

CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA
COMUNE di JESOLO

COMPLESSO COMMERCIALE "JESOLO MAGICA"
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Procedura di V.I.A.
ex Art. 10 L.R. n. 4 / 2016

OPERE COMPENSATIVE E DI MITIGAZIONE
SISTEMA INFRASTRUTTURALE

MODIFICA COLLEGAMENTO SR43 - SP42

SOGGETTO
PROPONENTE: JESOLO 3000 SPA
Vicolo San Lorenzo, 16
37122 VERONA

JESOLO 3000 SPA
Sede Amm.va: Via G. Galilei, 4/A - 39100 Bolzano
Sede legale: Vicolo San Domenico, 16 - 37122 Verona
Partita IVA 02247160217

RELAZIONE GENERALE
OPERE COMPENSATIVE E DI MITIGAZIONE
SISTEMA INFRASTRUTTURALE

CODICE ELABORATO

P881 00 D
CODICE COMMESSA OPERA FASE

001
PROGRESSIVO

0
SUB

1 A C
REV ARG DIV

3					
2					
1	MODIFICA VIABILITÀ SR43	Marzo 2020	R. Davanzo	R. Davanzo	R. Davanzo
0	EMISSIONE	Agosto 2019	R. Davanzo	R. Davanzo	R. Davanzo
REV	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

PROGETTISTA: arch. Valter Granzotto
ESTENSORE SIA: arch. Roberto Davanzo

CON: arch. Emiliano Granzotto
geom. Manuel Feltrin



PROTECO engineering s.r.l.

San Donà di Piave (VE) - 30027, Via C. Battisti, 39 - tel. +39 0421 54589 fax +39 0421 54532

www.protecoeng.com

mail: protecoeng@protecoeng.com

mail PEC: protecoengineering srl@legalmail.it

P.I. 03952490278

SCALA: 1:2000

FILE:

CTB: --.ctb

INDICE

1	Premessa	2
2	Obiettivi del progetto	2
3	Caratteri funzionali e strategici della mobilità	3
3.1	Inquadramento strategico	4
3.2	Simulazioni e funzionalità della rete	6
4	Potenziamento, adeguamento e miglioramento del sistema infrastrutturale	8
4.1	Soluzioni progettuali	9
4.1.1	<i>Rotatoria all'intersezione della SR 43 con via La Bassa e la SP 42.</i>	<i>9</i>
4.1.2	<i>Accesso unidirezionale e sottopasso da SR 43 – via Adriatico al Complesso Commerciale Jesolo Magica</i>	<i>14</i>
4.1.3	<i>Percorsi ciclabili</i>	<i>16</i>
5	Documentazione progettuale	16
6	Procedure urbanistiche e valutazione ambientale strategica	17
7	Documentazione allegata alla presente Relazione Generale	19

1 Premessa

La presente relazione 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'analogha 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.

2 Obiettivi del progetto

L'elaborazione del progetto di fattibilità delle opere aggiuntive di compensazione e mitigazione infrastrutturale viabilistica, relative all'intervento di costruzione del nuovo complesso commerciale "Jesolo Magica", ha per obbiettivo la risoluzione di alcune criticità legate alle seguenti tematiche:

- a) criticità di tipo funzionale, emergenti già nello scenario viabilistico esistente, che potrebbe ulteriormente aggravarsi a seguito dell'apertura della nuova struttura commerciale, in particolare relativamente alla funzionalità della rotatoria Picchi e della SR 43, dorsale portante del sistema di accesso alle spiagge del litorale di Jesolo e Cavallino – Treporti;
- b) criticità di tipo strategico della mobilità generale del comune di Jesolo, come già accennato in premessa;
- c) potenziamento, miglioramento e adeguamento della rete viabilistica connessa all'ambito del nuovo Complesso Commerciale e delle aree circostanti.

3 Caratteri funzionali e strategici della mobilità

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, proposte dal soggetto proponente il nuovo intervento commerciale e relative a:

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

Lo studio del prof. Pasetto contiene le valutazioni relativamente ai flussi del periodo estivo, quando la mobilità veicolare in loco è massima, essendo prevalentemente prodotta dall'attrattività turistico balneare del litorale. Tali dati sono stati raccolti mediante apposita rilevazione effettuata nel mese di Agosto 2017.

L'analisi evidenzia che l'indotto dell'intervento nell'area Jesolo Magica produce aggravi sulla circolazione della rete, con accodamenti e rallentamenti localizzati e un deflusso talora difficoltoso, ma che in definitiva sono da ritenersi accettabili. Tale accettabilità è tuttavia, dipendente dagli interventi infrastrutturali da realizzarsi sia a servizio della rete che dell'insediamento commerciale medesimo.

L'attuazione degli altri insediamenti commerciali vicini a Jesolo Magica, generano indotti significativi che, aggiungendosi al traffico circolante, rendono difficoltosa la funzionalità stradale, in particolare sulla rotatoria Picchi, a causa dei flussi già presenti sulla SR 43 e del traffico diretto a nord. Il traffico con direzione sud rallenta anch'esso la circolazione nella medesima rotatoria e condiziona le immissioni dalla successiva via Lennon.

In base a tali elementi, dunque, si può asserire che qualora la rotatoria fosse alleggerita di flussi in entrata ed uscita, la funzionalità del nodo ne sarebbe sicuramente avvantaggiata.

La realizzazione del sottopasso fra SR 43 e SP 42, realizzata in rotatoria Picchi negli scorsi anni, ha permesso di apportare un sensibile beneficio all'assetto della mobilità con limitazione delle potenziali criticità della rotatoria, altrimenti gravata da elevati volumi veicolari.

Lo studio inoltre verifica che la realizzazione della rotatoria prevista dal PRGC in sostituzione della semaforizzazione posta all'intersezione fra via Roma Destra - SP 42 e via Mameli risolve

una delle principali criticità funzionali della rete attuale, acquisendo un valore ancora maggiore se contestuale alla realizzazione di una ulteriore rotatoria all'intersezione fra la SR 43 e via La Bassa - SP 42. Quest'ultima, inoltre, contribuirebbe a deviare gli spostamenti fra Jesolo e Lido nord a monte della rotatoria Picchi, gravata da volumi veicolari importanti, indirizzandoli sulle stesse vie Roma Destra (SP 42) e Mameli che, negli ultimi anni, ha invece perso carico.

La suddetta rotatoria, oltre a facilitare un accesso diretto a Jesolo Magica per le correnti di traffico provenienti da nord, libera la SR 43 di quota-parte dei flussi che normalmente impegnano la rotatoria Picchi, specialmente se diretti verso l'area nord-est del Lido.

Scaricando anche parzialmente la SR 43, se ne migliora sensibilmente l'innesto in rotatoria Picchi, tanto più che il previsto sottopasso della SR 43 permette di veicolare la residua porzione di traffico attratto da Jesolo Magica direttamente nell'area commerciale, senza indurlo a giri viziosi attraverso la rotatoria stessa.

