

## Osservazioni al progetto: “Jesolo Magica”, comune di Jesolo

### 1. Partecipazione pubblica e pubblicazione

Nell'albo-pretorio di Jesolo è stato pubblicato l'avviso del deposito del progetto per la VIA in città metropolitana per i 15 giorni obbligatori, ma non è stata fatta nessuna pubblicazione sul sito comunale della presentazione del progetto, svolta il giorno 14 novembre nella saletta di rappresentanza del municipio di Jesolo alle 17.00; Nessuna pubblicazione, sempre sul sito comunale, con il nome del progetto “Jesolo magica” e neppure una pubblicazione dell'apertura della fase partecipativa per le osservazioni della cittadinanza.

La documentazione la ritroviamo all'interno del sito comunale con altro titolo.

Qui il sito comunale:

<http://www.comune.jesolo.ve.it/flex/cm/FixedPages/Common/Search.v3.php/L/IT/s/2>

<http://www.comune.jesolo.ve.it/home>

Nessun link di rimando alla cartografia depositata in città metropolitana.

Qui gli articoli giornalistici per la presentazione del progetto:

<http://nuovavenezia.gelocal.it/veneziana/cronaca/2017/10/18/news/centro-commer>

<http://nuovavenezia.gelocal.it/veneziana/cronaca/2017/11/02/news/jesolo-magica-via-libera-al-progetto-1.16069949>

Anche se non fosse obbligatorio, riteniamo insufficiente le informazioni date per conoscere il progetto e la fase partecipativa.

A tutto questo si aggiungono notizie fuorvianti da parte della stampa;

Ad esempio in questo articolo leggiamo:

*[...]La vasta area di via Roma destra è recintata e pronta per gettare le fondamenta di un investimento da oltre trenta milioni. **Un centro commerciale che ospiterà bar e ristoranti, negozi e attività di ogni genere, un hotel a 5 stelle e centro congressi, forse anche un cinema, centro benessere, palestra. Si parla di uno shopping center da 800 nuovi posti di lavoro che sarebbero una manna dal cielo per il litorale e per l'entroterra.**[...]*

L'articolo:

<http://nuovavenezia.gelocal.it/veneziana/cronaca/2017/10/18/news/centro-commerciale-jesolo-magica-rilanciato-il-progetto-1.16009027>

<http://www.comune.jesolo.ve.it/home>

Quindi l'opera viene descritta dalla stampa come un centro polifunzionale di cui non troviamo relativa documentazione nel progetto, dando alla comunità la percezione

che ci saranno servizi, in realtà non previsti.

Infatti ritroviamo a pag.20 dello studio di impatto ambientale:

*"sulla base della vigente strumentazione generale del Comune di Jesolo è stato da prima approvato uno schema progettuale di Piano Attuativo con Delibera di C.C. n 59 del 02/04/2004. Sulla base dell'impostazione fornita dallo "strumento guida" si è giunti all'approvazione definitiva del P.U.A. con Delibera di C.C. n. 8 del 07/02/2008. Una successiva variante puntuale al P.U.A. è stata approvata con Delibera di C.C. n. 16 del 07/02/2011 modificando le norme tecniche di attuazione e la zonizzazione"* che, con l'approvazione del P.U.A., permetterebbe la possibile destinazione d'uso nell'area Capannine-Cattel di attività di carattere commerciale, e potrebbero essere svolte in forma di centro e/o parco commerciale, integrate da complessi di servizio (uffici, banche, artigianato di servizio, etc..), di aggregazione sociale (sedi di associazioni, centri culturali, biblioteca, ludoteca, palestre, aree wellness, pubblici esercizi, musei,), di sviluppo della promozione (uffici per associazioni di settore del commercio e delle attività ad esso collegate), ma non ne determina la realizzazione, che infatti non è inclusa nella progettazione.

