



CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA

Area Mobilità

Servizio trasporti eccezionali, ponti e piste ciclabili

Ca' Corner, San Marco 2662 - 30124 Venezia (VE)
Via Forte Marghera, 191 - 30173 Mestre (VE)



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA

Realizzazione percorso ciclopeditonale in Via Vittorio Emanuele Marzotto lungo la S.P.72, tratto dalla Stazione Ferroviaria a Via Daniele Manin in Comune di Fossalta di Portogruaro.

CUP: B87H24002470003

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO
Arch. Alberta Parolin

Fossalta di Portogruaro

SUPPORTO AL RUP
Arch. Francesca Finco

SP72 Via Vittorio Emanuele Marzotto

PROGETTAZIONE
Raggruppamento Temporaneo di Professionisti (R.T.P.)
Aspetti architettonici: Arch. Loris Collauzzo – Studio PRO.GEST. Fossalta di Port. (VE) (mandatario)
Aspetti idraulici/ambientali: Ing. Marco Lasen – Montebelluna (TV)
Aspetti geologici: Dr. Geol. Alessandro Vidali – San Donà di Piave (VE)

STUDIO DI FATTIBILITA'
AMBIENTALE E VERIFICA DI
ASSOGGETTABILITA' A V.I.A.

REV.	DESCRIZIONE	DATA
0	EMISSIONE PROGETTO DI FATTIBILITA'	09/01/2025

12

SCALA: -/---

indice

1	Premesse.....	3
2	Motivazioni dell'opera	4
3	Inquadramento territoriale	5
4	Descrizione sintetica delle opere previste in progetto	7
5	Confronto con la pianificazione vigente	10
5.1	Piano Territoriale Generale della Città Metropolitana di Venezia	10
5.2	Piano di Assetto del Territorio	13
5.3	Piano degli Interventi.....	17
5.4	Piano Regolatore delle Acque	19
6	Siti Natura 2000: S.I.C., Z.S.C. e Z.P.S.....	22
7	La gestione delle terre e rocce da scavo.....	23
8	Caratteri del contesto paesaggistico ed ambientale	24
8.1	Parametri di lettura di qualità e criticità del contesto paesistico ed ambientale	24
8.1.1	Diversità	24
8.1.2	Integrità	25
8.1.3	Qualità visiva.....	25
8.1.4	Rarità	25
8.1.5	Degrado	25
8.2	Parametri di lettura del rischio paesaggistico antropico ed ambientale.....	25
8.2.1	Sensibilità e capacità di assorbimento visuale	25
8.2.2	Vulnerabilità e fragilità	25
8.2.3	Capacità di assorbimento visuale	25
8.2.4	Stabilità.....	26
8.2.5	Instabilità.....	26
8.3	Effetti negativi che possono essere evitati e mitigati	26
8.4	Previsioni degli effetti dell'intervento.....	26
8.4.1	Fase di cantiere	26
8.4.2	Fase a regime	26
8.5	Analisi dei possibili impatti	26
8.5.1	La compatibilità e l'impatto ambientale	26
8.6	Individuazione e metodologia di valutazione degli impatti	27
8.6.1	Impatti sull'ambiente idrico - Acque superficiali.....	27
8.6.2	Impatti sull'ambiente idrico - Acque sotterranee (falda)	28
8.6.3	Impatti sull'atmosfera - Qualità dell'aria	28
8.6.4	Rumore.....	28
8.6.5	Suolo - Uso del suolo.....	29

8.6.6	Alterazione della qualità del suolo per spandimenti accidentali.....	29
8.6.7	Rischio di inquinamento del suolo	29
8.6.8	Biologia - Vegetazione.....	30
8.6.9	Fauna.....	30
8.6.10	Considerazioni conclusive sulla valutazione degli impatti	30
9	Analisi dei possibili impatti e conclusioni.....	32
9.1	Valutazione di incidenza ambientale.....	32
9.2	Vincolo Paesaggistico	32
9.3	Valutazione di Impatto Ambientale.....	33

1 PREMESSE

La presente relazione tratta lo studio di fattibilità ambientale e la verifica di assoggettabilità a VIA del progetto: “Realizzazione della pista ciclabile con riqualificazione di via V.E. Marzotto nel capoluogo”.

Tale progetto ha come obiettivo la riqualificazione di via Vittorio Emanuele Marzotto in Comune di Fossalta di Portogruaro (VE) mediante la demolizione dei marciapiedi con realizzazione di piste ciclopedonali in asfalto, realizzazione di alcuni posti auto, installazione di nuova segnaletica e di nuove aiuole con alberature.

Nel seguito saranno raccolte ed esposte le analisi, le ricerche e le considerazioni sulle problematiche di carattere ambientale dell’area interessata dalle opere previste in progetto.

2 MOTIVAZIONI DELL'OPERA

A seguito della realizzazione del sottopasso alla linea ferroviaria 'Venezia-Trieste' a qualche centinaio di metri dal preesistente passaggio a livello, la maggior parte del traffico è stata dirottata in via Olimpia e via Marzotto è diventata una più tranquilla viabilità locale; complice anche una forte riduzione delle attività commerciali presenti negli anni '80 e '90 del secolo scorso. Pertanto via Marzotto è ora interessata per lo più dalla circolazione dei residenti e dalla linea dei bus, mentre il traffico pesante è interdetto salvo autorizzazione particolare.

Gli interventi di progetto si rendono quindi necessari per adeguare la mutata funzionalità di via Marzotto, per renderla meglio usufruibile dalla mobilità lenta e ridonare decoro a una delle arterie principali del centro abitato.

3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Le opere previste nel presente studio interessano la strada urbana denominata via Vittorio Emanuele Marzotto sita in Comune di Fossalta di Portogruaro (VE).

Via Marzotto si sviluppa da Nord a Sud per una lunghezza di circa 900 m. Essa ha inizio nel centro del capoluogo alla confluenza di via Cavour con via Roma e termina sulla linea ferroviaria 'Venezia-Trieste'.

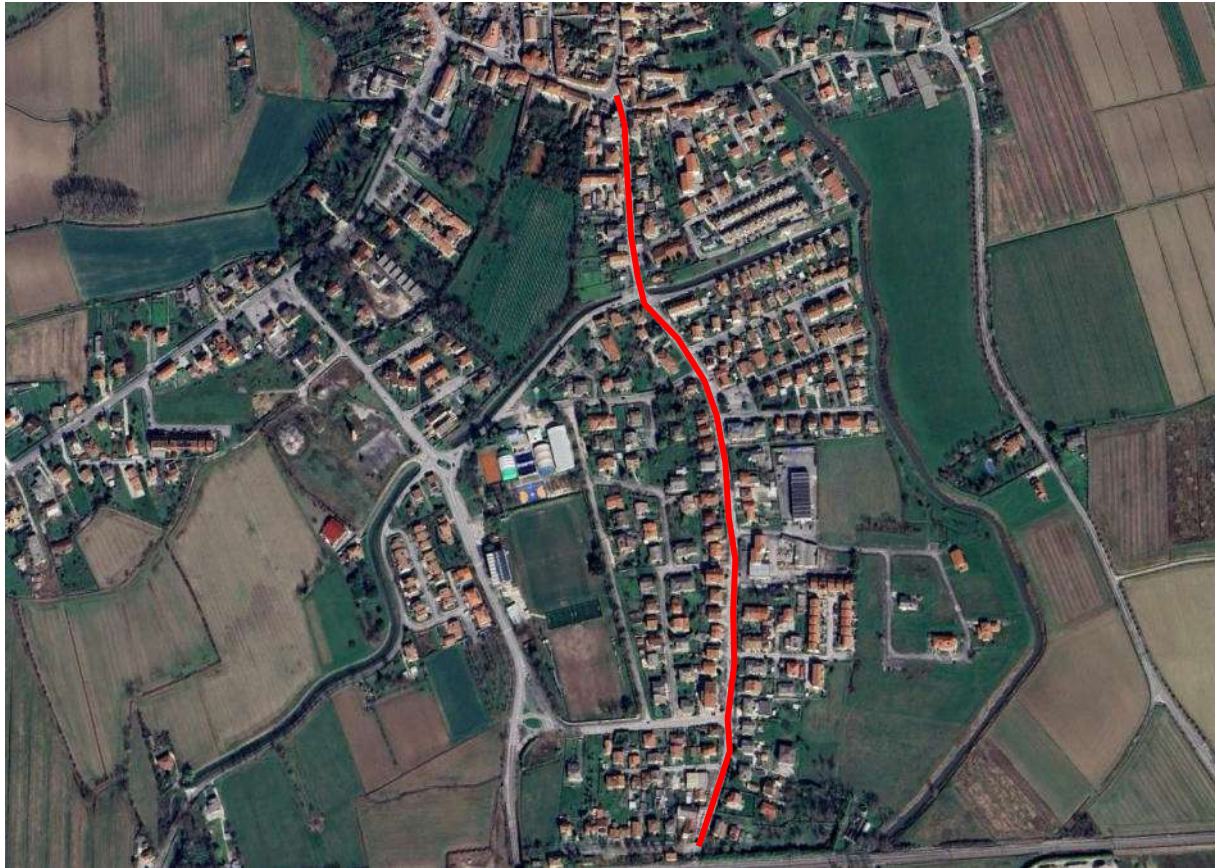


Figura 1 - Individuazione dell'area oggetto di intervento su ortofoto.

Percorrendola da Nord a Sud, la larghezza stradale ha un minimo di 10,20 m nella prima parte tra via Manin e via Visentini e si allarga a 11,00 m in prossimità delle ex-scuole Visentini, diventa 13,00 m nel tratto prospiciente piazza Garibaldi, oltre 14,00 m avvicinandosi a via Montello per ritornare a 13,00 m da via Montello alla linea ferroviaria.

La via è dotata di impianto di illuminazione su pali, da poco rinnovato con l'adozione di moderne lampade a led e dato in gestione dal Comune a società specializzata.

Le condizioni di mantenimento degli asfalti, a parte un breve tratto in prossimità del superamento del canale La Vecchia dove di recente sono stati eseguiti lavori sulla rete fognaria con rifacimento del manto, sono cattive.

Ai lati della via sono presenti marciapiedi in asfalto di larghezza variabile, in condizioni pessime, con buche, cedimenti, abbassamenti.

Nel tratto tra piazza Garibaldi e la linea ferroviaria, sul lato Est, sono presenti sui marciapiedi delle alberature. Queste piante, seppure non molto alte, hanno sviluppato una chioma ampia e un tronco che nella parte basale misura un diametro di 40/50 cm e la crescita delle radici ha provocato nel tempo ulteriori danni ai marciapiedi.

Lungo la via sono presenti molteplici intersezioni con altre vie secondarie e soprattutto una moltitudine di accessi carrai e pedonali alle residenze e a qualche attività commerciale.

A metà dello sviluppo della via è ubicato un piazzale, denominato Garibaldi, e delimitato dalle vie Redipuglia e Trento oltre che da via Marzotto, da sempre destinato a parcheggio non regolamentato per i fruitori del vicino bar e dei residenti più prossimi. Quest'area è dotata sul lato Ovest di aiuola con alberature e cespugli. Nella parte più ad Est è presente invece un grande traliccio metallico di sostegno alla linea elettrica che sorvola la piazza, con aiuola circolare alla base.

4 DESCRIZIONE SINTETICA DELLE OPERE PREVISTE IN PROGETTO

L'intervento prevede la riqualificazione della via V.E. Marzotto con esclusione dei sottoservizi. La carreggiata attuale va dai 6,50 m della parte a Nord più vicina al centro storico agli 8 m nella zona a Sud.

