, mentre gli obiettivi trasversali costituiscono le linee comuni a tutti gli obiettivi;
- Obiettivi strategici: prendono spunto dalle situazioni di superamento, per taluni inquinanti atmosferici, dei rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie indicati nel Decreto Legislativo n. 155 del 13 agosto 2010 di attuazione della Direttiva 2008/50/CE, in riferimento a zone o ad aree di superamento individuate sul territorio regionale;
- Obiettivi specifici: che contribuiscono al conseguimento di ciascun obiettivo strategico, costituiti da target annuali di riduzione delle emissioni dei diversi inquinanti (PM10, PM2.5, IPA, SO₂, NOX, COV, NH₃, CO₂, CH₄, N₂O) che vengono emessi direttamente in atmosfera o che originano da composti precursori;
- Obiettivi operativi: derivanti dall'individuazione dei principali settori nel cui ambito si svilupperanno le misure attuative del piano, in base alle indicazioni definite a livello nazionale per la riduzione dell'inquinamento atmosferico;
- Obiettivi trasversali:

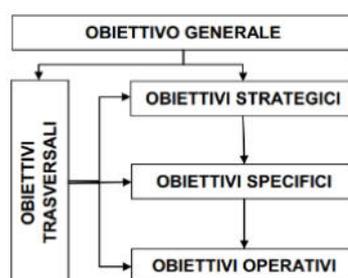


Figura 24 - Schema rappresentativo del sistema degli obiettivi del PRTRA. Fonte: Documento di Piano (PRTRA 2016).

Si segnala che l'Italia è sottoposta a tre diverse procedure di infrazione, relative alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, per i tre inquinanti PM10, PM2,5 e biossido di azoto.

- La prima infrazione (2014/2147) si concretizza nel 2020 nella causa 644/18; secondo la

Commissione, dal 2008 l'Italia ha superato, in maniera sistematica e continuata, nelle zone interessate, i valori limite giornaliero e annuale applicabili alle concentrazioni di particelle PM10 e non ha adottato misure appropriate per garantire il rispetto dei valori limite fissati per le particelle PM10 nell'insieme delle zone interessate. Le Regioni coinvolte in questa sentenza sono: Campania, Emilia Romagna, Lazio, Lombardia, Piemonte, Puglia, Sicilia, Toscana, Umbria, Veneto.

- Per la seconda infrazione (2015/2043) la Commissione apre un contenzioso facendo ricorso alla Corte Europea di giustizia (causa 573/19) per il superamento sistematico e continuato dei valori limite del biossido di azoto e per non aver adottato misure appropriate per garantirne il rispetto dei valori limite. Le regioni coinvolte sono Lazio, Liguria, Lombardia, Piemonte, Sicilia, Toscana.
- Nel 2020 la Commissione dà avvio alla terza procedura di infrazione (2020/2299) relativamente al PM2,5. Fin dal 2015, infatti, il valore limite per il PM2,5 non è stato rispettato in diverse città della valle del Po, tra cui Venezia, Padova e alcune zone nei pressi di Milano. Inoltre, le misure previste dall'Italia non sono sufficienti a mantenere il periodo di superamento il più breve possibile.

Il Comune di Jesolo rientra nella lista dei comuni delle Città Metropolitane in procedura di infrazione per la qualità dell'aria.

Nel giugno 2023 è stato approvato in Consiglio dei Ministri il decreto "salva-infrazioni", costituito da diverse norme, la cui adozione consentirà in numerosi casi di evitare di incorrere in pesanti sanzioni pecuniarie a carico del bilancio statale. Gli articoli 9 e 10 riguardano le procedure di infrazione nn. 2014/2147, 2015/2043, 2020/2299 sulla qualità dell'aria. Le disposizioni approvate contribuiscono a sanare le violazioni contestate dalla Commissione Europea. Particolare urgenza riveste la procedura di infrazione n. 2014/2147 relativa ai superamenti dei valori limite di PM10, in merito alla quale, in assenza di un intervento normativo da parte del Governo, la Commissione deferirebbe nuovamente il nostro paese dinanzi alla Corte di Giustizia per la condanna al pagamento di sanzioni pecuniarie.

Dallo studio di ricaduta al suolo degli inquinanti in atmosfera (al quale si rimanda in allegato) applicato alla situazione attuale confrontata con le due soluzioni viarie alternative di progetto (soluzione 1 e 2) si può concludere che in tutti i ricettori analizzati (ricettori più esposti) le concentrazioni degli inquinanti esaminati (PM10, PM2.5, NO2, C6H6 e B(a)P) rispettano i limiti di legge con riferimento al D.Lgs. 155/2010 e s.m.i. (ad esclusione del numero di superamenti giornalieri del PM10) e che gli scenari di progetto non determinano impatti significativi rispetto allo stato di fatto. Lo scenario di progetto 2 presenta valori ai ricettori un poco più elevati rispetto allo scenario 1 ma con incrementi non significativi e nel rispetto dei limiti di normativa.

In particolare gli scenari di progetto non determinano criticità ulteriori rispetto allo stato di fatto (per PM10 superamenti del limite giornaliero già presenti nel fondo) e gli incrementi significativi delle concentrazioni degli ossidi di azoto sono circoscritti ad alcune sedi stradali, sono già presenti nello stato di fatto e comunque non sono rilevabili ai ricettori più esposti analizzati.

In generale l'assenza di ricettori in corrispondenza delle aree di maggior incremento tra stato di fatto e stati di progetto delle concentrazioni degli inquinanti analizzati, permette di ottenere tali

risultati positivi in termini di esposizione dei ricettori agli inquinanti.

