

CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA  
COMUNE di JESOLO

COMPLESSO COMMERCIALE "JESOLO MAGICA"  
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE



COMMITTENTE: JESOLO 3000 SPA  
Vicolo San Lorenzo, 16  
37122 VERONA

UNICREDIT LEASING SPA  
Piazza di Porta Santo Stefano, 3  
40125 BOLOGNA

**JESOLO 3000 SPA**  
Sede Amm. vs: Via G. Galilei, 4/A - 39100 Bolzano  
Sede legale: Vicolo San Lorenzo, 16 - 37122 Verona  
Partita I.V.A. 04247160217

LA PROPRIETA'  
NON E' COMMITTENTE  
**UniCredit Leasing S.p.A.**

SINTESI NON TECNICA			CODICE ELABORATO		002		00	
			P881	00	S	G	C	
			CODICE	COMMESSA	OPERA	FASE	DISC.	TIP.
3								
2								
1								
0	EMISSIONE		Agosto 2019	Musacchio E.	Granzoto E.	Davanzo R.		
REV.	DESCRIZIONE		DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO		

ESTENSORE DEL S.I.A. Arch. Roberto Davanzo

Il presente elaborato è di proprietà di PROTECO e non può essere riprodotto o trasmesso a terzi anche in modo parziale senza autorizzazione scritta

INDICE

1   PREMESSA..... 2

2   CONTESTO DELL’INTERVENTO ..... 3

3   COMPATIBILITÀ CON LA PIANIFICAZIONE ..... 5

4   PROGETTO..... 6

5   DIMENSIONI ..... 6

6   POTENZIALI IMPATTI ..... 8

7   COSTI E BENEFICI..... 9

8   MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI..... 9

## 1 PREMESSA

Lo Studio di Impatto Ambientale, cui la presente sintesi si riferisce, riguarda il progetto per la realizzazione del complesso commerciale “Jesolo Magica”, da costruirsi in comune di Jesolo (Ve), via Roma Destra.

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

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





2 CONTESTO DELL'INTERVENTO

L'intervento è posto fra i due insediamenti DI Jesolo Paese e di Jesolo Lido, territorio caratterizzato dalla presenza di tre corsi d'acqua: il fiume Sile ad ovest, il fiume Piave ad est e il Canale Cavetta a nord, mentre a est vi è la Laguna di Venezia, tutelata da Rete Natura 2000, quale Sito di Interesse Comunitario e Zona di Protezione Speciale (IT 3250003).



In tale ambito geografico sono presenti numerose infrastrutture viarie:

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



Il lotto di terreno su cui andrà costruito il complesso commerciale “Jesolo Magica” è collocato nella fascia compresa fra la SP 42 – via Roma Destra (ad est) e la SR 43 “Jesolana” - via Adriatico (a ovest), in prossimità della rotatoria “Picchi”, in un contesto parzialmente edificato e dove le destinazioni d’uso del territorio sono, a nord e a sud, prevalentemente ancora di tipo agricolo, mentre a est, lungo la SP 42, sono di tipo residenziale o turistico - commerciale.





### 3 COMPATIBILITÀ CON LA PIANIFICAZIONE

L'intervento in oggetto è conforme a quanto previsto dall'insieme degli strumenti di pianificazione operanti sul territorio interessato, sia di livello sovraordinato (regionale, provinciale, ecc.) che di scala locale.

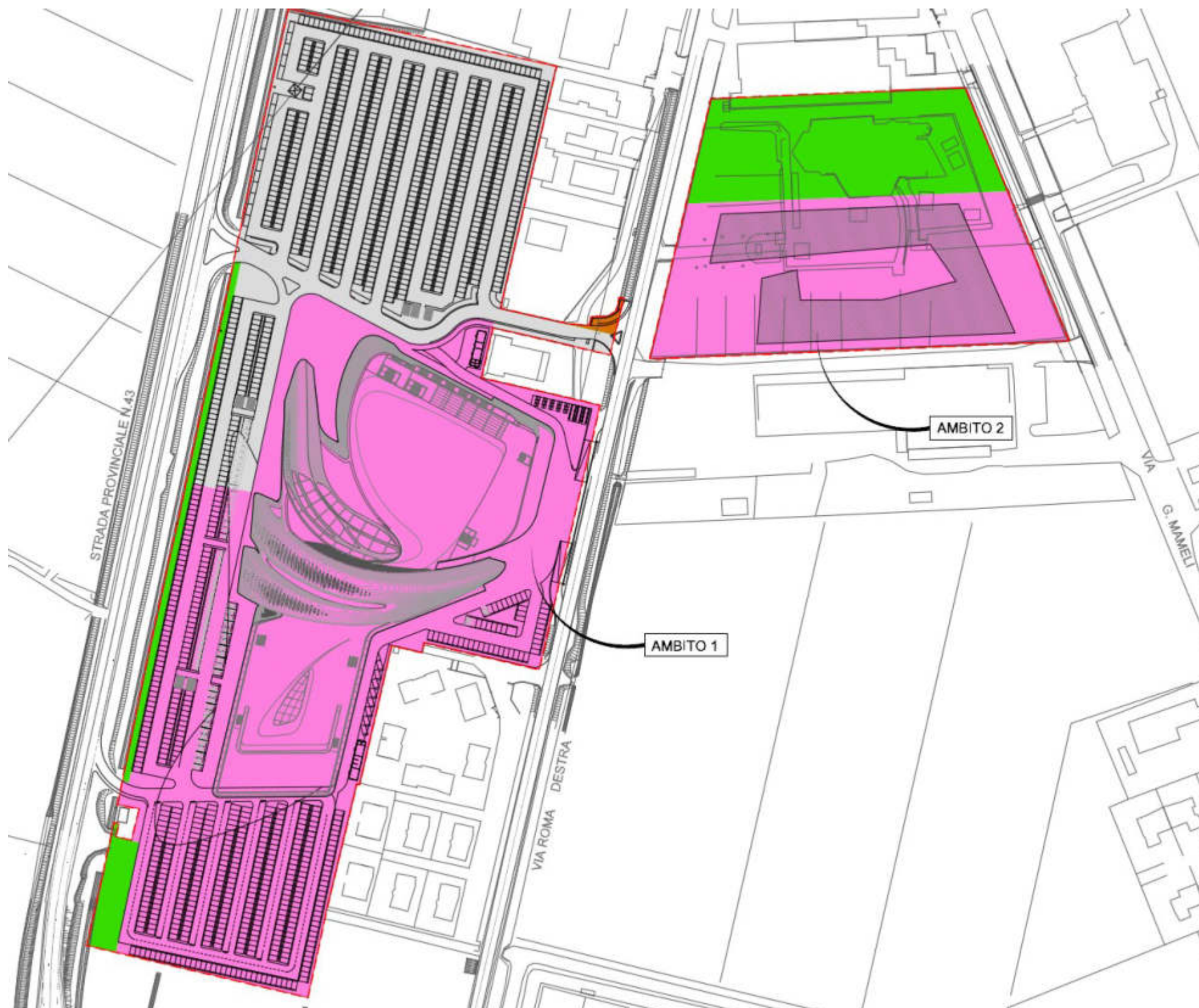
La compatibilità dell'intervento è confermata anche in relazione alla nuova pianificazione strategica che il Comune di Jesolo ha attivato con l'adozione del PAT (Piano di Assetto Territoriale), non ancora approvato.

