

CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA
COMUNE di JESOLO

COMPLESSO COMMERCIALE "JESOLO MAGICA"
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

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

OPERE COMPENSATIVE E DI MITIGAZIONE
SISTEMA INFRASTRUTTURALE

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

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

RELAZIONE GENERALE OPERE
COMPENSATIVE E DI MITIGAZIONE
SISTEMA INFRASTRUTTURALE

CODICE ELABORATO

P 8 8 1 0 0 D
CODICE COMMESSA OPERA FASE

001
PROGRESSIVO

0
SUB

0 A C
REV ARG DIV

3					
2					
1					
0	EMISSIONE	Agosto 2019	R. Davanzo	R. Davanzo	R. Davanzo
REV	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

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

CON: arch. Emiliano Granzotto
geom. Manuel Feltrin



PROTECO engineering s.r.l.

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

www.protecoeng.com

mail: protecoeng@protecoeng.com

mail PEC: protecoengineering srl@legalmail.it

P.I. 03952490278

SCALA:

FILE:

CTB: --.ctb

INDICE

1	Premessa	2
2	Obiettivi del progetto	2
3	Inquadramento funzionale e strategico	2
4	Potenziamento, adeguamento e miglioramento del sistema infrastrutturale	6
4.1	Soluzioni progettuali	6
4.1.1	<i>Bretella unidirezionale di collegamento fra la SR 43 – via Adriatico e la SP 42 – via Roma Destra.....</i>	<i>6</i>
4.1.2	<i>Accesso unidirezionale e sottopasso da SR 43 – via Adriatico al Complesso Commerciale Jesolo Magica</i>	<i>10</i>
4.1.3	<i>Percorsi ciclabili</i>	<i>12</i>
5	Procedure urbanistiche e valutazione ambientale strategica	13
6	Documentazione allegata	16

1 Premessa

La presente relazione illustra e accompagna gli elaborati che costituiscono il progetto di fattibilità tecnico-economica delle opere infrastrutturali di compensazione e mitigazione del complesso commerciale "Jesolo Magica".

Dette opere infrastrutturali sono costituite da due elementi:

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

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

2 Obiettivi del progetto

L'elaborazione del progetto di fattibilità delle opere aggiuntive di compensazione e mitigazione infrastrutturale viabilistica, relative all'intervento di costruzione del nuovo complesso commerciale "Jesolo Magica", ha per obiettivo la risoluzione di alcune criticità legate alle seguenti tematiche:

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

3 Inquadramento funzionale e strategico

Lo studio di impatto sulla viabilità redatto dal prof. ing. Marco Pasetto, allegato allo Studio di Impatto Ambientale redatto contestualmente alla elaborazione del progetto di fattibilità, mette a confronto le attuali condizioni di traffico veicolare con quelle relative all'attivazione del nuovo in-

sedimento commerciale, considerando altresì gli effetti cumulativi generati dalle vicina aree commerciale previste dalla pianificazione urbanistica attuativa nell'ambito del comune di Jesolo e corrispondenti all'insediamento ex Capannine (ambito diverso ma appartenente al medesimo P.U.A. di Jesolo Magica) e al P.U.A. "Navis", ubicato ad ovest di Jesolo Magica, oltre la SR 43.

Lo studio ha tenuto conto delle modifiche infrastrutturali sulla rete viaria afferente proposte dal soggetto proponente il nuovo intervento commerciale e relative a:

- rotatoria all'intersezione fra via Mameli e via Roma Destra, opera già convenzionata da Jesolo 3000 S.p.A. col comune di Jesolo;
- bretella unidirezionale fra SR 43 e SP 42 - via Roma Destra, che viene appunto individuata quale opera compensativa;
- sottopasso per accesso diretto all'area commerciale da SR 43), opera di mitigazione con finalità più puntuali rispetto alla precedente.

Lo studio del prof. Pasetto contiene le valutazioni relativamente ai flussi del 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 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 degli altri insediamenti commerciali vicini a Jesolo Magica, generano indotti significativi che, aggiungendosi al traffico circolante, rendono difficoltosa la funzionalità stradale, in particolare sulla rotatoria Picchi, a causa dei flussi già presenti sulla SR 43 e del traffico diretto a nord. Il traffico con direzione sud rallenta anch'esso la circolazione nella medesima rotatoria e condiziona le immissioni dalla successiva via Lennon.

