

REGIONE VENETO		
		PROVINCIA DI VENEZIA
COMUNE DI JESOLO		

SOGGETTO PROPONENTE

FE.V.A. sas - via Vicolo Nuovo n. 63/A - 30027 San Donà di Piave (VE)
C.F. - P.IVA 03368600270

SOGGETTO PROPRIETARIO

PERSICO NICOLA - via Scotto n 2 - Villorba (TV)
C.F. - PRSNCL69R02L736O

**INTERVENTO PROPOSTO AI SENSI DELL'ART. 15
COMMA 2 TER DELLA LEGGE REGIONALE N. 32 DEL 29-11-2013
"Sviluppo e sostenibilità del turismo in Veneto"**

UBICAZIONE:		COMUNE DI JESOLO - via Adriatico		
		N.C.T. - Foglio 36 - mappali 9 - 10 - 11 - 13 - 15 - 96 - 97 e porzione mappali 3 - 4 - 95		
OGGETTO:		PROGETTO DI UN POLO SPORTIVO - TURISTICO - COMMERCIALE CON ANNESSI SERVIZI		
		MEDIANTE LA REALIZZAZIONE DI UN IMPIANTO SPORTIVO POLIVALENTE DI TIPOLOGIA		
		INDOOR PER LA PRATICA DEL CICLISMO SU PISTA. - DETTO VELODROMO - E SVILUPPO		
		DI EDIFICI COMMERCIALI - DIREZIONALI - RTA - ALBERGHIERI		
		RELAZIONE TECNICA - ILLUSTRATIVA DELL'INTERVENTO		
PROGETTISTI:		DIMOSTRAZIONE INTERESSE PUBBLICO - ED OPERE PUBBLICHE		
		Dott. Arch. Marco Pavan - via G. Leopardi n. 12 - 30027 San Donà di Piave (VE)		
		Geom. Alessandro Ferrazzo - via Argine San Marco n. 74 - 30027 San Donà di Piave (VE)		
REV.	DATA	DESCRIZIONE		TAVOLA AL001
001 002	03-10-2014 16-02-2015	RELAZIONE ILLUSTRATIVA		

Allegata
ALLA PROPOSTA D' ACCORDO DI PROGRAMMA PUBBLICO – PRIVATO
Tra
Regione Veneto
Comune di Jesolo (VE)
FE.V.A. sas
Persico Nicola

Per l'approvazione di un ambito strategico "finalizzato allo sviluppo e sostenibilità del turismo in Vento" ai sensi dell'articolo 15, comma 2 ter, della Legge Regionale n. 32 del 29-11-2013

**PROGETTO DI UN POLO SPORTIVO-TURISTICO CON ANNESSI SERVIZI PER LA
REALIZZAZIONE DI UN IMPIANTO SPORTIVO POLIVALENTE DI TIPOLOGIA INDOOR E
FINALIZZATO PREVALEMENTEMENTE ALLA DISCIPLINA CICLISTICA SU PISTA – VELODROMO
CATEGORIA 1ªA**

Ad integrazione e modifica della domanda presentata in data 04-10-2014

protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Identificativo messaggio: opec275.20141004171826.06162.01.1.18@pec.aruba.it

protocollo.provincia.venezia@pecveneto.it

Identificativo messaggio: opec275.20141004171826.06162.01.1.18@pec.aruba.it

comune.jesolo@legalmail.it

Identificativo messaggio: opec275.20141004171826.06162.01.1.18@pec.aruba.it

INDICE

- 01 INTRODUZIONE E RIFERIMENTI NORMATIVI
- 02 INTERESSE PUBBLICO
- 03. ESECUZIONE DELLE OPERE DI INTERESSE PUBBLICO
- 04 SERVIZI OFFERTI ALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE
- 05 DEFINIZIONE DEL VALORE DELLA PEREQUAZIONE
- 06 EVENTUALI INTERFERENZE CON STRUTTURE PUBBLICHE O PRIVATE
- 07 LA GESTIONE PRIVATA DELLA STRUTTURA
- 08 L'ORGANIZZAZIONE
- 09 PREVISIONE PROGRAMMA EVENTI
- 10 COSTI DELL'OPERA E PIANO ECONOMICO FINANZIARIO DELL'INTERVENTO
- 11 BENEFIT TERRITORIALE
- 12 DESCRIZIONE DELL INTERVENTO – PARTE PRIVATA
- 13 DESCRIZIONE DELL'AREA D'INTERVENTO
- 14 ASPETTI GENERALI DEL PROGETTO
- 15 SISTEMAZIONI ESTERNE
- 16 STANDARDS – VERDE – E SUDDIVISIONE DELL'AREA

1 INTRODUZIONE E RIFERIMENTI NORMATIVI

1.1 PREMESSA

Vengono di seguito descritti gli interventi finalizzati alla realizzazione di un progetto urbanistico ad opera di soggetti privati, di forte interesse pubblico, proposto in accordo di programma pubblico - privato nella località turistica di Jesolo, allo scopo di creare attrattive per un turismo extra stagionale anche nella Regione veneta, mediante la creazione di eventi sportivi e di spettacolo, di importanza nazionale ed internazionali, nei periodi autunnale ed invernale.

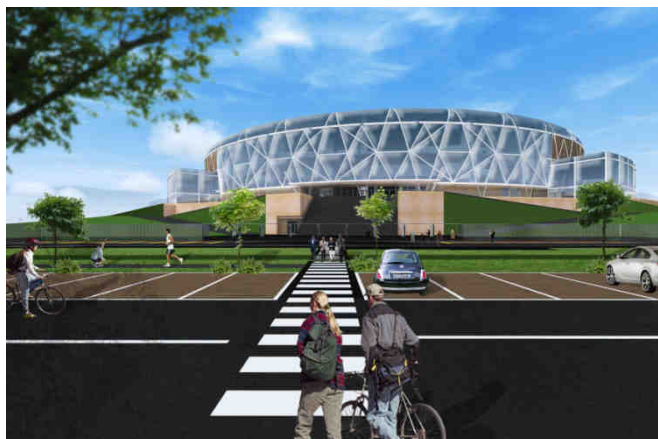
L'attività ludica e sportiva permetterà di attrarre nel territorio i flussi turistici europei, asiatici ed occidentali, per far conoscere ed apprezzare il territorio lagunare e regionale anche nei periodi meno favorevoli dell'anno; riuscendo quindi ad esplorare con escursioni guidate l'interno di un territorio che tra valli e città d'arte ha molto da offrire, anche a spiagge chiuse.



L'iniziativa viene attuata mediante la proposta di un accordo di programma pubblico - privato, nello spirito della Legge Regionale 29-11-2013 n. 32, articolo 15 comma 2 ter, su proposta della Fe.V.A. sas, con sede in San Donà di Piave, via Vicolo Nuovo n. 63/A. La società attuatrice (o in seguito denominata soggetto proponente) ha sottoscritto con i proprietari di una importante azienda agricola di Jesolo il preliminare di

acquisto (allegato alla documentazione trasmessa in atti), di un fondo di Ha 13.08.43 (sn), posto a margine della SR n. 43, in prossimità della grande circonvallazione del centro commerciale “ I giardini di Jesolo”, alle porte della città balneare, per costruire l'imponente complesso sportivo di cui tratta l'accordo di programma.

Si tratta di un palazzo dello sport, tecnologicamente avanzato, con attività complementari (ristorazione, sala congressi, palestra, SPA - estetica, uffici / ambulatori per medicina sportiva) avente capienza minima di 5186 posti a sedere e massima di 7500 oltre il personale occupato; costruito per promuovere eventi sportivi polivalenti (con vocazione prevalente del ciclismo su pista) e di spettacolo.



Con le sue dimensioni, il velodromo di Jesolo sarà il primo in Italia di categoria internazionale ed in grado di



ospitare eventi di primaria importanza quali: gare europee e mondiali.

Grazie alla collaborazione con operatori di primo livello e professionisti del settore, la società proponente potrà garantire un calendario eventi per otto mesi all'anno (da ottobre a maggio) in grado di attrarre nel territorio pubblico e turismo proveniente da tutte le parti del mondo, quindi, ridistribuirlo attraverso la promozione turistica delle nostre città d'arte venete.

La relazione espone anche l'elenco delle opere strutturali necessarie per garantire l'esecuzione del progetto tra cui:

- realizzazione di una bretella, ad unico senso di marcia, da via Mediterraneo per l'ingresso e l'uscita all'area di proprietà; con prospettiva di abbandonare l'attuale ingresso dalla SR n. 43 soggetto a futuro esproprio per la realizzazione della nuova viabilità “autostrada del mare”.
- realizzazione di una rotatoria tra la nuova bretella e via Vercelio con raccordo alla corsia di uscita dal centro commerciale “I giardini di Jesolo”. Questa soluzione permette di ripristinare l'originaria viabilità

costruita dalla società proprietaria del centro commerciale e persa nel senso di entrata dalla rotatoria dopo la realizzazione del tratto stradale via Mediterraneo.

- realizzazione di un ponte a due corsie sul canale Terzo. L'attraversamento del canale in una posizione più lontana dal manufatto consorziale risulta migliorativa per l'Ente territoriale, inoltre la viabilità interna all'ambito potrebbe, in futuro, divenire per un tratto di uso pubblico e rappresentare una valida alternativa alla strada podereale già prevista a margine della carreggiata dell'autostrada per dare accesso alle proprietà limitrofe; con notevole risparmio di denaro pubblico.

L'intervento è programmato nella prmissima periferia dalla città, in una posizione comoda e facilmente raggiungibile dall' autostrada e dall'aeroporto di Venezia, attraverso la strada regionale. Inoltre la sua collocazione a margine della grande rotatoria in zona scarsamente abitata, risulta meno invasiva per la popolazione residente. Nei pressi dell'ambito di intervento ci sono anche gli impianti sportivi comunali.

L'area è classificata dal vigente PRG ad uso agricolo, pertanto la destinazione di piano non è compatibile con l'intervento progettato. In assenza di PAT l'amministrazione locale non ha le competenze per approvare una variante urbanistica di tale portata pertanto la procedura prevista dalla citata normativa regionale risulta essere la più adatta ed immediata, in considerazione che l'intervento proposto non è compatibile con la destinazione attuale dell'area.

Una procedura ordinaria comporterebbe l'impiego di un eccessivo periodo di tempo, pertanto l'iter procedurale approvativo dell'Accordo di Programma risulta essere il più adatto, anche al fine del conseguimento più rapido degli obiettivi di interesse pubblico.

1.2 ACCORDI DI PROGRAMMA LEGGE REGIONALE 11/2004 E LEGGE REGIONALE N. 32/2013 e s.m.i..

L'art. 15 della Legge Regionale 29 novembre 2013 n. 32, denominata "Piano Casa Ter", ha introdotto il comma 2 ter all'art. 26 della Legge Regionale 24 aprile 2004 n. 11, che prevede quanto segue:

I progetti strategici di cui al comma 7 dell'articolo 42 della legge regionale 14 giugno 2013, n. 11 "Sviluppo e sostenibilità del turismo veneto", sono di interesse regionale ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge regionale 16 febbraio 2010, n. 11 , "Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2010" qualora comportino variante ai piani urbanistici e territoriali e sono approvati dalla Giunta regionale ai sensi dell'articolo 32 della legge regionale 29 novembre 2001, n. 35 "Nuove norme sulla programmazione".

Il comma 7 dell'articolo 42 della legge regionale 14 giugno 2013, n. 11 "Sviluppo e sostenibilità del turismo veneto", prevede: Sono, altresì, ammesse al fondo di rotazione di cui all'articolo 45 le reti di imprese e, cioè, le imprese che sottoscrivono un atto di associazione, anche a carattere temporaneo, di imprese ovvero le imprese aderenti ad un contratto di rete, ai sensi della vigente normativa, che realizzano progetti strategici di carattere strutturale ed infrastrutturale finalizzate ad attività di particolare interesse per lo sviluppo delle località turistiche, nel rispetto della vigente normativa. I progetti strategici devono, in particolare, creare:

a) prodotti turistici innovativi e di particolare interesse per l'area territoriale, anche ai fini della diversificazione dell'offerta turistica e della aggregazione tra attività ricettive e altri servizi turistici;

b) sinergie operative tra diversi comparti turistici della stessa area territoriale anche destinate al prolungamento della stagionalità.

L'articolo 6 comma 2, della legge regionale 16 febbraio 2010, n. 11 , "Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2010" stabilisce:

Successivamente all'acquisizione delle competenze urbanistiche da parte delle Province ai sensi dell'articolo 48, comma 4, della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 , ai fini dell'attuazione organica e coordinata di piani e progetti di interesse regionale la Giunta regionale, in deroga alla normativa vigente, esercita le competenze urbanistiche in relazione alle varianti agli strumenti urbanistici e territoriali eventualmente conseguenti all'approvazione di accordi di programma ai sensi dell'articolo 32 della legge regionale 29 novembre 2001, n. 35 "Nuove norme sulla programmazione", nonché di progetti strategici riguardanti interventi o programmi di intervento di particolare rilevanza ai sensi dell'articolo 26 della legge regionale n. 11 del 2004.

Infine, l'articolo 32 della legge regionale 29 novembre 2001, n. 35 "Nuove norme sulla programmazione" dispone: 1. Fermo restando quanto previsto dalla legge regionale 1 giugno 1999, n. 23 , per l'attuazione organica e coordinata di piani e progetti che richiedono per la loro realizzazione l'esercizio congiunto di competenze regionali e di altre amministrazioni pubbliche, anche statali ed eventualmente di soggetti privati, il Presidente della Giunta regionale può promuovere la conclusione di un accordo di programma, anche su richiesta di uno o più dei soggetti interessati, per assicurare il coordinamento delle azioni e per determinarne i tempi, le modalità, il finanziamento ed ogni altro connesso adempimento.

2. L'accordo può prevedere altresì procedimenti di arbitrato, nonché interventi surrogatori di eventuali inadempienze dei soggetti partecipanti, escluse le amministrazioni statali.

3. Per verificare la possibilità di concordare l'accordo di programma, il Presidente della Giunta regionale convoca una conferenza fra i soggetti interessati.

4. L'accordo consiste nel consenso unanime dei soggetti interessati, autorizzati a norma dei rispettivi ordinamenti in ordine alla natura e ai contenuti dell'accordo stesso. Esso è reso esecutivo con decreto del Presidente della Giunta regionale ed è pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto. L'accordo sostituisce ad ogni effetto le intese, i pareri, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta previsti da leggi regionali. Esso comporta, per quanto occorra, la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, nonché l'urgenza e l'indifferibilità dei relativi lavori, e la variazione integrativa agli strumenti urbanistici senza necessità di ulteriori adempimenti.

2. INTERESSE PUBBLICO

La realizzazione del progetto, in una zona a forte vocazione turistica come la località jesolana, ha un forte impatto sull'economia locale e territoriale. Pertanto si può affermare che i riscontri positivi sulla realizzazione dell'intervento sono di natura diretta (pubblicità, indotto economico ed occupazione) ed indiretta (opere pubbliche, implementazione dei servizi, maggior gettito erariale) così riassumibili:

1.BENEFICI

A - DIRETTI:

SOCIALI	<ul style="list-style-type: none">• Attraverso l'organizzazione accurata di eventi sportivi distribuiti nei mesi stagionali che vanno da settembre a giugno, si contribuirà ad allungare la stagione turistica estiva.• La pubblicità sui media contribuirà a consolidare l'immagine territoriale del turismo.
ECONOMICI	<ul style="list-style-type: none">• Afflusso controllato dei turisti nel periodo ottobre – maggio non si somma a quello estivo ed asseconda le esigenze delle Pubbliche Amministrazioni locali e regionali di creare un indotto economico extrastagionale nei mesi sfavorevoli.• Attuazione del progetto attraverso l'impiego di finanza privata senza oneri per la Pubblica Amministrazione.• rilancio dell'occupazione derivante dalla costruzione dell'opera e l'impiego delle maestranze.• Assunzione di personale dopo la sua costruzione per la gestione dell'edificio.
URBANISTICO	<ul style="list-style-type: none">• la Regione accoglierà una struttura sportiva unica nel suo genere e di prestigio.• Il progetto propone una struttura sportiva unica ed assente nel territorio nazionale, polivalente ed adatta ad ospitare vari eventi sociali promossi dalle associazioni pubbliche e private.• La costruzione del velodromo rappresenta un'opera edilizia di importante rilevanza ed impatto sociale, nonché un vanto per le amministrazioni locali e territoriali, per la sua unicità ed importanza.
RISPARMIO	<ul style="list-style-type: none">• l'edificio sarà realizzato senza contributi pubblici, interamente con finanziamento privato. Il soggetto gestore della struttura avrà anche l'opportunità di convenzionarsi con Il Coni e la Federazione ciclistica italiana per gli allenamenti pre-gare della nazionale e conseguentemente ospitare anche eventi sportivi istituzionali quali europei su pista e mondiali.
OCCUPAZIONE	<ul style="list-style-type: none">• Attraverso l'organizzazione di gare internazionali si creerà la domanda per gli operatori turistici (albergatori e ristoratori) che potranno impegnare le proprie strutture ricettive durante il periodo invernale.

