

CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA
 COMUNE di JESOLO

COMPLESSO COMMERCIALE "JESOLO MAGICA"
 STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE



ADEMPIMENTO CONDIZIONI DETERMINAZIONE
 CI.ME.VE. AMBIENTE N. 263/2021 DEL 16/02/2021
 NOTIFICATA A MEZZO SUAP IL 19/02/2021
 IN SCADENZA 05/04/2021



SOGGETTO
 PROPONENTE:

JESOLO 3000 SPA
 Vicolo San Domenico, 16
 37122 VERONA

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

002-4	RELAZIONE COMPENSAZIONE OPERE A VERDE E SOLUZIONI DI MOBILITA' ALTERNATIVA	CODICE ELABORATO		P	8	8	1	0	0	F	A	0	0	9	00	F	0			
				CODICE COMMESSA		OPERA		FASE		TEMATICA		PROGRESSIVO			SUB		TIPO		REV	
3																				
2																				
1																				
0	EMISSIONE																			
REV	DESCRIZIONE																			

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

CON: arch. Emiliano Granzotto
 geom. Manuel Feltrin



PROTECO engineering s.r.l.
 San Donà di Piave (VE) - 30027, Via C. Battisti, 39 - tel. +39 0421 54589 fax +39 0421 54532
 www.protecoeng.com mail: protecoeng@protecoeng.com mail PEC: protecoengineeringsrl@legalmail.it P.I. 03952490278

SCALA:

FILE:

CTB:

INDICE

1	PREMESSA	2
2	COMPENSAZIONE OPERE A VERDE.....	3
2.1	PREMESSA	3
2.2	INTERVENTI ENTRO AMBITO DI PROGETTO	3
2.3	INTERVENTI EXTRA AMBITO DI PROGETTO.....	3
2.4	METODOLOGIA PER L'INDIVIDUAZIONE DELLE AREE	4
2.5	AREE AD OGGI POTENZIALMENTE INDIVIDUATE	5
2.6	CARATTERISTICHE DELLE AREE E DELLE FASCE BOSCADE	6
3	COMPENSAZIONI MOBILITÀ ALTERNATIVA	7
3.1	AUTOSERVIZIO DI TRASPORTO COLLETTIVO DI TIPO PUBBLICO	7
3.2	AUTOSERVIZI DI TRASPORTO COLLETTIVO DI TIPO PRIVATO	10
3.3	PISTE CICLABILI.....	11
3.4	POSTAZIONI DI RICARICA AUTO ELETTRICHE	11
4	CONVENZIONI	12
5	ALLEGATI	12

1 PREMESSA

Il presente documento ha lo scopo di relazionare sulle attività riguardanti le tematiche oggetto della Condizione n. 18 di cui al punto 1 della Determinazione conclusiva della Conferenza dei Servizi e del provvedimento di Valutazione dell'Impatto Ambientale, ex art. 27bis del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii., n. 263/2021 del 16/02/2021, notificata al soggetto proponente mediante SUAP in data 19/02/2021.

In generale, le compensazioni hanno lo scopo di risarcire la collettività del rischio assunto, o della sua percezione, indotto dalla realizzazione di un nuovo intervento e incrementando, inoltre, il valore complessivo dell'opera con cui vanno ad interagire e/o fanno riferimento. A valle delle analisi degli impatti e individuate le misure di mitigazione volte a minimizzare gli impatti negativi, nel compimento della procedura di VIA sono state individuate e confermate le misure da intraprendere per migliorare le condizioni dell'ambiente interferito dal progetto, compensando gli impatti residui. Le opere di compensazione, quindi, sono associate al progetto, anche se non strettamente collegate con gli impatti indotti dal medesimo, ma costituiscono una parziale compensazione del danno prodotto, specie se non completamente mitigabile. Le misure di compensazione non riducono gli impatti residui attribuibili al progetto, ma provvedono a bilanciare il depauperamento di una risorsa ambientale con una risorsa considerata equivalente. Tra gli interventi di compensazione si possono considerare:

- il ripristino ambientale tramite la risistemazione ambientale di aree utilizzate per cantieri (o altre opere temporanee)
- il riassetto urbanistico con la realizzazione di aree a verde, zone a parco, rinaturalizzazione degli argini di un fiume;
- la costruzione di viabilità alternativa;
- tutti gli interventi di attenuazione dell'impatto socio-ambientale.

Gli interventi oggetto del presente documento, sono stati dunque individuati con l'obiettivo di corrispondere alle necessità sopra menzionate e, particolarmente, per contrastare gli effetti determinati da una maggiore produzione di inquinanti, soprattutto CO₂ e polveri sottili, che la nuova struttura commerciale può favorire conseguentemente all'attrazione e movimentazione di traffico veicolare. Il documento è quindi suddiviso sostanzialmente in due capitoli, uno per ogni categoria di compensazioni individuata con lo Studio di Impatto Ambientale e confermata dalla conclusione della procedura di VIA, come appunto evidenziato nella Condizione n. 18. Il primo tema riguarda le compensazioni a verde, il secondo le proposte finalizzate a sostenere e favorire modalità di mobilità alternativa a quella meccanica autoveicolare.

2 COMPENSAZIONE OPERE A VERDE

2.1 Premessa

Rammentando quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale al capitolo relativo alle compensazioni vegetali per far fronte alla produzione di CO₂ prodotta dall'insediamento commerciale si proponeva la realizzazione di un sistema di interventi riguardanti le opere a verde che interessava tanto le aree interne all'ambito di intervento che un consistente provvedimento della materia prima vegetale da collocarsi in aree esterne al suddetto ambito.

2.2 Interventi entro ambito di progetto

In sede di adempimento alle prescrizioni della precedente compatibilità ambientale del progetto, di cui alla Determinazione del Dirigente del Settore Politiche Ambientali della Provincia di Venezia n. 204/2012, venne redatto un documento, costituente progetto di ottemperanza nel quale si definivano puntualmente le caratteristiche dei presidi di natura vegetale previsti:

- all'interno delle aree pertinenti della struttura commerciale, ovvero alberature dei parcheggi e siepi di schermatura a protezione degli adiacenti nuclei abitativi posti a nord-est ed a sud-est del complesso;
- piantumazioni da eseguirsi in riferimento alla realizzazione della rotatoria da costruirsi alla intersezione fra la SP 42 – via Roma Destra, via La Bassa e via Mameli;
- infine, le compensazioni vegetali da realizzarsi con interventi extra ambito d'intervento, necessari per garantire il raggiungimento della soglia di sostenibilità rispetto alla produzione aggiuntiva di CO₂ prodotta dall'intervento medesimo.

I contenuti del progetto, di cui appunto all'Allegato A del Piano degli Adempimenti redatto nel maggio del 2012, capitolo 1 – Mitigazioni, rimangono tutt'ora validi e quindi ad esso si rinvia per le specifiche di dimensionamento e le caratteristiche del materiale vegetale da porre in opera, sia in relazione alle aree interne all'ambito commerciale, che per quanto riguarda le pertinenze relative alla rotatoria sopra citata. Detto documento viene allegato alla presente.

Per quanto invece relativo agli interventi extra ambito, essendovi evoluzioni nel merito della loro concretizzazione, si rinvia al paragrafo successivo, dove l'argomento viene illustrato in modo esteso ed articolato.

2.3 Interventi extra ambito di progetto

Il raggiungimento della soglia di sostenibilità al contrasto dell'emissione di CO₂ indotta dalla nuova struttura commerciale, veniva definita nello S.I.A. attraverso la messa a dimora di una quantità aggiuntiva di materia vegetale da realizzarsi in forma di aree o fasce boscate e, pertanto, detratte le quantità da collocarsi entro l'ambito d'intervento di cui al paragrafo precedente, rimaneva da provvedere alla messa a dimora di ulteriori n. 2.050 esemplari arborei da piantumare in aree in disponibilità dell'Amministrazione Comunale. Per realizzare tali opere a verde è

necessario individuare una superficie di terreno pari a circa 20.000 mq. Tale superficie potrà eventualmente essere suddivisa anche in più collocazioni ritenendo comunque che la maggiore efficacia del progetto, rispetto alle finalità compensative, si otterrebbe concentrando il più possibile l'impianto arboreo in aree tra loro vicine.

Si evidenzia che su tale argomento è stato avviato un tavolo di lavoro con l'Amministrazione Comunale di Jesolo e, come meglio precisato al paragrafo seguente, tale elaborazione sta prospettando un ventaglio di ipotesi, in quanto le aree necessarie al fabbisogno dimensionale sopra indicato non sono attualmente disponibili.

2.4 Metodologia per l'individuazione delle aree

La tipologia ideale di aree idonee alla realizzazione delle aree e fasce boscate, come definite nello Studio di Impatto Ambientale, è individuabile nel novero dei seguenti casi:

- aree poste in ambiti di insediamenti produttivo/industriali o similari
- aree relittuali poste in fregio ad infrastrutture di tipo lineare
- areali prossimi a siti insediativi di infrastrutture puntuali (discariche/depuratori/centrali tecnologiche, ecc.).

Dalla ricognizione effettuata con gli uffici comunali, sia del settore urbanistico, che ambientale e del patrimonio, non risultano attualmente aree da subito disponibili, salvo una fascia di circa 1 ettaro descritta al successivo paragrafo, la quale però deve ancora completare la procedura di immissione al demanio comunale. Tuttavia, con l'avvio delle procedure di revisione degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale, conseguenti all'approvazione definitiva del PAT, l'Amministrazione ha avviato le attività propedeutiche alla revisione del Piano degli Interventi, dando inizio alla fase di consultazione preordinata all'elaborazione della 2^a Variante al P.I.. Dall'espletazione di tali attività, l'Amministrazione trarrà proposte e segnalazioni da parte dei portatori d'interesse per interventi o modifiche alle previsioni urbanistiche operative della pianificazione comunale, dalle quali potrebbero emergere anche soluzioni idonee alla realizzazione di aree e/o fasce boscate. Tale attività è prevista con termine al 6 aprile p.v. e quindi con scadenza imminente. Qualora emergessero ipotesi concrete di nuove possibili localizzazioni di aree idonee alla realizzazione di interventi di piantumazione del tipo sopra indicato, potrebbe ampliarsi il ventaglio di soluzioni possibili, anche in relazione alla scelta di una migliore vocazione delle aree medesime e quindi ad una migliore efficacia e qualità dell'azione di rimboschimento.

In ogni caso, il proponente si impegnerà a fornire il materiale vegetale da porre a dimora, eseguire l'intervento e assicurare gli interventi manutentivi per un intero primo ciclo di manutenzione, in modo tale da garantire integralmente l'attecchimento dei materiali impiantati. A tali impegni, il proponente darà concretizzazione mediante la sottoscrizione di una convenzione integrativa, che farà a sua volta riferimento ad uno specifico progetto di esecuzione dei lavori di piantumazione e che sarà composto da tavole grafiche e disciplinare di esecuzione delle opere a verde. Tale progetto andrà quindi a definire cartograficamente le aree messe a disposizione per

realizzare l'opera e dettaglierà le modalità operative e il periodo di manutenzione e garanzia di attecchimento delle specie vegetali per un tempo non inferiore a 3 anni.

2.5 Aree ad oggi potenzialmente individuate

Con riferimento alle aree che oggi è possibile individuare, seppure con le cautele conseguenti a quanto precisato al paragrafo precedente in relazione alla disponibilità effettiva dell'area, è possibile indicare una prima localizzazione relativa ad un'area di ca. 1ha, posta in fregio alla SR 43 – viale Mediterraneo, relitto della realizzazione della variante alla suddetta infrastruttura, nel tratto a nord della rotatoria *Frova*. La collocazione, forma e tipologia di tale area, risulterebbe particolarmente adatta alle finalità dell'intervento di rimboschimento, anche per gli effetti positivi che produrrebbe sulla mitigazione della variante alla SR 43 nei confronti delle abitazioni poste lungo la vicina via Cà Pirami.



