



CITTÀ DI SAN DONÀ DI PIAVE  
CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA  
REGIONE DEL VENETO

## **AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO**

### **PROCEDURA VAS RELAZIONE TECNICA DI NON NECESSITÀ ALLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (DGR 1400/2017)**

*Marzo 2022*

*Redatto:*  
dott. urb. Francesco Finotto



via Cesare Battisti 39, 30027 San Donà di Piave (Ve)  
tel. 0421.54589  
mail: [protecoeng@protecoeng.com](mailto:protecoeng@protecoeng.com)



PROCEDURA PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA  
**MODELLO PER LA DICHIARAZIONE DI NON NECESSITÀ  
DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA**

Il sottoscritto dott. urb. Francesco Finotto, nato a Eraclea prov. Ve, il 28.04.1956 e residente in Via Sabbioni numero 97 nel Comune di San Donà di Piave prov. VE, CAP 30022 tel. e fax 0421-54589 e-mail [protecoeng@protecoeng.com](mailto:protecoeng@protecoeng.com) in qualità di progettista responsabile dell'integrazione fra le prestazioni specialistiche dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di San Donà di Piave (VE).

**DICHIARA**

che per l'istanza presentata NON è necessaria la valutazione di incidenza in quanto riconducibile all'ipotesi di non necessità di valutazione di incidenza prevista dell'Allegato A, paragrafo 2.2 della D.G.R. n. 1400 del 2017 al punto 23.

Alla presente si allega la relazione tecnica redatta da tecnico abilitato.

DATA  
Marzo 2022

II DICHIARANTE  
*dott. urb. Francesco Finotto*



**Informativa sull'autocertificazione ai del D.P.R. 28/12/2000 n. 445 e ss.mm.ii.**

*Il sottoscritto dichiara inoltre di essere a conoscenza che il rilascio di dichiarazioni false o mendaci è punito ai sensi dell'art. 76 del D.P.R. 28/12/2000 n. 445 e ss.mm.ii., dal Codice Penale e dalle leggi speciali in materia.*

*Tutte le dichiarazioni contenute nel presente documento, anche ove non esplicitamente indicato, sono rese ai sensi, e producono gli effetti degli artt. 47 e 76 del DPR 445/2000 e ss.mm.ii.*

*Ai sensi dell'art. 38 del DPR 445/2000 ss.mm.ii., la dichiarazione è sottoscritta dall'interessato in presenza del dipendente addetto ovvero sottoscritta o inviata insieme alla fotocopia, non autenticata di un documento d'identità del dichiarante, all'ufficio competente Via fax, tramite un incaricato, oppure mezzo posta.*

DATA

Marzo 2022

II DICHIARANTE

dott. urb. Francesco Finotto



**Informativa sul trattamento dei dati personali ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 30 giugno 2003 n. 196**

*I dati da Lei forniti saranno trattati - con modalità cartacee e informatizzate - per l'archiviazione delle istanze presentate nell'ambito del procedimento per il quale la presente dichiarazione viene resa e non costituiranno oggetto di comunicazione o di diffusione.*

*I dati raccolti potranno essere trattati anche per finalità statistiche.*

*Il Titolare del trattamento è: Regione Veneto, con sede in Palazzo Balbi, Dorsoduro 3901, CAP 30123, Venezia.*

*Il Responsabile del trattamento è: Direttore Commissioni Valutazioni Luigi Masia, Palazzo Linetti, Cannareggio, 99 Venezia 30121*

*Le competono tutti i diritti previsti dall'articolo 7 del D.Lgs. n.196/2003. Lei potrà quindi chiedere al Responsabile del trattamento la correzione e l'integrazione dei propri dati e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco.*

