

Jesolo 3000 S.p.A.

via San Lorenzo, 16
37122 Verona



Relazione di sintesi e accompagnamento degli studi di approfondimento delle tematiche ambientali

(rif.to proc.to art. 10 bis L. 241/1990, comunicazione Ci.Me.Ve. – Servizio Ambiente del 16.01.2018 e 01.03.2018)

Referente tecnico coordinatore dello Studio di Impatto Ambientale
dott. arch. Roberto Giacomo Davanzo



via Cesare Battisti 39
30029 San Donà di Piave (Ve)
tel. +39 0421 54589

mail: protecoeng@protecoeng.com

INDICE

| | | |
|---------|--|----|
| 1 | PREMESSA | 1 |
| 2 | CRITICITÀ RILEVATE..... | 2 |
| 3 | STUDIO DEL TRAFFICO | 3 |
| 4 | MARKETING E POTENZIALITÀ | 5 |
| 4.1 | BACINO D'UTENZA, SCENARI DEMO-SOCIO-ECONOMICI | 5 |
| 4.2 | EVENTI A RICORRENZA..... | 8 |
| 4.3 | CINE - ENTERTAINMENT..... | 10 |
| 5 | PIANIFICAZIONE STRATEGICA DELLA MOBILITÀ..... | 15 |
| 6 | POTENZIAMENTO, ADEGUAMENTO E MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA VIARIO DI RIFERIMENTO DELL'INTERVENTO | 17 |
| 6.1 | SOLUZIONI PROGETTUALI STUDiate PER LA VIABILITÀ..... | 17 |
| 6.1.1 | <i>Bretella unidirezionale di collegamento fra la SR 43 – via Adriatico e la SP 42 – via Roma Destra.....</i> | 17 |
| 6.1.2 | <i>Accesso unidirezionale e sottopasso da SR 43 – via Adriatico al Complesso Commerciale Jesolo Magica</i> | 23 |
| 6.1.3 | <i>Percorsi ciclabili</i> | 23 |
| 7 | PROCEDURE URBANISTICHE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA | 25 |
| 8 | EFFETTI POTENZIALI DELLE EMISSIONI INDOTTE DALL'INTERVENTO | 28 |
| 8.1 | EMISSIONI IN ATMOSFERA..... | 28 |
| 8.2 | EMISSIONI ACUSTICHE..... | 29 |
| 8.2.1 | <i>Zonizzazione acustica.....</i> | 29 |
| 8.2.2 | <i>Sorgenti e tipologie di emissione.....</i> | 29 |
| 8.2.2.1 | Emissioni generate da impianti..... | 29 |
| 8.2.2.2 | Emissioni generate da traffico | 30 |
| 8.2.2.3 | Emissioni antropiche e generate da eventi o attività temporanee | 30 |
| 8.2.2.4 | Conclusioni | 31 |
| 9 | RIEPILOGO DEGLI ESITI DI APPROFONDIMENTO..... | 32 |
| 10 | ELENCO DOCUMENTAZIONE ALLEGATA..... | 34 |

1 PREMESSA

Il presente documento riassume e accompagna gli studi specialistici di approfondimento delle tematiche ambientali elaborati a seguito dell'incontro con il Dirigente, l'ufficio Ambiente e il gruppo istruttorio del Comitato Tecnico V.I.A. della Città Metropolitana di Venezia avvenuto in data 08.02.2018, nel corso del quale sono stati discussi gli argomenti relativi alle criticità rilevate nella documentazione prodotta in allegato alla richiesta di compatibilità ambientale del progetto del Complesso Commerciale "Jesolo Magica", già ottenuta favorevolmente in precedenza con Determina Dirigenziale Ambiente della Provincia di Venezia n. 204/2012 del 31.01.2012 e decaduta per decorrenza dei termini di validità della stessa.

Poiché dette criticità hanno motivato l'avvio di una procedura di irricevibilità di detta istanza di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 10 bis della Legge 241/1990, comunicata con lettera del Servizio Ambiente in data 16.01.2018, il soggetto proponente ha richiesto l'incontro di chiarimento sopraindicato, richiedendo contestualmente anche una proroga di 45 gg. dei termini di scadenza per la produzione della documentazione a corredo delle osservazioni al suddetto procedimento, depositate in data 26.01.2018.

In data 01.03.2018 è stata comunicata la concessione della proroga richiesta e quindi il termine ultimo per il deposito della documentazione, necessaria a rimuovere le criticità rilevate, è stato fissato al **30.03.2018**.

2 CRITICITÀ RILEVATE

Le problematiche emerse, per le quali necessita l'approfondimento, sono state esplicitate in relazione ai seguenti argomenti:

- a) criticità concernenti il traffico, già evidenziate 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) mancata definizione della pianificazione strategica della mobilità, sia in riferimento alle peculiarità viabilistiche e al sistema dei servizi esistenti per la breve distanza (urbana e metropolitana) che per la media (regionale e interregionale);
- c) mancata indicazione delle previsioni di potenziamento, miglioramento e adeguamento della rete viabilistica connessa all'ambito del nuovo Complesso Commerciale e delle aree circostanti;
- d) in conseguenza della mancanza delle indicazioni di cui alla lettera precedente, impossibilità a valutare la necessità di dover ricorrere ad una Variante Urbanistica e ad una eventuale procedura di Valutazione Ambientale Strategica connessa.

Inoltre, nel corso della riunione chiarificatoria del 08.02.2018, è emersa anche la necessità di approfondire:

- e) le analisi circa l'obiettivo di estendere la funzionalità del nuovo complesso commerciale ai periodi extra stagione balneare, fornendo al contempo elementi utili per la valutazione del sistema stesso in tutti gli scenari prevedibili;
- f) conseguentemente agli approfondimenti di cui alle lettere precedenti, estensione delle analisi alle matrici ambientali sensibili agli effetti prodotti dal traffico, in particolare rumore ed emissioni atmosferiche.

Nel seguito del presente documento si riportano i contenuti di ciascun approfondimento tematico effettuato in relazione alle rispettive criticità, procedendo nell'esposizione nel medesimo ordine dell'elenco soprariportato e indicando puntualmente i rinvii alla documentazione di dettaglio allegata alla presente che ne costituisce parte integrante.

3 STUDIO DEL TRAFFICO

Lo studio di impatto sulla viabilità redatto dal prof. ing. Marco Pasetto, allegato alla presente relazione generale di accompagnamento della documentazione, ha messo a confronto le attuali condizioni di traffico veicolare con quelle relative all'attivazione del nuovo insediamento Jesolo Magica, considerando altresì l'effetto cumulativo generato dalla vicina area commerciale ricompresa nel medesimo Piano Urbanistico Attuativo e riguardante l'area ex Capannine e, pertanto, gli effetti generati dalla complessiva realizzazione di entrambi gli ambiti del comparto insediativo.

Lo studio ha tenuto anche conto delle modifiche infrastrutturali compensative proposte sulla rete infrastrutturale afferente, considerate come opere da realizzarsi nel breve periodo, in quanto già convenzionate col comune di Jesolo (rotonda all'intersezione fra via Mameli e via Roma Destra), e a medio termine, in quanto da convenzionare (bretella unidirezionale fra SR 43 e via Roma Destra - sottopasso per accesso diretto all'area commerciale da SR 43), nel quadro degli impegni che il soggetto proponente l'iniziativa Jesolo Magica si assume al fine di assicurare la migliore efficienza infrastrutturale contestuale all'intervento.

Lo studio di che trattasi ha effettuato le valutazioni relativamente al periodo estivo, quando la mobilità veicolare in loco è massima, essendo prevalentemente prodotta dall'attrattività turistico balneare del litorale. Tali dati sono stati raccolti mediante apposita rilevazione effettuata nel mese di Agosto 2017.

L'analisi evidenzia che l'indotto dell'intervento nell'area Jesolo Magica (ex Cattel) produce aggravii sulla circolazione della rete, con accodamenti e rallentamenti localizzati e un deflusso talora difficoltoso, ma che in definitiva sono da ritenersi accettabili. Tale accettabilità è tuttavia, dipendente dagli interventi infrastrutturali da realizzarsi sia a servizio della rete che dell'insediamento commerciale medesimo.

L'attuazione del P.U.A. ex Cattel - Capannine genera un indotto significativo che, aggiungendosi al traffico circolante, rende difficoltosa la funzionalità di alcuni rami stradali, in particolare, generando rallentamenti nell'immissione dalla rotonda Picchi alla SR 43, a causa dei flussi già presenti su quest'ultima e del traffico diretto a nord.

Il traffico con direzione sud rallenta anch'esso la circolazione nella medesima rotonda e condiziona le immissioni dalla successiva via Lennon.

In base a tali elementi, dunque, si può asserire che qualora la rotonda fosse alleggerita di flussi in entrata ed uscita, la funzionalità del nodo ne sarebbe sicuramente avvantaggiata.

La realizzazione del sottopasso fra SR 43 e SP 42, realizzata in rotonda Picchi negli scorsi anni, ha permesso di apportare un sensibile beneficio all'assetto della mobilità con limitazione delle potenziali criticità della rotonda, altrimenti gravata da elevati volumi veicolari.

Lo studio ha inoltre verificato che la realizzazione della rotonda prevista dal PRGC in sostituzione della semaforizzazione posta all'intersezione fra via Roma Destra - SP 42 e via Mameli risolve una delle principali criticità funzionali della rete attuale, acquisendo un valore ancora maggiore se contestuale alla realizzazione di una nuova bretella unidirezionale di collegamento fra la SR 43 e la SP 42 (indicata quale Soluzione 1 nel grafico planimetrico allegato alla presen-

te), peraltro già contemplata dal pianificazione locale. Quest'ultima, inoltre, consentirebbe di deviare gli spostamenti fra Jesolo e Lido nord a monte della rotatoria Picchi, gravata da volumi veicolari importanti, indirizzandoli sulle stesse vie Roma Destra e Mameli che, negli ultimi anni, ha invece perso carico.

La suddetta bretella, oltre a consentire un accesso diretto a Jesolo Magica, per le correnti di traffico proveniente da nord, libera la SR 43 di quota-parte dei flussi che normalmente impegnano la rotatoria Picchi, specialmente se diretti verso l'area nord-est del Lido. Scaricando la SR 43 se ne migliora sensibilmente l'innesto in rotatoria Picchi, tanto più che il previsto sottopasso della SR 43 permette di veicolare la residua porzione di traffico attratto da Jesolo Magica direttamente nell'area commerciale, senza indurlo a giri viziosi attraverso la rotonda stessa.

Per quanto concerne la localizzazione della predetta bretella, come precisato nel successivo capitolo 6 del presente documento, si evidenzia che le diverse soluzioni considerate, in termini di funzionalità, presentano differenze irrisioni, invece molto più significative in relazione agli impatti territoriali e alla fattibilità tecnica, che risultano molto più vantaggiose nella versione relativa alla soluzione proposta, contrassegnata nei grafici allegati con identificativo 1B.

Positiva si manifesta, dal punto di vista della sicurezza e della regolarità della circolazione, la scelta di eliminare ogni possibilità di intersecazione delle traiettorie dei veicoli manovranti da/per l'area commerciale, escludendo la facoltà delle svolte a sinistra in entrata od uscita a/da il complesso commerciale. Di riflesso, tale opzione progettuale determina ancora un allungamento dei percorsi per i veicoli gravitanti su via Roma Destra, per risolvere il quale si dovrebbe tuttavia realizzare una corsia di accumulo centrale protetta per la svolta a sinistra (che menomerebbe la sicurezza di circolazione lungo la strada, per nuove interferenze tra manovre) ovvero un'opera di attraversamento della strada provinciale (ulteriore sottopasso) che, allo stato delle verifiche eseguite, determinerebbe costi non proporzionati ai conseguenti benefici.