Individuazione su ortofoto (GoogleMaps) dell'area relittuale in fregio alla SR 43 – V.le Mediterraneo.

Ulteriori aree sono state identificate per giungere al soddisfacimento del fabbisogno necessario, ma ne è in corso di esame la procedura di immissione nella disponibilità comunale, che abbiso-

gna di un po' di tempo per essere esperita.

2.6 Caratteristiche delle aree e delle fasce boscate

In un contesto di crescente semplificazione del sistema rurale, le aree boscate determinano un fattore di incremento della biodiversità a differenti scale di paesaggio. La permanenza di soprassuolo legnoso e la diversità degli habitat all'interno del tessuto agricolo rappresentano elementi importanti per il territorio, dei quali può beneficiare l'intera collettività.

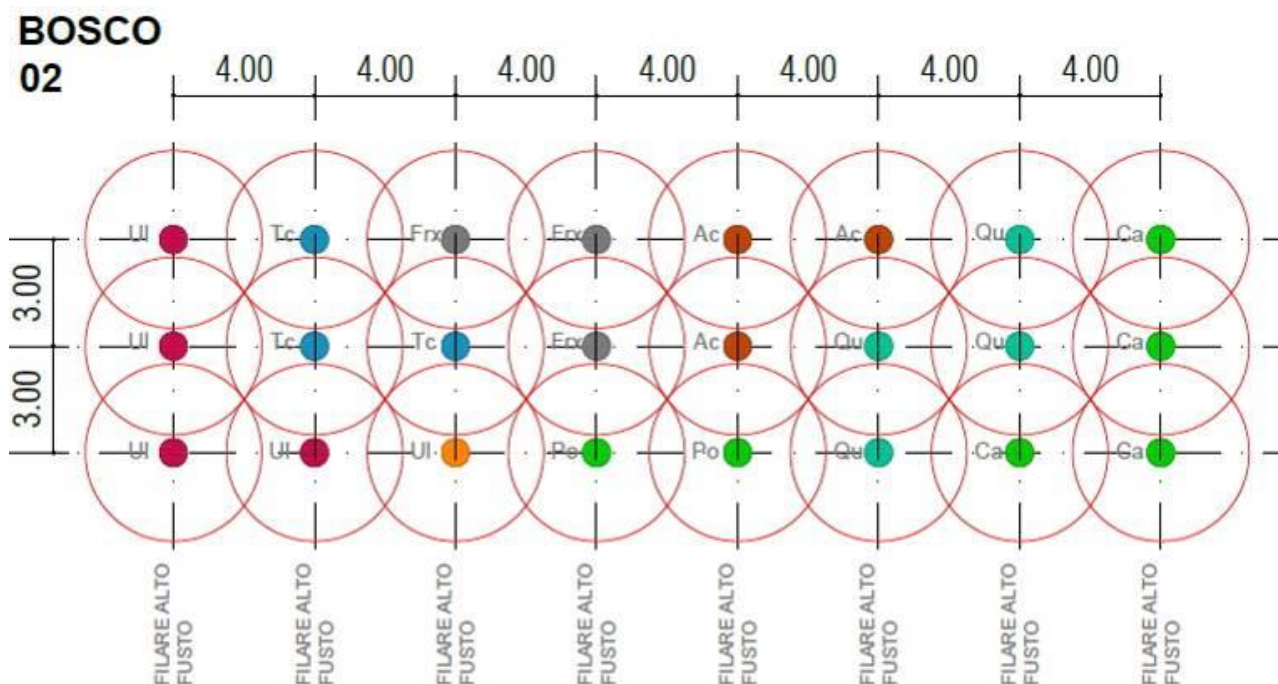
Le nuove superfici forestate, assumendo un ruolo positivo per l'aumento della biodiversità, caricano ancor più di significato l'atto della loro realizzazione.

Nello specifico del progetto di compensazione ambientale, oggetto della Condizione n. 18 e a cui si riferisce la presente Relazione, i sestri di impianto saranno caratterizzati dalla piantumazione di circa 2.050 piantine forestali autoctone, disposte in formazioni boscate, più o meno dense a seconda della funzione dell'area stessa.

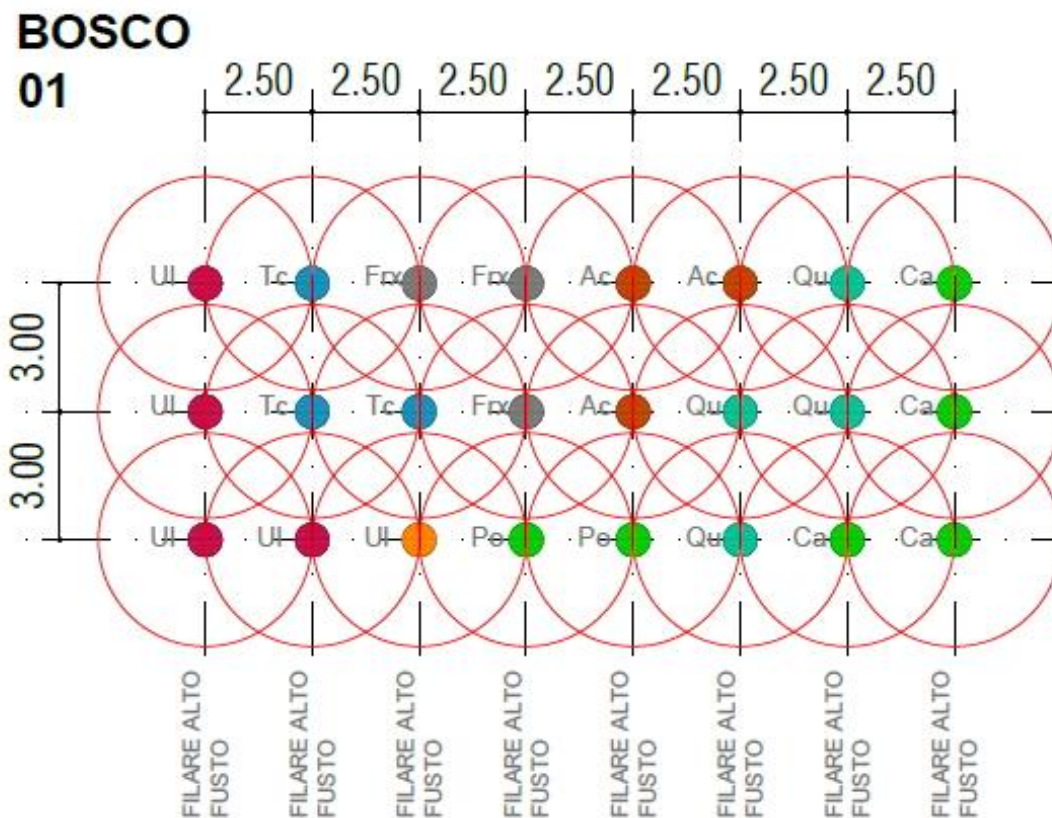
La maggior parte delle operazioni di impianto e di gestione saranno effettuate con l'ausilio di mezzi meccanici.

La larghezza minima dell'interfila di impianto risulterà quindi di almeno 3,00 m, dimensione necessaria per consentire il passaggio delle macchine operatrici e condizione, indispensabile da osservare, per le operazioni di sfalcio dell'erba e di cura dell'impianto, soprattutto nel corso dei primissimi anni di vita.

Nella fila, per gli alberi ad alto fusto, la distanza tra un individuo e l'altro si attesterà tra i 2,00 e 3,00 m. Dove presenti, verranno conservate le fasce di rispetto per la manutenzione della maglia idraulica e di eventuali altre infrastrutture di servizio.



Schema esemplificativo tipico di un sesto di impianto di fascia boscata con maglia geometrica di 3 x 4 m.



Schema esemplificativo tipico di un sesto di impianto di fascia boscata con maglia geometrica di 3 x 2,5 m.



Esemplificazione di una recente realizzazione di un'area boscata.



Esemplificazione di una recente realizzazione di una fascia boscata.

3 COMPENSAZIONI MOBILITÀ ALTERNATIVA

Le soluzioni individuate in relazione alla mobilità alternativa si articolano in varie proposte, fra cui figurano modalità di trasporto collettivo, ciclabilità e potenziamento della disponibilità al rifornimento elettrico di autovetture.

3.1 Autoservizio di trasporto collettivo di tipo pubblico

L'area su cui sorgerà la nuova struttura commerciale ha una posizione strategica che favorirà il ruolo di nuova porta urbana dell'insediamento del Lido di Jesolo e, grazie all'unicità delle forme

architettoniche adottate dal progetto dell'intervento, oltre che alle attività in esso esercitate, potrà divenire un elemento di elevato interesse attrattivo. Proprio l'elevato numero di presenze turistiche, concentrato in pochi mesi dell'anno e la tipologia di tali presenze, notoriamente caratterizzata da un turismo giovane o giovanile, consentono di ritenere efficace il ricorso a soluzioni alternative alla mobilità veicolare automobilistica e perciò contribuire a sensibili effetti di contenimento sulla produzione di emissioni traffico-correlate.

Lo Studio di Impatto Ambientale, infatti, individuava nell'istituzione di un servizio di trasporto collettivo mediante navette, una delle soluzioni da favorire per garantire la connessione tra il centro commerciale, la città di Jesolo, nelle sue due componenti insediative principali (Paese e Lido) ed il sistema turistico del litorale veneziano.

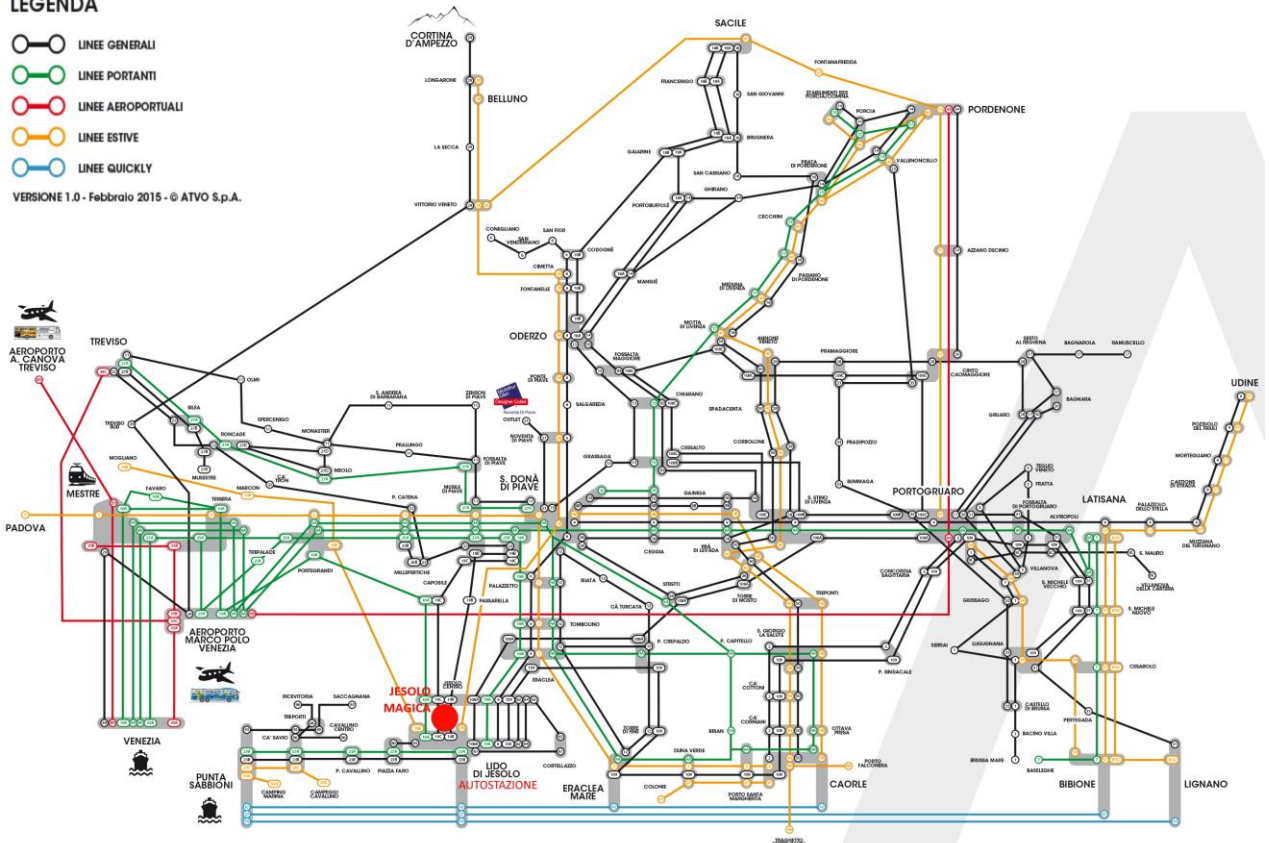
La modalità si esplicherà dunque su due livelli di servizio/funzione, rispettivamente a livello di servizio pubblico e a livello di servizio privato.