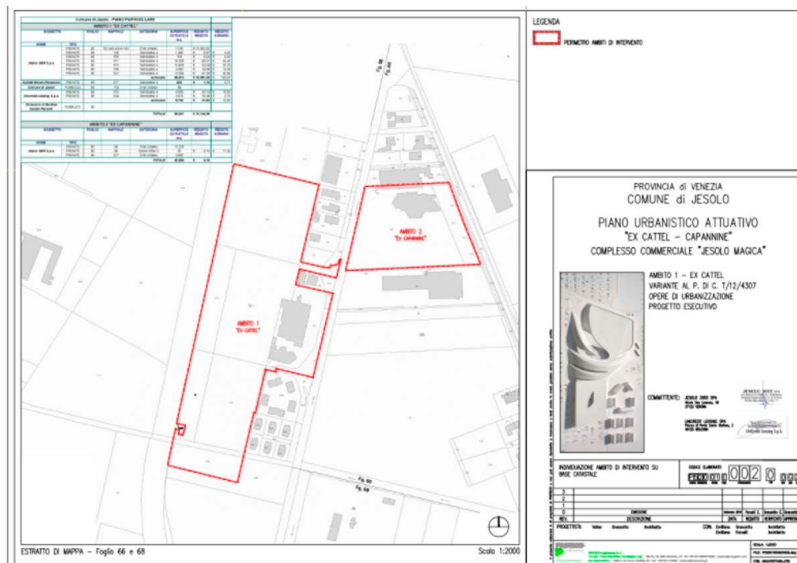
Una grave mancanza da parte dell'amministrazione quella di non prevedere fasi partecipative e giusta pubblicità, tutto ciò non ha permesso la reale conoscenza del progetto.

## 2. L'area non è da considerarsi interamente di recupero e riqualificazione urbanistica

Da pag. 2 del quadro progettuale:

*"Il progetto è già stato assoggettato a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, conclusasi il 7 febbraio 2012 (determinazione n, 2014/2012) con giudizio di compatibilità ambientale favorevole, pur subordinato a prescrizioni e raccomandazioni. E' stato necessario ridefinire l'assetto dei parcheggi a raso per effetto della richiesta di eliminazione della prevista autorimessa interrata. Inoltre, a seguito della variazione di pianificazione urbanistica del Comune di Jesolo, è stato necessario adeguare ad essa il progetto, con la presentazione di una variante al permesso di costruire n. T/2012/4307 del 28.11.2012 rilasciato in data 03.05.2013, relativo alle opere di urbanizzazione. In merito allo stato attuale della zona di intervento, si precisa che in origine l'area era **per intero occupata** dai magazzini ex-Cattel e dalle relative pertinenze. [...] **l'intervento è da considerarsi recupero e riqualificazione di un'area dismessa con possibile rischio ambientale.**"*

L'area era occupata parzialmente dai manufatti ex-cattel, come possiamo vedere dalla cartografia. Non si tratta di riqualificazione urbanistica in quanto quadruplica la superficie impermeabilizzata.



La impermeabilità del suolo è tra le principali cause del rischio idrogeologico, Riteniamo debba essere accertata la stretta necessità di impermeabilizzare nuovo suolo, viste le prescrizioni nazionali e internazionali e quelle dettate dalla nuova legge regionale sul consumo del suolo, che specificano gli obiettivi da raggiungere. <https://bur.regione.veneto.it/BurVServices/pubblica/DettaglioLegge.aspx?id=346720>

La necessità pubblica di un intervento di queste dimensioni dovrebbe essere uno degli aspetti fondamentali per approvare un intervento così imponente.

### 3. Dimensioni dell'intervento

L'area che sarà interessata dall'intervento sarà di 87.794 mq con una cubatura di Volume vuoto per pieno: 222.047 mc con un'altezza di 27,74 m.

Un intervento importante dalle evidenti ripercussioni a livello paesaggistico e ambientale.