Il progetto Jesolo Magica è ricompreso nel Piano Urbanistico Attuativo “ex Cattel – Capannine” che è costituito da due ambiti:

- l'ambito 1, area “ex Cattel”, oggetto dell'intervento Jesolo Magica;
- l'ambito 2, area “ex Capannine”, non compresa nella procedura di VIA oggetto della presente.

I parametri urbanistici previsti nel PUA sono i seguenti:

Superficie complessiva dello S.U.A. mq:	85.794
Superficie a destinazione D2.1 (ambito 1) mq:	42.313
Superficie a destinazione D2.1 (ambito 2) mq:	13.267
Superficie a destinazione B2.1 (ambito1) mq:	128
Superficie a destinazione F3.3 mq:	8.723
Superficie a destinazione F.4 (ambito 1) mq:	21.363
Superficie coperta totale max (Sup. D2.1*40%) mq:	22.232



Estratto Zonizzazione del P.U.A. approvata con D.G.C. n. 46 del 24.02.2014



## 4 PROGETTO

Il nuovo Centro Jesolo Magica è situato all'interno di un'area prospiciente via Roma Destra, a metà strada tra il centro urbano e la fascia costiera di Jesolo. Una posizione particolarmente strategica che connota il progetto quale nuova porta urbana della città.

Il progetto prevede la realizzazione di un Centro Commerciale e Polifunzionale circondato da aree adibite a parcheggio.

I volumi che descrivono il Centro Commerciale gravitano come i petali di una rosa intorno ad uno spazio centrale coperto da un lucernaio di grandi dimensioni, qui la galleria, trasformata in una piazza coperta, raccoglie la distribuzione principale del Centro.

In copertura, tre volumi curviformi caratterizzano la composizione volumetrica: il petalo del ristorante chiude la prospettiva verso sud e il più piccolo, aprendo verso nord, compone con il primo il propileo principale. Tra i due, a ridosso dell'ingresso principale, si apre una terrazza panoramica aperta verso la Laguna di Venezia.

Il nuovo Complesso si inserisce con sensibilità nell'ambito territoriale circostante, grazie alle linee sinuose e al lungo propileo d'ingresso. La luce e il paesaggio naturale penetrano morbidamente nella massa edilizia, che diviene un *landmark* per il territorio circostante.

L'idea ha per obiettivo l'offerta di uno spazio articolato che, oltre alle attività commerciali garantisca la disponibilità di spazi pubblici per il ritrovo e l'intrattenimento in un contesto di elevato pregio architettonico. La copertura potrà offrire circa 7'500 mq per attività ludiche, ricreative ed espositive. Un Centro di nuova generazione, che oltre ad essere attrattore di interesse commerciale, si propone anche come motore di attività sociali e culturali per un bacino d'area allargato.

Il percorso di accesso e di attraversamento della struttura è pensato in continuità con le aree esterne e consente al visitatore di trovare, lungo il suo svolgimento, diverse cerniere tra la scala territoriale e quella di fruizione del manufatto.

Il sistema spaziale attrezzato lungo il percorso, gli spazi pubblici in quota e ritagliati all'interno dell'edificio, nonché in copertura, offrono, oltre ad improvvise aperture verso il paesaggio circostante, delle reali occasioni di sosta prolungata.

Un secondo livello, che caratterizza la qualità funzionale dell'opera, è quello costituito dal *mall* commerciale, che, con i suoi 17.000 mq di superficie e i 3.700 mq di galleria, distribuiti sulle due quote principali del complesso, si relaziona con il flusso dei percorsi pubblici, mantenendo un alto rapporto di efficienza.



