



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

COMMISSIONE VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 27-bis del D.Lgs 152/06 e s.m.i)

Parere n. 6/2020

OGGETTO: DITTA: Jesolo 3000 s.r.l.

Sede Legale: Viale Regina Margherita 262/264ROMA

Intervento: Centro commerciale "Jesolo Magica". Comune di localizzazione: Jesolo

Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 D.Lgs. 152/2006, così come modificato dal D.Lgs. 104 del 06.07.2017, al punto 7, lettera b) dell'Allegato IV alla parte seconda e alla lettera "af-ter) grandi strutture di vendita di cui all'articolo 22, comma 1, lettera a) della legge regionale n. 50 del 2012" dell'Allegato A1 alla Legge Regionale 18.02.2016 n. 4.

Cronologia delle comunicazioni

Con note acquisite agli atti con prott. n. 52534, 52537, 52541 e 52544 del 12.08.2019 la ditta Jesolo 3000 S.p.A. ha presentato l'istanza ai sensi dell'art. 27 bis del D.lgs 152/06 e s.m.i., a completamento e perfezionamento delle precedenti, per l'ottenimento del provvedimento autorizzatorio unico (PAUR) comprensivo del provvedimento di VIA e di tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati necessari alla realizzazione e all'esercizio di una grande struttura di vendita denominata "Jesolo Magica", in Via Roma Destra nel Comune di Jesolo, compatibilmente con quanto stabilito dalla regione del veneto con DGRV n° 568/2018.

Con nota prot. n. 64081 del 04.10.2019 il Comune di Jesolo trasmette copia della delibera di giunta comunale n° 319 del 01/10/2019 con la quale il medesimo Comune da atto che le opere pubbliche fuori ambito, convenzionate con il comune, in data 19.05.2015, n. 94213 di repertorio, sono considerate di interesse pubblico, e dunque escluse dall'ambito di applicazione della D.G.R.V. 791/2009 recante disciplina delle procedure di valutazione ambientale strategica. Infatti nelle premesse alla DGRV 791/2009 sono espressamente esclusi dal campo di applicazione "le varianti ai piani urbanistici di cui al comma 1 dell'art. 48 della L.R. n° 11/2004 conseguenti all'approvazione di opere pubbliche, di impianti di interesse pubblico, al recupero funzionale di complessi immobiliari dismessi[omissis]". La delibera di cui trattasi include tra le opere pubbliche soggette alla dichiarazione di interesse pubblico anche "altra opera viaria pertinente al parco commerciale". Sono pertanto contemplate nell'aesclusione anche varianti progettuali alla viabilità già convenzionata .

In data 14.10.2019 con note prott. n. 66170 e 66173 sono pervenute integrazioni spontanee a completamento formale dell' istanza.

Con nota prot. 67663 del 18.10.2019 tutti gli Enti interessati sono stati invitati a verificare la completezza della documentazione presentata, in attuazione dei commi 2 e 3 dell'art. 27-bis del D.Lgs. 152/2006.

Con nota prot. 69446 del 28.10.2019 è stato convocato il proponente in comitato tecnico VIA del giorno 4.11.2019. Tale Comitato è stato oggetto di rinvio per assenza del proponente.

Con nota prot n. 72896 del 13.11.2019 è stato nuovamente convocato il proponente in comitato tecnico VIA del giorno 18.11.2019.

Con nota prot. n. 74487 del 20.11.2019 il Comune di Jesolo ha inviato alla ditta la richiesta di integrazioni documentali in esito alla verifica preliminare di cui all'art. 3 dell'art. 27-bis del D.Lgs. 152/2006.

Con nota prot. n. 76753 del 02.12.2019 la ditta ha risposto alla richiesta di integrazioni del Comune di Jesolo.

Con note prott. n. 80327, 80344 del 18.12.2019 è stata integrata dalla ditta la documentazione mancante.

In data 18.12.2019 è avvenuta la pubblicazione della documentazione e dell'avviso al pubblico sul sito web istituzionale



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

Con nota prot.n. 81163 del 20.12.2019 è stata convocata la prima Conferenza di Servizi Istruttoria del 15.01.2020.

Con nota prot.n. 82317 del 31.12.2019 è pervenuta una richiesta di validità delle vecchie osservazioni da parte del Movimento 5 Stelle, a cui viene data risposta con nota prot. n. 585 del 08.01.2020.

Con nota prot. n. 734 del 09.01.2020 la ditta ha comunicato che nessuno ha partecipato alla presentazione al pubblico del progetto.

In data 15.01.2020 si è svolta la prima Conferenza di Servizi Istruttoria, di cui al verbale prot n. 6440 del 03.02.2020. Da tale verbale emerge la contrarietà della Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio alla bretella di collegamento con la SR43 e pertanto la Conferenza conclude le sue determinazioni richiedendo la modifica del progetto del collegamento tra la SR43 e la SP42.

Considerata l'assenza in sede di Conferenza dei Servizi da parte di Veneto Strade, in data 23.01.2020 si è svolta una riunione tecnica con Veneto Strade, Città metropolitana di Venezia e Comune di Jesolo di cui al verbale prot n. 6437 del 03.02.2020.

Con note prott. n. 7229 del 06.02.2020 e n. 7234 del 06.02.2020 sono stati trasmessi alla ditta i verbali della prima Conferenza di Servizi e della riunione tecnica con Veneto Strade.

Con nota prot. n. 7182 del 06.02.2020 è pervenuto il parere di Veneto Strade.

Con nota prot. n. 8094 del 10.02.2020 è stato condiviso il parere di Veneto Strade con la ditta e con il Comune di Jesolo.

Nelle date 15.02.2020 e 17.02.2020 sono pervenute osservazioni da parte di privati cittadini, acquisite agli atti con prott. n. 9649, 9651 e 9653 del 17.02.2020, pubblicate sul sito web il 19.02.2020. La data di scadenza per la presentazione di osservazioni era definita al 16.02.2020.

Con nota prot. n. 9897 del 18.02.2020 è pervenuta la nota dell'Agenzia del demanio relativa alla completezza documentale. Tale nota era stata spedita dall'Agenzia del Demanio in data 14.11.2019, ma per errore mai inserita nel portale suap.

Con nota prot. n. 10294 del 19.02.2020 viene inoltrata alla ditta la suddetta nota dell'Agenzia del Demanio.

Con nota prot n. 10293 del 19.02.2020 si comunica alla ditta l'avvenuta pubblicazione delle osservazioni.

Con note prott. 14481, 14485, 14488 del 11.03.2020 e n. 14700 del 12.03.2020 è pervenuto il progetto modificato.

In data 18.03.2020 è avvenuta la pubblicazione su sito web istituzionale del progetto modificato.

Con nota prot n. 15974 del 20.03.2020 è stato richiesto alla ditta un nuovo avviso al pubblico.

Con nota prot. n. 18392 del 06.04.2020 è pervenuto il nuovo avviso al pubblico.

Con nota prot 19312 del 10.04.2020 perviene il parere del Consorzio di Bonifica Veneto Orientale.

In data 15.04.2020 viene pubblicato su sito web istituzionale il nuovo avviso al pubblico.

Con nota prot n. 19809 del 15.04.2020 viene convocato il proponente per la presentazione della modifica – integrazione progettuale in comitato tecnico VIA del 30.04.2020.

In data 20.04.2020 è avvenuta la presentazione delle modifiche-integrazioni in Comitato Tecnico VIA.

In data 23.04.2020 si è svolta in modalità telematica la presentazione al pubblico delle modifiche progettuali.

Con nota prot. n. 23856 del 12.05.2020 viene data risposta alla nota prot n. 8454 del 12.02.2020 del Genio Civile Venezia.

Con note prott. n. 27522 del 03.06.2020, n. 27908 del 05.06.2020, n. 27913 del 05.06.2020, n. 29324 del 12.06.2020, n. 29349 del 12.06.2020, n. 29705 del 15.05.2020 sono pervenute osservazioni da parte dei cittadini, la cui pubblicazione è stata comunicata alla ditta con note prott. n. 29154 del 11.06.2020, n. 29729 del 15.06.2020, n. 30434 del 18.06.2020.



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

Con nota prot 28754 del 10.06.2020 prot n. 28754 è stato convocato il proponente in Comitato Tecnico VIA del 15.06.2020, per discutere delle integrazioni alla documentazione di Studio d'Impatto Ambientale necessarie.

Con nota prot. n. 28758 del 10.06.2020 è stata convocata la seconda Conferenza di Servizi Istruttoria del 29.06.2020.

In data 15.06.2020 è stata discussa in Comitato Tecnico VIA la richiesta integrazioni con la ditta.

Con nota prot.n. 29973 del 16.06.2020 è stata inviata alla ditta la richiesta integrazioni del Comitato Tecnico VIA.

Con le seguenti note sono state trasmesse le integrazioni richieste:

prot. n. 30704 del 19.06.2020: invio Piano di Monitoraggio Ambientale e Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo;

prot.n. 30940 del 22.06.2020: invio integrazioni inerenti Gestione risorse idriche, Gestione delle acque meteoriche e nere, Gestione dei rifiuti, controdeduzioni alle osservazioni.

prot. n. 31161 del 23.06.2020: invio delle rimanenti integrazioni.

Prot. n 32230 del 29.06.2020 modello qualità dell'aria.



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

Osservazioni pervenute

N.	Data del documento	Presentatore osservazioni	Sintesi osservazione	Controdeduzione	Note
1	21.12.2017	Movimento 5 Stelle – Sara Coletto	Osservazione pervenuta con nota prot. n. 108199 del 21.12.2017, a cui si rimanda in quanto non è possibile produrre un esaustivo riassunto.	Non presente	Le osservazioni riferite all'incidenza della viabilità, in particolare la bretella di collegamento fra la SR 43 Via Adriatico e la SP 42 Jesolana/Via Roma Destra sono superate dalla nuova proposta progettuale consegnata nel marzo 2020. Le altre considerazioni trovano riscontro nell'analisi degli impatti svolta.
2	27.12.2017	Bellemo Giorgia	Osservazione pervenuta con nota prot. n. 109149 del 27.12.2017, a cui si rimanda in quanto non è possibile produrre un esaustivo riassunto.	Non presente	Le osservazioni riferite all'incidenza della viabilità, in particolare la bretella di collegamento fra la SR 43 Via Adriatico e la SP 42 Jesolana/Via Roma Destra sono superate dalla nuova proposta progettuale consegnata nel marzo 2020. Le altre considerazioni trovano riscontro nell'analisi degli impatti svolta.
PRIMA PUBBLICAZIONE DELLE OPERE COMPENSATIVE DI MITIGAZIONE (18.12.2019)					
1	14.02.2020	Sig. Dal Vi Franco Proprietario del compendio immobiliare registrato al catasto con i seguenti dati: Comune di Jesolo, Foglio 68, Mappali n.240.	Si riassumono i contenuti seguendo la struttura del documento, dove si prende atto: -delle disposizioni del D.Lgs. n.152/2006 “Norme in materia ambientale” e della L.R. n. 4/2016 “Disposizioni in materia di valuta-zione di impatto ambientale e di competenze di autorizzazione in-tegrata ambientale”; - delle determinazioni del PRG del Comune di Jesolo e in particolare della destinazione di zona in cui è inserita la proprietà, ossia,“Area per la nautica – trattasi di un area in prossimità dei centri abitati di Jesolo Lido e Paese, già adibita a rimessaggio, manutenzione, ricovero e vendita di natanti ed attrezzature relative. Tale area necessitata di riorganizzazione ed ampliamento dell’attività esistente. Pertanto, fermo restando le destinazioni d’uso, si può intervenire” (Art. 64/E); -del PAT, in particolare della “Carta delle	Le argomentazioni poste con l’osservazione precedentemente presentata in data 15/02/2020 sono state accolte con le integrazioni al progetto di modifica infrastrutturale di cui alle integrazioni volontarie prodotte dal Proponente, prevedendo l’eliminazione della bretella unidirezionale di collegamento tra la SP 42 e la SR43, la realizzazione della rotatoria lungo la SR 43, all’incrocio con via La Bassa e la realizzazione della controstrada limitatamente al lato ovest di Via Adriatico, in quanto quella proposta sul lato est di fatto non è altro che la distribuzione interna del nuovo centro commerciale, poiché non svolge la funzione di servire anche altre attività. Ciò premesso, l’Osservazione, di fatto,	Con riferimento alle osservazioni prodotte ed alle controdeduzioni fornite dalla Ditta, si può ritenere che il progetto di rotatoria sulla SR 43 oggetto di integrazioni volontarie depositate nel marzo 2020, accolga la richiesta di eliminazione della bretella di collegamento fra la SR 43 Via Adriatico e la SP 42 Jesolana/Via Roma Destra. Per quanto riguarda la richiesta di realizzazione delle contro strade si valuta che: quella ad ovest è descritta nel nuovo assetto viabilistico per dare accessibilità al piano urbanistico Navis e dunque è presente nel progetto, l’altra andrebbe all’interno dell’area commerciale Jesolo 3000, ma da sola non sarebbe risolutiva se non attraverso l’allargamento del diametro della nuova rotatoria sulla SR43-via Nuova La Bassa con modifiche alle corsie d’immissione. A tale



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

		<p>Trasformabilità/azioni strategiche, valori e tutele”;</p> <p>-della Direttiva 92/43/CEE “Habitat” relativa alla tutela della Rete Natura 2000, con particolare riferimento alla ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia” e al SIC IT3250031 “Laguna Superiore di Venezia”;</p> <p>-dei contenuti degli elaborati del progetto “Jesolo 3000 SpA –Complesso Commerciale “Jesolo Magica” – PUA in area ex Cattel Capannine, località Lido, Comune di Jesolo”. In particolare per le previsioni di natura viaria:</p> <ul style="list-style-type: none">• bretella di collegamento fra la SR 43 Via Adriatico e la SP 42Jesolana/Via Roma Destra (Quadro 1);• dispositivo viario focalizzato sul sottopasso unidirezionale di accesso diretto al nuovo complesso commerciale della SRVia Adriatico (Quadro 2). <p>Tutto ciò premesso, lo scrivente produce la seguente osservazione:</p> <p>-Vengano stralciate le soluzioni viarie contraddistinte dal “Quadro1” e dal “Quadro 2”;</p> <p>-venga accolta la proposta tecnica consistente in: Conferma delle funzioni viarie dell’esistente “Rotatoria Picchi”; nella previsione di una nuova rotatoria sulla SR 43 Via Adriatico, a Sud della rampa del ponte che supera l’area fluviale golenale del fiume Sile –Piave Vecchia; Nella conferma della rotatoria prevista dal PRG del Comune di Jesolo, all’interno fra Via Roma Destra e Via Mamelì; Nella configurazione fra le tre rotatorie di un sistema di distribuzione di tutti i flussi di traffico riguardanti il compendio territoriale di cui si tratta, sito sulla destra e sulla sinistra della SR 43Via Adriatico, completato dalla realizzazione di due contro strade di distribuzione interne alle proprietà direttamente interessate. A supporto dell’osservazione vengono elencate le seguenti esternalità positive che la soluzione di progetto favorirebbe:</p> <p>- eviterebbe di compromettere le generali qualità di elevato valore naturalistico, paesaggistico e ambientale</p>	<p>contesta la realizzazione della sola controstrada posta a ovest della SR 43, in quanto le opere di modifica infrastrutturale previste con le integrazioni volontarie prodotte dal Proponente, hanno lo scopo di non intralciare i flussi viari principali diretti verso la rotatoria “Picchi” e consentire il migliore accesso alle attività insediabili ai due lati della SR 43. L’intervento previsto dal Proponente, integra in modo decisivo l’assetto viario, già approvato dal Comune di Jesolo in merito alle opere previste dalla lottizzazione Navis, allungando, per ragioni di sicurezza e visibilità stradale, la bretella di accesso all’area commerciale prevista dal PUA.L’adeguamento previsto sul lato occidentale della SR 43 – Via Adriatico avviene comunque all’interno della fascia di rispetto stradale prevista dal Codice della Strada e dal Vigente strumento urbanistico comunale. Per quanto riguarda il progetto della rotatoria all’intersezione tra via Adriatico e via La Bassa, questa,pare condivisa dall’osservante. Per i suddetti motivi, l’Osservazione è quindi da ritenersi non accoglibile.</p>	<p>proposito sono state formulate le condizioni ambientali al presente provvedimento.</p> <p>L’ultima voce in capitolo sulle soluzioni viarie sarà inoltre formulata da Veneto Strade nell’ambito della Conferenza dei Servizi ex art. 27-bis comma 7 del D.Lgs. 152/2006.</p>
--	--	--	--	--



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

			<p>dell'area confinante con la Laguna Nord di Venezia;</p> <p>-l'attività antropica possa essere compatibile con la salvaguardia delle biodiversità;</p> <p>-la protezione della salute umana, contribuendo con un miglior ambiente alla qualità della vita.</p>		
2	15.02.2020	<p>Sig. Bianchini Pericle</p> <p>proprietario del compendio immobiliare registrato al catasto con i seguenti dati: Comune di Jesolo, Foglio 68, Mappali n.7, n. 110, n. 111, n. 150, n. 169, n. 216, n. 217, n. 218, n.219, n. 221 e n. 222.</p>	<p>Nel documento si prende atto:</p> <p>-delle disposizioni del D.Lgs. n. 152/2006 "Norme in materia ambientale" e della L.R. n. 4/2016 "Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze di autorizzazione integrata ambientale".</p> <p>-delle determinazioni del PRG del Comune di Jesolo ed in particolare della Tavola 13.1 – "Zonizzazione del territorio".</p> <p>-del PAT, in particolare della "Carta delle Trasformabilità/azioni strategiche, valori e tutele".</p> <p>-dei contenuti degli elaborati del progetto "Jesolo 3000 SpA –Complesso Commerciale "Jesolo Magica" – PUA in area ex Cattel Capannine, località Lido, Comune di Jesolo". In particolare per le previsioni di natura viaria:</p> <p>-della bretella di collegamento fra la SR 43 Via Adriatico e la SP 42 Jesolana/Via Roma Destra (Quadro 1);</p> <p>-del dispositivo viario focalizzato sul sottopasso unidirezionale di accesso diretto al nuovo complesso commerciale della SR Via Adriatico (Quadro 2).</p> <p>Tutto ciò premesso, si produce la seguente osservazione:</p> <p>-vengano stralciate le soluzioni viarie contraddistinte dal "Quadro1" e dal "Quadro 2";</p> <p>-venga accolta la proposta tecnica consistente in: Conferma delle funzioni viarie dell'esistente "Rotatoria Picchi"; nella previsione di una nuova rotatoria sulla SR 43 Via Adriatico, a Sud della rampa del ponte che supera l'area fluviale golenale del fiume Sile –Piave Vecchia; Nella conferma della rotatoria prevista dal PRG del Comune di Jesolo, all'interno fra Via Roma Destra e Via</p>	<p>Premesso che il contenuto e l'articolazione dell'Osservazione è del tutto analogo a quello dell'Osservazione n. 1 precedente e che le richieste di modifica risultano pressoché identiche, richiamato qui, intendendosi integralmente trascritto, quanto controdedotto alla precedente Osservazione n. 1, si ritiene anche la presente Osservazione non accoglibile per le medesime motivazioni.</p>	<p>Con riferimento alle osservazioni prodotte ed alle controdeduzioni fornite dalla Ditta, si può ritenere che il progetto di rotatoria sulla SR 43 oggetto di integrazioni volontarie depositate nel marzo 2020, accolga la richiesta di eliminazione della bretella di collegamento fra la SR 43 Via Adriatico e la SP 42 Jesolana/Via Roma Destra.</p> <p>Per quanto riguarda la richiesta di realizzazione delle contro strade si valuta che: quella ad ovest è descritta nel nuovo assetto viabilistico per dare accessibilità al piano urbanistico Navis e dunque è presente nel progetto, l'altra andrebbe all'interno dell'area commerciale Jesolo 3000, ma da sola non sarebbe risolutiva se non attraverso l'allargamento del diametro della nuova rotatoria sulla SR43-via Nuova La Bassa con modifiche alle corsie d'immissione. A tale proposito sono state formulate le condizioni ambientali al presente provvedimento.</p> <p>L'ultima voce in capitolo sulle soluzioni viarie sarà inoltre formulata da Veneto Strade nell'ambito della Conferenza dei Servizi ex art. 27-bis comma 7 del D.Lgs. 152/2006.</p>



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

			<p>Mameli; Nella configurazione fra le tre rotatorie di un sistema di distribuzione di tutti i flussi di traffico riguardanti il compendio territoriale di cui si tratta, sito sulla destra e sulla sinistra della SR 43 Via Adriatico, completato dalla realizzazione di due controstrade di distribuzione interne alle proprietà direttamente interessate. A supporto dell'osservazione vengono elencate le seguenti esternalità positive che la soluzione di progetto favorirebbe:</p> <ul style="list-style-type: none">- eviterebbe di compromettere le generali qualità di elevato valore naturalistico, paesaggistico e ambientale dell'area confinante con la Laguna Nord di Venezia;- l'attività antropica possa essere compatibile con la salvaguardia delle biodiversità;- la protezione della salute umana, contribuendo con un miglior ambiente alla qualità della Vita;		
3	15.02.2020	<p>Sig. Dorigo Guido</p> <p>Proprietario del compendio immobiliare registrato al catasto con i seguenti dati: Comune di Jesolo, Foglio 68, Mappali n.26, n. 200, n. 215, n. 223 e n. 225.</p>	<p>Nel documento si prende atto:</p> <ul style="list-style-type: none">- delle disposizioni del D.Lgs. n. 152/2006 "Norme in materia ambientale" e della L.R. n. 4/2016 "Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze di autorizzazione integrata ambientale".- delle determinazioni del PRG del Comune di Jesolo ed in particolare della Tavola 13.1 – "Zonizzazione del territorio".- del PAT, in particolare della "Carta delle Trasformabilità/azioni strategiche, valori e tutele".- della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" relativa alla tutela della Rete Natura 2000, con particolare riferimento alla ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" e al SIC IT3250031 "Laguna Superiore di Venezia".- dei contenuti degli elaborati del progetto "Jesolo 3000 SpA – Complesso Commerciale "Jesolo Magica" – PUA in area ex Cattol Capannine, località Lido, Comune di Jesolo". In particolare per le previsioni di natura viaria:	<p>Premesso che il contenuto e l'articolazione dell'Osservazione è del tutto analogo a quello delle Osservazioni nn. 1 e 2 precedenti e che le richieste di modifica risultano pressoché identiche, richiamato qui, intendendosi integralmente trascritto, quanto controdedotto alla precedente Osservazione n. 1, <u>si ritiene anche la presente Osservazione non accoglibile per le medesime motivazioni.</u></p>	<p>Con riferimento alle osservazioni prodotte ed alle controdeduzioni fornite dalla Ditta, si può ritenere che il progetto di rotatoria sulla SR 43 oggetto di integrazioni volontarie depositate nel marzo 2020, accolga la richiesta di eliminazione della bretella di collegamento fra la SR 43 Via Adriatico e la SP 42 Jesolana/Via Roma Destra.</p> <p>Per quanto riguarda la richiesta di realizzazione delle controstrade si valuta che: quella ad ovest è descritta nel nuovo assetto viabilistico per dare accessibilità al piano urbanistico Navis e dunque è presente nel progetto, l'altra andrebbe all'interno dell'area commerciale Jesolo 3000, ma da sola non sarebbe risolutiva se non attraverso l'allargamento del diametro della nuova rotatoria sulla SR43-via Nuova La Bassa con modifiche alle corsie d'immissione. A tale proposito sono state formulate le condizioni ambientali al presente provvedimento.</p> <p>L'ultima voce in capitolo sulle soluzioni viarie sarà inoltre formulata da Veneto Strade nell'ambito della Conferenza dei Servizi ex art.</p>



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

		<p>- della bretella di collegamento fra la SR 43 Via Adriatico e la SP 42 Jesolana/Via Roma Destra (Quadro 1);</p> <p>- dispositivo viario focalizzato sul sottopasso unidirezionale di accesso diretto al nuovo complesso commerciale della SR Via Adriatico (Quadro 2).</p> <p>Sottolinea inoltre che: la ditta Omega SRL è già stata oggetto, nel 2008, di apposizione di vincolo di servitù, per consentire la costruzione del collegamento al depuratore comunale della fognatura nera proveniente dall'urbanizzazione "Campana" di Jesolo.</p> <p><u>Tutto ciò premesso, lo scrivente produce la seguente osservazione:</u></p> <p>- vengano stralciate le soluzioni viarie contraddistinte dal "Quadro 1" e dal "Quadro 2";</p> <p>- sia accolta la proposta tecnica consistente in: Conferma delle funzioni viarie dell'esistente "Rotatoria Picchi"; nella previsione di una nuova rotatoria sulla SR 43 Via Adriatico, a Sud della rampa del ponte che supera l'area fluviale golendale del fiume Sile -Piave Vecchia; Nella conferma della rotatoria prevista dal PRG del Comune di Jesolo, all'interno fra Via Roma Destra e Via Ma-meli; Nella configurazione fra le tre rotatorie di un sistema di distribuzione di tutti i flussi di traffico riguardanti il compendio territoriale di cui si tratta, sito sulla destra e sulla sinistra della SR 43 Via Adriatico, completato dalla realizzazione di due controstrade di distribuzione interne alle proprietà direttamente interessate.</p> <p>A supporto dell'osservazione vengono elencate le seguenti esternalità positive che la soluzione di progetto favorirebbe:</p> <p>- eviterebbe di compromettere le generali qualità di elevato valore naturalistico, paesaggistico e ambientale dell'area confinante con la Laguna Nord di Venezia;</p> <p>- l'attività antropica possa essere compatibile con la salvaguardia delle biodiversità;</p> <p>- la protezione della salute umana, contribuendo con un</p>		27-bis comma 7 del D.Lgs. 152/2006.
--	--	--	--	-------------------------------------



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

			miglior ambiente alla qualità della Vita.		
4	10.06.2020	Sig. Bianchini Pericle Proprietario del compendio immobiliare registrato al catasto con i seguenti dati: Comune di Jesolo, Foglio 68, Mappali n.7, n. 110, n. 111, n. 150, n. 169, n. 216, n. 217, n. 218, n. 219, n. 221 e n. 222.	<p>Nel documento si prende atto di:</p> <ul style="list-style-type: none">- delle determinazioni del PRG del Comune di Jesolo ed in particolare della Tavola 13.1 – “Zonizzazione del territorio”.- del PAT, in particolare della “Carta delle Trasformabilità/azioni strategiche, valori e tutele”.- della Direttiva 92/43/CEE “Habitat” relativa alla tutela della Rete Natura 2000, con particolare riferimento alla ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia” e al SIC IT3250031 “Laguna Superiore di Venezia”.- dei contenuti degli elaborati del progetto “Jesolo 3000 S.p.A. – Complesso Commerciale “Jesolo Magica” – PUA in area ex Cattolani Capannine, località Lido, Comune di Jesolo” per i quali la Ditta Jesolo 3000 SpA ha richiesto alla Città Metropolitana di Venezia la VIA con attenzione ai possibili impatti riguardanti la mobilità e le emissioni ad essa correlate, quali rumore e dispersioni aeriformi;- dei contenuti della precedente osservazione presentata dal medesimo Osservante, in relazione alla pubblicazione del 18/12/2019 con presentazione al pubblico in data 07/01/2020, affinché venisse accolta la proposta consistente in:<ul style="list-style-type: none">• nella conferma delle funzioni viarie dell’esistente “rotatoria Picchi”, sita alla confluenza della SR n. 43 Via Adriatico con la SP n. 42 Jesolana/Via Roma Destra;• nella previsione di una nuova rotatoria sulla SR 43 Via Adriatico, alla confluenza, nella stessa, di Via La Bassa;• nella conferma della rotatoria prevista dal PRG del Comune di Jesolo, alla confluenza di Via La Bassa, della SP n. 42 Jesolana/Via Roma Destra (proveniente da Nord), di Via Pineta, di Via Goffredo Mameli e della SP n. 42 Jesolana/Via Roma Destra (proveniente	<p>Premesso che il contenuto e l’articolazione dell’Osservazione è del tutto analogo a quello delle Osservazioni nn. 1, 2 e 3 precedenti e che le richieste di modifica risultano pressoché identiche, richiamato qui, intendendosi integralmente trascritto, quanto controdedotto alla precedente Osservazione n. 1, <u>si ritiene anche la presente Osservazione non accoglibile per le medesime motivazioni.</u></p>	<p>Si condivide la non accoglibilità dell’osservazione, nella parte in cui dichiara ogni altra opera “superflua, inutile, dannosa” non essendo sostenuta da motivazioni ambientali..</p>



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

		<p>da Sud);</p> <ul style="list-style-type: none">• nella confluenza fra le rotatorie e i due assi stradali rispettivamente della SR n. 43 Via Adriatico e della SP Jesolana/Via Roma Destra, di un sistema di distribuzione di tutti i flussi di traffico, riguardanti il compendio territoriale di cui si tratta, eventualmente completato dalla realizzazione di due contro-strade di distribuzione, interne alle proprietà interessate, site sulla strada sinistra della SR n. 43 Via Adriatico. <p>Inoltre, si prende atto che:</p> <p>- a seguire la data della pubblicazione delle osservazioni, la ditta proprietaria Jesolo 3000 S.p.A. ha presentato modifica progettuale volontaria, mediante la quale si prevede:</p> <ul style="list-style-type: none">• la soppressione della bretella unidirezionale di collegamento fra la SR n. 43 Via Adriatico e la SP 42 Jesolana/Via Roma Destra;• la realizzazione di nuova rotatoria all'intersezione tra la SR n. 42 Via Adriatico e Via La Bassa;• l'adeguamento della sede stradale di Via La Bassa in quanto asse di collegamento fra la rotatoria di cui sopra e quella pre-vista dal PRG comunale alla confluenza fra Via La Bassa, la SP 42 Jesolana/Via Roma Destra (proveniente da Nord), Via Pineta, Via Goffredo Mameli e la SP n. 42 Jesolana/Via Roma Destra (proveniente da Sud);• di lasciare inalterate le opere di adeguamento strutturale pre-viste lungo il lato occidentale della SR n. 43 Via Adriatico, unitamente al sottopasso della medesima SR n. 43. <p>Si prende atto che, lo scrivente, tramite il suo tecnico di fiducia, ha partecipato alla pubblicazione delle modifiche progettuali volontarie il giorno 23 aprile 2020.</p> <p><u>Tutto ciò premesso, lo scrivente produce la seguente osservazione:</u></p> <p>Considerato che il sistema viario costituito dalla nuova rotatoria all'intersezione tra la SR n. 43 Via Adriatico e Via La Bassa, l'adeguamento della sede stradale di Via La</p>		
--	--	--	--	--



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

			<p>Bassa, la conferma della Rotatoria prevista dal PRG fra Via LA Bassa, la SP n. 42 Jesolana /Via Roma Destra (proveniente da nord), Via Pineta, Via Goffredo Mameli e la SP n. 42 Jesolo /Via Roma Destra (proveniente da Sud), l'esistente rotatoria "Picchi" dalla confluenza della SR n. 43 Via Adriatico con la SP n. 42 Jesolana /Via Roma Destra, l'asse stradale costituito da un tronco della SR N. 43 Via Adriatico e l'asse stradale costituito da un tronco della SP n. 42 Jesolana/Via Roma Destra, garantisce l'accesso alle destinazioni dei flussi di traffico con origine all'esterno del sistema viario medesimo e all'area di proprietà della ditta Jesolo 3000 S.p.A., si ritiene che ogni altra opera riguardante il sistema viario sia "superflua, inutile, costosa e ambientalmente dan-nosa". Si definisce "superflua, inutile, costosa e ambientalmente dan-nosa" l'opera riguardante l'adeguamento strutturale previsto lungo il lato occidentale della SR n. 43 Via Adriatico, unitamente al sottopasso della stessa SR n. 43 Via Adriatico, fino alla bretella unidirezionale di collegamento fra Via la Bassa e la SR n. 43 Via Adriatico, in direzione Nord.</p> <p>Per questi motivi l'Osservante ritiene necessario lo stralcio delle inutili previsioni viarie.</p>		
5	10.06.2020	<p>Sig. Dorigo Guido Proprietario del compendio immobiliare registrato al catasto con i seguenti dati: Comune di Jesolo, Foglio 68, Mappali n. 200, n. 215, n. 223 e n. 225.</p>	<p><u>Nel documento si prende atto:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- delle determinazioni del PRG del Comune di Jesolo ed in parti-colare della Tavola 13.1 – "Zonizzazione del territorio".- del PAT, in particolare della "Carta delle Trasformabilità/azioni strategiche, valori e tutele".- della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" relativa alla tutela della Rete Natura 2000, con particolare riferimento alla ZPS IT3250046 "La-guna di Venezia" e al SIC IT3250031 "Laguna Superiore di Ve-nezia".- dei contenuti degli elaborati del progetto "Jesolo 3000 S.p.A. – Complesso Commerciale "Jesolo Magica" – PUA in area ex Cat-tel Capannine, località Lido, Comune di Jesolo" per i quali la Ditta Jesolo 3000 S.p.A. ha richiesto alla Città Metropolitana di Venezia la VIA con attenzione ai possibili impatti riguardanti la mobilità e le emissioni ad essa correlate, quali rumore e dispersioni	<p>Si evidenzia che le argomentazioni poste nell'osservazione pre-cedentemente presentata in data 15/02/2020 sono state accolte nel progetto di modifica infrastrutturale oggetto delle integrazioni volontarie prodotte dal Proponente, prevedendo l'eliminazione della bretella unidirezionale di collegamento tra la SP 42 e la SR 43, la realizzazione della rotatoria lungo la SR 43 all'incrocio con via La Bassa e la realizzazione della controstrada limitatamente al lato ovest di via Adriatico, in quanto quella proposta sul lato est di fatto non è altro che la distribuzione interna del centro commerciale poiché non ha funzione di servire più attività.</p>	<p>Si condivide la non accogliabilità dell'osservazione, nella parte in cui dichiara ogni altra opera "superflua, inutile, dannosa" non essendo sostenuta da motivazioni ambientali.</p>