Non possiamo non considerare l'impatto visivo dalla Laguna, zona ZPS a massima tutela ambientale

### 4. Necessità socioeconomica

Ci interessa sottolineare in primo luogo l'impatto sociale:

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) prescrive:

*"A seguito della crescita economica e del boom edilizio risulta particolarmente importante il tema del territorio costruito, in quanto questo ha fatto sì che il rapporto tra paesaggio ed ambiente perdesse di significato e di valore, producendo una nuova realtà caratterizzata dall'urbanizzazione polarizzata e da quella diffusa. Per questi motivi, il piano detta delle linee guida che individuano come azione il compattamento dell'urbanizzato come mezzo per portare ad una maggiore valorizzazione della città e ad una pausa nel processo di consumo del suolo".*

Nonostante la destinazione ad uso commerciale dettata dall'amministrazione pubblica di Jesolo tramite l'approvazione del PUA sia giustificabile dalle prescrizioni del (P.T.C.P.), un'intervento di queste dimensioni, con annesso iper-mercato, si

configura in un ambito territoriale saturo con evidenti ripercussioni socio economiche negative per questi motivi:

- a. 3500 attività commerciali nell'arteria principale di Jesolo che necessita di riqualificazioni e investimenti che in questo modo vengono dirottati in terreni non ancora edificati.
- b. La stima del bacino di potenziali utenti individua in più di un milione di abitanti i cittadini residenti all'interno dell'area individuata. Considerano poi a pag 24 della valutazione di impatto ambientale 3,4 milioni di turisti o arrivi, che logicamente non sostengono l'attività annuale dell'esercizio commerciale della struttura. L'errore che si commette è quello di non analizzare le strutture esistenti o di prossima realizzazione, come viene sistematicamente ripetuto anche per darsene e campi da golf, ad esempio vorremo fare un elenco dei centri commerciali realizzati nell'area di 2 km dal sito dove si vorrebbe realizzare "Jesolo Magica":
  - Centro commerciale Ca'Silis con coop annesso
  - Isola Blu, praticamente quasi completamente invenduto o inutilizzato.
  - Laguna Shopping con annesso ipermercato
  - Giardini di Jesolo, in parte utilizzato e in parte in asta fallimentare (vedi articolo) <http://nuovavenezia.gelocal.it/veneziana/cronaca/2016/01/20/news/asta-giardini-di-jesolo-non-si-presenta-nessuno-1.12814558>
  - Centro commerciale storico in via principale con 3500 attività.

**Ci si pone l'interrogativo del futuro di questi spazi già in difficoltà economica e in gran parte inutilizzati.**

**Chiediamo che venga fatta un'indagine socio economica sulla situazione complessiva delle aree commerciali di Jesolo.**

- c. Vengono previsti 1 milione di possibili fruitori in ambito provinciale, anche qui vorremmo evidenziare il numero di grandi centri commerciali nel raggio di 1 ora di percorrenza senza elencare quelli di minore dimensione:
  - Outlet, noventa di Piave
  - Porte di Mestre/Auchan
  - Carrefour, Marcon
  - Centro Piave San Donà
  - Nave de Vero-Mestre
  - Le Barche - Mestre
  - Emisfero - Silea
  - Centro Tiziano - Olmi

Chiediamo alla città metropolitana una reale indagine indipendente sulla sostenibilità di ulteriori centri commerciali.

- d. Non abbiamo nessun dato di crescita demografica che possa far pensare alla sostenibilità del progetto:

<http://www.tuttitalia.it/veneto/57-jesolo/statistiche/popolazione-andamento-demografico/>

## Considerazioni Ambientali

- 6. Dall'inserimento nella tavola n. 3 "Integrità del territorio agricolo", emerge che il territorio sul quale andrà ad insistere il progetto è individuato come "Ambito con buona integrità del territorio agricolo" (Art. 23 delle N. di A.).**  
**(pag 8)**

Dall'analisi della tavola 5 "Sistema del paesaggio" si osserva che l'intervento si inserisce in un "Paesaggio rurale", e ai limiti di un "Paesaggio intensivo della bonifica".

Il terreno agricolo circostante verrà inevitabilmente compromesso e l'area perderà la sua caratteristica agricola.

- 7. pag 16 :**vincoli derivanti dalla pianificazione superiore: PTRC, PALAV, Piano generale di Bonifica; l'area in oggetto è di interesse paesistico ambientale ai sensi dell'art. 21 lettere a), b) delle N. di A del PALAV  
All'interno dell'area stessa si riscontra una "Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento (elevatissima, elevata ed alta)" (Art. 30 N. di A.).

