



Città metropolitana
di Venezia

Area Ambiente

Prot. 24465
del 29/04/22

COMITATO VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(Art 19 del D.lgs n. 152/06)

Parere n.4 della seduta del 27.04.2022

Oggetto: Ditta: Nordest Capital S.r.l.
Sede Legale: via Teatro Filarmonico 12, 37121 Verona (VR)
Intervento: Variante al Permesso di Costruire n. T/6013/2020 per la realizzazione di un Parco Commerciale in P.U.A. "ex Cattel – Capannine" – Ambito 2 ex Capannine.
Procedura di Verifica assoggettabilità alla procedura di VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.

CRONOLOGIA DELLE COMUNICAZIONI

Con nota acquisita agli atti con prott. n. 4394, 4396, 4403, 4399 e 4404 del 25/01/2022 la ditta Nordest Capital S.r.l. ha presentato richiesta di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 per la realizzazione di un Parco Commerciale con cambio di destinazione d'uso, in ampliamento di area commerciale esistente in P.U.A. "ex Cattel – Capannine" – Ambito 2 ex Capannine.

Con nota prot. n. 5438 del 28/01/2022 sono state richieste integrazioni nella fase preliminare di verifica (art. 19 c. 2 del D.Lgs. 152/2006) della completezza della documentazione a cui la ditta ha dato risposta con nota prot. n. 5973 del 01/03/2022.

Con nota protocollo n. 9277 del 15/02/2022 la Città metropolitana di Venezia ha comunicato alle amministrazioni e agli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione dello Studio Preliminare Ambientale sul proprio sito web.

Con nota prot. n. 15024 del 14/03/2022 sono pervenute integrazioni spontanee allo Studio Preliminare Ambientale da parte della ditta.

OSSERVAZIONI PERVENUTE

Con email acquisite al protocollo con numeri 23960/2022 e 23966/2022 sono pervenute osservazioni, da intendersi quali contributi istruttori, da parte del comune di Jesolo.



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

PREMESSA E SCOPO

Oggetto dello Studio Preliminare Ambientale presentato dalla ditta NORDEST CAPITAL s.r.l. è la richiesta di cambio di destinazione d'uso delle unità dalla 2 alla 12 di un fabbricato la cui realizzazione è in fase di completamento e il cui progetto è stato autorizzato con Permesso di Costruire n. T/2020/6013 dal Comune di Jesolo in data 19/02/2020, come successivamente modificato con richiesta di co-intestazione inoltrata al Comune di Jesolo in data 17/12/2019, con la quale all'originario richiedente JESOLO 3000 S.p.A. si è aggiunta la ditta Proponente NORDEST CAPITAL s.r.l., a seguito di acquisizione di porzione di terreno.

NORDEST CAPITAL s.r.l. ha venduto una porzione di area ad ALDI IMMOBILIARE s.r.l. ed ha sottoscritto un preliminare di acquisto con Jesolo 3000 S.p.A. per l'acquisizione di tutti i mappali.

L'edificio esistente, con destinazione d'uso commerciale per la vendita di generi alimentari già attivata (Unità n. 1), è di proprietà di ALDI IMMOBILIARE s.r.l. Fra le due ditte proprietarie esiste un accordo contrattuale che consente a NORDEST CAPITAL s.r.l. di farsi parte attiva per l'ottenimento di tutte le autorizzazioni riguardanti la realizzazione dell'intero compendio in forma di **parco commerciale**.

Preme rilevare come la proponente effettui richiesta di valutazione con riferimento all'apertura di un parco commerciale, ma dal punto di vista della normativa di settore, la struttura proposta si configura come grande centro commerciale in quanto gli esercizi commerciali proposti sono inseriti in una struttura edilizia a destinazione specifica e prevalente e usufruiscono di infrastrutture e spazi di servizio comuni gestiti unitariamente.

Il complesso oggetto dello SPA è localizzato in zona territoriale omogenea di tipo D2.1 all'interno del PUA "Ex Cattel – Capannine. Ambito 2" in Comune di Jesolo.

Il Proponente intende cambiare la destinazione d'uso del nuovo corpo di fabbrica al fine di formare un grande centro commerciale, unitamente alla preesistente unità n. 1, in quanto è previsto l'insediamento di più esercizi commerciali con una **superficie di vendita complessiva** superiore a 2.500 mq, ed in particolare pari a 4.500 mq di cui 3.586,38 non alimentare e 913,62 dedita all'alimentare (comprensiva di Aldi esistente).

L'opera nel complesso rientra nella categoria del "grande centro commerciale", come contemplato dalla LR 50/2012, art. 3, comma 1, lettera g), punto 1.

Il progetto definito di variante al PdC n. T/2020/6013 è stato sottoposto a procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, in quanto:

- attività riconducibile alla fattispecie di cui all'Allegato IV, comma 7) lettera b) del D.Lgs. 152/2006 "costruzione di centri commerciali di cui al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 "Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59";
- e all'Allegato A2 - Progetti sottoposti a verifica di assoggettabilità, fattispecie di cui al punto 7, lettera b2) della L.R. n. 4 del 18 febbraio 2016, che prescrive il ricorso a detta procedura per i progetti di "costruzione di centri commerciali di cui al D.Lgs. 31 marzo 1988, n. 114 ed in particolare medie strutture di vendita in forma di medio centro commerciale, come definite dall' art. 3, comma 1, lettere e) ed f) della Legge Regionale 28 dicembre 2012, n. 50 e grandi strutture di vendita di cui all'articolo 22, comma 1, lettera b) della legge regionale n. 50 del 2012".



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area oggetto di intervento è situata tra Jesolo Paese a nord e Jesolo Lido a sud, tra i due assi principali di collegamento di Via Roma Destra (SP 42) e Via Mameli.

La seguente figura evidenzia l'area dell'Ambito 2 del PUA denominato "Ex Cattel – Capannine" all'interno della quale è attualmente presente ed in esercizio un edificio ad uso commerciale con relativa area a parcheggio (non visibile da ortofoto) realizzato nel 2020.

Fig.1 – Inquadratura territoriale dell'Ambito 2 del PUA "Ex Cattel – Capannine"



L'Ambito 2 del P.U.A. confina a nord con un fabbricato artigianale; a sud con due attività rispettivamente di deposito e vendita di bevande all'ingrosso per le attività turistico ricettive del territorio e di commercio di materiale edile. Ad est il terreno è delimitato dalla pista ciclopedonale di via Mameli, mentre ad ovest è delimitato da via Roma Destra.



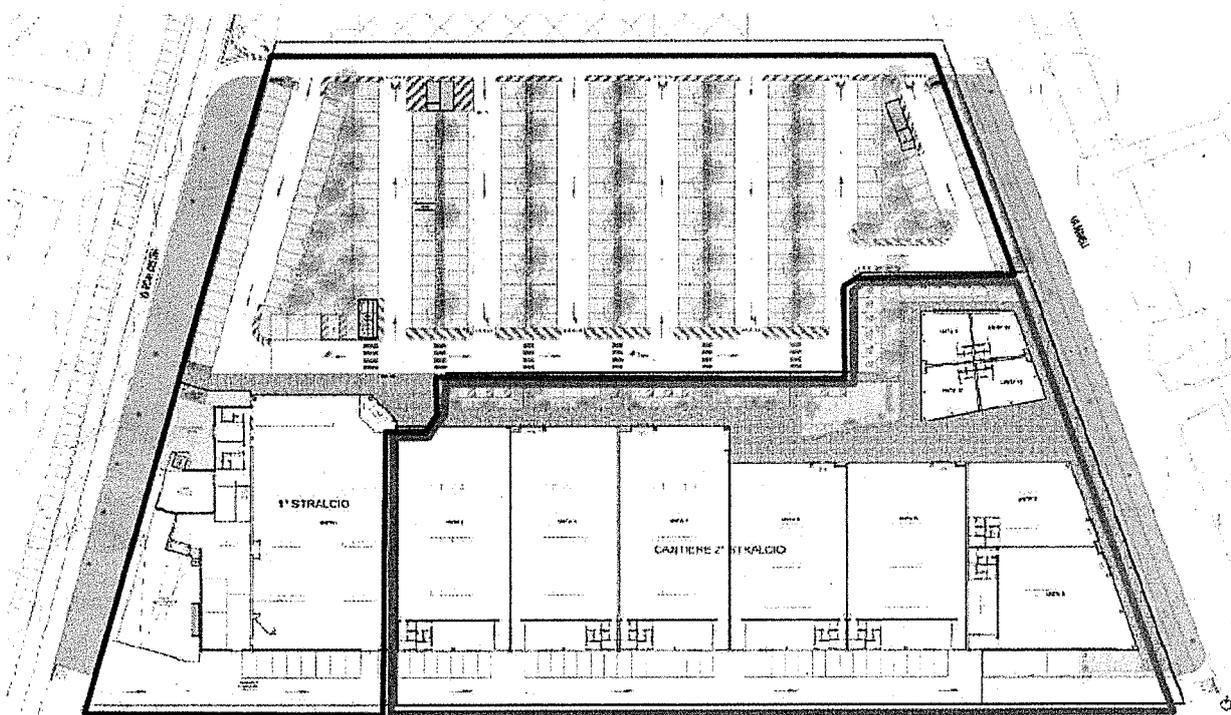
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETUALE

Il Proponente intende cambiare la destinazione d'uso del corpo di fabbrica, autorizzato con PdC n. T/2020/6013, in data 19/02/2020 ricompreso nel 2° stralcio, ancora da realizzare, dell'Ambito 2 del P.U.A. "Ex Cattel – Capannine".