Per quanto concerne la localizzazione della rotatoria sulla SR 43 a nord di Jesolo Magica, si evidenzia che la stessa è stata oggetto di varie considerazioni e analisi condotte con i diversi enti territorialmente competenti, sia nel corso delle riunioni nell'ambito della Conferenza dei Servizi (18/12/2019), sia mediante consultazioni tecniche preliminari ad hoc.

Per quanto attiene alla funzionalità delle soluzioni progettuali proposte, si evidenzia la positività, dal punto di vista della sicurezza e della regolarità della circolazione, della scelta di eliminare ogni possibilità di intersecazione delle traiettorie dei veicoli manovranti da/per l'area commerciale Jesolo Magica, escludendo la facoltà delle svolte a sinistra in entrata od uscita a/da il complesso commerciale.

Quando la tangenziale a nordest di Jesolo sarà realizzata, considerando contestualmente anche gli effetti prodotti dall'Autostrada del Mare, i flussi seppur potenzialmente maggiori, grazie alle agevolazioni al deflusso consentite da una viabilità adeguata, potranno ridistribuirsi e scaricare le due infrastrutture che attualmente raccolgono quasi tutto il traffico diretto alla località balneare.

3.1 Inquadramento strategico

In riferimento agli scenari strategici e di pianificazione della mobilità, la tematica è sviluppata nel dettaglio nella medesima *Relazione di impatto sulla viabilità*, redatta dal prof. ing. Marco Pasetto, dalla quale se ne riprendono gli elementi conclusivi, laddove si evidenzia che gli strumenti di pianificazione territoriale, urbana e viabilistica, a tutti i livelli, riconoscono in Jesolo una polarità nel territorio nord-orientale della Città Metropolitana di Venezia e l'attrattività indiscussa esercitata dalla città litoranea richiama una mobilità di origine eminentemente turistica, che genera una domanda infrastrutturale necessitante di una risposta efficiente a sostegno della qualità degli insediamenti e delle attività economiche espresse dai litorali veneto-orientali.

L'offerta infrastrutturale attuale sopprime in modo approssimativo ai carichi veicolari sempre più importanti e richiede l'attuazione di adeguamenti già da tempo prefigurati nella pianificazione ai vari livelli di competenza territoriale.

Gli obiettivi della pianificazione, in sintesi, sono:

- di medio-lungo periodo, consistente nella diversione della domanda di spostamento su modalità di trasporto sostenibili, efficienti e di elevata capacità, quali, ad esempio, il *tram del*

mare e il collegamento Jesolo-San Donà di Piave;

- di breve-medio termine, ma oggi con prospettive non definite, riguardante la realizzazione di un collegamento stradale diretto fra Autostrada A4 e Jesolo, la cosiddetta *Via del Mare*, accompagnato da opere di valenza comunale, quale la tangenziale fra Jesolo e Lido nord.

Il primo obiettivo è quindi volto ad alleggerire il traffico su gomma, seppure in tempi non certi e con esiti strettamente legati alle rispettive modalità di attuazione.



Assetto infrastrutturale territoriale di Jesolo desunto dagli obiettivi strategici del PAT: in rosso la viabilità di connessione territoriale di scala vasta esistente ed eventualmente da migliorare; in verde la viabilità da completare.

Il secondo obiettivo richiede una simultaneità attuativa di interventi sovracomunali (superstrada a pedaggio Meolo-Jesolo) e comunali, perché senza questi ultimi non è pensabile che la viabilità esistente possa reggere i flussi che con più quantità e velocità raggiungerebbero Jesolo.

Se il traffico diretto alle zone centro e nord del Lido non potesse contare su un percorso dedicato, ne risulterebbe ancor più caricata la SR 43, la quale richiederebbe importanti opere di adeguamento, comunque difficilmente risolutiva delle criticità che la stessa presenta nelle strozzature a valle, in corrispondenza dell'entrata al centro abitato del Lido.

Le opere di compensazione e di mitigazione, di cui al progetto allegato, possono però risultare nel frattempo utili a drenare il traffico diretto alle zone centro-settentrionali del Lido, evitando il coinvolgimento del centro abitato per tramite della rotatoria Picchi, già caricata del traffico afferente la vicina zona commerciale esistente e proveniente, o diretto, alla parte meridionale del Lido medesimo.

3.2 Simulazioni e funzionalità della rete

Lo Studio di Impatto sulla Viabilità, ha quindi valutato gli effetti della realizzazione del nuovo compendio commerciale e delle compensazioni/mitigazioni infrastrutturali considerando e confrontando diversi scenari e calcolando il "Livello di Servizio" della rete locale in relazione a ciascuno scenario, espresso in una scala di valori che va da A (condizioni ottimali di circolazione = deflusso libero) ad F (condizioni peggiori = congestione).

Il modello utilizzato, consolidato e accettato a livello internazionale, correla il Livello di Servizio con il parametro "tempo di ritardo", che rappresenta il tempo perso dai veicoli, rispetto a quanto teoricamente necessario in condizioni di deflusso libero, per difficoltà di transito, di sorpassi e manovre con conseguente formazione di code.

Sintetizzando i risultati prodotti dallo studio specialistico, di seguito si riportano le tabelle dei Livelli di Servizio, relativi ai principali rami della rete, per l'ora di punta del giorno prefestivo, per Stato di Fatto e Scenario di Progetto ottimale.

Considerando lo scenario di Stato di Fatto, si osserva che, nonostante flussi veicolari rilevanti, i rallentamenti per l'immissione nelle intersezioni determinano accodamenti che non assurgono generalmente a livello di criticità. In rotatoria "Picchi", il Livello di Servizio è sempre A o B. Unica eccezione riguarda le immissioni verso nord dalla rotatoria sulla SR 43, ove si determinano accodamenti a causa della velocità del traffico nella strada principale e, soprattutto, dei suoi ingenti volumi. Altra criticità attuale emerge nella intersezione fra SP 42 - via Roma Destra e via Mameli, ove l'incrocio semaforizzato evidenzia Livelli di Servizio anche uguali a D.

LIVELLI DI SERVIZIO – SDF				
RAMO/SEZIONE	Dir.	Link	Ritardo [s]	LdS
SP 42, a nord di via Mameli	Sud	21-27-56-55	50,7	D
SP 42, a sud di via Mameli	Nord	123-20-55	7,3	A
via Mameli	Nord	24-23-59-55	20,3	C
SP 42, presso rotatoria Picchi	Sud	17-99-76-88h-88a	3,8	A
SR 43, svincolo verso rotatoria Picchi	Sud	106-79-88b	5,1	A
SR 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 SP 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 SP 42 sud, presso rotatoria Sea Life	Est	8-75-29-12a	3,3	A

Omettendo in questa sede le valutazioni dei vari scenari studiati, per i quali si rinvia al documento redatto dal prof. Pasetto, si richiama l'esito della simulazione riferita allo scenario di progetto modificato con l'inserimento della rotatoria all'intersezione fra la SR 43 e via La Bassa, integrato dall'inserimento di una corsia dedicata per la svolta a destra da via La Bassa sulla SR 43 in direzione nord. Tale ipotesi progettuale (SDP6bis) ha lo scopo di ridurre il rallentamento

nell'approccio in rotatoria da via La Bassa, a causa del forte traffico di transito nella direttrice sud-nord della SR 43. Le simulazioni mostrano una riduzione del tempo di ritardo in ingresso in rotatoria su tale strada (il LdS diventa B), ma anche qualche incremento di perditempo nell'immissione della corrente di traffico, proveniente dalla corsia dedicata, sulla SR 43 a causa del tipo di regolazione dell'intersezione tra la corsia dedicata e la strada principale, realizzato a precedenza ("STOP"), non essendo consentito dal D.M. 19.04.2006 l'utilizzo di una corsia specializzata di ingresso, che avrebbe ottimizzato gli accessi nel nodo.