4.4 Piano Regionale dei Trasporti

Con DCR n. 75 del 14 luglio 2020 è stato approvato il Piano Regionale dei Trasporti (PRT).

Il Piano Regionale dei Trasporti vigente risale al 1990, ed è ovviamente riconducibile ad un profilo sociale ed economico profondamente diverso da quello di oggi. Il Veneto del primo Piano Regionale dei Trasporti nasceva in un quadro geopolitico di pluridecennale chiusura rispetto alle economie ed ai mercati dell'est Europa. Questa situazione aveva generato il formarsi di un assetto infrastrutturale fortemente orientato verso la portualità del nord Tirreno, da cui hanno tratto origine, per poi consolidarsi, importanti iniziative logistiche come l'interporto di Padova. L'assetto ancora fortemente ancorato sui traffici interni e le esportazioni europee, ha favorito la stabilizzazione dell'asse logistico del quadrante nord-orientale sullo storico asse del Brennero, cui va ricondotto l'ampliamento dell'interporto di Verona.

La progressiva apertura verso l'Europa orientale, seguita al crollo della "cortina di ferro", ha comportato una profonda mutazione dell'assetto economico e quindi infrastrutturale del Veneto, favorendone un suo posizionamento sempre più centrale sia rispetto ai traffici di attraversamento, che quale punto autonomo di attrazione. Questa ritrovata centralità geografica si è trasposta, nel quadro regionale, in un considerevole aumento di flussi di traffico sia di attraversamento sia di scambio a fronte di una rete infrastrutturale che, fino all'ultimo decennio del secolo scorso, rimaneva sostanzialmente inalterata, creando situazioni di congestione del traffico e, dunque, criticità dal punto di vista socio-economico e ambientale. Il tema ambientale è entrato negli ultimi vent'anni in modo sempre più preponderante nel dibattito pubblico. Il contesto in cui era nato il primo Piano Regionale dei Trasporti del 1990 poteva già dirsi mutato solo pochi anni dopo la sua approvazione, se messo in relazione con i primi impegni presi a livello internazionale per contrastare i cambiamenti climatici con il Protocollo di Kyoto del 1997. Anche se le prospettive del protocollo si sono rivelate nel tempo particolarmente ambiziose, tanto da renderne necessario un rilancio con l'Accordo sul clima di Parigi del 2015, il ventennale dibattito sul surriscaldamento globale e le politiche da adottare per il suo contenimento hanno ormai identificato in termini generali il tema dei trasporti con quello delle esternalità ad esso correlate.

Il Secondo PRT, adottato nel 2005, si faceva almeno parzialmente carico del recepimento di questo processo evolutivo. Tuttavia, la mancata approvazione del Piano da parte del Consiglio Regionale attenuò i benefici e le esternalità generati dal trasporto sull'ambiente e la società.

Nel suo approccio generale, il nuovo PRT prende avvio dalla visione socioeconomica che la politica regionale intende perseguire nello scenario di medio-lungo termine al 2030 e declina i marco-scenari di azione, partendo da un quadro conoscitivo preliminare che evidenzia tendenze evolutive e criticità nei settori del territorio e dell'ambiente, delle dinamiche socioeconomiche, del trasporto privato e pubblico, della logistica e del trasporto merci, nonché delle nuove tecnologie. Gli obiettivi di politica dei trasporti, che la Regione intende perseguire per centrare le finalità di uno sviluppo economico sostenibile ed inclusivo, sono poi formulati nelle prospettive evolutive della composizione sociale della popolazione, sia sulla base delle tendenze demografiche sia per la modifica delle abitudini di vita. Successivamente, si presentano le strategie infrastrutturali, gestionali ed organizzative che comprendono, tra l'altro, il miglior utilizzo delle infrastrutture

esistenti, la previsione delle ulteriori infrastrutture necessarie al miglioramento delle condizioni di trasporto privato e la prospettiva di una politica per il rilancio del servizio pubblico, il tutto con un orizzonte temporale al 2030. Pertanto, il nuovo PRT è un piano-processo, ovvero un piano che si articola, a partire da una complessa ma sintetica relazione conoscitiva della realtà veneta che ne evidenzia l'eccezionale complessità ed evoluzione nel corso dell'ultimo decennio sia come domanda che come ritardo di offerta di mobilità. A questa situazione il Piano può dare solo la certezza della prospettiva politica di riferimento e degli accordi raggiunti ai diversi livelli tecnico-istituzionali oltre a confermare gli investimenti programmati, ma il resto appartiene ai fabbisogni che il territorio esprime e che richiede un continuo affinamento tra risorse, capacità di spesa e scelte di priorità tecnico-ambientali.

