



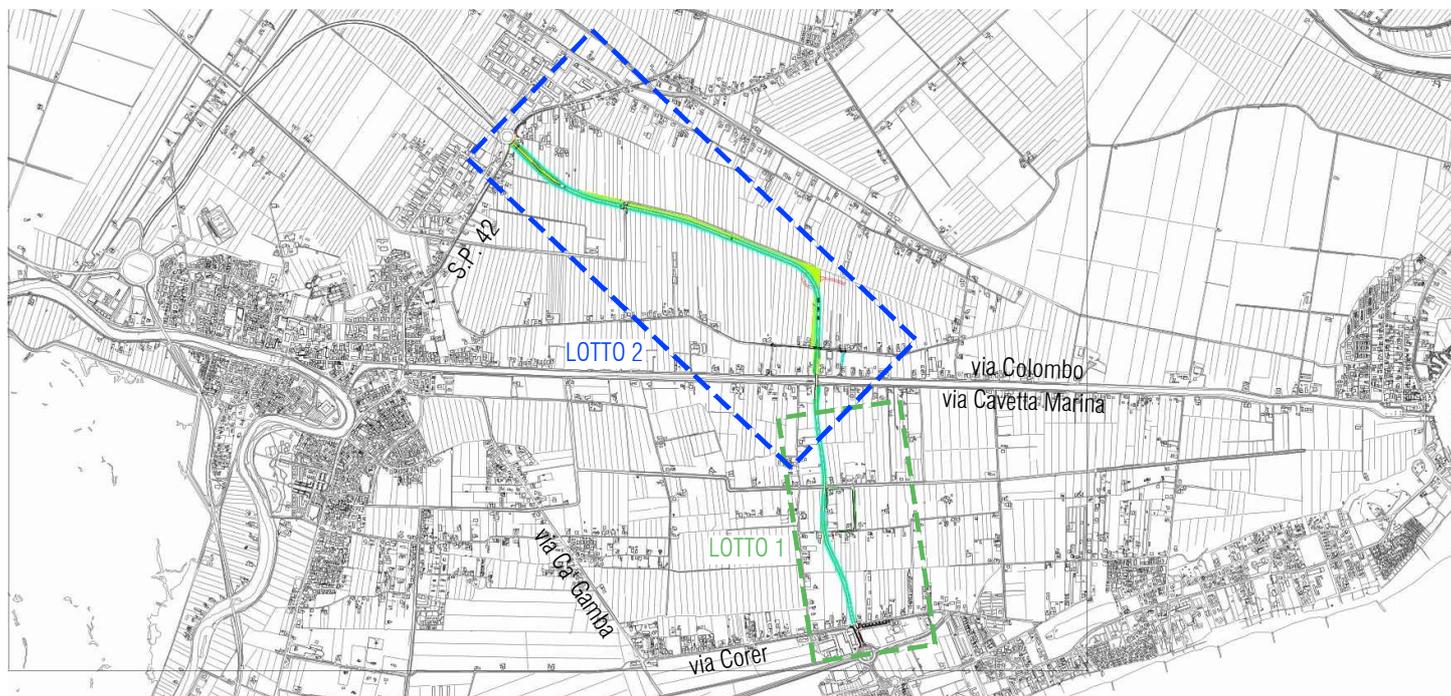
# REGIONE DEL VENETO

GIUNTA REGIONALE

SEGRETERIA REGIONALE ALLE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

DIREZIONE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

## VENETO STRADE S.P.A.



## LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL RACCORDO NORD DI JESOLO DELLA S.R. n° 43 "DEL MARE" Stralcio 2

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Ing. Gabriella Manginelli	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA CUP - D21B24000030002		INTERVENTO 431 - PTR 09/11
IL COORDINATORE DEL PROGETTO Ing. Silvia Casarin	ELABORATO <b>R.001</b>	TITOLO ELABORATO URBANISTICA INQUADRAMENTO URBANISTICO	
RESP. INTEGRAZ. SPECIALISTICHE E PROGETTISTA arch. Andrea Gabatel	DATA EMISSIONE Marzo 2025	NOME FILE 1370.0.F.R.001.0.F.0_Inq urbanistico_CART	
	0	03/2025	PRIMA EMISSIONE
GRUPPO DI PROGETTAZIONE Lotto 1: ing. Alberto Novarin		RIFERIMENTI INTERNI CODICE ELABORATO 1370.0.F.R.001.0.F.0 NOME FILE 1370.0.F.R.001.0.F.0_Inq urbanistico_CART REVISIONE 0	INVIO <input type="checkbox"/> IN PROGRESS <input checked="" type="checkbox"/> PER APPROVAZIONE PREVENUTO IN DATA
Lotto 2: Protoco Engineering srl			





---

PREMESSA .....	3
1 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE .....	4
1.1 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE SOVRAORDINATA.....	4
1.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC).....	4
1.1.1.1 PTRC con attribuzione della valenza paesaggistica .....	6
1.1.2 Piano Territoriale Generale Metropolitan di Venezia (ex PTCP) .....	12
1.1.3 Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV).....	16
1.2 PIANIFICAZIONE DI SETTORE.....	18
1.2.1 Piano di Tutela delle Acque (PTA).....	18
1.2.2 Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA).....	21
1.2.3 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA).....	24
1.2.4 Piano Regionale dei Trasporti .....	26
1.2.5 Rete Natura 2000.....	30
1.3 PIANIFICAZIONE LOCALE.....	30
1.3.1 Piano di Assetto del Territorio (PAT) di Jesolo .....	30
1.3.2 Piano degli Interventi di Jesolo.....	38
1.3.3 Piano di Classificazione Acustica di Jesolo .....	40
1.3.4 Piano Urbano del Traffico (PUT) di Jesolo.....	41
1.4 SINTESI DEI VINCOLI.....	44





## **PREMESSA**

La presente relazione riguarda lo Studio di inserimento urbanistico della realizzazione del secondo stralcio della Circonvallazione Nord di Jesolo.

Di seguito si riporta un'analisi della pianificazione territoriale e delle previsioni degli strumenti urbanistici, procedendo dalla scala sovraordinata di livello regionale fino a quella locale di livello comunale.

## **1 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**

### **1.1 Pianificazione territoriale 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 Metropolitano (PTGM) di Venezia;
- Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana.

#### **1.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)**

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) e con notevoli superfici ad elevata utilizzazione agricola. Il territorio risulta la di sotto del livello del mare.



Figura 1 - Estratto tavola n. 01a “Usò 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 con diversità agraria da bassa a medio alta, compresa tra i tessuti urbanizzati di Jesolo Lido e Paese e dell’area nucleo della laguna di Venezia. Si segnala che il corso del Cavetta è individuato come corridoio ecologico.



Figura 2 - 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 3 - Estratto tavola n. 04 "Mobilità" del PTRC. Cerchiata in rosso l'area d'intervento.

### 1.1.1.1 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” all’estremità orientale.



Figura 4 - 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.

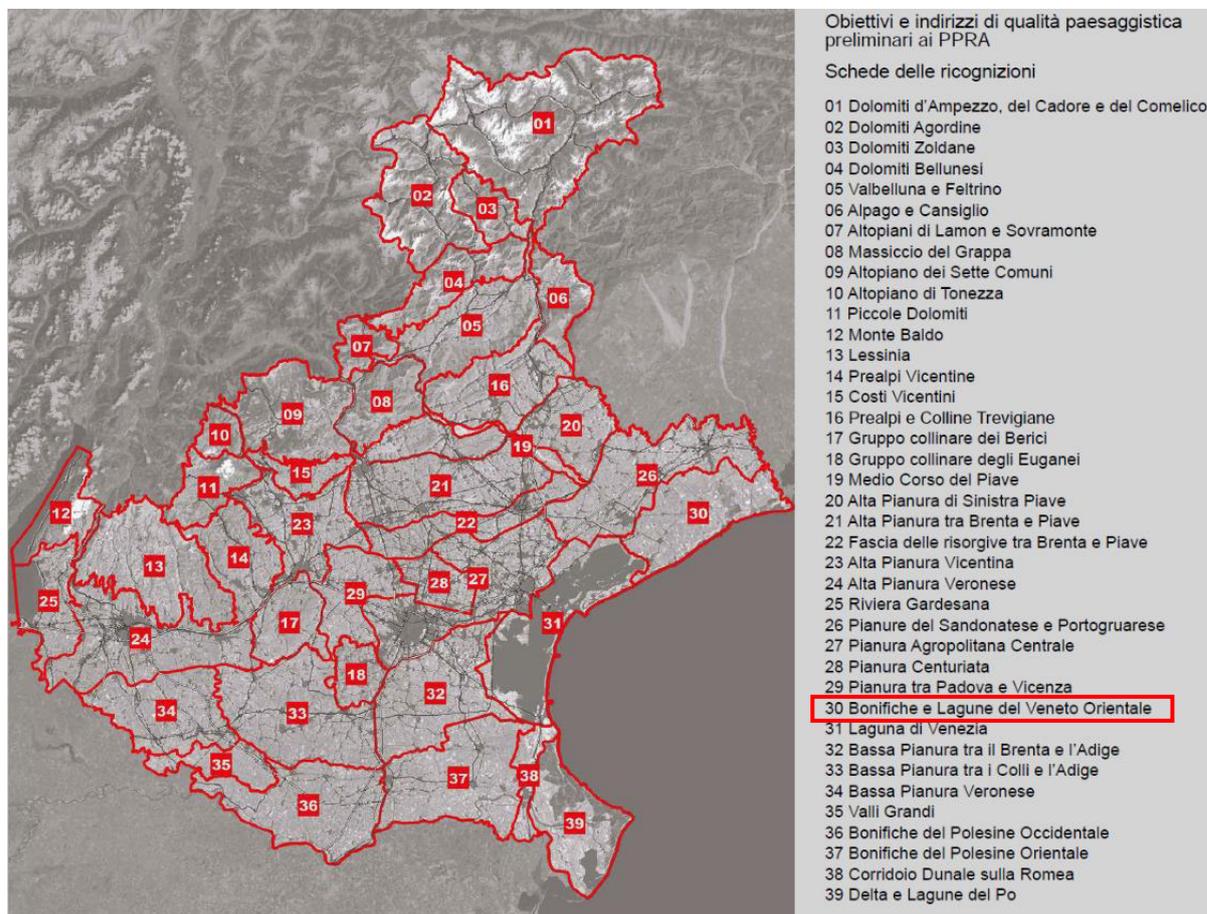


Figura 5 - Estratto degli ambiti di ripartizione delle Schede ricognitive dal Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto del PTRC.

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 e dalla laguna di Venezia, 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, Nicissolo 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.