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

		<p>aeriformi;</p> <p>- dei contenuti della precedente osservazione presentata dal medesimo Osservante, in relazione alla pubblicazione del 18/12/2019 con presentazione al pubblico in data 07/01/2020, affinché venisse accolta la proposta consistente in:</p> <ul style="list-style-type: none">• nella conferma delle funzioni viarie dell'esistente "rotatoria Picchi", sita alla confluenza della SR n. 43 Via Adriatico con la SP n. 42 Jesolana/Via Roma Destra;• nella previsione di una nuova rotatoria sulla SR 43 Via Adriatico, alla confluenza, nella stessa, di Via La Bassa;• nella conferma della rotatoria prevista dal PRG del Comune di Jesolo, alla confluenza di Via La Bassa, della SP n. 42 Jesolana/Via Roma Destra (proveniente da Nord), di Via Pineta, di Via Goffredo Mameli e della SP n. 42 Jesolana/Via Roma Destra (proveniente da Sud);• nella confluenza fra le rotatorie e i due assi stradali rispettivamente della SR n. 43 Via Adriatico e della SP Jesolana/Via Roma Destra, di un sistema di distribuzione di tutti i flussi di traffico, riguardanti il compendio territoriale di cui si tratta, eventualmente completato dalla realizzazione di due contro-strade di distribuzione, interne alle proprietà interessate, site sulla strada sinistra della SR n. 43 Via Adriatico. <p>Inoltre, si prende atto:</p> <p>- che, a seguire la data della pubblicazione delle osservazioni, la ditta proprietaria Jesolo 3000 S.p.A. ha presentato modifica pro-gettuale volontaria, mediante la quale si prevede:</p> <ul style="list-style-type: none">• la soppressione della bretella unidirezionale di collegamento fra la SR n. 43 Via Adriatico e la SP 42 Jesolana/Via Roma Destra;• la previsione di una nuova rotatoria all'intersezione tra la SR n. 42 Via Adriatico e Via La Bassa;• l'adeguamento della sede stradale di Via La Bassa in quanto asse di collegamento fra la rotatoria di cui sopra e quella pre-vista dal PRG comunale alla confluenza	<p>Per quanto concerne la porzione di intervento ricadente entro la proprietà dell'Osservante, si precisa che tale opera ha la funzione di migliorare l'accessibilità e il deflusso dalle attività economiche previste lungo il lato ovest di via Adriatico (non solo l'area del centro commerciale Jesolo Magica). Va altresì rilevato che la recente approvazione del Piano di Assetto del Territorio ha inserito l'ambito di proprietà dello scrivente tra i progetti strategici a scala comunale.</p> <p>L'infrastruttura prevista contribuirà a migliorare la fruibilità e lo sviluppo dell'area stessa.</p> <p>Per i suddetti motivi, l'Osservazione è quindi da ritenersi non accoglibile.</p>	
--	--	---	---	--



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

			<p>fra Via La Bassa, la SP 42 Jesolana/Via Roma Destra (proveniente da Nord), Via Pineta, Via Goffredo Mameli e la SP n. 42 Jesolana/Via Roma Destra (proveniente da Sud);</p> <ul style="list-style-type: none">• di lasciare inalterate le opere di adeguamento strutturale pre-viste lungo il lato occidentale della SR n. 43 Via Adriatico, unitamente al sottopasso della medesima SR n. 43. <p>L'Osservante, altresì, evidenzia che, tramite il suo tecnico di fiducia, ha partecipato alla presentazione al pubblico delle modifiche progettuali di cui alle integrazioni volontarie del Proponente, il giorno 23 aprile 2020.</p> <p><u>Tutto ciò premesso, lo scrivente produce la seguente osservazione:</u></p> <p>Considerato che il sistema viario costituito dalla nuova rotonda all'intersezione tra la SR n. 43 Via Adriatico e Via La Bassa, l'adeguamento della sede stradale di Via La Bassa, la conferma della Rotatoria prevista dal PRG fra Via La Bassa, la SP n. 42 Jesolana /Via Roma Destra (proveniente da nord), Via Pineta, Via Goffredo Mameli e la SP n. 42 Jesolo /Via Roma Destra (proveniente da Sud), l'esistente rotonda "Picchi" dalla confluenza della SR n. 43 Via Adriatico con la SP n. 42 Jesolana /Via Roma Destra, l'asse stradale costituito da un tronco della SR N. 43 Via Adriatico e l'asse stradale costituito da un tronco della SP n. 42 Jesolana/Via Roma Destra, garantisce l'accesso alle destinazioni dei flussi di traffico con origine all'esterno del sistema viario medesimo e all'area di proprietà della ditta Jesolo 3000 S.p.A., si ritiene che ogni altra opera riguardante il sistema viario sia "superflua, inutile, costosa e ambientalmente dannosa". Si definisce "superflua, inutile, costosa e ambientalmente dannosa" l'opera riguardante l'adeguamento strutturale previsto lungo il lato occidentale della SR n. 43 Via Adriatico, unitamente al sottopasso della stessa SR n. 43 Via Adriatico, fino alla bretella unidirezionale di collegamento fra Via la Bassa e la SR n. 43 Via Adriatico, in direzione Nord.</p> <p>Tali opere, che ricadrebbero entrambe all'interno della proprietà dell'Osservante, produrrebbero un danno di valore ingente.</p>		
--	--	--	--	--	--



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

			Per i motivi sopra riportati, l'Osservante, ritiene necessario lo stralcio delle inutili previsioni varie. Nell'osservazione si rammenta inoltre che la ditta Omega SRL è già stata oggetto, nel 2008, di apposizione di vincolo di servitù, per consentire la costruzione del collegamento al depuratore comunale della fognatura nera proveniente dall'urbanizzazione "Campana" di Jesolo.		
6	12.06.2020	Sig. Oliveti Ezio Proprietario del compendio immobiliare registrato al catasto con i seguenti dati: Comune di Jesolo, Foglio 68, Mappali n. 233.	<p>Nel documento si prende atto:</p> <ul style="list-style-type: none">- delle determinazioni del PRG del Comune di Jesolo ed in parti-colorare della Tavola 13.1 – "Zonizzazione del territorio";- del PAT, in particolare della "Carta delle Trasformabilità/azioni strategiche, valori e tutele";- della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" relativa alla tutela della Rete Natura 2000, con particolare riferimento alla ZPS IT3250046 "La-guna di Venezia" e al SIC IT3250031 "Laguna Superiore di Venezia".- dei contenuti degli elaborati del progetto "Jesolo 3000 SpA – Complesso Commerciale "Jesolo Magica" – PUA in area ex Cattel Capannine, località Lido, Comune di Jesolo" per i quali la Ditta Jesolo 3000 SpA ha richiesto alla Città Metropolitana di Venezia la VIA con attenzione ai possibili impatti riguardanti la mobilità e le emissioni ad essa correlate, quali rumore e dispersioni aeri-formi;- dei contenuti della precedente osservazione presentata dal me-desimo Osservante, in relazione alla pubblicazione del 18/12/2019 con presentazione al pubblico in data 07/01/2020, af-finché venisse accolta la proposta consistente in:<ul style="list-style-type: none">• nella conferma delle funzioni viarie dell'esistente "rotatoria Picchi", sita alla confluenza della SR n. 43 Via Adriatico con la SP n. 42 Jesolana/Via Roma Destra;• nella previsione di una nuova rotatoria sulla SR 43 Via Adria-tico, alla confluenza, nella stessa, di Via La Bassa;• nella conferma della rotatoria prevista dal PRG del Comune di Jesolo, alla confluenza di Via La Bassa, della SP n. 42 Jesolana/Via Roma Destra	<p>Nella predisposizione del progetto della rotatoria all'incrocio tra Via la Bassa e SR 43 si è tenuta in considerazione l'uscita dall'abitazione esistente. È da evidenziare, che lo spostamento della rotatoria più a sud, creerebbe un'interferenza con l'uscita dal distributore esistente ad est della SR 43. La bretella unidire-zionale di collegamento diretto alla SR 43, ha la funzione di di-mezzare di quasi il 50% i tempi di accodamento su via La Bassa (da 24 a 13 secondi). Pertanto la sua eliminazione, allo scopo di perseguire gli obiettivi posti dall'Osservante di migliorare l'uscita dalla proprietà, porterebbe un aggravio alla funzionalità dell'intersezione.</p> <p>Per i suddetti motivi, <u>l'Osservazione è da ritenersi non accoglibile.</u></p> <p>In sede di progettazione esecutiva potrà essere meglio dettagliata la modalità costruttiva della soluzione relativa all'interferenza con la viabilità pubblica.</p>	<p>L'osservazione segnala un conflitto di accessibilità alla proprietà del ricorrente prospiciente la via La Bassa. La proposta progettuale contenuta nel SIA viene segnalata come molto complessa e pericolosa da parte dei cittadini, in particolare per l'uscita dalla proprietà per immettersi su via Nuova La Bassa. Nello scenario progettuale le manovre d'immissione a sx sarebbero critiche in ragione dell'attraversamento di tre corsie con considerevoli flussi di traffico.</p> <p>Per la manovra d'immissione con svolta a mano dex necessiterebbe superare il flusso veicolare (rilevante) sulla bretella by-pass alla rotatoria sulla SR43.</p> <p>Sarebbe auspicabile definire in questa fase di progettazione definitiva, le idonee modalità di tali accessi/uscite per i residenti su via La Bassa.</p> <p>Analoghe considerazioni sono state poste degli estensori delle osservazioni n°7-8.</p> <p>Le proposte di modifica formulate dall'osservante sono accoglibili secondo lo schema B, meglio ancora con lo schema C, presenti in allegato all'osservazione n°7.</p> <p>E' stata dunque formulata la condizione ambientale n 2</p>



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

			<p>(proveniente da Nord), di Via Pineta, di Via Goffredo Mameli e della SP n. 42 Jesolana/Via Roma Destra (proveniente da Sud);</p> <ul style="list-style-type: none">• nella confluenza fra le rotoarie e i due assi stradali rispettivamente della SR n. 43 Via Adriatico e della SP Jesolana/Via Roma Destra, di un sistema di distribuzione di tutti i flussi di traffico, riguardanti il compendio territoriale di cui si tratta, eventualmente completato dalla realizzazione di due controstrade di distribuzione, interne alle proprietà interessate, site sulla strada sinistra della SR n. 43 Via Adriatico. <p>Nello specifico, alla base dell'Osservazione, si riscontra la considerazione che il sistema viario, costituito dalla nuova rotonda all'intersezione fra SR 43 - via La Bassa e l'adeguamento della sede stradale alla confluenza della bretella di immissione sulla SR 43 - lato est, posta nella proprietà dell'Osservante, sia tale da impedire o quantomeno rendere quasi impossibile e molto pericolosa l'uscita dalla proprietà per immettersi su Via La Bassa. Il motivo di tale difficoltà è originato dalla necessità di dover attraversare 2/3 flussi di traffico in ingresso e uscita dalla nuova rotonda di cui sopra</p> <p><u>Tutto ciò premesso, lo scrivente produce la seguente osservazione:</u></p> <p>alla luce delle considerazioni sopra richiamate necessita disassare parte di Via La Bassa - lato nord, con conseguente spostamento ad ovest di circa 30/40 m della nuova rotonda. Tale minima rilocalizzazione permetterebbe un'uscita dalla proprietà dell'Osservante con l'immissione su di una sola corsia stradale, rivolta verso nord. Tale soluzione, inoltre, permetterebbe di occupare una minima superficie posta ad ovest di aree non urbanizzate e anche il miglioramento degli ingressi alle proprietà poste a nord della rotonda, verso il fiume Sile. La soluzione così configurata, se ritenuta necessaria alla generale viabilità, risulterebbe, secondo l'Osservante, compatibile con la realizzazione della bretellina di immissione su Via Adriatico.</p> <p>All'osservazione viene allegata una planimetria con riportata la soluzione sopra descritta.</p>		
--	--	--	--	--	--



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

7	25.05.2020	Sig. Dalla Torre Matteo Proprietario del compendio immobiliare registrato al catasto con i seguenti dati: Comune di Jesolo, Foglio 68, Mappali n. 348, 349, 350 e 239.	<p>Nel documento si prende atto:</p> <ul style="list-style-type: none">- che ai sensi dell'art. 27bis, comma 5 del D.Lgs. 152/06 chiunque può presentare le proprie osservazioni relative alle integrazioni documentali depositate e contenenti il progetto qui considerato;- dei contenuti e delle previsioni degli elaborati del complesso commerciale "Jesolo Magica" sottoposto a procedura di V.I.A. ex art. 10 L.R. 4/2016 e in particolare del collegamento SR 43 – SP 42 proposto dalla ditta "Jesolo 3000 S.p.A.";- dell'esigenza dello scrivente di accedere alla propria proprietà con mezzi quali camion e motrici adatto al trasporto di container da 40 piedi;- dall'impatto economico sul valore del bene che risulterebbe in calo a causa della vicinanza con la rotonda;- dell'inquinamento acustico che verrà prodotto in modo più intenso e su più fronti mentre ad oggi è solamente unidirezionale e senza variazione della velocità dei mezzi. <p><u>Tutto ciò premesso, lo scrivente produce la seguente osservazione:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Che vengano stralciate le soluzioni varie contemplate nel "Quadro 1" e nel "Quadro 2" mediante modifica, nel tratto di Via La Bassa, della viabilità che consente l'ingresso ai fabbricati localizzati a nord;- Le criticità del progetto osservate, sono:<ol style="list-style-type: none">1. La viabilità di collegamento ai fabbricati che permette l'uscita su via La Bassa è collocata in un punto prossimo alla rotonda, tale configurazione rende difficile l'immissione soprattutto in direzione della SP 42;2. Il fabbricato posto sul mappale n. 239 è un magazzino ad oggi affittato all'attività della DTM sas per cui ci sono diversi camion di corrieri che quasi giornalmente vi accedono. Inoltre, più volte all'anno devono accedere articolati adatti al trasporto di container da 40 piedi che possono avere una lunghezza di circa 18 m;3. I fabbricati perderanno in modo considerevole di valore, un danno importante a livello patrimoniale e familiare alla proprietà;4. Collocare una rotonda a ridosso di un cavalcavia come	<p><u>L'osservazione è parzialmente accoglibile</u> per quanto concerne l'ipotesi prevista dallo schema "a" che mantiene la strada di penetrazione modificando leggermente la curvatura di accesso, allargando la sezione della viabilità di penetrazione. L'intervento comunque consente il raggiungimento della SP 42, con svolta a destra percorrendo la rotonda della SR 43.</p>	Si vedano le note riportate nella osservazione n° 6.
---	------------	--	---	--	--



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

		<p>previsto dal progetto, su una strada regionale di forte percorrenza, sembra allo scrivente, di elevata pericolosità per la non visibilità della stessa e delle eventuali vetture in coda in ingresso verso Jesolo.</p> <p>- <u>Si propongono 3 ipotesi alternative:</u></p> <p>a) Lasciare l'asse viario principale di via La Bassa come da progetto, ma aumentare la larghezza e il raggio di curvatura della strada di penetrazione per consentire l'ingresso ai mezzi di cui detto in precedenza (si veda schema "A" allegato all'osservazione). Questa può essere considerata una soluzione di minima che permetterà l'accesso ai mezzi, pertanto consentirà di risolvere solamente la criticità n. 2;</p> <p>b) Spostare l'ingresso ai fabbricati, posti a nord di via La Bassa, ad est delle proprietà facendo sì che l'ingresso e l'uscita dai fabbricati e dai rispettivi fondi sia più lontano possibile agli svincoli rotatori (si veda schema "B" allegato all'osservazione). Questo porterebbe alla creazione di un accesso perpendicolare verso nord per i mezzi di consegna e si lascerebbe la porzione ad ovest per l'ingresso normale ad entrambi i fabbricati. Questa soluzione porterebbe a risolvere le criticità n. 1 e 2 e migliorare sensibilmente la situazione.</p> <p>c) Spostare la rotatoria posta sulla SR43 verso sud curvando l'asse viario di via La Bassa in progetto e lasciando la parte ad oggi esistente di via La Bassa per il solo accesso dei fabbricati a nord (si veda schema "C" allegato all'osservazione). In questo modo si risolverebbero le criticità n. 1 e 2 e si migliorerebbe sensibilmente le criticità n. 3 e 4;</p> <p>- Si ritiene l'ipotesi "c" l'unica che riesca a:</p> <ul style="list-style-type: none">• Risolvere il problema dell'ingresso e dell'uscita degli autoveicoli o altri mezzi tenendosi a distanza dalla rotatoria;• Non impattare sulla strada di accesso dei veicoli di consegna merce;• Mitigare sul livello di inquinamento acustico verso i fabbricati anche se ritengo necessaria l'installazione di alcune barriere acustiche lungo l'asse fra le rotatorie;		
--	--	--	--	--



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

			<ul style="list-style-type: none">Allontanare la rotonda in modo da diminuire l'impatto sul valore dell'immobile. Questa soluzione inoltre migliora l'accesso dalla rotonda sulla SR 43 in direzione verso il fiume.		
8	03.06.2020	Sig. Dal Maso Giuliano Proprietario del compendio immobiliare registrato al catasto con i seguenti dati: Comune di Jesolo, Foglio 68, Mappali n. 17, 16 e 306.	<p>Nel documento si prende atto:</p> <ul style="list-style-type: none">- che ai sensi dell'art. 27bis, comma 5 del D.Lgs. 152/06 chiunque può presentare le proprie osservazioni relative alle integrazioni documentali depositate e contenenti il progetto qui considerato;- dei contenuti e delle previsioni degli elaborati del complesso commerciale "Jesolo Magica" sottoposto a procedura di V.I.A. ex art. 10 L.R. 4/2016 e in particolare del collegamento SR 43 – SP 42 proposto dalla ditta "Jesolo 3000 S.p.A.";- dell'esigenza dello scrivente di accedere alla propria proprietà con mezzi quali camion e motrici adatto al trasporto di container da 40 piedi;- dall'impatto economico sul valore del bene che risulterebbe in calo a causa della vicinanza con la rotonda;- dell'inquinamento acustico che verrà prodotto in modo più intenso e su più fronti mentre ad oggi è solamente unidirezionale e senza variazione della velocità dei mezzi. <p><u>Tutto ciò premesso, lo scrivente produce la seguente osservazione:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Che vengano stralciate le soluzioni viarie contemplate nel "Quadro 1" e nel "Quadro 2" mediante modifica, nel tratto di Via La Bassa, della viabilità che consente l'ingresso ai fabbricati localizzati a nord;- Le criticità del progetto osservate, sono: 1. La viabilità di collegamento ai fabbricati che permette l'uscita su via La Bassa è collocata in un punto prossimo alla rotonda, tale configurazione rende difficile l'immissione soprattutto in direzione della SP 42; 2. I fabbricati perderanno in modo considerevole di valore, un danno importante a livello patrimoniale e	<p>L'ipotesi dello spostamento della rotonda proposta dall'osservante crea interferenza con l'uscita del distributore a est della SR 43. In sede di progettazione esecutiva verranno poste le attenzioni necessarie a mitigare il livello di inquinamento acustico mediante apposizione di barriere fonoassorbenti.</p> <p>Per quanto riguarda la modifica dell'accesso alla proprietà è previsto un collegamento diretto con via La Bassa, tratto ad ovest della SR 43, senza penalizzare la percorrenza interna al lotto. <u>Per i suddetti motivi, l'Osservazione è da ritenersi parzialmente accoglibile.</u></p>	Si vedano le note riportate nella osservazione n° 6.



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

			<p>familiare alla proprietà;</p> <p>3. Collocare una rotatoria a ridosso di un cavalcavia come previsto dal progetto, su una strada regionale di forte percorrenza, sembra allo scrivente, di elevata pericolosità per la non visibilità della stessa e delle eventuali vetture in coda in ingresso verso Jesolo.</p> <p>- Si propone la seguente ipotesi:</p> <ul style="list-style-type: none">• Spostare la rotatoria posta sulla SR43 verso sud curvando l'asse viario di via La Bassa in progetto e lasciando la parte di via La Bassa ad oggi esistente per il solo accesso dei fabbricati a nord (si veda schema "A" allegato all'osservazione). In questo modo si risolverebbero le criticità n. 1 e si ridurrebbero sensibilmente le criticità n. 3 e 4; <p>- Si ritiene che l'ipotesi riesca a:</p> <ul style="list-style-type: none">• Risolvere il problema dell'ingresso e dell'uscita ai fondi rendendoli più sicuri e a distanza dalla rotatoria;• Mitigare sul livello di inquinamento acustico verso i fabbricati anche se lo scrivente ritiene necessaria l'installazione di alcune barriere acustiche lungo l'asse fra le rotatorie;• Allontanare la rotatoria in modo da diminuire l'impatto sul valore dell'immobile. Questa soluzione inoltre migliora l'accesso dalla rotatoria sulla SR 43 in direzione verso il fiume.		
--	--	--	--	--	--

Integrazioni

Il gruppo istruttorio, dopo aver analizzato la documentazione di progetto, ha richiesto integrazioni inviate alla Ditta con nota prot. 29973 del 16/06/2020 riguardanti i seguenti punti:

1. DEMOLIZIONI E SCAVI
2. FONDAZIONI
3. GESTIONE DELLE RISORSE IDRICHE
4. PRODUZIONE CO2
5. GESTIONE DELLE ACQUE METEORICHE E NERE
6. GESTIONE DEI RIFIUTI
7. STIMA DEGLI IMPATTI AMBIENTALI
8. QUALITA' DELL'ARIA
9. STUDIO VIABILISTICO:
10. VALUTAZIONE PREVISIONALE D'IMPATTO ACUSTICO:
11. PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Premessa

Il presente Studio di Impatto Ambientale riguarda il progetto per la realizzazione del complesso commerciale "Jesolo Magica", da costruirsi in Comune di Jesolo (Ve), via Roma Destra nel sito precedentemente occupato da un insediamento produttivo/commerciale relativo ad un'attività di catering alimentare spostatasi in altra sede.

Il progetto è stato già oggetto di valutazione ambientale favorevole emessa con Determinazione del Dirigente del settore Ambiente della Provincia di Venezia in data 31.12.2012 con n. 204/2012, protocollo n. 2012/9318.

La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale viene ripetuta essendo decorso il termine di validità quinquennale della predetta Determinazione.

Rispetto a quanto oggetto della precedente procedura, la situazione dell'area d'intervento è stata modificata limitatamente ai seguenti aspetti:

- è stata eseguita la demolizione degli edifici preesistenti secondo le modalità previste dalle norme vigenti e sulla scorta delle specifiche autorizzazioni ottenute, che, tra l'altro, hanno compreso l'allontanamento dall'area delle materie ottenute;
- il completamento della realizzazione del sottopasso della SR 43 in corrispondenza della rotatoria Picchi, che ha modificato parzialmente l'assetto infrastrutturale dell'ambito di riferimento viabilistico.

Nel frattempo, il progetto è stato modificato al fine di adeguarlo per corrispondere alle prescrizioni del precedente provvedimento di VIA, modifiche che sostanzialmente vertono:

- sull'eliminazione dell'autorimessa interrata e allargamento dell'ambito d'intervento per l'ottenimento della superficie adeguata alla realizzazione dei parcheggi di superficie idonei. Ciò ha comportato una procedura di variazione urbanistica e di modifica del PUA;
- sull'integrazione di alcuni accorgimenti più di dettaglio riguardanti ad esempio la conformazione prevista delle opere a verde.

Si prevedono inoltre, le seguenti opere infrastrutturali costituenti le compensazioni e mitigazioni infrastrutturali di progetto, alla definizione attuale, sono dunque articolate come segue:

- la rotonda all'intersezione fra la SR 43 e la SP 42, attraverso via La Bassa, a nord del complesso commerciale, individuata quale opera di compensazione, in quanto avente l'obiettivo di alleggerire la pressione sulla rotonda "Picchi", posta alla confluenza fra le due suddette infrastrutture. L'opera consentirà di immettere i flussi di traffico provenienti dall'entroterra e diretti verso i lidi centrali e orientali del litorale jesolano, evitando il transito sulla "Picchi";
- il sottopasso di accesso diretto al nuovo complesso commerciale dalla medesima SR 43, definita quale opera di mitigazione, in quanto volto anch'esso ad alleggerire la pressione veicolare sulla medesima rotonda "Picchi", ma agendo esclusivamente sugli effetti prodotti dalla realizzanda nuova struttura commerciale.

Per quanto riguarda il progetto della parte edilizia e architettonica, l'intervento rimane esattamente quello oggetto della precedente valutazione, salvo, appunto, l'eliminazione dell'autorimessa interrata.

In considerazione delle variazioni intervenute sulle condizioni infrastrutturali sopra menzionate, è stato redatto un nuovo studio del traffico eseguito con simulazioni basate su nuove rilevazioni dei flussi eseguite per l'occasione.

La tipologia dell'intervento oggetto del presente SIA ricade nella fattispecie prevista dal D.Lgs. 152/2006, così come modificato dal D.Lgs. 104 del 06.07.2017, al punto 7, lettera b) dell'Allegato IV alla parte seconda e alla lettera "af-ter) grandi strutture di vendita di cui all'articolo 22, comma 1, lettera a) della legge regionale n. 50 del 2012" dell'Allegato A1 alla Legge Regionale 18.02.2016 n. 4.

IL CONTESTO DELL'INTERVENTO

L'area oggetto di intervento ricade in una porzione di territorio pianeggiante, caratterizzata dalla presenza di tre corsi d'acqua: il fiume Sile ad ovest, il fiume Piave ad est e il Canale Cavetta a nord, mentre a est vi è la Laguna di Venezia. I suddetti corsi d'acqua risultano vincolati dalla ex L. 431/85 mentre la zona lagunare è classificata come Sito di Interesse Comunitario e Zona di Protezione Speciale (IT 3250003).



In tale ambito geografico sono presenti numerose infrastrutture viarie:

- la S.R.43 (Jesolana) che da Portegrandi giunge fino a Jesolo Lido, terminando alla rotonda "Picchi";
- la S.P.42 che, partendo da San Michele al Tagliamento, attraversa il centro di Jesolo Paese e giunge fino a Jesolo Lido, all'altezza della rotonda "Picchi";
- la S.P.46 via Cristoforo Colombo che dal centro di Jesolo Paese arriva a Cortellazzo; alle quali si aggiungono altre viabilità di rango inferiore, quali:
 - via Roma Destra, che dalla rotonda "Picchi" si sviluppa in direzione di Cavallino;
 - viale M. L. King e viale Oriente, i quali, partendo dalla rotonda "Picchi", giungono sino a Cortellazzo.

Per quanto riguarda i centri urbani, all'interno dell'ambito di riferimento si riscontra la presenza di Jesolo Lido, che si estende lungo la linea di costa per una lunghezza di circa 5 km, e Jesolo Paese, situato lungo il corso del fiume Sile, che si configura come il vero e proprio centro abitato in quanto l'insediamento lungo la costa risente molto della stagionalità turistica.

Le zone produttive sono principalmente tre: due situate a nord dell'abitato di Jesolo Paese, lungo la S.P.42, e una localizzata a nord di Jesolo Lido, lungo via Roma Destra.

In particolare, nell'ambito compreso fra il fiume Sile e la linea di costa, si riscontra la presenza di due viabilità principali, la S.P.42 e la S.R.43 "Jesolana", oltre a due viabilità minori: Via Roma Destra e viale M. L. King. Compare inoltre l'abitato di Jesolo Lido con la relativa zona produttiva.



Il progetto in esame è inserito nella fascia di territorio compresa fra la SP 42 (ad est) e la SR 43 "Jesolana" (a ovest), in prossimità della rotonda "Picchi", in un contesto parzialmente edificato.



Le aree a nord e sud dell'ambito in esame sono destinate prevalentemente ad uso agricolo, mentre quelle lungo la S.P.42 sono residenziali o turistico - commerciali.

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ESISTENTE

L'accessibilità all'area è garantita da una fitta rete infrastrutturale di interesse provinciale e locale. In particolare, il centro commerciale di progetto sorgerà in una porzione di territorio delimitata ad est dalla SP. 42 ed a ovest dalla S.R. 43 "Jesolana": queste, insieme a Via Mamelì, costituiscono i tre principali accessi dal capoluogo comunale al centro della località Lido mentre Via Ca' Gamba serve la parte più orientale della fascia costiera.

In particolare, sono le Strade Provinciali a raccogliere quasi tutto il traffico diretto all'area balneare jesolana, anche se con una differenziazione: Via Roma destra raccoglie in prevalenza il traffico proveniente da Jesolo Paese e della parte orientale e settentrionale del territorio veneziano mentre la S.R. n. 43, bypassando il centro cittadino a ovest, drena i flussi provenienti anche da sud della provincia, dall'area di Caposile e Portegrandi.



Le due Strade Provinciali convergono in un'ampia rotonda, situata circa 400 m più a sud del nuovo accesso all'area d'intervento; di qui, in posizione diametralmente opposta, proseguono sdoppiandosi in via XIII Martiri (verso la costa) e via Roma Destra (parallela al lungomare).

In direzione perpendicolare alla S.P. n. 42 entra in rotatoria da est Via Equilio che, in Piazza Drago, si congiunge con Via Mamelì. La stessa strada prosegue oltre la rotatoria, verso ovest, in direzione della laguna (Valle Dragojesolo).

Nel triangolo disegnato da via Roma Destra, via Equilio, via Mamelì, si sviluppa un nucleo prevalentemente residenziale, marcato al centro dalla presenza di impianti sportivi (Stadio Picchi), tagliato a sud da Viale Kennedy che, con Viale Martin Luther King più a est, costituisce la prosecuzione ideale del contrapposto ramo litoraneo di via Roma Destra.

La rimanente viabilità limitrofa all'ambito del Piano di recupero ha caratteristiche marcatamente locali.

Futuri interventi sulla viabilità

In merito al nuovo assetto viabilistico, è stata presentata dal proponente una relazione che illustra e accompagna gli elaborati che costituiscono il progetto di fattibilità tecnico-economica delle opere infrastrutturali di compensazione e mitigazione del complesso commerciale "Jesolo Magica", contemplanti la modifiche all'intersezione stradale fra la S.R. 43 e via La Bassa – S.P. 42, in sostituzione della bretella unidirezionale precedentemente prevista, elaborata a seguito del parere di Veneto Strade S.P.A. del 04/02/2020, trasmesso con nota della Città Metropolitana di Venezia prot. n. 8094 del 10/02/2020, nonché all'analoga comunicazione del comune di Jesolo del 14/02/2020.

Le opere infrastrutturali costituenti le compensazioni e mitigazioni infrastrutturali di progetto, alla definizione attuale, sono dunque articolate come segue:

□ la rotatoria all'intersezione fra la SR 43 e la SP 42, attraverso via La Bassa, a nord del complesso commerciale, individuata quale opera di compensazione, in quanto avente l'obiettivo di alleggerire la pressione sulla rotatoria "Picchi", posta alla confluenza fra le due suddette infrastrutture. L'opera consentirà di immettere i flussi di traffico provenienti dall'entroterra e diretti verso i lidi centrali e orientali del litorale jesolano, evitando il transito sulla "Picchi";

□ il sottopasso di accesso diretto al nuovo complesso commerciale dalla medesima SR 43, definita quale opera di mitigazione, in quanto volto anch'esso ad alleggerire la pressione veicolare sulla medesima rotatoria "Picchi", ma agendo esclusivamente sugli effetti prodotti dalla realizzanda nuova struttura commerciale.

Le due opere sopraelencate, dunque si differenziano per la diversa funzione assolta:

- nel primo caso, di servizio al sistema generale della mobilità veicolare di Jesolo, che risulta soffrire dei collegamenti fra le direttrici di arrivo dall'entroterra a nord-ovest e la parte del litorale posta più a est;

- nel secondo caso, di servizio più centrato sulla nuova struttura commerciale e quindi con un minore effetto sul sistema generale della viabilità comunale. Da tale differenziazione ne deriva la diversa identificazione dei criteri di qualificazione delle suddette opere.

Lo studio di impatto sulla viabilità redatto dal prof. ing. Marco Pasetto, allegato allo Studio di Impatto Ambientale, redatto contestualmente alla elaborazione del progetto di fattibilità e aggiornato contestualmente alla presente riemissione con modifica, mette a confronto le condizioni di traffico veicolare con quelle relative all'attivazione del nuovo insediamento commerciale, considerando altresì gli effetti cumulativi generati dalle vicine aree commerciali previste dalla pianificazione urbanistica attuativa nell'ambito del comune di Jesolo e corrispondenti all'insediamento ex Capannine (ambito diverso ma appartenente al medesimo P.U.A. di Jesolo Magica) e al P.U.A. "Navis", ubicato ad ovest di Jesolo Magica, oltre la SR 43. Lo studio ha tenuto conto delle modifiche infrastrutturali sulla rete viaria afferente, il nuovo intervento commerciale e relative a:

rotonda all'intersezione fra via Mameli e via Roma Destra, opera già convenzionata da Jesolo 3000 S.p.A. col comune di Jesolo;

rotonda fra SR 43 e via La Bassa - SP 42, che viene appunto individuata quale opera compensativa, in sostituzione della bretella unidirezionale di collegamento fra la SR 43 e la SP 42, seppur prevista dalla pianificazione urbanistica comunale, ritenuta però di eccessivo impatto paesaggistico e di scarsa efficacia funzionale;

sottopasso per accesso diretto all'area commerciale da SR 43, opera di mitigazione con finalità più puntuali rispetto alla precedente.

