

CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA  
COMUNE di JESOLO

COMPLESSO COMMERCIALE "JESOLO MAGICA"  
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE



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

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

DICHIARAZIONE DI NON INCIDENZA  
AMBIENTALE – RELAZIONE TECNICA

CODICE ELABORATO

**P881 00 N W C** **001** **1 0**  
CODICE COMMESSA OPERA FASE DISC. TIP. PROGRESSIVO REV SUB

3					
2					
1					
0	EMISSIONE	Ottobre 2019	Morandin A.	Granzotto E.	Davanzo R.
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

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

**PROTECO**  
engineering  
[www.protecoeng.it](http://www.protecoeng.it)

PROTECO engineering S.r.l.  
Venezia - Parco Scientifico Tecnologico Vega - 30175, Via delle industrie, 13 - tel +39 041 5093574/5/6 - [proteco@vegapark.ve.it](mailto:proteco@vegapark.ve.it)  
San Donà di Piave - 30027, Via Cesare Battisti, 39 - tel. +39 0421 54589 - [proteco@protecoeng.it](mailto:proteco@protecoeng.it)

CTB: ARCHITETTURA.CTB

Progetto per la costruzione del Complesso Commerciale "Jesolo Magica" e delle relative opere di urbanizzazione, di compensazione e mitigazione infrastrutturale

**RELAZIONE TECNICA ALLEGATA ALLA DICHIARAZIONE DI  
NON NECESSITÀ DELLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA  
AMBIENTALE**

## INDICE

<b>1. PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO .....</b>	<b>3</b>
2.1 Stato della pianificazione urbanistica .....	3
2.2 Progetto di Variante .....	7
<b>3. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO .....</b>	<b>12</b>
3.1 Inquadramento territoriale .....	12
3.2 Inquadramento ambientale .....	13
3.3 Descrizione Sintetica SIC-ZPS.....	17
<b>4. VERIFICA DELLA PRESENZA DI ELEMENTI NATURALI.....</b>	<b>17</b>
<b>5. VERIFICA DELLA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI SULLA RETE NATURA 2000 .....</b>	<b>18</b>
<b>6. DESCRIZIONE DELLA ATTIVITÀ PREVISTE DAL PROGETTO E ANALISI DELLE EVENTUALI INTERFERENZE CON GLI ELEMENTI NATURALI...</b>	<b>18</b>
<b>7. ALLEGATO.....</b>	<b>20</b>

## **1. PREMESSA**

La presente Relazione Tecnica è riferita al Progetto per la costruzione di un nuovo Complesso Commerciale denominato "Jesolo Magica", da realizzarsi in Jesolo Lido, all'interno del Piano Urbanistico Attuativo "ex Cattel – Capannine. Ambito 1", 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.

L'intervento è in precedenza stato oggetto di giudizio di compatibilità ambientale favorevole con prescrizioni e raccomandazioni, di cui alla Determinazione Dirigenziale Ambiente della Provincia di Venezia n. 204/2012.

L'intervento, inoltre, è stato oggetto del rilascio del Permesso di Costruire n. T/2012/4307 del 28.11.2012, rilasciato in data 03.05.2013, titolo rinnovato in data 07.04.2016 con n. T/2016/5193, relativi alle "Opere di urbanizzazione su piano urbanistico Ex Cattel - Capannine - Centro Commerciale JESOLO MAGICA". Detto titolo edilizio, già oggetto di un primo rinnovo, si è reso necessario per allineare il progetto delle opere di urbanizzazione alla pianificazione urbanistica approvata dal Comune di Jesolo ed in adeguamento alle prescrizioni emerse nel corso della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ultimata in data 07 Febbraio 2012 di cui alla Determinazione Dirigenziale sopra citata.

Lo scenario di Progetto Definitivo, emerso dalla procedura di V.I.A., ha di fatto prescritto la ridefinizione completa dei sistemi di parcheggio a raso, in aree contigue al complesso commerciale, con la conseguente eliminazione dell'autorimessa interrata inizialmente prevista. Conseguentemente, è stato necessario allineare al nuovo assetto i progetti già autorizzati.

Nel frattempo, oltre all'adeguamento alle prescrizioni del precedente provvedimento di VIA e alle precisazioni intervenute a seguito delle variate condizioni normativo-procedurali relative alla tipologia di opera in esame, si è provveduto a redigere un progetto di fattibilità delle opere di compensazione e mitigazione infrastrutturale viaria, riguardanti rispettivamente la realizzazione di una bretella unidirezionale di collegamento fra la SR 43 e la SP 42 e la costruzione di un accesso diretto alla nuova struttura commerciale mediante un sottopasso della medesima SR 43.