In base a tali elementi, dunque, si può asserire che qualora la rotatoria 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 rotatoria Picchi negli scorsi anni, ha permesso di apportare un sensibile beneficio all'assetto della mobilità con limitazione delle potenziali criticità della rotatoria, altrimenti gravata da elevati volumi veicolari.

Lo studio inoltre verifica che la realizzazione della rotatoria 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 presente), 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 (SP 42) 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 bretella, si evidenzia che la stessa è stata oggetto di varie considerazioni e analisi condotte anche attraverso vari incontri effettuati con l'Amministrazione Comunale e che la soluzione definita dal progetto è quella condivisa nell'incontro del 28.02.2019, tenutosi presso la sede della Città Metropolitana di Venezia.

Per quanto attiene alla funzionalità delle soluzioni progettuali proposte, si evidenzia la positività, dal punto di vista della sicurezza e della regolarità della circolazione, della scelta di eliminare ogni possibilità di intersecazione delle traiettorie dei veicoli manovranti da/per l'area commerciale Jesolo Magica, 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.

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.

In riferimento agli scenari strategici e di pianificazione della mobilità, la tematica è sviluppata nel dettaglio nella medesima *Relazione di impatto sulla viabilità*, redatta dal prof. ing. Marco Pasetto, dalla quale se ne riprendono gli elementi conclusivi, laddove si 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*, ac-

compagnato 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 di compensazione e di mitigazione, di cui al progetto di fattibilità allegato, 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.

Per ogni ulteriore specifica precisazione si rinvia allo studio specialistico a firma del prof. ing. Marco Pasetto, che costituisce parte integrante, oltre che dello Studio di Impatto Ambientale, anche del progetto di fattibilità di riferimento della presente.

4 Potenziamento, adeguamento e miglioramento del sistema infrastrutturale

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 dagli Amministratori e dai funzionari presenti in occasione dell'incontro del 28.02.2019 sopracitato.

