

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 I.V.A. 02247160217

RELAZIONE TECNICA E DICHIARAZIONE
NON INCIDENZA AMBIENTALE (VINCA) -
Allegato E alla DGRV 1400/2017

CODICE ELABORATO

P881 00 D
CODICE COMMESSA OPERA FASE

007
PROGRESSIVO

0
SUB

1 G C
REV ARG DIV

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

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

CON: arch. Emiliano Granzotto
geom. Manuel Feltrin



PROTECO engineering s.r.l.

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

www.protecoeng.com

mail: protecoeng@protecoeng.com

mail PEC: protecoengineering srl@legalmail.it

P.I. 03952490278

SCALA:

FILE:

CTB: --.ctb

Opere compensative e di mitigazione del sistema infrastrutturale
Procedura di V.I.A. per la realizzazione del nuovo complesso commerciale "Jesolo Magica"

RELAZIONE TECNICA ALLEGATA ALLA DICHIARAZIONE DI NON NECESSITÀ VINCA

INDICE

1. PREMESSA	3
2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO	3
2.1 Stato della pianificazione urbanistica	3
2.2 Progetto di Variante	5
3. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	10
3.1 Inquadramento territoriale	10
3.2 Inquadramento ambientale	12
3.3 Descrizione Sintetica SIC-ZPS.....	14
4. VERIFICA DELLA PRESENZA DI ELEMENTI NATURALI.....	15
5. VERIFICA DELLA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI SULLA RETE NATURA 2000	16
6. DESCRIZIONE DELLA ATTIVITÀ PREVISTE DAL PROGETTO E ANALISI DELLE EVENTUALI INTERFERENZE CON GLI ELEMENTI NATURALI... 	16
7. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA.....	17

1. PREMESSA

La presente relazione è parte integrante della dichiarazione di non necessità alla valutazione di incidenza ambientale ai sensi dell'allegato E alla D.G.R. 1400/2017.

La Relazione Tecnica è riferita alle Opere compensative e di mitigazione del sistema infrastrutturale riguardante il Progetto per la costruzione di un nuovo Complesso Commerciale denominato "Jesolo Magica", da realizzarsi in Jesolo Lido, sito nell'area delimitata da via Adriatico (SR 43) e via Roma Destra (SP 42), all'altezza del tratto compreso fra l'incrocio di quest'ultima con via G. Mameli e la rotatoria Picchi.

Le opere di urbanizzazione della presente hanno lo scopo, collegando le due arterie principali di ingresso alla località balneare (SR 43 e SP 42), di agevolare e fluidificare il traffico, in relazione anche alle variazioni generate dalla realizzazione del complesso commerciale oggetto della presente progettazione. Sono previste, dunque, le seguenti opere:

- Costruzione di una nuova rotatoria sulla Strada Regionale 43 all'altezza dell'esistente intersezione con via La Bassa;
- Adeguamento di Via la Bassa, incrementando la piattaforma stradale ad una corsia per senso di marcia, affinché sia in grado di accogliere il transito dei flussi di traffico di scambio tra la suddetta rotatoria sulla S.R. 43 e la rotatoria che sostituirà l'esistente incrocio tra la SP 42 e via Mameli;
- Collegamento tra la SR 43 e il centro commerciale mediante sottopasso monodirezionale al di sotto del sedime della SR 43.

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

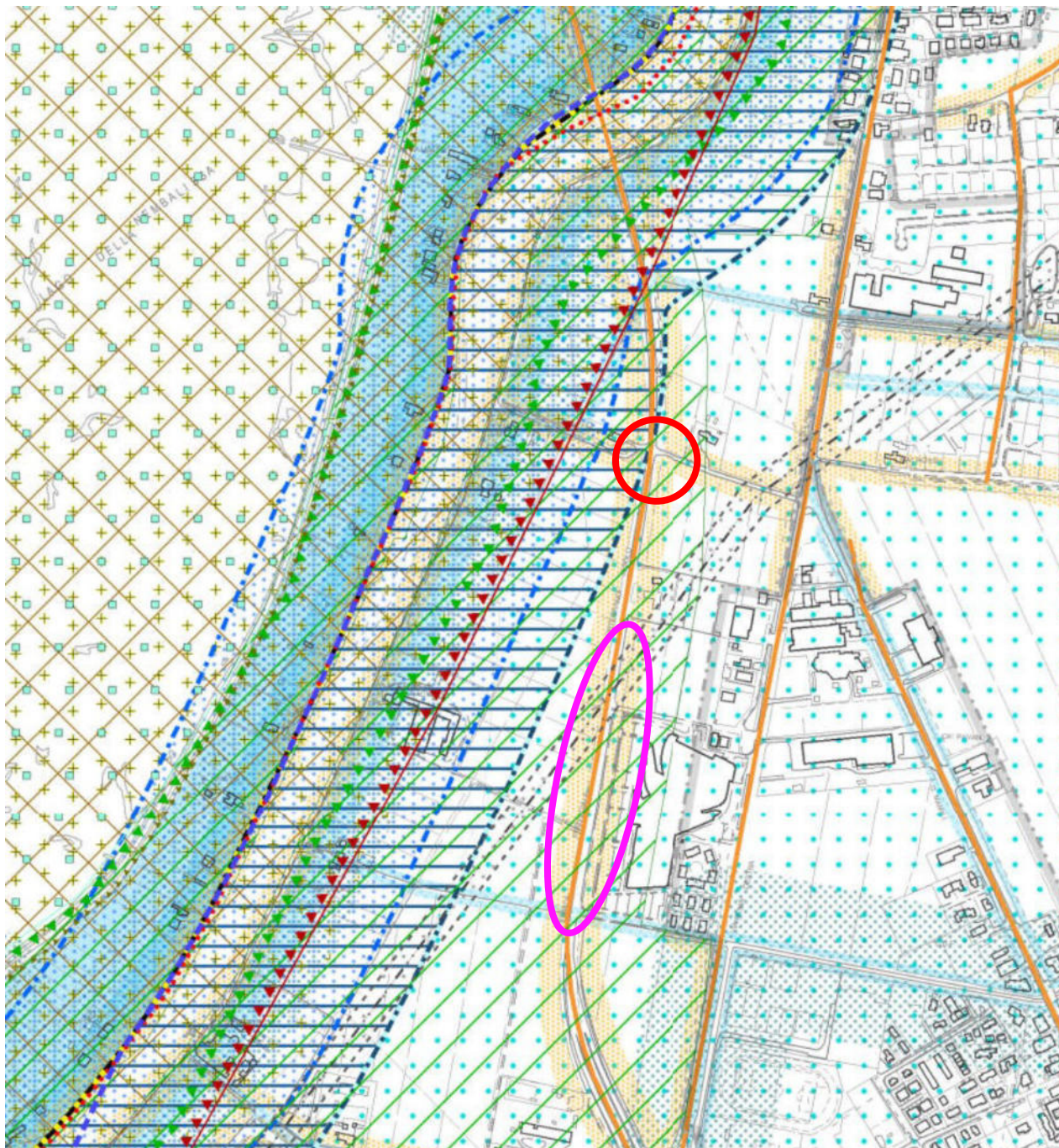
2.1 Stato della pianificazione urbanistica