Si riporta una sintesi dello studio sulla valutazione della componente viabilità.

QUADRO PROGRAMMATICO

L'intervento in oggetto risulta essere conforme con quanto previsto dalla Variante al PRG del comune di Jesolo, di adeguamento al Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana e di adeguamento alla L.R. n. 24 del 5/03/1985 e varianti puntuali ai sensi della L.R. 61/85, con modifiche d'ufficio dalla Giunta Regionale del Veneto con delibera n. 2652 del 4/08/2000 pubblicata sul B.U.R. n. 79 in data 5/09/2000.

Il nuovo complesso commerciale denominato Jesolo Magica si inserisce all'interno delle aree regolate dello Piano Urbanistico Attuativo licenziato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n°8 del 7 Febbraio 2008. A seguito dell'approvazione della Variante generale al Piano Regolatore Comunale, si è resa necessaria una variante puntuale di adeguamento delle Norme Tecniche del Piano Urbanistico Attuativo. Con delibera del Consiglio Comunale in data 7 Febbraio 2011 è stata approvata la variante al Piano Urbanistico Attuativo. L'Amministrazione Comunale di Jesolo, ha adottato, con delibera di Consiglio Comunale n. 108 del 30/11/2016, il Piano di Assetto del Territorio, redatto sulla base delle disposizioni contenute nell'art. 14 e seguenti della Legge Regionale 11/2004.

Contesto

L'area oggetto di intervento ricade in Comune di Jesolo. Il progetto in esame si inserisce nella fascia di territorio compresa fra la S.P.42 (ad est) e la S.R.43 ("Jesolana", ad ovest), in prossimità della rotonda "Picchi", in un'area parzialmente edificata ed utilizzata da un'attività per l'immagazzinamento ed il commercio di prodotti alimentari.

Le aree a nord ed a sud dell'ambito in esame risultano destinate prevalentemente ad uso agricolo, mentre quelle lungo la S.P.42 sono residenziali o turistico - commerciali.



Quadro di riferimento sovracomunale

Il progetto viene valutato con riferimento ai seguenti strumenti di programmazione e pianificazione:

- **PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO**

Dall'analisi delle cartografie di progetto si osserva che l'area oggetto di intervento ricade in un'area a scolo meccanico, secondo quanto rappresentato nella tavola n. 1 del Piano "Difesa del suolo e degli insediamenti".

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.).

La tavola n. 7 "Sistema insediativo" evidenzia che il progetto si sviluppa in un "Polo urbano di 5° rango"; infine, la tavola n. 8 "Articolazione del Piano" segnala che ricade in una zona interessata da un "Piano d'Area contestuale al Primo P.T.R.C.". (P.A.L.A.V.)

- **NUOVO PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO**

Dall'analisi della tavola della "Mobilità" si osserva che il progetto ricade in una "Polarità della nautica da diporto"; mentre la tavola 5a, "Sviluppo economico produttivo", evidenzia come l'area si trova in un ambito vasto in cui l'incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale è minore di 0,02.

Si nota infine che nella tavola n. 5b "Sviluppo economico turistico" l'ambito d'intervento appartiene ad un "Sistema del turismo balneare", in prossimità di una "Città balneare", in un ambito di "Diversificazione e specializzazione del turismo costiero"; nel dettaglio risulta evidente che il progetto ricade in un "Parco agroalimentare dei sapori" e di un "Eccellenza turistica".

- **PIANO DI AREA DELLA LAGUNA E DELL' AREA VENEZIANA**

Dall'analisi della tavola 2 "Sistemi ed ambiti di progetto", si evidenzia che l'ambito d'intervento interessa una porzione di territorio (quella più prossima alla SP42) sulla quale non insistono vincoli e/o particolari direttive di Piano ed una (ad est della S.R. 43 "Jesolana") una "Area di interesse paesistico – ambientale" (Art. 21 lettera a N. di A.).

- **PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI VENEZIA**

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.), ed infine che all'interno dell'area stessa si riscontra una "Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento (elevatissima, elevata ed alta)" (Art. 30 N. di A.).

Nella tavola n. 3 denominata "Sistema ambientale" si evidenzia che l'ambito di intervento si trova in un sistema di "Elementi arboreo arbustivi lineari" (Art. 29 N. di A.); la tavola 4 "Sistema insediativo infrastrutturale" mostra invece come tale zona è destinata in parte ad "Attività economiche", ed in parte a "Servizi".

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

- PIANO STRALCIO DI ASSETTO PER LA SICUREZZA IDRAULICA DEL MEDIO E BASSO CORSO DEL PIAVE

Dall'analisi della cartografia è possibile evidenziare che l'unica indicazione in merito all'area oggetto di studio emerge dalla tavola 5_7 "Carta delle aree interarginali", dalla quale si evince che l'ambito d'intervento è classificato come "P1 – Pericolosità idraulica moderata".

- PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO DEL BACINO DEL SILE E DELLA PIANURA TRA PIAVE E LIVENZA

Dall'inserimento nella "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"

- PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI
- PIANO PROVINCIALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI
- ALTRI VINCOLI E TUTELE AMBIENTALI

Per quanto riguarda il quadro delle tutele ambientali si osserva che l'unica previsione relativa all'area interessata deriva dal Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana, il quale individua la fascia parallela alla Strada Regionale n. 43 come "Area di interesse paesistico – ambientale", per la quale prevede degli interventi di riqualificazione di tipo paesaggistico, urbanistico e funzionale.

Da rilevare la presenza nella zona ad est dell'ambito di intervento, oltre la SP42, di "Allineamenti di dune e paleodune naturali ed artificiali" individuati dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, mentre i territori ad ovest della S.R.43 ("Jesolana") sono caratterizzati dalla presenza di "Aree di tutela paesaggistica ai sensi delle L. 1497/39 e L. 431/85" e di "Ambiti naturalistici di livello regionale", afferenti alla laguna ed al corso Del fiume Sile.

Dall'analisi del quadro dei vincoli ambientali risulta che l'area di studio non è interessata da elementi rilevanti; tutti gli ambiti di pregio sono localizzati a circa 300 metri ad ovest rispetto a quello in esame, oltre la S.R.43: il fiume Sile, vincolato ai sensi della L. 431/85, e la laguna di Venezia, individuata dalla Rete Natura 2000 come Sito di Interesse Comunitario e Zona di Protezione Speciale ed altresì zona archeologica vincolata ai sensi della L. 1089/39 e L. 431/85 (P.T.R.C).

- PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI JESOLO

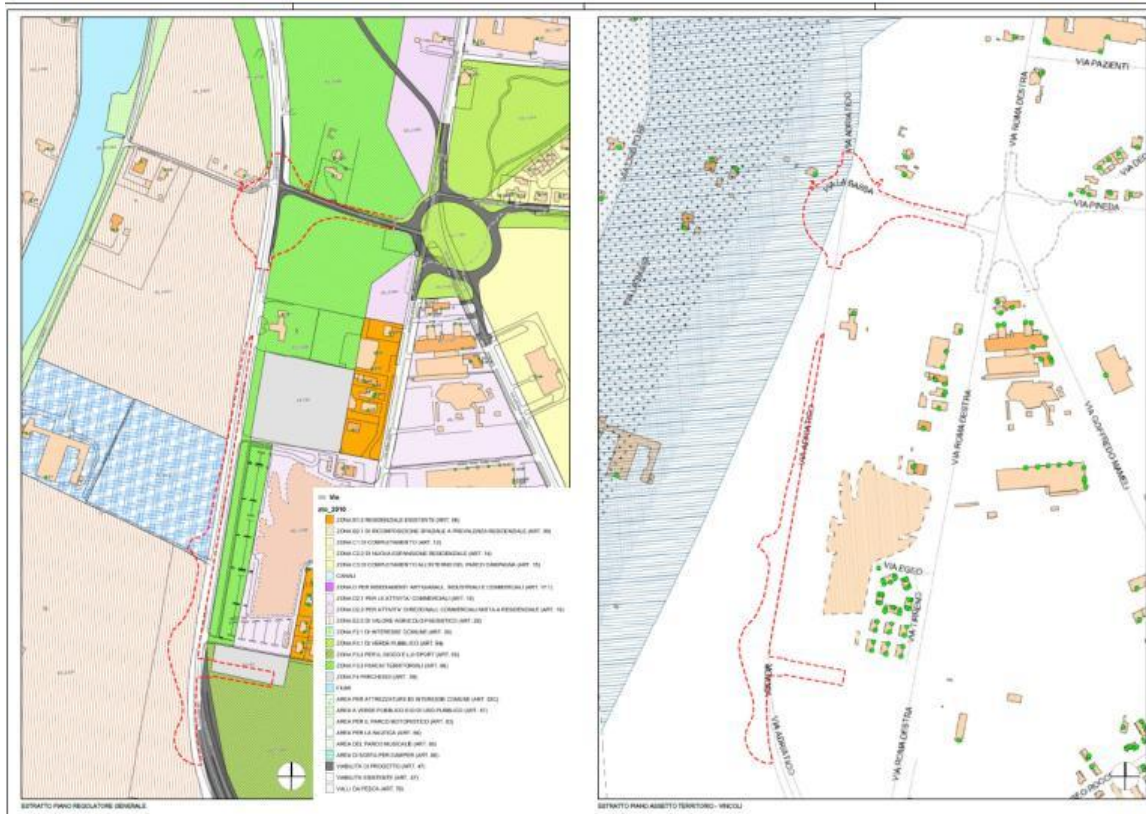
Il Comune di Jesolo è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con modifiche d'ufficio dalla Giunta Regionale Veneto con Delibera n. 1979 del 19 luglio 2002, pubblicata sul B.U.R. Veneto n. 79 in data 13 agosto 2002 e successivamente modificato con variante del 2010. Dall'analisi delle previsioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Jesolo si evidenzia che la maggior parte dell'area oggetto di studio è classificata come zona "D2.1", descritta all'art. 18 bis delle Norme Tecniche di Attuazione come "Zona per le attività commerciali D2.1 – Parchi commerciali".

Per quanto concerne l'intervento relativo alla rotatoria lungo la SR 43, questa interessa, solamente in corrispondenza del braccio con direzione est, una viabilità previsionale di progetto (Art. 47 delle N.T.O.) per il restante l'intervento ricade in zone classificate come "Viabilità Esistente", "F 3.3" e "E2.2". Il quarto di nord-est della rotatoria ricade all'interno di all'interno di ambito assoggettato a Piano Urbanistico Attuativo.

Per quanto riguarda l'intervento di accesso al complesso commerciale Jesolo Magica e sottopasso della SR 43 questo si colloca solo parzialmente su viabilità esistente, per lo più si sovrappone a zone agricole. Sono interessate inoltre anche per le aree dedicate alla nautica e a attrezzature pubbliche. In particolare si sovrappone alle seguenti zone:

- Zona E2.2 di valore agricolo-paesaggistico (Art. 28). Si veda quanto riportato nel precedente capoverso.
- Area per la nautica (art. 64). Tale ambito è denominato "Area a nord del Parco Musicale". Su tali aree sono ammessi interventi di riorganizzazione e ampliamento delle attività di rimessaggio, manutenzione, ricovero e vendita di natanti. Sono comunque ammesse destinazioni artigianali collegate all'attività nautica.
- Zona F4 Parcheggi (art. 58). Area riservata alla sosta di vetture.
- Zona F3.2 Per il gioco e lo sport (art. 55). Sono le aree destinate all'assolvimento delle esigenze collegate ad ambiti atti a contenere strutture di uso pubblico relative allo sport, al gioco e alla rigenerazione fisica.

Si riporta di seguito individuazione dell'ambito di intervento su base prgc – vincoli.



VARIANTE URBANISTICA

L'Amministrazione Comunale di Jesolo, ha adottato, con delibera di Consiglio Comunale n. 108 del 30/11/2016, il Piano di Assetto del Territorio, redatto sulla base delle disposizioni contenute nell'art. 14 e seguenti della Legge Regionale 11/2004. Il PAT è stato ratificato con delibera di Giunta Regionale n. 368 del 24/03/2020 e pubblicato sul BUR n. 49 del 10/04/2020, pertanto è diventato efficace 15 giorni dopo la pubblicazione.

Ai fini di effettuare una valutazione di conformità dell'opera anche rispetto alle previsioni future locali, è stata presentata una analisi, attraverso le principali quattro tavole che lo compongono:

- o Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale
- o Carta delle Invarianti
- o Carta delle Fragilità
- o Carta delle Trasformabilità

La Tavola n. 1 del PAT "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Sovraordinata", sulle aree interessate dal presente intervento individua i seguenti vincoli:

Rotatoria lungo la SR 4 - Fasce costiere marine e lacuali per una profondità di 300 m dalla linea di battigia ai sensi dell'art. 142, primo comma lettere a) e b) del D.Lgs. 42/2004 (Art. 5 comma n. 8 delle N.T.A.); - Pericolosità moderata P1 – Aree soggette a scolo meccanico (Art. 6 commi 23 e 25 delle N.T.A.); - Fascia di rispetto stradale della SR 43 (Art. 7 comma 5 delle N.T.A.); - Aree di interesse paesaggistico-ambientale ai sensi dell'art. 21 lett. a) e b) della N. di A. del PALAV (Art. 6 commi 17, 18 delle N.T.A.);

Accesso unidirezionale al complesso commerciale Jesolo Magica e sottopasso della SR 43: - Pericolosità moderata P1 – Aree soggette a scolo meccanico meccanico (Art. 6 commi 23 e 25 delle N.T.A.); - Fascia di rispetto stradale della SR 43 (Art. 7 comma 5 delle N.T.A.); - Fascia di rispetto dagli elettrodotti (Art. 7 commi 13 e 14 delle N.T.A.); .

La Tavola n. 2 del PAT "Carta delle Invarianti", in merito all'area di occupazione dell'intervento, si riportano le seguenti interferenze:

- Rotatoria lungo la SR 43 - Allineamento di dune e paleodune naturali e artificiali (Art. 8, commi n. 9-10);
- Aree di connessione naturalistica (Buffer zone) (Art. 10 commi n. 5-13).

□ Accesso unidirezionale al complesso commerciale Jesolo Magica e sottopasso della SR 43 - Allineamento di dune e paleodune naturali e artificiali (Art. 8 commi 9-11 delle N.T.A.); - Aree di connessione naturalistica (Buffer zone) (Art. 10 commi n. 5-13);

La Tavola n. 3 del PAT “Carta delle Fragilità” in merito all’ambito di intervento, il piano detta le seguenti indicazioni:

□ Rotatoria lungo la SR 43 - 02, C Scarsa profondità della falda (0-2 metri dal p.c.) e vulnerabilità alta-elevata.) (Art.13 comma n. 5-8 delle N.T.A.).

□ Accesso unidirezionale al complesso commerciale Jesolo Magica e sottopasso della SR 43 - 02, C Scarsa profondità della falda (0-2 metri dal p.c.) e vulnerabilità alta-elevata.) (Art. 13 comma n. 5-8 delle N.T.A.).

La Tavola n. 4 del PAT “Carta delle Trasformabilità” sulle aree interessate dal presente intervento si individua:

□ Rotatoria lungo la SR 43: - Viabilità di progetto rilevanza locale: Il PAT indica alcuni tracciati preferenziali per la definizione di tratti di viabilità finalizzati alla risoluzione di specifiche discontinuità nella rete di distribuzione locale. I tracciati indicati dal PAT, vanno precisati in sede di PI (senza che ciò comporti variante al PAT) garantendo la funzione a essi attribuita. - Area a servizi di interesse comune di maggior rilevanza – Progetto, nello specifico con n.86 – Parco Urbano; - Aree per il miglioramento della qualità territoriale, nello specifico, ad ovest della SR 43 di tipo n. 07 – Porta Adriatico (Art. 15 commi n. 12-16 delle N.T.A.) e ad est della SR 43 di tipo n. 08 – Dorsale del Commercio (Art. 15 commi n. 17-18 delle N.T.A.); - Aree di connessione naturalistica (Buffer zone) (Art. 9-12 delle N.T.A.)

□ Accesso unidirezionale al complesso commerciale Jesolo Magica e sottopasso della SR 43: - Aree per il miglioramento della qualità territoriale, nello specifico, ad ovest della SR 43 di tipo n. 07 – Porta Adriatico (Art. 15 commi n. 12-16 delle N.T.A.) e ad est della SR 43 di tipo n. 08 – Dorsale del Commercio (Art. 15 commi n. 17-18 delle N.T.A.); - Aree di connessione naturalistica (Buffer zone) (Art. 9-12 delle N.T.A.); - Area interessata da Linee preferenziali di sviluppo produttivo (Art. 15 delle N.T.A.)

Il proponente determina che una volta completata la procedura valutativa intrapresa dal PAT di Jesolo, varrebbero quindi le condizioni di esclusione contemplate dal Parere Motivato n. 84 del 03.08.2012 della Commissione Regionale VAS, autorità ambientale per la valutazione ambientale strategica, risultando del tutto coerenti gli interventi infrastrutturali proposti con gli indirizzi operativi contenuti nel suddetto Parere Motivato.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

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. A seguito delle prescrizioni e raccomandazioni inserite nel decreto di VIA, è stato ridefinito 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 adeguato 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. Si trattava di un edificio principale in disuso e da corpi di fabbrica accessori, composto per lo più da capannoni di deposito con all’interno alcuni locali utilizzati quali magazzini a temperatura controllata.

Il progetto contemplava la demolizione completa degli edifici esistenti nell’area. A seguito di ordinanza comunale contingibile ed urgente emessa dal Comune di Jesolo, motivata dalla presenza in loco di occupanti abusivi che risultavano esposti ad inquinamento ambientale essenzialmente derivante dalla presenza di coperture in amianto, le opere di demolizione dei fabbricati, già previste in progetto, sono state anticipate ed eseguite.

Il progetto prevede la realizzazione di un Centro Commerciale e Polifunzionale, articolato su due piani oltre al piano terra. Il Centro è poi circondato da aree adibite a parcheggio. I volumi che descrivono il Centro Commerciale gravitano come i petali di una rosa intorno ad uno spazio centrale coperto da un lucernaio di grandi dimensioni, qui la galleria, trasformata in una piazza coperta, raccoglie la distribuzione principale del Centro.

All'interno dell'edificio sono previsti spazi commerciali oltre ad un ristorante e un bar. Parte della copertura risulta di uso pubblico mediante accesso esterno indipendente dagli spazi commerciali.

Tutte le aree esterne sono adibite parcheggi e viabilità. Il progetto architettonico generale risulta a firma di un architetto di rilevante fama internazionale e presenta soluzioni volumetriche e prospettiche che identificano chiaramente l'intervento rispetto al contesto e ad altri interventi analoghi con un chiaro riferimento ai tratti stilistici del progettista.

L'involucro esterno dell'edificio sarà costituito da superficie curve irregolari con rivestimenti in pannelli di cemento rinforzato con fibra di vetro di colore bianco e nero con superfici piene e lisce e parziali bucatore che di notte si illuminerà mediante luci integrate lungo il perimetro.

I dati schematici che caratterizzano i tratti dimensionali dell'intervento sono i seguenti:

- Superficie catastale Ambito 1 ex Cattel 64.241 mq
- Superficie reale Ambito 1 ex Cattel 65.464 mq
- Superficie coperta: 16.923 mq
- Superficie lorda costruita (ad esclusione impianti e pertinenza): 36.176 mq
- Volume vuoto per pieno: 222.047 mc
- Volumi tecnici: 17.004 mc
- Rapporto tra volume VXP e superficie reale del lotto: 3.39 mc/mq
- Altezza massima: 27.74 ml
- Piani fuori terra: 5
- Totale dei piani ai fini dell'accessibilità: 4

Planimetricamente il centro si articola intorno a due volumi principali: l'ala nord e l'ala sud, le due piastre sono alte 12,24 metri (dal sedime dell'edificio), nel mezzo trovano spazio i volumi petalo che ospitano le funzioni di ristorazione. Il punto più alto dell'edificio è pari a 24 metri.

Il petalo più a nord, il più piccolo dei tre, ospita, ai livelli terra e primo, parte della galleria, la food-court al piano terra e un'unità commerciale al primo piano; i due shell più grandi coprono, al secondo livello, il bar ed il ristorante; da questa quota gli shell chiudono il loro volume fino a raggiungere la quota zero, marcando l'ingresso principale del centro verso ovest ed il molo di carico verso est.

Il centro si articola su tre livelli principali fuori terra, il piano terra, il primo piano ed il secondo. Tra le quote principali, avvantaggiandosi delle generose altezze di interpiano e della particolare forma dello shell di copertura, sono state ricavate delle superfici a servizio degli spazi sottostanti.

Nello specifico si ha:

- piano terra (circa -1.20 al di sotto del piano stradale): +/-0.00
- mezzanino food court (petalo piccolo): +3.32
- mezzanino food (ala nord): +3.74
- mezzanino est (ala sud): +3.32
- primo piano: +6.63
- secondo piano: +12.24
- mezzanino secondo piano (shell ristorante): +16.49
- mezzanino secondo piano galleria (petalo piccolo): +11.00

Il piano terra ospita la galleria Commerciale inferiore, le aree dei negozi, il settore alimentare e la food court. Il mezzanino food court ospita l'area lounge e le cucine. Il mezzanino food ospita gli uffici del settore, le aree gestionali, i servizi del personale e una sala a disposizione per impianti. Il mezzanino est ospita i servizi igienici e le aree spogliatoio e relax del personale del settore Commerciale, le sale controllo e gestione del Centro e una sala di registrazione.

Il primo piano ospita la galleria Commerciale superiore, le aree dei negozi distinte in piccole e medie superfici, alcune aree esterne destinate agli impianti condominiali e a quelli del settore alimentari.

Il secondo piano ospita il ristorante - bar, le terrazze al piano e le restanti aree impiantistiche lungo la copertura dell'ala sud.

Il terzo piano ospita la lounge del bar ed alcune aree impianti ad uso esclusivo del ristorante ulteriori aree impiantistiche condominiali ricavate nello shell del petalo piccolo.

Calcolo del volume e della superficie coperta

La superficie coperta effettiva dell'edificio è di circa 18.464 mq., con un volume vuoto per pieno pari a circa 222.047 mc. Le aree praticabili all'aperto per la gran parte accessibili al pubblico sono circa 8.672 mq. Vi sono circa 2.260 mq di terrazze dedicate al posizionamento degli impianti tecnologici.

Sull'esterno, all'interno dell'ambito di intervento oggetto delle oo.uu. abbiamo:

- 14.612 mq di asfalto
- 2.555 mq in cemento industriale colorato
- 15.855 mq di stalli inerbiti
- 3.310 mq di aree a verde

Gran parte di questa superficie è dunque permeabile all'acqua piovana, in quanto costituita da pavimentazione drenante o da erba.

ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI

In riferimento alle vigenti disposizioni legislative e con l'obiettivo di garantire una positiva classificazione energetica degli edifici e per garantire adeguati risparmi energetici, il complesso commerciale è dotato di impianti fotovoltaici integrati sulla copertura.

Sono previsti 4 distinti impianti fotovoltaici:

- 50mq a servizio delle utenze condominiali.
- 100 mq a servizio del tennant che gestirà il ristorante al piano terra
- 50 mq a servizio del tennant che gestirà il ristorante-bar al piano primo
- 200 mq a servizio del tennant che gestirà il ristorante in copertura

Gli impianti sono destinati a produrre energia elettrica in collegamento alla rete elettrica interna dell'edificio e più precisamente con un collegamento ai quadri elettrici generali di bassa tensione dei singoli utenti.

RISPARMIO IDRICO

Per quanto attiene al fabbisogno per alimentazione dei servizi igienico sanitari al fine di comprendere le scelte impiantistiche si parte da un'analisi dei dati dei consumi idrici.

Consumo idrico per innaffiamento

Superficie aree a verde circa 14.600 mq

Si adotta per le aree a verde un consumo idrico pari a 5l/mq

Consumo idrico giornaliero $14.600 \times 5 = 73.000$ l/giorno.

Il consumo idrico stagionale è calcolato considerando un periodo di utilizzo dell'irrigazione pari a 100 gg.

Consumo idrico stagionale $73.000 \times 100 = 7.300.000$ l/annui = 7300 mc/annui.

Consumo idrico per cassette vasi igienici.

Nel calcolo degli utilizzatori si adottano i seguenti valori.

Affollamento centro commerciale 5200 persone.

Personale Ipermercato 195 persone.

Personale Negozi 120 persone.

Il consumo idrico è valutato in 9 l per il centro commerciale (1 uso wc) e 18 l. per il personale (2 usi wc).

Consumo idrico giornaliero $(5200 \times 0.25 \times 9) + (195 \times 18) + (120 \times 18) = 17.300$ l/giorno.

Il consumo idrico stagionale è calcolato considerando un periodo di utilizzo pari a 320 gg.

Consumo idrico stagionale $17.300 \times 320 =$ circa 5.550 mc/annui.

Totale consumo acqua “grezza”: $5.550 + 7.300 = 12.850$ mc/annui.

In riferimento alle integrazioni richieste, il proponente esplicita quanto riportato nel SIA, “ Nel paragrafo 3.6.2 del Quadro di riferimento Progettuale è purtroppo presente un errore materiale, consistente nel mantenimento di una frase presente nel testo del SIA del 2011,

che ha generato una involontaria confusione. Il testo che contiene l'errore è il seguente: “.....A seguito dell'analisi geologica, è risultata la possibilità di terebrare un pozzo all'interno del sito alla profondità di 100m circa in grado di estrarre acqua grezza di falda per circa 3 l/s continuativamente. È risultato quindi interessante valutare l'utilizzo dell'acqua piovana, integrata con l'acqua di falda, per l'alimentazione dell'accumulo idrico ad uso irrigazione aree esterne e ad uso cassette wc.”.....

Nel tempo trascorso dal 2011, con effetti dalla revisione avvenuta nel 2015, il PTA della Regione Veneto ha disciplinato il prelievo delle acque di falda al fine di tutelare quantitativamente la risorsa, indicando le condizioni per le quali è possibile l'attivazione di nuovi pozzi e stabilendo quali sono le zone sensibili ai fini della ricarica delle falde. In tali zone, le concessioni di prelievo subiscono ulteriori restrizioni e/o divieti. In tutto il territorio regionale, il prelievo dell'acqua di falda per utilizzo igienico sanitario è espressamente vietato dall'art.40, comma 4 lettera b, ovunque sia presente un acquedotto civile al quale allacciarsi, circostanza che si verifica anche nell'area oggetto del presente studio. Inoltre, sempre all'art. 40, comma 4, questa volta alla lettera a, si precisa che nell'intero territorio regionale non a tutela speciale, il prelievo per uso irriguo può essere consentito solo se la richiesta proviene da soggetti pubblici e comunque limitatamente ai periodi in cui non viene erogato il servizio irriguo dai Consorzi di Bonifica.

Lo studio ritiene che ai fini irrigui sia sufficiente fornire alle opere a verde previste non una irrigazione continua bensì una irrigazione di primo impianto e successivamente solo di soccorso, da erogarsi la prima una tantum e la seconda nei soli mesi estivi, per un numero massimo di giorni corrispondente al periodo di siccità estiva di maggior durata. Nel caso di Jesolo, l'intervallo di tempo massimo fra due eventi piovosi durante la stagione siccitosa estiva è valutabile in 24 giorni. Pertanto l'irrigazione di soccorso dovrà essere prestata per la durata di tale periodo ed il serbatoio di accumulo dovrà essere dimensionato per garantire almeno il quantitativo d'acqua necessario durante il citato periodo.

L'irrigazione di soccorso prevede l'erogazione di una quantità minima d'acqua pari ad 1 l/g per metro quadrato. Essendo la superficie da irrigare pari a 14.600 m², il fabbisogno totale è di 350.4 m³ (non considerando un periodo siccitoso) .

Per garantire sia il fabbisogno irriguo che quello per i servizi igienici durante il periodo siccitoso in cui la richiesta è massima, il serbatoio di accumulo delle acque meteoriche dovrebbe avere volume pari a 767 m³.

Pertanto il progetto propone la realizzazione di una vasca di accumulo, il cui volume sia pari al più grande fra i volumi ricavati per il fabbisogno irriguo e sanitario, ovvero 416,25 m³. Per ragioni costruttive e di allineamento con la vasca di laminazione alla quale è associata, la vasca di accumulo è stata progettata con volume netto interno di 500 m³. In tal modo, con il solo apporto meteorico, sarà garantita l'irrigazione anche nei periodi siccitosi mentre durante il resto dell'anno, nei periodi in cui non serve irrigare, sarà invece garantito il funzionamento degli apparecchi igienico sanitari. Durante il periodo di siccità, il fabbisogno per i servizi igienici dovrà quindi essere garantito con un prelievo integrativo dall'acquedotto pubblico.

La vasca di laminazione e quella di accumulo delle acque piovane destinate al riutilizzo, ancorché siano poste in continuità una dell'altra, si tratta di due vasche distinte, separate da un muro completamente impermeabile e pertanto saranno di fatto indipendenti. Inoltre l'uscita dell'acqua dalle due vasche sarà operata da due impianti di sollevamento completamente distinti: per le acque di recupero è stato progettato un impianto di pressurizzazione e convogliamento alle cassette WC; per le acque meteoriche è stato progettato un impianto di sollevamento con portata nominale di circa 69 l/s, corrispondente al coefficiente idrometrico di 10 l/s*ha prescritto dal Consorzio.

A seguito di un evento piovoso, le reti fognarie appositamente predisposte per i parcheggi convoglieranno le acque verso il manufatto di ripartizione fra prima e seconda pioggia. Dal ripartitore, le acque di prima pioggia saranno inviate al blocco di disoleazione in continuo predisposto, mentre le acque di seconda pioggia verranno immesse nella vasca di laminazione alla quale, a valle del trattamento, perverranno anche le acque di prima pioggia. Durante l'evento, le pompe a servizio della vasca di laminazione solleveranno una portata di circa 69 l/s inviata al recettore mentre le acque eccedenti rimarranno nella vasca di laminazione. Esaurito l'evento, la vasca di laminazione sarà svuotata con medesima portata in uscita a mezzo del gruppo pompe menzionato.

Le acque di dilavamento della copertura seguono una strada diversa. Per mezzo di una condotta esclusiva e dedicata, tali acque, da ritenersi non inquinate, saranno convogliate nella vasca di accumulo prevista come serbatoio per il riutilizzo irriguo e/o sanitario. Anche per le acque provenienti dalla copertura è stato previsto un pozzetto di ripartizione, il quale, funzionando come dispositivo di troppo pieno, provvederà ad inviare alla vasca di laminazione le sole acque eccedenti la capacità della vasca di accumulo. In caso di eccedenza delle acque meteoriche convogliate dal tetto rispetto al volume previsto di 500 m³, le acque in eccesso saranno convogliate con una apposita tubazione di troppo pieno che si diparte dal citato pozzetto di ripartizione alla vasca di laminazione e quindi smaltite insieme alle altre presenti, con le modalità già viste. Al termine dell'evento, mentre le acque nella vasca di laminazione verranno progressivamente smaltite nel canale Pazienti fino allo svuotamento completo, le acque nella vasca di accumulo rimarranno invece a disposizione per il riutilizzo. Ad ogni evento piovoso il ciclo sopra descritto si ripeterà, consentendo di avere sempre acqua a disposizione nella vasca di accumulo e la vasca di laminazione sempre vuota poco dopo la fine di ogni evento.

Vasca di laminazione

Il manufatto dovrà essere dimensionato in modo da garantire un invaso minimo di 2'150 m³, lo studio ha rilevato il valore sviluppando i calcoli con il software di modellazione idrologica UrbisPro.

Superfici commerciali

Gli elaborati tecnici indicano una **superficie di vendita totale di 15.000 mq** di cui mq 4.600 localizzati all'interno dell'ipermercato suddivisi in 2.000 mq del settore alimentare 2.600 del settore non alimentare. I restanti 10.400 mq. saranno localizzati nella galleria ed apparterranno al settore non alimentare. Con tali parametri dimensionali sono stati dimensionati gli standard di progetto. Il progetto prevede inoltre l'utilizzo di spazi in copertura per una superficie di circa 7500 mq. per attività ludiche, ricreative ed espositive anche negli orari di chiusura dell'area commerciale.

La tipologia dell'intervento oggetto del presente SIA ricade nella fattispecie prevista dal D.Lgs. 152/2006, così come modificato dal D.Lgs. 104 del 06.07.2017, al punto 7, lettera b) dell'Allegato IV alla parte seconda e alla lettera "af-ter" grandi strutture di vendita di cui all'articolo 22, comma 1, lettera a) della legge regionale n. 50 del 2012" dell'Allegato A1 alla Legge Regionale 18.02.2016 n. 4.

Dimensionamento superfici a parcheggi

Sono previsti ampi bacini di parcheggio disposti sui tre lati a nord, a sud e ad ovest della struttura edilizia, per una superficie complessiva **di ca. 36.000 mq**. È prevista una viabilità di distribuzione in asfalto colorato e degli spazi di sosta in grigliato inerbito.

