

CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA  
COMUNE di JESOLO

COMPLESSO COMMERCIALE "JESOLO MAGICA"  
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

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

OPERE COMPENSATIVE E DI MITIGAZIONE  
SISTEMA INFRASTRUTTURALE

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

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

RELAZIONE VARIANTE URBANISTICA

CODICE ELABORATO

P881 00 D  
CODICE COMMESSA OPERA FASE

010  
PROGRESSIVO

0  
SUB

0 G C  
REV ARG DIV

3					
2					
1					
0	EMISSIONE	Dicembre 2019	M. Barbiero	R. Davanzo	V. Granzotto
REV	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

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

CON: arch. Emiliano Granzotto



PROTECO engineering s.r.l.

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

www.protecoeng.com

mail: protecoeng@protecoeng.com

mail PEC: protecoengineering srl@legalmail.it P.I. 03952490278

SCALA:

FILE:

CTB: --.ctb

## INDICE

<b>1</b>	<b>Premessa .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Elaborati di variante .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Caratteristiche dell'area oggetto delle varianti .....</b>	<b>2</b>
3.1	Contestualizzazione .....	2
<b>4</b>	<b>Il Progetto .....</b>	<b>3</b>
4.1	Bretella unidirezionale di collegamento tra la SR 43 e SP 42 .....	3
4.2	Accesso diretto al complesso commerciale Jesolo Magica e sottopasso della SR 43.....	6
<b>5</b>	<b>Disciplina urbanistica vigente .....</b>	<b>7</b>
5.1	La disciplina vigente del PAT.....	7
5.2	La disciplina vigente del PRG.....	12
<b>6</b>	<b>Descrizione della variante .....</b>	<b>15</b>

## **1 Premessa**

La presente relazione per la Variante Urbanistica si rende necessaria al fine di allineare gli strumenti urbanistici alla realizzazione delle opere infrastrutturali di compensazione e mitigazione del complesso commerciale "Jesolo Magica".

Trattasi quindi delle seguenti opere:

- una bretella di collegamento fra la SR 43 e la SP 42 – Jesolana, a nord del complesso commerciale, individuata quale opera di compensazione, in quanto avente l'obiettivo di alleggerire la pressione sulla rotatoria "Picchi", alla confluenza fra le due suddette infrastrutture, per indirizzare, bypassandola, i flussi di traffico provenienti dall'entroterra verso i lidi centrali e orientali del litorale jesolano;
- un sottopasso di accesso diretto al nuovo complesso commerciale dalla medesima SR 43, definita quale opera di mitigazione, in quanto volta anch'essa ad alleggerire la pressione veicolare sulla stessa rotatoria "Picchi", ma agendo esclusivamente sugli effetti prodotti dalla realizzanda nuova struttura commerciale.

Le due opere, pur appartenendo alla stessa tipologia infrastrutturale, si differenziano per la diversa funzione cui assolvono, nel primo caso di servizio al sistema generale della mobilità veicolare di Jesolo, che risulta soffrire dei collegamenti fra le direttrici di arrivo dall'entroterra a nord-ovest e la parte del litorale posta più a est; nel secondo caso, di servizio più centrato sulla nuova struttura commerciale e quindi con un minore effetto sul sistema generale della viabilità comunale.

## **2 Elaborati di variante**

La variante si compone dei seguenti elaborati:

- Variante cartografica in scala 1:5000 al P.R.G.

## **3 Caratteristiche dell'area oggetto delle varianti**

### **3.1 Contestualizzazione**

L'area di intervento è collocata fra i due insediamenti di Jesolo paese e di Jesolo Lido, tra il corso del fiume Sile e la direttrice viaria nord-sud della SP 42. L'area si presenta come importante nodo viario per la presenza di diverse infrastrutture. Tra queste sono presenti:

- la S.R.43 "Jesolana", che da Portegradi 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.

All'interno di questo quadro viario, l'intervento in oggetto, quale opera aggiuntiva di compensazione e mitigazione infrastrutturale viabilistica relativa all'intervento di costruzione del nuovo complesso commerciale "Jesolo-Magica", appare risolutivo di alcune criticità derivanti da fenomeni di congestionamento esistente e potenziali dovute alla realizzazione dell'esercizio commerciale stesso. L'intervento ha l'obiettivo di risolvere le seguenti criticità:

