

Attesto che la presente copia riprodotta su n. 4
fogli è autentica e conforme all'originale esibitori
qui depositato
in sensi dell'art. 18 del D.P.R. 28 Dicembre 2000, n. 445

PROGETTO DELLA
DELIBERA S.C./C.C.
N. 51 del 13/5/2010



2 NOV, 2010

IL COORDINATORE TECNICO
DENIS BEALEMO

PROGETTO DELLA
DELIBERA S.C./C.C.
N. 106 del 25/09/2010



CITTA' DI CHIOGGIA

PIANO REGOLATORE GENERALE

L.R. 27 giugno 1985 n.61

VARIANTE

CORRIDOIO AFFERENTE LA SS 309 ROMEA



RELAZIONE TECNICA

scala -

Progettista: STAA_ Studio Tomasello
architetti associati

Il Sindaco:
Dott. Romano Tiozzo Pagio

Il Dirigente

FERNANDO
TOMASELLO
n° 1164



Elaborazione: STAA_ Studio Tomasello
architetti associati

L'Assessore all'Urbanistica
Arch. Carlo Perini

marzo 2010

IL PRESIDENTE
DEL CONSIGLIO COMUNALE
Ing. Giorgio Vianello

IL SEGRETARIO GENERALE
dott. Gerlando Gibilaro

1/4

INDICE

PREMESSA

pag 2

1. L'ambito di riferimento

pag 3

2. L'approccio metodologico e i temi del progetto

pag 4



PREMESSA

La Strada Statale n. 309 "Romea" fa parte della Strada Europea E55; se pur l'odierno tracciato sia in realtà relativamente recente, costruito alla fine degli anni '50, essa trae origine da un'antica strada medioevale che collegava Venezia a Roma da cui appunto il nome Romea.

In base all'art. 47 "Corridoi afferenti la S.S. 309 Romea e la S.S. 14 Triestina" del PALAV (Piano d'Area Laguna e Area Veneziana) il Comune è tenuto a riqualificare le aree afferenti il corridoio viario della Strada Statale.

La presente variante è finalizzata ad adeguare il Piano Regolatore Comunale alla direttiva. Essa si configura come variante parziale e rientra nella fattispecie contemplata dall'art. 48, comma 1 ter della Legge Regione Veneto n. 11/04 che prevede la possibilità di adottare Varianti allo Strumento Urbanistico Comunale finalizzate all'adeguamento ai Piani d'Area sovraordinati con la procedura di cui ai commi 10 e seguenti dell'art. 50 della L.R. n. 61/85, anche in assenza di un Piano di Assetto del Territorio approvato, in deroga al blocco generale previsto dall'art. 48, comma 1.

Nell'affrontare il tema delle riqualificazione dei corridoi afferenti non si può non prendere in esame e lavorare sulla relazione interdipendente che esiste tra paesaggio e infrastruttura viaria. Attraverso quest'ultima è infatti possibile interpretare il paesaggio di un territorio come successione di situazioni morfologiche, d'assetto e d'uso del suo intorno che si presentano alla vista del viaggiatore-osservatore che percorre la strada e che, in tal modo, si impongono con la propria connotazione nella costruzione dell'immagine paesaggistica di quel percorso. Le modalità operative degli interventi di riqualificazione saranno pertanto mirati alla tutela della percezione visiva goduta attraverso la salvaguardia e valorizzazione dei caratteri paesaggistici, storico, culturali del contesto e mediante interventi di mitigazione atti ad attenuare gli effetti negativi degli elementi di detrazione visiva.

1. L'ambito di riferimento

La strada statale Romea entra in territorio del Comune di Chioggia da ovest con un percorso rettilineo che corre parallelamente al canale artificiale di Taglio Nuovissimo. Dopo aver attraversato il braccio di laguna il suo tracciato curva verso sud, supera il fiume Brenta affiancando da linea ferroviaria Rovigo-Chioggia. A Cavanella d'Adige, ultima frazione del Comune di Chioggia, oltrepassa l'Adige uscendo dalla provincia di Venezia ed entra in territorio rodigino.

La statale Romea assume la doppia connotazione di infrastruttura visibile e di punto di vista dal quale osservare il territorio o meglio gli eterogenei sistemi territoriali attraversati (laguna, corsi d'acqua, aree residenziali e produttive, ambiente agricolo e naturale ecc.) mettendo in essere strette relazioni e interdipendenze sia dal punto di vista ambientale che urbanistico.

Il tracciato che si sviluppa per circa 19 km interseca contesti con caratteristiche diverse:

- Sistemi ambientali di elevato valore ecosistemico ed in grado di caratterizzare il patrimonio paesaggistico ad una scala più ampia di quella meramente locale. E' questo il caso dell'ambito lagunare e delle zone umide, degli ambiti fluviali del Brenta e dell'Adige, del bosco Nordio, di quest'ultimo, dopo averlo attraversato per un breve tratto, la statale ne costituisce il limite ovest;

- Ambiti agricoli, questi per il tratto compreso tra l'Adige ed il Brenta, sono essenzialmente caratterizzati da una struttura podereale ad elevata frammentazione e dalla presenza di edilizia rurale, e non solo, di modesto valore, fattori questi che rendono di difficile lettura la partizione fondiaria storica e gli elementi caratterizzanti il paesaggio tradizionale. Gli immobili a rilevanza storico-culturale individuati e in qualche rapporto visivo con l'asse viario, fanno riferimento a edifici per lo più di carattere rurale di modeste dimensioni. Un contesto agricolo strutturalmente diverso interessa invece il breve tratto di viabilità che dal limite lagunare giunge in prossimità della frazione di Valle, qui, sul versante ovest è possibile spaziare sul paesaggio aperto caratterizzato dalle ordinate maglie di appoderamento per la regimazione delle acque, mentre sul versante est il limite visivo è determinato dalle sponde del canale Taglio Nuovissimo;

- Sistemi urbanizzati, di questi quelli che assumono una caratteristica insediativa significativa e che si sviluppano linearmente lungo la statale riguardano principalmente le frazioni di Cavanella d'Adige e Sant'Anna nel tratto compreso tra il fiume Brenta e Adige, e aree prevalentemente produttive collocate a sud dell'attraversamento lagunare e nella frazione di Valle.