Come detto precedentemente il traffico a cui è sottoposta la via è limitato e appare superfluo mantenere allo scopo una strada di tali dimensioni. Oltretutto tale disponibilità di spazio invoglia spesso gli automobilisti a percorrerla a velocità sostenuta.

Il progetto prevede perciò una riduzione della carreggiata riducendola e uniformandola per tutto il suo sviluppo ai 6,50 m del tratto Nord.

Ciò consente di riservare maggior spazio e di garantire migliore sicurezza ai pedoni e cicli, oltre che ricavare qualche posto per il parcheggio delle automobili.

È prevista quindi la demolizione dei vetusti marciapiedi esistenti su entrambi i lati e la realizzazione al loro posto di percorsi ciclo pedonali di larghezza variabile a seconda della larghezza della sede stradale, comunque compresi tra 1,50 e 2,50 m circa.

I nuovi percorsi saranno delimitati e protetti da aiuole con cordone in calcestruzzo e piantumazione di alberature e cespugli.

Partendo da Nord, da via Manin alle ex - scuole Visentini, la larghezza della sede stradale disponibile è limitata sviluppando da 10,20 a 11,00 metri; qui si prevede la delimitazione e protezione dei percorsi ciclopeditoni con doppia cordone della larghezza di circa 40 cm, con la possibilità di inserimento di qualche alberello e/o cespuglio.

Da qui in poi la strada si allarga ad oltre 13,00 metri, consentendo di ricavare percorsi ciclo-peditoni più ampi, aiuole che permetteranno l'inserimento di alberature e di ricavare qualche parcheggio.

Al termine del lotto troviamo piazza Garibaldi che sarà riqualificata, creando una parte pedonale con pavimentazione in blocchetti di calcestruzzo e una riservata ai parcheggi, con inserimento di alberature e creazione di aiuole.

Proseguendo da Nord a Sud dopo Piazza Garibaldi e fino alla barriera ferroviaria, per una lunghezza di circa 490 m, la sede stradale è piuttosto ampia e va dai circa 13,00 ai 14,50 m circa in prossimità di via Montello.

Il progetto prevede anche in questo tratto la realizzazione di aiuole ai lati della carreggiata con cordone a protezione di pedoni e ciclisti.

Sul lato Est della via si valuterà il mantenimento delle alberature esistenti o la loro sostituzione in base alle risultanze del loro stato di salute.

Sul lato Ovest si prevede la realizzazione di alcuni posti auto, soprattutto in vicinanza di attività commerciali.

In questo secondo lotto i lavori prevedono la demolizione dei marciapiedi con realizzazione delle piste ciclopedonali in asfalto, nuova segnaletica, nuove aiuole con alberature.

Di seguito si riportano alcuni estratti delle tavole “Planimetria di progetto” e “Sezioni di progetto”.

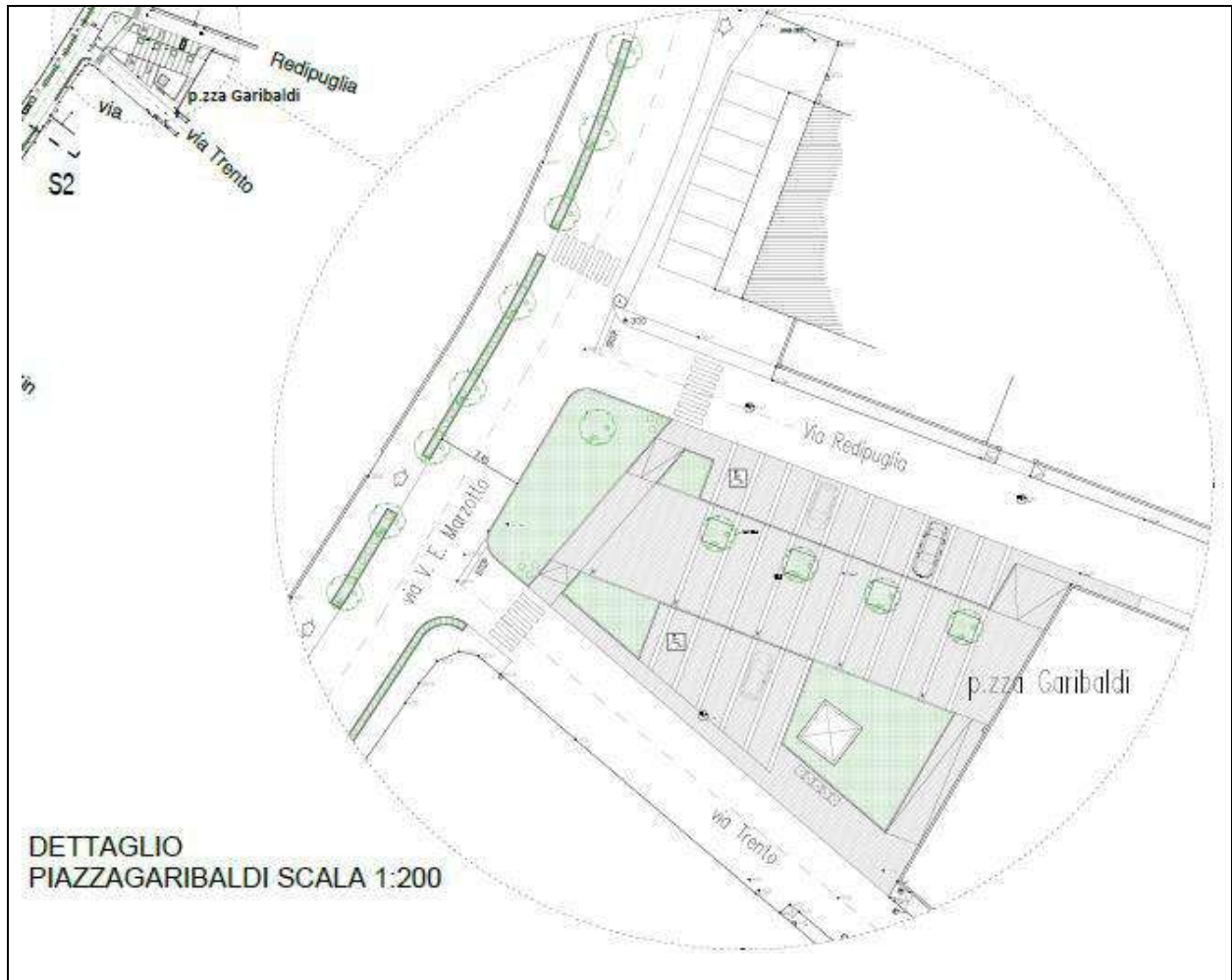


Figura 2 - Estratto della tavola "Planimetria di progetto".

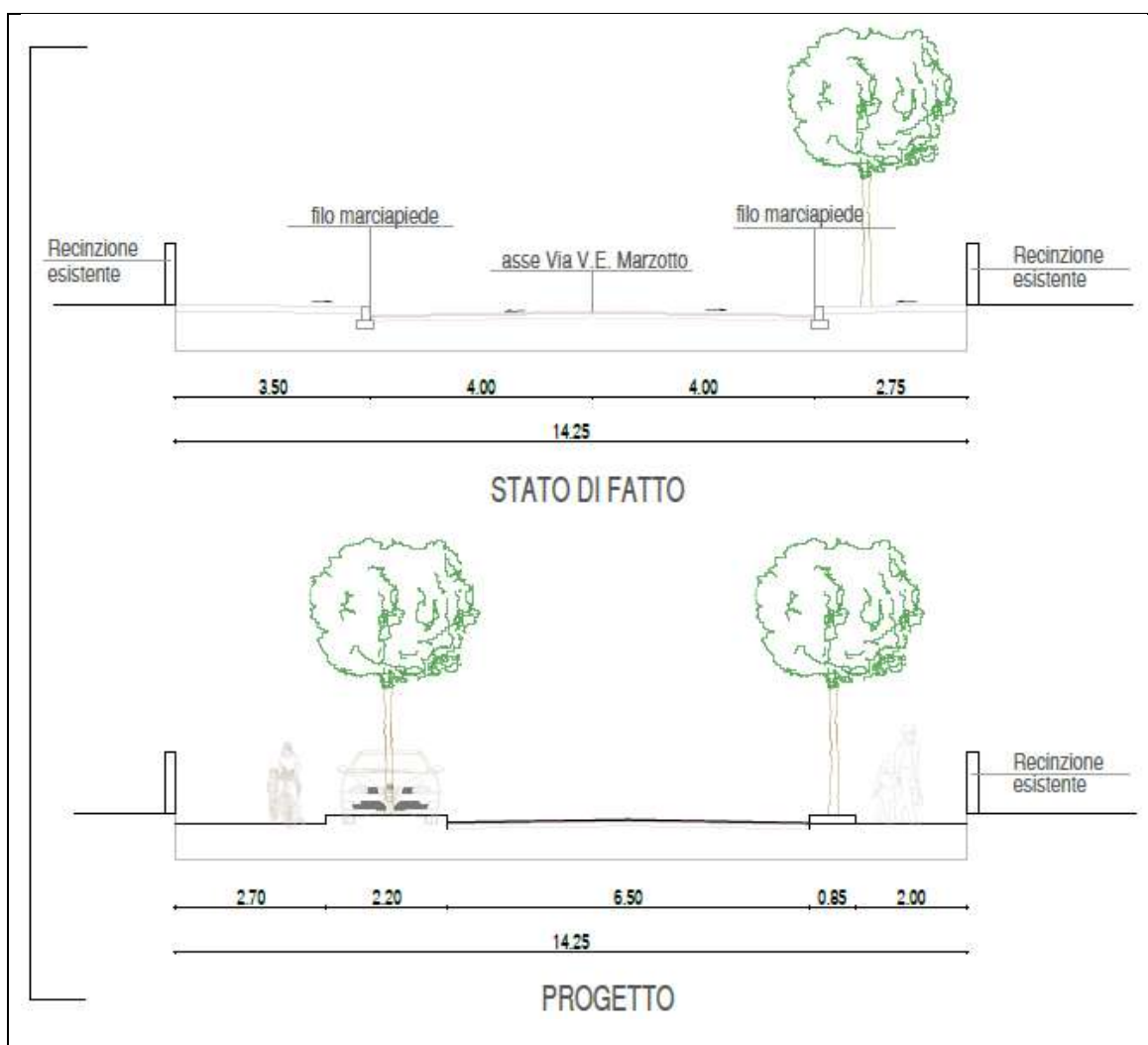


Figura 3 - Estratto della tavola "Sezioni di progetto".

5 CONFRONTO CON LA PIANIFICAZIONE VIGENTE

5.1 Piano Territoriale Generale della Città Metropolitana di Venezia

Con Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 del 01/03/2019 è stato approvato il Piano Territoriale Generale (P.T.G.) della Città Metropolitana di Venezia con tutti i contenuti del P.T.C.P. Con tale strumento la Città Metropolitana continua a promuovere azioni di valorizzazione del territorio indirizzate alla promozione di uno "sviluppo durevole e sostenibile" e vuol essere in grado di rinnovare le proprie strategie, continuamente, e riqualificare le condizioni che sorreggono il territorio stesso.

Di seguito si riportano gli estratti delle principali tavole cartografiche del PTG per l'analisi di fattibilità ambientale del progetto. Nelle varie figure via Marzotto è inquadrata dall'ovale rosso.