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

## **4 Il Progetto**

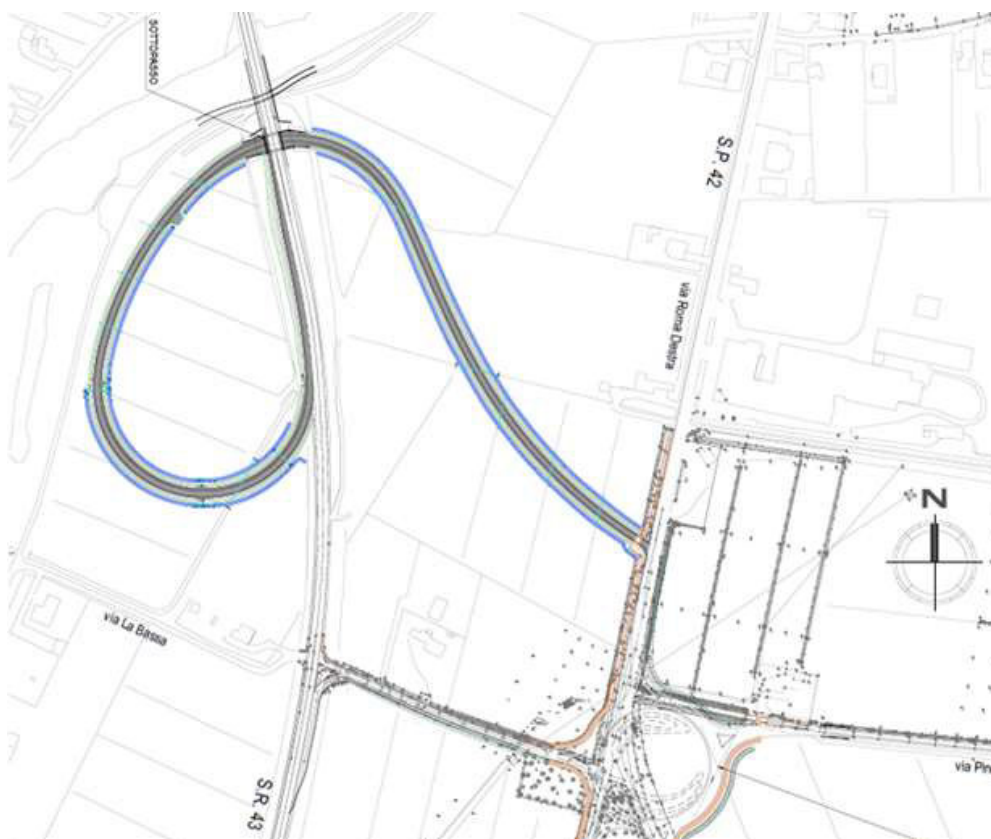
### **4.1 Bretella unidirezionale di collegamento tra la SR 43 e SP 42**

Come detto in premessa, l'opera nel complesso si suddivide in interventi distinti, ovvero, una bretella di collegamento tra la SR 43 e la SP 42 e il nuovo accesso diretto da prevedere per il centro commerciale di "Jesolo Magica" dalla SR 43. In particolare la bretella di collegamento tra la SR 43 e la SP 42 è già contemplata dalla pianificazione urbanistica comunale quale opera che ha la finalità di alleggerire la pressione di traffico sulla rotatoria Picchi e al contempo favorire sia l'accessibilità a Jesolo Magica che alla zona centrale e orientale del Lido di Jesolo. La soluzione progettuale qui riportata differisce dalla precedente versione riportata dal Piano Regolatore al fine di dare attuazione alle disposizioni normative tecniche vigenti in materia di progettazione stradale. Pur mantenendo la forma e punti di stacco dalla viabilità esistente della bretella in oggetto, gli adeguamenti alla normativa hanno richiesto la previsione di una curvatura più ampia del tracciato in prossimità dello stacco della bretella dalla SR 43, nonché un allontanamento del punto di sottovia della stessa SR 43, in quanto la vicinanza al fiume e la sovrapposizione in quel punto con l'argine esistente non consentivano di ottenere le quote minime di passaggio al disotto del ponte. È stato dunque necessario arretrare il sottopassaggio della SR e inserire un manufatto di attraversamento del rilevato della stessa, ad una distanza sufficiente per consentire di ottenere un'altezza adeguata al transito. Il manufatto di sottopasso sarà realizzato con una struttura scatolare in c.a., realizzata in prossimità del rilevato e collocata nella posizione definitiva mediante manovra di spinta nel corpo del rilevato. Su entrambi i versanti delle scarpate esistenti, in prossimità dei punti di approccio del sottopasso, saranno realizzati muri di sostegno sagomati seguendo il profilo delle scarpate medesime. La considerevole altezza del corpo del rilevato esistente, nel punto di attraversamento, sarà pari a circa 8,00 ml, rispetto al piano campagna e consentirà di realizzare l'attraversamento, mantenendo il piano stradale della bretella ad una quota superiore al piano campagna stesso, garantendo contemporaneamente una luce libera di passaggio pari a 5.50 ml. L'intervento richiederà particolari adempimenti anche di natura idraulica prevedendo che la nuova bretella realizzata in rilevato venga drenata da

fossi di guardia adeguatamente collegati con la rete esistente.



*Sovrapposizione del tracciato (linea tratteggiata di colore rosso) della bretella sul PRGC vigente*



*Stralcio planimetrico tratto dal progetto della bretella di collegamento unidirezionale fra la SR 43 e la SP 42.*

Gli schemi infrastrutturali riguardanti la nuova sistemazione viabilistica sopradescritta, comprendono la riproposizione delle opere già previste nella precedente procedura di VIA del 2012, ovvero la sistemazione con adeguamento della sezione stradale di via La Bassa e delle relative immissioni di conferimento sulle due viabilità di rango superiore SR 43 e SP42. Via La Bassa, dunque manterrà la funzione di collegamento a doppio senso fra la SR 43 e la nuova rotatoria all'intersezione della SP 42 con via Mameli.