Il PAT di Jesolo è stato adottato con delibera del consiglio comunale del 30/11/2016, n. 108. L'elaborazione di questo nuovo strumento di pianificazione rappresenta il momento costitutivo dell'azione urbanistica che il comune di Jesolo svilupperà nel corso del tempo, mediante i successivi Piani degli Interventi. L'area per la realizzazione della rotatoria di collegamento della SR 43 con via La Bassa è interessata dai seguenti vincoli:

- Territori costieri, compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. a) e b) del D.Lgs. 42/2004;
- Aree sottoposte a regime di vincolo dal Piano generale di bonifica e tutela del territorio rurale (PGBTTR);
- Area di interesse paesistico-ambientale: il PAT individua le aree agricole di rilevante importanza ed interesse paesistico-ambientale, ai sensi dell'art. 21 lett. a) e b) del PALAV;
- Aree a rischio idrogeologico in riferimento al PAI: Area a pericolosità P1 - Pericolo

moderato e aree soggette a scolo meccanico.

Si precisa, inoltre, che nella Tavola dei Vincoli del PAT è presente anche l'indicazione del limite del Sito UNESCO "Venezia e la sua laguna" che, nonostante la sua vicinanza con gli interventi di progetto, non è interferito dagli stessi.

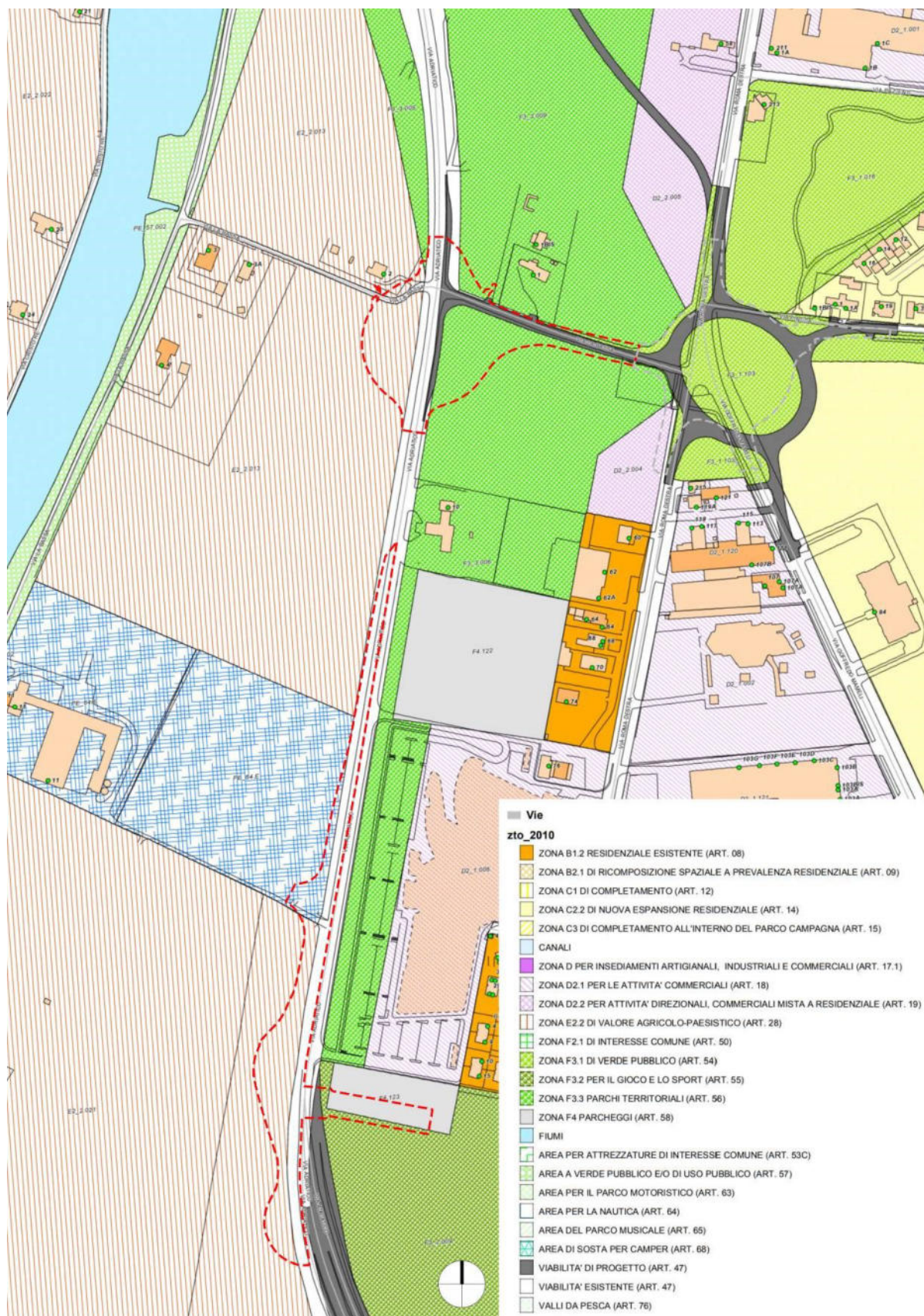


Estratto della Tavola dei Vincoli del PAT di Jesolo. Il cerchio di colore rosso indica l'ubicazione della rotatoria progettata all'intersezione fra SR 43 e via La Bassa; l'ovale di colore fucsia l'ambito per la realizzazione dell'accesso diretto al complesso commerciale, mediante sottopasso, dalla SR 43.