Il Proponente prevede di realizzare l'intervento in due fasi così articolate:

- Prima fase già realizzata: realizzazione parcheggio vincolato all'uso pubblico e del primo stralcio edilizio dedicato alla struttura di vendita di tipo alimentare già avviata.
- Seconda fase, oggetto della presente procedura; realizzazione del secondo stralcio edilizio in cui s'intende collocare 11 unità commerciali di tipo non alimentare e delle opere di sistemazione esterna necessarie per la totale ultimazione dell'intervento.

Fig.2 – Planimetria generale con evidenza dei due stralci corrispondenti alle fasi realizzative dell'intervento. Perimetrato in rosso il 1° stralcio già realizzato; perimetrato in blu il 2° stralcio ancora da realizzare.



L'area oggetto di intervento è pari a circa 20.310 mq, il sedime del nuovo fabbricato ricadrà completamente all'interno dell'area individuata dal P.U.A. sopracitato come zona D2.1, con ampiezza pari a 13.267 mq.

Dimensionamento urbanistico

Il Piano Urbanistico Attuativo "Ex Cattel - Capannine" vigente (modificato con variante nel 2019) prevede, nell'Ambito 2, la suddivisione della superficie fondiaria in due zone distinte, rispettivamente: D2.1 "Zona per le attività commerciali" e F4 "Parcheggi". Le superfici fondiarie sono suddivise come riportato nella tabella seguente.



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

Zona del P.U.A. Ambito 2	Superficie mq
Superficie a destinazione D2.1 (ambito 2 ex Capannine)	13.267
Superficie a destinazione F4 (ambito 2)	7.063
Superficie complessiva del P.U.A.	20.330

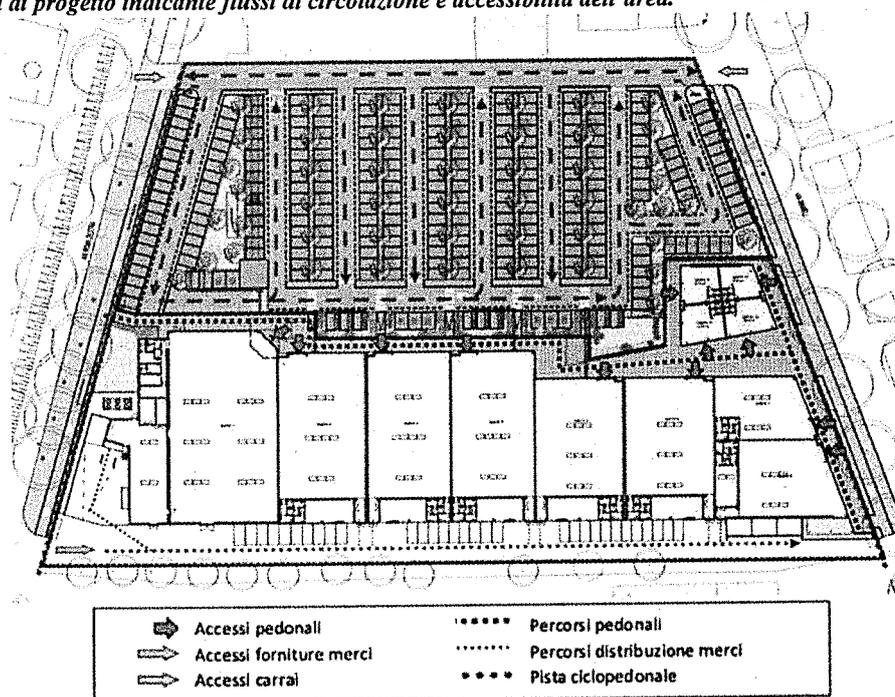
Lo SPA dichiara che oltre alla disciplina derivante dalla pianificazione locale, in fase di progettazione, sono state applicate specifiche norme regionali e nazionali. In particolare, dato che la realizzazione delle previsioni del PUA ha previsto la demolizione di un fabbricato in disuso e al suo posto la costruzione di un nuovo edificio ad alta efficienza energetica (classe A), è stata applicata la LR 14/2009 che ha permesso di progettare l'incremento della superficie realizzabile in deroga al limite del 40% della superficie coperta consentita sul lotto, come previsto dal Piano degli Interventi. Inoltre, per le opere di urbanizzazione, nella zona F4 "parcheggi", sono stati applicati per la dotazione minima di aree per servizi, i parametri di cui all'art. 31 della LR 11/2004, mentre per la zona D2.1 sono stati applicati i criteri di dimensionamento di cui alle leggi nazionali n. 122/89 e n. 13/89.

La superficie coperta autorizzata a seguito del PdC n. T/2020/6013 del 19.02.2020 è pari a 7.126 mq, complessiva di quanto previsto dalla zona D2.1 e degli incrementi ai sensi della LR 32/2013, per un volume complessivo pari a 35.049,19 mc.

Gli spazi esterni posti sul fronte delle unità, caratterizzate dal portico, saranno asserviti all'uso pubblico, come l'ampio parcheggio posto a nord con accesso sia da via Mameli che da via Roma Destra.

Dato che il complesso costituirà un collegamento trasversale tra via Mameli e via Roma Destra, l'ambito avrà due accessi carrai posti più a nord e due accessi carrai per le merci posti sul confine sud, con accesso a senso unico da via Roma Destra verso via Mameli. Gli eventuali utilizzatori, pedoni e ciclisti che utilizzeranno la pista ciclo pedonale di via Mameli accederanno in corrispondenza del porticato di doppia altezza, sotto al quale sono collocati gli accessi alle unità, che secondo i progettisti non interferiranno con i flussi veicolari.

Fig.3 – Planimetria di progetto indicante flussi di circolazione e accessibilità dell'area.





Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

Impianto architettonico

Il nuovo organismo edilizio sarà composto da 11 nuove unità ad uso commerciale che lo SPA prevede di aggiungere all'unità commerciale di tipo alimentare già realizzata. Queste saranno disposte in successione seriale, ciascuna con accesso indipendente posto sul portico della facciata nord, esteso per l'intera lunghezza del complesso, da via Mameli a via Roma Destra. Sul fronte occidentale, rivolto su via Roma Destra, l'edificio presenta una scansione di blocchi caratterizzati oltre che da porticati differenti, anche da altezze diverse del fronte e da finiture esterne differenziate. La soluzione adottata con l'ampio porticato, oltre a fungere da elemento d'unione, ha anche la funzione di protezione dagli agenti atmosferici visto l'orientamento a nord dell'edificio stesso.

I porticati saranno realizzati con una struttura metallica leggera sostenuta da pilastri, l'intradosso sarà caratterizzato da doghe con finitura metallica di colore chiaro alle quali saranno fissati i corpi illuminanti. L'ampio porticato a doppia altezza su via Mameli sarà caratterizzato da ampie aperture circolari in corrispondenza delle coperture sottostanti al fine di dare aria e luce alle specie arbustive che verranno poste in sommità dei blocchi di fabbrica mediante la realizzazione delle coltri di copertura verde.

Trasformazione in "grande centro commerciale"

L'istanza in oggetto dello SPA è finalizzata al cambio di destinazione d'uso di una parte delle unità che vanno a costituire l'edificio approvato in data 19/02/2020 con permesso di costruire n. T/2020/6013. Nel dettaglio, la variante prevede il cambio di destinazione d'uso delle unità dalla n. 2 alla n. 12 previste dal precedente progetto presentato, modificando la destinazione a "magazzino" contemplata dal progetto assentito in nuove attività commerciali di tipo prevalentemente non alimentare. La Superficie di vendita complessiva verrà fissata in 4.500 mq.