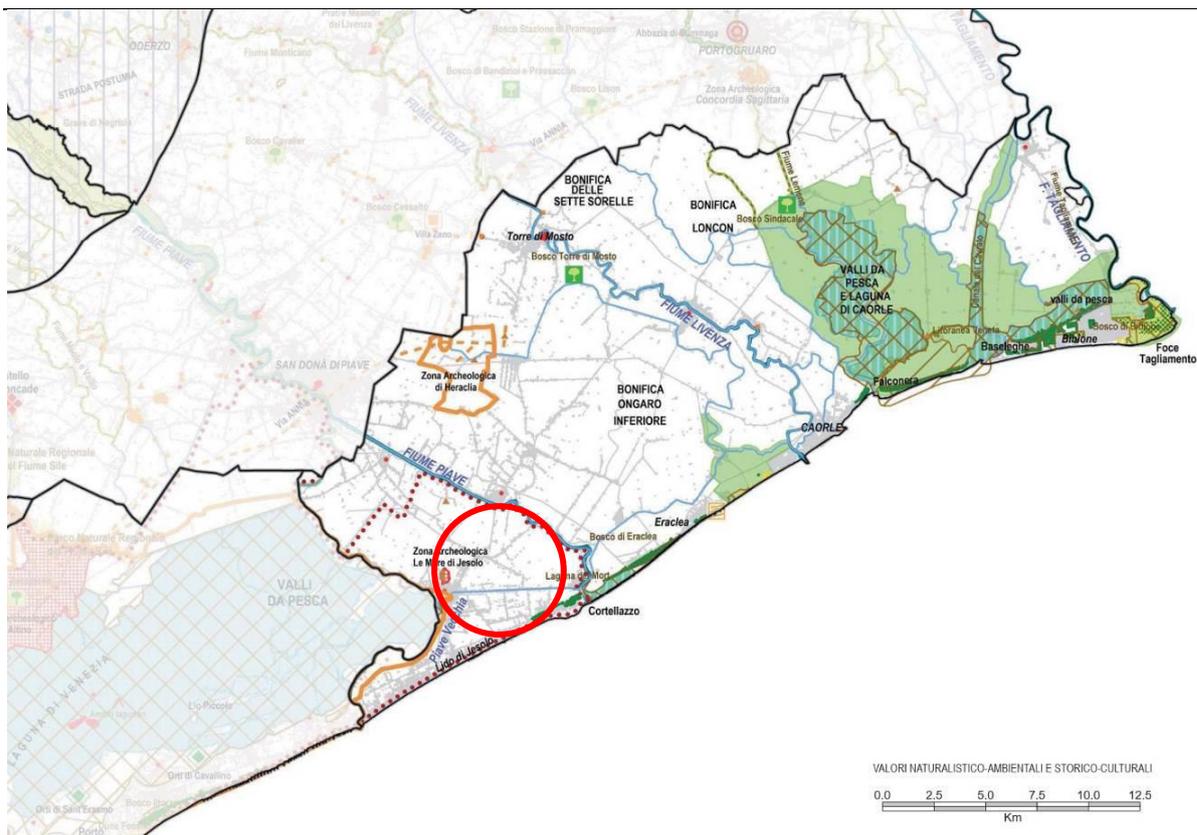


Figura 6 - Estratto Atlante Ricognitivo degli Ambiti di Paesaggio dal "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto". Ambito 30 - "Bonifiche e lagune del Veneto Orientale". Valori naturalistico-ambientali e storico culturale. (Fonte Regione Veneto).

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.

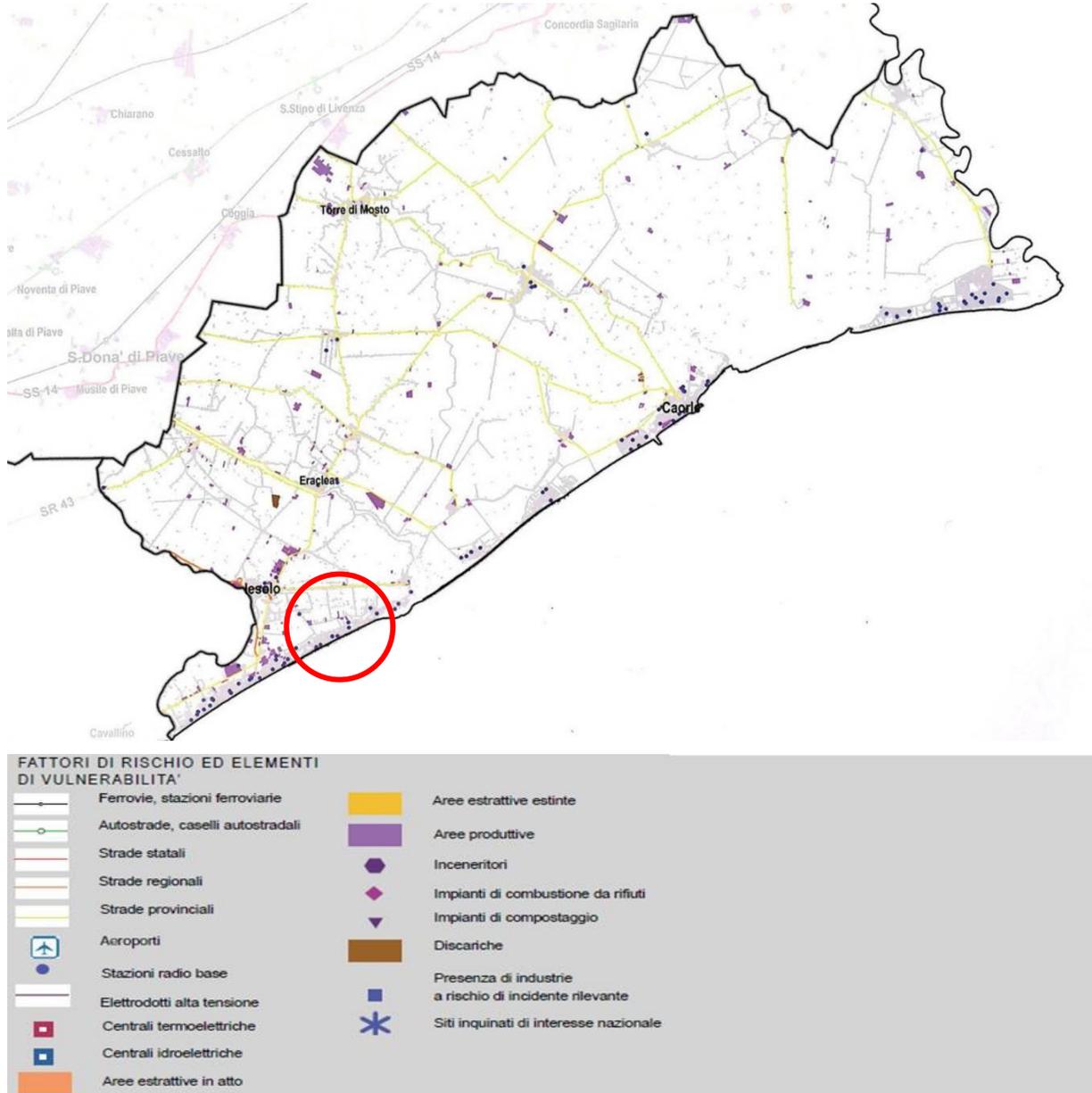


Figura 7 - Estratto Atlante Ricognitivo degli Ambiti di Paesaggio del “Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto”. Ambito 30 “Bonifiche e lagune del Veneto Orientale”. Fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità. (Fonte Regione Veneto).

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 centri.*

*30b. Promuovere la riqualificazione del fronte interno degli insediamenti turistici costieri come zona di transizione verso le aree agricole retrostanti.*

*30c. Promuovere la riqualificazione del fronte mare e del sistema di accessibilità e fruizione degli arenili.*

*30d. Mantenere liberi dall’edificato i varchi di valore naturalistico-ambientale esistenti (foce Tagliamento, Valle Vecchia e lagune di Caorle, foce Piave-Laguna del Morto).*

L’intervento in oggetto non risulta in contrasto con tali obiettivi.

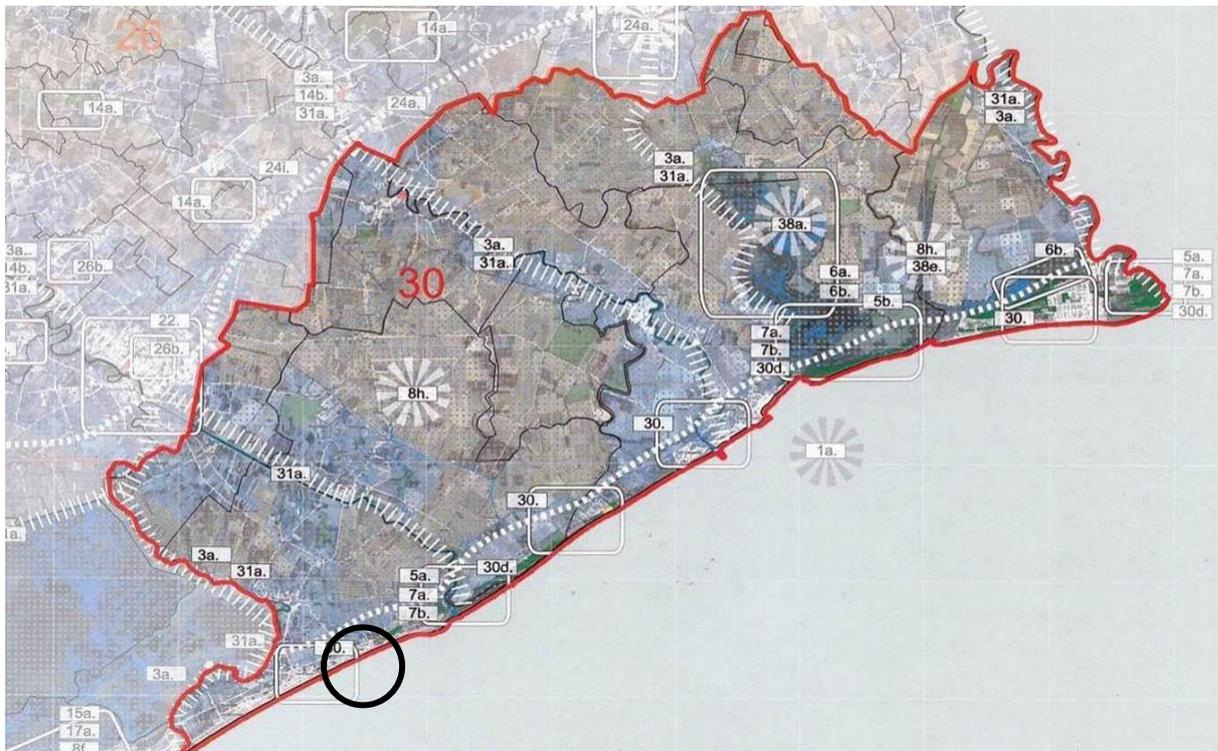


Figura 8 - Estratto carta degli Obiettivi e Indirizzi Preliminari al PPRA del “Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto”. Ambito 30 “Bonifiche e lagune del Veneto Orientale”. (Fonte: Regione Veneto).

### 1.1.2 Piano Territoriale Generale Metropolitan di Venezia (ex PTCP)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 2008/104 del 05/12/2008 e approvato con DGR n. 3359 in data 30/12/2010.

Con la L. n. 56 del 7/04/2014 “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni” dall’1/01/2015 alla Provincia di Venezia è subentrata la Città Metropolitana di Venezia. Con Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 dell’1/03/2019 è stato approvato in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo il Piano Territoriale Generale della Città Metropolitana di Venezia (PTGM) con tutti i contenuti del PTCP. Di seguito si riporta una sintesi dei contenuti del piano attraverso un’analisi delle tavole che lo compongono.

Il PTG nella Tavola n. 1 “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale” evidenzia un’area a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al PAI, mentre la fascia che si sviluppa lungo il canale Cavetta è sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 152/2006.

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 Metropolitan. 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 al di fuori dell’ambito urbano, sviluppatosi tra Jesolo Paese e Jesolo Lido.

La Tavola n. 4 “Sistema insediativo” individua le principali scelte di assetto territoriale sotto il profilo insediativo e infrastrutturale. La Cartografia del PTGM 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”, così come è stata realizzata la viabilità di progetto corrispondente all’attuale 1° stralcio del raccordo nord di Jesolo, che termina in corrispondenza del tessuto produttivo di Jesolo Paese. Dalla rotatoria di raccordo con la SP 42 ha inizio il 2° stralcio, oggetto della presente valutazione, che attraversa un territorio agricolo e, dopo aver scavalcato il Canale Cavetta (ambito in cui si snoda un itinerario ciclabile principale di

progetto) attraversa un'area urbano rurale, prima di raggiungere nuovamente il tessuto urbano di Jesolo Lido est.

La Tavola n. 5 "Sistema del Paesaggio" mette in risalto, in corrispondenza della realizzazione del nuovo tracciato infrastrutturale, la natura agricola e rurale dell'ambito in cui si è sviluppato il paesaggio intensivo della bonifica, con evidenza delle opere storiche realizzate dalla Serenissima di Venezia.