LIVELLI DI SERVIZIO – SDP 6bis				
RAMO/SEZIONE	Dir.	Link	Ritardo [s]	LdS
SR 43 presso rotatoria con via La Bassa	Sud	80-26-22-194c	4,6	A
SR 43 presso rotatoria con via La Bassa	Nord	68-15-194a	19,2	C
via La Bassa – ingresso rotatoria	Ovest	65-133-66-194b	13,6	B
via La Bassa – corsia dedicata per la svolta a destra	Nord	160-162-163-141	9,6	A
SP 42, a nord di via Mameli	Sud	27-56-134-142-134a	9,7	A
SP 42, a sud di via Mameli	Nord	123-20-55-136-134c	5,9	A
via Mameli	Nord	24-23-59-137-134d	3,8	A
via La Bassa	Est	65-62-135-134b	4,4	A
SP 42, presso rotatoria Picchi	Sud	17-99-76-88h-88a	6,0	A
SR 43, svincolo verso rotatoria Picchi	Sud	106-79-88b	16,9	C
SR 43, svincolo da rotatoria Picchi	Nord	100-104-2	21,4	C
via Lennon, presso rotatoria Picchi	Est	117-118-119-90	29,6	D
via Equilio, presso rotatoria Picchi	Ovest	97-87-88f	2,7	A
svincolo immissione da rotatoria Picchi in S.P. n. 42 sud	Sud	95-96-9	4,1	A
viale del Marinaio, presso rotatoria Picchi	Nord	16-89-85-88d	3,6	A
viale del Marinaio, presso rotatoria Sea Life	Sud	88-13-12e	2,0	A
viale del Marinaio, presso rotatoria Sea Life	Nord	82-10-12c	5,4	A
svincolo uscita da S.P. n. 42 sud, presso rotatoria Sea Life	Est	8-75-29-12a	3,3	A

 Livello di Servizio in miglioramento rispetto a Stato di Fatto

 Livello di Servizio in peggioramento rispetto a Stato di Fatto

Sinteticamente, il confronto i dati complessivi riguardanti velocità media, ritardo complessivo, ritardo medio sulla rete e tempo di viaggio degli scenari analizzati, è riportato nella tabella seguente, la quale conferma l'idoneità dello scenario SDP6/SDP6bis a migliorare la mobilità nell'ambito di studio.

SCENARIO	Velocità media [km/h]	Ritardo totale [s]	Ritardo medio sui rami [s]	Tempo di viaggio totale [s]
SDF	45,4	216	1,42	893
SDP1	43,8	735	4,30	1.438
SDP2	41,3	965	5,51	1.682
SDP4	47,9	202	0,92	999
SDP5	48,1	255	1,00	1.155
SDP6	47,0	239	0,99	1.084
SDP6-bis	46,9	238	0,97	1.093

La tabella dimostra dunque che:

- 1) le condizioni di circolazione nello scenario di progetto SDP1 sono peggiori rispetto allo scenario attuale, a causa di maggiori 1.950 movimenti/ora attesi a seguito dell'insediamento dell'area Commerciale;
- 2) nello scenario SDP1 la velocità media si riduce poco meno del 4%, ciò indica che le condizioni di deflusso non subiscono un aggravio sensibile; il tempo di ritardo complessivo e medio sui rami aumenta di circa tre volte; il tempo di viaggio complessivo nella rete esaminata aumenta del 60% nello scenario futuro, compatibilmente col maggior numero di veicoli cui il conteggio si applica;
- 3) lo scenario SDP2, in presenza dell'area commerciale ad est di via Roma Destra segna un ulteriore peggioramento delle condizioni di utilizzo della rete: rispetto a SDP1, la velocità si riduce di un ulteriore 6%, il ritardo totale e medio sui rami aumenta del 30%, il tempo di viaggio del 17%;
- 4) lo scenario SDP4 si rivela, a conferma di quanto sopra, come quello potenzialmente risolutivo delle attuali (parzialmente) e future criticità, giacché consente una fluidificazione del traffico (velocità aumenta del 16% rispetto a SDP2 e persino del 5,5% rispetto all'attuale), una diminuzione del tempo di ritardo totale (-6% rispetto ad oggi e ridotto a circa 1/4 di quanto previsto in SDP2), una riduzione del ritardo medio sui rami (-35% rispetto a l'odierno) e un leggero aumento del tempo di viaggio complessivo (+11,8% rispetto ad oggi, nonostante i maggiori flussi; -40,6% rispetto a SDP2, a parità di volume veicolare);
- 5) le condizioni di circolazione nello scenario di progetto SDP5, come presumibile, peggiorano rispetto allo scenario SDP4, a causa dei maggiori movimenti attratti/generati a seguito della realizzazione del nuovo polo nautico;
- 6) nello scenario SDP6, l'inserimento della nuova rotatoria fra S.R. n. 43 e Via La Bassa implica una riduzione minima della velocità media nella rete (-2.3 %) rispetto allo SDP5, e ciò si deve alla diversa regolazione dell'intersezione; le condizioni di deflusso migliorano con la riduzione del ritardo totale (e medio sui rami) e del tempo di viaggio complessivo;
- 7) lo scenario SDP6-bis presenta indicatori globali di deflusso pressoché uguali a quelli dello scenario SDP6, potendosi considerarlo equivalente, viste le poco apprezzabili (inferiori all'1%) variazioni di velocità (in diminuzione), tempo di ritardo (in riduzione in termini complessivi e medi), tempo di percorrenza (in aumento).

Per ogni ulteriore specifica precisazione si rinvia allo studio specialistico a firma del prof. ing. Marco Pasetto, che costituisce parte integrante, oltre che dello Studio di Impatto Ambientale, anche del progetto di riferimento della presente.