## 5 DIMENSIONI

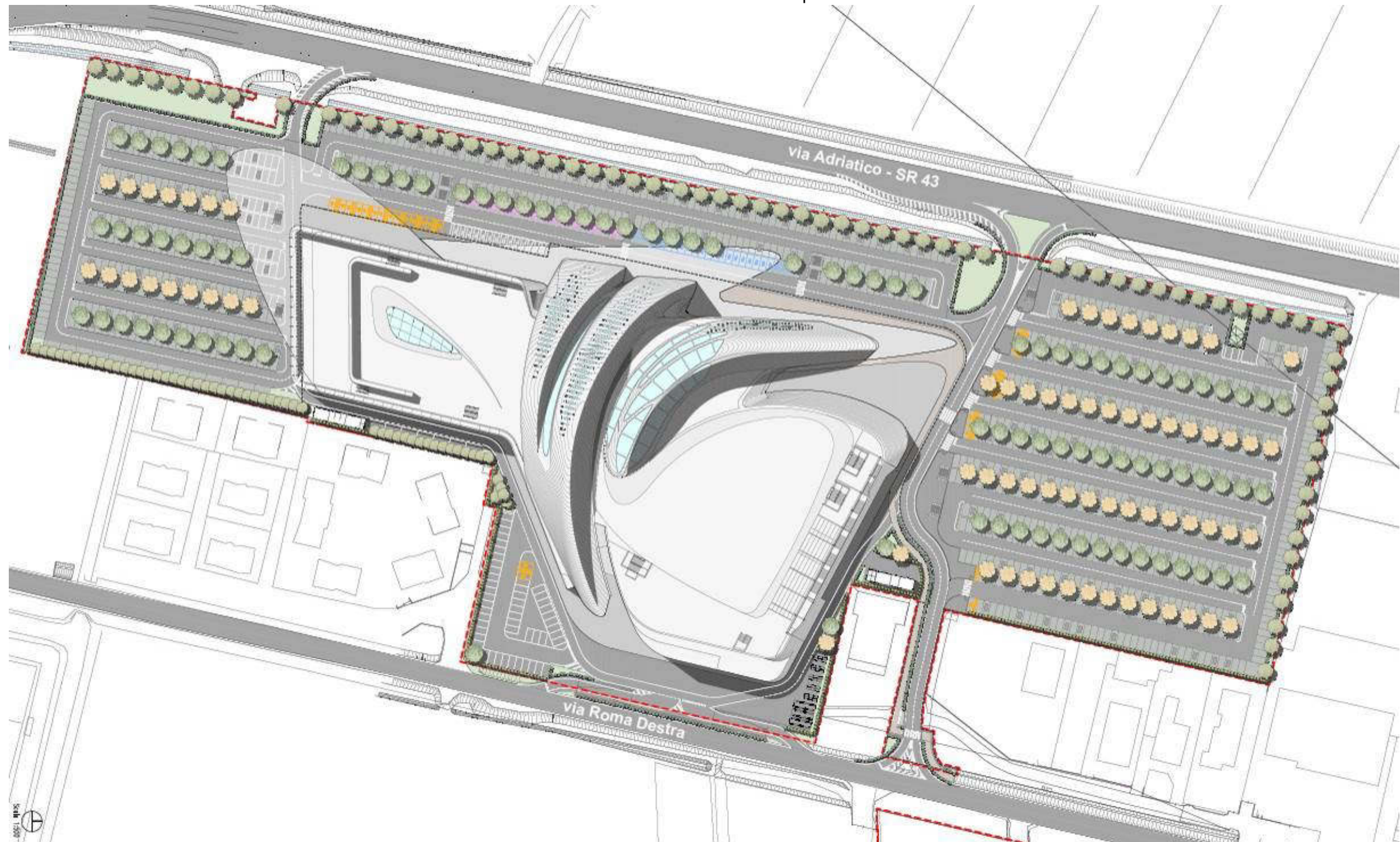
Le grandezze urbanistiche e dimensionali dell'intervento sono le seguenti:

- Superficie catastale lotto D2.1: 34.550 mq
- Superficie catastale lotto F3.3: 8.870 mq
- Superficie coperta: 17.988 mq



- Superficie lorda costruita (ad esclusione impianti e pertinenza): 36.381 mq

- Rapporto tra volume VXP e superficie reale del lotto: 5.96 mc/mq
- Altezza massima: 27.74 ml
- Piani fuori terra: 5
- Totale dei piani ai fini dell'accessibilità: 4



- Rapporto tra superficie coperta e superficie del lotto: 0.507
- Volume vuoto per pieno: 211.508 mc
- Volumi tecnici: 14.225 mc



6 POTENZIALI IMPATTI

Si elencano sinteticamente gli impatti potenziali che la realizzazione dell’intervento può produrre nell’area di riferimento.

SISTEMA	COMPONENTE AMBIENTALE	ELEMENTI	ALTERAZIONE		
Fisico	Idrologia di superficie	Relazione con corsi d'acqua principali		Positivo elevato	
		Relazione con corsi d'acqua secondari		Positiva contenuto	
	Idrologia sotterranea	Interferenza con la falda		Nulla o contenuta	
		Interferenza con la struttura		Negativa contenuto	
	Geologia	Subsidenza		Negativo elevato	
		Idrogeologia	Alterazione dell'assetto idrico		
	Interferenza con il sistema di scolo				
Impermeabilizzazione dei suoli					
Naturalistico	Rete ecologica	Interferenza con corridoi primari			
		Interferenza con corridoi secondari			
		Interferenza con corridoi terziari			
		Interferenza con aree nucleo			
		Interferenza con i nodi locali			
		Interferenza con aree cuscinetto			
		Alterazione del clima acustico			
Paesaggio	Visiva	Itinerari			
		Distretti visivi			
		Margini			
		Riferimenti visivi			
		Relazioni visive			
		Corridoio di continuità			
	Percettiva	Riferimenti tematici			
		Contesti figurativi			
		Coni visuali			
		Quadri paesaggistici			
		Nodi			
Antropico	Organizzazione insediativa	Rapporto con il tessuto residenziale			
		Rapporto con il sistema produttivo			
		Interferenza con aree agricole			
		Aumento dell'attrattività			
	Sistema viabilistico	Infrastrutture di scala territoriale			
		Infrastrutture di scala locale			
		Modifica del livello di accessibilità			
	Offerta di sosta				
Salute pubblica	Alterazione della qualità ambientale				
	Incidentalità				

SISTEMA FISICO

Idrologia superficiale

L’area non è interessata direttamente da corsi d’acqua, tanto riguardo alla regimazione idraulica che alla valenza naturalistica e l’intervento non interesserà il sistema di regolazione dell’assetto idrico, neanche riguardo alla rete idrica minore. Tuttavia si aumenterà la superficie impermeabilizzata, ma il progetto, contemplando la realizzazione di un sistema di laminazione delle acque meteoriche, manterrà inalterata la situazione odierna, in caso di particolari piogge abbondanti, o situazioni di sofferenza della rete scolante. Dal punto di vista qualitativo delle acque, non sono apprezzabili alterazioni significative.