## **2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO**

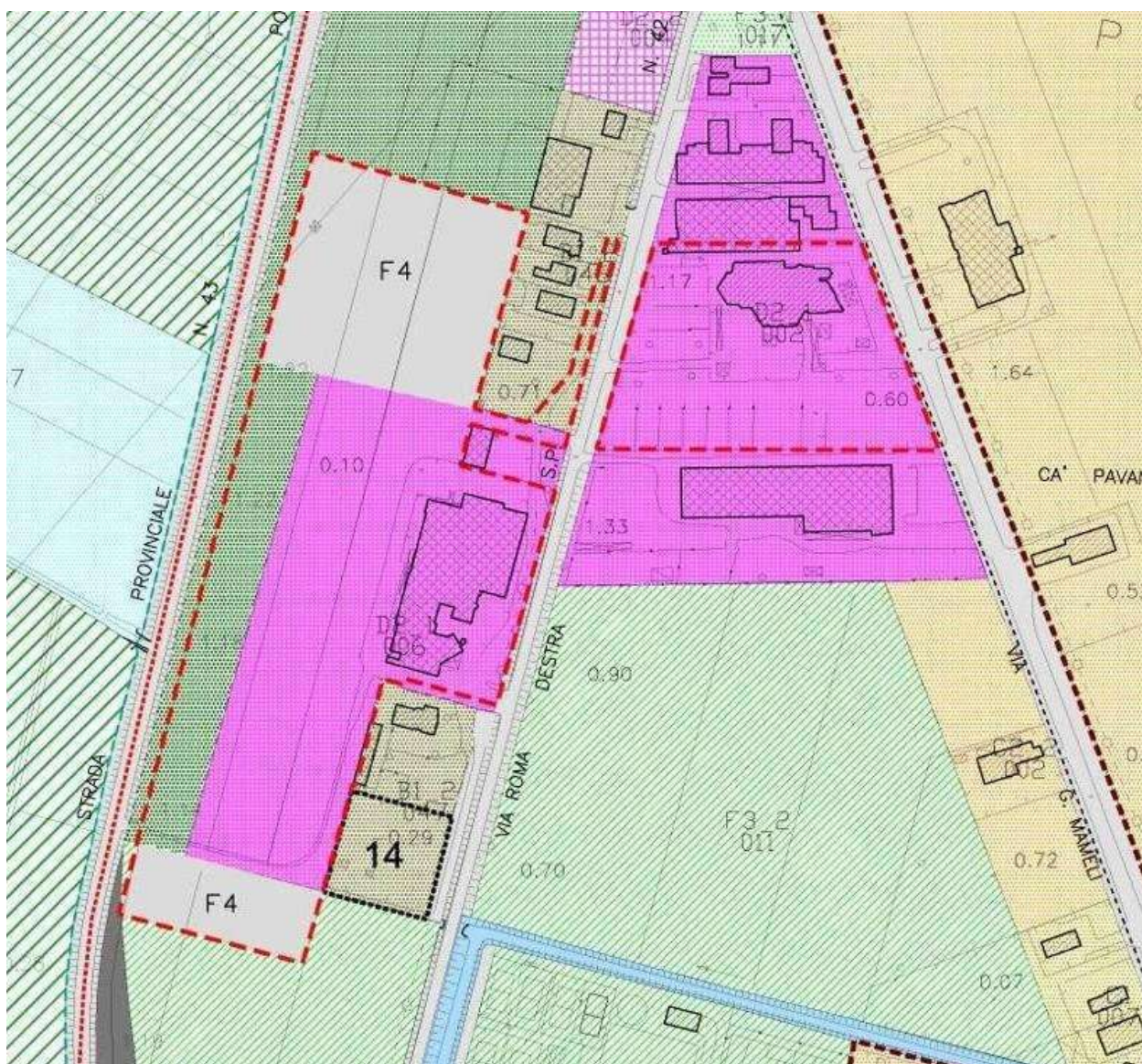
### **2.1 Stato della pianificazione urbanistica**

Sulla base della vigente strumentazione urbanistica generale è stato dapprima approvato uno schema progettuale di Piano Attuativo con Delibera di C.C. n 59 del 02/04/2004. Sulla base dell'impostazione data dallo strumento guida si è giunti all'approvazione definitiva del P.U.A. con Delibera di C.C. n. 8 del 07/02/2008. Una successiva variante puntuale al P.U.A. è stata approvata con Delibera di C.C. n. 16 del 07/02/2011, modificando le norme tecniche di attuazione e la zonizzazione. Ciò ha messo in condizioni di poter predisporre il Progetto Definitivo dell'intervento edilizio approvato.

