

CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA
COMUNE di JESOLO

COMPLESSO COMMERCIALE "JESOLO MAGICA"
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

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

OPERE COMPENSATIVE E DI MITIGAZIONE
SISTEMA INFRASTRUTTURALE

MODIFICA COLLEGAMENTO SR43 - SP42

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

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

RELAZIONE VARIANTE URBANISTICA

CODICE ELABORATO

P 8 8 1 0 0 D
CODICE COMMESSA OPERA FASE

003
PROGRESSIVO

0
SUB

1 G C
REV ARG DIV

3					
2					
1	MODIFICA VIABILITÀ SR43	Marzo 2020	M. Barbiero	R. Davanzo	R. Davanzo
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
geom. Manuel Feltrin



PROTECO engineering s.r.l.

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

www.protecoeng.com

mail: protecoeng@protecoeng.com

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

SCALA:

FILE:

CTB: --.ctb

INDICE

1	Premessa	2
2	Elaborati di variante	2
3	Caratteristiche dell'area oggetto delle varianti	2
3.1	CONTESTUALIZZAZIONE	2
4	Il Progetto	3
4.1	ROTATORIA IN CORRISPONDENZA DELL'INTERSEZIONE TRA LA SR 43 E VIA LA BASSA	3
4.2	ACCESSO DIRETTO AL COMPLESSO COMMERCIALE JESOLO MAGICA E SOTTOPASSO DELLA SR 43	5
5	Disciplina urbanistica vigente	6
5.1	LA DISCIPLINA VIGENTE DEL PAT	6
5.2	LA DISCIPLINA VIGENTE DEL PRG	11
6	Descrizione della variante	13

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 rotatoria in corrispondenza dell'intersezione tra Via la Basse e la SR 43. Tale infrastruttura ha lo scopo di fluidificare il traffico circolante lungo Via La Bassa, quale collegamento delle due più importanti direttrici nord-sud del territorio Jesolano, quali: la SP 42 e la SR 43;
- 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 Rotatoria in corrispondenza dell'intersezione tra la SR 43 e Via La Bassa

Come detto in premessa, l'opera nel complesso si suddivide in due interventi distinti, ovvero, una rotatoria con la finalità di fluidificare la circolazione tra la SR 43 e la SP 42, che va ad incrementare il beneficio generabile dalla rotatoria di progetto già prevista dal P.R.G. Vigente lungo la SP 42, e il nuovo accesso diretto da prevedere per il centro commerciale di "Jesolo Magica" dalla SR 43.

Per quanto concerne la rotatoria di progetto lungo la SR 43, questa si configura con un diametro di 50 m e un anello di circolazione costituito da due corsie per una larghezza complessiva di 10,5 m. La rotatoria presenta nel complesso 4 braccia uscenti, in particolare, i due bracci speculari posti a nord e a sud della rotatoria presentano medesima ampiezza della SR 43 esistente (una corsia per senso di marcia da 10,5 m complessivi), mentre il braccio di collegamento alla rotatoria di progetto lungo la SP 42 prevede un incremento della sezione stradale rispetto all'esistente. Inoltre, il braccio con direzione est presenta corsia diretta di svolta a destra con larghezza di 6 m e permette l'immissione sulla SR 43 in corrispondenza del braccio nord.



Stralcio planimetrico della rotatoria lungo la SR 43.

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..