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

QUADRO PROGRAMMATICO

Lo SPA presentato illustra l'inquadramento dell'intervento di progetto nei seguenti piani territoriali e urbanistici, di seguito riassunti:

- *Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC)*: zona a tessuto urbanizzato;
- *Piano Territoriale Generale della Città Metropolitana di Venezia (PTG)*: zona per attività economiche;
- *Piano d'Assetto Idrogeologico (PAI)*: zona a pericolosità idraulica moderata;
- *Piano di Gestione del Rischio Alluvioni*: zona non soggetta a fenomeni di allagabilità;
- *Piano d'Area della Laguna di Venezia (PALAV)*: applicazione strumentazione urbanistica comunale;
- *Rete natura 2000*: presenza a oltre 0,5 km dall'ambito d'intervento dei SIC "Laguna Superiore di Venezia" e "Mort e pinete di Eraclea" e della ZPS "Laguna di Venezia";
- *Piano di Assetto del Territorio (PAT)*: zona a pericolosità moderata soggetta a scolo meccanico, terreno idoneo all'edificazione a condizione per la scarsa profondità della falda, Area esondabili o a periodico ristagno idrico per insufficienza della rete Strutturale fognaria, di bonifica o idrografica, Ambito di Urbanizzazione Consolidata;
- *Piano degli Interventi (PI)*: zona D2.1 per le attività commerciali (a sud), zona F4 a parcheggi (a nord), ambito soggetto a PUA;
- *Piano Urbanistico Attuativo "Ex Cattel – Capannine"*: di cui ultima variante approvata con DCC n. 63 del 31/07/2019.

Secondo quanto riscontrato dal Comitato VIA il Quadro Programmatico dello SPA non considera quanto contenuto nel Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) approvato con DCR n. 90 del 19.04.2016 dalla Regione Veneto, con zonizzazione aggiornata con DCR n. 1855 del 29.12.2020. Il Comune di Jesolo fa parte della zona IT0514, soggetta alla procedura di infrazione n. 2014/2147 della Commissione Europea e del conseguente provvedimento della Corte di Giustizia europea (sentenza del 10.11.2020).

Inoltre con riferimento all' art. 9 commi 16-20 delle NDA del PAT, Tav. 02 "Carta delle invariati" per i due filari alberati in corrispondenza di via Roma Destra (SP 42) e via Mameli non interessati dall'opera (par. 4.2.1) si ritiene che non vi sia adeguata dimostrazione della compensazione arborea proposta in sostituzione delle piante abbattute.

La documentazione infatti afferma, in riferimento all'abbattimento di complessivi n. 48 esemplari arborei preesistenti, in condizioni prevalentemente di degrado, che l'intervento prevede la messa a dimora di complessive n. 50 nuove piante, come contemplato dal Permesso di Costruire già rilasciato.

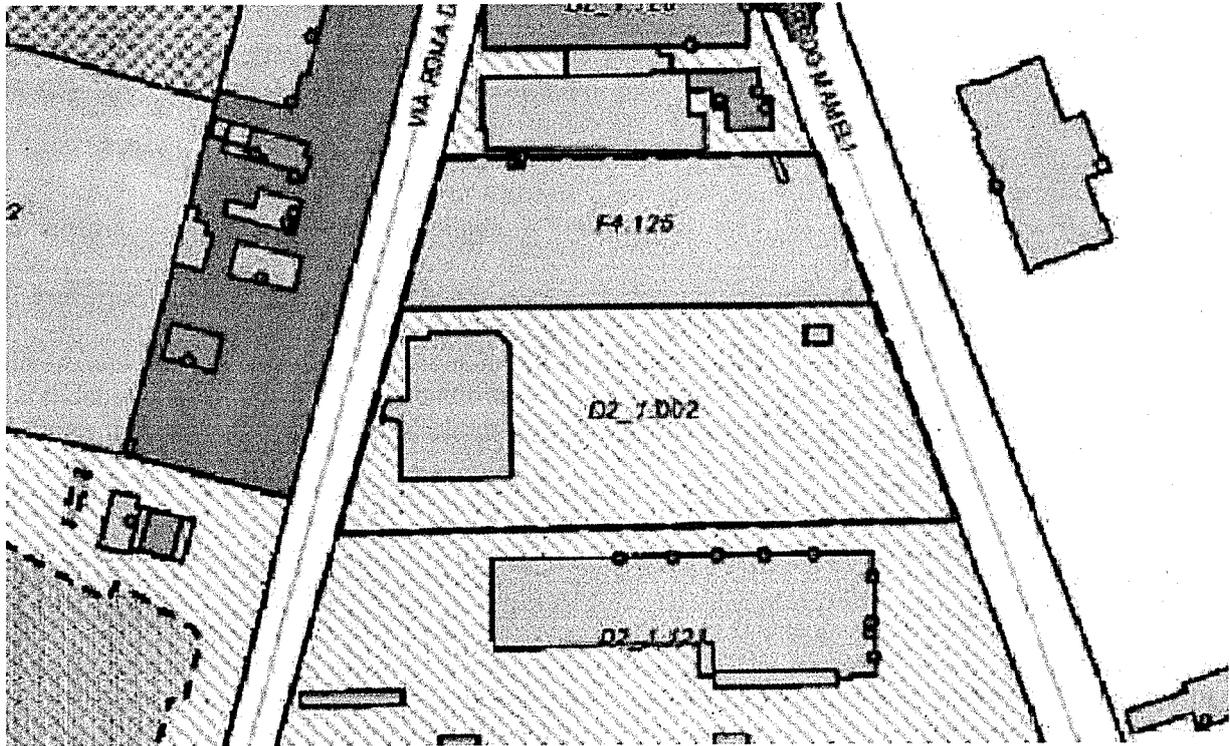
Con riferimento alle due osservazioni riportate precedentemente si ritiene che la documentazione presentata non sia esaustiva e non consenta una valutazione della condizione microclimatica almeno pari a quella precedente (attuale) e di mitigazione dell'impatto sulle aree verdi.



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

Fig.4 – estratto Piano degli Interventi. Con linea tratteggiata è evidenziato l'ambito del P.U.A. "Ex Cattel - Capannine". L'area interessata dall'ampliamento è la D2.1.





Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

QUADRO AMBIENTALE

Lo SPA presentato analizza le seguenti matrici ambientali prese a riferimento.

Suolo e sottosuolo

I terreni alluvionali del Comune di Jesolo presentano una tessitura da sabbiosa a limoso-argillosa, grazie ad una forte influenza dell'azione di deposizione dei principali corsi d'acqua e dalla presenza della fascia litoranea. In presenza delle aste fluviali si osserva un aumento della frazione sabbiosa del terreno. Si tratta di una fascia latente gli argini fluviali, generatosi per deposizione durante gli eventi alluvionali. L'area meridionale del territorio comunale è caratterizzata dalla presenza di terreni sabbiosi depositatosi dall'azione del moto ondoso e delle correnti dominanti.

Sull'area interessata dall'intervento, contestualmente all'indagine estesa a tutto l'ambito del P.U.A. – comprendente anche l'area dell'Ambito 1, corrispondente all'ambito insediativo in cui collocare il progetto "JesoloMagica" - è stata condotta una specifica indagine geognostica con sondaggi eseguiti fra il 29 e il 31/05/2007 e presi in considerazione anche nella successiva relazione emessa dallo stesso in data 21/05/2009. Le indagini eseguite hanno permesso di ricostruire il quadro stratigrafico dell'area, caratterizzato da alternanza di vari stadi argillosi e sabbiosi fini e medio-fini sino alla profondità di 30 m.

L'ambito in esame è in zona di bonifica idraulica, caratterizzato da franco di bonifica (falda) a 1,50 m di profondità dal p.c. mediante l'impianto idrovoro di Cà Porcia e, dunque, non rientra in zona a sofferenza idraulica.

I campioni di terreno prelevati dall'Ambito 2 del PUA hanno restituito un profilo analitico conforme ai requisiti prescritti per la classificazione in colonna A della tabella 1, di cui all'Allegato 5, Titolo V°, Parte IV^, del D.Lgs.152/2006 ss.mm.ii..

Il grado di sismicità cui appartiene il territorio di Jesolo corrisponde alla Zona n. 3.