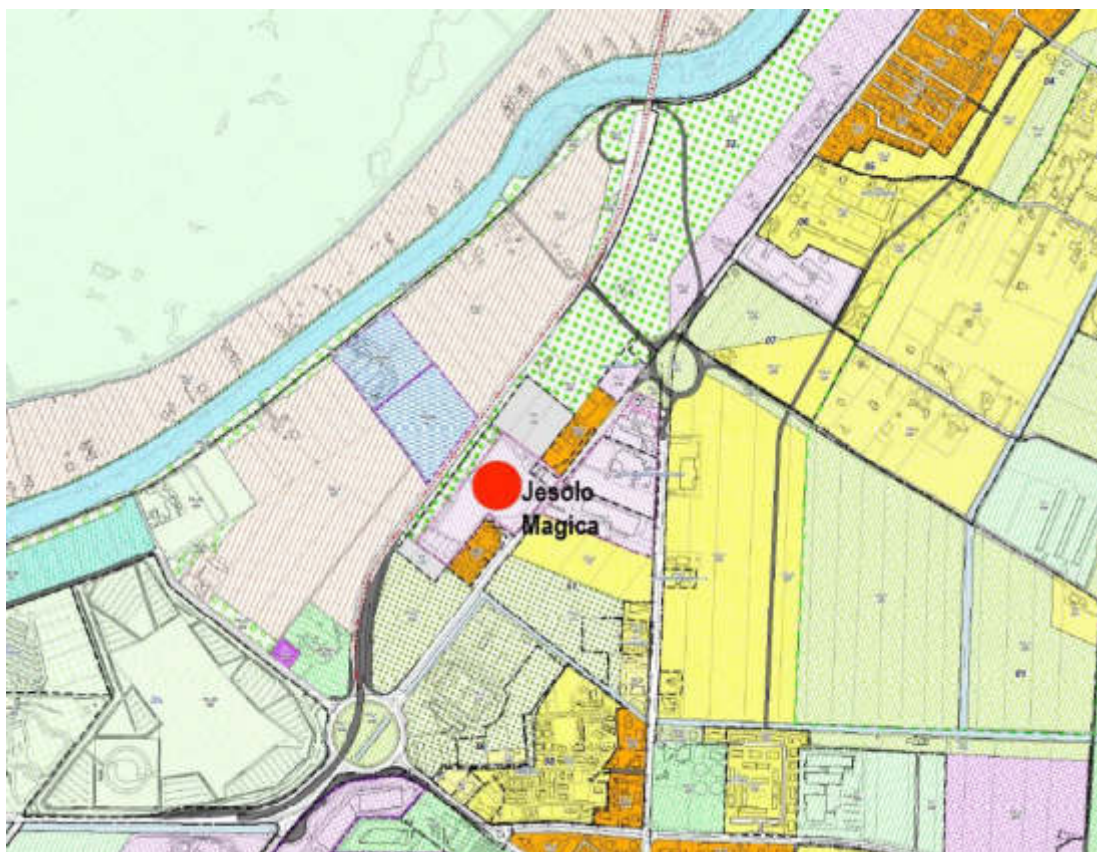
4.1 Soluzioni progettuali

Il citato Studio del Traffico, redatto dal prof. ing. Marco Pasetto, offre ampia verifica positiva alle soluzioni proposte dal progetto delle opere compensative e mitigative del sistema infrastrutturale allegato.

Si rammenta che il soggetto 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.

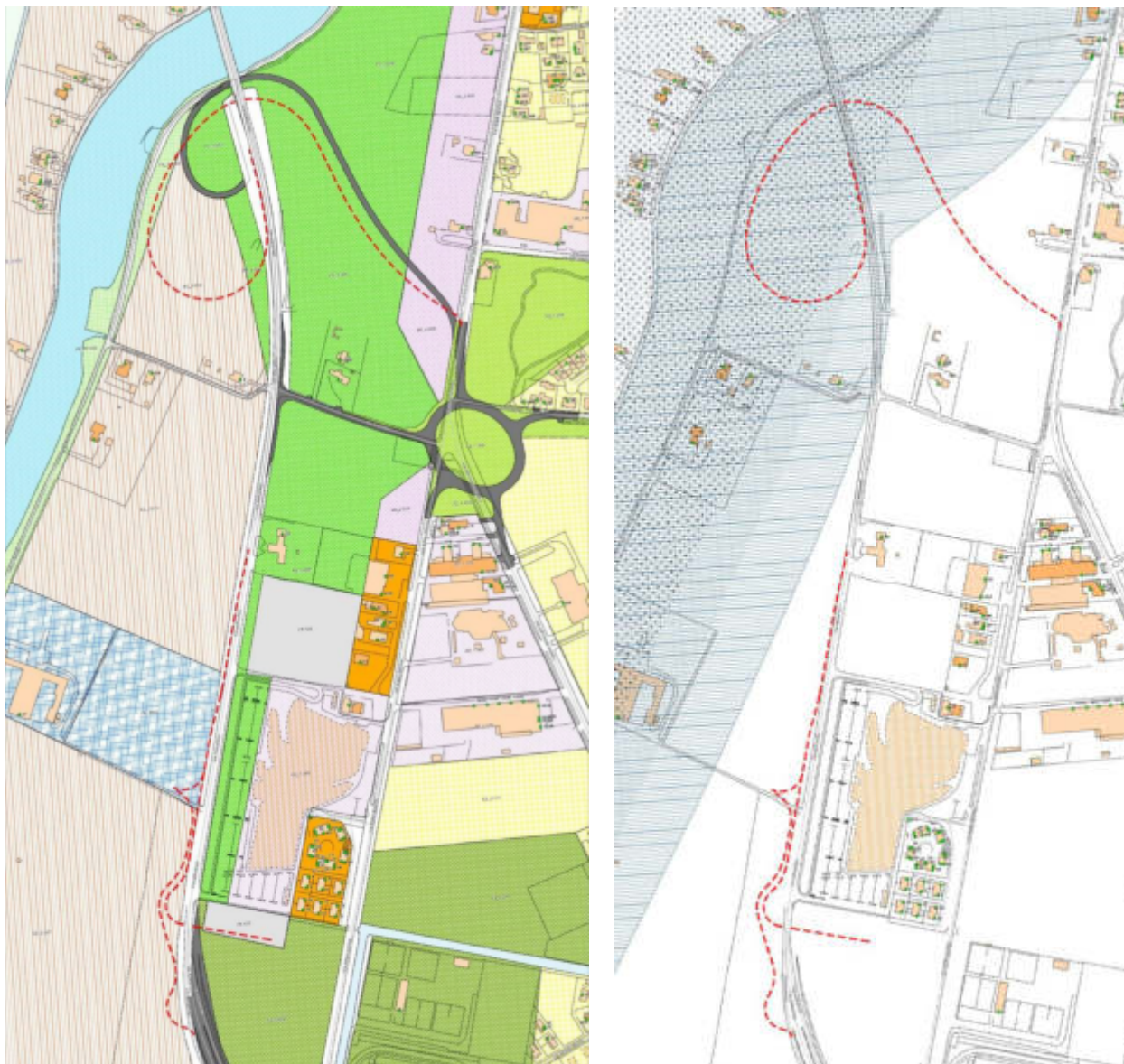
4.1.1 Bretella unidirezionale di collegamento fra la SR 43 – via Adriatico e la SP 42 – via Roma Destra