B - INDIRETTI

OPERE PUBBLICHE	<ul style="list-style-type: none">• La società promotrice si impegna a realizzare opere pubbliche per un valore totale di € 4.314.071,40, di cui € 2.965.771,89 per l'esecuzione della nuova viabilità ed € 1.348.299,51 per il percorso ciclopeditonale di collegamento tra via Pirami ed il centro commerciale "i giardini di Jesolo" passando per l'ambito di intervento secondo il progetto preliminare delle tavole A 15, A 15.1 - 15.2 - 15.3 e capitolato speciale di appalto.• Organizzazione di eventi dedicati alla Pubblica Amministrazione di Jesolo fino al budget di € 100.000,00 a cura ed onere della società proponente.• Maggior gettito erariale• Possibilità di ospitare gli eventi del Comune.
-----------------	--

Per quanto sopra l'intervento rientra tra le iniziative previste dalla Legge Regionale n. 32/2013, di cui all'articolo 15, come sopra dimostrato e non crea interferenze con strutture analoghe sul territorio regionale e locale.

Produce reddito e benefici per la collettività derivanti da:

- occupazione
- rilancio dell'economia
- pubblicità
- promozione
- turismo
- economia
- Implementazione opere pubbliche
- Offerta

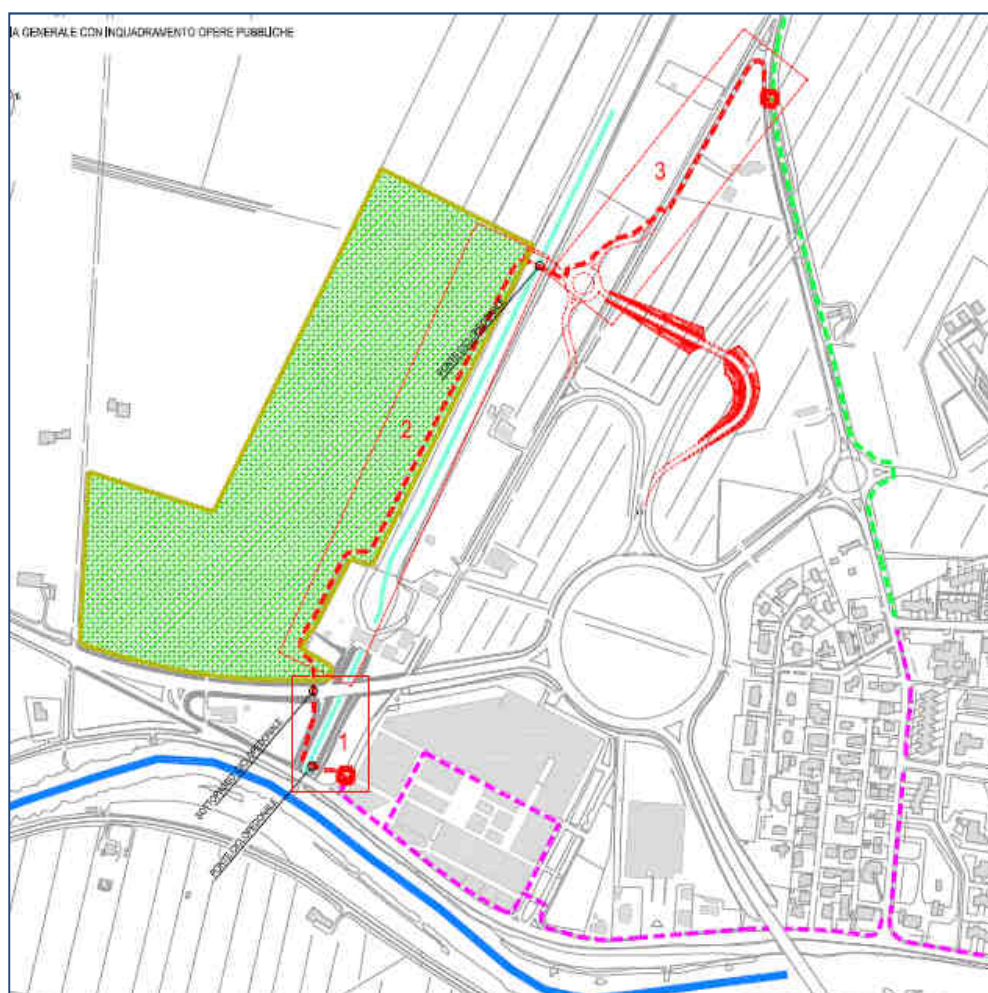
3. ESECUZIONE DELLE OPERE DI INTERESSE PUBBLICO

- Viabilità di collegamento tra Via Mediterraneo e via Vecellio
- Percorso ciclo-pedonale da via Piave Vecchia a Via Pirami, attraverso l'ambito di intervento e via Vecellio.

Al riguardo si veda il capitolato speciale d'appalto delle opere pubbliche allegato alla richiesta di accordo di programma.

1	- Costruzione di una bretella di accesso da viale Mediterraneo, di tipo monodirezionale, di sviluppo 375 m, larghezza complessiva del piano viario pari a 6 metri. La sede stradale è composta da n. 2 rampe con pendenza massima del 7% su rilevato e da un viadotto con luce pari a 30 m ed altezza libera di 5,50 metri rispetto all'attuale piano viario di viale Mediterraneo nel punto in cui la bretella lo scavalca.
2	- realizzazione di una rotatoria a 4 rami, uno dei quali ad un solo ingresso, di diametro esterno pari a

	40 m, con un'unica corsia nell'anello, di larghezza pari a 7,00 m come prescritto nel D.M.19.04.2006 e banchine laterali di 0,50 m.
3	- realizzazione di un ponte di prima categoria sul Canale Consortile Terzo che lambisce l'area d'intervento e crea il collegamento alla nuova rotatoria su via Tiziano Vecellio. Il manufatto ha luce pari a 38 m e una sezione stradale di 7 metri con un percorso pedonale posto su entrambi i lati di larghezza pari a 1,5 m sul lato sx e ml 2.50 sul lato dx (pista ciclabile).
4	Realizzazione di un percorso ciclopedonale fuori sede stradale, di km 1,15 composto da sede ciclabile di larghezza ml 2.50 a doppio senso e corsi pedonale in sede di larghezza ml 1.50. Il manto di usura è in materiale bituminoso. Sono complementari al percorso una passerella ciclopedonale di pari larghezza e lunghezza ml 22.41 ed un sottopasso in SR 43 di lunghezza mt 14,70 e rampe con pendenza max 5%. Il sottopasso sarà realizzato secondo l'allegato computo metrico e gli elaborati esecutivi.



Estratto della tavola A15.1 – tracciato pista ciclo pedonale e nuova bretella

Sono compresi nell'appalto tutti i lavori, le prestazioni, le forniture e le provviste necessarie per dare il lavoro completamente compiuto e secondo le condizioni stabilite dal capitolato speciale d'appalto, con le caratteristiche tecniche, qualitative e quantitative previste dal progetto esecutivo con gli eventuali relativi

allegati, con riguardo anche ai particolari costruttivi ed ai progetti esecutivi delle strutture e relativi calcoli, agli impianti tecnologici e relativi calcoli oltre che alla eventuale relazione geologica dei quali l'appaltatore dichiara di aver preso completa ed esatta conoscenza.

L'esecuzione dei lavori è sempre e comunque effettuata secondo le regole dell'arte e l'appaltatore deve conformarsi alla massima diligenza nell'adempimento dei propri obblighi.

Trova sempre applicazione l'articolo 1374 del codice civile.

I costi relativi alle opere pubbliche vengono riassunti nella tabella sotto.

ANALISI DEI COSTI DELLE OPERE PUBBLICHE

	CAPITOLO - DESCRIZIONE	COSTI PARZIALI	COSTI TOTALI
	BRETELLA – PONTE - ROTATORIA		
01	nuova viabilità come da relazione di stima doc R002	2.200.000,00	
02	Spese tecniche di progettazione direzione lavori 5%	110.000,00	
03	IVA punto 1 – 10%	220.000,00	
04	Contributo CNP 5% voce 02	5.500,00	
05	IVA 22% su voci 02 e 04	25.300,00	
07	Indennità di Esproprio – concessione – occupazione	331.909,66	
08	Imposta di registro su trasferimenti di cui alla voce 07	63.062,23	
09	Spese amministrative procedure di esproprio	10.000,00	
	Sommano da 01 a 09	2.965.771,89	2.965.771,89
	PISTA CICLOPEDONALE – PONTE - SOTTOPASSO		
10	Totale costi per impianto di cantiere	27.874,89	
11	Costruzione 1° stralcio pista ciclo-pedonale - fuori ambito	88.553,57	
12	Costruzione di passerella ciclo-pedonale su canale Terzo	175.367,03	
13	Costruzione di sottopasso su SR 43 - via Adriatico	177.292,90	
14	Costruzione 2° stralcio pista ciclo-pedonale - in ambito	157.479,94	
15	Costruzione 3° stralcio pista ciclo-pedonale - via Vecellio - fuori ambito	243.691,03	
16	Oneri della sicurezza D.Lgs 81/08 e s.m.i.	45.000,00	
17	Imprevisti 5% lettere A-B-C-D-E-F-G	45.762,96	
18	Spese tecniche (progetti architettonici, esecutivi, strutturali, impiantistica) 10%	96.102,23	
19	Collaudi e prove di laboratorio 5%	48.051,11	
20	Oneri previdenziali (su voci I - L = € 144,153,34) 5% inarcassa - Cipag	7.207,67	
21	IVA 22% su voci I-L-M (€ 151,361,01)	33.299,42	
22	IVA 10% su voci A-B-C-D-E-F-G-H	96.102,23	
23	Indennità di esproprio su acquisizione terreni e concessione	78.883,75	

24	Spese amministrative per procedimenti espropriativi, pubblicazioni, ecc (4%)	3.155,35	
25	Oneri previdenziali su voce Q, 5% inarcassa - Cipag	7.207,66	
26	IVA 22% su voce Q - R	2.279,86	
27	Imposta di registro su voce P per trasferimento	14.987,91	
	Sommano da 10 a 27	1.348.299,51	1.348.299,51
	TOTALE OPERE PUBBLICHE		4.314.071,40

4 SERVIZI OFFERTI ALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

La società organizzerà, a propria cura e spese, nella struttura "Velodromo" a partire dal secondo anno dall'entrata in esercizio dell'impianto, gli eventi della durata dalle 12 alle 24 ore, promossi dalla Pubblica Amministrazione di Jesolo, fino al conseguimento dell'importo di € 100.000,00 (centomila) onnicomprensivo e calcolato sulle sole spese organizzative, con il limite massimo di 4 eventi nell'arco dell' anno

5 DEFINIZIONE DEL VALORE DELLA PEREQUAZIONE

La perequazione urbanistica ha come obiettivo l'equa distribuzione tra il proponente e le Amministrazioni Pubbliche, dei benefici determinati dalla plusvalenza derivante dai diritti edificatori riconosciuti con l'approvazione dell'Accordo di Programma.

La plusvalenza risulta, in termini analitici, dalla differenza tra il valore dell'area con l'approvazione dell'Accordo di Programma ed il valore dell'area allo stato attuale, prima della variante urbanistica.

Trattandosi di un intervento unico nel suo genere, il cui risultato non è mai stato prodotto sul territorio nazionale, si è provveduto a consultare preventivamente l'Ufficio Tributi del Comune di Jesolo per attribuire un valore attendibile all'area dopo la variante urbanistica. Il valore dell'area edificabile ad Accordo di Programma approvato può essere determinato in ragione del 10% del costo totale dell'intervento pari ad € 4.000.000,00 (pari ad € 31.64/mq). Determinare il valore di trasformazione dell'area in ragione della volumetria porterebbe ad una errata valutazione dell'immobile in quanto si tratta di edificio con grande volume derivante dagli ampi spazi e dall'altezza ma con superfici destinate per il 75% a magazzini e spazi sportivi.

Plusvalore = Vattuale - Vvariante

Superficie = mq 126.412

Valore agricolo:

Si prende a valore agricolo quello assegnato per il calcolo dell'indennità di esproprio, ossia:

Mq 126.412 x €/mq 10,00 = **€ 1.264.120,00**

Valore dell'area a variante urbanistica approvata (come concordato con Ufficio Tributi):

Mq 126.412 x €mq 31,64 = € 3.999.675,80 circa **€ 4.000.000,00**

Plusvalenza:

Il valore della plusvalenza sarà determinato come detto dal Valore dell'area a destinazione Villaggio Turistico

Plusvalore = Val attuale – Val variante

€ 4.000.000,00 - € 1.264.120,00 = **€ 2.735.880,00**

Valore degli interventi di interesse pubblico benefici diretti.

Opere pubbliche (come sopra stimate) = € 4.314.071,40

Offerta servizi eventi comune = € 100.000,00

SOMMANO = **€ 4.414.071,40**

Determinazione della percentuale del beneficio pubblico sulla plusvalenza:

€ 4.414.071,40 / € 2.735.880,00 x 100 = **161,34 %.**

6 EVENTUALI INTERFERENZE CON STRUTTURE PUBBLICHE O PRIVATE

In tutto il territorio nazionale non esiste una struttura simile a quella progettata. Quella che più vi assomiglia è il Velodromo di Montichiari (BS) di categoria inferiore.

Gli impianti scoperti, presenti in Veneto, citati nella precedente tabella 1, sono obsoleti e non rispettano le ultime disposizioni del CONI e dell'UCI, in materia di standard qualitativi e dimensionali, per svolgere determinate manifestazioni internazionali.

Le competizioni ciclistiche più importanti sono quelle private (es: Giro d'Italia, gara a sei giorni, record dell'ora), mentre quelle pubbliche (mondiali ed olimpiadi) sono dedicate agli impianti statali salvo diverse disposizioni dell'Ente pubblico.

L'analisi comparativa quindi si sposta sugli impianti pubblici o privati esistenti in zona, che sono:

- PALA ARREX;
- Centro sportivo Play village;
- Palestra presso Istituto Superiore "Cornaro";
- impianti comunali di Jesolo ed Eraclea;

Ad eccezione del Pala ARREX nessuna delle strutture di cui all'elenco è in grado di soddisfare il bacino di utenti di un impianto come il Velodromo in progetto.

Gli impianti comunali e provinciali presenti in zona sono adatti al fabbisogno delle associazioni sportive locali e extra locali ma sono limitati dalle dimensioni di semplici palazzotti – palestra.

La costruzione del Velodromo permetterà a Jesolo, a mezzo di adeguate convenzioni, di candidarsi sia durante il periodo invernale che in quello estivo a competizioni di prestigio dell'atletica leggera ed altri sport.

Risulta infatti assodato che il CONI vede di buon grado la candidatura sportiva ai mondiali di determinate discipline sportive minori Venezia e l'unico Comune che possiede una struttura idonea e la giusta ricettività, in Provincia, è Jesolo.

L'impianto del Velodromo potrebbe implementare la richiesta di queste manifestazioni i cui benefici si riversano nella località.

7 LA GESTIONE PRIVATA DELLA STRUTTURA

La gestione dell'impianto sarà privata senza supporto di Enti istituzionali come il Coni, le Pubbliche amministrazioni, o le società partecipate da Enti Pubblici.

In tal modo tutti i costi gravano sul privato anziché sul pubblico.

La scelta permette una maggiore flessibilità nelle scelte organizzative ed un rientro più veloce dell'investimento.

Per gestire la struttura è stata costituita la ISAV Sport & Marketing Srl, dopo aver studiato per due anni i modelli manageriali dei Velodromi di tutta Europa, verificandone le carenze ed i successi.

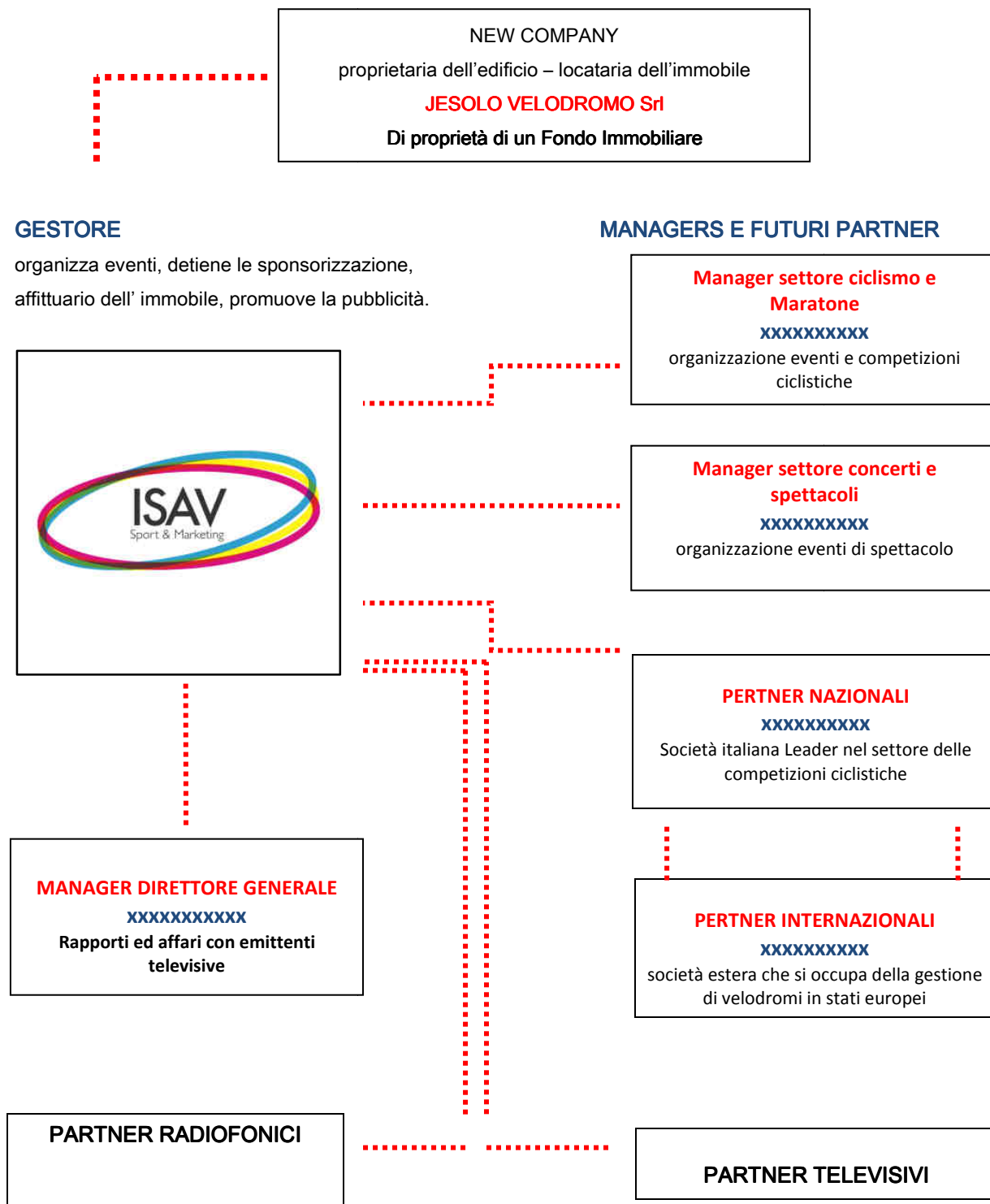
L'esperienza maturata ha portato allo sviluppo dell'attuale progetto dell'impianto polisportivo, ma anche adattato per eventi di spettacolo, ed identificare dei manager di sicuro successo per la gestione coordinata dell'impianto. Il modello organizzativo è stato premiato dalla fiducia degli sponsor che già nella fase progettuale stanno aderendo con interesse al programma eventi e pubblicità.