DATA

Marzo 2022

II DICHIARANTE

dott. urb. Francesco Finotto



## **RELAZIONE TECNICA**





Città di San Donà di Piave



Patto dei Sindaci  
per il Clima e l'Energia

## INDICE

Premessa .....	1
1 CARATTERISTICHE DELL'AREA .....	2
2 INQUADRAMENTO GENERALE DEL PIANO .....	5
2.1 L'AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO .....	5
2.1.1 <i>Obiettivi del Piano</i> .....	5
2.1.2 <i>Le linee d'azione del Piano</i> .....	6
2.2 PROPOSTE DI PIANO .....	6
3 INQUADRAMENTO SITI DELLA RETE NATURA 2000 E VERIFICA DELLA PRESENZA EVENTUALE DI ELEMENTI NATURALI .....	9
3.1 VERIFICA PRESENZA DI ELEMENTI NATURALI .....	9
3.2 SITI RETE NATURA 2000.....	11
4 VERIFICA DELLA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI.....	13
5 DESCRIZIONE EVENTUALI INTERFERENZE CON GLI ELEMENTI NATURALI .....	14



Città di San Donà di Piave



Patto dei Sindaci  
per il Clima e l'Energia

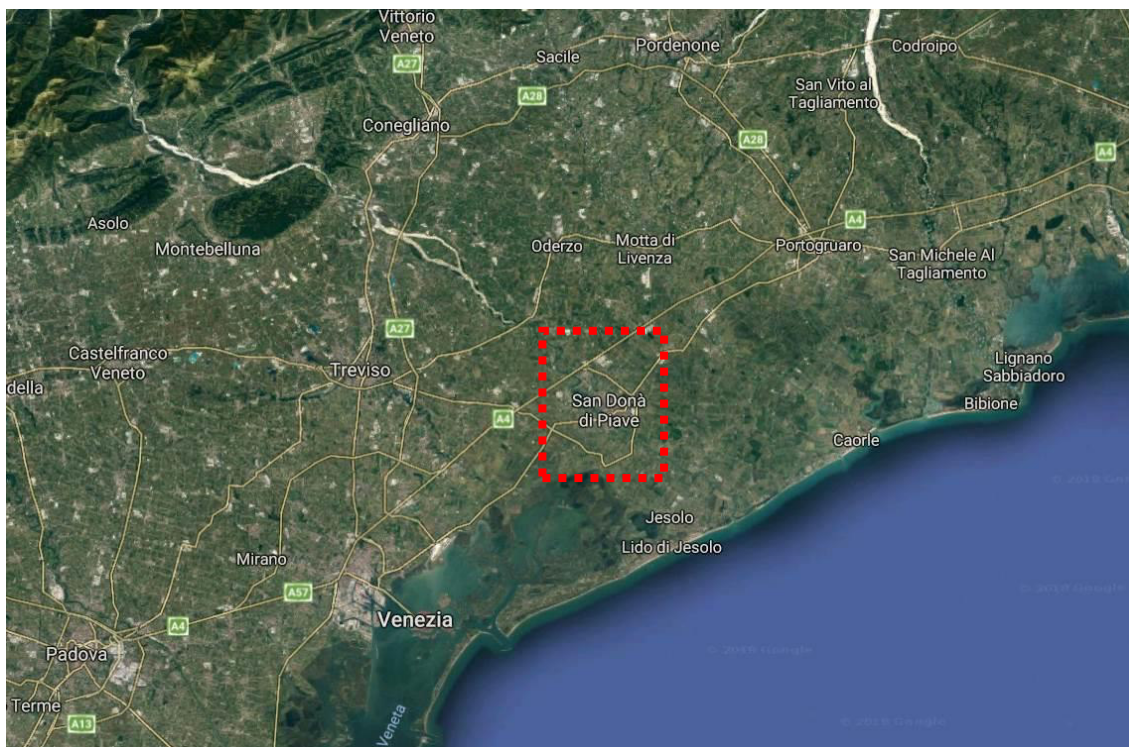
## **Premessa**

La presente Relazione Tecnica accompagna il modello di cui all'allegato E della DGR 1400/2017 ed è finalizzata ad attestare, con ragionevole certezza, che l'intervento proposto non arreca effetti pregiudizievoli per l'integrità dei siti della Rete Natura 2000. La relazione Tecnica di non necessità alla V.Inc.A è parte integrante dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di San Donà di Piave (VE).

