



PROVINCIA DI VENEZIA

Politiche Ambientali

COMMISSIONE VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i)

Parere n. 19/2011

Prot. n. 6676/12

Seduta di Commissione del 21.12.2011

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 n. 152/06 e ss.mm.ii, dell'art. 18 della L.R. n. 15/2004 e della lett. f della DGRV n. 308/2009.

Cronologia delle comunicazioni

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 15688 del 11/03/2011 la ditta Jesolo 3000 s.r.l. ha presentato istanza di valutazione d'impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/06 e dell'art. 18 c.7 della L.R. n. 15/2004 e s.m.i. per il centro commerciale e polifunzionale "Jesolo Magica" in area ex Cattel in comune di Jesolo.

La società ha chiesto il rilascio del solo giudizio di compatibilità ambientale avvalendosi di quanto previsto dalla DGRV n. 308/2009 lett f.

In data 11/03/2011 è stata effettuata la pubblicazione sui quotidiani dell'avvenuto deposito del progetto e dello studio d'impatto ambientale.

La presentazione al pubblico è avvenuta in data 22/03/2011.

In data 06/04/2011 è stato effettuato un sopralluogo conoscitivo dei luoghi ove è localizzato il progetto.

Con nota protocollo n. 37220 del 01/06/2011 sono state richieste delle integrazioni in merito al progetto e allo studio d'impatto ambientale presentato.

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 53224 del 21.07.2011 la società Jesolo 3000 s.r.l. ha richiesto una proroga per la presentazione delle integrazioni concessa dalla Provincia con nota protocollo n. 53641 del 22.07.2011.

Con nota acquisita agli atti di questa Provincia con protocollo n. 59366 del 11.08.2011 la società ha trasmesso le integrazioni richieste.

Con determina protocollo n. 82930 del 04.11.11 sono stati prorogati i termini per la conclusione del procedimento di valutazione d'impatto ambientale, con scadenza al 08.01.2012.

Con protocollo n. 85739 del 15/11/2011 sono pervenute integrazioni documentali su consegna volontaria.

Premessa

L'intervento di cui trattasi riguarda la costruzione di un nuovo centro commerciale denominato "Jesolo Magica" in area ex Cattel in comune di Jesolo. Tale progetto per tipologia e caratteristiche dimensionali è soggetto a procedura di:

Valutazione Impatto Ambientale (ex art. 23 del D.Lgs. 152/2006) in quanto prevede la realizzazione di un centro commerciale avente superficie di vendita superiore a 8.000 mq e quindi ricadente nell'ambito di applicazione dell'art. 18, comma 7, della L.R. 15/2004 a norma del quale "tutte le grandi strutture di vendita ed i parchi commerciali con superficie di vendita superiore a mq. 8000 sono assoggettati alla valutazione di

impatto ambientale (VIA)" di competenza provinciale.

L'analisi del progetto presentato è stata condotta nel seguente modo:

- analisi di tutto il materiale prodotto;
- incontri e confronto con i principali uffici provinciali aventi competenza sul progetto;
- richiesta di integrazioni per gli aspetti non ritenuti sufficientemente chiari e critici per la valutazione dell'impatto del progetto sul territorio e su tutte le matrici;
- analisi delle integrazioni pervenute;
- espressione del parere.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto prevede la realizzazione di un Centro Commerciale e Polifunzionale, articolato su due piani oltre al piano terra ed all'autorimessa interrata. Come scenario alternativo viene poi proposta la realizzazione di tutti i posti auto fuori terra su area adiacente. 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 a 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 bucaure che di notte si illuminerà mediante luci integrate lungo il perimetro.

Caratteristiche dimensionali del Progetto

Le principali caratteristiche del progetto sono le seguenti:

- superficie catastale lotto D2.1	34.550 mq.
- superficie catastale lotto F3.3 (per soluzione alternativa con parcheggi a raso)	8.870 mq
- superficie coperta	17.988 mq.
- volume vuoto per pieno	211.508 mc.
- altezza delle piastre principali	12.24 ml.
- altezza massima (arco petalo centrale)	24 ml.
- quota minima (piano interrato)	-3.30 ml.

Superfici commerciali

Il progetto indica una superficie massima di vendita pari a mq. 5.000 per ipermercato food e mq. 13.000 per retail no food, complessivamente dunque ammontanti a mq. 18.000 di superficie di vendita. Con tali parametri dimensionali sono stati dimensionati gli standard di progetto.

Il limite dimensionale previsto per le Grandi Strutture di Vendita (GSV) è fissato dalla L.R. 15/2004 (art. 7 comma 1 lett. c) in mq. 15.000 di superficie di vendita. Tale limite ai sensi del comma 2 del richiamato art. 7 della L.R. 15/2004 può essere innalzato fino ad un massimo di mq. 25.000, in caso di accorpamento alla GSV di Medie Strutture di Vendita e Grandi Strutture preesistenti ed operanti da almeno tre anni. Tuttavia a seguito di recente Sentenza del TAR Veneto del gennaio 2011, tale opportunità non appare applicabile al caso in esame in quanto manca il requisito della preesistenza e della presenza da almeno 3 anni di superfici di vendita da accorpate ai 15.000.

Pertanto come riscontrato anche dal progettista in sede di conferenza di servizi la richiesta massima potrà essere per una superficie massima a vendita di mq. 15.000.

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.

Opere di urbanizzazione

Le opere di urbanizzazione, necessarie ad infrastrutturare l'ambito d'intervento, risultano funzionali al progetto del Complesso Commerciale e Polifunzionale.

La viabilità di accesso al Centro dovrà in ogni caso garantire una netta distinzione tra gli accessi riservati a merci e personale e quelli riservati agli utenti.

A seguito di approfondimenti con gli enti coinvolti e in occasione di integrazioni volontarie da parte della Società, il progettista ha provveduto alla modifica degli ingressi secondo le indicazioni fornite dai servizi trasporti e viabilità della Provincia. Pertanto nelle definitive soluzioni di scenario alternativo 1 e 2 (rispettivamente con e senza parcheggio interrato) prevede due accessi per i visitatori, uno posizionato su via Roma Destra a nord del lotto e uno in Via Adriatico anch'esso a Nord del lotto.

I recessi, su tutte le soluzioni presentate sono tre, di cui due collocati su Via Adriatico (a nord e sud dell'ambito di intervento) e dotati di corsie di accelerazione, mentre il terzo è su Via Roma Destra a nord del lotto.

Per i veicoli commerciali e i dipendenti, in entrambe le soluzioni, accesso e recesso sono separati da quelli dei clienti e si situano lungo Via Roma Destra a partire dalla quale si sviluppa una strada di servizio parallela per l'ingresso all'area.

Secondo il progettista l'accumulo dei veicoli in manovra avviene interamente all'interno delle pertinenze del complesso commerciale.

Nella soluzione 1 di progetto oltre ai parcheggi a raso dell'area scoperta è prevista la realizzazione di un'autorimessa interrata per un totale complessivo di c.a. 30.000 mq soddisfacendo così ai fabbisogni di standard previsti dalla L.R. 15/2004. Lungo la via Adriatico è prevista la realizzazione di una pista ciclabile pavimentata in asfalto colorato e con larghezza costante pari a mt 2,50, che si svilupperà con andamento rettilineo tra il fossato esistente, a separazione dalla SR 43, e l'area a parcheggio prevista da progetto. Il progettista ipotizza anche un collegamento di tale tratto di pista ciclabile con la rimanente rete comunale.

Nell'ultima versione della soluzione 2 di progetto (consegnata volontariamente dalla Società e riguardante l'intervento con parcheggi totalmente localizzati a raso) sono indicati specifici spazi di sosta per particolari categorie (disabili, anziani, donne con bimbi) adiacenti al fabbricato. Sono inoltre individuati alcuni percorsi sicuri per gli spostamenti pedonali.

Il progetto prevede inoltre a carico dell'attuatore due opere infrastrutturali a parziale compensazione dell'intervento da realizzare e volte ad un miglioramento generale del traffico. Tali opere sono previste dal PRG Vigente del Comune di Jesolo ed inserite in una convenzione tra la Jesolo 3000 s.r.l. e Comune di Jesolo tra le opere di urbanizzazione primaria e secondaria. Le opere indicate sono una nuova rotatoria tra Via Mameli e Via Roma Destra che consentirà un facile deflusso dalle aree a parcheggio e favorirà una riduzione dei veicoli che oggi transitano sulla rotatoria Picchi e una bretella unidirezionale di collegamento tra la corsia sud di via Adriatico in direzione lido con la Sp42 a nord della nuova rotatoria di Via Mameli che consentirà un accesso più diretto all'area di progetto per le componenti veicolari provenienti da Nord senza impegnare la rotatoria Picchi.

Dimensionamento superfici a parcheggi

Il progetto prevede due scenari alternativi posti a confronto per il bilancio ambientale per il soddisfacimento delle superfici minime a parcheggio. La soluzione 1 oltre ai parcheggi a raso dell'area scoperta prevede la realizzazione di un'autorimessa interrata, diversamente la soluzione 2 presentata come scenario alternativo prevede la realizzazione di tutti i parcheggi a raso con impiego di una porzione di territorio adiacente attualmente non in proprietà.

A seguito di richiesta da parte di questo ente, i dati dimensionali delle superfici a parcheggio sono riassunti dal progettista con tavole esplicative e possono essere riassunti come segue:

Superficie a parcheggio necessaria da L.R 15/04	Mq. 22.000
Area libera necessaria da LR 15/04	Mq. 12.500
Superficie a parcheggio necessaria da LR 61/85	Mq. 7.159
Tot superficie necessaria	Mq. 29.159
Soluzione 1	

Superficie a parcheggio di progetto LR 15/04	Mq. 29.242 > 29.159
Area libera di progetto LR 15/04	Mq. 25.462 > 12.500
Soluzione 2	
Superficie a parcheggio di progetto LR 15/04	Mq. 29.243 > 29.159
Area libera di progetto LR 15/04	Mq. 25.462 > 12.500

La prima soluzione si sostanzia nella realizzazione di una struttura fuori terra, con parcheggi interrati e in superficie, questi ultimi localizzati perimetralmente all'edificio. Il parcheggio perimetrale occupa tutti i lati del lotto, tranne la porzione sud-est, in adiacenza all'area edificata esistente.

Il totale di stalli collocati in superficie, perimetralmente rispetto al fabbricato di progetto, è pari a 509 unità, mentre i posti auto del parcheggio interrato ammontano a 673 unità. La sommatoria complessiva dei posti auto è quindi di 1182 stalli.