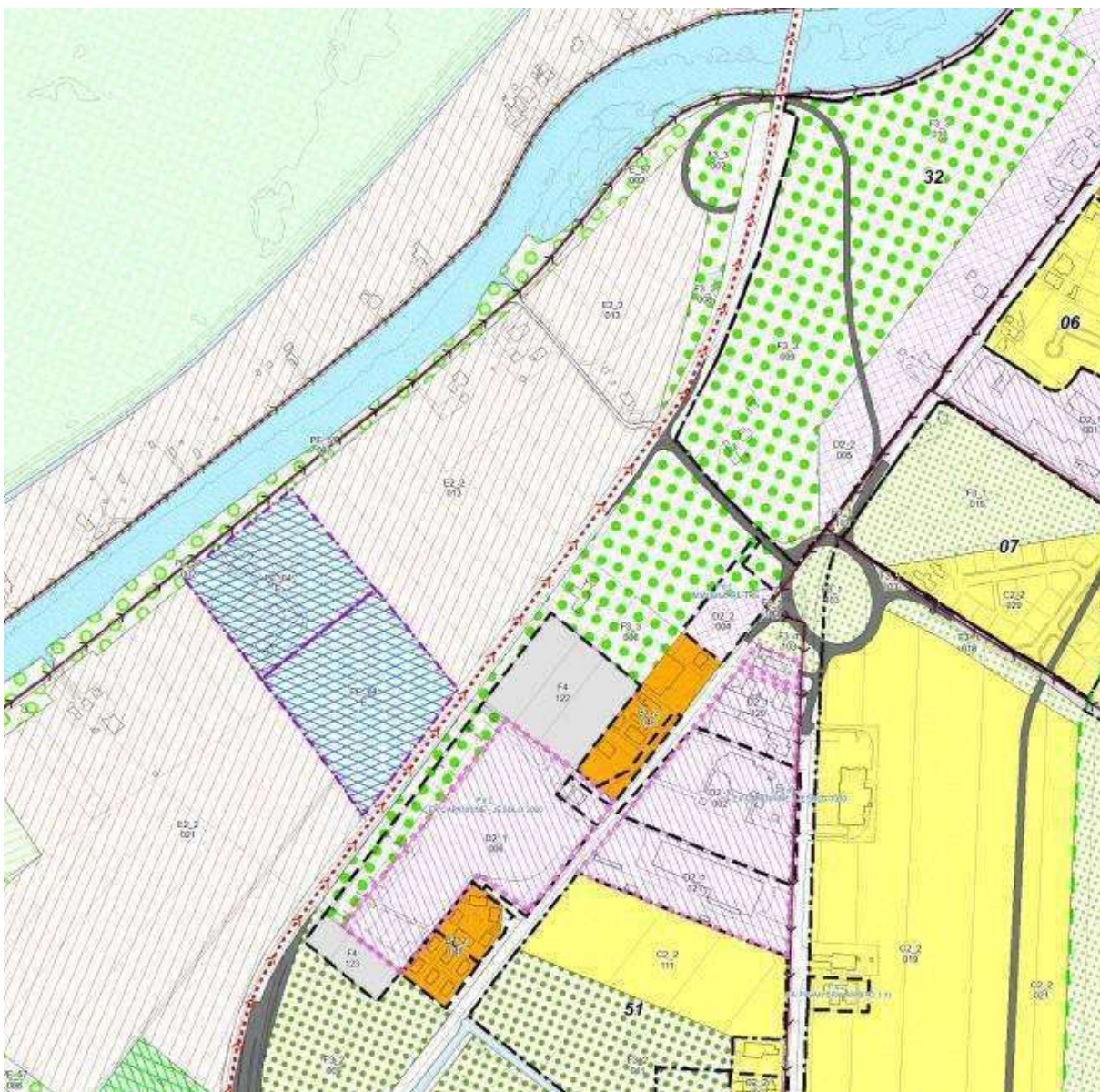
Con Delibera di C.C. n. 123 del 13/08/2004 l'area Capannine - ex Cattel è stata individuata come Parco Commerciale ai sensi dell'art. 10 della L.R. 15/2004.

Con delibera di C.C. n. 157 del 22/12/2011 è stata approvata la variante al P.R.G. proposta, non per modificare l'intervento, ma per ampliarne l'ambito, includendo due porzioni d'area a sud ed a nord del lotto (ex Cattel) posto su via Adriatico (SR 43), onde conferire maggior respiro al nuovo complesso commerciale.

Con suddetta variante si è individuato un più ampio ambito di intervento, integrato l'art. 18 bis delle NTA e modificato la destinazione d'uso delle aree in ampliamento ricomprese nel nuovo perimetro d'intervento, da F3.2 ed F3.3, a zona di tipo F4.