La società ha impostato un'organizzazione basata sulla meritocrazia affidando l'incarico di sviluppo delle iniziative sportive e di spettacolo a manager e grandi società che operano in Italia ed all'Estero. Questo modello organizzativo è quello che garantisce il miglior risultato in quanto ogni membro dello staff lavora per il proprio guadagno essendo premiato in rapporto al successo delle proprie iniziative.

Nella pagina seguente si riporta il modello di gestione dell'impianto depurato dei nominativi che non si rendono disponibili per motivi di riservatezza. Le informazioni potranno essere edotte dopo l'approvazione della Delibera.

8 L'ORGANIZZAZIONE

SCHEMA ORGANIZZATIVO MANAGEMENT



9 PREVISIONE PROGRAMMA EVENTI

A. PROGRAMMA SETTIMANALE CON EVENTO NEL FINE SETTIMANA

MESE	ORA	GIORNO						
SETTEMBRE		LUNEDI'	MARTEDI'	MERCOLEDI'	GIOVEDI'	VENERDI'	SABATO	DOMENICA
1° TURNO	07:00	APERTURA	APERTURA	APERTURA	APERTURA	APERTURA	APERTURA	APERTURA
1° TURNO	08:00						EVENTO	EVENTO
1° TURNO	09:00	Allenamenti	Allenamenti	Allenamenti	Allenamenti	Allenamenti		
1° TURNO	10:00	Ciclismo	ciclismo	ciclismo	ciclismo	ciclismo	MUSICA	MUSICA
1° TURNO	11:00						SPORT	SPORT
1° TURNO	12:00						SPETTACOLO	SPETTACOLO
1° TURNO	13:00						FIERE	FIERE
1° TURNO	14:00	PAUSA	PAUSA	PAUSA	PAUSA	PAUSA	GARE	GARE
1° TURNO	15:00	All.to altri				PREPAZIONE STRUTTURA PER EVENTO		
2° TURNO	16:00	sport						
2° TURNO	17:00							
2° TURNO	18:00	Apertura						
2° TURNO	19:00	pista al pubb.						
2° TURNO	20:00							
2° TURNO	21:00							
2° TURNO	22:00							
2° TURNO	23:00	CHIUSURA	CHIUSURA	CHIUSURA	CHIUSURA	CHIUSURA	CHIUSURA	CHIUSURA

B. PROGRAMMA SETTIMANALE CON EVENTO DURANTE LA SETTIMANA

MESE	ORA	GIORNO						
SETTEMBRE		LUNEDI'	MARTEDI'	MERCOLEDI'	GIOVEDI'	VENERDI'	SABATO	DOMENICA
1° TURNO	07:00	APERTURA	APERTURA	APERTURA	APERTURA	APERTURA	APERTURA	APERTURA
1° TURNO	08:00	Aperto al	EVENTO	EVENTO			Aperto al	EVENTO
1° TURNO	09:00	Pubblico			T.		Pubblico	
1° TURNO	10:00		MUSICA	MUSICA				
1° TURNO	11:00	Tutti gli sport	SPORT	SPORT			Tutti gli sport	
1° TURNO	12:00		SPETTACOLO	SPETTACOLO				
1° TURNO	13:00		FIERE	FIERE				
1° TURNO	14:00	PAUSA	GARE	GARE	PAUSA	PAUSA		
1° TURNO	15:00	PREPAZIONE STRUTTURA PER EVENTO			All.to altri		PREP.	
2° TURNO	16:00				sport		STRUTTURA	
2° TURNO	17:00						PER EVENTO	
2° TURNO	18:00							
2° TURNO	19:00							
2° TURNO	20:00							
2° TURNO	21:00							
2° TURNO	22:00							
2° TURNO	23:00	CHIUSURA	CHIUSURA	CHIUSURA	CHIUSURA		CHIUSURA	CHIUSURA

10 COSTI DELL'OPERA E PIANO ECONOMICO FINANZIARIO DELL'INTERVENTO

ANALISI DEI COSTI ANNUALI PRESUNTI

Non ci sono costi da sostenere da parte della Pubblica Amministrazione.

L'analisi dei costi è ricavata da indagini medie di mercato tra le strutture italiane e quelle europee simili al fabbricato in progetto

TABELLA A2 – COSTI FISSI E DI GESTIONE		
ANALISI DEI COSTI ORDINARI DI ESERCIZIO		
N	DESCRIZIONE CAPITOLI DI SPESA	TOT. LORDO
1	COSTI PERSONALE DIPENDENTE O COLLABORATORI	€ 600.000,00
	COSTI STIPENDI E CONTRIBUZIONE LORDA	
	n. 1 risorsa umana con mansione di Direttore generale	
	n. 3 risorse umane con mansione di personale amministrativo - orario dalle 08:00 - 18:00	
	n. 2 risorse umane (meccanico-coach) - due turni di lavoro giornalieri	
	n. 1 risorsa umana con mansione di personale tecnico (respons. Manutentore impianto elettrico)	
	n. 2 risorse umane con mansione di personale tecnico (pulizie e sanificazioni)	€ 600.000,00
2	COSTI AFFIDAMENTO APPALTI DI MANUTENZIONE OUTSOURCING	€ 550.000,00
	contratto stagionale per manutenzione del verde ed aree esterne	€ 60.000,00
	contratto O&M con ditta impiantistica meccanica - elettrica	€ 50.000,00
	Personale di assistenza extra durante gli eventi sportivi e di spettacolo	€ 250.000,00
	servizio di sorveglianza interna ed esterna	€ 80.000,00
	Assunzione ad evento di medico di soccorso con infermiere e mezzo ambulanza	€ 110.000,00
3	COSTI ASSICURATIVI	€ 80.000,00
	assicurazione All risk annuale (edificio, personale, RC vs terzi, atti vandalici, incendio, pubblico)	€ 80.000,00
4	COSTI PUBBLICITARI	€ 129.500,00
	affitto mensile spazio pubblicitario su giornale	€ 64.000,00
	affitto spazio web	€ 5.500,00
	affitto spazio televisivo	€ 35.000,00
	diritti SIAE	€ 25.000,00
5	SPESE UTENZE - CANCELLERIA	€ 600.000,00
	utenze elettrica (12 mesi)	€ 275.000,00
	utenze riscaldamento (6 mesi)	€ 180.000,00
	costi climatizzazione estiva (2 mesi)	€ 50.000,00
	utenze idrica(12 mesi)	€ 25.000,00
	utenze telefoniche - televisive	€ 15.000,00
	costi cancelleria + prodotti d'igiene	€ 30.000,00
	Costi gestione e raccolta rifiuti annua (ALISEA)	€ 25.000,00
6	GETTONI E RIMBORSI SPESE MANAGER	€ 120.000,00
	contratto annuale rimborso spese Manager organizzatore eventi ciclismo	€ 60.000,00
	contratto annuale rimborso spese Manager organizzatore altri eventi	€ 60.000,00

7	INDENNITA' VIAGGI E TRASFERTE	€	53.400,00
	leasing 2 mezzi aziendali - ammortamento 4 anni	€	15.000,00
	Spese carburanti	€	8.400,00
	Rimborso spese viaggio, biglietti aerei, hotel, pranzi - estero	€	30.000,00
8	ACCANTONAMENTI ED IMMOBILIZZAZIONI PER MANUTENZIONI ORDINARIE PERIODICHE	€	100.000,00
	immobilizzazione annua capitale per manutenzioni all'immobile	€	100.000,00
9	COSTI AMMINISTRATIVI	€	140.000,00
	Consulenza legale	€	25.000,00
	consulenza fiscale	€	35.000,00
	Indennità annuali	€	..80.000,00
	TOTALE COSTI	€	2.372.900,00
	TOTALE COSTI NETTI =	€	2.372.900,00

ANALISI DEI RICAVI ANNUALI PRESUNTI E PROGRAMMA EVENTI

La sottostante tabella di analisi dei ricavi deriva da indagini comparative con altre strutture italiane ed europee gestite da aziende private. Per riservatezza nella tabella vengono indicate solo le attività di promozione eventi previste e non il nominativo degli artisti o degli spettacoli da organizzare.

Si intende promuovere

n. 08 eventi sportivi di rilevante importanza

n. 06 eventi sportivi di minor importanza

n. 14 concerti artisti italiani

n. 08 concerti artisti internazionali

n. 04 organizzazione show

n. 06 eventi live contemporanei

n. 03 convention ed esposizioni

prevedendo l'afflusso di circa 160.000 persone come segue

TABELLA A3 – ANALISI DEI RICAVI ANNUI DI GESTIONE relativo al calendario eventi

N	DESCRIZIONE	TOT. LORDO
1	EVENTI SPORTIVI DI RILEVANTE IMPORTANZA	€ 840.000,00
	N. 8 eventi internazionali (competizioni tra Stati, gara record individuale, gara record a squadre)	
	Biglietteria n. 16.000 presenze x € 15,00	€ 240.000,00
	Sponsor ad evento n. 8 x € 60.000,00	€ 480.000,00
	Vendite media bar ristorante – chioschi panini e piadine su n. 16000 persone (euro 6,00 /persona)	€ 96.000,00
	Incassi parcheggio n. 16000 x € 1,50	€ 24.000,00
2	EVENTI SPORTIVI DI MINOR IMPORTANZA	€ 285.000,00
	N. 6 eventi nazionali (competizioni tra squadre professionisti ed atleti ex glorie sportive)	
	Biglietteria n. 6.000 presenze x € 15,00	€ 90.000,00
	Sponsor ad evento n. 6 x € 25.000,00	€ 150.000,00
	Vendite media bar ristorante – chioschi panini e piadine su n. 6000 persone (euro 6,00 /persona)	€ 36.000,00
	Incassi parcheggio n. 6000 x € 1,50	€ 9000,00

VELODROMO DI JESOLO
Relazione tecnica illustrativa

2	CONCERTI ARTISTI ITALIANI	€ 1.715.000,00
	14 Concerti l'anno da 4-6000 spettatori Si ipotizza una affluenza media di 5000 spettatori	
	Biglietteria n. 56.000 presenze x € 25,00	€ 1.400.000,00
	Vendite media bar ristorante – chioschi panini e piadine su n. 56000 persone (euro 6,00 /persona)	€ 336.000,00
	Incassi parcheggio n. 56000 x € 1,50	€ 84.000,00
3	CONCERTI ARTISTI INTERNAZIONALI	€ 1.700.000,00
	8 Concerti l'anno da 5-6000 spettatori. Si ipotizza una affluenza media di 5000 spettatori	
	Biglietteria n. 40.000 presenze x € 35,00	€ 1.400.000,00
	Vendite media bar ristorante – chioschi panini e piadine su n. 40000 persone (euro 6,00 /persona)	€ 240.000,00
	Incassi parcheggio n. 40000 x € 1,50	€ 60.000,00
4	ORGANIZZAZIONE SHOW	€ 220.000,00
	4 show l'anno da 2-4000 spettatori (es. Brignano, Fiorello, Travaglio, etc) . Si ipotizza una affluenza media di 2000 spettatori	
	Biglietteria n. 8.000 presenze x € 20,00	€ 160.000,00
	Vendite media bar ristorante – chioschi panini e piadine su n. 8000 persone (euro 6,00 /persona)	€ 48.000,00
	Incassi parcheggio n. 8000 x € 1,50	€ 12.000,00
5	EVENTI LIVE CONTEMPORANEI	€ 907.500,00
	6 eventi l'anno da 5-6000 spettatori. Si ipotizza una affluenza media di 5500 spettatori	
	Biglietteria n. 33.000 presenze x € 20,00	€ 660.000,00
	Vendite media bar ristorante– chioschi panini e piadine su n. 33000 persone (euro 6,00 /persona)	€ 198.000,00
	Incassi parcheggio n. 33000 x € 1,50	€ 49.500,00
6	CONVENTION ED ESPOSIZIONI	€ 213.000,00
	n. 3 convention organizzate per aziende che vogliono la loro fiera privata con affitto totale della struttura	
	Affitto parterre ed accessori € 15.000,00 /giorno x 4 giorni x 3 aziende	€ 180.000,00
	Sponsor ad evento	
	Diritti televisivi n.	
	Vendite solo bar previste su n. 6000 persone (euro 2,50 /persona)	€ 15.000,00
	Incassi ristorante (euro 20/persona) x10% (percentuale su incassi)	€ 12.000,00
	Incassi parcheggio n. 6000 x € 1,00	€ 6.000,00
7	GESTIONE SPAZI COMPLEMENTARI	€ 40.000,00
	Sala congressi, palestra, SPA	
	spazio palestra (500 mq x € 5,00)	€ 25.000,00
	spazio SPA / wellness (300 mq x € 5,00)	€ 15.000,00
8	AFFITTO A SQUADRE E PROFESSIONISTI	€ 328.500,00
	Affitto struttura sportiva per le squadre professioniste di ciclismo che si allenano nei periodi non agonistici	
	Orario: 8:00 – 14:00 da Novembre a Gennaio (90 giorni): € 3500/giorno x 90 giorni	€ 315.000,00
	Supporto ns personale meccanico-magazzino	€ 13.500,00
9	ALTRI RICAVI	€ 240.000,00
	Affitto pista giornaliera per gli atleti amatoriali che vogliono allenarsi / squadre non professionisti	
	Orario: 18:00 – 22:00 da Ottobre a Maggio. Si ipotizza da ns indagini conoscitive con altri velodromi europei un interesse territoriale che si estende dalla Slovenia a Reggio Emilia di atleti che cercano strutture su cui provare la propria bici od allenarsi in pista.	
	Afflusso giornaliero: 150 persone	
	n. 150 media x € 10,00 (con cambio ruote obbligatorio) x 160 giornate	€ 240.000,00
10	ALTRI RICAVI	

	Non viene compreso nel computo ricavo l'indotto turistico che genera per la società il trasferimento dei turisti e le prenotazioni presso hotel e ristoranti di Jesolo, le visite guidate organizzate verso le città d'arte. Gli eventuali contributi da parte di Enti pubblici	
	TOTALI RICA VI (capitoli da 1 a 10)	€ 6.489.000,00
	TABELLA AFFITTI SPAZI PUBBLICITARI	
11	RICA VI DA AFFITTI SPAZI PUBBLICITARI DENTRO E FUORI IL VELODROMO	€ 1.500.000,00
	TOTALI RICA VI	€ 8.010.000,00

N.B: Nella tabella sopra esposta non sono stati considerati incassi derivanti da eventuali diritti televisivi o l'impiego della struttura per altri sport. Inoltre la gestione del Velodromo di Jesolo prevede anche eventi all'esterno della struttura.

ANALISI SINTETICA DEI COSTI DELL'OPERA

Si riassumono nella tabella, A1 riportata sotto, l'analisi presunta dei costi dell'intervento basata sui preventivi di spesa ed i computi metrici estimativi riferiti ai prezzi medi di mercato.