Nella soluzione 1 il parcheggio presenta due accessi, uno posizionato in Via Roma Destra a nord del lotto, uno situato in Via Adriatico, anch'esso a Nord dell'ambito. L'accesso di Via Roma Destra che è anche recesso immette in una bretella lunga circa 75 mt. che termina in una rotatoria, la quale smista i flussi di traffico verso il parcheggio interrato e quello di superficie. Almeno 55 metri di ulteriore accumulo sono disponibili in qualunque direzione, a valle della rotatoria, per i veicoli in cerca di un posto di sosta. La bretella di ingresso da Via Roma Destra prosegue ad Ovest dopo la citata rotatoria e diventa la strada che smista i veicoli da/per Via Adriatico. Qui l'accesso dalla strada principale è munito di corsia di decelerazione; entro l'area PUA sono disponibili 115 mt. per l'accumulo dei veicoli sino alla predetta rotatoria.

Per quanto riguarda i recessi, questi sono tre, di cui due collocati su Via Adriatico (a nord e a sud dell'ambito) e dotati di corsia di accelerazione, mentre il terzo è su Via Roma Destra a nord del lotto.

Per i veicoli commerciali e i dipendenti, accesso e recesso sono separati da quelli dei clienti e si situano lungo la Via Roma Destra a partire dalla quale si sviluppa una strada di servizio della attigua area residenziale.



ACCESSI/RECESSI SOLUZIONE 1 PARCHEGGIO INTERRATO (integrazione 85739 del 15/11/2011)

La seconda soluzione (di seguito indicata "Stato di progetto 2") si sostanzia nella realizzazione di una struttura fuori terra, con parcheggi completamente in superficie, localizzati in parte perimetralmente all'edificio, in parte in un'area a nord del medesimo.

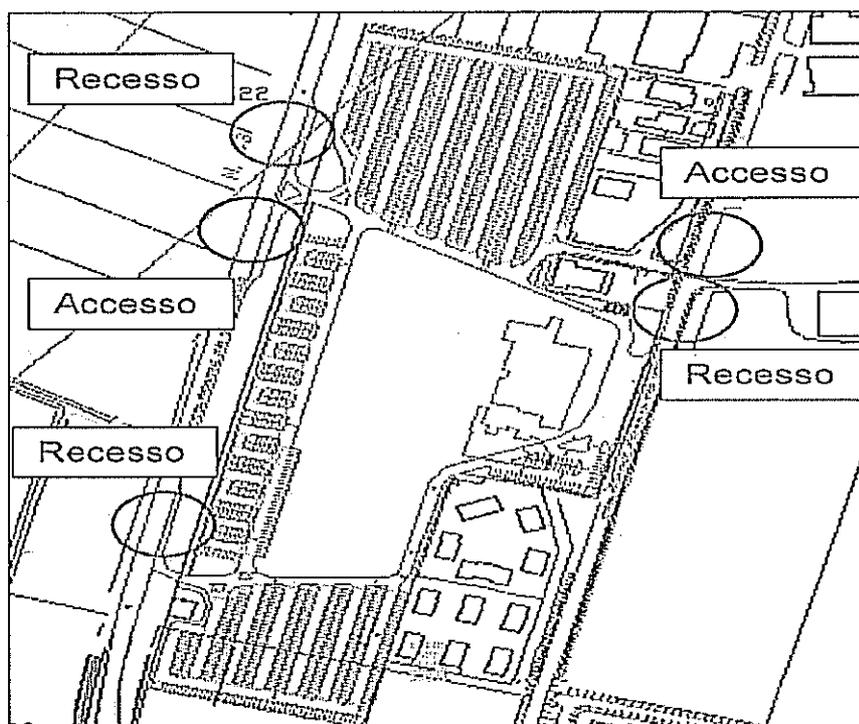
Il parcheggio perimetrale occupa tutti i lati del lotto.

La somma complessiva dei posti auto nello Stato di progetto 2 è di 1347 stalli.

Il parcheggio presenta ancora due accessi, di cui uno posizionato in Via Roma Destra a nord del lotto, l'altro situato in Via Adriatico, a nord del complesso commerciale, in corrispondenza della suddivisione dei due parcheggi di superficie ad ovest e nord. Il primo mantiene la posizione prevista nello stato di progetto 1, mentre il secondo subisce una leggera traslazione a nord.

Per quanto riguarda i recessi questi sono ancora tre, di cui due su Via Adriatico e dotati di corsia di accelerazione e uno su Via Roma Destra in corrispondenza dell'accesso.

Nulla cambia rispetto alla soluzione 1 per gli accessi e i recessi destinati a veicoli commerciali e dipendenti.



ACCESSI/RECESSI SOLUZIONE 2 PARCHEGGIO SCOPERTO (integrazione n. 85739 del 15/11/2011)

Per le operazioni di carico/scarico è previsto il solo accesso da Via Roma Destra.

L'accumulo dei veicoli in manovra avviene interamente all'interno delle pertinenze del complesso commerciale per quel che concerne accessi e recessi. In ogni caso, le superfici di manovra sono sufficienti ad evitare ripercussioni sulla circolazione all'esterno dell'area commerciale.

In merito alla soluzione con parcheggio scoperto si evidenzia che è in corso in comune di Jesolo la procedura per l'adozione della variante allo strumento urbanistico vigente necessaria per rendere idonea l'area ad uso parcheggio. Tale procedura prevede l'acquisizione da parte del comune del parere del Genio Civile in merito alla compatibilità idraulica della variante proposta, ad oggi ancora non dato.

Aspetti energetici

Il progetto fornisce una stima dei fabbisogni energetici totali del complesso, unitamente alla valutazione della produzione di energia in loco mediante fonti rinnovabili. Il progetto definitivo di cui sopra prevede un unico impianto centralizzato per la produzione dei fluidi caldi e freddi, a servizio dell'intero edificio, e alimentato esclusivamente da energia elettrica.

Pertanto non vi è nessun tipo di combustione.

Per la valutazione dei fabbisogni energetici, si è fatta l'ipotesi che il centro commerciale sia funzionante per tutto l'anno, con esclusione di ½ giornata alla settimana (tipicamente il Lunedì mattina), con aperture anche notturne fino alle ore 24:00.

E' prevista l'installazione di un parco fotovoltaico in copertura della zona tecnica, per complessivi 400 mq, per la produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile.

Il fabbisogno energetico complessivo è stato stimato in 6.000.000 kWh/anno di cui 2.995.000 per la climatizzazione e 3.050.000 per carichi elettrici ed illuminazione.

Il parco fotovoltaico posizionato in copertura produrrà circa 88.000 kWh/anno pari circa all'1,5% del fabbisogno.

Il sistema di riscaldamento e raffrescamento non utilizza alcuna apparecchiatura a combustione, pertanto in loco la produzione di CO2 è nulla.

Integrazione fonti energetiche rinnovabili su edifici: D.lgs n. 28/2011

Il D.Lgs. 03/03/2011 n° 28 "Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE" prevede l'obbligo di integrazione delle energie rinnovabili negli edifici di nuova costruzione o in quelli esistenti e in fase di ristrutturazione rilevante.

Per il caso in esame (nuovo edificio) tale norma prevede che gli impianti di produzione di energia termica devono garantire il contemporaneo rispetto della copertura tramite l'energia prodotta da impianti che vengono alimentati da energie rinnovabili, del 50% dei consumi previsti per l'acqua calda e delle seguenti percentuali della somma dei consumi previsti per: l'acqua calda, il riscaldamento e il raffrescamento, secondo le percentuali riportate di seguito:

il 20% quando la richiesta è presentata dal 31.05.2012 al 31.12.2013

il 35% dal 01.01.2014 al 31.12.2016

il 50% dopo il 01.01.2017

Nel caso invece di edifici pubblici le percentuali sono incrementate del 10%.

La medesima norma prevede anche che l'impossibilità tecnica di ottemperare, in tutto o in parte, agli obblighi di integrazione previsti dalla stessa deve essere evidenziata dal progettista nella relazione tecnica di cui all' articolo 4, comma 25, del decreto del Presidente della Repubblica 2 aprile 2009, n. 59 e dettagliata esaminando la non fattibilità di tutte le diverse opzioni tecnologiche disponibili.

Si ritiene dunque che, viste le dimensioni e gli utilizzi dell'intervento in oggetto che lo rendono particolarmente energivoro, le percentuali di integrazione richieste da tale norma, corrispondenti al valore del 35% in vigore dal 01.01.2014, debbano essere raggiunte esaminandone la fattibilità con tutte le tecnologie disponibili, ivi compresa la tecnologia geotermica. Si osserva infatti che non è stata studiata l'opportunità di usufruire della tecnologia geotermica.

Qualora sia dimostrato alla Commissione VIA provinciale e dalla stessa condiviso che tale percentuale non può in nessun modo essere tecnicamente raggiunta, l'approvvigionamento per il fabbisogno energetico residuo del complesso sia vincolato all'acquisto di energia da parte di fornitore che ne certifichi la provenienza da fonti rinnovabili.

Contesto, riferimenti programmatici e vincoli

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.

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 rotatoria "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.



Area d'intervento

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 Mameli costituiscono i 3 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 la differenziazione per cui 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 ad ovest, drena i flussi provenienti anche da sud della provincia, dall'area di Caposile e Portegradi.

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

Futuri interventi sulla viabilità

Nella documentazione fornita il progettista pone in particolare rilievo alcuni interventi sulla viabilità in fase di realizzazione o in fase di progettazione che dovrebbero avere riflessi migliorativi per l'intero assetto viario comunale e particolarmente in corrispondenza del nuovo intervento.

a) AUTOSTRADE DEL MARE

E' l'infrastruttura stradale che collegherà l'autostrada A4 ed il litorale, partendo da Meolo e terminando a Jesolo in corrispondenza della rotatoria "Frova", ad ovest dell'abitato di Jesolo Paese. L'opera, nel tratto terminale, sarà realizzata in corrispondenza del sedime della viabilità esistente (Treviso Mare) prevedendone un raddoppio delle corsie

di percorrenza. Questa arteria, ad elevato scorrimento, agevolerà i flussi di traffico fra l'entroterra e i centri balneari. Verosimilmente su tale viabilità verterà il maggior carico da e per il Nuovo Polo Commerciale e Polifunzionale.

L'infrastruttura è a carico di diversi soggetti privati che ne manterranno la gestione con le modalità della "Finanza di Progetto". La Ditta "Jesolo 3000 S.r.l." è tra i soggetti promotori dell'infrastruttura.

b) CIRCONVALLAZIONE DI JESOLO

E' già stato realizzato il tratto ovest che congiunge la Rotatoria Frova (nei pressi del centro commerciale "I Giardini di Jesolo") alla SP 42 nei pressi della zona artigianale tra Jesolo Paese e il Lido.