L'opera, già oggetto di raccomandazione nella precedente Determina Dirigenziale Ambiente della Provincia di Venezia n. 204/2012, è 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.



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).

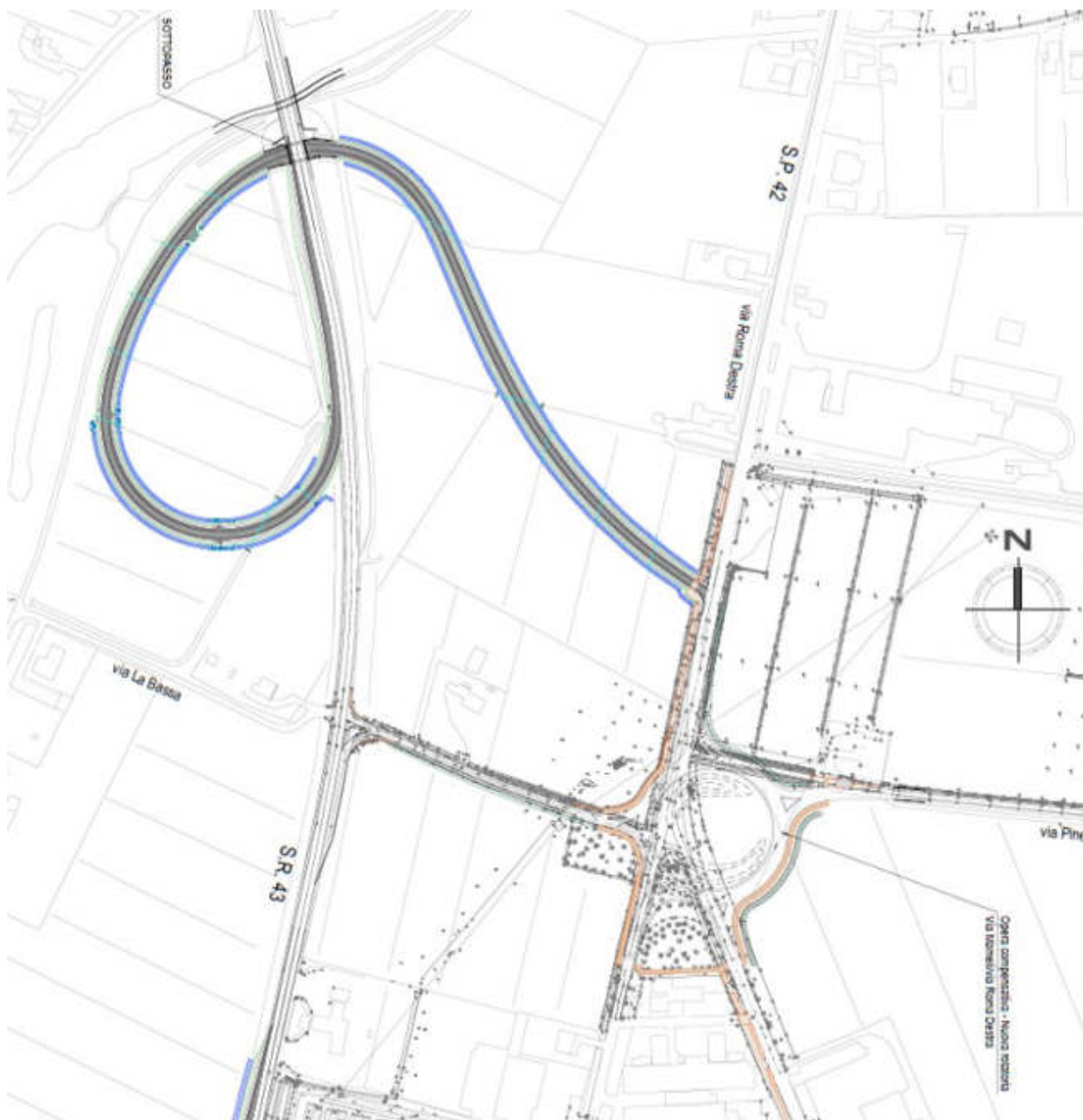
Lo sviluppo del progetto più dettagliato, rispetto precedenti elaborazioni di massima e soprattutto la puntuale osservazione dei criteri di progettazione stradale imposti dal rispetto delle norme tecniche vigenti, ha comportato la necessità di adeguare il tracciato indicato dal PRGC vigente, pur mantenendo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