Suolo e sottosuolo

I terreni presentano un carattere prevalentemente limoso e argilloso, con presenze di sedimenti più fini, intercalati da argille organiche o torbe e con affioramenti di caranto (suolo limoso – argilloso sovra-consolidato). Si riscontra, nell’ambito di riferimento una presenza di depositi sabbiosi e si evidenzia così la compresenza di più tipologie di suoli già all’interno degli strati di suolo più prossimi al piano campagna, cui si aggiungono fenomeni di subsidenza. Di tale caratterizzazione ha tenuto conto il dimensionamento strutturale del

progetto. Per quanto riguarda la componente sismica, non si riscontra particolare criticità, in quanto il comune di Jesolo viene classificato in zona 4.

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

Idrogeologia

Nel territorio in cui è inserito il progetto sono possibili esondazioni ed allagamenti dovuti da un lato al regime delle acque, dall’altro al tipo di suolo e struttura geomorfologica. I maggiori rischi, dal punto di vista idrogeologico, nell’ambito territoriale comunale si localizzano nell’area posta tra il centro abitato di Jesolo Paese e quello del Lido; si tratta di problematiche legate all’altezza dei suoli e quindi a possibili rischi di allagamenti dovuti all’innalzamento della falda. Il progetto ne tiene conto prevedendo il già menzionato sistema di laminazione delle acque meteoriche.

Atmosfera e rumore

Al fine di definire la qualità dell’aria sono stati considerati gli inquinanti prodotti dal traffico veicolare, considerando sia sostanze gassose che particolati. Le concentrazioni al suolo stimate 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.

Per quanto riguarda la componente rumore, dalle analisi svolte si evidenzia il sostanziale rispetto dei limiti previsti dalla norma specifica di zona.

SISTEMA NATURALISTICO – AMBIENTALE

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 SR 43 via Adriatico e SP 42 via Roma Destra. In questo quadro, gli elementi della rete ecologica più significativi sono la laguna e il Sile, importante corridoio ecologico. L’intervento, quindi, trovandosi racchiuso fra barriere infrastrutturali e agglomerati insediativi, non incide sulla rete ecologica.

SISTEMA PAESAGGISTICO

Dalle analisi condotte risulta che l’impatto paesaggistico prodotto dal progetto risulta essere minimo in quanto i principali caratteri paesaggistici dell’ambito di intervento non vengono alterati. Il progetto, anzi, considerato l’alto contenuto di qualità architettonico-formale, si candida a divenire uno dei riferimenti paesaggistici della contemporaneità per l’intera immagine e il marketing turistico di Jesolo.

SISTEMA ANTROPICO

Dal punto di vista degli impatti sul sistema insediativo le analisi condotte e aggiornate agli scenari attuali, evidenziano potenzialità di impatti soprattutto in relazione all’aspetto della viabilità dovuta ad un incremento locale dei carichi veicolari attratti dalla nuova attività. È stata proposta l’opera di compensazione della Bretella di collegamento tra la SR43 e la SP42 in modo da drenare una quota del traffico diretto a Lido centro e nord, evitando che questo acceda al centro abitato passando per la rotatoria Picchi. Ulteriore opera, di mitigazione, è la bretella con sottopasso della SR43, che permette ai veicoli provenienti da nord e in movimento lungo la SR43 di accedere all’area commerciale senza dover percorrere l’intera strada regionale, impegnare la susseguente rotatoria “Picchi” e risalire lungo la SR43, essendo vietate le svolte a sinistra per l’accesso diretto a Jesolo Magica.



I Livelli di Servizio (LdS) della viabilità nello scenario che prevede le suddette opere di compensazione e mitigazione risulta migliore rispetto allo stato di fatto. Dalle analisi condotte non risultano evidenti alterazioni che possano riguardare la salute pubblica, dal momento che l’opera si sviluppa prevalentemente in una zona di margine insediativo prossima ad una prevalenza di spazi aperti e ad uso agricolo. L’aumento del disturbo acustico e della dispersione di inquinanti in atmosfera sarà piuttosto conseguenza del fisiologico aumento dei mezzi circolanti sul sistema infrastrutturale.

7 COSTI E BENEFICI

Lo studio ha considerato la realizzazione dell’iniziativa di progetto, nell’ampio spettro delle possibilità e opportunità che l’intervento può offrire, considerandone anche gli eventuali effetti negativi. A tal fine è stata eseguita un particolare tipo di analisi (analisi SWOT) che prevede il confronto appunto fra gli elementi positivi e quelli negativi che l’iniziativa potrebbe indurre.

Si riporta, nella tabella seguente, la sintesi dell’analisi.