Il Piano quindi articola la sua struttura e la sua operatività su due livelli organizzativi del sistema politico-decisionale regionale. Il primo livello è quello degli obiettivi e delle strategie che è la parte di coerenza del piano con la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile. Il secondo livello riguarda le azioni e le relative proposte di interventi che sono l'apparato strumentale ed operativo del piano. Nel suo complesso, la struttura del Piano si riassume nei seguenti obiettivi:

1. Connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale: concorrere dunque ad un incremento della produttività regionale tramite il miglioramento delle connessioni sia interne che esterne, elementi vitali per una regione a vocazione manifatturiera orientata all'export come quella del Veneto. Obiettivo primario è completare il disegno infrastrutturale di connessione con le principali capitali europee ed i relativi mercati di riferimento e favorire le relazioni tra la Regione e le diverse parti del Paese, ad iniziare dalle Regioni del Nord-Est che per prossimità e livelli di interazione economica e sociale esprimono i massimi livelli di interscambio di persone e merci. Le relazioni commerciali devono avvenire con maggiore rispetto nei confronti dell'ambiente attraverso un sostanziale riequilibrio fra la gomma e l'intermodalità ferroviaria consentendo in tal modo al Veneto di proseguire sul percorso di crescita economica, eliminando le criticità strutturali e riducendo gli impatti ambientali.
2. Potenziare la mobilità regionale per un Veneto di cittadini equamente connessi: transizione verso un sistema di mobilità regionale in grado di soddisfare i bisogni dei cittadini, attraverso un sistema di mobilità che superi i problemi di congestione e i limiti di corrodimento tra le diverse modalità di trasporto. L'offerta di servizi di mobilità deve essere improntata al principio di equità, attenuando le disparità in termini di dotazioni infrastrutturali e servizi che sono alla base degli squilibri economici e sociali all'interno della regione. Significative in questo quadro sono le iniziative per connettere in modo più forte l'area montana ed il Polesine ai principali poli del Veneto centrale, migliorando la qualità dei servizi pubblici, attraverso investimenti e politiche che riducano le disparità territoriali e siano in grado di invertire le tendenze demografiche caratterizzate dallo spopolamento dei centri periferici verso i centri maggiori. Analoga attenzione va garantita anche nei confronti delle persone con ridotta mobilità.
3. Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto: dare un contributo essenziale allo sviluppo dell'offerta turistica regionale che si basi su un patrimonio diffuso di città d'arte, strutture ricettive, insediamenti costieri e lacuali, pedemontani

e montani, ma anche su una fitta rete di luoghi della memoria e percorsi d'arte, come le trincee della Grande Guerra, i percorsi delle ville venete, le città murate e gli insediamenti incastellati. È di primaria importanza garantire la piena accessibilità a tutte queste aree turistiche e promuovere l'integrazione tra le diverse forme di turismo che il Veneto è in grado di offrire. A tal fine il Piano reputa cruciale ampliare la rete delle infrastrutture, implementando e migliorando la connessione intermodale tra offerta pubblica, privata e mobilità dolce. Lo sviluppo dell'offerta aeroportuale e la connessione dell'aeroporto con il tessuto regionale, sono elementi imprescindibili per sostenere la competitività internazionale dell'offerta turistica.

4. Sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio: il Piano prevede soluzioni volte a ridurre l'impatto ambientale della mobilità in Veneto, sia a livello globale attraverso una riduzione significativa delle emissioni di gas clima alteranti, sia a livello locale, riducendo le emissioni di gas e polveri nocivi che pregiudicano la qualità dell'aria, soprattutto nelle aree urbane. Per perseguire tali obiettivi è richiesto, dunque, interventi mirati sulla rete infrastrutturale al fine di consentire la maggiore fluidificazione del traffico e diminuire fenomeni di congestione stradale. Il Piano definisce obiettivi quantitativi in termini di cambio modale da gomma a modalità di trasporto maggiormente sostenibili, in particolare quella ferroviaria. Inoltre, di centrale importanza è il rilancio dei servizi nel trasporto pubblico locale, sia attraverso il rinnovo della flotta che con un incisivo sviluppo delle tecnologie informatiche. Queste ultime consentono, infatti, una maggiore interazione con l'utenza e metodologie di pianificazione dinamiche, con l'obiettivo di rendere maggiormente attraente il servizio di trasporto pubblico locale. Infine, altri elementi di contrasto all'inquinamento sono quelli relativi all'utilizzo di carburanti *green* (gas metano, gas naturale liquefatto, gas propano liquido, alimentazione a idrogeno) e lo sviluppo dei veicoli ibridi ed elettrici.
5. Accrescere la funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto: il Piano definisce le linee di indirizzo per la realizzazione di infrastrutture moderne, giustificate dalla domanda di trasporto e soprattutto capaci di garantire maggiore sicurezza di viaggio per gli utenti. Il fenomeno dell'incidentalità stradale costituisce elemento su cui porre la massima attenzione: lo sviluppo di sistemi di sicurezza e di connettività dei mezzi di trasporto pone la sfida di dotare le infrastrutture stradali di sistemi ITS in grado di dialogare con i veicoli, ma anche di prevedere una gerarchizzazione degli spazi aumentando le condizioni di sicurezza per la mobilità debole. Queste azioni sono oggetto di continuo monitoraggio al fine di implementare azioni correttive e di promozione delle buone pratiche. Altro tema fondamentale per la sicurezza è quello dell'implementazione del monitoraggio programmato delle infrastrutture e i conseguenti interventi di manutenzione.
6. Promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità: il Piano promuove l'attuazione di azioni ed investimenti per consentire il passaggio verso l'utilizzo di applicazioni informatiche per favorire l'accesso da parte dell'utenza ai servizi pubblici di trasporto. Lo sviluppo di tecnologie innovative ha una duplice finalità: offrire migliori servizi e maggiore sicurezza a cittadini e operatori e promuovere la capacità imprenditoriale di centri di ricerca e società che operano in un mercato in rapida ascesa.