Ambiente idrico

Acque superficiali

Il territorio comunale è delimitato a nord-est dal fiume Piave, a sud-est dalle acque del Mar Adriatico, a ovest dal fiume Sile e dalla Laguna di Venezia. La rete di bonifica è gestita dal Consorzio di Bonifica veneto Orientale ed il comune di Jesolo è diviso in due bacini idrografici, il Bacino di Ca' Gamba e il Bacino di Cavazuccherina.

La rete di scolo è costituita da una fitta rete di canali il cui regime viene governato dal funzionamento delle idrovie, che permettono di sollevare l'acqua fluente nel sistema minore e immetterlo nei fiumi Sile e Cavetta.

Il D.Lgs. 152/2006, recependo la direttiva comunitaria 2000/60/CE, introduce un innovativo sistema di classificazione delle acque definendo lo "stato delle acque superficiali" quale espressione complessiva dello stato di un corpo idrico superficiale, determinato in base all'accostamento del suo Stato Ecologico e del suo Stato Chimico.

Dalle stazioni ARPAV più vicine sul fiume Sile emerge che la qualità delle acque è valutata con indice rispettivamente "sufficiente" e "scarso", con peggioramento riscontrato procedendo da monte a valle.

Acque sotterranee

Lo SPA riporta la valutazione dell'ARPAV sulla qualità degli acquiferi risultante dalle attività di monitoraggio presso i punti di prelievo.



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

I corpi idrici sotterranei - rappresentando l'unità di riferimento per l'analisi del rischio, la realizzazione delle attività di monitoraggio, la classificazione dello stato, quali-quantitativo e l'applicazione delle misure di tutela - sono stati individuati in base alla direttiva comunitaria 2000/60/CE. In Veneto sono stati individuati 33 corpi idrici sotterranei, di cui 23 per l'area di pianura ed i rimanenti 10 in ambito montano. Il comune di Jesolo appartiene al corpo idrico sotterraneo n. 31- Bassa Pianura Settore Piave.

La qualità delle acque sotterranee in tale settore risulta "scadente" in particolare per la presenza di valori significativi di *Inquinanti inorganici*.

Atmosfera

I dati della qualità dell'aria nel comune di Jesolo si basano sulle rilevazioni effettuate da ARPAV tramite una campagna di monitoraggio condotta nel 2019, eseguita con una stazione rilocabile posizionata in via Peschi, località Cà Pirami. La campagna di monitoraggio si è svolta nel semestre estivo dal 18 luglio 2018 al 22 agosto 2018 e nel semestre invernale dal 27 novembre 2018 al 13 gennaio 2019.

Nel periodo di monitoraggio l'indice di qualità dell'aria (IQA) è risultato prevalentemente "accettabile", nel 52% dei giorni, oppure "mediocre", nel 35% dei giorni.

Inquinamento luminoso

L'inquinamento luminoso è dovuto ad ogni forma di irradiazione artificiale al di fuori delle aree in cui è funzionalmente dedicata. La causa principale dell'inquinamento luminoso sono gli impianti di illuminazione esterna non a norma, ovvero quegli impianti che disperdono luminosità in più direzioni.

Il Comune di Jesolo rientra in una zona classificata dall'ARPAV con un aumento della luminanza totale rispetto al naturale tra il 100% e il 300%.

Clima acustico

Il comune di Jesolo, con delibera di Consiglio Comunale n. 62/2011 ha approvato il "Regolamento per la tutela dell'inquinamento acustico", aggiornato poi con delibera di Consiglio Comunale n. 82 del 18/06/2015. Tale Regolamento disciplina le competenze comunali in materia di inquinamento acustico, ai sensi dell'art. 6 della Legge 26 Ottobre 1995, nr. 447: "Legge Quadro sull'inquinamento acustico". Da detto piano di classificazione, si evince che l'area di progetto rientra in zona "Classe IV - Area di intensa attività umana", caratterizzata dai seguenti limiti acustici:

Classe IV di destinazione d'uso del territorio	Tempi di riferimento	
	Diurno (06.00-22.00)	Notturno (22.00-06.00)
Valori limite di emissione in dB(A)	60	50
Valori limite assoluti di immissione in dB(A)	65	55

Rifiuti

La gestione dei rifiuti in comune di Jesolo è affidata a Veritas spa. Come si evince dai dati riportati nell'edizione 2020 del "Rapporto rifiuti Urbani" redatto da ARPAV, il territorio comunale di Jesolo rappresenta uno dei comuni con più alti livelli di produzione pro-capite per abitante annua di rifiuti urbani rispetto alla media del bacino territoriale veneziano. In particolare, come per altre realtà turistiche dell'area del veneto orientale (Caorle, Cavallino Treporti, San Michele al Tagliamento), il dato di produzione pro-capite di rifiuti si aggira intorno ai 1.117 kg/ab*anno rispetto alla media del bacino di 579 kg/ab*anno.

Per quanto riguarda i livelli di raccolta differenziata (anno 2019) questi si aggirano intorno al 50-65% rispetto al rifiuto totale. Anche in questo caso il dato comunale appare inferiore rispetto alla media del bacino.

Lo SPA illustra la localizzazione della nuova isola ecologica posta sul lato sud del nuovo fabbricato per la raccolta differenziata da parte di Veritas spa.



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

Matrici biotiche

Il territorio di Jesolo è caratterizzato da una ampia varietà di ambienti, da quello urbano a quello agricolo, da quello marino costiero a quello lagunare fino a quello fluviale.

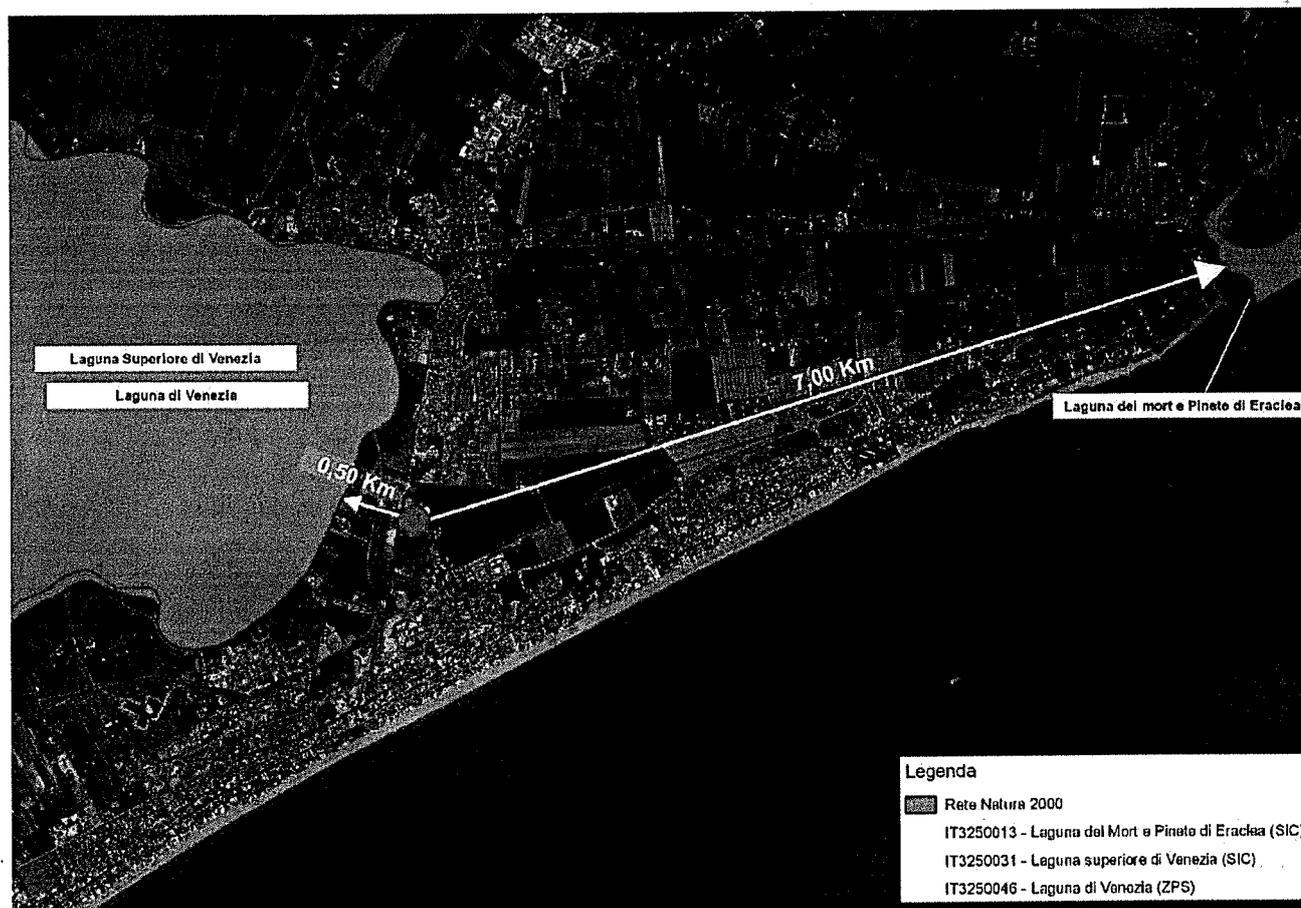
Il territorio è maggiormente caratterizzato da aree agricole che comprendono i terreni coltivati e gli elementi arboreo-arbustivi che li dividono. Se questi ambienti vengono gestiti opportunamente possono favorire elevati livelli di biodiversità. Gli alvei del Piave e del Sile costituiscono importanti ecosistemi fluviali, insieme alla Laguna di Jesolo e a quella del Mort che rappresentano elementi naturali di pregio.