Estratto della Variante al PRG Nuovo Ambito Intervento approvata con D.C.C. n. 157 del 22.12.2012.



Estratto della tavola del PRG di Jesolo (2013) con indicato in grigio la rete infrastrutturale in progetto.

In data 07 Febbraio 2012 con Determinazione n. 204/2012 la Provincia di Venezia – Settore Politiche Ambientali ha emesso il “*Giudizio di compatibilità ambientale favorevole con prescrizioni e raccomandazioni*” per la realizzazione del Centro Commerciale “Jesolo Magica” atto amministrativo con il quale si è concluso l’iter di V.I.A. previsto ai sensi del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i..

Lo Studio di Impatto Ambientale ha ipotizzato diversi scenari progettuali da cui è risultato che il minor impatto deriva dalla sistemazione delle aree a parcheggio a raso anziché interrato.

In data 24 Febbraio 2014 con Delibera di G.C. n. 46 è stata infine approvata la Variante al P.U.A. con la quale è stato adeguato lo strumento alle nuove previsioni urbanistiche per altro sottoposte a V.I.A. rimanendo invariato il progetto edilizio “fuori terra”. Il Permesso di Costruire per lavori di “*Nuova costruzione edificio commerciale con autorimessa interrata denominato Jesolo Magica*” è stato rilasciato in data 26.02.2013 con n. T/2013/4371. In data 04.05.2016 è stato approvato il P. di C. n. T/2016/5213, in variante al P. di C. n. T/2013/4371, con il quale il progetto dell’edificio è stato adeguato alla pianificazione urbanistica ed alle prescrizioni

emerse nel corso della procedura V.I.A..



*Planivolumetrico di Variante al P.U.A..*

Il Permesso di Costruire relativo alle "Opere di urbanizzazione del piano urbanistico Ex Cattel - Capannine - Centro Commerciale JESOLO MAGICA" è stato rilasciato in data 28.11.2012 con n. T/2012/4307.

Detto titolo edilizio è stato rinnovato in data 07.04.2016 con n. T/2016/5193.

## **2.2 Progetto di Variante**

Il progetto di variante consiste sostanzialmente nell'adeguamento delle opere infrastrutturali interne all'Ambito di Intervento 1 - Ex Cattel in conformità alla previsioni urbanistiche approvate dal Comune di Jesolo (D.G.C. n. 46 del 24.02.2012), peraltro già sottoposte a procedura V.I.A. ai soli fini del rilascio delle autorizzazioni commerciali, e con le quali viene prevista l'eliminazione dell'autorimessa interrata e delle relative rampe esterne di ingresso ed uscita al manufatto con conseguente redistribuzione dei parcheggi a raso in aree poste in continuità all'intervento autorizzato e già in proprietà ai soggetti proponenti. Rimane invariato l'edificio fuori terra relativamente al quale sono confermati inalterati i parametri di progetto (sup. coperta, volume etc.).

Le opere di variante proposte risultano conformi al successivo "Piano degli Adempimenti alle Prescrizioni e Raccomandazioni" previsto dall'art. 3 - parte dispositiva del Decreto di "Giudizio di compatibilità ambientale" emesso dal Dirigente del Settore Politiche Ambientali della Provincia di Venezia, in data 07 Febbraio 2012 con prot. n. 204/2012.

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.

- *Rotatoria all'intersezione fra via Roma Destra (SP 42) e via Goffredo Mameli*

L'opera è stata individuata fin dalla prima stesura del progetto del nuovo insediamento commerciale, quale provvedimento indispensabile non solo a facilitare le manovre in accesso alla nuova struttura, ma necessaria anche per un più fluido scorrimento del traffico veicolare in un punto di particolare densità di utilizzazione, soprattutto nella stagione balneare.

La rotatoria di progetto tra la SP 42 - via Roma Destra e via Mameli, sarà costituita da cinque bracci con precedenza all'anello. Essa consentirà di:

- aumentare la sicurezza stradale, grazie alla riduzione dei punti di conflitto a fronte della stessa domanda di traffico disciplinato da un incrocio convenzionale;
- ridurre il livello di inquinamento atmosferico derivante dalle emissioni dei veicoli, in quanto il flusso potrà risultare più fluido e continuo;
- proteggere i pedoni e i ciclisti nelle isole spartitraffico che permetteranno un rifugio durante la fase di attraversamento della strada.



*Planimetria della rotatoria fra via Roma Destra (SP42) e via Mameli.*

La rotatoria sarà realizzata a carico della proprietà del complesso commerciale e si relazionerà con gli interventi già realizzati e/o in corso di realizzazione sulla rete viaria di Jesolo.