Il tratto Est che raccorderà la SP 42 con Piazza Torino sarà realizzato presumibilmente entro il 2014. Per il primo tratto, fino al Canale Cavetta compreso, lo scavalco sarà a carico di Veneto Strade, mediante finanziamento pubblico in ottemperanza all'accordo di programma tra la Regione Veneto, la Provincia di Venezia, il Comune di Jesolo e di Cavallino Treporti. Il tratto finale sarà posto a carico di soggetto privato in conseguenza dell'accordo di programma redatto ai sensi dell'art. 32 della L.R. 35/2001, approvato con decreto del Presidente della Giunta Regionale n° 51 del 15 Marzo 2010.

A completamento della circonvallazione si otterrà sicuramente uno sgravio del traffico che oggi, per raggiungere il Lido Est arriva fino alla rotatoria Picchi, per poi proseguire su Via Martin Luter King fino a Piazza Torino.

c) ROTATORIA PICCHI

I lavori per la realizzazione del nuovo sottopasso della rotatoria "Picchi" sono già iniziati e se ne prevede il loro completamento entro l'estate 2013 ben prima della possibile apertura del nuovo complesso commerciale (ipotizzata nel Gennaio 2014). Ad opera completata si avrà un sostanziale riduzione del traffico veicolare sulla rotatoria a raso con la conseguente diminuzione degli accodamenti sulla Strada Regionale. I soggetti attuatori sono la Regione Veneto, la Provincia di Venezia ed il Comune di Jesolo;

d) ROTONDA TRA VIA MAMELI E VIA ROMA DX

La nuova infrastruttura sarà a carico completamente del soggetto attuatore del nuovo complesso commerciale denominato Jeoslo Magica. La nuova rotatoria consentirà un facile deflusso dalle aree a parcheggio ed in particolare consentirà di ritornare in direzione del Lido e di Cavallino a chi esce dalla struttura. L'infrastruttura in oggetto favorirà inoltre una riduzione dei veicoli che oggi transitano sulla rotatoria Picchi perché collegherà Via Adriatico a Via Mameli ed alla futura zona residenziale denominata "Campana".

e) BRETELLA UNIDIREZIONALE DI COLLEGAMENTO TRA LA CORSIA SUD DI VIA ADRIATICO (IN DIREZIONE LIDO) CON LA SP N.42 A NORD DELLA NUOVA ROTATORIA DI VIA MAMELI

L'infrastruttura prevista all'interno del PRG del Comune di Jesolo sarà a carico completamente del soggetto attuatore del nuovo complesso commerciale denominato Jeoslo Magica. La bretella consentirà lo svincolo dalla Via Adriatico in direzione sud con innesto sulla SP 42 a Nord della nuova rotatoria di Via Mameli, consentendo un accesso più diretto all'area di progetto per le componenti veicolari provenienti da Nord senza impegnare la rotatoria Picchi.

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 "PI - 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 "PI - 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.).

- STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE DEL COMUNE DI JESOLO

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".

La parte dell'ambito di intervento che lambisce la S.R. 43 ("Jesolana") è individuata come "Zona F3.3 - Parchi territoriali", aree a verde pubblico che per la loro estensione assumono un ruolo territoriale, per tali spazi è fatto obbligo osservare le indicazioni fornite dai sussidi operativi e dall'eventuale tavola di dettaglio del PRG.

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: le analisi relative a tale aspetto hanno specificatamente riguardato le caratteristiche e le criticità relative agli aspetti geologici e geomorfologici sia in fase di cantiere che di realizzazione del parcheggio interrato;
- Ambiente idrico: è stato analizzato sia in fase ante - operam che post - operam, individuando nel particolare le eventuali criticità del progetto in esame in relazione alle acque superficiali ed a quelle sotterranee;

- **Uso del suolo, ecosistemi e rete ecologica:** è stato analizzato l'uso del suolo e gli ecosistemi attuali, l'occupazione prevista al progetto (consumo) e le ricadute di quest'ultimo sugli ecosistemi e quindi sulla rete ecologica;
- **Vegetazione, flora e fauna:** a seguito di un'analisi puntuale delle componenti sono stati poi analizzati gli impatti prodotti su tali aspetti;
- **Atmosfera:** le analisi relative a tale aspetto ambientale e le eventuali criticità per l'inquinamento prodotto riguardano nello specifico lo spostamento di mezzi e la fase di cantiere;
- **Rumore e vibrazioni:** nell'aspetto ambientale sono analizzate le eventuali criticità in relazione all'inquinamento acustico prodotto dai mezzi, dagli impianti e dalla fase di cantiere;
- **Paesaggio, morfologia ed intervisibilità:** sono state analizzate le interferenze del progetto con il paesaggio, con particolare riferimento alla modifica delle visuali di pregio, in considerazione delle caratteristiche del territorio e della tipologia di intervento si è ritenuto opportuno sviluppare le analisi solo in funzione della realizzazione del centro commerciale;
- **Beni storici ed architettonici:** data la lontananza dell'intervento da elementi di particolare valenza storico – architettonica è stata effettuata solo un'individuazione di questi e non un'analisi puntuale dell'intervisibilità attraverso foto simulazioni;
- **Archeologia:** sono state individuate le valenze archeologiche dell'area, data la loro lontananza dal progetto proposto non sono state riscontrate interferenze;
- **Salute pubblica:** nell'aspetto sono state analizzate le ricadute dell'intervento sulla salute ed il benessere della popolazione, in funzione dell'alterazione delle componenti: aria, rumore, suolo ed acqua; non sono stati individuati impatti su tale componente.

Gli impatti prodotti dalla fase di cantierizzazione sono stati analizzati separatamente ed opportunamente mitigati.

SISTEMA FISICO

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);

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.

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

Il complesso commerciale e le aree ad esso pertinenti sarà dotato di una rete di smaltimento delle acque bianche separata da quelle delle acque nere. A sua volta la rete bianca verrà distinta in due grandi sottoreti: la prima atta a drenare le acque di pioggia che dilavano i parcheggi (comprendenti di aree di transito, stalli auto e aiuole verdi), la seconda dedicata al drenaggio delle acque meteoriche provenienti dai tetti.

Entrambe le linee convergeranno verso una grande vasca di accumulo di 2150 m cubi ubicata nel settore meridionale dell'ambito, sotto al parcheggio, avente funzione di laminare le portate di piena in arrivo e recapitare al recettore finale, il canale Pazienti, un quantitativo d'acqua pari al massimo coefficiente idrometrico accettato dal Consorzio di Bonifica competente, pari a 10 l/s ha. Tale vasca di laminazione è stata dimensionata facendo riferimento a curve con un tempo di ritorno pari a 50 anni.

Il rispetto di tale prescrizione garantirà il principio dell'invarianza idraulica delle trasformazioni urbanistiche previste dal progetto in parola.

Per quanto concerne le acque bianche appartenenti alla prima rete, quindi quelle dilavanti le superfici destinate a parcheggio, si provvederà alla separazione delle acque di prima pioggia da quelle di seconda pioggia mediante un manufatto ripartitore; le prime saranno inviate ad un'apposita vasca di stoccaggio (vasca di prima pioggia), convogliate ad un disoleatore operante in continuo ed infine immesse nella vasca di accumulo generale. Le seconde invece verranno direttamente indirizzate dal manufatto ripartitore alla vasca di accumulo.

Per quanto attiene invece le acque provenienti dai tetti, una quota-parte di esse verrà riutilizzata per scopi irrigui e per alimentare le cassette dei WC. A tal fine verrà costruita una seconda vasca di accumulo, da disporre in aderenza alla precedente, in cui sarà convogliata una quota-parte di portata (fino ad un massimo di 500 m³) proveniente dalla copertura degli edifici per poi essere riadoperata per i predetti scopi. Il restante volume idrico sarà condotto nella vasca di accumulo principale.

Dimensionamento vasca di stoccaggio per disoleazione

La rete di raccolta delle acque bianche risulta separata da quella delle acque nere, permettendo così di scaricare le acque meteoriche nel vicino canale Pazienti senza incrementare la portata nel collettore fognario comunale di via Adriatico.

Di conseguenza, secondo quanto previsto dal Piano di Tutela delle Acque (approvato il 5 novembre 2009), nelle "Norme Tecniche di Attuazione", si richiede la necessità di realizzare una vasca il cui volume sia in grado di invadere le acque che dilavano le superfici nei primi 15 minuti di precipitazione, che comunque producano una lama d'acqua convenzionale pari almeno a 5 mm uniformemente distribuiti sull'intera superficie drenante afferente alla sezione di chiusura del bacino idrografico elementare interessato (art. 39 delle N.T.A.).

Per il calcolo delle portate "si assume quali coefficienti di afflusso convenzionali il valore 0.90 per le superfici impermeabili, il valore 0.60 per le superfici semipermeabili, ed il valore 0.20 per le superfici permeabili, escludendo dal computo le superfici coltivate." (art. 39 delle N.T.A.).

Da quanto riportato dalle N.T.A. del Piano di Tutela delle Acque, si riscontra una non immediata interpretazione delle modalità di calcolo dei volumi della vasca di prima pioggia e delle portate affluenti. Nell'art. 39 delle N.T.A. si richiede di determinare il volume della vasca di prima pioggia facendo riferimento ai primi 15 minuti dell'evento piovoso o, comunque, ad un evento meteorico che produca una lama d'acqua uniforme di 5 mm sull'intera area di interesse senza differenziare la tipologia delle superfici (impermeabili e permeabili).

La superficie del bacino scolante risulta essere complessivamente pari a 68.742 m², di cui 1.696 m² destinati a prato e verde pubblico, 18.498 m² occupati da stalli auto completamente permeabili, 30.478 m² destinati a viabilità interna e piazzali di manovra e 18'070 m² occupati dal tetto dell'edificio piazzali. Applicando il criterio descritto nell'art.39 delle N.T.A. del Piano di Tutela delle Acque e precedentemente riportato, si ottiene un volume della vasca di prima pioggia pari a circa 160 m³ (50 m³/ha pesato in funzione del coefficiente di deflusso e, ovviamente, trascurando la superficie corrispondente al tetto dell'edificio). La portata da invadere sarà deviata dalla rete delle acque bianche alla vasca grazie ad uno scolmatore (manufatto ripartitore) debitamente dimensionato per tale flusso.