L'area d'intervento del sottopasso nella SR 43 ricade nella sottozona E2.2 di valore agricolo-paesistico, ossia le aree che mantengono una diffusa funzione produttiva in ambiti di particolare valenza paesistica.

La rotatoria, invece, ricade nella precedente sottozona E2.2 e nella zona F3.3 - Parchi territoriali: si tratta di aree di verde pubblico che per la loro estensione

assumono un ruolo territoriale.



Estratto del PRG di Jesolo con sovrapposizione delle aree d'intervento (tratteggio rosso).

2.2 Progetto di Variante

Di seguito si presentano le principali opere di compensazione e mitigazione, tutte

appartenenti alla categoria di opere infrastrutturali di tipo stradale. Esse, pur appartenendo alla medesima tipologia infrastrutturale, si differenziano per la diversa funzione che assolvono: nel primo caso, di servizio al sistema generale della mobilità veicolare della città, 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.

- **Nuova rotatoria sulla Strada Regionale 43 in collegamento con via La Bassa**

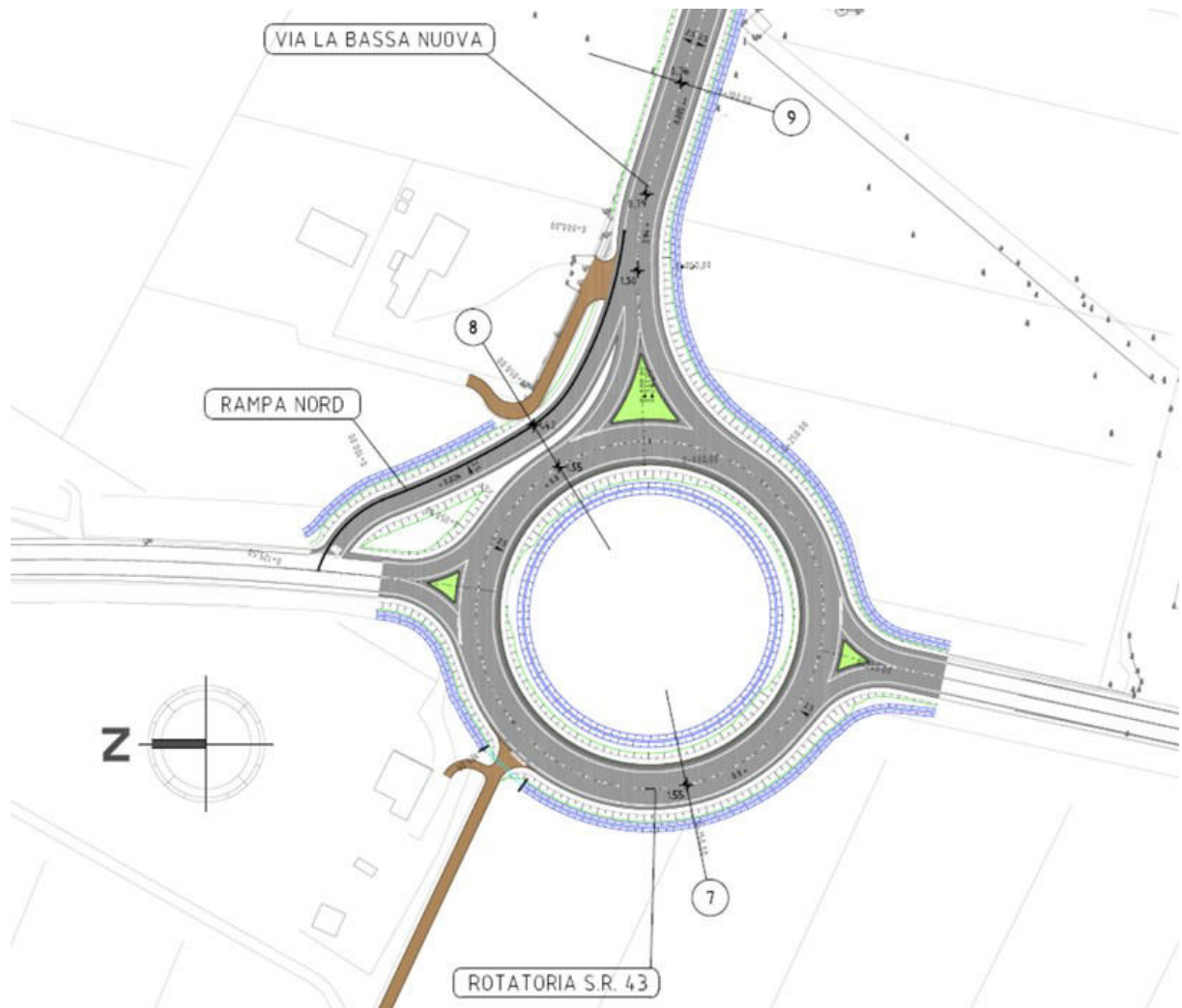
La sistemazione con circolazione a rotatoria di progetto, ubicata all'altezza dell'esistente attestazione di via La Bassa sulla SR risulta essenzialmente costituita da un anello giratorio, di diametro esterno pari a 100 metri e con due corsie di marcia destinate allo scambio dei veicoli che entrano nell'anello a 3 rami. I primi due sono rappresentati dalla confluenza della SR 43, mentre il terzo da via La Bassa. Quest'ultima, come detto, verrà adeguata per accogliere i flussi di traffico di scambio tra le due rotatorie. La configurazione planimetrica di progetto del nodo è illustrata nella figura seguente.