All'interno di alcuni singoli parcheggi è prevista la realizzazione a raso di una vasca in ghiaia con dimensioni di c.a. m 2,50 x 1,25. 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. Le corsie di distribuzione ai parcheggi avranno una sezione pari e/o superiore a mt 6,00 di larghezza con profondità degli stessi pari a mt 5,00.

L'intera area è prevista abbondantemente alberata in modo da creare posti ombreggiati e comunque, durante le stagioni di minor utilizzo, l'intervento deve presentarsi come un'area a verde

I percorsi pedonali saranno realizzati in cemento colorato finito al quarzo, costituendo parte integrante del segno architettonico a terra del fabbricato. Un percorso ciclopedonale in cemento colorato è previsto sul fronte nord dell'edificio. Si svilupperà per una lunghezza complessiva di c.a. 200 m e con sezione di m 2,50, collegando i principali ingressi del Centro Commerciale con la SP 42.

L'intera area è prevista abbondantemente alberata, in modo da creare posti auto ombreggiati e comunque, durante le stagioni di minor utilizzo, tale da assicurare all'intervento l'aspetto di un'area verde. Il numero di piante da porre a dimora è quantificato in 1.789 esemplari, mentre le specie impiegate sono identificate nelle seguenti: filare arboreo di Acer platanoides (n. piante previste: 74); filare arboreo di Acer pseudoplatanus (n. piante previste: 105); filare arboreo di Carpinus betulus "pyramidalis" (n. piante previste: 73); siepe arbustiva di Carpinus betulus (n. piante previste: 454); siepe arbustiva di Pittosporum tobira (n. piante previste: 1.083).

Reti tecnologiche

È contemplata la realizzazione delle seguenti infrastrutture di sottoservizi a rete.

□ Rete fognaria: Il progetto generale del sistema di smaltimento delle acque reflue e meteoriche, rispetta le indicazioni del piano generale della rete fognaria del Comune di Jesolo.

□ Illuminazione pubblica: si realizzeranno l'illuminazione della viabilità di accesso e di distribuzione all'area a parcheggio; l'illuminazione dei parcheggi; l'illuminazione dei percorsi ciclo-pedonali ed è prevista l'installazione di nuove linee in cavidotto sia lungo le suddette viabilità oltre che nelle aree destinate ai parcheggi. E' stata curata la posizione dei punti luce in corrispondenza delle interferenze con le alberature di progetto così da far in modo che le chiome delle alberature stesse non impediscano l'illuminazione delle sede carrabile e pedonale. La struttura ed il dimensionamento dell'impianto saranno rispettose dei requisiti previsti dalla L.R. n. 17/2009.

ARPAV Ai sensi della Legge Regionale 17/2009 deve essere presentato in via preventiva al Comune il progetto illuminotecnico relativo a tutti gli impianti di illuminazione esterna, che dovrà dare evidenza del rispetto di tutti i requisiti tecnici previsti dalla suddetta Legge ai fini del contenimento dell'inquinamento luminoso; è necessario altresì che siano evitati impatti generati dall'immissione di luce intrusiva nei confronti degli insediamenti circostanti.

□ Impianti idrico, gas, elettrico e telefonico: I lavori della rete idrica saranno realizzati secondo il progetto esecutivo che è stato redatto sulla base delle indicazioni fornite dall'Ente gestore della rete idrica comunale. La rete di distribuzione del gas con derivazione dalla rete principale, sarà realizzata direttamente dall'Ente erogatore secondo il progetto esecutivo redatto su indicazione dello stesso, compresi gli allacciamenti a servizio dell'intero intervento. Per la costruzione della rete di distribuzione dell'energia elettrica compresi gli allacciamenti come previsto dagli elaborati di progetto, saranno impiegati cavidotti in PVC con pozzetti di ispezione in calcestruzzo e chiusini in ghisa. a rete telefonica e i relativi allacciamenti alla rete esistente, sarà realizzata con l'impiego di cavidotti in PVC, pozzetti di ispezione in calcestruzzo e chiusini in ghisa.

Soluzioni progettuali

Lo studio del Traffico, redatto dal prof. ing. Marco Pasetto e sintetizzato nella sezione traffico veicolare offre una verifica alle soluzioni proposte dal progetto delle opere compensative e mitigative del sistema infrastrutturale. Si rammenta, altresì, che il soggetto proponente ha già sottoscritto l'impegno con il comune di Jesolo per la realizzazione della nuova rotondella posta all'intersezione fra via Roma Destra – SP 42 e via Goffredo Mameli, opera che svolgerà una funzione importante nella fluidificazione dell'accessibilità alla zona centrale del Lido di Jesolo. La realizzazione della nuova rotondella sulla SR 43 configura un sistema gemellare con la rotondella già prevista sulla SP 42, trasformando il tratto di via La Bassa compreso fra SR 43 e SP 42 in un elemento di collegamento, che deve essere adeguato per quanto attiene alla dimensione in larghezza, portando la sezione dagli attuali 6,00 a 10,50 m.

E' prevista la realizzazione di un sottopasso di accesso diretto al nuovo complesso commerciale dalla medesima SR 43, definita quale opera di mitigazione, in quanto volto anch'esso ad alleggerire la pressione veicolare sulla medesima rotondella "Picchi", ma agendo esclusivamente sugli effetti prodotti dalla realizzanda nuova struttura commerciale. Si riporta di seguito relativa planimetria delle opere descritte.



L'ingombro delle impronte delle opere di compensazione e mitigazione infrastrutturale collocate sulla cartografia che rappresenta l'assetto vincolistico del territorio interessato. (SIT del comune di Jesolo).

SINTESI DELLO STUDIO AMBIENTALE E DEI POTENZIALI IMPATTI

Il Quadro di Riferimento Ambientale raccoglie le analisi dei sistemi ambientali che subiscono un'interferenza, diretta o indiretta, dalla realizzazione del progetto proposto che produce degli impatti sulle singole componenti ambientali, siano essi reversibili che irreversibili.

Le componenti ambientali analizzate nel presente Quadro di Riferimento Ambientale sono: suolo e sottosuolo, acque superficiali e acque sotterranee, idrogeologia, atmosfera, salute pubblica, agenti fisici, bio – ecosistemi, componente antropico-culturale

SUOLO E SOTTOSUOLO

Per quanto riguarda la componente del suolo vanno considerati due fattori principali: le caratteristiche geotecniche e la qualità dei suoli dal punto di vista degli inquinanti.

La struttura geologica che caratterizza il territorio è riferibile ai sistemi derivati da fenomeni alluvionali; lo strato nei primi 4-6 m di profondità presenta un tessuto prevalentemente limoso e argilloso, con presenze di sedimenti più fini, intercalati da argille organiche o torbe. Inoltre, affiora il caranto, suolo limoso – argilloso sovra-consolidato, corrispondente alla superficie della pianura relitta pleistocenica.

Nella zona di bonifica, che si sviluppa tra il corso della Piave Vecchia ed il litorale, si riscontra una presenza di depositi sabbiosi; si nota così la compresenza di più tipologie di suoli già all'interno degli strati di suolo più prossimi al piano campagna. A questo si aggiunge il fenomeno della subsidenza. L'ambito interessato dal progetto è interessato da livelli di subsidenza differenziati, ma che devono essere considerati critici.

La realizzazione del centro commerciale andrà a inserirsi all'interno di un sistema complesso e critico. Per quanto riguarda la componente sismica, non si riscontra particolare criticità, in quanto il comune di Jesolo viene classificato come zona 4.

L'intervento produrrà una sottrazione di superficie indicata quale agricola, ma in effetti non più utilizzata a tali scopi già dal momento successivo alla precedente valutazione di compatibilità ambientale, contestuale alla realizzazione delle demolizioni degli edifici produttivi preesistenti.

In sede di richiesta di integrazioni è stato presentato il **Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo** ai sensi D.Lgs. n. 152/06 Parte IV, Titolo V e soprattutto il Decreto Ministeriale n. 120 del 13 Giugno 2020 recante la nuova disciplina per l'utilizzazione delle "terre e rocce da scavo". L'attività consisterà nello scavo degli strati superficiali fino a un metro e mezzo di profondità, dove risultano esserci limi argillosi. Scavi più profondi fino 5 metri, dove è presente terreno sabbioso, sono necessari per la realizzazione delle infrastrutture con sottopasso. Dal bilancio terre dell'intervento si evince che lo scotico vegetale sarà parzialmente riutilizzato in sito, mentre l'eccedente (**totale 24.787 mc**) sarà destinato a siti esterni per il riutilizzo in altri processi produttivi. Viceversa, sarà necessario richiedere un'aliquota di materiale stabilizzato (**4.293 mc**), necessario per i rilevati, da siti di produzione.

ARPAV

In merito al piano utilizzo terre si riportano le seguenti considerazioni:

1. i campioni prelevati non rispettano la vigente normativa DPR 120/2017 si invita pertanto a visionare l'allegato 2, art. 8 "Procedure di campionamento in fase di progettazione" in cui la profondità d'indagine è determinata in base alla profondità prevista dagli scavi. I campioni sono stati prelevati da 0 a -1 m p.c. (come riportato nel Cap. 4.3 Caratterizzazione Ambientale dei Materiali di Scavo) ma l'attività di scavo, in alcuni interventi (di cui a pag. 34), consisterà in scavi più profondi fino a -5 m dal p.c. (pag. 32 Cap. 4.2 "Attività di Scavo");
2. inoltre, in rif. DPR 120/2017 All. 2, art. 8, i campioni d'indagine devono essere congrui alle effettive dimensioni dell'area, pertanto il numero complessivo dei campioni prelevati risulta insufficiente;
3. infine si chiede il bilancio complessivo delle terre, specificando inoltre quanto materiale verrà destinato a ciascun sito al di fuori dell'area cantiere.

Si ritiene quindi, il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce non congruo.

ACQUE SUPERFICIALI E ACQUE SOTTERRANEE

IDROLOGIA SUPERFICIALE

L'area in esame è all'interno di un'estesa zona di bonifica attraversata da un capillare reticolo idraulico artificiale che svolge la duplice funzione di allontanamento delle acque meteoriche e di irrigazione.

Per questa parte del litorale veneziano è competente il Consorzio di bonifica Piave (ex Basso Piave). I terreni oggetto di studio, risultano avere altimetria compresa fra 0,1 e 0,7 m s.l.m.

La falda osservata nei fori dei sondaggi e delle penetrometrie al momento della loro esecuzione è variabile fra circa -0,7 e -1,25 m dal piano campagna. La variabilità dipende da molti fattori ma principalmente dal franco di bonifica cioè dal livello a cui è mantenuta costante dagli impianti idrovori. Per quel bacino, il franco di bonifica è -1,5 m dal piano campagna.

L'analisi della pericolosità idraulica dell'area ove sorgerà l'insediamento commerciale è stata condotta prendendo in considerazione tutte le indagini disponibili presso i vari enti e in dettaglio:

- l'Autorità di Bacino Regionale del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza;
- l'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta - Bacchiglione;
- Il Progetto di Piano Stralcio di Assetto idrogeologico del Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza approvato nel giugno 2007;
- Il Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta - Bacchiglione (con particolare interesse al Bacino del fiume Piave);
- Le osservazioni dei consorzi di bonifica competenti (Consorzio di Bonifica Destra Piave e Consorzio di Bonifica Basso Piave);

Per quanto riguarda il sistema idrico si rileva che l'area in oggetto è lambita dal Sile, nel tratto in cui esso scorre nell'antico alveo del Piave. Il sito di intervento è separato dal fiume da una arginatura ed è da esso discosto e separato anche dalla SR43, pertanto non vi sono interazioni dirette con il corso d'acqua, sia sotto il profilo della regimazione idraulica che della valenza naturalistica. L'intervento non andrà quindi ad interessare il sistema di regolazione dell'assetto idrico principale.

Per quanto riguarda la rete minore lo studio determina che non si avranno alterazioni significative dirette. Viene tuttavia considerato che l'intervento aumenta di fatto la superficie impermeabilizzata, ma va posto in luce che i provvedimenti di progetto, contemplando la realizzazione di un sistema di laminazione delle acque meteoriche, mantiene inalterata la situazione odierna, anche in caso di particolari piogge rilevanti, lo studio determina, pertanto che non costituisce aggravio di eventuali situazioni di sofferenza idraulica pregresse della rete scolante. Per quanto attiene alle condizioni attuali dell'area tra il confine nord del comparto e via La Bassa, costituisce un miglioramento delle condizioni di deflusso per effetto della condotta dedicata prescritta dal Consorzio per il recapito diretto nel collettore di uscita senza interferenza con le nuove urbanizzazioni.

Descrizione del sistema di smaltimento delle acque del progetto con parcheggio scoperto

La rete per lo smaltimento delle acque meteoriche prevista per il centro commerciale è suddivisa in due sotto reti indipendenti: la prima si sviluppa nei parcheggi e nelle strade esterne, la seconda, di minore estensione e ramificazione, raccoglie le sole acque pluviali che provengono dal tetto dell'edificio.

La rete a servizio dei parcheggi convoglierà le acque ad un pozzetto ripartitore, che provvederà a separare le acque di prima pioggia. Le acque di prima pioggia saranno inviate ad un dispositivo di disoleazione in continuo, a norma UNI EN 858 parti 1 e 2, che sarà composto dai trattamenti di prima sedimentazione, separazione olii per flottazione, separazione idrocarburi e particelle oleose fini per coalescenza e seconda sedimentazione. Al termine del trattamento le acque verranno inviate alla vasca di laminazione. Le acque di seconda pioggia, senza subire trattamenti, saranno direttamente inviate alla vasca di laminazione. All'interno della vasca di laminazione sarà predisposto un gruppo di pompaggio, dimensionato per convogliare al ricettore esterno, il canale consortile Pazienti, una portata di circa 69 l/s, corrispondente al valore del coefficiente

udometrico imposto dal Consorzio di Bonifica Veneto Orientale. Nel comparto oggetto di studio si sono applicate le disposizioni del P.T.A., introducendo un comparto di disoleazione ai sensi dell'art. 39, comma 3 lettera d, in quanto il piazzale adibito a parcheggio e strade di servizio supera ampiamente la soglia massima di 5000 m² prevista in detto articolo per l'esenzione dal trattamento.

La rete di raccolta dei pluviali convoglierà le acque verso un secondo pozzetto di ripartizione, indipendente da quello ora descritto, il quale funzionerà da regolazione del flusso verso la vasca di accumulo, chiudendolo al verificarsi del riempimento della vasca stessa e dirottando le acque in eccesso alla vasca di laminazione per l'invarianza idraulica. Un gruppo di pompaggio dedicato, convoglierà le acque da riutilizzare alla rete interna di distribuzione nell'edificio ed al sistema di irrigazione.

Le vasche di laminazione e di accumulo per il riuso sono completamente indipendenti ed isolate fra loro. Per mantenere il maggior isolamento possibile, anche l'invio delle acque eccedenti la capienza della vasca di accumulo non avviene con uno stramazzone fra le vasche ma con un pozzetto di ripartizione esterno, che si attiverà soltanto al riempimento della vasca di accumulo.

Il ricettore finale delle acque meteoriche dell'area sarà il canale consortile Pazienti, che si sviluppa all'esterno dell'area di intervento, lambendola in corrispondenza dell'angolo sud est. Attualmente, le acque dell'intera zona racchiusa fra la SR43 e la SP42 giungono al canale Pazienti, al quale sono collegate mediante un tratto di canale (reliquato del vecchio tracciato del Pazienti, modificato in anni passati dal Consorzio) a cielo aperto ed un tombino del diametro di mm 800 che sottopassa la SP42. In seguito ai pareri espressi dal Consorzio di Bonifica sul progetto idraulico presentato, che non ha subito modifiche sostanziali rispetto alla prima progettazione, sono state introdotte nella attuale versione le due prescrizioni imposte dal Consorzio.

La prima prescrizione consiste nella realizzazione di una condotta per acque meteoriche del diametro di 1000 mm esclusivamente dedicata al trasporto delle acque provenienti dalle aree esterne al comparto oggetto di studio ubicate oltre il confine nord. Tale condotta si svilupperà attraverso il parcheggio ovest e collegherà il capofosso che si trova a confine nord del comparto direttamente con il reliquato del canale Pazienti a sud, che diventerà, previa pulizia e risagomatura, il canale di uscita delle acque di tutto il nuovo comparto e dall'area a nord di esso.

La seconda prescrizione consiste nella sostituzione dell'esistente tombino di attraversamento della SP42 del diametro di 800 mm con altro del diametro di 1400 mm, adeguando le opere esistenti di protezione della sponda del Pazienti allo sbocco del tombino.

Infine, a servizio del nuovo edificio sarà installata una rete di raccolta per le acque reflue, completamente separata da quelle per acque meteoriche. Tale rete si svilupperà attorno all'edificio e sarà collegata alla rete fognaria pubblica presente ad ovest e ad est del comparto.

Come disposto dal regolamento di fognatura dell'AATO Laguna di Venezia, recepito dal gestore Veritas S.p.A. La rete per acque reflue sarà dotata di sifoni tipo Firenze al piede di ogni colonna di scarico e la rete interna dell'edificio sarà costituita da due sotto reti di trasporto, una per acque nere (WC) ed una per acque saponate. In uscita dal fabbricato, le colonne di discesa delle condotte per acque saponate saranno convogliate in vasche condensa grassi dimensionate secondo regolamento, in funzione delle attività che si insedieranno nell'edificio. In uscita dalla condensa grassi le acque trattate saranno inviate alla linea di trasporto esterna all'edificio. Alla medesima linea di trasporto esterna saranno invece collegate senza pretrattamenti le sotto reti per acque nere.

IDROGEOLOGIA

I maggiori rischi, dal punto di vista idrogeologico, nell'ambito territoriale comunale si localizzano nell'area che relaziona il centro abitato di Jesolo Paese con il nodo di Jesolo Lido; si tratta di problematiche legate all'altezza dei suoli e quindi a possibili rischi di allagamento del piano interrato del Complesso Commerciale dovuto dall'innalzamento della falda. Il progettista conclude che la quota minima di elevazione rispetto al piano campagna da garantire dovrà essere non inferiore a 50 cm.

L'area oggetto dell'intervento è soggetta a Piano di Assetto Idrogeologico approvato dall'Autorità di Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza, che la classifica area a Pericolosità Idraulica di tipo P1 (Pericolosità moderata, con tempi di ritorno per eventi eccezionali di 100 anni). Le Norme tecniche di tale Piano prevedono che:

1. *Nelle aree classificate a pericolosità moderata – P1 spetta agli strumenti urbanistici comunali e provinciali ed ai piani di settore regionali prevedere e disciplinare, nel rispetto dei criteri e indicazioni generali del presente Piano, l'uso del territorio, le nuove costruzioni, i mutamenti di destinazione d'uso, la realizzazione di nuovi impianti e infrastrutture, gli interventi sul patrimonio edilizio esistente.*
2. *Per i nuovi strumenti urbanistici generali o varianti generali o varianti che comportano una trasformazione territoriale che possa modificare il regime idraulico, deve essere redatta una specifica valutazione di compatibilità idraulica in merito alla coerenza delle nuove previsioni con le condizioni di pericolosità riscontrate dal Piano.*
3. *Al fine di evitare l'aggravio delle condizioni di dissesto, tale valutazione di compatibilità dovrà altresì analizzare l'alterazione del regime idraulico provocata dalle nuove previsioni urbanistiche nonché individuare idonee misure compensative.*

Lo studio determina che dall'analisi delle fonti appare che la zona di interesse risulta adeguatamente protetta in relazione alle possibili esondazioni derivanti dal fiume Sile per tempi di ritorno di 100 anni, ben più che adeguati alla tipologia edificatoria. Al contrario l'area risulta invece a pericolosità moderata P1 (territorio soggetto ad allagamento per piene con tempo di ritorno di 100 anni) a causa delle possibili esondazioni dal Piave.

Per quanto attiene la rete idrografica minore, l'area è prossima ad una zona classificata a media pericolosità. Nonostante siano sempre più comuni e frequenti gli allagamenti dovuti ad insufficienza della rete minore, essi comportano l'esondazione lenta di modesti volumi d'acqua.

Nel complesso le due condizioni di pericolosità e rischio individuate comportano una possibilità di allagamento con frequenza probabile di 100 anni per quanto attiene al Piave, con frequenza probabile di circa 10 anni in relazione alla rete di bonifica. In definitiva il problema della salvaguardia locale si traduce essenzialmente in una adeguata scelta della quota di imposta della pavimentazione e delle opere esterne rispetto alle quote massime raggiungibili dalle acque esondate.

Per la morfologia del territorio (pianura in prossimità della laguna veneta dedita soprattutto all'agricoltura) non sono da aspettarsi esondazioni con battenti idrici elevati ma piuttosto modeste altezze d'acqua di estensione, però, importante.

In linea generale, la quota minima di elevazione rispetto al piano campagna da garantire dovrà essere non inferiore a 50 cm.

ATMOSFERA

Al fine di definire la qualità dell'aria nello studio analizzato sono stati considerati gli inquinanti prodotti dal traffico veicolare, considerando sia sostanze gassose che particolati. A partire dai volumi di traffico che si prevede siano correlati con l'esercizio del polo commerciale e polifunzionale "Jesolo Magica" sono state stimate le emissioni da traffico. Gli inquinanti di cui sono state stimate le emissioni e di cui è stata calcolata la dispersione sono i seguenti:

NO₂ - ossidi di azoto;

PM₁₀ - particolato con diametro inferiore ai 10 µm;

PM_{2.5} - particolato con diametro inferiore ai 2.5 µm;

CO - monossido di carbonio;

C₆H₆ - Benzene.

Il database utilizzato per le simulazioni è stato individuato nel progetto MINNI costituito da un database di campi orari 3D meteorologici, emissivi e di qualità dell'aria (concentrazioni delle specie chimiche in fase gassosa e particolata) relativi agli anni 1999 e 2005, ad una risoluzione spaziale pari a 20 km per la scala nazionale e a 4 m per 5 macro-regioni, con disponibilità di scenari a livello nazionale e regionale per tutti i settori produttivi, di tipo aggregato fino al 2020.

Utilizzando i campi di qualità dell'aria, come sopra determinati, è stato caratterizzato lo stato attuale della qualità dell'aria con dati riferiti al 2016 e sono state prodotte mappe di concentrazione di fondo tramite cui verificare il rispetto dei limiti normativi della sovrapposizione dei contributi calcolati con il fondo.

Le concentrazioni al suolo riportate nello studio di impatto atmosferico, sono state elaborate su un dominio areale di calcolo di 6x6 km², ad un dettaglio di 200 m, che comprende l'area commerciale, la rete stradale di studio, le porzioni degli abitati di Jesolo Paese e di Lido di Jesolo. Nel dominio considerato non si sono osservati superamenti diffusi dei limiti di legge per gli inquinanti esaminati; solo in prossimità dell'area urbana di Venezia, il PM_{2.5} presenta una concentrazione media annuale vicina ai limiti di legge di cui al D.Lgs. 155/2010 e, proprio questo inquinante, rappresenta quello più critico nei livelli di fondo dell'area di riferimento locale dell'intervento.

Pur non rilevando, nello studio simulativo delle emissioni inquinanti aerodisperse, superamenti dei parametri esaminati (CO, NO₂, Benzene, PM_{2.5}, PM₁₀), non osservando altresì eccezioni, neppure in prossimità dei tronchi stradali caratterizzati dai flussi di traffico più elevati nei dintorni dell'area commerciale in esame, soprattutto per le polveri sottili PM₁₀ e PM_{2.5}, che rimangono gli inquinanti particolarmente critici per il territorio della provincia di Venezia e, più in generale, della pianura padana, rimangono di fondamentale importanza le politiche di risanamento della qualità dell'aria. In tal senso, potrà contribuire anche la verifica delle condizioni ipotizzate con le simulazioni dello Studio di Impatto Atmosferico, inteso con il Piano di Monitoraggio Ambientale,

Riassumendo, il profilo generale dello stato della qualità dell'aria per i due anni presi in esame, dalle considerazioni conclusive esplicitate nei report annuali di pubblicati da ARPAV, può sintetizzarsi come segue:

- per l'anno 2016, ARPAV evidenzia per il CO una sostanziale situazione stabile al disotto dei valori limite in tutto il territorio provinciale, mentre per il NO₂, escluso le rilevazioni riguardanti le stazioni di traffico poste nell'ambito urbano di Mestre, registra un leggero miglioramento ed una situazione che è considerata, nel decennio 2006-2016, sostanzialmente stazionaria, seppure a fronte di una presenza dell'inquinante diffusa e oramai attestata nel territorio. Riguardo le polveri sottili PM₁₀ e PM_{2.5}, seppure con qualche miglioramento della qualità dell'aria che riprende un trend positivo già registrato nel periodo 2007-2014, sostanzialmente condizionato dai favorevoli andamenti meteo climatici, si conferma la presenza di un inquinamento ubiquitario, con una diffusione pressoché omogenea e, in generale, la difficoltà a rispettare il valore limite giornaliero, ancora distante dagli standard comunitari e nazionali. Infine, per quanto riguarda il C₆H₆, i dati rilevati da ARPAV attestano decisamente un profilo privo di criticità, essendo sempre risultati al di sotto delle soglie limite di legge.

- Per l'anno 2018, per il CO e l'NO₂ sono confermate le considerazioni 2016. Anzi, per l'NO₂, se nel decennio precedente la situazione risultava pressoché stazionaria, nel 2018 si è verificato il rispetto del valore limite annuale in

tutte le stazioni, comprese quelle di traffico, con la sola eccezione della stazione di traffico acqueo di Rio Novo a Venezia, dove si registra una situazione del tutto particolare.

Per quanto concerne le polveri PM10, le medie annuali 2018 delle stazioni di monitoraggio sono diminuite di alcuni $\mu\text{g}/\text{m}^3$, attestandosi tutte al di sotto del valore limite annuale. Situazione generale per il territorio provinciale e per l'andamento dei trend di diffusione dell'inquinante confermano, in buona sostanza, quanto evidenziato nel 2016, con, in più, con un ulteriore miglioramento, dovuto probabilmente anche al rallentamento delle attività economiche prodotto dalle ripetute crisi ancora in corso. Le polveri inalabili (PM10) e fini (PM2.5), tuttavia, rappresentano ancora, anche per il territorio veneziano, elementi di criticità per l'elevato numero di superamenti del valore limite giornaliero per le PM10 e per la loro caratteristica di veicolare altre specie chimiche, quali IPA e metalli pesanti. Infine per il Benzene, viene confermato quanto già registrato nel 2016.

ARPAV

Il documento presentato in sede di integrazioni, vorrebbe rispondere alla domanda, tuttavia non risponde in modo pertinente, perché dimostra che la qualità dell'aria del 2016 non è sostanzialmente diversa dalla qualità dell'aria del 2018, tuttavia non aggiorna lo studio modellistico alla nuova viabilità (come richiesto da CmVE) e non somma gli esiti dello studio modellistico all'inquinamento di fondo per il confronto con i limiti di legge. Si riportano di seguito le osservazioni in merito alla matrice atmosfera.

L'aggiornamento dello studio modellistico alla nuova viabilità è stato prodotto in data 26 giugno 2020 ed esaminato direttamente in sede di Comitato VIA. Da tale disamina ne sono emerse le seguenti considerazioni:

I dettagli forniti nel modello di ricaduta inviata in data 26 giugno 2020 non consentono di escludere uno scenario peggiorativo: questo deve essere compensato attraverso le compensazioni a verde proposte nello SIA e con soluzioni di mobilità alternativa (piste ciclabili e relative aree di parcheggio, navette di collegamento a basse emissioni, soluzioni di mobilità elettrica nel territorio balneare, o altre proposte per incentivare la mobilità sostenibile ecc) da concordare con l'Amministrazione comunale prima del rilascio dei permessi a costruire e realizzare prima dell'apertura del centro commerciale.

Per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio Ambientale si ritiene che si debba:

- 1) Aggiungere il monitoraggio del Benzo(a)pirene
- 2) Il punto di monitoraggio ATM01 si ritiene debba essere posizionato in un punto di massima ricaduta dello studio modellistico di dispersione degli inquinanti.
- 3) I periodi di monitoraggio previsti dal D.Lgs. 1552/2010 per misure di tipo indicativo prevedono un periodo di almeno 8 settimane nel corso dell'anno distribuite in un periodo estivo ed uno invernale. Si chiede quindi che i monitoraggi previsti in AO, Co e PO siano di una durata di 4 settimane nel periodo estivo ed altre 4 settimane nel periodo invernale. E' inoltre opportuno che il periodo di monitoraggio AO, CO e PO fossero sovrapponibili per poter essere opportunamente confrontati.

SALUTE PUBBLICA

Al fine di valutare le ricadute relativamente alla salute pubblica, si valuta in primo luogo la qualità dell'aria determinata dalle emissioni da traffico. Il principale effetto potenziale è rappresentato dal peggioramento delle caratteristiche chimico-fisiche dell'ambiente, causato dall'aumento delle concentrazioni di sostanze inquinanti in atmosfera; tra queste le principali, causa di rischio per la salute umana in modo diretto ed indiretto, risultano gli ossidi di azoto, il monossido di carbonio e le polveri.

I primi possono causare danni alla salute, essendo responsabili di una serie di patologie a carico dell'apparato respiratorio. Il monossido di carbonio è tra i gas clima alteranti, mentre le polveri hanno effetti deleteri sull'apparato respiratorio, in particolare le polveri sottili (PM10 e PM2.5).

Ripercussioni sulla salute umana derivano anche dall'incremento delle condizioni acustiche delle fasce di territorio limitrofe al tracciato; i nuovi flussi di traffico, che si vengono a sommare a quelli esistenti, possono comportare incrementi di tali emissioni. A tale proposito è stato elaborato un nuovo studio di impatto acustico, prodotto con l'integrazione n. 11, dal quale è emersa la necessità di integrare i presidi di protezione mediante l'installazione di opportune barriere acustiche in posizioni determinate dalla presenza di recettori sensibili costituiti da edifici residenziali.

Per entrambe le matrici sopraindicate, per le quali potrebbero concretizzarsi eventuali criticità, tanto nella fase di costruzione, che in quella di esercizio è stato predisposto il Piano di Monitoraggio Ambientale oggetto di prescrizione.

AGENTI FISICI

INQUINAMENTO LUMINOSO

La Commissione di Valutazione, con nota del 16/06/2020 prot. n°29973, ha richiesto che venga prodotto il progetto definitivo illuminotecnico composto da relazione specialistica e elaborati grafici, pertinente al centro commerciale, alle aree a parcheggio, e tutte le opere viarie di collegamento previste in progetto. Gli elaborati illuminotecnici relazionali e grafici, dovranno indicare la categoria di zona illuminotecnica assegnata, i valori d'illuminamento ottenuti ed il confronto con i requisiti di normativa (UNI EN 13201 e UNI 11248). Si segnala inoltre che il progetto illuminotecnico dovrà essere completo di certificazione del progettista di rispondenza dell'impianto ai requisiti della Legge Regionale n°17/2009.

Inoltre è stato richiesto di produrre chiarimenti in merito alla valutazione e all'eventuale mitigazione dell'impatto luminoso verso l'ambiente esterno prodotto dalle forometrie previste in copertura dell'edificio in progetto.

Il proponente non ha fornito i chiarimenti richiesti.

In assenza di progettazione con proposte di mitigazioni l'impatto sarà significativo e pertanto sarà oggetto di specifiche prescrizioni le quali prevedono ulteriormente la schermatura delle forometrie previste sulla copertura dell'edificio in progetto.

RADIAZIONI INONIZZANTI E NON

L'area d'intervento è attraversata da una linea elettrica di alta tensione a 132 kV, che passa in aereo in modo eccentrico rispetto al sedime occupato dal complesso commerciale e interessando, solo l'angolo nord-ovest dell'ambito, dov'è prevista la realizzazione unicamente di spazi a parcheggio. Il Proponente asserisce che i cavi della nuova linea elettrica interrata sono posti ad una distanza dal piano campagna tale da non costituire elemento di rischio per l'esposizione degli utenti e degli addetti agli effetti delle radiazioni elettromagnetiche riferite alla suddetta linea.

La Commissione di Valutazione, con nota del 16/06/2020 prot. n°29973, ha richiesto il Proponente di produrre un elaborato che individui e descriva l'impianto elettrico previsto in progetto, completo delle cabine elettriche/trasformazione e le caratteristiche delle distribuzioni principali. La relazione dovrà inoltre valutare la Distanza di Prima Approssimazione e il relativo dell'impatto del campo elettromagnetico prodotto dagli impianti elettrici.

Il proponente non ha fornito i chiarimenti richiesti.

In assenza di tali elementi valutativi con proposta di mitigazione l'impatto sarà significativo e pertanto sarà oggetto di specifiche prescrizioni.