Nel primo caso, attualmente, il sito di intervento è prossimo a vari percorsi di autolinee del servizio pubblico assicurato da ATVO S.p.A. e, come si può notare dal grafo della rete di servizio, il sito di Jesolo Magica rientra pienamente nella rete servita dalla suddetta azienda.

LEGENDA

-  LINEE GENERALI
-  LINEE PORTANTI
-  LINEE AEROPORTUALI
-  LINEE ESTIVE
-  LINEE QUICKLY

VERSIONE 1.0 - Febbraio 2015 - © ATVO S.p.A.



Grafo della rete autolinee del servizio di trasporto pubblico assicurato da ATVO S.p.A. (fonte: https://www.atvo.it/allegati/mappe/Mappa_ATVO_linee_extraurbane.pdf).

Inoltre, il sito d'intervento dista meno di 900 m dall'autostazione ATVO di Jesolo Lido, come rappresentato nella figura seguente.



Rappresentazione su ortofoto (GoogleMaps) del percorso stradale fra l'autostazione ATVO di Jesolo Lido e il sito di Jesolo Magica.

L'accessibilità a Jesolo Magica da parte del servizio di trasporto pubblico è dunque facilmente integrabile attraverso l'adattamento di linee e percorsi già operativi. A tale proposito il proponente attiverà una specifica convenzione con l'azienda pubblica di autotrasporto, al fine di poter garantire l'integrazione del sito nella rete di servizio pubblico, mediante corse regolari che possono avere nella vicina autostazione di Jesolo Lido l'hub di connessione con l'intera rete e, quindi, anche con i nodi principali dell'intero sistema di trasporto pubblico (aeroporto, città di riferimento territoriale, altre località di interesse e attrazione turistica, linee di trasporto acqueo, ecc.). Tale modalità è stata già attuata in altri interventi analoghi, quale ad esempio il Noventa Outlet Design, dove si è favorevolmente integrata l'accessibilità della struttura commerciale al servizio di autotrasporto pubblico.

La convenzione sopra menzionata, potrà essere operativa in modo da assicurare la funzionalità del servizio a partire dalla prima stagione balneare intercettata dall'apertura della nuova struttura commerciale.

3.2 Autoservizi di trasporto collettivo di tipo privato

Il proponente, altresì, come già in altre situazioni di strutture analoghe, provvederà ad istituire un servizio di navetta da effettuarsi con l'ausilio di minibus in modo da assicurare un livello di accessibilità alternativa all'uso dell'autoveicolo, che possa operare, soprattutto durante la stagione balneare, un servizio di collegamento fra l'insediamento del lido di Jesolo e la nuova struttura commerciale. Detto servizio, che si svolgerebbe in modo circolare e ad intervalli regolari, potrà essere infittito negli orari e giorni di punta o in concomitanza con eventi temporanei, eventualmente al bisogno anche nella stagione non balneare.

Il percorso della navetta potrebbe quindi coprire l'itinerario che si estende lungo la dorsale viaria del Lido, da Cortellazzo ad est, sino alla zona della darsena ad Ovest, utilizzando quali riferimenti di fermata la scansione delle piazze poste lungo il percorso ed includendo l'hub dell'autostazione di Jesolo Lido, indicativamente rappresentato nella figura seguente.



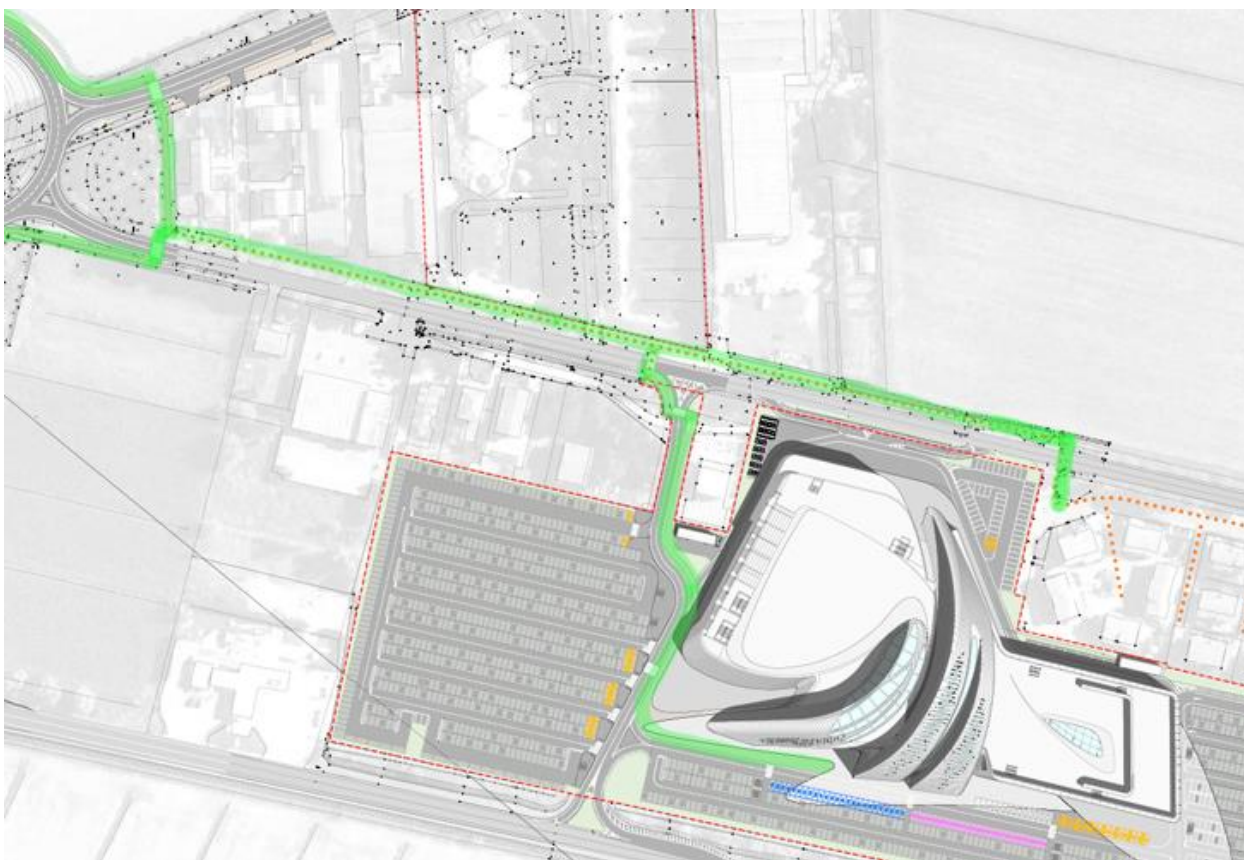
Rappresentazione indicativa del percorso della navetta Jesolo Magica – Lido.

Nell'atto di convenzionamento o commissione col prestatore di servizio, **il proponente preciserà la necessità e pretenderà che il servizio venga espletato impiegando mezzi di tipo elettrico, o, comunque, a bassa emissione di inquinanti.**

3.3 Piste ciclabili

Il collegamento ciclabile della nuova struttura commerciale è stato uno dei requisiti funzionali considerati come essenziali, fin dalla definizione delle opere di urbanizzazione connesse al progetto.

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



Schematizzazione dell'assetto insediativo in riferimento alla accessibilità e connessione ciclabile del nuovo complesso commerciale di Jesolo Magica.

In allegato al Progetto Esecutivo delle Opere di Urbanizzazione, è stata infatti prodotto un elaborato grafico che evidenzia le connessioni della nuova struttura commerciale alla rete pertinente alla viabilità pubblica, la cui dorsale principale si sviluppa lungo via Roma Destra – SP 42. Detto elaborato, redatto nel novembre 2014, venne prodotto in uno con la Variante all'Ambito 1 – Ex Cattel del P.U.A. "Ex Cattel – Capannine", P.d.C. n. T/12/4307, contrassegnato con progressivo n. 32, codice elaborato P520_01_E_032_0_0_I_8 ed intitolato "Ipotesi di collegamento ciclopedonale nucleo abitativo Nord-Sud", si allega in calce alla presente.

3.4 Postazioni di ricarica auto elettriche

Un ulteriore accorgimento finalizzato a sostenere la riduzione delle emissioni in atmosfera del

tipo traffico-correlato, è rappresentato dalla idoneità dell'intervento a sostenere una mobilità non alimentata dalla combustione di idrocarburi. Per tale motivo, il progetto delle opere di urbanizzazione pertinenti alla nuova struttura commerciale, contempla già la predisposizione e la cablatura degli stalli di tutti i parcheggi previsti, in modo da consentire facilmente l'installazione delle colonnine di rifornimento per le autovetture ad alimentazione elettrica ben oltre il minimo di legge richiesto. Ne consegue, quindi, che anche qualora l'intero parco autoveicoli circolante assumesse integralmente l'alimentazione ad energia elettrica, la nuova struttura commerciale sarebbe in grado di farvi fronte. Ovviamente, la scelta operata col progetto delle opere di urbanizzazione, rende l'infrastruttura interna all'ambito d'intervento particolarmente adattabile alle trasformazioni tecnologiche e socio-culturali delle quali si vede appena l'avvio ed assume, pertanto, il carattere di una struttura flessibile e interfacciabile ad esigenze mutevoli che in futuro potrebbero presentarsi.

La predisposizione tecnologica sopradescritta è rappresentata in idoneo elaborato tecnico inserito nel Progetto Esecutivo della Variante al P.U.A. di cui al paragrafo precedente. L'elaborato, che si allega anch'esso alla presente, emesso con data ottobre 2014, è contraddistinto dal progressivo n. 32, codice P520_01_E_031_0_0_E_2 e titolo "*Reti tecnologiche: tracciato e disposizione colonnine ricarica auto elettriche*".

4 CONVENZIONI

Come si è visto dalla disamina delle tematiche riportate nel corpo del presente documento, gli impegni che il proponente si assume sono vari ed articolati e pertanto sarà necessario sottoscrivere un atto integrativo alla convenzione già stipulata con il Comune di Jesolo, nel quale vengano ricompresi anche tutti gli adempimenti conseguenti all'emissione del provvedimento conclusivo di cui alla D.D. Ci.Me.Ve. – Ambiente n. 263/2021. Tale sottoscrizione dovrà avvenire prima dell'inizio dei lavori di costruzione e l'attestazione di ottemperanza a detti impegni sarà condizione necessaria alla richiesta di agibilità della struttura commerciale.