4 Potenziamento, adeguamento e miglioramento del sistema infrastrutturale

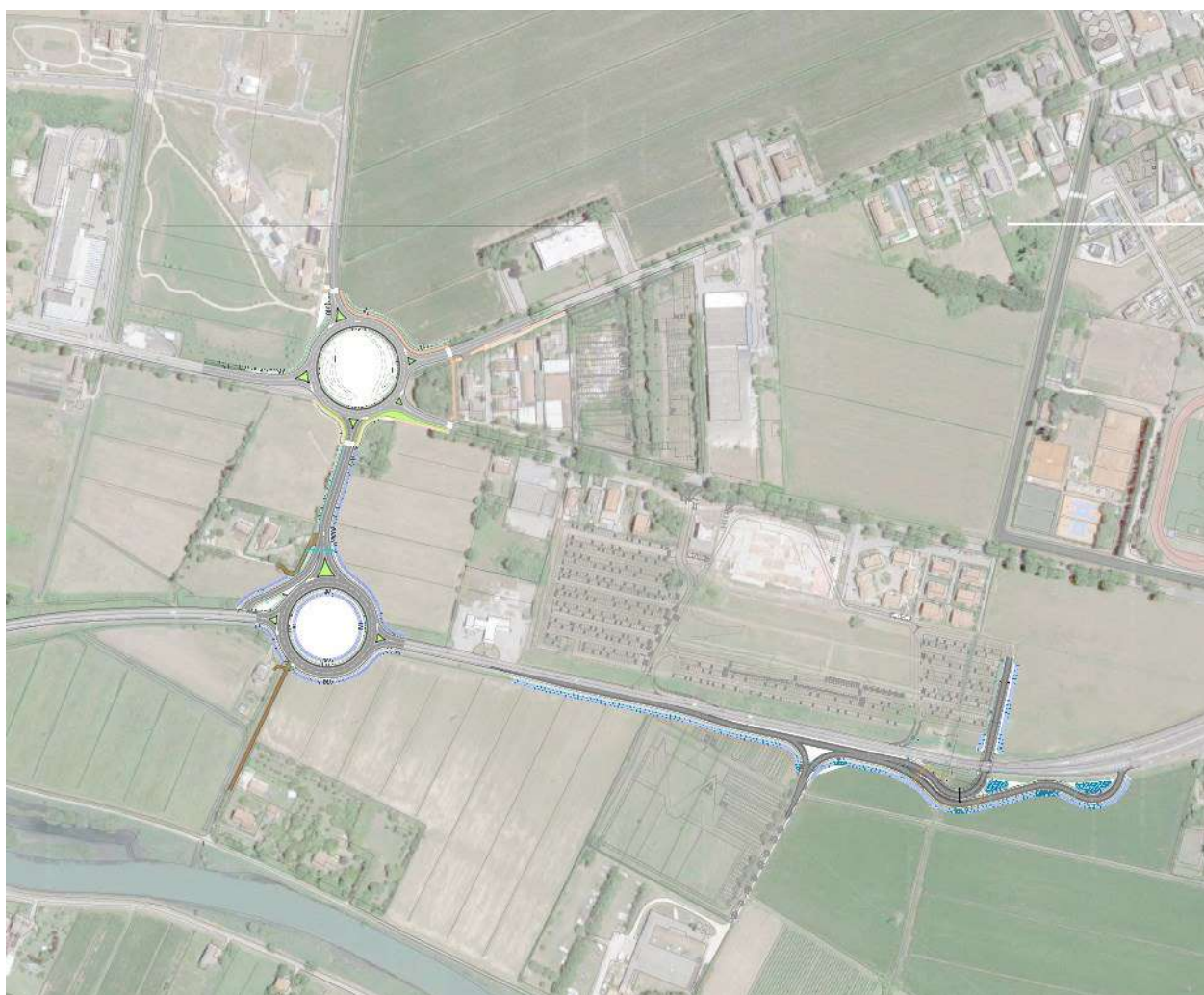
Nel merito della realizzazione delle opere compensative dell'intervento, per quanto non sia stato precisato nell'ambito della stesura dello Studio di Impatto Ambientale, si registra la sostanziale conferma delle soluzioni proposte con questa ultima definizione, sia dall'ente proprietario della SR 43, Veneto Strade S.p.A. (cfr. il già citato parere del 04/02/2020) che del comune di Jesolo, come emerso da vari incontri con i funzionari e gli amministratori comunali e peraltro precisato

nella lettera del Settore Tecnico – U.O. Urbanistica e Cartografico, Pianificazione e Ufficio Espropriazioni del 14/02/2020.

4.1 Soluzioni progettuali

Il citato Studio del Traffico, redatto dal prof. ing. Marco Pasetto, offre ampia verifica positiva alle soluzioni proposte dal progetto delle opere compensative e mitigative del sistema infrastrutturale allegato.

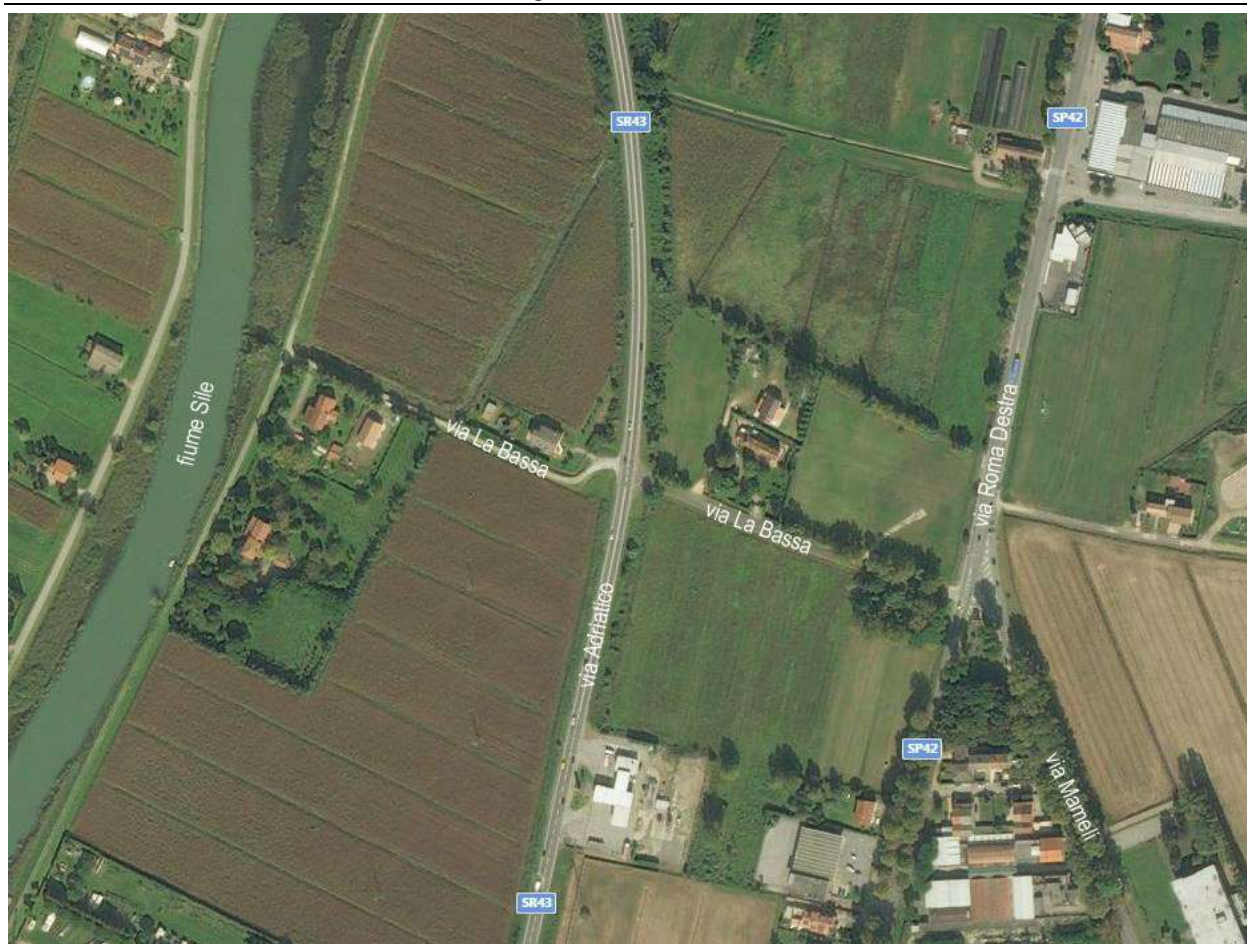
Si rammenta, altresì, che il soggetto proponente ha già sottoscritto l'impegno con il comune di Jesolo per la realizzazione della nuova rotatoria posta all'intersezione fra via Roma Destra – SP 42 e via Goffredo Mameli, opera che svolgerà una funzione importante nella fluidificazione dell'accessibilità alla zona centrale del Lido di Jesolo.