Il territorio comunale di Jesolo è interessato dalla presenza di tre siti della Rete Natura 2000: la Zona di Protezione Speciale “Laguna di Venezia” (IT3250046), il Sito di Importanza Comunitaria della “Laguna superiore di Venezia” (IT3250031) ed infine il Sito di Importanza Comunitaria “Laguna del Mort e Pinete di Eraclea” (IT3250013).

La distanza in linea d’aria del luogo d’intervento dai sopraelencati siti, consta di:

- ca. 0,5 km dal SIC “Laguna superiore di Venezia” - IT3250031 e ZPS “Laguna di Venezia” - IT3250046;
- ca. 7,0 km dal SIC “Laguna del Mort e Pinete di Eraclea” - IT3250013.

Fig.5 – In rosso è individuata l’area di intervento e la prossimità agli elementi della Rete Ecologica ed ai siti Rete Natura 2000





POTENZIALI IMPATTI SULL'AMBIENTE

Lo SPA presentato ha illustrato la valutazione degli impatti potenziali sia in paragrafi dedicati, sia mediante i seguenti elaborati specialistici:

- Studio emissioni in atmosfera;
- Studio del traffico;
- Documento previsionale di impatto acustico.

Si illustra di seguito la valutazione presente dallo SPA e in corsivo le osservazioni del Comitato di VIA.

Impatti sul suolo e sottosuolo

Secondo quanto descritto dagli estensori dello SPA "L'entità degli scavi sarà ridotta e comunque al disotto del limite di 6.000 m³, soglia al di sopra della quale è prescritta l'attivazione della procedura di gestione delle terre di cui al DPR 120/2017. Le terre prodotte dalle attività di scavo, risultando favorevole la loro caratterizzazione e qualificazione chimica, saranno interamente mantenute in loco e utilizzate nella riprofilazione delle varie porzioni di aree scoperte."

Lo SPA non presenta una quantificazione del terreno oggetto di scavo per fondazioni e le altre opere. Non è chiaro se le opere idrauliche relative alla vasca di laminazione, alla vasca di raccolta delle acque d'irrigazione e la vasca di condensa grassi siano già state costruite nel primo stralcio o debbano essere quantificate tra gli scavi del presente progetto.

Impatti sull'ambiente idrico

Nella Valutazione di Compatibilità Idraulica si è dichiarato che al fine di garantire l'invarianza idraulica delle superfici oggetto di trasformazione, sia necessaria la realizzazione di un volume d'invaso complessivo per la gestione delle piene di 422 m³. Pertanto, le acque meteoriche saranno raccolte mediante una rete di condotte dedicate, dotata di disoleatore preceduto da pozzetto ripartitore per la separazione dell'acqua di prima pioggia da trattare. La rete terminerà in un pozzetto con bocca tarata che in caso di abbondanti precipitazioni convoglierà l'acqua in una vera e propria vasca di laminazione ubicata sotto il parcheggio. Le acque meteoriche provenienti dalla copertura invece andranno direttamente al pozzetto con bocca tarata ed eventualmente alla vasca di laminazione, senza transitare per il disoleatore. Parte dell'acqua meteorica proveniente dalle pensiline sarà convogliata ad una vasca di raccolta per l'irrigazione delle aree verdi.

Le acque meteoriche infine saranno convogliate al fosso laterale di via Roma Destra, in parte tombinato e in parte a cielo aperto, che a sua volta scarica nel Canale Pazienti, in prossimità dei campi sportivi. Al fine di gestire le acque nere e grigie è prevista la realizzazione di una rete dedicata costituita da tubazioni in PVC. È prevista la realizzazione di una dorsale da posizionare lungo il perimetro sud del lotto alla quale verranno collegate le singole unità. Prima dell'ingresso alla dorsale è prevista l'installazione di una vasca condensa grassi al fine di pretrattare le acque nere e grigie. Per ciascuna colonna di scarico (grigia e nera) è prevista l'installazione di un sifone tipo Firenze. La dorsale infine è collegata alla rete fognaria comunale su via Mameli.

La documentazione presentata indica che dall'analisi delle superfici previste dal progetto, effettuata nell'ambito della specifica Valutazione di Compatibilità Idraulica, comprendente il parcheggio e il fabbricato già realizzato, necessaria per definire il coefficiente di deflusso allo stato ante-operam e post-operam, emerge che le trasformazioni derivanti dal progetto non comportano una elevata riduzione dell'infiltrazione nel terreno, essendo la variazione del coefficiente contenuta nel range compreso fra 0,532 in ante-opera e 0,740 in post-opera. Lo studio di compatibilità idraulica indica che nel complesso, per tutte le superfici di servizio, l'area presenta e presenterà superfici realizzate con materiale drenante (masselli o asfalto drenante).

Da evidenziare che la relazione di compatibilità idraulica è datata settembre 2019 e nello SPA è stata



verificata rispetto alle norme di salvaguardia relative al PGRA di cui alla delibera della Conferenza Istituzionale Permanente dell'Autorità di Distretto delle alpi Orientali n. 8/2019 in base alle zone pericolose individuate dai PAI.

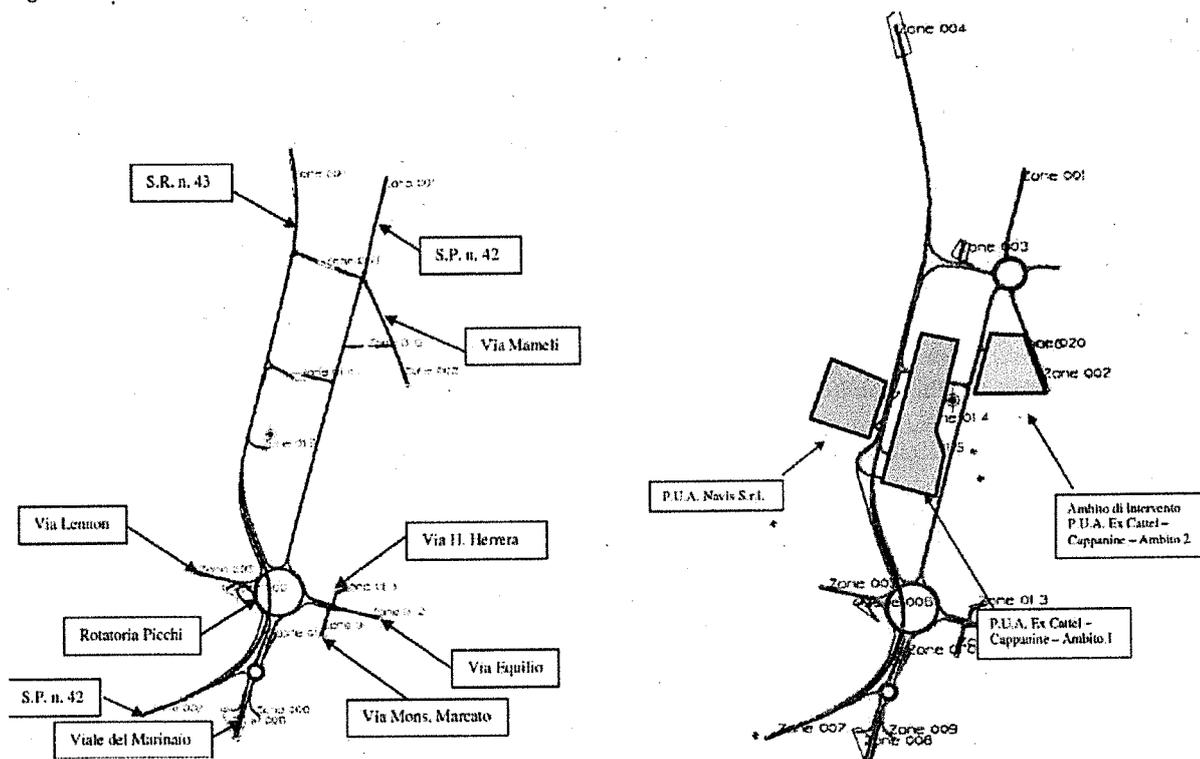
E' necessaria una verifica delle condizioni di rischio idraulico e dell'attualità della relazione di compatibilità idraulica in ordine all'adozione della delibera della Conferenza Istituzionale Permanente del PGRA, pubblicata in G.U. n. 29 del 04.02.2022 e in vigore dal 05.02.2022.