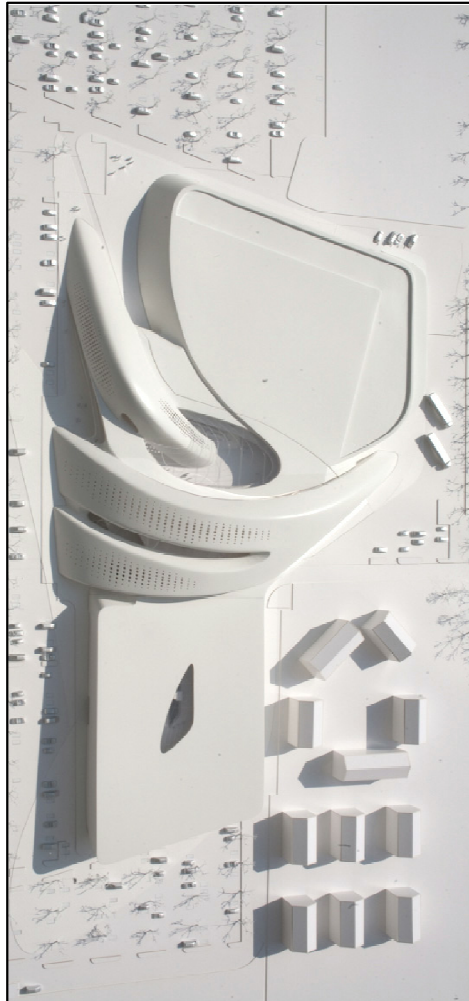
5 ALLEGATI

Al presente documento si allegano i sottoelencati elaborati:

- P520_01_P_001_0_0_A_C - Complesso Commerciale Jesolo Magica - S.I.A. - Piano degli Adempimenti - Allegato A. Relazione Generale;
- P520_01_E_032_0_0_I_8 - Reti tecnologiche: tracciato e disposizione colonnine ricarica auto elettriche (Progetto Esecutivo OO.UU. - Variante al PdC T/12/4307);
- P520_01_E_031_0_0_E_2 - Reti tecnologiche: tracciato e disposizione colonnine ricarica auto elettriche (Progetto Esecutivo OO.UU. - Variante al PdC T/12/4307).

PROVINCIA di VENEZIA
 COMUNE di JESOLO

COMPLESSO COMMERCIALE "JESOLO MAGICA"
 STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
 PIANO DEGLI ADEMPIMENTI



ALLEGATO A

COMMITTENTE: JESOLO 3000 SRL
 Via G.Galilei, 4A
 39100 BOLZANO

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

JESOLO 3000 S.r.l.
 Sede amministrativa: Via U. Galilei, 4/A - 39100 Bolzano
 Sede legale: Via Roma, Marghera, 212/204 - 01033 Roma
 Partita I.V.A. 02247100217

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

RELAZIONE GENERALE

CODICE ELABORATO

P520 01 P 001 0 0 A C
CODICE COMMESSA OPERA FASE PROGRESSIVO SUB REV ARG DIV

3					
2					
1					
0	EMISSIONE	01/05/2012	Granzotto E.	Davanzo R.	Granzotto V.
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

PROGETTISTA: Valter Granzotto Architetto
 RESPONSABILE S.I.A.: Roberto G. Davanzo Architetto

CON: Andrea Gabatel Architetto
 Emiliano Granzotto Architetto

PROTECO
 engineering
www.protecoeng.it

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

SCALA:

FILE: P52001D00100AC.dwg

CTB: ARCHITETTURA.CTB

Comune di Jesolo

Provincia di Venezia

PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DEL CENTRO COMMERCIALE
“JESOLO MAGICA” IN AREA EX CATTEL IN COMUNE DI JESOLO

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
PIANO DEGLI ADEMPIMENTI ALLE PRESCRIZIONI
DEL DECRETO DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE n. 204/2012

Relazione Generale

Committente:

Jesolo 3000 srl, Via G. Galilei n. 4, 39100 – Bolzano

Unicredit Leasing spa, P.za di Porto Santo Stefano n. 3, 40125 – Bologna

Maggio 2012

INDICE

INDICE.....	2
Premessa.....	3
1. Opere di mitigazione (rif. prescrizione n. 4 e 8 del D.C.A.)	3
2. Fonti rinnovabili (rif. prescrizione n. 5 del D.C.A.).....	9
3. Viabilità (rif. prescrizione n. 6 e raccomandazioni a) e b) del D.C.A).	10

Premessa

Il presente documento costituisce il Piano degli Adempimenti alle Prescrizioni e Raccomandazioni di cui all'art. 3 della parte dispositiva del Decreto di "Giudizio di compatibilità ambientale" emesso dal Dirigente del Settore Politiche Ambientali della Provincia di Venezia, in data 07 Febbraio 2012 con prot. n. 204/2012.

L'articolazione del presente documento, che ha valore di progetto di adempimento, segue rigorosamente quanto riportato nel predetto art. 3 il quale prevede che *"Dovrà essere trasmesso a questa Provincia, entro 60 giorni dall'acquisizione del presente provvedimento, un progetto di adempimento alle prescrizioni dell'art. 1) ai punti 4,5,6,8 ed alle raccomandazioni di cui alle lettere a) e b) dell'art.1 indicante tempi e modalità di esecuzione delle stesse al quale si darà riscontro con apposita nota"*.

Come meglio specificato in seguito, alcune prescrizioni e raccomandazioni necessitano, per essere adempiute, della concertazione con l'Amministrazione Comunale di Jesolo e pertanto abbisognano dei tempi necessari per le valutazioni e le decisioni conseguenti da condividere.

Al fine di non inficiare il valore del presente documento, riguardo a quelle prescrizioni e raccomandazioni le cui modalità di adempimento al momento non possono essere ancora definite, si sono indicate le soluzioni che costituiscono il ventaglio degli scenari realizzabili e sulle quali il soggetto attuatore ha già avviato le consultazioni con la stessa pubblica amministrazione.

1. Mitigazione complesso di case ubicate a sud-est dell'intervento (rif. prescrizione n. 4 e 8 del D.C.A.)

La prescrizione di cui al punto n. 4 dell'art. 1 del Decreto di Compatibilità Ambientale definisce che : *"Per il complesso di case ubicate a sud-est del C.C. si prescrive, conseguentemente alla riduzione della superficie commerciale di 15.000 mq, la piantumazione lungo tutto il confine di :*

- a) Un filare arboreo composto da essenze autoctone laddove la presenza di viabilità interna non consenta la formazione di una fascia arborea-arbustiva pluristratificata;*
- b) Ove gli spazi lo consentano, una fascia arborea-arbustiva pluristratificata composta da essenze autoctone;"*

A seguito della riduzione della superficie commerciale a 15.000 mq, è stato possibile approfondire la progettazione degli spazi esterni e prevedere l'implementazione del corredo a verde, rientrando nelle opere di mitigazione, relativo all'area interna del lotto. Tali interventi sono resi fattibili a seguito del ridisegno della viabilità e la razionalizzazione dei posti a parcheggio, generando nuovi spazi di risulta e una migliore organizzazione delle aree.

L'impianto ed il tipo di essenze impiegati per la sistemazione dell'area scoperta sono di seguito descritte ed elencati così come il numero previsto un complessivo di 1.789 specie impiegate.

- Filare arboreo di *Acer platanoides* (n° piante previste: 74);
- Filare arboreo di *Acer pseudoplatanus* (n° piante previste: 105);
- Filare arboreo di *Carpinus betulus* "piramidalis" (n° piante previste: 73);
- Siepe arbustiva di *Carpinus betulus* (n° piante previste: 454);
- Siepe arbustiva di *Pittosporum tobira* (n° piante previste: 1083);



Figura 1 – Planimetria di intervento con nuova disposizione del corrido a verde Allegato 5

La finalità della prescrizione n° 4 presuppone come esigenza primaria la realizzazione di una "barriera" verde sul lato sud-est del complesso commerciale dovuta ad esigenze di mascheramento verso l'abitato.

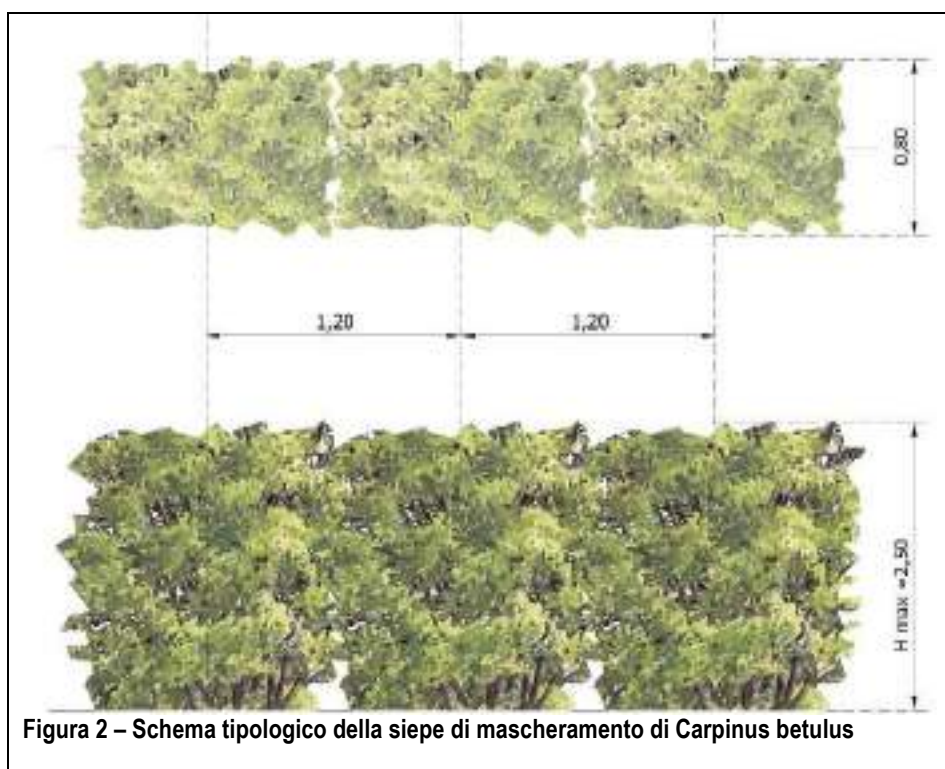
A tal fine lungo il confine verso il nucleo residenziale esistente, considerati gli esigui spazi oggettivamente non sufficienti a consentire l'impianto di un sistema verde pluristratificato, si prevede l'impianto di un sistema a filare costituito da siepe arbustiva con altezza massima di 2 mt da terra.

Si fa presente comunque che l'impiego di specie autoctone, come richiesto, solitamente caducifoglie, di forma scomposta ed irregolare, a volte mal si sposa con le esigenze di mascheramento permanente e di mantenimento di forme composte ed ordinate che meglio si adattano anche a spazi ridotti che spesso si hanno a disposizione.

Al fine di meglio assolvere a tutte le necessità è stato impiegato il carpino bianco (*Carpinus betulus*), specie autoctona caducifoglia che però mantiene le foglie sui rami anche nel periodo invernale, quando sono secche, garantendo quindi un minimo di mascheramento anche in questo periodo.

La specie è inserita in un modulo di **siepe arbustiva** con interasse tra piante di 1,20 mt; l'altezza che si considera per il mascheramento è pari a 2,50 mt come riportato nella figura seguente.

Tale tipologia è prevista su tutto il lato est, ottimale sia per capacità di mascheramento e sia per altezza raggiungibile, mantenendo nel contempo una ridotta profondità (80-100 cm). Si prevede quindi l'impiego di 453 piante.