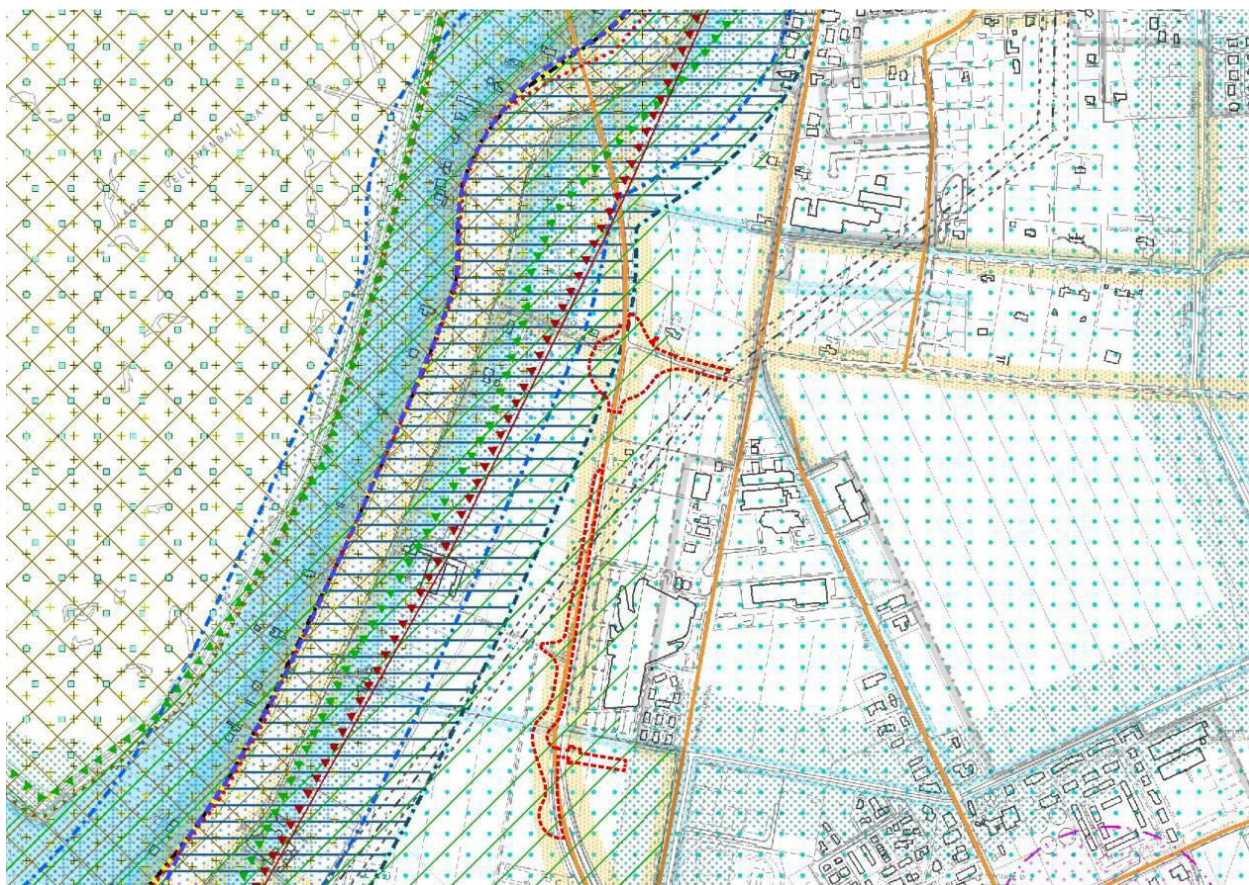
Ai fini di effettuare una valutazione di conformità dell'opera anche rispetto alle previsioni future

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:

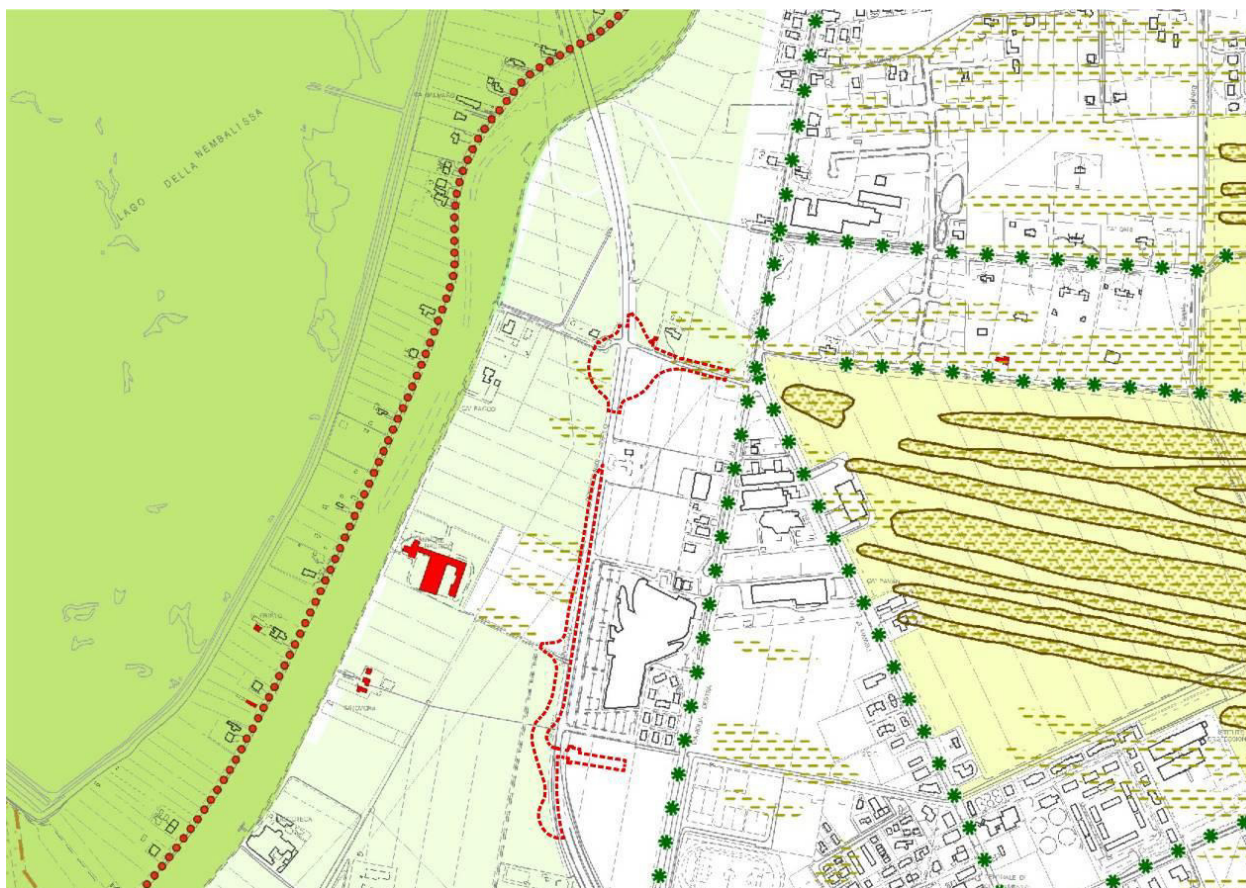
- Rotatoria lungo la SR 43
 - Fasce costiere marine e lacuali per una profondità di 300 m dalla linea di battigia ai sensi dell'art. 142, primo comma lettere a) e b) del D.Lgs. 42/2004 (Art. 5 comma n. 8 delle N.T.A.);
 - Pericolosità moderata P1 – Aree soggette a scolo meccanico (Art. 6 commi 23 e 25 delle N.T.A.);
 - Fascia di rispetto stradale della SR 43 (Art. 7 comma 5 delle N.T.A.);
 - Aree di interesse paesaggistico-ambientale ai sensi dell'art. 21 lett. a) e b) della N. di A. del PALAV (Art. 6 commi 17, 18 delle N.T.A.);
- Accesso unidirezionale al complesso commerciale Jesolo Magica e sottopasso della SR 43:
 - Pericolosità moderata P1 – Aree soggette a scolo meccanico meccanico (Art. 6 commi 23 e 25 delle N.T.A.);
 - Fascia di rispetto stradale della SR 43 (Art. 7 comma 5 delle N.T.A.);
 - Fascia di rispetto dagli elettrodotti (Art. 7 commi 13 e 14 delle N.T.A.); .