- 8. Dall'analisi della tavola 1, "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale", emerge che il progetto ricade in una "Area a rischio idraulico ed idrogeologico in riferimento al P.A.I.";**

La tavola 2 "Carta delle fragilità" mostra che esso insiste su una porzione di territorio di "Rilevanza del fenomeno della subsidenza da alta ad altissima (isoipsa 1 m. s.l.m.)" (Art. 16 N. di A.), con una "Pericolosità idraulica in riferimento ai P.P.A.I. adottati o ai P.A.I. approvati" (Art. 15 N. di A.)

pag.14: Dalla "Tavola della pericolosità idraulica", risulta che l'area interessata dall'intervento oggetto del presente studio è classificata come "P1 – Pericolosità moderata. Area soggetta a scolo meccanico".

Da qui la prescrizioni dettate dalla valutazione di impatto ambientale 2012, di non prevedere parcheggi interrati.

Alla luce dei cambiamenti climatici, oggi alle porte del 2018, possiamo avere la certezza della fragilità idraulica del nostro territorio soprattutto dopo l'incremento edificatorio avvenuto negli ultimi 20 anni.

- 9. pag. 4,:"** Nell'area esterna sul fronte est, riservata ai dipendenti del Centro per complessivi c.a. 1.400 mq, le zone di sosta e gli spazi di manovra saranno realizzati in asfalto."  
Non si capisce perché' il parcheggio dipendenti non debba essere anch'esso in grigliato drenante.

## 10. Il PAT di Jesolo non è ancora attuativo

Con delibera di consiglio comunale del 30/11/2016, n. 108 è stato adottato il Piano di Assetto del Territorio (PAT) di Jesolo in data 29/08/2017 si è conclusa la fase di presentazione delle osservazioni ai sensi dell'art. 15, comma 5, Legge Regionale 23/04/2004, n. 11.

Il PAT e il successivo PI dovranno sottostare alle nuove regole della legge regionale sul consumo di suolo della regione veneto, e in questo momento il PAT di Jesolo è ancora in valutazione.

11. La legge regionale sul consumo di suolo è stata di recente estesa anche al commercio. Nel collegato alla ultima Legge di Stabilità Regionale, infatti, è stato inserito ed approvato un articolo che prevede che, per la realizzazione di grandi infrastrutture di vendita, non basterà più il solo via libera del singolo comune interessato, ma occorrerà investire nella questione pure i comuni confinanti. La misura è stata fortemente voluta dalla Giunta Regionale e ha trovato il favore di gran parte del Consiglio, ciò denota un indirizzo politico ben preciso che andrebbe a nostro avviso esteso a tutte le strutture commerciali da realizzare e in via di realizzazione: quello della pianificazione coordinata tra più enti locali, per contrastare la tendenza in atto, in special modo nel veneto orientale, di creare sempre nuove strutture commerciale che non vanno a rispondere ad una reale domanda, ma che vanno semplicemente a sostituirsi l'una all'altra, determinando un enorme ed inutile consumo di suolo e una proliferazione di cattedrali che rimangono di fatto vuote, oltre che la morte dei centri storici cittadini e di conseguenza gravi problemi socio-economici.

## Mobilità

12. Pag. 28 (vedi allegato 'Impatti sulla viabilità' del Prof. Ing. Marco Pasetto) evidenzia che l'indotto dell'intervento in area "ex Cattel" determina, come previsto, un aggravio delle condizioni di circolazione sulla rete, con accodamenti e rallentamenti localizzati ed un deflusso talora difficoltoso ma "accettabile".

Il recente sottopasso a cavallo della rotatoria "Picchi" ha permesso di apportare un sensibile beneficio al quadro di mobilità esaminato, ma le potenziali criticità insite nella rotatoria in questione persistono e non si ridurranno con l'incremento del flusso veicolare derivato dal centro commerciale.