*Stralcio ortofotografico di dettaglio dello stato di fatto di via La Bassa (Fonte: Google Maps).*



*Stralcio della planimetria generale di progetto allegata relativo a via La Bassa.*



#### 4.2 Accesso diretto al complesso commerciale Jesolo Magica e sottopasso della SR 43

Al fine di ridurre ulteriormente il traffico gravante sulla rotatoria Picchi, interessato anche dal flusso veicolare proveniente dall'uscita dal nuovo centro commerciale, è prevista la realizzazione di una bretella che, sempre dalla SR 43 con direzione verso il Lido di Jesolo – Cavallino, si immetterà nei bacini di parcheggio meridionali del complesso, attraversando il corpo stradale della SR 43 mediante la realizzazione di un sottopasso. Onde ottenere le quote necessarie per sottopassare la SR, la bretellina dovrà sviluppare una curva che consenta di porsi in posizione perpendicolare rispetto alla SR medesima.

Nella definizione della proposta del progetto di fattibilità tecnico-economica di quest'opera, si è tenuto conto della vicinanza con l'ambito del P.U.A. "Navis", che risulta prospiciente al sito di Jesolo Magica, ma posto sul lato opposto della SR 43. La ragione della proposta di progetto è dunque quella di agevolare l'ingresso al complesso commerciale, senza penalizzare il transito sulla strada regionale.



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

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

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

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

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

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

L'attraversamento a livelli sfalsati della SR avverrà quindi in sottopasso, realizzato mediante una struttura scatolare in c.a. della lunghezza necessaria al superamento della piattaforma stradale della SR. La luce libera minima interna al manufatto per il transito dei veicoli è pari a 4,50 ml, con un'altezza dal piano di appoggio della struttura del piano viabile di 5,30 ml.

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

Dal punto di vista idraulico, la soluzione imposta dal progetto stradale determina la formazione di due aree intercluse. La modalità di sgrondo però sarà sempre la medesima e sarà quindi realizzato un nuovo fosso di guardia allineato lungo il lato ovest della nuova bretella.

Tale fossato sarà collegato al reliquato del canale Pazienti, deviando tuttavia l'acqua verso nord e realizzando un nuovo tombino di attraversamento della SR 43, poco più a nord del nuovo sottopasso. Giunto sul lato opposto della SR, il tombino volgerà a sud ricollegandosi infine al suddetto reliquato del canale Pazienti. Il tombino preesistente sarà invece modificato, eliminando il tratto sottostante la nuova bretella, mantenendo però in funzione il tratto immediatamente successivo, al quale saranno recapitate le acque che si raccoglieranno nel sedime del nuovo sottopassaggio. Infine, le due aree intercluse tra la nuova bretella e la SR43 saranno collegate al fossato ovest della bretella stessa per mezzo di opportuni tombini.

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

## **5 Disciplina urbanistica vigente**

### **5.1 La disciplina vigente del PAT**

Il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) è stato adottato con Delibera del Consiglio Comunale n



108 del 30 novembre 2016. L'iter di formazione del PAT non risulta ancora completato, pertanto lo strumento urbanistico vigente risulta essere il P.R.G..

Ai fini di effettuare una valutazione di conformità dell'opera anche rispetto alle previsioni future locali, si andrà a confrontare la variante con le indicazioni poste dal P.A.T., attraverso le principali quattro tavole che lo compongono:

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

La Tavola n. 1 del PAT "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Sovraordinata" costituisce sintesi di una ricognizione dei vincoli gravanti sul territorio comunale derivanti da normativa nazionale e regionale. Sulle aree interessate dal presente intervento individua i seguenti vincoli:

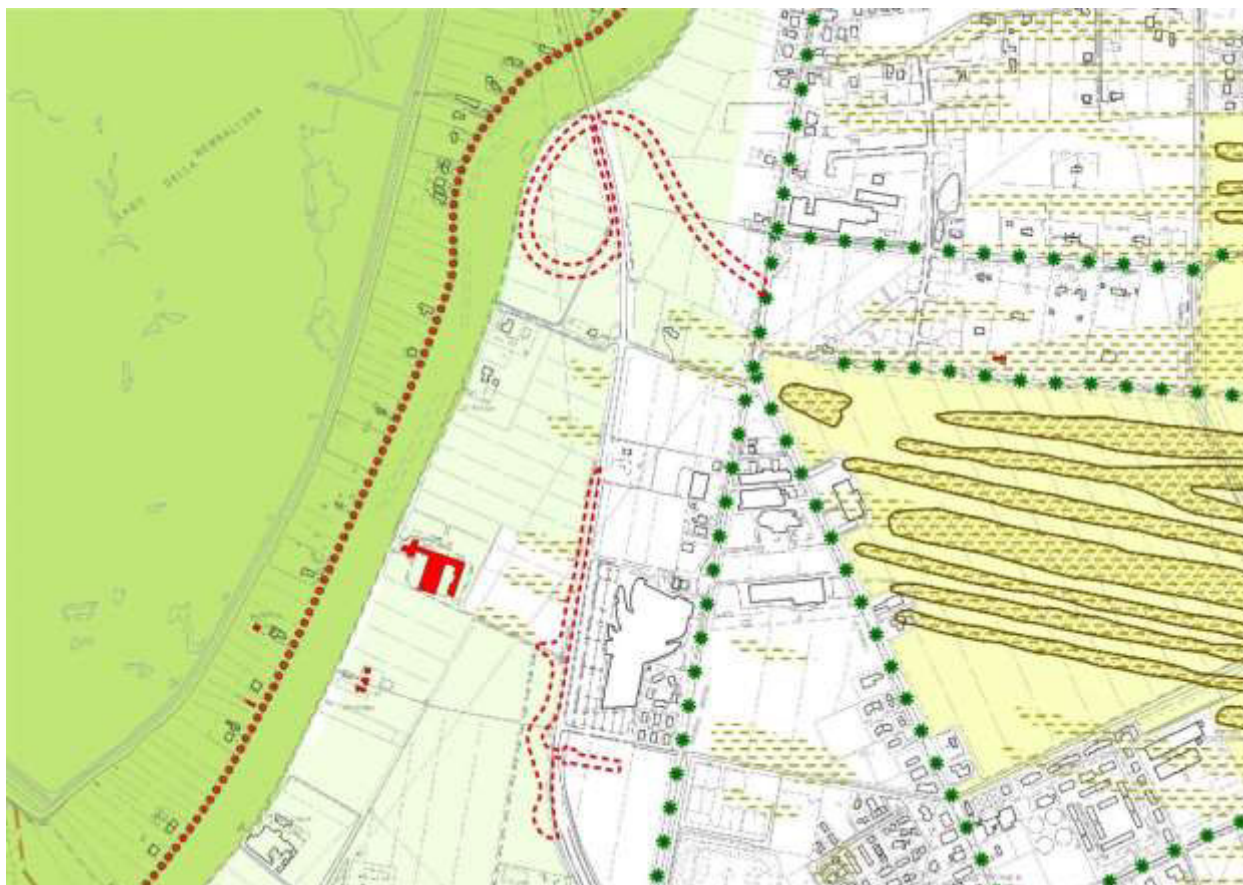
- Bretella unidirezionale di collegamento tra la SR 43 e SP 42
  - Area di notevole interesse pubblico dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 (Art. 5 comma n. 7 delle N.T.A.);
  - Fasce costiere marine e lacuali per una profondità di 300 m dalla linea di battigia ai sensi dell'art. 142, primo comma lettere a) e b) del D.Lgs. 42/2004 (Art. 5 comma n. 8 delle N.T.A.);
  - Corsi d'acqua – Aree vincolate ai sensi dell'art. 142 primo comma lettera c) del D.Lgs. 42/2004 (riferito al fiume Sile, Art. 5 commi n. 9 e 10 delle N.T.A.);
  - Ambiti naturalistici di livello regionale ai sensi dell'art. 19 delle N. di A. del PTRC del 1992 (Art. 6 comma n. 8 delle N.T.A.);
  - Pericolosità moderata P1 – Aree soggette a scolo meccanico (Art. 6 commi 23 e 25 delle N.T.A.);
  - Zona archeologica vincolata ai sensi dell'art. 27 delle N. di A. del PTRC del 1992 (Art. 6 comma 11 delle N.T.A.);
  - Fascia di rispetto stradale della SR 43 (Art. 7 comma 5 delle N.T.A.);
  - Fasce di servitù idraulica (Art. 7 comma 19, 21 delle N.T.A.);
  - Aree di interesse paesaggistico-ambientale ai sensi dell'art. 21 lett. a) e b) della N. di A. del PALAV (Art. 6 commi 17, 18 delle N.T.A.);
- Accesso unidirezionale al complesso commerciale Jesolo Magica e sottopasso della SR 43:
  - Pericolosità moderata P1 – Aree soggette a scolo meccanico meccanico (Art. 6 commi 23 e 25 delle N.T.A.);
  - Fascia di rispetto stradale della SR 43 (Art. 7 comma 5 delle N.T.A.);
  - Fascia di rispetto dagli elettrodotti (Art. 7 commi 13 e 14 delle N.T.A.); .



*Estratto Carta dei Vincoli e della Pianificazione Sovraordinata. In rosso tratteggiato è indicata l'impronta delle due opere.*

La Tavola n. 2 del PAT "Carta delle Invarianti" costituisce sintesi delle risorse territoriali morfologiche, paesaggistiche, ambientali, storico monumentali ed archeologiche presenti nel comune di Jesolo e che devono essere sottoposte a tutela al fine di garantire la sostenibilità delle trasformazioni con i caratteri peculiari del territorio. In merito all'area di occupazione dell'intervento, si riportano le seguenti interferenze:

- Bretella unidirezionale di collegamento tra la SR 43 e SP 42
  - Aree di connessione naturalistica (Buffer zone) (Art. 10 commi n. 5-13);
  - Accesso unidirezionale al complesso commerciale Jesolo Magica e sottopasso della SR 43
  - Allineamento di dune e paleodune naturali e artificiali (Art. 8 commi 9-11 delle N.T.A.);
  - Aree di connessione naturalistica (Buffer zone) (Art. 10 commi n. 5-13);