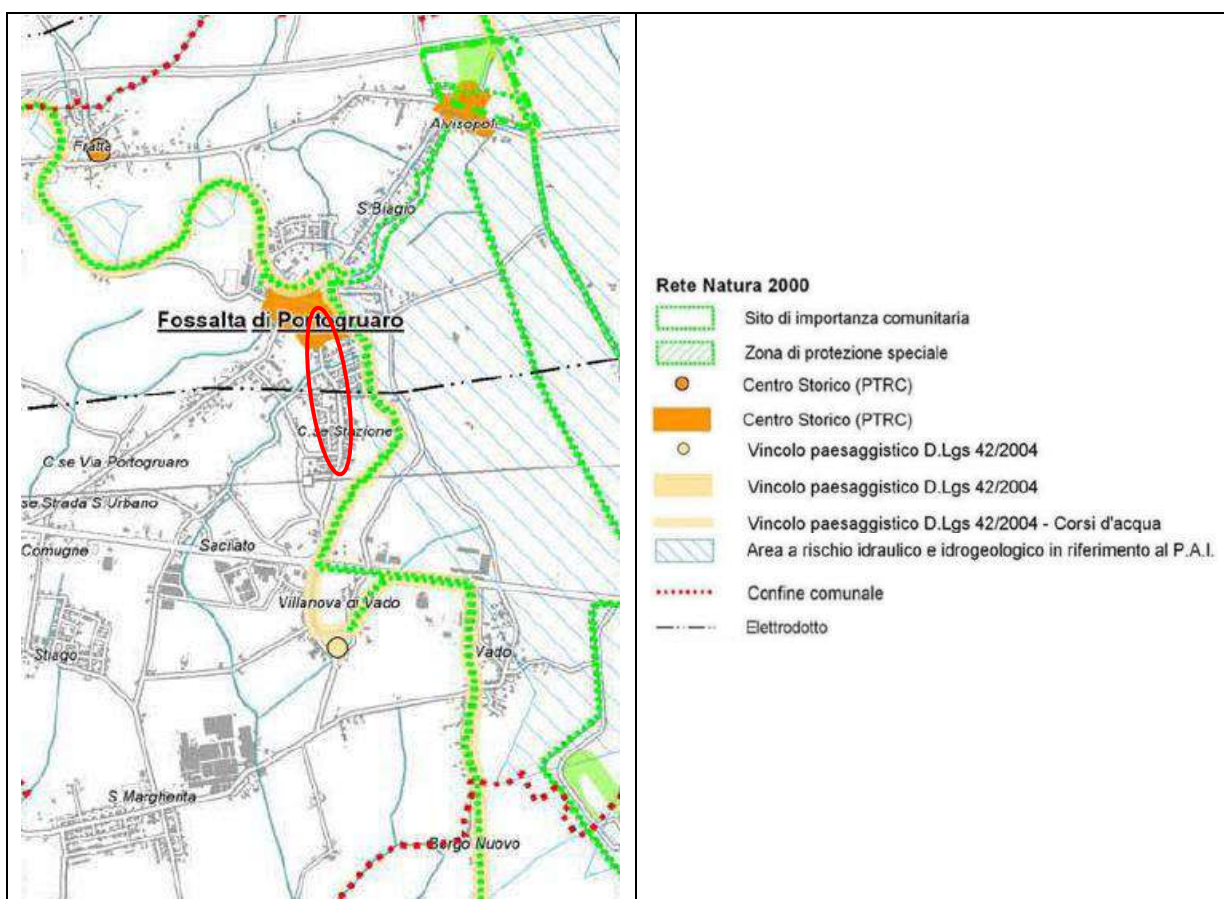


Figura 4 - Estratto della Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale del PTG.

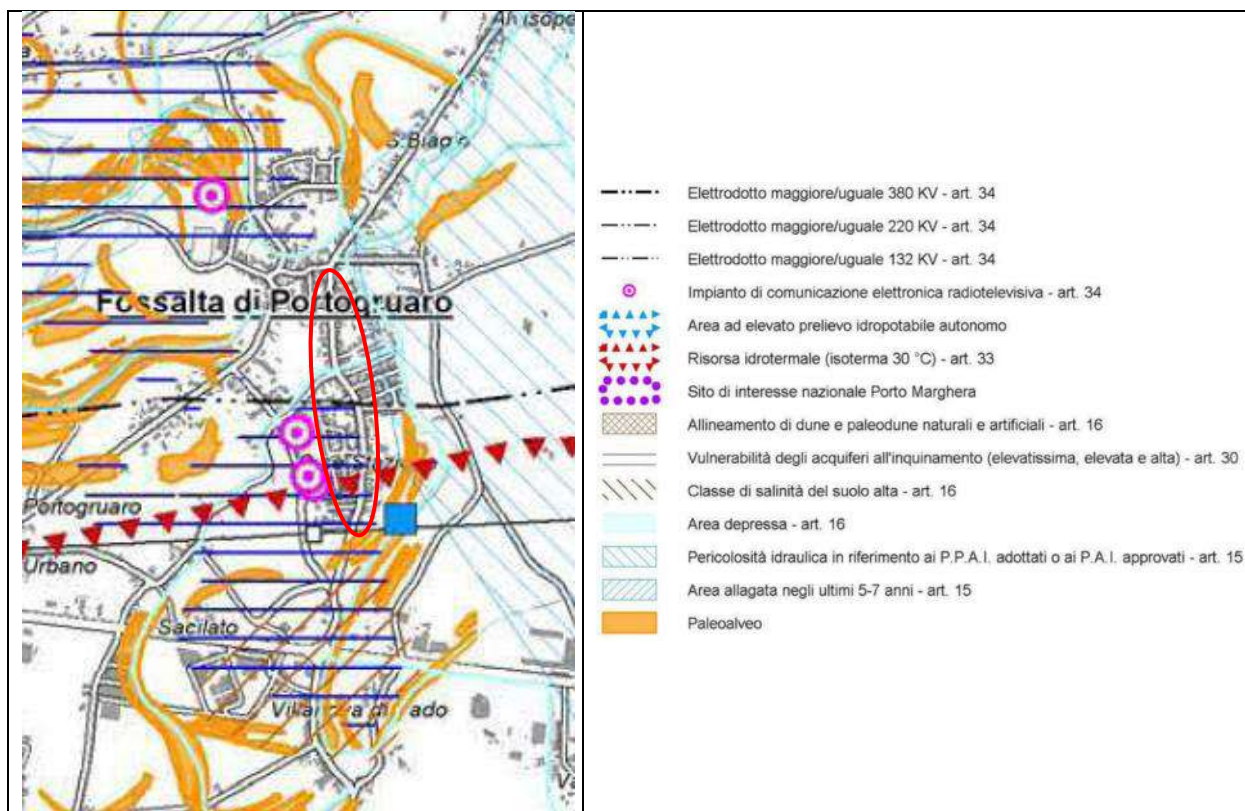


Figura 5 - Estratto della Carta delle Fragilità del PTG.

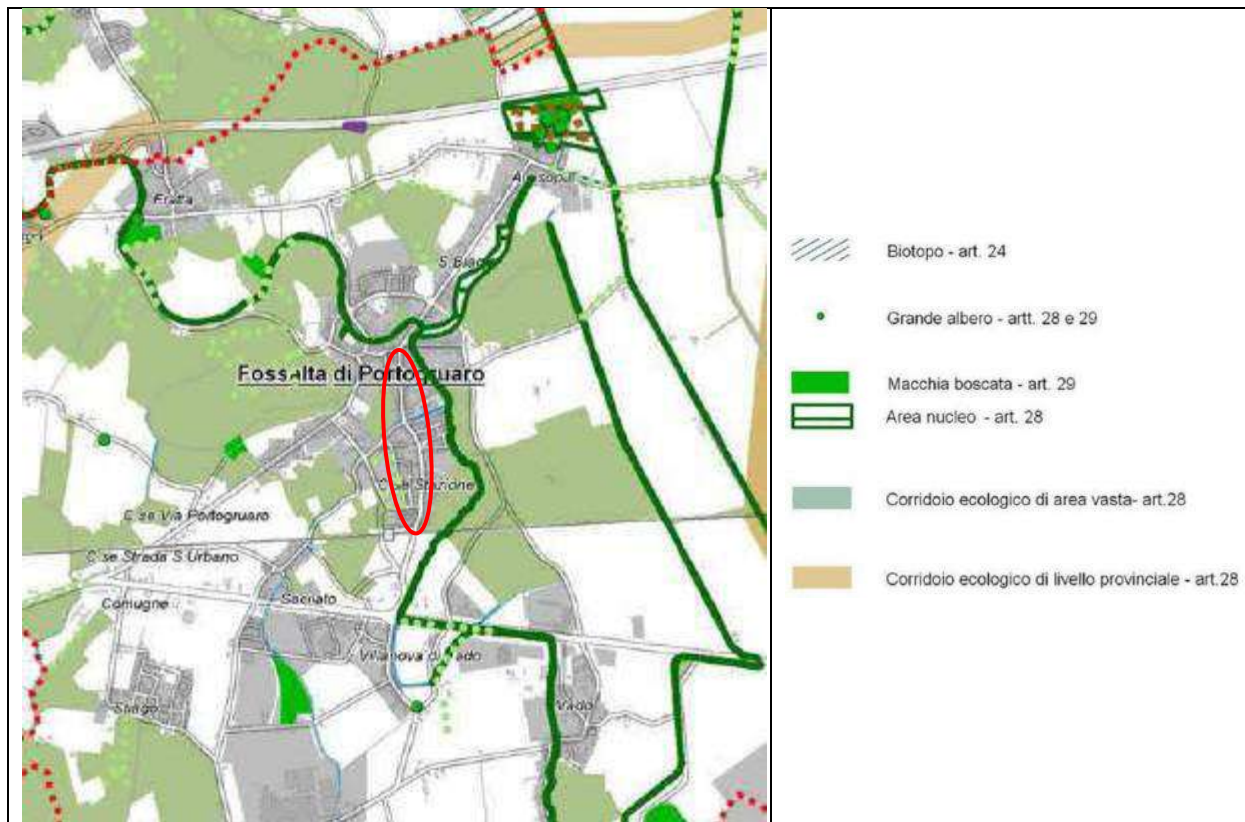


Figura 6 - Estratto della Carta del Sistema Ambientale del PTG.

