

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

UNICREDIT LEASING SPA
Piazza di Porta Santo Stefano, 3
40125 BOLOGNA

JESOLO 3000 SPA
Sede Amm. via: Via G. Galilei, 4/A - 39100 Bolzano
Sede legale: Vicolo San Lorenzo, 16 - 37122 Verona
Partita I.V.A. 02247160217

LA PROPRIETA'
NON E' COMMITTENTE
UniCredit Leasing S.p.A.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
QUADRI: PROGRAMMATICO

CODICE ELABORATO

P881	00	S	G	C	000	1	0
CODICE	COMMESSA	OPERA	FASE	DISC.	TIP.	PROGRESSIVO	REV SUB

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

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

Il presente elaborato è di proprietà di PROTECO e non può essere riprodotto o trasmesso a terzi anche in modo parziale senza autorizzazione scritta

1 PREMESSA ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Il presente Studio di Impatto Ambientale riguarda il progetto per la realizzazione del complesso commerciale “Jesolo Magica”, da costruirsi in Comune di Jesolo (Ve), via Roma Destra nel sito precedentemente occupato da un insediamento produttivo/commerciale relativo ad un’attività di catering alimentare spostatasi in altra sede.

Il progetto è stato già oggetto di valutazione ambientale favorevole emessa con Determinazione del Dirigente del settore Ambiente della Provincia di Venezia in data 31.12.2012 con n. 204/2012, protocollo n. 2012/9318.

La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale viene ripetuta essendo decorso il termine di validità quinquennale della predetta Determinazione.

Rispetto a quanto oggetto della precedente procedura, la situazione dell’area d’intervento è stata modificata limitatamente ai seguenti aspetti:

- è stata eseguita la demolizione degli edifici preesistenti secondo le modalità previste dalle norme vigenti e sulla scorta delle specifiche autorizzazioni ottenute, che, tra l’altro, hanno compreso l’allontanamento dall’area delle materie ottenute;
- il completamento della realizzazione del sottopasso della SR 43 in corrispondenza della rotatoria Picchi, che ha modificato parzialmente l’assetto infrastrutturale dell’ambito di riferimento viabilistico.

Nel frattempo, il progetto è stato modificato al fine di adeguarlo per corrispondere alle prescrizioni del precedente provvedimento di VIA, modifiche che sostanzialmente vertono:

- sull’eliminazione dell’autorimessa interrata e allargamento dell’ambito d’intervento per l’ottenimento della superficie adeguata alla realizzazione dei parcheggi di superficie idonei. Ciò ha comportato una procedura di variazione urbanistica e di modifica del PUA;
- sull’integrazione di alcuni accorgimenti più di dettaglio riguardanti ad esempio la conformazione prevista delle opere a verde.

Per quanto riguarda il progetto della parte edilizia e architettonica, l’intervento rimane esattamente quello oggetto della precedente valutazione, salvo, appunto, l’eliminazione dell’autorimessa interrata.

A seguito di vari incontri con intervenuti fra le amministrazioni interessate dalla realizzazione dell’intervento, alla luce anche delle 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, necessario affinché l’Amministrazione Comunale provveda a deliberarne il pubblico interesse. Conseguentemente, su tale nuovo assetto viabilistico sono stati prodotti gli studi, che vengono allegati al S.I.A., inerenti le valutazioni relative allo studio del traffico, allo studio delle emissioni in atmosfera e allo studio di impatto acustico.

La tipologia dell’intervento oggetto del presente SIA ricade nella fattispecie prevista dal D.Lgs. 152/2006, così come modificato dal D.Lgs. 104 del 06.07.2017, al punto 7, lettera b) dell’Allegato IV alla parte seconda e alla lettera “*af-ter*) *grandi strutture di vendita di cui all’articolo 22, comma 1, lettera a) della legge regionale n. 50 del 2012*” dell’Allegato A1 alla Legge Regionale 18.02.2016 n. 4.

Essendo le variazioni sopramenzionate all’assetto infrastrutturale ritenute sostanziali, come precisato dal Settore Ambiente della Città Metropolitana di Venezia nella comunicazione datata 14.09.2018 – prot. n. 67691, il presente S.I.A. sostituisce integralmente quello precedentemente depositato tramite SUAP in data 26.09.2017 con riferimento n. 81596/2017.

QUADRO PROGRAMMATICO

INDICE

1 **PREMESSA ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE** 1

2 **PREMESSA**..... 4

 2.1 INTRODUZIONE..... 4

 2.2 SCOPO DEL DOCUMENTO..... 4

 2.3 APPROCCIO METODOLOGICO..... 4

 2.4 ENTI PRESSO CUI È AVVENUTA LA RACCOLTA DATI 5

3 **IL CONTESTO DELL'INTERVENTO** 5

4 **IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ESISTENTE** 7

5 **IL PROGETTO NEL CONTESTO DELLE MODIFICAZIONI TERRITORIALI**..... 7

 5.1 LA SITUAZIONE ATTUALE 7

 5.2 IL QUADRO REGIONALE 8

 5.2.1 Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento 8

 5.2.2 Il Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento 9

 5.2.3 Piano d’Area della Laguna e dell’Area Veneziana 11

 5.3 LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE 12

 5.3.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia 12

 5.3.2 Piano stralcio di assetto per la sicurezza idraulica del medio e basso corso del piave 13

 5.3.3 Piano di Assetto Idrogeologico del Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza 14

 5.3.4 Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani e speciali 15

 5.3.5 Consiglio di Bacino di Venezia Ambiente 15

6 **IL QUADRO LOCALE** 16

 6.1 PAT – PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO..... 16

 6.1.1 I vincoli..... 17

 6.1.2 Le fragilità 17

 6.1.3 Le invarianti 18

 6.1.4 Le trasformabilità 18

 6.2 LO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE DEL COMUNE DI JESOLO..... 19

 6.3 STATO DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA ATTUATIVA..... 21

7 **ANALISI SOCIO – ECONOMICA** 23

 7.1 OBIETTIVI..... 23

7.2 DEMOGRAFIA..... 23

 7.2.1 Catchment area di Jesolo Magica 25

7.3 EVENTI A RICORRENZA..... 27

7.4 CINE-ENTERTAINMENT..... 28

7.5 TURISMO 30

 7.5.1 Escursionismo 30

7.6 ECONOMIA 31

7.7 MOBILITÀ..... 32

2 PREMESSA

2.1 INTRODUZIONE

L'intervento in oggetto è conforme a quanto previsto dalla Variante al PRG del comune di Jesolo, di adeguamento al Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana e di adeguamento alla L.R. n. 24 del 5/03/1985 e varianti puntuali ai sensi della L.R. 61/85, con modifiche d'ufficio dalla Giunta Regionale del Veneto con delibera n. 2652 del 4/08/2000 pubblicata sul B.U.R. n. 79 in data 5/09/2000.

Il nuovo complesso commerciale denominato Jesolo Magica si inserisce all'interno delle aree regolate dal Piano Urbanistico Attuativo licenziato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n°8 del 7 Febbraio 2008. A seguito dell'approvazione della Variante generale al Piano Regolatore Comunale, si è resa necessaria una variante puntuale di adeguamento delle Norme Tecniche del Piano Urbanistico Attuativo. Con delibera del Consiglio Comunale, in data 7 febbraio 2011 è stata approvata la variante al Piano Urbanistico Attuativo.

2.2 SCOPO DEL DOCUMENTO

Il presente Studio di Impatto Ambientale è costituito dai seguenti elaborati:

- 1. Quadro di Riferimento Programmatico;
- 2. Quadro di Riferimento Progettuale;
- 3. Quadro di Riferimento Ambientale;
- 4. Sintesi non Tecnica.

Ad essi si aggiunge la Valutazione di Incidenza Ambientale.

In particolare, all'interno del Quadro di Riferimento Programmatico qui proposto ci si prefigge, come da normativa di riferimento, di fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione che normano il territorio sul quale la stessa ricade, in un processo di analisi e valutazione del rapporto tra progetto e relazione territoriale e urbanistica.

Lo studio è dunque finalizzato a evidenziare corrispondenze tra progetto e previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, e all'interpretazione del rapporto tra il progetto, le modifiche da esso indotte e la struttura territoriale ed il modello di assetto territoriale attuale. Si consente, inoltre, la verifica delle condizioni di attualità del progetto in rapporto al quadro socio – economico e al sistema infrastrutturale dell'area, che determina l'accessibilità a quest'ultima.

In ragione delle considerazioni sinora espresse, il Quadro di Riferimento Programmatico è stato articolato secondo la seguente struttura:

Tabella: Le fasi operative del Quadro di Riferimento Programmatico

Fase	Finalità e contenuti
Ricognitiva	Ricostruzione della legislazione e della attuazione seguita dalla Regione Veneto, dalla Provincia di Venezia e dal Comune di Jesolo.
Analitica	Descrizione dei contenuti degli atti di pianificazione e programmazione indagati, con particolare riferimento agli aspetti direttamente e indirettamente riconducibili all'intervento in progetto.
Valutativa	Individuazione e descrizione dei rapporti di coerenza dell'opera in esame con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione e programmazione esaminati; Individuazione dei rapporti di conformità con gli strumenti di pianificazione locale e con il sistema dei vincoli e delle tutele ambientali.

In seguito alla definizione del contesto programmatico sono stati illustrati, in fase di analisi, i principali contenuti riferibili al progetto. In particolare, data la tipologia d'intervento, per quanto concerne la pianificazione territoriale si è proceduto a una verifica della conformità; al contrario, in quanto alla pianificazione locale, la fase valutativa appare destinata ad essere improntata più sulla verifica di identificazione delle coerenze, date le caratteristiche puntuali dell'intervento.

Il tema dei rapporti tra intervento e disciplina dei vincoli e tutele ambientali è stato affrontato separatamente, al fine di verificare la compatibilità ambientale dell'intervento proposto.

2.3 APPROCCIO METODOLOGICO

La caratterizzazione delle condizioni ambientali dell'area in oggetto ha il fine di individuare gli effetti significativi sull'ambiente prodotti dalla realizzazione del complesso commerciale. La valutazione degli impatti associati agli aspetti ambientali è dunque predisposta attraverso tre fasi fondamentali:

- 1. Identificazione degli aspetti ambientali;
- 2. Descrizione degli aspetti ambientali;
- 3. Valutazione significativa degli aspetti ambientali.

Il metodo utilizzato per l'identificazione degli aspetti ambientali di progetto si basa sulla correlazione fra il progetto e i caratteri ambientali, individuati in base alle varie componenti ambientali da analizzare, secondo quanto previsto dalla normativa di riferimento (DPCM 27/12/1988).

Le caratteristiche rilevanti per tale analisi nel caso di un complesso commerciale sono:

- Fabbricato;
- Viabilità di accesso;
- Cabina elettrica;
- Siti di deposito;
- Fase di cantiere;
- Parcheggio interrato.

Gli aspetti ambientali individuati sono invece:

- 1. Programmazione e pianificazione territoriale;
- 2. Sistema dei vincoli e delle aree protette;
- 3. Acque (acque superficiali e sotterranee, consumi di risorse idriche, scarichi idrici);
- 4. Emissioni in atmosfera;
- 5. Suolo e sottosuolo (geologia e geolitologia, uso e consumo del suolo);
- 6. Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi e rete ecologica);
- 7. Morfologia del paesaggio e visualità;
- 8. Beni storici e architettonici;
- 9. Archeologia;
- 10. Rumore;
- 11. Vibrazioni;
- 12. Emissioni ionizzanti e non ionizzanti;
- 13. Sistema antropico (salute pubblica, aspetti socio – economici, sistema insediativo infrastrutturale).

La tabella che segue mostra la correlazione tra intervento e aspetto ambientale.

TIPOLOGIA DI OPERA	ASPETTO AMBIENTALE												
	Programmazione e Pianificazione Territoriale	Sistema Vincoli ed Aree Protette	Acque	Emissioni in Atmosfera	Suolo e Sottosuolo	Vegetazione Flora Fauna Ecosistemi	Morfologia Paesaggio e Visualità	Beni Storici ed Architettonici	Archeologia	Rumore	Vibrazioni	Emissioni Ionizzanti e Non	Sistema antropico
	Fabbricato	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
	Viabilità	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
	Cabina elettrica	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X
	Sito deposito/approvvigionamento	X	X	X	X	X	X	X	X				X
Fase di cantiere	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X

Tabella: Matrice di correlazione tipologia opera – aspetto ambientale coinvolto nel processo di progettazione.

Gli aspetti ambientali sopra elencati sono stati descritti nello Studio di Impatto Ambientale, nei tre Quadri di Riferimento in modo tale da poter fornire le informazioni necessarie per conoscere le caratteristiche e le specificità che assumono nel progetto qui proposto.

2.4 ENTI PRESSO CUI È AVVENUTA LA RACCOLTA DATI

- Banche dati Unione Europea;
- Banche dati Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM);
- Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (SITAP) del Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici;
- Regione Veneto;
- Città Metropolitana di Venezia;
- Comune di Jesolo.

3 IL CONTESTO DELL'INTERVENTO

L’area oggetto di intervento ricade in una porzione di territorio pianeggiante, caratterizzata dalla presenza di tre corsi d’acqua: il fiume Sile ad ovest, il fiume Piave ad est e il Canale Cavetta a nord, mentre a est vi è la Laguna di Venezia. I suddetti corsi d’acqua risultano vincolati dalla ex L. 431/85 mentre la zona lagunare è classificata come Sito di Interesse Comunitario e Zona di Protezione Speciale (IT 3250003).



Inquadramento dell’ambito d’intervento con evidenziati i principali elementi idrografici.

In tale ambito geografico sono presenti numerose infrastrutture viarie:

- la S.R.43 “Jesolana) che da Portegrandi giunge fino a Jesolo Lido, terminando alla rotonda “Picchi”;

- la S.P.42 che, partendo da San Michele al Tagliamento, attraversa il centro di Jesolo Paese e giunge fino a Jesolo Lido, all'altezza della rotatoria “Picchi”;
 - la S.P.46 via Cristoforo Colombo che dal centro di Jesolo Paese arriva a Cortellazzo;
- alle quali si aggiungono altre viabilità di rango inferiore, quali:
- via Roma Destra, che dalla rotatoria “Picchi” si sviluppa in direzione di Cavallino;
 - viale M. L. King e viale Oriente, i quali, partendo dalla rotatoria “Picchi”, giungono sino a Cortellazzo.



Inquadramento dell'ambito d'intervento con evidenziati i principali assi infrastrutturali.

Per quanto riguarda i centri urbani, all'interno dell'ambito di riferimento si riscontra la presenza di Jesolo Lido, che si estende lungo la linea di costa per una lunghezza di circa 5 km, e Jesolo Paese, situato lungo il corso del fiume Sile, che si configura come il vero e proprio centro abitato in quanto l'insediamento lungo la costa risente molto della stagionalità turistica.

Le zone produttive sono principalmente tre: due situate a nord dell'abitato di Jesolo Paese, lungo la S.P.42, e una localizzata a nord di Jesolo Lido, lungo via Roma Destra.

In particolare, nell'ambito compreso fra il fiume Sile e la linea di costa, si riscontra la presenza di due viabilità principali, la S.P.42 e la S.R.43 “Jesolana”, oltre a due viabilità minori: Via Roma Destra e viale M. L. King. Compare inoltre l'abitato di Jesolo Lido con la relativa zona produttiva.



Il progetto in esame è inserito nella fascia di territorio compresa fra la SP 42 (ad est) e la SR 43 “Jesolana” (a ovest), in prossimità della rotatoria “Picchi”, in un contesto parzialmente edificato.

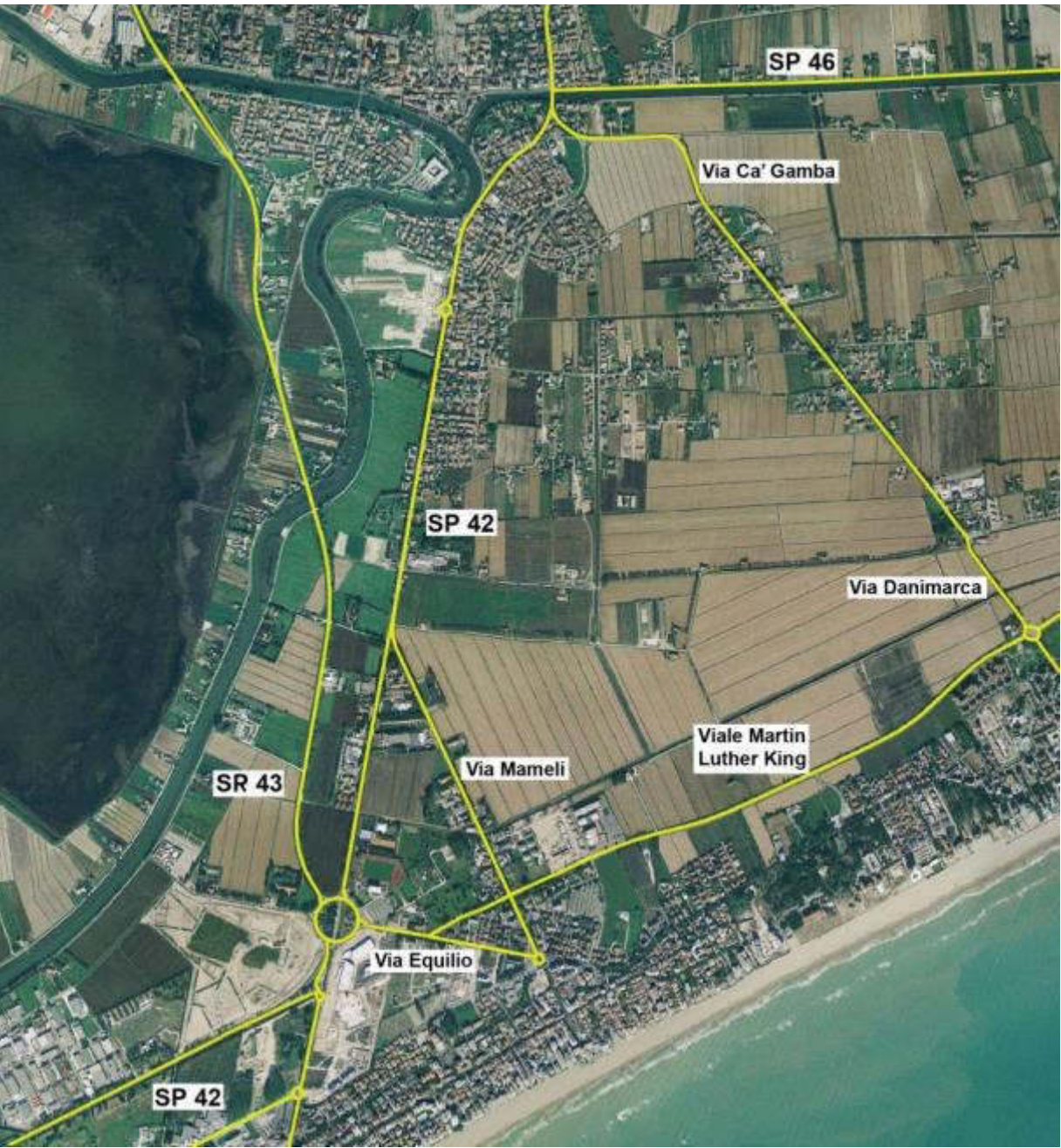


Le aree a nord e sud dell'ambito in esame sono destinate prevalentemente ad uso agricolo, mentre quelle lungo la S.P.42 sono residenziali o turistico - commerciali.

4 IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ESISTENTE

Come già evidenziato nel paragrafo precedente, l'accessibilità all'area è garantita da una fitta rete infrastrutturale di interesse provinciale e locale. In particolare, il centro commerciale di progetto sorgerà in una porzione di territorio delimitata ad est dalla SP. 42 ed a ovest dalla S.R. 43 “Jesolana”: queste, insieme a Via Mameli, costituiscono i tre principali accessi dal capoluogo comunale al centro della località Lido mentre Via Ca’ Gamba serve la parte più orientale della fascia costiera.

In particolare, sono le Strade Provinciali a raccogliere quasi tutto il traffico diretto all'area balneare jesolana, anche se con una differenziazione: Via Roma destra raccoglie in prevalenza il traffico proveniente da Jesolo Paese e della parte orientale e settentrionale del territorio veneziano mentre la S.R. n. 43, bypassando il centro cittadino a ovest, drena i flussi provenienti anche da sud della provincia, dall'area di Caposile e Portegrandi.



Inquadramento della rete viaria dell'ambito di studio.

Le due Strade Provinciali convergono in un'ampia rotonda, situata circa 400 m più a sud del nuovo accesso all'area d'intervento; di qui, in posizione diametralmente opposta, proseguono sdoppiandosi in via XIII Martiri (verso la costa) e via Roma Destra (parallela al lungomare).

In direzione perpendicolare alla S.P. n. 42 entra in rotatoria da est Via Equilio che, in Piazza Drago, si congiunge con Via Mameli. La stessa strada prosegue oltre la rotatoria, verso ovest, in direzione della laguna (Valle Dragojesolo).

Nel triangolo disegnato da via Roma Destra, via Equilio, via Mameli, si sviluppa un nucleo prevalentemente residenziale, marcato al centro dalla presenza di impianti sportivi (Stadio Picchi), tagliato a sud da Viale Kennedy che, con Viale Martin Luther King più a est, costituisce la prosecuzione ideale del contrapposto ramo litoraneo di via Roma Destra.

La rimanente viabilità limitrofa all'ambito del Piano di recupero ha caratteristiche marcatamente locali.

5 IL PROGETTO NEL CONTESTO DELLE MODIFICAZIONI TERRITORIALI

5.1 LA SITUAZIONE ATTUALE

Gli strumenti urbanistici vigenti individuano l'area sulla quale insiste il progetto in parte come Zona Territoriale Omogenea “D2.1 – Zona per le attività commerciali” e in parte, per una fascia di circa 40 metri di profondità lungo la S.R. 43 (“Jesolana”), come Zona Territoriale Omogenea “F3.3 – Parchi territoriali”.

La rete infrastrutturale che caratterizza l'area è costituita dalla S.P.42, dalla S.R. 43, la quale rappresenta una sorta di corridoio territoriale, e da Via Roma Destra, che è invece un'arteria per il traffico locale. È diversa anche la tipologia di traffico che percorre le varie direttrici: via Roma Destra è caratterizzata principalmente da un traffico di tipo locale, la S.P.42 e la S.R. 43 (“Jesolana”), soprattutto nei periodi di maggiore flusso turistico, sono sottoposte a carichi di traffico ben maggiori e di provenienza non soltanto locale.

L'area di studio si colloca in un contesto di estrema vicinanza rispetto a due elementi che caratterizzano fortemente il territorio del comune di Jesolo: la linea di costa e il contesto lagunare di Valle Drago Jesolo.

Il territorio comunale di Jesolo rientra nel comprensorio del Sandonatese; considerando lo stato di attuazione delle zone produttive di tale territorio emerge quanto riportato nella tabella sottostante:

Comuni del Sandonatese	superficie territoriale	superficie fondiaria	superficie utilizzata	superficie disponibile	superficie dismessa	superficie impegnata	abitanti al 31/12/16	kmq
Ceggia		806.250	537.500	-	537.500	-	6.145	21,99
Eraclea	850.040	594.993	96.340	753.700	-	-	12.322	94,95
Fossalta di Piave	368.000	326.000	308.000	60.000	-	-	4.126	9,73
Jesolo	1.172.239	836.284	806.678	365.561	-	-	26.314	95,86
Meolo	670.128	536.000	518.128	152.000	-	-	6.379	26,72
Musile di Piave	1.042.477	729.734	847.530	194.947	-	-	11.443	45,07
Noventa di Piave	1.322.820	997.000	690.550	632.270	-	-	6.974	18,07

San Donà di Piave	2.348.397	1.839.269	1.667.860	603.294	-	77.243	41.883	78,73
Torre di Mosto	1.402.400	998.000	372.400	1.030.000	-	-	4.785	38,34
Totale Comuni del Sandomatese	10.251.501	7.663.530	5.844.986	3.791.772	537.500		120.371	429,46

Come si osserva, il Comune di Jesolo possiede una quota considerevole delle aree produttive del sistema in esame, con una superficie disponibile di dimensioni considerevoli.



PTCP della Provincia di Venezia – Assetto produttivo.

5.2 IL QUADRO REGIONALE

La Regione del Veneto, al fine di rendere attuativa la direttiva comunitaria 85/337/CEE e il successivo Decreto del Presidente della Repubblica del 12 aprile 1996, ha emanato nel 1999 la L.R. n. 10 del 26 marzo 1999. Questa legge norma le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e identifica i progetti assoggettati a tale procedura in tutto il territorio regionale; fra questi sono presenti anche le grandi strutture di vendita e parchi commerciali, di cui agli artt. 10 e 15 della L.R. 13 agosto 2004, n. 15.