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:

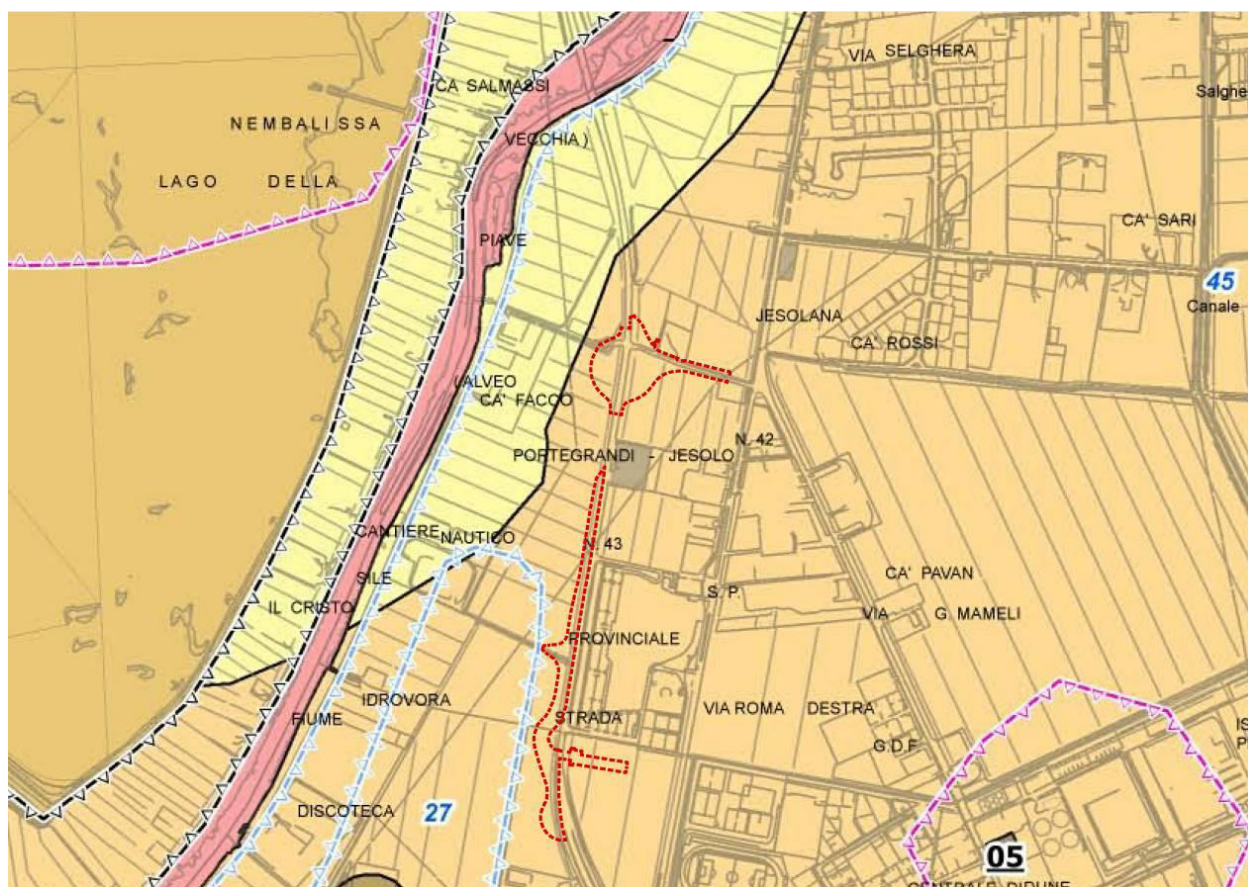
- Rotatoria lungo la SR 43
 - Allineamento di dune e paleodune naturali e artificiali (Art. 8, commi n. 9-10);
 - Aree di connessione naturalistica (Buffer zone) (Art. 10 commi n. 5-13).
- Accesso unidirezionale al complesso commerciale Jesolo Magica e sottopasso della SR 43
 - Allineamento di dune e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



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:

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



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.

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

- Area interessata da Linee preferenziali di sviluppo produttivo (Art. 15 delle N.T.A.)



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.

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

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 sussi-

di 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.”;