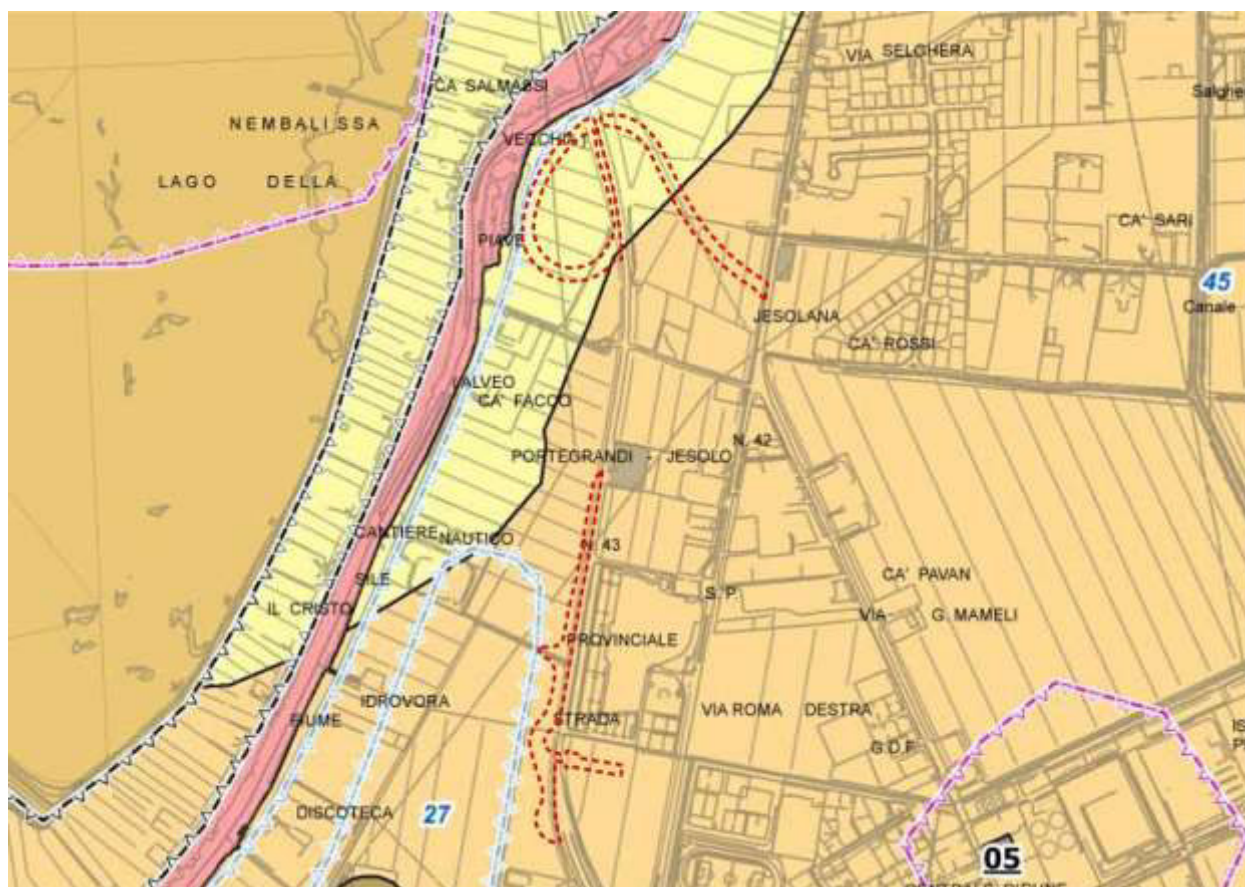


*Estratto Carta delle Invarianti. In rosso tratteggiato è indicata l'impronta delle due opere.*

La Tavola n. 3 del PAT "Carta delle Fragilità" riporta al suo interno tutti gli elementi che pongono limiti all'uso del territorio relativamente alla qualità dei terreni, alla vulnerabilità intrinseca agli acquiferi, al rischio di dissesto idrogeologico, ovvero tutti quei componenti che rendono bassa o improbabile la trasformazione del territorio in una data area. In merito all'ambito di intervento, il piano detta le seguenti indicazioni:

- Bretella unidirezionale di collegamento tra la SR 43 e SP 42
  - 02, B Scarsa profondità delle falde (0-2 metri dal p.c.) (Art. 13 comma n. 5-8 delle N.T.A.);
  - 02, C Scarsa profondità della falda (0-2 metri dal p.c.) e vulnerabilità alta-elevata.) (Art. 13 comma n. 5-8 delle N.T.A.).
- Accesso unidirezionale al complesso commerciale Jesolo Magica e sottopasso della SR 43
  - 02, C Scarsa profondità della falda (0-2 metri dal p.c.) e vulnerabilità alta-elevata.) (Art. 13 comma n. 5-8 delle N.T.A.).