Tutti i rami principali affluenti al nodo sono costituiti da strade ad una corsia per senso di marcia, con piattaforme riconducibili alla categoria C1 di strada extraurbana secondaria. In corrispondenza dell'attestazione di questi rami sull'anello sono previste isole spartitraffico che delimitano la corsia di ingresso da quella in uscita. Le singole corsie hanno larghezza rispettivamente pari a 3.75m in ingresso e 4.50m in uscita. La maggiore larghezza della corsia di uscita è prevista, come da Normativa vigente, per favorire l'abbandono dell'anello da parte dei veicoli. L'anello giratorio è costituito da due corsie di larghezza pari a 4.00m. Le dimensioni maggiori della corsia in anello sono state scelte per favorire il mantenimento dell'ingombro del mezzo all'interno della corsia, tenuto conto del ridotto raggio di curvatura che un mezzo pesante è tenuto ad osservare durante la manovra di attraversamento del no-do, senza invadere la corsia attigua. Inoltre, in relazione alle dimensioni superiori del diametro dell'anello giratorio rispetto alle rotatorie convenzionali, la pendenza trasversale della piattaforma è unica verso l'interno e pari al 2.5%, in modo tale da compensare l'effetto negativo della forza centrifuga, in questo caso maggiore poiché il veicolo percorre l'anello ad una velocità superiore. Ciò comporta lo smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma sul fosso di guardia previsto nell'isola a verde centrale e trasferite poi all'esterno da specifici manufatti posti al di sotto della piattaforma stradale.

La pista monodirezionale presenta una corsia monodirezionale di larghezza pari a 4.00m e banchine laterali da 1.00, per una larghezza complessiva della piattaforma stradale di 6.00m.

Infine, lungo il perimetro dell'anello, lato Ovest, si attesta anche una controstrada esistente a servizio di alcune unità abitative dislocate nell'area compresa tra la strada Regionale e il Canale. Attualmente questa viabilità si attesta sull'asse principale, grossomodo all'altezza della prevista rotatoria e, di conseguenza,

questo ramo minore è stato riposizionato sul perimetro dell'anello, a distanza adeguata dai rami di immissione della strada Regionale.



Planimetria della rotatoria di progetto sulla Strada Regionale 43.

- Adeguamento di via La Bassa

L'attuale sede stradale di via La Bassa risulta inadeguata a sostenere il flusso di traffico bidirezionale di scambio tra le due rotatorie previste sulla SR 43 e la SP 42. Per questo motivo è previsto un suo adeguamento, per uno sviluppo di circa 160 metri, mantenendo sostanzialmente inalterato il suo andamento altimetrico, ma modificandone la sua sezione stradale, ovvero rendendola conforme a quella delle due suddette arterie principali. Pertanto, si prevede di realizzare una piattaforma stradale con corsia di larghezza pari a 3.75 metri per senso di marcia e una banchina esterna a ciascuna di essa larga 1.50 metri per una larghezza complessiva pavimentata di 10.50 metri. La piattaforma sarà delimitata

esternamente da cigli erbosi di raccordo con le scarpate del corpo del rilevato, che si attestano al piede dei fossati di progetto.