7. Efficientare la spesa pubblica per i trasporti e mobilitare capitali privati: un sistema efficiente di trasporto pubblico garantisce risparmi economici per la collettività, favorisce il tessuto economico garantendo una maggiore competitività delle imprese garantendo una maggiore competitività delle imprese e assicura all'utenza e in particolare alle fasce più vulnerabili della società, il diritto alla mobilità e indirettamente il diritto al lavoro. Nell'ottica di garantire la sostenibilità economica dei servizi, ha come obiettivo l'efficientamento del sistema del Trasporto Pubblico Locale attraverso l'analisi dei costi di produzione in rapporto ai ricavi da traffico e al grado di raggiungimento nella qualità dei servizi. Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali, il Piano promuove forme di finanziamento in grado di attrarre capitali privati, al fine di ridurre per quanto possibile gli oneri a carico dei fondi pubblici e valuta la sostenibilità delle opere in base agli effetti.
8. Sviluppare una nuova governance integrata della mobilità regionale: il Piano propone di ridefinire le politiche di gestione complessiva della mobilità regionale, ricercando ed implementando modelli decisionali e gestionali più efficienti per il suo sviluppo, così come operato con le positive esperienze già condotte dalla Regione nel campo della gestione delle infrastrutture. Rientra in tale contesto il sistema delle concessioni autostradali e della rete ordinaria, la gestione della rete ferroviaria il coordinamento del sistema di interporto, il riordino delle competenze del Trasporto Pubblico Locale. Inoltre, per implementare nuovi e più efficaci modelli di gestione del Piano è necessario sostenere il percorso evolutivo della pianificazione, da una modalità di Piano-Progetto ad una più moderna di Piano-Processo, che richiede il potenziamento, lo sviluppo e la messa a punto di nuovi strumenti di supporto alle decisioni e il monitoraggio delle azioni previste dal Piano stesso.

4.5 Rete Natura 2000

La Rete Natura 2000 identifica, su estensione europea, l'insieme delle aree ecologicamente rilevanti per i valori naturalistici e ambientali che le caratterizzano. Tali aree sono state istituite ai sensi della Direttiva "Uccelli" 79/409/CEE e della Direttiva "Habitat" 92/43/CEE. L'intera rete si compone di Zone di Protezione Speciale (ZPS) e Siti di Importanza Comunitaria (SIC). L'inquadramento della Rete Natura è stato approfondito nella figura seguente. Non si segnalano, tuttavia, interferenze con gli ambiti d'intervento, motivo per cui si procederà alla Dichiarazione di non necessità alla Vinca (Valutazione di incidenza ambientale) ai sensi della DGR Veneto 1400/2017.

Per il territorio oggetto di studio si individuano i seguenti siti appartenenti alla Rete Natura 2000:

- ZSC IT3250031 – Laguna superiore di Venezia;
- ZPS IT3250046 – Laguna di Venezia;
- ZSC IT3250013 – Laguna del Mort e pinete di Eraclea;
- ZSC/ZPS IT3250003 – Penisola del Cavallino: biotopi litoranei.



Figura 25 - Inquadramento generale a scala vasta dei siti appartenenti alla Rete Natura 2000.



Figura 26 - Zoom sull'area d'intervento in prossimità dell'ambito lagunare tutelato dalla Rete Natura 2000.

5 PIANIFICAZIONE LOCALE

5.1 Piano di Assetto del Territorio di Jesolo

Il PAT del Comune di Jesolo è stato approvato in sede di conferenza di servizi svoltasi in data 3 marzo 2020. L'approvazione è stata successivamente ratificata con DGR n. 368 del 24 marzo 2020 e pubblicato sul BUR n. 49 del 10 aprile 2020.

Di seguito si analizzeranno le previsioni del PAT attraverso le tavole che lo compongono.

Della Carta dei *Vincoli e della Pianificazione Territoriale* sono interessati i seguenti vincoli e tutele:

- Aree a soggette a scolo meccanico (Pericolosità moderata P1);
- Viabilità principale esistente.

Dall'estratto della tavola si evince che l'ambito d'intervento non interessa particolari vincoli di natura paesaggistica e ambientale; bisogna, tuttavia, tenere presente le precauzioni derivanti dalla pianificazione idraulica. Il PGRA che sostituisce la disciplina del PAI ha confermato le prescrizioni di quest'ultimo (si veda il Capitolo 4.2). L'intervento appare compatibile con le prescrizioni definite dalla pianificazione sovraordinata.



Figura 27 - Estratto Tavola 1. Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del comune di Jesolo con legenda parziale.

Dalla carta delle *Invarianti* emerge che non ci sono elementi di invariante interferiti dall'ambito d'intervento. Si menziona, tuttavia, la presenza di viali alberati in corrispondenza di Via Mameli e della SP 42, rispettivamente ad est e ad ovest dell'intervento, e di un ampio sistema di paleodune persistente in un ambito di sensibilità paesaggistica ad est di Via Mameli, caratterizzato da superfici agricole.



Figura 28 - Estratto Tavola 2. Carta delle Invarianti del comune di Jesolo con legenda parziale.

Dalla Carta delle *Fragilità* emerge che l'intervento ricade interamente nella classe di compatibilità "area idonea a condizione C". Trattasi di aree idonee a condizione per scarsa profondità della falda (0-2 metri) e vulnerabilità alta-elevata. Tali aree sono costituite in prevalenza da sedimenti sabbiosi che rappresentano i depositi di antiche direzioni fluviali e litorali. I terreni presenti in queste aree hanno risposte geotecniche medie e variabili nello spazio, sono sede di deflusso sotterraneo ed il livello piezometrico delle acque sotterranee è compreso fra 0 e 2 metri dal piano campagna. Tali aree presentano una vulnerabilità intrinseca alta ed elevata. In queste aree può esserci presenza d'acqua superficiale.