## 1 CARATTERISTICHE DELL'AREA

Il territorio comunale di San Donà di Piave si inserisce all'interno del contesto del Veneto orientale: l'area è caratterizzata da un equilibrio particolare, al tempo stesso luogo di transizione tra l'ambito centrale veneto e il Friuli Venezia Giulia, all'interno del quadro delle relazioni con l'est Europa ed è struttura dove forti sono i connotati di referenziazione interna. Tali equilibri definiscono un sistema che si struttura sulla base della presenza di due forti polarità quali San Donà e Portogruaro.

L'organizzazione e la vita di San Donà non sono infatti limitate entro i suoi confini comunali, ma si relazionano con un intorno che si sviluppa su interazioni forti all'interno dell'area urbana che attorno al comune gravita, coinvolgendo in particolar modo i comuni di prima cintura urbana (Fossalta di Piave, Noventa di Piave, Musile di Piave) e quelli di seconda fascia (Salgareda, Cessalto, Ceggia, Torre di Mosto, Eraclea, Jesolo, Meolo) toccando anche centri della costa (Caorle e Cavallino). Si identifica dunque un tessuto insediativo di carattere territoriale che si articola a partire dal nucleo che storicamente si è insediato, e poi espanso, sviluppando un sistema di collegamento tra destra e sinistra Piave, tra l'area più fortemente connessa a Venezia e la zona di nuova bonifica che qui si trova.



**Figura 1 - Inquadramento territoriale su ortofoto.**

Il territorio comunale di San Donà ricopre una superficie pari a circa 79 kmq, che si sviluppa lungo l'asse del Piave compreso tra i fiumi Sile e Livenza. È disposto in prossimità del bordo

nord/est della provincia di Venezia al confine con la provincia di Treviso. Si tratta di un territorio pianeggiante principalmente acquisito dalla bonifica, a nord dalla quella antica, mentre a sud dalle bonifiche recenti con altimetria inferiore al livello del mare. Tra le due aree sono localizzati l'alveo e i paleoalvei del Piave.

San Donà appartiene geograficamente al sistema territoriale della “conurbazione del Piave”, un sistema insediativo e ambientale che trova nel fiume Piave la sua dorsale ed il suo asse di relazione e che rappresenta, nel Veneto Orientale l'area di cerniera tra l'alta pianura ed i territori costieri, un nodo sul quale confluiscono le principali direttrici di collegamento con i centri balneari.

L'abitato è concentrato in prossimità del centro di San Donà; numerose sono le frazioni distribuite nel territorio comunale:

- Mussetta di Sotto, inglobata nel nucleo insediativo principale di San Donà di Piave, e Mussetta di Sopra, nella prima periferia;
- Calvecchia, sviluppata lungo la SS14;
- Grassaga, situata a ridosso dei confini comunali di Noventa di Piave e Cessalto;
- Fossà, Cittanova e Fiorentina, localizzate nella parte orientale del Comune con quest'ultima sviluppata lungo la SP54 che porta a Caorle;
- Isiata e Bassa Isiata, verso il confine comunale di Eraclea;
- Palazzetto, a ridosso dell'argine sinistro del Piave scendendo dalla SP52 che porta a Eraclea;
- Santa Maria di Piave, nell'angolo dove il territorio comunale di San Donà di Piave si incontra con quelli di Musile di Piave e Jesolo, in destra idrografica del Piave;
- Passarella di sopra, in destra idrografica, e Chiesanuova, lungo un'ansa della Piave Vecchia;
- Caposile, nei pressi della confluenza del Taglio del Sile nella Piave Vecchia.

Di notevole importanza è il quartiere di Mussetta di Sotto, a nord della ferrovia, che negli ultimi anni ha visto un notevole sviluppo residenziale, tanto che si contano circa 9.000 abitanti. Infine, la località di Caposile posta in prossimità della confluenza tra il Sile e la Piave Vecchia è suddivisa tra i comuni di San Donà e Musile.