Sul lato sud, sud-ovest e in corrispondenza degli ingressi ed uscite, dove lo spazio a disposizione è maggiore comunque non al punto da permettere la messa a dimora di specie arboree, è stato previsto un tipo di siepe arbustiva, con l'impiego del pittosforo (*Pittosporum tobira*). Questa specie è stata scelta in quanto sempreverde, pregiata e molto apprezzata per il suo delicato profumo. Si è inteso inoltre apportare una variabilità delle specie presenti nel perimetro per rompere la monotonia e diversificare i settori del parcheggio; l'effetto mascheramento è comunque ottenuto in quanto tale specie cresce fino a 150 cm e mantiene le foglie anche nel periodo di riposo vegetativo. Si prevede quindi un impiego di 1083 piante.

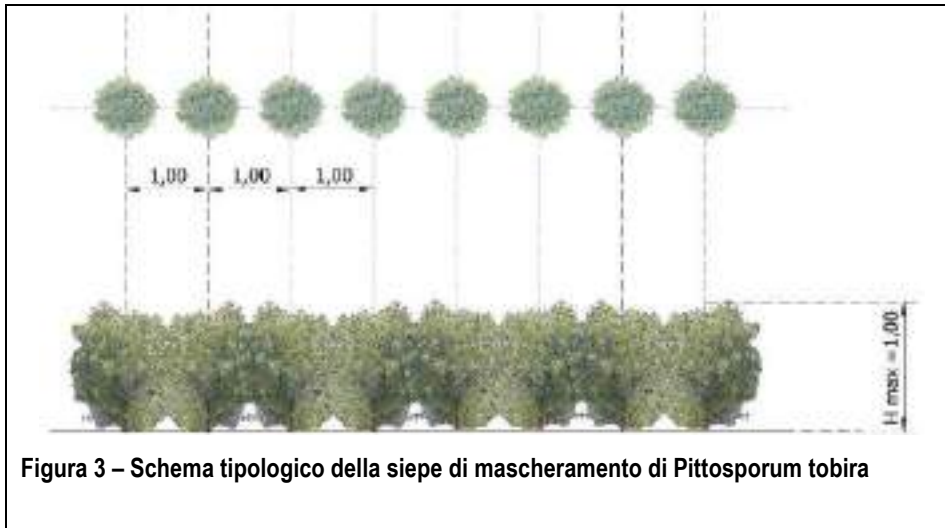


Figura 3 – Schema tipologico della siepe di mascheramento di *Pittosporum tobira*

Per quanto riguarda invece il mascheramento del lato nord, vista la maggior disponibilità di spazio per la messa a dimora e la crescita delle specie, è stato assunto un tipo di impianto costituito da un filare arboreo di carpino bianco piramidale, con interasse 7,50-8,00 m. Il filare permetterà un parziale mascheramento dell'opera al fine di ridurre l'interferenza con il contesto circostante ma nel contempo l'interasse di 8 metri ne permette la percezione anche ai mezzi di trasporto. La caratteristica del carpino bianco è quella di trattenere le foglie vecchie fino alla nuova stagione vegetativa, garantendo quindi il mascheramento anche nel periodo invernale. Il numero di individui previsti è di 73.

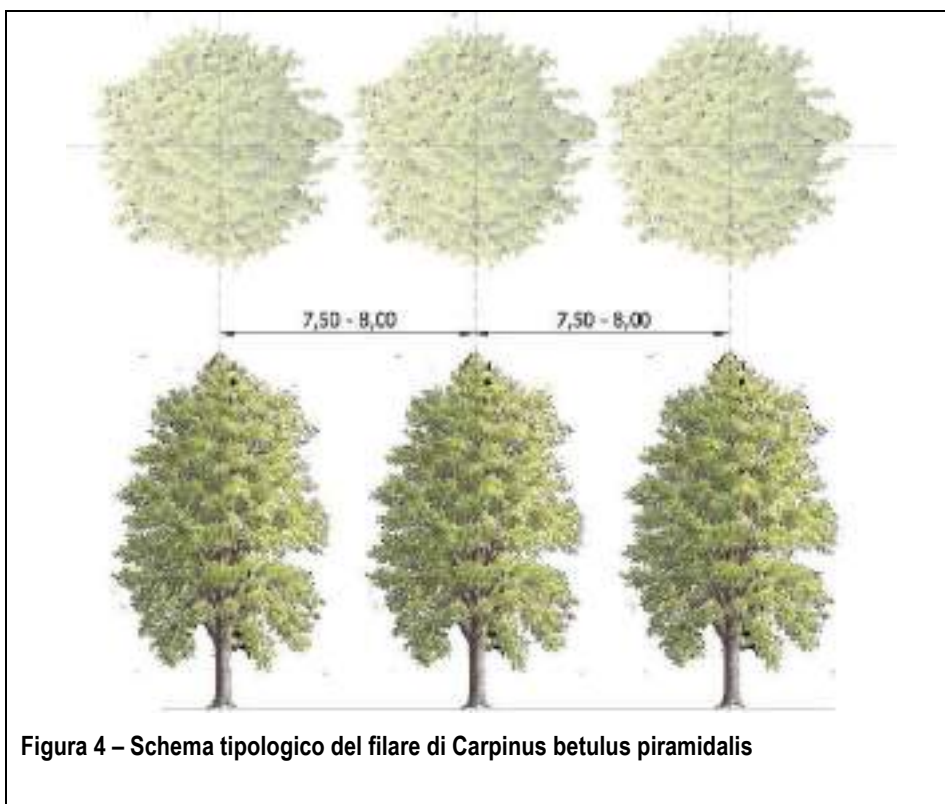


Figura 4 – Schema tipologico del filare di *Carpinus betulus pyramidalis*

La prescrizione di cui al punto n. 8 dell'art. 1 del Decreto di Compatibilità Ambientale stabilisce che :
“Dovranno essere definite congiuntamente con l'amministrazione comunale la posizione, la tipologia delle specie e le modalità di piantumazione delle circa 2050 piante da mettere a dimora (oltre alle 1000 direttamente poste a dimora contestualmente alla realizzazione dell'intervento) a mitigazione dell'impatto determinato dalla quantità di CO₂ prodotta.”

Come riportato nella “Relazione Integrativa allo Studio di Impatto Ambientale” risalente all'agosto 2011, le produzioni di CO₂ dovute al traffico indotto dalla presenza del complesso commerciale “Jesolo Magica” (il complesso non produce CO₂ in quanto non è interessato da combustioni), saranno assorbite dagli impianti a verde previsti.

Questi riguardano il corredo legato ai parcheggi, al contesto della già prevista rotatoria tra via Roma dx e via Mameli e ad un'area per il rimboschimento la cui collocazione all'interno del territorio comunale è in via di definizione con l'Amministrazione comunale (presumibilmente “Piano Campana”).

Ai fini dell'assorbimento il conteggio del numero di piante utili allo stesso assorbimento è avvenuto considerando un albero pari ad 1 a.e. (albero equivalente), mentre le specie arbustive con altezza pari a 2 metri, pari a 0,5 a.e. Riassumendo i dati per il dimensionamento del numero di piante da impiegare risulta quanto segue:

- Produzione di CO₂ annua a causa del traffico indotto dal complesso commerciale: 143 ton/anno;
- Assorbimento medio annuo di CO₂ per pianta: 47 kg/anno;

quindi: 143.000 kg di CO₂ / 47 kg/anno di CO₂ assorbita per pianta = 3042 piante.

Per arrotondamento si confermano quindi necessarie 3050 piante. La nuova conformazione del verde di progetto prevede :

- Specie arboree ed arbustive previste nell'area a parcheggio:
 - Alberi: 252, equivalenti a 252 u.a.;
 - Arbusti: 1537, equivalenti a 769 u.a.;
- Specie arboree ed arbustive previste nell'area della nuova rotatoria:
 - Alberi: 46, equivalenti a 46 u.a.
 - Arbusti: 304, equivalenti a 152 u.a.

Dato il numero di alberature necessarie ad assorbire l'emissione di CO₂ prodotta dal traffico generato dall'intervento (n. 3050), decurtati i 1.219 previsti e piantumati sull'area, rimangono da collocare n. 1.831 piante in una o più aree boscate la cui ubicazione all'interno del territorio comunale è in fase di definizione con la stessa Amministrazione comunale

Si prevede un impianto boschivo costituito da un modulo di 15x15 mt formato da specie arboree ed arbustive autoctone. Gli spazi sono dimensionati in previsione della crescita di ciascuna specie e delle dimensioni che queste avranno a maturità.

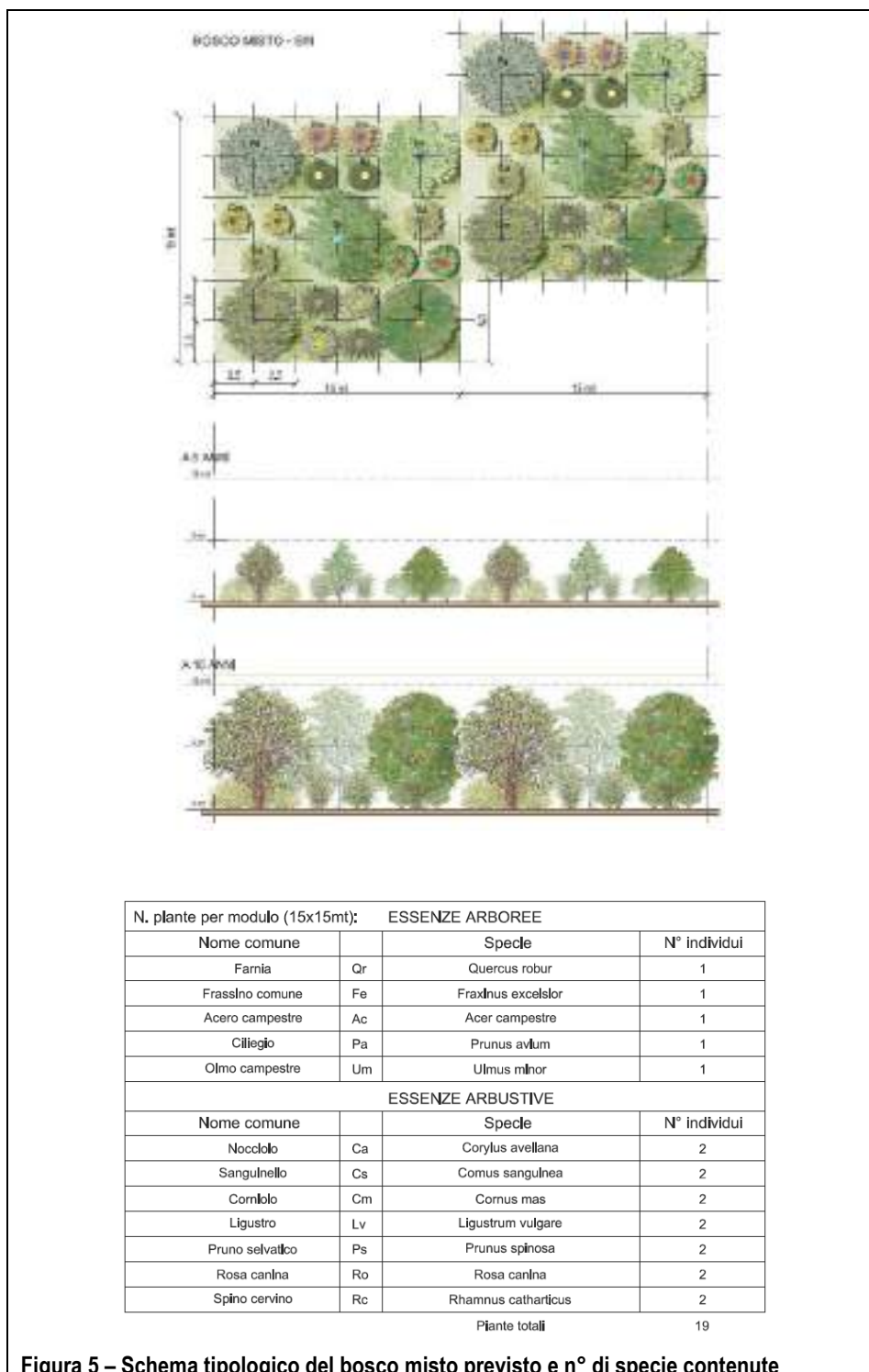


Figura 5 – Schema tipologico del bosco misto previsto e n° di specie contenute

Rispetto all'assorbimento prima citato per gli alberi ed arbusti in ambito urbano, per la tipologia del bosco misto viene definito un valore d'insieme quantificato in 4 t/ha di assorbimento di CO₂.