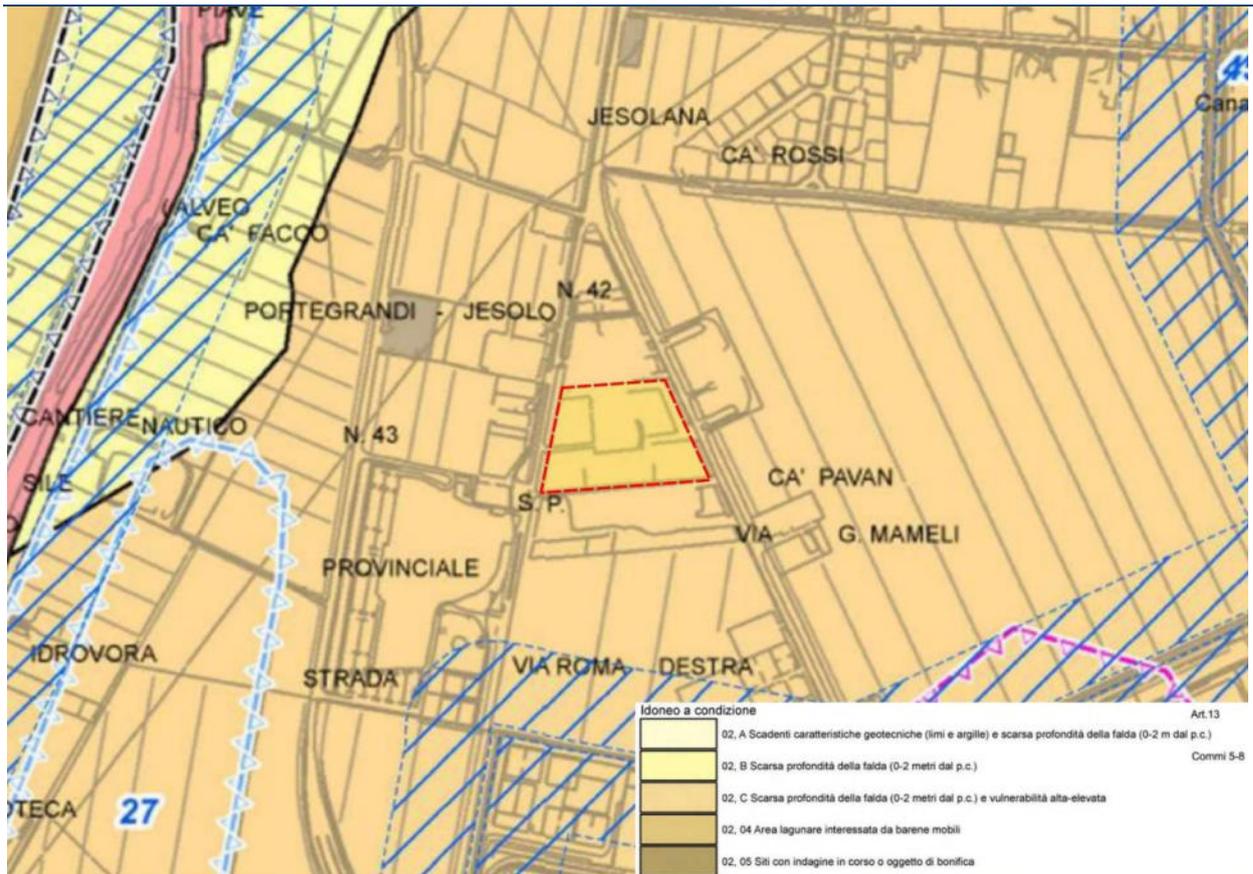


Figura 29 - Estratto Tavola 3. Carta delle Fragilità del comune di Jesolo con legenda parziale.

La Carta delle *Trasformabilità* identifica l'area d'intervento all'interno di aree di urbanizzazione consolidata

La tavola richiama la viabilità di progetto afferente alla struttura commerciale, in particolare la rotatoria di progetto tra Via Mameli e la SP 42, posta in una posizione meno baricentrica rispetto alle previsioni di progetto attuali. Come già analizzato in precedenza, la viabilità esistente è caratterizzata dalla presenza di un filare alberato e dalla pista ciclo-pedonale.



Figura 30 - Estratto Tavola 4. Carta delle Trasformabilità del comune di Jesolo con legenda parziale.

5.2 Piano degli Interventi di Jesolo

Il Comune di Jesolo è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG), approvato dalla Giunta Regionale del Veneto in data 04/08/1977 con Delibera n. 3425.

La strumentazione urbanistica ora vigente per l'intero territorio risulta quella successivamente approvata con provvedimenti della Giunta Regionale n. 2652 del 04/08/2000, n. 1979 del 19/07/2002, n. 1145 del 18/04/2003 e n. 812 dell'08/04/2008, con provvedimento di Consiglio Comunale n. 56 del 10/04/2007 e con gli ulteriori provvedimenti della Giunta Regionale n. 3313 del 03/11/2009 e n. 1334 dell'11/05/2010.

Con l'approvazione del PAT, ai sensi dell'art. 48 comma 5 bis della LR 11/2004, il Piano Regolatore Generale è diventato Piano degli Interventi (PI) per le parti compatibili con il PAT medesimo.

Successivamente, il PI è stato oggetto di alcune Varianti di diversa natura ed al momento della stesura del presente documento il Comune di Jesolo ha adottato la Variante Generale n. 14.