**Figura 2 - Limite amministrativo di San Donà di Piave.**

## **2 INQUADRAMENTO GENERALE DEL PIANO**

### **2.1 L'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano**

#### **2.1.1 Obiettivi del Piano**

In conformità agli indirizzi generali specificati nel Documento Preliminare e in adempimento alle prescrizioni della Commissione VAS, sono stati individuati con maggiore definizione i seguenti obiettivi del Piano:

- A. Armonizzare i nuovi percorsi degli autobus da e per la Porta Nuova incrementando l'accessibilità del territorio ai servizi di TPL e riducendo la loro concentrazione su pochi archi viari.
- B. Rivedere gli itinerari ciclabili al fine di realizzare una vera e propria rete di percorsi tra frazioni, centro e polo intermodale utile sia a scopi turistici che per la mobilità sistemica.
- C. Analizzare ed eventualmente rivedere le aree pedonali, soprattutto nell'area centrale.
- D. Alla luce di quanto espresso nei tre punti precedenti, proporre uno schema della viabilità e della sosta eventualmente rivisitato di conseguenza.
- E. Provvedere alla classificazione funzionale delle strade.
- F. Gestire i flussi di attraversamento.
- G. Avviare un primo ragionamento nella direzione di un piano infrastrutturale per stimolare l'utilizzo di mezzi ibridi o elettrici.

Si precisa che la realizzazione del nuovo polo intermodale di Porta Nuova non costituisce una scelta di questo Piano, quanto piuttosto un elemento assunto come presente (è in avanzata fase di costruzione), pur non essendo nella pratica ancora in esercizio. Lo stato di fatto include dunque la Porta Nuova anche se naturalmente non è possibile misurarne gli effetti su strada e conseguentemente essere simulato con le medesime metodologie utilizzate per gli altri scenari di piano e i confronti sono quindi stati effettuati tra stime di modelli. In altre parole, secondo questa impostazione il miglioramento di un indicatore non sarà dunque ottenuto confrontando la stima con la misura, ma due stime che conducano a un risultato negativo (progetto-attuale).

L'obiettivo consiste nel definire un assetto del sistema della mobilità, che valorizzi al meglio il nuovo polo intermodale in un'ottica allargata che tenga conto delle prospettive trasportistica, economica, sociale e ambientale in un approccio multicriteri (integrato nella VAS), basato sulla partecipazione dei cittadini alla definizione della scala di valori.

### **2.1.2 Le linee d'azione del Piano**

Sulla base degli obiettivi prefissati dal Piano, si prevedono le seguenti linee d'azione, che sono dei veri e propri indirizzi strategici e non tanto degli interventi strutturali:

1. Limitare l'incremento della produzione chilometrica (e conseguentemente delle emissioni) delle linee extraurbane – obiettivo riconducibile alla sostenibilità economica ed ambientale;
2. Garantire adeguata accessibilità al centro della città e all'ospedale – obiettivo riconducibile alla sostenibilità sociale e trasportistica;
3. Servire con collegamenti diretti le principali polarità della domanda (Centro Studi su tutti);
4. Aumentare le porzioni di territorio servite da trasporto pubblico, per aumentarne l'appetibilità e conseguentemente agevolare una diversa ripartizione modale a scapito della mobilità motorizzata individuale;
5. Offrire un servizio urbano di trasporto pubblico locale con veicoli elettrici;
6. A parità di dotazione infrastrutturale, programmare un insieme coordinato di interventi sulla viabilità cittadina.

## **2.2 Proposte di Piano**

La filosofia generale del Piano per comprendere non solamente la congruenza tra i provvedimenti proposti, ma soprattutto la loro complementarità nella realizzazione di tale visione d'insieme.

Questo piano, seppure sia stato concepito come aggiornamento di quello vigente, si pone un obiettivo ambizioso di delineare un nuovo assetto della mobilità del Comune, orientato alla sostenibilità e all'intermodalità. Vuole, quindi, essere un primo passo nella direzione di un nuovo modo di vivere la città da parte della popolazione a partire proprio dai suoi spostamenti e quindi delineare un percorso che non necessariamente andrà a concludersi nel tempo (breve) di realizzazione del piano stesso. Si prevede, infatti, come visto nel capitolo precedente riguardante gli scenari di modifica della disciplina della circolazione, una temporizzazione in più fasi degli interventi sulla viabilità, in base anche agli effetti indotti sul traffico.