VIBRAZIONI

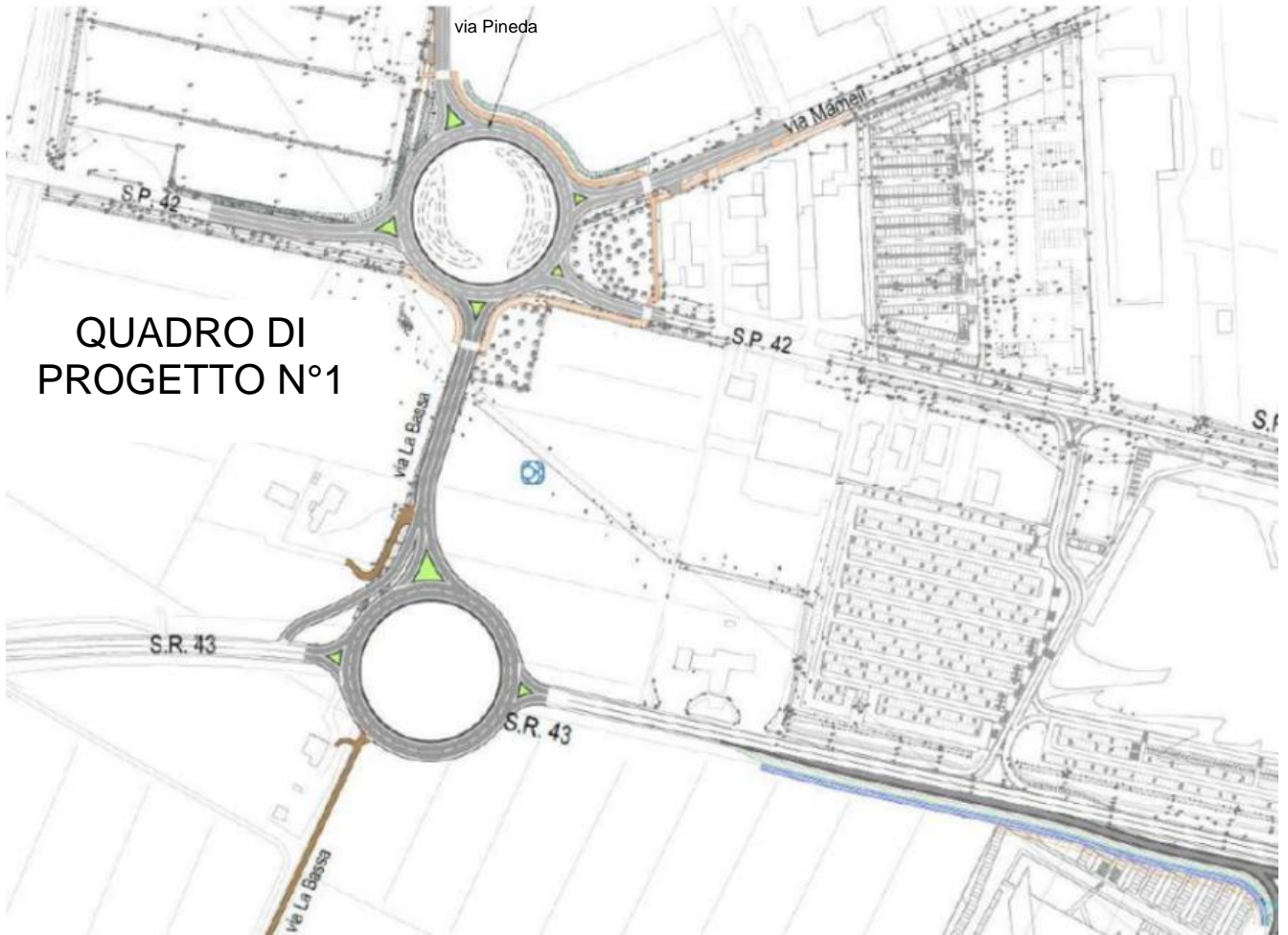
Per la tipologia di intervento l'impatto non è ritenuto significativo.

STUDIO D'IMPATTO VIABILISTICO

Le opere infrastrutturali costituenti le compensazioni e mitigazioni infrastrutturali previste in progetto prevedono:

- la realizzazione di una rotatoria all'intersezione fra via Mameli, SP42-via Roma Destra e via la Bassa, opera già convenzionata da Jesolo 3000 S.p.A. con il Comune di Jesolo (quadro di progetto n°1);
- la realizzazione di una rotatoria fra SR 43 e via La Bassa, proposta come opera in sostituzione della precedente bretella unidirezionale di collegamento fra la SR 43 e la SP 42 (quadro di progetto n°1);
- allargamento del tratto di via La Bassa compreso tra le due nuove rotatorie SR 43 e la SP 42 (quadro di progetto n°1);
- la realizzazione di un nuovo accesso unidirezionale da SR 43 e successivo sottopasso verso il Complesso Commerciale Jesolo Magica (quadro di progetto n°2);
- la realizzazione di nuova viabilità di accesso e recesso all'area P.U.A. Navis s.r.l. (quadro di progetto n°2).

Si riporta di seguito le immagini degli interventi viabilistici previsti in progetto.



QUADRO DI
PROGETTO N°1



Rotatoria all'intersezione fra via Mameli, SP42 (via Roma Destra) e via la Bassa

Il nodo in oggetto, attualmente è costituito da un'intersezione a T, su cui confluiscono i seguenti assi stradali:

- Strada Provinciale n. 42 con direttrice Nord-Sud e caratterizzata da una carreggiata stradale bidirezionale con una corsia per senso di marcia;
- Via Mameli, strada comunale di collegamento con il litorale Est. Essa è costituita da una carreggiata bidirezionale con una corsia per senso di marcia, affiancata su di un lato da una pista ciclabile;
- Via Pineda, viabilità comunale di rango residenziale;
- Via La Bassa, che presenta le medesime caratteristiche di Via Pineda, è collegata all'altra estremità con la SR43, il cui transito è consentito ai soli residenti.

La riconfigurazione dell'attuale nodo viene prevista mediante l'inserimento di una rotatoria dotata di anello giratorio con due corsie di marcia, sul quale si atterranno 5 rami provenienti dagli assi stradali sopra elencati.

Tutti i rami principali affluenti al nodo sono costituiti da strade ad una corsia per senso di marcia, con piattaforme riconducibili alla categoria C1 di strada extraurbana secondaria. In corrispondenza dell'attestazione di questi rami sull'anello sono previste isole spartitraffico che delimitano la corsia di ingresso da quella in uscita. L'anello giratorio è costituito da due corsie di larghezza pari a 3.75m.

Con la realizzazione della rotatoria saranno adeguati i rami afferenti di Via Pineda e di Via La Bassa.

L'attuale sede stradale di Via La Bassa risulta inadeguata a sostenere il flusso di traffico bidirezionale di scambio previsto tra le due rotatorie sia su strada Regionale che Provinciale. Per questo motivo è progettato l'adeguamento per uno sviluppo di circa 160m, mantenendo sostanzialmente inalterato il suo andamento altimetrico ma modificandone la sua sezione stradale, mediante la realizzazione di una corsia per senso di marcia di larghezza pari a 3.75m e una banchina esterna a ciascuna corsia di larghezza pari a 1.50m, per una larghezza complessiva di piattaforma di 10.50m.

In prossimità delle attuali edificazioni è prevista la realizzazione di una breve controstrada che dovrebbe consentire il mantenimento degli accessi esistenti sulla nuova Via La Bassa.

Rotatoria all'intersezione fra SR 43 e via La Bassa

La realizzazione della nuova rotatoria sulla SR 43 sostituisce la bretella unidirezionale di collegamento fra SR 43 e SP 42 prevista dagli strumenti urbanistici vigenti.

La rotatoria di progetto, ubicata all'altezza dell'intersezione della SR43 con di via La Bassa, è costituita da un anello giratorio di diametro esterno pari a 100 m e con due corsie di marcia destinate allo scambio dei veicoli che entrano nell'anello dai 3 rami; i primi 2 sono rappresentati dalla SR43, mentre il terzo da via La Bassa. Tutti i rami principali affluenti la rotatoria sono costituiti da strade ad una corsia per senso di marcia, con sezioni riconducibili alla categoria C1 di strada extraurbana secondaria.

Per i veicoli provenienti da via La Bassa il Proponente prevede inoltre di realizzare una pista complanare monodirezionale che bypassa l'anello, attestando il flusso direttamente sulla SR43, sulla corsia in direzione Nord. Come indicato nel documento "Opere compensative e di mitigazione sistema infrastrutturale - Relazione generale opere compensative e di mitigazione sistema infrastrutturale", l'innesto alla SR43 è previsto a T, con una manovra stop e angolazione planimetrica di 70°. Sul lato nord della pista monodirezionale è prevista un'ulteriore controstrada a servizio degli accessi per le unità edilizie adiacenti alla nuova rotatoria.

Nuovo accesso unidirezionale e sottopasso al Complesso Commerciale Jesolo Magica

Al fine di attenuare il carico sulla rotatoria Picchi per i veicoli che hanno destinazione il nuovo Complesso Commerciale di Jesolo Magica, il Proponente prevede la realizzazione di una seconda opera infrastrutturale, costituita da una bretella ad ovest dalla SR 43 con direzione sud, per immettere le utenze alla fine del percorso ai bacini di parcheggio meridionali del nuovo complesso commerciale, mediante la realizzazione di un sottopasso che attraversa la SR 43. Il Proponente configura la proposta di progetto come opera che consentirà di agevolare l'ingresso al complesso commerciale, senza penalizzare il transito sulla strada regionale.

È prevista la realizzazione di un ulteriore ramo secondario che consentirà l'accesso e regresso all'area in cui è prevista la realizzazione del P.U.A. "Navis", prevedendo manovre di sola svolta a destra.

Viabilità interna dell'ambito

La viabilità interna a servizio del Lotto è stata organizzata in funzione delle superfici destinate a parcheggio, le quali si sviluppano a nord, ovest e sud. Gli accessi e i recessi sono ad est (S.P. n. 42) ed ovest (S.R. n. 43).

I posteggi sono così distribuiti:

- un blocco di 52 stalli "a pettine" (perpendicolari) nell'angolo a sudest (di questi, 2 destinati a disabili), in un'area triangolare prossima all'uscita destinata ai veicoli commerciali; questi sono sostanzialmente destinati agli operatori (impiegati) del nuovo complesso;
- n°8 stalli "a spina di pesce" (inclinati) sul lato est, lungo il confine con aree private;
- blocchi di 50+53+56+59+62 stalli contrapposti, in un'area trapezoidale a sud del fabbricato, cinta da 34+33 stalli perimetrali (totale 347 posti auto);
- n°4 file di stalli "a pettine" nell'area a ovest del fabbricato, costituiti da 26 per disabili di fronte al fabbricato, 30 in due file contrapposte verso sud, 20x2 (maggiorati)+24x2 in due file contrapposte in posizione centrale e 32 in due file contrapposte verso nord, e altri 94 perimetrali verso la Strada Regionale (totale 270 posti auto);
- blocchi di 60+82+86+89+91+84+81 stalli contrapposti, e altri stalli perimetrali a est (42, perpendicolari), nord (48, perpendicolari), ovest (17, longitudinali) nell'area a nord del fabbricato, di forma approssimativamente pentagonale (totale 680 posti auto).

La somma complessiva dei posti auto è di 1357 stalli, dei quali 28 destinati a disabili.

Il parcheggio presenta 4 connessioni con la viabilità esterna, di cui due su Via Roma Destra e due su Via Adriatico, caratterizzate da manovra di svolta verso destra (in entrata od uscita).

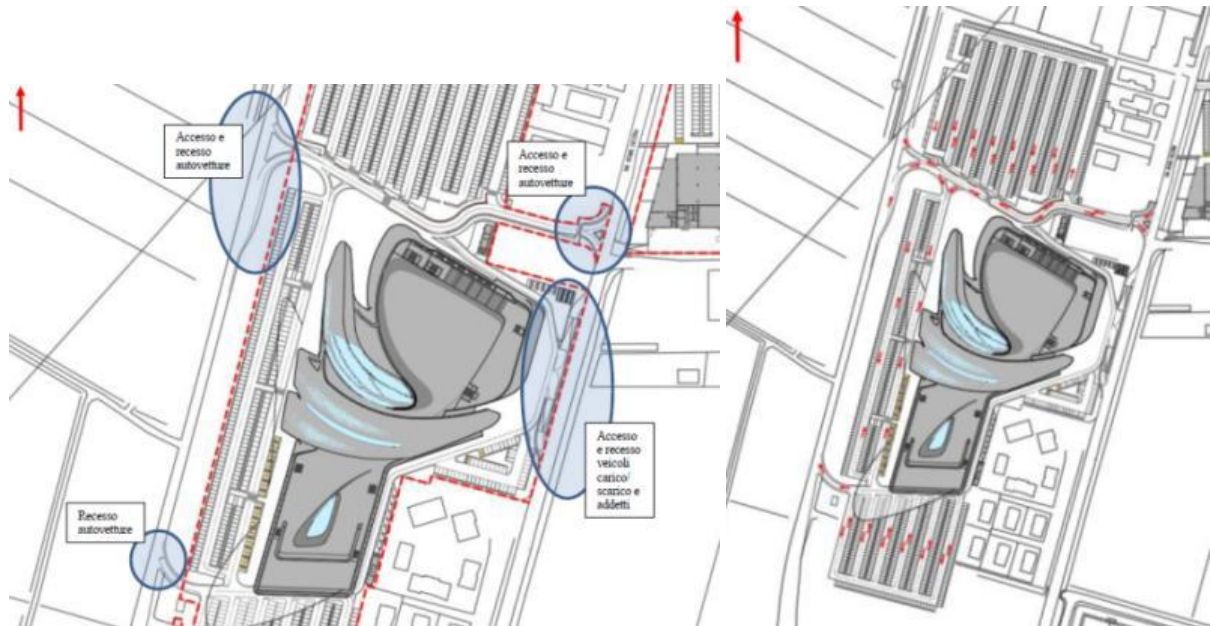
Su Via Roma Destra, poco a nord del fabbricato commerciale, è presente un accesso con attiguo recesso, entrambi costituiti da "baffi" di circa 20 metri che collegano la S.P. n. 42 con una bretella che separa il parcheggio nord dal parcheggio ovest e che, attraversando l'intero lotto, esce sulla Strada regionale.

Sempre su Via Roma Destra, pochi metri più a sud del varco precedente, si colloca l'accesso destinato a veicoli commerciali per carico/scarico merci ed alle autovetture degli addetti; questo è costituito da una corsia di uscita di 50 metri dalla strada principale. Una corsia di pari lunghezza agevola l'immissione degli stessi mezzi sulla Strada Provinciale e trova posizione in prosecuzione della precedente. Il fronte occupato dalle corsie di manovra lungo la S.P. n. 42 è di circa 110 metri, inclusi i raccordi.

Su Via Adriatico si apre un'ulteriore varco, sito all'estremità della strada di servizio che lambisce il parcheggio a sud del lotto. La svolta verso la S.R. è consentita solo verso destra (nord).

Infine, su Via Adriatico si individuano un accesso all'area commerciale ed un recesso, all'estremità della bretella interna sopradescritta che, oltre a servire i parcheggi, connette la Strada Regionale con la Provinciale. Si ha una corsia

di uscita e decelerazione dalla S.R. n. 43 di circa 60 metri, seguita da una bretellina che conduce al parcheggio ovest e nord. L'uscita da quest'ultima avviene senza corsia specializzata, comunque con facoltà di svolta esclusivamente a destra.



Interventi collaterali

Nello studio viabilistico sono stati considerati anche gli effetti cumulativi derivanti dagli interventi edilizi previsti dal Piano Regolatore Generale P.d.L. ex-Capannine e P.U.A. Navis s.r.l..

Il primo intervento (P.d.L.) riguarda un'area commerciale sita fra Via Roma Destra e Via Mameli. Il lotto è coperto dal fabbricato a sud e dal parcheggio a nord. A sud dell'edificio sono stati individuati, su entrambe le strade che lo cingono, accessi e recessi destinati ai veicoli per carico/scarico merci. Accessi e recessi per autovetture si trovano invece a nord, su Via Roma Destra e Via Mameli; sono di tipo diretto e collegano la viabilità esterna con la strada di servizio che lambisce il parcheggio a nord. Questo è costituito da 7 blocchi di stalli contrapposti di 34x4 + 38x3 posti auto (6 destinati a disabili), oltre a 16+18 perimetrali (di cui 2 per disabili). In tutto la capacità di parcheggio raggiunge i 284 stalli (8 per disabili).

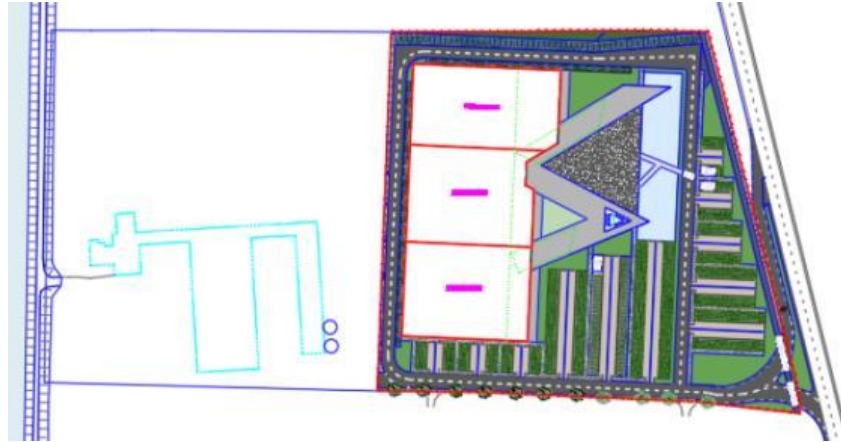


Il secondo intervento (P.U.A.) prevede la realizzazione di un sistema espositivo per natanti, all'aperto ed al coperto, associato ad una grande superficie per il parcheggio finita in ghiaia, una vasta lama d'acqua, percorsi pedonali e viabilità di distribuzione convergente al portico che si protende ed introduce al complesso commerciale-produttivo. L'area è oggi parzialmente edificata ed adibita a rimessaggio, manutenzione, ricovero e vendita di natanti ed attrezzature relative.

Il P.R.G. consente lo sviluppo di 2 lotti distinti, legati da un'unica viabilità di accesso, che si sviluppano l'uno fronte Sile, l'altro fronte strada. La progettazione prevista sul lotto Navis consente l'indipendente pianificazione del lotto Marina di Jesolo.

La superficie commerciale lorda (dati del Rapporto preliminare ambientale) è attesa di 7.500 m² mentre quella artigianale di 6.000 m². All'area a servizi dedicata a parcheggio saranno destinati 5566 m² mentre all'area verde e alla piazza 6.053 m²; infine, 1.722 m² competeranno alla viabilità gravata da servitù di passaggio. Il lotto ha forma trapezoidale e il fabbricato di progetto si colloca ad ovest, cinto dalla viabilità distributiva.

I posti auto, ripartiti fra fronti est e sud e ricavati perimetralmente a nord ed ovest sono complessivamente 331, oltre a 6 stalli destinati a disabili.



Flussi di traffico attuali

I flussi veicolari attuali sono stati monitorati nei giorni di venerdì 4 e sabato 5 Agosto 2017 fra le ore 8.00 e le ore 22.00 al fine di cogliere la mobilità correlata con il periodo di massimo afflusso turistico afferente alla vicina località balneare. Il monitoraggio è stato effettuato “visivamente” da rilevatori addestrati allo scopo, ai fini della calibrazione e validazione del modello, è stata effettuata una verifica delle condizioni di deflusso con veicolo pilota immerso nel traffico che, nelle fasce orarie di maggior mobilità, ha fornito un termine di raffronto quantitativo della velocità di transito nei principali assi della rete.

Il massimo flusso orario è stato individuato nel giorno prefestivo (ore 9.30-10.30).

A seguito di richiesta d'integrazione il Proponente ha fornito le planimetrie con indicazione dei punti rilievo e i relativi flussi oggetto misurazione dei monitoraggi eseguito e la rappresentazione geometrica delle aste, nodi ed intersezioni viabilistiche considerate nello studio.





Quantificazione del traffico indotto

L'offerta di sosta dell'intervento di studio ammonta globalmente a 1357 stalli, dei quali 28 destinati a disabili (senza considerare i posti auto degli occupati nell'area commerciale). La quantificazione dell'indotto è stata eseguita secondo due diversi approcci. Il primo si è basato sulla quantificazione della mobilità generata/attratta dall'intervento in esame, sulla base degli elementi parametrici forniti dalla Regione Veneto, Dipartimento Commercio e Mercati, mediante appositi abachi e tabelle, da cui si è ricavato un traffico (per il periodo estivo, di punta) non inferiore a 1.950 veicoli/ora, assumendo una mobilità indotta di 0,13 auto/m² nell'ora di punta. Il secondo approccio, invece, ha considerato la dotazione di parcheggi prevista in progetto a regime, pari a 1.357 stalli, ridotta a 1.302 per considerare l'occupazione di 41 stalli da parte degli occupati nell'area commerciale e immaginando liberi il 50% dei 28 posti destinati a disabili. Ipotizzando una rotazione delle occupazioni ogni 90 minuti si è determinato un traffico in ingresso ed egreso pari a 868 veicoli/ora, per un totale di 1.736 unità/ora.

Il Proponente ha stabilito di utilizzare il dato maggiore dei due, in quanto più cautelativo.

Per quanto concerne la previsione di realizzazione della nuova iniziativa commerciale sita fra Via Roma Destra e Via Mameli, il Proponente ha considerato una capacità di parcheggio di 284 stalli, di cui 8 per disabili, ricavando una disponibilità di posti auto pari a 260 (= 284 - 8/2 - 20) nell'ora di punta che, per una rotazione oraria dei posti auto, conduce a 520 movimenti/ora.

In merito al P.U.A. Navis s.r.l. è stata considerata la superficie di vendita degli esercizi che hanno ad oggetto esclusivamente la vendita di merci ingombranti, non immediatamente amovibili ed a consegna differita, computando nella misura di 1/10 della superficie lorda di pavimento e pertanto $7.500 \times 0,10 = 750$ m² che, per un'offerta specialistica, sulla base degli indirizzi del Dipartimento Commercio e Mercati della regione Veneto, determinano una mobilità indotta nell'ora di punta di 0,34 veicoli/m², ciò che conduce a un traffico di 255 veicoli da ripartire fra ingressi ed egresi.

Nel precedente documento "Studio del traffico impatto sulla viabilità" del Marzo 2020 il Proponente ha considerato che una quota pari a non meno del 60% del traffico indotto a regime da entrambe le aree commerciali di Jesolo Magica sia già presente nella rete e non corrisponda a nuovi spostamenti. Per quanto riguarda il P.U.A. Navis s.r.l., in ragione della vocazione specialistica dell'area è stato considerato circolante in rete il 10% dei veicoli, corrispondente a circa 110 veicoli/ora di punta in entrata come in uscita alla struttura.

In fase di richiesta d'integrazioni la Commissione di Valutazione ha segnalato che nel paragrafo 5.2 dello studio viabilistico viene indicato che i flussi circolanti riferiti allo stato di fatto, considerati nel periodo di sviluppo dell'analisi (stagione estiva), sono caratterizzati da affluenze alla località balneare e pertanto sono stati considerati "spostamenti di lunga distanza". Mentre gli accessi alla nuova struttura, nello stesso periodo temporale, sono stati identificati come

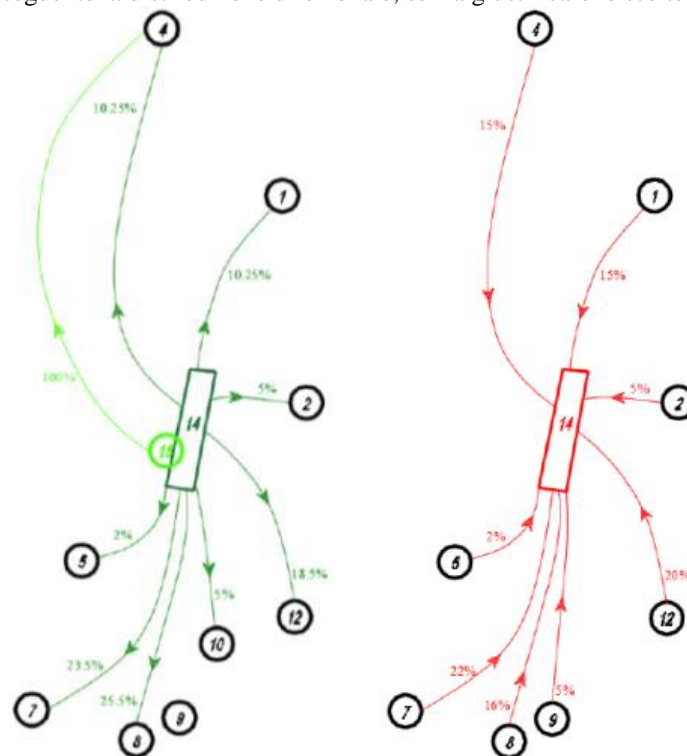
“frequentatori di tipo locale”. In ragione della differenza di tipologia di utilizzatori della viabilità analizzata, si ritiene non del tutto condivisibile l’ipotesi, vagliata dall’estensore dello studio, di considerare che il 60% del traffico indotto dalle aree commerciali “Jesolo magica” sia già presente nella rete e che quindi non corrisponda a nuovi spostamenti. Inoltre è stata ritenuta poco probabile che un’aliquota così alta di veicoli già circolanti (60%), destinati alla località balneare, modifichino le proprie traiettorie per raggiungere il centro commerciale, oggetto di valutazione.

Il Proponente, mediante integrazione del 23/06/2020 prot. n° 31161/2020 ha prodotto un’ulteriore scenario viabilistico, denominato SdP7, caratterizzato da un traffico di nuova generazione corrispondente al 60% del totale, riconducendo la quota rimanente alla componente di pass-by trips (veicoli già circolanti) da 60% delle ipotesi precedenti al 40 %.

Ripartizione direzionale dei flussi indotti

La Commissione di Valutazione, con nota del 16/06/2020 prot. n°29973, ha richiesto che la documentazione sia integrata con la rappresentazione grafica dei flussi attratti e generati dalle struttura di vendita, unitamente alle considerazioni effettuate per la determinazione della distribuzione degli incrementi viabilistici indotti, supportate da stime e proiezioni eseguite sulla base di analisi della struttura di rete, della destinazione d’uso del territorio, della presenza di eventuali poli attrattori, nonché del bacino di utenza.

Il proponente ha fornito la seguente la distribuzione direzionale, senza giustificare le scelte effettuate.



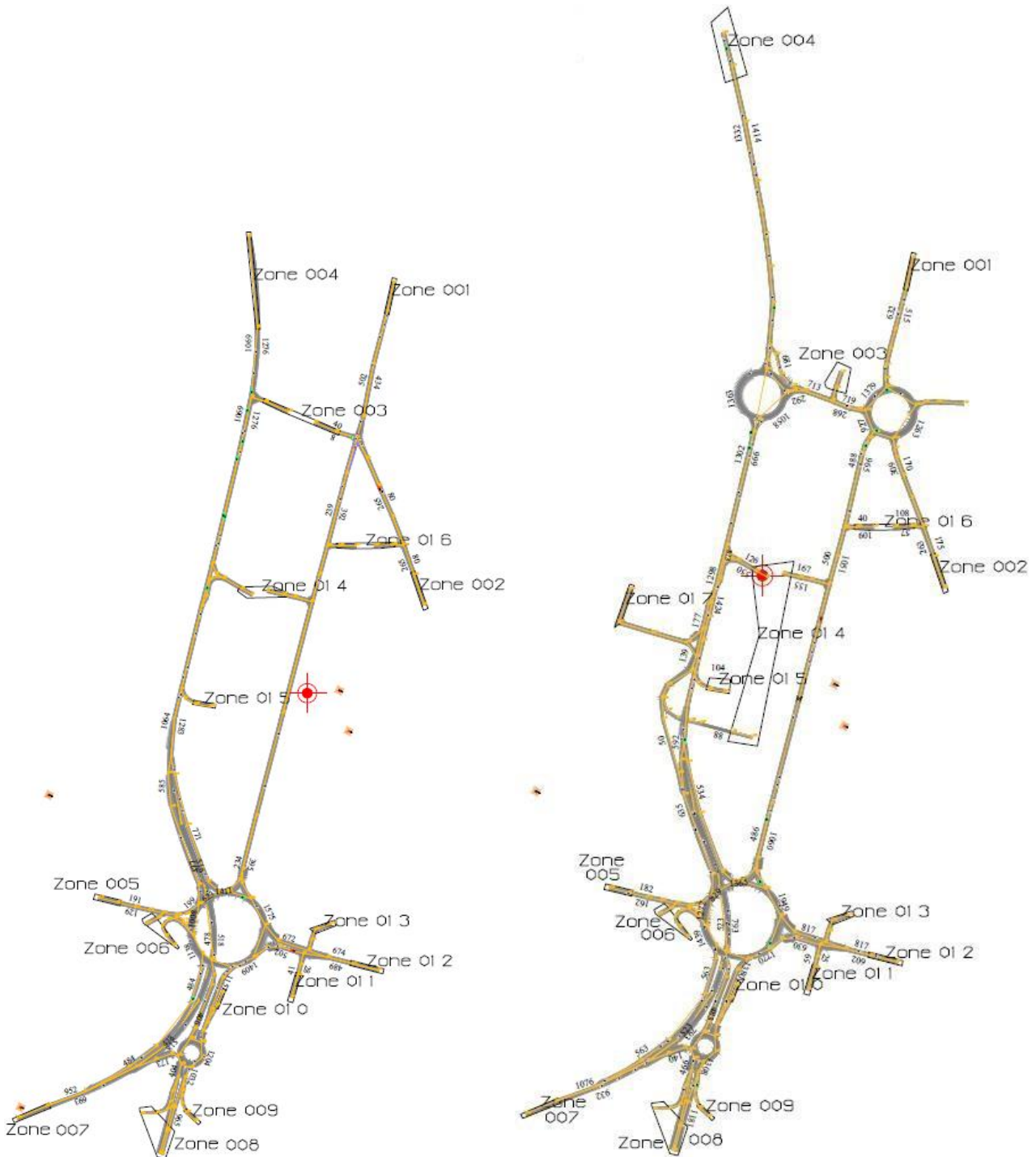
Scenari di microsimulazione

Complessivamente il Proponente ha sviluppato i seguenti scenari di analisi:

- Stato di Fatto (SDF): ora di punta del sabato, con flussi ottenuti dai rilievi effettuati in loco;
- Stato di Progetto 1 (SDP1): ora di punta del sabato, con flussi previsti nel breve periodo a regime dopo l’attuazione dell’intervento, comprensivi quindi del traffico aggiuntivo indotto e rete modificata con rotatoria di Via Mameli;
- Stato di Progetto 2 (SDP2): ora di punta del sabato, con flussi previsti nel breve periodo a regime dopo l’attuazione dell’intervento come in SDP1, ed ulteriori flussi dell’intervento commerciale in ambito fra Via Roma Destra e Via Mameli;
- Stato di Progetto 3 (SDP3): stralciato;
- Stato di Progetto 4 (SDP4): ora di punta del sabato, con flussi previsti a medio termine, a regime, dopo l’intervento di cui a SDP1, comprensivi dell’intervento commerciale in ambito fra Via Roma Destra e Via Mameli, inclusa realizzazione sottopassaggio fra S.R. n. 43 e area commerciale;
- Stato di Progetto 5 (SDP5): come SDP4, con nuova bretella fra S.R. n. 43 e S.P. n. 42, secondo P.R.G.C. e realizzazione del vicino complesso adibito ad attività di servizio e vendita per la nautica;

- Stato di Progetto 6 (SDP6): come SDP5, con rotondella tra S.R. n. 43 e Via La Bassa, esclusa la bretella fra S.R. n. 43 e S.P. n. 42;
- Stato di Progetto 6-bis (SDP6-bis): come SDP6, con corsia dedicata per la svolta a destra da Via La Bassa verso S.R. n. 43 in direzione nord.
- Stato di Progetto 7 (SDP7) come SDP6-bis, considerando la componente di pass-by trips (veicoli già circolanti) pari al 40% dei veicoli indotti.

In rapporto all'implementazione della progettazione in ragione delle possibilità edificatorie per ulteriori attività commerciali, ex Capannine e Navis, previste in vicinanza all'ambito oggetto di studio, la Commissione ha valutato soltanto gli scenari dello stato di fatto (SDF) e di progetto SDP7 di seguito illustrati.



Scenario stato di fatto SDF

Scenario stato di progetto SDP7

Di seguito si riportano le matrici di origine e destinazione dei due scenari.

Stato di Fatto, Mezzi leggeri													
O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	0	209	7	0	15	2	211	9	0	0	18	20	0
2	92	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	5	0	48	3	500	390	0	0	31	96	0
5	20	0	0	45	0	0	35	5	0	0	5	16	0
6	2	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0
7	100	0	0	523	13	1	0	0	0	35	0	30	0
8	65	5	15	480	80	0	0	0	0	23	0	282	0
9	12	0	7	80	5	0	7	0	0	0	15	0	11
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0
12	125	0	1	216	0	1	247	32	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Stato di Progetto SDP7, Mezzi leggeri																	
O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	0	209	7	0	15	2	211	9	0	0	18	20	0	123	0	22	0
2	92	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	65	0
3	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	5	0	48	3	500	390	0	0	31	96	0	123	0	33	107
5	20	0	0	45	0	0	35	5	0	0	5	16	0	16	0	5	0
6	2	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	100	0	0	523	13	1	0	0	0	35	0	30	0	180	0	33	0
8	65	5	15	480	80	0	0	0	0	23	0	282	0	131	0	28	0
9	12	0	7	80	5	0	7	0	0	0	15	0	41	0	11	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0
12	125	0	1	216	0	1	247	32	0	0	0	0	0	164	0	22	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	27	13	0	27	5	0	62	67	0	13	0	48	0	0	0	0	0
15	0	0	0	88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	9	28	0	9	2	0	17	19	0	5	0	5	0	0	0	0	0
17	0	0	0	0	0	0	18	14	0	0	0	14	0	0	0	0	0

Stato di Fatto, Mezzi pesanti													
O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	0	3	0	0	3	0	2	1	0	0	0	4	0
2	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	2	0	3	0	4	0	0	0	0	1	0
5	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	9	0	0	6	5	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Stato di Progetto SDP7, Mezzi pesanti																	
O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	0	3	0	0	3	0	2	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0
2	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	2	0	3	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
5	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	9	0	0	6	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

In fase di richiesta d'integrazioni la Commissione di Valutazione ha segnalato che dall'analisi della matrici di destinazione/origine dello scenario SDP6-bis risulta che:

- 1) è presente una discrepanza tra il numero dei veicoli attratti e quelli generati dalle nuove strutture commerciali;
- 2) i flussi veicolari indotti dalla nuova struttura commerciale dovrebbero essere sommati ai valori dei transiti dello stato di fatto, con conseguente aumento del numero delle percorrenze negli scenari futuri;
- 3) in alcune aste si riscontra una riduzione dei veicoli transitanti nello stato di progetto rispetto allo stato di fatto.