Sovrapposizione del tracciato (linea tratteggiata di colore rosso) della bretella sul PRGC vigente (a sinistra) e sul PAT – Carta dei Vincoli (a destra).

Come si può vedere dalle figura precedenti, rispetto al tracciato contemplato dalla strumentazione urbanistica generale vigente del comune di Jesolo, tali adeguamenti hanno comportato una curvatura più ampia del tracciato in prossimità dello stacco della bretella dalla SR 43, nonché un allontanamento del punto di sottovia della stessa SR 43, in quanto la vicinanza al fiume e la sovrapposizione in quel punto con l'argine esistente non consentivano di ottenere le quote minime di passaggio al disotto del ponte. È stato dunque necessario arretrare il sottopassaggio della SR e inserire un manufatto di attraversamento del rilevato della stessa, ad una distanza sufficiente per consentire di ottenere un'altezza adeguata al transito. Il manufatto di sottopasso sarà realizzato con una struttura scatolare in c.a., realizzata in prossimità del rilevato e collocata nella posizione definitiva mediante manovra di spinta nel corpo del rilevato. Su entrambi i ver-

santi delle scarpate esistenti, in prossimità dei punti di approccio del sottopasso, saranno realizzati muri di sostegno sagomati seguendo il profilo delle scarpate medesime. La considerevole altezza del corpo del rilevato esistente, nel punto di attraversamento, sarà pari a circa 8,00 ml, rispetto al piano campagna e consentirà di realizzare l'attraversamento, mantenendo il piano stradale della bretella ad una quota superiore al piano campagna stesso, garantendo contemporaneamente una luce libera di passaggio pari a 5.50 ml.



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

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, com-

prendono 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.



Via La Bassa vista dall'incrocio con la SR 43 – via Adriatico.