L'intervento progettuale in località Porta Nuova rappresenta il primo tassello di questa strategia, in quanto finalizzato a realizzare un importante polo intermodale tra trasporto ferroviario, trasporto pubblico su gomma e mobilità urbana, comprensivo di nuovi parcheggi. La ridefinizione degli itinerari delle corse degli autobus, richiesta naturalmente a causa dello spostamento dell'autostazione, è stata guidata dall'esigenza duplice da un lato di aumentare la capillarità dei

servizi, e la conseguente copertura territoriale, distribuendo nel contempo il disagio derivante dal transito di autobus in strade oggi non utilizzate e dall'altro lato di mantenere limitato l'incremento di produzione chilometrica. A questo si aggiunge la proposta di un nuovo servizio urbano, concepito per collegare con tale polarità la gran parte dei principali punti di attrazione generazione del Comune con l'obiettivo proprio di ulteriormente favorire e incentivare l'uso del trasporto pubblico, quale alternativa modale possibile rispetto all'uso di veicoli individuali.

L'attuale offerta di itinerari ciclabili esistenti e/o contenuti nel bici-Plan vigente sono state re-interpretate alla luce di costruire una vera e propria rete di percorsi ciclabili protetti e sicuri, tale da poter offrire un'alternativa credibile all'utilizzo dell'autovettura privata. Infine, oltre a confermare quanto previsto nel piano vigente in merito alla mobilità pedonale, si propone, quale ultimo intervento in ordine temporale, anche la possibilità di incrementare la pedonalizzazione del centro di San Donà, completando in tale senso un disegno già avviato nel corso degli ultimi anni dall'Amministrazione.

Le modifiche proposte all'attuale configurazione della rete viaria discendono e sono conseguentemente finalizzate da un lato a garantire quella quota parte di spostamenti che, pur in presenza come detto di alternative modali, continuerà a venire effettuata utilizzando auto e moto, dall'altro lato a rendere agevole proprio la costituzione delle alternative modali di cui sopra.

Di seguito gli interventi proposti dal Piano:

- Nuova classificazione della viabilità;
- Istituzione/conferma del senso unico nelle vie Verdi, Garibaldi, Baron, Sabbioni, Risorgimento, Crispi, Piazza Duomo, Ciceri, Don Bosco, Asiago, Gandhi (parte), Sile, Tagliamento, Livenza, Mazzotto e Balliana (parte).
- Realizzazione di una rotatoria negli incroci tra:
  - via Carrozzani e via Vizzotto (Forte 48);
  - via Roma e via Lungo Piave Superiore, se fattibile sulla base di approfondimenti progettuali;
  - via Nazario Sauro e via Saretta;
  - via Calnova e via Kennedy;
  - via Battisti e via Lungo Piave Inferiore.
- Revisione impianto semaforico tra le vie Vizzotto/Carbonera e Garibaldi/Gorizia.
- Rivisitazione dell'intersezione tra via Nazario Sauro e via Brusade finalizzata ad agevolare la manovra di svolta degli autobus scegliendo un'adeguata soluzione sulla base di appro-

fondimenti progettuali specifici;

- Revisione servizi di trasporto pubblico extraurbano e introduzione di un servizio urbano a frequenza (una corsa ogni 20 minuti) e con veicoli elettrici;
- Istituzione nuove fermate bus nelle vie Aquileia, Corso Trentin, Calvecchia (vicino al Consorzio Agrario), Pralungo, Brusade, Europa, Corso Libertà, Piazza IV Novembre (in prossimità dell'attuale autostazione che verrebbe dismessa), e presso i quartieri di San Giuseppe, di Mussetta ovvero nelle vie percorse dal nuovo servizio urbano;
- Completamento rete ciclabile;
- Ampliamento delle zone 30, ovvero l'introduzione del limite 30 in funzione, da un lato, delle esigenze di incremento della sicurezza e/o di riduzione del rumore e, dall'altro lato, della classificazione delle strade;
- Creazione area pedonale;
- Installazione colonnine di ricarica nelle aree di sosta;
- Realizzazione di un percorso (ciclabile e pedonale) lungo via Baron, Sabbioni, ingresso a lato di Villa Sara, collegamento con via Asiago per poi proseguire su via Milano sino agli istituti scolastici.