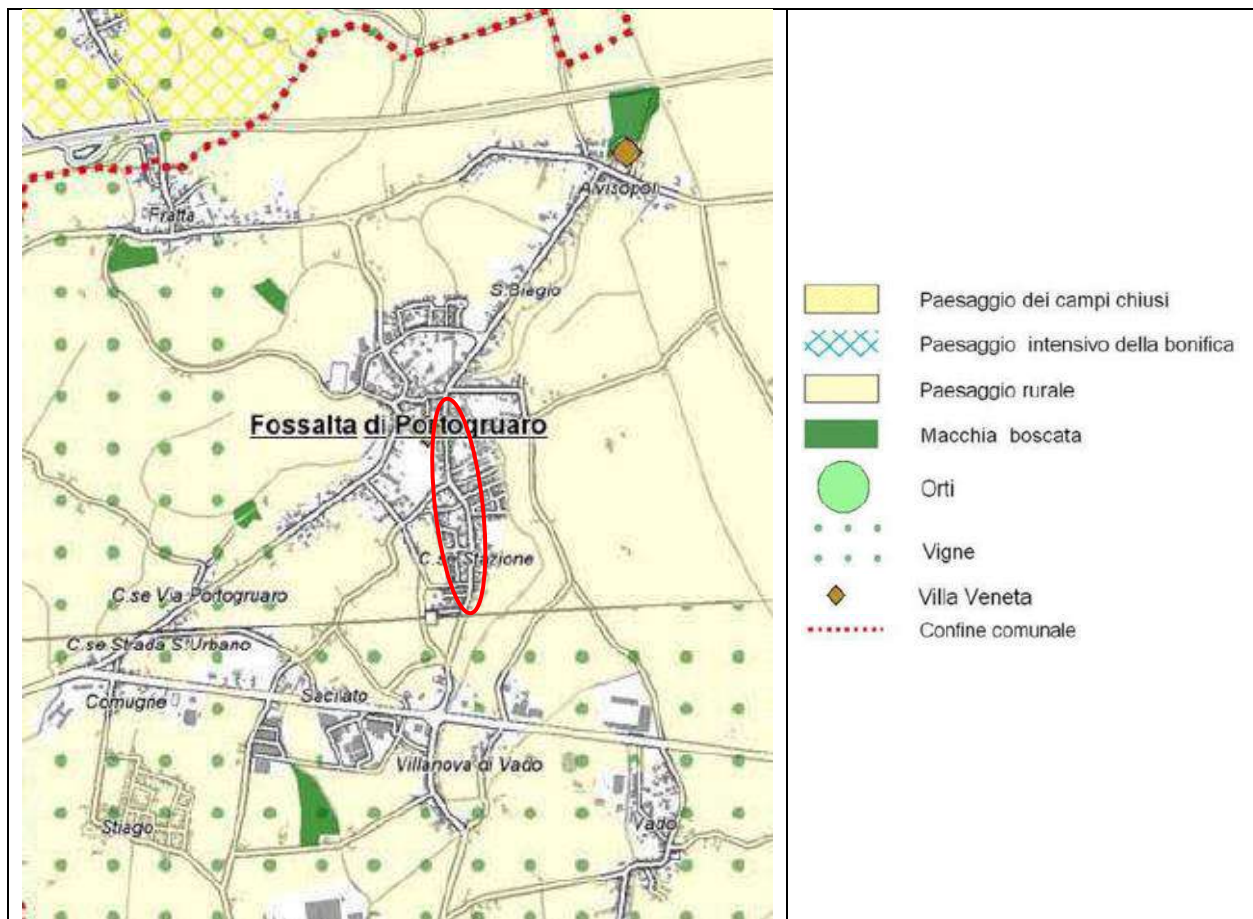


Figura 7 - Estratto della Carta del Sistema del Paesaggio del PTG.

Dalle tavole del PTG si osserva che l'area di progetto è situata in un ambito urbanizzato contornato da un paesaggio rurale e che la prima parte di via Marzotto (quella a Nord) ricade in area di Centro Storico. Alcuni dei terreni agricoli del paesaggio rurale sono indicati come "corridoio ecologico di area vasta e non molto distante dall'area di progetto (circa 130 m ad Est) è presente un sito Natura 2000 (ZSC codice IT3250044) che però non viene interferito dall'area interessata dagli interventi di progetto.

L'area di studio non appare interessare vincoli paesaggistici e aree a pericolosità idraulica. Essa ricade però in area a vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento (elevatissima, elevata, alta - art. 30 del PTG) e in area di risorsa idrotermale (art. 33 del PTG).

5.2 Piano di Assetto del Territorio

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Fossalta di Portogruaro è stato approvato con delibera n. 2 del 17/01/2014 della Giunta Provinciale. La variante attualmente vigente è stata adottata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 19 del 30/07/2020.

Di seguito si riportano gli estratti delle principali tavole del PAT utili per la disamina di fattibilità ambientale del progetto. Nelle varie figure via Marzotto è inquadrata dall'ovale rosso.

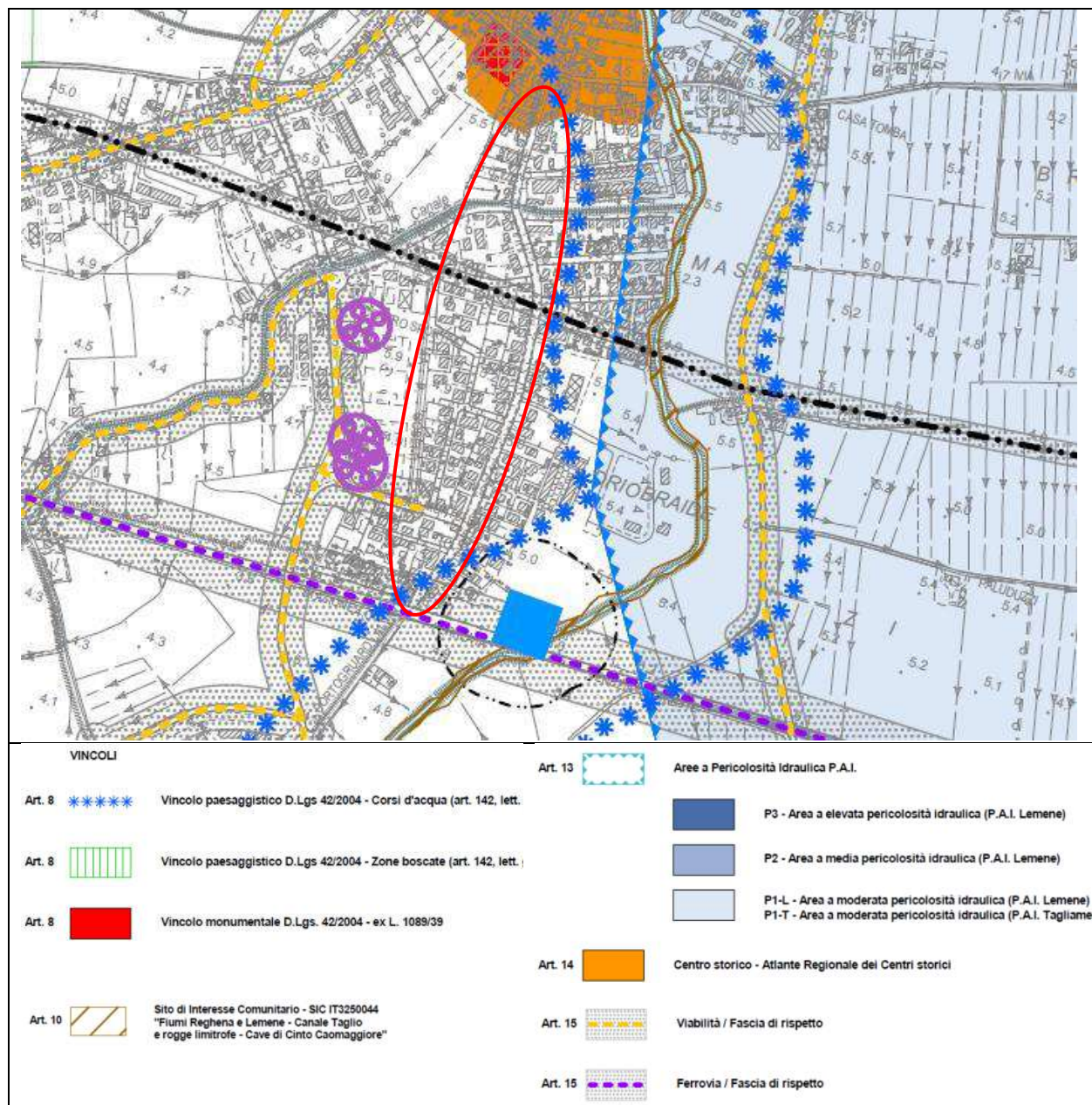


Figura 8 - Estratto della carta dei Vincoli e della Pianificazione territoriale del PAT.

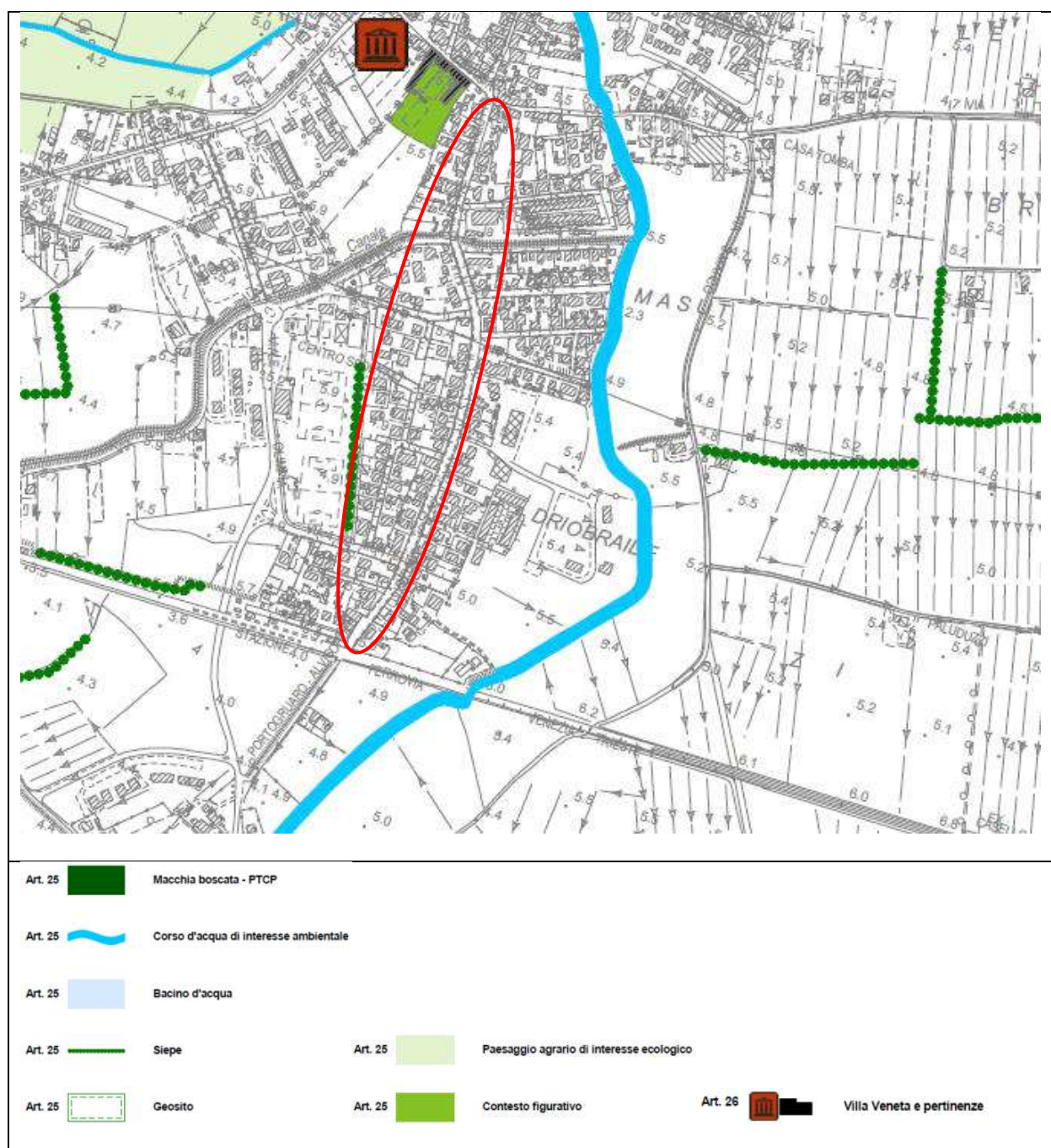


Figura 9 - Estratto della Carta delle Invarianti del PAT.