L’articolo 18 della suddetta Legge Regionale relativo ai “Criteri urbanistici per le grandi strutture di vendita e parchi commerciali” recita al comma 7 quanto segue:

“Tutte le grandi strutture di vendita ed i parchi commerciali con superficie di vendita superiore a mq. 8000 sono assoggettati alla valutazione di impatto ambientale (VIA). Qualora le suddette tipologie di vendita siano annesse o collegate ad attività di intrattenimento, come definite all’articolo 8, comma 1, lettera h), a pubblici esercizi di somministrazione al pubblico di alimenti e bevande o ad attività artigianali, situati nel medesimo spazio unitario e omogeneo, la procedura di VIA va riferita all’insieme delle attività.”

L’obiettivo principale di tale legge è rendere compatibili gli insediamenti commerciali con il territorio e valorizzarne la funzione commerciale; questo anche al fine di contenere l’uso del territorio assicurando un giusto inserimento nell’esistente, senza compromettere le trasformazioni future e gli assetti territoriali.

Il piano a cui si fa riferimento per lo sviluppo e la programmazione degli insediamenti industriali è il Piano Regionale di Sviluppo (P.R.S.).

Questo documento prevede una strategia di coordinamento tra e con gli Enti locali per omogeneizzare le programmazioni, sia in termini di sviluppo aziendale che di recupero dei grandi contenitori, evitando appesantimenti sulla rete infrastrutturale e puntando così sulla valorizzazione delle politiche locali in grado di riqualificare le strutture commerciali, la rete di servizi al cittadino e le risorse del territorio.

Per quanto riguarda il settore del commercio, il Piano prevede alcune politiche per la regolamentazione del mercato e misure per la formazione e la ricerca, più specificatamente si tratta di:

- monitorare l’impatto sul dispositivo commerciale veneto,
- potenziare i fondi rotativi ed il sostegno agli organismi di garanzia e ai consorzi al fine di garantire gli investimenti necessari per lo sviluppo e l’innovazione,
- promuovere servizi diretti ad introdurre nuove modalità organizzative in tema di qualità e di assistenza tecnica,
- predisporre una nuova disciplina del commercio su aree pubbliche.

Il Piano ribadisce inoltre la necessità di realizzare i Corridoi Pan-Europei allo scopo di migliorare l’organizzazione e la gestione del sistema dei trasporti regionali e di realizzare le infrastrutture necessarie con l’obiettivo di recuperare funzionalità ed efficienza al sistema della mobilità, in modo tale da avvantaggiare le aree produttive e commerciali mediante lo scambio e lo spostamento delle merci, possibile grazie ad una rete infrastrutturale in grado di garantire tempi di percorrenze più rapidi di quelli attuali. A supporto di questa nuova pianificazione commerciale, il P.R.S. individua anche gli interventi relativi al settore dei trasporti che, se attuati, possono aggiungere funzionalità al sistema.

La realizzazione del progetto rappresenta un’occasione per cercare di dare una caratterizzazione formale e una specializzazione funzionale a un ambito territoriale importante. L’ubicazione baricentrica rispetto ad altre funzioni territoriali e la forte integrazione dell’area con il sistema infrastrutturale rappresentano dei termini di riferimento rilevanti che consentono di immaginare uno scenario più ampio rispetto a quello strettamente legato al sito in cui si colloca l’intervento. In questo senso, il progetto oggetto di studio è coerente anche con quanto previsto dal Programma Regionale di Sviluppo, che suggerisce di localizzare centri direzionali e del terziario esternamente rispetto ai centri storici e in prossimità dei grandi nodi di comunicazione al fine di avere un’adeguata rete di servizi.

5.2.1 Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.), adottato con DGR n. 7090 in data 23.12.1986 e approvato con DCR n.250 in data 13.12.1991, si prefigge di assumere criteri ed orientamenti di assetto spaziale e funzionale al fine di concertare le diverse iniziative e gli interventi che rendono compatibili le trasformazioni territoriali tra società ed ambiente in modo armonico e coerente.

Per garantire una coesione del campo regionale, il Piano si articola in quattro sistemi integrati fra loro: quello ambiente, quello insediativo, il produttivo e il relazionale.

Il P.T.R.C. individua il complesso insediativo della Regione Veneto come un insieme di vari poli complessi e gerarchicamente diversi tra loro, dispersi su un territorio costituito da centri minori, aree agricole e insediamenti sparsi.

Dall'analisi delle cartografie di progetto si osserva che l'area oggetto di intervento ricade in un'area a scolo meccanico, secondo quanto rappresentato nella tavola n. 1 del Piano “Difesa del suolo e degli insediamenti”.

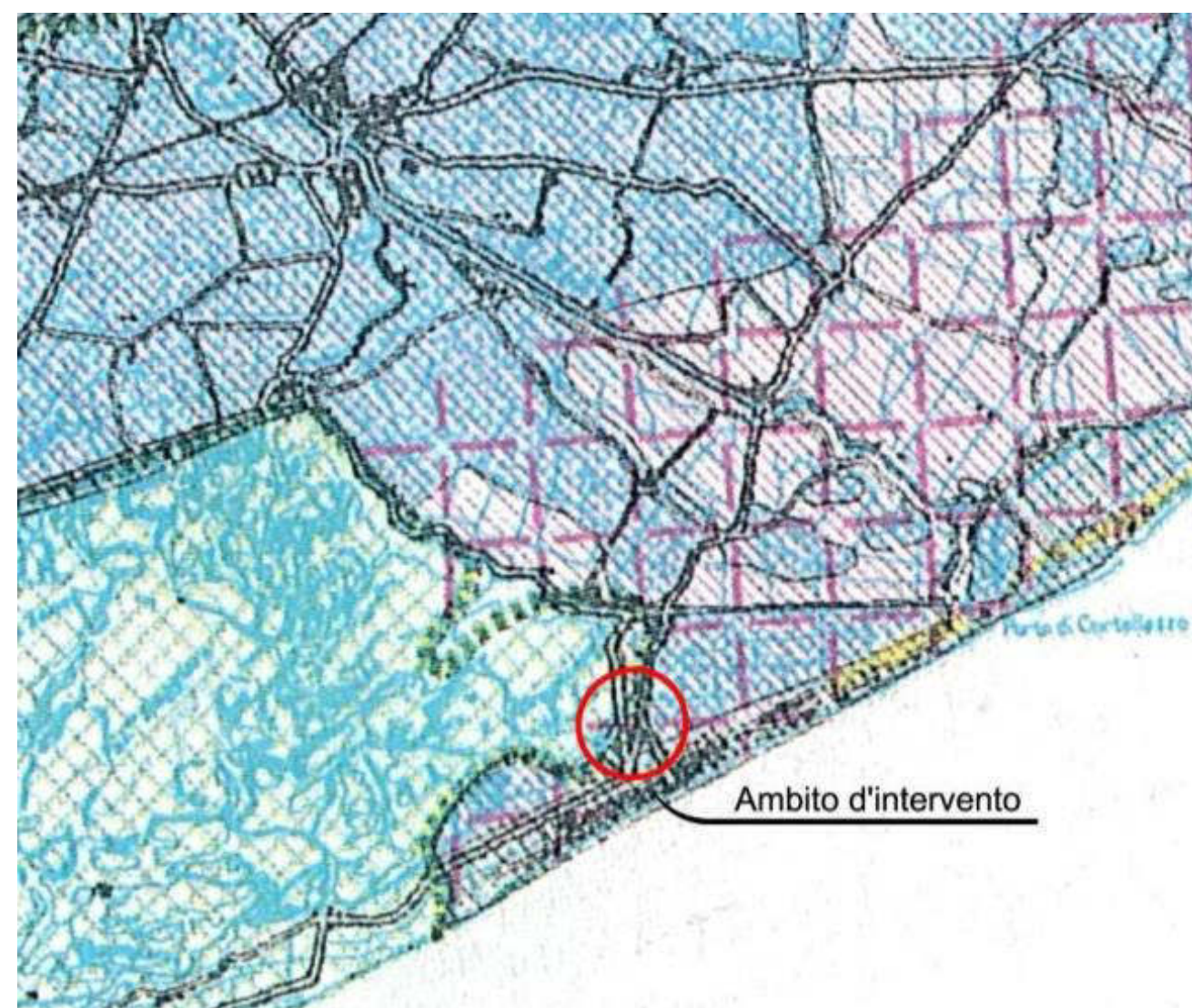


Tavola n. 1 “Difesa del suolo e degli insediamenti”.

Dall'inserimento nella tavola n. 3 “Integrità del territorio agricolo”, emerge che il territorio sul quale andrà ad insistere il progetto è individuato come “Ambito con buona integrità del territorio agricolo” (Art. 23 delle N. di A.).

La tavola n. 7 “Sistema insediativo” evidenzia che il progetto si sviluppa in un “Polo urbano di 5° rango”; infine, la tavola n. 8 “Articolazione del Piano” segnala che ricade in una zona interessata da un “Piano d'Area contestuale al Primo P.T.R.C.” (P.A.L.A.V.).

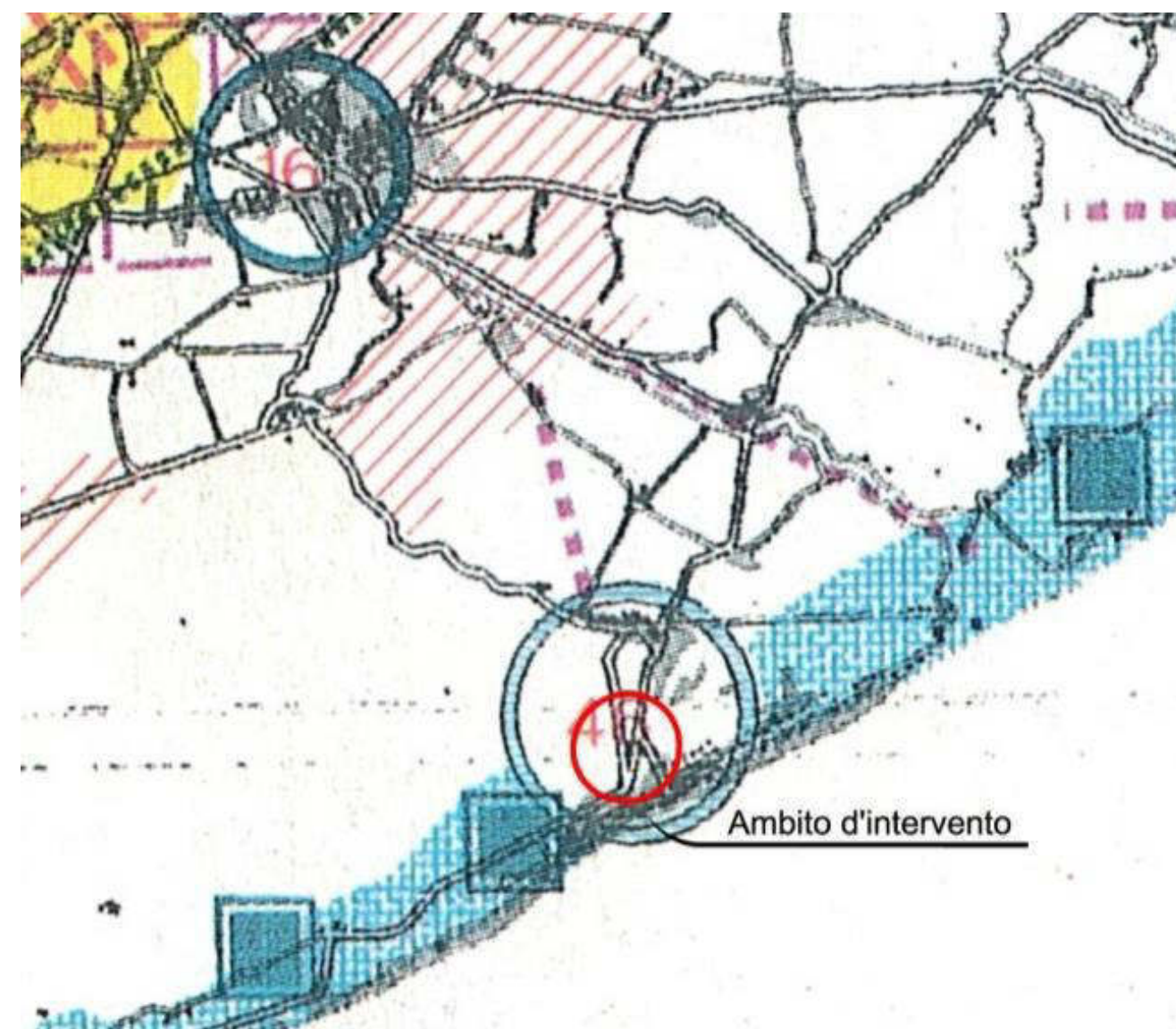


Tavola n. 7 “Sistema insediativo”.

5.2.2 Il Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento è stato adottato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 372 del 17 febbraio 2009 ed è costituito da nove tavole, la cui matrice è data dalle rappresentazioni di sintesi dei dati e delle analisi effettuate, sovrapposti a tematismi e orientamenti.

Gli elaborati cartografici che compongono il Piano in esame sono i seguenti:

1. Uso del suolo (Terra; Acqua);
2. Biodiversità;
3. Energia, risorse, ambiente;
4. Mobilità;
5. Sviluppo economico (Produttivo; Ricettivo, turistico e rurale);
6. Crescita sociale e culturale;
7. Città, motore del futuro.

Il Piano fa propri nuovi obiettivi di sviluppo che sono relativi al rafforzamento della capacità di competere del sistema economico regionale, in un contesto internazionale in cui l'innovazione svolge un ruolo di importanza fondamentale e alla volontà di mantenere

elevata la coesione sociale e l'identità regionale in un contesto di profondo cambiamento. La sfida di questo nuovo strumento della pianificazione è di supportare, attraverso politiche territoriali coordinate, il raggiungimento di un modello di sviluppo capace di preservare le risorse, ridare identità ai luoghi, offrire servizi di qualità a cittadini e imprese.

I contenuti del PTRC sono vari e articolati, coprendo le identità e le caratteristiche presenti su tutto il territorio regionale. Si occupa di paesaggio, esplicitando lo stretto legame esistente tra questo e il territorio, di città, di montagna, di uso del suolo, di biodiversità, tutelando la diversità biologica e valorizzando le caratteristiche di multifunzionalità delle aree urbane e rurali, di energia e risorse naturali, di mobilità, di crescita socioculturale.



Tavola 5a "Sviluppo economico produttivo".

Dall'analisi della tavola della "Mobilità" si osserva che il progetto ricade in una "Polarità della nautica da diporto"; la tavola 5a, "Sviluppo economico produttivo", evidenzia come l'area si trovi in un ambito vasto in cui l'incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale è minore di 0,02.

Nella tavola n. 5b "Sviluppo economico turistico" l'ambito d'intervento appartiene a un "Sistema del turismo balneare", in prossimità di una "Città balneare", in un ambito di "Diversificazione e specializzazione del turismo costiero"; nel dettaglio risulta evidente che il progetto ricade in un "Parco agroalimentare dei sapori" e di un "Eccellenza turistica".



Tavola 5b, "Sviluppo economico turistico".

In seguito alla normativa nazionale in materia di paesaggio contenuta nel D.Lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", è stata necessaria l'attribuzione al PTRC della qualità di piano urbanistico territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici.

La variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2009) con attribuzione della valenza paesaggistica è stata adottata con deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 427 del 10 aprile 2013. Essa delinea un processo di pianificazione paesaggistica articolato in un momento generale, con la valenza paesaggistica del PTRC, ed uno dettagliato, che riguarda la Pianificazione Paesaggistica Regionale d'Ambito. La variante prevede inoltre – visti i mutamenti, dal 2009, delle caratteristiche dei settori di economia, energia e sicurezza idraulica – un aggiornamento dei contenuti territoriali del Piano, che descrivono il sistema relazionale, la difesa del suolo, la città.

L'individuazione degli ambiti di Paesaggio, momento fondamentale della pianificazione paesaggistica regionale, consente un'articolazione delle politiche paesaggistiche regionali rispetto ai contesti specifici di ciascun ambito, permettendo un adeguato confronto con le realtà territoriali locali.

La Tavola 9 rappresenta il "Sistema del territorio rurale e della rete ecologica" e, nello specifico, è la rappresentazione dei paesaggi rilevati all'interno dell'Atlante Ricognitivo, allegato al PTRC adottato, atlante finalizzato alla definizione degli obiettivi di qualità paesaggistica preliminari alla stesura dei Piani Regionali d'Ambito. Jesolo appartiene all'ambito rappresentato nella tav. 30 "Bonifiche e Lagune del Veneto orientale". In essa emerge come il territorio in oggetto sia un'area al di sotto del livello del mare e ad alta utilizzazione agricola.

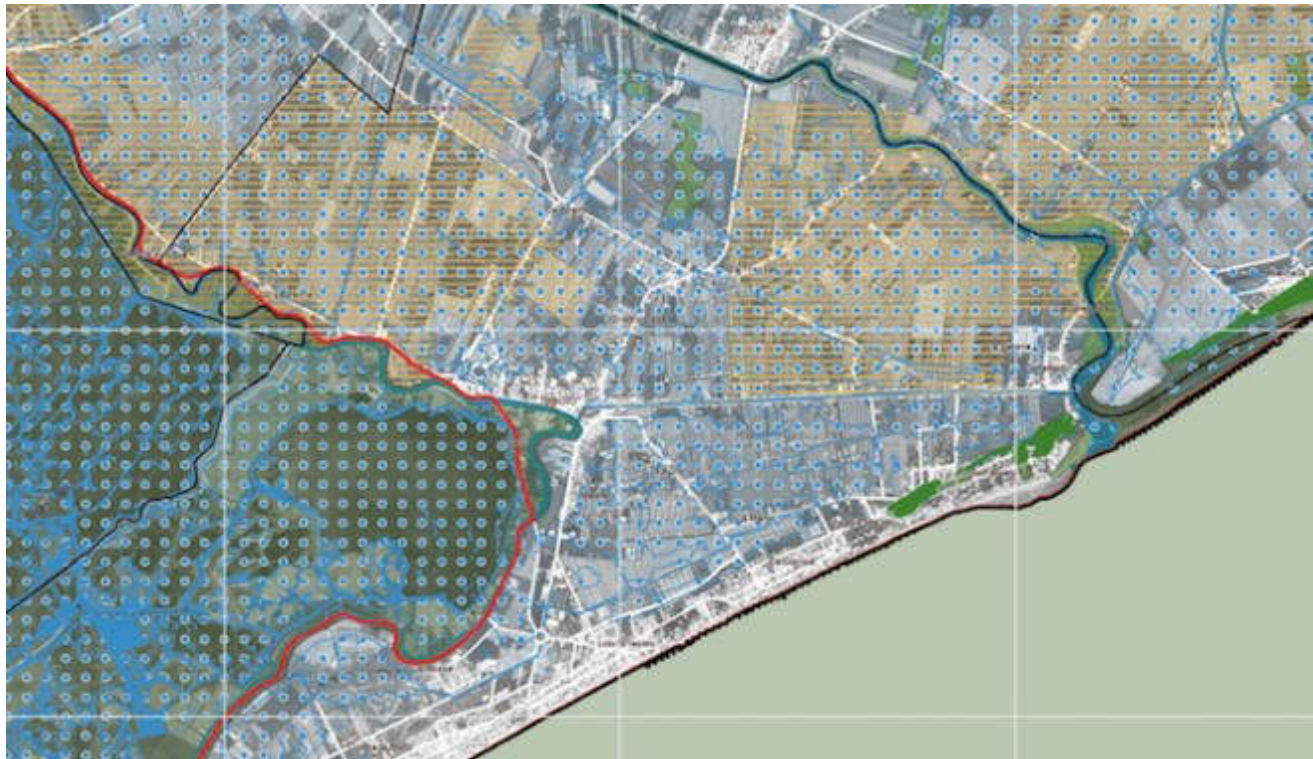


Tavola 9, Ambito n.30 (Atlante Ricognitivo PTRC).

All'interno del territorio regionale sono stati individuati quattordici ambiti di paesaggio, definiti in base agli aspetti geomorfologici, ai caratteri paesaggistici, ai valori naturalistico-ambientali e storico-culturali, alle dinamiche di trasformazione e alle specifiche peculiarità. Per ciascun Ambito di Paesaggio è prevista la redazione di uno specifico Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA), così come specificato all'art. 71 ter delle Norme Tecniche del PTRC.

L'area del progetto, come l'intero comune di Jesolo, rientra all'interno dell'ambito n. 14 “Arco costiero adriatico, Laguna di Venezia e delta del Po”, per il quale è stato adottato il Documento Preliminare, con DDR n.40 del 25.09.2012 e con DGR n. 699 del 14.05.2015 la Giunta Regionale ha preso atto del proseguimento dei lavori al piano stesso, rappresentato dal “Quadro per la tutela, cura, valorizzazione e integrazione del paesaggio”.

I comuni compresi all'interno dell'ambito di piano sono: Adria, Ariano nel Polesine, Campagna Lupia, Camponogara, Cavallino-Treporti, Chioggia, Codevigo, Corbola, Dolo, Jesolo, Loreo, Marcon, Martellago, Mira, Mirano, Mogliano Veneto, Musile di Piave, Papozze, Porto Tolle, Porto Viro, Quarto d'Altino, Rosolina, Salzano, Spinea, Taglio di Po e Venezia.

Il Documento Preliminare introduce la struttura del piano, articolata in tre assi strategici, che sono la tutela dei beni paesaggistici, la cura e valorizzazione dei paesaggi e l'integrazione del paesaggio nelle politiche di governo del territorio.

Per la tutela dei beni paesaggistici gli obiettivi sono:

- sistematizzare i beni paesaggistici;
- tutelare eventuali nuove aree di notevole interesse pubblico;
- gerarchizzare le relazioni tra beni paesaggistici e loro contesti;
- conservare e potenziare i valori espressi dai beni paesaggistici;
- riqualificare le aree gravemente compromesse.

Per la cura e valorizzazione dei paesaggi gli obiettivi sono:

- tutelare e valorizzare la risorsa suolo;

- tutelare e accrescere la biodiversità;
- accrescere la qualità ambientale e insediativa;
- garantire la mobilità preservando le risorse ambientali;
- delineare modelli di sviluppo economico sostenibile;
- sostenere le identità culturali e la partecipazione.

Per l'integrazione del paesaggio nelle politiche di governo del territorio gli obiettivi/ strumenti sono identificati in:

- processi di coordinamento con i settori regionali interessati quali pianificazione territoriale, natura e ambiente, infrastrutture e trasporti, agricoltura, energia, turismo, cultura;
- ascolto e l'apporto costruttivo da parte degli enti locali e territoriali.

5.2.3 Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana

Il Piano è stato redatto dall'amministrazione regionale del Veneto su incarico esplicito della legge statale fondamentale relativa alla “Salvaguardia di Venezia” (legge n.171/1973), e viene recepito come parte integrante del P.T.R.C.. Adottato il 23 dicembre 1986 dopo una lunga procedura di approfondimento, è stato completamente rinnovato e nuovamente adottato il 23 dicembre 1991, l'approvazione definitiva è giunta con P.C.R. n.70 il 9 novembre 1995.

Il Piano in oggetto si pone allo stesso livello di pianificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e affianca, alle indicazioni tipiche di un piano urbanistico – territoriale, quelle della valenza paesistica, come richiesto dalla legge 43/1985 sulla tutela dei beni culturali e panoramici, e quelle della conservazione ambientale, del restauro monumentale e dello sviluppo culturale; le indicazioni derivanti dal Piano devono pertanto essere recepite all'interno dei Piani Regolatori dei Comuni compresi nella sua area d'intervento.

Il perimetro del Piano d'Area comprende 16 comuni: Campagna Lupia, Camponogara, Chioggia, Dolo, Jesolo, Marcon, Martellago, Mira, Mirano, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Salzano, Spinea e Venezia in provincia di Venezia; Codevigo in provincia di Padova, e Mogliano Veneto in provincia di Treviso.

Il Piano è articolato in sistemi, e suddivide le sue previsioni tra settore insediativo – produttivo, ambientale – culturale e infrastrutturale. Particolare attenzione è posta alla tutela e alla protezione del paesaggio agrario dell'entroterra, caratterizzato dalla trama della centuriazione, dalla convergenza di numerosi corsi d'acqua che definiscono degli ambiti di particolare pregio paesaggistico, e dalla presenza di numerose ville venete e di altri monumenti diffusi sul territorio.

Dall'analisi della tavola 2 “Sistemi ed ambiti di progetto”, si evidenzia che l'ambito d'intervento interessa una porzione di territorio (quella più prossima alla SP42) sulla quale non insistono vincoli e/o particolari direttive di Piano e una (ad est della S.R. 43 “Jesolana”) una “Area di interesse paesistico – ambientale” (Art. 21 lettera a N. di A.).