Dimensionamento stazione sollevamento a servizio della vasca di laminazione

La realizzazione di un impianto di sollevamento meccanico a servizio della vasca di laminazione si rende necessario per vincere la differenza geodetica tra il fondo della vasca stessa (che per evitare importanti rigurgiti deve essere posto ad una quota ben inferiore al livello di scorrimento delle tubazioni in entrata) e la quota di scorrimento del corpo idrico recettore.

Si è fatto riferimento alla curva di possibilità pluviometrica riferita ad eventi piovosi brevi ed intensi (scrosci), caratterizzata da un coefficiente $a = 69.70$ mm/oran e $n = 0.467$, ottenuti dall'analisi regionalizzata delle precipitazioni per l'individuazione di curve segnalatrici di possibilità pluviometrica di riferimento" sviluppata da Nordest Ingegneria S.r.l. su incarico del Commissario Delegato per l'Emergenza. 10

L'impianto di sollevamento, costituito da una pompa di esercizio più una di riserva, sarà integrato nel volume della vasca così da ottimizzare le operazioni di scavo e di costruzione del manufatto. Il punto di lavoro di ciascuna pompa sarà contraddistinto da portata pari a 69 l/s (così da immettere nel canale pazienti una portata massima coerente con il massimo coefficienteudometrico accettato dal Consorzio di Bonifica competente – $q = u \cdot S = 10$ l/s ha * 6.87 ha = 68.7 l/s) e prevalenza stimata in circa 6 m.

Si evidenzia che il parere del consorzio di bonifica protocollo n. 3956 del 23.05.2011 è riferito alla soluzione progettuale con parcheggio interrato, mentre la relazione idraulica di agosto 2011 sopra riportata è riferita alla soluzione progettuale con parcheggio scoperto nella nuova area oggetto di variante urbanistica.

Pertanto nel caso di soluzione con parcheggio scoperto dovrà essere acquisito il parere del consorzio di bonifica Veneto Orientale aggiornato e la progettazione dovrà tener conto delle prescrizioni ivi previste.

Si evidenzia inoltre che in merito allo scarico sul canale Pazienti dovrà essere richiesta apposita autorizzazione alla Provincia di Venezia.

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.

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.*

Inoltre su tutte le aree classificate a pericolosità idraulica sono poste le seguenti condizioni:

1. *Gli interventi ammessi nelle aree di pericolosità idraulica ovvero di pericolosità geologica, oggetto di delimitazione del Piano, sono definiti negli strumenti urbanistici comunali sulla base delle indicazioni del Piano, in maniera graduata in relazione con il grado di pericolosità individuato e tenuto conto delle indicazioni degli articoli seguenti. In tali aree sono ammissibili esclusivamente gli interventi indicati nelle norme del presente Titolo II, nel rispetto delle condizioni assunte nello studio di compatibilità idraulica, ove richiesto, ed anche nel rispetto di quanto stabilito in generale nell'articolo 9 per le fasce di tutela idraulica.*
2. *Al fine di non incrementare le condizioni di rischio nelle aree di pericolosità idraulica tutti i nuovi interventi, opere, attività consentiti dal Piano o autorizzati dopo la sua approvazione devono essere comunque tali da:*
 - a. *mantenere le condizioni esistenti di funzionalità idraulica o migliorarle, agevolare e comunque non ostacolare il deflusso delle piene, non ostacolare il normale deflusso delle acque;*
 - b. *non aumentare le condizioni di pericolo a valle o a monte dell'area interessata;*
 - c. *non ridurre i volumi invasabili delle aree interessate e favorire, se possibile, la creazione di nuove aree di libera esondazione;*
 - d. *non pregiudicare l'attenuazione o l'eliminazione delle cause di pericolosità.*
 - e. *non costituire o indurre a formare vie preferenziali di veicolazione di portate solide o liquide;*
 - f. *minimizzare le interferenze, anche temporanee, con le strutture di difesa idraulica.*
3. *Tutti gli interventi elencati nel presente Titolo II adottano per quanto possibile le tecniche a basso impatto ambientale e sono rivolti a non diminuire la residua naturalità degli alvei e tutelarne la biodiversità ed inoltre a non pregiudicare la definitiva sistemazione idraulica né la realizzazione degli altri interventi previsti dalla pianificazione di bacino. In caso di eventuali contrasti tra gli obiettivi degli interventi consentiti prevalgono quelli connessi alla sicurezza idraulica.*
4. *Al fine di consentire la conoscenza dell'evoluzione dell'assetto del bacino, l'avvenuta approvazione di tutti gli interventi interessanti la rete idrica e le opere connesse, con esclusione di quelli di manutenzione ordinaria, deve essere comunicata all'Autorità di bacino del fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza.*
5. *Nelle aree classificate pericolose, ad eccezione degli interventi di mitigazione del rischio, di tutela della pubblica incolumità e quelli previsti dal Piano di bacino, è vietato:*
 - a. *eseguire scavi o abbassamenti del piano di campagna capaci di compromettere la stabilità delle fondazioni degli argini;*
 - b. *realizzare intubazioni o tombinature dei corsi d'acqua superficiali;*
 - c. *occupare stabilmente con mezzi, manufatti anche provvisori e beni diversi le fasce di transito al piede degli argini;*
 - d. *posizionare rilevati a protezione di colture agricole conformati in modo da ostacolare il libero deflusso delle acque;*
 - e. *operare cambiamenti colturali ovvero impiantare nuove colture arboree, capaci di favorire l'indebolimento degli argini;*
6. *Gli interventi consentiti dal presente Titolo II per le aree di pericolosità idraulica dovranno essere realizzati minimizzando le interferenze, anche temporanee, con le strutture di difesa idraulica.*
7. *Le costruzioni realizzate in aree classificate come pericolose successivamente all'approvazione del Piano ovvero gli insediamenti e i beni immobili di privati ricadenti in aree golenali o in pertinenze fluviali e non regolarmente assenti o condonati, non possono beneficiare di contributi finanziari a seguito di eventuali danni patiti connessi a eventi meteorici eccezionali*
8. *Le autorizzazioni in materia di interventi di bonifica, di regimazione dei corsi d'acqua, di manutenzione idraulica e di attività estrattive dagli alvei verificano in via preventiva ogni riflesso sulle condizioni di pericolosità idraulica e rischio idraulico esistenti in tutte le aree delimitate dal presente piano, in applicazione dell'articolo 5, comma 1, della legge n. 37/1994.*
9. *Gli interventi di cui al precedente comma salvaguardano i caratteri naturali degli alvei, tutelano la biodiversità degli ecosistemi fluviali, assicurano la conservazione dei valori paesaggistici, garantiscono l'efficienza delle opere idrauliche, rimuovono gli ostacoli al libero deflusso delle acque.*
10. *Il Comitato di Bacino individua i criteri per stabilire i valori limite delle portate da ritenere nelle sezioni critiche della rete idrografica come vincolo per la progettazione degli interventi idraulici e di sistemazione idraulica nelle porzioni di bacino a monte delle sezioni critiche considerate. Le autorità idrauliche competenti verificano che gli interventi idraulici e di sistemazione idraulica consentiti siano progettati e realizzati in*

modo da confermare o ripristinare i volumi idrici potenzialmente esondanti e siano preferibilmente localizzati all'interno delle aree di pericolosità idraulica elevata.

11. Ai sensi dell'articolo 8 della legge 5.1.1994, n. 37, nelle sole aree di pericolosità idraulica elevata le nuove concessioni di pertinenze idrauliche demaniali per la coltivazione del pioppo e di altre specie arboree produttive possono essere assentite esclusivamente previa presentazione ed approvazione di programmi di gestione finalizzati anche al miglioramento del regime idraulico, alla ricostituzione degli ambienti fluviali naturali, all'incremento della biodiversità, alla creazione di nuove interconnessioni ecologiche. Inoltre in mancanza di tali programmi le concessioni scadute sulle pertinenze idrauliche demaniali non sono rinnovate. Sono fatte salve le prescrizioni di cui all'articolo 9.
12. Nelle aree classificate a pericolosità media ed elevata la concessione per nuove attività estrattive o per l'emungimento di acque sotterranee può essere rilasciata solo previa verifica che queste siano compatibili, oltreché con le pianificazioni di gestione della risorsa, con le condizioni di pericolo riscontrate e non provochino un peggioramento delle stesse.
13. Nelle aree classificate a pericolosità idraulica possono essere realizzati interventi connessi con l'utilizzo del demanio idrico e del corso d'acqua in generale, a condizione che siano compatibili con le condizioni di pericolosità e prevedano soluzioni tecniche in grado di assicurare la necessaria sicurezza idraulica.

Stanti tali indicazioni derivanti dalle norme di PAI si evidenzia che lo scenario alternativo, che consiste nella realizzazione del parcheggio scoperto, senza dunque procedere ad attività di scavo, è da preferirsi rispetto allo scenario con parcheggio interrato.

Fabbisogno idrico

Il progetto prevede il recupero delle acque meteoriche e l'utilizzo di acqua di falda, mediante la realizzazione di un pozzo, per usi irrigui e per l'alimentazione delle cassette dei W.C.

Si prevede per il complesso commerciale i seguenti 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.

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.

E' 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.

L'impianto così ipotizzato, che consente di sfruttare l'acqua piovana accumulata nella vasca di laminazione e integrata con l'acqua di falda, permetterebbe di risparmiare indicativamente circa 12.850 mc all'anno di acqua potabile.

Da opportune simulazioni in analogo contesto, considerando la piovosità specifica della zona di Jesolo, la capacità del serbatoio di accumulo dell'acqua piovana, le modalità di utilizzo, è possibile stimare che circa il 25% del consumo di acqua grezza può essere coperto dall'acqua piovana recuperata, pari a circa 3200 mc all'anno.

A tale proposito si evidenzia che in relazione al riutilizzo delle acque meteoriche si precisa che valgono in ogni caso le disposizioni - sia per l'uso irriguo che come acque dei WC - con rete completamente separata da quella dedicata alle

acque potabili - di cui al decreto ministeriale 12 giugno 2003, n. 185 che vige tuttora in particolare in relazione all'uso irriguo; il riutilizzo non è soggetto ad autorizzazione ma al rispetto del citato regolamento (decreto ministeriale). In merito alla perforazione del pozzo dovrà essere ottenuta apposita autorizzazione dal Genio Civile.

ATMOSFERA E RUMORE

Atmosfera

L'impatto del traffico veicolare generato dal nuovo polo commerciale e polifunzionale "Jesolo Magica" sulla qualità dell'aria, è stato determinato a partire dalla stima dei flussi di traffico riportata nello studio dell'impatto sulla viabilità e da dati pubblici sulla composizione media del parco veicolare. Sulla base di questi dati è stata effettuata una valutazione modellistica delle emissioni generate dal traffico per ogni singola ora dell'anno solare.