L'area d'intervento è classificata come Zona D2.1 – Zona per le attività commerciali (art. 18 delle NTO). Si tratta di aree destinate a spazi commerciali interne all'abitato, integrate dalla costruzione di complessi di servizio, di aggregazione sociale, di sviluppo del settore. Ulteriori destinazioni d'uso, compatibili con la destinazione principale, potranno essere definite in sede di strumento urbanistico attuativo.

Gli interventi sono subordinati a studi relazionati alle caratteristiche delle iniziative commerciali proposte, e in particolare, alla dimensione e alla tipologia degli esercizi da insediare, al bacino di

utenza potenziale, alla complementarità con altre attività nella stessa area, commerciali e non, ai programmi di promozione dell'iniziativa.

Tali studi dovranno prevedere l'adeguata sistemazione dei percorsi pedonali, delle piste ciclabili, degli spazi di relazione (piazze, fermate, stazioni, ecc.) nonché un progetto riguardante il sistema di informazione (parcheggi, percorsi, indicazione delle attività commerciali) al fine di valorizzare la fruizione pedonale di tali aree.

È ammessa una percentuale massima di superficie coperta pari al 40% del lotto e l'altezza massima è pari a metri 150, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 7 del D.M. 1444/68. In fase di progettazione dovranno essere considerati i riferimenti alla normativa anti-sismica.

Le superficie di nuovi spazi urbani (viali, piazze, gallerie) dovrà essere adeguata alle caratteristiche delle iniziative commerciali proposte e proporzionale rispetto alla quantità di standards previsti dalla Legge Regionale 37/99.

L'edificazione è subordinata alla formazione di uno strumento urbanistico attuativo.

Ai sensi dell'art. 18-bis delle NTO sono definiti parchi Commerciali le aree all'interno degli ambiti di progettazione unitaria o piani di lottizzazione denominati "Frova" approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 61 del 02.04.2004. all'interno di detti ambiti, oggetto di piano attuativo approvato, è possibile realizzare, mantenendo le superfici commerciali (oggetto di specifiche licenze commerciali già rilasciate) approvate, una grande struttura di vendita fino ad una quota massima del 40% sempre di superficie di vendita, esercizi di vicinato fino ad una quota massima del 10% e medie strutture per la restante parte. Per dette aree non è consentito l'aumento di superficie di vendita.

Per l'area "Capannine-Cattel" già soggetta a schema progettuale di lottizzazione approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 59 del 02.04.2004, viene individuato un nuovo ambito di intervento attuativo definito centro e/o parco commerciale ai sensi degli art.li 9 e 10 della L.R. 15/2004. Ogni modificazione relativa ai centri e/o parchi commerciali è regolata dalle norme di cui alla L.R.15/2004: le modifiche della superficie di vendita esistente, devono essere accompagnate da uno studio della viabilità dell'area con verifica funzionale dei nodi per un'idonea organizzazione delle intersezioni viarie e degli svincoli d'immissione sulla rete stradale interessata.