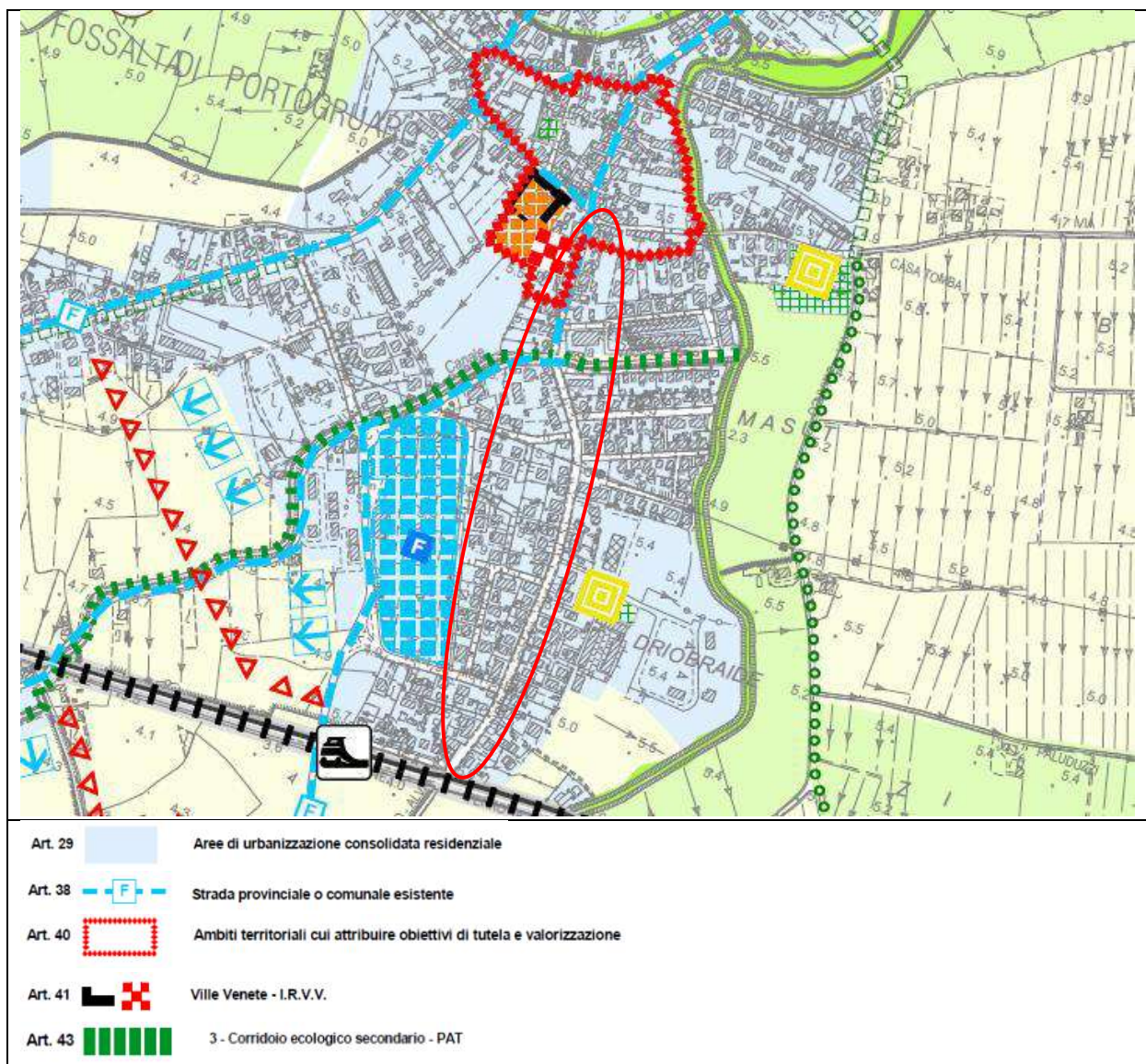


Figura 10 - Estratto della Carta delle Trasformabilità del PAT.

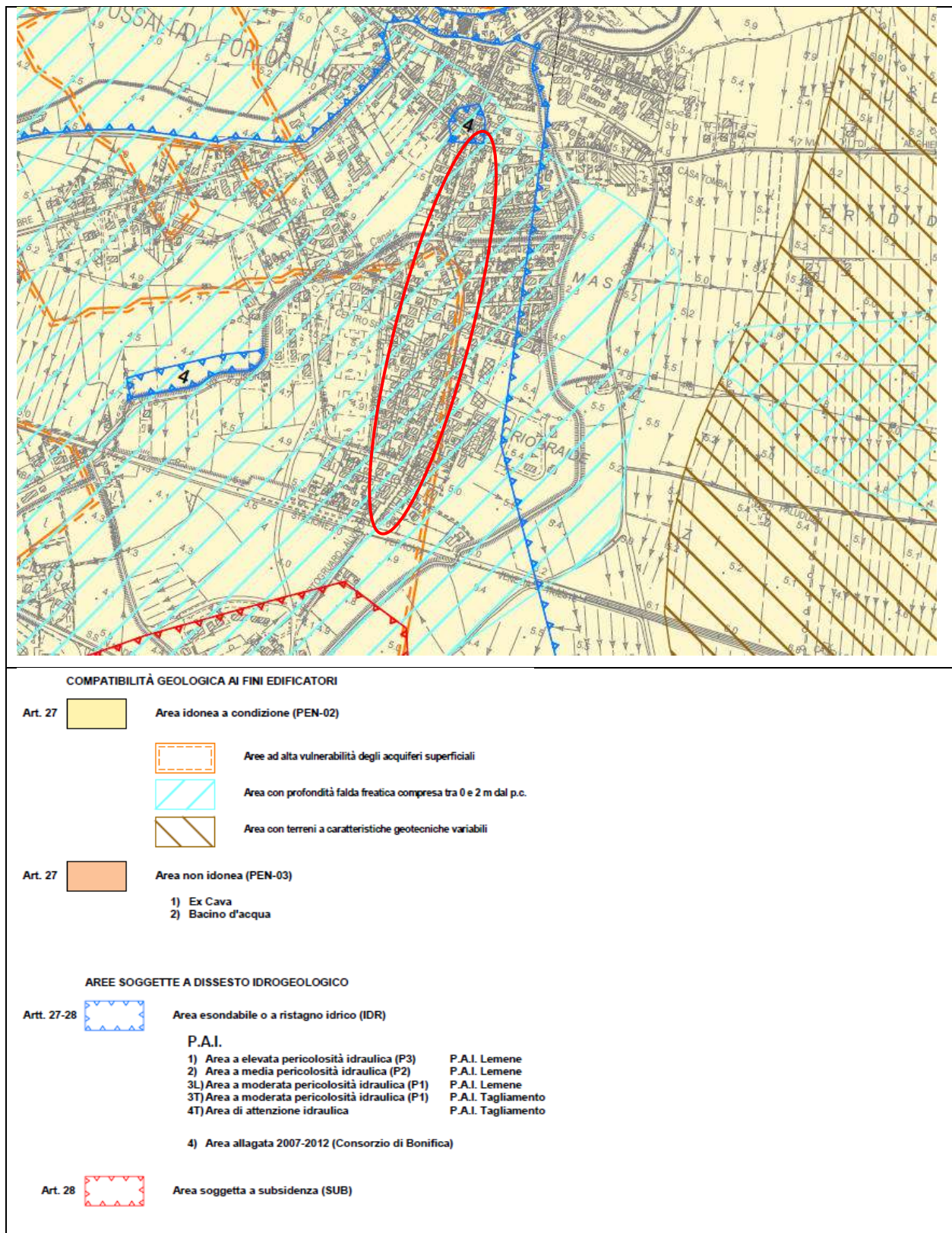


Figura 11 - Estratto della Carta delle Fragilità del PAT.

Osservando la Carta dei Vincoli e della Pianificazione territoriale del PAT notiamo che via Marzotto è interessata nella parte terminale (parte Sud) in maniera minimale dal vincolo

paesaggistico della fascia di rispetto di 150 m dai corsi d'acqua tutelati (D.Lgs. 42/2004 art. 142 c. 1 lett. c).

Il corso d'acqua in questione è il rio Lugugnana che attraversa da Nord a Sud il centro abitato di Fossalta ed è identificato come area Natura 2000 (sito ZSC cod. IT3250044 "Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore"), di cui si tratterà nel capitolo 6.

La parte iniziale della via (parte Nord) invece ricade in Centro Storico (art. 14 del PAT) e nelle vicinanze si riscontra la presenza di una Villa Veneta, che però non verrà interferita dalle lavorazioni.

A parte queste precisazioni non appaiono interferiti altri vincoli ambientali, paesaggistici e storico-culturali.

Nella Carta delle Trasformabilità del PAT si può vedere che via Marzotto ricade in un'area di urbanizzazione consolidata residenziale (art. 29 delle NTA del PAT) e che è attraversata da un "corridoio ecologico secondario" (art. 43 delle NTA del PAT). Si tratta del canale La Vecchia che si collega al rio Lugugnana a circa 270 m ad Est dall'attraversamento di via Marzotto.

I corridoi ecologici secondari, riporta l'art. 43 del PAT, sono *"corridoi naturali che svolgono la funzione di ulteriori elementi di connettività tra le aree nucleo e i corridoi ecologici di area vasta; si tratta di elementi di chiara importanza ai fini della costituzione e del mantenimento della biodiversità"*.

L'intervento di progetto tuttavia non andrà ad arrecare impatto a tale canale, poiché interesserà solo la parte superiore del ponte che lo attraversa.

Per concludere, nella Carta delle Fragilità del PAT si osserva che l'area in esame ricade in "area idonea a condizione" (come del resto tutto il territorio comunale), che è una zona con falda freatica con profondità compresa tra 0 e 2 m dal p.c. e che è ad alta vulnerabilità degli acquiferi superficiali. Inoltre si nota anche che nel punto iniziale della via è indicata una piccola area esondabile o a ristagno idrico essendo riconosciuta dal Consorzio di Bonifica come area allagata nel periodo 2007-2012.

5.3 Piano degli Interventi

Il Piano degli Interventi attualmente vigente, denominato Secondo Piano degli Interventi, è stato adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 3 in data 11.02.2022 ed è stato approvato nella seduta del Consiglio Comunale del 11.07.2023 con deliberazione n. 21. Di seguito si riporta un estratto della Carta di Zonizzazione del Piano.