<p><b>Punti di forza</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Popolazione dei Comuni limitrofi in aumento</li><li>• Elevata concentrazione di popolazione nell’area centrale della Provincia di Venezia</li><li>• Un milione di residenti ad un’ora dal nuovo polo</li><li>• Sistema turistico locale da 2 milioni di arrivi l’anno</li><li>• Aumento dell’escursionismo di prossimità</li><li>• Crescente capacità di spesa delle famiglie venete</li><li>• Attrattività generata da un’opera di un grande architetto contemporaneo</li></ul>	<p><b>Punti di debolezza</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Popolazione a mezz’ora di distanza dal polo contenuta</li><li>• Elevata stagionalità delle presenze turistiche</li><li>• Sistema viabilistico attuale in sofferenza</li><li>• Poca relazione con le qualità morfologiche e la storia del contesto</li></ul>
<p><b>Opportunità</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Popolazione straniera in crescita, nuovi city user</li><li>• Nuova viabilità apre verso altri territori e bacini di possibili fruitori</li><li>• Forte concentrazione di abitanti nella fascia da mezz’ora a un’ora di distanza</li><li>• Nuova visione di Jesolo come polo del leisure</li><li>• Aumento dell’interesse della popolazione per spazi polifunzionali</li><li>• Crescita di imprese legate al commercio</li><li>• Elevato indice di imprenditorialità della zona</li><li>• Recupero estetico ed urbanistico del territorio</li><li>• Vie del mare riducono i tempi di spostamento</li></ul>	<p><b>Minacce</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Integrazione e coesione sociale per nuovi cittadini</li><li>• Nuovi bisogni delle fasce sociali in crescita (stranieri e anziani)</li><li>• Contrazione generale delle imprese nell’ultimo anno</li><li>• Concorrenza con altre strutture limitrofe</li><li>• Riconoscibilità dell’opera architettonica rispetto il territorio</li><li>• Polo attrattore di nuovi flussi di traffico</li></ul>

8 MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI

Allo scopo di annullare o, quantomeno, contenere gli effetti negativi prodotti dai potenziali impatti sopra descritti, il progetto dell’iniziativa contempla un’azione di mitigazione, da realizzarsi sulle aree esterne del complesso, mediante la piantumazione di alberature e arredi arborei costituiti da specie vegetali tipiche del contesto territoriale di riferimento. Si prevedono inoltre le seguenti compensazioni:

- *istituzione di un servizio di bus navetta* per collegare il centro commerciale con le località vicine. Intervento positivo per vari aspetti, in quanto contribuisce alla formazione di un sistema di connessione integrato, per parti del territorio che altrimenti non lo sarebbero. Ciò produce anche un minore volume di traffico sulle principali direttrici stradali;
- *uso di spazi comuni per eventi*, l’offerta di luoghi d’incontro e di eventi di interesse pubblico costituisce un elemento di qualificazione in relazione al rapporto che il nuovo centro stabilisce con il territorio, enfatizza sul piano dell’uso *comune* la caratterizzazione figurativa dell’intervento;
- *qualità estetica e formale*, si ritiene la qualità architettonica dell’intervento un grande valore estetico di cui beneficia l’intera città, sia in termini di immagine complessiva che di rafforzamento dell’azione di rinnovamento insediativo intrapreso dalla comunità jesolana ormai da qualche anno;



- *realizzazione della rotatoria fra via Roma Destra (SP 42) e via Mameli*, il soggetto proponente provvederà alla realizzazione della nuova rotatoria a 5 bracci, al fine 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;



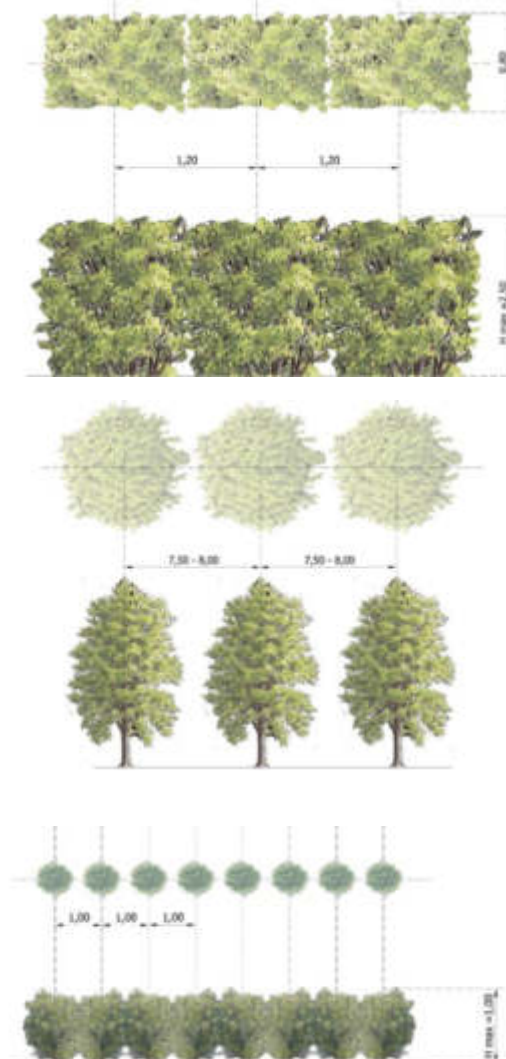
- proteggere i pedoni e i ciclisti nelle isole spartitraffico che permetteranno un rifugio durante la fase di attraversamento della strada.
- **Mitigazioni alla produzione di CO<sub>2</sub>.** Sulla base del calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dalla realizzazione dell'intervento, con lo Studio di Impatto Ambientale del 2011, si può stimare che, data la conferma del numero di movimenti/ora dei veicoli nello scenario previsionale dello studio del traffico 2017, la produzione di CO<sub>2</sub> sia cautelativamente approssimabile in 143 tonnellate per anno. Si stima inoltre che un albero di media grandezza sia in grado di assorbire circa 700 kg di CO<sub>2</sub> durante l'intero ciclo di vita, con un'efficacia costante protratta su 15 anni. Conseguentemente, l'assorbimento delle emissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera può essere bilanciata dalla messa a dimora di circa 3.050 piante, considerando che un albero corrisponde ad una unità/albero equivalente, mentre le specie arbustive con altezza pari a 2 metri, hanno un valore albero/equivalente pari a 0,5. Ne deriva il numero complessivo di alberi necessari calcolato nel seguente modo:

- 700 kg di CO<sub>2</sub> per pianta / 15 anni = 47 kg/anno di CO<sub>2</sub> per pianta
- 143.000 kg di CO<sub>2</sub> / 47 kg/anno di CO<sub>2</sub> per pianta = **3.042 piante**

Il progetto prevede quindi la ripartizione delle unità vegetali tra le superfici a servizio dell'edificio (parcheggi) e lungo la rotatoria di compensazione su via Roma Destra.