Le direttive relative al suddetto articolo prevedono che “il comune di Jesolo, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente Piano di Area, prevede la riqualificazione paesaggistica dell'area posta tra Jesolo Paese e Jesolo Lido. In tale ambito possono essere individuate idonee aree, spazi e manufatti per attività ricreativo – musicali, da realizzarsi attraverso apposito piano il quale preveda l'individuazione di nuove strutture, previo recupero dei manufatti preesistenti e previa razionalizzazione, anche subordinando nuovi insediamenti alla rilocalizzazione di analoghe attività esistenti”; inoltre, “gli interventi previsti [...] devono essere realizzati contestualmente ad operazioni di messa a dimora di

specie vegetali caratteristiche dei luoghi ed in modo tale da consentire un corretto inserimento ambientale”.



Tavola 2 “Sistemi ed ambiti di progetto”.

5.3 LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

5.3.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) è stato adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n.2008/104 del 5 Dicembre 2008, approvato con D.G.R.V. n. 3359 del 30/12/2010 e con Delibera della Giunta Provinciale n. 8 del 1/02/2011, adeguato con D.C.P. n.64 del 30/12/2014.

A seguito della crescita economica e del boom edilizio risulta particolarmente importante il tema del territorio costruito, in quanto questo ha fatto sì che il rapporto tra paesaggio ed ambiente perdesse di significato e di valore, producendo una nuova realtà caratterizzata dall’urbanizzazione polarizzata e da quella diffusa. Per questi motivi, il piano detta delle linee guida che individuano come azione il compattamento dell’urbanizzato come mezzo per

portare ad una maggiore valorizzazione della città e ad una pausa nel processo di consumo del suolo.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è costituito da cinque cartografie alla scala 1:50.000:

1. Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
2. Carta delle fragilità;
3. Sistema ambientale;
4. Sistema insediativo – infrastrutturale;
5. Sistema del paesaggio.

Dall’analisi della tavola 1, “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale”, emerge che il progetto ricade in una “Area a rischio idraulico ed idrogeologico in riferimento al P.A.I.”; la tavola 2 “Carta delle fragilità” mostra che esso insiste su una porzione di territorio di “Rilevanza del fenomeno della subsidenza da alta ad altissima (isoipsa 1 m. s.l.m.)” (Art. 16 N. di A.), con una “Pericolosità idraulica in riferimento ai P.P.A.I. adottati o ai P.A.I. approvati” (Art. 15 N. di A.), e infine che all’interno dell’area stessa si riscontra una “Vulnerabilità degli acquiferi all’inquinamento (elevatissima, elevata e alta)” (Art. 30 N. di A.).



Tavola 1 “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale”.

Nella tavola n. 3 denominata “Sistema ambientale” si evidenzia che l’ambito di intervento si trova in un sistema di “Elementi arboreo arbustivi lineari” (Art. 29 N. di A.); la tavola 4 “Sistema insediativo infrastrutturale” mostra invece come tale zona è destinata in parte ad “Attività economiche” e in parte a “Servizi”.

Infine, dall’analisi della tavola 5 “Sistema del paesaggio” si osserva che l’intervento si inserisce in un “Paesaggio rurale”, e ai limiti di un “Paesaggio intensivo della bonifica”.

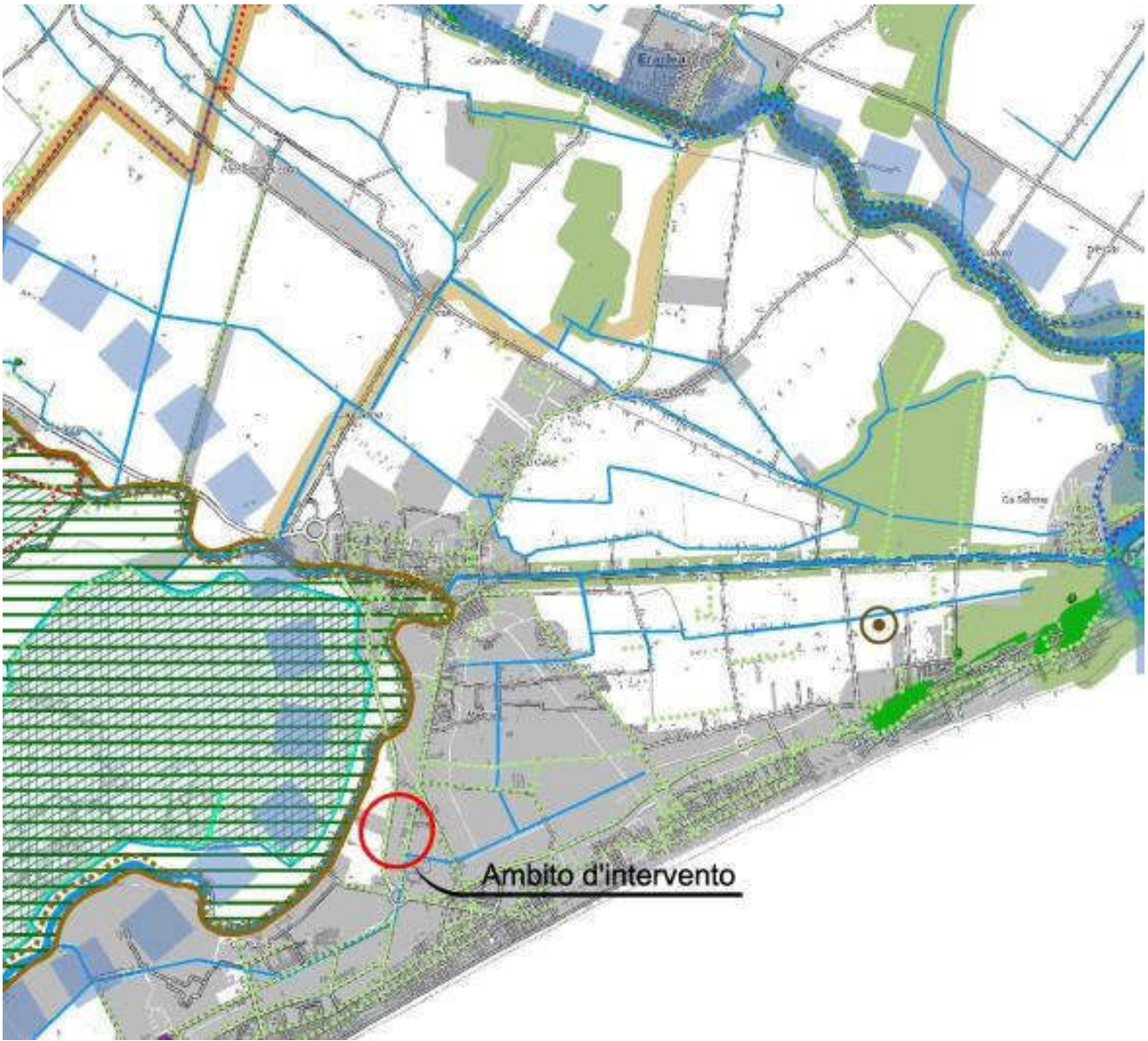


Tavola 3, “Sistema ambientale”.

5.3.2 Piano stralcio di assetto per la sicurezza idraulica del medio e basso corso del piave

L'introduzione della legge 18 maggio 1989 n. 183, riguardante “Norme per il riassetto riorganizzativo e funzionale della difesa del suolo”, rappresenta un momento fondamentale per l'evoluzione del dibattito relativo alla tutela delle risorse idraulico – ambientali del territorio. La complessa articolazione della norma e della materia trattata ha fatto sì che con un successivo provvedimento, contenuto nella legge 4 dicembre 1993, n. 493, si prevedesse la possibilità di suddividere in stralci funzionali le materie relative alla difesa del suolo, creando delle fasi sequenziali e interrelate rispetto al piano generale, al fine di garantire la considerazione sistemica del territorio.

Il Piano è stato adottato dal Comitato Istituzionale il 15 dicembre 2008 e successivamente approvato con D.P.C.M. del 02.10.2009 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 23 del 29 gennaio 2010.

Il Piano di Bacino individuato nelle norme assume pertanto carattere di piano territoriale di settore ed è il principale strumento di un complesso sistema di pianificazione e programmazione che ha come obiettivi quelli della conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e del corretto utilizzo delle acque.

L'area del bacino del Piave è caratterizzata, nel suo complesso, da due tipologie di vincoli e di norme di tutela, una di livello statale, relativa all'applicazione di vincoli derivanti dalle leggi 1497/39, 431/85 e dal Regio Decreto 3267/23; l'altra invece di livello regionale, relativa all'applicazione di leggi regionali di salvaguardia, conservazione e valorizzazione delle risorse territoriali.

Nel suo complesso l'area è pertanto caratterizzata da una serie di limitazioni nell'uso della proprietà privata, localizzate in modo vario, che tuttavia si sovrappongono sul territorio e interagiscono tra loro sino a configurare un “sistema di vincoli”, fattore questo che rappresenta un primo e fondamentale momento di difesa e conservazione delle risorse naturali, rispetto alle erosioni e alle espansioni incontrollate delle attività antropiche.

Il bacino del Piave ha una superficie complessiva di circa 4.100 kmq e la sua asta principale ha una lunghezza di 222 km; le sorgenti del Piave sono poste alle pendici del monte Peralba (2.639 m), a un'altezza di 2.037 m. s.l.m..

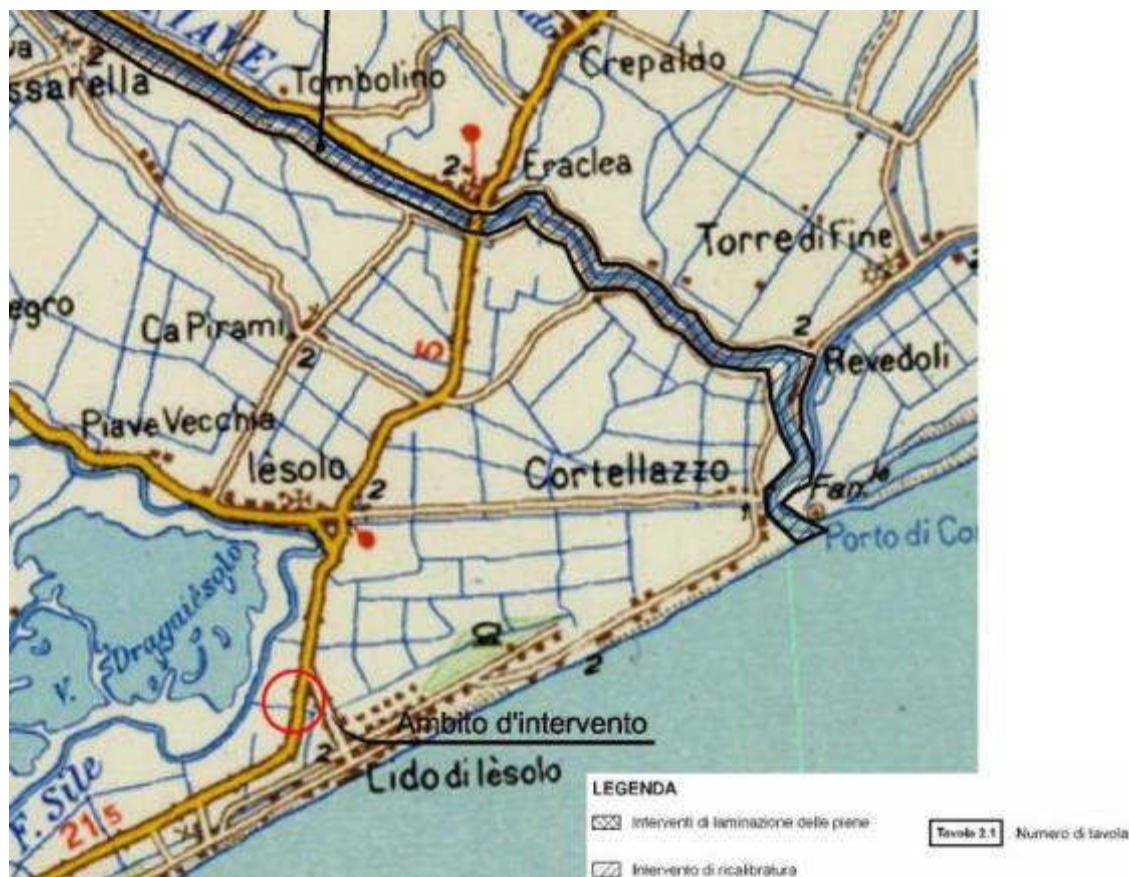
Il corso del Piave, date le sue caratteristiche di variabilità e di complessità, può essere idealmente diviso in tre tratti: l'alto corso, che va dalla sorgente fino a Vidor; il medio corso, che va da Vidor a Zenson di Piave e il basso corso, che va da Zenson di Piave fino alla foce. Si tratta di tratti del fiume che con il loro andamento, il loro comportamento durante i periodi di piena e la loro diversa composizione geologica, caratterizzano fortemente il contesto territoriale che attraversano, definendolo in modo unico e irripetibile.

Vista la situazione articolata e complessa che caratterizza il corso del Piave, l'individuazione dei provvedimenti per garantire la sicurezza idraulica dovrà avvenire progressivamente nel tempo, sottoponendo il piano ad aggiornamenti e verifiche continui, per poter perseguire gli obiettivi previsti.

Nell'ultimo tratto, in particolare, scompaiono le ghiaie e il carattere torrentizio che caratterizzavano il fiume nel suo percorso precedente, e l'andamento diventa quello tipico del fiume di pianura; scorre infatti su un alveo sabbioso largo mediamente 100 m., incassato a sponde fisse, elevate sopra il segno di guardia e sulle quali stanno, più o meno in ritiro, le arginature di contenimento delle piene. In quest'ultimo tratto anche le pendenze diventano minori, con valori che in prossimità della foce scendono al di sotto dello 0,25‰.

La profondità del corso d'acqua tra Zenson ed Eraclea è di circa 5 m.; la morfologia del fondo è piuttosto accidentata con frequenti e repentini abbassamenti del fondale, fino ad arrivare a profondità superiori ai 10 metri, non solo nella parte esterna dei meandri ma anche nel tratto rettilineo.

Dall'analisi della cartografia è possibile evidenziare che l'unica indicazione in merito all'area oggetto di studio emerge dalla tavola 5_7 “Carta delle aree interarginali”, dalla quale si evince che l'ambito d'intervento è classificato come “P1 – Pericolosità idraulica moderata”.



Tav. 2 “Individuazione dei possibili interventi di laminazione delle piene e di ricalibratura”.

5.3.3 Piano di Assetto Idrogeologico del Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza

Il Piano di Assetto Idrogeologico del fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza si configura come uno strumento che, attraverso criteri, indirizzi e norme, opera al fine di giungere a una riduzione del dissesto idrogeologico e del rischio ad esso connesso e che, in quanto “Stralcio”, deve inserirsi in modo organico e funzionale nel processo di formazione del Piano di Bacino.

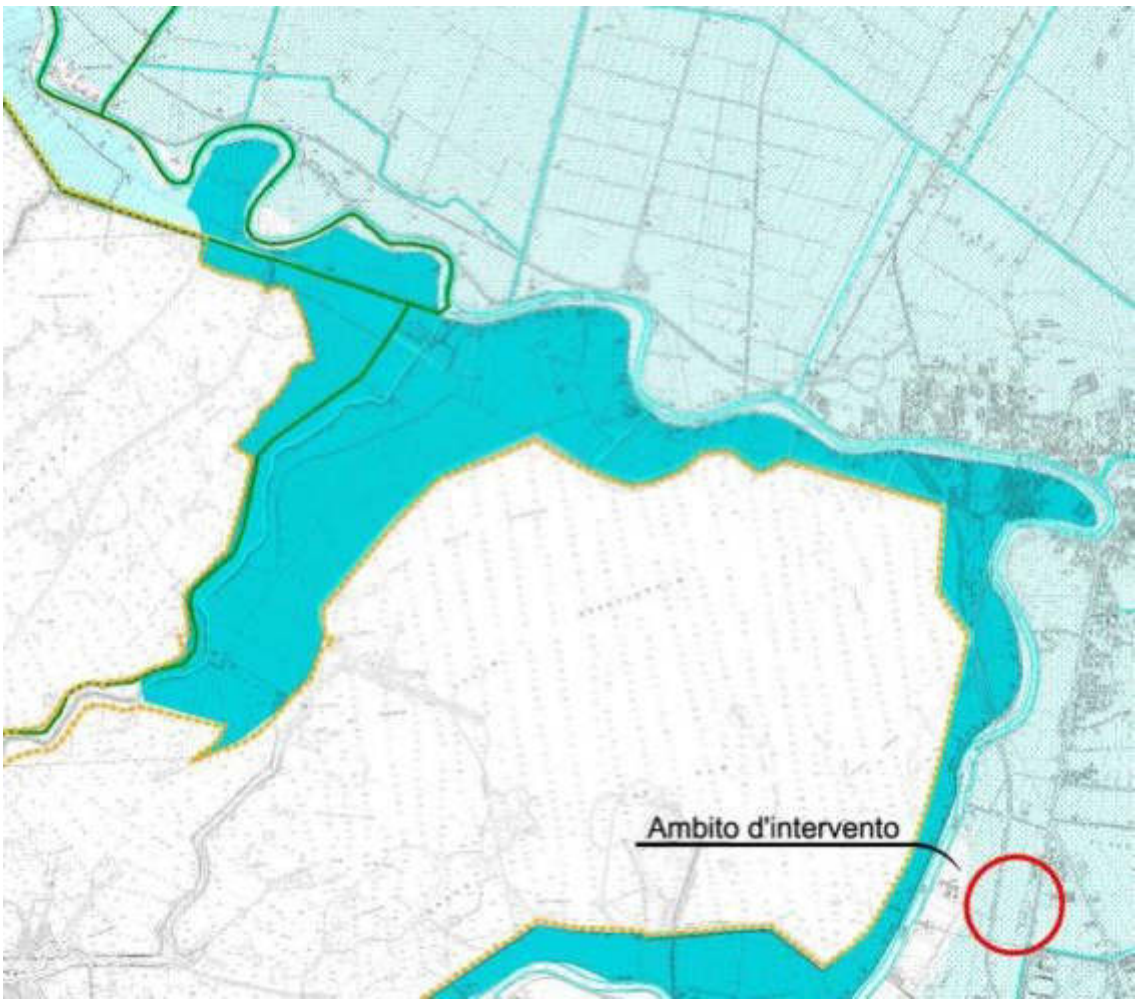
Il Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza è stato approvato dal Consiglio Regionale del Veneto con D.C.R. n. 48 del 27/06/2007.

Questo rappresenta il mezzo operativo, normativo e vincolistico per stabilire la tipologia e la modalità degli interventi necessari a fronteggiare i problemi di tipo idrogeologico ed ambientale, al fine di salvaguardare il territorio sia dal punto di vista fisico che dello sviluppo antropico. Il Piano stesso è costituito da un insieme di sistemi strettamente legati tra loro, che possono essere individuati come sistema delle conoscenze, dell’analisi, della pericolosità del rischio e degli interventi. Data la sua formazione, il piano sarà sottoposto a continui e frequenti aggiornamenti per far sì che, anche di fronte al mutare delle condizioni di partenza, esso persegua sempre gli obiettivi che sono stati prefissati.

Il Sile è un fiume di risorgiva alimentato da acque perenni che affiorano ai piedi del materasso alluvionale formato dalle conoidi del Piave e del Brenta, che occupa gran parte della pianura veneta. Il suo bacino apparente ha una superficie di circa 800 kmq. e si estende dal sistema collinare pedemontano fino alla fascia dei fontanili, con un andamento da occidente ad oriente che occupa lo spazio tra i bacini del Brenta e del Piave.

In questo territorio, alla rete idrografica naturale si sovrappone una rete di canali artificiali di irrigazione e di scolo che in molti punti entra in contatto con l’idrografia naturale. È evidente che l’influenza di questa rete sul regime del Sile è importante, potendo essa modificare, anche in modo sensibile, le portate del fiume stesso. Sono stati fatti diversi interventi in epoca storica che hanno modificato il corso del Sile e fatto variare la struttura della rete idrografica superficiale del suo bacino, con effetti che si riflettono ancor oggi sul sistema. In particolare, ponendo l’attenzione nei pressi dell’area oggetto di studio, è possibile evidenziare come, oltre Portograndi, dove un tempo il Sile sfociava in Laguna, le acque del fiume scorrono ora lungo il Taglio, un canale scavato più di trecento anni fa dai veneziani per andare poi ad immettersi nell’antico alveo del Piave. La costruzione del Taglio, attuata con il preciso scopo di difendere la Laguna, provocò però diversi effetti negativi, sia sul regime del Sile che su quello dei terreni circostanti. Per ovviare a tali effetti furono costruiti il Businello, per immettere in Laguna parte delle acque del Sile mentre, per migliorare lo scolo delle campagne, furono costruiti degli impianti idrovori.

Una citazione va fatta anche per il canale Cavetta che, staccandosi dal fiume Sile, convoglia verso la foce del Piave circa il 20/25% delle portate in arrivo da monte, e per il relitto del vecchio alveo del Piave, tra Intestadura e Caposile che, se dal punto di vista idrologico, in condizioni normali, non ha un ruolo di particolare rilievo, nel caso di una piena eccezionale o nel caso in cui si verificassero dei malfunzionamenti con scarichi anomali, la concentrazione delle portate lungo questo elemento potrebbe provocare delle situazioni di difficile controllo dal punto di vista idraulico.



“Tavola della pericolosità idraulica”.

Dalla “Tavola della pericolosità idraulica”, risulta che l’area interessata dall’intervento oggetto del presente studio è classificata come “P1 – Pericolosità moderata - Area soggetta a scolo meccanico”.

5.3.4 Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani e speciali

Con D.G.R. n. 264 del 5 marzo 2013 la Giunta Regionale ha adottato un nuovo Piano di gestione dei rifiuti urbani e speciali, anche pericolosi al fine di aggiornare, come stabilito dal D.Lgs. n. 152/2006, i precedenti strumenti pianificatori in materia ambientale – il Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani e il Piano regionale dei rifiuti speciali, anche pericolosi. Il nuovo Piano è stato definitivamente approvato con la D.C.R. n. 30 del 30/04/2015.

I quattro elaborati di cui è composto contengono: la Normativa di Piano; un’analisi di stato di fatto, fabbisogni, azioni di piano e monitoraggio per i Rifiuti Urbani; un’analisi di stato di fatto, scenari di gestione, azioni di piano e monitoraggio per i Rifiuti Speciali; Programmi e Linee Guida regionali per la definizione di aree non idonee, la gestione di particolari categorie di rifiuti, il Programma per la riduzione dei rifiuti biodegradabili da collocare in discarica, il programma regionale per la decontaminazione, raccolta e smaltimento di apparecchi particolari; il Piano per la bonifica delle aree inquinate, con gli interventi regionali su siti di interesse pubblico, l’anagrafe regionale dei siti contaminati e una valutazione delle priorità d’intervento.

Gli obiettivi principali di Piano, in quanto ai Rifiuti Urbani, sono: ridurre la produzione dei rifiuti urbani, favorire il recupero di materia, favorire altre forme di recupero e in particolare quello di energia, minimizzare il ricorso alla discarica, valorizzare la capacità impiantistica esistente, perseguire la gestione dello smaltimento a livello regionale, definire aree non idonee alla localizzazione degli impianti, sensibilizzare e promuovere forme di conoscenza e ricerca, tutelare la salute umana.

Confrontando la situazione di smaltimento e recupero nel Veneto dal 2001 al 2010 si evidenzia come essa sia in linea con quanto previsto dal Piano del 2004. L’obiettivo di riduzione della produzione totale di rifiuti è stato raggiunto e superato, come la quota di raccolta differenziata (da 65% a 66,5%); il rifiuto residuo è risultato minore a quanto previsto dal Piano. Alcuni obiettivi, quali l’incremento della produzione di Combustibile da Rifiuto e l’incremento del recupero energetico, non sono stati raggiunti anche a causa dell’insufficienza delle politiche di riduzione e prevenzione dei rifiuti e del mancato avvio di alcuni impianti previsti.