Estratto Carta delle Fragilità. In rosso tratteggiato è indicata l'impronta delle due opere.

La Tavola n. 4 del PAT "Carta delle Trasformabilità" costituisce elaborato di sintesi dell'insieme di interventi e delle previsioni programmate al fine di concretizzare lo scenario futuro per il comune di Jesolo.

- Bretella unidirezionale di collegamento tra la SR 43 e SP 42:
  - Viabilità di progetto di rilevanza strategica (Art. 16 comma n. 2 delle N.T.A.). In merito a tale previsione, si osserva che la tavola individua un tracciato definito "*preferenziale di rilevanza strategica*" con andamento, nella parte in corrispondenza e ad ovest della SR 43, pressochè coincidente con la viabilità di progetto, va fatto notare però che quest'ultima (tratteggio rosso nell'immagine di seguito), presenta curve più ampie conformi alla normativa di progettazione stradale. Rispetto al progetto, inoltre, il piano indica un diverso punto di stacco della bretella, che ha origine su una seconda viabilità di progetto parallela alla SP 42, mentre il progetto la origina sull'esistente SP 42;
  - Area a servizi di interesse comune di maggior rilevanza – Progetto, nello specifico con n. 86 – Parco Urbano e 92 – Parchi extraurbani;
  - Aree per il miglioramento della qualità territoriale, nello specifico, ad ovest della SR 43 di tipo n. 07 – Porta Adriatico (Art. 15 commi n. 12-16 delle N.T.A.) e ad est della SR 43 di tipo n. 08 – Dorsale del Commercio (Art. 15 commi n. 17-18 delle N.T.A.);
  - Aree di connessione naturalistica (Buffer zone) (Art. 9-12 delle N.T.A.)
  - .

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



*Estratto Carta delle Trasformabilità. In rosso tratteggiato è indicata l'impronta delle due opere.*

## 5.2 La disciplina vigente del PRG

Il Comune di Jesolo è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con modifiche d'ufficio dalla Giunta Regionale Veneto con Delibera n. 1979 del 19 luglio 2002, pubblicata sul B.U.R. Veneto n. 79 in data 13 agosto 2002 e successivamente modificato con variante del 2010.

Al fine di valutare la conformità degli interventi previsti dal progetto con le indicazioni del Piano Regolatore, si provvede ad analizzare nel dettaglio la tavola "Zonizzazione del Territorio". La valutazione che si svilupperà di seguito verterà sull'analisi dei due interventi in maniera separata.

In merito all'ambito di intervento della bretella di collegamento tra la SP 42 e la SR 43, si può osservare che il Piano dà già indicazione di una viabilità di progetto (Art. 47 delle N.T.O.) la quale non coincide con l'impronta dell'opera. In particolare la sagoma del progetto viario differisce maggiormente rispetto alla previsione urbanistica nella parte più prossima alla SR 43 nella quale il progetto prevede una curvatura più ampia. La scelta progettuale di incrementare

l'angolo di curvatura e l'allontanamento dell'asse dall'argine deriva da esigenze progettuali al fine di garantire il bypass della SR 43 come previsto anche dalla previsione del Piano. La soluzione prevista dal progetto, tramite lo spostamento del nastro stradale richiederà un riallineamento anche delle zone intersecate. In particolare, sono interessate dallo spostamento della grafia relativa alla viabilità di progetto le seguenti zone:

- Zona F 3.3 Parchi territoriali (art. 56). Come riportato dalle Norme Tecniche di Attuazione, tali zone sono *"Sono aree di verde pubblico che per la loro estensione assumono un ruolo territoriale. Per tali aree è fatto obbligo osservare le indicazioni fornite dai sussidi operativi e dall'eventuale tavola di dettaglio del P.R.G. In fase di progetto attuativo del parco vanno individuati gli edifici residenziali esistenti con la relativa area di pertinenza che possono essere conservati; per questi, sono ammessi gli interventi previsti nelle zone C1 per gli edifici esistenti. Per gli edifici destinati ad usi diversi il progetto attuativo stabilirà l'eventuale compatibilità della struttura e i necessari interventi di miglioramento."*;
- Zona E2.2 di valore agricolo-paesaggistico (Art. 28). Le aree indicate con tali grafie sono aree che mantengono una diffusa funzione produttiva in ambito di particolare valenza paesaggistica. Su tali aree il piano prescrive che *"Nelle sottozone E2-2, fatti salvi gli edifici individuati con scheda "B" e normati dalla scheda stessa e dall'art. 33 delle presenti norme, sono consentiti gli interventi di cui ai punti 1-2-3-4-5-6-12 del precedente art. 27 nonché i seguenti interventi: la costruzione di nuovi annessi rustici e/o l'ampliamento di quelli esistenti è ammessa in conformità a quanto previsto dagli artt. 44 e 45 della L.R. 11/04 e ss.mm.ii. Sono sempre ammessi gli annessi in piccoli appezzamenti secondo quanto stabilito dall'art. 39 delle presenti norme; la costruzione e/o l'ampliamento di serre fisse senza strutture fuori terra è ammessa senza limiti di copertura di cui all'art.44, comma 6 della L.R. 11/04; la realizzazione di serre mobili è ammessa senza limiti di copertura di cui all'art.44, comma 6 della L.R. 11/04. Con la dismissione della serra mobile, qualora il materiale non sia più utilizzabile esso dovrà essere recuperato e recapitato o fatto recapitare alla pubblica discarica."*;
- Aree a verde pubblico e/o di uso pubblico (art. 57). Tali aree sono vocate ad ospitare attrezzature per il tempo libero come impianti sportivi e parchi attrezzati. Il Piano ne garantisce che *"È ammessa l'abitazione del custode per un volume massimo di 500 mc per struttura. Gli interventi edilizi dovranno rispettare l'i.f. di 2 mc/mq, il rapporto di copertura massimo pari al 10%. Tali aree possono essere realizzate anche da privati, i quali dovranno garantire l'uso pubblico, attraverso la stipula di una convenzione con il Comune che preveda l'accesso libero a chiunque, anche mediante pagamento di equo prezzo."*.
- Zona D 2.2 Per attività direzionali, commerciali mista a residenziale (art. 19). Tali aree si configurano come *"aree destinate a funzioni terziarie (di beni e di servizi) interne all'abitato, con dotazione residenziale, finalizzate alla costruzione di complessi di servizio, di aggregazione sociale, di sviluppo del settore."*, per le quali il Piano prevede che *"L'edificazione dovrà prevedere oltre alla dotazione di parcheggi previsti per legge (comprensivi degli standards), la creazione di nuovi spazi urbani (viali, piazze, gallerie) per una superficie adeguata rispetto alla quantità di edifici commerciali - direzio-*