COSTI DI COSTRUZIONE DELL'OPERA ED OPERE COMPLEMENTARI PUBBLICHE		
N	DESCRIZIONE CAPITOLO DI SPESA	SPESA NETTO
1	COSTI RELATIVI ALLA COSTITUZIONI SOCIETARIE	€ 20.000,00
1,1	COSTITUZIONE SOCIETA' DI SCOPO IMMOBILIARI	
1,2	prestazioni professionali commercialista per 2 New. Co Srl	€ 10.000,00
1,3	prestazioni professionali notarili per costituzione 2 New. Co Srl	€ 5.000,00
1,4	versamento capitale sociale New.CO srl - 25% di € 10,000,00	€ 5.000,00
2	COSTI DI ACQUISIZIONE DEL TERRENO	€ 4.020.000,00
2,1	acquisizione di terreno edificabile da soggetti privati	
2,2	valore di acquisto terreno	€ 4.000.000,00
2,3	spese notarili + imposte catastali ed ipotecarie	€ 20.000,00
3	COSTI START-UP PROGETTO (tecnici, analisi, varie)	€ 120.000,00
3,1	spese generali per analisi di mercato, management, viaggi, colloqui	€ 120.000,00
4	COSTI DI PROGETTAZIONE	€ 821.900,00
4,1	PROGETTAZIONE VARIANTE URBANISTICA L.R. N. 32/2013	
4,2	preliminare architettonico	€ 30.000,00
4,3	indagine geotecnica della area + analisi terre e rocce da scavo	€ 2.400,00
4,4	preliminare modello strutturale	€ 15.000,00
4,5	progettazione ambientale, rischio idrogeologico, tavole progettuali varie, ecc.	
	acustica, NTA, relazioni, pareri Enti, accordo di programma, ecc	€ 50.000,00

4,6	rilevo GPS piano altimetrico + frazionamento catastale area	€ 3.500,00
	PROGETT. ARCHITETTONICA PRELIMINARE – DEFINITIVA – ESECUTIVA	
4,7	progettazione architettonica definitiva + P.D.C. + capitoli + interni	€ 100.000,00
4,8	progettazione strutturale definitiva + capitoli	€ 100.000,00
4,9	progettazione impiantistica definitiva + capitoli + CSP Dlgs 81/08	€ 200.000,00
	DIREZIONE LAVORI E CONTROLLI	
4,9	direzione lavori architettonica + controllo contabilità	€ 100.000,00
4,1-0	direzione lavori strutturale + controllo contabilità	€ 100.000,00
4,1-1	direzione lavori impiantistica + controllo contabilità + CSE Dlgs 81/08	€ 79.000,00
	COLLAUDI E CERTIFICAZIONI - AGIBILITA'	
4,1-2	collaudo strutturale	€ 18.000,00
4,1-3	collaudo impiantistica ed acustica	€ 24.000,00
5	COSTI PUBBLICITARI	€ 32.000,00
	CONTRATTO CON AGENZIA 5% DEGLI INCASSI PUBBLICITARI	
5,3	realizzazione sito web, aggiornamenti e sviluppo social network	€ 20.000,00
5,4	spese di tipografia grafica	€ 12.000,00
6	COSTI DI COSTRUZIONE GENERALI	€26.198.950,00
6,1	strutture di fondazione	€ 1.500.000,00
6,2	strutture in elevazione	€ 6.890.750,00
6,3	opere edili di facciata (tamponamenti, serramenti, isolamenti, carpenteria metallica)	€ 1.413.200,00
6,33	manto di copertura e linee vita	€ 800.000,00
6,4	realizzazione pista	€ 594.000,00
6,5	spazi atleti e centro pista	€ 256.000,00
6,5	locale palestra ed uffici	€ 237.000,00
6,6	zona stampa e media	€ 80.000,00
6,7	hall e distributivo	€ 1.014.000,00
6,8	spazi commerciali	€ 742.000,00
6,9	spogliatoi ,bagni, docce	€ 405.000,00
6,1-0	magazzini e locali tecnici	€ 57.000,00
6,1-1	spalti e poltrone	€ 400.000,00
6,1-2	impiantistica elettrica e domotica, audio e video	€ 3.380.000,00
6,1-3	impiantistica meccanica - climatizzazione - riscaldamento - sanitaria	€ 3.550.000,00
6,1-4	urbanizzazione area esterna, viabilità e parcheggi privati	€ 3.500.000,00
6,1-5	deviazione e nuova realizzazione linea idrica comunale	€ 230.000,00
6,1-6	realizzazione nuova rete fognaria - telecom - gas	€ 800.000,00
6,1-7	realizzazione impianto fognario privato a norma e smaltimento acque	€ 350.000,00
7	OPERE PUBBLICHE	€ 3.139.073,43
	OPERE PUBBLICHE DA REALIZZARE - iva 10%	
7,1	Bretella – ponte - rotatoria	2.310.000,00
7,2	Pista ciclo pedonale	1.009.073,43
8	SPESE PER PROCEDURE AMMINISTRATIVE	€ 420.908,44
8,1	SPESE DI PROCEDURA ESPROPRIATIVA, INDENNIZZI	€ 387.717,71

8,2	fidejussione assicurativa su opere pubbliche (1% valore opere)	€ 33.190,73
9	OPERE PUBBLICHE ED ONERI DI URBANIZZAZIONE	€ 640.872,00
	ONERI DI URBANIZZAZIONE	
9,1	oneri di urbanizzazione primaria - scomputati	
9,2	oneri di urbanizzazione secondaria - scomputati parzialmente	€ 450.000,00
9,3	oneri relativi al costo di costruzione tabellare (€ 238,59 mq) 5%	€ 190.872,00
10	SPESE GENERALI ALTRI COSTI	€ 1.300.000,00
	ALLESTIMENTO AREE ATTREZZATE ED ARREDI INTERNI	
10,1	Arredamento palestra, sala convegni ed uffici	€ 650.000,00
10,2	Spese generali per amministrazioni societarie	€ 600.000,00
10,3	Spese per assistenza legale e contrattuale	€ 50.000,00
11	TOTALE COSTI	€ 1.500.000,00
11,1	IMPREVISTI	€ 1.500.000,00
	TOTALE COSTI ED IMPREVISTI	€ 38.213.703,87

Oneri finanziari

Importo prestito	38.213.703,87	Rata mensile	€ 262.867,22
Tasso	5,500%	Numero rate	240
Durata prestito	20	Totale interessi	€ 24.874.428,64
Data di inizio	01/07/2018	Costo totale prestito	

TOTALE COSTI PRESUNTI = € 63.088.132,15

UTILI DI GESTIONE

Ricavi – costi = utili EDBA

€ 8.010.000,00 - € 2.372.900,00 = € 5.637.100,00

DEBITO € 63.088.132,15

Accantonamento annuo per spese ed utili societari = € 1.000.000,00

Break Even Point = 14 – 16 anni

11 BENEFIT TERRITORIALE

Riassumendo i vantaggi di pubblico interesse legati al successo dell'iniziativa, avremmo quanto segue:

- + 159.000** presenze previste in media nei periodi extra stagionali attraverso la realizzazione di eventi assenti nel territorio;

2. possibili abbinamenti agli eventi del velodromo con quelli cittadini (mercatini di natale, esposizioni, fiere enogastronomiche, ecc.) per creare un indotto economico a negozianti, albergatori e ristoratori.
3. aumento della visibilità / notorietà cittadina e regionale, con possibile promozione turistica delle risorse territoriali.
4. Costi nulli per la Pubblica Amministrazione poiché gli eventi sono promossi e finanziati dalla società di gestione.
5. Costruzione di opere pubbliche (viabilità e pista ciclo-pedonale).
6. Creazione di occupazione nella costruzione e gestione della struttura.

AZIONI DI COORDINAMENTO CON ENTI DI PROMOZIONE TURISTICA TERRITORIALE PER RILANCIO DEL TURISMO E DELL'OCCUPAZIONE

Mediante la collaborazione con le associazioni di categoria si può migliorare la gestione dell'indotto turistico, con notevole beneficio per la cittadinanza



12 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO – PARTE PRIVATA

PROGETTO STRUTTURA TURISTICO – SPORTIVA

La grande struttura sportiva progettata contiene al suo centro una pista in pino siberiano, lunga 250 metri, per l'attività del ciclismo su pista, gli allenamenti e soprattutto favorire la gestione di grandi eventi sportivi del ciclismo ed attività agonistiche a tutti i livelli. All'interno dell'anello saranno ricavati degli spazi per altre discipline sportive.

La scelta della prevalenza ciclistica, rispetto ad altri sport, è giustificata in quanto il Veneto è una Regione a forte vocazione agonistica ed amatoriale per quanto riguarda questa disciplina sportiva, inoltre non essendoci altre strutture simili già costruite il velodromo a Jesolo è l'ambiente ideale per l'allenamento dei ciclisti, anche provenienti dall'estero, grazie alla presenza territoriale delle strutture di accoglienza e

ristorazione.

Nel nostro Paese non sono presenti impianti sportivi coperti delle dimensioni di quello in progetto a causa degli elevati costi, di costruzione e di gestione. Serve infatti un imponente struttura per alloggiare una pista a norma dei regolamenti U.C.I. di metri 250 con relativi spalti, magazzini, servizi igienici, logistica, ecc. ed i costi sono consistenti. L'unico velodromo indoor finora costruito è quello federale di Montichiari (BS), ma la struttura è tarata per ospitare al massimo 2000 persone quindi può ospitare solamente eventi juniores.

Al contrario il velodromo di Jesolo con i suoi 5184 spettatori seduti, può ospitare al suo interno fino a 7500 persone oltre al personale addetto all'impianto ed alle manifestazioni in gara, è pensato quale categoria internazionale adatta ad ospitare i massimi eventi.

SCELTA DEL PROGETTO DI UNA STRUTTURA SPORTIVA COPERTA INTERNAZIONALE

Nel 1960 fu inaugurato in Italia il Velodromo olimpico di Roma in occasione della XVII Olimpiade. Si trattava di una pista in legno circondata da spalti in grado di ospitare 17.660 spettatori all'aperto. Andò in disuso già dal 1968 in quanto si cominciarono a costruire nel mondo edifici coperti (vedasi il velodromo di Berlino) che permettevano di tentare il record senza essere sottoposti a variabili tipo l'umidità, il vento ed altro. Da allora i mondiali su pista sono stati svolti nelle altre nazioni e nel nostro Paese questo tipo di competizione non ha più avuto seguito. Dopo l'Olimpico ha visto giorni di gloria il Vigorelli di Milano, anche esso inesorabilmente divenuto obsoleto in quanto parzialmente a cielo aperto.

In conclusione grandi eventi sportivi come i campionati del mondo, le Olimpiadi e le gare da record si svolgono da decenni fuori dall'Italia, nelle nazioni provviste di strutture indoor all'avanguardia come: Manchester, Londra, Barcellona, Zurigo, Berlino, Giappone, Cina, America e Sud America, ecc. ecc.

In Italia ed in generale nell'Europa mondo il settore della produzione di biciclette da competizione made in Italy e relativi accessori sportivi ha registrato negli ultimi due anni + 1,8% di produzione, grazie alla maggior domanda di esportazione. Il grafico a destra evidenzia che l'Italia ha un importante quota del mercato di questo prodotto.



Per quanto sopra risulta chiaro che la scelta progettuale impostata su Jesolo permetterà a strutture istituzionali come il CONI o la Federazione Ciclistica Italiana di usufruire di uno strumento competitivo con gli Stati europei, occidentali ed asiatici, ed altri in cui il ciclismo è uno sport molto sentito.

Scelte progettuali legate all'indirizzo sportivo prevalente del ciclismo

Il ciclismo in tutto il mondo viene praticato su strada e su pista. In Italia eventi sportivi come il Giro d'Italia, la Milano – San Remo, la Tirreno - Adriatico, Roma strade bianche, la Gran Fondo delle Dolomiti, ed altre

VELODROMO DI JESOLO

Relazione tecnica illustrativa



competizioni minori, si svolgono all'aperto ed accolgono atleti di tutte le nazioni. Mediante tali competizioni e grazie alla divulgazione dei media, soprattutto delle reti televisive, quali RAI 3, RAI Sport, SKY, Bike channel, ecc., il ciclismo fa conoscere al pubblico appassionato il nostro territorio italiano.

Nel 2014 il Giro d'Italia è partito dall'Irlanda per replicare il successo già consolidato in Olanda e Danimarca. Nei Paesi nordici il pubblico si posta ai margini delle strade per vedere i professionisti che si cimentano in percorsi più difficili. Molti di questi tifosi si spostano di tappa in tappa per seguire i propri atleti alloggiando nelle varie strutture ricettive sparse per il territorio. Esiste dunque un flusso di tifosi che viaggiano per seguire le competizioni sportive più acclamate e divengono ed entrano nel meccanismo dell'indotto turistico del territorio che li ospita.

Attraverso il ciclismo le reti televisive riprendono le bellezze del nostro Paese e ne fanno pubblicità.

Il Veneto è la seconda Regione per numero di affiliati alla Federazione ciclistica italiana (la prima è la Lombardia) ed in particolare le province di Venezia e Treviso rappresentano i territori in cui si pratica maggiormente lo sport del ciclismo.

Tuttavia il ciclismo su strada si pratica solo nei mesi caldi, da Maggio a Settembre, mentre in inverno si arresta e gli atleti si ritirano nei Paesi più caldi per gli allenamenti.

Coloro i quali si vogliono allenare in Italia anche nei mesi più freddi si devono rivolgere all'unica struttura attualmente coperta in Italia: il Velodromo di Montichiari.

Scelta del territorio: notorietà e strutture di accoglienza

STRUTTURE RICETTIVE E RISTORAZIONE

La città di Jesolo con le sue 400 strutture alberghiere è la località più appropriata ad ospitare il progetto del Velodromo e l'indotto turistico generato dalla creazione degli eventi in programma. L'evoluzione immobiliare dell'ultimo decennio ha portato il territorio a standards qualitativi della vita di ottimo livello.

La scelta di Jesolo come location è assolutamente in contro tendenza rispetto alla posizione dei velodromi nel Mondo, che quasi sempre si trovano in aree decentrate o periferiche per motivi economici.

La società proponente vuole invece inserire la struttura in un territorio di grande tradizione e cultura turistica. Risulta infatti il principio incontestabile che è impossibile organizzare eventi di 3000 o 7000 presenze

contemporanee senza l'esistenza ed il supporto limitrofo di strutture di accoglienza e ristorazione.

Trattandosi di una delle aree balneari e turistiche più importanti del Veneto, con i suoi 97 Km², undici chilometri di spiaggia, 400 strutture alberghiere - ricettive, ed altrettante di ristorazione, durante il periodo estivo raggiunge i 500.000 abitanti in pianta stabile e ne accoglie quasi 4.500.000 all'anno.

Dal punto di vista della visibilità è ben conosciuta grazie alla sua costante promozione di eventi stagionali o extra stagionali (Miss Italia, esibizione delle Frecce Tricolori, *Real bodies*, ecc,...).

La realizzazione del Velodromo permetterà di organizzare eventi ed attrarre pubblico nel periodo invernale agevolando il flusso di turismo nel periodo extra stagionale, creando un indotto parallelo a quello estivo.

La città è facilmente raggiungibile in 25 minuti dall'aeroporto di Venezia (terzo in Italia per scali internazionali), e in 15 minuti dall'uscita dell'autostrada A4 - casello di Noventa di Piave o dal casello di Meolo. La stazione dei treni di San Donà di Piave è dotata di servizio bus che porta nella località in 20 minuti.

Considerata la natura internazionale della struttura il successo della gestione porterà in Veneto il turismo proveniente da varie nazioni, inoltre il pubblico che potrà frequentare abitualmente la struttura è assai vasto grazie alla carenza di altri centri sportivi di analoga tipologia. Si prevede da una analisi di mercato che il Velodromo sarà frequentato da atleti giornalieri provenienti dalla Slovenia fino all'Emilia Romagna con un flusso costante e considerevole di ingressi.



A titolo di esempio si illustra di seguito uno dei potenziali eventi programmati in periodo invernale per lo sviluppo dell'attività e del flusso di turisti.

1 - competizione a cronometro di 3 o 6 giorni (il massimo per questa disciplina), tra squadre di professionisti che si sfidano per tentare il nuovo record ufficiale UCI, attrae mediamente 2000 - 3000 spettatori giorno, quindi da 12.000 a 18.000 spettatori totali. Di questi spettatori circa il 60% rappresenta il pubblico giornaliero locale che non ha l'esigenza di pernottare in strutture alberghiere, ma consuma regolarmente i pasti in ristoranti, ecc.;

Il pernottamento quindi interessa in media, nei sei giorni, 4800 - 6000 spettatori. Delle 400 strutture alberghiere presenti in Jesolo la capacità media di accoglimento clienti è di 100 posti letto. Ne consegue che un solo evento sportivo creerà l'indotto per circa 60 alberghi e relativi esercizi di ristorazione.

2 - Una competizione agonistica tra Stati (tipo squadra italiana, irlandese, olandese, e francese) attira oltre ai protagonisti degli eventi anche i rispettivi connazionali. Un operatore turistico accorto può sfruttare la vicinanza della struttura a Venezia, Cortina, Verona, ecc., per vendere al turista il soggiorno locale con un pacchetto convenzionato di escursioni nelle località richiamate.

A tal fine il flusso di turisti viene indirizzato anche nel territorio regionale.

DOTAZIONE DI SPAZI COMPLEMENTARI ED ATTIVITA' PERTINENTI

Alle zone sportive vengono abbinati degli spazi coperti ad uso commerciale e servizi. All'interno dell'impianto sportivo sono previsti degli uffici, bar – ristorante - buffet, una piccola SPA ed una palestra, una sala convegni-conferenze. Si ipotizza di poter ospitare anche un piccolo ambulatorio specializzato in medicina sportiva integrato all'attività di recupero e riabilitazione attraverso le dotazioni tecniche del velodromo.

Nella hall vengono ricavati dei piccoli spazi espositivi dislocati per dare immagine agli sponsor attraverso il principio del merchandising e per tutte le aziende di settore che vogliono promuovere il loro brand durante gli eventi.