Il Proponente, mediante integrazione del 23/06/2020 prot. n° 31161/2020 ha chiarito che:

- 1) la discrepanza tra il numero dei veicoli attratti e quelli generati è dovuta dal fatto che il massimo flusso orario è stato riscontrato nel giorno prefestivo (ore 9.30-10.30), in una fascia oraria in cui è scontato che il traffico attratto superi quello generato;
- 2) la diversità fra traffico dello stato di fatto SDF e traffico dello stato di progetto SDP, si deve a:
 - a. diversi percorsi dell'utenza in una viabilità modificata rispetto allo scenario attuale;
 - b. ipotesi iniziale di includere nei movimenti attuali il 60% dell'indotto; pertanto, quota-parte del traffico circolante non può più afferire alla coppia O/D dello scenario SDF, ma solo ad un percorso con origine o destinazione la zona dello scenario SDF e destinazione o origine di una delle zone dell'area commerciale.

Per quanto concerne lo scenario SDP7 il proponente precisa che a tutto il traffico SDF e viene caricato il 60% del traffico indotto come se fosse completamente nuovo, distribuito al 70% in destinazione e 30% in origine.

Risultati della microsimulazione

Di seguito si riportano le tabelle relative ai Livelli di Servizio, per i principali rami della rete, per l'ora di punta del giorno prefestivo, per Stato di Fatto e di Progetto.

LIVELLI DI SERVIZIO – SDF				
RAMO/SEZIONE	Direz.	Link	Ritardo [s]	LdS
S.P. n. 42, a nord di Via Mameli	Sud	21-27-56-55	50,7	D
S.P. n. 42, a sud di Via Mameli	Nord	123-20-55	7,3	A
Via Mameli	Nord	24-23-59-55	20,3	C
S.P. n. 42, presso rotatoria Picchi	Sud	17-99-76-88b-88a	3,8	A
S.R. n. 43, svincolo verso rotatoria Picchi	Sud	106-79-88b	5,1	A
S.R. n. 43, svincolo da rotatoria Picchi	Nord	100-104-2	41,6	E
Via Lennon, presso rotatoria Picchi	Est	117-118-119-90	10,3	B
Via Equilio, presso rotatoria Picchi	Ovest	97-87-88f	2,6	A
Svincolo immissione da rotatoria Picchi in S.P. n. 42 sud	Sud	95-96-9	9,0	A
Viale del Marinaio, presso rotatoria Picchi	Nord	16-89-85-88d	3,3	A
Viale del Marinaio, presso rotatoria Sea Life	Sud	88-13-12e	1,9	A
Viale del Marinaio, presso rotatoria Sea Life	Nord	82-10-12c	4,7	A
Svincolo uscita da S.P. n. 42 sud, presso rotatoria Sea Life	Est	8-75-29-12a	3,3	A

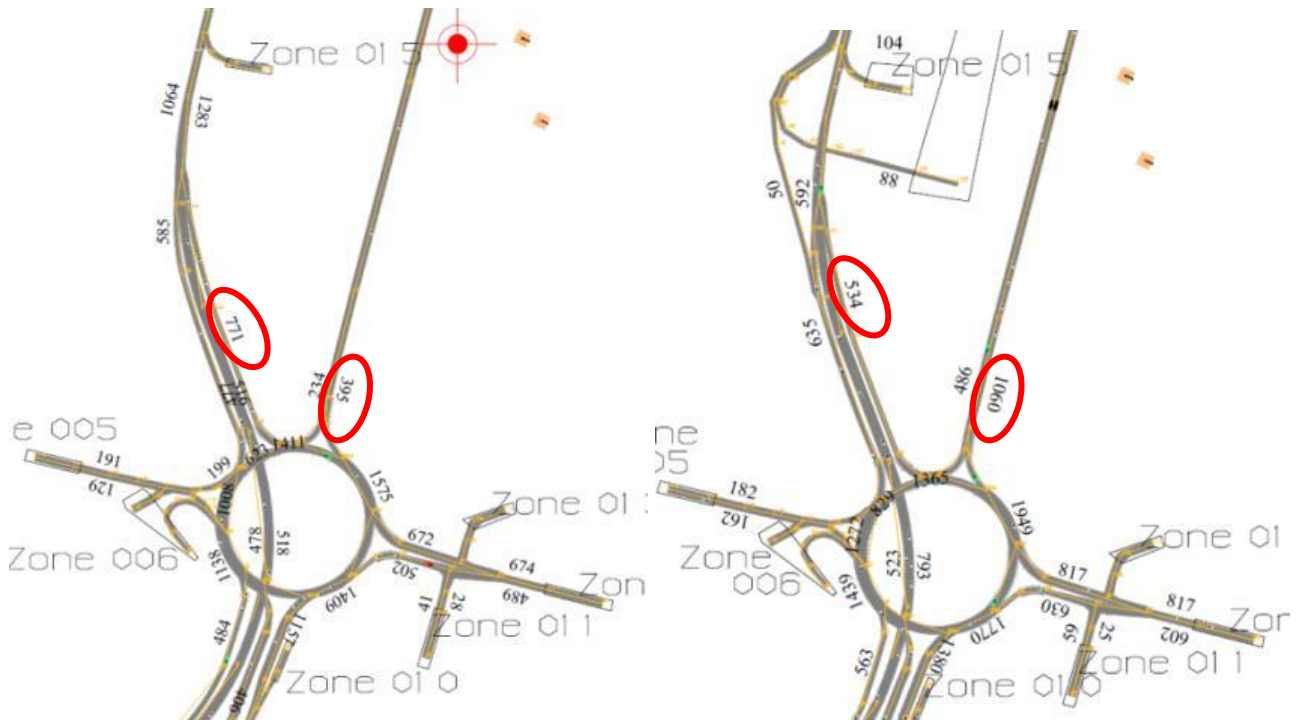
LIVELLI DI SERVIZIO – SDP 7				
RAMO/SEZIONE	Direz.	Link	Ritardo [s]	LdS
S.R. n. 43 presso rotatoria con Via La Bassa	Sud	80-26-22-194c	16,9	C
S.R. n. 43 presso rotatoria con Via La Bassa	Nord	68-15-194a	4,5	A
Via La Bassa – ingresso rotatoria	Ovest	65-133-66-194b	10,9	B
Via La Bassa – corsia dedicata per la svolta a destra	Nord	160-162-163-141	20,5	C
S.P. n. 42, a nord di Via Mameli	Sud	27-56-134-142-134a	20	C
S.P. n. 42, a sud di Via Mameli	Nord	123-20-55-136-134c	26,3	D
Via Mameli	Nord	24-23-59-137-134d	4,6	A
Via La Bassa	Est	65-62-135-134b	4,5	A
S.P. n. 42, presso rotatoria Picchi	Sud	17-99-76-88b-88a	2,9	A
S.R. n. 43, svincolo verso rotatoria Picchi	Sud	106-79-88b	8,4	A
S.R. n. 43, svincolo da rotatoria Picchi	Nord	100-104-2	9,8	A
Via Lennon, presso rotatoria Picchi	Est	117-118-119-90	18	C
Via Equilio, presso rotatoria Picchi	Ovest	97-87-88f	2,3	A
Svincolo immissione da rotatoria Picchi in S.P. n. 42 sud	Sud	95-96-9	15,9	C
Viale del Marinaio, presso rotatoria Picchi	Nord	16-89-85-88d	4,4	A
Viale del Marinaio, presso rotatoria Sea Life	Sud	88-13-12e	2,1	A
Viale del Marinaio, presso rotatoria Sea Life	Nord	82-10-12c	10,8	B
Svincolo uscita da S.P. n. 42 sud, presso rotatoria Sea Life	Est	8-75-29-12a	3,6	A

Il Proponente osserva che “*nello SCENARIO ATTUALE, nonostante i flussi veicolari rilevanti, i rallentamenti per l'immissione nelle intersezioni determinano accodamenti che non assurgono generalmente a livello di criticità. In rotatoria “Picchi”, grazie all'eliminazione dell'immissione di S.R. n. 43 e S.P. n. 42 risolta col sottopasso, il Livello di Servizio è sempre A o B. Unica eccezione riguarda le immissioni verso nord dalla rotatoria “Picchi” verso la S.R. n. 43, ove lo svincolo determina degli accodamenti a causa della velocità del traffico nella strada principale e, soprattutto, dei suoi ingenti volumi. Altra criticità allo stato attuale si ravvisa nella intersezione fra Via Roma Destra e Via Mameli, ove l'incrocio semaforizzato evidenzia Livelli di servizio anche uguali a D*”.

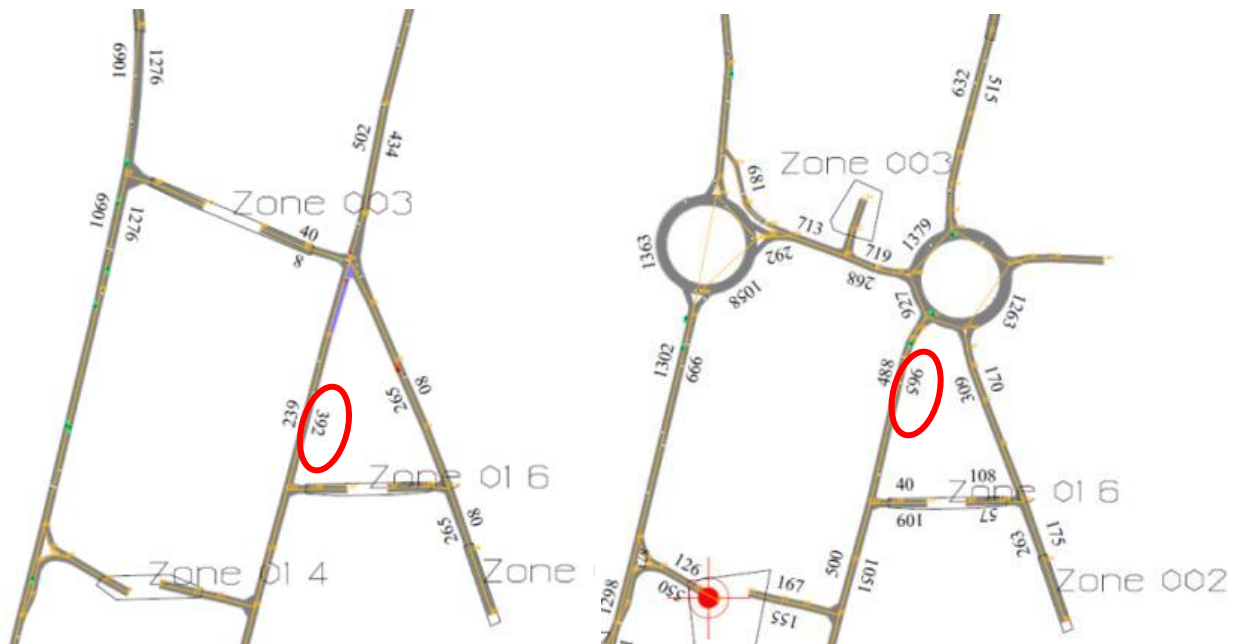
Per quanto concerne lo SCENARIO DI PROGETTO il Proponente afferma che “*l'incremento di traffico determina una diversa distribuzione degli accodamenti. In generale, il Livello di Servizio non è comunque mai peggiore di D*”. Una sintesi dei dati complessivi riguardanti, rispettivamente, la velocità media, il ritardo complessivo e il ritardo medio sulla rete e il tempo di viaggio negli scenari analizzati, è rappresentata nella tabella di seguito riportata e organizzata dal Proponente.

	Velocità media [km/h]	Ritardo totale [s]	Ritardo medio sui rami [s]	Tempo di viaggio totale [s]
SDF	45,4	216	1,42	893
SDP7	45,1	315	1,28	1.179

A commento dei dati sopra riportati, si segnala che del confronto dei flussi veicolari dello scenario di fatto SDF con il progetto SDP7 si riscontra un alleggerimento della S.R. n. 43 da parte dei flussi provenienti dalla rotatoria Picchi in direzione nord, i quali sono stati ridistribuirsi sul diverso percorso S.P. n. 42 – Via La Bassa, per poi accedere in strada regionale. Nello stato di fatto i rami SR43 e SP42 in uscita dalla rotatoria Picchi evidenziano flussi veicolari rispettivamente di 771 e 395 veic.eq./h mentre nello scenario di progetto ne sono stati simulati 534 e 1060 veic.eq./h, come illustrato nelle seguenti immagini sulla SP42 si riscontra un incremento dei flussi in direzione nord di circa 2,7 volte rispetto al SDF.



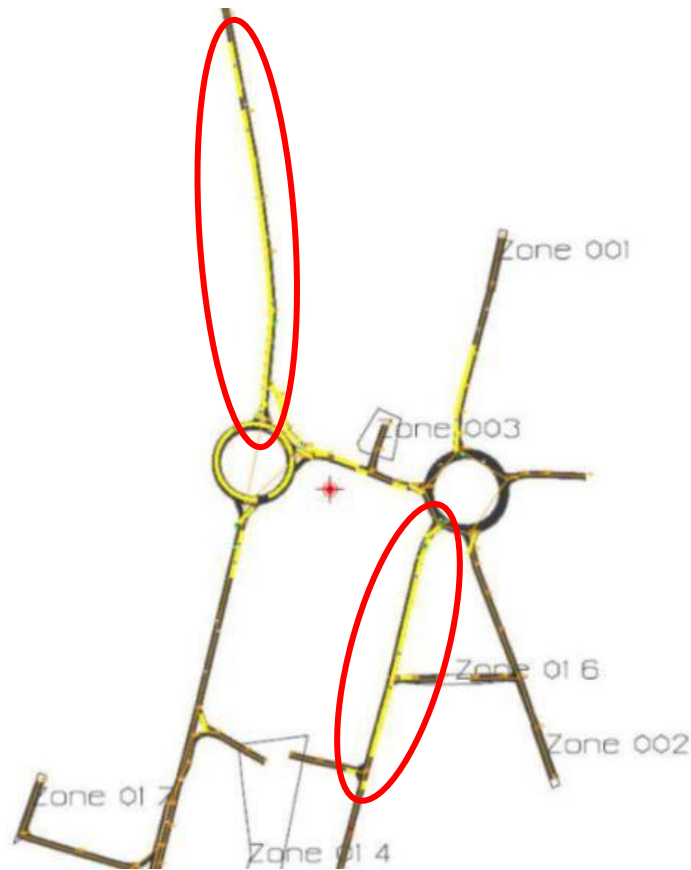
Analogamente si segnala l'incremento dei flussi veicolari nel ramo sud della SP42 in direzione nord della rotatoria con via Mameli e via la Bassa con l'aumento da 392 a 965 veic.eq./h, un incremento dei flussi di circa 2,5 volte rispetto alla SDF, come illustrato nelle seguenti immagini.



Tali ipotesi di redistribuzione dei flussi veicolari non sono state supportate dal Proponente.

In merito alla lunghezza massima delle code si riporta di seguito l'estratto dei risultati della microsimulazione nella quale si evidenziano degli accodamenti:

- ramo nord in direzione sud della nuova rotatoria tra SR43 e via la Bassa;
- ramo sud della SP42 in direzione nord della nuova rotatoria con via la Bassa e via Mameli.



In conclusione dall'analisi della documentazione viabilistica si segnala che:

- i dati di monitoraggio sul traffico effettuati nel 2017 possono essere considerarsi datati;
- non si condivide pienamente l'ipotesi che nel periodo estivo il 40% dei flussi indotti dalle nuove aree commerciali sia già presente nella rete e che quindi non corrisponda a nuovi spostamenti, in quanto le percorrenze attuali non sono ritenibili di passaggio ma con stabilita destinazione o rientro della località balneare;
- non sono state fornite le informazioni sulla determinazione della ripartizione direzionale dei flussi indotti;
- è stato previsto un alleggerimento della S.R. n 43 da parte dei flussi provenienti dalla rotatoria Picchi in direzione nord, i quali sono stati ridistribuirsi su diverso percorso S.P. n. 42 – Via La Bassa, per poi accedere su SR43, con un incremento dei flussi in direzione nord di circa 2,7 volte rispetto allo stato di fatto;
- dalle rappresentazioni grafiche dei risultati modellistici si riscontrano accodamenti nel ramo nord in direzione sud della nuova rotatoria tra SR43 e via la Bassa e nel ramo sud della SP42 in direzione nord della nuova rotatoria con via la Bassa e via Mameli.

Per quanto sopra si può concludere che l'impatto sarà significativo in ragione delle evidenze reali sul traffico attuali e dalle ipotesi poste a base dello studio viabilistico e dai modelli di simulazione. Pertanto sarà necessario verificare a posteriori, mediante l'esecuzione di monitoraggi del traffico, sia i livelli di servizio delle aste interessate e delle nuove intersezioni a rotatoria, in particolare sull'efficacia della pista complanare monodirezionale di by-pass dell'anello della rotatoria sulla SR43, sia la fruibilità viabilistica dell'area commerciale.

PRESCRIZIONI PROPOSTE PER LA VIABILITÀ Post Operam

- 4) al fine confermare i risultati predittivi dello studio viabilistico redatto (scenario SDP7), entro un anno dall'attivazione della struttura commerciale dovrà essere eseguito il monitoraggio sulla viabilità. Questo dovrà essere svolto durante il periodo estivo di massima affluenza alle località balneari mediante l'esecuzione d'indagini di rilievo dei flussi veicolari, con l'utilizzo anche di contatori automatici di traffico oltre alle verifiche manuali per la conoscenza delle matrici O/D di ogni intersezione, sia quelle già presenti che quelle previste in progetto. Sarà necessario eseguire conteggi sugli accessi/uscite dall'area commerciale per il

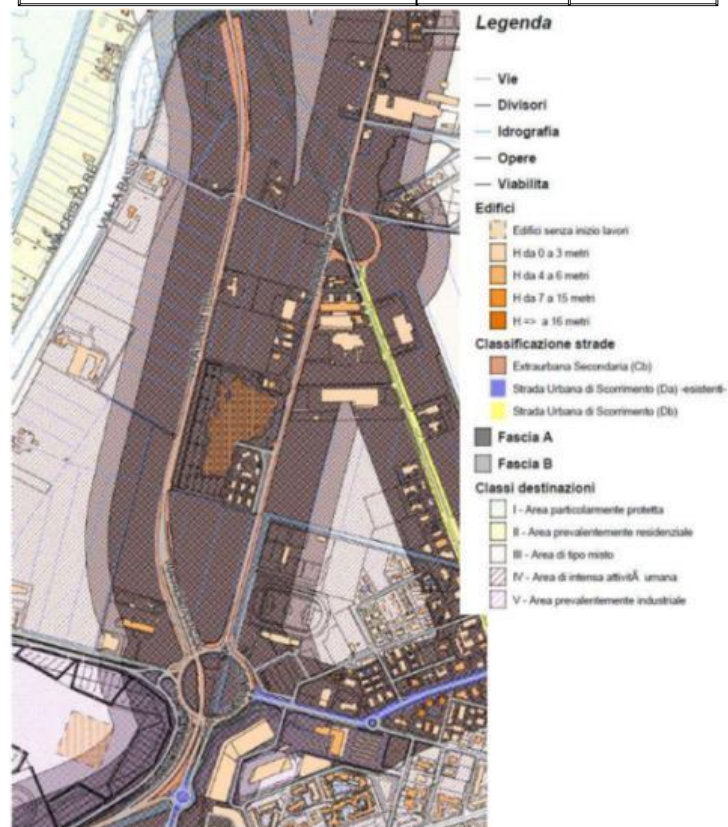
riscontro delle previsioni progettuali in merito ai flussi attratti/generati. Dovrà essere data evidenza dell'efficacia della pista complanare monodirezionale di by-pass dell'anello della rotonda sulla SR43. Nel caso in cui si dovessero riscontrare situazioni di criticità si dovranno sottoporre preliminarmente alla Città Metropolitana e all'Amministrazione Comunale adeguate opere di mitigazione. In seguito nel caso, al fine di verificare l'adeguatezza delle successive opere mitigatorie poste in essere, dovrà essere ripetuta la campagna di monitoraggio viabilistico.

IMPATTO ACUSTICO

Il Proponente prevede che la maggior parte delle attività che si insedieranno nel complesso commerciale saranno attive prevalentemente in periodo di riferimento diurno (ore 06:00-22:00), alcune tipologie di attività potranno funzionare anche in periodo di riferimento notturno (22:00 – 06:00), così come i principali impianti comuni connessi all'intervento.

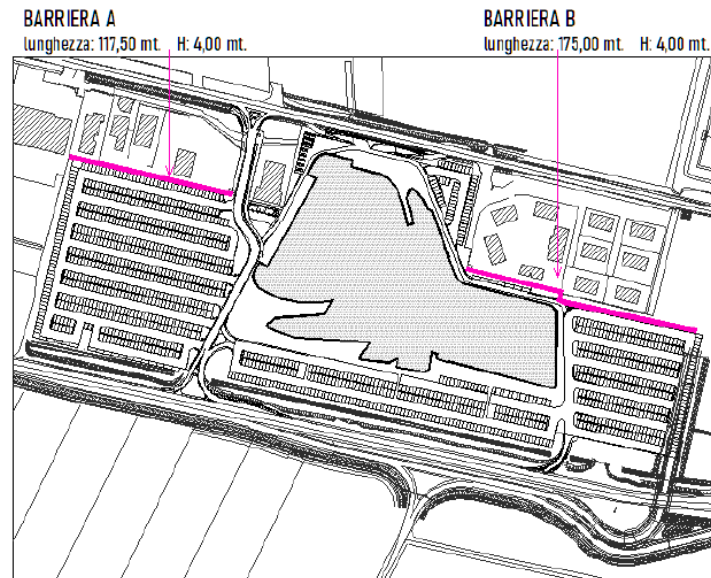
Il Comune di Jesolo è dotato di Piano di Classificazione acustica del territorio, stabilendo i valori massimi dei livelli sonori tollerabili nelle diverse zone secondo i dettami del DPCM 1/3/1991, L.26/10/1995 n.447, DPCM 14/11/1997. L'area oggetto di intervento e i recettori individuati ricadono all'interno del piano di classificazione acustica in zona di classe IV, area di intensa attività umana, ed è soggetta pertanto ai seguenti limiti:

classe IV di destinazione d'uso del territorio	Tempi di riferimento	
	Diurno (06.00-22.00)	Notturno (22.00-06.00)
Valori limite di emissione Leq in dB(A)	60	50
Valori limite assoluti di immissione Leq in dB(A)	65	55



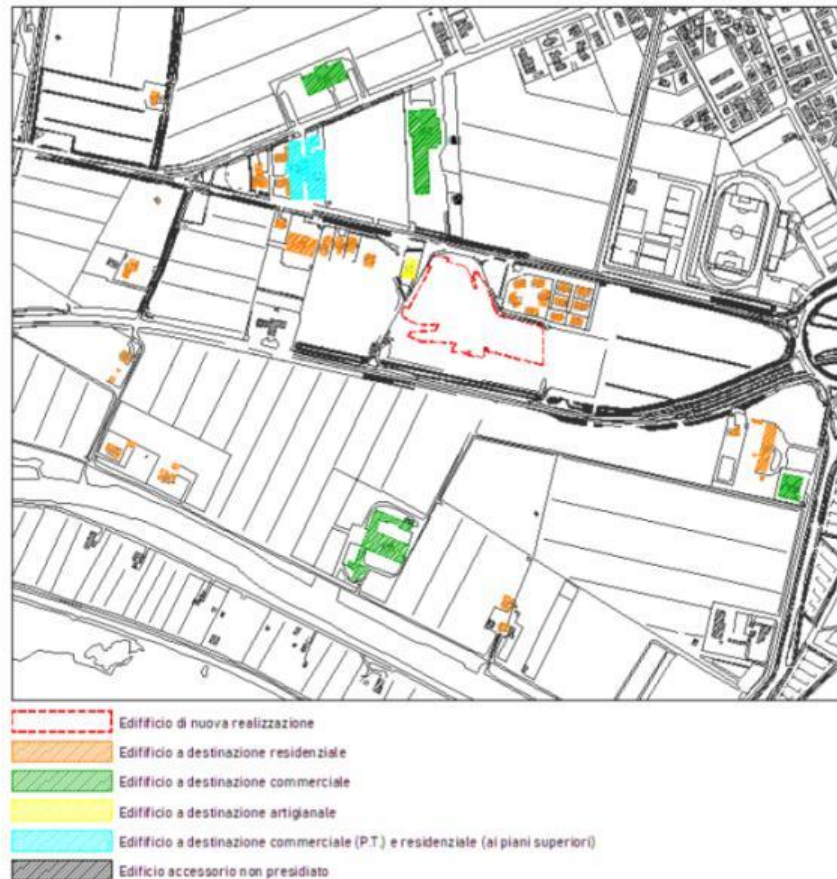
Opere di mitigazione acustica

In relazione alla prossimità delle aree a parcheggio rispetto ad alcuni recettori a carattere residenziale il Proponente ha previsto a margine dell'area di pertinenza la realizzazione di alcune opere di mitigazione costituite da barriere fonoassorbenti a protezione di tali edifici, come di seguito illustrato.



Ricettori

Sono stati individuati i seguenti ricettori, costituiti da fabbricati a destinazione residenziale, commerciale ed artigianale, situati in prossimità dell'area di intervento.



Rilevazioni fonometriche e caratterizzazione scenario

Sono stati effettuati i seguenti rilievi fonometrici svolti nel Gennaio e Giugno del 2020:

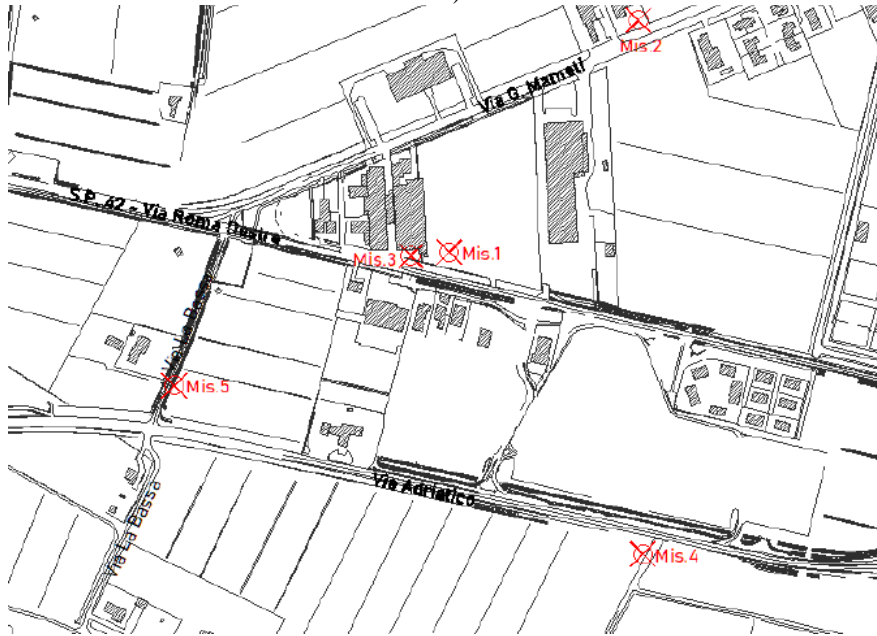
Misura 1 – in data 25 – 26 - 27.01.2020 in prossimità dell'ambito oggetto di intervento in posizione in vista delle principali sorgenti individuate (misurazione di 48 ore al fine di caratterizzare l'andamento qualitativo nei periodi di riferimento notturno e diurno).

Misura 2 – in data 27.01.2020 in prossimità dell’ambito di intervento, in posizione in vista delle principali sorgenti individuate – a circa 15,00 metri da Via G. Mameli. (misurazione di 30 minuti con rilievo dei flussi di traffico sulle principali infrastrutture, periodo di osservazione diurno tra le ore 09.00 e le ore 11.00).

Misura 3 – in data 27.02.2020 in prossimità dell’ambito di intervento, in posizione in vista delle principali sorgenti individuate – a circa 7,00 metri da Via Roma Destra – SP42. (misurazione di 30 minuti con rilievo dei flussi di traffico sulle principali infrastrutture, periodo di osservazione diurno tra le ore 09.00 e le ore 11.00).

Misura 4 – in data 16.06.2020 nelle vicinanze del lotto oggetto di intervento in posizione sud, in vista delle principali sorgenti individuate. (misurazione di 30 minuti con rilievo dei flussi di traffico sulle principali infrastrutture di contorno periodo di osservazione diurno tra le ore 09.00 e le ore 10.00).

Misura 5 – in data 16.06.2020 nelle vicinanze del lotto oggetto di intervento in posizione ovest, in vista delle principali sorgenti individuate. (misurazione di 30 minuti con rilievo dei flussi di traffico sulle principali infrastrutture di contorno periodo di osservazione diurno tra le ore 09.00 e le ore 11.00).



Di seguito si riportano i risultati del monitoraggio acustico attribuiti allo stato ante-operam e per le successive simulazioni di progetto.

Misura	Descrizione	Periodo di riferimento	Durata misura	Laeq dB(A) totale	Laeq dB(A) utile
1	In campo libero POSIZIONE 1	Diurno	24 h.	49.8	49.8
		Notturmo	Sabato	41.4	41.4
		Diurno	24 h.	48.6	48.6
		Notturmo	Domenica	43.5	43.5
2	In campo libero POSIZIONE 2	Diurno	30'	66.0	66.0
3	In campo libero POSIZIONE 3	Diurno	30'	63.1	63.1
4	In campo libero POSIZIONE 4	Diurno	30'	59.9	59.9
5	In campo libero POSIZIONE 5	Diurno	30'	58.9	58.9

Il Proponente osserva che “il sito analizzato è caratterizzato in generale da rumorosità mediamente elevata in relazione alla destinazione d’uso del territorio e fortemente dipendente dalla distanza rispetto alle sorgenti stradali. I livelli risultano costanti durante tutto il periodo diurno con sensibili riduzioni nel periodo notturno. Appaiono generalmente rispettati i valori limite così come prescritti dal vigente piano di classificazione acustica comunale e pari a 65 dB(A) di Leq nel periodo di riferimento diurno e pari a 55 dB(A) in quello notturno ad eccezione delle posizioni maggiormente prossime alle sorgenti stradali”.

Si segnala che tra la documentazione non è stato riscontrata la verifica della presenza di componenti tonali e impulsive le quali possono indurre ad un incremento dei livelli sonori utilizzati nello studio acustico.

Si segnala inoltre che la Commissione di Valutazione, con nota del 16/06/2020 prot. n°29973, ha richiesto al Proponente di adeguare il numero dei punti di misurazione fonometrica in rapporto all'estensione dell'area d'influenza e alle criticità acustiche presenti e previste.

Si ritiene che i punti di monitoraggio effettuati non sono sufficienti per la determinazione del clima acustico attuale, ad esempio per il periodo notturno è stata effettuata una sola misurazione.

Localizzazione e descrizione delle nuove sorgenti sonore funzionali all'attività

L'intervento prevede la realizzazione di un fabbricato ad uso centro commerciale polifunzionale con presenza di attività quali negozi, bar, ristoranti e un cinema multisala, con installazione di impianti funzionali all'esercizio di tali attività già in parte definite. Quasi tutte le attività saranno svolte all'interno dell'edificio, tuttavia è prevista la localizzazione di alcuni spazi per il posizionamento di componenti impiantistiche su coperture o terrazze aperte.

Inoltre il progetto individua al piano secondo un'area a terrazza praticabile utilizzabile come area ristorante all'aperto, delimitata da parapetti verticali ma priva di copertura. Su tale area oltre al normale utilizzo potranno svolgersi anche attività di tipo occasionale con rilevante presenza di pubblico (eventi musicali).

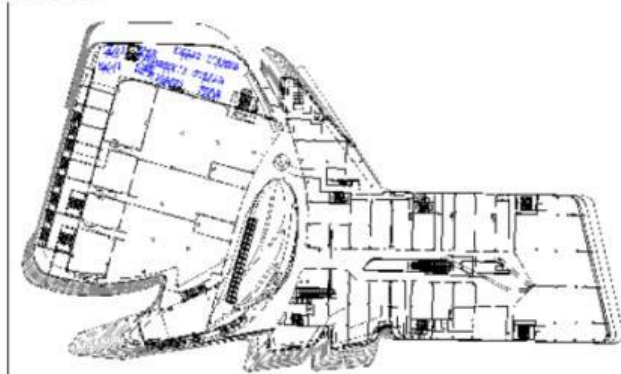
Il Proponente ha considerato nello studio acustico le seguenti tipologie di nuove fonti di rumore:

- 1) nuove componenti impiantistiche fisse dovute alla presenza di impianti funzionali alla struttura e in particolare per il riscaldamento e raffrescamento dei locali, posizionate in copertura o su terrazze aperte;
- 2) rumore di tipo antropico determinato dalla presenza di gruppi di persone connesse alla presenza di un locale ristorante al piano secondo con terrazza all'aperto;
- 3) attività complementari di scarico merci;
- 4) nuovi flussi veicolari attratti dalle attività di progetto.