*nali previsti dallo strumento urbanistico attuativo. La densità territoriale di fabbricazione è pari a 2 mc/mq da suddividere tra le destinazioni previste, con un massimo del 60% da destinare alla residenza; l'altezza massima è pari a metri 150, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 7 del D.M. 1444/68. In fase di progettazione dovranno essere considerati i riferimenti alla normativa antisismica. L'edificazione è subordinata alla formazione di uno strumento urbanistico attuativo."*



*Estratto Tavola del PRG. In rosso tratteggiato è indicata l'impronta delle due opere.*

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

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





*Estratto Tavola del PRG. In rosso tratteggiato è indicata l'impronta delle due opere.*

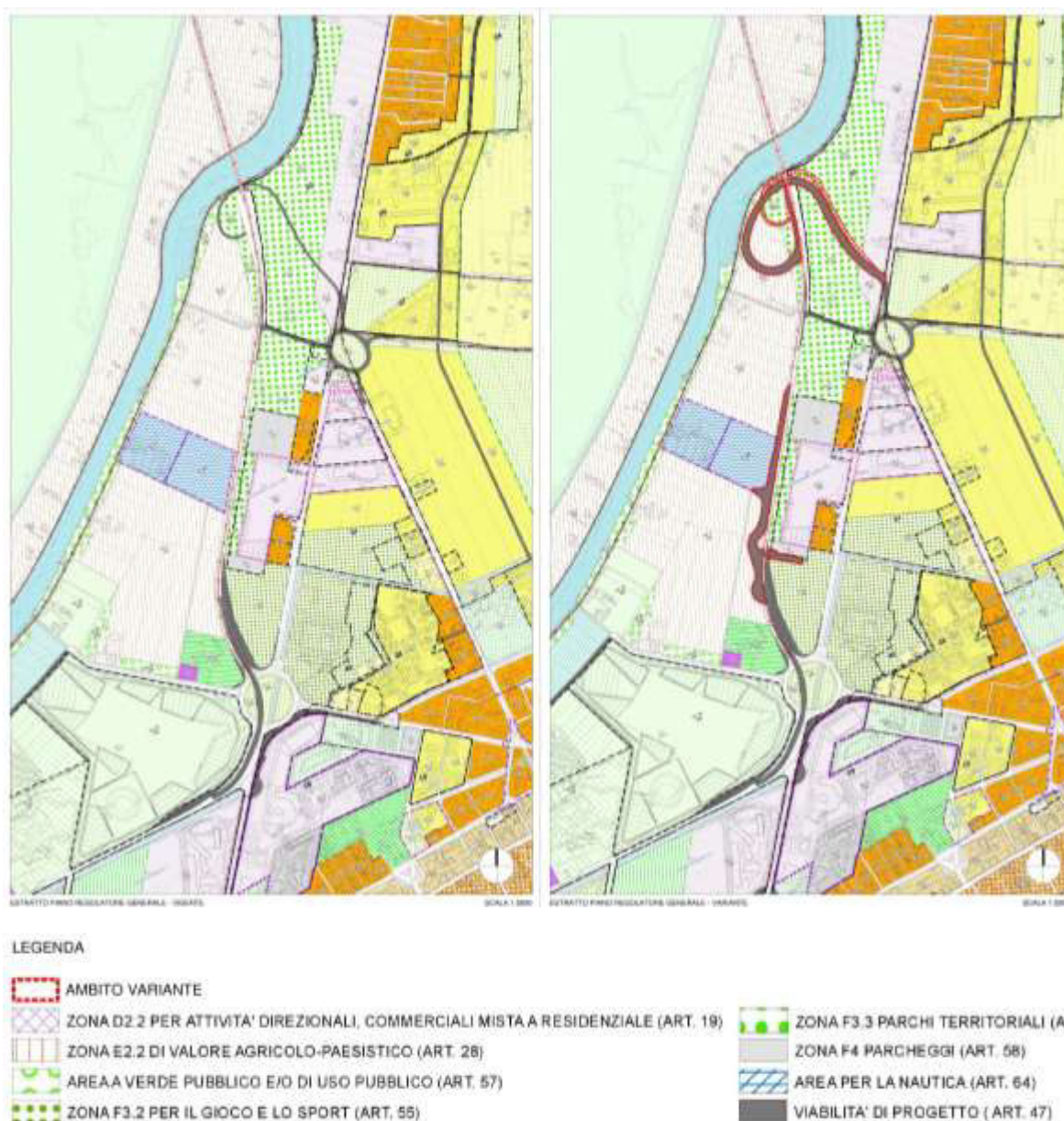
## 6 Descrizione della variante

La realizzazione del progetto della rotatoria quivi riportata, come nei paragrafi precedenti descritto, è subordinato alla predisposizione di una variante urbanistica al Piano Regolatore Comunale Vigente. Tale variante prevede, per quanto concerne la bretella di collegamento tra la SP 42 e la SR 43, lo spostamento della grafia relativa alla Viabilità di progetto prevista dal Piano Regolatore e disciplinata dall'articolo 47 delle Norme Tecniche di Attuazione e al contempo il riallineamento delle zone limitrofe ad esso.

Le zone che sono interessate dal riallineamento con il nuovo tracciato sono: Zona F 3.3 Parchi territoriali (art. 56), Zona E2.2 di valore agricolo-paesaggistico (Art. 28), Aree a verde pubblico e/o di uso pubblico (art. 57) e Zona D 2.2 Per attività direzionali, commerciali mista a residenziale (art. 19).

Per quanto riguarda l'intervento di accesso al complesso commerciale Jesolo Magica e il sottopasso della SR 43 si rende necessaria riportare il nastro stradale, all'interno della tavola di zonizzazione e identificarlo come "Viabilità di progetto" e il conseguente allineamento delle zone limitrofe.

Tra le zone da allineare sono previste: Zona E2.2 di valore agricolo-paesaggistico (Art. 28), Area per la nautica (art. 64), Zona F4 Parcheggi (art. 58) e la Zona F3.2 Per il gioco e lo sport (art. 55).