Nel parcheggio si prevedono tre soluzioni:

- Lungo il lato SE del parcheggio con la realizzazione di un mascheramento rispetto all'abitato limitrofo, in risposta all'adempimento previsto dal punto n. 4 dell'Art. 1 della Determina di VIA n. 204/2012. Si prevede la messa a dimora di carpino bianco (*Carpinus betulus*) su un modulo di siepe arbustiva con interasse di 1,20 m e capacità di mascheramento in altezza di 2,50 m. Si prevede quindi l'impiego di 453 piante.
- Lungo il lato S-SO e in corrispondenza degli ingressi si prevede l'impianto di siepe arbustiva con l'impiego di pittosforo (*Pittosporum tobira*). Di quest'ultima si prevede l'impianto di 1083 piante.
- Lungo il lato nord si prevede un mascheramento composto da un filare arboreo di carpino bianco piramidale. Il numero di individui è 73.

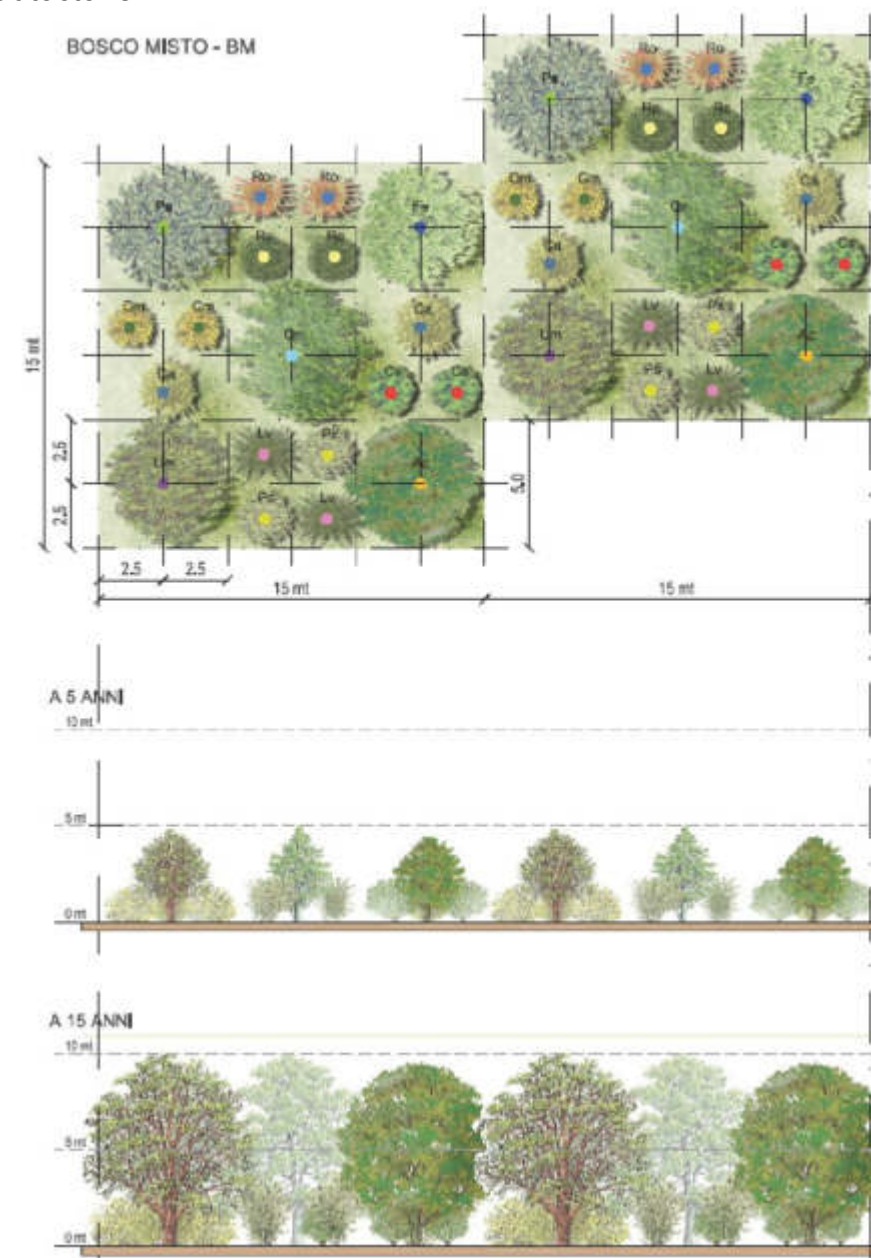


Complessivamente la componente arborea e arbustiva prevista dal progetto si suddivide in:

- Specie arboree ed arbustive previste nell'area a parcheggio:  
Alberi: 252, equivalenti a 252 u.a.;  
Arbusti: 1537, equivalenti a 769 u.a.;
- Specie arboree ed arbustive previste nell'area della nuova rotatoria:  
Alberi: 46, equivalenti a 46 u.a.  
Arbusti: 304, equivalenti a 152 u.a.