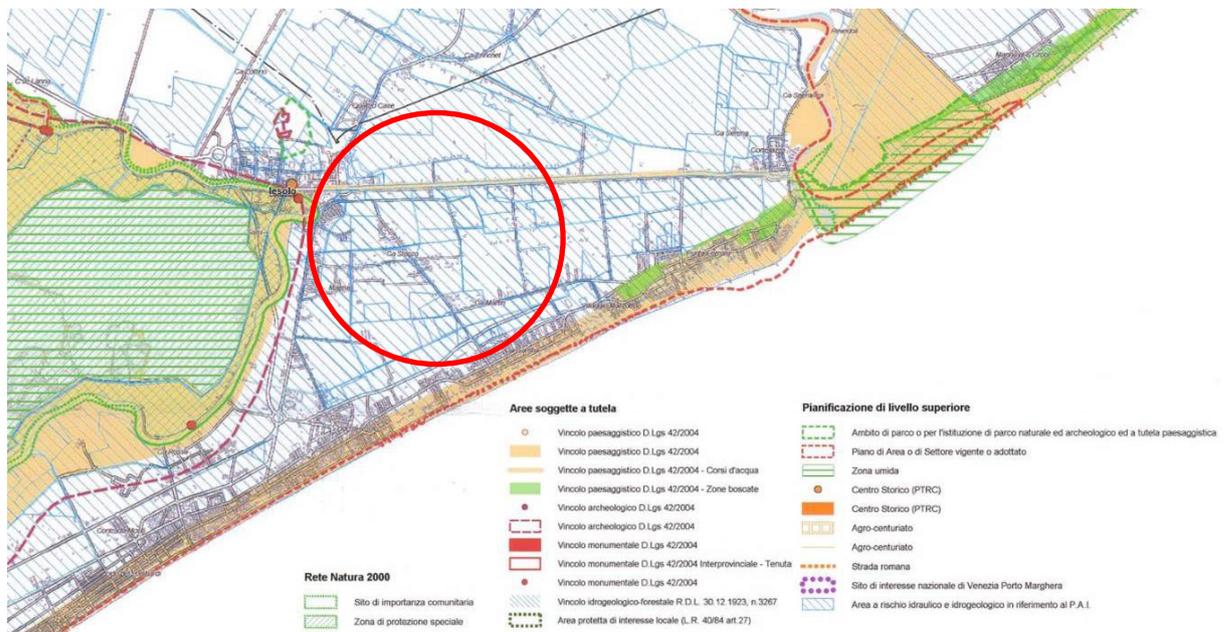


Figura 9 - Estratto Tavola 1.1 – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale. PTGM di Venezia.



Figura 10 - Estratto Tavola 2.1 – Carta delle Fragilità. PTGM di Venezia.

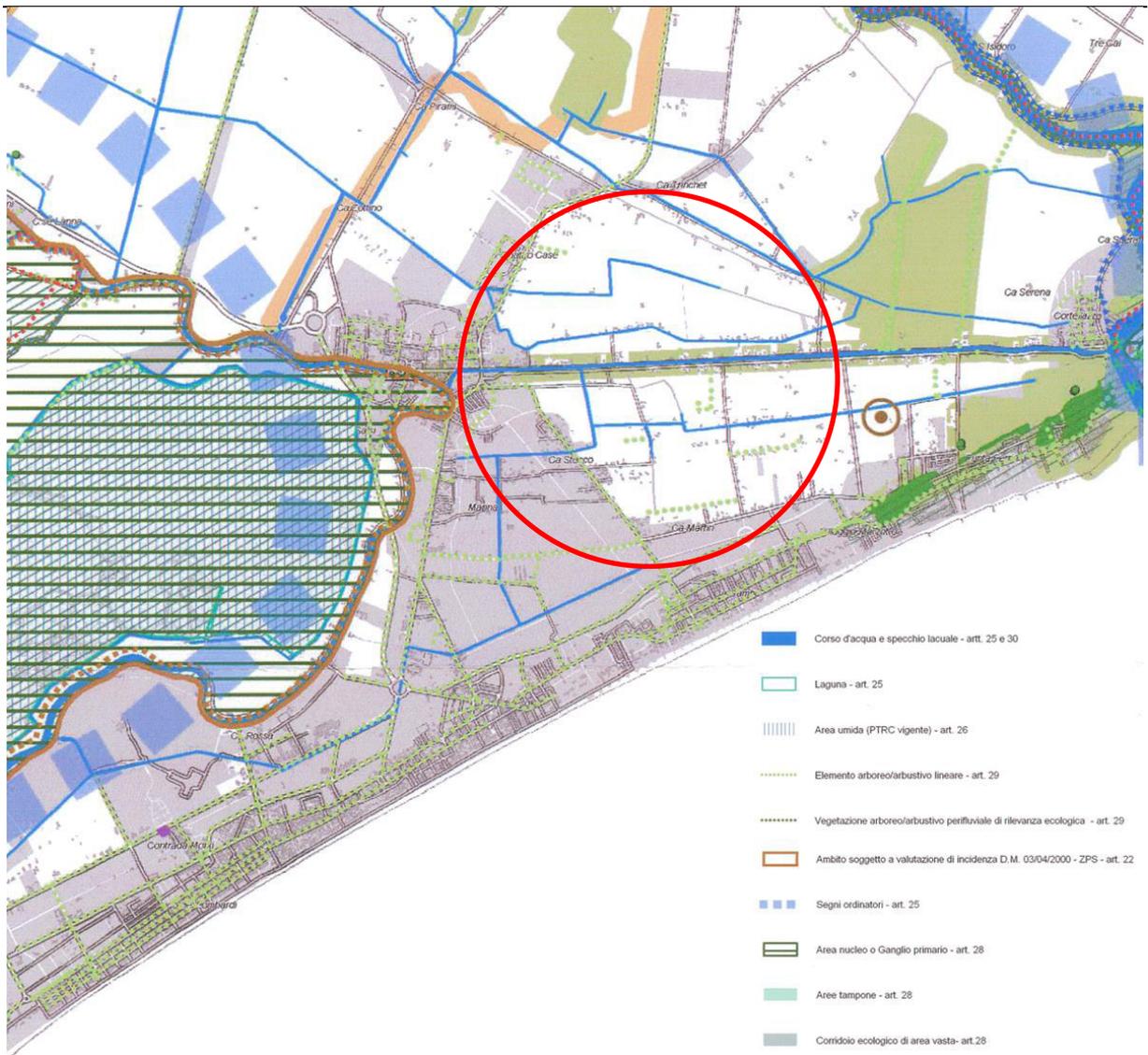


Figura 11 - Estratto Tavola 3.1 – Carta del Sistema ambientale. PTGM di Venezia.



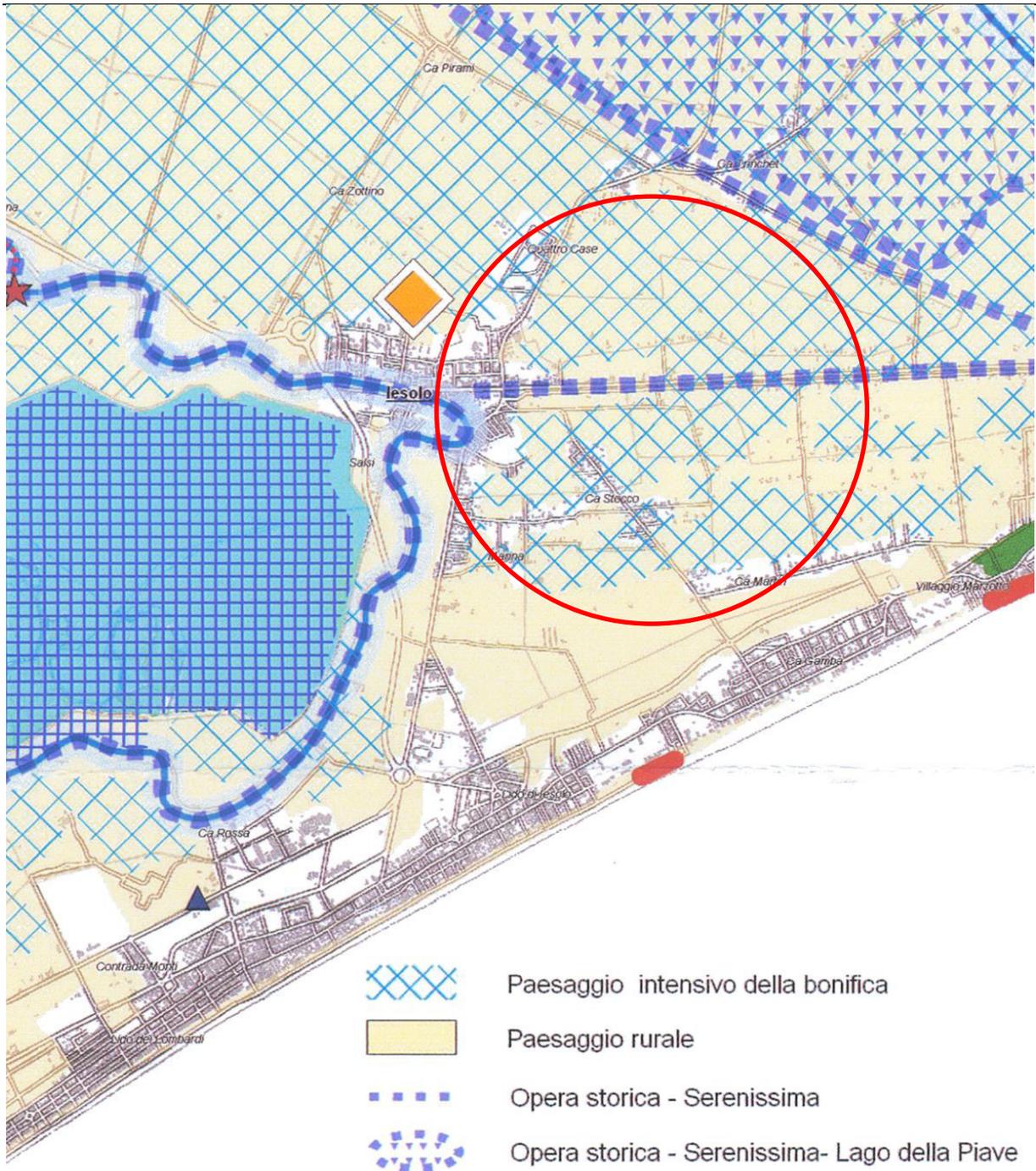


Figura 13 - Estratto Tavola 5.1 – Sistema del Paesaggio. PTGM di Venezia.

### 1.1.3 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 "Romea" 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 14 - Estratto della Tavola "Sistemi e ambiti di progetto del PALAV.**

L'ambito d'intervento è posto in prossimità di aree in cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti. Non interferisce nessun ambito ad eccezione del corso del Canale Cavetta, individuato nel PALAV come "corsi d'acqua da attrezzare per la percorribilità", disciplinato dall'art. 28 delle norme di attuazione, secondo il quale i ponti e i manufatti di nuova costruzione non devono ostacolare la percorribilità fluviale di tali corsi d'acqua.

---

## 1.2 Pianificazione di settore

### 1.2.1 Piano di Tutela delle Acque (PTA)

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.

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.