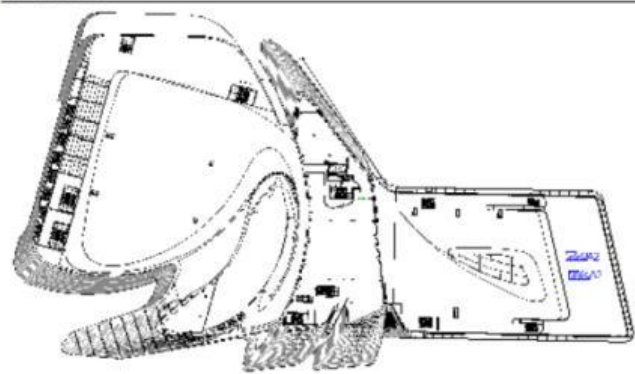
1) Componenti impiantistiche

Il proponente ha considerato nello studio acustico n. 5 pompe di calore e di n.5 UTA posizionate su uno spazio scoperto delimitato al piano primo e n.2 UTA poste su spazio scoperto delimitato sul piano di copertura, come illustrato di seguito. Le sorgenti sonore sono considerate di tipo puntiforme.

Piano primo



Piano secondo

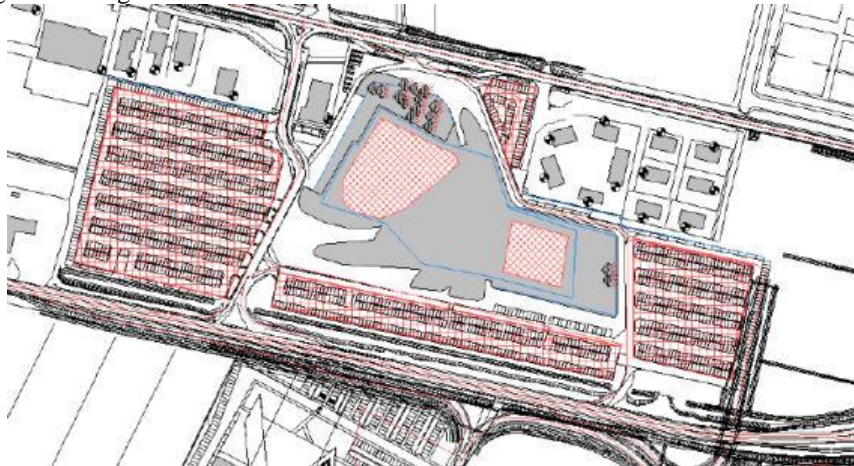


Il Proponente afferma che "le aree in cui sono posizionati gli impianti risultano schermate rispetto ai recettori maggiormente prossimi dalla presenza di elementi di chiusura perimetrale completamente ciechi realizzati con elementi a struttura metallica rivestiti internamente ed esternamente con pannellature in Corian bianco detto anche pietra acrilica di altezza adeguata a quella delle componenti impiantistiche. Per tali elementi è stato stimato un potere fonisolante R_w pari ad almeno 28 dB". Il Proponente non ha fornito informazioni in merito alla modalità di stima del potere fonisolante considerato nella valutazione acustica.

2) Aggregazione di persone

Nel documento è stato valutato il rumore antropico prodotto dall'aggregazione di persone e corrispondente a 1.600 persone presenti sulle coperture, di superficie complessiva 7.500mq. La stima dell'affollamento è stata effettuata in relazione al numero massimo di persone evacuabili dalle vie di esodo previste. La mitigazione dell'impatto acustico è stata organizzata inserendo nel modello di calcolo degli elementi schermanti costituiti da elementi con struttura metallica rivestiti internamente ed esternamente con pannellature in Corian bianco detto anche pietra acrilica di altezza pari a cm. 120, stimando un potere fonisolante R_w pari ad almeno 28 dB. Come in precedenza il Proponente non ha

fornito informazioni in merito alla modalità di stima potere fonisolante considerato nella valutazione acustica. Si riporta di seguito il riepilogo delle sorgenti sonore considerati nello studio.



Si segnala che le pannellature fonoisolanti sono poste ad un'altezza inferiore rispetto alla propagazione acustica generata da persone in piedi o da strumentazione musicale.

3) Rumore prodotto dalle attività di scarico merci

A servizio delle attività commerciali il Proponente ha previsto che alcune attività di carico e scarico avverranno prevalentemente in periodo di riferimento diurno e occasionalmente in periodo notturno (in genere solo per beni di tipo alimentare freschi). In analogia con altri interventi analoghi, il Proponente stima lo scarico di un mezzo al giorno per ogni attività con durata complessiva di ogni scarico inferiore ad 1 ora.

4) Nuovi flussi veicolari attratti dalle attività di progetto

Il Proponente, al fine di poter ipotizzare il clima acustico complessivo post intervento nei periodi di riferimento diurno e notturno, ha fatto riferimento allo studio del traffico redatto dall'Ing. Marco Pasetto con ultimo aggiornamento in data Giugno 2020, scenario SD7.

I dati rilevati dallo studio del traffico fanno riferimento solo al periodo diurno. Il Proponente ha ritenuto di estrapolare da tali dati i valori da assumere per il periodo di riferimento notturno in proporzione a quanto rilevato durante l'indagine fonometrica svolta nel Gennaio 2020.

Si segnala che i dati di traffico riportati nello studio viabilistico fanno riferimento a rilevazioni effettuate nel mese estivo di Agosto 2017, avverso al monitoraggio acustico è stato effettuato nei mesi di Gennaio e Giugno 2020. In ragione della diversa caratteristica dei afflussi percorrenti le aste tra il periodo invernale e l'estivo, si ritiene che l'estrapolazione effettuata dal Proponente, non sia adeguatamente rappresentativa delle effettive percorrenze viabilistiche notturne.

Validazione del modello

Il Proponente ha effettuato la validazione del modello mediante il confronto dei dati relativi ai flussi di traffico e i contributi delle sorgenti fisse rilevati durante le sessioni di misura fonometrica, con i risultati della simulazione. Si riporta di seguito il confronto tabellare.

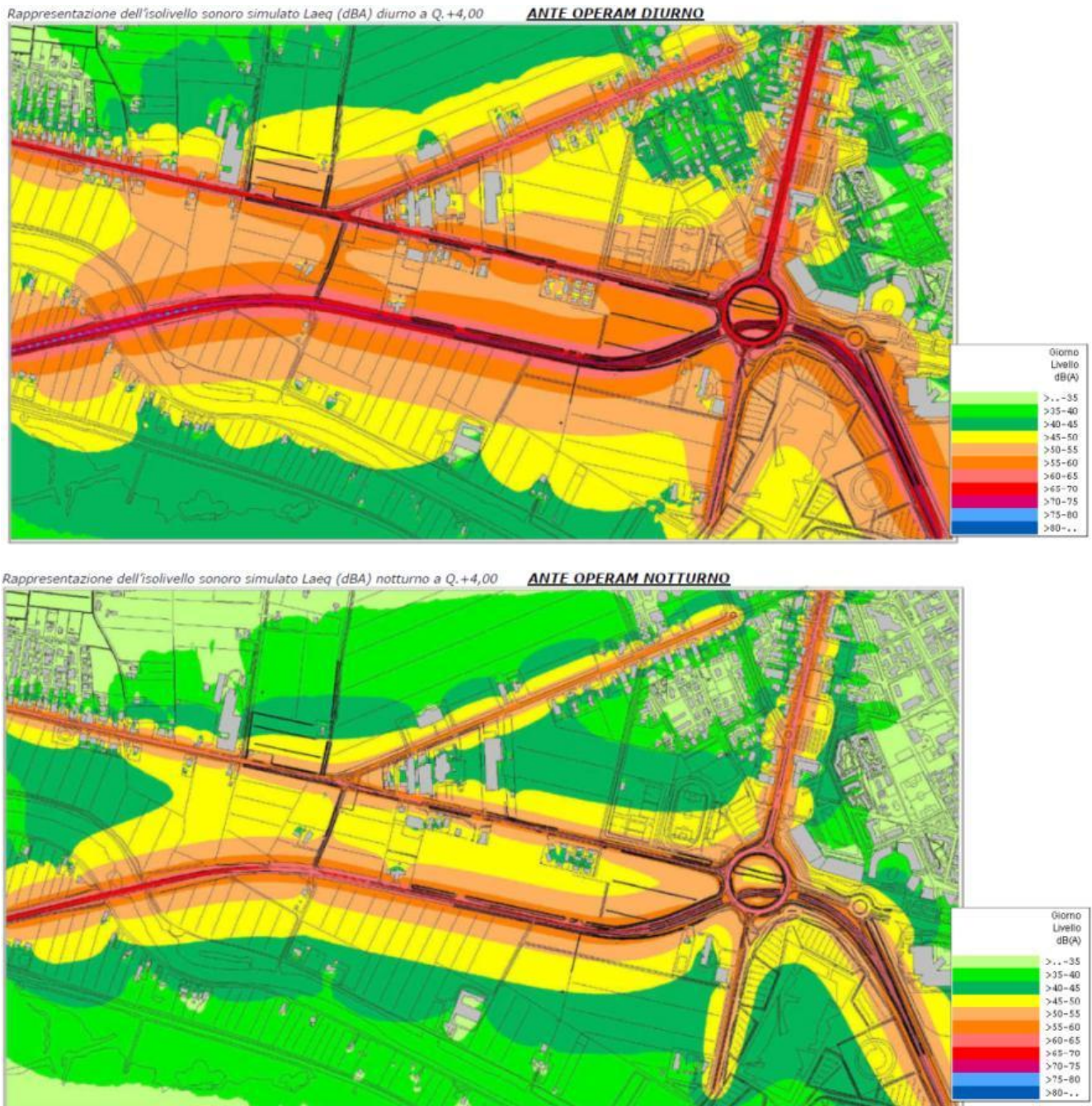
Misura	Rilevato L_{Aeq}	Simulato L_{Aeq}
2	66.0	65.6
3	63.1	64.0
4	59.9	60.3
5	58.9	59.8

Il Proponente conclude la valutazione affermando che il “*modello di simulazione risulta tarato correttamente, con differenze contenute entro 1 dB e quindi sicuramente accettabili rispetto agli obiettivi del presente lavoro*”.

Si segnala i dati di traffico utilizzati per la validazione del modello fanno riferimento alle misurazioni fonometriche effettuate durante i mesi di Gennaio e Giugno 2020, mentre per la modellazione sono stati utilizzati i flussi dell'indagine sul traffico rilevati durante il mese di Agosto 2017, con evidenti differenze in termini di veicoli transitanti.

Simulazione dello stato ante operam – valori di immissione

Si riporta di seguito la rappresentazione dell'isolivello sonoro simulato Laeq (dBA) per i periodi diurno e notturno, prodotti dal Proponente.



Il Proponente osserva che per lo scenario di fatto “*i limiti di zona imposti dal piano di classificazione acustica risultano generalmente rispettati all'interno e in prossimità dell'ambito di intervento. Possibili superamenti risultano già allo stato attuale unicamente in posizioni prossime alle sorgenti stradali e particolarmente nel periodo di riferimento*”.

notturmo. Tali possibili superamenti sono dovuti esclusivamente alla rumorosità prodotta dalle infrastrutture stradali stesse e rientrano in ogni caso entro i limiti di pertinenza acustica stabiliti dal DPR 142/2004 pari a 100 metri per le strade extraurbane secondarie i cui limiti valgono 70/60 dBA rispettivamente nel periodo di riferimento diurno e notturno”.

Simulazione dello stato di progetto – valori di immissione

Si riporta di seguito la rappresentazione dell'isolivello sonoro simulato Laeq (dBA) per i periodi diurno e notturno, prodotti dal Proponente.



Il Proponente osserva che per lo scenario di progetto “i risultati della simulazione dimostrano in generale un incremento della rumorosità ambientale piuttosto elevato ma distribuito in maniera equilibrata nell’area di intervento ed in prossimità della stessa. E’ previsto in generale un incremento con redistribuzione dei livelli all’interno dell’ambito di intervento, particolarmente nel periodo di riferimento diurno in cui sono funzionanti le principali

attività. Tali incrementi sono determinati essenzialmente dall'aumento di traffico indotto dall'insediamento più che dalla presenza di componenti impiantistiche fisse generalmente mascherate. Risultano generalmente rispettati i limiti imposti dal piano di classificazione acustica comunale all' interno dell' ambito di intervento”.

Si riporta di seguito i risultati tabellari dei valori di immissione calcolati dalla simulazione sui ricettori.

Numero RECIETTORE	Destinazione d'uso	Diurno			Notturno		
		Valore Limite	Valore Ante Operam	Valore Progetto	Valore Limite	Valore Ante Operam	Valore Progetto
		dB	dB		dB	dB	
1	Residenziale	65	52.88	55.98	55	46.32	49.08
2	Residenziale	65	52.34	52.30	55	46.08	46.02
3	Residenziale	65	52.15	48.67	55	46.08	43.00
4	Residenziale	65	49.93	49.74	55	43.79	43.71
5	Residenziale	65	59.44	62.48	55	52.67	54.57
6	Residenziale	65	59.82	62.82	55	53.05	54.83
7	Residenziale	65	59.57	62.55	55	52.79	54.54
8	Residenziale	65	51.24	53.09	55	44.71	45.52
9	Residenziale	65	53.65	55.83	55	47.09	47.98
10	Residenziale	65	52.35	52.29	55	46.27	45.89
11	Artigianale	65	52.50	53.31	55	46.40	46.42
12	Residenziale	65	53.21	53.37	55	46.78	47.43
13	Residenziale	65	53.28	57.00	55	46.94	50.16
14	Residenziale	65	50.79	52.81	55	44.64	45.82
15	Residenziale	65	50.86	53.08	55	44.75	46.04
16	Residenziale	65	51.41	53.96	55	45.24	46.80
17	Residenziale	65	50.86	54.37	55	44.65	47.21
18	Ed. accessorio	65	55.19	57.92	55	48.51	49.98
19	Ed. accessorio	65	53.97	56.63	55	47.30	49.21
20	Commerciale	65	46.58	48.73	55	39.96	41.58
21	Commerciale	65	53.39	55.29	55	46.72	47.93
22	Comm.le+Residenzial	65	54.19	55.11	55	46.82	47.16
23	Comm.le+Residenzial	65	59.84	63.15	55	53.08	55.07
24	Residenziale	65	47.82	51.06	55	41.06	43.09
25	Residenziale	65	57.61	60.93	55	50.87	52.92
26	Residenziale	65	56.00	56.51	55	48.60	48.47
27	Residenziale	65	58.50	62.06	55	51.65	54.05
28	Residenziale	65	51.31	57.21	55	44.55	49.21
29	Residenziale	65	51.70	56.09	55	44.86	49.10
30	Residenziale	65	59.32	62.04	55	53.27	54.03
31	Residenziale	65	49.72	51.48	55	43.62	43.52
32	Commerciale	65	48.29	49.99	55	42.18	42.06
33	Residenziale	65	49.53	42.88	55	43.40	35.15
34	Residenziale	65	46.75	47.32	55	40.50	39.77
35	Commerciale	65	44.06	43.99	55	37.70	36.33
36	Residenziale	65	53.20	51.68	55	45.43	44.77
37	Residenziale	65	53.73	55.06	55	47.08	47.37
38	Residenziale	65	56.32	57.67	55	50.23	49.95

Il Proponente osserva che “i risultati delle simulazioni dimostrano un incremento contenuto della rumorosità complessiva in periodo di riferimento diurno. In corrispondenza dei ricettori maggiormente prossimi all'ambito di intervento tali incrementi sono stimati in facciata sino a +4 dB(A) in corrispondenza del recettore R13 con livelli massimi di circa 62.0 dB(A) in corrispondenza del recettori R6 prospiciente Via Roma. Gli incrementi maggiori sono stimati in corrispondenza del recettore R13 prossimo alle nuove aree di parcheggio. In corrispondenza di tale recettore si stima un incremento di 4.0 dB(A) con livelli massima pari a 57.0 dB(A). Tali aumenti sono da attribuire ai flussi di traffico indotti dall'intervento, stimati in maniera ampiamente cautelativa. Appaiono in ogni caso ampiamente rispettati i valori limite di immissione stabiliti per la classe IV e pari a 65.0 dB(A) in periodo di riferimento diurno.

Discorso analogo per il periodo di riferimento notturno in cui appaiono ampiamente rispettati i valori di immissione stabiliti per la classe IV e pari a 55.0 dB(A). Per alcuni ricettori molto prossimi al nuovo edificio, l'intervento determina una significativa schermatura rispetto al rumore prodotto dalla esistente infrastruttura S.R. 43 con possibile riduzione dei livelli di esposizione. In particolare per il recettore R3 con una possibile attenuazione di oltre 3 dB(A).

I livelli ambientali determinate sulle facciate dei ricettori non consentono di escludere la possibilità di superamento delle soglie di applicabilità del criterio differenziale, in particolare durante il periodo notturno. Tale considerazione è in sintonia con quanto segnalato in materia “rumore” sul parere pertinente agli agenti fisici espresso da ARPAV del 25/06/2020.

In ragione delle considerazioni sopra espresse, e dalle evidenze segnalate, si può concludere che l'impatto sarà significativo.

Ne consegue la necessità di svolgere delle misurazione fonometriche da durante le seguenti microfasie durante i periodi per ognuna significativa:

- ante operam: valutazione del clima acustico sui ricettori residenziali e non;
- corso d'opera: in ragione delle attività di cantiere per l'esecuzione delle opere previste in progetto;

- post-operam: al fine di verificare il contenimento dell'impatto acustico, in particolare per i ricettori residenziali e non, prospicienti all'intervento in ragione di eventi occasionali d'intrattenimento.

BIO – ECOSISTEMI

RETE ECOLOGICA

Si possono distinguere differenti tipi di corridoi, anche in relazione al territorio che caratterizza il progetto in esame, ciascuno con caratteristiche proprie:

1. sistemi di siepi e di fasce arboree ed arbustive in territori agricoli che hanno funzione di percorso e di rifugio per organismi che si spostano attraverso il territorio;
2. sistemi ripari a vegetazione arborea ed arbustiva, legati a corsi d'acqua, all'interno di matrici antropizzate;
3. fasce arboree ed arbustive legate a infrastrutture lineari (strade, ferrovie, canali artificiali) che attraversano territori antropizzati.

La principale via di comunicazione per la fauna nell'area di studio è rappresentata dal fiume Sile, fiume di risorgiva più lungo d'Europa.

Per la definizione della tipologia di reticolo ecologico presente nell'intorno dell'area oggetto di indagine sono state utilizzate diverse banche dati, sia per garantire una certa coerenza con le fonti ufficiali sia per aumentarne il livello di dettaglio e di approfondimento.

Si è verificata inoltre l'eventuale presenza di aree naturali minori secondo il Censimento della Regione Veneto del 2004 ad opera dell'ARPAV. L'analisi non ha avuto riscontri di aree presenti nell'area di indagine però, se ne segnalano due nelle vicinanze: Valle Fosse e Valle di Lio Maggiore.

Dall'analisi delle relazioni che intercorrono, tra l'area in esame e la rete ecologica esistente, si evince in maniera immediata come il lotto si trovi incastonato tra due barriere antropiche di tipo lineare, barriere che si identificano rispettivamente con il tacciato della S.R. 43 Via Adriatico e SP42 Via Roma Destra.

Indagando il territorio circostante l'area ex Cattel, gli elementi della rete ecologica più significativi sono costituiti dalla laguna, identificata come Core area e dal fiume Sile corridoio ecologico primario).

Proprio per proteggere l'ecosistema di questi due ultimi elementi descritti, si è reso necessario stabilire, appena dopo le sponde del fiume Sile verso l'entroterra, una zona cuscinetto ovvero, una fascia di rispetto per evitare di intaccare l'Area nucleo. La Buffer zone, verso il litorale di Jesolo, viene interrotta da barriere areali di tipo produttivo e residenziale in più punti, diminuendo la funzione di protezione che questa dovrebbe svolgere nei confronti dell'ecosistema lagunare.

L'intenso sviluppo edilizio lungo la fascia costiera e il centro urbano di Jesolo rappresentano, all'interno della rete ecologica, una barriera areale imponente. Solamente nelle zone periferiche la connessione ecologica riprende a svilupparsi grazie allo sviluppo del reticolo idrografico secondario. Canali di scolo e fossati fungono da corridoi ecologici secondari e terziari, importanti da considerare alla scala di indagine cui si opera.

A scala locale poi, si è ritenuto necessario segnalare quali fossero i corridoi di continuità Ambientale e Paesaggistica, aree che in questo specifico caso fanno riferimento a zone prettamente agricole ritenute caratterizzanti il territorio di Jesolo

ECOSISTEMI

Per quanto concerne il territorio di indagine, rappresentato da una porzione di territorio agricolo di recente bonifica e collocato a nord-est della Laguna di Venezia, le unità ecosistemiche elementari individuate rispecchiano la composizione del paesaggio di quest'area. Essa è contraddistinta da una matrice di tipo agricolo impoverita nella presenza di elementi vegetali lineari ed areali in quanto il suo sviluppo è avvenuto recentemente (ultimo secolo), in sincronia con lo sviluppo della meccanizzazione agricola che ha favorito l'agricoltura intensiva. L'analisi ecosistemica effettuata è stata sintetizzata in una mappa tematica cosicché si possa avere una visione immediata delle eventuali peculiarità o criticità in riferimento al progetto.

VEGETAZIONE E FAUNA

L'ambito d'intervento occuperà una superficie attualmente destinata a seminativo e racchiusa fra la viabilità esistente. Esso appartiene ad una pianificazione più ampia che prevede il completamento e l'espansione del tessuto urbano con l'unione fra gli abitati di Jesolo Lido con Jesolo Paese.

Per quanto attiene la componente vegetale non si segnalano interessanti elementi aventi pregio naturalistico. La realizzazione del progetto comporterà l'abbattimento di un filare di pioppo bianco (*Populus alba*) e alcuni soggetti di

robinia, salice bianco. La funzionalità biologica del filare (respirazione, assorbimento CO₂ e rilascio di Ossigeno) può intendersi sostituibile dagli individui arborei che andranno collocati nella sistemazione dell'area esterna. In fase di progettazione esecutiva dello stabile, si definiranno specie vegetali consone ai luoghi da adottare per la sistemazione. La scarpata stradale della S.R.43 invece sarà interessata solo marginalmente con effetti di tipo indiretto (polveri).

La valenza faunistica del territorio trasformato è bassa e soggetta a svariate perturbazioni esterne quali il rumore derivante dal traffico veicolare, dalla presenza umana riconducibile soprattutto alle limitrofe aree commerciali e produttive. Pertanto dal punto di vista faunistico l'intervento non costituisce una significativa criticità.

COMPONENTE ANTROPICO-CULTURALE

Per interpretare l'evoluzione geostorica dell'area di intervento sono state analizzate alcune mappe ed acquerelli risalenti al 1556, al 1636, al 1750 c.a. ed al 1765, la cartografia austriaca prodotta da Anton Von Zach tra la fine del Settecento e gli inizi dell'Ottocento, il Volo GAI del 1955, l'IGM del 1968, le ortofoto del 1978, 1987, 1999 e 2007. Da questa cartografia si osserva che l'ambito oggetto di intervento è localizzato all'interno di un'area caratterizzata dalla presenza di due corsi d'acqua principali, ovvero la Piave Vecchia ed il Canale Cavetta.

L'ARCHEOLOGIA

L'analisi delle componenti archeologiche presenti nell'ambito di intervento è stata fatta attraverso lo studio della "Carta Archeologica del Veneto", del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia. Per quanto concerne il sistema insediativo storico dell'area, esso non risulta caratterizzato dalla presenza di ville venete o di beni storico testimoniali di rilevante interesse pertanto è possibile affermare che il progetto non interferisce con elementi significativi dal punto di vista archeologico.

PAESAGGIO

L'area di intervento è localizzata all'interno dello spazio tra la S.R.43 e la S.P.42.

Si tratta di uno spazio intercluso dalle infrastrutture a ridosso della Rotonda di via Equilio, un'area interessata da importanti interventi di urbanizzazione. Si tratta di grandi strutture destinate al commercio e ad attività ricreative la cui presenza conferma il ruolo di quest'area quale "porta" di accesso alla città balneare.

Ad ovest della S.R.43 è presente il sistema di aree agricole appartenenti al corridoio del Fiume Sile, ad est il Sistema Urbanizzato lungo la S.P.42, oltre il quale rimangono vaste superfici agricole, caratterizzate da un fenomeno di urbanizzazione puntuale e diffusa.

Il territorio interessato dalla realizzazione del progetto è compreso nell'Ambito di Paesaggio n. 30: "**BONIFICHE E LAGUNE DEL VENETO ORIENTALE**"

Il corridoio paesaggistico di maggior rilievo presente nell'area è quello del fiume Sile, composto dalla linea del fiume e dal sistema delle aree agricole in fregio.

In quanto agli aspetti visivi, l'area si presenta come uno spazio frammentato, ove permangono viste aperte in corrispondenza degli spazi residuali della bonifica, interrotte dall'edificato disposto lungo gli assi stradali. Nonostante le dinamiche di urbanizzazione in atto, nell'area prevale la dimensione orizzontale e piatta della bonifica.

Il paesaggio prevalente è quello della "compresenza", spazi agricoli residuali e aree insediative, interessato da dinamiche evolutive in direzione prevalentemente urbana.

Le componenti paesaggistiche sensibili sono:

- Itinerari:

- a. L'itinerario territoriale principale relativo alla strada S.R.43.
- b. L'itinerario della strada S.P.42, asse storico di accesso alla città balneare.
- c. L'itinerario paesaggistico, percorso ciclopedonale, lungo l'argine del Sile.

- Coni visuali

I coni visuali sono localizzati lungo l'itinerario principale, ovvero la S.R.43 e riguardano prevalentemente viste verso il corridoio del Sile, fiume e sistema di aree agricole ad esso correlato. Vi è poi il sistema della percezione dall'itinerario arginale del Sile, ma non interessa direttamente l'area progetto in quanto rivolto prevalentemente verso l'area lagunare.

Dal Cavalcavia verso il Sile Dalla SR43 verso il Sile

- Contesti figurativi

Non vi sono contesti figurativi di rilievo.

- Emergenze puntuali

Nell'immediato intorno non vi sono emergenze puntuali di rilievo storico testimoniale. Per quanto riguarda il tema della contemporaneità, la "città balneare", s'intravedono sullo sfondo le torri del litorale nonché le strutture commerciali e ricreative localizzate in corrispondenza della rotonda di via Equilio.

- Riferimenti e relazioni visive

Le relazioni visive principali sono rivolte verso le emergenze verticali del contesto: le torri a Jesolo lido sullo sfondo a sud e l'argine del Sile verso ovest. Dall'area d'intervento verso la laguna le relazioni sono praticamente assenti, in quanto l'opera è schermata dall'argine e dalla vegetazione ripariale.

- *Corridoio di continuità paesaggistica*

E' presente un unico corridoio paesaggistico, quello del Sile, da Caposile a Jesolo, il cui sistema di percezioni è prevalentemente rivolto verso l'ambito vallivo.

- *Campo visivo e margini*

Gli itinerari principali in relazione alla percezione dell'intervento sono la S.R.43 e la S.P.42. Il campo visivo dagli itinerari, per la presenza dei margini dell'edificato e delle barriere verdi (siepi e filari) è di limitata estensione e non supera l'immediato intorno.

SISTEMA NATURALISTICO – AMBIENTALE

Per definire la qualità del sistema naturalistico e le alterazioni che potenzialmente verranno a prodursi in funzione dell'intervento, lo studio presentato considera la rete eco-relazionale, quale elemento caratterizzante e strutturante il sistema naturalistico locale.

Dall'analisi delle relazioni che intercorrono tra l'area in esame e la rete ecologica esistente emerge che il lotto si trova incastonato tra due barriere antropiche di tipo lineare, che si identificano con il tracciato della S.R.43 Via Adriatico e S.P.42 Via Roma Destra. In questo quadro, gli elementi della rete ecologica più significativi sono costituiti dalla laguna e dal fiume Sile, lo stesso fiume viene considerato come importante corridoio ecologico. L'intenso sviluppo edilizio lungo la fascia costiera e il centro urbano di Jesolo rappresentano una barriera areale imponente; solamente nelle zone periferiche la connessione ecologica riprende a svilupparsi grazie allo sviluppo del reticolo idrografico secondario.

La principale problematica che si evince è la sottrazione permanente di uso di suolo agricolo, che nell'ottica della Funzionalità eco sistemica si traspone in sottrazione di habitat di specie.

L'area oggetto d'intervento dista dai Siti Natura 2000, presenti ad ovest, circa 500 m. Tra questi due ambiti vi è la presenza del Sile, corridoio ecologico primario in senso nord-sud ma anche barriera fisica naturale in direzione ovest-est, della S.R.43, barriera lineare antropica e di un ambito agricolo destinato alla trasformazione urbana nella sua porzione più prossima alla S.R.43 stessa.

Tale situazione permette di evidenziare come l'edificio oggetto di questo studio si trovi già oltre rispetto altre fonti di disturbo e frammentazione.

Già in fase progettuale sono state effettuate scelte per la riduzione di possibili interferenze con il transito dell'avifauna, come ad esempio il rivestimento esterno dell'edificio che sarà in pannelli di multistrato isolante di color bianco opaco, la sinuosità delle forme e la mancanza di sporgenze e rientri (vetrature a filo esterno dell'edificio) che non permettono la sosta di specie avicole.

Eventuale disturbo temporaneo vi potrà essere in fase di cantiere per l'esecuzione dei lavori, anche se non si ritiene di particolare sovraccarico rispetto al rumore prodotto dai veicoli sulle viabilità di costeggio del lotto.

ANALISI DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO

L'individuazione degli scenari alternativi costituisce una fase significativa dello Studio di Impatto Ambientale, pertanto, di seguito, si illustreranno gli scenari alternativi ipotizzati rispetto al progetto base.

SCENARIO BASE

Lo scenario base corrisponde alla situazione delineata ed analizzata in relazione al progetto illustrato, corrispondente, dunque alla situazione ambientale che si verrebbe a creare realizzando il complesso commerciale senza autorimessa interrata come da prescrizioni e raccomandazioni impartite in sede di prima valutazione d'impatto ambientale del progetto.

SCENARIO 0

L'opzione 0 corrisponde alla soluzione di non intervento, che quindi nel caso in specie si traduce nella non realizzazione del complesso commerciale. Tale opzione rappresenta la perdita di un'opportunità per il bacino d'interesse in cui ricade l'intervento, in quanto la realizzazione dello scenario base garantirebbe la realizzazione di un complesso avente non solo finalità commerciali, ma anche destinazioni contemplanti attività sociali, culturali e ricreative, in grado di incrementare l'appeal attrattivo non solo per la popolazione residente, quanto piuttosto in riferimento all'utenza turistico-balneare del sistema litoraneo.

Inoltre, rimarrebbe irrisolta una situazione di degrado incipiente che ormai contraddistingue quest'area posta all'ingresso principale da terraferma dell'insediamento balneare più rilevante del litorale orientale della regione Veneto,

distogliendo pertanto l'interesse da parte di soggetti economici in grado di produrre investimenti significativi, adeguati alle dimensioni e caratteristiche dell'area, col risultato, infine, di amplificare e riverberare sulle aree circostanti gli effetti del degrado.

SCENARIO 1

Quale scenario 1, si individua l'ipotesi corrispondente sostanzialmente ad una variante dello scenario base. Tale variante contempla il ripristino dell'autorimessa al piano interrato, con conseguente riassetto della viabilità esterna al Complesso Commerciale e dei collegamenti con la rete viaria esterna all'area di intervento. Ciò comporterebbe la modifica di accessi ed egressi dal Centro Commerciale, determinando un peggioramento della fruibilità dell'opera. Tale ipotesi consentirebbe di non utilizzare le aree attigue al perimetro originario dell'ambito d'intervento con un risparmio di occupazione del suolo, che non compensa il disagio dovuto alla presenza di automezzi in vicinanza del fabbricato e delle aree ludico-pedonali contermini. Dal punto di vista economico la soluzione non apporta benefici sostanziali, in quanto le aree necessarie sono già di proprietà del soggetto proponente.

5.3.1 VALUTAZIONI CONCLUSIVE SCENARIO 1

Sono state valutate le ricadute all'interno delle diverse componenti ambientali, raffrontando la qualità della soluzione base con lo scenario 1. Da questa valutazione si è evidenziato che la soluzione in variante, attraverso l'introduzione del piano interrato aumenta l'interferenza del Complesso Commerciale con la falda, aumentando perciò il rischio di possibili allagamenti, dovuti dall'innalzamento della stessa. Come evidenziato dal nuovo studio del traffico, il nuovo assetto viario interno e la nuova configurazione di accessi ed egressi attenuano le conseguenze sul traffico legate alla presenza del centro commerciale. Il ritorno alla soluzione con rimessa interrata, riportando il traffico in vicinanza dell'edificio comporta un netto peggioramento della fruibilità interna e d un peggioramento del livello di servizio nella viabilità esterna di accesso/egresso al nuovo centro commerciale

Dal punto di vista costruttivo, la presenza dell'interrato determinerebbe incremento di costi per la necessità di maggiori attenzioni per l'isolamento dal rumore fra i piani dell'edificio ed un incremento del disturbo nelle vicinanze dell'edificio ove sono previste zone pedonali.