Per ogni ulteriore specifica precisazione si rinvia all'allegato studio specialistico a firma del prof. ing. Marco Pasetto, che costituisce parte integrante della presente Relazione di Sintesi.

4 MARKETING E POTENZIALITÀ

Il soggetto proponente ha fatto svolgere diverse ricerche di mercato al fine di delineare il profilo marketing dell'intervento Jesolo Magica, soprattutto in relazione alle opportunità legate all'intrattenimento e alle potenzialità che può offrire.

Fra le diverse indagini realizzate, si evidenziano quelle che hanno riguardato gli aspetti più significativi per valutare il funzionamento della struttura proposta:

- l'analisi del bacino di utenza territoriale e delle variabili demografiche e socio-economiche caratterizzanti lo scenario di riferimento dell'intervento commerciale e di intrattenimento. Lo studio è stato condotto da *UrbisStat* di Modena;
- gli eventi legati a ricorrenze stagionali e festività che si ripetono nel corso dell'anno e che offrono l'opportunità di organizzare attività di richiamo concentrate in periodi limitati e specifici, fortemente caratterizzati dalla ricorrenza o festività. Tale studio, che ha visto la proposizione di un vero e proprio concept di marketing, è stato condotto da un soggetto altamente specializzato nel tema, qual è l'*Azienda di Soggiorno di Bolzano* cui si deve l'invenzione del fenomeno dei "Mercatini di Natale";
- la potenzialità offerta dall'intrattenimento cinematografico, il cui studio è stato condotto da *dCinex Consulting*, società inglese specializzata in tale settore;

Nel seguito si dà un resoconto delle ricerche effettuate, trattandole puntualmente in relazione a ciascuna tipologia sopra indicata.

Preme evidenziare fin da subito la limitazione del bacino d'utenza commerciale che, in particolare per l'alimentare, è indicata all'interno dell'isocrona da 30 minuti; la spinta dello sforzo di marketing verso eventi da compiersi nei periodi di bassa e media stagione e, qualora venisse realizzato il *cineplex*, la concentrazione del periodo di attività soprattutto nel periodo invernale.

4.1 Bacino d'utenza, scenari demo-socio-economici

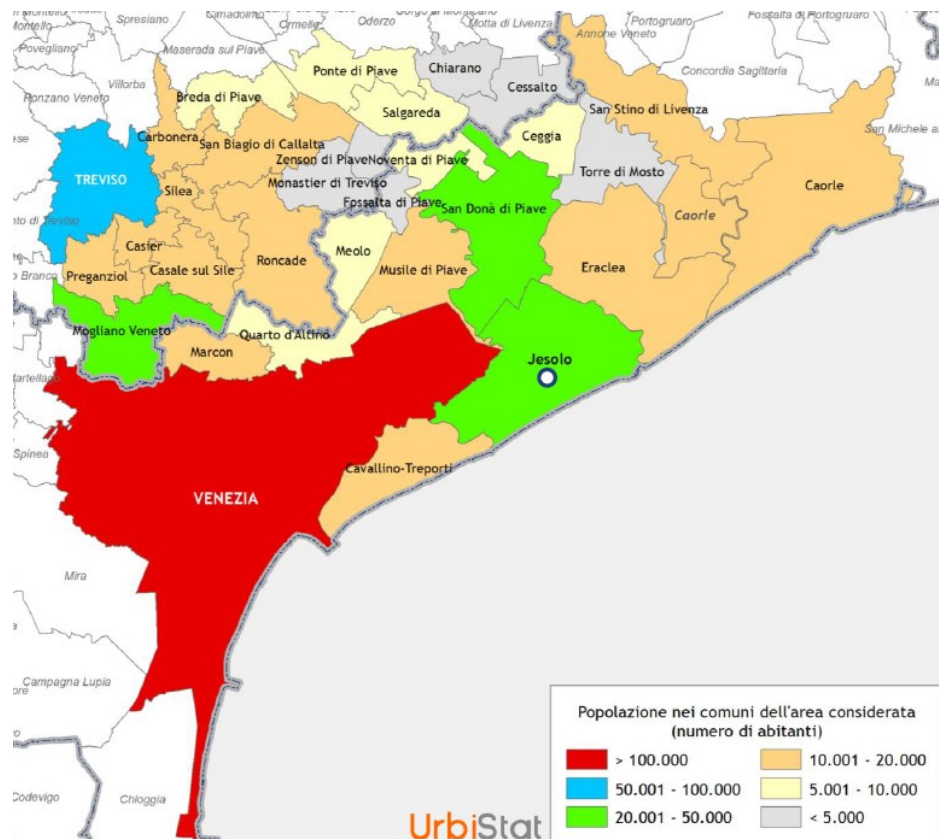
Lo studio realizzato da *UrbisStat* del prof. Barbieri nel 2015, avente per oggetto "*L'implementazione ed applicazione di un modello previsionale di tipo statistico-gravitazionale*", ha stimato i valori di afflusso al nuovo shopping center in termini di visitatori annuali, allo scopo di valutare anche la dimensione economica potenziale attivata dall'iniziativa. Lo scenario di riferimento dello studio è stato quello caratterizzato dalla viabilità esistente e, quindi, in una situazione che soffre maggiormente delle pressioni di traffico generate, nella stagione estiva, dall'attrazione delle spiagge di Jesolo e Cavallino.

Tale scenario è attualmente condizionato dall'incompletezza del sistema della viabilità generale di Jesolo che, come si vede nella *Carta degli obiettivi Strategici* del PAT adottato, prevede la realizzazione di una assetto infrastrutturale articolato dove sono connesse le direttrici principali di accesso al litorale provenienti dall'entroterra e dal corridoio di grande scorrimento territoriale Est-Ovest, in un sistema distributivo ad anello nel quale confluiscono e sono smistate anche le direttrici litoranee verso Cavallino a ovest e Cortellazzo-Eraclea a est, come si è visto già nei paragrafi dedicati alla tematica viabilistica della presente relazione.



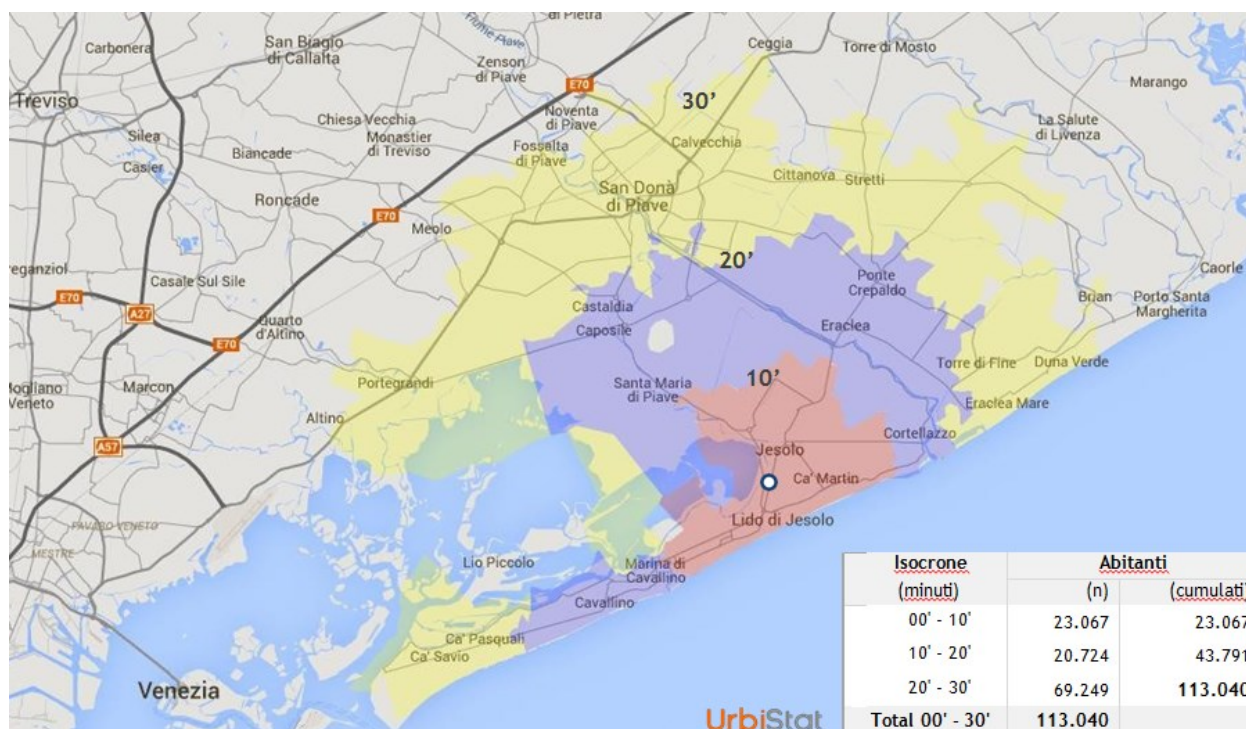
Estratto dalla Tav. 0 – Carta degli Obiettivi Strategici del PAT di Jesolo, dove si legge l'assetto che la pianificazione strategica comunale assegna alle infrastrutture viarie. Il sistema della viabilità "portante" dovrà essere completato mediante la realizzazione degli assi viari individuati nella carta con tratteggio spesso di colore nero. Si evidenzia che lo schema contempla, in corrispondenza del sito di Jesolo Magica, una specifica "Polarità commerciale" (Fonte: Comune di Jesolo).

L'ambito territoriale considerato dallo studio ha compreso una trentina di comuni che, con il capoluogo della Città Metropolitana, conta circa 687 mila abitanti.



Inquadramento territoriale e demografico dell'area (Fonte: UrbiStat 2015).

Lo studio, tenendo conto solo della viabilità esistente, ha delineato il bacino di utenza dello shopping center sulla base di una isocrona massima determinata su una percorrenza automobilistica di 30' e con isocrone concentriche di 5' nell'ipotesi di traffico normale.



Determinazione del bacino di utenza dello shopping center Jesolo Magica (Fonte: UrbiStat 2015).

L'area coinvolta dal bacino di utenza definito dall'isocrona di 30' conta 113 mila residenti, il 39% di questi (circa 44 mila) è compreso nell'isocrono dei primi 20' di percorrenza auto. Per contro, il bacino di prossimità (5' auto) risulta, demograficamente, più contenuto (circa 12.220 abitanti).

In questo ambito, sia i livelli di reddito che di consumo, sono abbondantemente sopra la media nazionale e danno origine ad un Mercato Potenziale, in termini monetari e per tutte le categorie merceologiche, di sicuro interesse.

Infine, altro elemento di notevole importanza per la valutazione del profilo economico dell'iniziativa è dato dalle presenze turistiche all'interno del bacino di utenza: 4,0 mln di presenze "italiane" e 8,7 mln di "straniere", per un totale di 12,7 mln di presenze.

In relazione all'offerta commerciale nell'area, lo studio registra 3 strutture concorrenti, mentre sono 22 quelle che possono influenzare il bacino di utenza considerato; di queste, 4 hanno una GLA uguale o superiore a 30.000 mq e tutte localizzate oltre i 40' dal JESOLO MAGICA.