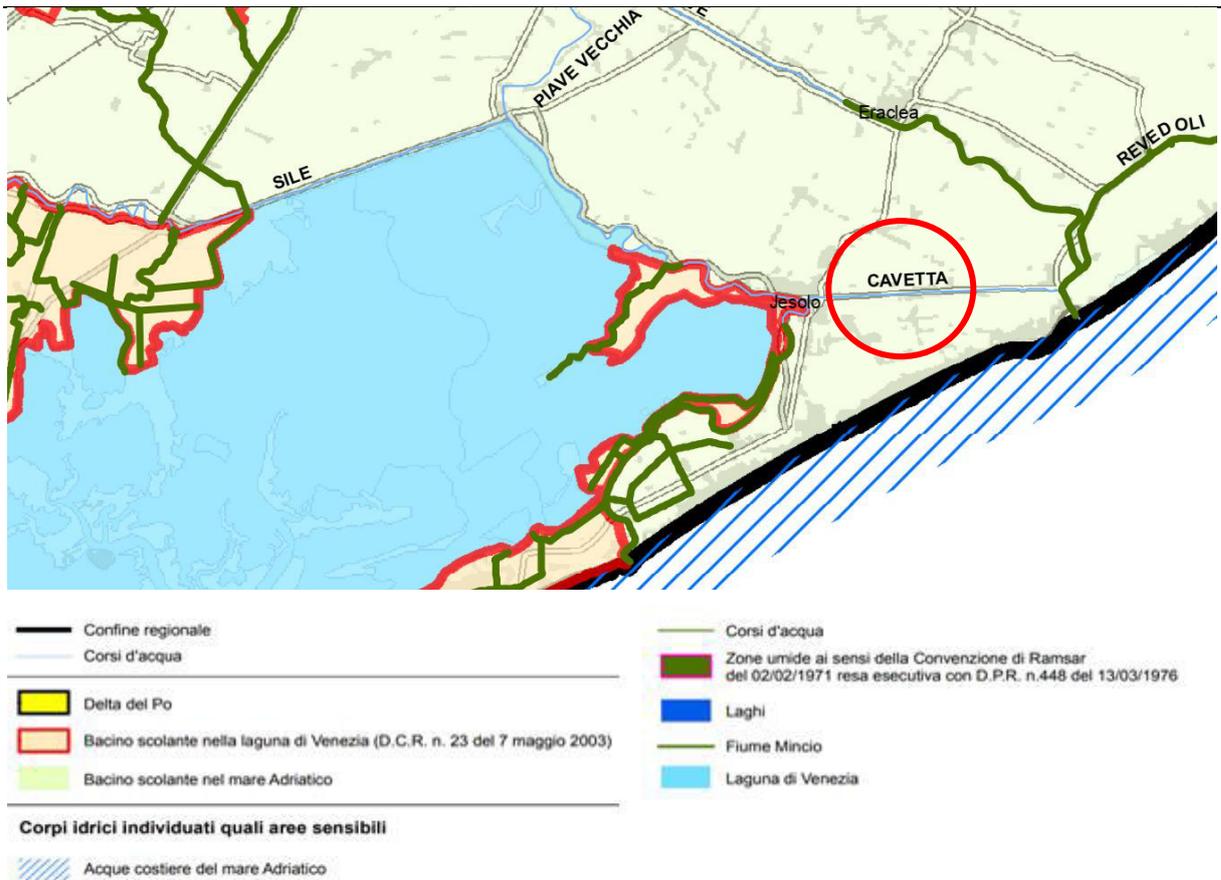


Figura 15 - Estratto tavola 2.1 "Carta delle aree sensibili" del PTA.

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 (puntualmente estremamente elevata), dove ricade anche l'ambito d'intervento.

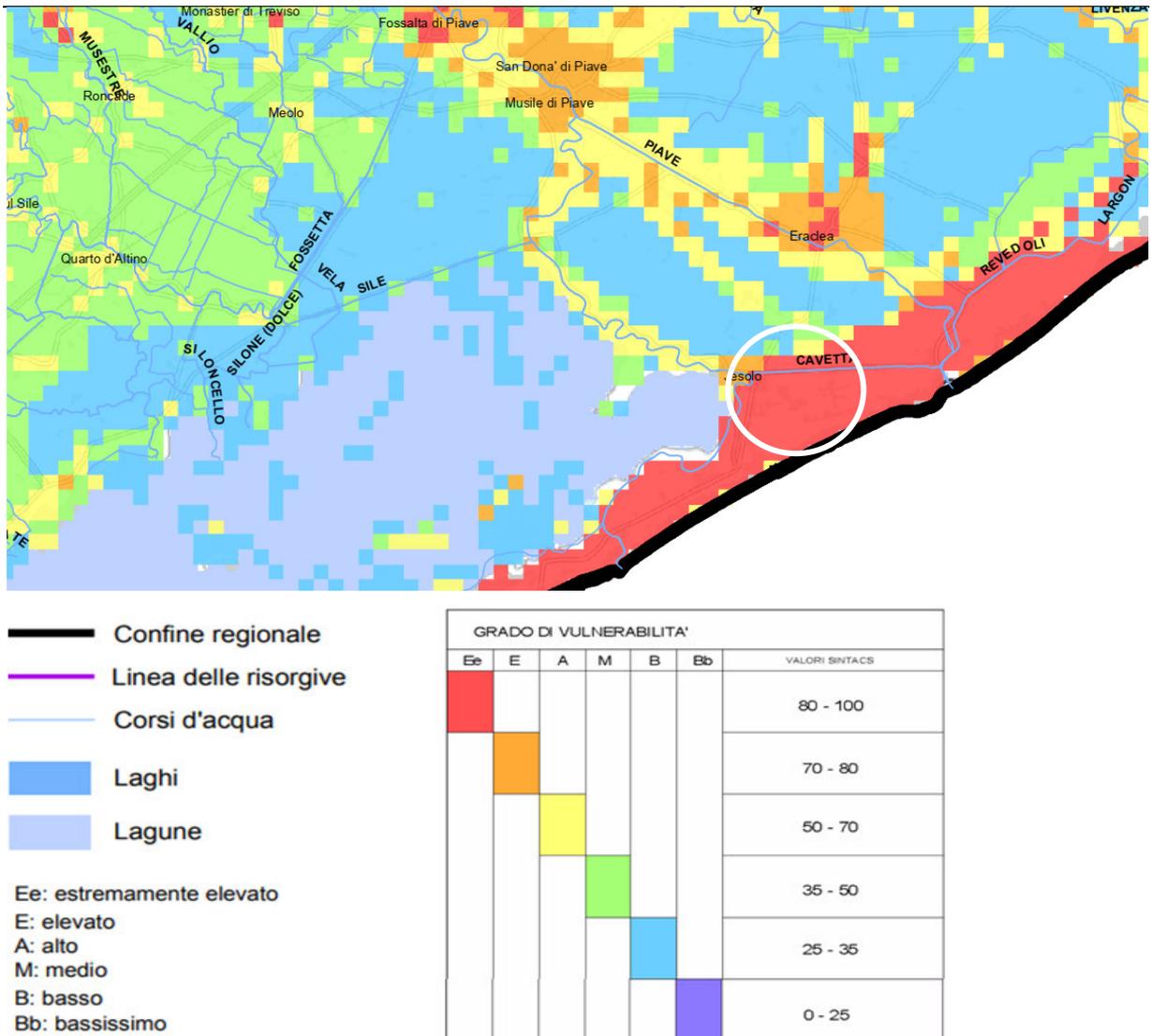


Figura 16 - Estratto tavola 2.2 "Carta della Vulnerabilità Intrinseca della falda freatica della Pianura Veneta" del PTA.

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.

### 1.2.2 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.

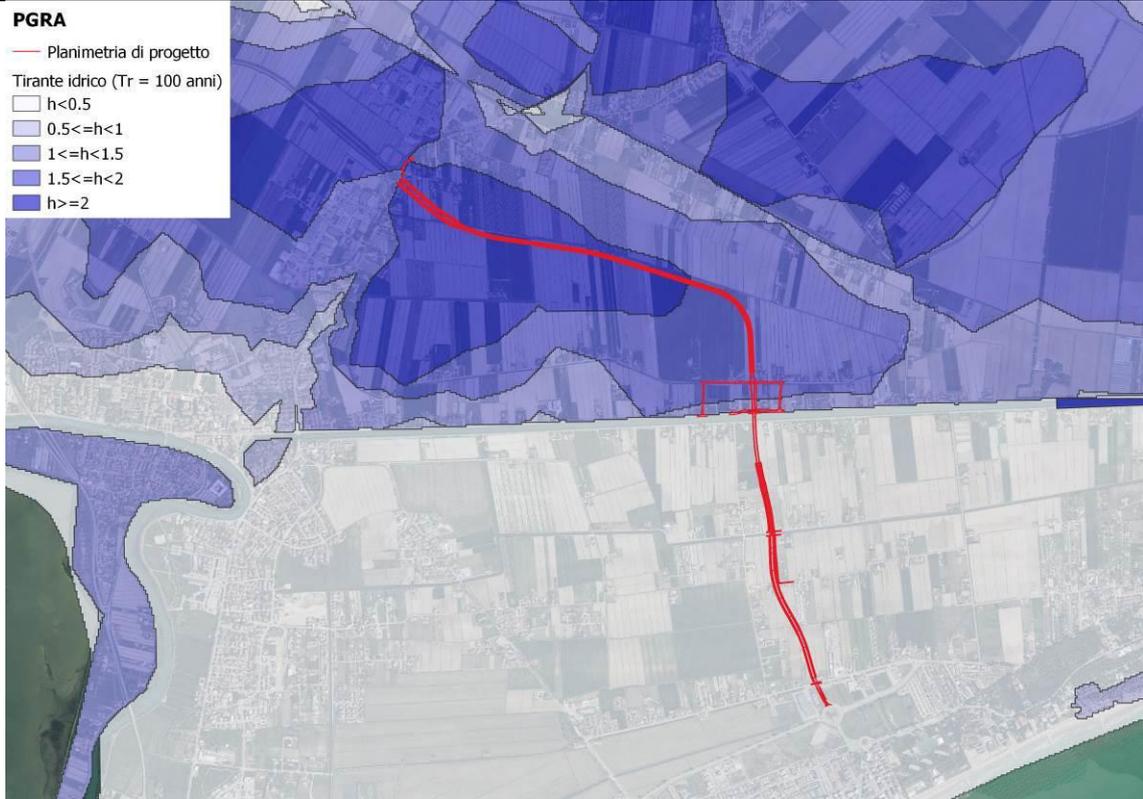


Figura 17 - Tiranti idrici stimati per il PGRA 2021-2027 nei pressi dell'area di intervento (fonte: Distretto Idrografico Alpi Orientali).

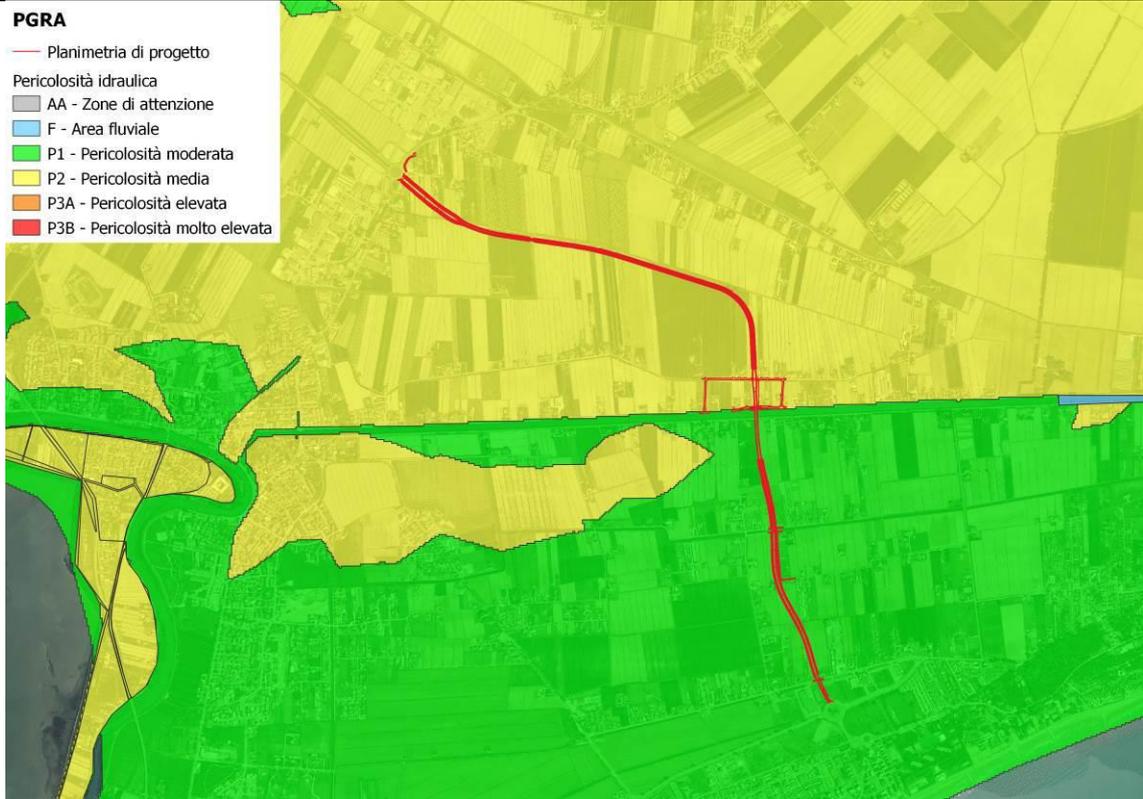


Figura 18 - Pericolosità idraulica per il PGRA 2021-2027 nei pressi dell'area di intervento (fonte: Distretto Idrografico Alpi Orientali).