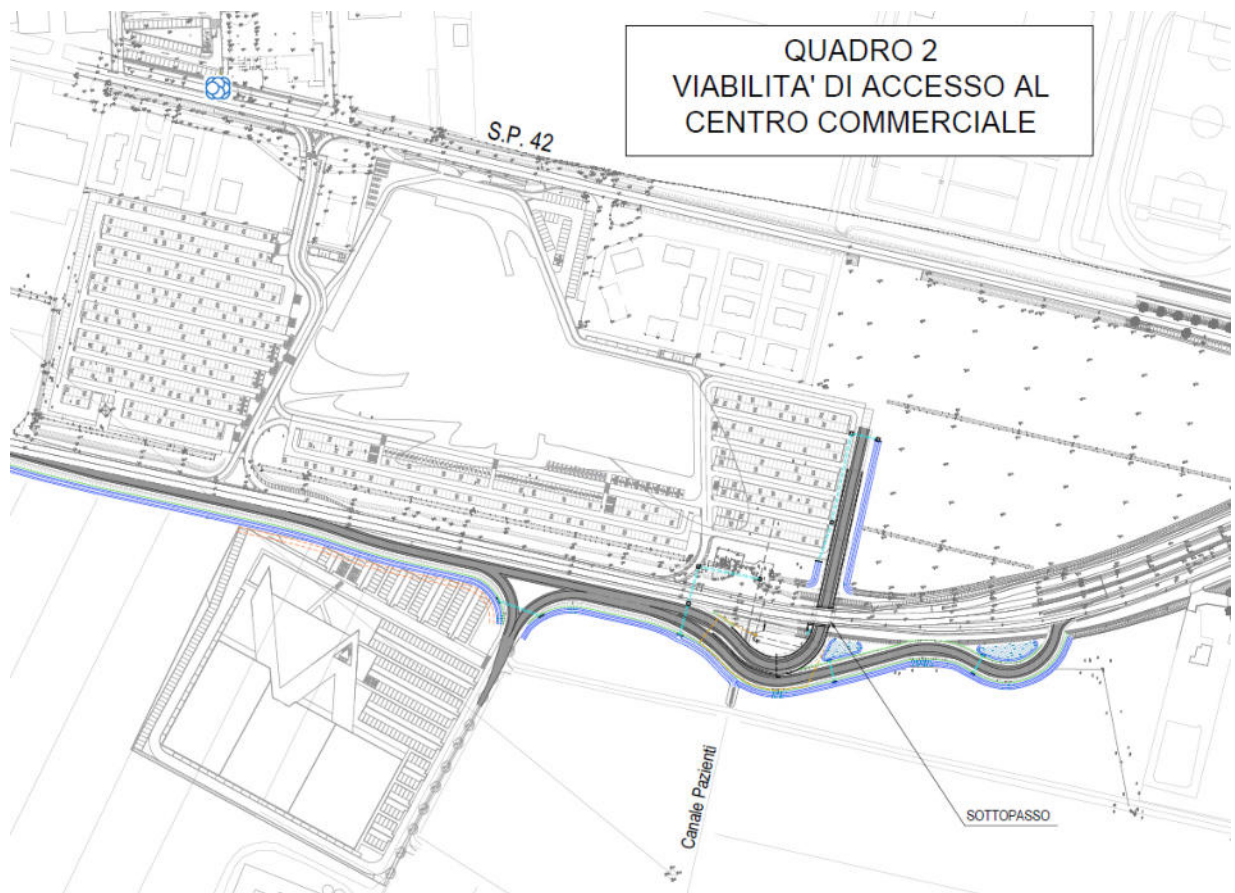


Stralcio ortofotografico di dettaglio dello stato di fatto di via La Bassa (Fonte: Google Maps).

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Infine, le due aree intercluse tra la nuova bretella e la SR43 saranno collegate al fossato ovest della bretella stessa per mezzo di opportuni tombini

3. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

3.1 Inquadramento territoriale

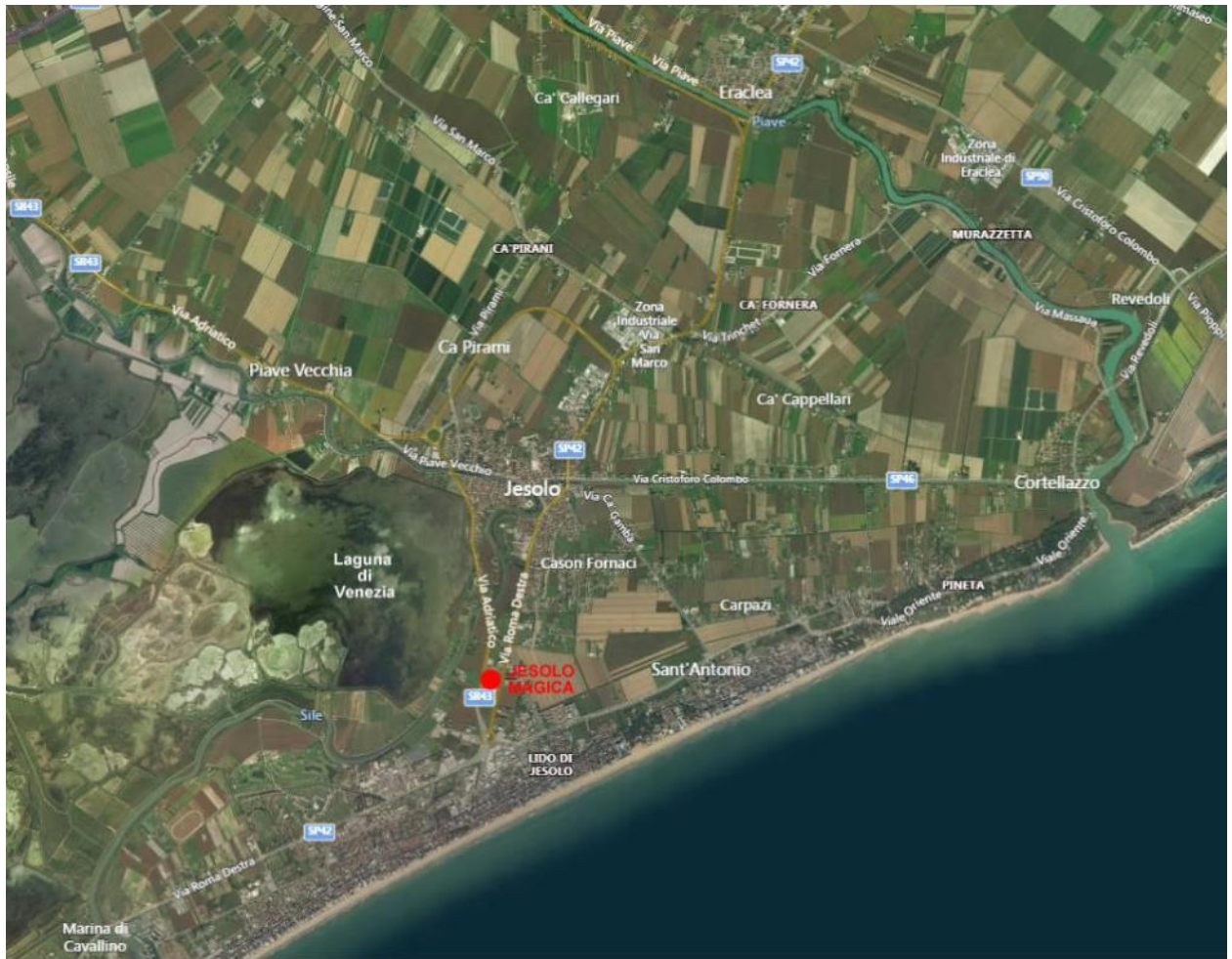
L'estratto seguente illustra l'ubicazione catastale degli interventi:

- Foglio 68 per l'intervento del sottopasso di collegamento tra la SR 43 e il parcheggio del centro commerciale;
- Foglio 68 al limite con il foglio 65 per la realizzazione della rotatoria La Bassa.



Estratto della Mappa catastale con i fogli 65 (in alto) e 68 (in basso), in grigio le aree d'intervento.

Gli interventi infrastrutturali oggetto della presente sono localizzati in un'area posta a metà strada tra il centro urbano di Jesolo Paese e l'omonimo insediamento balneare del Lido, in prossimità dell'ambito lagunare e di quello fluviale del fiume Sile.



Ubicazione dell'intervento su ortofoto.

3.2 Inquadramento ambientale

Il territorio di Jesolo, pur non presentando significative estensioni di aree individuate come SIC e ZPS, ne risulta di fatto circondato, come si può notare dall'immagine seguente in cui sono riportate l'ubicazione del progetto in esame rispetto ai siti Natura 2000.

Data la tipologia d'intervento previsto, l'analisi ha considerato inizialmente tutti i siti presenti in un intorno di 10 chilometri, analizzando quindi un territorio sufficientemente ampio da comprendere e valutare le eventuali interferenze. Nella tabella seguente si riportano le distanze minime che intercorrono fra l'ambito d'intervento e i siti Natura 2000 localizzati entro quest'area.

Tipo	Codice	Denominazione sito	Distanza (km)
ZPS	IT3250046	Laguna di Venezia	0,330
SIC	IT3250031	Laguna superiore di Venezia	0,330
SIC & ZPS	IT3250003	Penisola del Cavallino: biotopi litoranei	5,100
SIC	IT3250013	Laguna del Mort e pinete di Eraclea	7,200

Tabella: Distanze chilometriche tra l'ambito di progetto e le aree SIC e ZPS.



Inquadramento degli elementi locali della rete ecologica Natura 2000 nella regione Veneto e localizzazione dell'area di intervento. Il cerchio con campitura rosa individua la zona con raggio 10 km dall'ambito di progetto.

I siti più vicini agli interventi di urbanizzazione sono le aree tutelate afferenti alla laguna di Venezia (SIC IT3250031 e ZPS IT3250046), i cui confini spesso coincidono.



Inquadramento delle aree tutelate afferenti alla laguna di Venezia, in prossimità dell'ambito di intervento, approssimativamente indicato dal rettangolo di colore rosso.

3.3 Descrizione Sintetica SIC-ZPS.

- ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia"

La ZPS in oggetto è identificata dal codice IT3250046 e denominata "Laguna di Venezia". È geograficamente centrata su **longitudine E 12° 23' 27"** e **latitudine N 45° 29' 22"**. Ha una superficie totale di **55.209 ettari** e appartiene alla **regione biogeografia continentale**.

- SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia"

Il SIC è stato identificato secondo i criteri indicati in allegato III della Direttiva 43/92/CEE, cioè per la presenza nel suo perimetro di habitat indicati in allegato I e specie indicate in allegato II della stessa Direttiva, oltre che per la presenza di specie di uccelli indicate in allegato I della Direttiva 409/79/CEE, per alcune delle

quali è stata individuata anche la ZPS qui trattata. Il SIC è geograficamente centrato sulle seguenti coordinate: **long. E 12° 28' 25"**; **lat. N 45° 30' 31"**. Ha una superficie totale di **20.187 ettari** ed appartiene alla **regione biogeografica continentale**.