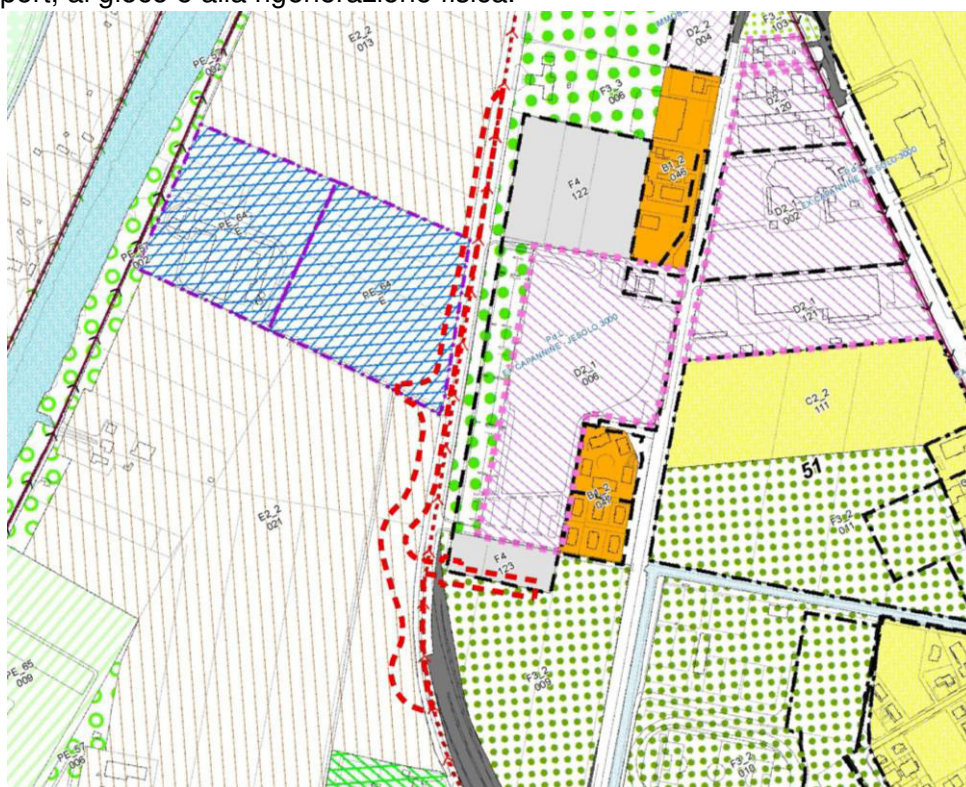
- Zona E2.2 di valore agricolo-paesaggistico (Art. 28). Le aree indicate con tali grafie sono aree che mantengono una diffusa funzione produttiva in ambito di particolare valenza paesaggistica. Su tali aree il piano prescrive che “Nelle sottozone E2-2, fatti salvi gli edifici individuati con scheda “B” 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.”.



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 Parcheggi (art. 58). Area riservata alla sosta di vetture.
- Zona F3.2 Per il gioco e lo sport (art. 55). Sono le aree destinate all'assolvimento delle esigenze collegate ad ambiti atti a contenere strutture di uso pubblico relative allo sport, al gioco e alla rigenerazione fisica.



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 rotatoria sulla SR 43, l'inserimento dell'impronta dell'opera come Viabilità di progetto (disciplinata dall'articolo 47 delle Norme Tecniche di Attuazione) e al contempo il riallineamento delle zone limitrofe ad esso.