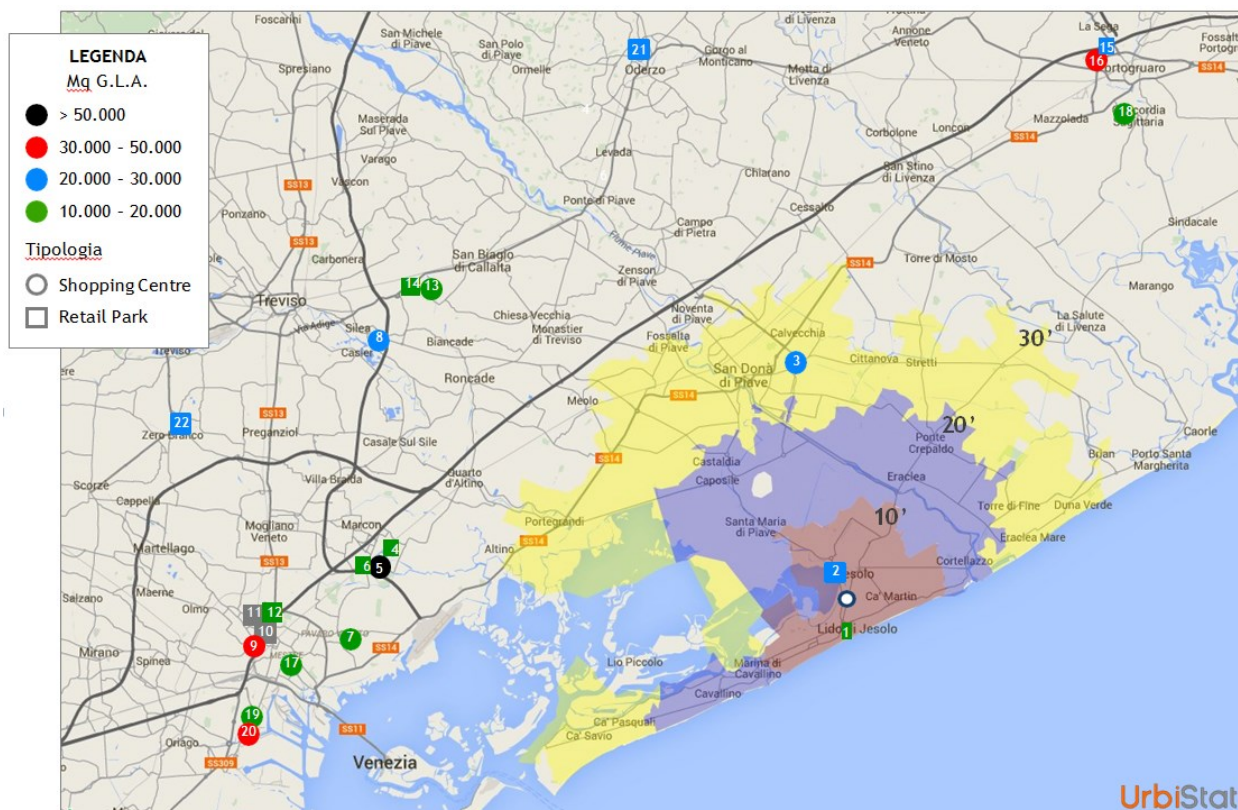
L'area a maggior concentrazione commerciale/concorrenziale è sicuramente quella di Mestre/Marcon (distanza media = 45 minuti auto).

I 5 principali competitors di **JESOLO MAGICA** in termini dimensionali, di performance e di ubicazione sono i seguenti:

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------------|
| - LAGUNA S.C. (Jesolo) | 12.000 mq GLA & 1,9 Mln visite/anno |
| - CENTRO PIAVE (San Donà di P.) | 27.400 mq GLA & 3,5 Mln visite/anno |
| - VALECENTER (Marcon) | 58.150 mq GLA & 5,0 Mln visite/anno |
| - AUCHAN PORTE DI M. (Mestre) | 39.600 mq GLA & 7,0 Mln visite/anno |

- NAVE DE VERO (Mestre)

38.800 mq GLA & 4,5 Mln visite/anno



Individuazione delle strutture commerciali presenti nell'area divise per tipologia (Fonte: UrbiStat 2015).

Considerando solo la tipologia *Centri Commerciali*, le 11 strutture operanti all'interno del bacino di utenza analizzato realizzano mediamente 133 visite per mq di GLA (un dato leggermente inferiore alla media nazionale, pari a 144 visite x mq di GLA).

Nell'area altresì non sono stati individuati progetti concorrenti futuri degni di rilievo.

Dall'applicazione del modello per la stima "a regime" del numero di visite annue e del fatturato prodotto dalla galleria (shop) e dall'ipermercato che si ipotizzano di insediare in Jesolo Magica, considerando nessuna modifica rispetto allo stato esistente, salvo solo l'apertura del nuovo shopping center Jesolo Magica, succintamente, risulta che la nuova struttura può raggiungere un livello di frequentazione pari a 3,865 Mln di visite annue. In particolare, più del 70% di visite/fatturato viene realizzato dai residenti nel bacino di utenza, mentre il restante da "turisti stagionali", "seconde case" e da "fuori bacino/turisti giornalieri".

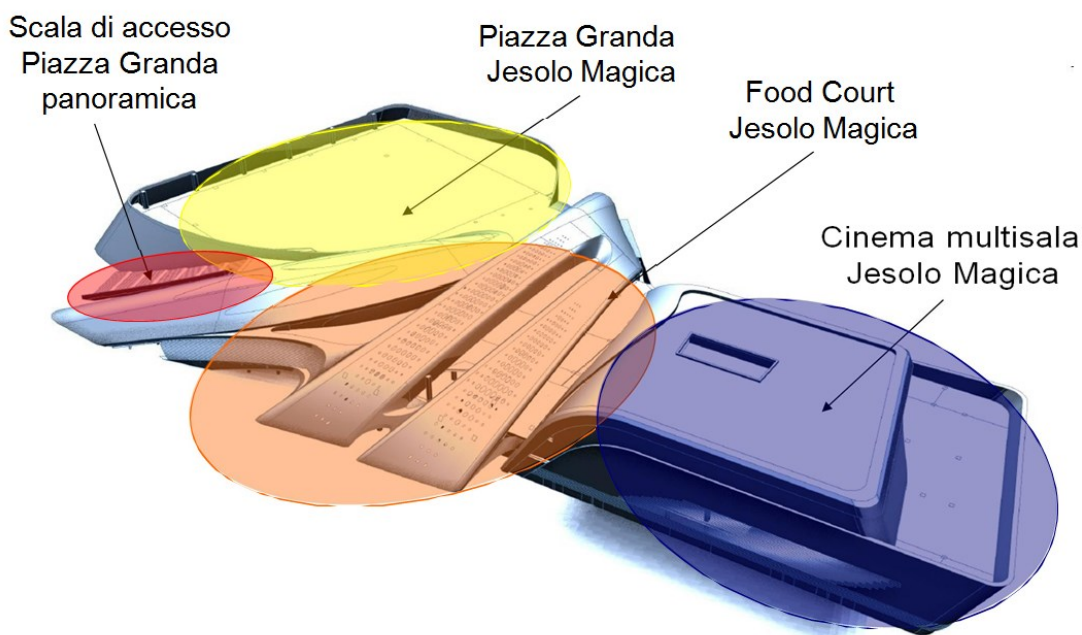
In sintesi, dunque, lo studio di marketing effettuato da UrbiStat nel 2015, evidenzia chiaramente la dimensione per così dire "locale" dell'intervento, il quale risulterà attrarre un'utenza prevalentemente collocata nelle immediate vicinanze e una frequentazione turistica già presente nel territorio d'influenza della nuova struttura commerciale.

4.2 Eventi a ricorrenza

Come già accennato, il proponente nel quadro di una strategia di valutazione delle attività più attrattive ed interessanti da insediare in Jesolo Magica, anche con l'obiettivo di differenziare l'offerta tenendo conto delle caratteristiche specifiche del luogo, ha commissionato uno studio di

sviluppo dell'offerta di intrattenimento che la nuova struttura potrebbe esercitare.

Lo studio, che è stato commissionato anch'esso nel 2015 all'Azienda di Soggiorno di Bolzano, in quanto specialista nell'organizzare l'offerta di intrattenimento nell'ambito del proprio territorio di competenza, ha tenuto conto della possibilità di disporre nell'ambito del nuovo complesso di una superficie complessiva da poter dedicare alle attività di intrattenimento, pari a ca. 9.000 mq, suddivisi fra un'ipotetica attività di proiezione cinematografica multisala con capienza di ca. 1.100 spettatori (ca. 2.000 mq), una *food court* distribuita su due livelli per l'offerta di ristorazione (altri ca. 2.000 mq) e una superficie per eventi denominata "*Piazza Granda*", identificata con la grande terrazza posta in copertura della parte nord del complesso (ca. 5.000 mq).



Il layout proposto dallo studio di sviluppo delle proposte d'intrattenimento (Fonte: studio Azienda di Soggiorno di Bolzano).

Per quanto riguarda quest'ultima attività, la proposta ha individuato un calendario di ricorrenze alle quali legare l'organizzazione di eventi di intrattenimento e occasioni di valorizzazione delle peculiarità del territorio:

- nel mese di novembre, Natale, momento d'incontro fra culture nord-europea e mediterranea, che si concretizza nella tradizione del "presepe"; il presepe di sabbia (già oggetto di una pluriennale manifestazione di richiamo a Jesolo), il presepe/natale napoletano con musiche, immagini ed attività culturali legate alla natività del mondo cristiano di area e cultura classico-mediterranea; la natività interpretata dal mondo cristiano nord-europeo con l'albero di Natale e gli addobbi. La ricorrenza rappresenterà un momento di promozione di eventi legati alla musica, al teatro e all'arte che il territorio esprimerà in più luoghi, coordinato dalla APT locale;
- l'Epifania quale evento di chiusura del periodo natalizio, che durerà un intero weekend con manifestazioni dedicate;
- il Carnevale in laguna, con i riti popolari della Venezia settecentesca;
- la Primavera con la festa della natura che rifiorisce e si risveglia, "Fiori ed uccelli delle La-

guna" legati alla Pasqua;

- la grande Estate con un programma dedicato di spettacoli e concerti;
- l'Autunno dedicato all'enogastronomia veneta: street food del Veneto, le botteghe del vino, mostre enologiche dei migliori vini da osteria ed enoteca del triveneto.



Rendering d'ambientazione dello spazio eventi "Piazza Granda" (Fonte: elaborati progetto architettonico Zaha Hadid Architects Ltd., Londra).

"Piazza Granda" è quindi proposta come un'infrastruttura da inserire nei programmi delle manifestazioni organizzate anche dalla APT locale, aderendo al Consorzio di Imprese turistiche di "Jesolo Venice".

L'intrattenimento dunque, non come riempitivo delle attività precipuamente commerciali della struttura, ma quale attività collaterale di pari attrattiva e importanza nella diversificazione dell'offerta turistica della città balneare nel periodo estivo, occasione, al contempo, di soggiorno e frequentazione nei periodi di bassa e media frequenza turistica, allo scopo di contribuire all'estensione della stagione anche nei periodi tradizionalmente morti dei mesi autunno-invernali.