### **3 INQUADRAMENTO SITI DELLA RETE NATURA 2000 E VERIFICA DELLA PRESENZA EVENTUALE DI ELEMENTI NATURALI**

#### **3.1 Verifica presenza di elementi naturali**

Per buona parte la superficie comunale, non edificata, è caratterizzata da territorio agricolo con una tessitura mista, da appezzamenti di dimensioni notevoli fino a una frammentazione più consistente. Questo fa sì che i sistemi di corsi d'acqua minori, scoline, attraversino tutto il territorio, con una presenza tuttavia limitata di sistemi di siepi e filari.

È quindi da considerare il potenziale esprimibile dal contesto complessivo in termini di connessioni ecologiche e sviluppo della biodiversità, che di fatto caratterizza in modo sostanziale solamente alcuni ambiti. L'area che si relaziona al corso del Piave, in particolare quella più a monte, è caratterizzata da un sistema fluviale umido con una struttura vegetale ripariale, con presenza di salici bianchi (*Salix Alba*), diverse varietà di pioppo (*Populus alba*, *Populus nigra*), ontani (*Alnus glutinosa*) e robinia (*Robinia pseudoacacia*). Di interesse appaiono anche gli esemplari di falso moro della Cina (*Broussonetia papyrifera*).

L'area limitrofa alla Laguna di Venezia, pur presentando una struttura fortemente artificiale, con destinazione d'uso quasi esclusivamente agricola, è caratterizzata da una scarsa presenza antropica; limitate sono infatti le attività insediative. Tale condizione, unitamente alla ricchezza dei corsi d'acqua, rende interessante il contesto in relazione alla propensione connettiva per le specie idrofile, in particolare insetti, anfibi e mammiferi di piccola dimensione.

Allo stesso modo l'area che si sviluppa in corrispondenza dei canali Grassaga, Piavon e Brian, si struttura in ragione della disponibilità d'acqua, e allo stesso tempo di una struttura vegetale, che in alcuni casi acquista una certa consistenza, con la presenza in particolare di salici (*Salix alba*), pioppi (*Populus alba* e *nigra*) e ontani (*Alnus glutinosa*). Numerose, infine sono le specie esotiche-naturalizzate, che confermano l'elevato grado di manomissione della flora spontanea dovuta all'uomo. Tra le specie più invadenti di questo contingente si segnalano: *Lonicera japonica*, *Amorpha fruticosa* ed *Helianthus tuberosus*, tutte abbondantemente diffuse nell'ambiente golenale del Piave.

Si possono così identificare dei sistemi specifici, classificando i diversi biotopi floristici sulla base della struttura fisica di riferimento:

- Canali e fossi: ospitano specie acquatiche e palustri di notevole interesse, tra cui: *Nymphaea alba*, *Leucojum aestivum*, *Caltha palustris*, *Typha angustifolia*, *Allium angulosum*, *Eleocharis palustris*;
- Sponde fluviali: ospitano specie forestali tipiche del bosco igrofilo, tra cui: *Populus alba*,

*Populus nigra, Alnus glutinosa, Frangula alnus;*

- Argini fluviali: ospitano praterie stabili caratterizzate dalla presenza di numerose specie, tra cui: *Salvia pratensis, Ornithogalum umbellatum, Veronica chamaedrys, Viola hyrta, Orchis tridentata, Dactylis glomerata, Leucanthemum vulgare;*
- Siepi agrarie: sono formate dalle specie arboreo-arbustive presenti nell'antica foresta mesofila, tra cui *Ulmus minor, Acer campestre, Crataegus oxyacantha, Euonymus europaeus, Corylus avellana, Prunus spinosa, Rubus ulmifolius.*

In quanto alla fauna osservabile all'interno del territorio comunale, va considerata la presenza di elementi che ne diversificano la tipologia e le strutture biotiche. Le diverse comunità si relazionano in modo stretto con gli habitat che caratterizzano il contesto. Nello specifico si possono distinguere tre sistemi ambientali-naturalistici principali:

- comunità delle acque dolci: comprende un elevato numero di specie di invertebrati, ma anche di pesci, anfibi, rettili, uccelli e mammiferi, tra cui cavedano (*Leuciscus cephalus*), tinca (*Tinca tinca*), luccio (*Esox lucius*), carpa (*Cyprinus carpio*), anguilla (*Anguilla anguilla*), tritone comune (*Triturus italicus*), tartaruga d'acqua (*Emys orbicularis*), Biscia d'acqua (*Natrix natrix*), gallinella d'acqua (*Gallinula chloropus*), martin pescatore (*Alcedo atthis*), pendolino (*Remiz pendulinus*) e arvicola d'acqua (*Arvicola terrestris*);
- comunità della campagna: comprende numerose specie di insetti ed un ricco contingente di vertebrati, tra cui raganella (*Hyla arborea*), rospo comune (*Bufo bufo*), ramarro (*Lacerta viridis*), biacco (*Coluber viridiflavus*), rigogolo (*Oriolus oriolus*), ghiandaia (*Garulus glandarius*), barbogianni (*Tyto alba*), allodola (*Alauda arvensis*), colombaccio (*Columba palumbus*), picchio verde (*Picus viridis*), picchio rosso maggiore (*Picoides maior*), donnola (*Mustela nivalis*), faina (*Martes foina*) e volpe (*Vulpes vulpes*);
- comunità dell'ambiente urbano: è caratterizzata da un rilevante numero di specie di invertebrati e vertebrati, spesso commensali dell'uomo. Le presenze più interessanti comprendono: rospo smeraldino (*Bufo bufo*), colubro liscio (*Coronella austriaca*), civetta (*Athene noctua*), gufo comune (*Asio otus*), cornacchia grigia (*Corvus corone cornix*), cardellino (*Carduelis carduelis*), verdone (*Carduelis chloris*), fringuello (*Fringilla coelebs*), verzellino (*Serinus serinus*), pipistrello albolimbato (*Pipistrellus kuhli*) e pipistrello orecchione (*Plecotus auritus*).

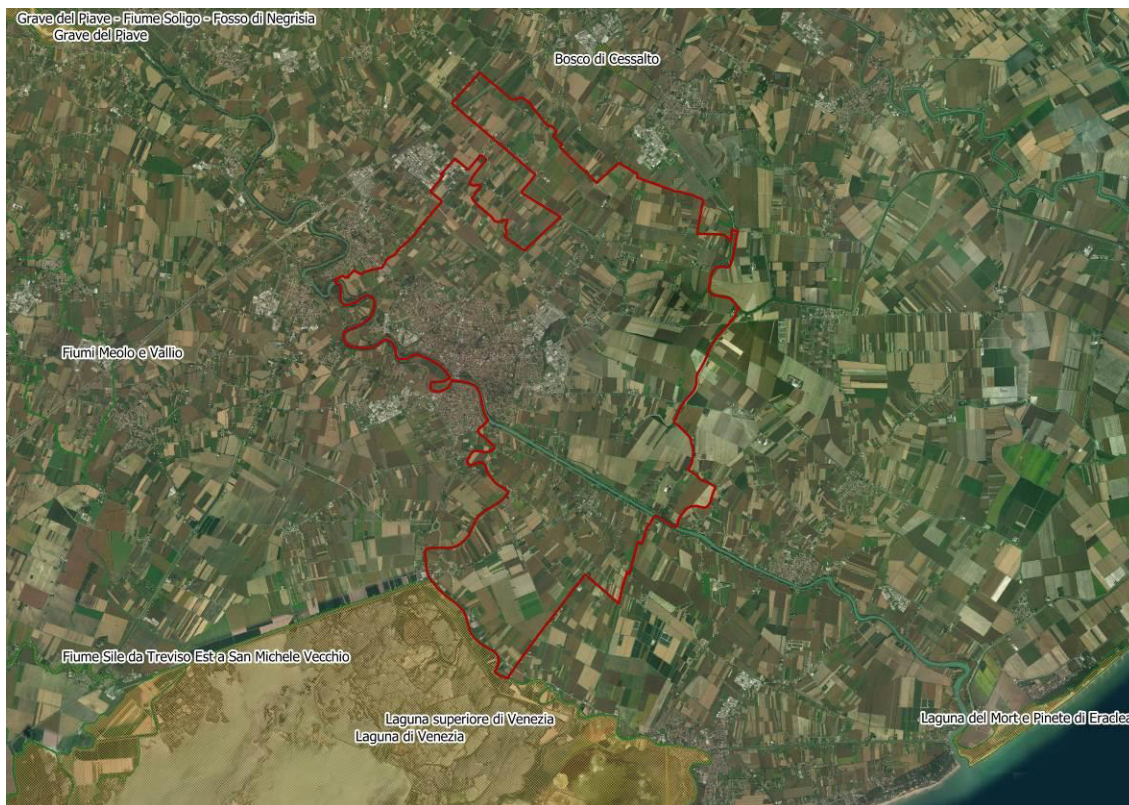
Il ridotto grado di biodiversità che caratterizza parte del contesto territoriale è dovuto alla storia stessa dei luoghi - aree di bonifica recente - che hanno strutturato lo spazio aperto come un tessuto piano, massimamente sfruttato a uso produttivo, con un sistema idraulico finalizzato al drenaggio delle acque, limitando le aree non direttamente produttive.