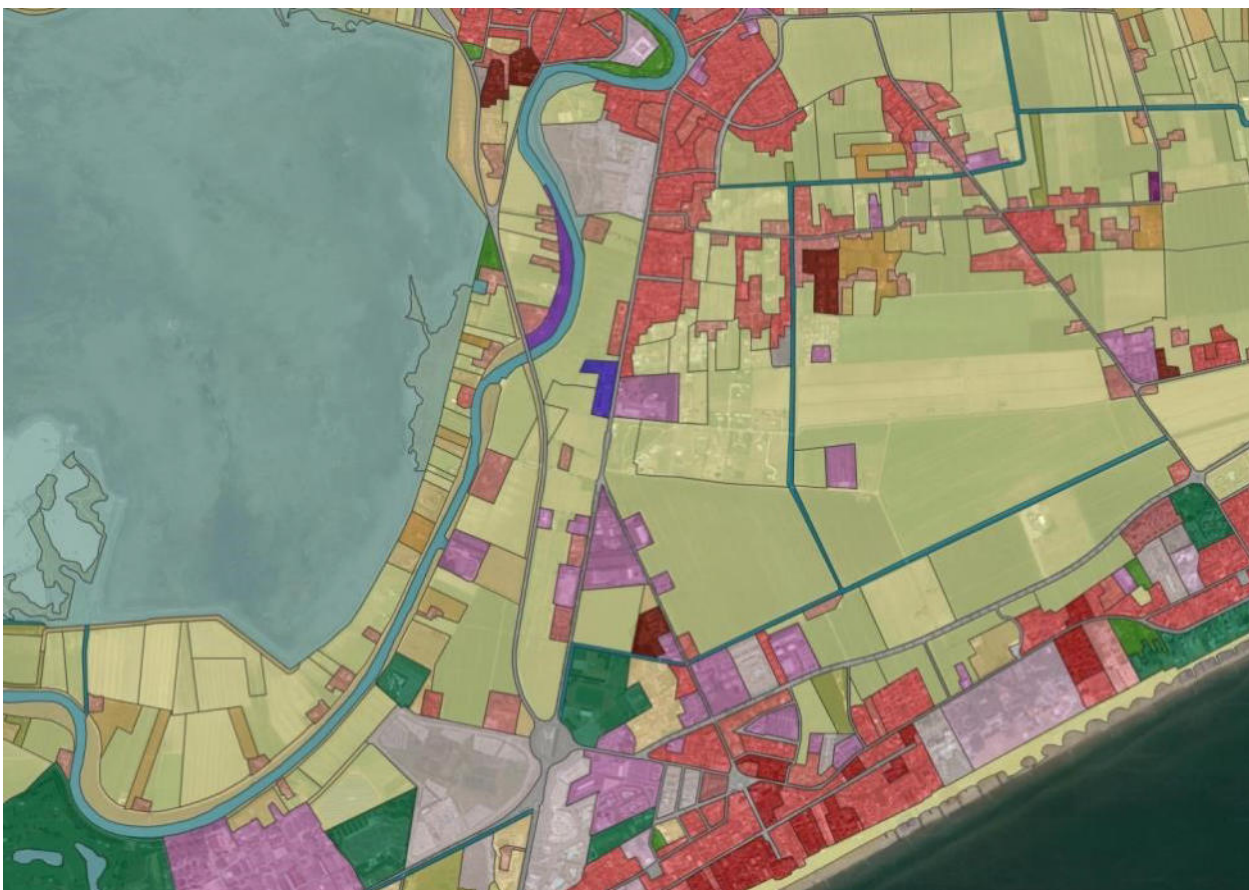
- *SIC IT3250013 "Laguna del Mort e Pinete di Eraclea"*

È geograficamente centrato su **longitudine E 12° 45' 51"** e **latitudine N 45° 32' 49"**. Ha una superficie totale di **214 ettari** e appartiene alla **regione biogeografia continentale**. La superficie del SIC è costituita la 60% da area lagunare-estuarile con melme e banchi di sabbia. Al 10% include un tratto di mare. Il 15% è dato da spiaggia e dune. Un 10% è costituito da terreni agricoli, il 5% da prati salati.

- *SIC & ZPS IT3250003 "Penisola del Cavallino: biotopi litoranei"*

Il sito è geograficamente centrato su **longitudine E 12° 26' 35"** - **latitudine N 45° 25' 58"** ha un'estensione di **315 ettari** e risulta frazionato in quattro aree dislocate lungo il litorale ed una quinta area posta verso l'entroterra del comune subito dopo il ponte presente presso la foce del Sile (località Vallesina). Queste aree, soprattutto quelle poste lungo il litorale, presentano spesso al loro interno significative attività economiche rilevanti dedite al turismo balneare (campeggi).

4. VERIFICA DELLA PRESENZA DI ELEMENTI NATURALI



Carta degli usi del suolo. Fonte: Geoportale Regione Veneto (2012). Le coperture del suolo interessate dall'intervento sono principalmente superfici agricole (colore giallo).

L'indagine ha preso in considerazione, oltre alla posizione dell'intervento rispetto ai SIC e ZPS, anche le potenziali influenze tra lo stesso intervento e le specie potenzialmente presenti in relazione alla tipologia di uso del suolo.

Non si riscontrano elementi naturali di particolare interesse riferiti all'area oggetto di intervento, come da estratto dell'uso del suolo riportato in precedenza si evidenzia che l'ambito è prevalentemente ad uso agricolo.

5. VERIFICA DELLA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI SULLA RETE NATURA 2000

Come già evidenziato nei capitoli precedenti, i siti ZPS IT3250046 e SIC IT3250031 risultano fisicamente separati dall'area d'intervento tramite: la SR43 e una consistente fascia a prevalenza di seminativo, che si estende dal corso del fiume Sile alla strada citata, interrotta dal deposito-rimessaggio "Dal Vi Nautica" e da alcune abitazioni. Tali condizioni determinano già un isolamento dell'area rispetto alla Rete Natura 2000 escludendo, di conseguenza, impatti significativi con i siti di interesse comunitario.