La dispersione e la ricaduta degli inquinanti emessi sono state stimate mediante modellazione matematica. L'obiettivo finale dello studio è ottenere informazioni circa la distribuzione spaziale dell'inquinamento atmosferico generato dal traffico. Per lo studio è stato usato un modello gaussiano, uno strumento di calcolo che ricostruisce i campi di concentrazione degli inquinanti attraverso l'uso di funzioni analitiche nelle quali compaiono dei coefficienti legati alla direzione del vento, alla velocità del vento e alla turbolenza atmosferica.

Il dominio di calcolo usato per la simulazione della dispersione delle emissioni generate dal traffico indotto dal centro commerciale è un'area di 6X6Km², ad un dettaglio di 200m, che comprende il centro commerciale, il grafo stradale, l'abitato di Jesolo e parte di quello di Lido di Jesolo.

La qualità dell'aria nella regione risulta progressivamente migliore allontanandosi dalla area di Venezia posta a ovest del dominio considerato. Nel dominio considerato non si osservano superamenti diffusi dei limiti di legge per gli inquinanti esaminati; solo in prossimità dell'area di Venezia il PM2.5 presenta una concentrazione media annuale vicina ai limiti di legge per il 2010.

Il centro commerciale è progettato in un'area a sud del centro urbano di Jesolo, in cui i livelli di concentrazione media annuale sono compresi tra 14 e 18 µg/m³ di NOx, tra 21 e 23 µg/m³ di PM10 e tra 20 e 22 µg/m³ di PM2.5. Anche presso il centro commerciale il PM2.5 si conferma l'inquinante più critico nei livelli di fondo.

Il modello di calcolo utilizzato ARIAIMPACT prende in considerazione i seguenti parametri meteorologici:

- Velocità media del vento;
- Direzione di provenienza del vento;
- Temperatura dell'aria;
- Radiazione solare;
- Classe di stabilità di Pasquill.

Il modello è stato applicato, ora per ora, ad un intero anno solare al fine di valutare le concentrazioni nelle diverse condizioni meteorologiche che si presentano al variare delle stagioni e poter confrontare i risultati ottenuti con i limiti definiti dalla normativa su un intero anno.

Gli inquinanti di cui sono state stimate le emissioni e di cui è stata calcolata la dispersione sono:

NOX – ossidi di azoto;

PM10 – particolato con diametro inferiore ai 10 µm;

PM2.5 - particolato con diametro inferiore ai 2.5 µm;

CO – monossido di carbonio;

Benzene

Le concentrazioni al suolo stimate nello studio sono largamente inferiori ai limiti normativi per tutti i parametri previsti dalla normativa anche nei punti caratterizzati dai flussi di traffico più elevati e sono maggiormente concentrati nella viabilità adiacente al centro commerciale.

Nella tabella seguente sono stati riportati i valori limite fissati dalla attuale normativa sulla qualità dell'aria e i valori massimi ottenuti nello studio per i corrispondenti parametri. I valori massimi delle concentrazioni degli inquinanti emessi dal traffico connesso con le attività del polo commerciale, che sono caratteristici di un'area molto ristretta del dominio e distante dal centro abitato di Jesolo e del Lido di Jesolo, risultano ampiamente inferiori ai limiti normativi. L'impatto del traffico indotto dall'esercizio del nuovo centro commerciale rimangono ampiamente sotto i limiti anche considerandone l'effetto combinato con i valori di fondo stimati tramite modello.

Indicatore	Valore massimo nel dominio	Valore limite o di riferimento
NO ₂ (concentrazione media annuale)	5,45 µg/m ³	40 µg/m ³ (NO ₂ , D.Lgs 155/2010)
NO ₂ (99,5° perc. della media oraria)	61,2 µg/m ³	320 µg/m ³ (NO ₂ , D.Lgs 155/2010)
PM10 (concentrazione media annuale)	0,28 µg/m ³	40 µg/m ³ (PM10, D.Lgs 155/2010)
PM10 (99,4° perc. della media giornaliera)	0,5 µg/m ³	50 µg/m ³ (PM10, D.Lgs 155/2010)
PM2.5 (concentrazione media annuale)	0,23 µg/m ³	38 µg/m ³ - 2011 25 µg/m ³ - 2015 (PM10, D.Lgs 155/2010)
CO (media massima su 8 ore)	0,056 mg/m ³	10 mg/m ³ (CO, D.Lgs 155/2010)
Benzene (concentrazione media annuale)	0,007 µg/m ³	5 µg/m ³ (Benzene, D.Lgs 155/2010)

Rumore

Per quanto riguarda la componente rumore, è stata prodotta valutazione previsionale di impatto acustico con successiva integrazione richiesta dalla commissione per la valutazione delle possibili attività svolte sulla copertura ad uso pubblico. Il Comune di Jesolo è dotato di Piano di Classificazione acustica del territorio, che stabilisce i valori massimi dei livelli sonori tollerabili nelle diverse zone; l'area d'intervento, in particolare, ricade in zona IV, area di intensa attività umana. Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con elevata presenza di attività commerciali ed uffici, presenza di attività artigianali, con dotazione di impianti di servizi a ciclo continuo; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione, di linee ferroviarie, di aeroporti e di porti; le aree con limitata presenza di piccole industrie, ed è soggetta pertanto ai valori limite assoluti di immissione pari a 65 dB (A) nel periodo diurno e 55 dB (A) in quello notturno. La relazione individua i ricettori che potrebbero risentire maggiormente della rumorosità prodotta dal nuovo insediamento ed in particolare alcuni fabbricati a destinazione residenziale molto prossimi dell'area di intervento.

Il tecnico valuta nel complesso i livelli di clima acustico ad intervento avvenuto che risulta caratterizzato da diverse tipologie di fonti di rumore: le nuove componenti impiantistiche fisse dovute alla presenza di impianti funzionali alla struttura per il riscaldamento e raffreddamento dei locali; il rumore di tipo antropico determinato dalla presenza di gruppi di persone sulla terrazza all'aperto e i flussi veicolari attratti dalle attività di progetto. In particolare per le sorgenti di tipo impiantistico non è fornito un dettaglio delle caratteristiche bensì un ipotetico livello di potenza sonora (ricavato da bibliografia) ed un ipotetico posizionamento delle stesse su un terrazzamento al piano primo e su parte della copertura.

Per quanto riguarda i flussi di traffico il tecnico utilizza i valori desunti dallo studio sulla viabilità di afferenza/servizio massimi stimati e pari a 1.950 veicoli/ora in ora di punta anche se tali valori non risultano direttamente trasferibili per la stima del livello equivalente diurno, in quanto lo stesso deve essere riferito al periodo che va dalle ore 06:00 alle ore 22:00 e si riferiscono pertanto ai livelli massimi ipotizzabili.

Il tecnico stima l'incremento di rumore in corrispondenza degli edifici residenziali più vicini all'ambito di intervento, evidenziando un sensibile incremento della rumorosità complessiva in periodo di riferimento diurno sino a +6 dB(A) con livelli massimi di 56,0 dB(A). Tali aumenti sono attribuiti essenzialmente agli incrementi di 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.

Differentemente, in periodo di riferimento notturno i livelli in corrispondenza dei recettori residenziali direttamente prospicienti l'intervento risultano generalmente analoghi o inferiori rispetto quanto stimato allo stato attuale in relazione all'effetto schermante prodotto dal nuovo fabbricato rispetto alla sorgente stradale Via Adriatica, interessata da flussi di traffico rilevanti anche in periodo notturno.

Il tecnico valuta poi l'impatto acustico prodotto dalle componenti impiantistiche posizionate in copertura rispetto ai fabbricati residenziali più vicini, mediante verifica del limite differenziale stimato in periodo notturno. Tale limite risulta ampiamente rispettato anche qualora vi fosse presenza di componenti tonali a basse frequenze.

$LD = 36,6 - 44,2 = -7,6 < 3,0 \text{ dB(A)}$ in periodo di riferimento notturno.

Per garantire quanto stimato gli eventuali impianti installati in copertura dovranno comunque essere posizionati alla distanza maggiore possibile rispetto ai recettori individuati (almeno 43 metri in proiezione orizzontale).

Per quanto riguarda le possibili attività pubbliche da svolgere in copertura il tecnico indica che le stesse non sono al momento ancora definite e in particolare se tra queste siano previste manifestazioni di pubblico spettacolo che prevedano l'utilizzo di impianti di amplificazione e diffusione sonora e stima pertanto il solo contributo determinato dalla presenza di persone in copertura ipotizzando una situazione di massimo afflusso di 1600 unità, distribuite sulle due terrazze. Attraverso mappe di isolivello a differenti quote, corrispondenti ai vari piani di abitazione, stima che il valore limite appare rispettato in corrispondenza dei fabbricati residenziali prossimi all'area di intervento.

SISTEMA NATURALISTICO – AMBIENTALE

Per definire la qualità del sistema naturalistico e le alterazioni che potenzialmente verranno a prodursi in funzione dell'intervento, si è venuta a considerare 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 unzionalità 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.

Ad opere ultimate il centro commerciale comporterà un aumento del carico automobilistico sulla viabilità esistente, anche se non si ritiene possa essere considerato influente rispetto al numero dei mezzi che frequentano normalmente le zone urbane turistiche in esame.

Per quanto riguarda il disturbo luminoso notturno, lo stabile si inserisce in un contesto urbano completamente illuminato, si ritiene che l'incremento non sia da considerare peggiorativo rispetto alla situazione attuale.

SISTEMA PAESAGGISTICO

Il territorio interessato dall'opera è costituito dall'ambito litoraneo che caratterizza il contesto territoriale sulla base di valori paesaggistici diversificati. L'analisi sviluppata all'interno della valutazione relativa all'inserimento paesaggistico ha permesso di individuare una serie di caratteri, che contestualizzano lo spazio sulla base degli elementi assunti come strutturanti il paesaggio.

Da tale analisi emerge che l'impatto che il progetto del centro commerciale risulta essere minimo in quanto i principali caratteri paesaggistici dell'ambito di intervento non vengono alterati.

SISTEMA ANTROPICO

L'ambito territoriale all'interno del quale si inserisce il progetto è quello del Veneto Orientale, definito dalla compresenza di sistemi strutturati su elementi fisici specifici: la linea di costa, il sistema idrografico e il tessuto della bonifica.

In particolare l'ambito interessato dallo studio si sviluppa all'interno della fascia di costa ricadente nel territorio del Comune di Jesolo.