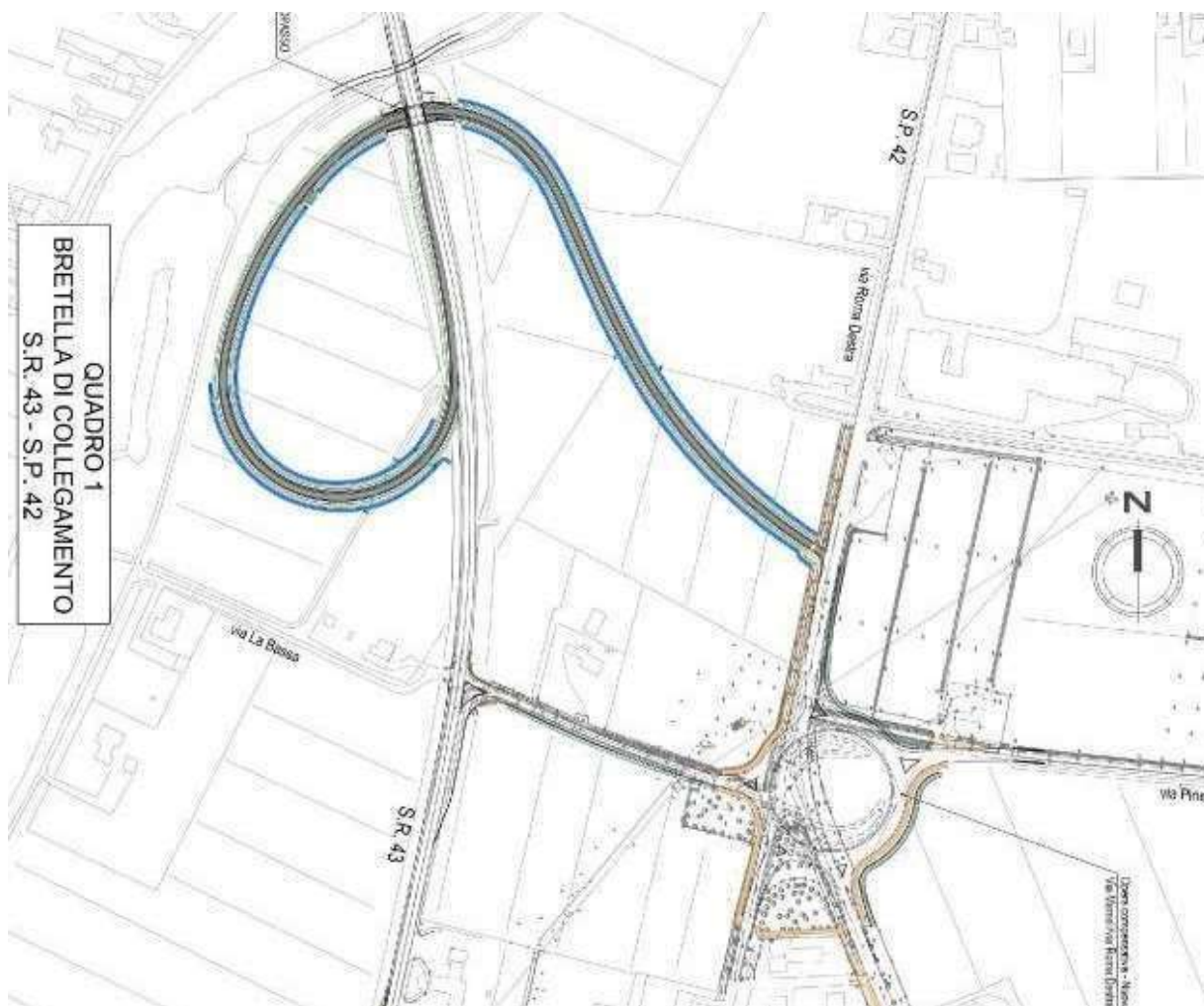
- *Bretella unidirezionale di collegamento fra SR 43 – via Adriatico e SP 42 - via Roma Destra*

L'opera, già oggetto di raccomandazione nella precedente Determina Dirigenziale Ambiente della Provincia di Venezia n. 204/2012, è contemplata dalla pianificazione urbanistica comunale. Tale opera potrà essere utile a drenare quota-parte del traffico diretto al Lido centro e nord, evitando che questo acceda al centro abitato dalla rotatoria Picchi, già utilizzata anche dal traffico afferente alla vicina area commerciale e/o diretto proveniente a/da la parte meridionale del Lido. L'intervento ha inizio subito dopo il viadotto con il quale la strada regionale sovrappassa il corso del fiume Sile. Una volta sottopassata la strada regionale, il tracciato della rampa devia planimetricamente verso sud-est con una curva di raggio pari a 80,50 metri e, proseguendo a raso sul piano campagna, si avvicina alla strada provinciale. L'attestazione su quest'ultima è prevista poco a nord dell'intersezione a raso esistente tra la strada provinciale e via Mameli, dove verrà realizzata la rotatoria di cui sopra.