Impatto viabilistico

Lo SPA presenta uno studio del traffico finalizzato a valutare l'impatto viabilistico della messa in esercizio del grande centro commerciale in oggetto e di una serie di previsioni di nuovi insediamenti commerciali previsti nelle vicinanze (Jesolo Magica e P.U.A. Navis s.r.l.). Lo studio ha preso in considerazione la futura rete viaria che si configurerà con l'attuazione, nel breve periodo, della rotatoria tra via Mameli e via Roma Destra e, nel lungo periodo, del sottopasso per l'accesso diretto all'area commerciale "Jesolo Magica" dalla SR 43, nonché le modifiche necessarie per la connessione fra via La Bassa e la medesima SR 43, che tengono conto del futuro allargamento a 4 corsie prodotto dalla futura realizzazione della "Via del Mare", come da parere di Veneto Strade S.p.A., reso in sede di Conferenza dei Servizi nell'ambito del procedimento "Jesolo Magica".

L'Allegato C riporta lo Studio del traffico in cui si prevede un "aggravio delle condizioni di circolazione della rete" che "genera un indotto significativo che, sovrapponendosi al traffico circolante rende difficoltosa la circolazione in alcuni rami stradali. Tuttavia, l'inserimento delle nuove opere infrastrutturali nella parte settentrionale della rete (organizzate sulla S.R. n. 43 e S.P. n. 42), innesca una redistribuzione dei flussi nella rete con un assetto globale ritenuto accettabile."

Fig.6 – Rete stradale dello Stato di Fatto (sinistra) e a dello Stato di Progetto (destra).





Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

Si riporta quanto emerso dalle valutazioni istruttorie:

- Dall'analisi dei flussi veicolari nel territorio comunale emerge un incremento pressoché costante del traffico, particolarmente accentuato nei mesi estivi con aumento di flussi turistici in ingresso e uscita dall'ambito comunale. La realizzazione dei nuovi parchi commerciali ed insediamenti turistico-residenziali indurrà in futuro ad un significativo incremento del flusso veicolare.
- I flussi di traffico attuali sono stati conteggiati nei giorni di venerdì 4 e sabato 5 Agosto 2017 fra le ore 8.00 e le ore 22.00, al fine di cogliere la mobilità correlata con il periodo di massimo afflusso turistico, e oltre le 20.00 al fine di cogliere le specificità del traffico di una località balneare. I rilevanti volumi veicolari conteggiati al "cordone" dell'intero ambito esaminato arrivano a 48.000 transiti in accesso all'area nelle 14 ore diurne del giorno feriale, con picchi orari poco inferiori a 4.250 veicoli. La differenza fra giorno feriale e prefestivo è del 4%, con minori flussi nel giorno di sabato e massimo flusso orario sabato ore 9.30-10.30 (ora di punta).
- I flussi di traffico nell'area del PUA riportano le poche indagini sul traffico veicolare nella rete viaria jesolana (datate ma significative dell'evoluzione dei flussi nel tempo).
- Nella quantificazione del traffico indotto dall'intervento per il progetto "Jesolo Magica" si è determinato un traffico in ingresso/egresso pari a 868 veicoli/ora, per un totale di 1.736 unità/ora. Per il PUA Navis lo studio nell'ora di punta conduce a un traffico di 255 veicoli da ripartire fra ingressi/egressi. Per il PUA Ambito 2 è determinato un traffico in ingresso/egresso pari a 251 veicoli/ora, per un totale di 502 unità/ora.
- Nell'applicazione della microsimulazione dinamica agli studi di traffico le valutazioni dello SPA per l'ambito di rete oggetto di studio dichiarano che l'effettiva velocità di esercizio è naturalmente ridotta dai flussi circolanti che presentano frequenza di intersezioni, accessi carrabili ed aree commerciali con ravvicinate immissioni. L'impatto a seguito dell'attivazione dell'area commerciale: applicazione della microsimulazione dinamica allo scenario in esame segnala la criticità dell'immissione verso nord dalla rotatoria "Picchi" verso la S.R. n. 43, ove lo svincolo determina degli accodamenti a causa della velocità del traffico nella strada principale e, soprattutto, dei suoi ingenti volumi, con livello di servizio LdS E.

Non sono state indicate possibili soluzioni da adottare per far defluire il traffico veicolare in modo da evitare accodamenti e congestioni.

L'analisi dei flussi di traffico attuali sarebbe stata maggiormente rappresentativa prendendo come riferimento il TGM effettivo e non solo le 12 ore delle due giornate prese in esame. Sarebbe stato opportuno verificare se il massimo traffico giornaliero atteso nell'area dell'intervento si verifica nelle sole ore di punta del venerdì e del sabato del periodo estivo/turistico di agosto e come si comporta nelle ore di morbida, soprattutto in periodo estivo caratterizzate da flussi orari sostenuti per tutto l'arco della giornata.

Si ritiene che gli scenari caratterizzati da maggiore carico non siano solo riferiti al traffico leggero degli utenti più prossimi all'area (il 40% del traffico indotto a regime dalle aree commerciali "Jesolo Magica" dichiarato già presente nella rete), ma al 60 % traffico ex-novo, anche in relazione alla quota di mezzi pesanti coinvolti, aspetto che ha implicazioni per la qualità dell'aria rispetto alle emissioni atmosferiche generate.

In considerazione di quanto sopra esposto emerge l'esigenza di analizzare le condizioni di traffico allo stato di fatto ossia nello scenario progettuale rappresentato dall'assenza di Jesolo 3000 e delle annesse opere viabilistiche, prevedendo peraltro soluzioni viabilistiche dedicate.

Si evidenzia che l'attuale intersezione fra la SP 42, via Mameli e via La Bassa (con accesso limitato a frontisti e residenti) risulta particolarmente pericolosa qualora l'impianto semaforico non sia in funzione. Tale criticità è stata evidenziata da indagini eseguite dal Servizio Viabilità della CMVE, osservando una



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

pericolosa interazione fra i flussi viabilistici che percorrono la SP 42 e quelli che, provenendo da nord, imboccano via Mameli. Un ulteriore aggravio di traffico in questa intersezione potrà aumentare le situazioni di conflitto e potenziale pericolo viabilistico.

*Di conseguenza è necessaria la **garanzia che la rotatoria d'intersezione fra la SP 42 e via Mameli sarà realizzata in vista del completamento dell'Ambito 2, anche in assenza dell'intervento dell'Ambito 1 del PUA "Ex Cattel - Capannine", come riportato nelle integrazioni volontarie dell'11.03.2022.***

*Si osserva inoltre che per lo **Stato di Progetto** sarebbe stato opportuno presentare **due scenari**: un primo scenario di progetto prevedendo la realizzazione della sola rotatoria su Via Roma Destra – Via Mameli – Via Pineda – Via La Bassa (ritenuta necessaria per l'Ambito 2) e un secondo scenario prevedendo il completamento di tutte le opere infrastrutturali contemplate nella Determinazione Dirigenziale dell'Area Ambiente della Città Metropolitana di Venezia n. 263/2021 riguardante la compatibilità ambientale dell'intervento "Jesolo Magica".*

*Lo studio è privo della **planimetria con indicazione dei punti rilievo e dei relativi flussi** (espressi n veicoli equivalenti/ora) oggetto misurazione dei monitoraggi, al fine di conoscere in maniera sintetica e immediatamente individuabile i flussi rilevati e considerati per lo scenario dello stato di fatto.*

Nello studio viabilistico trasmesso non sono riportate le dimensioni geometriche delle aste, dei nodi e delle intersezioni analizzate. In conformità all'Allegato A del Dgr n°1047 del 18/06/13, sarebbe opportuno fornire le analisi dettagliate con rappresentazione geometrica, secondo i principi della "Teoria e Tecnica della Circolazione", di tutte le aste, nodi ed intersezioni viabilistiche considerate nello studio, riferite allo stato attuale della viabilità di scorrimento. In particolare per i nodi a rotatoria sarebbe necessario indicare le dimensioni geometriche caratteristiche, quali ad esempio larghezza dell'isola spartitraffico all'estremità del braccio, larghezza dell'anello, larghezza della semicarreggiata del braccio, misurato dietro al primo veicolo fermo all'altezza della linea del "dare precedenza", la misura di ogni singola corsia delimitata dalla segnaletica orizzontale.