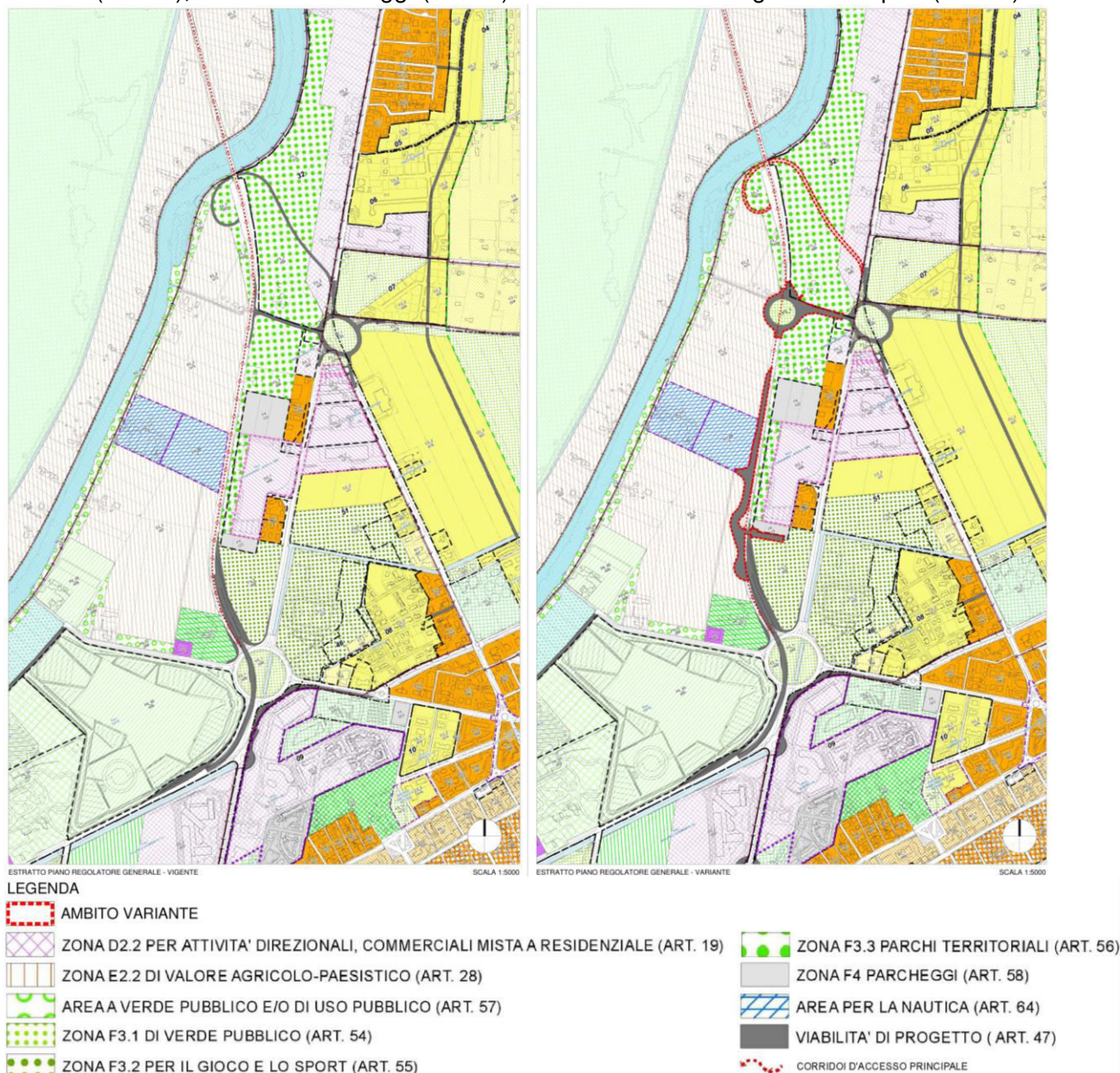
Le zone che sono interessate dal riallineamento con il nuovo tracciato sono: Zona F 3.3 Parchi territoriali (art. 56) e la Zona E2.2 di valore agricolo-paesaggistico (Art. 28).

L'inserimento dell'impronta dell'opera prevede la rappresentazione della viabilità di progetto coincidente con l'impronta dell'anello rotatorio nonché le braccia di progetto. L'isola centrale della rotatoria è identificata come zona F3.1 "Aree di Verde Pubblico".

Inoltre, data la funzione della rotatoria lungo la SR 43 quale alternativa alla bretella di collegamento tra la rotatoria lungo la SP 42 e la SR 43 prevista dal P.R.G. Vigente, con la presente variante si provvede a rimuovere la previsione della "Viabilità di progetto" indicata per la suddetta bretella.

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).



Estratto Tavola di Variante del PRG. In rosso tratteggiato da nord, è indicata la bretella da rimuovere e l'impronta delle due opere di progetto.

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 5, si reputa che non vi sia necessità di ricorrere a tali procedure in quanto sia la rotatoria posta all'intersezione tra la SR43 - Via Bassa e 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 sopramenzionata, in particolare nel caso della rotatoria, questa appare quale soluzione alternativa alla bretella di collegamento tra la rotatoria sulla SP 42 e la SR 43 e quale migliore soluzione complementare alla rotatoria di progetto lungo la SP 42 prevista dal PRG Vigente.



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 rotatoria fra SR 43 e via La Bassa, dove si vede il braccio con direzione est indicato 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.