Lo sviluppo del progetto più dettagliato, rispetto a precedenti elaborazioni di massima e soprattutto la puntuale osservazione dei criteri di progettazione stradale imposti dal rispetto delle norme tecniche vigenti, ha comportato la necessità di adeguare il tracciato indicato dal PRGC vigente, pur mantenendo forma e punti di stacco dalla viabilità esistente della bretella in progetto.

Rispetto al tracciato contemplato dalla strumentazione urbanistica generale vigente del comune di Jesolo, è stato necessario adeguare ad una curvatura più

ampia il tracciato in prossimità dello stacco della bretella dalla SR 43, nonché un allontanamento del punto di sottovia della stessa SR 43, in quanto la vicinanza al fiume e la sovrapposizione in quel punto con l'argine esistente non consentivano di ottenere le quote minime di passaggio al disotto del ponte. È stata perciò arretrata la posizione del sottopassaggio della SR, inserendo un manufatto di attraversamento del rilevato della stessa, ad una distanza sufficiente per consentire di ottenere un'altezza adeguata al transito. Il manufatto di sottopasso sarà realizzato con una struttura scatolare in c.a., realizzata in prossimità del rilevato e collocata nella posizione definitiva mediante manovra di spinta nel corpo del rilevato. Su entrambi i versanti delle scarpate esistenti, in prossimità dei punti di approccio del sottopasso, saranno realizzati muri di sostegno sagomati seguendo il profilo delle scarpate medesime. L'altezza del corpo del rilevato esistente, nel punto di attraversamento, è pari a circa 8,00 ml rispetto al piano campagna e ciò consentirà di realizzare l'attraversamento, mantenendo il piano stradale della bretella ad una quota superiore al piano campagna stesso, garantendo contemporaneamente una luce libera di passaggio pari a 5,50 ml.



*Bretella unidirezionale di collegamento tra la SR43 e la SP 42.*

Con la bretella, in ogni caso, il flusso veicolare può meglio ripartirsi sulla rete, riducendo il carico della Strada Regionale. Quando la tangenziale a nord/nord-est di Jesolo sarà completata, considerando anche la realizzazione dell'Autostrada del Mare, i flussi, seppur potenzialmente maggiori, grazie alle agevolazioni al

deflusso consentite dalla viabilità adeguata, potranno ridistribuirsi (zona Pineta) e finalmente scaricare le due infrastrutture che attualmente raccolgono quasi tutto il traffico diretto alla località balneare.

Dal punto di vista idraulico la nuova bretella, che correrà in rilevato rispetto alla campagna, sarà drenata mediante fossi di guardia da collegare alla rete esistente. In dettaglio, i nuovi fossati accoglieranno sia le acque di piattaforma che quelle di drenaggio della campagna, convogliandole, ove richiesto anche a mezzo di tombini opportunamente dimensionati verso il recettore originario.

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 rotonda all'intersezione della SP 42 con via Mameli.



*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 rotonda 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'intervento in oggetto è parte di un programma di sviluppo immobiliare che contempla l'intero recupero a nuova utilizzazione dell'area in precedenza occupata



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 1 - 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 alla nuova lottizzazione 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.*

I siti ZPS IT3250046 e SIC IT3250031 risultano fisicamente separati dall'area d'intervento tramite: la SP43 "Caposile-Jesolo" e una consistente fascia (larga circa 300 m) a prevalenza di seminativo, che si estende dal corso del fiume Sile alla strada citata, interrotta solo dal deposito-rimessaggio "Dal Vi Nautica" e da alcune abitazioni.

L'intervento di compensazione riguardo la bretella di collegamento tra la SR 43 e la SP 42 non intercetta, anche se di poco, l'area tutelata della laguna di Venezia, poiché per ragioni progettuali di rispetto normativo, il raggio di curvatura della rampa è stato spostato leggermente rispetto a quanto è indicato sulle tavole del PRG di Jesolo (vedi figura seguente).