Inoltre lo scenario 1 incrementa le emissioni in atmosfera, durante la realizzazione del Complesso Commerciale in quanto aumenterebbero i quantitativi di materiale da scavo prodotti ed il numero di mezzi per il loro trasporto.

OPERE DI MITIGAZIONE

Gli interventi di mitigazione individuati all'interno dell'area oggetto di studio sono riguardanti:

- il sottopasso di accesso diretto al nuovo complesso commerciale dalla medesima SR 43, definita quale opera di mitigazione, in quanto volto anch'esso ad alleggerire la pressione veicolare sulla medesima rotatoria "Picchi", ma agendo esclusivamente sugli effetti prodotti dalla realizzanda nuova struttura commerciale;
- la sistemazione dei parcheggi;
- la realizzazione di alcune siepi ed alla creazione di un tappeto erboso. In particolare per quanto riguarda la messa a dimora delle piante all'interno del parcheggio, si è proceduto individuando l'area centrale del parcheggio e prevedendo qui l'uso di filari monospecifici di *Acer platanoides* ed *Acer pseudoplatanus*, mentre per quanto riguarda la zona del parcheggio che costeggia la pista ciclabile parallela alla SR 43, la scelta è stata indirizzata verso esemplari di *Carpinus betulus* "Pyramidalis" ad alberetto.

Il progetto, altresì, essendo stato oggetto della Variante con la quale è stata eliminata l'autorimessa interrata e ampliato il parcheggio di superficie nell'area posta a nord del complesso commerciale, tiene conto delle raccomandazioni e prescrizioni contenute nel precedente parere favorevole di compatibilità ambientale, di cui alla Determinazione Ambiente della Provincia di Venezia n. 204/2012.

COMPENSAZIONI

Le compensazioni hanno lo scopo di risarcire la collettività del rischio assunto o della sua percezione causato dalla realizzazione di un nuovo intervento. Inoltre, servono ad incrementare il valore complessivo dell'opera con cui vanno ad interagire.

Sono stati individuati gli interventi quali possibili compensazioni legate alla sua realizzazione:

1. Istituzione di un servizio di bus navetta per collegare il centro commerciale con le località vicine.

L'intervento determina un minore volume di traffico sulle principali direttrici stradali ed un maggiore afflusso di persone verso il complesso commerciale

2. Uso degli spazi comuni per eventi.

Il complesso commerciale offre oltre alle aree commerciali, dei luoghi di interesse pubblico con l'obiettivo di creare una nuova centralità per Jesolo. Gli spazi pubblici previsti sono sia coperti che scoperti e possono essere visti come un nuovo luogo di ritrovo, per la vita diurna, ma anche notturna, della località balneare.

In particolare è prevista in copertura una superficie ad uso pubblico pari a circa 7500 mq. per eventi e manifestazione e caratterizzata da accessi indipendenti rispetto alla struttura commerciale.

3. Qualità estetica e formale.

La caratterizzazione architettonica dell'edificio favorisce il suo inserimento in un contesto territoriale particolare in cui si incontrano e si fondono le peculiarità di diversi sistemi ambientali.

Il complesso commerciale rappresenta una forte innovazione, ma anche una sorta di punto di rottura rispetto a quanto finora realizzato nel territorio del litorale veneziano.

L'edificio appare in risalto rispetto a tutto ciò che lo circonda. Il complesso si pone come una sorta di nuovo accesso alla città. Tutto inserito nel processo di riqualificazione che sta interessando Jesolo ed il suo territorio, sembra voler porre le basi per creare dei collegamenti con la nuova strada intrapresa dall'architettura e dalla pianificazione del litorale desolano



Immagine dell'intervento

4. Rotatoria fra Via Roma Destra e Via Mameli

La realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra le due strade indicate contribuirà a far diminuire gli effetti derivanti dal traffico veicolare, in particolare consentirà di:

- aumentare la sicurezza, grazie alla riduzione dei punti di conflitto a fronte della stessa domanda di traffico disciplinato da un incrocio convenzionale;
- ridurre il livello di inquinamento atmosferico derivante dalle emissioni dei veicoli, in quanto il flusso potrà risultare più fluido e continuo;
- proteggere i pedoni e i ciclisti nelle isole spartitraffico che permetteranno un rifugio durante la fase di attraversamento della strada.

La rotatoria è un'opera già convenzionata da Jesolo 3000 S.p.A. col comune di Jesolo e si relazionerà con gli interventi già realizzati e/o in corso di realizzazione sulla rete viaria di Jesolo.

5. Rotatoria all'intersezione fra la SR 43 e la SP 42,

La realizzazione di una rotatoria all'intersezione fra la SR 43 e la SP 42, attraverso via La Bassa, a nord del complesso commerciale, individuata quale opera di compensazione, in quanto avente l'obiettivo di alleggerire la pressione sulla rotatoria "Picchi", posta alla confluenza fra le due suddette infrastrutture. L'opera consentirà di immettere i flussi di traffico provenienti dall'entroterra e diretti verso i lidi centrali e orientali del litorale jesolano, evitando il transito sulla "Picchi".

PIANO MONITORAGGIO AMBIENTALE

In sede di richiesta di integrazioni è stato presentato il Piano monitoraggio ambientale, con la finalità di controllo e monitoraggio degli impatti ambientali significativi di un'opera sull'ambiente, previsto dall'art. 28 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., nonché la corrispondenza alle prescrizioni espresse sulla compatibilità ambientale.

Il documento presentato costituisce una proposta di progetto di monitoraggio ambientale che dovrà essere revisionata una volta emanato il parere di compatibilità ambientale. Evidenziando ancora una volta, la necessità di aggiornare il presente PMA a conclusione della procedura valutativa, le componenti ambientali oggetto di monitoraggio, conformemente a quanto definito dal quadro prescrittivo della Determinazione di Compatibilità Ambientale, saranno le seguenti:

- Atmosfera;
- Rumore;
- Traffico veicolare (veicoli in accesso e recesso dall'area commerciale);
- Acque superficiali;
- Acque sotterranee;
- Rifiuti;
- Consumi energetici ed energia prodotta;
- Consumi idrici.

Ciascuna matrice ambientale è trattata nel seguito secondo uno schema-tipo articolato in linea generale in:

- obiettivi specifici del monitoraggio,
- localizzazione delle aree di indagine e delle stazioni/punti di monitoraggio,
- parametri analitici,
- frequenza e durata del monitoraggio,
- metodologie di riferimento (campionamento, analisi, elaborazione dati),
- valori limite normativi e/o standard di riferimento.

Normalmente l'articolazione del monitoraggio ambientale contempla tre fasi consecutive di realizzazione: Ante Opera (AO), Corso d'Opera (CO) e Post Opera (PO), necessarie per definire gli scenari di raffronto fra i diversi stadi di attuazione di un progetto. Nel caso di specie oggetto del presente documento, in considerazione delle specificità dell'intervento e delle componenti da monitorare indicate, nonché soprattutto in riferimento alle prescrizioni ambientali, si ritiene che, diversamente da quanto a suo tempo indicato nello Studio di Impatto Ambientale, la prima fase di monitoraggio identificata possa ritenersi già eseguita, disponendo già dei dati relativi allo stato di fatto precedente alla realizzazione delle opere. Al riguardo, il Responsabile del Monitoraggio Ambientale redigerà un opportuno report contenente il riepilogo dei suddetti dati, articolati in relazione a ciascuna delle matrici ambientali per le quali è prevista l'attività di controllo di cui al presente PMA.

La fase di monitoraggio in CO corrisponderà alla durata del cantiere relativo sia alla costruzione del nuovo sistema viabilistico che degli edifici previsti e delle relative aree esterne pertinenziali.

La fase di Post Opera, che avrà inizio con l'attivazione effettiva delle nuove strutture commerciali, avrà la durata di 2 anni, in modo da ottenere un significativo pacchetto di dati sulla base del quale poter valutare la conformità degli effetti prodotti dall'intervento realizzato rispetto a quanto previsto in sede di valutazione di compatibilità ambientale dello stesso.

Si precisa che, detta fase di Post Opera, avrà inizio dal momento in cui le attività commerciali previste dall'intervento saranno effettivamente operative nella misura stabilita dall'art. 19, comma 7, della L.R. 28.12.2012 n. 50, onde effettuare i controlli in uno scenario corrispondente alle condizioni di esercizio considerate nella fase di studio valutativo.

Considerate le osservazioni nelle varie matrici, il PMA è oggetto di prescrizione come in seguito descritto.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

I siti più vicini alla nuova lottizzazione sono le aree tutelate afferenti alla laguna di Venezia (SIC IT3250031 e ZPS IT3250046) i cui confini spesso coincidono.

I siti ZPS IT3250046 e SIC IT3250031 risultano fisicamente separati dall'area d'intervento tramite: la SP43 "Caposile-Jesolo" e una consistente fascia (larga circa 300 m) a prevalenza di seminativo.

In base alle valutazioni svolte il tecnico conclude che il progetto è compatibile con le norme specifiche di tutela previste per i siti Natura 2000 dalla Direttiva "Habitat" e "Uccelli", e gli effetti potenziali sono valutabili in termini di incidenza non significativa. Sulla base di tali considerazioni ritiene non necessario passare alla "Valutazione appropriata" poiché non si rilevano incidenze per i siti Natura 2000 più prossimi all'area d'intervento.

Il progettista fornisce in ogni caso alcuni accorgimenti per limitare al minimo gli impatti su specifiche componenti ed in particolare che non vi siano luci dirette verso le aree SIC e ZPS della Laguna di Venezia e non siano direzionate le luci verso l'alto. L'uso di superfici riflettenti dovrà essere ridotto al massimo e soprattutto nelle zone più elevate dell'edificio.

CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra esposto, considerato che :

- ✓ Gli interventi previsti consistono nella costruzione di un nuovo complesso commerciale denominato “Jesolo Magica” .
- ✓ Il progetto prevede le seguenti opere infrastrutturali costituenti le compensazioni e mitigazioni infrastrutturali di progetto: la rotatoria all'intersezione fra la SR 43 e la SP 42, attraverso via La Bassa, a nord del complesso commerciale, individuata quale opera di compensazione, in quanto avente l'obiettivo di alleggerire la pressione sulla rotatoria “Picchi”, posta alla confluenza fra le due suddette infrastrutture. L'opera consentirà di immettere i flussi di traffico provenienti dall'entroterra e diretti verso i lidi centrali e orientali del litorale jesolano, evitando il transito sulla “Picchi”; il sottopasso di accesso diretto al nuovo complesso commerciale dalla medesima SR 43, definita quale opera di mitigazione, in quanto volto anch'esso ad alleggerire la pressione veicolare sulla medesima rotatoria “Picchi”, ma agendo esclusivamente sugli effetti prodotti dalla realizzanda nuova struttura commerciale.
- ✓ Le indagini effettuate e riportate nel presente documento permettono di affermare che gli impatti generati dall'intervento, sia in fase di cantiere sia in quella di esercizio, sulle componenti ambientali potrebbero essere mitigabili con le prescrizioni evidenziate nel presente giudizio di compatibilità.
- ✓ Non si riscontrano possibili interferenze dell'intervento proposto con i più vicini siti ZPS IT3250046 e SIC IT3250031. La relazione d'incidenza ambientale esclude effetti significativi negativi sui siti della rete “Natura 2000”, indicando tuttavia alcuni accorgimenti ritenuti necessari.
- ✓ Il proponente evidenzia che, considerati i potenziali impatti sulle falde indotti dalle tipologie di fondazione esaminate, quella a platea non comporta effetti rilevanti sulle falde e sull'ambiente, pertanto risulta la meno impattante fra le soluzioni possibili ed è quindi preferibile dal punto di vista ambientale. Tale scelta è condivisibile, nelle more delle verifiche di stabilità delle strutture previste dalla normativa.
- ✓ La commissione VIA CmVE ha ritenuto opportuno avvalersi degli apporti dei servizi viabilità e trasporti provinciali per gli aspetti di loro competenza.
- ✓ Visto il pareri del su indicato servizio pervenuto in versione definitiva in data 26/06/2020, allegato alla presente, si assumono le seguenti prescrizioni e raccomandazioni.

Tutto ciò visto e considerato

Il gruppo istruttorio del Comitato VIA, in merito al progetto relativo al centro commerciale “Jesolo Magica” in comune di Jesolo, soggetto a VIA ai sensi del D.Lgs. 152/2006, così come modificato dal D.Lgs. 104 del 06.07.2017, al punto 7, lettera b) dell'Allegato IV alla parte seconda e alla lettera “af-ter) grandi strutture di vendita di cui all'articolo 22, comma 1, lettera a) della legge regionale n. 50 del 2012” dell'Allegato A1 alla Legge Regionale 18.02.2016 n. 4, propone di esprimere parere ***favorevole di compatibilità ambientale sul progetto*** con le seguenti condizioni ambientali:

Condizioni ambientali:

Condizione n° 1

CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	CORSO D'OPERA
Oggetto della condizione	Ridurre le criticità nella rete viaria nelle fasi di servizio del centro commerciale
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Si prescrive che le opere viarie proposte, ed in particolare la rotatoria tra S.P. n. 42 e Via Mameli, la rotatoria tra S.R. n. 43 e Via La Bassa, ed il sottopasso alla S.R. n. 43 in accesso da nord, vengano collaudate precedentemente alla segnalazione certificata di agibilità in modo da scongiurare criticità nella rete nelle fasi di servizio dello stesso centro.
Soggetto verificatore	CmVE

Condizione n° 2

CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	Ante Operam
Oggetto della condizione	Ridurre le criticità nella rete viaria nelle fasi di servizio del centro commerciale. Alcune osservazioni di cittadini (osservazioni nn 6, 7 e 8) segnalano come molto complessa e pericolosa l'uscita dalla proprietà per immettersi su via Nuova La Bassa. Nello scenario progettuale le manovre d'immissione a sx sarebbero critiche in ragione dell'attraversamento di tre corsie con considerevoli flussi di traffico. Al fine di proteggere la sicurezza di tali cittadini si individuino nell'ambito del progetto definitivo da sottoporre alla Conferenza dei Servizi, soluzioni di accesso/uscita coerenti con gli scenari proposti negli schemi B o C presenti in allegato all'osservazione n° 7.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Entro 15 giorni dal rilascio del presente Parere si consegnino alla Conferenza dei Servizi il progetto aggiornato comprensivo di elenco particellare delle proprietà interessate dalla procedura di esproprio.
Soggetto verificatore	CmVE con la collaborazione del Comune di Jesolo.

Condizione n° 3

CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	ANTE OPERAM
Oggetto della condizione	Al fine di ridurre le criticità nella rete viaria nelle fasi di servizio del centro commerciale
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Dovrà essere trasmessa a CmVE, entro 30 giorni dal ricevimento del provvedimento autorizzativo, adeguata documentazione relativa alle modalità di accesso alla S.P. n. 42 della proprietà immobiliare (vendita delle statue) posta fuori ambito di intervento e in fregio alla strada provinciale. A tale proposito sarebbe opportuno che venga definita la natura giuridica della viabilità principale interna al parcheggio (se cioè

	la strada interna sia di tipo pubblico o privata) anche in considerazione della questione accessi/intersezioni;
Soggetto verificatore	CmVE – settore VIABILITA'

Condizione n° 4

CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	CORSO D'OPERA
Oggetto della condizione	Ridurre le criticità riguardanti l'innesto dei parcheggi del centro commerciale alla S.P. n. 42 Si prescrive che l'innesto dei parcheggi del centro commerciale alla S.P. n. 42 possa venire utilizzato solo nei casi di eccezionalità (in caso di eventi particolari) o in casi di emergenza in modo che la strada provinciale costituisca l'accesso al centro commerciale solo per la modalità lenta e per l'approvvigionamento del centro commerciale. In ogni caso deve essere valutata l'interferenza tra l'intersezione/accesso dei parcheggi al centro commerciale, con l'intersezione nel lato opposto al Km 19+611ca della Strada Provinciale, conseguenza dell'attuazione dell'altra iniziativa da parte della stessa società.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Si fornita entro 30 gg dal ricevimento del provvedimento autorizzativo una relazione attestante tale condizione di utilizzo dei parcheggi con immissione in SP 42
Soggetto verificatore	CmVE

Condizione n° 5.

CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	ANTE OPERAM
Oggetto della condizione	Ridurre le criticità riguardanti l'abbattimento delle piante.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	devono essere individuate in apposita cartografia, da inviare alla CMVe entro 30 gg dal ricevimento del provvedimento autorizzativo, gli alberi interessati dall'intervento. Si evidenzia che qualsiasi tipo di intervento dovrà essere autorizzato ai sensi del Decreto dirigenziale dei Servizi Fitosanitari Regionali della Regione Veneto n. 24 del 11.06.2012. In caso non siano possibili soluzioni diverse dall'abbattimento delle piante, ai sensi del Regolamento della tassa per l'occupazione di spazi ed aree di pertinenza della provincia in vigore dall'1/1/1995, dovranno essere reimpiantate un numero almeno pari a quelle abbattute.
Soggetto verificatore	CmVE

Condizione n° 6.

CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	ANTE OPERAM
Oggetto della condizione	Con riferimento alla componente atmosfera del PMA si ritiene al fine di ridurre le criticità riguardanti la medesima componente, che il PMA venga integrato con:
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	1) Monitoraggio del Benzo(a)pirene 2) il punto di monitoraggio ATMO1 deve essere posizionato in un punto di massima ricaduta dello studio modellistico di dispersione degli inquinanti. 3) I periodi di monitoraggio previsti dal D.Lgs. 155/2010 per misure di tipo indicativo prevedono un periodo di almeno 8 settimane nel corso dell'anno distribuite in un periodo estivo ed uno invernale. Si chiede quindi che i monitoraggi previsti in AO, CO e PO siano di una durata di 4 settimane nel periodo estivo ed altre 4 settimane nel periodo invernale. E' inoltre opportuno che il periodo di monitoraggio AO, CO e PO siano sovrapponibili per poter essere 45 giorni dal ricevimento del provvedimento autorizzativo, una nuova proposta di monitoraggio al Dipartimento Provinciale ARPAV di Venezia per una definizione in coordinamento con ARPAV medesima. A conclusione il PMA così determinato venga inviato alla CMVe.
Soggetto verificatore	ARPAV – CmVE

Condizione n°7.

CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	CORSO D'OPERA
Oggetto della condizione	In merito alla componente atmosfera del PMA si ritiene al fine di ridurre le criticità riguardanti la componente atmosfera:
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	1) Monitoraggio del Benzo(a)pirene 2) il punto di monitoraggio ATMO1 deve essere posizionato in un punto di massima ricaduta dello studio modellistico di dispersione degli inquinanti. 3) I periodi di monitoraggio previsti dal D.Lgs. 155/2010 per misure di tipo indicativo prevedono un periodo di almeno 8 settimane nel corso dell'anno distribuite in un periodo estivo ed uno invernale. Si chiede quindi che i monitoraggi previsti in AO, CO e PO siano di una durata di 4 settimane nel periodo estivo ed altre 4 settimane nel periodo invernale. E' inoltre opportuno che il periodo di monitoraggio AO, CO e PO siano sovrapponibili per poter essere 45 giorni dal ricevimento del provvedimento autorizzativo, una nuova proposta di monitoraggio al Dipartimento Provinciale ARPAV di Venezia per una definizione in coordinamento con ARPAV medesima. A conclusione il PMA così determinato venga inviato alla CMVe.
Soggetto verificatore	ARPAV – CmVE

Condizione n°8.

CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	POST OPERAM
Oggetto della condizione	In merito alla componente atmosfera del PMA si ritiene al fine di ridurre le criticità riguardanti la componente atmosfera:
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	1) Monitoraggio del Benzo(a)pirene 2) il punto di monitoraggio ATMO1 deve essere posizionato in un punto di massima ricaduta dello studio modellistico di dispersione degli inquinanti. 3) I periodi di monitoraggio previsti dal D.Lgs. 155/2010 per misure di tipo indicativo prevedono un periodo di almeno 8 settimane nel corso dell'anno distribuite in un periodo estivo ed uno invernale. Si chiede quindi che i monitoraggi previsti in AO, CO e PO siano di una durata di 4 settimane nel periodo estivo ed altre 4 settimane nel periodo invernale. E' inoltre opportuno che il periodo di monitoraggio AO, CO e PO siano sovrapponibili per poter essere opportunamente confrontati. E' inoltre opportuno che il periodo di monitoraggio AO, CO e PO siano sovrapponibili per poter essere 45 giorni dal ricevimento del provvedimento autorizzativo, una nuova proposta di monitoraggio al Dipartimento Provinciale ARPAV di Venezia per una definizione in coordinamento con ARPAV medesima. A conclusione il PMA così determinato venga inviato alla CMVe.
Soggetto verificatore	ARPAV – CmVE

Condizione n°9.

CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	ANTE OPERAM
Oggetto della condizione	Revisione del Piano di Monitoraggio Ambientale
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Le misure relative al PMA devono essere concordate nel dettaglio operativo con ARPAV e CmVe. Esso dovrà tenere conto delle condizioni poste dalle prescrizioni contenute nel presente provvedimento e inerenti specifiche matrici ambientali. Si invita ad inviare entro 45 giorni dal ricevimento del provvedimento autorizzativo una nuova proposta di monitoraggio al Dipartimento Provinciale ARPAV di Venezia per una definizione in coordinamento con ARPAV medesima. A conclusione il PMA così determinato venga inviato alla CMVe.
Soggetto verificatore	ARPAV – CmVE

Condizione n° 10.

CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	ANTE OPERAM

Oggetto della condizione	Al fine di contenere il degrado del clima acustico a carico dei ricettori residenziali e non residenziali circostanti determinato dall'esercizio dell'opera, deve essere predisposto un piano organico riportante specifiche misure di contenimento dell'impatto sonoro determinato dalla viabilità, dai parcheggi, dagli impianti e dalle attività del nuovo insediamento. al fine di limitare il più possibile l'incremento dei livelli sonori derivante dall'esercizio dell'opera oltre che a garantire il rispetto dei limiti di emissione e dei limiti di immissione differenziali presso tutti i ricettori.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Dovrà essere trasmessa a CmVE una relazione contenente una descrizione dettagliata del piano riportante le misure organizzative ed ogni altro accorgimento da attuarsi. L'invio dovrà essere contestuale alla presentazione della Documentazione Previsionale dell'Impatto Acustico entro 45 giorni dal ricevimento del provvedimento autorizzativo
Soggetto verificatore	CmVE, ARPAV per verifiche tecniche, Comune di Jesolo

Condizione n° 11.

Macrofase	ANTE OPERAM
Oggetto della condizione	Al fine di mitigare l'impatto acustico verso i ricettori più prossimi determinato dai lavori di realizzazione dell'opera, deve essere predisposta una valutazione previsionale dell'impatto acustico determinato dalle diverse fasi delle lavorazioni, e devono essere individuate le misure da mettersi in atto al fine di ridurre nella massima misura possibile l'impatto acustico e i disagi nei confronti dei ricettori. Al piano deve essere allegato un piano di monitoraggio acustico del cantiere nel quale devono essere individuati i ricettori e le fasi di lavorazione più critiche che dovranno essere oggetto di monitoraggio.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Dovrà essere trasmessa a CmVE una relazione contenente la valutazione previsionale dell'impatto acustico dei cantieri e una descrizione dettagliata delle misure di mitigazione acustica previste, con allegato il piano di monitoraggio. L'invio dovrà avvenire 30 giorni prima dell'inizio dei lavori .
Soggetto verificatore	CmVE, ARPAV per verifiche tecniche, Comune Jesolo

Condizione n° 12.

Macrofase	CORSO D'OPERA
Oggetto della condizione	Al fine di mitigare l'impatto acustico determinato dai lavori di realizzazione dell'opera, devono essere messe in atto le misure di mitigazione previste dallo specifico piano di cui al precedente punto e devono essere eseguite verifiche strumentali previste dal piano di monitoraggio, per confermare l'efficacia delle misure di mitigazione attuate e individuare e segnalare tempestivamente eventuali criticità alla Direzione Lavori in modo da mettere in atto se necessario misure di mitigazione aggiuntive. Al fine della verifica di ottemperanza i report dei monitoraggi eseguiti corredati dalla documentazione devono essere inviati alla CmVE entro 15 gioni dall'effettuazione delle misure
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Contestualmente alla comunicazione di inizio lavori
Soggetto verificatore	CmVE, ARPAV per verifiche tecniche, Comune di Jesolo

Condizione n° 13.

Macrofase	POST OPERAM
Oggetto della condizione	Al fine di contenere l'impatto acustico a carico dei ricettori residenziali e non residenziali circostanti determinato dalla realizzazione di eventi occasionali di intrattenimento nelle aree esterne del nuovo insediamento commerciale, deve essere predisposto un protocollo relativo alla realizzazione e gestione degli eventi, nonché alla progettazione e realizzazione delle relative infrastrutture, finalizzato a garantire il minimo impatto acustico verso i ricettori nonché a minimizzare i disagi per le persone residenti nelle abitazioni circostanti. Il protocollo dovrà indicare in particolare, il numero massimo di eventi realizzabili compatibilmente con la normale fruizione degli ambienti residenziali circostanti, che in ogni caso non dovrà essere superiore a 5 eventi/anno in aderenza a quanto già previsto dal Regolamento del Comune di Jesolo per altre fattispecie analoghe.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Dovrà essere trasmessa a CmVE, una relazione contenente la descrizione dettagliata di tutte le misure previste dal protocollo. L'invio dovrà essere contestuale alla presentazione della Segnalazione Certificata di Agibilità (SCA) .
Soggetto verificatore	CmVE, Comune Jesolo

Condizione n° 14.

Macrofase	ANTE OPERAM
Oggetto della condizione	Al fine di contenere l'impatto determinato dagli impianti di illuminazione esterna del nuovo insediamento commerciale, nella progettazione di tali impianti, oltre a rispettare i vincoli tecnici imposti dalla normativa regionale vigente, si dovrà prevedere la minimizzazione dell'immissione di luce intrusiva verso le aree di pertinenza degli insediamenti residenziali e non residenziali circostanti, garantendo in ogni caso almeno il rispetto delle limitazioni all'immissione di luce intrusiva indicate nella norma UNI 12464-2 per le zone di tipo E2. Inoltre per l'illuminazione esterna si dovranno impiegare fonti di luce con Temperatura di Colore Correlata (CCT) non superiore a 3000 °K, e preferibilmente con CCT inferiore.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Dovrà essere trasmesso a CmVE il Progetto illuminotecnico relativo a tutti gli impianti di illuminazione esterna del Centro Commerciale, all'interno del quale dovrà essere data evidenza del rispetto in sede progettuale della presente prescrizione. L'invio dovrà essere contestuale alla presentazione al Comune del Progetto Illuminotecnico entro 45 giorni dal ricevimento del provvedimento autorizzativo (PAUR) e comunque prima DEL RILASCIO DEL PERMESSO DI COSTRUIRE delle opere di urbanizzazione primaria.
Soggetto verificatore	CmVE, ARPAV per le verifiche tecniche, Comune di Jesolo

Condizione n° 15.

Macrofase	POST OPERAM
Oggetto della condizione	Al fine di verificare l'effettiva attuazione di quanto prescritto in tema di tutela dall'inquinamento luminoso, deve essere prevista nel Piano di Monitoraggio

	Ambientale la verifica del rispetto dei valori massimi di luce intrusiva immessa mediante misure da eseguirsi a confine dell'insediamento commerciale in corrispondenza delle abitazioni e degli altri insediamenti,
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Dovrà essere trasmessa a CmVE la relazione conclusiva dei rilievi strumentali eseguiti, entro 60 giorni dall'apertura del centro commerciale.
Soggetto verificatore	CmVE, ARPAV per le verifiche tecniche

Condizione n° 16.

Macrofase	POST OPERAM
Oggetto della condizione	Al fine confermare i risultati predittivi dello studio viabilistico redatto (scenario SDP7), entro un anno dall'attivazione della struttura commerciale dovrà essere eseguito il monitoraggio sulla viabilità. Questo dovrà essere svolto durante il periodo estivo di massima affluenza alle località balneari mediante l'esecuzione d'indagini di rilievo dei flussi veicolari, con l'utilizzo anche di contatori automatici di traffico oltre alle verifiche manuali per la conoscenza delle matrici O/D di ogni intersezione, sia quelle già presenti che quelle previste in progetto. Sarà necessario eseguire conteggi sugli accessi/uscite dall'area commerciale per il riscontro delle previsioni progettuali in merito ai flussi attratti/generati. Dovrà essere data evidenza dell'efficacia della pista complanare monodirezionale di by-pass dell'anello della rotatoria sulla SR43. Nel caso in cui si dovessero riscontrare situazioni di criticità si dovranno sottoporre preliminarmente alla Città Metropolitana e all'Amministrazione Comunale adeguate opere di mitigazione. In seguito nel caso, al fine di verificare l'adeguatezza delle successive opere mitigatorie poste in essere, dovrà essere ripetuta la campagna di monitoraggio viabilistico.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Entro un anno dall'apertura della struttura commerciale dovrà essere eseguito il monitoraggio sulla viabilità , secondo le modalità sopra indicate. Entro 30 gg dalla conclusione del medesimo monitoraggio , dovrà essere inviata alla Città metropolitana la relazione contenente gli esiti e le valutazioni sulle possibili mitigazioni da applicare.
Soggetto verificatore	CmVE, Comitato VIA per le verifiche tecniche.

Condizione n° 17.

Macrofase	ANTE OPERAM
Oggetto della condizione	In merito al piano di utilizzo terre si riportano le seguenti considerazioni: <ol style="list-style-type: none"> 1. i campioni prelevati devono rispettare la vigente normativa DPR 120/2017, in particolare l'allegato 2, art. 8 "Procedure di campionamento in fase di progettazione" in cui la profondità d'indagine è determinata in base alla profondità prevista dagli scavi; inoltre i campioni d'indagine devono essere congrui alle effettive dimensioni dell'area, pertanto il numero complessivo dei campioni prelevati risulta al momento insufficiente; 2. si chiede di specificare inoltre quanto materiale verrà destinato a ciascun sito al di fuori dell'area cantiere.
Termine per l'avvio della verifica di	Dovrà essere trasmessa a CmVE e Dipartimento Provinciale ARPAV

ottemperanza	l'aggiornamento del PUT entro 45 giorni dal ricevimento del provvedimento autorizzativo (PAUR) e comunque prima dell'inizio dei lavori secondo le usuali procedure stabilite da ARPAV.
Soggetto verificatore	CmVE, ARPAV per le verifiche tecniche, Comune di Jesolo

Condizione n° 18

Macrofase	ANTE OPERAM – CORSO D'OPERA
Oggetto della condizione	I dettagli forniti nel modello di ricaduta inviata in data 26 giugno 2020 non consentono di escludere uno scenario peggiorativo: questo deve essere compensato attraverso le compensazioni a verde proposte nello SIA e con soluzioni di mobilità alternativa (piste ciclabili e relative aree di parcheggio, navette di collegamento a basse emissioni, soluzioni di mobilità elettrica nel territorio balneare, o altre proposte per incentivare la mobilità sostenibile ecc) da concordare con l'Amministrazione comunale prima dell'inizio dei lavori e da ultimare prima dell'apertura del centro commerciale.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Dovrà essere trasmessa a CmVE entro 45 giorni dal ricevimento del provvedimento autorizzativo, una relazione contenente le proposte di collocazione e realizzazione delle superfici a verde e delle soluzioni di mobilità alternativa sopra richiamate a titolo esemplificativo. Di conseguenza si proponga al Comune una integrazione alla Convenzione già sottoscritta in data 19.05.2015. La convenzione definitiva dovrà essere inviata alla CMVe per verifica conformità alla relazione sopra richiamata.
Soggetto verificatore	CmVE, Comune di Jesolo per co-progettazione e verifica esecuzione

Condizione n° 19.

Macrofase	ANTE OPERAM
Oggetto della condizione	Ai fini dell'ulteriore prevenzione dall'inquinamento luminoso dovrà essere attuata la schermatura delle forometrie previste sulla copertura dell'edificio in progetto.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Dovrà essere trasmessa a CmVE entro 45 giorni dal ricevimento del provvedimento autorizzativo, una relazione contenente le proposte di esecuzione di quanto sopra richiesto.
Soggetto verificatore	CmVE

Condizione n° 20.

Macrofase	ANTE OPERAM
Oggetto della condizione	Ai fini dell'ulteriore prevenzione dall'inquinamento elettromagnetico per ogni cabina elettrica dovrà essere rispettata la fascia di rispetto al fine di evitare permanenze continuative di persone.

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Dovrà essere trasmessa a CmVE la fase di progettazione esecutiva entro 45 giorni dal ricevimento del provvedimento autorizzativo.
Soggetto verificatore	CmVE, Arpav per le verifiche tecniche, Comune di Jesolo

Condizione n° 21.

Macrofase	POST OPERAM
Oggetto della condizione	Ai fini dell'ulteriore prevenzione dall'inquinamento elettromagnetico per ogni cabina elettrica dovrà essere rispettata la fascia di rispetto al fine di evitare permanenze continuative di persone.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Dovrà essere trasmessa a CmVE alla fine dei lavori, prima della <u>Segnalazione Certificata di Agibilità (SCA)</u> l'opportuna documentazione tecnica e valutativa dei campi magnetici alla conclusione delle opere.
Soggetto verificatore	CmVE, Arpav per le verifiche tecniche, Comune di Jesolo

Il Presidente del Comitato

Dott. Massimo Gattolin