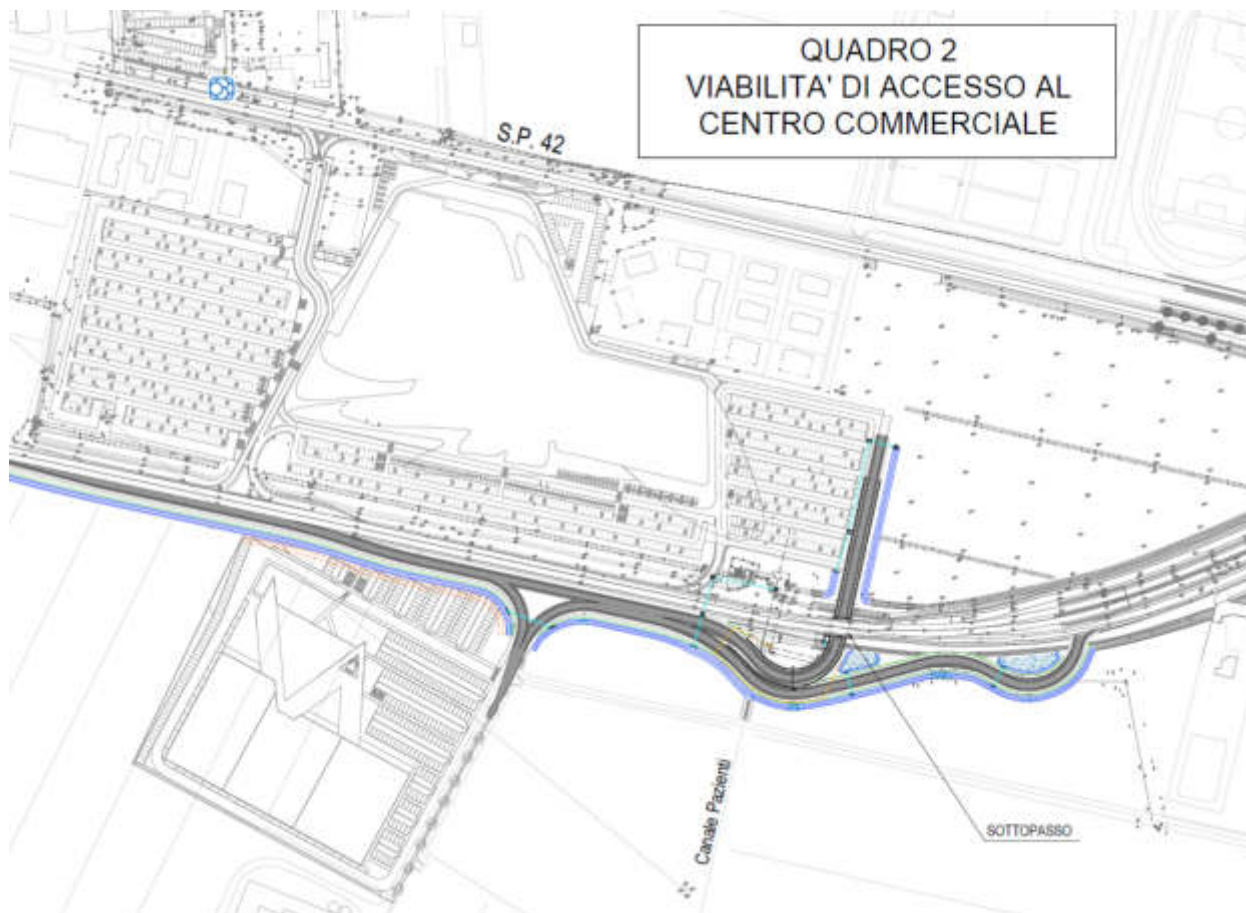
L'imbocco di via La Bassa visto dalla SP 42 – via Roma Destra.

4.1.2 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 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 posatura perpendicolare rispetto alla SR medesima.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