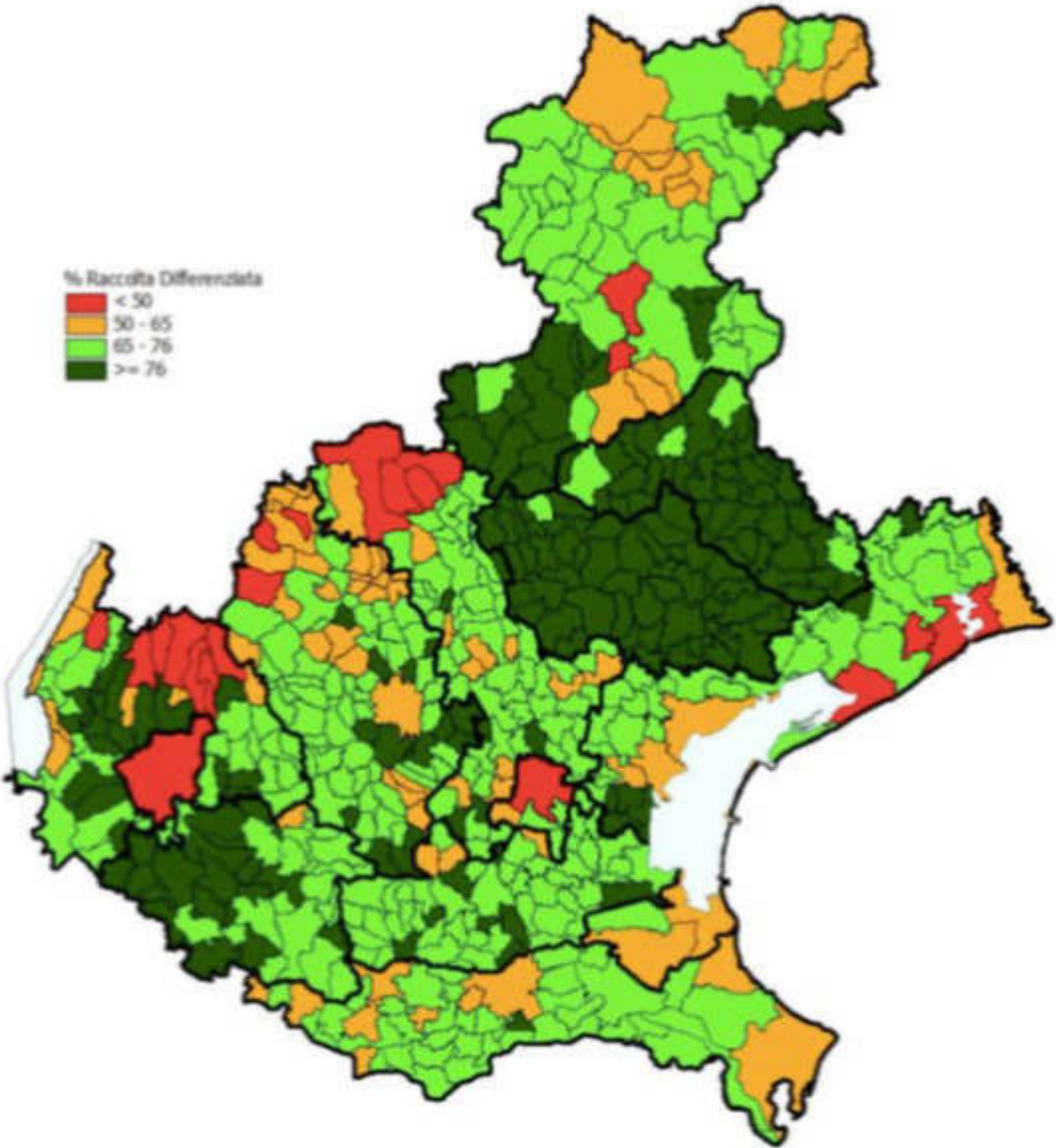
Il Piano Regionale dei Rifiuti urbani del 2004 aveva già previsto l’aggregazione dei 24 Bacini del Piano precedente in 9 ambiti territoriali ottimali (ATO), come individuati nei diversi piani provinciali. Ad oggi, solo alcuni ATO, diventati Consigli di Bacino, sono operativi – Venezia, Vicenza e Rovigo – e stanno portando avanti le fasi di pianificazione del Piano d’Ambito.

Anche per i Rifiuti Speciali il Piano individua degli obiettivi specifici che sono: ridurre la produzione e la pericolosità dei rifiuti speciali, favorire il riciclaggio e cioè il recupero di materia a tutti i livelli, favorire altre forme di recupero e in particolare quello di energia, valorizzare la capacità impiantistica esistente, minimizzare il ricorso alla discarica, applicare ai rifiuti speciali il principio di prossimità.

Come emerge dall’ultimo “Rapporto sui Rifiuti Urbani”, redatto da ARPAV nel 2016, i più recenti dati disponibili dimostrano che i risultati sono in linea con le previsioni del Piano Regionale. Nello specifico:

- la produzione totale di rifiuti è diminuita del 9%;
- la produzione pro capite di rifiuti è diminuita di 8,8%;
- è aumentato il numero di comuni che adotta la pratica del compostaggio domestico;

- la percentuale di raccolta differenziata è aumentata di 8,2 punti;
- il quantitativo di rifiuti urbani avviato a recupero è aumentato del 8,5%;
- è aumentato l’avvio di rifiuto residuo, spazzamento e ingombranti ad impianti di recupero;
- è diminuito di quasi il 50% il quantitativo smaltito direttamente in discarica.



Distribuzione dei comuni in base agli obiettivi di raccolta differenziata. Fonte ARPAV, 2015.

5.3.5 Consiglio di Bacino di Venezia Ambiente

La disciplina legislativa nazionale in materia di organizzazione dei servizi pubblici a rete, tra cui è compreso il servizio rifiuti, è dettata dal DL 138 del 13 agosto 2011, e in particolare dall’art 3-bis “Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali”. La norma dispone che, a tutela della concorrenza e dell’ambiente, le Regioni organizzino su base d’ambito, e non di singolo comune, lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani.

La legislazione regionale (LRV n. 52/2012) ha sposato il modello dell’organizzazione del servizio da parte dei comuni, che la esercitano in forma associata attraverso i Consigli di

Bacino, enti pubblici con personalità giuridica e autonomia funzionale, organizzativa, finanziaria, patrimoniale e contabile.

Il riconoscimento dei bacini territoriali è avvenuto con Deliberazione di Giunta regionale n. 13 del 21 gennaio 2014, che ha individuato nel Veneto 12 Bacini territoriali, tra cui il Bacino denominato “Venezia” composto da 45 Comuni (i 44 Comuni della Provincia di Venezia e il Comune di Mogliano Veneto).

Ai sensi dell'art. 4 della LRV 52/2012, ai Consigli di Bacino spettano le funzioni di programmazione, organizzazione, affidamento e controllo del servizio pubblico di gestione integrata dei rifiuti urbani nell'area di rispettiva competenza, subentrando alle funzioni già di competenza delle Autorità di Ambito.

Entro l'orizzonte temporale del triennio 2016-2018, è necessario procedere a una completa revisione del Piano precedente, denominandolo Piano di Bacino, aggiornandolo alla luce delle novità normative e finalizzandolo agli obiettivi definiti dal nuovo Piano dei rifiuti della Regione Veneto, approvato il 29 aprile 2015. Nello specifico, le competenze saranno:

- la riduzione della quantità pericolosa di rifiuti prodotti, sia mediante azioni di prevenzione, sia attraverso il riutilizzo di materiale;
- l'incentivazione di forme di riciclaggio e recupero di rifiuti raccolti, nonché di loro valorizzazione anche energetica;
- l'ulteriore incremento della raccolta differenziata, portandone la quota al 76% entro il 2020;
- la promozione della sensibilizzazione, formazione e ricerca nel campo dei rifiuti;
- il progressivo annullamento del conferimento in discarica;
- la trasparenza dei rapporti con i soggetti gestori, anche a fini di prevenzione del crimine;
- la definizione del fabbisogno gestionale di recupero e smaltimento dei rifiuti, anche al fine di rispettare il principio di prossimità, valorizzando al massimo gli impianti già esistenti.

Secondo il Rapporto rifiuti 2014 dell'ARPAV la percentuale di raccolta differenziata nel territorio del Bacino di Venezia è stata pari 59%, con uno scostamento negativo rispetto alla media regionale, dovuto alla presenza di alcuni comuni a forte vocazione turistica.

Se infatti si depurasse il dato dei tre principali comuni turistici (Venezia ove la percentuale di RD è del 50%, Jesolo e Caorle ove si attesta intorno al 40%), la percentuale di raccolta differenziata negli altri comuni del Bacino sarebbe pari al 67%, superiore alla media regionale.

Salvo otto comuni, con una percentuale compresa tra il 50% e il 65%, gli altri hanno registrato nel 2014 una percentuale di raccolta differenziata superiore al 65%, con quattro piccoli comuni (Cinto, Gruaro, Ceggia, Teglio) che hanno già raggiunto l'obiettivo regionale 2020 (76%).

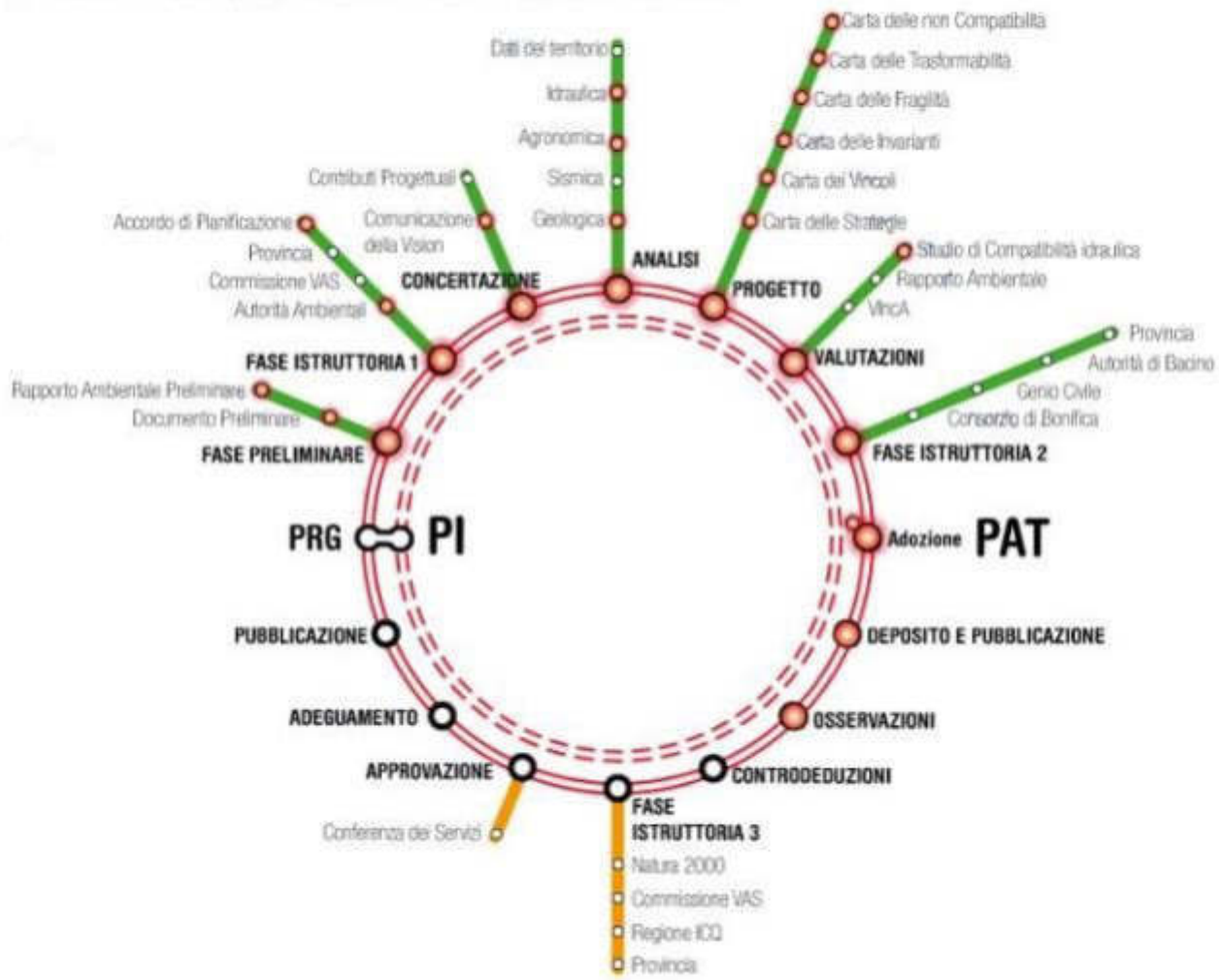
6 IL QUADRO LOCALE

6.1 PAT – PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO

Il PAT, così come configurato dalla L.R. 23 aprile 2004 n. 11, rappresenta in generale la “carta dell'autonomia urbanistica del comune”. L'elaborazione di questo nuovo strumento di pianificazione rappresenta pertanto il momento costitutivo dell'azione urbanistica che il comune di Jesolo svilupperà nel corso del tempo, mediante i successivi Piani degli Interventi.

Di seguito si riporta uno schema di percorso che evidenzia lo stato del PAT.

Piano di Assetto del Territorio



Schema di percorso del PAT (Elaborazione: Proteco e DataPiano).

Con delibera di consiglio comunale del 30/11/2016, n. 108 è stato adottato il Piano di Assetto del Territorio (PAT) di Jesolo in data 29/08/2017 si è conclusa la fase di presentazione delle osservazioni ai sensi dell'art. 15, comma 5, Legge Regionale 23/04/2004, n. 11.

La costituzione del Quadro Conoscitivo ha permesso di definire i diversi tematismi ambientali. Di seguito, in riferimento all'area in oggetto, si riportano le tematiche dei vincoli, delle fragilità, delle invarianti e delle trasformabilità.

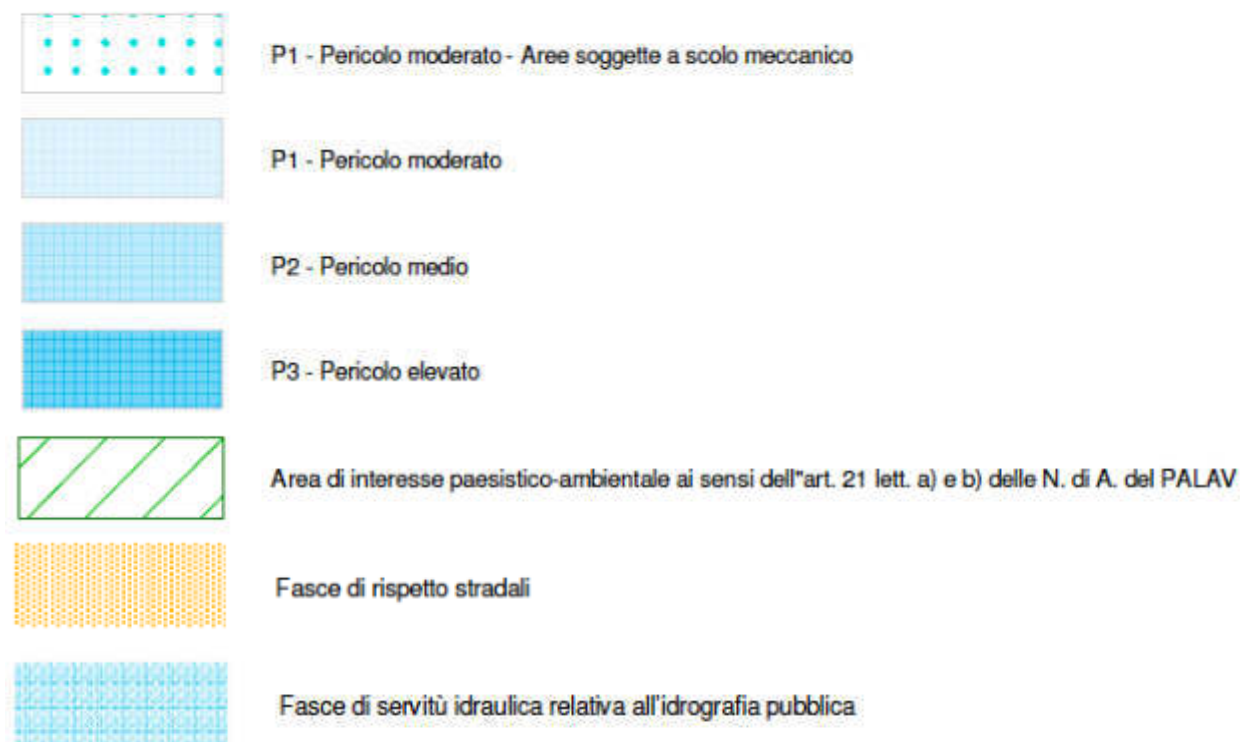
6.1.1 I vincoli

La ricognizione dei vincoli sovraordinati è una delle analisi fondamentali del Piano di Assetto del Territorio, tavola che riunisce per la prima volta informazioni derivate da diverse fonti. Al proposito è possibile avere:

- vincoli culturali e paesaggistici secondo il D.Lgs. 42/2004;
- altri tipi di vincolo: idrogeologico, siti Unesco, Rete Natura 2000, destinazione forestale, ecc.;
- vincoli derivanti dalla pianificazione superiore: PTRC, PALAV, Piano generale di Bonifica;
- ambiti dei bacini idrografici;
- altri vincoli: rispetto stradale, cimiteriale, depuratori, discariche, allevamenti zootecnici, fasce di mitigazione di tipo provinciale, aeroporto, elettrodotti, pozzi di prelievo idropotabile, servitù idraulica, idrografia, impianti di comunicazione/elettronica ad uso pubblico, sismicità.

Come di seguito riportato l'area di intervento è interessata dai seguenti vincoli:

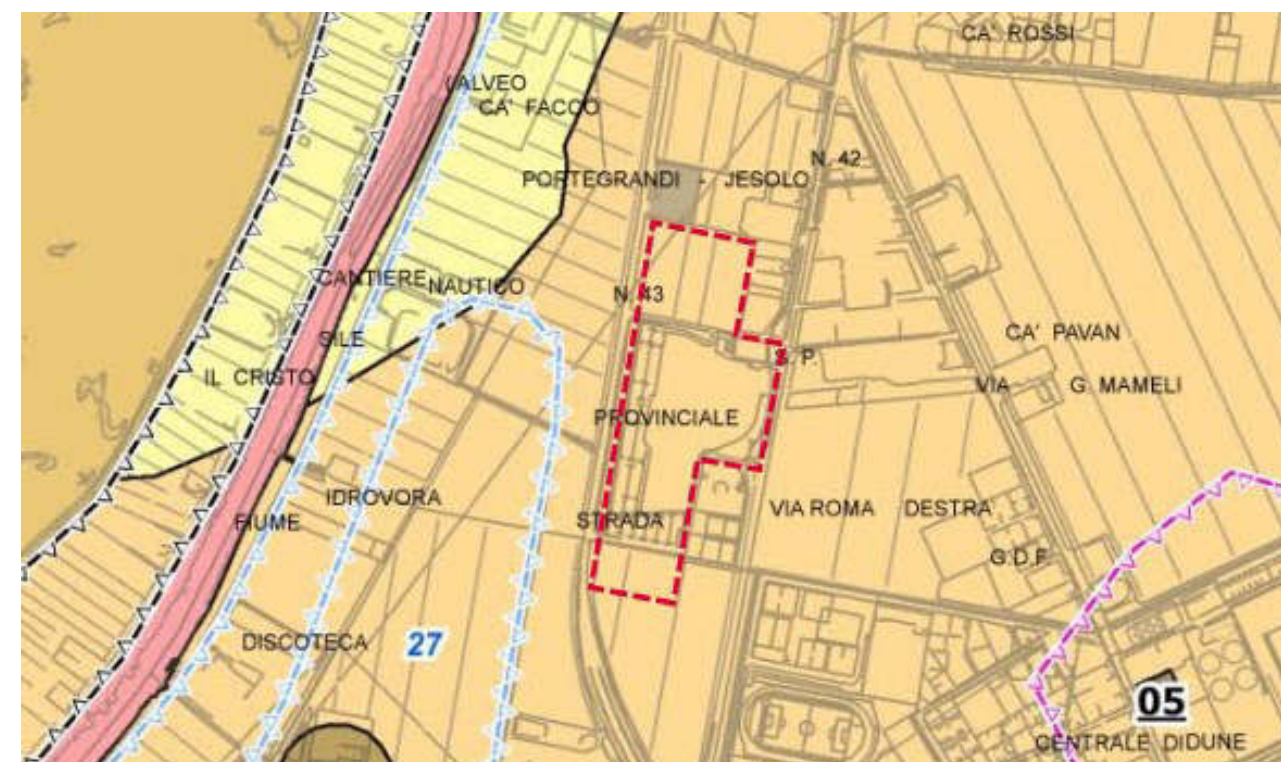
AdB del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza e AdB Scolante in Laguna di Venezia

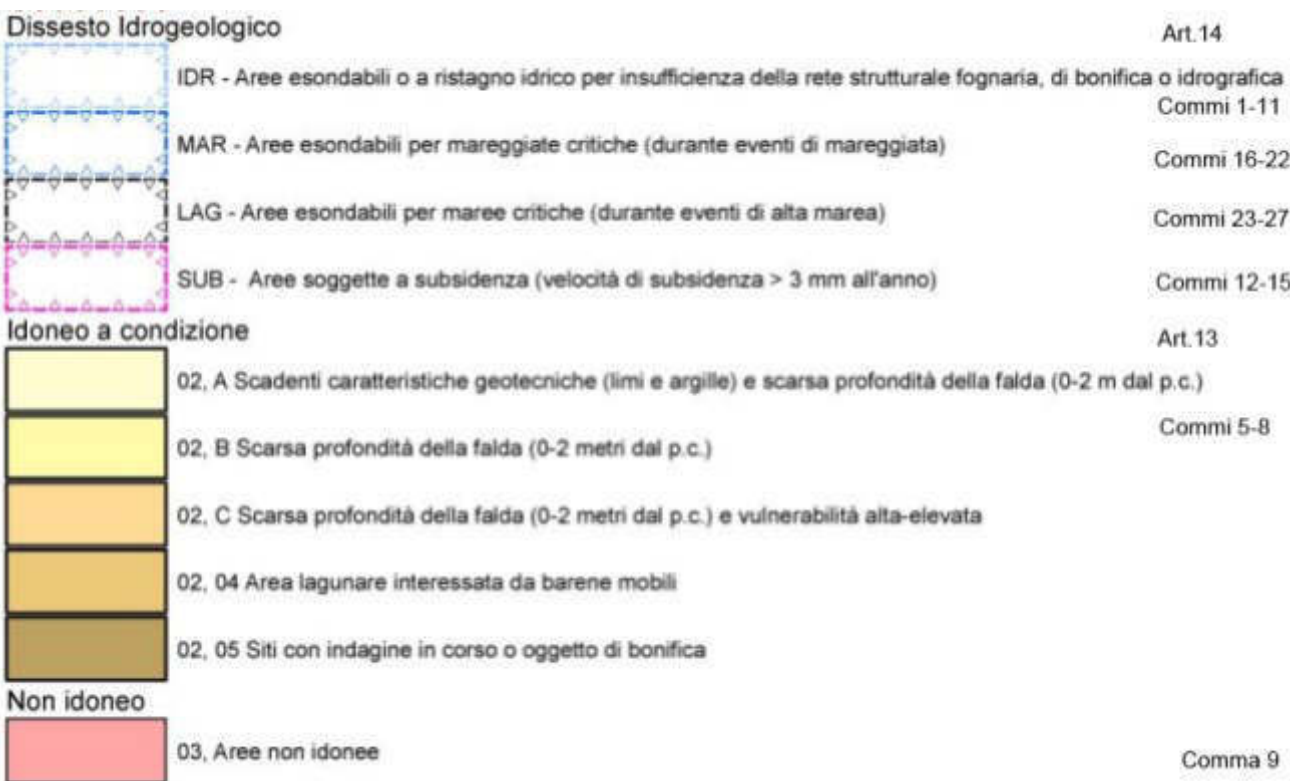


Estratto delle Carta dei Vincoli con legenda.

6.1.2 Le fragilità

Dall'analisi delle fragilità effettuate nello studio del PAT in merito alle condizioni idrogeologiche, l'area di studio è classificata come zona C – Scarsa profondità della falda (0-2 m dal p.c.) e vulnerabilità alta-elevata. Tali condizioni sono normate dagli artt.13-14 delle NTA.





Estratto delle Carta delle Fragilità con legenda.