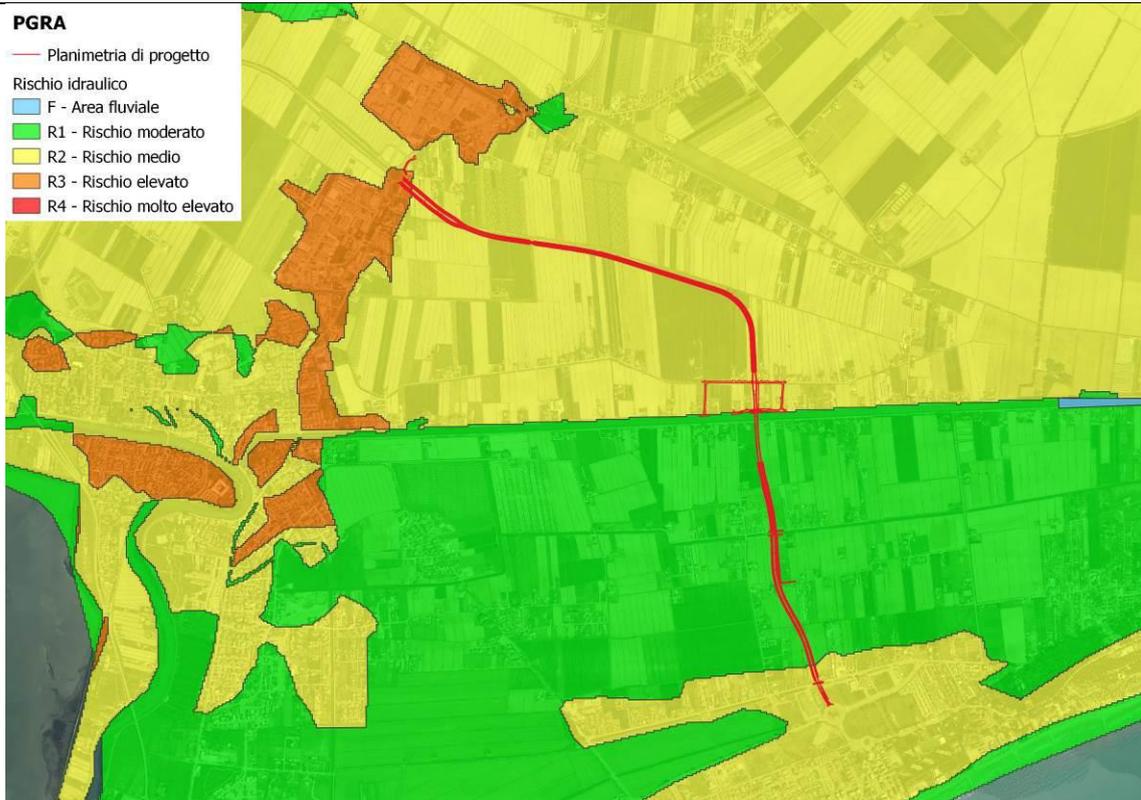


Figura 19 - Rischio idraulico per il PGRA 2021-2027 nei pressi dell'area di intervento (fonte: Distretto Idrografico Alpi Orientali).

L'area di intervento risulta all'interno della tavola AD31, ricade in zona P2, pericolosità media, per la zona a nord del Cavetta, in zona P1 pericolosità moderata, a sud del Canale Cavetta. Lo stesso si può dire per il Rischio idraulico, per la quasi totalità l'area ricade in zona R2, rischio medio a nord, a sud del Canale Cavetta in zona R1, Rischio moderato ed in zona R3, rischio elevato all'altezza della rotonda sulla S.P. 42. Per quanto riguarda i tiranti idrici che si instaurano in caso di alluvione, questi sono variabili da 0.0 m a > 2.0 m per le aree più depresse per tutti gli scenari di probabilità (Tr 30, 100 e 300 anni).

### 1.2.3 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, SO<sub>2</sub>, NOX, COV, NH<sub>3</sub>, CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O) 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:**

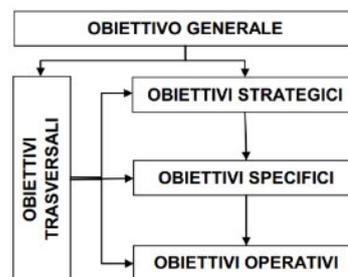


Figura 20 - Schema rappresentativo del sistema degli obiettivi del PRTRA. Fonte: Documento di Piano (PRTRA 2016).

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 PM<sub>2,5</sub>. Fin dal 2015, infatti, il valore limite per il PM<sub>2,5</sub> 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 PM<sub>10</sub>, 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 (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> 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 PM<sub>10</sub>) e che gli scenari di progetto non determinano impatti significativi rispetto allo stato di fatto.

#### **1.2.4 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 foni 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.

### 1.2.5 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 nel Capitolo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** 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.

## 1.3 Pianificazione locale

Nei capitoli seguenti si esegue un'analisi della pianificazione territoriale a livello locale in coerenza con la proposta progettuale.

### 1.3.1 Piano di Assetto del Territorio (PAT) di Jesolo

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) del Comune di Jesolo è stato approvato con Conferenza dei Servizi del 04/03/2020, e quindi ratificato con DGR n. 368 del 24/03/2020.

All'interno del processo di costruzione del PAT sono stati definiti gli obiettivi di carattere strategico, già contenuti all'interno della fase preliminare di formazione del piano. Il PAT ha quindi articolato la visione strategica del territorio in riferimento agli ambiti territoriali che strutturano la realtà di Jesolo.

- a) Territorio costiero: rigenerazione del tessuto integrando le diverse componenti locali all'interno di un quadro di relazioni di scala metropolitana e regionale;
- b) Ambito lagunare: tutela della componente ambientale e produttiva (valli da pesca), integrata con le potenzialità turistico-ricreative;
- c) Dorsale del Piave: perseguire l'integrazione dell'economia agricola con la cultura dell'ospitalità e del tempo libero facendo far leva sui presidi esistenti nel territorio rurale, idoneamente attrezzati o riconvertiti;
- d) Il litorale: incentivare il processo di rinnovo urbano che ha portato alla riqualificazione di parti importanti della città balneare attraverso interventi di rigenerazione e ammodernamento del tessuto esistente e sostenendo interventi complessi e articolati anche per l'inserimento di nuove strutture o polarità;
- e) Sistema infrastrutturale: potenziamento delle infrastrutture per la mobilità, locale all'interno del comune ed esterno con i collegamenti intercomunali; miglioramento e ottimizzazione della circolazione veicolare interna al comune, sia nei riguardi del traffico locale che di quello turistico e di transito riducendo le esternalità e negatività dei flussi turistici.

Sulla base di questi indirizzi generali sono state quindi definite le strategie specifiche e le azioni di Piano.

Il PAT si è strutturato confermando le prospettive di rafforzamento del sistema turistico-ricettivo del sistema litoraneo. In tal senso considera come fondamentale garantire la crescita del settore ricettivo all'interno di una visione di competitività di carattere territoriale ampio. Essenziale quindi è garantire l'offerta turistica integrando gli aspetti quantitativi (attività, stanze e posti letto) e qualitativi, promuovendo il rinnovo e ammodernamento delle strutture alberghiere e delle attività a servizio del turismo.

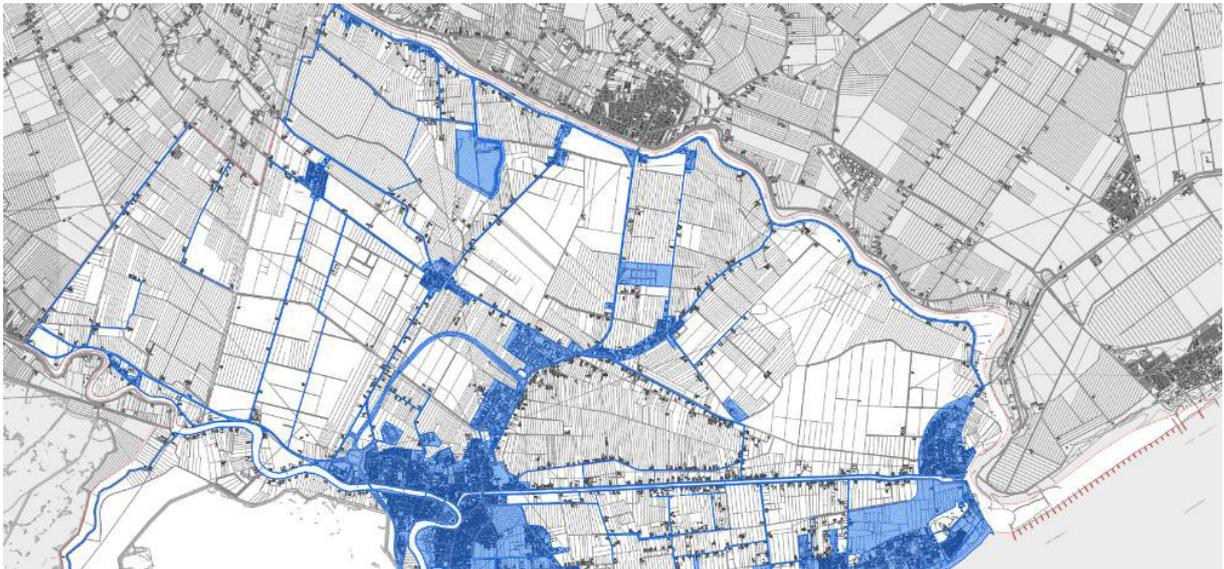
Il PAT considera inoltre come primaria la tutela dei valori naturalistici e paesaggistici che caratterizzano la realtà comunale. La valorizzazione di questi elementi, per risultare sostenibile e sostenuta nel tempo deve essere vista in modo integrato all'interno di processi di ampliamento dell'offerta turistica di qualità. Per quanto riguarda le componenti ambientali il Piano disegna un sistema dove si relazionano gli elementi portanti del sistema naturalistico (Laguna di Venezia, sistema del Piave e Laguna del Mort) tramite gli spazi agricoli più integri.

Analizzando in dettaglio i contenuti del PAT si riporta come all'interno della Tavola 4 "Carta della Trasformabilità", vengano messe a sistema tutte le strategie di sviluppo insediativo e valorizzazione ambientale del territorio. Rispetto a queste tematiche il Piano recepisce quanto già programmato all'interno del previgente PRG, nella prospettiva di consolidare il tessuto esistente, in particolare di Jesolo Paese e delle località minori.

Con riferimento al sistema litoraneo e agli ambiti di integrazione tra Jesolo Lido e Jesolo Paese, il PAT invece prevede la futura formulazione di specifici strumenti urbanistici di dettaglio che abbiano non solo carattere insediativo, che integrino al loro interno soluzioni di valorizzazione ambientale e creazione di elementi identitari e di qualità, potendo quindi rivedere non solo i caratteri dello stato dei luoghi, ma anche le scelte progettuali già avanzate.