Le restanti criticità, che da anni investono la SR 43, hanno portato alla progettazione di nuovi interventi:

13. Al collegamento tra la A4 ed il litorale, la cosiddetta "Via del mare", superstrada a pagamento tratta 'Meolo-Jesolo' è stato dato **il necessario stop definitivo** alla realizzazione. Un'opera inutile, dal piano economico finanziario insostenibile e il cui project financing era finito al centro delle inchieste della magistratura per le grandi commesse del Veneto. Il Comitato scientifico regionale l'ha definitivamente archiviata. L'intervento consiste nella realizzazione di una bretella di collegamento tra il casello

di Meolo sulla A4 'Milano-Trieste' e la rotatoria "Frova" a nord-ovest dell'abitato di Jesolo. Con quest'opera si intendeva facilitare la connessione con il sistema viario regionale fino alle porte di Jesolo e questo non avrebbe fatto altro che aumentare il traffico veicolare nel perimetro urbano.

Diversa è la concezione delle politiche promosse dall'Europa per la mobilità sostenibile, per cui si dovrebbe investire su sistemi di mobilità pubblica per risolvere i problemi di congestione stradale. Per questo doveva risultare importante prevedere entrate alternative per il centro urbano di Jesolo grazie a corsie preferenziali per i mezzi pubblici, che potevano essere individuate proprio nelle direttrici di entrata a Jesolo alternative alla SR43 quali ad esempio la via Roma destra e Mameli.

14. Un altro intervento sarà la realizzazione della rotatoria prevista in PRG al posto dell'intersezione fra via Roma Destra (SP 42) e Via Mameli, che però non è a carico del proponente, che invece auspica la realizzazione a suo carico di una bretella unidirezionale di collegamento tra la corsia sud di via Adriatico (in direzione Lido) con la SP 42 a nord della nuova rotatoria di via Mameli.

La bretella consentirà lo svincolo dalla via Adriatico in direzione sud con innesto sulla SP 42 a nord della rotatoria di via Mameli, consentendo un accesso più diretto all'area di progetto per le componenti veicolari provenienti da nord senza impegnare la rotatoria Picchi.

**In questo modo vedremo congestionata anche l'entrata a Jesolo da via Mameli vanificando qualsiasi prospettiva di percorso alternativo possibile da dedicare a residenti e mezzi pubblici.**

Possibili percorsi preferenziali di mobilità pubblica.



## Conclusioni

L'architettura del progetto è sicuramente di alto pregio, una struttura di interesse che avrebbe potuto essere contenitore di servizi al cittadino, in un'ottica sociale culturale o sportiva e quindi nell'interesse della comunità. Purtroppo la funzione di centro commerciale innovativo si sovrappone agli interessi delle attività e centri commerciali esistenti anche di nuova realizzazione, creando un vero problema socio-economico.

Il dirottare gli investimenti su vere riqualifiche all'interno del centro cittadino avrebbe ricadute benefiche per tutta la comunità.

Non di meno è il problema della locazione dell'opera che si pone proprio nell'unica vera arteria di entrata a Jesolo. Congestionata con limitati spazi di modifica e attigua alla Laguna di Venezia, sarebbe ulteriormente appesantita dal traffico con relative conseguenze sulla qualità dell'aria.

L'obiettivo non è stare dentro ai limiti di legge e alle prescrizioni, ma migliorare la già grave situazione in cui ci troviamo a livello di inquinamento dell'aria e dell'acqua e dei terreni.

La principale nostra contrarietà al progetto è dovuta dalla locazione del progetto in primis, conoscendo la situazione viaria della città, e non di meno la sostenibilità del progetto che andrebbe in concorrenza con gli altri centri commerciali della città che, dopo più di un decennio dalla realizzazione, hanno spazi inutilizzati o all'asta fallimentare e che comunque fanno fatica a decollare.

Si punta alla diversificazione delle attività, ma crediamo che spazi all'interno di questo nuovo grande centro commerciale saranno acquisiti dai soliti grandi marchi che invece dovrebbero essere dirottati nell'investire nel centro cittadino, per dare vita alla città con riqualifiche nell'arteria commerciale principale di Jesolo.