Vista interna del parterre



Sale private spettatori



Ristorante panoramico



Hall e box espositivi

13 DESCRIZIONE DELL'AREA D'INTERVENTO

3.1 AMBITO DI INTERVENTO

L'area si trova in via Adriatico, in prossimità della rotatoria del centro commerciale I Giardini di Jesolo. Per



l'accesso sarà prevista una nuova bretella di collegamento dalla esistente rotonda fino al confine nord. L'ingresso sarà reso possibile grazie alla costruzione di un viadotto che sormonta l'attuale sede stradale con una sopraelevata che termina in via Tiziano Vercelio, quindi la costruzione di un nuovo ponte sul canale consorziale permetterà il raggiungimento della proprietà.

L'ambito di intervento ha una superficie di circa 126.412 mq.

In questo vasto ambito, in posizione centrale, è prevista la costruzione del Velodromo con il suo sistema di viabilità, parcheggi, standards, spazi verdi, percorsi pedonali e ciclabili.

La vicinanza con il centro commerciale Bennet permetterà lo scambio reciproco degli utenti, anche attraverso i rispettivi servizi. Inoltre, considerata l'attività invernale del centro sportivo



polifunzionale, si prevede un importante supporto alle attività commerciali che non cessano durante il periodo invernale.

L'ambito d'intervento è parzialmente compresa nella fascia di vincolo paesaggistico legato alla prossimità della laguna. Il progetto tiene inoltre in considerazione le aree di rispetto e non edificabilità a margine della strada regionale 43 e del canale consorziale. Le fasce di rispetto saranno mantenute a verde. L'area è chiaramente individuata negli elaborati grafici ed interessa parte dei terreni di proprietà di una azienda agricola privata.

3.2 ACCESSIBILITA' E COLLEGAMENTI

L'area è sita nella parte periferica di Jesolo, al bivio tra Via Adriatico e via Piave vecchio. Essendo a prevalente destinazione agricola l'accessibilità è quindi, in questo momento, di tipo limitato, ed avviene direttamente da via Adriatico attraverso un passaggio di metri 6 di larghezza.

A livello territoriale la sua posizione la rende idonea all'intervento progettato che prevede una attenta analisi dei flussi di traffico dalla strada regionale 43 – via Adriatico. Essendo fuori dal centro abitato la realizzazione di una corsia indipendente di ingresso ed uscita permetterà di sviluppare una nuova viabilità che non contribuirà a congestionare il traffico locale.

Il collegamento con l'aeroporto di Venezia e con l'autostrada è fattibile attraverso i servizi pubblici esistenti.

Le considerazioni sulla viabilità, l'accessibilità e la posizione rispetto ai terminal aeroportuali – ferroviari – autostradali, sono un fattore fondamentale per determinare come collocare le strutture in progetto e per determinare i punti esatti di accesso, senza stravolgere il carico viabilistico dell'area, ad elevata sensibilità ambientale, e garantendo un adeguato afflusso e deflusso nelle giornate di maggiore affluenza.



3.3 IDENTIFICAZIONE CATASTALE

L'ambito di progetto è identificato con i terreni censiti all'Agenzia del Territorio di Venezia come segue:

Ditta proprietaria Persico Nicola

NCT – Comune di Jesolo – Foglio 36

Mappale 09 – FRUTTETO – classe U – Ha 3.44.00

Mappale 10 – SEMINATIVO – classe 2 – Ha 1.75.20

Mappale 11 – SEMINATIVO – classe 2 – Ha 1.40.40

Mappale 13 – SEMINATIVO – classe 2 – Ha 0.52.90

Mappale 15 – SEMINATIVO – classe 2 – Ha 0.53.00

Mappale 96 – SEMINATIVO – classe 2 – Ha 0.43.00

Mappale 97 – SEMINATIVO – classe 2 – Ha 0.32.70

Mappale 1035 – FRUTTETO – classe U – Ha 2.28.58

Mappale 1037 – SEMINATIVO – classe 2 – Ha 1.21.82

Mappale 1039 – SEMINATIVO – classe 2 – Ha 1.16.83

Totale SUP. NOMINALE =

Ha 13.08.43 (reale mq 126.412)

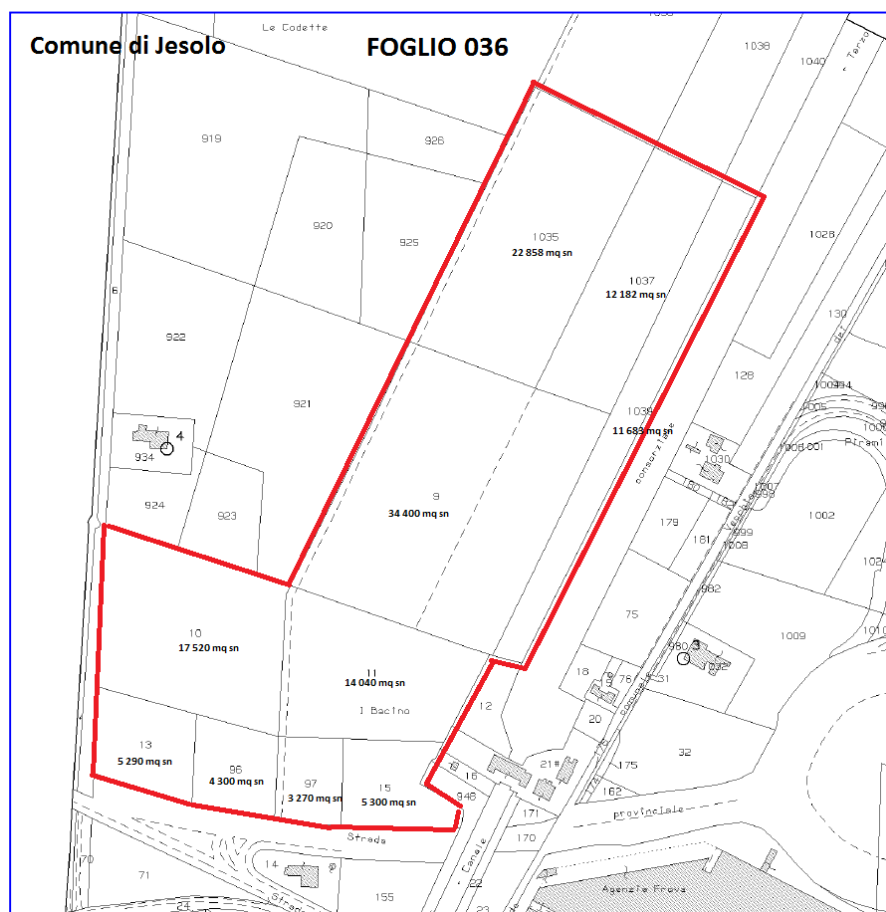


Figura a sinistra:

Estratto di mappa con ambito
di intervento contornato in
rosso

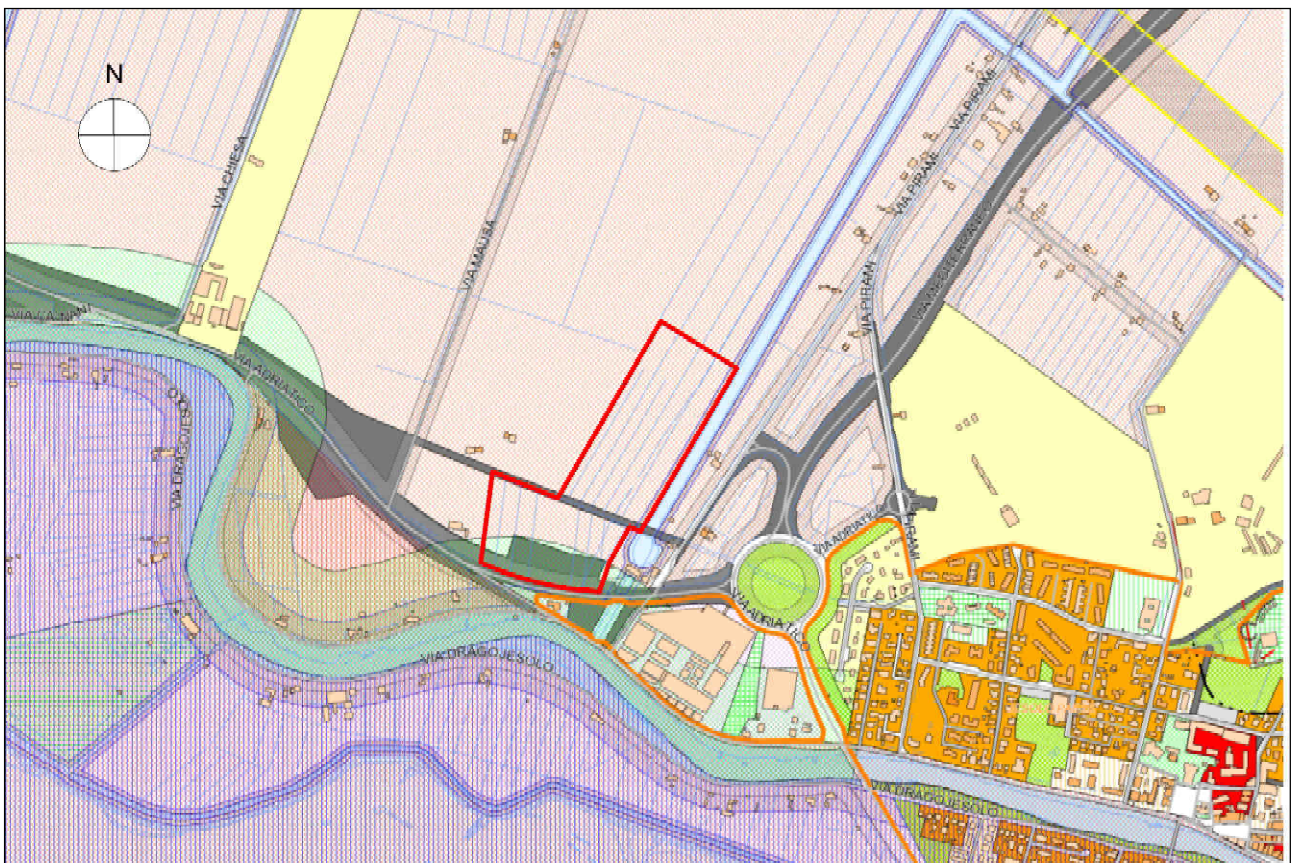
3.4 IDENTIFICAZIONE URBANISTICA VIGENTE

La società propone il progetto di un complesso sportivo coperto con attività commerciali - direzionali complementari.

Il progetto ha la finalità di costruire un grande impianto sportivo per promuovere eventi ciclistici ed altri sport al fine attrarre pubblico e turisti durante il periodo di assenza stagionale, identificato tra ottobre e maggio. Per questi motivi il progetto viene subordinato ad un accordo di programma pubblico – privato, promosso ai sensi dell'art. 15 della L.R. n. 32/2013 “ambito strategico per lo sviluppo del turismo in Veneto”, tra il soggetto proponente, l'Amministrazione comunale di Jesolo e la Regione Veneto.

In assenza del quadro di riferimento normativo dato dal piano di assetto del territorio (PAT), si farà riferimento al Piano Regolatore Comunale e alle sue norme.

Piano Regolatore Comunale



L'ambito di progetto ricade in zona denominata E2.1 come da Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Generale e nello specifico: *Art. 27 - Sottozona E2-1 di valore agricolo produttivo, ricadono nelle sottozone E2-1 le "aree di primaria importanza per la funzione agricola produttiva"*.

Le destinazioni d'uso previste dal PRG sono dunque diverse da quelle di progetto, per questi motivi il progetto per la costruzione del velodromo viene subordinato ad un accordo di programma pubblico – privato, promosso ai sensi dell'art. 15 della L.R. n. 32/2013 “ambito strategico per lo sviluppo del turismo in Veneto”,

tra il soggetto proponente (la società FE.V.A. sas), l'Amministrazione comunale di Jesolo e la Regione Veneto.

L'area ben si presta allo sviluppo dell'iniziativa in quanto si trova nei pressi della grande rotatoria del Bennet, alle porte della località turistica, lungo la più importante arteria stradale che conduce al mare, appena fuori il centro cittadino. Sulla strada regionale è attualmente in fase di appalto la conversione della stessa in autostrada mediante l'ampliamento della carreggiata in prolungamento dalla A4 – casello di Meolo.

Dalla lettura del PRG si evidenzia che l'area in è parzialmente compresa nella fascia di vincolo ambientale legato alla prossimità della laguna (da variante del dicembre 2006 – Galasso L.431/85) . Di seguito si riporta porzione della tavola di progetto ove si vede di quanto è interessata l'area dalla fascia di rispetto (nel suo punto massimo, si tratta di 5 ml). Il progetto tiene inoltre in considerazione le aree di rispetto ed inedificabilità a margine della strada regionale 43 e del canale consorziale. Le fasce di rispetto saranno mantenute a verde

Rete Natura 2000

La Direttiva 79/409/UCCELLI prevede una serie di azioni per la conservazione delle specie di uccelli selvatici. Istituisce le ZPS “Zone di protezione speciale”, mentre Direttiva 92/43/CEE HABITAT è finalizzata alla conservazione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatici ed è stata recepita in Italia dal DPR 357/97 e dal DPR 120/2003 e Istituisce i SIC “Siti d'importanza comunitaria”.

Il territorio oggetto di intervento ricadente nel Comune di Jesolo, confina con alcuni siti di rilevanza naturalistica rientranti all'interno dei siti della Rete Natura 2000:

- ZPS IT3250046 Laguna di Venezia;
- SIC IT3250031 Laguna superiore di Venezia incluso nella ZPS;

L'area di intervento non ricade all'interno dell'area ZPS e SIC, pertanto si possono escludere effetti negativi significativi su questo sito della Rete Natura 2000.

Piano per l'Assetto Idrogeologico del fiume Sile

Il Piano per l'Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Sile e della pianura fra Piave e Livenza è redatto, adottato ed approvato “ai sensi e per gli effetti degli art. 17 e 19 della legge 18 maggio 1989, n. 183, dell'articolo n. 1 del decreto legge 11 giugno 1998, n. 180 così come convertito con legge 3 agosto 1998, n. 267, degli articoli 1 ed 1 – bis del decreto legge 12 ottobre 2000, n. 279 così come convertito con legge 11 dicembre 2000, n. 365 e del D.P.C.M. 29 settembre 1998 ed ha valore di piano stralcio del piano di bacino del Fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza, interessante il territorio delle Regione del Veneto” (Art. 1 NTA).

Il Piano ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico operativo per la pianificazione delle azioni e delle norme d'uso riguardanti l'assetto idraulico ed idrogeologico del bacino idrografico del fiume Sile e della pianura fra Piave e Livenza.

Il Piano ha come obiettivo garantire al territorio del bacino un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di dissesto idraulico ed idrogeologico, il recupero degli ambiti fluviali e del sistema delle acque, la programmazione degli usi del suolo ai fini della difesa, della stabilizzazione e del consolidamento dei terreni.

Il Sile è un fiume di risorgiva alimentato da acque perenni che affiorano a giorno al piede del “grande materasso alluvionale” formato dalle conidi del Piave e del Brenta e che occupa gran parte della pianura veneta.

Il bacino del Sile si estende dal sistema collinare pedemontano fino alla fascia dei fontanili per una superficie di circa 800 km²; in questo territorio, oltre alla rete idrografica naturale, vi è anche la presenza di un'estesa rete di canali artificiali di scolo e di irrigazione, con molti punti di connessione alla rete idrografica naturale.

Nell'area a valle di Portegrandi, dove un tempo il Sile scaricava in Laguna, le acque del fiume fluiscono nel “Taglio”; lungo tale tratto ed il successivo corso della Piave Vecchia, il Sile riceve le acque di numerosi impianti idrovori, i quali incrementano sensibilmente le portate di piena del fiume, con un contributo complessivo che attualmente può superare i 60m³/s. All'altezza di Jesolo Paese, dal fiume Sile si stacca il canale Cavetta che convoglia verso la foce del Piave una frazione non trascurabile delle portate in arrivo da monte, circa il 20%.

Piano per l'Assetto Idrogeologico del fiume Piave

In seguito della pubblicazione sulla gazzetta ufficiale N. 280 del 30.11.2012 della delibera di approvazione del “Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta e Bacchiglione” dal 01.12.2012 sono entrate in vigore le nuove Norme di Attuazione del PAI che hanno carattere immediatamente vincolante. L'area di progetto è in parte interessata da “zone di attenzione”, regolamentate dall'art.5 delle Norme di Attuazione del PAI 2012 *“Sono definite “zone di attenzione” le porzioni di territorio ove vi sono informazioni di possibili situazioni di dissesto a cui non è ancora stata associata alcuna classe di pericolosità e che sono individuate in cartografia con apposito tematismo”*.