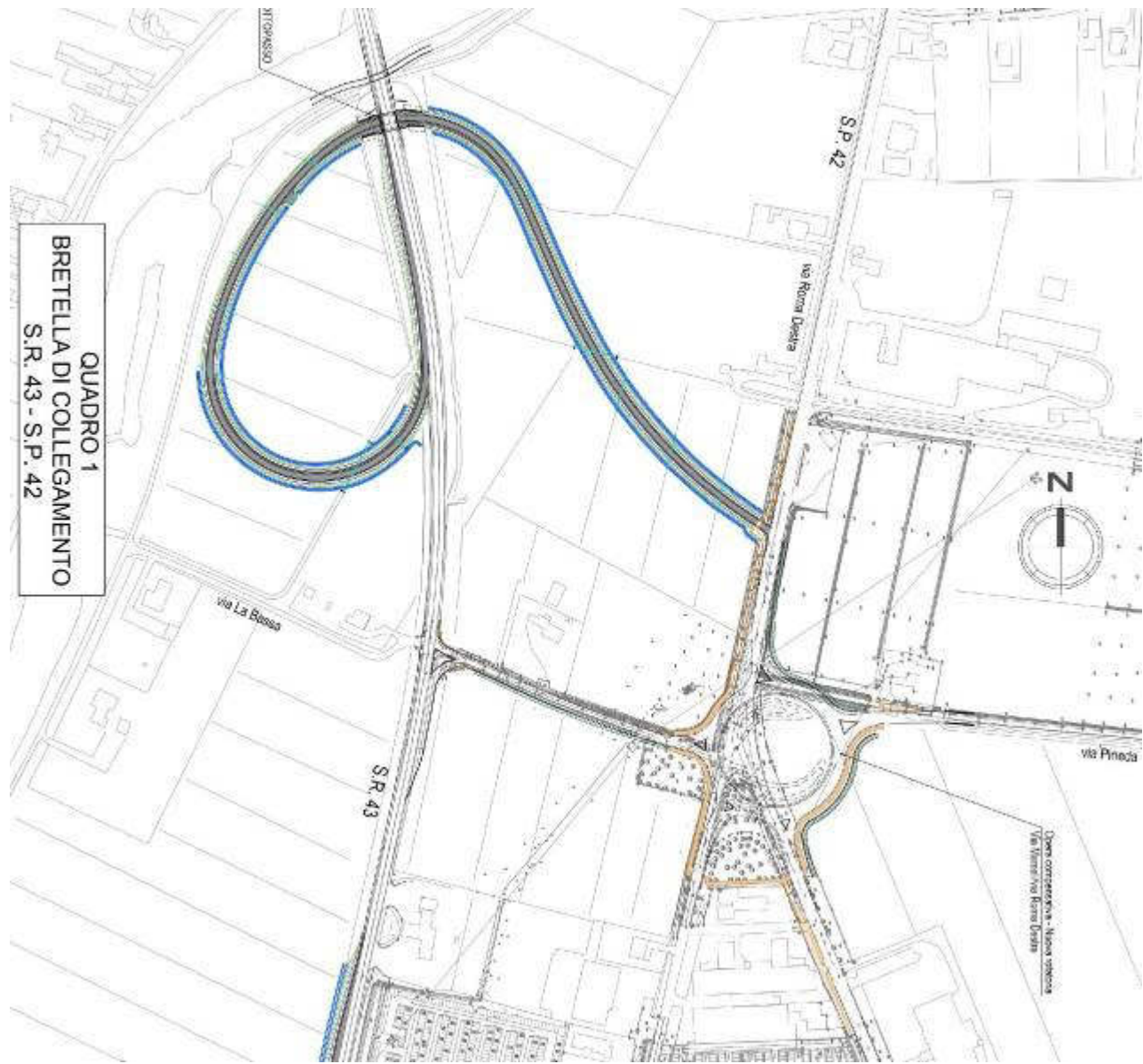
Con tale previsione si è in grado di provvedere in totale all'impianto di 1.219 unità alberate utili all'assorbimento di CO<sub>2</sub> rispetto al totale previsto di 3.050 (arrotondamento di 3.042). Si prevede quindi di collocare le rimanenti unità alberate in una o più aree boscate all'interno del territorio da definirsi con l'amministrazione comunale, in linea con il punto n. 8 dell'Art. 1, della Determina di Via n. 204/2012.

La soluzione proposta per realizzare le unità alberate mancanti, mira alla costituzione di un impianto boschivo costituito da un modulo di 15x15 mt formato da specie arboree ed arbustive autoctone.





- *Opera di compensazione: Bretella di collegamento SR43 - SP42*



Soluzione della bretella unidirezionale nord per il collegamento della SR 43 con la SP 42.

L'offerta infrastrutturale esistente oggi supplisce come può al traffico veicolare, sempre più quantitativamente rilevante, ma richiede degli adeguamenti, già da tempo prefigurati nella pianificazione comunale, provinciale e regionale. Tale opera può essere utile, come già anticipato, a drenare quota-parte del traffico diretto a Lido centro e nord, evitando che questo acceda al centro abitato dalla rotatoria Picchi, già utilizzata anche dal traffico afferente alla vicina area commerciale e/o diretto proveniente a/da la parte meridionale di Lido.

Tra le soluzioni ipotizzate, due sono le più accreditate:

- Sbocco 85 metri a nord della futura rotatoria fra via Mameli e via Roma Destra, con un percorso obliquo conforme a quanto previsto dal PRG;
- Sbocco a 170 metri a nord della futura rotatoria fra via Mameli e via Roma Destra, con un percorso a “Z” che prevede un'immissione quasi perpendicolare alla SP42 ed un tracciato a confine dei lotti, meno impattante sulle proprietà.