Planimetria generale di progetto su base ortofotografica.

4.1.1 Rotatoria all'intersezione della SR 43 con via La Bassa e la SP 42.

La realizzazione della nuova rotatoria sulla SR 43 configura un sistema gemellare con la rotatoria 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.



Stato di fatto della di via La Bassa nel tratto compreso fra le intersezioni con la SR 43 e la SP 42 (base BingMaps).

La sistemazione con circolazione a rotatoria di progetto, ubicata all'altezza dell'esistente attestazione di via La Bassa sulla Strada Regionale risulta essenzialmente 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 confluenza della SR 43, mentre il terzo da via La Bassa. Quest'ultima sarà adeguata per accogliere i flussi di traffico di scambio tra le due rotatorie.



Via La Bassa vista dall'incrocio con la SR 43 – via Adriatico.



L'imbocco di via La Bassa visto dalla SP 42 – via Roma Destra.



Configurazione planimetrica del sistema di rotatorie all'intersezione della SR 43, via La Bassa e SP 42.

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.

In corrispondenza dell'attestazione di questi rami sull'anello sono previste isole spartitraffico che delimitano la corsia di ingresso da quella in uscita. Le singole corsie hanno larghezza rispettivamente pari a 3,75 m in ingresso e 4,50 m in uscita. La maggiore larghezza della corsia di uscita è prevista, come da normativa vigente, per favorire l'abbandono dell'anello da parte dei veicoli. L'anello giratorio è costituito da due corsie di larghezza pari a 4,00 m. Le dimensioni maggiori della corsia in anello sono state scelte per favorire il mantenimento dell'ingombro del mezzo all'interno della corsia, tenuto conto del ridotto raggio di curvatura che un mezzo pesante è tenuto ad osservare durante la manovra di attraversamento del nodo, senza invadere la corsia attigua. Inoltre, in relazione alle dimensioni superiori del diametro dell'anello giratorio rispetto alle rotatorie convenzionali, la pendenza trasversale della piattaforma è unica verso l'interno e pari al 2,5%, in modo tale da compensare l'effetto negativo della forza centrifuga, in questo caso maggiore, poiché il veicolo percorre l'anello ad una velocità superiore. Ciò comporta lo smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma sul fosso di guardia previsto nell'isola a verde centrale e trasferite poi all'esterno da specifici manufatti posti al di sotto della piattaforma stradale.

Come previsto dallo studio del traffico la componente di flusso che proviene dalla rotatoria prevista fra SP 42 e via Mameli, nelle fasce orarie di certi periodi assume valori importanti, così per evitare ripercussioni negative sulle manovre di scambio all'interno del nodo della rotatoria sulla SR 43, si prevede la realizzazione di una pista monodirezionale che bypassa l'anello, provenendo da via La Bassa, attestandosi direttamente sulla Strada Regionale, sulla corsia in direzione Nord.

Così come previsto da normativa, l'attestazione della pista sulla viabilità principale è prevista a T, con una manovra stop e angolazione planimetrica di 70° per favorire la visibilità.

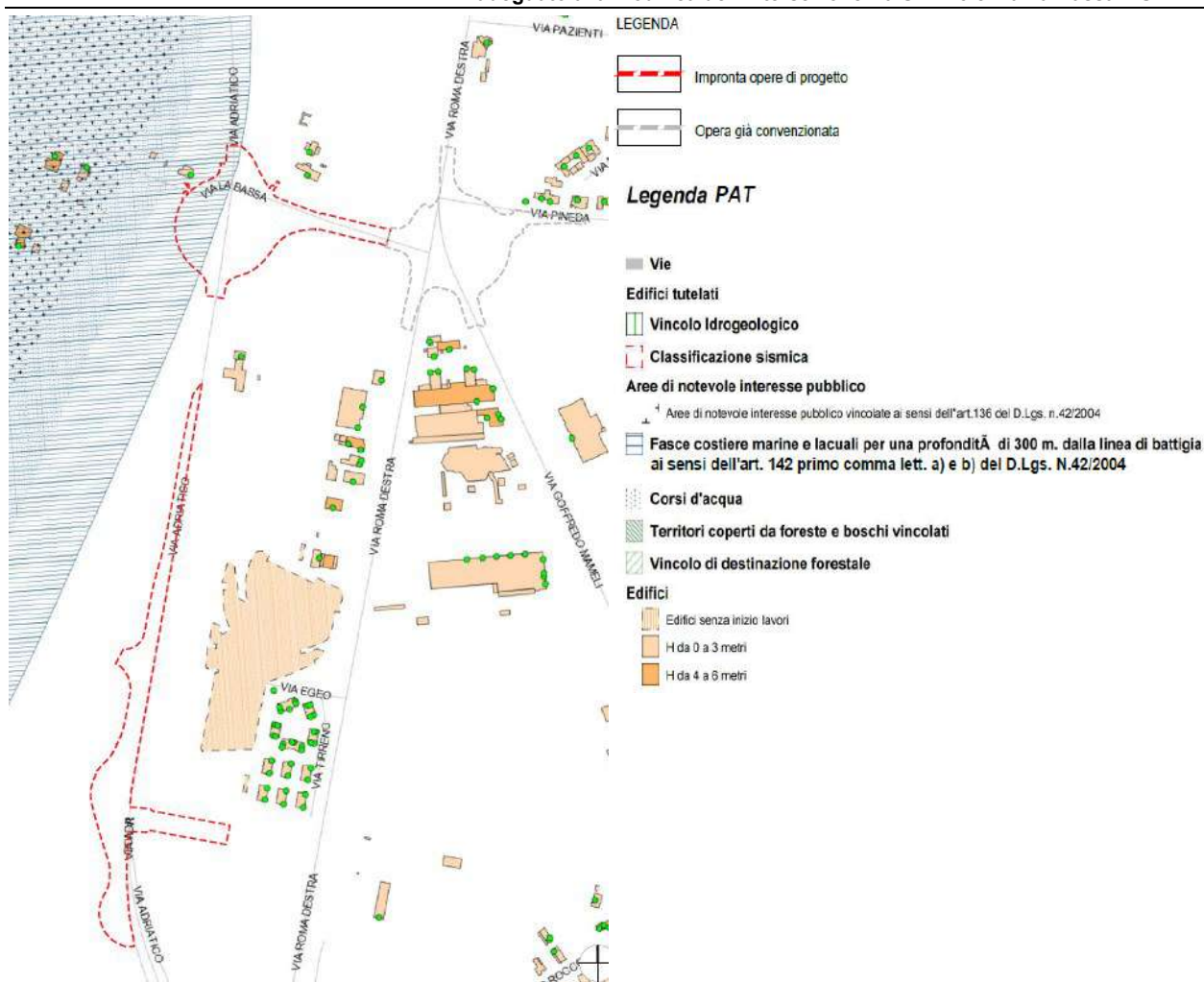
La normativa, infatti, non consente corsie dedicate per manovre di immissione su strade bidirezionali ad unica carreggiata e una corsia per senso di marcia. La presenza dello "stop", piuttosto che la segnaletica di dare la precedenza, è legata alla visibilità necessaria per l'utente che si immette, in relazione alla vicinanza dell'uscita dall'anello.