Considerando che il modulo del tipologico proposto prevede dimensioni modulari pari a c.a. 15x15 m (225 mq), e che prevede 19 p.te/modulo, risulta che un ettaro ne contiene 855.

Quindi per porre a dimora quindi le 1.831 piante viste in precedenza sono quindi necessari 21.415 mq determinati come di seguito riportato.

- 1 modulo = 15x15 = 225 mq e 19 piante;
- 1 ettaro = 10.000 mq, 45 moduli e 855 piante;

Superficie da prevedere a bosco : 1.831 piante / 855 = 2.14 ha corrispondenti a 21.415 mq

2. Fonti rinnovabili (rif. prescrizione n. 5 del D.C.A.)

La prescrizione di cui al punto n. 5 dell'art. 1 del Decreto di Compatibilità Ambientale definisce che :

“Fonti rinnovabili: gli impianti di produzione di energia termica devono essere progettati e realizzati in modo da garantire il contemporaneo rispetto delle coperture, tramite ricorso ad energia prodotta da impianti alimentati da fonti rinnovabili, del 50% dei consumi previsti per l'acqua calda sanitaria e del 35% della somma dei consumi previsti per l'acqua calda sanitaria, il riscaldamento ed il raffrescamento.

L'impossibilità tecnica di ottemperare in tutto o in parte alla presente prescrizione deve essere evidenziata mediante apposita relazione tecnica, da inviare a questa Provincia, che esamini la non fattibilità di tutte le diverse opzioni tecnologiche disponibili. In tal caso il fabbisogno energetico residuo dovrà essere acquistato da fornitore che ne certifichi la provenienza da fonti rinnovabili.

Nel merito si riporta il capitolo conclusivo della relazione specifica (Allegato B) alla quale si rimanda per una esaustiva presa visione sulle modalità previste per l'adempimento alla prescrizione.

Per ottenere il 35% dell'energia termica da fonte rinnovabile, ai punti precedenti si è trattato l'argomento giungendo alle seguenti conclusioni:

- Mediante l'utilizzo delle pompe di calore previste è possibile garantire la produzione di circa il 17% del fabbisogno energetico complessivo del centro commerciale da fonte rinnovabile;
- Altre tecnologie, o non sono conteggiabili rispetto alla prescrizione, o non sono tecnicamente applicabili al caso in oggetto, per quanto ampiamente descritto ai punti precedenti;
- Si è verificata l'applicabilità della misura alternativa previste al punto 8 dell'allegato 3 del D.Lgs. 28/2011, riscontrando che la verifica richiesta, di riduzione dell'indice di prestazione energetica complessiva, è positiva;

Si ritiene pertanto che il progetto presentato per la richiesta di ottenimento di Permesso di Costruire, rispetti quanto richiesto dal giudizio di compatibilità ambientale, con riferimento alle modalità di calcolo di cui al D.Lgs. 28/2011 rispettando per altro i limiti imposti a partire dal 1 Gennaio 2014.

Non assume perciò carattere prescrittivo la proposta di acquistare energia da parte di fornitore che ne certifichi la provenienza da fonte rinnovabile; tale pratica, che va ulteriormente ad incrementare il livello di sostenibilità ambientale, potrà essere valutata come eventuale integrazione rispetto a quanto già previsto nel progetto presentato.

3. Viabilità (rif. prescrizione n. 6 e raccomandazioni a) e b) del D.C.A).

Il presente capitolo sviluppa quanto definito con la prescrizione di cui al punto n. 6 dell'art. 1 e le raccomandazioni a) e b) del Decreto di Compatibilità Ambientale le quali definiscono che :

“Fermo restando la soluzione di parcheggio scoperto (allegato 13 alla nota n. 85739 del 15.11.2011), si prescrive quanto segue :

- a) gli accessi all'area ed egressi dalla stessa abbiano raggi di curvatura interna almeno di 15 metri al fine di agevolare le manovre;*
- b) accesso-uscita su via Roma destra (S.P. 42): ai fini della sicurezza, venga portato il tratto più prossimo alla S.P. 42 della pista ciclabile sul lato opposto della bretella in argomento, in modo da collegarla direttamente con la pista ciclabile esistente più a nord lungo la medesima provinciale;*
- c) viabilità interna asse di collegamento tra S.P. 42 e S.P. 43: siano previsti raggi di curvatura interna di almeno 15 metri per una maggior sicurezza delle manovre;”*
- d) la viabilità interna con tronchi bidirezionali abbia sempre larghezza superiore ai 6 metri;*

“Raccomandazioni

- a) Sia studiata, con il Comune di Jesolo e la provincia di Venezia, l'opportunità di separare ulteriormente gli afflussi indotti dal polo commerciale e polifunzionale e provenienti dalla direttrice di Viale Adriatico da quelli di fondo mediante un collegamento diretto della bretella che si stacca dalla S.R. 43 che si sviluppa parallelamente alla stessa con il polo polifunzionale.*
- b) Uscita monodirezionale sulla S.R. 43: sia valutata la possibilità di arretrare più a sud l'uscita monodirezionale sulla S.R. 43.”*

In riferimento ai temi sopra riportati, considerato il quadro progettuale previsto dallo scenario finale che prevede la realizzazione del parcheggio a raso in alternativa a quello sotterraneo, si è provveduto all'adeguamento del sistema viario dell'intervento ponendo particolare attenzione alla ridefinizione in termini dimensionali e geometrici delle viabilità di distribuzione e la dislocazione dei percorsi pedonali e ciclabili.

E' stata rivista ed ottimizzata la distribuzione e la collocazione degli stalli complessivi ed in particolare quelli preferenziali riservati ai portatori di handicap, senior ed alle gestanti.

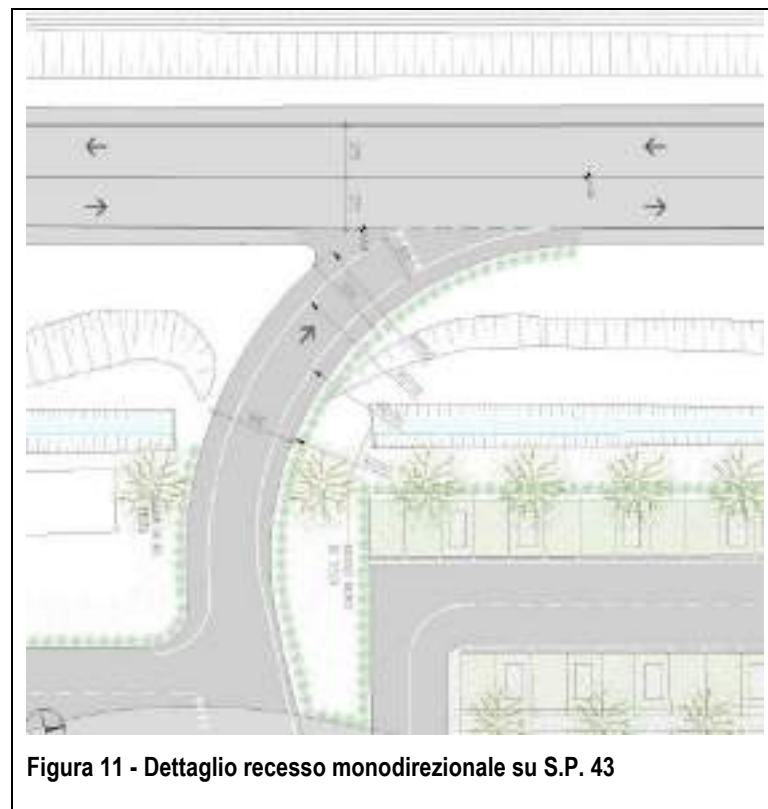
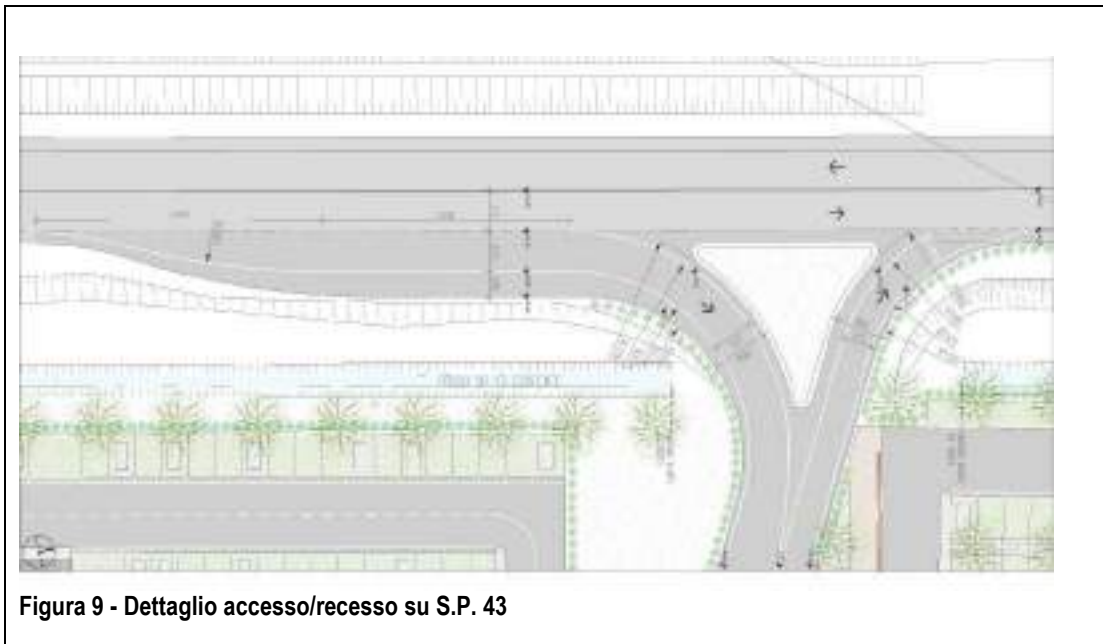
Scendendo nel dettaglio, e come meglio visibile negli Allegati 3 e 4 alla presente, di seguito vengono puntualmente descritte le varie soluzioni progettuali riproposte.



Figura 8 - Planimetria generale intervento – Allegato 3

Accessi e recessi all'/dall'area

Sono state riviste le geometrie dei sistemi di accesso/recesso al/dal complesso sulla S.P. 42 (Via Roma dx) e sulla S.R. 43 (Via Adriatico) fissando raggi di curvatura interna non inferiore a 15 mt anche alla luce della condizione planoaltimetrica tra viabilità esistente ed area di intervento, in ossequio alla normativa vigente, oltre che ai pareri degli Enti gestori delle suddette strade (Veneto Strade e Provincia di Venezia).