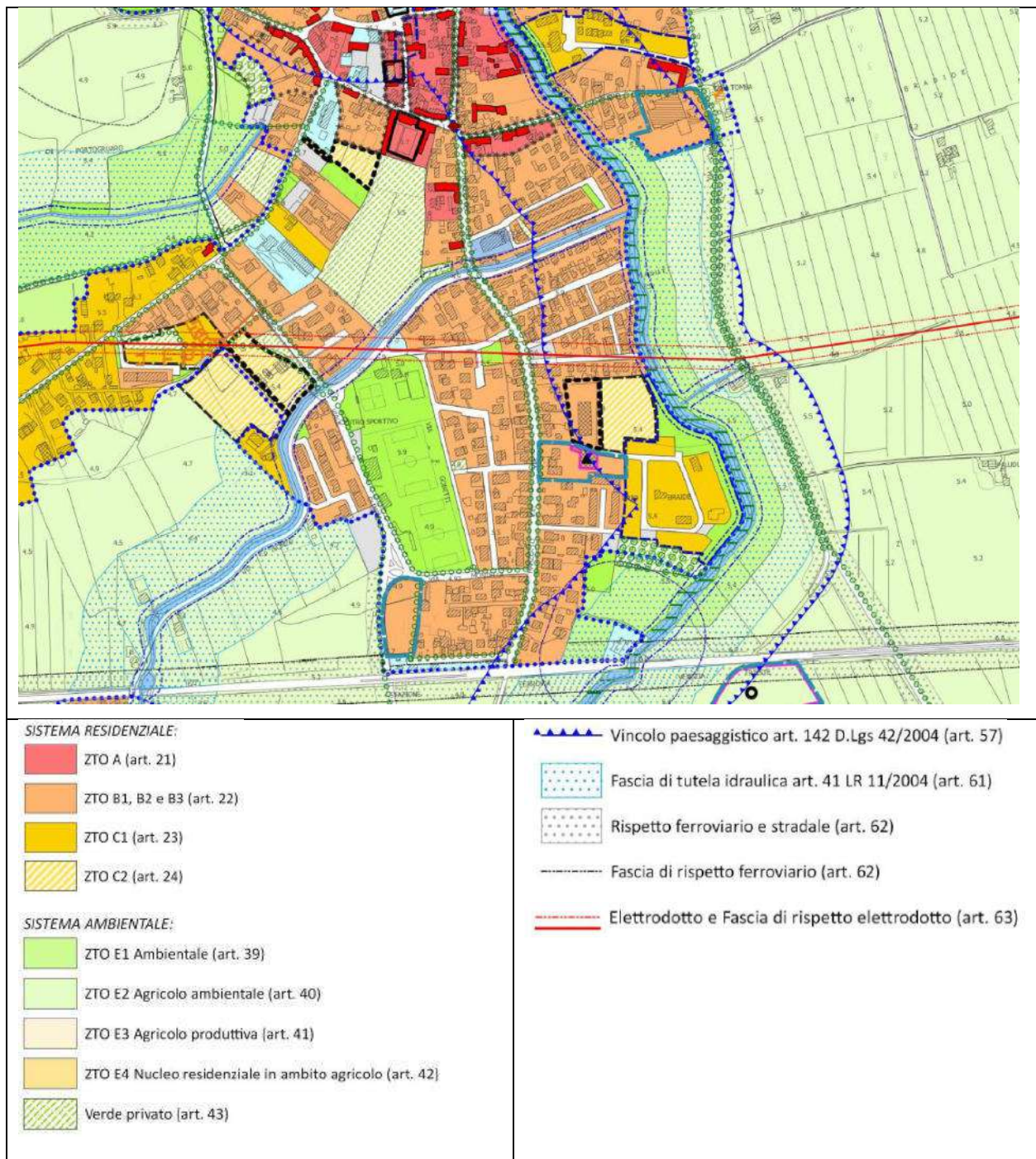


Figura 12 - Estratto della Carta di Zonizzazione del Secondo Piano degli Interventi.

Dalla figura precedente si nota che via Marzotto è sita in una zona ZTO B e gli edifici presenti ai lati sono prevalentemente di tipo residenziale e in parte di tipo commerciale. Si nota inoltre che i lati di via Marzotto sono indicati come percorsi ciclopeditoni (art. 54 delle NTO).

Secondo il comma 5 dell'art. 54 delle NTO del Piano degli Interventi:

Rispetto al PI i PUA, gli accordi pubblici privati, gli IED e gli IEC ed i progetti delle OOPP possono prevedere modifiche alla viabilità, che non costituiscono variante allo strumento urbanistico generale, se rientranti nelle seguenti fattispecie:

- *realizzazione di nuovi percorsi ciclopeditoni e marciapiedi in affiancamento alla viabilità demaniale esistente;*
- *realizzazione di nuovi parcheggi e piazzole di sosta;*

[...]

5.4 Piano Regolatore delle Acque

Il Piano Regolatore delle Acque comunale è uno strumento di gestione territoriale che contiene: l'individuazione delle principali competenze relativamente alla rete idraulica minore, l'individuazione delle criticità idrauliche dovute alle difficoltà di deflusso per carenze della rete minore, costituita dalle condotte per le acque bianche e i fossi privati, le misure da adottare per l'adeguamento della suddetta rete minore fino al recapito nella rete consorziale e le linee guida per la realizzazione di interventi pianificatori compatibili con l'assetto idraulico del territorio. Il Piano delle Acque del Comune di Fossalta di Portogruaro è stato adottato con il Consiglio Comunale n. 6 del 08/04/2014.

Nella figura che segue si riporta un estratto della tavola della Divisione Amministrativa dei corsi d'acqua del Piano, dove si osserva la presenza di un attraversamento di via Marzotto sul canale La Vecchia di competenza del Consorzio di bonifica.

Nella seconda figura che segue invece si osserva la rete fognaria del centro abitato di Fossalta di Portogruaro che, come si può vedere, si sviluppa linearmente lungo tutta via Marzotto raccogliendo i reflui delle utenze presenti ai lati della via. Si osserva inoltre che la parte Sud della via (dall'incrocio con via Italia in poi), era stata interessata da allagamenti con l'evento alluvionale verificatosi in data 29/09/2013.

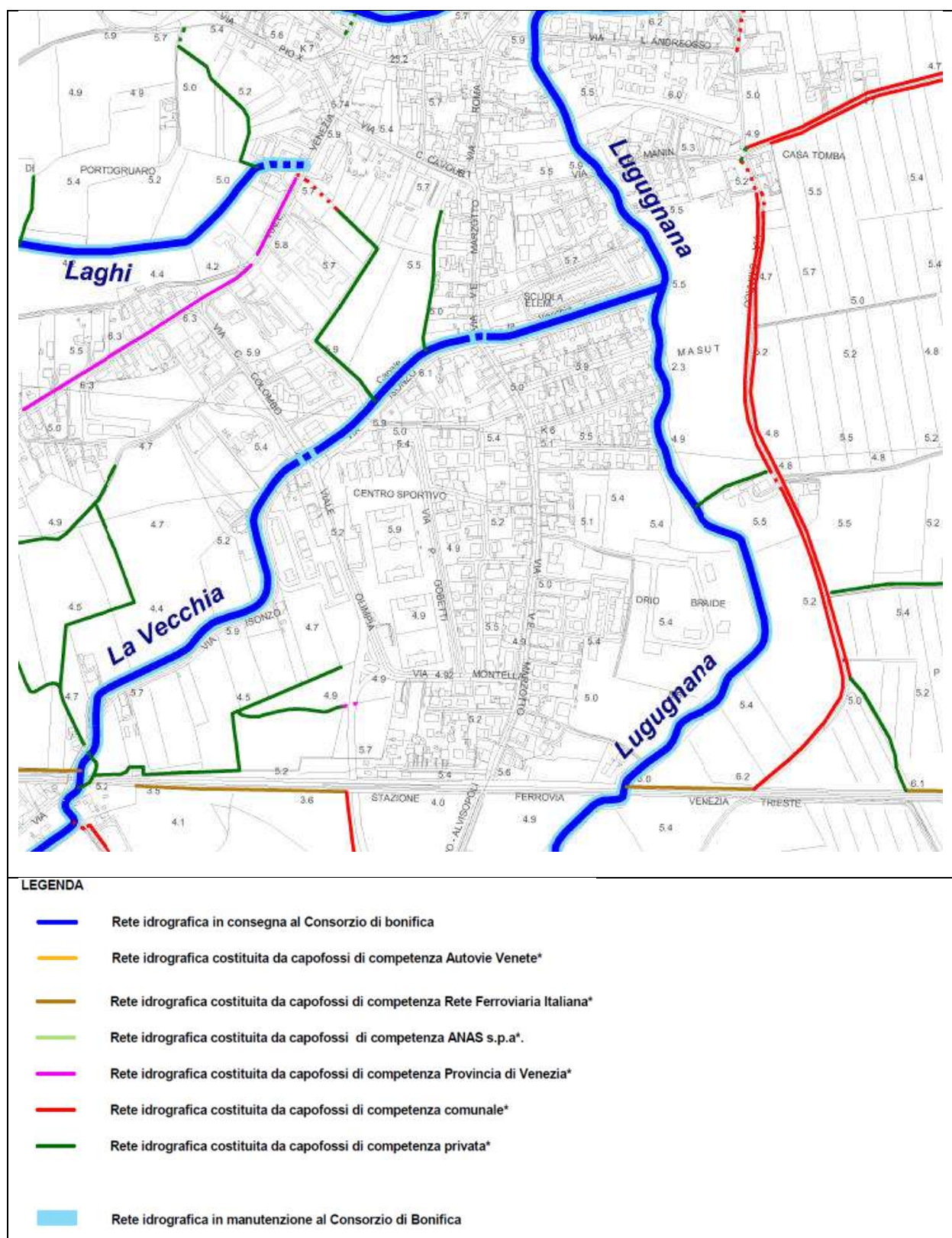


Figura 13 - Estratto della tavola della Divisione Amministrativa dei corsi d'acqua del Piano Regolatore delle Acque.

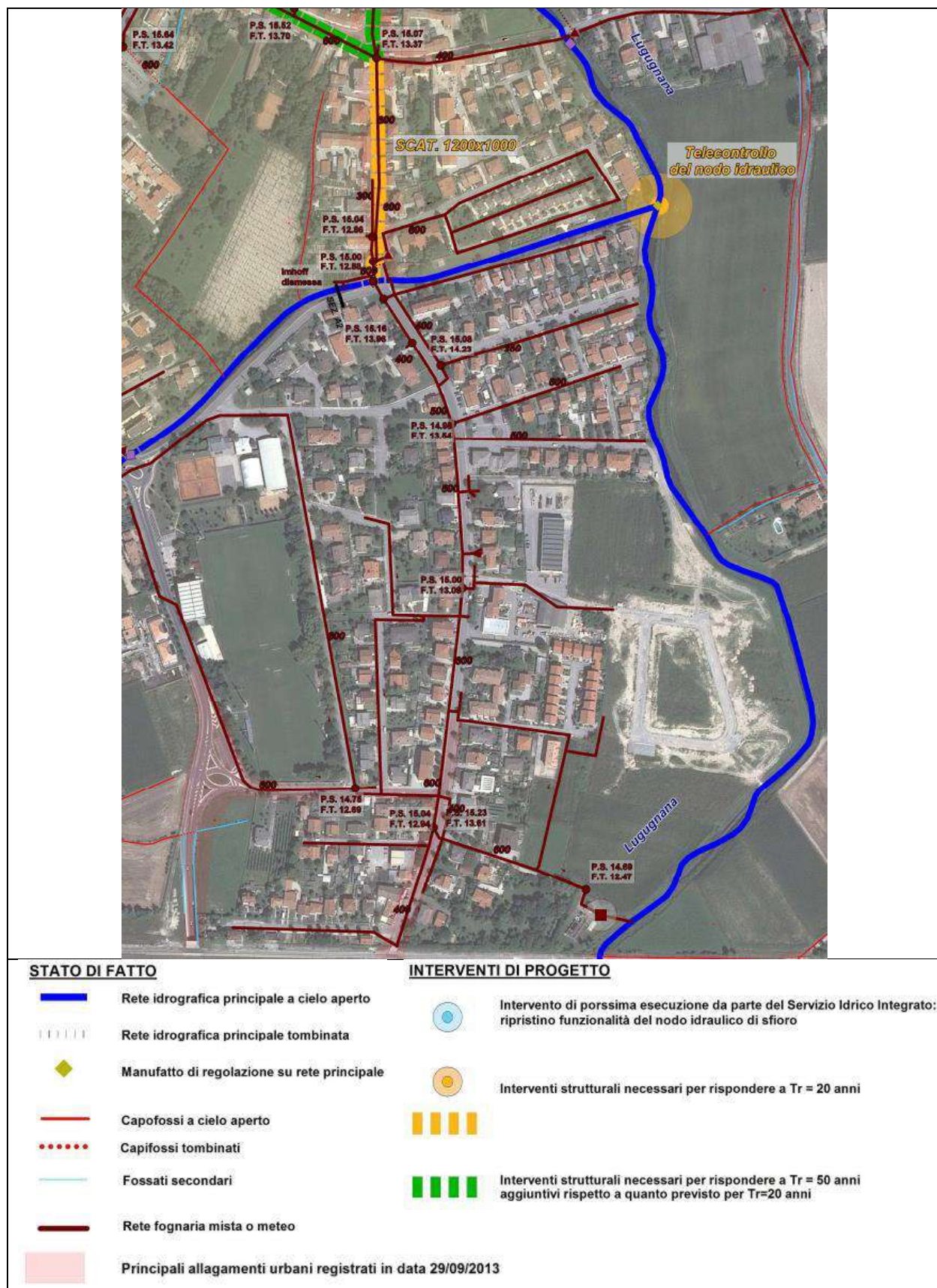


Figura 14 - Estratto della tavola “Focus centro urbano: rilievo e interventi di progetto” del Piano Regolatore delle Acque.