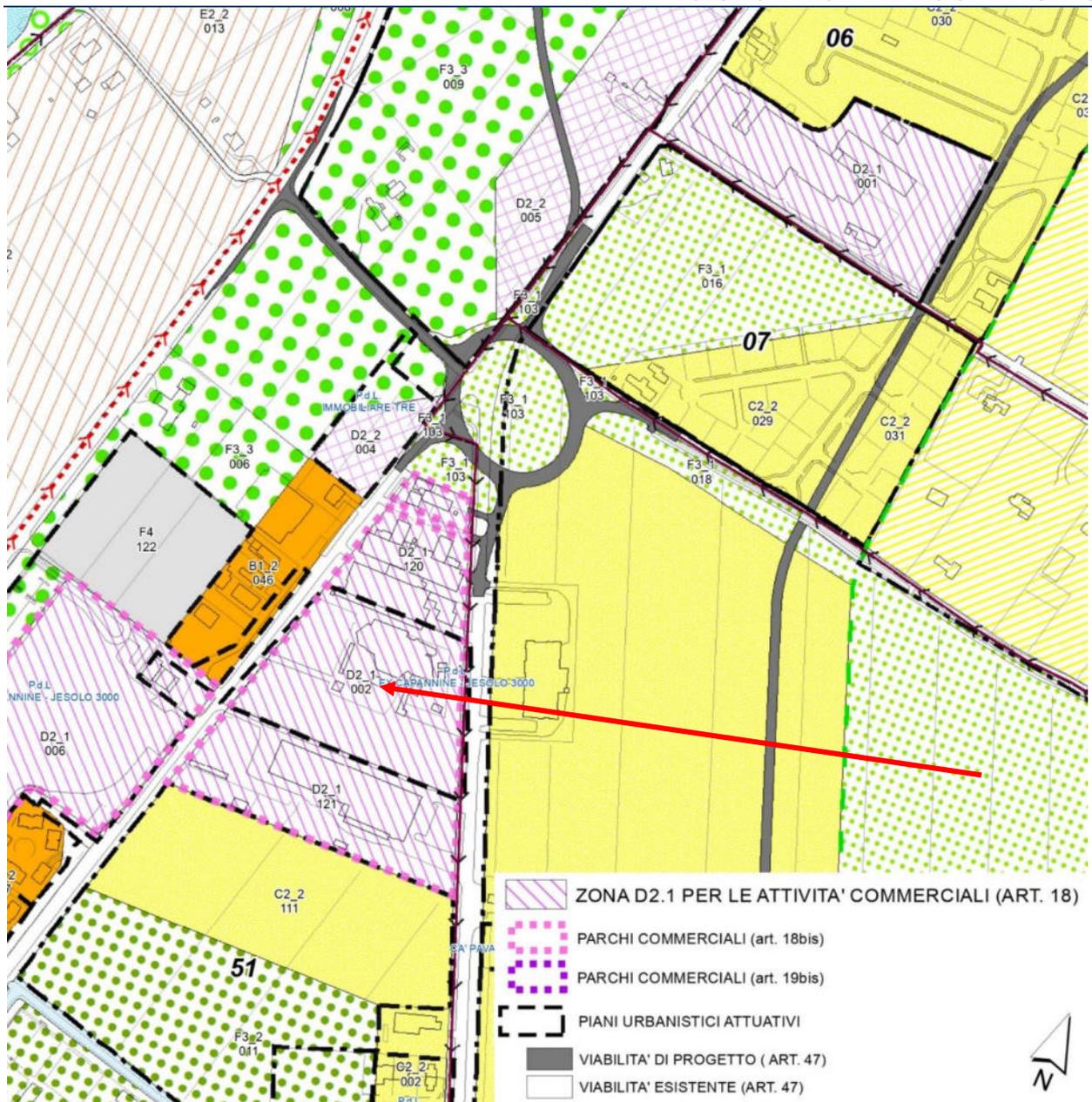


Figura 31 - Estratto del PRG di Jesolo con legenda parziale.

5.3 Piano di Classificazione Acustica di Jesolo

Il Comune di Jesolo è dotato di Piano di Classificazione Acustica dal 2011, quando è stato approvato con DCC n. 62 del 3 maggio 2011, in revisione dello strumento di pianificazione acustica adottato precedentemente nel 2005 a seguito del tempo trascorso e della necessità di recepire gli aggiornamenti normativi di settore.

Ai sensi della Legge 447/1995 e della LR 21/1999, l'intero territorio comunale è stato classificato considerando le sei classi acustiche di riferimento, in conformità con lo stato di fatto e delle previsioni insediative nel territorio.

Alle aree di maggiore sensibilità, come Valle Dragojesolo, la Laguna del Mort, l'Ospedale Civile, il complesso scolastico e il cimitero presso Jesolo Paese, è stata attribuita la Classe I – Aree particolarmente protette, contornate da un buffer di ampiezza variabile con i limiti acustici di

Classe II – Aree prevalentemente residenziali.

Il territorio di entroterra è classificato invece in Classe III – Aree di tipo misto. Alle aree industriali e commerciali, nonché la zona del parco divertimento, corrisponde la Classe V – Aree prevalentemente industriali, mentre per la discarica presso la località di Piave Nuovo la Classe acustica è la VI – Aree esclusivamente industriali.

Tutto il tessuto insediativo-turistico di Jesolo Lido e le vie di comunicazione principali sono ricomprese nella Classe IV – Aree di intensa attività umana.

Considerata la fruizione turistica del Lido di Jesolo prettamente estiva, l'ambito dell'arenile è ricompreso nella Classe acustica IV – Aree di intensa attività umana. In quanto area naturale di pregio, la zona della Laguna del Mort, invece, appartiene come detto alla Classe I – Aree particolarmente protette.

L'ambito d'intervento rientra, quindi, in aree di intensa attività umana (Classe IV).