14 – ASPETTI GENERALI DEL PROGETTO

4.1 Descrizione Generale

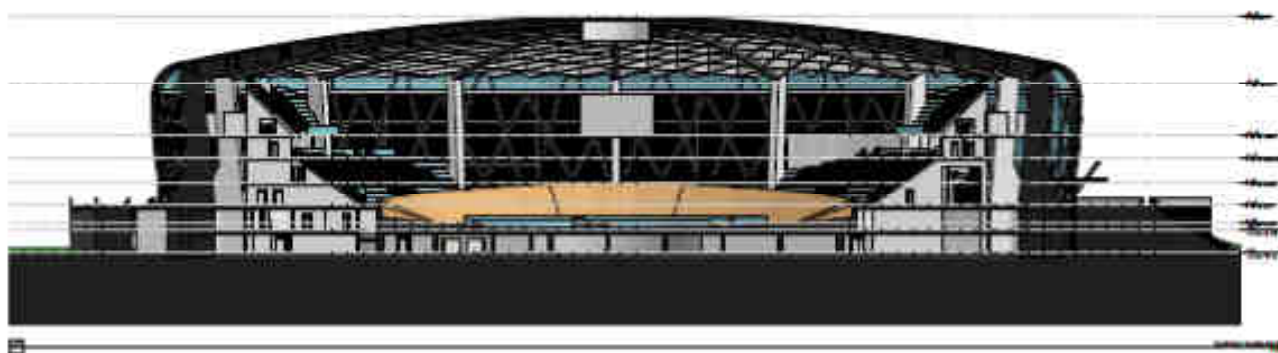
Il progetto prevede l'insediamento di una struttura polisportiva di superficie coperta mq 12.870 con due annessi padiglioni per complessivi mq 720 adibiti alle attività complementari dell'impianto sportivo (ristorante e sala congressi).

Sull'area esterna vengono ricavati i parcheggi, la viabilità interna e gli spazi a verde. La progettazione mira a contenere i volumi in un unico punto al fine di favorire gli spazi a verde e le aree permeabili.

Nell'area verde del parcheggio SUD, che delimita la sosta delle autovetture e quella dei pullman, viene scavato un piccolo bacino di raccolta delle acque di prima pioggia che vengono in parte filtrate e depurate per reimpiegarsi negli scarichi dei w.c. e l'irrigazione delle piante.

L'intervento prevede anche la mitigazione dei parcheggi con messa a dimora di piante a medio ed alto fusto (vedasi la relazione di mitigazione ambientale).

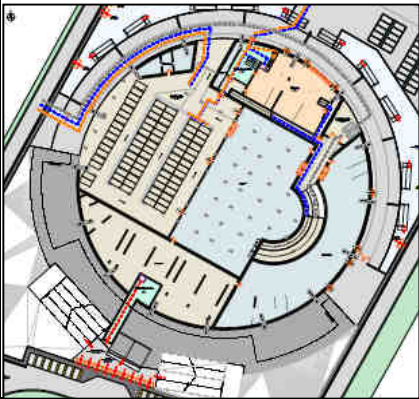
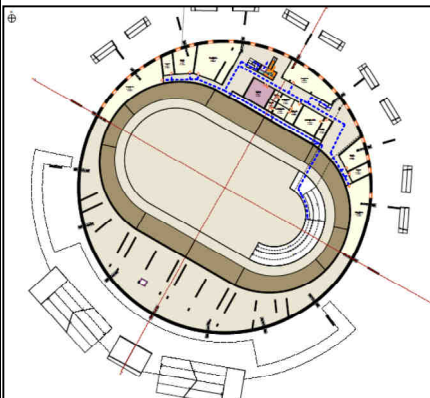
Le volumetrie sviluppate sono importanti: il velodromo ha una altezza massima di 28 metri. Per ridurre visivamente l'imponenza dell'edificio visibile dalla strada regionale sono previsti dei parziali rinterri in corrispondenza del fronte principale dell'edificio. Inoltre la sede stradale è circa metri 2.80 sopra elevata rispetto l'attuale piano di campagna, quindi l'edificio assume una vista esteticamente più bassa.

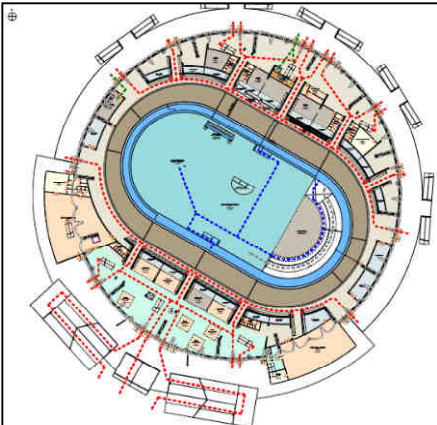
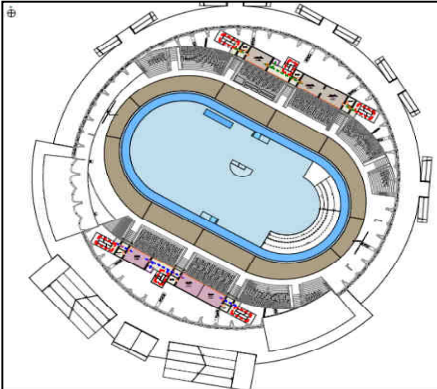


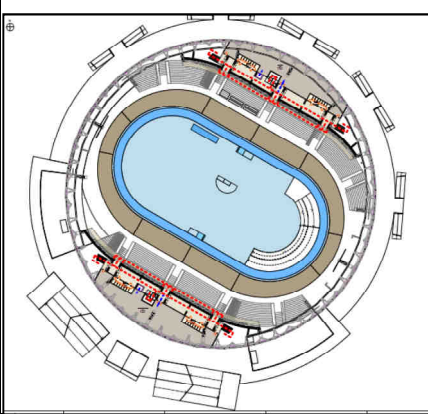
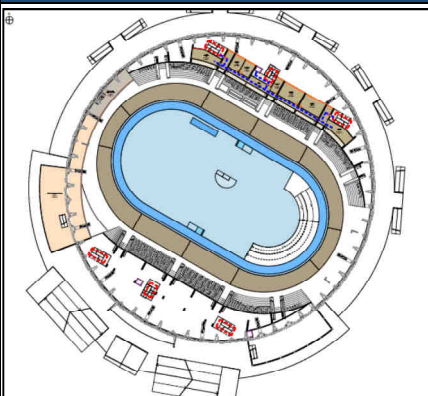
Nel dettaglio il volume è suddiviso in cinque livelli interni. Al centro dell'edificio è stato progettato lo spazio sportivo con l'anello della pista in legno che marca la divisione tra gli spalti ed il parterre. Gli spalti sono dimensionati per 5186 posti a sedere. Nella parte interna all'anello si possono sviluppare i campi delle altre discipline sportive (basket, volley, calcetto, atletica leggera, ecc.) e gli eventi fieristici o di spettacolo in genere.

4.2 Edificio polisportivo (velodromo):

Internamente la struttura è così suddivisa:

DESTINAZIONE D'USO DEI LOCALI	LIVELLO	DESTINAZIONE D'USO - SUPERFICIE
 <p>Estratto dalla tavola A.4</p>		<p>parcheggio coperto e riservato per atleti ed addetti, SPA e palestra, atrio accoglienza atleti e addetti, magazzini e locali tecnici-impianti</p>
LOCALE IMPIANTI	livello terra	1634,03
LOCALI TECNICI	livello terra	228,06
MAGAZZINI	livello terra	2286,98
SERVIZI-WC-ANTI	livello terra	11,45
INGRESSO ATLETI - SALA ACCOGLIENZA	livello terra	187,22
PALESTRA -SPA	livello terra	673,34
DESTINAZIONE D'USO DEI LOCALI	LIVELLO	DESTINAZIONE D'USO - SUPERFICIE
 <p>Estratto dalla tavola A.5</p>		<p>spogliatoi e servizi per gli atleti, distributivo per raggiungere la pista, spazi a disposizione per le federazione (locali antidoping), infermeria atleti e officina biciclette</p>
SERVIZI	livello servizi	251,97
SPOGLIATOI	livello servizi	811,99
ANTIDOPPING	livello servizi	48,48
SALA ATTESA	livello servizi	34,82
W.C.	livello servizi	26,28
OFFICINA	livello servizi	84,69
ATTESA	livello servizi	27,11
INFERMERIA ATLETI	livello servizi	84,69
DESTINAZIONE D'USO DEI LOCALI	LIVELLO	DESTINAZIONE D'USO - SUPERFICIE

	<p>Estratto della tavola A.6</p>		hall di ingresso per spettatori, locali destinati ad accogliere le attività commerciali, vani tecnici e locali a disposizione; biglietterie, bar-tavola calda, sala conferenze/spazio espositivo, primo anello spalti
SPAZI ESPOSITIVI	livello hall		157,69
SPAZIO VENDITA	livello hall		100,00
AREA GIORNALISTI - STAMPA	livello hall		265,46
LOCALI TECNICI	livello hall		283,00
HALL	livello hall		1081,48
BIGLIETTERIA	livello hall		51,14
BAR	livello hall		40,90
SALA PRANZO BUFFET	livello hall		490,43
CUCINA - SERVIZI IGINEICI DEL PERSONALE	livello hall		128,63
PARTERRE - INTERNO PISTA	livello hall		2909,51
LOCALI TECNICI	livello hall		549,40
MAGAZZINI	livello hall		58,83
DESTINAZIONE D'USO DEI LOCALI	LIVELLO	DESTINAZIONE D'USO - SUPERFICIE	
	<p>Estratto della tavola A.8</p>		box a disposizione per la stampa, media, cronisti e vip box per assistere alla manifestazione sportiva in pieno comfort
BOX -SPAZI RISERVATI MEDIA -STAMPA	livello 2		175,90
SERVIZI IGIENICI	livello 2		55,70
BOX OSPITI	livello 2		175,90
DESTINAZIONE D'USO DEI LOCALI	LIVELLO	DESTINAZIONE D'USO - SUPERFICIE	

	<p>Estratto della tavola A.9</p>		<p>secondo anello spalti; ulteriori locali a disposizione per uffici – esposizione - altri usi;</p> <p>Per il dimensionamento dei locali si vedano le planimetrie dei vari livelli nelle allegate tavole grafiche.</p>
LOCALI UFFICI AMMINISTRATIVI	livello 3		953,50
SERVIZI IGIENICI	livello 3		110,20
DESTINAZIONE D'USO DEI LOCALI	LIVELLO	DESTINAZIONE D'USO - SUPERFICIE	
	<p>Estratto della tavola A.7</p>		<p>ulteriori spazi a disposizione per federazione, media, giornalisti, uffici,</p> <p>amministrazione, secondo livello del ristorante con vista su pista e secondo</p> <p>livello sala conferenze – espositiva - uffici;</p>
LOCALI MAGAZZINI	livello 1		337,46
RISTORANTE PANORAMICO	livello 1		641,16
BOX MEDIA-TV	livello 1		127,73

4.3 Viabilità esistente e di progetto

L'unico accesso al fondo è l'esistente passo carraio ubicato a margine della SR n. 43, in prossimità del bivio con via Piave Vecchia. Si può accedere alla proprietà solamente nel senso di marcia in direzione località



Caposile. Secondo la previsione del PRG l'attuale passo carraio sarà eliminato con l'esecuzione della nuova viabilità "via del Mare" ed il nuovo ingresso sarà realizzato da via Vecellio passando attraverso la proprietà del Consorzio di Bonifica con un ponte.

L'accessibilità per l'intervento progettato è fondamentale pertanto l'attuale passo carraio risulta inadeguato agli scopi futuri. A causa

del progetto della futura autostrada non è ipotizzabile progettare una nuova viabilità d'ingresso direttamente dalla strada regionale, per questo motivo si ipotizza di riprendere la previsione di PRG e realizzare un nuovo ingresso costruendo uno svincolo di uscita da via Mediterraneo con una sopraelevazione ed una rotatoria in raccordo con via Vecellio. All'uscita della rotatoria un ponte sul canale Terzo permetterà l'accessibilità all'area.



Questa soluzione progettuale prevede una viabilità dedicata al Velodromo e viene meglio descritta nella relazione tecnica e nella tavola di grafica redatta dall'ingegner Michele Artusato ed allegata alla pratica.

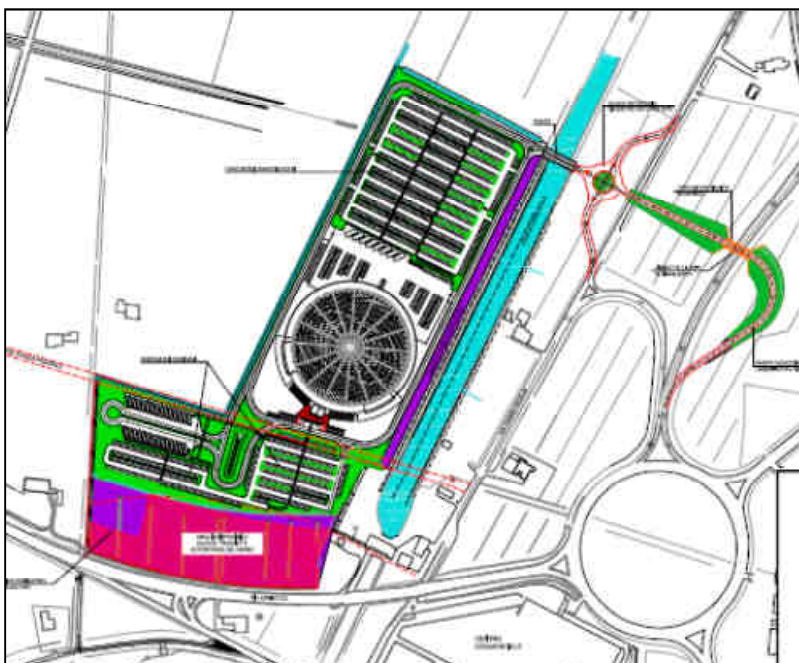
Il traffico in entrata ed uscita della proprietà viene quindi indirizzato su tre direzioni: via Pirami, via Mediterraneo e via Vercelio. Il nuovo viadotto permetterà anche di rendere accessibile il centro commerciale "Giardini di Jesolo" dalla rotatoria della SR n. 43, come era in passato prima della costruzione di via Mediterraneo, riqualificando i flussi di traffico studiati nel progetto del centro commerciale.

4.3.1 Viabilità interna

All'interno dell'area di progetto la viabilità è garantita dalle nuove strade, adeguatamente dimensionate per il transito anche dei mezzi non ordinari (autobus, camion rifornimenti, ecc.).

La viabilità interna è studiata al fine di non congestionarsi da qualunque punto si percorra.

Un servizio di sbarre automatiche aprirà e chiuderà i vari settori dei parcheggi al fine di regolare il traffico in entrata ed uscita.



La strada primaria è inoltre progettata al fine di poter divenire un circuito di gara per i bambini nelle manifestazioni dedicate alle categorie amatoriali dei giovanissimi atleti.

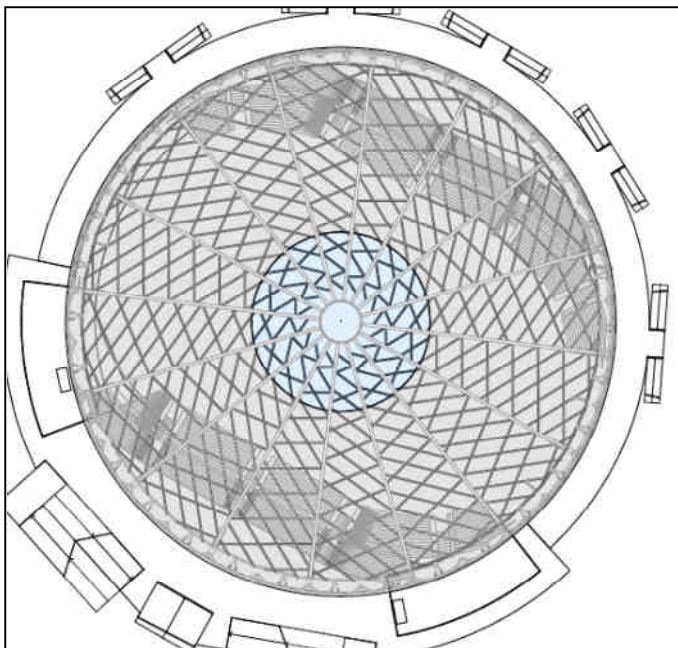
La viabilità ed i parcheggi saranno privati di uso pubblico. Per questioni di sicurezza durante le ore di non operatività del velodromo, o delle sue attività complementari, la viabilità sarà interclusa al pubblico ed i cancelli posti all'ingresso della proprietà verranno chiusi. Durante il periodo ordinario di attività la viabilità sarà ammessa a tutti gli utenti.

4.4 EDIFICIO POLISPORTIVO: ELEMENTI, CARATTERISTICHE E FUNZIONI

4.4.1 _ Struttura e materiali

A livello strutturale il Velodromo si presenta come un guscio piuttosto regolare, a pianta circolare, di 64 m di raggio con due appendici accostate alla fronte sud. In sezione si presenta come una cupola piuttosto schiacciata che si collega alle chiusure verticali, curve anch'esse ed inclinate verso l'interno, con un raccordo curvo in corrispondenza dell'ipotetica *linea di gronda*.

L'involucro sarà in parte trasparente/traslucido in corrispondenza della fronte principale (su via Adriatico) e



nella porzione centrale della copertura e sarà realizzato con chiusure in ETFE, materiale tecnico, innovativo e di grande impatto che negli ultimi anni ha trovato applicazioni innumerevoli anche in edifici a destinazione sportiva (si pensi al Centro Acquatico *Watercube* di Pechino).

La struttura portante sarà composta da una raggiera di 16 pilastri in calcestruzzo che sosterranno altrettante travi in acciaio, che andranno ad unirsi in sommità attraverso un anello centrale, anch'esso in acciaio. Completeranno la struttura portante della copertura una serie di travi secondarie incrociate a losanghe e un sistema di supporto della facciata, anch'esso pensato con un disegno

geometrico regolare di triangoli che si intersecano, quasi a formare le sfaccettature di un diamante.