La pista monodirezionale presenta una corsia di larghezza pari a 4,00 m e banchine laterali da 1,00, per una larghezza complessiva della piattaforma stradale pari a 6,00 m. Infine, lungo il perimetro dell'anello, lato Ovest, si attesta anche una controstrada esistente a servizio di alcune unità abitative dislocate nell'area compresa tra la Strada Regionale e il Canale. Attualmente questa viabilità si attesta sull'asse principale, grossomodo all'altezza della prevista rotatoria e, di conseguenza, questo ramo minore è stato riposizionato sul perimetro dell'anello, a distanza adeguata dai rami di immissione della Strada Regionale.

La soluzione di rotatoria appena descritta è sostitutiva della bretella unidirezionale di collegamento fra SR 43 e SP 42 precedentemente ipotizzata.

Con la documentazione relativa alla variante urbanistica, allegata contestualmente al deposito della presente, si introduce dunque la nuova rotatoria sulla SR 43 – via La Bassa, provvedendo del pari alla rimozione della suddetta bretella.

Relazione generale opere compensative e di mitigazione del Sistema Infrastrutturale adeguato alla modifica dell'intersezione fra S.R. 43 e via La Bassa – S.P. 42



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).

La soluzione a rotatoria risulta altresì migliorativa per quanto attiene l'impatto paesaggistico, in quanto, allontanandosi dal corso del fiume Sile, l'opera da realizzare risulta pressoché totalmente all'esterno della fascia di tutela ex art. 142, lettera c) del D.Lgs. 42/2004. Purtroppo, la rilevante dimensione della nuova rotatoria, incide, seppur limitatamente, la fascia di tutela ai sensi, sempre dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004, ma della lettera a).

Dal punto di vista idraulico la realizzazione della nuova rotatoria contempla la deviazione dei fossi di guardia della SR 43, così che scorrano lungo il perimetro della rotatoria stessa, mantenendo la separazione delle acque fra i due lati della strada regionale.

In corrispondenza delle rampe di accesso alla rotatoria, il fossato sarà collegato con un tombino del diametro di mm 800.

In seguito alla risagomatura ed allargamento di via La Bassa, il fosso nord della stessa dovrà essere parzialmente tombinato, sempre con diametro 800 mm, sia in vicinanza della rotatoria che presso l'accesso carraio all'abitazione sul lato nord.

Al fine di mantenere il medesimo recettore originario delle acque, sarà realizzato un tombino di attraversamento della strada che si collegherà al nuovo fosso di guardia sud di via La Bassa. I nuovi fossati di guardia saranno in grado di accogliere sia le acque di piattaforma che quelle di drenaggio della circostante campagna.

All'interno dell'anello giratorio, si prevede la realizzazione di un fossato lungo il perimetro interno che avrà lo scopo di drenare l'area interna all'anello ma anche di costituire un volume di invaso per invarianza idraulica.

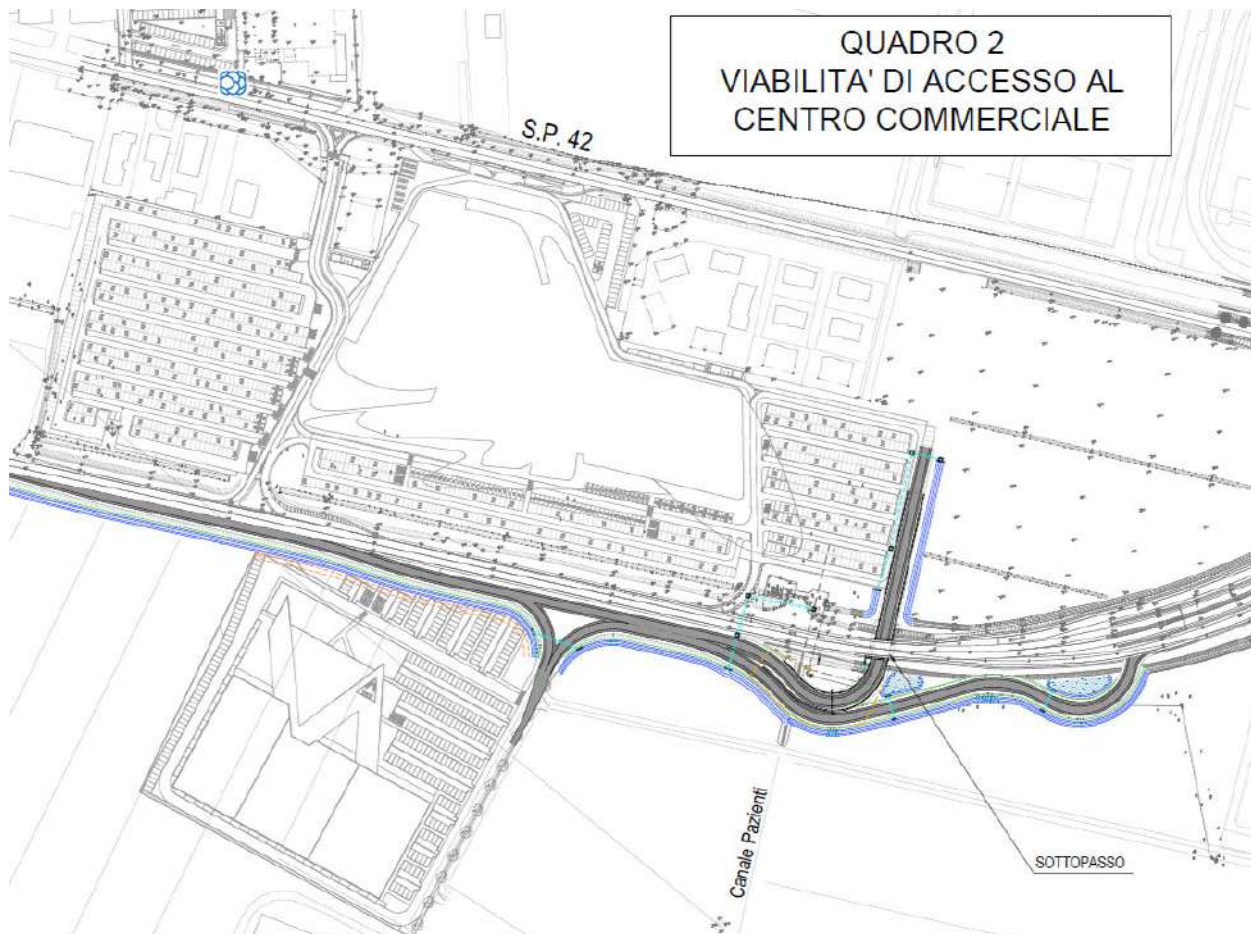
4.1.2 Accesso unidirezionale e sottopasso da SR 43 – via Adriatico al Complesso Commerciale Jesolo Magica