4.3 Cine - entertainment

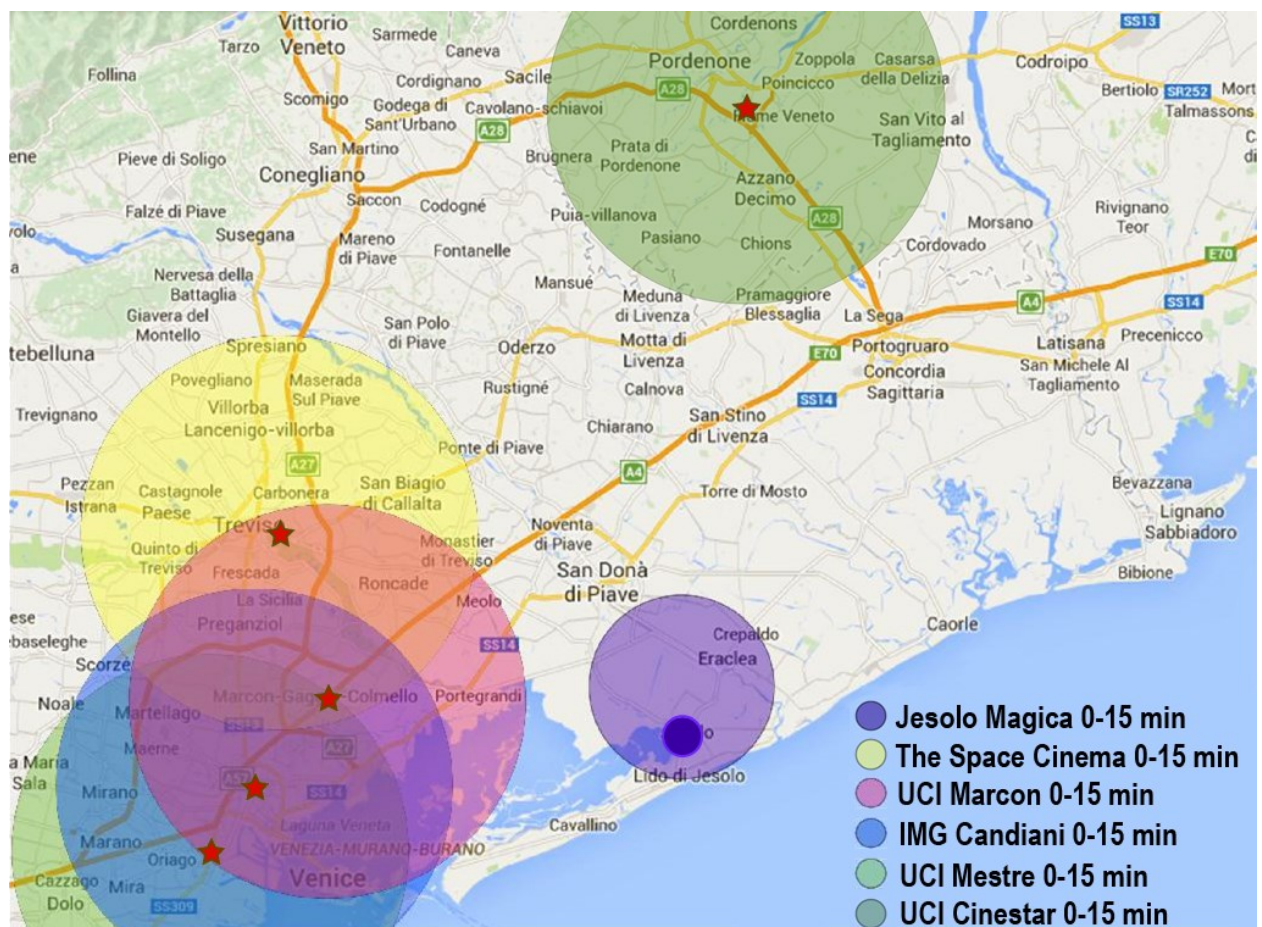
Con l'obiettivo di esplorare il ventaglio più ampio delle potenzialità d'intrattenimento espresse dalla nuova struttura, il proponente ha commissionato nel 2015 alla società inglese *dCinex Consulting*, uno studio del mercato locale volto a identificare la domanda potenziale per le attività di intrattenimento cinematografico, anche con l'obiettivo di individuare un eventuale potenziale operatore.

Lo studio è partito dall'analisi dell'offerta esistente nel mercato del cinema dell'area veneto - orientale, evidenziando che:

- non ci sono concorrenti diretti all'interno del bacino primario afferente il sito di Jesolo Magica;
- la maggior parte dei multiplex sono ubicati vicino a Venezia;
- vi è un piccolo circuito di 4 arthouses (case d'arte) di buona qualità intorno a Venezia;
- il *cinema Cristallo*, a 2 schermi posto a San Donà di Piave, è la sola struttura posta nel bacino d'utenza primario e risulta ormai datata, con scarsa accessibilità e mancanza di par-

cheggi;

- i due multiplex *UCI* originali (di Marghera e Marcon) sono stand-alone, datati e anch'essi in declino;
- la *IMG Candiani* nel centro di Mestre è una buona arthouse/multiplex con buon rendimento, anche se è limitato ad un numero di 6 schermi, che risulta piuttosto ridotto;
- il cinema *The Space* a Silea è un multiplex di buona qualità ed ha catturato una grande quota del mercato di Treviso;
- il multisala *UCI* a Pordenone (Fiume Veneto) è al di fuori del bacino, ma attrae utenti dall'area di Portogruaro, dove non ci sono strutture;



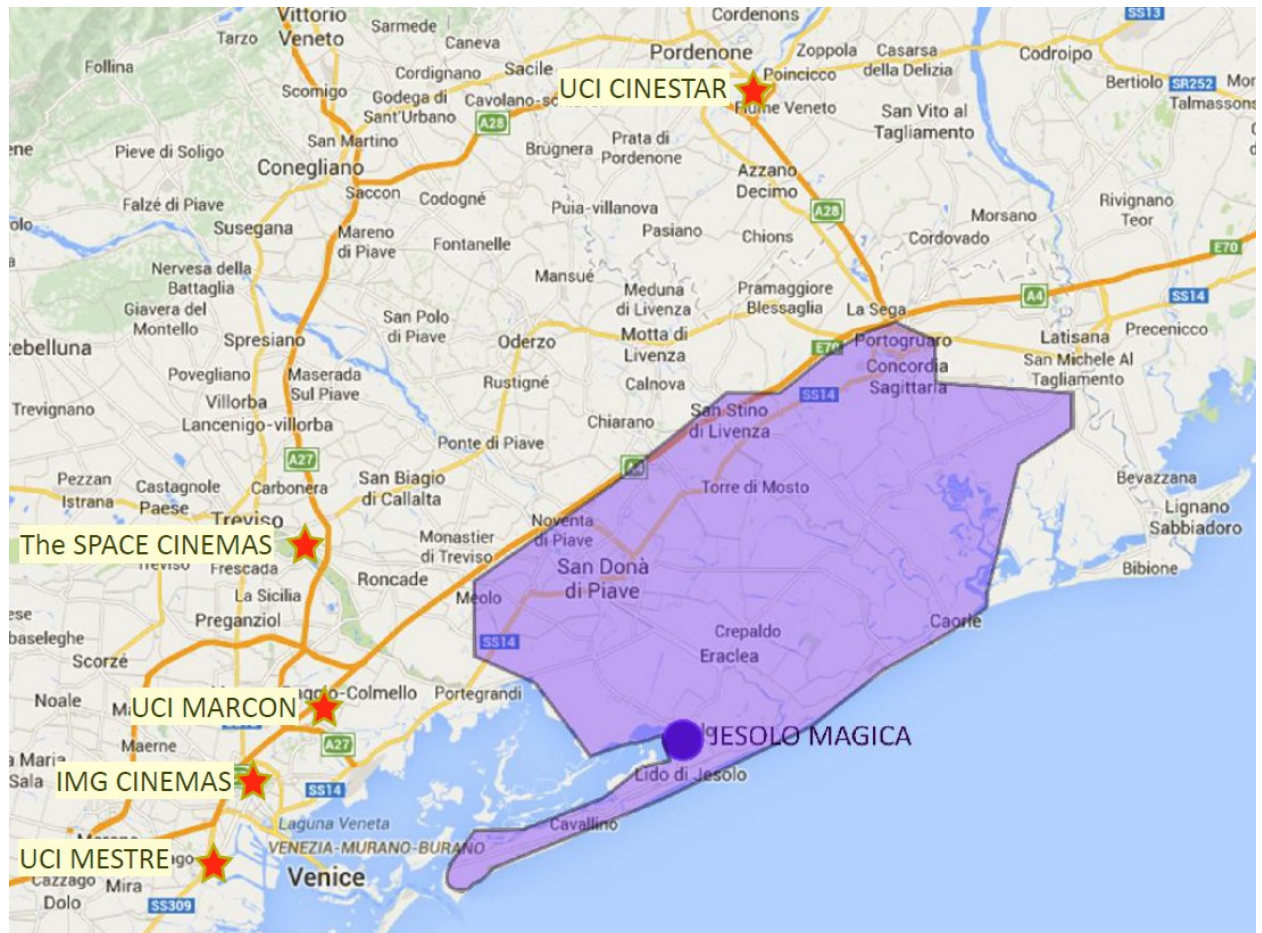
Ubicazione multisala cinematografici nel Veneto Orientale e aree adiacenti (Fonte: dCinex Consulting 2015).

Lo studio, inoltre, osserva che:

- i multiplex sono tutti situati a pochi minuti dall'Autostrada o da strade principali e sono in grado di catturare un insieme più ampio della popolazione, entro un tempo di percorrenza di 0 - 15 minuti
- la vicinanza dei multiplex comporta una sovrapposizione delle rispettive aree di influenza;
- vi è un elevato livello di concorrenza attorno a Venezia, Mestre e Treviso;
- al contrario, la parte più estrema dell'area veneto-orientale, a sud di Portogruaro, è completamente priva di strutture;

- il tracciato autostradale della A4 Ve-Ud-Ts è da ritenersi una barriera che limita il bacino di utenza di una struttura cinematografica da insediarsi in Jesolo Magica.

Considerando l'isocrona 0'-45' auto dal sito di Jesolo Magica, si intercetta una popolazione residente di 148.000 abitanti residenti nei primi 30' e di 52.600 nella fascia 30'-45', settore entro il quale non vi sono strutture concorrenti.



Bacino d'utenza del multisala Jesolo Magica generato dall'isocrona 0'-45' (Fonte: dCinex Consulting 2015).

Considerando anche l'incidenza dovuta alle presenze turistiche in termini di media permanenza espressa in numero di pernottamenti, si ottiene il seguente profilo (dati anno 2014):

- la presenze turistiche annue registrate nel territorio dei comuni di Jesolo, Eraclea, Cavallino-Treporti e Caorle ammontano a circa 2,4 milioni;
- si registra un totale di circa 14 milioni di pernottamenti contabilizzati in alberghi e altre strutture, quali appartamenti per vacanze e campeggi;
- la media della lunghezza del soggiorno è di 4-8 notti, a seconda della location;
- nel corso del 2014 è stato registrato un leggero incremento di arrivi turistici internazionali, arrivando a rappresentare quasi il 66% di tutte le visite;
- tedeschi e austriaci sono i principali turisti stranieri e rappresentano il 50% di tutti gli arrivi e pernottamenti.

Tabella riassuntiva dei dati (2014) relativi alle presenze turistiche del litorale della Venezia orientale (Fonte: dCinex Consulting 2015).

| Comuni | Arrivi (n.) | Pernottamenti (n.) | Media permanenza (notti) | arrivi stranieri % |
|-------------------|------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| Jesolo - Eraclea | 1.331.523 | 6.015.912 | 4,5 | 59,2 |
| Cavalino Treporti | 442.605 | 3.485.677 | 7,8 | 74,2 |
| Caorle | 636.969 | 4.506.904 | 7,0 | 63,7 |
| Totale | 2.411.097 | 14.008.493 | 6,4 | 65,7 |

Che portano ad una distribuzione sul bacino d'utenza rappresentata nella tabella seguente:

| Isocrona | Residenti perm.ti (n.) | Turisti (n.) | Frequenza cinema (attese/anno) | Totale presenza cinema (n.) |
|----------------------|-----------------------------------|-------------------------|---|--|
| 0 – 30 min | 148.000 | | 1,80 | 266.400 |
| 30 – 45 min | 52.600 | | 1,00 | 52.600 |
| 0 – 45 min | | 38.000 | 1,00 | 38.000 |
| Totale bacino | | | | 357.000 |

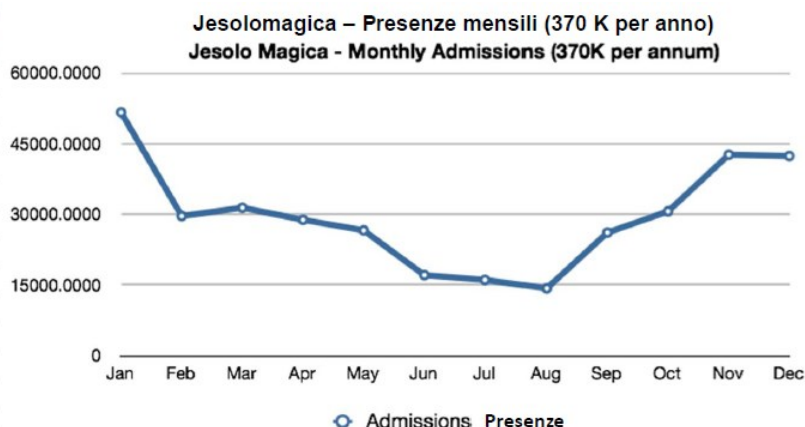
Il numero di turisti indicato in tabella esprime il numero di pernottamenti equiparato a residenti permanenti (n. pernottamenti : n. notti in 1 anno = n. residenti). La colonna della frequenza esprime il numero di volte che ci si attende il residente possa frequentare il cinema nel corso dell'anno. Come si vede, per il turista non ci si attende che possa frequentare il cinema più di una volta nel corso del suo soggiorno.