Le strutture secondarie di supporto per gli spalti e gli ambienti interni saranno anch'esse previste in calcestruzzo armato e c.a.p..

4.4.2 _ Pista

La pista, in legno, sarà costruita secondo le norme UCI che regolamentano la geometria e le caratteristiche del tracciato; la lunghezza sarà di 250 m, misurati al lato superiore della *blue band*, mentre la larghezza del tracciato, in ogni punto, non sarà inferiore a 7,5 m. E' prevista la *safety zone* di larghezza 4 m posta all'interno della *blue band*.

I due rettilinei saranno lunghi 46,5 m, mentre la curva, di raggio 25 m, avrà uno sviluppo di 78,5 m; in ogni sezione, la pista avrà un andamento regolare e lineare, con pendenze variabili da un minimo nel rettilineo, ad un massimo a metà curva, proporzionali alla velocità di progetto della pista (compresa tra 85 e 110 km/h); sarà assicurato un raccordo curvo tra la parte piana della pista e la parte inclinata tale da avere una transizione più dolce.

La superficie e le pitture (*measuring line, printers' line, stayers' line, 200m, finish, pursuit,...*) saranno previste

e realizzare a norma UCI.

La pista sarà dotata di un parapetto esterno (ed eventuali altre misure di protezione nei punti più alti), rispondente al regolamento, alto almeno 90 cm a protezione dei ciclisti e degli spettatori e di un parapetto interno alto almeno 65 cm dal piano pista con caratteristiche tali da garantire la sicurezza degli atleti.

Il parterre all'interno del tracciato sarà raggiungibile dagli atleti tramite un tunnel che comunica direttamente con la rampa di accesso agli spogliatoi e locali per gli atleti. Tramite corsia riservata, attraverso lo stesso tunnel sarà possibile far arrivare agevolmente i mezzi di soccorso (ambulanza, ...) a centro pista.

4.4.3 _ Dotazioni

Come previsto dal regolamento internazionale UCI, il velodromo sarà dotato di:

- > **Podio per il giudice arbitro** (in corrispondenza della linea di arrivo – con dotazioni previste dal regolamento);
- > **Palco per la giuria e cronometristi** (di oltre 10 postazioni, in corrispondenza della linea di arrivo – con dotazioni previste dal regolamento e impianto di cronometraggio e di fotofinish fisso);
- > **Area riservata alle squadre e agli atleti** nel parterre (superiore a 1.200 mq)
- > **Podio per lo starter** in centro parterre;
- > **Podio per le premiazioni**;
- > **n. 20 postazioni per telemetria** (in corrispondenza della linea di arrivo – con dotazioni standard);
- > **n. 15 (min) postazioni per cronisti e media** in corrispondenza dell'arrivo – in box dedicato e altrettante in box lungo il rettilineo; ulteriori posizioni per telecamere, regia, ... , distribuite lungo il tracciato, in particolare un ulteriore box fronte ultima curva;
- > **area riservata ai giornalisti** all'interno del tracciato (in zona ultima curva) per collegamenti con dotazioni standard;
- > **n. 2 maxischermi** posti sopra le curve, con funzione segnapunti e tempi;

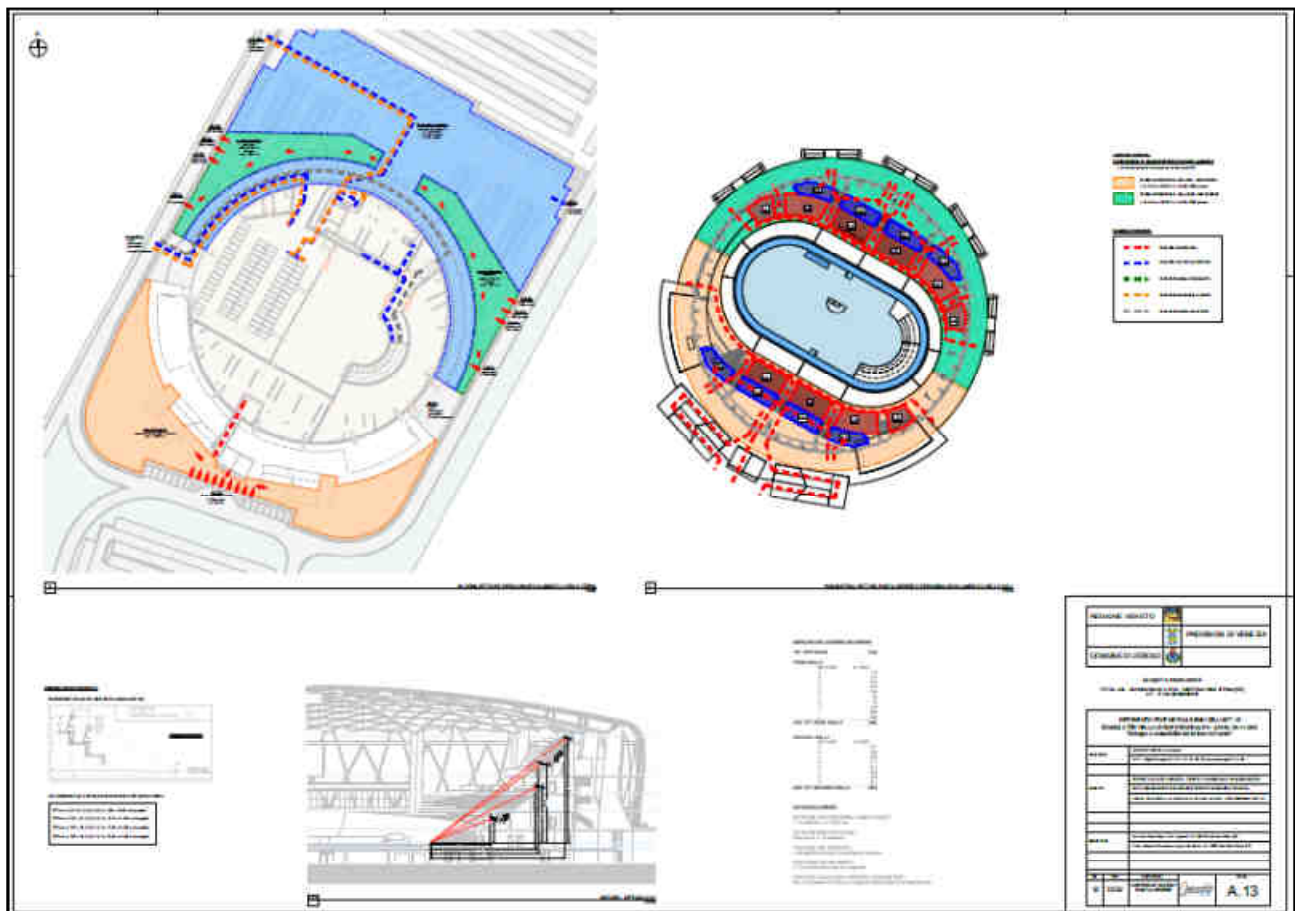
Al primo livello, raggiungibile dagli atleti agevolmente tramite le rampe, sono previsti i locali di spogliatoio e servizi a disposizione di squadre e federazione; la dotazione di spogliatoi (circa 800 mq - arredati) è sufficiente ad ospitare un considerevole numero di atleti, pensando alle manifestazioni internazionali, inoltre è presente un locale infermeria, una officina biciclette e due locali a disposizione per eventuali controlli antidoping, dimensionati e equipaggiati come da schemi e prescrizioni UCI.

4.4.4 _ Accessibilità, soccorsi, capienza e sfollamento

E' prevista la piena accessibilità della struttura a persone portatrici di handicap, in particolare sono stati previsti percorsi accessibili per disabili su sedia a ruote per raggiungere qualsiasi punto del velodromo o delle zone di servizio di pertinenza; sono previsti percorsi orizzontali privi di pendenze o ostacoli, collegati verticalmente da due ascensori che raggiungono ogni piano della struttura (uno a servizio del macrosettore SUD e uno del macrosettore NORD); a livello della hall di ingresso sono state ricavate n.17 postazioni di

dimensioni > 1x1,5 m per disabili su sedia a ruote in tribuna nord, in corrispondenza del settore I-D, mentre ulteriori spazi dedicati potranno essere messi a disposizione nei VIP-box della tribuna sud, al secondo livello; è garantita inoltre l'accessibilità ai servizi (almeno uno per sesso per livello) e al bar-ristorante, alla sala convegni o agli uffici, sempre grazie al sistema di ascensori. Dotazione standard di parcheggi riservati ai disabili in prossimità delle due entrate principali della struttura, in parte in zona riservata e protetta.

I soccorsi, in particolare l'assistenza sanitaria, sarà garantita da due presidi fissi all'interno della struttura (infermeria pubblico, livello hall nord e infermeria atleti, livello servizi in prossimità degli spogliatoi); l'accesso alle ambulanze o ad altri mezzi a centro pista sarà garantito dal tunnel predisposto, accessibile direttamente dall'esterno tramite corsia riservata, dotata inoltre di area di sosta per n. 2/3 mezzi di soccorso (cfr. tavola grafica – Livello terra)



Schemi aree di sfollamento e posti a sedere

E' prevista la suddivisione della struttura in due macro-settori per lo sfollamento (NORD e SUD), le cui caratteristiche sono riportate nella tavola grafica relativa. E' prevista un'area di raccolta e filtro recintata, con recinzioni a norma UNI, dimensionata per un affollamento < a 2 persone/mq, come schematizzato in planimetria; le uscite sono calcolate a moduli (multipli di 60 cm) per garantire un agevole e fluido sfollamento degli spettatori.

Per agevolare il deflusso le tribune sono divise in due anelli (I – inferiore e II – superiore) e in settori, tali da non avere nessun settore che ospiti più di 500 spettatori. La schematizzazione è riportata nella tavola grafica e, complessivamente, si raggiungono le 5.184 unità, tutte in posti a sedere. Nella stessa tavola sono riportati

gli schemi di visibilità per ogni ordine di posto, calcolando le distanze in base a quanto proposto dalla norma UNI9217-88.

4.5 RETI, SERVIZI, GESTIONE IDRICA

4.5.1 _ Rete fognaria ed acquedotto

Da un preliminare sopralluogo emerge che la zona non è dotata di collettore fognario pubblico bisognerà dunque provvedere alla costruzione di una nuova condotta che dovrà allacciarsi in via Pirami, all'ingresso dello stadio di calcio comunale

La rete idrica ed elettrica è già presente, mentre quella del gas dovrà essere allacciata all'ultima utenza di via Piave Vecchio.

Il centro abitato limitrofo risulta già servito da tutte le reti di urbanizzazione principali: fognatura, acqua, gas e rete elettrica. Dall'analisi svolta sull'attuale rete dei sottoservizi con gli Enti gestori risulta che le linee esistenti sono sufficienti a supportare il nuovo insediamento.

Per l'allaccio alla rete fognaria si è tenuto conto del numero di addetti e di possibili fruitori futuri, calcolando gli abitanti equivalenti generati dal nuovo insediamento (vedasi tavola di progetto e relazione tecnica).

4.5.2 _ Acque meteoriche

Sostenuti dall'analisi geologica e dalla presenza di un canale di consorziale adiacente al confine est in cui far defluire le acque piovane in eccesso si è ipotizzata la realizzazione di un bacino di laminazione a cielo aperto ed una vasca di prima pioggia interrata per la raccolta delle acque meteoriche ed il loro riutilizzo in un ciclo di sostenibilità ambientale e risparmio delle risorse idriche.

L'acqua una volta raccolta può essere immessa in un circuito dedicato ed utilizzata per fini non potabili. Gli utilizzi principali previsti per l'acqua meteorica, dopo un trattamento filtrante, sono sostanzialmente tre:

- l'immissione nell'impianto antincendio delle strutture;
- l'utilizzo per i w.c.
- l'irrigazione del verde

4.6 _ DATI DI PROGETTO: PARCHEGGI, STANDARD, SUPERFICI A VERDE

4.6.1 - PARCHEGGI:

L'estensione dell'area di pertinenza del Velodromo (circa mq 112.822 al netto delle superfici coperte) permette lo sviluppo di una comoda viabilità e parcheggi sufficienti per una struttura che può ospitare oltre 7000 spettatori.

Nel dettaglio i parcheggi sono stati ricavati in attuazione della delibera del CONI n 1379 del 25-06-2008 e s.m.i., come segue:

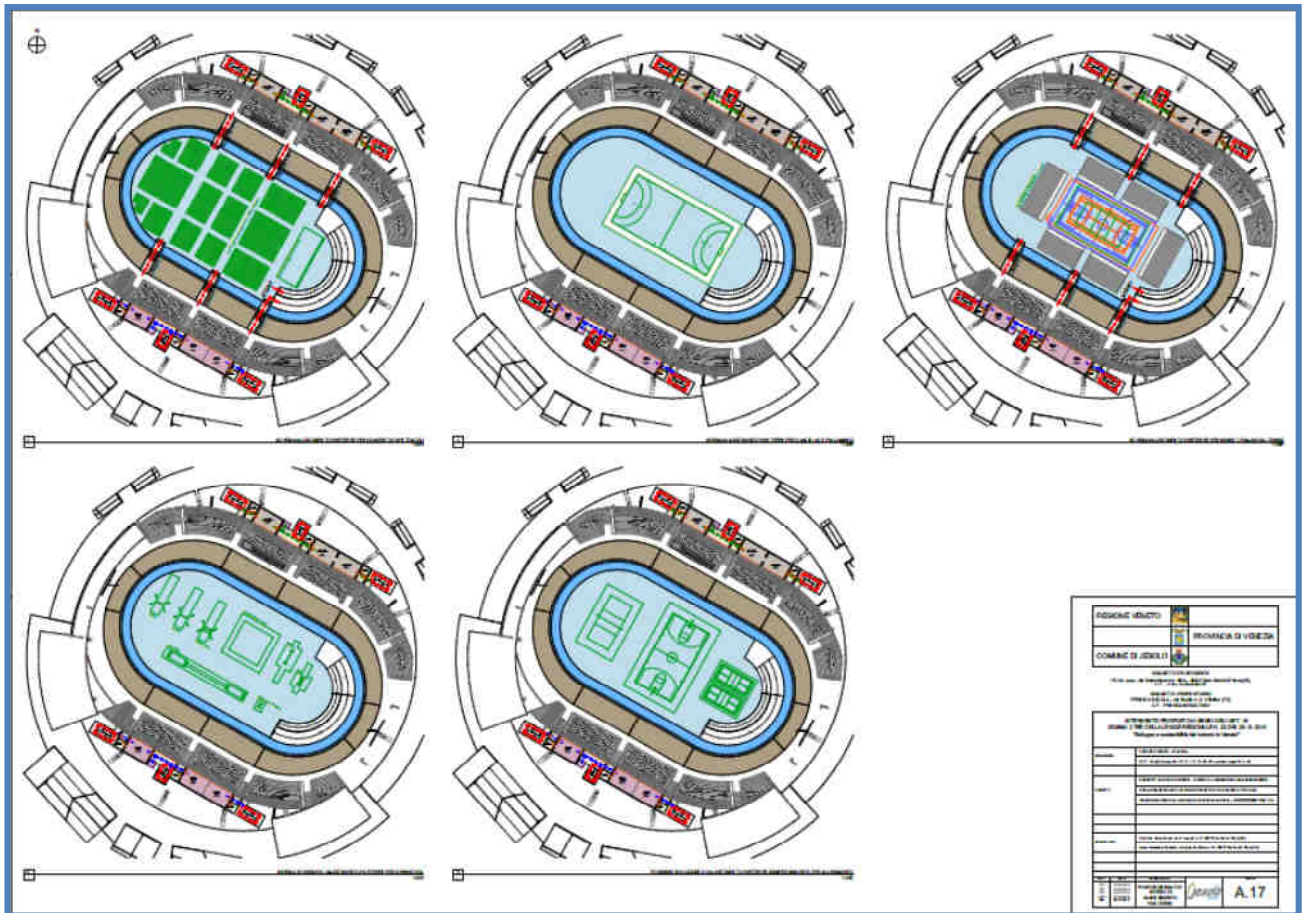
L' impianto può ospitare effettivi 5186 spettatori seduti, ma viene dimensionato per oltre 7800 persone, tra pubblico ed addetti impiegati in pianta stabile o saltuariamente durante gli eventi, e per garantire le dotazioni del ristorante, uffici e palestra. Per detto motivo gli standards ed i parcheggi sono stati abbondantemente aumentati.