ORGANIZZAZIONE INSEDIATIVA

Non è possibile definire un impatto generalizzato all'interno di un tessuto composito, ma solamente legato a ricadute puntuali capaci di produrre effetti poco articolati su di un livello sistemico. Si tratta perlopiù di disturbi dovuti al traffico veicolare, con effetti sulla qualità del clima acustico e della qualità dell'aria; effetti che risentono della funzione

specifica del progetto, con l'acutizzarsi quindi degli impatti in corrispondenza dei periodi estivi, laddove maggiore risulterà il traffico veicolare.

SISTEMA VIABILISTICO

L'entrata in funzione dell'attività comporterà un aumento dei flussi di traffico, in ragione della nuova offerta commerciale.

Tale aumento potrà produrre una riduzione della funzionalità della maglia viabilistica in relazione a particolari momenti durante l'arco dell'anno e della settimana, ricalcando le dinamiche che già caratterizzano la maggior parte delle aree di simile natura.

Da tale quadro emerge che il traffico direttamente riversato all'interno dell'ambito non avrà un incremento tale da apparire critico. Questo si traduce con il mantenimento della funzionalità che oggi il sistema territoriale ha, con un incremento della capacità di sopportare situazioni critiche in corrispondenza di determinati periodi (mesi estivi)

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. Le ricadute siano da considerarsi complessivamente contenute, dal momento che l'opera si sviluppa prevalentemente in zone agricole e l'aumento del disturbo acustico sarà conseguenza del fisiologico aumento dei mezzi circolanti all'interno di tutto il sistema infrastrutturale

Matrice qualitativa dei possibili impatti

SISTEMA	COMPONENTE AMBIENTALE	ELEMENTI	ALTERAZIONE
Flusso	Idrologia di superficie	Relazione con corsi d'acqua principali	
		Relazione con corsi d'acqua secondari	
	Idrologia sotterranea	Interferenza con la falda	
	Geologia	Interferenza con la struttura	
		Eubalanza	
Idrogeologia	Alterazione dell'assetto idrico		
	Interferenza con il sistema di scolo		
Naturalistico	Rete ecologica	Impermeabilizzazione dei suoli	
		Interferenza con corridoi primari	
		Interferenza con corridoi secondari	
		Interferenza con corridoi terziari	
		Interferenza con aree nucleo	
		Interferenza con i nodi locali	
	Alterazione del clima acustico		
Paesaggio	Vista	Lineamenti	
		Distanzi visivi	
		Margini	
		Ritmi visivi	
		Relazioni visive	
	Percezione	Continuità di continuità	
		Ritmi tematici	
		Contesti figurativi	
		Conti visuali	
		Caratteri paesaggistici	
Antropico	Organizzazione insediativa	Ritmi	
		Rapporto con il tessuto residenziale	
		Rapporto con il sistema produttivo	
	Sistema viabilistico	Interferenza con aree agricole	
		Aumento dell'attrattività	
		Infrastrutture di scala territoriale	
		Infrastrutture di scala locale	
Salute pubblica	Modifica del livello di accessibilità		
	Offerta di sosta		
		Alterazione della qualità ambientale	
		Incidentalità	

Positivo elevato	
Positivo contenuto	
Nulla o contenuta	
Negativa contenuto	
Negativo elevato	

STUDIO SUL TRAFFICO

A seguito di specifica richiesta il progettista ha integrato lo studio sul traffico ripetendo i monitoraggi di flussi traffico durante la stagione balneare, nei giorni di sabato 16/07/2011 e domenica 17/07/2011, nel periodo 8.00-22.00. Una successiva integrazione allo studio del traffico è stata presentata a Novembre 2011 considerando anche il contributo della nuova bretella prevista in progetto.

Con i dati aggiornati si è proceduto a ripetere le simulazioni dei diversi scenari di mobilità, confrontando gli output delle microsimulazioni con lo stato di fatto e riscontrando in tutte le circostanze piena corrispondenza. Quanto alla determinazione dei Livelli di Servizio, questa è stata fatta sulla base dei canoni fissati dall'Highway Capacity Manual statunitense, il quale correla la qualità di circolazione con i "tempi di ritardo".

Il progettista stima il traffico indotto dal nuovo intervento in 1.950 veicoli per il periodo estivo nella condizione maggiormente gravosa.

Quanto agli insediamenti “in corso di realizzazione e di previsione”, il progettista precisa che il complesso denominato “Isola Blu” (posto a Sud della rotatoria Picchi tra via Roma Dx e Via XIII Martiri) ha destinazione prevalentemente residenziale (60% dell’intero volume) la restante parte avrà destinazione direzionale e commerciale. Ad oggi l’area non è stata individuata quale parco e/o centro commerciale, ritenendo pertanto che le attività ivi insediabili avranno le caratteristiche del piccolo commercio di piccola taglia (esercizi di vicinato).

Per quanto riguarda l’ambito denominato “X-site città delle Musica” (posto ad Ovest della rotatoria Picchi), del progetto si conosce solo la destinazione, ovvero: locali notturni, bar, ristoranti, attività comunque svolte in orari diversi rispetto a quelli previsti per il Centro Commerciale “Jesolo Magica”.

Rispetto alle ipotesi formulate nello studio del 2010, basate sull’applicazione di coefficienti di amplificazione ai flussi di Maggio, i volumi veicolari rilevati in entrata sulla rotatoria Picchi sono minori, mentre quelli circolanti sull’intera rete esaminata sono lievemente maggiori (meno del 15%).

Si riportano di seguito i livelli di servizio delle strade risultanti dallo studio del traffico nell’ipotesi di realizzazione dell’intervento senza bretella di collegamento tra via Adriatico e via Roma. (integrazioni acquisite con protocollo n. 59366 del 11.08.2011)

- Scenario 1: flussi rilevati nell’ora di punta estiva allo stato attuale (senza sottopasso)
- Scenario 2: centro commerciale realizzato con parcheggio interrato (stato di progetto 1) con rotatoria in via roma e sottopasso realizzati
- Scenario 3: centro commerciale realizzato con parcheggio scoperto (stato di progetto 2) con rotatoria in via roma e sottopasso.

Arco	Nome	Scenario 1	Scenario 2 interrato	Scenario 3 scoperto
1	Adriatico	A	A	A
2	Roma dx lato N rot 1	A	A	A
3	Roma dx lato sud rot 1	D	A	A
4	Equilio rot 1	A	A	A
5	Via roma dx lato N rot 2	A	A	A
6	Roma dx lato N rot 2	C	A	A
7	Kennedy rot 3	A	A	A
8	Equilio rot 3	A	A	A
9	Levantina rot 3	A	A	A
10	Roma dx lato N ing.4	A	B	A
11	Roma dx lato s ing 4	A	A	A
12	Via Mameli incrocio 4	A	A	A
13	Via la bassa inc. 4			A

Tabella 1.

Nelle integrazioni volontarie acquisite agli atti con protocollo n. 85739 del 15/11/2011 lo studio del traffico mette a confronto le attuali condizioni di deflusso con quelle relative all’attivazione del nuovo insediamento (secondo due distinte ipotesi progettuali), tenendo anche conto delle modifiche infrastrutturali attese nella rete afferente per il breve-medio periodo (nuovo sottopasso della rotatoria Picchi, rotonda fra Via Mameli e Via Roma destra, nuova bretella stradale unidirezionale che collega la corsia sud di Via Adriatico con la SP 42 a Nord della nuova rotonda di progetto). Sono state effettuate valutazioni per il periodo estivo, quando la mobilità veicolare è massima.

Rispetto allo stato senza bretella di collegamento i recessi possono avvenire anche da via Roma.

Si riportano di seguito i livelli di servizio raggiunti nelle diverse ipotesi progettuali.

- Scenario 1: stato di fatto sabato di luglio misurato (senza sottopasso)
- Scenario 2: centro commerciale realizzato con parcheggio interrato (con bretellina, sottopasso, rotatoria realizzati)
- Scenario 3: centro commerciale realizzato con parcheggio scoperto (con bretellina, sottopasso, rotatoria realizzati).

Arco	Nome	Scenario1	Scenario 2 interrato	Scenario 3 scoperto
1	Adriatico	A	A	A
2	Roma dx lato N rot 1	A	A	B
3	Roma dx lato sud rot 1	D	A	A
4	Equilio rot 1	A	A	A
5	Via roma dx lato N rot 2	A	A	A
6	Roma dx lato N rot 2	C	A	A
7	Kennedy rot 3	A	A	A
8	Equilio rot 3	A	A	A
9	Levantina rot 3	A	A	A
10	Roma dx lato N ing.4	A	A	A
11	Roma dx lato s ing 4	A	A	A
12	Via Mameli incrocio 4	A	A	A
13	Via la bassa inc. 4		A	A

Tabella 2.

L'analisi evidenzia che l'indotto dell'intervento in area ex Cattel determina – come atteso - un aggravio delle condizioni di circolazione sulla rete, con accodamenti e rallentamenti localizzati, anche se il deflusso è mediamente accettabile.

Il nuovo sottopasso a cavallo della rotatoria Picchi, fra S.R. 43 e S.P. 42, apporta sensibile beneficio al quadro di mobilità esaminato per il medio termine, con riduzione delle potenziali criticità. Tale opera, infatti, contribuisce a sgravare significativamente la rotatoria Picchi dei flussi in movimento sulla direttrice sudovest-nord.

Utile anche la realizzazione di una nuova bretella unidirezionale di collegamento tra la SR n.43 e la SP n.42, dal momento che consente di deviare gli spostamenti fra Jesolo e Lido est a monte della rotatoria Picchi, gravata da volumi veicolari importanti, indirizzandoli su Via Mameli. La stessa bretella serve anche a consentire un accesso più diretto all'area di progetto alle correnti veicolari provenienti da nord, dal momento che l'ingresso all'ambito del PUA non richiede più, l'impegno della rotatoria Picchi, su cui sarebbe invece obbligato il transito, risultando vietate le manovre dirette di accesso con svolta a sinistra.

Positiva si manifesta, dal punto di vista della sicurezza e della regolarità della circolazione, la scelta di eliminare ogni possibilità di intersecazione delle traiettorie dei veicoli manovranti da/per l'area commerciale, escludendo la facoltà delle svolte a sinistra in entrata od uscita a/da il complesso commerciale. Di riflesso, tale opzione progettuale determina un allungamento dei percorsi per alcuni spostamenti veicolari e, quindi, aumentando la mobilità, produce un rallentamento del deflusso e quindi accodamenti in talune intersezioni.