Allo scopo ulteriore di attenuare il carico sulla rotatoria Picchi, da parte dei veicoli in accesso al nuovo Complesso Commerciale di Jesolo Magica, è proposta anche la realizzazione di una seconda opera infrastrutturale da costruirsi nella zona a sud dell'insediamento e costituita da una seconda bretellina che, sempre dalla SR 43 con direzione verso il Lido di Jesolo - Cavallino, si immetterà nei bacini di parcheggio meridionali del complesso, attraversando il corpo stradale della SR 43 mediante la realizzazione di un sottopasso.

Onde ottenere le quote necessarie per sottopassare la SR, la bretellina dovrà sviluppare una curva che consenta di porsi in positura perpendicolare rispetto alla SR medesima.

Nella definizione della proposta del progetto di fattibilità tecnico-economica di quest'opera, si è tenuto conto della vicinanza con l'ambito del P.U.A. "Navis", che risulta prospiciente al sito di Jesolo Magica, ma posto sul lato opposto della SR 43.

La ragione della proposta di progetto è dunque quella di agevolare l'ingresso al complesso commerciale, senza penalizzare il transito sulla strada regionale.



Stralcio planimetrico tratto dal progetto dell'opera di accesso diretto a Jesolo Magica dalla SR 43.

Si tratterà di realizzare una rampa di svincolo monodirezionale ad una singola corsia che si staccherà dalla SR 43 in prossimità del nuovo complesso, scenderà in trincea e, con un nuovo manufatto di sottopasso, attraverserà a livelli sfalsati l'asse principale e quindi risalire in superficie, fino ad attestarsi in corrispondenza dell'ingresso ai parcheggi del complesso commerciale. In conformità a quanto previsto dalle norme tecniche vigenti, la suddetta rampa inizierà con una corsia di affiancamento in uscita dalla SR 43.

Una volta in sede propria, la rampa proseguirà, per un primo tratto nella medesima direzione ed in parallelo alla stessa SR, qui viene previsto il raccordo con una viabilità secondaria esistente che, nella configurazione attuale, si attesta direttamente sulla SR. Questo ramo secondario è attualmente di accesso ai fondi limitrofi, ma in futuro costituirà la viabilità di accesso all'area in cui è prevista la realizzazione del P.U.A. "Navis".

Il progetto quindi riorganizza l'intersezione, prevedendo un'uscita da e per la strada secondaria con manovre di sola svolta a destra.

Per quanto concerne l'immissione, in direzione della rotatoria Picchi, si propone un affiancamento alla rampa di progetto realizzando quindi un breve tratto di carreggiata monodirezionale a due corsie, che potrebbe fungere anche da possibile zona di scambio, seppure l'entità dei veicoli necessitanti di tale manovra risulti non significativa.

Superato il tratto di affiancamento la rampa principale si stacca e prosegue in sede propria scendendo in trincea con una livelletta avente pendenza del 7%, allontanandosi contestualmente dalla SR e curvando fino a disporsi perpendicolarmente a questa.

L'attraversamento a livelli sfalsati della SR avverrà quindi in sottopasso, realizzato mediante una struttura scatolare in c.a. della lunghezza necessaria al superamento della piattaforma stradale della SR.

La luce libera minima interna al manufatto per il transito dei veicoli è pari a 4,50 ml, con un'altezza dal piano di appoggio della struttura del piano viabile di 5,30 ml.

Una volta superato il sottopasso, la rampa proseguirà in rettilineo, risalendo di quota con una pendenza di circa il 5,5% e infine accedere all'area parcheggio del nuovo complesso commerciale.

Dal punto di vista idraulico, la soluzione imposta dal progetto stradale determina la formazione di due aree intercluse.

La modalità di sgrondo però sarà sempre la medesima e sarà quindi realizzato un nuovo fosso di guardia allineato lungo il lato ovest della nuova bretella.

Tale fossato sarà collegato al reliquato del canale Pazienti, deviando tuttavia l'acqua verso nord e realizzando un nuovo tombino di attraversamento della SR 43, poco più a nord del nuovo sottopasso. Giunto sul lato opposto della SR, il tombino volgerà a sud ricollegandosi infine al suddetto reliquato del canale Pazienti.

Il tombino preesistente sarà invece modificato, eliminando il tratto sottostante la nuova bretella, mantenendo però in funzione il tratto immediatamente successivo, al quale saranno recapitate le acque che si raccoglieranno nel sedime del nuovo sottopassaggio.

Infine, le due aree intercluse tra la nuova bretella e la SR43 saranno collegate al fossato ovest

della bretella stessa per mezzo di opportuni tombini.

Per ogni ulteriore dettaglio si rinvia agli elaborati tecnici e alla documentazione descrittiva specialistica prodotta nell'ambito della progettazione di fattibilità tecnico-economica delle opere di compensazione e mitigazione infrastrutturale viaria connesse all'intervento.

4.1.3 Percorsi ciclabili

L'elaborato grafico-planimetrico generale di progetto stradale evidenzia anche i percorsi ciclabili che, oltre a recepire precedenti prescrizioni, sono prolungati sul lato orientale di via Roma Destra – SP 42 per l'intero sviluppo dell'affaccio di Jesolo Magica su detta strada, in modo che la pista ciclabile protetta, possa arrivare a connettere i percorsi esistenti con il gruppo di case a sud del nuovo complesso, come schematicamente evidenziato nella figura seguente.



Schematizzazione dell'assetto insediativo in riferimento alla accessibilità e connessione ciclabile del nuovo complesso commerciale di Jesolo Magica.

5 Documentazione progettuale

La documentazione allegata alla presente Relazione Generale è stata aggiornata rispetto alla modifica apportata al collegamento fra SR 43 e via La Bassa – SP 42.