*Non sono state illustrate le **modalità di accesso e regresso di veicoli leggeri e pesanti** all'ambito d'intervento, anche in fase di cantiere, con indicazione delle svolte d'immissione ed emissione nelle due aste viarie Via Roma Destra SP42 e Via Mameli, unitamente alla valutazione delle eventuali interferenze con i flussi veicolari esistenti, valutando la realizzazione di una corsia di decelerazione per chi proviene dalla direzione SR 43/Cavallino. Si ritiene necessario mantenere il divieto di svolta a sinistra per chi proviene da Jesolo paese sulla SP42, realizzando degli spartitraffico con isola centrale per impedire tale manovra.*

Impatto sull'atmosfera

Lo SPA presenta lo studio delle emissioni in atmosfera eseguito mediante simulazioni relative alla dispersione delle emissioni veicolari (software SoundPlan 7.0) con l'implementazione dei seguenti dati di input:

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

Sono stati utilizzati i dati comprensivi del traffico indotto dalle iniziative commerciali e delle restanti opere previste nell'ambito 1 (Jesolo Magica) e 2 del P.U.A. "Ex Cattel – Capannine", nonché dell'intervento di realizzazione del P.U.A. Navis. Al fine di calcolare le emissioni di inquinanti da parte del traffico, sono stati



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

assunti come riferimento i fattori di emissione medi relativi al trasporto stradale (anno 2019), così come dedotti dalla banca dati presentata da ISPRA.

Dai risultati per nessuno dei parametri esaminati (CO, NO₂, Benzene, PM_{2.5}, PM₁₀, BaP) la simulazione ha evidenziato un superamento dei valori limite di inquinanti previsti dalla normativa al di fuori della sede stradale.

Per il biossido di azoto (NO₂) va considerato che il termine di confronto reale è mancante, essendo la simulazione costruita sull'evento di punta; inoltre per il Benzo(a)pirene (BaP) che rappresenta un indicatore del potere cancerogeno degli idrocarburi policiclici aromatici (IPA), i valori massimi riscontrati al bordo della sede stradale sono pari a circa 1.2 ng/m³ per l'altezza dal suolo di 2.5 e inferiori a 0.5 ng/m³ per la seconda altezza di riferimento (10 m). I valori atmosferici medi riscontrati generalmente nell'area di studio sono minori di 0.6 ng/m³, rispetto al limite normativo di 1 ng/m³, caratteristico di un valore medio annuale (par. 4.2.5). Si segnalano quindi elementi critici NO₂ rispetto al VL annuale e BaP. Inoltre nell'Appendice 6 per le mappe di dispersione di inquinanti atmosferici andrebbe specificato che le concentrazioni sono relative alla sola ora di punta.

Analogamente a quanto segnalato in merito ai nuovi rilievi per lo studio della viabilità, anche lo studio delle emissioni in atmosfera necessita del confronto fra lo scenario ante-operam corrispondente allo stato di fatto e dei due scenari post-operam: un primo scenario di progetto prevedendo la realizzazione della sola rotatoria su Via Roma Destra – Via Mameli – Via Pineda – Via La Bassa e un secondo scenario prevedendo il completamento di tutte le opere infrastrutturali contemplate nella Determinazione Dirigenziale dell'Area Ambiente della Città Metropolitana di Venezia n. 263/2021 riguardante la compatibilità ambientale dell'intervento "Jesolo Magica".

Al fine di valutare la significatività dell'impatto in atmosfera sarebbe stato opportuno confrontare le concentrazioni presuntive presso ricettori da individuare in prossimità agli assi viabilistici.

Come criterio di significatività si suggerisce il criterio di determinazione dell'aumento delle concentrazioni presso i ricettori di oltre il 5% rispetto allo stato di fatto (Linee Guida ANPA Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 18 Giugno 2001).

Per la descrizione del quadro emissivo del Comune di Jesolo si segnala che è disponibile l'aggiornamento dell'anno 2017 dell'inventario regionale delle emissioni in atmosfera INEMAR Veneto.

Non sono presenti misure mitigative da attuarsi nel breve termine, alla messa in esercizio del centro commerciale. Sarebbe opportuno adottare per la fase di cantiere tutte le precauzioni e mitigazioni del caso (per la presenza di mezzi operativi, produzione di polveri e di gas di scarico, ecc.), anche impiegando automezzi con standard qualitativo minimo di omologazione EURO 5 per autoveicoli commerciali leggeri e pesanti e STAGE IV per i mezzi di cantiere.

Impatto sul clima acustico

Lo SPA presenta uno specifico Studio previsionale acustico. Lo studio contiene un'analisi rivolta alla definizione del clima acustico allo stato di fatto e di progetto. In quest'ultima ricostruzione sono stati considerati gli effetti potenziali generabili, dal punto di vista emissivo, dalla realizzazione del nuovo fabbricato (impianti e traffico indotto) nonché gli effetti cumulativi derivanti dalla realizzazione di altri interventi previsti in prossimità dell'area di intervento (traffico potenziale generato da Jesolo Magica).

Nello studio sono stati inoltre evidenziati i ricettori presenti nell'area che sono evidenziati nell'immagine riportata di seguito. I ricettori che maggiormente potrebbero risentire dell'intervento sono rappresentati da

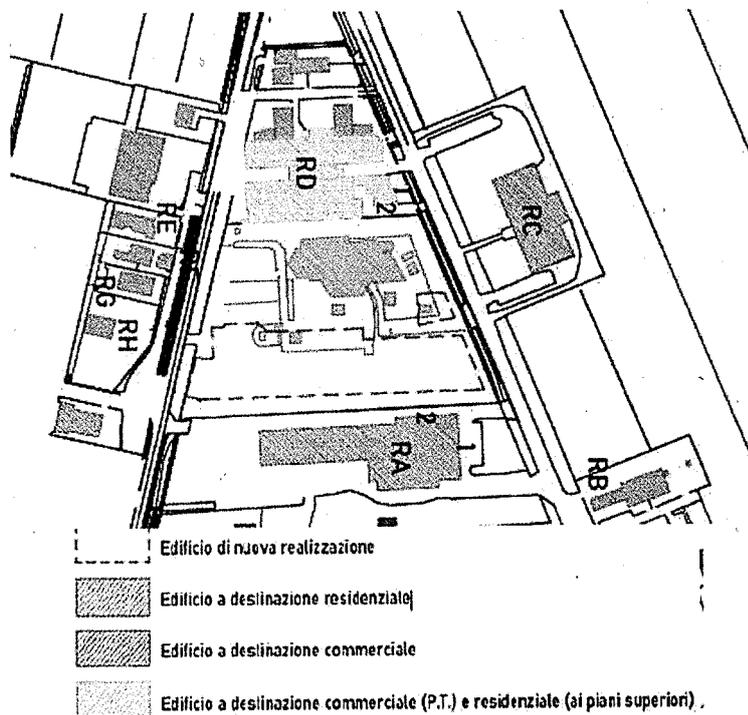


Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

fabbricati a destinazione residenziale situati nelle vicinanze dell'area di intervento.

Fig.7 – planimetria dei principali recettori.



Le sorgenti che sono state considerate, in sintesi, sono le seguenti:

- 1) Rumorosità prodotta da traffico veicolare indotto;
- 2) Rumore prodotta da impianti e attività supermercato (UTA banchi frigo, attività di carico e carico);
- 3) Rumore prodotto da impianti altre attività commerciali.