*Sovrapposizione della traccia della bretella di collegamento tra la SR43 e la SP42 rispetto alle indicazioni programmatiche del PRG di Jesolo.*

### 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"

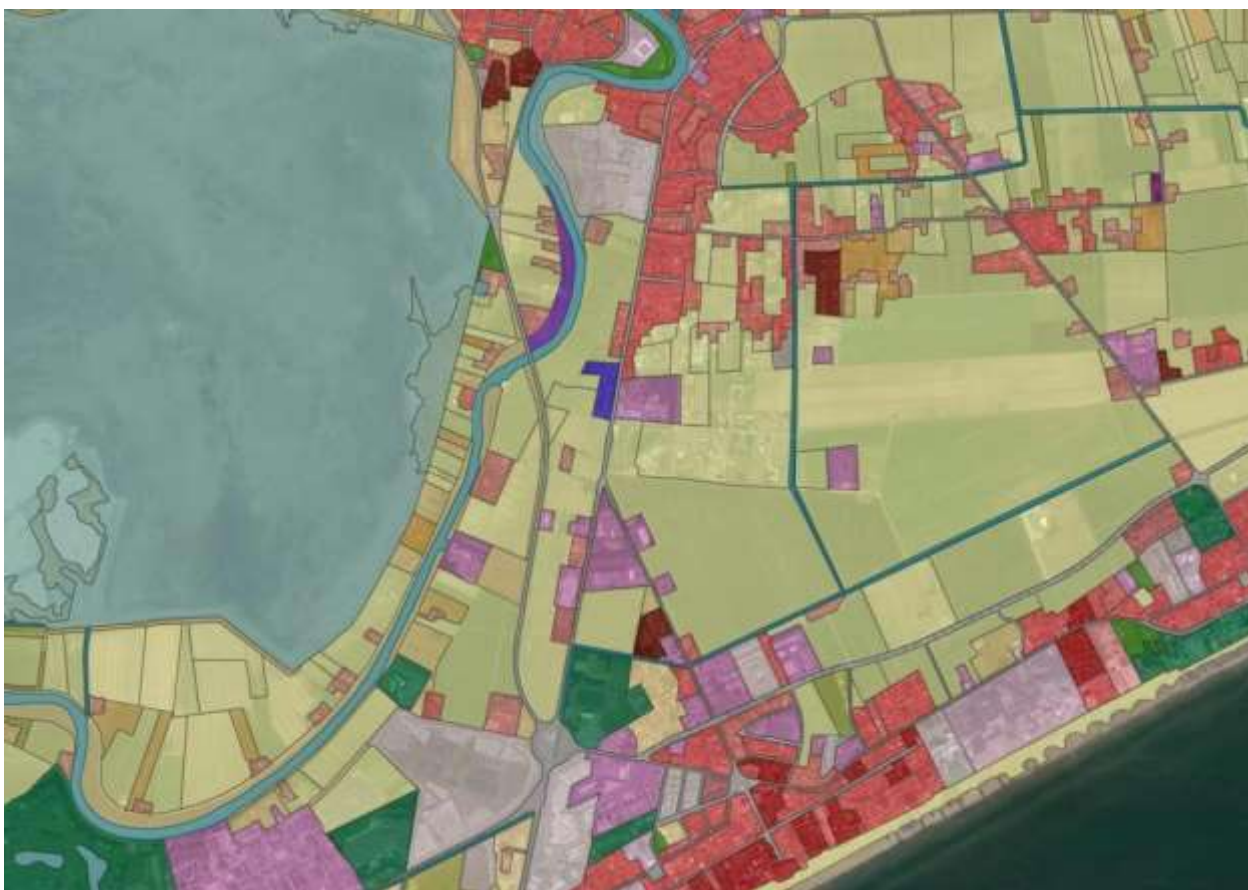
È geograficamente centrato su **longitudine E 12° 45' 51"** e **latitudine N 45° 32' 49"**. Ha una superficie totale di **214 ettari** e appartiene alla **regione biogeografia continentale**. La superficie del SIC è costituita la 60% da area lagunare-estuarile con melme e banchi di sabbia. Al 10% include 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

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.



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

Non si riscontrano elementi naturali di particolare interesse riferiti all'area oggetto di intervento, come da cartografia dell'uso del suolo riportata 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 SP43 "Caposile-Jesolo" e una consistente fascia (larga circa 300 m) 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 con di conseguenza con la realizzazione dell'opera 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 approfondimento progettuale di uno degli scenari alternativi contenuti nello Studio di Impatto Ambientale per la

realizzazione del Complesso Commerciale denominato "Jesolo Magica" al quale fa riferimento lo Screening di Incidenza al medesimo studio, approvato con Determinazione favorevole n. 204/2012 rilasciata dalla Provincia di Venezia – Settore Politiche Ambientali, atto con quale è stato accertato di "non procedere con una relazione d'incidenza appropriata". Peraltro lo scenario menzionato risulta quello espressamente prescritto nel Decreto di Compatibilità Ambientale di cui sopra n. 204/2012 come risulta al punto 3 dell'art. 1 della suddetta determinazione.