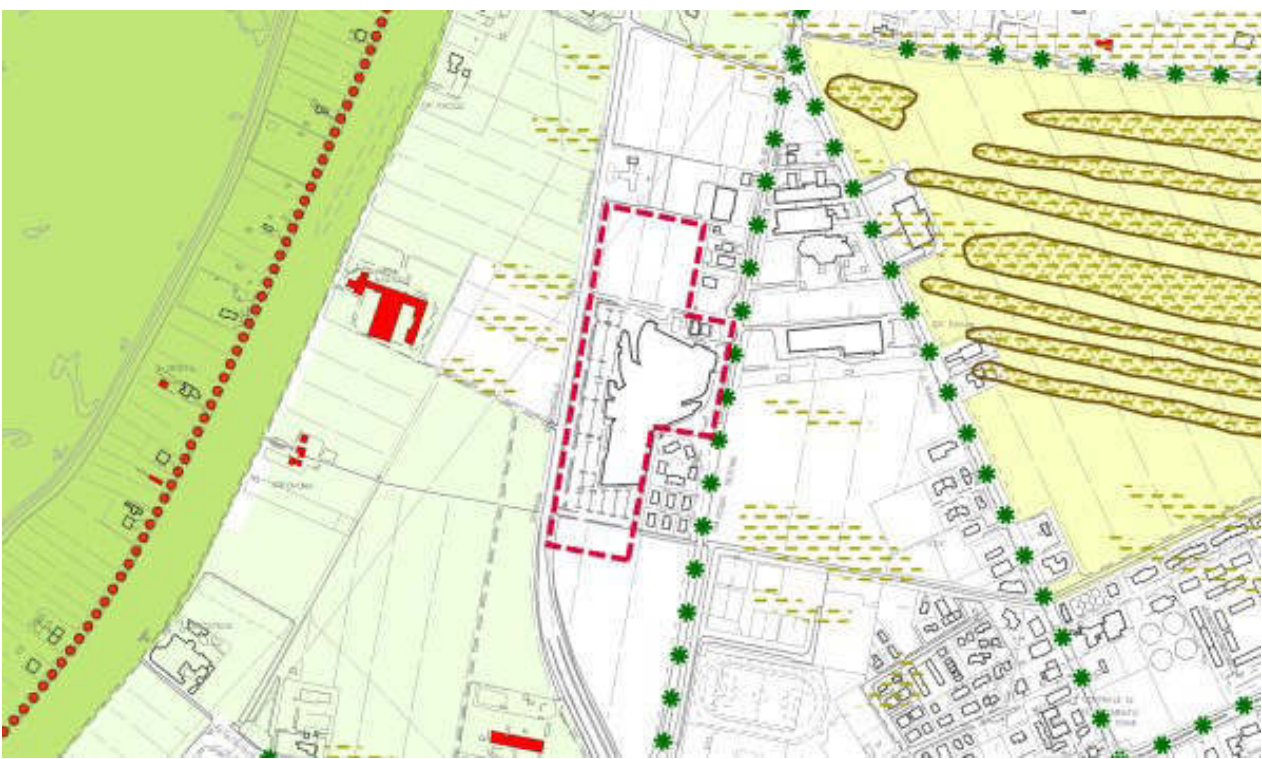
6.1.3 Le invarianti

Le invarianti individuate dal PAT sono:

- geologiche;
- paesaggistiche;
- ambientali;
- storico testimoniali;
- architettonico ambientali.

Di seguito si riporta l'estratto della Carta delle Invarianti del PAT, con riferimento all'area oggetto di indagine.

All'interno del perimetro di interesse non risultano esservi invarianti di alcuna natura. Esternamente al lato est è individuata un'invariante ambientale di cui all'art. 9 c. 16-20 delle NTA "Filari alberati" mentre sul lato ovest, al di là della SR 43, sono presenti invarianti di natura ambientale, Aree di connessione naturalistica (Buffer zone) normata dall'art.10 c.5-13 delle NTA e da invarianti di natura geologica "Allineamento di dune e paleodune naturali e artificiali", normate dall'art. 8 c. 9-11 delle NTA.



Estratto delle Carta delle Invarianti.

6.1.4 Le trasformabilità

Le previsioni di trasformabilità del PAT sono elaborate nella Carta delle Trasformabilità, la quale individua l'area oggetto di studio rientrante in:

- area di urbanizzazione consolidata (art.15 c. 1-3 delle NTA), lett.C – Aree a destinazione commerciale confermata;
- area per il miglioramento della qualità territoriale - 08: Dorsale del commercio (art.15 c. 17-18 delle NTA)





PERCORSI

-  CORRIDOI D'ACCESSO PRINCIPALE
-  GALLERIA VERDE (PRG - ART. 54)
-  IMMERSIONE RURALE (PRG - ART. 53)
-  PISTA CICLABILE
-  STRADA DEI TRE PONTI (PRG - ART. 51)
-  STRADA DELLE VALLI (PRG - ART. 52)













PARCHI COMMERCIALI

-  PARCHI COMMERCIALI (art. 18bis)
-  PARCHI COMMERCIALI (art. 19bis)

EDIFICI SCHEDATI

-  EDIFICI NON PIU' FUNZIONALI ALLE ESIGENZE DEL FONDO (VAR. PALAV - ART. 32)
-  MANUFATTI DI PREGIO AMBIENTALE E LORO AMBITI DI RIFERIMENTO (VAR. PALAV - ART. 33)

ZONE TERRITORIALI OMOGENEE**AREE CON DESTINAZIONE RESIDENZIALE**

-  ZONA A DI CONSERVAZIONE DEL TESSUTO STORICO (ART. 06)
-  ZONA B1.1 DEL CAPOLUOGO ESISTENTE (ART. 07)
-  ZONA B1.2 RESIDENZIALE ESISTENTE (ART. 08)
-  ZONA B2.1 DI RICOMPOSIZIONE SPAZIALE A PREVALENZA RESIDENZIALE (ART. 09)
-  ZONA B DI RIQUALIFICAZIONE ARCHITETTONICO-AMBIENTALE SOGGETTA A S.U.A. (ART. 9 BIS)
-  ZONA B2.2 TURISTICA ESISTENTE (ART. 10)
-  ZONA B3 DI RIORGANIZZAZIONE ALBERGHIERA (ART. 11)
-  ZONA C1 DI COMPLETAMENTO (ART. 12)
-  ZONA C1 SPECIALE DI COMPLETAMENTO (ART. 12 BIS)
-  ZONA C2.1 PER RESIDENZE TURISTICHE (ART. 13)
-  ZONA C2.2 DI NUOVA ESPANSIONE RESIDENZIALE (ART. 14)
-  ZONA C3 DI COMPLETAMENTO ALL'INTERNO DEL PARCO CAMPAGNA (ART. 15)

SEGNI DI DESCRIZIONE

-  CONFINE COMUNALE
-  CENTRO STORICO
-  PARCO CAMPAGNA
-  OBBLIGO PROGETTAZIONE UNITARIA
-  OBBLIGO PIANO PARTICOLAREGGIATO
-  PIANI URBANISTICI ATTUATIVI
-  AMBITO SOGGETTO A VARIANTE PARZIALE
-  AMBITO SOGGETTO A PIRUEA
-  PROGETTI NORMA






AREE PER LE ATTIVITA' ECONOMICHE

-  ZONA D PER INSEDIAMENTI ARTIGIANALI, INDUSTRIALI E COMMERCIALI (ART. 17.1)
-  ZONA D SPECIALE (ART. 17.2)
-  ZONA D1.1 PER ATTIVITA' PRODUTTIVE ESISTENTI (ART. 16)
-  ZONA D1.2 PER ATTIVITA' PRODUTTIVE DI ESPANSIONE (ART. 17)
-  ZONA D2.1 PER LE ATTIVITA' COMMERCIALI (ART. 18)
-  ZONA D2.2 PER ATTIVITA' DIREZIONALI, COMMERCIALI MISTA A RESIDENZIALE (ART. 19)
-  ZONA D2.3 PER STRUTTURE RICETTIVE ALBERGHIERE (ART. 20)
-  ZONA D3.1 PER COMPLESSI RICETTIVI ALL'APERTO E SOSTA CAMPER (ART. 21)
-  ZONA D3.2 PER DARSENE E PORTI TURISTICI (ART. 22)
-  ZONA D4 PER IMPIANTI TURISTICI DI SVAGO (ART. 23)
-  ZONA D6 PER STABILIMENTI BALNEARI (ART. 25)
-  ZONA D7 PER IMPIANTI AGROINDUSTRIALI (ART. 26)
-  ZONA D8 PER IMPIANTI FISIOTERAPICI (ART. 26 BIS)

ATTREZZATURE PUBBLICHE

-  AREA A VERDE PUBBLICO E/O DI USO PUBBLICO (ART. 57)
-  ZONA F1 PER ATTREZZATURE SCOLASTICHE (ART. 49)
-  ZONA F2.1 DI INTERESSE COMUNE (ART. 50)
-  ZONA F2.2 DI CULTO (ART. 51)
-  ZONA F2.3 PER ATTIVITA' SANITARIE (ART. 52)
-  AREA PER IMPIANTI GENERALI (ART. 53A)
-  AREA IMPIANTI DI TRASFERIMENTO RIFIUTI (ART. 53Abis)
-  AREA PER LE MANIFESTAZIONI TEMPORANEE O STAGIONALI (ART. 53B)
-  AREA PER ATTREZZATURE DI INTERESSE COMUNE (ART. 53C)
-  ZONA F3.1 DI VERDE PUBBLICO (ART. 54)
-  ZONA F3.2 PER IL GIOCO E LO SPORT (ART. 55)
-  ZONA F3.3 PARCHI TERRITORIALI (ART. 56)
-  VERDE PRIVATO (ART. 87)
-  ZONA F4 PARCHEGGI (ART. 58)
-  ZONA PARCHEGGI (ART. 102)


AREE AGRICOLE

-  ZONA E2.1 DI VALORE AGRICOLO PRODUTTIVO (ART. 27)
-  ZONA E2.2 DI VALORE AGRICOLO-PAESISTICO (ART. 28)
-  ZONA E2.3 DI VALORE AGRICOLO A TUTELA DELL'EDIFICATO (ART. 29)
-  ZONA E2.4 DI VALORE AGRICOLO PRODUTTIVO-PAESISTICO DELL'AREA LAGUNARE (ART. 30)
-  ZONA E2.5 DI VALORE AGRICOLO PRODUTTIVO SPECIALIZZATO (ART. 31)

RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE "PARCO EQUILIO"

-  AREA PER LA PESCA SPORTIVA (ART. 59)
-  AREA PER IL CAMPO DA GOLF (ART.60)
-  ZONA ATTREZZATA PER RICOVERO ANIMALI (ART. 61)
-  AREA PER SPORT EQUESTRI (ART. 62)
-  AREA PER LA NAUTICA (ART. 64)
-  AREA PER IL PARCO MOTORISTICO (ART. 63)
-  AREA DEL PARCO MUSICALE (ART. 65)
-  PARCO DELLE SCIENZE, TRADIZIONI E DIVERTIMENTI(ART. 66)
-  AREA AZIENDA AGRICOLA LE VIGNE - SCUOLA FATTORIA (ART. 67)
-  AREA DI SOSTA PER CAMPER (ART. 68)



AREE NON PIANIFICATE

-  AREA NON PIANIFICATA

IDROGRAFIA

-  CANALI
-  FIUMI
-  LAGUNA VIVA (ART.75)
-  VALLI DA PESCA (ART. 76)
-  AMBITI NATURALISTICI (ART.77 - LAGUNA DEL MORTO)

RETE VIARIA

-  VIABILITA' DI PROGETTO (ART. 47)
-  VIABILITA' ESISTENTE (ART. 47)

Estratto della Legenda dal Piano Regolatore Generale del Comune di Jesolo (anno 2013).

6.3 STATO DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA ATTUATIVA

Nel suo complesso detto Strumento Urbanistico è suddiviso in due ambiti di intervento corrispondenti a due aree poste ai lati di via Roma Destra, nel tratto congiungente l'incrocio di via Mameli con la rotonda Picchi a metà strada tra il centro urbano e la fascia costiera di Jesolo.

Il primo Ambito, denominato “Area ex Cattel”, è ricompreso tra la Strada Provinciale n. 43 (via Adriatico) a ovest, e Via Roma Destra e est; il Secondo, sede della discoteca ad oggi non più in attività denominata “le Capannine”, confina a est con via Mameli e ad ovest con la S.P. 42 – Via Roma Destra.

L'Ambito 1 catastalmente interessa i seguenti mappali: 82, 104, 105, 255, 311, 312,313, 314, 317 341 e 336 del Foglio 68 del Comune di Jesolo.

L'Ambito 2 catastalmente interessa i seguenti mappali : 94, 698 e 317 del Foglio 66del Comune di Jesolo.

L'iter di approvazione della strumentazione urbanistica è stato lungo e tortuoso.

Sulla base della vigente strumentazione generale del Comune di Jesolo è stato da prima approvato uno schema progettuale di Piano Attuativo con Delibera di C.C. n 59 del 02/04/2004.

Sulla base dell'impostazione fornita 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.

Questo ha messo in condizioni di poter predisporre il progetto definitivo dell'intervento edilizio, oggi 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 edilizio, ma per ampliarne l'ambito esterno includendo due porzioni d'area a sud ed a nord del lotto “ex Cattel”, lungo via Adriatico (SP 43). Con la suddetta variante, oltre ad aver individuato un più ampio ambito di intervento, ed integrato l'art. 18 bis delle NTA del Comune di Jesolo, è stata modificata la destinazione d'uso da F3.2 ed F3.3 a zona F4 delle aree in ampliamento ricomprese nel nuovo perimetro di intervento.

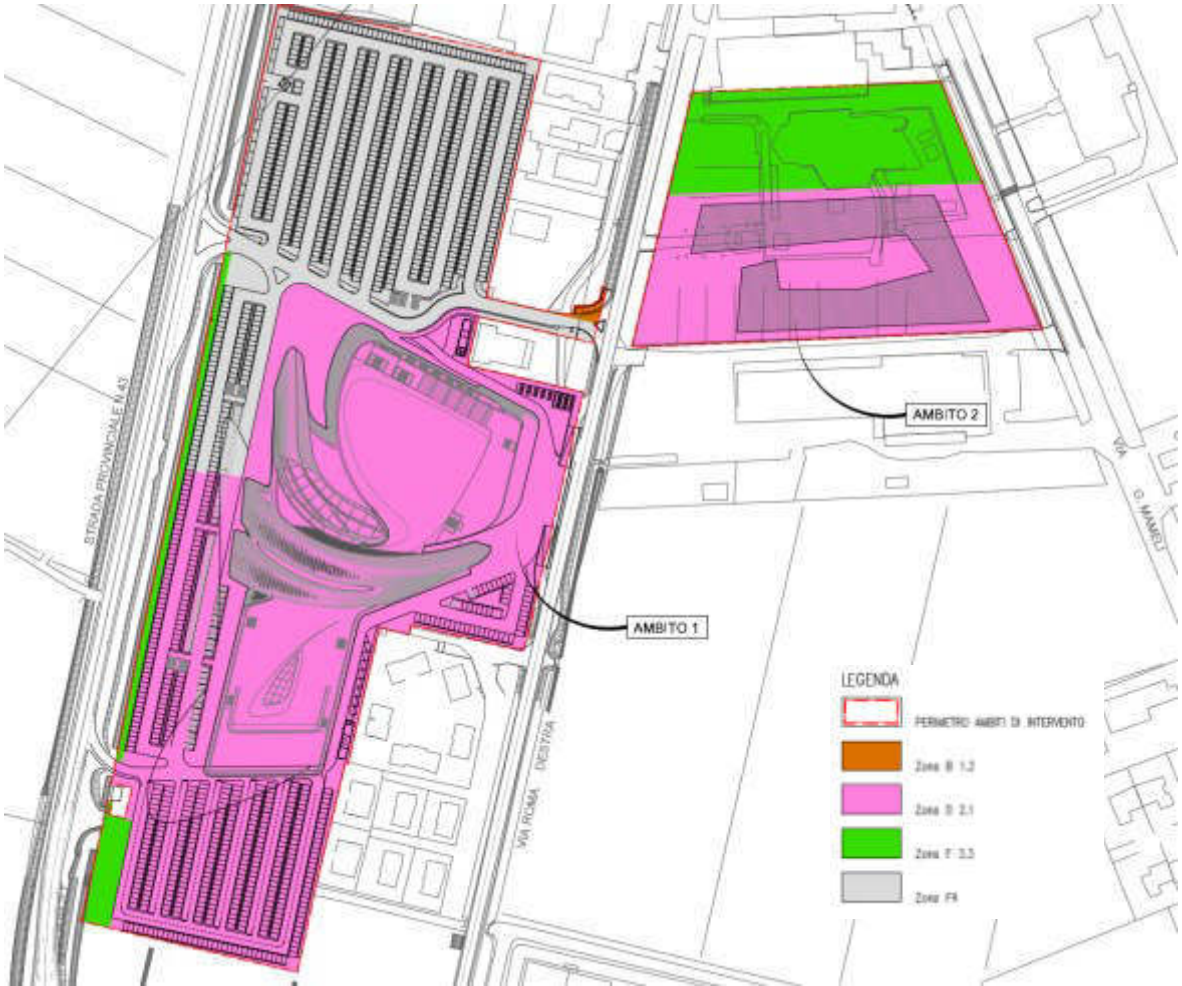


Estratto Variante al PRG Nuovo Ambito Intervento approvata con D.C.C. n. 157 del 22.12.2011

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 interrate.

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”.



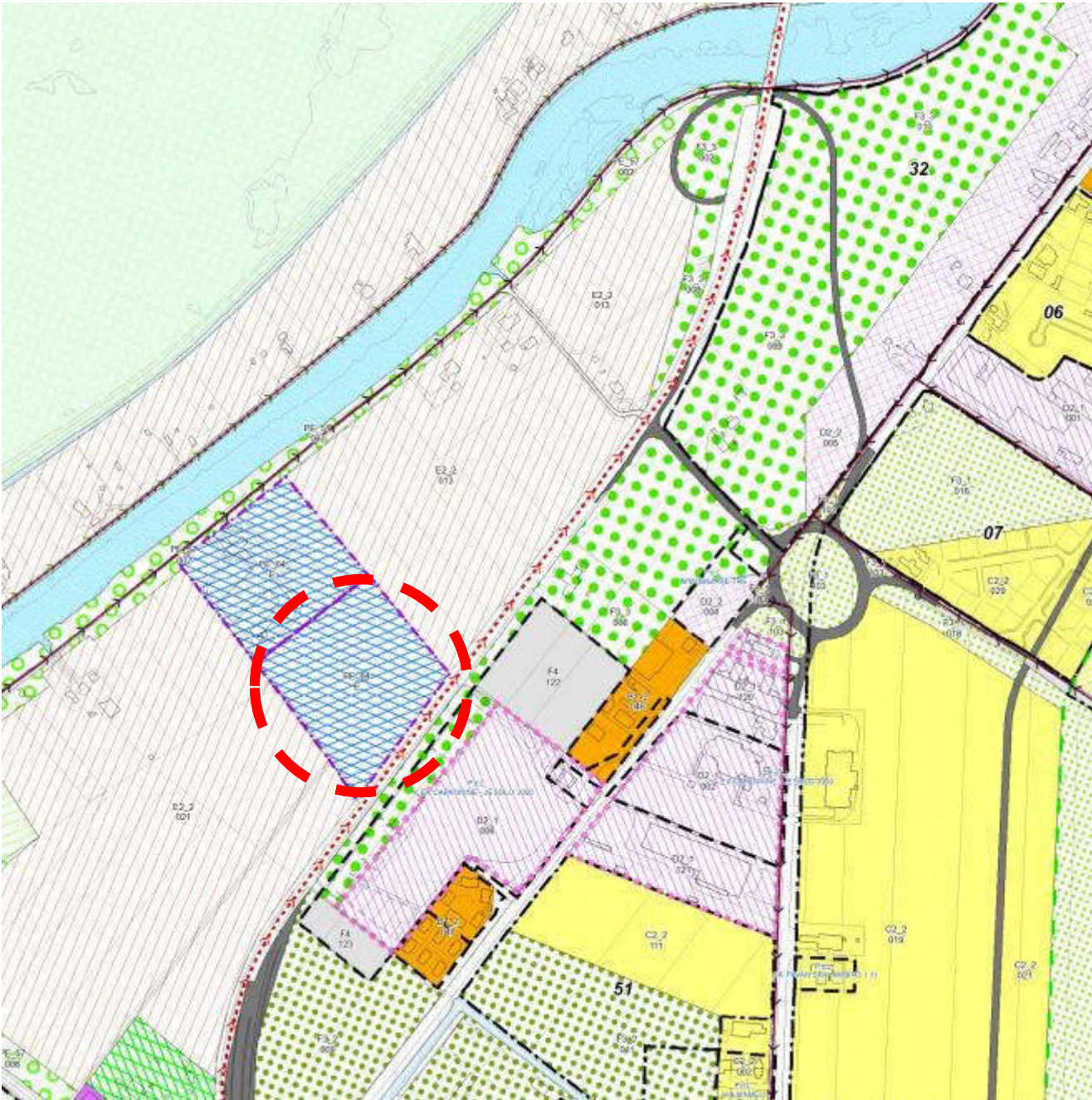
Estratto Zonizzazione approvata con D.G.C. n. 46 del 24.02.2014

I nuovi parametri di variante sono così di seguito riassunti:

Superficie complessiva dello S.U.A. mq:	85.794
Superficie a destinazione D2.1 (ambito 1) mq:	42.313
Superficie a destinazione D2.1 (ambito 2) mq:	13.267
Superficie a destinazione B2.1 (ambito 1) mq:	128
Superficie a destinazione F3.3 mq:	8.723
Superficie a destinazione F.4 (ambito 1) mq:	21.363
Superficie coperta totale max (Sup. D2.1*40%) mq:	22.232

Le destinazioni d’uso, previste dallo strumento urbanistico generale per la Z.T.O. D2.1, sono di tipo commerciale (all’ingrosso ed al dettaglio ai sensi della LR 15/04 e LR 50/2014) ed in particolare nell’area Capannine-Cattel le attività di carattere commerciale possono essere svolte in forma di centro e/o parco commerciale, integrate da complessi di servizio (uffici, banche, artigianato di servizio, etc..), di aggregazione sociale (sedi di associazioni, centri culturali, biblioteca, ludoteca, palestre, aree wellness, pubblici esercizi, musei,), di sviluppo della promozione (uffici per associazioni di settore del commercio e delle attività ad esso collegate) e comunque di quelle compatibili con il PRG Vigente e successive Varianti. Pertanto gli standard sono rispettosi delle prescrizioni stabilite dalle normative regionali.

In prossimità dell'intervento, oggetto di studio, tra la SR 43 e il fiume Sile, è stato siglato il Piano Urbanistico Attuativo per la realizzazione di un complesso adibito ad attività di servizio e vendita articoli per la nautica, di proprietà della Navis srl. Tale progetto è stato redatto in conformità alla variante puntuale al PRG, approvata in data 14.07.2011 con delibera del Consiglio Comunale n. 93, per la zona E.E - “Area a nord del Parco Musicale” e riguarda l'area catastalmente contraddistinta dai mappali nn. 203, 214, 220 e 240 del foglio 68 del comune di Jesolo. Il progetto comprende anche la definizione delle opere stradali e di urbanizzazione necessarie all'intervento, che comprendono l'utilizzazione dell'attuale viabilità di accesso a servizio ai due comparti, che conduce alle aree di parcheggio.



Estratto della Tavola 7 del PRG di Jesolo (2013). Cerchiato in rosso l'ambito del PUA - Navis.

7 ANALISI SOCIO – ECONOMICA

7.1 OBIETTIVI

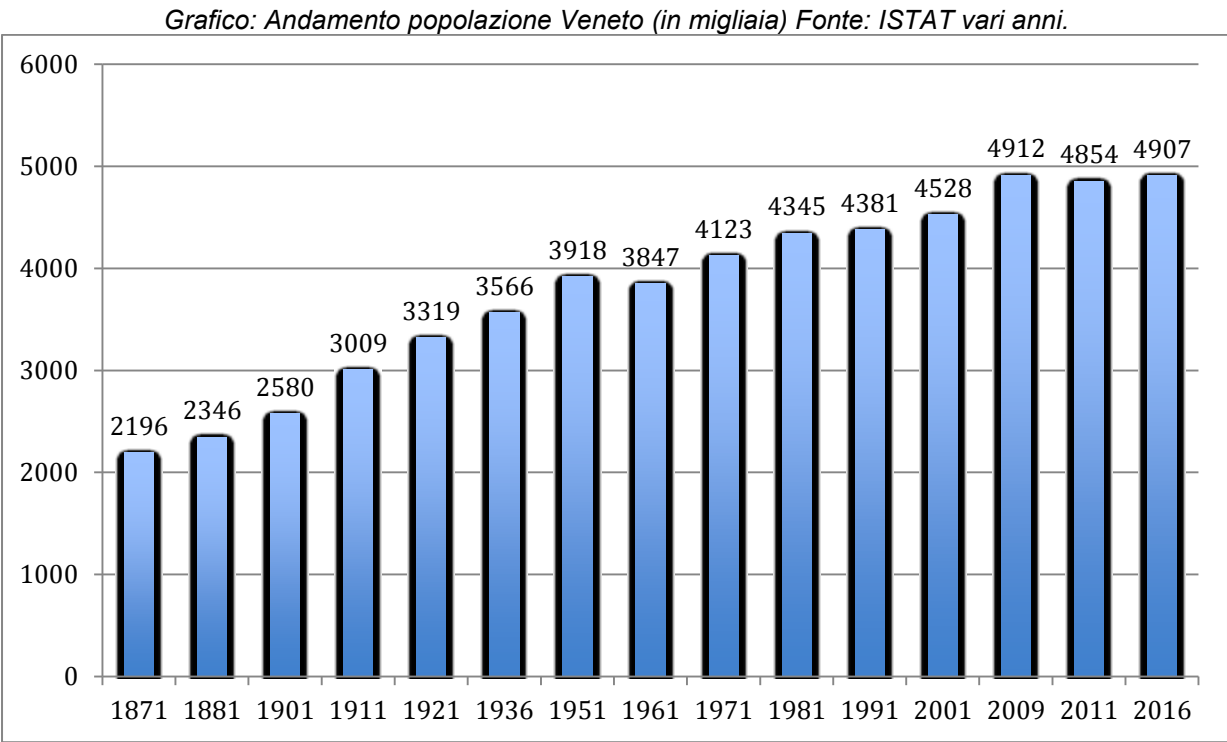
Di seguito si presenta un'analisi delle caratteristiche socioeconomiche del territorio ove si insedia la struttura commerciale e di servizio “Jesolo Magica”.