Sulla scorta dell'analisi condotta, atteso che dai calcoli soprariportati la potenzialità presunta della struttura cinematografica esprime un valore di 357.000 spettatori nel corso dell'anno, il consulente ha proposto una soluzione che dovrebbe contemplare una struttura dotata di più schermi e quindi sale con capienze diverse, onde garantire una buona flessibilità nella gestione e rotazione delle proiezioni. La soluzione proposta, dunque, dovrebbe prevedere 8 schermi (sale), una capacità di ca. 1.100 posti a sedere, variamente distribuiti sulle 8 sale e un fabbisogno di spazio di ca. 2.600 mq, quantità che il progetto Jesolo Magica agevolmente soddisferebbe.

Lo studio di dCinex Consulting, ha inoltre valutato la modalità con cui lo spettatore può frequentare il multisala Jesolo Magica. A tale scopo è stata considerata l'abitudine alla frequenza registrata nelle multisale italiane e applicando il modello con cui detta frequenza si distribuisce nel corso dell'anno, si è ottenuta l'articolazione di frequenza di seguito rappresentata:

Relazione di sintesi e accompagnamento degli studi di approfondimento delle tematiche ambientali

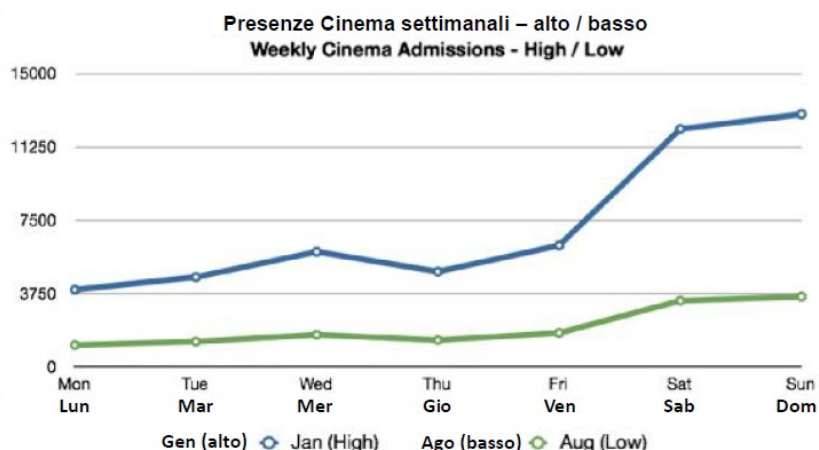
| Mese | Media Italiani (%) | JM Cinemas |
|------|--------------------|------------|
| Jan | 14.5 | 51,594 |
| Feb | 8.3 | 29,615 |
| Mar | 8.8 | 31,368 |
| Apr | 8.1 | 28,809 |
| Mag | 7.4 | 26,557 |
| Giu | 4.8 | 17,065 |
| Lug | 4.5 | 16,043 |
| Aug | 4.0 | 14,262 |
| Set | 7.3 | 26,088 |
| Ott | 8.6 | 30,614 |
| Nov | 11.9 | 42,634 |
| Dic | 11.9 | 42,351 |
| | 100.0 | 357,000 |



Come si vede la propensione alla frequenza delle sale cinematografiche in Italia è fortemente sbilanciata nei mesi estivi di luglio e agosto, com'è ovvio attendersi in ragione dei regimi climatici del nostro paese, ancor più per Jesolo Magica ci si può attendere tale tendenza.

Inoltre, considerando la distribuzione delle frequenze nell'arco della settimana, sempre in riferimento alle abitudini registrate negli altri multisala italiani, si vede che la concentrazione è notevolmente più alta nel weekend, quando nelle sale di proiezione si riversa il 50% degli spettatori della settimana, come si vede nel grafico sotto riportato.

| | % | Gen. | Ago. |
|-----------|------|--------|-------|
| Lunedì | 7.8 | 3,932 | 1,087 |
| Martedì | 9.0 | 4,576 | 1,265 |
| Mercoledì | 11.6 | 5,884 | 1,626 |
| Giovedì | 9.6 | 4,860 | 1,343 |
| Venerdì | 12.3 | 6,207 | 1,716 |
| Sabato | 24.1 | 12,182 | 3,367 |
| Domenica | 25.6 | 12,941 | 3,577 |
| Weekend | 49.7 | 25,123 | 6,945 |



Il leggero aumento riscontrabile a metà settimana è dovuto alle iniziative promozionali che scontano il biglietto d'ingresso ormai regolarmente, tanto da essere diventata una consuetudine regolare che è diventata parte del modello di business.

In sintesi, dunque, lo studio relativo all'ipotesi dell'insediamento di un multiplex cinematografico, risultando ottimale per localizzazione e profilo d'utenza, potrebbe costituire una buona spalla a sostegno della funzionalità della struttura nei mesi invernali, peraltro risultando centro d'attrazione per un'utenza prevalentemente locale e in gran parte residente entro un raggio di spostamento d'auto di ca. 30 minuti. Considerando l'aspetto dell'utenza turistica, e dunque ancora per un'entità già presente nel stretto ambito di localizzazione della struttura, il multisala potrebbe allargare il ventaglio delle offerte di *entertainment* che la città balneare mette a disposizione del turista, in questo caso, in modo integrato alle altre modalità descritte ai paragrafi precedenti.

5 PIANIFICAZIONE STRATEGICA DELLA MOBILITÀ

La tematica è sviluppata nel dettaglio dal capitolo 3 dall'allegata *Relazione di impatto sulla viabilità* redatta dal prof. ing. Marco Pasetto, dalla quale se ne riprendono gli elementi conclusivi.

Lo studio del prof. Pasetto evidenzia che gli strumenti di pianificazione territoriale, urbana e viabilistica, a tutti i livelli, riconoscono in Jesolo una polarità nel territorio nord-orientale della Città Metropolitana di Venezia e l'attrattività indiscussa esercitata dalla città litoranea richiama una mobilità di origine eminentemente turistica, che genera una domanda infrastrutturale necessitante di una risposta efficiente a sostegno della qualità degli insediamenti e delle attività economiche espresse dai litorali veneto-orientali.

L'offerta infrastrutturale attuale sopperisce in modo approssimativo ai carichi veicolari sempre più importanti e richiede l'attuazione di adeguamenti già da tempo prefigurati nella pianificazione ai vari livelli di competenza territoriale.

Gli obiettivi della pianificazione, in sintesi, sono:

- di medio-lungo periodo, consistente nella diversione della domanda di spostamento su modalità di trasporto sostenibili, efficienti e di elevata capacità, quali, ad esempio, il *tram del mare* e il collegamento Jesolo-San Donà di Piave;
- di breve-medio termine, ma oggi con prospettive non definite, riguardante la realizzazione di un collegamento stradale diretto fra Autostrada A4 e Jesolo, la cosiddetta *Via del Mare*, accompagnato da opere di valenza comunale, quale la tangenziale fra Jesolo e Lido nord.

Il primo obiettivo è quindi volto ad alleggerire il traffico su gomma, seppure in tempi non certi e con esiti strettamente legati alle rispettive modalità di attuazione.



Aspetto 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.

Il secondo obiettivo richiede una simultaneità attuativa di interventi sovracomunali (superstrada a pedaggio Meolo-Jesolo) e comunali, perché senza questi ultimi non è pensabile che la viabilità esistente possa reggere i flussi che con più quantità e velocità raggiungerebbero Jesolo.

Se il traffico diretto alle zone centro e nord del Lido non potesse contare su un percorso dedicato, ne risulterebbe ancor più caricata la SR 43, la quale richiederebbe importanti opere di adeguamento, comunque difficilmente risolutiva delle criticità che la stessa presenta nelle strozzature a valle, in corrispondenza dell'entrata al centro abitato del Lido.

Le opere compensative, descritte al successivo capitolo 6 del presente documento, possono però risultare nel frattempo utili a drenare il traffico diretto alle zone centro-settentrionali del Lido, evitando il coinvolgimento del centro abitato per tramite della rotatoria Picchi, già caricata del traffico afferente la vicina zona commerciale esistente e proveniente o diretto alla parte meridionale del Lido medesimo.

6 POTENZIAMENTO, ADEGUAMENTO E MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA VIARIO DI RIFERIMENTO DELL'INTERVENTO

Nel merito della realizzazione delle opere compensative dell'intervento, per quanto non sia stato precisato nell'ambito della stesura dello Studio di Impatto Ambientale, si registra la sostanziale conferma da parte del comune di Jesolo circa la realizzabilità della bretella di collegamento fra la SR 43, direttrice Lido di Jesolo – Cavallino, riportata dai funzionari presenti in occasione dell'incontro del 08.02.2018 e peraltro, seppure in forma generica, affermata anche nella comunicazione inviata dall'*Area LL.PP. e Urbanistica – Unità organizzativa urbanistica e cartografica*, del 04.06.2015, avendo indicato - con deliberazione di giunta del 31.03.2015 - proprio nell'allargamento di via La Bassa e nella connessione con la SP 43 l'ambito per la realizzazione di opere compensative, oltre che avere precisato le modalità per la realizzazione dei percorsi ciclabili.

Con l'occasione degli approfondimenti di cui alla presente documentazione e relativi allegati, il proponente chiarisce dunque la volontà di procedere alla realizzazione delle opere compensative di tipo viario di seguito descritte, in aggiunta a quanto già precisato nello Studio di Impatto Ambientale depositato.