L'urbanizzazione, in particolare di grandi superfici, rappresenta un altro fenomeno di riduzione di biodiversità e di fratture dei sistemi connettivi necessari allo sviluppo naturalistico-ambientale.

Particolare attenzione è da porsi per quanto riguarda gli interventi di trasformazione, soprattutto in ambito urbano o periurbano. L'impiego di filari monospecifici (salice bianco, pioppo nero, platano) e spesso monostratificati riduce infatti le nicchie a disposizione della fauna.

### 3.2 Siti Rete Natura 2000

All'interno del territorio comunale di San Donà di Piave non sono presenti aree che rientrano all'interno della Rete Natura 2000. Va tuttavia evidenziato come il comune sia attiguo agli ambiti lagunari, ovvero il SIC IT3250031 – Laguna superiore di Venezia e la ZPS IT3250046 – Laguna di Venezia.



**Figura 3 - Siti della Rete Natura 2000 esistenti al di fuori del confine comunale di San Donà di Piave.**

Nell'intorno sono presenti siti con caratteristiche fisiche e ambientali diverse. Il sito più prossimo si trova a nord-est del confine comunale, a circa 2 km nel territorio di Cessalto (S.I.C. e Z.P.S. IT3240008, Bosco di Cessalto). A maggior distanza si trovano il SIC IT3240029 – Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano, sempre all'interno del comune di Cessalto, a poco meno di 7 km, e nel territorio di Monastier di Treviso il S.I.C. IT3240033 – Fiume Meolo e Vallio, a poco più di 6 km dal confine di San Donà, il SIC IT 3240030 - Grave del Piave, Fiume

Soligo, Fosso di Negrizia e la ZPS IT3240023 – Grave del Piave. A partire dalla sponda sinistra della foce del fiume Piave si trova l'ambito della Laguna del Mort e pinete di Eraclea - SIC IT3250013.

#### **4 VERIFICA DELLA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI**

Le azioni di Piano non interferiscono ambiti appartenenti alla rete ecologica ed eventuali elementi di flora e fauna, non determinando, tali azioni, perdita, alterazione o frammentazione di habitat. Sarà opportuno, in fase di esercizio, monitorare le emissioni acustiche e quelle degli inquinanti traffico-correlati per valutare eventuali superamenti dei limiti normativi che possono causare perturbazioni agli habitat e alle specie floro-faunistiche.

## **5 DESCRIZIONE EVENTUALI INTERFERENZE CON GLI ELEMENTI NATURALI**

Date le azioni di Piano sinteticamente riportate nei paragrafi precedenti, in relazione allo stato di fatto dell'area interessata ed in relazione alle considerazioni sviluppate, analizzati, inoltre, i contenuti delle relazioni descrittive e progettuali, non si riscontrano elementi di particolare interferenza con il sistema ambientale rispetto alle condizioni attuali.

San Donà di Piave, Marzo 2022

**Il Tecnico Specialista**

dott. urb. Francesco Finotto