Alla luce di ciò il progettista giudica che la mobilità indotta dall'attivazione della struttura "Jesolo magica" sia compatibile, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, con l'assetto futuro della rete viaria afferente al nuovo intervento e la strutturazione del complesso commerciale.

Viste le osservazioni pervenute dai servizi trasporti e viabilità della Provincia di Venezia, allegate al presente parere, considerato che, nonostante i livelli di servizio dichiarati ai vari nodi di cui alla tabella 2, lo studio stesso del traffico afferma nelle conclusioni che l'indotto dell'intervento determina un aggravio delle condizioni di circolazione della rete, con accodamenti e rallentamenti localizzati e la scelta di eliminare ogni possibilità di intersecazione delle traiettorie dei veicoli manovranti da/per l'area commerciale di riflesso determina un allungamento dei percorsi per alcuni spostamenti veicolari con conseguente rallentamento del deflusso e accodamenti in talune intersezioni, si raccomanda che sia studiata, con il comune di Jesolo e la provincia di Venezia, l'opportunità di separare ulteriormente gli afflussi indotti dal polo commerciale e polifunzionale e provenienti dalla direttrice di Viale Adriatico da quelli di fondo mediante un collegamento diretto della bretella che si stacca dalla S.R. 43 che si sviluppa parallelamente alla stessa con il polo multifunzionale.

OPERE DI MITIGAZIONE

Il progetto prevede alcuni interventi che diminuiscono gli impatti dell'opera da realizzare.

Gli interventi di mitigazione individuati all'interno dell'area oggetto di studio sono perlopiù relativi alla sistemazione dei parcheggi, alla realizzazione di alcune siepi ed alla creazione di un tappeto erboso.

A seguito di espressa richiesta della commissione è stato fornito un dettaglio di tali interventi con richiesta di prevedere una piantumazione sufficiente a mitigare in particolare le emissioni di CO₂ generate dalla struttura ed in particolare dal traffico veicolare indotto, stimato dal progettista in circa 143 ton/anno. Per mitigare tali emissioni il progettista stima la necessità di messa a dimora di circa 3.050 piante. Il progetto prevede la messa a dimora di circa 300 piante all'interno del nuovo ambito di intervento, inoltre ipotizza di poter mettere a dimora ulteriori 700 piante all'interno della nuova rotatoria da realizzare a carico del soggetto attuatore tra Via Roma Dx e Via Mameli. La posizione e la quantità rimanente di piante da mettere a dimora saranno definite congiuntamente con l'amministrazione comunale.

Le abitazioni non saranno influenzate dalle emissioni sonore derivanti dalla struttura commerciale, poiché la parte impiantistica sarà collocata esclusivamente in copertura e sarà opportunamente mascherata.

Si evidenzia che sia la planimetria denominata "opere a verde allegato 10" presentata nelle integrazioni acquisite agli atti con protocollo n. 59366 del 11.08.2011, sia la soluzione con parcheggio scoperto presentata nella successiva integrazione n. 85739 del 15/11/2011 non prevedono per il complesso di case ubicate a sud-est del centro commerciale una schermatura lungo tutto il confine. A tal proposito si prescrive, a fronte della riduzione della superficie commerciale a 15.000 mq, la piantumazione lungo tutto il confine di:

1. *un filare arboreo composto da essenze autoctone laddove la presenza di viabilità interna non consenta la formazione di una fascia arborea-arbustiva pluristratificata;*
2. *ove gli spazi lo consentano, una fascia arborea-arbustiva pluristratificata composta da essenze autoctone.*

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

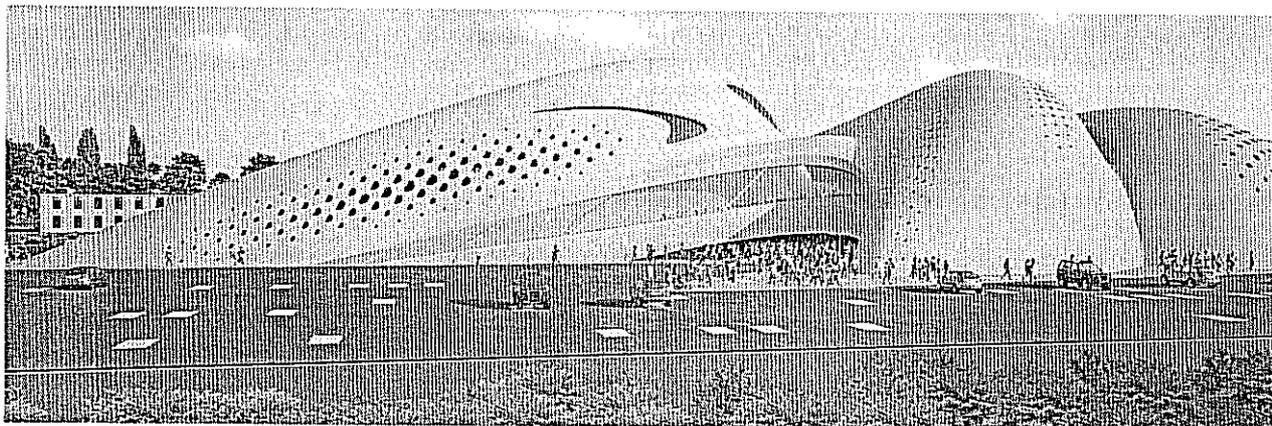


Immagine dell'intervento

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:

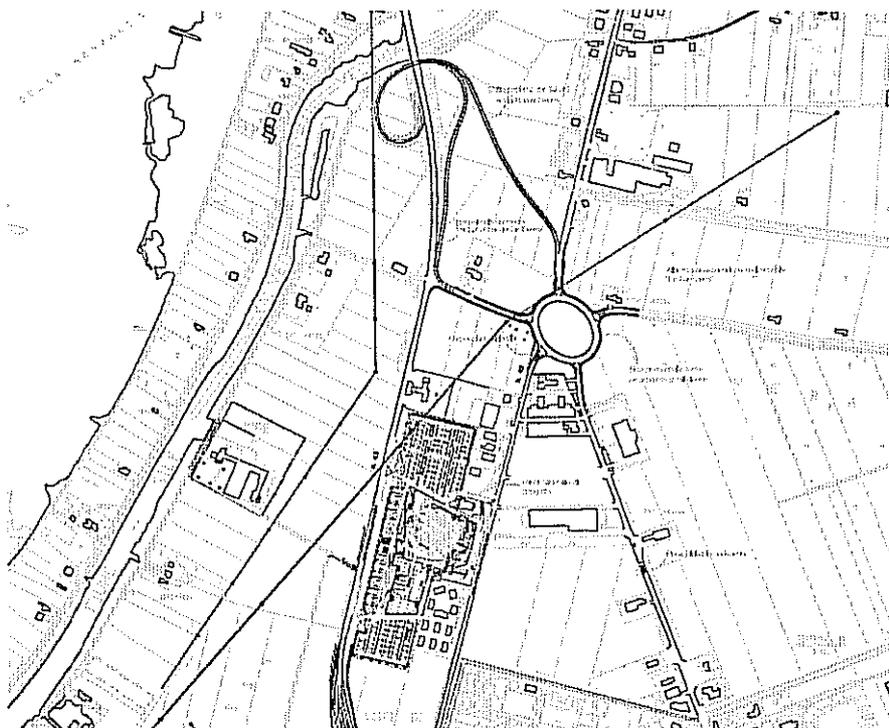
- aumentare la sicurezza, grazie alla riduzione dei punti di conflitto a fronte della stessa domanda di traffico disciplinato da un incrocio convenzionale;
- ridurre il livello di inquinamento atmosferico derivante dalle emissioni dei veicoli, in quanto il flusso potrà risultare più fluido e continuo;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

La rotatoria sarà realizzata a carico della proprietà del complesso commerciale e si relazionerà con gli interventi già realizzati e/o in corso di realizzazione sulla rete viaria di Jesolo.

5. Bretella unidirezionale di collegamento tra la corsia sud di Via Adriatico (in direzione lido) con la SP n.42 a Nord della nuova rotatoria di Via Mameli

L'infrastruttura prevista all'interno del PRG comunale consentirà lo svincolo dalla Via Adriatico in direzione sud con innesto sulla SP 42 a Nord della nuova rotatoria di Via Mameli, determinando un accesso più diretto all'area di progetto per le componenti veicolari provenienti da Nord senza impegnare la rotatoria Picchi e deviando gli spostamenti di traffico fra Jesolo e Lido est a monte della rotatoria Picchi, gravata da volumi veicolari importanti, indirizzandoli su Via Mameli.

A tale proposito è preferibile l'ipotesi di tracciato in aderenza alla S.R. 43 anziché quello che si immette su via Roma nord direttamente, in quanto meno impattante sul territorio, in termini di frammentazione dello stesso.



Bretella di collegamento

MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di monitoraggio ambientale, attraverso la creazione di un Sistema Informativo Territoriale.

Per una maggiore visibilità al pubblico i dati verranno resi noti mediante la loro pubblicazione in un sito web accessibile a tutti.

L'attività di monitoraggio sarà strutturata in 3 fasi distinte:

- Ante - operam della durata non inferiore a 3 mesi necessari per la caratterizzazione della situazione attuale, ovvero prima dell'avvio dei lavori per la realizzazione dell'edificio e delle opere di urbanizzazione. Si baserà su una campagna di rilevamento i cui dati costituiranno l'orizzonte, o fondo bianco, di riferimento e paragone per i dati da raccogliere nelle fasi successive;
- Corso d'opera della durata di cantiere. Tale fase sarà strutturata in 2 campagne di rilevamento, trattamento e restituzione dei dati, così da monitorare l'area oggetto dell'intervento in tutto il periodo delle fasi di lavorazione, dall'apertura del cantiere al certificato di agibilità.
- Post - operam della durata di 2 anni a partire dalla fine dei lavori, attraverso almeno 4 campagne di rilevamento, trattamento e restituzione dei dati così da monitorare l'opera dalla fase di pre - esercizio alla fase di esercizio.

Per ogni fase del monitoraggio riguarderà le seguenti componenti ambientali:

- Atmosfera;
- Rumore;
- Traffico;
- Qualità Acque superficiali e sotterranee;
- Rifiuti;
- Consumi energetici;
- Consumi di acqua potabile.

SCENARI ALTERNATIVI

Il progetto in ottemperanza alla vigente normativa valuta anche alcuni scenari alternativi:

Scenario base

Lo scenario base corrisponde alla situazione delineata ed analizzata in relazione al progetto illustrato.

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.

Scenario 1

Tale variante contempla l'eliminazione dell'autorimessa prevista al piano interrato, con lo spostamento dei posti auto corrispondenti nell'area esterna al Complesso Commerciale.