L'asse viario della statale è costeggiato per un tratto, compreso tra i due principali corsi d'acqua Brenta e Adige, dall'asse ferroviario Rovigo-Chioggia. Il rilevato sul quale corre tale tracciato costituisce un parziale limite visivo per chi percorre la statale Romea, la presenza di



questo secondo asse infrastrutturale ha determinato la costituzione di aree di interconnessione marginali prive di un proprio carattere, la cattiva qualità dei bordi, porta ad un depauperamento complessivo del contesto. Tale marginalità è ancor più accentuata nei punti di intersezione in cui la rete viaria secondaria attraversando la ferrovia si connette alla statale Romea, punti questi dove alla mancanza di soluzione formale si sovrappone il fattore sicurezza.

2. L'approccio metodologico e i temi del progetto

I criteri operativi dell'approccio metodologico fanno riferimento:

- alla valorizzazione dell'assetto tradizionale e delle presenze storiche-ambientali che si dispiegano lungo il tracciato viario;
- alla mitigazione e mediazione del rapporto tra asse viario e stretto contesto nelle diverse tipologie strada-tessuto edificato, strada-paesaggio agricolo;
- alla contestualizzazione della viabilità mirata a rafforzare la percezione dei caratteri distintivi del contesto.

In rapporto al percorso della statale Romea, una prima fase ricognitiva ha permesso di individuare:

- gli ambiti di rilevanza paesaggistica;
- gli immobili di interesse storico-culturale;
- gli ambiti di degrado sia in rapporto al sistema ambientale che insediativo;
- gli elementi di criticità legati alle intersezioni;
- i potenziali percorsi di attraversamento per facilitare la mobilità della fauna stanziale;
- la presenza di spazi aperti su punti notevoli dell'ordito territoriale;
- l'impatto visivo degli elementi di arredo ed accessori alla viabilità (cartellonistica, guard-rail, ecc).

Sulla base degli elementi rilevati le proposte progettuali e normative prendono in esame:

- Interventi sul sistema ambientale mediante la riqualificazione ed il potenziamento del verde individuando:
 - le "quinte arboree", modulate a mitigare l'impatto visivo di episodi di degrado (attività produttive, depuratori ecc) visibili dall'infrastruttura;
 - le "sequenze alberate", formazioni vegetali lineari sia esse arbustive che arboree quali elementi di connotazione in grado di guidare la percezione del paesaggio in relazione a fattori che caratterizzano il territorio e in grado di rivelare i segni della tessitura del suolo agricolo poco percepibili allo sguardo di chi percorre la viabilità, quali strade poderali e/o che possono condurre ad architetture rurali storiche, corsi d'acqua ecc.;

- “le infiltrazioni arbustive” finalizzate alla riqualificazione delle aree relitte e le scarpate ricomprese tra l’asse ferroviario e la S.S. n.309 Romea.
- Interventi atti alla valorizzazione della percezione del contesto individuando:
 - i “traguardi visivi” costituiti da segni forti, quali elementi di valore storico-architettonico del paesaggio locale o da scorci prospettici su elementi di carattere naturale puntuali;
 - le “prospettive visuali” relative alla percezione degli ambiti paesaggistici del contesto in riferimento agli spazi aperti.
- Interventi di definizione del rapporto con i sistemi insediativi e infrastrutturali individuando:
 - le “intersezioni critiche”, punti sensibili in cui dovrà essere posta particolare attenzione alla sistemazione anche in funzione del miglioramento dell’arredo urbano e della sicurezza stradale;
 - il potenziamento delle aree di sosta in corrispondenza dei principali percorsi ciclo-pedonali previsti dal Piano Regolatore legati alla fruizione degli ambiti lagunari e territoriali a particolare valenza ambientale
 - i fronti di “miglioramento della qualità urbana” riguardanti alcune aree ricomprese tra via Vecchia Romea e la viabilità ferroviaria nella frazione di S.Anna nelle quali sono presenti costruzioni accessorie precarie e/o prefabbricate.
 - l’opportunità di subordinare l’approvazione dei Piani Urbanistici Attuativi, le richieste di permesso a costruire e le DIA, riguardanti interventi ricadenti in aree prospicienti alla Statale Romea o in diretto rapporto visivo con essa, ad una adeguata progettazione degli spazi scoperti e alla mitigazione di eventuali elementi detrattori.
 - l’utilizzo di asfalto diversamente colorato in prossimità dei nuclei abitati a sottolineare la variazione di contesto ed indurre a modificare lo stile di guida riducendo la velocità.

Nella definizione dell’apparato normativo, al fine di rendere fattibile sul piano operativo l’attuazione degli interventi individuati, si prevede il ricorso alle nuove modalità di gestione contemplate dalle recenti disposizioni normative (perequazione, credito edilizio, compensazioni) i cui meccanismi applicativi saranno definiti in sede di PAT.