- Le distanze tra aree di progetto - tanto del nuovo Complesso Commerciale "Jesolo Magica", che delle opere di compensazione e mitigazione infrastrutturale viaria - e i siti Natura 2000 sono sufficientemente cautelative.
- Il nuovo insediamento commerciale sarà servito da reti di collegamento fognario che escludono il verificarsi di apporti di reflui sulle falde acquifere.
- 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.
- Non verranno sottratti habitat Natura 2000 all'interno ed all'esterno dell'area di intervento.
- Nelle vicinanze non vi sono corsi idrici che possono veicolare in alcun modo eventuali effetti o disturbi verso i Siti Natura 2000.
- 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, 9 ottobre 2019

Relazione redatta da

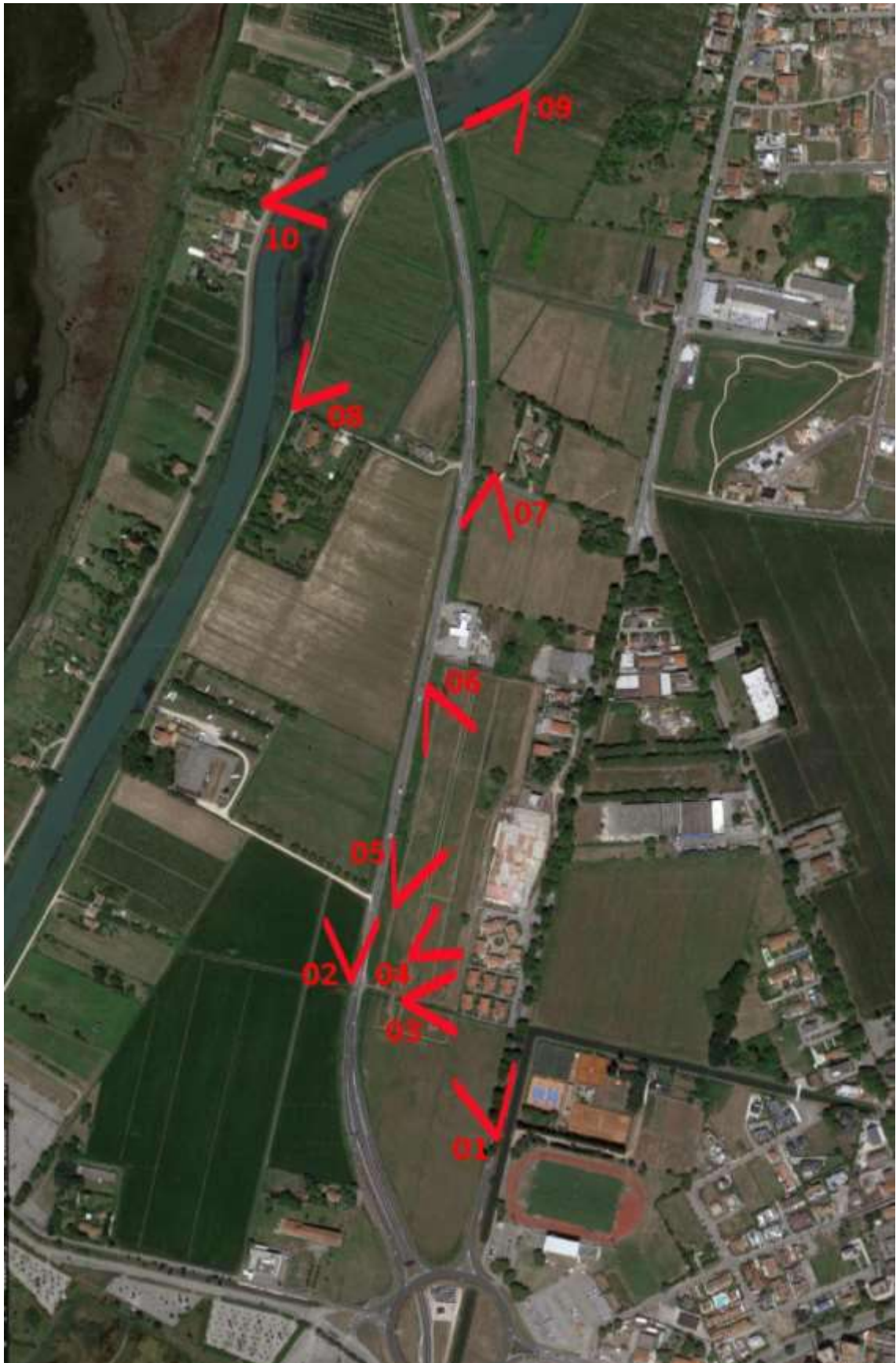
Arch. Roberto Giacomo Davanzo



Dott. Agr. Alice Morandin



## 7. ALLEGATO



## Report fotografico



*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.*



*Cono visuale n. 9.*



*Cono visuale n. 10.*