Pista ciclabile

Per il percorso ciclabile si è provveduto ad adeguarlo nel tratto più prossimo alla S.P. 42 in modo tale da garantire la sicurezza dei pedoni/ciclisti e prevedendo il possibile raccordo al percorso ciclabile esistente sul lato dx di Via Roma Destra, compatibile con la realizzazione della nuova rotonda tra via Roma Dx e Via Mameli.



Viabilità interna, percorsi e parcheggi

Al fine di garantire adeguati e più sicuri spazi di manovra si è provveduto a modificare lo sviluppo e la sezione stradale, aumentata a 6.50 mt, della "bretella" interna di collegamento tra la S.P. 42 e la S.R. 43 e del tronco di collegamento interno principale tra l'area di Parcheggio 1 e l'area di Parcheggio 2 tangenziale al fronte principale del complesso edilizio.

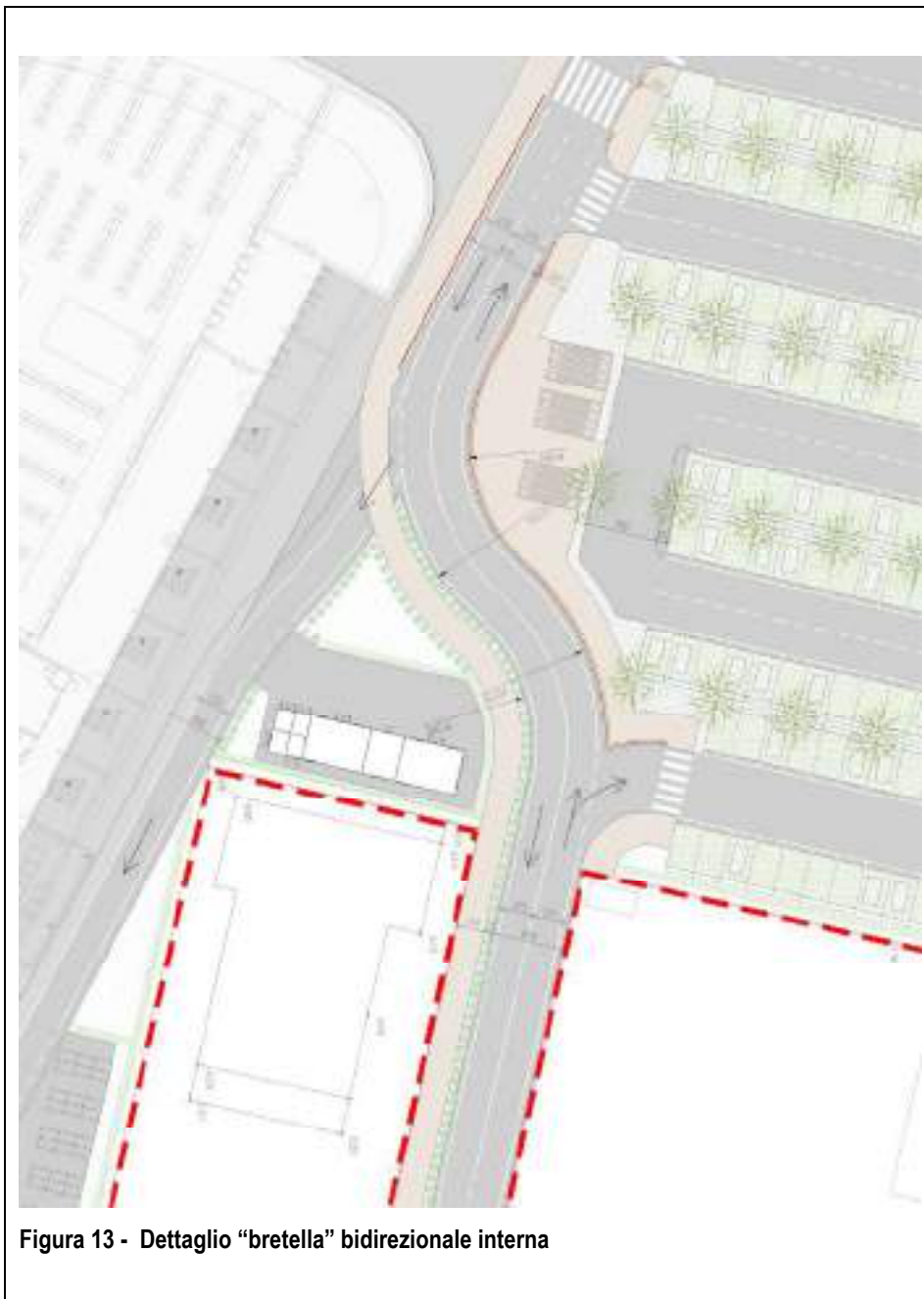


Figura 13 - Dettaglio “bretella” bidirezionale interna

In prossimità dell'area a Parcheggio 2 (a nord del fabbricato), è stata rivista la collocazione del percorso pedonale separato e protetto dalla viabilità carrabile.

Considerata la distanza di quest'area a parcheggio rispetto agli ingressi principali del Centro Commerciale, in prossimità della stessa, è stata predisposta una zona per il deposito dei carrelli per la spesa.

Infine è stata rimodulata ed ottimizzata la distribuzione degli stalli sul fronte ovest, paralleli a Via Adriatico. Il diverso posizionamento dei parcheggi, alternativo alla soluzione con stalli a “pettine” precedentemente proposta, migliorerà le condizioni di sicurezza e di accessibilità con particolare relazione ai portatori di handicap, ai senior ed alle gestanti.

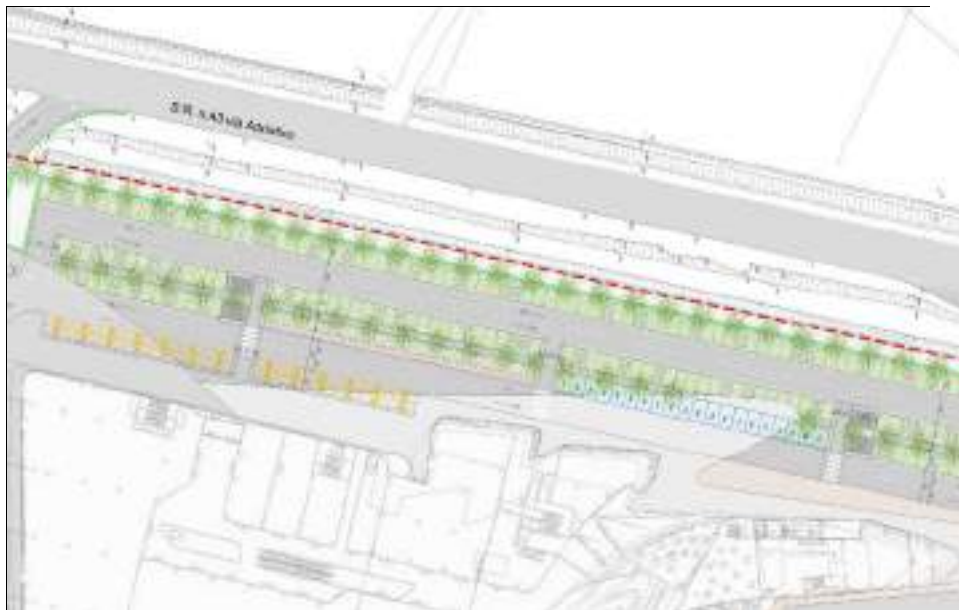


Figura 14 - Dettaglio nuova dislocazione stalli rosa, senior e handicap

Uscita monodirezionale sulla S.R. 43

Si è provveduto a ridefinire l'ubicazione dell'uscita monodirezionale su Via Adriatico rispettando il limite normativo minimo di distanza previsto in 100 mt dalla fine della corsia di accelerazione come previsto da specifico parere di Veneto Strade riportato in allegato alla presente.



Figura 15 - Dettaglio nuova uscita monodirezionale su S.R. 43

Bretella unidirezionale di collegamento tra via Adriatico e la nuova rotatoria su via Mameli

L'argomento relativo alla realizzazione della bretellina in oggetto è stato ed è tutt'ora è oggetto di valutazioni con gli uffici comunali preposti anche alla luce dell'evoluzione degli interventi previsti all'interno il Piano Campana ed il Comparto 1.

E' comunque sancito dalla Convenzione Urbanistica già sottoscritta dal Soggetto Attuatore e l'Amministrazione Comunale l'obbligatorietà della realizzazione di tale opera o, in alternativa, altra opera viaria.

Pertanto la definizione puntuale sarà oggetto di specifico accordo, per altro interessando la Provincia di Venezia in quanto proprietaria della viabilità principale tra cui compreso l'intervento commerciale.

Con la progettazione definitiva della nuova rotatoria tra via Roma dx e via Mameli, come meglio visibile nell'Allegato 6 alla presente, è previsto il ridimensionamento e la variazione geometrica al fine di consentire una migliore e funzionale connessione al tessuto urbano completando il raccordo tra i percorsi ciclopedonali provenienti da Jesolo Paese e diretti al Lido, collegati al nuovo intervento previsto dal Piano Campana.



Figura 17 - Nuova rotatoria su via Mameli

Inoltre in risposta alle prescrizioni già espresse (Provincia, Comune di Jesolo etc) e comunque al fine di conseguire soluzioni di continuità tra i percorsi ciclabili viene prevista la fattibilità del congiungimento del percorso ciclabile sino al Centro Commerciale come già specificato ai paragrafi precedenti.

Inoltre la modifica e la ricalibratura con aumento della sezione stradale a c.a. 6.50 mt già operata su Via La Bassa consentirà un facile deflusso dalle aree di parcheggio del C.C. ed in particolare consentirà di ritornare in direzione Lido e Cavallino.



Figura 17 - Assetto infrastrutturale generale di progetto

Allegati

- Parere Veneto Strade prot. n. 35255/11 del 09.09.2011



Riferimento n° 33357/11 Varie 2011 Feld. 1 (da scrivere sempre nella risposta)

Veneto Strade SpA
Protocollo N. 35265/11
Data Protocollo 09/09/2011



Spett. le Proseco Engineering Srl
Via Cesare Battisti 39
30027 San Donà di Piave - VE

**Oggetto: Parere per PUA "ex Cattel - Capannine", complesso Jasolo
Magica lungo la SR 43 "del Mare".**

In riferimento alla Vostra richiesta del 25.05.2011, rif. n. P3_519/11
assunta al protocollo della Veneto Strade Spa n. 33357/11 del 25.08.2011, per la
realizzazione dei lavori di cui in oggetto, questo ufficio esprime parere positivo a
condizione che:

- l'uscita dal complesso commerciale al km 20+376 circa, lato sx,
rispetti la distanza minima di mt. 100 dalla fine della corsia di
accelerazione e dalla fine della corsia in uscita del sottopasso della
nuova viabilità della rotonda "Picchi";
- venga installata adeguata segnaletica verticale e orizzontale
secondo quanto prescritto dal Codice della Strada e Regolamento
di Esecuzione ed Attuazione approvati con D.Lgs n. 285/92 e
D.P.R n. 495/92.

Il presente parere non sostituisce l'autorizzazione per procedere ai lavori,
della quale dovrà essere fatta esplicita richiesta completa di tutti i documenti
necessari, né sostituisce il provvedimento che questa Direzione andrà ad
assumere all'esito del procedimento finale

Distinti saluti.