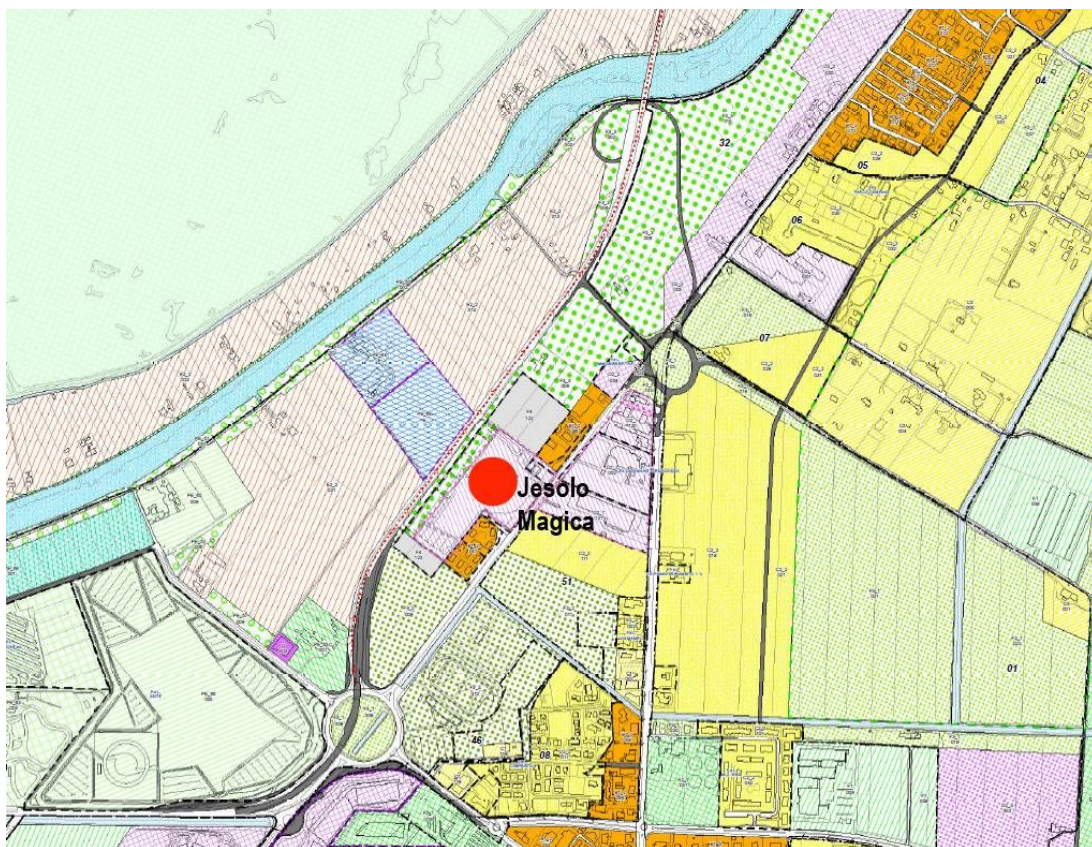
6.1 Soluzioni progettuali studiate per la viabilità

Affrontando nello specifico la tematica relativa agli aspetti viabilistici e allo scopo di correggere le criticità di sistema che verrebbero acuite con la realizzazione dell'intervento, sono state elaborate alcune ipotesi progettuali, studiate anche in versioni alternative delineate in ragione di un migliore inserimento nel territorio. Lo Studio del Traffico, redatto dal prof. ing. Marco Pasetto, che si allega alla presente ed al quale si rimanda per tutti gli aspetti di dettaglio relativi alle valutazioni e simulazioni compiute, offre ampia verifica positiva alle soluzioni proposte quali "progetto di opere compensative" che il proponente si impegna a realizzare contestualmente con la realizzazione dell'intervento e che saranno oggetto di opportuno convenzionamento con il comune di Jesolo. Le ipotesi studiate riguardano in particolar modo la realizzazione della bretella di collegamento unidirezionale fra la SR 43 e la SP 42 – via Roma Destra, che costituisce l'opera di maggiore impegno fra quelle di seguito descritte. Si rammenta che il proponente ha già sottoscritto l'impegno con il comune di Jesolo per la realizzazione della nuova rotatoria posta all'intersezione fra via Roma Destra e via Mameli, opera che svolgerà una funzione importante nella fluidificazione dell'accessibilità alla zona centrale del Lido di Jesolo.

Si descrivono nel seguito le opere aggiuntive di miglioramento viabilistico e le rispettive ipotesi alternative considerate, illustrate graficamente nell'allegata Planimetria Generale in scala 1:1000, contrassegnata con codice P520_00_F_001_0_0_I_2.

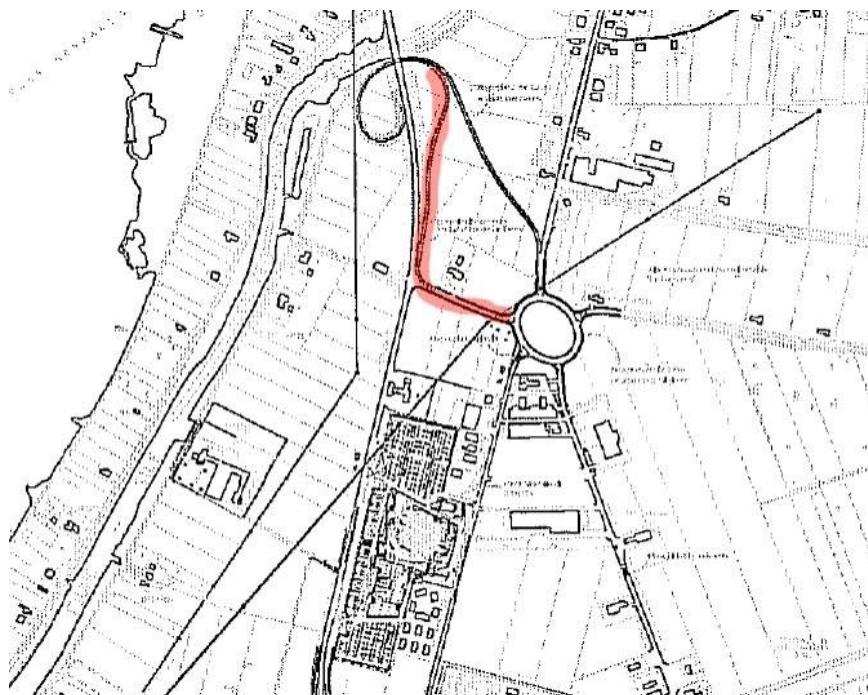
6.1.1 Bretella unidirezionale di collegamento fra la SR 43 – via Adriatico e la SP 42 – via Roma Destra

L'opera, già oggetto di raccomandazione nella precedente Determina Dirigenziale Ambiente della Provincia di Venezia n. 204/2012, è già contemplata dalla pianificazione urbanistica comunale. Essa avrebbe la finalità di alleggerire la pressione di traffico sulla rotatoria Picchi, favorendo sia l'accessibilità a Jesolo Magica, che alla zona centrale e alla parte orientale del Lido di Jesolo.



Estratto del PRGC vigente di Jesolo, tavola 13.1.7, dove è evidenziata la bretella di connessione fra la SR 43 e la prevista rotatoria all'intersezione fra la SP 42 – via Roma Destra e via Mameli (Fonte: Comune di Jesolo).

La Commissione VIA con parere n. 6676/2012 di riferimento alla predetta Determina, ha puntualmente indicato la preferenza per una soluzione alternativa al tracciato previsto dal PRGC di Jesolo, tale da sviluppare un tracciato aderente a quello della SR 43, in modo da risultare “...meno impattante sul territorio, in termini di frammentazione dello stesso.”



Estratto dal parere della Commissione VIA 2012, con evidenziata in rosso la positura della soluzione indicata.

Nella rappresentazione grafica planimetrica sopra indicata, la soluzione di PRGC è indicata con contrassegno 1A, mentre quella oggetto dell'indicazione della Commissione VIA 2012 è indicata con identificativo 1C. Nello Studio del Traffico redatto dal prof. Pasetto la soluzione 1A (PRGC) è identificata e analizzata quale soluzione *SDP3a*.

Nell'analisi condotta allo scopo di definire la soluzione progettuale più di dettaglio della bretella, posta la condivisione della motivazione adottata dalla Commissione VIA 2012, si è però ritenuto che la medesima potesse porre alcune problematiche tecnico-costruttive nell'accostamento al tracciato della SR 43, poiché in tale tratto la stessa si alza col rilevato al fine di raccordarsi con la quota del ponte sul fiume Sile. Si è pertanto elaborata una soluzione alternativa che, nell'elaborato grafico planimetrico allegato, è contrassegnata con identificativo 1B ed è analizzata dal prof. Pasetto quale soluzione *SDP3b*.



Rappresentazione schematica su ortofoto delle soluzioni compensative alla viabilità da attuarsi contestualmente alla realizzazione del Complesso Commerciale Jesolo Magica. In colore rosso le opere ritenute migliorative per l'efficienza del sistema della mobilità veicolare, di interesse per il funzionamento del Complesso che per l'assetto generale del sistema infrastrutturale di Jesolo (Fonte: elaborazione su fotogramma Google Maps).

Detta soluzione, che in sostanza rappresenta una variante al tracciato di cui alla soluzione 1A, si sviluppa con una curvatura più contenuta nella parte in cui l'asse ritorna verso sud, seguendo

poi un andamento più aderente al rilevato della SR 43 e piegando perpendicolarmente verso la SP 42, allacciandosi alla medesima a monte della prevista rotatoria all'intersezione con via Mameli. Tale soluzione concretizza i seguenti elementi positivi:

- consente il raggiungimento dei vantaggi funzionali obiettivo della pianificazione comunale;
- concretizza il minor impatto territoriale possibile, al pari della soluzione 1C, poiché il tratto di attraversamento dell'ambito agricolo posto fra la SR 43 e la SP 42, si adagia a ridosso di un canale irriguo esistente e alla capezzagna posta sulla riva meridionale dello stesso, come illustrato nelle figure seguenti;



Identificazione positura nuova bretella nel tratto di innesto alla SP 42, in prossimità del canale irriguo esistente
(Fonte: elaborazione su fotogramma da Google Maps).



Veduta dalla SR 43 verso SP 42 con indicazione approssimativa in rosso della positura del nuovo tracciato (1B)
proposto per la bretella.



Veduta dalla SP 42 verso SR 43 con indicazione approssimativa in rosso della positura del nuovo tracciato (1B) proposto per la bretella.

- l'immissione della nuova bretella sulla SP 42, risultando pronunciatamente più a monte dell'ingresso nella nuova rotatoria con via Mameli consente una migliore fluidificazione del flusso, ottenendo uno spazio maggiore di eventuale accumulo a favore della funzionalità della rotatoria stessa;
- la soluzione che si propone risulta funzionale anche per i flussi di accesso al nuovo complesso commerciale dei mezzi pesanti a servizio dell'approvvigionamento, le cui manovre risulteranno di minore impegno soprattutto nell'entrata nella rotatoria fra SP 42 e via Mameli.

Le verifiche elaborate dal prof. Pasetto confermano l'efficacia della soluzione proposta, in quanto in grado di ripartire il flusso nella rete, riducendo il carico sulla SR 43.

Quando la tangenziale a nordest di Jesolo sarà realizzata, considerando contestualmente anche gli effetti prodotti dall'Autostrada del Mare, i flussi seppur potenzialmente maggiori, grazie alle agevolazioni al deflusso consentite da una viabilità adeguata, potranno ridistribuirsi e scaricare le due infrastrutture che attualmente raccolgono quasi tutto il traffico diretto alla località balneare.

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.



L'imbocco di via La Bassa visto dalla SP 42 – via Roma Destra.