Si tratta di un intervento che rientra nel nuovo riassetto di funzioni e servizi previsti per il litorale jesolano e che va a integrare (e integrarsi) con una serie di interventi mirati ad essere le nuove forme della Jesolo del futuro: un polo del *leisure* per i veneti e i milioni di turisti che ogni anno godono delle bellezze del territorio e che sempre più richiedono servizi e attività diverse.

L'indagine intende approfondire e definire la struttura economica e sociale del territorio in questione, misurandola attraverso diversi indicatori in grado di individuare le possibili ricadute e la congruità delle scelte. Con la lettura di queste informazioni sarà possibile descrivere punti di forza e criticità che l'intervento genera, al fine di poter maggiormente contenere gli squilibri e indirizzare l'implementazione del progetto in modo coerente con la domanda dei futuri fruitori.

7.2 DEMOGRAFIA

La popolazione del Veneto non è omogeneamente distribuita. Se la media pianura vanta le densità maggiori (soprattutto lungo la fascia che va da Verona a Venezia passando per Vicenza, Padova e Treviso), meno popolati sono la bassa veronese e il Polesine. Ancor meno abitate sono le Prealpi e la montagna (la provincia di Belluno mostra le densità minori), eccetto l'alto Vicentino (con Schio, Thiene, Bassano del Grappa). A partire dagli anni Ottanta si è verificato il fenomeno, molto diffuso in tutto il Nord Italia, dello spopolamento delle grandi città (Venezia con Mestre in testa) a favore dei piccoli e medi comuni delle "cinture" periurbane. Questo ha portato a un notevole sviluppo urbano e taluni hanno constatato la formazione di una vasta megalopoli che si estende in particolare tra Padova, Mestre e Treviso (la cosiddetta PaTreVe o Triangolo Veneto).

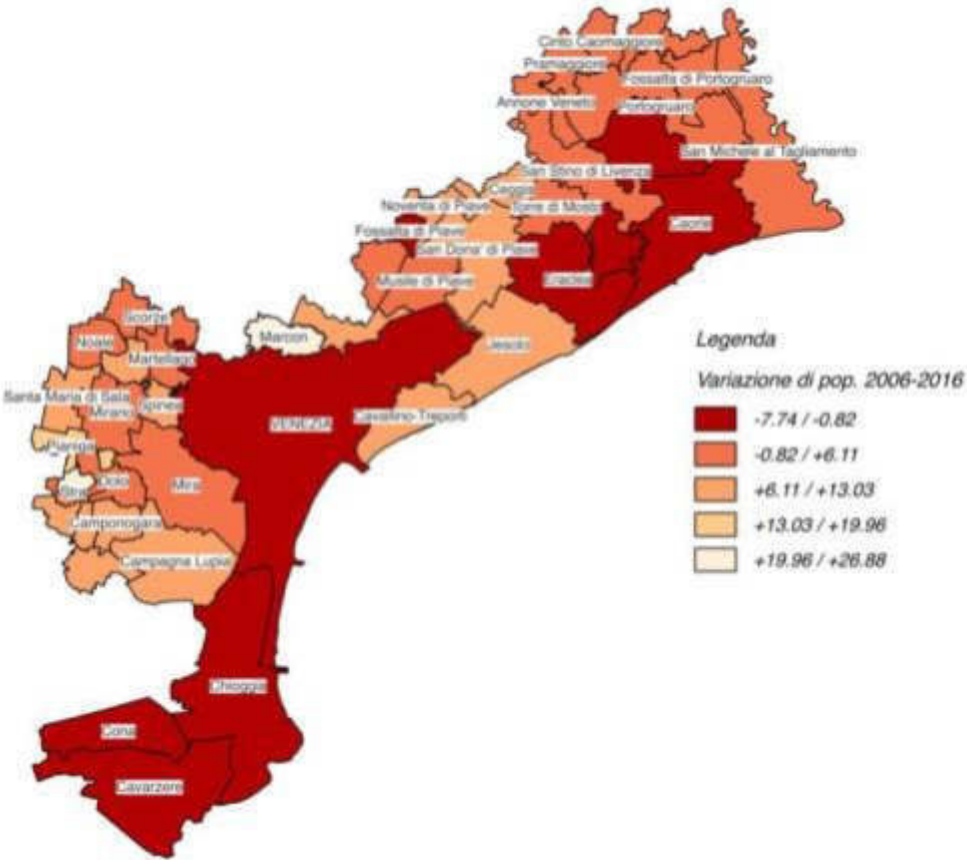


Il tasso di incremento annuo della popolazione veneta è stato, in questo ultimo decennio, uno dei più elevati d'Italia. Da un paio di anni questa tendenza sta decisamente cambiando, anche se il Veneto resta una delle regioni del Nord Italia con il più alto indice di natalità. Il fenomeno varia comunque da provincia a provincia. Guardando ai dati sulla popolazione dell'ultimo anno (che rispecchiano quelli dell'anno precedente), l'incremento naturale si dimostra negativo per quasi tutte le province, e quello della regione Veneto corrisponde alla media nazionale.

Tabella: Andamento demografico per provincia al 31 dicembre 2016 (Fonte: ISTAT 2017)

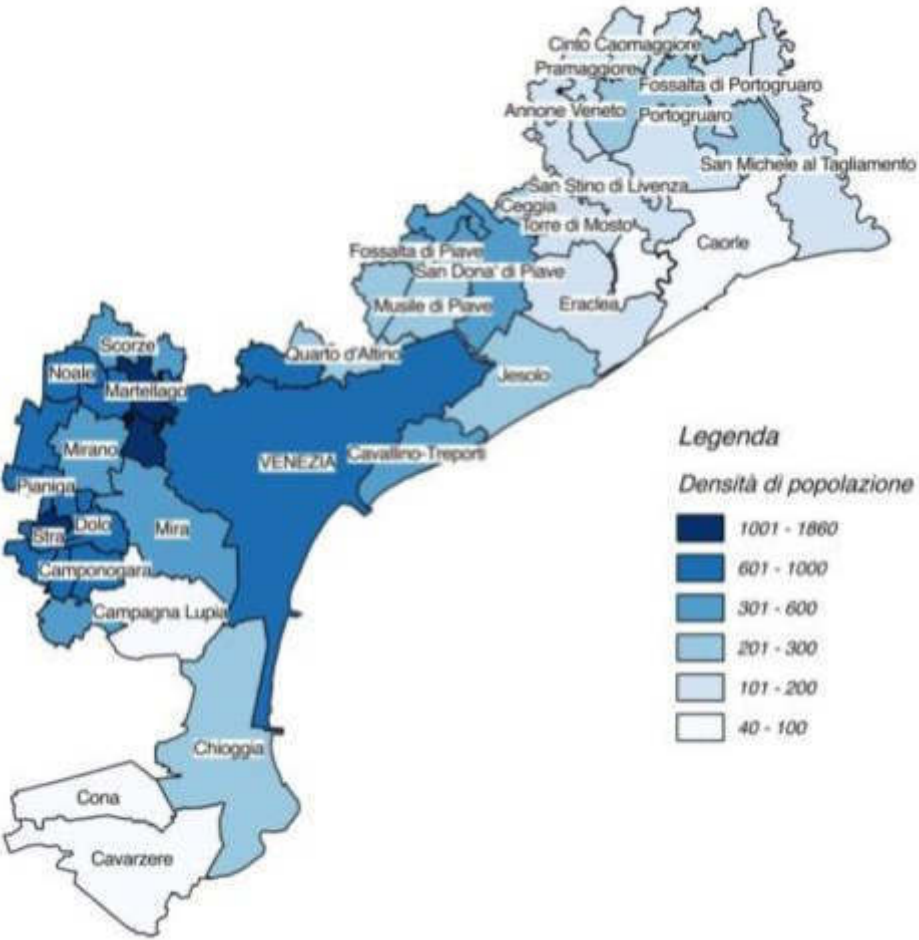
Provincia	pop. 31/12/2015	pop. 31/12/2016	Variazione assoluta	Variazione percentuale
Belluno	206.856	205.781	-1.075	-0,52%
Padova	936.887	936.274	-613	-0,07
Rovigo	240.540	238.588	-1.952	-0,81%
Treviso	885.447	885.972	525	0,06
Venezia	855.696	854.275	-1.421	-0,17%
Verona	922.383	921.557	-826	-0,09%
Vicenza	867.314	865.082	-2.232	0,26%
Veneto	4.915.123	4.907.529	-7.594	-0,15%
Italia	60.665.551	60.589.445	-76.106	-0,13%

Focalizzando l'attenzione sulla provincia di Venezia e in particolare sui comuni afferenti all'area di intervento, si nota come, nonostante il saldo naturale sia negativo anche per l'intera provincia, la maggior parte dei comuni del santonatese e del Veneto orientale registrano una variazione di popolazione positiva con picchi maggiori proprio nel territorio jesolano, di Cavallino e San Donà di Piave.



Variazione popolazione nei comuni in Provincia di Venezia (Fonte: Istat 2017, elab. Proteco).

Osservando la densità di popolazione presente in provincia di Venezia e nella zona jesolana-santonatese si nota una buona concentrazione di popolazione soprattutto nell'area centrale della stessa che, come presentato successivamente, rappresenta il primo bacino di possibili fruitori per la struttura oggetto di analisi.



Densità di popolazione nei comuni della provincia di Venezia (Fonte: ISTAT 2017, elab. Proteco).

Non da ultimo, sono da prendere in considerazione le componenti migratorie che sempre più fanno parte della struttura sociale regionale. Analizzando le variazioni delle due componenti della popolazione, quella italiana e quella di origine straniera, è possibile verificare che è il saldo naturale positivo dei cittadini stranieri a compensare il saldo naturale negativo della popolazione italiana.

Gli stranieri residenti rappresentano una quota di popolazione sempre più presente nel territorio veneto e dunque necessitano di un'analisi approfondita. Essi rappresentano nuove coorti di *city users*, cittadini che vivono e lavorano nel territorio e verso i quali è sempre più importante prestare attenzione.

Il Veneto infatti è la quinta regione per numero di abitanti (dopo Lombardia, Campania, Lazio e Sicilia) e una delle prime per numero di stranieri residenti.

Il 31 dicembre 2016, su una popolazione di 4.907.529 abitanti, si contano 485.477 stranieri (9,9%), in costante crescita rispetto agli anni precedenti.

Per i comuni del santonatese la tabella riporta la numerosità di stranieri e la loro percentuale al 2016; si nota come l'area di studio si muova tra l'8% e il 13% di popolazione straniera, valori decisamente superiori alla media provinciale.

Tabella: Stranieri e percentuale su popolazione comuni Sandonatese 2016 (Fonte: ISTAT)

Comuni	Stranieri	Popolazione	% stranieri	Var. Stranieri 2006-2016
Ceggia	642	6.145	10,5	+4,1%
Eraclea	925	12.322	7,5	+3,25%
Fossalta di Piave	415	4.126	10,05	+2,45%
Jesolo	3.017	26.314	11,46	+5,2%
Meolo	561	6.379	8,8	+2,3%
Musile di Piave	1.335	11.443	11,6	+4,6%
Noventa di Piave	810	6.974	11,6	+4,4%
Quarto d'Altino	887	8.129	10,9	+5,85%
San Donà di Piave	4.573	41.883	10,9	+4,6
Torre di Mosto	378	4.785	7,9	+2,9%
Venezia	34.472	261.905	13,2	+7,7%
Cavallino-Treporti	1.120	13.567	8,25	+4,15%
Sandonatese	49.135	403.972	12,2	+6,6%
Provincia	82.679	854.275	9,7	+4,95

Si rileva come il fenomeno sia in continuo aumento negli ultimi anni: guardando infatti alla variazione di stranieri dal 2006 al 2016 (colonna di destra), appare come questa fascia sia aumentata di almeno tre punti percentuali per tutti i comuni rilevati, come anche per l'intera provincia di Venezia.

Queste nuove fasce sociali e la tendenziale crescita della popolazione pongono ancor più in evidenza il tema dell'integrazione e della coesione sociale. D'altra parte tutto questo ha già ora, e avrà ancora in futuro, dei riflessi importanti su molti aspetti della vita civile, e dunque dello spazio fisico: innanzi tutto un diverso orientamento dei servizi per la popolazione immigrata e gli anziani, determinando una riorganizzazione dell'assistenza organizzata. Ci sarà più necessità di spazi destinati al tempo libero. Tuttavia, resterà presente e vivace anche il tema della popolazione scolastica e dei servizi ai giovani, che continueranno a rappresentare una realtà significativa per la società.

7.2.1 Catchment area di Jesolo Magica

Lo studio realizzato da UrbiStat del prof. Barbieri nel 2015, avente per oggetto “L’implementazione ed applicazione di un modello previsionale di tipo statistico-gravitazionale”, ha stimato i valori di afflusso al nuovo shopping center in termini di visitatori annuali, allo scopo di valutare anche la dimensione economica potenziale attivata dall’iniziativa. Lo scenario di riferimento dello studio è stato quello caratterizzato dalla

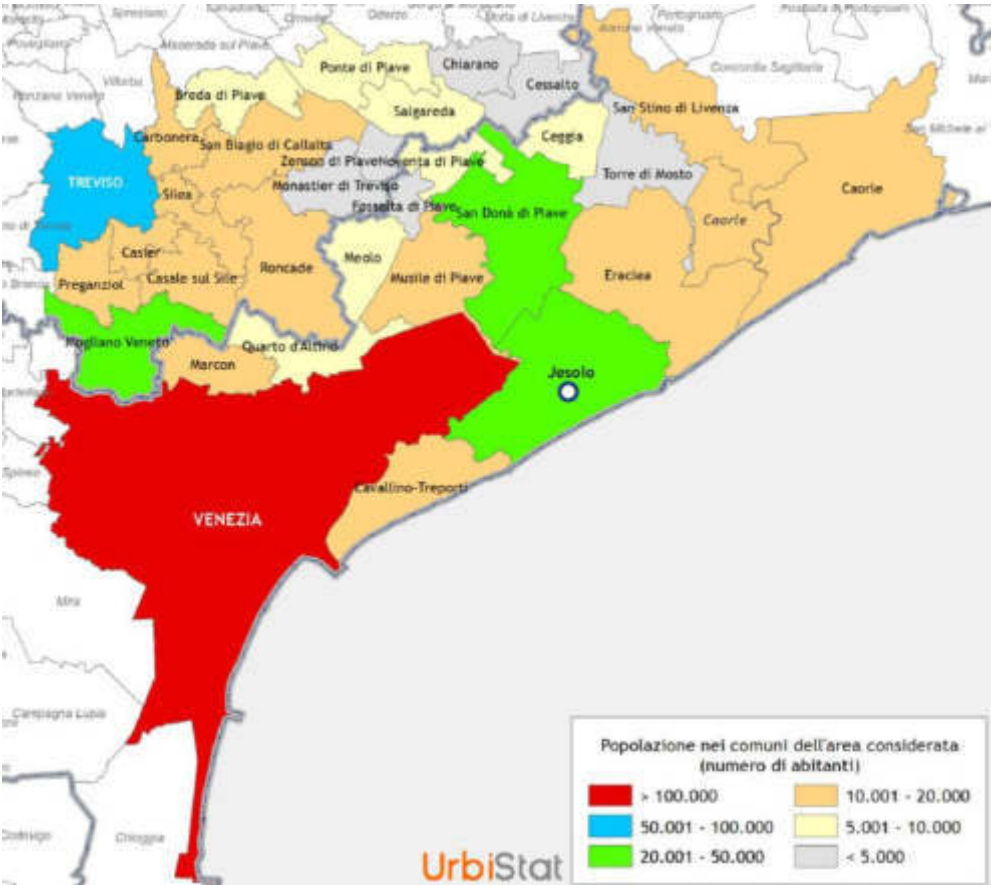
viabilità esistente e, quindi, in una situazione che soffre maggiormente delle pressioni di traffico generate, nella stagione estiva, dall’attrazione delle spiagge di Jesolo e Cavallino.

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



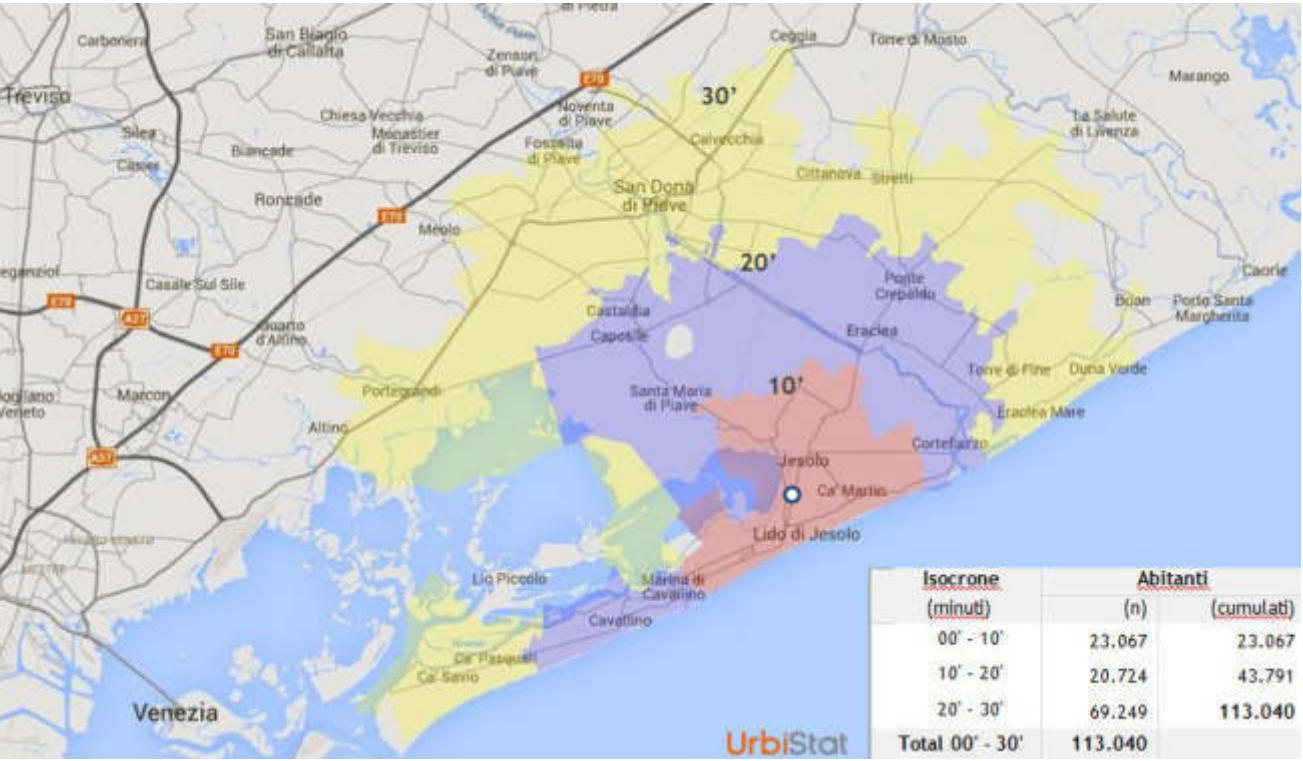
Estratto dalla Tav. 0 – Carta degli Obiettivi Strategici del PAT di Jesolo, dove si legge l’assetto che la pianificazione strategica comunale assegna alle infrastrutture viarie. Il sistema della viabilità “portante” dovrà essere completato mediante la realizzazione degli assi viari individuati nella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

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



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

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



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

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

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

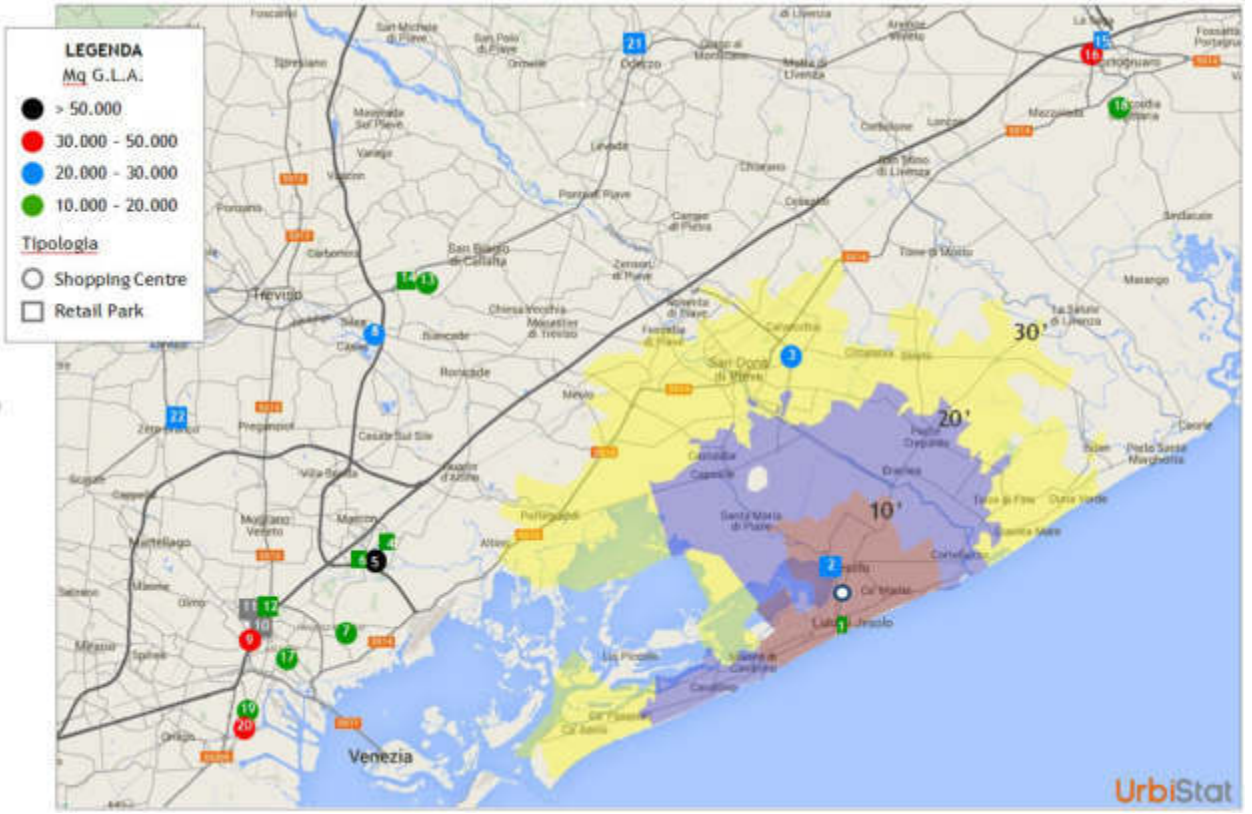
Infine, altro elemento di notevole importanza per la valutazione del profilo economico dell'iniziativa è dato dalle presenze turistiche all'interno del bacino di utenza: 4,0 mln di presenze "italiane" e 8,7 mln di "straniere", per un totale di 12,7 mln di presenze.