**IL RESPONSABILE
DELL'AREA MANUTENZIONE**
Ing. Ivano ZATTONI

Veneto Strade spa
Cap. Soc. € 5.163.200 i.v.
Piva - C.F. e Reg. Imp. 0394521074

Direzione Centrale Mantova
Via C. Battisti, 5
30174 Arena (VI)
Tel. (+39)0412707111
Tel Area Direzione
(+39)0412907852
Tel Area Manutenzione
(+39)0412807752
Tel Area Progettazione
(+39)0412901802
segreteria@venetostrade.it

Direzione Operativa Belluno
Via Val Forno, 1
32035 Sauris (BL)
Tel. (+39)0437868111
Fax (+39)0437853183
segreteria@venetostrade.it

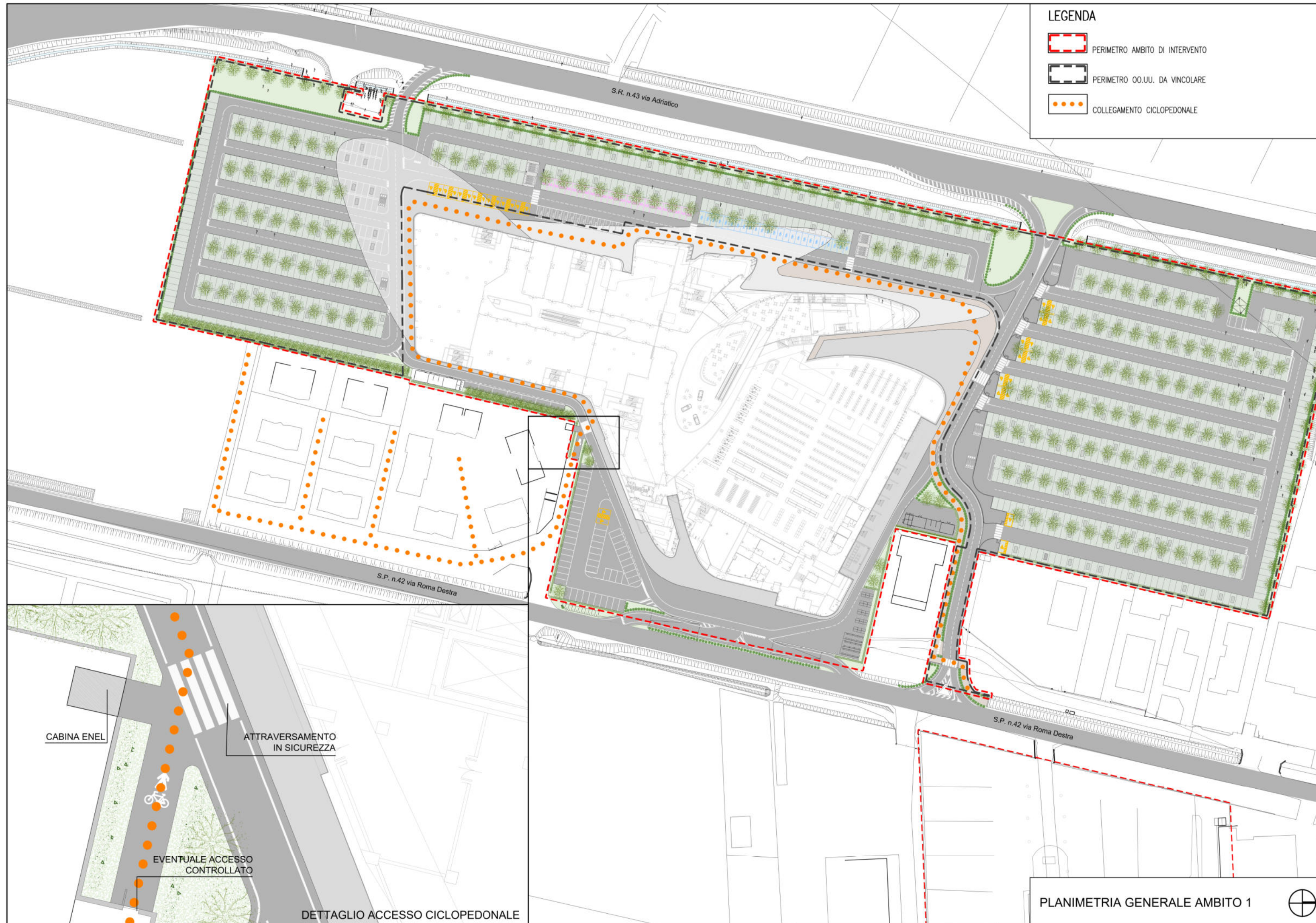
Direzione: AREA MANUTENZIONI
Responsabile del procedimento: Ing. Ivano ZATTONI
Responsabile dell'istruttoria: dr.s. Donato
Parere Proseco 33367_11

Ufficio: CONCESSIONI - AUTORIZZAZIONI
mail: concessioni@venetostrade.it

www.venetostrade.it



Società certificata
UNI CEI ISO 9001



LEGENDA

- PERIMETRO AMBITO DI INTERVENTO
- PERIMETRO OO.UU. DA VINCOLARE
- COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE

PLANIMETRIA GENERALE AMBITO 1

PROVINCIA di VENEZIA
 COMUNE di JESOLO

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO "EX CATTEL - CAPANNINE" COMPLESSO COMMERCIALE "JESOLO MAGICA"



AMBITO 1 - EX CATTEL
 VARIANTE AL P. DI C. T/12/4307
 OPERE DI URBANIZZAZIONE
 PROGETTO ESECUTIVO

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

JESOLO 3000 SPA
 Sede Amm. via G. Galvani, 4/A - 33100 Bolzano
 Sede Legale: Vicolo San Lorenzo, 16 - 37122 Verona
 Partita IVA: 03271160217

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

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

IPOTESI COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE
 NUCLEO ABITATIVO NORD-SUD

CODICE ELABORATO

P520	01	E	032	0	0	1	8
CODICE COMMESSA OPERA FASE			PROGRESSIVO	SUB	REV	ARG	DIV

3							
2							
1							
0							
REV.	EMISSIONE	DATA	REDDATTO	VERIFICATO	APPROVATO		
	DESCRIZIONE						
PROGETTISTI:	Valter Granzotto Architetto	CON:	Emiliano Granzotto Architetto Emiliano Forcelli Architetto				

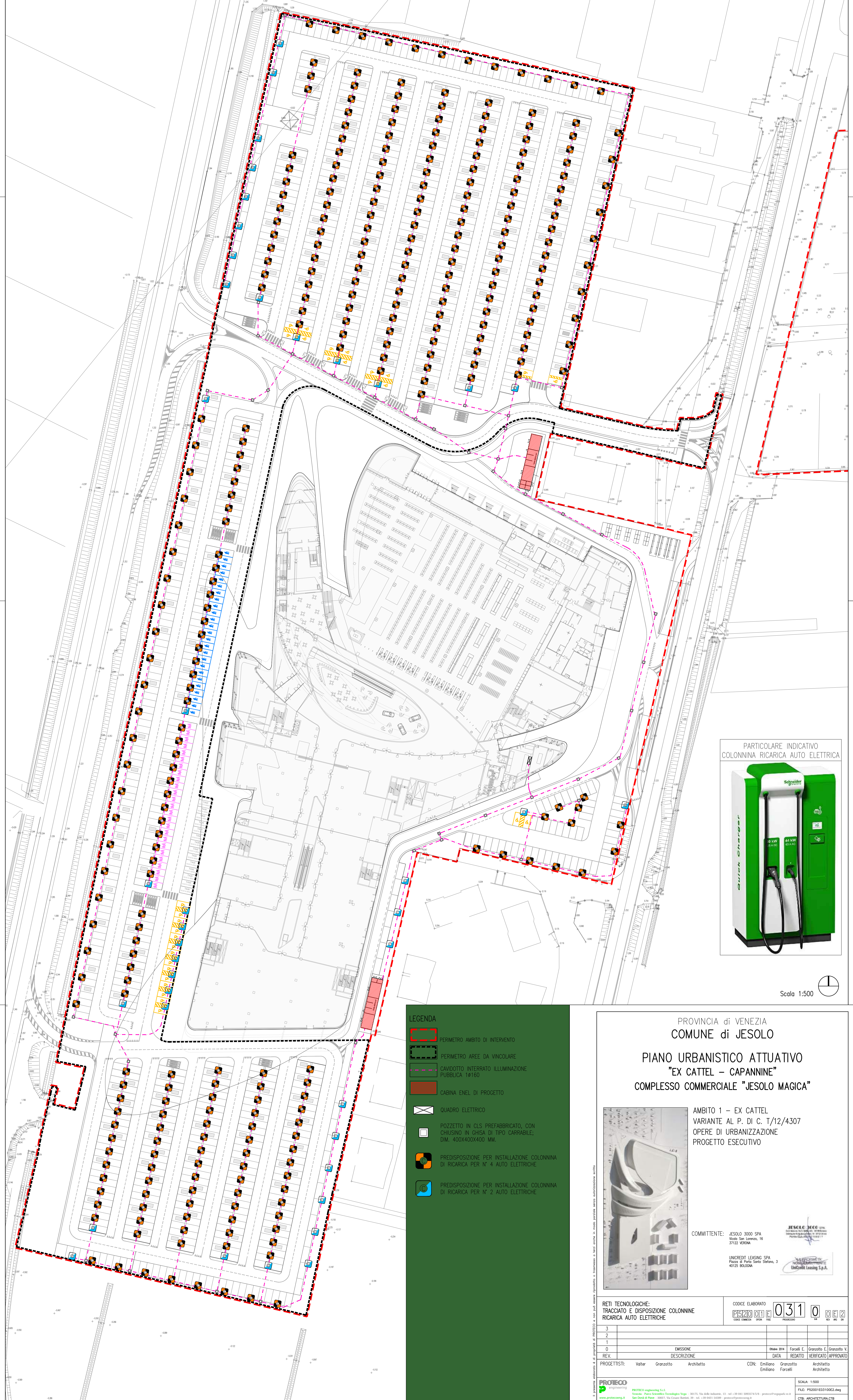
PROTECO engineering

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

www.protecoeng.it

SCALA:
 FILE: P52001E0320018.dwg
 CTB: ARCHITETTURA.CTB

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



PARTICOLARE INDICATIVO
COLONNINA RICARICA AUTO ELETTRICA



Scala: 1:500

LEGENDA

- PERIMETRO AMBITO DI INTERVENTO
- PERIMETRO AREE DA VINCOLARE
- CAVIDOTTO INTERRATO ILLUMINAZIONE PUBBLICA 10/160
- CABINA ENEL DI PROGETTO
- QUADRO ELETTRICO
- POZZETTO IN CLS. PREFABBRICATO, CON CHIUSINO IN GHISA DI TIPO CARRABILE; DIM. 400X400X400 MM.
- PREDISPOSIZIONE PER INSTALLAZIONE COLONNINA DI RICARICA PER N° 4 AUTO ELETTRICHE
- PREDISPOSIZIONE PER INSTALLAZIONE COLONNINA DI RICARICA PER N° 2 AUTO ELETTRICHE

PROVINCIA di VENEZIA
COMUNE di JESOLO
PIANO URBANISTICO ATTUATIVO
"EX CATTEL - CAPANNINE"
COMPLESSO COMMERCIALE "JESOLO MAGICA"



AMBITO 1 - EX CATTEL
VARIANTE AL P. DI C. T/12/4307
OPERE DI URBANIZZAZIONE
PROGETTO ESECUTIVO

COMITENTE: JESOLO 3000 SPA
Viale San Lorenzo, 16
37122 VERONA

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

JESOLO 3000 SPA
Via S. Lorenzo, 16
37122 VERONA

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

RETI TECNOLOGICHE:
TRACCIATO E DISPOSIZIONE COLONNINE
RICARICA AUTO ELETTRICHE

CODICE ELABORATO
P520 011 031 0 012

3					
2					
1					
0	EMMISSIONE	02/04/2014	Fioravanti E.	Granzotto E.	Granzotto V.
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDAITTO	VERIFICATO	APPROVATO
PROGETTISTI:	Valter Granzotto Architetto	CON:	Emiliano Granzotto Architetto	Fioravanti E. Architetto	Granzotto V. Architetto