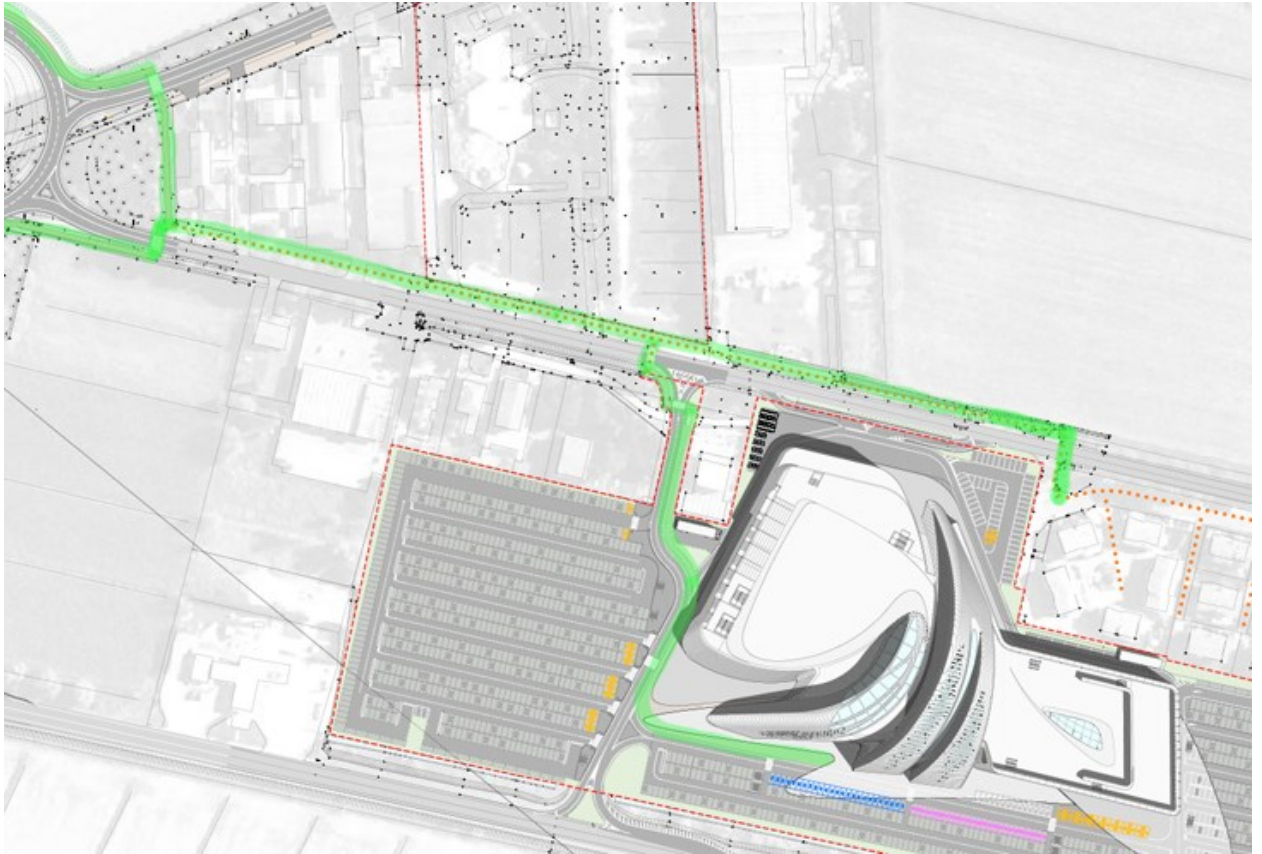
6.1.2 Accesso unidirezionale e sottopasso da SR 43 – via Adriatico al Complesso Commerciale Jesolo Magica

Allo scopo ulteriore di attenuare il carico sulla rotatoria Picchi da parte dei veicoli in accesso al nuovo Complesso Commerciale di Jesolo Magica, è stata valutata 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 posizione perpendicolare rispetto alla SR medesima.

Nella rappresentazione grafico planimetrica allegata la soluzione è indicata con contrassegno 2.

6.1.3 Percorsi ciclabili

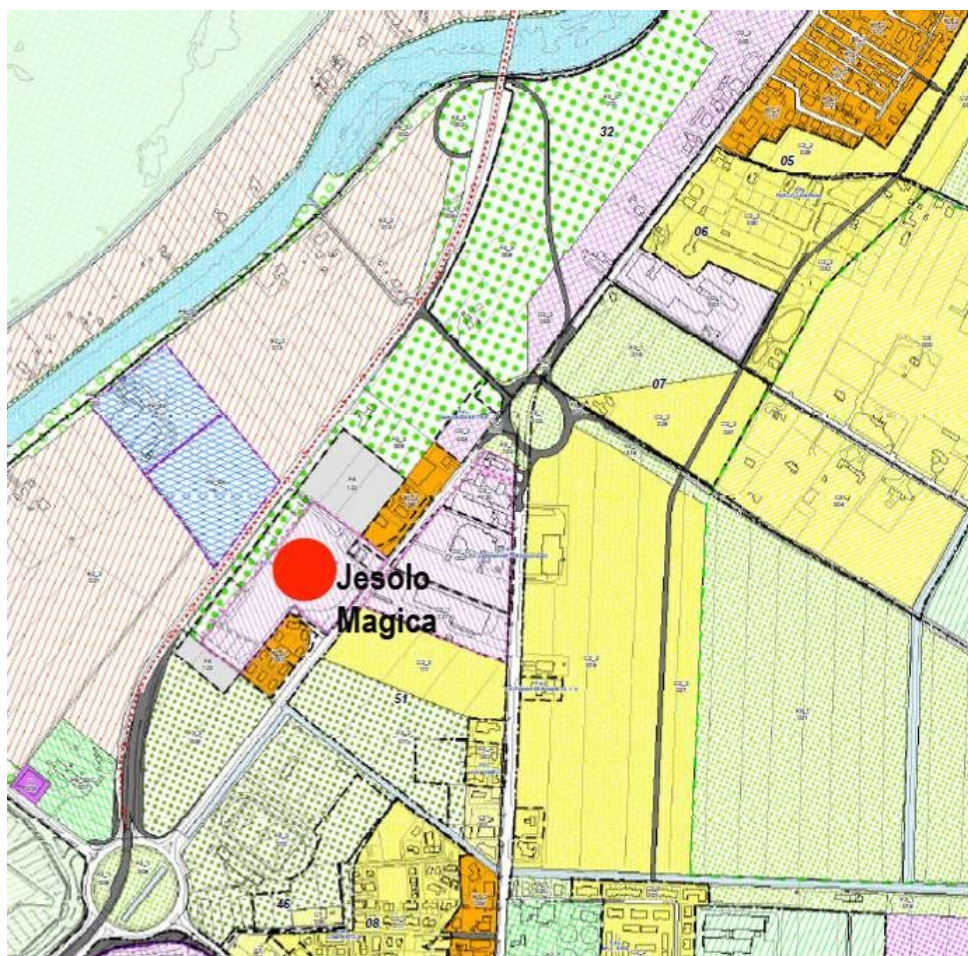
L'elaborato grafico-planimetrico allegato alla presente riporta anche l'evidenza dei percorsi ciclabili nella versione che già recepisce le precedenti prescrizioni di progetto e che, in più, viene ora prolungata sul lato orientale di via Roma Destra – SP 42 per l'intero sviluppo dell'affaccio di Jesolo Magica su detta strada, in modo che la pista ciclabile protetta, possa arrivare a connettere i percorsi esistenti con il gruppo di case a sud del nuovo complesso, come evidenziato nella figura seguente.



Estratto della planimetria generale allegata con evidenziazione dei percorsi ciclabili proposti.

7 PROCEDURE URBANISTICHE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

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.



Estratto del PRGC di Jesolo vigente (Fonte: comune di Jesolo).

Le suddette proposte infrastrutturali, anche nella conformazione illustrata nel precedente Capi-

tolto 6, sono da ritenersi compatibili con la pianificazione sopramenzionata, 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 di valutazione ambientale strategica.

8 EFFETTI POTENZIALI DELLE EMISSIONI INDOTTE DALL'INTERVENTO

8.1 Emissioni in atmosfera

Alla presente relazione è allegato anche lo studio sulle emissioni atmosferiche riferite al traffico veicolare, elaborate anch'esse dal prof. ing. Marco Pasetto, tenendo a riferimento le modifiche da apportare al sistema viabilistico secondo quanto indicato ai precedenti capitoli.

Lo studio, ottenuto mediante apposita modellazione, ha consentito di valutare l'impatto del traffico veicolare generato dalla nuova area commerciale e polifunzionale "Jesolo Magica" sulla qualità dell'aria.

Le simulazioni relative alla dispersione delle emissioni veicolari sono state eseguite mediante software SoundPlan 7.0 della società Braunstein+Berndt GmbH, che ha richiesto per la sua implementazione i seguenti dati di input:

- flussi di traffico nella rete stradale studiata;
- caratteristiche geometriche della piattaforma stradale;
- condizioni di esercizio delle strade (velocità legale e di percorrenza);
- valori degli inquinanti generati dal flusso veicolare;
- meteorologia del sito (rosa dei venti).

A partire dai volumi di traffico che si prevede siano correlati con l'esercizio dell'area commerciale (i più critici e cautelativi della rete, relativi all'ora di punta del mese di Agosto, sommati al traffico indotto dall'iniziativa commerciale) sono state calcolate le emissioni di inquinanti di origine veicolare, assumendo quale riferimento i fattori di emissione medi relativi al trasporto stradale, così come dedotti dalla banca dati presentata da ISPRA. La dispersione degli inquinanti è stata calcolata con un modello matematico diffusionale di tipo gaussiano (Ta_Luft'86) implementato nel suddetto software.

I risultati ottenuti sono stati riportati in apposite mappe, in cui è stato evidenziato in toni di colore, per diversi intervalli considerati, la distribuzione degli inquinanti alle varie altezze dal suolo (2,5 e 10 m), per la rete stradale considerata.

Per nessuno dei parametri esaminati (CO, NOx, Benzene, PM_{2.5}, PM₁₀) la simulazione ha evidenziato un superamento dei valori limite di inquinanti previsti dalla normativa, ampiamente rispettati in tutto il dominio di calcolo.

Non si osservano eccezioni neppure in corrispondenza dei tronchi stradali caratterizzati dai flussi di traffico più elevati o in prossimità dell'area commerciale.

Si precisa che, pur avendo immesso nel modello di calcolo la soluzione base della bretella di collegamento fra la SR 43 e la SP 42 nella forma corrispondente a quella prevista dal PRGC di Jesolo, i risultati, se effettuati con il tracciato ritenuto più idoneo descritto al precedente paragrafo 5.1.1, non produrrebbero effetti diversi significativamente apprezzabili, come facilmente si può vedere osservando la rappresentazione delle simulazioni emissive contenute nei grafici allegati alla Relazione dello Studio di Impatto Atmosferico, alla quale si rinvia per ogni dettaglio.

8.2 Emissioni acustiche

Allo scopo di approfondire lo studio delle emissioni generate dalla realizzazione dell'intervento Jesolo Magica, sono state approfondite le implicazioni potenziali dovute all'inquinamento acustico, generato sia dalle attività commerciali e d'intrattenimento previste, sia dalle attrezzature impiantistiche da installare, che dagli effetti del traffico veicolare.

Lo studio, redatto dal tecnico competente in acustica arch. Marco Bincoletto, tramite rilievi strumentali e simulazioni della situazione ante e post opera dell'intervento ha valutato il clima acustico del sito interessato dal progetto.

8.2.1 Zonizzazione acustica

La zonizzazione acustica vigente nel comune di Jesolo ricomprende il sito di intervento in ambiente classificato quale "*Classe IV - area di intensa attività umana*", con limiti diurno e notturno rispettivamente di 65.0 dB(A) e di 55.0 dB(A). Anche tutti i recettori individuati come maggiormente prossimi all'area di intervento ricadono in area di classe IV.

Lo studio allegato evidenzia che, attualmente, i livelli di rumorosità sono mediamente contenuti in relazione alla classificazione acustica dell'area e comunque fortemente dipendenti dalla distanza dalle principali sorgenti stradali.

Allo stato attuale i limiti di zona posti dal piano di classificazione acustica risultano generalmente rispettati, all'interno e in prossimità dell'ambito di intervento, con potenziali superamenti che possono verificarsi unicamente in prossimità delle sorgenti stradali e, particolarmente, nel periodo notturno. Detti potenziali superamenti sono da ascrivere soltanto alla rumorosità prodotta dalle medesime infrastrutture stradali e rientrano in ogni caso entro i limiti di pertinenza acustica stabiliti dal DPR 142/2004, ovvero pari a 100 metri per le strade extraurbane secondarie.