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

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

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

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------------|
| - LAGUNA S.C. (Jesolo) | 12.000 mq GLA & 1,9 Mln visite/anno |
| - CENTRO PIAVE (San Donà di P.) | 27.400 mq GLA & 3,5 Mln visite/anno |
| - VALECENTER (Marcon) | 58.150 mq GLA & 5,0 Mln visite/anno |
| - AUCHAN PORTE DI M. (Mestre) | 39.600 mq GLA & 7,0 Mln visite/anno |
| - NAVE DE VERO (Mestre) | 38.800 mq GLA & 4,5 Mln visite/anno |



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

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

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

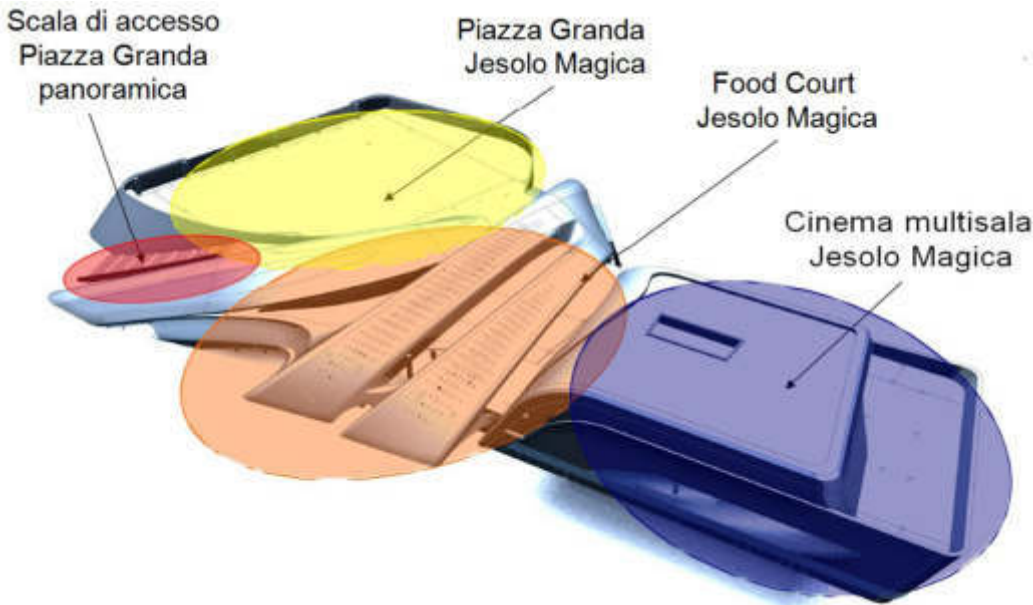
Dall'applicazione del modello per la stima “a regime” del numero di visite annue e del fatturato prodotto dalla galleria (shop) e dall'ipermercato che si ipotizzano di insediare in Jesolo Magica, considerando nessuna modifica rispetto allo stato esistente, salvo solo l'apertura del nuovo shopping center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

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

7.3 EVENTI A RICORRENZA

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

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



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

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

- nel mese di novembre, Natale, momento d'incontro fra culture nord-europea e mediterranea, che si concretizza nella tradizione del “presepe”; il presepe di sabbia (già oggetto di una pluriennale manifestazione di richiamo a Jesolo), il presepe/natale napoletano con musiche, immagini ed attività culturali legate alla natività del mondo cristiano di area e cultura classico-mediterranea; la natività interpretata dal mondo cristiano nord-europeo con l'albero di Natale e gli addobbi. La ricorrenza rappresenterà un momento di promozione di eventi legati alla musica, al teatro e all'arte che il territorio esprimerà in più luoghi, coordinato dalla APT locale;
- l'Epifania quale evento di chiusura del periodo natalizio, che durerà un intero weekend con manifestazioni dedicate;
- il Carnevale in laguna, con i riti popolari della Venezia settecentesca;
- la Primavera con la festa della natura che rifiorisce e si risveglia, “Fiori ed uccelli delle Laguna” legati alla Pasqua;
- la grande Estate con un programma dedicato di spettacoli e concerti;
- l'Autunno dedicato all'enogastronomia veneta: street food del Veneto, le botteghe del vino, mostre enologiche dei migliori vini da osteria ed enoteca del triveneto.



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

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

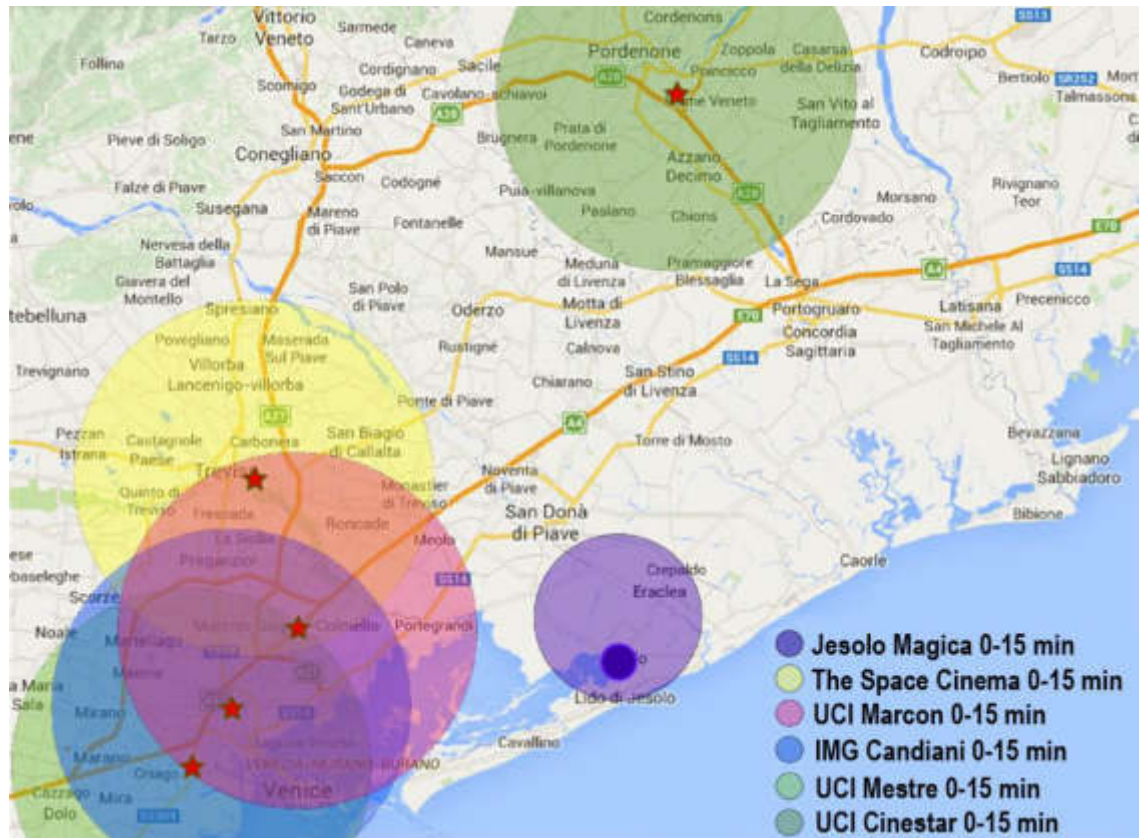
L'intrattenimento dunque, non come riempitivo delle attività precipuamente commerciali della struttura, ma quale attività collaterale di pari attrattiva e importanza nella diversificazione dell'offerta turistica della città balneare nel periodo estivo, occasione, al contempo, di soggiorno e frequentazione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

7.4 CINE-ENTERTAINMENT

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

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

- non ci sono concorrenti diretti all'interno del bacino primario afferente il sito di Jesolo Magica;
- la maggior parte dei multiplex sono ubicati vicino a Venezia;
- vi è un piccolo circuito di 4 arthouses (case d'arte) di buona qualità intorno a Venezia;
- il *cinema Cristallo*, a 2 schermi posto a San Donà di Piave, è la sola struttura posta nel bacino d'utenza primario e risulta ormai datata, con scarsa accessibilità e mancanza di parcheggi;
- i due multiplex *UCI* originali (di Marghera e Marcon) sono stand-alone, datati e anch'essi in declino;
- la *IMG Candiani* nel centro di Mestre è una buona arthouse/multiplex con buon rendimento, anche se è limitato ad un numero di 6 schermi, che risulta piuttosto ridotto;
- il cinema *The Space* a Silea è un multiplex di buona qualità ed ha catturato una grande quota del mercato di Treviso;
- il multisala *UCI* a Pordenone (Fiume Veneto) è al di fuori del bacino, ma attrae utenti dall'area di Portogruaro, dove non ci sono strutture;

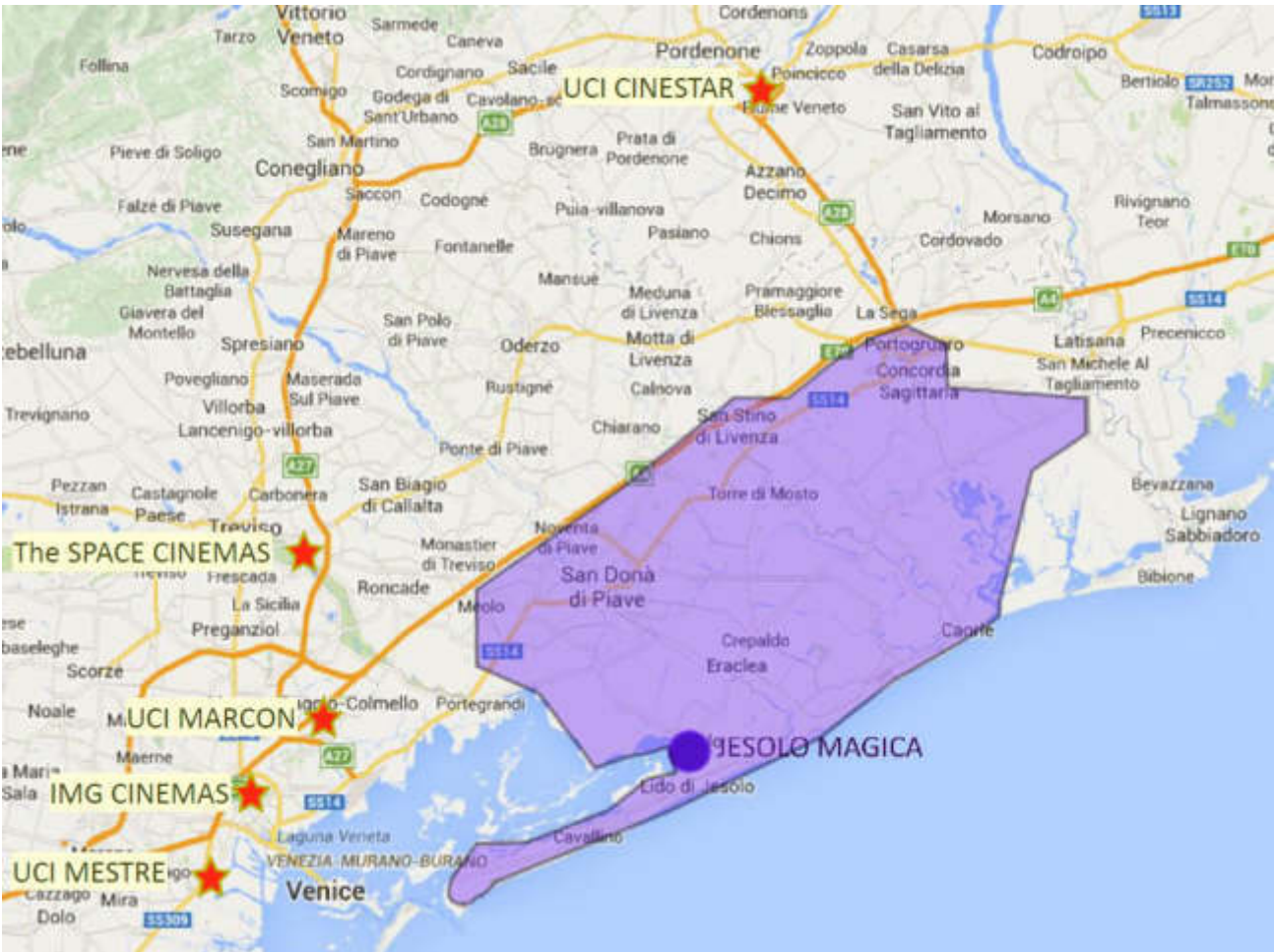


Ubicazione multisala cinematografici nel Veneto Orientale e aree adiacenti (Fonte: dCinex Consulting 2015).

Lo studio, inoltre, osserva che:

- i multiplex sono tutti situati a pochi minuti dall'Autostrada o da strade principali e sono in grado di catturare un insieme più ampio della popolazione, entro un tempo di percorrenza di 0 - 15 minuti
- la vicinanza dei multiplex comporta una sovrapposizione delle rispettive aree di influenza;
- vi è un elevato livello di concorrenza attorno a Venezia, Mestre e Treviso;
- al contrario, la parte più estrema dell'area veneto-orientale, a sud di Portogruaro, è completamente priva di strutture;
- il tracciato autostradale della A4 Ve-Ud-Ts è da ritenersi una barriera che limita il bacino di utenza di una struttura cinematografica da insediarsi in Jesolo Magica.

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



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

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

- la presenze turistiche annue registrate nel territorio dei comuni di Jesolo, Eraclea, Cavallino-Treporti e Caorle ammontano a circa 2,4 milioni;

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

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

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

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

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

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

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

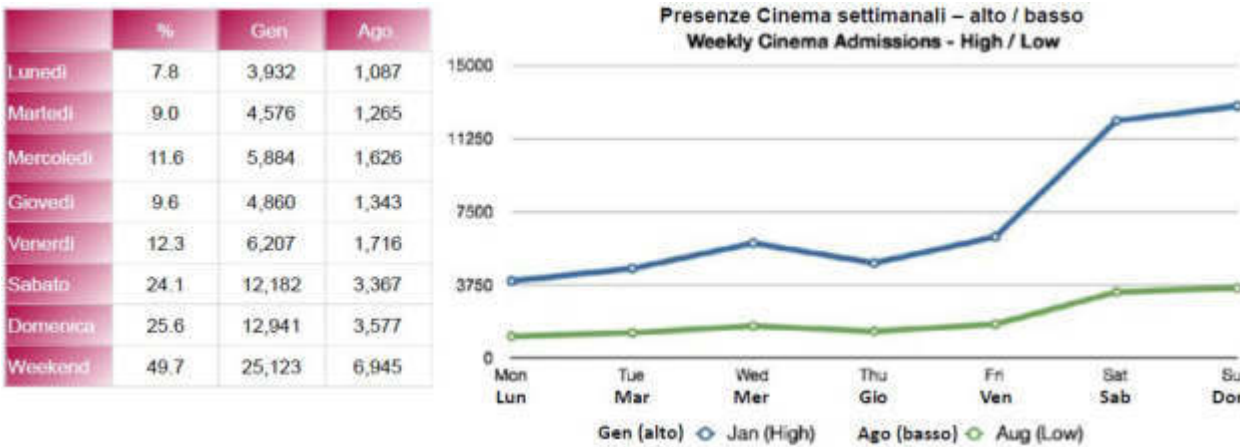
Lo studio di dCinex Consulting, ha inoltre valutato la modalità con cui lo spettatore può frequentare il multisala Jesolo Magica. A tale scopo è stata considerata l’abitudine alla frequenza registrata nelle multisale italiane e applicando il modello con cui detta frequenza

si distribuisce nel corso dell’anno, si è ottenuta l’articolazione di frequenza di seguito rappresentata:



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

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



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

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

7.5 TURISMO

L'area interessata dall'intervento oggetto di analisi è fortemente caratterizzata - nel proprio tratto costiero - da una significativa polarizzazione dell'economia turistica, la quale si esprime attraverso le numerose imprese legate al *loisir* (ricettività, ristorazione, intrattenimento, ecc.) presenti lungo il litorale.

I comuni di Eraclea, Jesolo e Cavallino - Treporti hanno accolto nel 2016 quasi due milioni di turisti (arrivi) per 11,9 milioni di presenze. Guardando al contesto di riferimento all'interno del STL - sistema turistico locale di Jesolo - Eraclea (così come da legislazione regionale) si raggiungono i 1,4 milioni di arrivi e più di 6 milioni di presenze.

La composizione della domanda per aree di provenienza è fortemente concentrata all'interno di una *catchment area* relativamente prossima alla destinazione: in particolare si segnala la preponderanza del bacino nazionale delle regioni di nord-est ed il bacino di lingua tedesca, e in generale dell'Europa occidentale.

Tabella: Bacini di origine dei flussi turistici per gli STL di Jesolo-Eraclea e Cavallino-Treporti 2016 (Fonte: Regione Veneto)

Provenienza		comune di Jesolo		comune di Eraclea		comune di Cavallino-Treporti		Totale	
		arrivi	presenze	arrivi	presenze	arrivi	presenze	arrivi	presenze
I T	Nord-Occidentale	156.605	730.521	7.130	55.088	41.635	274.940	205.370	1.060.549
	Nord-Orientale	285.490	1.379.974	18.453	141.703	130.254	790.533	434.197	2.312.210
	Centrale	16.549	52.377	340	2.038	3.045	13.523	19.934	67.938
	Meridionale	17.365	56.223	319	1.731	1.627	9.374	19.311	67.328
E U	Occidentale	289.392	1.500.506	19.083	170.491	397.617	3.740.645	706.092	5.411.642
	Centrale	192.345	904.849	9.495	67.310	90.868	727.724	292.708	1.699.883
	Orientale	122.836	574.244	6.025	46.141	47.219	284.385	176.080	904.770
	UK	24.755	166.728	1.391	12.338	18.084	155.455	44.230	334.521
RdM		21.293	66.461	239	1.128	4.724	19.307	26.256	86.896

Il turismo è, tuttavia, fenomeno stagionale e contraddistinto - in particolare per quanto riguarda il periodo estivo e i comportamenti balneari - da un consistente flusso escursionistico che dall'entroterra delle province di Venezia, Padova e Treviso (principalmente) raggiunge il litorale nei fine settimana e durante le festività. I dati a disposizione permettono facilmente di elaborare i dati sui turisti pernottanti per mese di soggiorno. Meno elementare è il ragionamento sugli escursionisti, per i quali non sono disponibili dati ufficiali.

A tal proposito, il 90,4%% degli arrivi è concentrato nei sei mesi centrali dell'anno (da aprile a settembre) e il 47% nel solo periodo luglio-agosto. A ciò si aggiunga che - considerando la permanenza media dei turisti sul territorio pari a circa una settimana - la distribuzione dei veicoli lungo gli assi viari da e per le destinazioni della costa risulta ulteriormente concentrata, non solo rispetto ad alcuni mesi dell'anno ma addirittura rispetto ad alcuni giorni della settimana (tipicamente i fine settimana).

Tabella: Stagionalità dei flussi turistici per gli STL di Jesolo-Eraclea e Cavallino-Treporti 2016 (Fonte: Regione Veneto 2017)

Mesi	Stl Jesolo-Eraclea		Stl Cavallino		Totale	
	arrivi	presenze	arrivi	presenze	arrivi	presenze

Gennaio	14.651	27.630	1.026	2.756	15.677	30.386
Febbraio	23.515	48.271	2.072	4.007	25.587	52.278
Marzo	54.089	106.955	5.843	17.312	59.932	124.267
Aprile	85.934	188.673	18.288	63.174	104.222	251.847
Maggio	150.278	470.330	86.351	587.587	236.629	1.057.917
Giugno	207.608	933.932	120.028	912.157	327.636	1.846.089
Luglio	297.106	1.579.646	205.949	1.677.312	503.055	3.256.958
Agosto	287.357	1.754.174	199.855	1.913.176	487.212	3.667.350
Settembre	172.014	807.090	83.806	792.305	255.820	1.599.395
Ottobre	56.619	132.835	8.291	39.227	64.910	172.062
Novembre	18.661	40.213	1.666	3.384	20.327	43.597
Dicembre	15.700	27.939	1.755	3.911	17.455	31.850
Totale	1.383.532	6.117.688	734.930	6.016.308	2.118.462	12.133.996

A fronte di questi dati, per l'area del sandonatese si configura un'opportunità aggiuntiva generata dalla nuova configurazione di Jesolo come polo del *leisure* e del tempo libero. Il nuovo polo commerciale e polifunzionale rappresenta un ulteriore elemento che arricchisce l'offerta di attrattività per il territorio, aprendolo inoltre a una fruizione non solo stagionale e legata al balneare.

Jesolo sta lavorando per un riorientamento dell'attuale offerta commerciale e di servizio, centrata a soddisfare una diversa domanda rispetto a quella del solo turismo balneare. Sempre più il turista richiede servizi alternativi e complementari alla vacanza al mare: questo intervento fa parte di un percorso volto alla diversificazione e qualificazione dell'offerta di servizi e attività del sistema turistico locale.

7.5.1 Escursionismo

L'analisi dei dati disponibili in materia dimostrano come in questo ultimo decennio vi sia un aumento dell'escursionismo di prossimità. Le motivazioni di questa tendenza sono riconducibili a una contrazione, generata anche dal periodo economico poco favorevole, delle vacanze di lungo periodo con destinazioni lontane dal proprio contesto territoriale.

Dagli ultimi rilevamenti ISTAT, in cui si conta un numero di viaggi dei residenti in Italia, all'estero e no, pari a 66.500.000, emerge come, dopo sette anni, la variazione sia positiva rispetto all'anno 2015 (+13,7%).

Permane però la scelta di destinazioni nazionali e locali. Le persone continuano a investire il proprio tempo libero nella visita a luoghi più vicini e le caratteristiche dei luoghi attrattivi per questo genere di vacanza sono:

- valenze ambientali;
- mobilità e infrastrutture efficienti (accessibilità);
- strutture commerciali e servizi;
- strutture sportive e ricreative;

- valenze storico – culturali;
- qualità del contesto urbano (spazio pubblico, arredo urbano, verde pubblico);
- strutture culturali;
- spazi aperti attrezzati;
- sicurezza.

Dall’analisi sulla domanda sui luoghi attrattivi per il tempo libero, in Veneto (fonte ISTAT - *Indagine multiscopo sulle famiglie* 2016) emerge l’interesse della popolazione regionale per gli spazi aperti attrezzati e polifunzionali, spazi favoriti in particolar modo per seguire eventi musicali; a seguire, luoghi prediletti per l’intrattenimento sono locali e pub.

Più della metà degli intervistati ama andare al cinema, i più, dall’una alle tre volte l’anno. Inoltre, il 12 % dei fruitori delle sale cinematografiche lamenta la mancanza di strutture adeguate. Ultimo elemento attrattivo per il tempo libero sono le attività sportive: dai risultati delle interviste si nota come il Veneto sia la seconda regione italiana per praticanti, in modo continuativo, di attività sportive.

Questi elementi, uniti alle caratteristiche territoriali, alla crescente offerta di strutture per il tempo libero (Jesolo polo del *leisure*) e alla migliorata accessibilità del sandonatese, configurano quest’area come possibile nuova centralità per una domanda di fruizione per il tempo libero metropolitano alternativa e complementare al sistema balneare.

Il nuovo polo polifunzionale si colloca come una prima importante struttura di riferimento per il territorio provinciale, regionale e sovralocale, un’occasione di offrire servizi e attività ad un consistente bacino di possibili fruitori sia nella stagione estiva che invernale. Infatti, se si considerano le tendenze e i nuovi “desideri” degli abitanti, appare evidente come questa opera sia un’opportunità per offrire servizi alla popolazione e a quanti ricercano luoghi per trascorrere il proprio tempo libero.

Inoltre va in questo quadro considerato il valore di marketing legato ad un’opera architettonica firmata da un grande architetto. Detto valore sta nella ricerca di potenziare il livello di comunicazione rispetto alla funzione che svolge e, di conseguenza, una struttura che abbia una particolarità a livello formale richiama molta più gente. Molteplici sono gli esempi di questo effetto: il fatto che sia stato progettato da Zaha Hadid diventa ulteriore elemento di attrazione da considerare per il centro polifunzionale “Jesolo Magica”.

7.6 ECONOMIA

Il territorio del sandonatese è contemporaneamente parte significativa della grande piattaforma logistica, produttiva e commerciale del Veneto; forte polarità di servizi per lo spazio residenziale e costiero. È un territorio caratterizzato da differenti sistemi economici: la zona di costa è orientata al settore turistico, quella centrale contraddistinta da attività commerciali e di servizio con la permanenza di aziende legate all’agricoltura; la parte più a nord connotata dalla presenza di attività produttive.

Prendendo in esame i dati più recenti della Camera di Commercio di Venezia, emerge come, tra il 2014 e il 2015, il numero di localizzazioni produttive sia aumentato, associato a un aumento delle unità locali diffuso in quasi tutti i settori (+0,8%).

Nello specifico dei settori, gli andamenti negativi più sostenuti riguardano le costruzioni (-2,1%) e il settore agricolo (-1,7%), seguiti dal comparto del commercio, con una contrazione di 134 localizzazioni nel commercio al dettaglio. Una leggera flessione si segnala anche per il settore dell’industria, con -0,2%.

Settori in crescita sono invece quelli delle industrie alimentari e delle bevande, che registrano un + 28 unità in totale, e delle imprese di riparazione e manutenzione di macchine

e apparecchi. Segni notevolmente positivi anche per il terziario, in cui i servizi di trasporto registrano un aumento del 3,7% e quelli di alloggio, ristorazione e servizi alle imprese, con un aumento del 2,7%.