6. DESCRIZIONE DELLA ATTIVITÀ PREVISTE DAL PROGETTO E ANALISI DELLE EVENTUALI INTERFERENZE CON GLI ELEMENTI NATURALI

Alla luce di quanto fin qui esposto e considerato che:

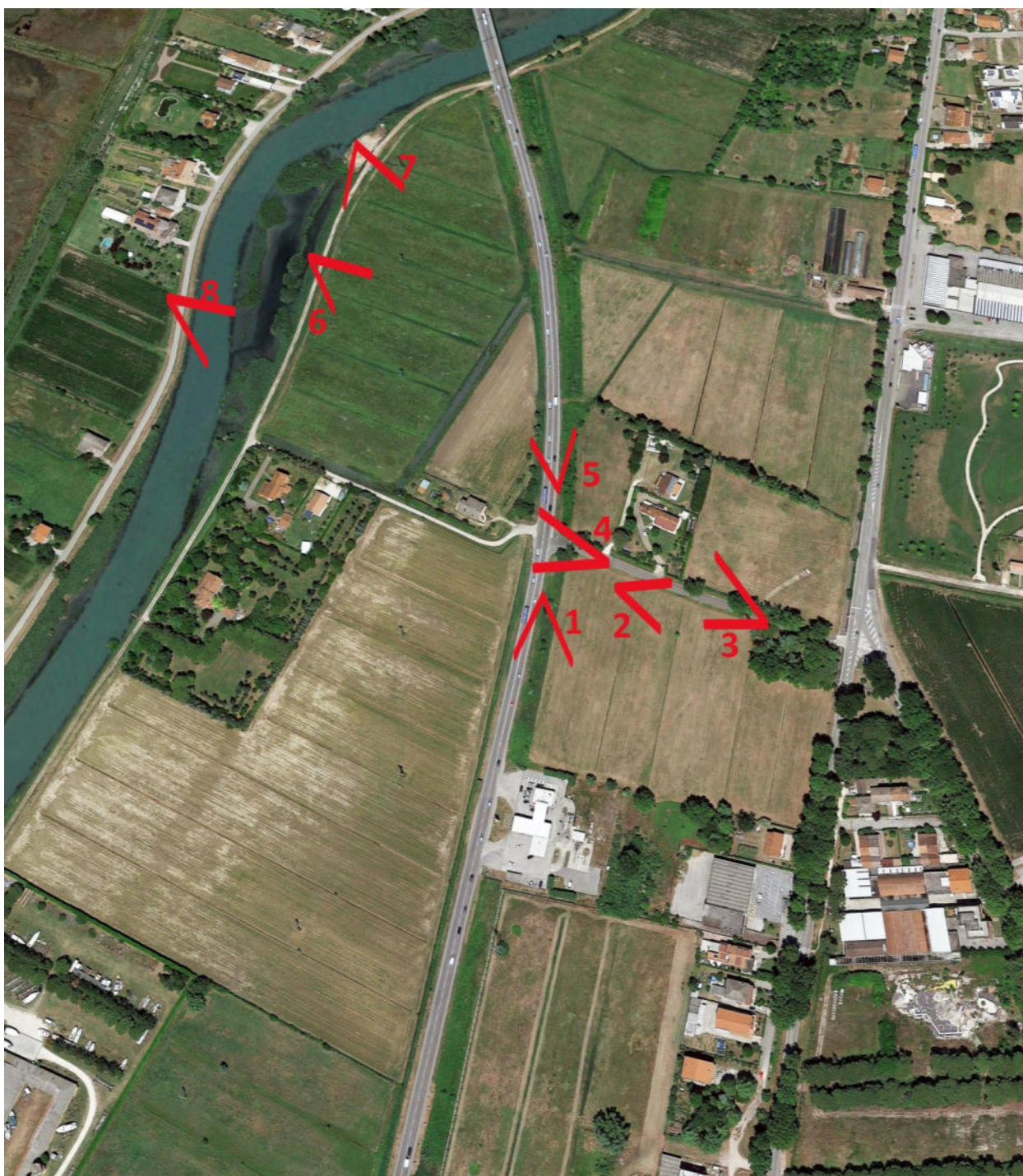
- l'intervento, nello specifico, costituisce un adeguamento della sede stradale esistente, con l'unica aggiunta dell'accesso unidirezionale con sottopasso sotto la SR 43;
- le nuove opere infrastrutturali stradali saranno anch'esse servite da appropriati provvedimenti idraulici, tali da consentire l'invarianza idraulica e quindi il mantenimento inalterato delle caratteristiche di vaso precedenti alla realizzazione dell'intervento;
- le distanze tra aree di progetto e siti Natura 2000 sono sufficientemente cautelative;
- non verranno sottratti habitat Natura 2000 all'interno ed all'esterno dell'area d'intervento;
- gli ambienti in oggetto sono riconducibili agli ecosistemi degli ambienti urbani, senza nessuna complessità ecologica.

Date le attività sinteticamente riportate nei paragrafi precedenti, in relazione allo stato di fatto dell'area di sviluppo del progetto e in relazione alle considerazioni fin qui sviluppate; analizzati inoltre gli elaborati progettuali, sia generali che specifici, preso atto delle previsioni dello stesso, non si riscontrano elementi di particolare interferenza con il sistema ambientale rispetto alle condizioni attuali.

San Donà di Piave, 11 Marzo 2020

Relazione redatta da
ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI VENEZIA
SEZIONE A
ARCHITETTO
ROBERTO
GIACOMO
DAVANZO
N° 1638
Giacomo Davanzo

7. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



Coni di ripresa fotografica.



Cono visuale n. 1.



Cono visuale n. 2.



Cono visuale n. 3.



Cono visuale n. 4.



Cono visuale n. 5.



Cono visuale n. 6.



Cono visuale n. 7.



Cono visuale n. 8.