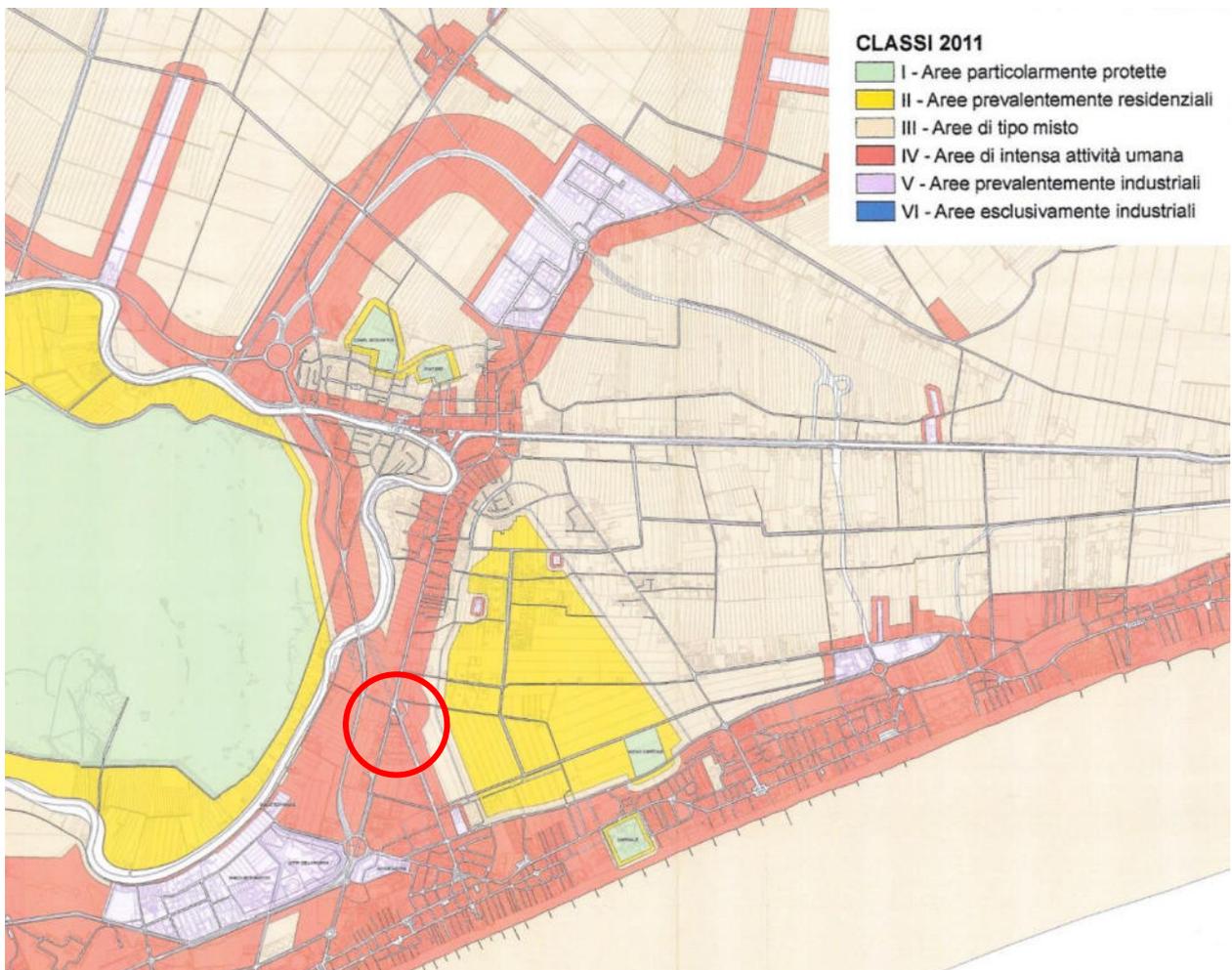


Figura 32 - Estratto della zonizzazione del Piano di Classificazione Acustica del Comune di Jesolo.

6 CONCLUSIONI

In conclusione dell'analisi svolta nel presente documento, emerge una sostanziale coerenza tra le previsioni dei piani di scala vasta e locale e la proposta progettuale.

A partire dalla scala regionale, il PTRC ed il PTGM evidenziano il carattere urbano dell'area oggetto d'intervento caratterizzata da infrastrutture, servizi e attività economiche legate al turismo, principale fonte economica. Il tessuto insediativo è molto fitto e la struttura commerciale si inserisce all'interno del perimetro del centro urbano del territorio comunale di Jesolo (come si può osservare nella Figura 33). Altresì, la proposta commerciale favorisce il recupero e la riqualificazione di un'area dismessa e degradata come è quella dell'Ambito 2 "ex Capannine".

Sempre a livello di pianificazione locale non emergono limitazioni all'opera, sia dalle previsioni del PAT che da quelle del PI. Infatti, non sussistono vincoli o tutele di tipo paesaggistico o ambientale né da previsioni di pianificazione sovraordinata. La pericolosità idraulica è moderata.

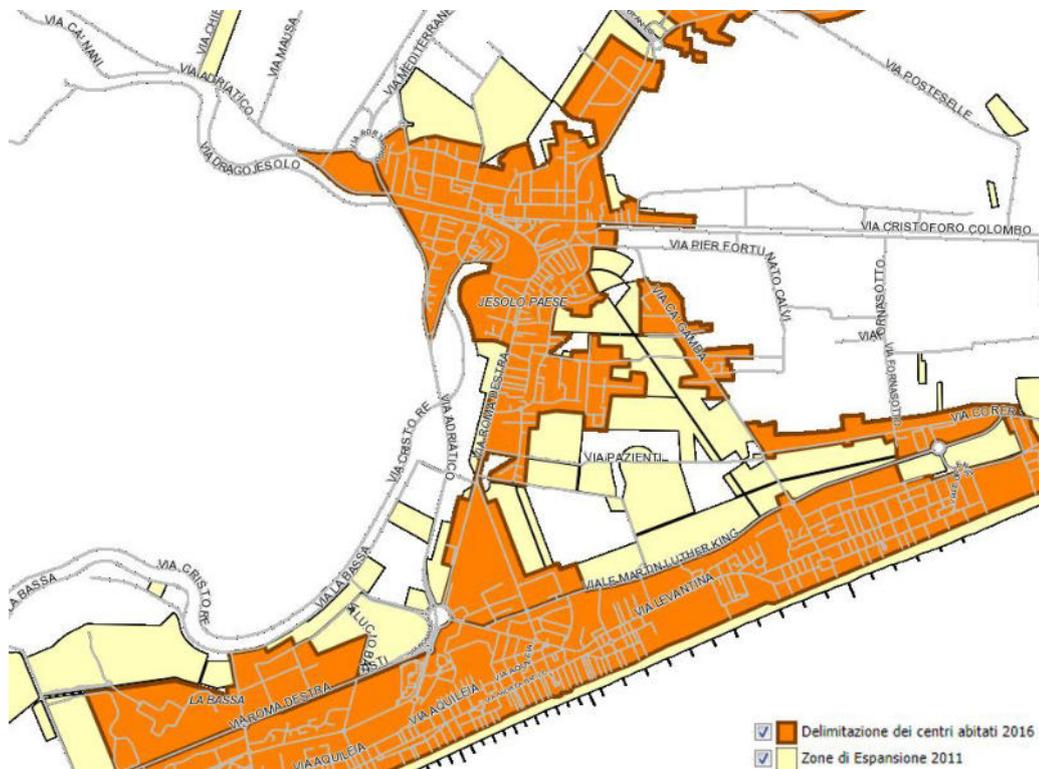


Figura 33 - Delimitazione del centro urbano del territorio comunale di Jesolo (fonte: SIT di Jesolo).