Vengono così individuati una serie di ambiti che saranno oggetto di interventi di miglioramento della qualità territoriale. Per tali ambiti il PAT definisce degli indirizzi strategici connesse alla loro collocazione, caratteri del tessuto limitrofo, grado di accessibilità e relazioni tra loro e il sistema già esistente.

In applicazione della LR 14/2017 il Comune di Jesolo, di concerto con la Regione Veneto nell'ambito della procedura di approvazione del PAT, ha provveduto ad individuare gli Ambiti di Urbanizzazione Consolidata funzionali a definire le quantità di superficie naturale e seminaturale trasformabile in coerenza con gli indirizzi regionali di contenimento dell'uso del suolo. Il tessuto consolidato riguarda l'intera fascia costiera e l'ambito di Jesolo paese, ricomprendendo anche gli spazi già destinati a sviluppo insediativo sulla base di strumenti urbanistici già approvati e oggetto di convenzione. Si evidenzia come gli spazi soggetti a interventi di sviluppo edilizio interessati dalla variante in oggetto si localizzano all'interno del sistema litoraneo, e pertanto sono ricompresi negli ambiti di tessuto consolidato.



**Figura 21 - Area di Urbanizzazione Consolidata - Nord (in blu).**



Figura 22 - Area di Urbanizzazione Consolidata - Sud (in blu).

Dall'analisi delle tavole cartografiche del PAT comunale si traggono le seguenti informazioni, relative alle aree interessate dall'intervento in oggetto.

Tavola dei Vincoli e della Pianificazione territoriale

L'intervento infrastrutturale interferisce i seguenti ambiti:

- Area vincolata lungo i corsi d'acqua, ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004;
- Area soggetta a scolo meccanico (pericolosità moderata – P1);
- Elettrodotti e fasce di rispetto;
- Viabilità principale esistente;
- Fasce di servitù idraulica relativa all'idrografia pubblica.

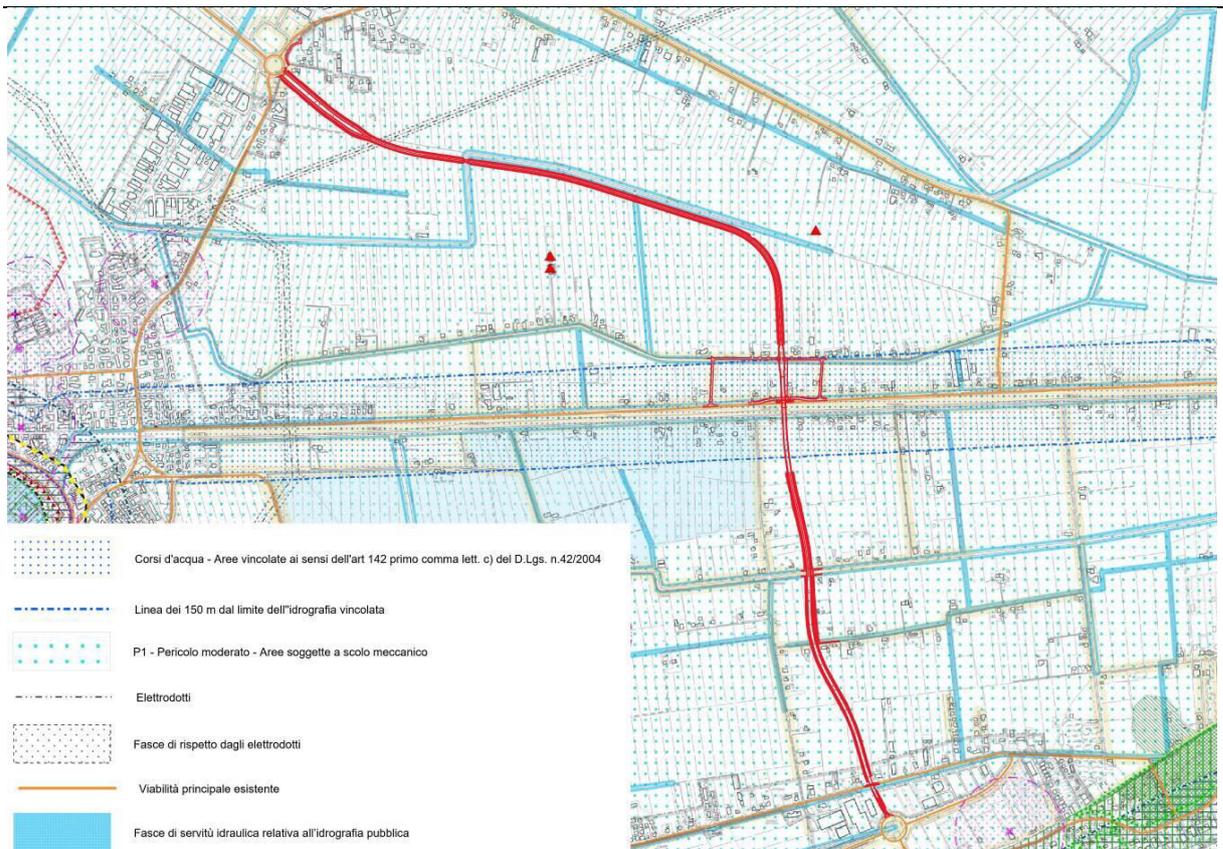


Figura 23 - Estratto della Tavola dei Vincoli e della Pianificazione territoriale del PAT di Jesolo con sovrapposizione del progetto.

### Tavola delle Invarianti

Dall'estratto della Tavola delle Invarianti si osserva che l'intervento interferisce i seguenti ambiti:

- Geologiche, quali paleoalvei e allineamenti di dune e paleodune naturali e artificiali;
- Ambiti di sensibilità paesaggistica, corrispondente all'area agricola attraversata;
- Filari alberati individuati lungo la SP 42 e la rotonda di inizio intervento a nord, lungo la quale si sviluppa una porzione della rete degli itinerari d'interesse naturalistico, paesaggistico e storico testimoniale;
- Corridoio ecologico principale lungo il corso del Cavetta;
- Edificio storico testimoniale in corrispondenza del sedime d'intervento in prossimità di Via Cristoforo Colombo. Il PAT individua gli edifici con valore storico-testimoniale, comprensivi degli edifici di pregio architettonico in centro storico e nei centri urbani, degli edifici tipici della zona rurale, degli edifici di architettura moderna. Il Piano degli Interventi (PI) applica le direttive, definendo i gradi di protezione e le destinazioni d'uso compatibili (si veda capitolo seguente).

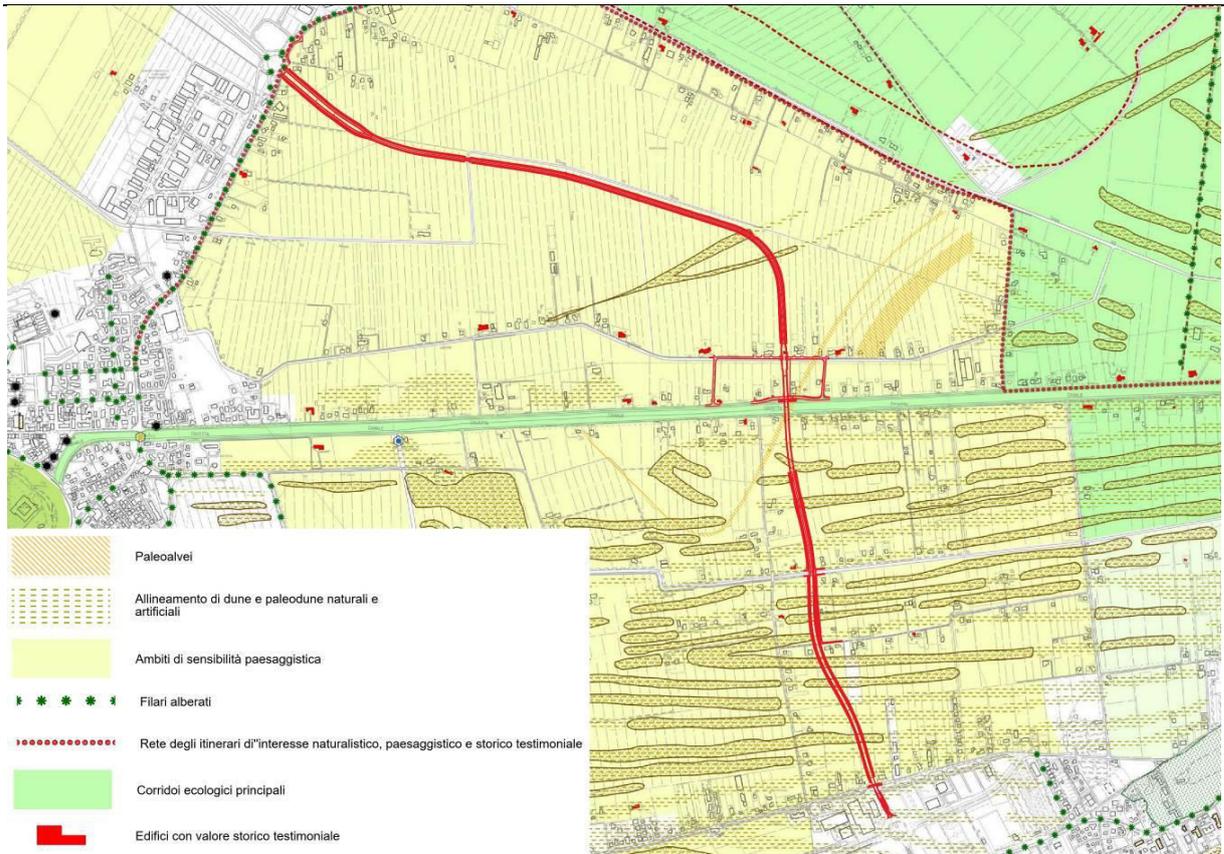


Figura 24 - Estratto della Tavola delle Invarianti del PAT di Jesolo con sovrapposizione del progetto.

### Tavola delle Fragilità

Dalla Tavola delle Fragilità si osserva che l'infrastruttura di progetto è collocata su terreni idonei a condizione A, B e C, nonché in aree esondabili o a ristagno idrico per insufficienza della rete strutturale fognaria, di bonifica o idrografica e aree soggette a subsidenza (velocità > 3 mm all'anno). In prossimità dei corsi d'acqua e dei canali di bonifica si segnalano zone di tutela relativa all'idrografia principale.