I risultati della simulazione mostrano che allo stato attuale i livelli di rumorosità risultano mediamente contenuti in relazione alla classificazione acustica dell'area e comunque fortemente dipendenti dalla distanza rispetto alle principali sorgenti stradali individuate. In particolare i limiti di zona imposti dal piano di classificazione acustica risultano generalmente rispettati all'interno e in prossimità dell'ambito di intervento. Possibili superamenti risultano già allo stato attuale unicamente in posizioni prossime alle sorgenti stradali. Tali possibili superamenti sono dovuti esclusivamente alla rumorosità prodotta dalle infrastrutture stradali e rientrano in ogni caso entro i limiti di pertinenza acustica stabiliti dal DPR 142/2004 pari a 100 metri per le strade extraurbane secondarie.

Analogamente a quanto segnalato per lo studio della viabilità, anche la valutazione previsionale d'impatto acustico richiede di considerare lo scenario ante-operam corrispondente allo stato di fatto, a cui sovrapporre i due scenari post-operam. Il primo scenario di progetto dovrà prevedere la realizzazione della sola rotatoria su Via Roma Destra – Via Mameli – Via Pineda – Via La Bassa. Il secondo valuterà il completamento di tutte le opere infrastrutturali contemplate nella Determinazione Dirigenziale dell'Area Ambiente della Città Metropolitana di Venezia n. 263/2021 riguardante la compatibilità ambientale dell'intervento "Jesolo Magica".

In ragione della modifica dello stato dei luoghi rispetto alle indagini fonometriche eseguite nel 2020 sarebbe



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

stato opportuno svolgere una nuova campagna di monitoraggio acustico di aggiornamento.

Inquinamento luminoso

Dal punto di vista dell'inquinamento luminoso, l'area oggetto di studio, trovandosi nella pianura padana in un contesto antropizzato, è già fortemente gravata da tale inquinamento.

Non è fornita l'evidenza della conformità degli impianti di illuminazione esterna ai requisiti stabiliti all'articolo 9 della LR 17/09, non essendo stato presentato il progetto illuminotecnico redatto secondo le indicazioni dell'articolo 7 della stessa legge.

Impatti su vegetazione, fauna ed ecosistemi

L'area si presenta urbanizzata, interclusa entro l'ambito insediativo consolidato, e priva di vocazione ecosistemica di pregio. Sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio non si prevedono impatti negativi sulla componente vegetale e faunistica, essendo l'ambito completamente antropizzato. Eventuali impatti possono verificarsi per l'aumento della pressione acustica o della produzione di gas e polveri che possono essere trasportati e diffusi attraverso la componente atmosferica in siti più sensibili. Nella fase di esercizio la struttura insediativa insiste già su un sistema antropizzato pertanto non si manifestano esternalità significative se non nulle sulla componente.

L'intervento di progetto comporta l'aumento del flusso viabilistico con conseguente incremento dell'impatto atmosferico ed acustico. Si ritiene che l'incremento degli impatti, derivante dal cambio di destinazione d'uso del nuovo fabbricato da magazzino a commerciale, richieda un potenziamento delle opere di mitigazione rispetto a quelle già valutate e già realizzate per lo stato di fatto, tanto più che l'ambito è antropizzato e ulteriormente compromesso dalle nuove realizzazioni commerciali.

Pertanto sarebbe opportuno che il progetto comprendesse uno specifico progetto delle opere a verde che preveda un potenziamento delle opere a verde già esistenti/approvate al fine di tutelare sia l'ambito paesaggistico sia gli ecosistemi.

Impatti sul paesaggio

L'intervento è ubicato in un contesto già oggi urbanizzato collocato tra i nuclei di Jesolo e del Lido di Jesolo, racchiuso tra due importanti arterie di collegamento dei due centri, con andamento nord-sud, rappresentate da via Roma Destra (SP 42) e via Goffredo Mameli. Il nucleo urbanizzato in cui è inserito l'intervento presenta destinazioni prevalentemente di tipo produttivo/commerciale, praticamente collocandosi sullo spartiacque tra gli ambiti rurali a ovest di via Roma Destra ed a est di via Mameli.

Per quanto riguarda quindi la valutazione dei possibili effetti post-opera lo SPA evidenzia che:

- il progetto risulti coerente con il sistema dei vincoli e delle tutele, non interferendo con alcuno di essi.
- L'intervento si configuri quale completamento della forma insediativa già assestata, proponendosi altresì quale elemento di riqualificazione e caratterizzazione di un'area connotata da un parziale abbandono, in parte già mitigato dalla realizzazione del primo stralcio.
- L'intervento mira ad una riqualificazione estetico-formale del contesto, caratterizzato da una totale antropizzazione, ricorrendo ad una nuova configurazione planimetrica e all'arricchimento di dotazioni di utilizzo pubblico.
- Percettivamente, le soluzioni architettoniche adottate dal progetto (ricorso a pareti vetrate, evidenziazione dei pilastri nelle facciate principali e copertura piana distaccata dal corpo del fabbricato, contenuta altezza complessiva del fabbricato) tendono ad attenuare l'introduzione di



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

nuovi elementi e rendere coerenti al contesto insediativo la nuova costruzione.

Impatti sulla salute pubblica

Lo SPA, in conformità allo studio europeo "Escape", rileva quale principale potenziale impatto sulla salute derivante dal progetto la concentrazione di particolato atmosferico in conseguenza all'incremento del traffico, per cui si rimanda alle osservazioni sopra esposte in merito alla valutazione dell'impatto viabilistico e dell'impatto delle emissioni in atmosfera.

Impatto elettromagnetico

Lo SPA non affronta il tema dell'inquinamento elettromagnetico, per cui sarebbe stato opportuno precisare i seguenti punti:

- Opere elettriche e cabine di trasformazione eventualmente previste;
- Eventuale localizzazione delle nuove opere elettriche con evidenza del calcolo delle fasce di rispetto / distanze di prima approssimazione 29 maggio 2008.

Vulnerabilità

Lo SPA valuta le seguenti vulnerabilità:

- Rischio incendio;
- Rischio sismico;
- Rischio alluvioni.

Sono inoltre valutati gli impatti cumulati con l'Ambito 1 del medesimo PUA "Ex Cattel - Capannine" e con l'attività di servizio e vendita per la nautica prevista dal PUA Navis s.r.l..



Città metropolitana di Venezia

Area Ambiente

CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra esposto si possono trarre le seguenti considerazioni conclusive.

I contenuti della documentazione presentata e delle integrazioni volontarie allo SPA (11.03.2022) non consentono una valutazione complessiva della significatività degli effetti.

Si evidenzia che l'ambito in cui si desidera realizzare il grande centro commerciale è fortemente antropizzato con elementi di criticità come evidenziati nel documento istruttorio. La documentazione e la relazione dello SPA non consentono di dirimere le perplessità ambientali e di sicurezza emerse durante lo svolgimento dell'istruttoria. Infatti gli studi specialistici presenti non sono adeguatamente approfonditi e tali da poter escludere valutazioni di impatto significativo negativo, in particolare per il traffico, l'atmosfera, l'ambiente acustico, il suolo, le acque superficiali e sotterranee. Gli studi e le valutazioni necessitano pertanto di un maggiore livello di approfondimento al fine di giungere ad una valutazione complessiva della significatività degli impatti derivanti dall'iniziativa inoltrata dal Proponente.

In particolare lo studio viabilistico necessita di rilievi e monitoraggi utili a valutare l'impatto nei diversi scenari possibili allo stato post-operam rispetto allo stato ante-operam. Dalla nuova valutazione sull'impatto viabilistico conseguono nuove valutazioni sull'ambiente atmosferico e acustico, in conformità alle osservazioni sopra esposte.

Per gli studi predittivi di valutazione degli impatti associati allo stato post-operam si ritiene necessario considerare diversi scenari in relazione alla realizzazione o meno delle opere viabilistiche e dei PUA previsti presso l'ambito complessivo territoriale in esame.

Tutto ciò visto e considerato

Il Comitato tecnico VIA, all'unanimità dei presenti, in merito al progetto presentato dalla ditta NORDEST CAPITAL S.r.l., denominato "*Variante al Permesso di Costruire n. T/6013/2020 per la realizzazione di un Parco Commerciale in P.U.A. "ex Cattel – Capannine" – Ambito 2 ex Capannine*", in Comune di Jesolo (VE), soggetto a verifica di assoggettabilità a procedura di VIA ai sensi dell'art.19 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., **esprime parere di assoggettabilità a procedura di VIA**, in quanto la documentazione presentata non consente una valutazione complessiva sufficientemente approfondita della significatività degli impatti del progetto per la quantificazione dei quali risultano necessari dati di monitoraggio della qualità ambientale eseguiti per l'intervento in valutazione, e richiedendo la comparazione di differenti scenari di progetto.

Il Funzionario

Dott.ssa Anna Maria Pastore