TIP. TRASPORTI	NUM. SPETTATORI REALI	NUMERO STALLI REALI	SUPERFICIE REALE	NOTE - NORME
Dimensionato per almeno 6000 spettatori				
A PIEDI	0	0	0	L'area potrà essere accessibile a piedi od in bicicletta mediante una passerella pedonale ed una eventuale pista ciclo-pedonale
MEZZI PUBBLICI	1200	1		Servizio bus pubblici convenzionato con ATVO e ITACA. Le navette possono sostare nell'area bus organizzati, E' prevista una fermata pubblica dinnanzi l'ingresso del palazzo
PULLMAN ORGANIZZATI	1680	28	1400	Da norme CONI Si considerano 60 pp/pullman e 50 mq di parcheggio
AUTOVETTURE	3807	1269	25380	Da norme CONI Si considerano 3 pp/auto e 20 mq/di parcheggio auto
CICLI E MOTOCICLI	367	367	734	Da norme CONI Si considerano 1 pp/ciclo e 2 mq parcheggio
DISABILI	22	22	440	
TOTALE DIMENSIONAMENTO SPETTATORI	7076			
Dimensionamento parcheggio utenti sportivi (atleti, allenatori, meccanici) – almeno 500 persone				
TIP. TRASPORTI	NUM. UTENTI	NUMERO STALLI REALI	SUPERFICIE REALE	NOTE - NORME

PULLMAN SQUADRE	150	8	375	Ricavati all'interno del piazzale recintato della struttura
AUTOVETTURE	411	137	2740	Come da norme CONI Si considerano 3 pp/auto e 20 mq/di parcheggio auto
DISABILI	4	4	80	
TOTALE DIMENSIONAMENTO UTENTI SPORTIVI	565			
Dimensionamento parcheggio addetti impianto (almeno 10 persone) e STAMPA (almeno 150 persone) mezzi di polizia ed emergenza (polizia, vvff) - almeno 10 mezzi e soccorso (almeno 2 ambulanze)				
TIP. TRASPORTI	NUM. UTENTI	NUMERO STALLI REALI	SUPERFICIE REALE	NOTE - NORME
STAMPA	192	64	375	Con posti assegnati nel parcheggio settore B Si considerano 3 pp/auto e 20mq auto di parcheggio
ADDETTI IMPIANTO	10	10	200	Ricavati nel parcheggio interno dell'edificio
MEZZI POLIZIA, VV.FF	10	10	200	Area Bordata di rosso all'interno del piazzale recintato del palazzo
AMBULANZE	2	2		Dinnanzi alla corsia diretta che conduce al parterre
TOTALE DIMENSIONAMENTO UTENTI SPORTIVI	214			

Il 30% dei parcheggi sarà costruito con blocchetti in cls semi-permeabili, mentre il piazzale interno e quello degli autobus sarà completamente asfaltato.

All'interno dell'anello saranno ricavati degli spazi per altre discipline sportive.

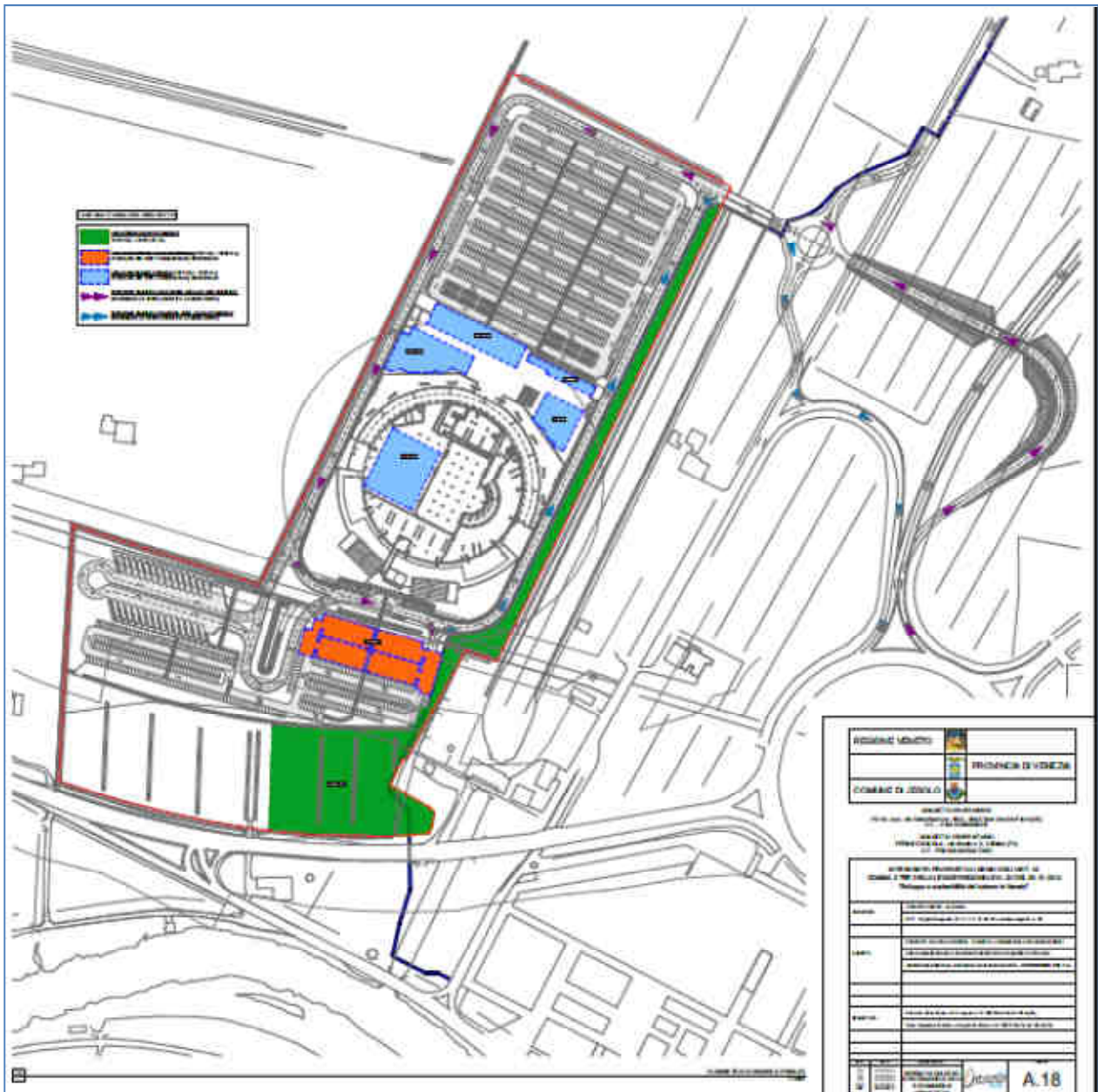


Schema dell'adattabilità della struttura alle varie discipline sportive – estratto tavola n A17

Il progetto prevede l'insediamento di una struttura polisportiva di superficie coperta mq 12.870 con due annessi padiglioni per complessivi mq 720 adibiti alle attività complementari dell' impianto sportivo (ristorante e sala congressi).

15 SISTEMAZIONI ESTERNE

La sistemazione esterna dell'area è vincolata dalle dimensioni imponenti dell'edificio e dalla necessità di reperire spazi sufficienti a parcheggio e viabilità. Tutta la superficie che non è funzionale all'edificio viene lasciata e sistemata a verde.



Estratto della Tavola A.18

La posizione del fabbricato è dettata quasi totalmente dalla distanza di rispetto che necessita mantenere dalla strada regionale; una vasta porzione di scoperto deve infatti rimanere disponibile al futuro sviluppo della nuova arteria autostradale.

IL NUOVO PERCORSO CICLOPEDONABILE

La pista ciclo-pedonale metterà in comunicazione il Velodromo con il centro commerciale “I giardini di Jesolo” favorendo in tal modo lo scambio degli utenti e l’eventuale rilancio degli spazi commerciali interni alla struttura.

Inoltre il percorso ciclabile terminerà con l’innesto in via Pirami collegandolo in tal modo le Frazioni.



- - - - - Tratto di pista ciclo-pedonale in progetto
- - - - - Percorsi ciclo-pedonale attuali che collegano il centro cittadino con il centro commerciale
- - - - - Tratto di pista ciclo-pedonale in esecuzione in via Pirami
- - - - - Nuovo svincolo via Mediterraneo e collegamento con via Vecellio
-

16 STANDARDS – VERDE – E SUDDIVISIONE DELL'AREA

Di seguito la tabella identifica l'impiego della superficie territoriale dell'ambito in progetto:

N.	DESTINAZIONE D'USO	SUP. PARZIALE Metri quadrati	SUP. TOTALE Metri quadrati
	Superficie territoriale	126.412,00	
UTILIZZO DEL SUOLO DI PROGETTO			
VIABILITA'			

1	Viabilità principale	13.039,45	42.459,46
2	Viabilità parcheggio nord	14.947,88	
3	Viabilità parcheggi sud	4.552,73	
4	Piazzale sosta autobus	9.919,40	
Sommano			
PARCHEGGI			
5	Area parcheggio nord – stallo in mattonelle cls	11.116,34	24.257,96
6	Area parcheggi moto nord – stallo	836,20	
7	Area parcheggi sud – auto – stalli in mattonelle cls	5.587,50	
8	Area parcheggi sud – disabili	354,00	
9	Area parcheggi sud – autobus – in asfalto	1.323,00	
10	Area a parcheggi e viabilità entro recinzione	5.040,92	
Sommano			
EDIFICIO			
11	Sup. coperta parte sportiva	11.489,49	12.493,49
12	Sup. Coperta ristorante	502,00	
13	Sup. Coperta sala congressi	502,00	
Sommano			
SISTEMAZIONE AREE SOGGETE AD ESPROPRIO E GRAVATE DA SERVITU'			
14	Area fronte strada regionale vincolata a nuovo tracciato stradale	16.217,00	20.021,87
15	Area ad est (larghezza mt 10) – rispetto consorziale	3.804,87	
Sommano			
SISTEMAZIONE AREE A VERDE NON VINCOLATE DESTINATE A STANDARDS			
16	Bacino di captazione acque meteoriche e fossi di scolo	3.692,01	24.616,86
17	Area a verde privato non vincolata	8.185,85	
18	Area a verde vincolato ad uso pubblico	12.739,00	
Sommano			
TOTALE			126.412,00

La viabilità interna è costituita da carreggiate a doppia corsia, a unico senso di marcia, con porzione esterna riservata ai mezzi di soccorso ed emergenza. Il raggio di curvatura minimo è di mt 12 al fine di garantire facilità di manovra ai mezzi pubblici o più ingombranti (pulman, camion, ecc.)

Il progetto prevede la piantumazione di essenze arboree autoctone soprattutto per mitigare i parcheggi sul confine ovest. Non si vogliono utilizzare essenze di vegetazione improprie che travisano il naturale aspetto del paesaggio, creando zone a bosco dove attualmente sono presenti prati e campi.

5.1 - VIABILITA' ESTERNA

La relazione tecnica redatta a cura dell'Ingegnere Michele Artusato prevede la possibilità di una viabilità dedicata per accedere all'area oggetto d'intervento, abbandonando il preesistente accesso da via Adriatico. Il nuovo accesso avrà luogo da viale Mediterraneo mentre il deflusso utilizza l'attuale bretella di collegamento di via Tiziano Vercelio con la Rotatoria posta sull'intersezione tra via Adriatico e via Mediterraneo in modo da usufruire di quest'ultima per lo smistamento dell'intero traffico con l'intento di non caricare ulteriormente la viabilità comunale adiacente all'area di intervento. L'accesso dunque è prevalentemente incentrato sulla rotatoria posta sulla strada regionale ed in parte da via Pirami.

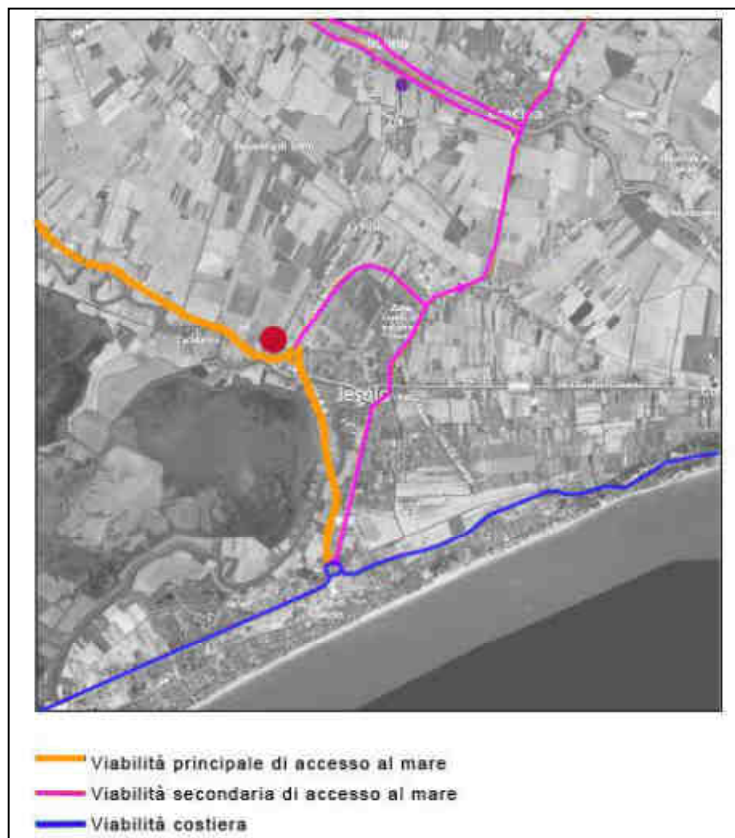
In questo modo si intercettano le grandi direttrici conosciute che portano il flusso di veicoli nella località turistica.

Non è stata prevista la realizzazione di una bretella di accesso per i veicoli provenienti da viale Mediterraneo in modo da evitare che questa diventi una via alternativa in caso di congestionamento della rotatoria andando così ad appesantire ed aggravare la viabilità interna del centro commerciale. Inoltre l'accesso è completamente indipendente dalla Strada Regionale 43 – via Adriatico e dai futuri sviluppi e vincoli derivanti dalla realizzazione della “Superstrada del Mare”.

1.1 Rotatoria su via Tiziano Vecellio

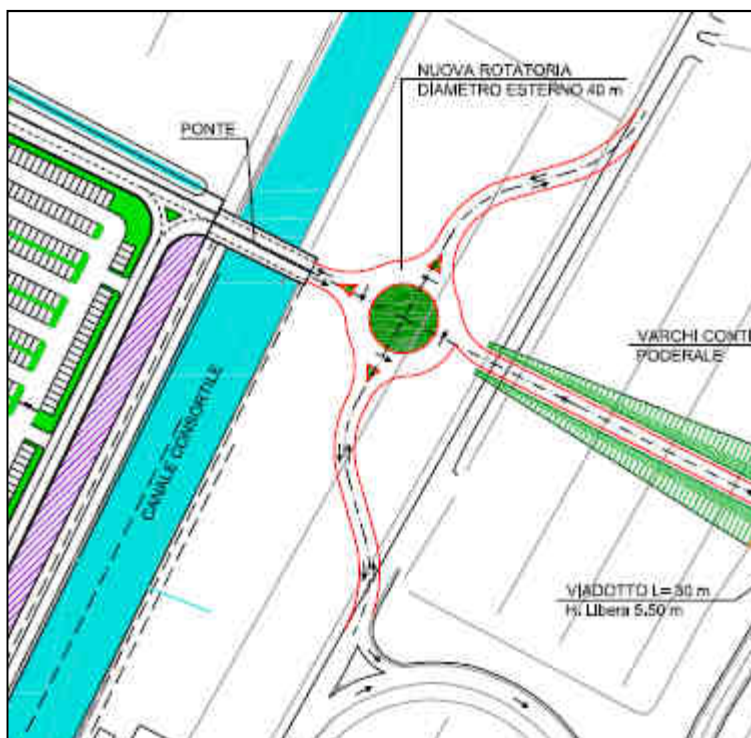
Sempre il progetto viabilità di accesso prevede la realizzazione di una rotatoria a 4 rami, uno dei quali ad un solo ingresso, di diametro esterno pari a 40 m, con un'unica corsia nell'anello, di larghezza pari a 7,00 m come prescritto nel D.M.19.04.2006 e banchine laterali di 0,50 m.

Si riportano qui di seguito le specifiche geometriche del sistema in esame:



- o Raggio esterno 20,00 m
- o Raggio interno isola centrale 12,00 m
- o Larghezza corsia anello centrale 7,00 m
- o N. corsie corona 1
- o N. corsie inserimento 1
- o N. di rami della rotatoria 4

La rotatoria è posta sulla quota dell'attuale piano viabile con una pendenza della corona giratoria del 2,5% verso l'esterno; pertanto la raccolta dell'acqua piovana avviene mediante bocche di lupo e/o caditoie poste in adiacenza al margine stradale esterno o direttamente su fossi di guardia stradali al piede del rilevato e convogliate mediante embrici lungo le scarpate.



1.2 Bretella di accesso da viale Mediterraneo



La bretella di accesso da viale Mediterraneo, di tipo monodirezionale, ha uno sviluppo di 375 m e larghezza complessiva del piano viario pari a 6 metri. E' composta da n. 2 rampe con pendenza massima del 7% su rilevato e da un viadotto con luce pari a 30 m e altezza libera di 5,50 metri rispetto all'attuale piano viario di viale Mediterraneo nel punto in cui la bretella lo scavalca. Il viadotto è stato prolungato oltre la larghezza dell'attuale sede stradale per permettere la continuità ed il passaggio dei mezzi per la conduzione dei fondi agricoli.

1.3 Ponte su Canale Consortile

Per accedere alla viabilità interna del "Velodromo" è necessaria la realizzazione di un ponte di prima categoria sul Canale Consortile che lambisce l'area d'intervento e che ne permette il collegamento alla nuova rotatoria su via Tiziano Vercelio.

Tale manufatto ha luce pari a 38 m e una sezione stradale di 7 metri con un percorso

pedonale posto su entrambi i lati di larghezza pari a 1,5 m.

L'intradosso del manufatto sarà posto a una quota tale da non interferire con il franco di sicurezza idraulico del Canale sottostante

5.2 - VIABILITA' INTERNA

La viabilità interna è composta da una carreggiata larga metri 7.00 che permetterà al traffico di scorrere in unico senso di marcia, entrata-uscita.

I raggi minimi di curvatura sono di metri 12 e quindi idonei per i mezzi più ingombranti tipo bus e pullman.

Il limite massimo di velocità sarà di 50 Km/h.