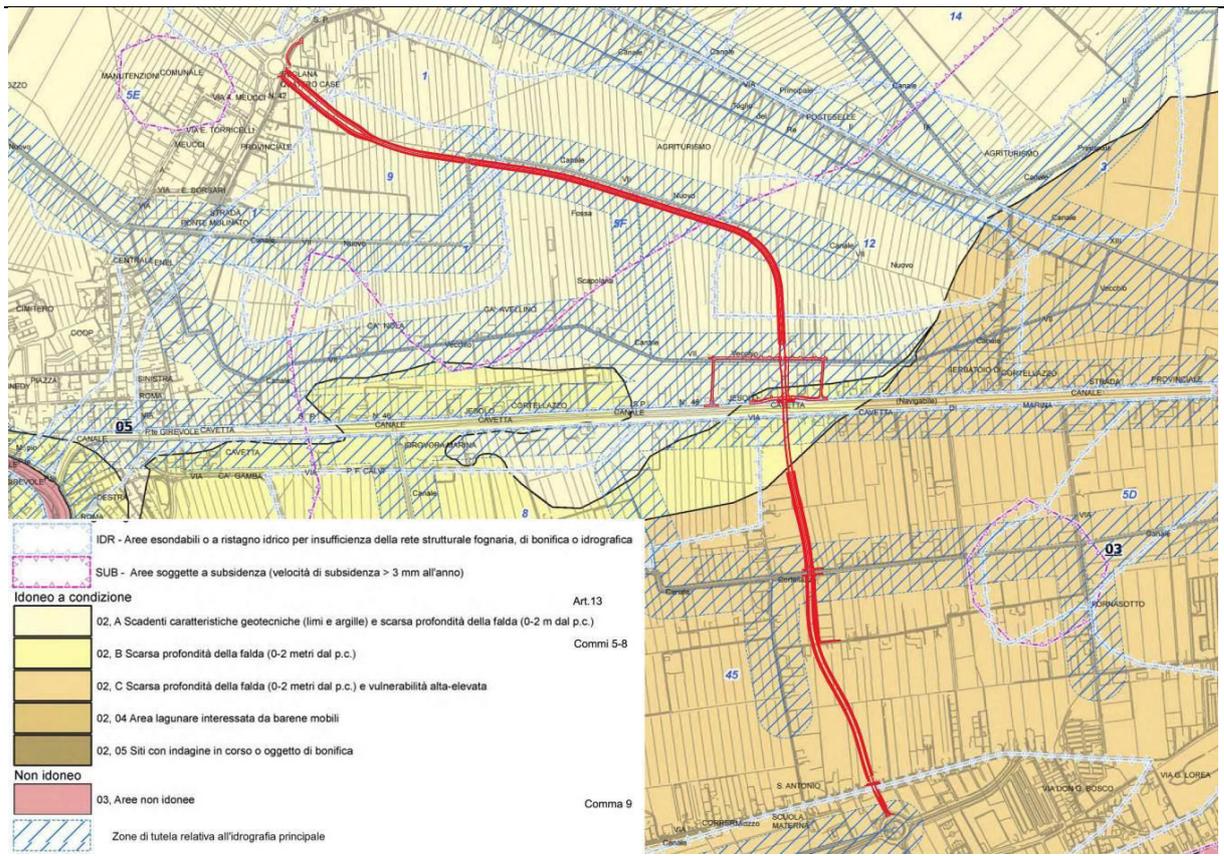


Figura 25 - Estratto della Tavola delle Fragilità del PAT di Jesolo con sovrapposizione del progetto.

### Tavola delle Trasformabilità

Dalla Tavola delle Trasformabilità si osserva che l'intervento interferisce, oltre agli ambiti già individuati tra le invarianti:

- Aree di urbanizzazione consolidata in corrispondenza dell'aggancio alla rotonda sud a fine intervento;
- Una piccola porzione di edificazione diffusa a inizio intervento in prossimità della rotonda nord;
- Parco rurale agrituristico; il PAT individua quella porzione di territorio, con funzioni di ampia cintura a verde dei centri urbani, che costituisce ambiti di transizione e interconnessione tra le aree rurali, utilizzate a fini agricoli, e le aree più intensamente urbanizzate.
- Viabilità di progetto di rilevanza strategica, che viene ricalcata nella sua quasi interezza dalla proposta progettuale in oggetto.

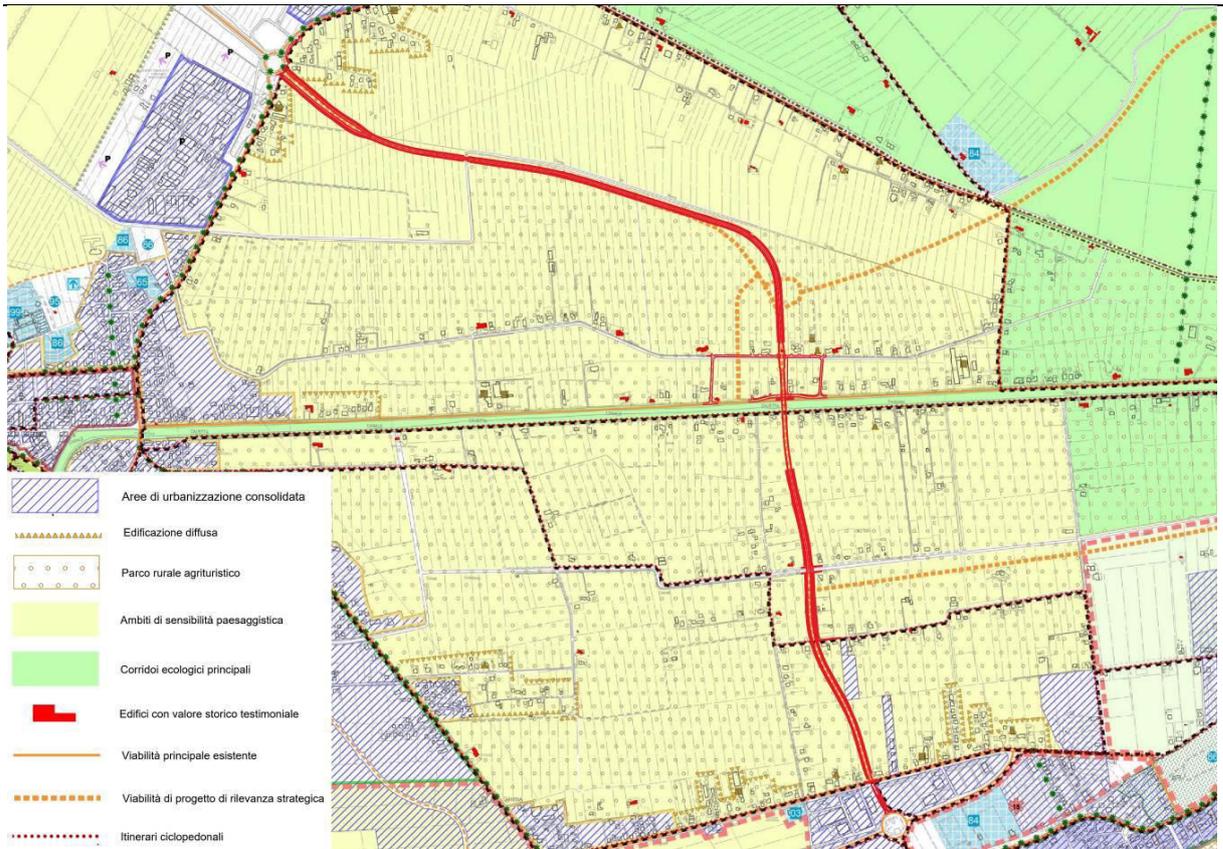


Figura 26 - Estratto della Tavola delle Trasformabilità del PAT di Jesolo con sovrapposizione del progetto.

### Tavola degli Obiettivi strategici del PAT

Infine, nella Tavola 0 – *Obiettivi strategici del PAT*, sono rappresentati gli obiettivi ed i temi della strategia di governo del territorio che lo strumento di pianificazione intende sviluppare. Ebbene, in tale documento, il tracciato dell'infrastruttura viaria oggetto della presente è definito in modo chiaro ed inequivocabile quale elemento di “*Completamento del sistema infrastrutturale*”, da inserire all'interno dell'ambito rurale sviluppatosi tra Jesolo Paese, Lido e Cortellazzo, come si evince dall'estratto riportato nella figura seguente.



Figura 27 - Estratto della Tavola degli Obiettivi strategici del PAT di Jesolo, nella quale è indicata con tratto discontinuo di colore nero l'infrastruttura di completamento della circonvallazione, oggetto della presente.

### 1.3.2 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.

Le NTO del PI adottato contengono le disposizioni per la tutela del paesaggio e dei beni di interesse culturale e storico monumentale all'art. 23, secondo le quali gli interventi sugli edifici di valore

architettonico-ambientale dovranno essere conformi alle destinazioni d'uso di zona e ai gradi di protezione assegnati nelle schede di progetto di cui all'Allegato 4 alle NTO.

Come si vede nella Scheda, l'edificio, ridotto allo stato di un rudere, costituisce un esempio di edilizia minore privo di vincoli e di elementi architettonici di pregio degni di conservazione, per il quale la scheda ne contempla la demolizione senza ricostruzione.



www.comune.jesolo.ve.it

SCHEDA DI PROGETTO

Scheda : B N° 223

**NORMATIVA**

**Vincolo ambientale** ai sensi del d.l. 42/2004: Sì  No

**Vincolo monumentale** ai sensi della L 1089/1939: Sì  No

**Edificio:** Testimoniale  - Di valore non significativo

**Fasce di rispetto:** idraulico  - stradale  - altro  - no

**Destinazione d'uso:** -

**Elementi significativi da conservare:** Si vedi scheda  - No

**Stato di conservazione:** Buono  - Mediocre  - Pessimo  - Rudere

**Categoria d'intervento** (ai sensi dell'art. 11 Norme di Attuazione del P.A.T.):

Categoria 5: demolizione senza ricostruzione; è ammessa la trasformazione del volume demolito in credito edilizio.



**Conclusioni finali:**

Edificio rurale in ambiente agricolo non utilizzato. Causa il pessimo stato di conservazione è ridotto a rudere.

Figura 28 - Estratto della Scheda B n. 223.

### 1.3.3 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.

Si osserva, inoltre, la previsione del futuro raccordo nord di Jesolo, oggetto d'intervento, inserito nel contesto agricolo classificato tra le aree di tipo misto, ad esclusione delle due estremità, in quanto si ricongiungono con il tessuto antropico e quindi con maggiore attività umana.

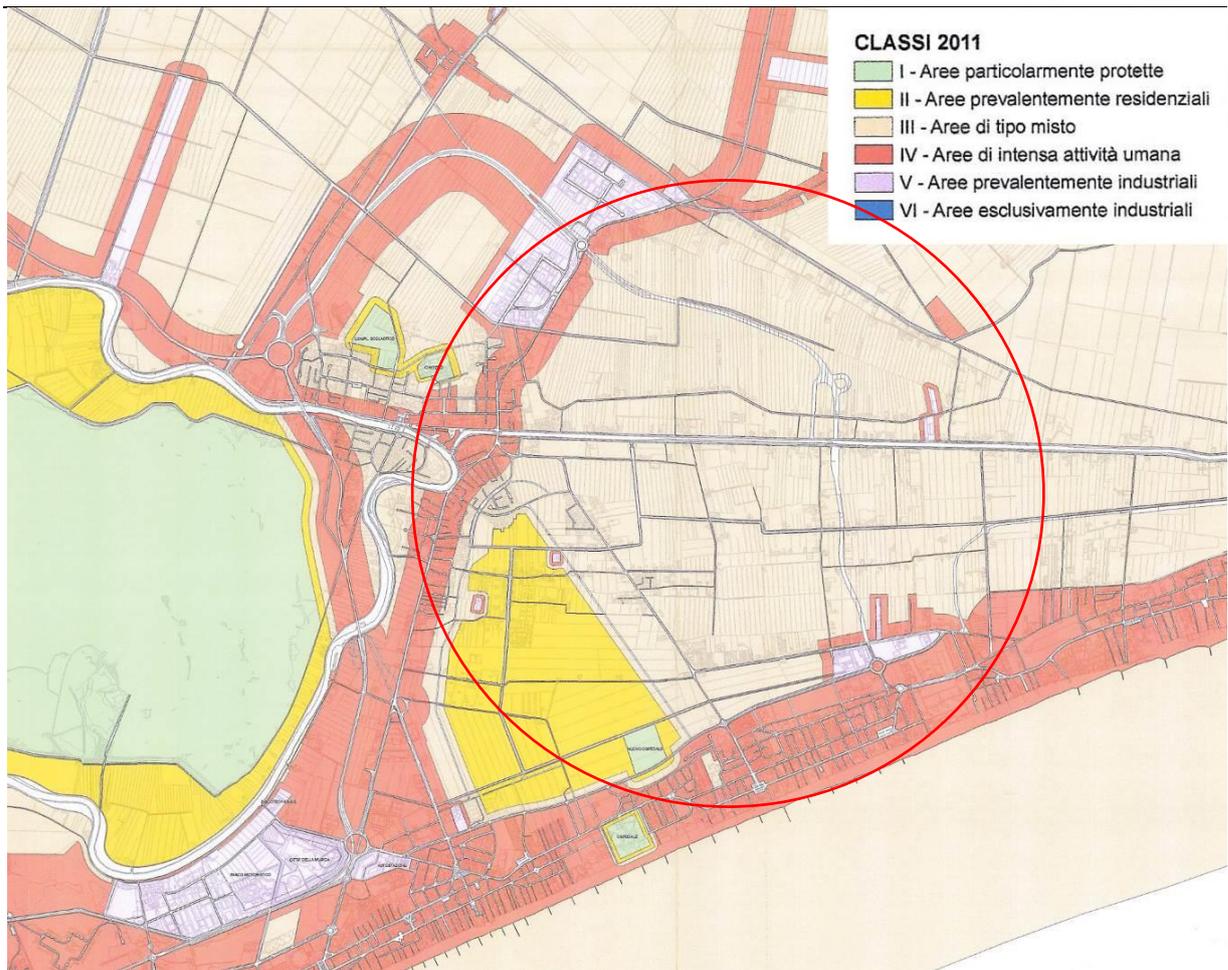


Figura 29 - Estratto della zonizzazione del Piano di Classificazione Acustica del Comune di Jesolo.