6 SITI NATURA 2000: S.I.C., Z.S.C. E Z.P.S.

L'intervento previsto risulta esterno a Siti Natura 2000 definiti ai sensi della Dir. 92/43/CEE (Dir. Habitat) e del D.P.R. 357/97 in quanto non interessa aree SIC (Siti di Importanza Comunitaria), ZSC (Zone Speciali di Conservazione) o ZPS (Zone di Protezione Speciale).

Si rileva però nelle vicinanze la presenza del sito con codice IT3250044 (Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore) come si può osservare dalla figura seguente, distante circa 130-150 metri nei punti più vicini a via Marzotto, nella parte Sud e in quella Nord della strada.

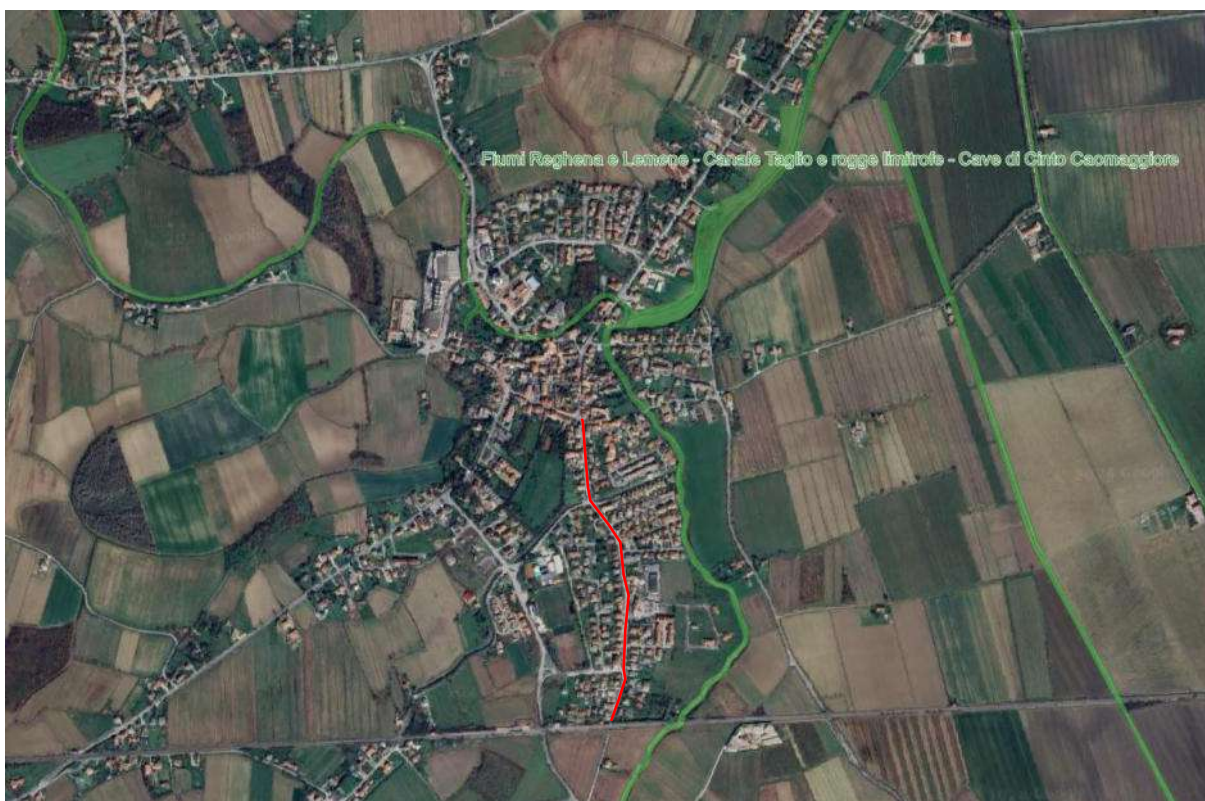


Figura 15 - Estratto su base ortofoto della perimetrazione dei siti Natura 2000 più vicini all'area di intervento.

Per le opere previste sarà dunque eseguito uno specifico screening di incidenza ambientale, ai sensi del DGRV 1400/2017 redatto secondo l'Allegato A, paragrafo 2.1, a cui si rimanda per maggiori approfondimenti in merito.

Il documento è denominato "All. E Relazione Tecnica Screening Vinca" ed è allegato al presente progetto.

7 LA GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO

Per la regolamentazione delle operazioni di scavo e di rinterro del terreno, i principali riferimenti normativi sono rappresentati dal D. Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006 e ss.mm.ii. e dalla normativa specifica DPR 120/17 *“Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12/09/2014, n. 133.”*

Il Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente ha pubblicato le linee guida per il riutilizzo di terre e rocce da scavo, con l'obiettivo di dare applicazione concreta al D.P.R 120/2017 sulla disciplina semplificata in materia ed escludere dalla disciplina dei rifiuti i materiali di scavo prodotti in grandissime quantità dalle attività edilizie e di realizzazione di infrastrutture, garantendo al contempo un elevato livello di tutela dell'ambiente grazie a regole precise, tra cui la verifica dell'assenza di contaminazione, secondo il linguaggio della normativa ambientale.

Quando terre e rocce da scavo sono classificate come rifiuto, va rispettata la normativa di settore dal deposito temporaneo alla documentazione obbligatoria, dal trasporto con formulario di identificazione rifiuti al trattamento negli impianti autorizzati.

Una possibilità di deroga al regime dei rifiuti è prevista per il riutilizzo in situ: terre e rocce da scavo sono escluse dalla disciplina dei rifiuti quando sia certificata l'assenza di contaminazione, oltre ovviamente al riutilizzo nel luogo di produzione allo stato naturale, cioè senza necessità di alcun trattamento o lavorazione sui materiali escavati. Il regime dei sotto prodotti si applica al riutilizzo di terre e rocce fuori dal sito di produzione in tre casi:

1. nei piccoli cantieri fino a 6 mila metri cubi di materiale scavato, che godono della maggiore semplificazione: il numero di campioni per le analisi di caratterizzazione ambientale è ridotto fino a un minimo di un solo campione, per aree di scavo fino a mille metri quadri o volumi fino a 3 mila metri cubi. Ai piccoli cantieri continuano ad applicarsi le medesime regole anche quando sottoposti a Via e Aia;
2. nei grandi cantieri non sottoposti a Valutazione di impatto ambientale o Autorizzazione integrata ambientale;
3. grandi cantieri sottoposti a VIA e AIA.

In tutti i casi il piano di utilizzo deve essere presentato preventivamente, la caratterizzazione è obbligatoria e preventiva. Deve essere in ogni caso presentata al termine dei lavori la dichiarazione di avvenuto utilizzo.

Nell'ambito dell'istruttoria del progetto in esame è quindi presente in allegato il documento di “Piano preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo” che definisce i criteri e le modalità con cui potranno essere gestite le terre e rocce provenienti dalle operazioni di scavo da eseguirsi per i lavori in oggetto.

8 CARATTERI DEL CONTESTO PAESAGGISTICO ED AMBIENTALE

L'ambito di intervento è parte di un contesto paesistico antropizzato di natura urbana.

I caratteri strutturali del paesaggio sono definiti dalla presenza di un tessuto urbano residenziale denso, contornato all'esterno da terreni coltivati. L'area interessata dai lavori è un territorio pianeggiante caratteristico della bassa pianura veneta.

Elementi di naturalità sono costituiti sostanzialmente da corsi d'acqua e canali, assieme a siepi e filari alberati che contornano giardini, campi ed altre proprietà.

Il contesto interessato dalle opere appare quindi antropizzato, ma con alcuni elementi di naturalità nelle vicinanze e risulta frammentato da insediamenti e strutture varie.

Tipo di Contesto dove ricade l'intervento	
Naturale	
Agricolo tradizionale	
Agricolo industrializzato	
Insediamiento diffuso o sparso	X
Periurbano	

Tipologia morfologica dove ricade l'intervento	
Costiero	
Alta Pianura	
Bassa Pianura	X
Bassa montagna / Collinare	
Montano Media montagna	
Alta montagna	

8.1 Parametri di lettura di qualità e criticità del contesto paesistico ed ambientale

8.1.1 Diversità

Il tratto interessato dai lavori si inserisce in un contesto urbanizzato denso prevalentemente di tipo residenziale e in misura minore commerciale.

8.1.2 Integrità

L'area oggetto di intervento si connota per l'assenza di elementi di integrità.

Gli interventi previsti non andranno ad alterare in maniera significativa o ridurre la diversità dei caratteri del sistema naturale esistente.

8.1.3 Qualità visiva

Nella zona interessata dalle lavorazioni prevalgono le forme artificiali (manufatti, strade, recinzioni, ecc.) su quelle naturali.

8.1.4 Rarità

Non si rilevano o segnalano elementi aventi caratteri di rarità nell'area oggetto di intervento.

8.1.5 Degrado

Non si rilevano particolari elementi di degrado, se non un cattivo stato del manto stradale. L'intervento in oggetto non andrà a degradare la situazione attuale della fisionomia estetica delle aree, anzi incrementerà il decoro delle stesse con la realizzazione di piste ciclopedonali, aiuole, la piantumazione di cespugli e alberature ed il rifacimento della pavimentazione di piazza Garibaldi.

8.2 Parametri di lettura del rischio paesaggistico antropico ed ambientale

8.2.1 Sensibilità e capacità di assorbimento visuale

Le caratteristiche strutturali e visive del sito oggetto di intervento sono tali da non prefigurare una sensibilità paesaggistica significativa, che anzi è preposta a all'esecuzione proprio di questo tipo di interventi secondo gli strumenti di pianificazione urbanistica.

8.2.2 Vulnerabilità e fragilità

Il sito non presenta una particolare vulnerabilità e/o fragilità dei caratteri costitutivi del contesto paesaggistico ed ambientale. Le opere in progetto si inseriscono quali parti integranti dell'area in questione.

8.2.3 Capacità di assorbimento visuale

Gli interventi saranno visibili a conclusione dei lavori, ma grazie al riammodernamento e miglioramento della funzionalità della viabilità locale, utilizzando anche materiali paesaggisticamente compatibili, quali aiuole e siepi, non vi sarà un deturpamento dell'aspetto attuale ma anzi una valorizzazione anche naturale del contesto di zona.

8.2.4 Stabilità

Il contesto paesaggistico è caratterizzato da un ecosistema modificato dall'attività antropica. L'evoluzione prevedibile di tale sistema è verso la possibile accentuazione dei connotati antropici per le aree interessate dalle nuove opere.

8.2.5 Instabilità

Non si rilevano particolari situazioni di instabilità biologiche.

8.3 Effetti negativi che possono essere evitati e mitigati

Per gli aspetti peculiari relativi alla vicinanza dell'area ZSC IT3250044 non si rilevano particolari effetti negativi arrecati dalle opere di progetto, né durante le lavorazioni né a regime una volta eseguite le opere. In particolare l'intervento non modificherà la funzionalità ecologica e l'equilibrio idrogeologico dell'area.

Per maggiori approfondimenti si rimanda allo specifico screening di valutazione di incidenza ambientale allegato al progetto.