È stata perciò aggiornata in primis la documentazione di natura urbanistica necessaria per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio delle aree di proprietà terza, necessarie per la realizzazione delle opere infrastrutturali, che, seppur realizzate in concomitanza della realizzazione di una nuova struttura commerciale, avranno senso e funzione pubblica a servizio del

tessuto insediativo urbano di Jesolo.

Sono stati quindi aggiornati tutti gli elaborati relativi alle valutazioni di impatto ambientale che sono state ritenute di maggiore potenzialità sulla scorta delle valutazioni eseguite in precedenza e durante l'iter di percorso dal momento in cui è stata depositata l'istanza di nuovo giudizio di compatibilità ambientale.

In particolare, oltre al progetto viabilistico, idraulico e strutturale, si è provveduto ad aggiornare al nuovo assetto infrastrutturale di progetto la documentazione di seguito richiamata:

- Stime e proiezioni tecnico economiche, sia dei costi di realizzazione delle opere infrastrutturali, che dei costi di esproprio;
- Studio del traffico e dell'Impatto sulla Viabilità;
- Studio di Impatto Acustico;
- Impatto paesaggistico con l'emissione di una nuova Relazione Paesaggistica, necessaria in quanto è imprescindibile, da parte del comune di Jesolo, l'emissione dell'Autorizzazione Paesaggistica, previo parere vincolante della Soprintendenza competente per territorio, in quanto la rotatoria di nuovo inserimento interferisce, seppur parzialmente, con il vincolo paesaggistico di legge generato dalla laguna di Venezia.

Considerati i riscontri ottenuti dalle precedenti elaborazioni relative alla valutazione degli impatti in atmosfera, si è ritenuto superfluo procedere ad un aggiornamento dello studio specifico, in quanto le modifiche apportate al sistema infrastrutturale di progetto non risultano tali da influire in maniera sensibile sulle simulazioni di emissione già elaborate.

Analogamente, per quanto attiene alla valutazione del rischio archeologico, si evidenzia che, vista la tipologia delle opere infrastrutturali previste tutte in rilevato, si ritiene comunque lo studio già sviluppato in occasione della precedente integrazione, adeguato anche a coprire il diverso assetto infrastrutturale generato dall'eliminazione della bretella unidirezionale fra SR 43 e SP 42, sostituita dalla rotatoria all'intersezione fra SR 43 e via La Bassa.

L'indagine ricognitiva contenuta nel sopradetto studio di rischio archeologico, infatti, era stata estesa all'intero ambito lungo la SR 43 e, anche se evidenziate in modo puntuale le aree di riferimento per le opere di progetto originario, il riscontro ottenuto non forniva evidenza di emergenze archeologiche sull'intero tratto compreso approssimativamente fra il ponte sul Sile e la rotatoria Picchi, con una valutazione di rischio evidenziata al livello "basso".

6 Procedure urbanistiche e valutazione ambientale strategica

Con particolare riferimento alla eventuale necessità di dover attivare procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), considerate natura e conformazione delle soluzioni infrastrutturali proposte come descritte al precedente capitolo 4, si reputa che non vi sia necessità di ricorrere a tali procedure, in quanto, essendo stato nel frattempo approvato anche il PAT di Jesolo:

- per la rotatoria sulla SR 43 – via La Bassa, valendo le condizioni di esclusione contemplate dal Parere Motivato n. 84 del 03.08.2012 della Commissione Regionale VAS, rientrando nella fattispecie delle ipotesi di escludibilità indicate alla 3^a lineetta, punto 1 del suddetto parere;

- per la rotatoria sulla SP 42 – via Mameli, in quanto già contemplata dalla pianificazione urbanistica comunale vigente e dal PAT approvato.

Inoltre, è da evidenziare che già il Rapporto Preliminare Ambientale redatto nel 2010 - nella fase antecedente alla concertazione della pianificazione - e approvato dalla Commissione Regionale VAS con parere n. 38 del 14/06/2011, in relazione alle indicazioni preliminari per il PAT, già individuava, fra le linee d'azione per le opere pubbliche inerenti la viabilità, la realizzazione di interventi locali per la fluidificazione del traffico. L'obiettivo della pianificazione strategica locale, già oggetto di valutazione ambientale, è dunque perseguito concretamente dagli interventi infrastrutturali proposti.

Infine, per quanto riguarda l'accesso diretto a Jesolo Magica dalla SR 43, da realizzarsi mediante sottopasso, si ritiene l'opera un mero elemento funzionale che si esplica nell'ambito del dettaglio delle opere di urbanizzazione e non piuttosto in quello della pianificazione, non abbisognante pertanto di una specifica valutazione ambientale strategica.

7 Documentazione allegata alla presente Relazione Generale

Alla presente Relazione Generale, contraddistinta con numero progressivo 001, fanno complemento gli elaborati e la documentazione di cui all'elenco seguente.

Progr.	Elaborato	Scale
<i>Generali</i>		
002	Planimetria Generale su Ortofotopiano	
003	Individuazione ambito di intervento su base C.T.R. e Ortofotopiano	1:2000
004	Individuazione ambito di intervento su base PRGC - Vincoli	1:2000
005	Quadro 1 - Rotatoria su S.R. 43 - via La Bassa: Rilievo planoaltimetrico, sezioni stato di fatto e documentazione fotografica	1:1000
006	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Rilievo planoaltimetrico, sezioni stato di fatto e documentazione fotografica	1:1000
007	Stima Sommaria	
008	Quadro Economico	
<i>Piano particellare degli interventi</i>		
009	Quadro 1 - Rotatoria su S.R. 43 - via La Bassa: Ambito di intervento su Base Catastale - Piano Particellare	1:1500
010	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Ambito di intervento su Base Catastale - Piano Particellare	1:1500
011	Relazione di Stima per il calcolo dell'Indennità di Esproprio	
<i>Variante urbanistica</i>		
012	Relazione Variante Urbanistica	
013	Variante urbanistica - Zonizzazione del territorio	1:5000
<i>Viabilità/Impatti</i>		
014	Studio del traffico - Impatto sulla viabilità	
015	Studio del traffico - Allegato: Flussi di traffico	
016	Relazione Tecnica - Progetto Viabilità	
017	Planimetria Generale	1:2000
018	Quadro 1 - Rotatoria su S.R. 43 - via La Bassa: Planimetria di Dettaglio - Sezioni Trasversali Caratteristiche	1:1000/100
019	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Planimetria di Dettaglio - Sezioni Trasversali Caratteristiche	1:1000/100
020	Quadro 1 - Rotatoria su S.R. 43 - via La Bassa: Profili Longitudinali	1:1000/100
021	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Profili Longitudinali	1:1000/100
022	Studio di impatto acustico	
<i>Idraulica</i>		
023	Relazione Tecnica - Opere Idrauliche	
024	Planimetria Idraulica	1:1000
<i>Paesaggio</i>		
025	Relazione Paesaggistica	
<i>Opere d'Arte</i>		
026	Relazione Tecnica - Opere d'Arte	
027	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Planimetria	1:200
028	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Profilo in Asse	1:100
029	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Sezioni Trasversali	1:50
030	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Fasi di Realizzazione	1:500