### 1.3.4 Piano Urbano del Traffico (PUT) di Jesolo

Nel febbraio 2023 è stata emessa la proposta progettuale del Piano Urbano del Traffico (PUT) che ha come obiettivo quello di ridisegnare la rete urbana di Jesolo a breve termine.

Gli interventi proposti nascono dalla convergenza degli obiettivi dell'Amministrazione comunale con le risultanze emerse dall'analisi dello stato attuale. In particolare, nel corso della ricostruzione del Quadro Conoscitivo, si sono registrati alcuni aspetti che caratterizzano il territorio di Jesolo e i suoi principali centri abitati: l'aspetto più critico, ma anche distintivo, è la forte attrattività turistica, che comporta però l'insorgere di una congestione veicolare durante la stagione estiva non commisurata alla dimensione demografica pura del Comune.

Il sistema viario è caratterizzato da alcune direttrici di "alta capacità", che però da sole non bastano ad evitare gli impatti sulla viabilità locale, soprattutto nell'area del Lido, in cui si registra un'alta densità edilizia, oltre ad una forte vocazione pedonale e commerciale. Nonostante la presenza di numerose aree sosta, l'offerta non riesce a soddisfare l'ingente domanda estiva e la possibilità di parcheggiare negli stalli

lungo strada nelle aree centrali del Lido contribuisce a degradare lo spazio urbano e a portare la congestione nelle aree più centrali e prossime al mare.

Da non dimenticare la vocazione cicloturistica del territorio, dovuta alla commistione di ambienti e paesaggi eterogenei di elevato valore ambientale culturale (vedasi la Laguna di Venezia e l'entroterra di bonifica). In virtù di queste caratteristiche vi convergono percorsi cicloturistici di interesse nazionale ed internazionale.

Al termine della fase conoscitiva e alla luce dei diversi aspetti emersi, sono stati definiti gli obiettivi per il PUT di Jesolo, da raggiungere attraverso le azioni sintetizzate sotto:

- l'istituzione di un sistema di percorsi carrabili prestabiliti di accesso e uscita alle diverse zone del Lido di Jesolo (definiti a seconda della destinazione);
- il rafforzamento della sosta nelle aree esterne al centro abitato sia dal punto di vista del numero di stalli di parcheggio disponibili che dei servizi presenti presso queste strutture. Si cercherà di raggiungere questo obiettivo anche attraverso l'inserimento di HUB intermodali della mobilità presso i commerciali;
- la creazione e/o ampliamento di isole pedonali con valore di zone 30 km/h, di aree pedonali e di Zone a Traffico Limitato con l'obiettivo di realizzare un sistema di aree e percorsi protetti e caratterizzato da un'alta qualità dello spazio urbano a disposizione di residenti e villeggianti;
- una gestione informatizzata sia delle infrastrutture viarie che dei servizi.

Tutte queste azioni saranno introdotte grazie ad interventi attuati per stralci in maniera graduale: ciò permetterà di condurre ulteriori approfondimenti sugli interventi puntuali e valutare così gli effetti del provvedimento in seguito ai risultati registrati da quelli già introdotti. Si terrà inoltre conto del raggiungimento di determinati risultati lungo tutto il processo di attuazione degli interventi del Piano.

Il PUT, inoltre, recepirà le previsioni del PI e delle sue Varianti, soprattutto per ciò che riguarda il reperimento di nuove aree sosta.

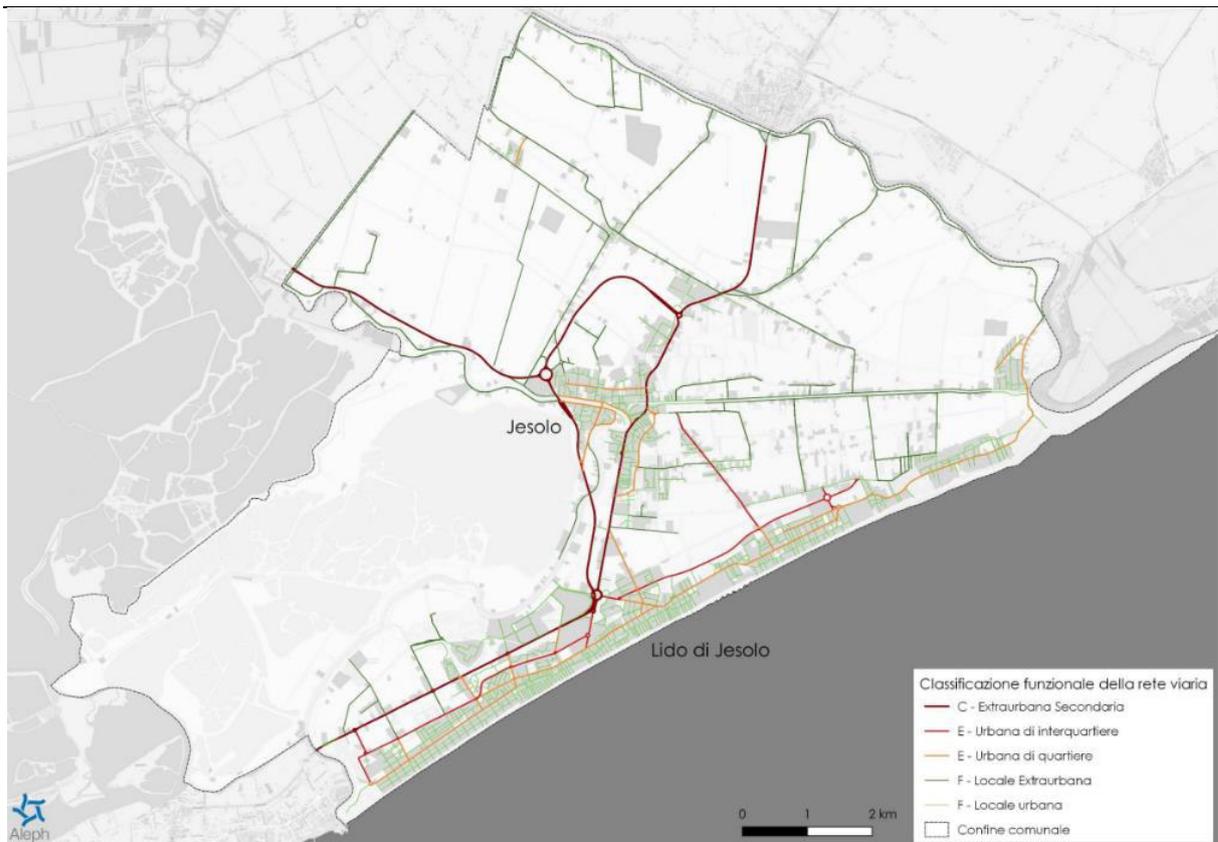


Figura 30 - Classificazione funzionale della rete stradale di Jesolo (fonte: Relazione Proposta progettuale – PUT di Jesolo).

Lo scenario attuale si caratterizza per uno stato della rete soggetto a un'elevata domanda di traffico, sulle arterie di ingresso e uscita dal territorio comunale soprattutto in periodo vacanziero: questo traffico è legato sia alla domanda diretta o originata da Jesolo, sia al traffico di attraversamento diretto principalmente a Cavallino, quantificabile in circa 800 veh/h per direzione come da rilievo di traffico sulla sezione immediatamente prospiciente il ponte e, quindi, il confine comunale, nell'unico tratto di accesso a Cavallino.

La domanda veicolare supera la capacità nominale degli archi stradali della SR43 – via Adriatico ed è prossima alla saturazione in alcune tratte di viale Padania e nell'area di Jesolo Paese, per il traffico diretto al Lido che cerca itinerari alternativi, come ad esempio via Nazario Sauro e via Roma Destra.

I fenomeni di saturazione non riguardano solamente la viabilità di accesso e di uscita dall'area urbana di Jesolo Lido e l'asse alternativo di Jesolo Paese, ma coinvolge anche i tratti di viabilità locale di scorrimento e la rete locale più interna.

Dalla Rotonda Picchi infatti i flussi si distribuiscono tra la SP42 – Jesolana, per chi è diretto nella zona ovest o verso Cavallino, mentre chi deve entrare a Lido di Jesolo si dirige verso viale del Marinaio e via Nausicaa per poi, tramite via Aquileia, entrare nell'area più centrale. Le condizioni più critiche emergono infatti principalmente in via Aquileia, in via Gorizia e nei pressi di via Vicenza e via Carducci. Percentuali

critiche di saturazione si riscontrano nell'area est a causa dei flussi provenienti dal nord est verso Cortellazzo e poi in entrata verso Lido di Jesolo da viale Oriente.

Il PUT propone alcune soluzioni progettuali per ciascuna delle 4 Macroaree di intervento in cui viene suddiviso il territorio comunale attraverso la sua rete infrastrutturale. Di queste quattro Macroaree, una si trova presso Jesolo Paese, mentre le rimanenti si trovano lungo la fascia insediativa di Jesolo Lido.

Il PUT interessa di riflesso l'ambito del litorale in quanto presenta caratteri rilevanti per la risoluzione delle problematiche legate ai consistenti flussi di traffico e ai fenomeni di congestione veicolare in determinate fasce orarie della giornata e soprattutto durante i fine settimana del periodo estivo.

Le azioni per raggiungere gli obiettivi riguardano:

1. istituzione di un sistema di percorsi carrabili prestabiliti di accesso e uscita alle diverse zone del Lido di Jesolo;
2. rafforzamento della sosta nelle aree esterne al centro abitato sia dal punto di vista degli stalli disponibili che dei servizi offerti (HUB intermodali);
3. creazione e/o ampliamento di isole pedonali con valore di zone 30 km/h, aree pedonale e ZTL;
4. gestione informatizzata delle infrastrutture e dei servizi.

Tutte queste azioni saranno introdotte grazie ad interventi attuati per stralci in maniera graduale: ciò permetterà di condurre ulteriori approfondimenti sugli interventi puntuali e valutare così gli effetti del provvedimento in seguito ai risultati registrati da quelli già introdotti.

Con Parere VAS 132/2023 il PUT del Comune di Jesolo non deve essere assoggettato alla Procedura VAS, ma per la sua attuazione devono essere messe in atto tutte le indicazioni, le mitigazioni e/o le compensazioni previste nel RAP e devono essere ottemperate le indicazioni impartite nei contributi resi dalle Autorità Ambientali consultate.

#### 1.4 Sintesi dei vincoli

Dalla ricognizione dei vincoli effettuata sia a livello di scala vasta che a quello di scala locale, emerge la situazione riportata nella figura seguente, risultando interferiti dal progetto:

- La fascia di tutela paesaggistica di legge generata dal canale Cavetta, ai sensi del D.Lgs. 42/2004, art. 142, co. 1 lett. c);
- L'edificio ricadente fra i manufatti storico-testimoniali di cui all'art. 33 delle NTA del P.I. vigente (già PRG) e schedato al n. 223 delle Schede B, quale edificio rurale, non abitato e in pessimo stato di conservazione, privo di elementi architettonici significativi da conservare e classificato con grado 4 di protezione.



Figura 31 - Estratto della Tavola "Sintesi dei vincoli e delle tutele" allegata al presente documento (tavola allegata: 1370.0.F.R.002.0.D.0).