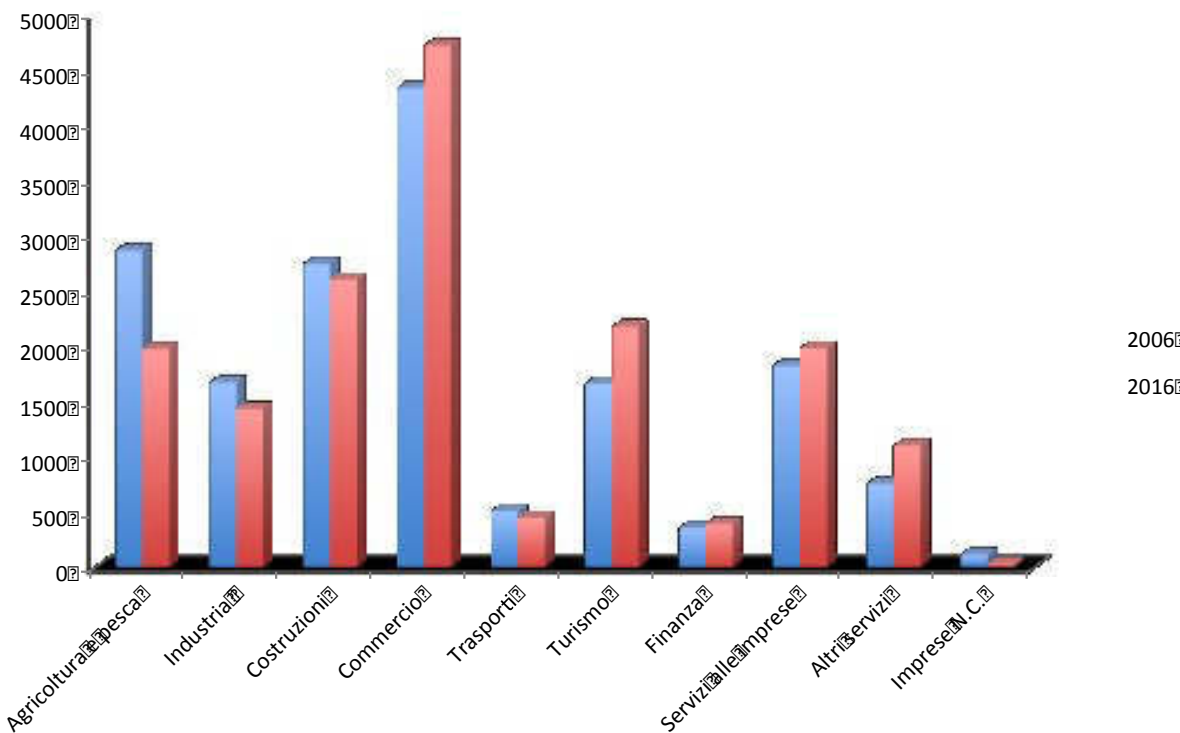
Tabella: Variazione imprese provincia di Venezia 2014-2015 (Fonte: Camera di Commercio di Venezia 2017).

Provincia Venezia	Valori assoluti			Variazione % 2015/2014		
	Sedi d'impresa	Unità locali	Totale localizzazioni	Sedi d'impresa	Unità locali	Totale localizzato
Agricoltura, silvicoltura, pesca	7.952	395	8.347	-1,80%	-0,50%	-1,70%
Industria e artigianato	6.441	2.520	8.961	-1,00%	1,90%	-0,20%
Costruzioni	10.645	1.430	12.075	-2,40%	0,30%	-2,10%
Commercio	17.102	7.597	24.699	-0,40%	0,10%	-0,30%
Trasporti	3.077	924	4.001	3,40%	4,80%	3,70%
Attività di servizi, alloggio e ristorazione	6.834	3.436	10.270	1,90%	4,30%	2,70%
Finanza e assicurazioni	1.301	993	2.294	3,40%	-1,00%	1,50%
Servizi alle imprese	10.182	2.445	12.627	1,60%	2,10%	1,70%
Servizi alle persone	4.199	1.248	5.447	2,00%	1,50%	1,90%
Imprese N.C.	15	329	344	-53,10%	-27,70%	-29,40%
TOTALE Provincia	67.748	21.317	89.065	-0,10%	0,80%	0,10%
TOTALE Veneto	437.130	98.808	535.938	-0,50%	0,80%	-0,30%
TOTALE Italia	5.144.383	1.105.840	6.250.223	-0,10%	1,50%	0,20%

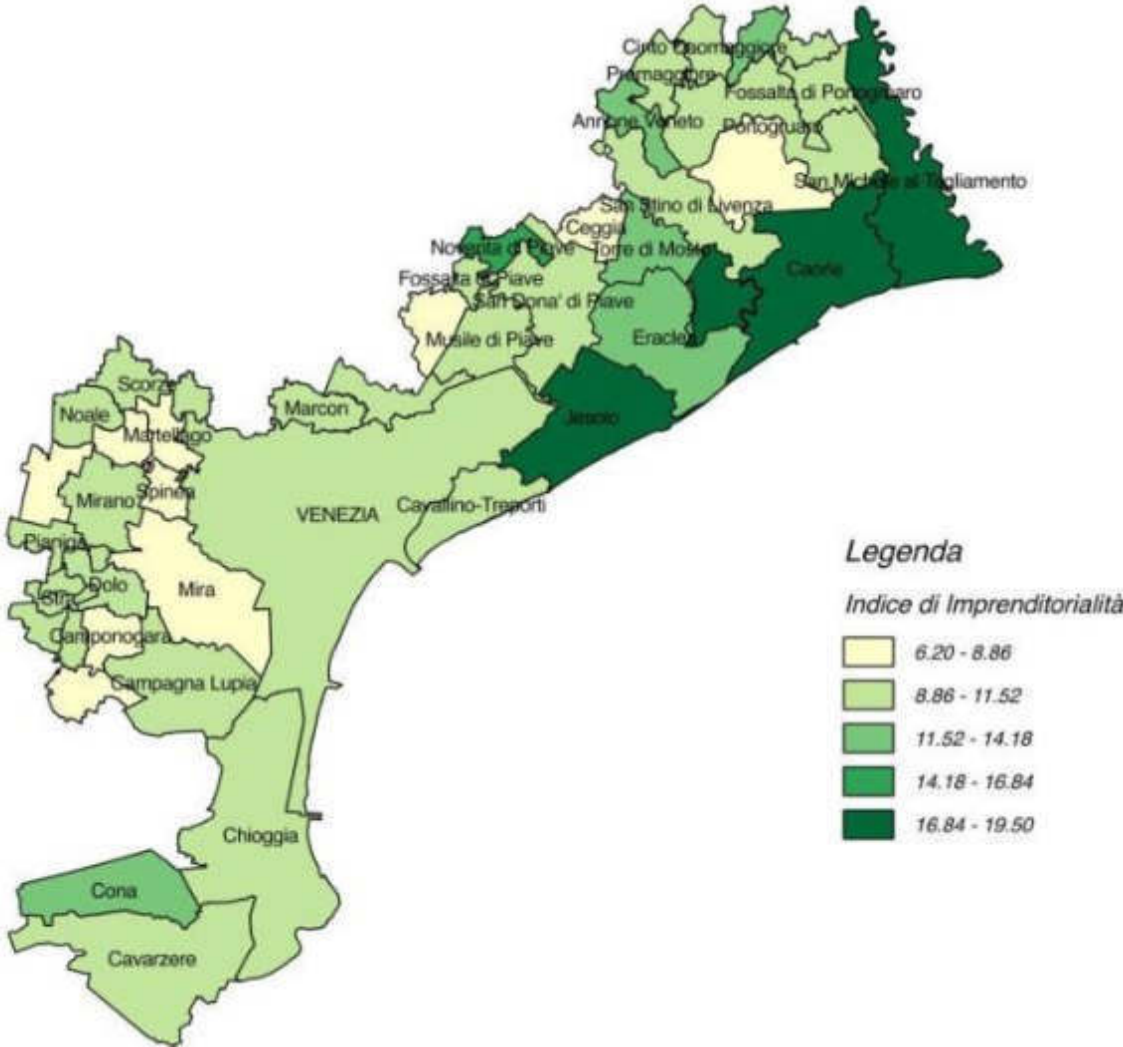
Osservando la variazione degli ultimi dieci anni (2006 – 2016) limitatamente al comparto del sandonatese, si evidenzia come l’andamento – in termini numerici – segua quello dell’intera provincia, con un leggero aumento delle sedi e delle unità d’impresa (+0,25%).

Nello specifico dei settori, i comparti che hanno registrato un aumento considerevole delle localizzazioni produttive sono soprattutto quelli del commercio, del turismo e dei servizi alle imprese. È pertanto auspicabile che, nella attuale fase di assestamento dei mercati, si rileverà uno sviluppo progressivo di questi settori che, nel contesto territoriale analizzato, appare abbiano trovato una buona base di sviluppo.

Grafico: Andamento delle sedi d’impresa e unità locali attive dal 2006 al 2016 nel comprensorio del sandonatese (Fonte: Camera di Commercio di Venezia, 2017, elab. Proteco).



A conferma del trend positivo legato a questi settori, si osservi la crescita delle imprese nel commercio (+8,9%) e servizi turistici (+31%) rappresentata nel grafico. Si ritiene possibile che la posizione geografica, i flussi turistici consistenti, la dimensione della popolazione siano elementi trainanti del settore che, con questo nuovo centro, avrebbe l'occasione di ampliare l'offerta di beni e servizi per intercettare fette di domanda fino ad ora non soddisfatte nel territorio jesolano. Analizzando l'indice di imprenditorialità, definito dal rapporto tra il numero di sedi d'impresa attive al 2016 e i residenti al 1° gennaio 2016 nel territorio di riferimento, sono Rovigo e Verona a presentare il valore più elevato (12 unità imprenditoriali ogni 100 abitanti). La provincia di Venezia esibisce un indice di imprenditorialità corrispondente a 0,11, una “densità” inferiore sia alla media regionale (pari a 0,12) che a quella di molte province venete, ma comunque in linea con il dato nazionale (pari a 0,11). Approfondendo l'analisi di questo indicatore sui dati al 2016 e confrontando la variazione delle sedi di impresa nella provincia si è in grado di riflettere sulle trasformazioni in atto nel territorio del sandonatese e jesolano. Dalla rappresentazione successiva si legge come l'area orientale della provincia di Venezia registri valori superiori alla zona del veneziano con picchi dell'indicatore maggiormente accesi per Jesolo, Caorle, San Michele al Tagliamento, ma anche Eraclea e Torre di Mosto. I comuni descrivono valori superiori alla media provinciale, le loro classi di appartenenza raccolgono numeri che partono dal valore provinciale fino ad una quota dell'indicatore vicina al 20%, registrata proprio a Jesolo.



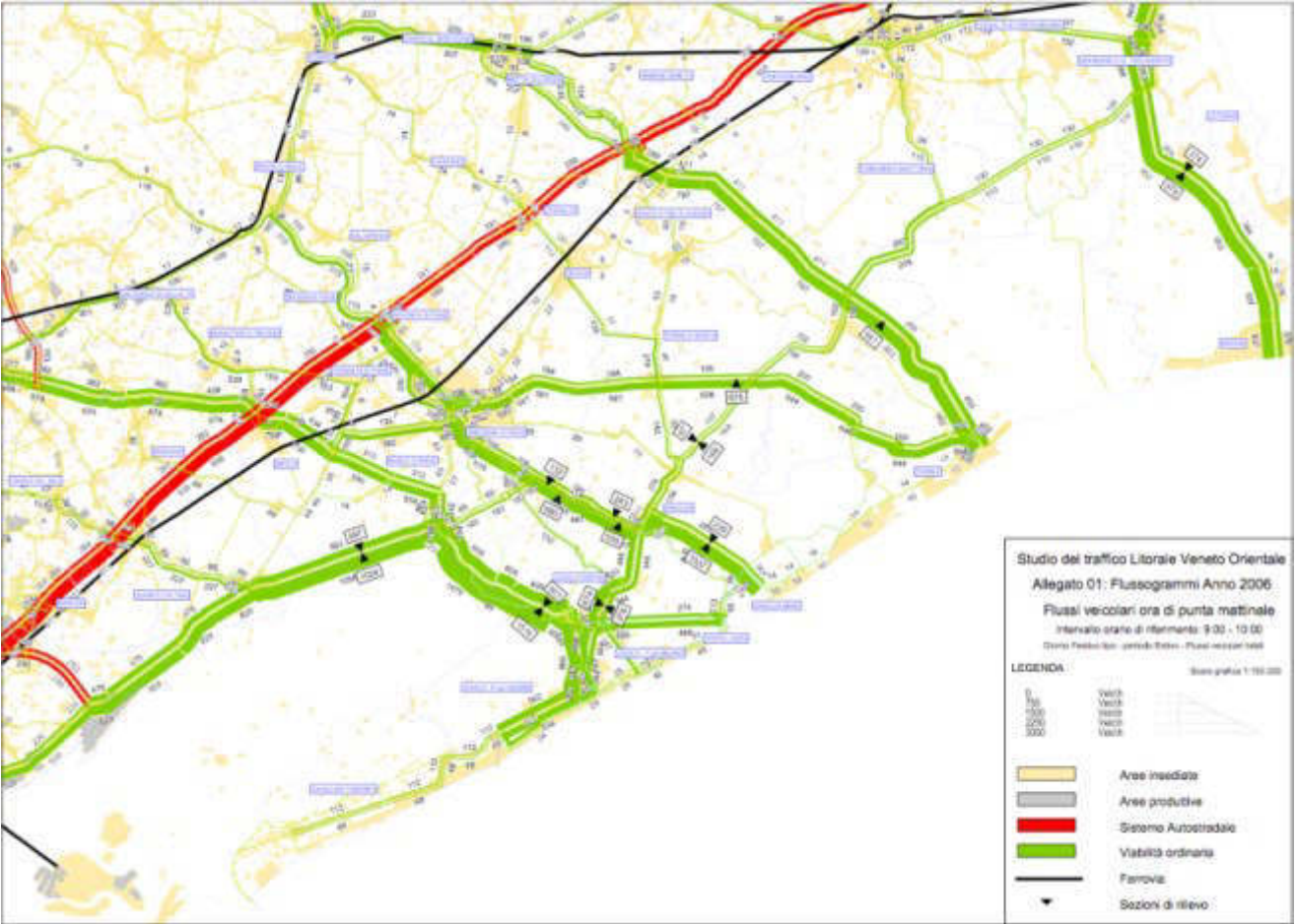
Indice di Imprenditorialità (Fonte: Istat 2009 e Camera di Commercio di Venezia 2017; elab. Proteco).
Emerge una particolare capacità di attrarre imprese e conseguentemente addetti nell'area del sandonatese; inoltre, se si confrontano questi dati con quelli relativi alla popolazione, si

ha un'ulteriore conferma della purezza dell'informazione. Questo particolare indicatore poteva infatti essere inquinato da una struttura demografica particolarmente povera che invece non riguarda il caso del territorio oggetto dell'analisi.

Una conclusiva annotazione riguarda gli effetti economici che genera la collocazione di questo polo nel territorio limitrofo. Recenti studi¹ hanno rilevato come i centri commerciali siano un'occasione per il recupero estetico ed urbanistico di un territorio, soprattutto nel caso (come per “Jesolo Magica”) la progettazione sia affidata ad architetti di fama. Ne scaturisce un intervento non più solo funzionale alle esigenze commerciali ma anche opera simbolo, riconosciuta e riconoscibile. L'intervento architettonico e la riqualificazione dell'area hanno notevoli effetti sull'andamento dei prezzi degli immobili nella zona, con un incremento in costante crescita.

7.7 MOBILITÀ

Nel Comune di Jesolo, a sud del capoluogo, ai margini settentrionali della località Lido, i principali assi infrastrutturali sono la S.P. n. 42 “Jesolana” (toponomasticamente denominata Via Roma Destra) e la S.R. n. 43 “del mare” (denominata Via Adriatico). Il tessuto insediativo dell'area è marcato dalla presenza di fabbricati residenziali e commerciali (con alcune attività produttive), la cui densità cresce progressivamente verso sud, ove si sviluppa la saldatura del nucleo insediato con la fitta edificazione della località del Lido.



Carico di traffico Veneto Orientale.
Le principali valutazioni sulla mobilità sono state eseguite per il periodo estivo, quando vi è la pressione massima del traffico veicolare.

¹ Ufficio studi gruppo Immobiliare.it (ottobre 2009)

L'analisi dei dati raccolti nel mese di agosto 2017 evidenzia che l'indotto dell'intervento in area “ex Cattel” determina, come previsto, un aggravio delle condizioni di circolazione sulla rete, con accodamenti e rallentamenti localizzati ed un deflusso talora difficoltoso ma accettabile. Il recente sottopasso a cavallo della rotatoria “Picchi” ha permesso di apportare un sensibile beneficio al quadro di mobilità esaminato, con riduzione delle potenziali criticità insite nella rotatoria in questione, altrimenti gravata da elevati volumi veicolari. Le restanti criticità, che da anni investono la SR 43, hanno portato alla progettazione di nuovi interventi:

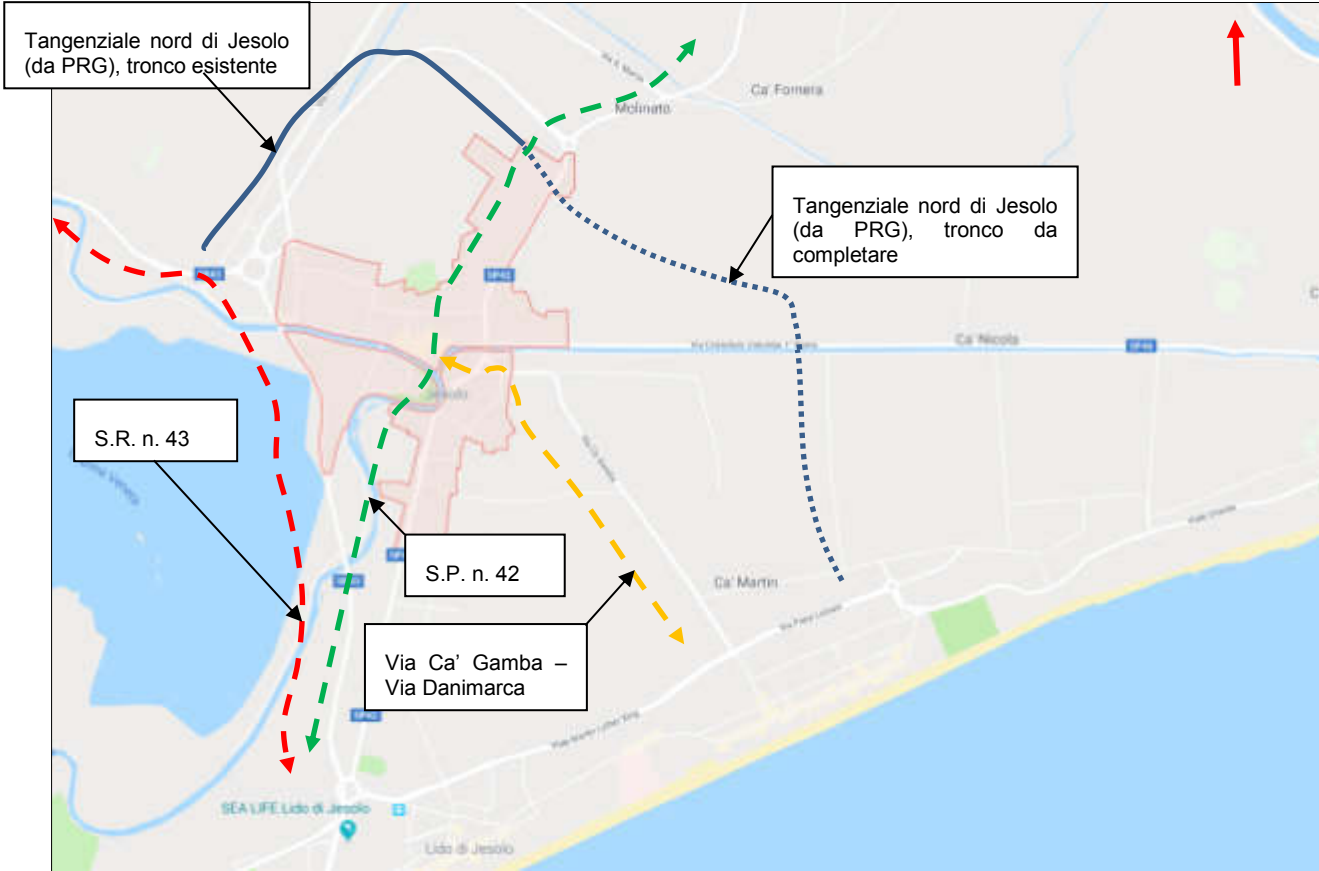
- Collegamento tra la A4 ed il litorale: la cosiddetta “Via del mare” tratta ‘Meolo-Jesolo’. L'intervento consiste nella realizzazione di una bretella di collegamento tra il casello di Meolo sulla A4 ‘Milano-Trieste’ e la rotatoria “Frova” a nord-ovest dell'abitato di Jesolo. Tale asse stradale ha uno sviluppo di 19 km, di cui circa 11 km di adeguamento della viabilità esistente, 6,5 km di viabilità di nuova sede, e 1,5 km di affiancamento alla viabilità esistente. Interessa il territorio di due province e cinque comuni: Roncade in provincia di Treviso, Meolo, Musile di Piave, San Donà di Piave e Jesolo in provincia di Venezia. Con quest'opera si intende facilitare la connessione tra Autostrada A4 e le località di Jesolo e Cavallino, separare i flussi di traffico locale-urbano ed esterno-extraurbano, introducendo gerarchie nel sistema viario. Come rilevato attraverso le isocrone, una volta realizzata l'infrastruttura viaria si ipotizza un ulteriore abbassamento dei tempi di percorrenza che riposizionerebbero in maniera più strategica la realtà litorale di Jesolo nei confronti del sistema regionale.

Nei mesi estivi, il tratto di nuova viabilità tra Meolo e la SS 14, nel fine settimana, sarà impegnato da un carico stimato di oltre 24.000 veicoli, che diventano 18.700 nei giorni feriali. Nei periodi di morbida, compresi tra Novembre e Febbraio, il carico sull'asta nel fine settimana e nei giorni feriali tenderà ad oscillare tra circa 10.000 e 11.000 veicoli giornalieri. Complessivamente, il flusso veicolare (dato medio annuale) tenderà ad attestarsi tra i 13.600 veicoli/24h nei fine settimane e i 15.900 veicoli/24h nei giorni feriali. L'asta di collegamento nel tratto tra la S.S. n. 14 in prossimità del canale Fossetta e Caposile, nei mesi estivi (Luglio e Agosto) sarà interessata da un carico veicolare compreso tra 32.500 veicoli/24h nei fine settimana, e circa 24.000 nei giorni feriali. Nei mesi invernali il flusso veicolare tenderà anche in questa tratta ad essere più omogeneo nel corso della settimana, oscillando fino a 18.000 veicoli/24h nei giorni feriali e 20.500 per i fine settimana.

Infine, nel tratto tra Caposile e la costruenda circonvallazione di Jesolo, si attendono nei fine settimane fino a 48.000 veicoli/24h, con medie nei giorni feriali che si attesteranno su circa 33.600. Nei periodi di morbida, il carico sull'asta nel fine settimana e nei giorni feriali tenderà ad oscillare tra 11.000 e 12.500 veicoli giornalieri. Infine, il flusso veicolare medio oscillerà tra i 19.000 veicoli/24h dei giorni feriali e i 24.600 veicoli/giorno nei fine settimana.

- Un altro intervento utile si rivelerà la realizzazione della rotatoria prevista in PRG al posto dell'intersezione semaforizzata fra via Roma Destra (SP 42) e Via Mameli, poiché risolverà una delle principali criticità della rete attuale.
- La bretella unidirezionale di collegamento tra la corsia sud di via Adriatico (in direzione Lido) con la SP 42 a nord della nuova rotatoria di via Mameli: l'infrastruttura prevista all'interno del PRG del Comune di Jesolo sarà a carico del soggetto attuatore del nuovo complesso commerciale. La bretella consentirà lo svincolo dalla via Adriatico in direzione sud con innesto sulla SP 42 a nord della rotatoria di via Mameli, consentendo un accesso più diretto all'area di progetto per le componenti veicolari provenienti da nord senza impegnare la rotatoria Picchi.

- La necessità di by-passare Jesolo Paese si potrà concretizzare nella realizzazione della Tangenziale nord di Jesolo, già programmata dal P.R.G., che si distacca dalla grande rotatoria di via Pirami-via Adriatico (SR 43), sino a connettersi in Jesolo Lido con la rotonda di via Madre Teresa di Calcutta-via Papa Luciani-via Mocenigo. Il tracciato della circonvallazione riflette l'obiettivo di scaricare la SR 43 e la SP 42 dall'utenza diretta verso Jesolo est e Cortellazzo. Una delle poche eccezioni ai flussi della SR 43 e della SP 42 è l'asse via Ca' Gamba - via Danimarca che, con sezione a tratti inadeguata, mette in relazione la SP 42 con via Papa Luciani, 1.150 metri più a sud dell'innesto della futura tangenziale.



Schematizzazione della localizzazione della nuova tangenziale in rapporto con la viabilità esistente.