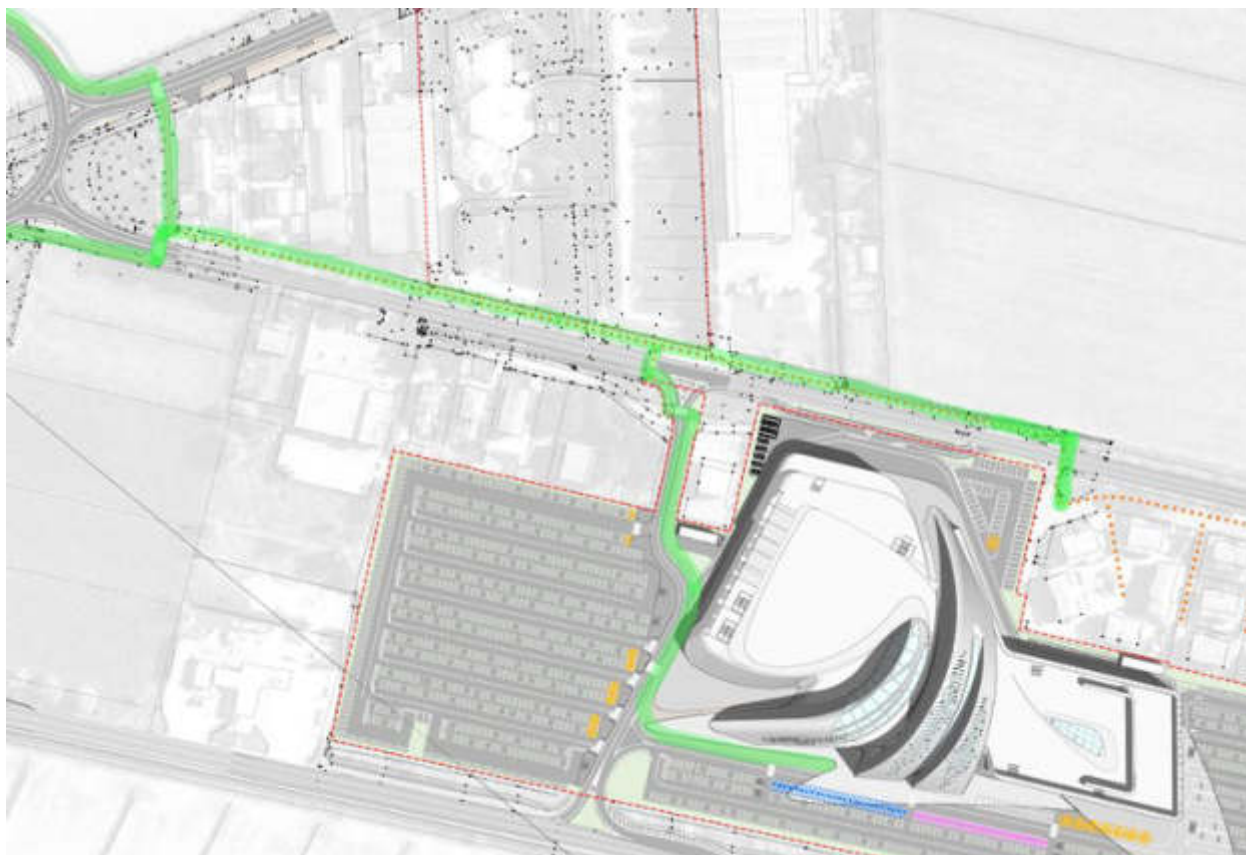
Dal punto di vista idraulico, la soluzione imposta dal progetto stradale determina la formazione di due aree intercluse. La modalità di sgrondo però sarà sempre la medesima e sarà quindi realizzato un nuovo fosso di guardia allineato lungo il lato ovest della nuova bretella.

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

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

4.1.3 Percorsi ciclabili

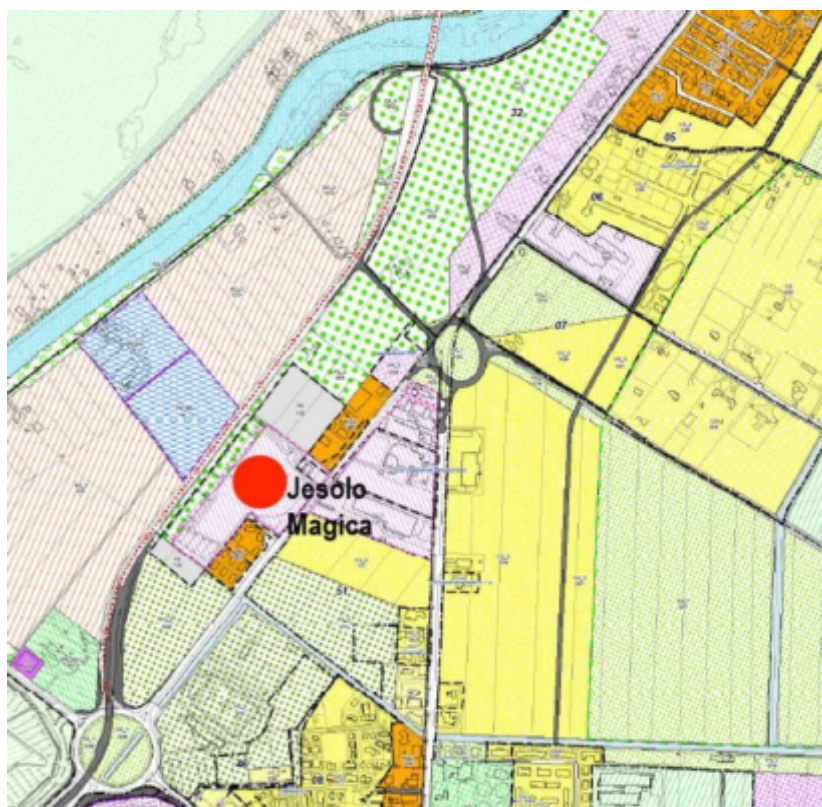
L'elaborato grafico-planimetrico generale di progetto stradale evidenzia anche i percorsi ciclabili che, oltre a recepire precedenti prescrizioni, sono prolungati sul lato orientale di via Roma Destra – SP 42 per l'intero sviluppo dell'affaccio di Jesolo Magica su detta strada, in modo che la pista ciclabile protetta, possa arrivare a connettere i percorsi esistenti con il gruppo di case a sud del nuovo complesso, come schematicamente evidenziato nella figura seguente.