Tra queste due soluzioni, la seconda potrebbe essere preferibile alla prima, poiché minimizza l'impatto sul territorio, non interferendo sull'orditura agraria e sulla superficie idrografica composta da alcune canalette e capofossi, ed incrementa la distanza dell'innesto sulla rotatoria più a sud. Tuttavia, la prima è preferibile perché risponde perfettamente alle previsioni urbanistiche del PRG. In presenza della bretella, in ogni caso, il flusso può meglio ripartirsi nella rete, riducendo il carico sulla strada regionale.

Quando la tangenziale a nord/nord-est di Jesolo sarà realizzata contestualmente all'Autostrada del Mare, i flussi, seppur potenzialmente maggiori, grazie alle agevolazioni al deflusso consentite dalla viabilità adeguata, potranno ridistribuirsi (zona Pineta) e finalmente scaricare le due infrastrutture che attualmente raccolgono quasi tutto il traffico diretto alla località balneare.

Tale opera si prefigura come una delle tappe per raggiungere l'obiettivo di alleggerimento del traffico su gomma dell'assetto infrastrutturale jesolano, che è schematizzato nella figura seguente.



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

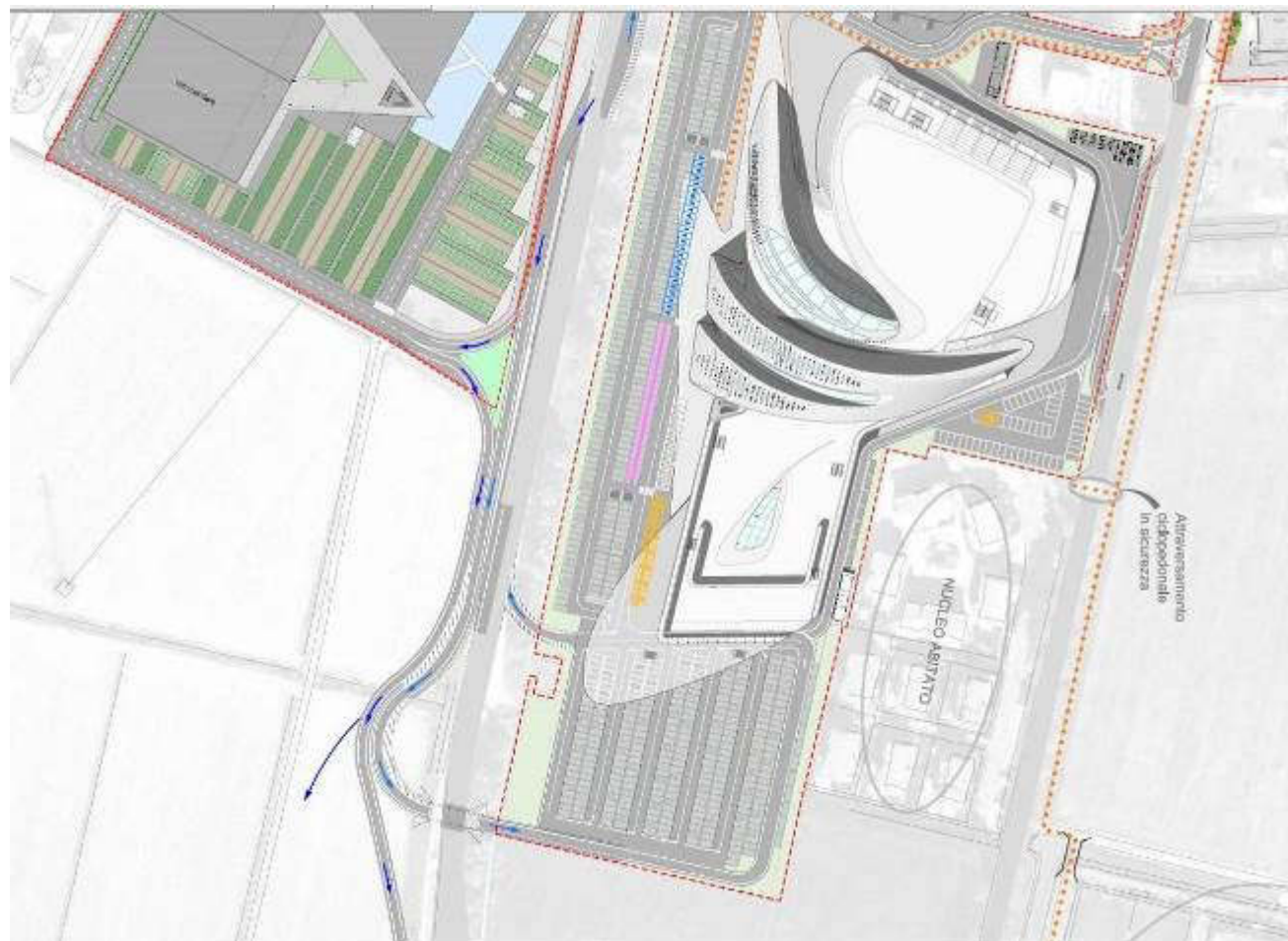
- *Opera di mitigazione: sottopasso SR43*

La possibilità di garantire un accesso al parcheggio sito a sud e ad ovest avviene mediante la realizzazione di un sottopasso, che permette ai veicoli provenienti da nord e in movimento lungo la SR43 di accedere all'area commerciale senza dover percorrere l'intera strada regionale, impegnare la susseguente rotatoria “Picchi” e risalire lungo la SR43, essendo vietate le svolte a sinistra per l'accesso diretto a Jesolo Magica. Trattasi,



quindi, di una rampa di svincolo monodirezionale ad una singola corsia, che si stacca dalla viabilità principale.

Tale bretella, distaccandosi e riavvicinandosi alla SR43, creerà due aree intercluse. Tali aree saranno opportunamente depresse per costituire volumi aggiuntivi di invaso.



Accesso all'area commerciale mediante sottopasso dalla SR43.