Con particolare riferimento alla eventuale necessità di dover attivare procedure di Valutazione Ambientale Strategica, considerate natura e conformazione delle soluzioni infrastrutturali proposte come descritte al precedente capitolo 6, si reputa che non vi sia necessità di ricorrere a tali procedure in quanto sia la bretella di collegamento SR43-SP42 che la rotatoria proposta all'intersezione della SP 42 con via Mameli, sono entrambe contemplate dalla pianificazione urbanistica comunale vigente, sia per quanto riguarda il PRGC che il Piano di Assetto del Territorio adottato e in corso di valutazione. Una volta completata la procedura valutativa intrapresa dal PAT di Jesolo, varrebbero quindi le condizioni di esclusione contemplate dal Parere Motivato n. 84 del 03.08.2012 della Commissione Regionale VAS, autorità ambientale per la valutazione ambientale strategica, risultando del tutto coerenti gli interventi infrastrutturali proposti con



gli indirizzi operativi contenuti nel suddetto Parere Motivato. Inoltre, è da evidenziare che già il Rapporto Preliminare Ambientale redatto nel 2010 - nella fase antecedente alla concertazione della pianificazione - e approvato dalla Commissione Regionale VAS con parere n. 38 del 14.06.2011, in relazione alle indicazioni preliminari per il PAT, già individuava, fra le linee d'azione per le opere pubbliche inerenti la viabilità, la realizzazione di interventi locali per la fluidificazione del traffico. L'obiettivo della pianificazione strategica locale, già oggetto di valutazione ambientale, è dunque perseguito concretamente dagli interventi infrastrutturali proposti. Le suddette proposte infrastrutturali sono da ritenersi compatibili con la pianificazione sopra- menzionata, seppure il tracciato effettivo delle diverse infrastrutture possa risultare parzialmente diverso rispetto a quello riportato nelle cartografie dei rispettivi piani, i quali per loro stessa natura rappresentano scenari in forma schematica e non con le modalità connaturate ad un livello di progettazione di dettaglio.



*Estratto della Tavola T04 – Carta della Trasformabilità del PAT di Jesolo (Fonte: Comune di Jesolo).*



*Ingrandimento dell'estratto PAT – Tav. T04 del settore interessato dalla realizzazione della bretella fra SR 43 e SP 42, dove si vede il tracciato schematico della stessa e della rotatoria con via Mameli indicati con linee tratteggiate di colore rosa-arancio e spessore differenziato in relazione alla gerarchia territoriale dell'infrastruttura (Fonte: comune di Jesolo).*

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