Schematizzazione dell'assetto con evidenziazione dei percorsi ciclabili.

5 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 sono da ritenersi compatibili con la pianificazione sopra-
menzionata, seppure il tracciato effettivo delle diverse infrastrutture possa risultare parzialmente
diverso rispetto a quello riportato nelle cartografie dei rispettivi piani, i quali per loro stessa natu-
ra 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 rotonda con via Mameli indicati con linee tratteggiate di colore rosa-arancio e spessore differenziato in relazione alla gerarchia territoriale dell'infrastruttura (Fonte: comune di Jesolo).

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

6 Documentazione allegata

Progr.	ELABORATI GRAFICI	Scale
	<i>Generali</i>	
001	Individuazione ambito di intervento su base C.T.R. e Ortofotopiano	1:2000
002	Individuazione ambito di intervento su base PRGC - Vincoli	1:2000
003	Quadro 1 - Bretella Collegamento S.R. 43 - S.P. 42: Rilievo planoaltimetrico, sezioni stato di fatto e documentazione fotografica	1:1000
004	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Rilievo planoaltimetrico, sezioni stato di fatto e documentazione fotografica	1:1000
005	Quadro 1 - Bretella Collegamento S.R. 43 - S.P. 42: Ambito di intervento su Base Catastale - Piano Particellare	1:1500
006	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Ambito di intervento su Base Catastale - Piano Particellare	1:1500
	<i>Viabilità</i>	
007	Planimetria Generale	1:2000
008	Quadro 1 - Bretella Collegamento S.R. 43 - S.P. 42: Planimetria di Dettaglio - Sezioni Trasversali Caratteristiche	1:1000/100
009	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Planimetria di Dettaglio - Sezioni Trasversali Caratteristiche	1:1000/100
010	Quadro 1 - Bretella Collegamento S.R. 43 - S.P. 42: Profili Longitudinali	1:1000/100
011	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Profili Longitudinali	1:1000/100
012	Planimetria Idraulica	1:1000
	<i>Opere d'Arte</i>	
013	Quadro 1 - Bretella Collegamento S.R. 43 - S.P. 42: Planimetria e Profilo	1:200/100
014	Quadro 1 - Bretella Collegamento S.R. 43 - S.P. 42: Sezioni	1:50
015	Quadro 1 - Bretella Collegamento S.R. 43 - S.P. 42: Fasi di Realizzazione	1:250
016	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Planimetria	1:200
017	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Profilo in Asse	1:100
018	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Sezioni Trasversali	1:50
019	Quadro 2 - Viabilità Accesso Centro Commerciale: Fasi di Realizzazione	1:500
	ELABORATI FASCICOLATI	
020	Relazione Generale Opere Compensative e di Mitigazione Sistema Infrastrutturale	
021	Relazione Tecnica - Progetto Viabilità	
022	Relazione Tecnica - Opere d'Arte	
023	Relazione Tecnica - Opere Idrauliche	
024	Stima sommaria	