8.4 Previsioni degli effetti dell'intervento

8.4.1 Fase di cantiere

In termini paesaggistici e visivi, le fasi di scavo e sistemazione dei marciapiedi laterali, ancorché temporanei e legati alla fase realizzativa, risultano limitati negli effetti paesistici considerata la loro modesta estensione e la tipologia.

L'impatto visivo è quindi temporaneo e non significativo per il contesto di zona. Potrà creare dei disagi alla popolazione locale per l'utilizzo della strada a senso alternato, che cesserà però ad ultimazione dei lavori.

8.4.2 Fase a regime

A lavori ultimati si avranno strutture artificiali sopra il piano campagna ma che si inseriranno armoniosamente nel contesto, poiché verranno utilizzati materiali e manufatti tipici del territorio e verranno piantumati elementi vegetali che renderanno più gradevole e funzionale l'assetto urbano.

8.5 Analisi dei possibili impatti

8.5.1 La compatibilità e l'impatto ambientale

La compatibilità è una procedura volta a stabilire se le attività antropiche, di qualunque genere, vadano o meno ad interagire con l'ambiente, inteso come somma di fattori fisici,

chimici, biologici, culturali e l'insieme delle rispettive interrelazioni, e sia perciò in grado di limitarne o alterarne in vario modo le funzionalità specifiche.

L'impatto è definibile come "la variazione dei flussi bidirezionali di materia, energia, di beni e di servizi (anche di valore estetico, culturale e sanitario) che avviene all'interno del sistema uomo/ambiente (convenzionalmente circoscritto ad un ambito da definirsi volta per volta) a seguito di una determinata azione". Il corretto approccio alla definizione degli impatti presuppone che non si debba entrare inizialmente nel merito (tipo) d'impatto, sia esso negativo o positivo, ma solo rilevarne la presenza. Successivamente, a seguito della fase di analisi si potrà stabilire l'entità e il verso dell'effetto impattante.

8.6 Individuazione e metodologia di valutazione degli impatti

È necessario preliminarmente relazionare le azioni prevedibili conseguenti all'opera (azioni di progetto) con l'ambiente nel quale l'opera è prevista.

La valutazione è svolta sostanzialmente per comparazione fra lo stato attuale del territorio e lo stato definito dal progetto in esame.

L'individuazione dei fattori perturbativi del progetto permette di verificare l'entità ed il verso dell'impatto potenziale. La valutazione avviene secondo scale d'impatto, specifiche per ciascuna componente, articolate su 5 classi qualitative:

1. positivo,
2. trascurabile/nullo,
3. debolmente negativo,
4. negativo,
5. fortemente negativo.

8.6.1 Impatti sull'ambiente idrico - Acque superficiali

Fase di cantiere e di esercizio

- Benché gli interventi interessino la parte superiore del ponte di via Marzotto sul canale La Vecchia, non sono previste interferenze in entrambe le fasi di progetto con le acque superficiali;

Valutazione sintetica

Impatto: Trascurabile/Nullo

La qualità delle acque superficiali non risulterà quindi influenzata negativamente dal funzionamento delle opere.

8.6.2 Impatti sull'ambiente idrico - Acque sotterranee (falda)

Fase di cantiere e di esercizio

La realizzazione delle opere non comporta variazioni del regime della falda e modifiche alla qualità delle acque sotterranee.

Valutazione sintetica

Impatto: Trascurabile/Nulla

Non sono ravvisabili alterazioni significative nei confronti delle acque nel sottosuolo.

8.6.3 Impatti sull'atmosfera - Qualità dell'aria

Fase di cantiere e di esercizio

Emissioni gassose per l'impiego dei macchinari per gli scavi e la movimentazione di materiale previsti per la sistemazione e la realizzazione dei nuovi marciapiedi e piste ciclopedonali.

Valutazione sintetica

Impatto: Debolmente negativo

La valutazione del quadro emissivo legato al cantiere è strettamente legata alla tipologia dei mezzi meccanici impiegati, al numero e alle caratteristiche di potenza di ciascun mezzo presente contemporaneamente nell'area, alla quantità di materiale movimentato e alle condizioni di ventosità locali. Le dimensioni delle opere da realizzare non possono creare disagio prolungato e diffuso.

L'immissione in atmosfera di inquinanti non è particolarmente significativa.

8.6.4 Rumore

Fase di cantiere

Emissioni sonore durante l'impiego dei macchinari per la realizzazione delle opere di progetto;

Valutazione sintetica

Impatto: Debolmente negativo

Gli impatti sono prodotti dalle emissioni di rumore dei mezzi meccanici a motore impiegati per un periodo limitato nel tempo e non durante le ore di riposo della popolazione.

In termini prudenziali, si stima che per quanto concerne l'inquinamento acustico sia possibile una limitata esposizione a rumore per la zona in esame. Per tale motivo l'impatto viene stimato, precauzionalmente, debolmente negativo.

Fase di esercizio

A completamento delle opere non vi saranno emissioni sonore.

Valutazione sintetica

Impatto: Trascurabile/Nulla

8.6.5 Suolo - Uso del suolo

Fase di cantiere e di esercizio

L'occupazione generata dal cantiere interesserà esclusivamente via Marzotto, che potrà funzionare a tratti a senso alternato per non bloccare la viabilità e per consentire le lavorazioni. L'occupazione sarà di carattere temporaneo e cesserà una volta realizzate le opere.

Valutazione sintetica

Impatto: Trascurabile/Nulla

Non si prevedono importanti occupazioni temporanee se non i depositi degli apprestamenti per il cantiere e del materiale scavato durante la fase di esecuzione dei lavori.

8.6.6 Alterazione della qualità del suolo per sversamenti accidentali

Fase di cantiere e di esercizio

Valutazione sintetica

Impatto: Trascurabile/Nulla

Durante i lavori è sempre possibile il rischio di inquinamento del suolo a seguito di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti (idrocarburi, oli) per incidenti o rotture di parti meccaniche delle macchine d'opera e degli automezzi. Trattasi comunque di impatto accidentale e quindi si valuta trascurabile/nulla.

8.6.7 Rischio di inquinamento del suolo

Fase di cantiere e di esercizio

Valutazione sintetica

Impatto: Trascurabile/Nulla

Nella fase di esercizio non risulta possibile la contaminazione del suolo. In fase di cantiere, essa può essere dovuta a perdite di sostanze inquinanti legate all'uso di mezzi. In caso di attività di manutenzione, si rileva un rischio del tutto accidentale e difficilmente prevedibile. Sotto questo aspetto l'impatto è da ritenersi quindi trascurabile/nesso.

8.6.8 *Biologia - Vegetazione*

Fase di cantiere e di esercizio

Sul lato Est di via Marzotto verrà valutato lo stato di salute delle alberature presenti e a seconda del risultato verrà deciso se mantenerle o se sostituirle, a parte questo non è prevista la rimozione di vegetazione, anzi è prevista la piantumazione di aiuole con alberature e cespugli in certi tratti della via;

Valutazione sintetica

Impatto: Positivo

8.6.9 *Fauna*

Fase di cantiere e di esercizio

Possibili effetti negativi per disturbo nella fase di cantiere e nulli nella fase di esercizio;

Valutazione sintetica

Impatto: Trascurabile/Nulla

Si reputa l'impatto diurno generato dal cantiere trascurabile/nesso, non in grado di incidere significativamente sulla nidificazione di eventuali specie, poiché l'intervento si inserisce in un contesto urbanizzato che non presenta elementi di pregio naturale ed è già normalmente soggetto a disturbo antropico.

8.6.10 *Considerazioni conclusive sulla valutazione degli impatti*

Lo studio di prefattibilità ambientale condotto non individua ulteriori controindicazioni alla fattibilità delle opere previste in progetto.

I vincoli segnalati dalla pianificazione urbanistica che interessa l'area non influiscono sulla realizzazione delle opere.

Si ritiene quindi che l'intervento proposto sia adatto ai caratteri dei luoghi, non produca danni al funzionamento territoriale e non abbassi la qualità paesaggistica complessiva.

9 ANALISI DEI POSSIBILI IMPATTI E CONCLUSIONI

La realizzazione delle opere di progetto di riqualificazione di via Vittorio Emanuele Marzotto in Comune di Fossalta di Portogruaro (VE) prevede quindi: la demolizione dei marciapiedi con realizzazione di piste ciclopedonali in asfalto protette da cordone in calcestruzzo e aiuole con piantumazione di cespugli e alberature, la realizzazione di alcuni posti auto e l'installazione di nuova segnaletica.

Tali interventi non producono complessivamente impatti ambientali e paesaggistici negativi.

Le uniche problematiche rilevabili si potranno avere in fase di realizzazione delle opere, principalmente in relazione ad inevitabili disagi sulla viabilità (polveri e smog), per chiusura di tratte stradali o viabilità a senso unico alternato, e per il rumore generato dai mezzi d'opera. Tali impatti avranno però carattere temporaneo e localizzato non nelle ore di riposo della popolazione, cessando una volta realizzate le opere.

Non si prevedono importanti occupazioni temporanee se non i depositi degli apprestamenti per il cantiere e delle terre e rocce da scavo durante la fase di esecuzione dei lavori.

Dal punto di vista visivo, le opere rispecchiano gli stili dell'assetto urbanistico in cui si inseriscono e prevedono la messa a dimora di elementi vegetali che andranno ad incrementare il decoro di via Marzotto.

Si ritiene quindi che l'intervento proposto, pur comportando delle trasformazioni in fase di esecuzione, sia adatto ai caratteri dei luoghi, non produca danni al funzionamento territoriale e non abbassi la qualità paesaggistica complessiva, ma anzi la migliori.

Lo studio condotto non individua ulteriori controindicazioni alla fattibilità delle opere previste in progetto.

Nei paragrafi che seguono sono specificate le eventuali procedure autorizzative che dovranno essere previste per i livelli di progettazione successivi.

9.1 Valutazione di incidenza ambientale

L'area oggetto di intervento è situata in prossimità dell'area Natura 2000 con codice IT3250044 denominata "Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore". Per questo motivo è stato redatto un documento di Screening di Valutazione d'Incidenza Ambientale che si allega al presente progetto a cui si rimanda.

9.2 Vincolo Paesaggistico

Al sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004, il presente progetto interferisce in minima parte col vincolo paesaggistico dei 150 metri di fascia di rispetto dai corsi d'acqua tutelati, che nel caso in esame riguarda il rio Lugugnana.

La parte iniziale di via Marzotto invece (parte Nord) ricade in area di Centro Storico (art. 14 delle NTA del PAT), pertanto il presente progetto interferisce in minima parte anche con tale vincolo.

A tal proposito è stata predisposta una specifica relazione paesaggistica allegata al progetto, a cui si rimanda per approfondimenti.

9.3 Valutazione di Impatto Ambientale

Per Valutazione di Impatto Ambientale si intende la procedura che verifica la compatibilità ambientale di un'opera secondo quanto previsto dal D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

La Regione Veneto ha individuato nella Direzione Ambiente - Unità Organizzativa Valutazione Impatto Ambientale (VIA) la struttura competente alla gestione delle pratiche di VIA.

Ai sensi della lettera h) del comma 7 dell'Allegato IV del D.Lgs. 152/2006 e ai sensi della lettera h) del comma 7 dell'Allegato A punto A2 della L.R. n. 4 del 18/02/2016 "Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale" riguardante i progetti sottoposti a verifica di assoggettabilità regionale:

Progetti di infrastrutture

[...]

h) "Costruzioni di strade di scorrimento in area urbana o potenziamento di esistenti a quattro o più corsie con lunghezza, in area urbana o extraurbana, superiore a 1500 metri.

risulta che

il presente progetto non rientra tra i progetti da assoggettare a Valutazione di Impatto Ambientale.

Montebelluna, agosto 2024

Il professionista incaricato

ing. Marco Lasen