8.2.2 Sorgenti e tipologie di emissione

8.2.2.1 Emissioni generate da impianti

E' stata considerata l'installazione di attrezzature impiantistiche di climatizzazione collocate in parte sulla copertura e in parte su terrazze o settori appositamente adibiti allo scopo. Attualmente attuale non sono ancora determinati caratteri dimensionali di tali impianti, pertanto sono state stimate potenze sonore dedotte in base ad analisi di situazioni analoghe.

Ai fini della determinazione del clima acustico, in corrispondenza dei recettori individuati, le analisi e simulazioni compiute indicano che le nuove sorgenti impiantistiche sono pressoché influenti rispetto alla rumorosità prodotta dalle infrastrutture stradali già presenti allo stato attuale.

Risultano in ogni caso rispettati i valori limite di immissione nel periodo di riferimento diurno e notturno.

È stato inoltre stimato il differenziale rispetto ai recettori più prossimi individuati, con riferimento al periodo notturno e nelle situazioni più critiche individuate. I risultati stimati dei valori differenziali sono fortemente correlati alle caratteristiche ed alla posizione delle attrezzature in argomento e pertanto in fase di definizione dei parametri dovranno essere rispettate le ipotesi di progetto.

8.2.2.2 Emissioni generate da traffico

Relativamente allo scenario di progetto viabilistico, lo studio acustico ha valutato le tre possibili situazioni riconducibili alle differenti soluzioni di viabilità descritte al precedente paragrafo 6.1.

Con riferimento al volume di traffico atteso in prossimità dell'area d'intervento e generato dall'esercizio del complesso, lo studio acustico dimostra ampiamente il rispetto del valore limite differenziale nel periodo di riferimento notturno, valutato nella situazione di maggiore criticità.

Si precisa che nelle ipotesi di progetto sono state considerate le situazioni maggiormente gravose, in particolare per quanto attiene ai possibili flussi di traffico indotti e facendo riferimento allo studio di impatto viabilistico condotto separatamente.

Si evidenzia che anche le modifiche alla viabilità, da realizzare a monte dell'intervento non determineranno sostanziali modifiche al clima acustico stimato nella configurazione dell'area attuale, con sostanziale rispetto dei valori limite per le sorgenti stradali all'interno delle relative fasce di pertinenza acustica.

8.2.2.3 Emissioni antropiche e generate da eventi o attività temporanee

Il progetto, prevedendo la realizzazione di un complesso polifunzionale con negozi, bar, ristoranti e attività di intrattenimento, contempla l'installazione di impianti sorgenti di tipo non continuativo, oltre all'incremento di rumore generato dal traffico attratto. Dette attività si svolgeranno prevalentemente in ambito diurno, ma si svilupperanno anche in periodo serale-notturno, soprattutto per quanto riguarda le attività e gli eventi di intrattenimento. Trattasi, dunque, di attività di tipo temporaneo non connesse alle esigenze commerciali insediabili, pertanto soggette, oltre che alla applicabilità della normativa nazionale e regionale vigente in materia, alla regolamentazione locale del comune di Jesolo, ed in particolare al *Regolamento per la tutela dall'inquinamento acustico*, approvato con delibera di C.C. n. 82 del 18 Giugno 2015, il quale, in ottemperanza alla normativa sovraordinata, col TITOLO VI disciplina le attività rumorose temporanee, in particolare:

- a) attività di intrattenimento o spettacolo, promosse o gestite da associazioni, enti pubblici e privati, gruppi, privati, del tipo: concerti, serate musicali, feste, ballo, cinema all'aperto;
- b) attività di intrattenimento o spettacolo esercitate in modo occasionale a supporto dell'attività principale licenziata presso pubblici esercizi (o presso sedi di circoli, associazioni e quant'altro), del tipo: piano-bar, serate musicali, feste, ballo;
- c) eventi sportivi svolti in specifiche strutture o in aree temporanee, promosse e gestite da enti pubblici e privati, associazioni, gruppi, privati;
- d) fuochi pirotecnici.

Per tali attività sono previste deroghe ai limiti emissivi indicati dalla L. 447/95 e dal DPCM 14.11.1997, nell'ambito del rispetto di specifiche disposizioni, orari di esercizio e limiti massimi di rumorosità. In ogni caso, prima di avviare le suddette attività rumorose temporanee deve essere data preventiva comunicazione all'amministrazione con apposita modulistica, producendo una specifica valutazione previsionale di impatto acustico con indicazione degli eventuali interventi di mitigazione necessari a garantire il rispetto dei valori in deroga concessi.

8.2.2.4 Conclusioni

Considerato quanto sopra descritto, riguardo alle analisi e alle simulazioni emissive, l'intervento risulta pienamente compatibile con la classificazione acustica dell'area e con la normativa attualmente vigente in materia.

9 RIEPILOGO DEGLI ESITI DI APPROFONDIMENTO

A riepilogo conclusivo degli approfondimenti svolti, si ritiene opportuno elencare gli esiti ottenuti, in relazione a ciascuna criticità segnalata.

- 1) Studio del traffico: l'ulteriore ricerca svolta sugli effetti indotti dalla componente relativa al traffico veicolare attivata dall'intervento ha evidenziato che:
 - a) il traffico attratto dalla nuova struttura commerciale-polifunzionale di Jesolo Magica è costituito da un carico veicolare in gran parte già presente sulla rete;
 - b) le criticità del sistema infrastrutturale viario sono già presenti e sono particolarmente concentrate nel nodo "rotatoria Picchi" nel periodo di massimo carico della rete, corrispondente ai fine settimana dei mesi di alta stagione balneare;
 - c) le sopradette criticità possono essere notevolmente migliorate dalla realizzazione delle opere di potenziamento, adeguamento e miglioramento del sistema di riferimento viario di Jesolo Magica;
 - d) gli scenari di progetto proposti, alla luce delle analisi simulate condotte, si rivelano risolutivi, sia per le criticità presenti che per quelle future, consentendo una fluidificazione del traffico e un aumento dei tempi di ritardo non apprezzabili o comunque.
- 2) Pianificazione strategica della mobilità: l'analisi della pianificazione strategica contenuta nei vari strumenti di programmazione settoriale, dimostra comunque la necessità dello sviluppo e completamento del sistema infrastrutturale di assetto territoriale, evidenziati fra gli obiettivi strategici del PAT di Jesolo. Per quanto infine riguarda l'eventuale realizzazione del collegamento autostradale denominato "via del Mare", lo stato dell'arte attuale non consente di ritenerlo concretizzabile, tuttavia esso si regge solo a condizione che venga realizzato il sistema generale delle infrastrutture definito dagli obiettivi strategici di cui sopra.

Riguardo tali assetti infrastrutturali di maggiore gerarchia territoriale, l'intervento Jesolo Magica non risulta comunque determinante, sia per le caratteristiche della tipologia di utenza - già presente sul territorio di riferimento e con scarsa attrattività sul bacino allargato - che per i profili di utilizzo legati alle varietà di proposte di entertainment verso cui si sta indirizzando il proponente. Quest'ultime attività, peraltro, svilupperebbero un'attrattività che si esplicherebbe essenzialmente nei periodi di bassa stagione turistica e nelle fasce orarie giornaliere meno sensibili ai flussi di interesse tipici delle attività commerciali propriamente dette.

- 3) Potenziamento, adeguamento e miglioramento del sistema viario di riferimento dell'intervento: gli approfondimenti condotti hanno contemplato anche una definizione puntuale delle opere che il proponente assumerebbe a carico contestualmente alla realizzazione di Jesolo Magica. Esse consistono in opere infrastrutturali impegnative, sostanzialmente già previste dalla pianificazione urbanistica di Jesolo e che avranno una ricaduta molto positiva sul funzionamento del sistema viario generale, in particolare la rotatoria all'intersezione di via Roma Destra/SP42 con via Mameli e la bretella di collegamento tra SR 43 e SP 42. Oltre a queste l'accesso diretto dalla SR 43 a Jesolo Magica mediante sottopasso, assicura la riduzione degli effetti producibili dall'intervento sul nodo critico di rotatoria Picchi, il quale comunque beneficerà positivamente della realizzazione delle sopradette opere riguardanti la SP 42 e la medesima SR 43.

- 4) Procedure urbanistiche e di valutazione ambientale strategica: l'analisi condotta, precisa la non necessità di ricorrere a procedure di Valutazione Ambientale Strategica, in quanto le opere indicate al precedente punto, sono già previste dalla pianificazione esistente e, una volta ultimata la procedura valutativa intrapresa dal PAT di Jesolo, varrebbero le condizioni di esclusione contemplate dagli indirizzi operativi che l'Autorità Ambientale per la VAS regionale si è data già dal 2012. Peraltro, le opere infrastrutturali proposte, costituiscono attuazione delle indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale Preliminare alla fase concertativa del PAT, già oggetto di valutazione da parte della Commissione Regionale VAS che si è espressa con parere motivato n. 38/2011.

5) Effetti potenziali delle emissioni indotte dall'intervento:

Lo studio ha approfondito ed esaminato mediante apposite simulazioni condotte in forma specialistica gli effetti che la realizzazione dell'intervento Jesolo Magica e le relative opere infrastrutturali di corollario proposte potrebbero generare potenzialmente sull'ambiente.

In particolare sono stati sviluppati gli studi riguardanti le emissioni aeriformi e quelle acustiche, che hanno richiesto l'esecuzione di opportune simulazioni modellistiche.

Il risultato ottenuto dallo Studio di Impatto Atmosferico, nella sostanza, non mostra criticità specifiche per nessuno degli inquinanti esaminati (CO, NOx, Benzene, PM2.5 e PM10), ovvero, non si sono ottenuti superamenti dei limiti imposti dalla normativa vigente per nessuno degli inquinanti studiati e oggetto di simulazione delle emissioni attese.

Per quanto attiene allo Studio di Impatto Acustico, le conclusioni della valutazione previsionale consentono di ritenere la costruzione di Jesolo Magica pienamente compatibile con la classificazione acustica dell'area e con la normativa attualmente vigente in materia.

A menzione della sintesi di cui sopra, si ritengono, con il presente documento ed i relativi allegati, rimovibili le criticità di cui alla comunicazione della Città Metropolitana di Venezia - Servizio Ambiente in data 16.01.2018.

10 ELENCO DOCUMENTAZIONE ALLEGATA

Alla presente relazione di sintesi e accompagnamento è allegata la sottoelencata documentazione che ne costituisce parte integrante.

- **P52000F00100I2_Planimetria Generale intervento e viabilità**, scala 1:1000;
- **Studio di Impatto sulla Viabilità**. Relazione e Appendice:
Grafici della Rete Stradale: Stato di Fatto e Stato di Progetto;
- **Studio di Impatto Atmosferico**. Relazioni e Allegati:
 - Tavola 1. Concentrazione atmosferica NOx altezza 2,5 m*
 - Tavola 2. Concentrazione atmosferica NOx altezza 10 m*
 - Tavola 3. Concentrazione atmosferica PM10 altezza 2,5 m*
 - Tavola 4. Concentrazione atmosferica PM10 altezza 10 m*
 - Tavola 5. Concentrazione atmosferica PM2.5 altezza 2,5 m*
 - Tavola 6. Concentrazione atmosferica PM2.5 altezza 10 m*
 - Tavola 7. Concentrazione atmosferica CO altezza 2,5 m*
 - Tavola 8. Concentrazione atmosferica CO altezza 10 m*
 - Tavola 9. Concentrazione atmosferica Benzene altezza 2,5 m*
 - Tavola 10. Concentrazione atmosferica Benzene altezza 10 m*
- **Studio di Impatto Acustico**. Relazione e Allegati:
N. 4 schede di rilevazione fonometrica