Tale ipotesi comporterebbe l'utilizzo delle aree attigue all'odierno perimetro dell'ambito d'intervento, per altro già di proprietà del soggetto proponente.

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 :

- ✓ La documentazione presentata anche a mezzo di successive integrazioni, risulta completa in tutti i suoi elementi;
- ✓ Gli interventi previsti consistono nella costruzione di un nuovo complesso commerciale denominato "Jesolo Magica" previa demolizione di preesistenti fabbricati a destinazione commerciale ora dismessi che attualmente versano in uno stato di abbandono e degrado.
- ✓ Il progetto prevede opere di mitigazione ed in particolare la realizzazione di una nuova rotatoria tra Via Roma e Via Mameli e di una bretella unidirezionale tra Via Adriatico e Via Mameli. Opere finalizzate anche alla riduzione dei carichi di traffico gravanti soprattutto in corrispondenza della Rotatoria Picchi a sud dell'intervento.
- ✓ La bretella unidirezionale tra Via Adriatico e Via Mameli è stata proposta in due soluzioni alternative. Tra queste si giudica preferibile quella con di tracciato in aderenza alla S.R. 43 (Viale Adriatico).
- ✓ La soluzione con parcheggio scoperto risulta essere preferibile rispetto a quello interrato in relazione alla pericolosità idraulica dell'area stabilita dal Piano di Assetto Idrogeologico approvato dall'Autorità di Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza.
- ✓ Le indagini effettuate e sintetizzate 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 risultano ulteriormente mitigabili con le prescrizioni evidenziate nel presente giudizio.
- ✓ 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.

- ✓ La commissione VIA provinciale ha ritenuto opportuno avvalersi degli apporti dei servizi viabilità e trasporti provinciali per gli aspetti di loro competenza.
- ✓ Visti i pareri dei su indicati servizi pervenuti in data 14.12.2011 e 21.12.2011, allegati alla presente, si assumono le seguenti prescrizioni e raccomandazioni.

Tutto ciò visto e considerato

La Commissione V.I.A., alla maggioranza dei presenti, esprime sul progetto relativo al centro commerciale "Jesolo Magica" in comune di Jesolo

PARERE FAVOREVOLE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

con le seguenti prescrizioni e raccomandazioni:

Prescrizioni:

1. La superficie a vendita non dovrà superare i 15.000 mq come fissato dalla L.R. 15/2004 (art. 7 comma 1 lett. c), mancando al progetto in esame i requisiti indicati al comma 2 dell' art. 7 della L.R. 15/2004 per un ulteriore incremento della superficie a vendita.
2. L'agibilità del complesso è condizionata al completamento delle opere infrastrutturali compensative previste in ultima ipotesi ed in particolare alla realizzazione della nuova rotatoria tra Via Mameli e Via Roma Destra e la bretella unidirezionale di collegamento tra la corsia sud di via Adriatico in direzione lido con la Sp42 a nord della nuova rotatoria di Via Mameli in quanto in assenza di tali opere le componenti di traffico risulterebbero aggravate rispetto a quanto stimato. La bretella di collegamento dovrà essere creata in aderenza alla S.R. 43.
3. Il parcheggio sia realizzato all'esterno dell'edificio, così come previsto nello scenario 3 delle integrazioni acquisite agli atti con protocollo n. 85739 del 15/11/2011.
4. Per il complesso di case ubicate a sud-est del centro commerciale si prescrive, a fronte della riduzione della superficie commerciale a 15.000 mq, la piantumazione lungo tutto il confine di:
 - a) un filare arboreo composto da essenze autoctone laddove la presenza di viabilità interna non consenta la formazione di una fascia arborea-arbustiva pluristratificata;
 - b) ove gli spazi lo consentano, una fascia arborea-arbustiva pluristratificata composta da essenze autoctone.

5. *Il D.Lgs. 03/03/2011 n° 28 "Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE" prevede l'obbligo di integrazione delle energie rinnovabili negli edifici di nuova costruzione o in quelli esistenti e in fase di ristrutturazione rilevante.*

Nel caso in esame gli impianti di produzione di energia termica devono garantire il contemporaneo rispetto della copertura tramite l'energia prodotta da impianti che vengono alimentati da energie rinnovabili, del 50% dei consumi previsti per l'acqua calda e delle seguenti percentuali della somma dei consumi previsti per: l'acqua calda, il riscaldamento e il raffrescamento, secondo le percentuali riportate di seguito:

il 20% quando la richiesta è presentata dal 31.05.2012 al 31.12.2013

il 35% dal 01.01.2014 al 31.12.2016

il 50% dopo il 01.01.2017

La medesima norma prevede anche che l'impossibilità tecnica di ottemperare, in tutto o in parte, agli obblighi di integrazione previsti dalla stessa deve essere evidenziata dal progettista nella relazione tecnica di cui all' articolo 4, comma 25, del decreto del Presidente della Repubblica 2 aprile 2009, n. 59 e dettagliata esaminando la non fattibilità di tutte le diverse opzioni tecnologiche disponibili.

Si ritiene dunque che, viste le dimensioni e gli utilizzi dell'intervento in oggetto che lo rendono particolarmente energivoro, le percentuali di integrazione richieste da tale norma, corrispondenti al valore del

35% in vigore dal 01.01.2014, debbano essere raggiunte esaminandone la fattibilità con tutte le tecnologie disponibili, ivi compresa la tecnologia geotermica.

Qualora sia dimostrato alla Commissione VIA provinciale e dalla stessa condiviso che tale percentuale non può in nessun modo essere tecnicamente raggiunta, l'approvvigionamento per il fabbisogno energetico residuo del complesso sia vincolato all'acquisto di energia da parte di fornitore che ne certifichi la provenienza da fonti rinnovabili.

6. Fermo restando la soluzione di parcheggio scoperto (Allegato 13 alla nota n. 85739 del 15/11/2011) si prescrive quanto segue:
 - a) gli accessi all'area ed egressi dalla stessa abbiano raggi di curvatura interna almeno di 15 metri al fine di agevolare le manovre;
 - b) accesso-uscita su via Roma destra (S.P. 42): ai fini della sicurezza, si consiglia di portare il tratto più prossimo alla S.P. 42 della pista ciclabile sul lato opposto della bretella in argomento in modo da collegarla direttamente con la pista ciclabile esistente più a nord lungo la medesima provinciale;
 - c) viabilità interna asse di collegamento tra S.P. 42 e S.R. 43: siano previsti raggi di curvatura interna di almeno 15 metri per una maggior sicurezza delle manovre;
 - d) la viabilità interna con tronchi bidirezionali non abbia mai larghezza inferiore ai 6 metri.
7. In merito alla soluzione con parcheggio scoperto dovrà essere acquisito il parere aggiornato del competente consorzio di bonifica relativo all'invarianza idraulica e la realizzazione delle opere dovrà tener conto delle prescrizioni ivi impartite.
8. Dovranno essere definite congiuntamente con l'amministrazione comunale la posizione, la tipologia delle specie e le modalità di piantumazione delle circa 2050 piante da mettere a dimora (oltre alle 1000 direttamente poste a dimora contestualmente alla realizzazione dell'intervento) a mitigazione dell'impatto determinato dalla quantità complessiva di CO₂ prodotta dall'intervento.
9. Per quanto riguarda la componente rumore in fase di progettazione esecutiva siano confermate le indicazioni in merito al posizionamento di tutte le componenti impiantistiche ed in particolare che le stesse se posizionate su terrazze siano adeguatamente schermate rispetto ai recettori residenziali maggiormente prossimi. In caso di componenti impiantistiche aventi emissioni sonore superiori rispetto a quanto stimato siano adottati tutti gli accorgimenti necessari al fine di garantire il totale rispetto dei valori limite previste per legge. A lavori conclusi e con attività a regime sia condotta una campagna di monitoraggio per la verifica del rispetto dei valori limite normativi con riferimento ai recettori residenziali maggiormente prossimi. In caso di superamento di tali limiti siano adottati tutti gli accorgimenti necessari per ricondurre i valori entro i limiti stessi. Anche le possibili attività da svolgere in copertura genericamente indicate, dovranno garantire il rispetto dei valori limite normativi nazionali e locali con particolare riferimento alla presenza di edifici residenziali prossimi all'area di intervento.
10. In merito allo scarico delle acque di prima pioggia delle aree adibite a parcheggio sul canale Pazienti, dovrà essere richiesta apposita autorizzazione a questa Provincia.
11. Monitoraggio: Sia attuato il piano di monitoraggio previsto nello studio d'impatto ambientale.
12. Gli impianti di illuminazione dovranno rispettare i requisiti previsti dalla L.R. n. 17 del 07.08.2009.
13. Piano adempimenti: dovrà essere trasmesso a questa struttura, un progetto di adempimento alle prescrizioni n. 4, 5, 6, 8 ed alla raccomandazione esplicitata nel seguito indicante tempi e modalità di esecuzione delle stesse.

Raccomandazioni:

- a) Viste le osservazioni pervenute dai servizi trasporti e viabilità della Provincia di Venezia, considerato che, nonostante i livelli di servizio dichiarati ai vari nodi di cui alla tabella 2 del presente documento, lo studio stesso del traffico afferma nelle conclusioni che l'indotto dell'intervento determina un aggravio delle condizioni di circolazione della rete, con accodamenti e rallentamenti localizzati e la scelta di eliminare ogni possibilità di intersecazione delle traiettorie dei veicoli manovranti da/per l'area commerciale di riflesso determina un allungamento dei percorsi per alcuni spostamenti veicolari con conseguente rallentamento del deflusso e accodamenti in talune intersezioni, si raccomanda che sia studiata, con il comune di Jesolo e la

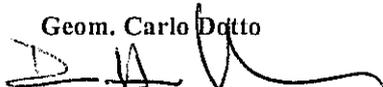
provincia di Venezia, l'opportunità di separare ulteriormente gli afflussi indotti dal polo commerciale e polifunzionale e provenienti dalla direttrice di Viale Adriatico da quelli di fondo mediante un collegamento diretto della bretella che si stacca dalla S.R. 43 che si sviluppa parallelamente alla stessa con il polo multifunzionale.

Qualora sia dato seguito a tale raccomandazione questa provincia valuterà il progetto proposto dandone apposita nota di riscontro.

- b) Sia valutata la possibilità di arretrare più a sud l'uscita monodirezionale sulla S.R. 43.

Il SEGRETARIO della Commissione

Geom. Carlo Dotto



Il PRESIDENTE della Commissione

Dott. ssa Anna Maria Pastore



