



PROVINCIA DI VENEZIA

Politiche Ambientali

COMMISSIONE VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 23 del D.Lgs 152/06 e s.m.i)

Seduta del 18.12.2013

Parere n. 19/2013

Prot. n. 110982/13

OGGETTO: TERRAGLIO S.p.A
Realizzazione di un centro commerciale (grande struttura di vendita) in Comune di Venezia – loc. Mestre via Caravaggio. Procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale ai sensi dell’art. 23 D.Lgs n. 152/06 e ss.mm.ii.

Cronologia delle comunicazioni

Con nota acquisita agli atti con protocollo n° 70677 del 07.08.2013 la ditta Terraglio S.p.A. con sede Legale in Via Scrovegni n° 1 a Padova (PD) ha presentato istanza per l’attivazione della Procedura di Valutazione dell’impatto Ambientale ai sensi dell’art. 23 del D. lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., per la realizzazione del centro commerciale da realizzarsi in Comune di Venezia a Mestre in via Caravaggio (VE)

In data 09.08.2013 è stata effettuata la pubblicazione sul quotidiano la Nuova Venezia dell’avvenuto deposito del progetto definitivo e dello Studio d’Impatto Ambientale.

In data 28.08.2013 è stata effettuata la presentazione al pubblico c/o l’albergo Novotel a Mestre in via A. Ceccherini, 21.

Con nota acquisita agli atti di questa Provincia con prot n.83350 del 26.09.2013 la ditta ha trasmesso integrazioni spontanee relative alla geometria delle sezioni stradali.

Con nota prot. n. 94437 del 30.10.2013 sono state richieste integrazioni a cui la ditta ha dato risposta con nota acquista agli atti con prot. n. 99360 del 18.11.2013.

Osservazioni ai sensi dell’art. 24 D.lgs 152/06 e ss.mm.ii.

Con Delibera di Consiglio n.79 del 11/11/2013 il Comune di Venezia ha espresso le osservazioni di cui all’art. 24 del D. lgs n. 152/06 e ss.mm.ii. Le sopraccitate osservazioni son pervenute in data 25/11/2013 oltre i termini previsti di legge.

Sintesi delle osservazioni di cui alla DCC n. 79 del 11/11/2013:

VIABILITA’

Con riferimento alla viabilità afferente la nuova realtà commerciale il comune di Venezia ne condivide le scelte e le soluzioni progettuali proposte dalla ditta sottolineando che dovranno essere realizzate e messe in atto prima del rilascio della agibilità della struttura commerciale.

Il comune chiede ad ogni modo che in fase di redazione del progetto definitivo siano attentamente valutati i seguenti aspetti:

- al fine di evitare rallentamenti e accodamenti, che potrebbero creare conseguenze sulla rotatoria al di sotto della tangenziale, si valutino le migliori modalità con le quali creare l’immissione dei flussi in uscita dalla tangenziale (corsia destra-destra preferenziale) e in uscita dalla rotatoria stessa su via Caravaggio al fine di non creare possibili conflitti con la successiva corsia di decelerazione necessaria per accedere al futuro Centro Commerciale;
- si valuti il punto di immissione nella rotatoria per chi giunge dalla tangenziale direzione Padova e Trieste. Gli innesti attuali, al fine di migliorare la fluidità del sistema rotatorio, potrebbero richiedere che sia migliorata la visibilità laterale e lo spazio di immissione;

- Si ponga attenzione alla soluzione dell'attraversamento pedonale di via Caravaggio al fine di limitare il possibile effetto visivo indotto dalle rampe di accesso al cavalcavia. Si suggerisce di integrare la struttura e di darle, per quanto possibile, un disegno ordinato anche studiando tecnologie e soluzioni differenti per superare il dislivello. Qualora fosse trovata una soluzione che preveda l'uso di sollevatori meccanici per superare il dislivello (ascensori) si chiede che gli stessi siano in grado di accogliere al loro interno sia carrozzine sia biciclette. Inoltre la pulizia della struttura e la manutenzione deve essere definita e concordata con i competenti uffici comunali al fine di definire da subito le modalità ottimali di gestione per non creare disservizi, malfunzionamenti e un generale stato di degrado della struttura.

VERDE PUBBLICO – AREE PER INVARIANZA IDRAULICA

Il comune ritiene che i volumi destinati all'invarianza idraulica e posti all'interno di alcune aree destinate a verde pubblico a standard, debbano essere ricollocati evitando sovrapposizioni con le aree a verde pubblico.

Il comune chiede inoltre sia aggiornata anche la distribuzione delle essenze (Tavola 13 – Standard a verde di uso pubblico) previste dal Piano di Lottizzazione al fine di rendere il disegno del Verde Pubblico più organico e funzionale.

Nel dettaglio il comune di Venezia chiede che:

- il bacino V1 (Cfr. Elaborato 15 e Figura 8 della presente relazione) sia eliminato andando a ricavare i volumi in esso previsti su altra superficie o con diversa tecnologia;
- il bacino V2 (Cfr. Elaborato 15 e Figura 8 della presente relazione) sia eliminato andando a ricavare i volumi in esso previsti su altra superficie o con diversa tecnologia;
- sia creata una fascia di verde da collocare all'interno delle superfici a Verde V1 e V2 di adeguata estensione e profondità. Rispetto all'area V2, si chiede che, prima della realizzazione del verde pubblico, sia valutata la consistenza e la qualità del verde spontaneo attualmente esistente nell'area ipotizzando, se possibile, il mantenimento delle alberature già presenti. Il complessivo progetto del verde a standard deve essere valutato dal Servizio Verde Pubblico provvedendo, prima della Conferenza di Servizi decisoria di Approvazione del Piano, al deposito di Relazione Agronomica attestante le specie scelte e il relativo progetto di impianto con planimetria di dettaglio, come previsto dal "Regolamento comunale per la tutela e la promozione del verde in città".

QUALITÀ DEI SUOLI

Relativamente alla qualità dei suoli, nel caso in cui, nel corso della indagine ambientale preliminare vengano evidenziati degli sforamenti rispetto alle tabelle dell'allegato 5 del D.lgs. 152/2006, si dovrà dare corso ai procedimenti previsti dall'articolo 242 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Commento

In linea generale, si concorda con le osservazioni trasmesse dal Comune di Venezia. E' importante ricordare che attualmente la fluidità della circolazione in alcune occasioni viene fortemente limitata dall'attuale attraversamento su via Caravaggio. Per tale ragione è indispensabile, al fine di favorire la circolazione dalla rotatoria sotto la tangenziale al Centro Commerciale e vice-versa, che l'attraversamento in quota di via Caravaggio venga reso agibile prima dell'apertura della struttura.

Una volta realizzato dovrà essere reso inaccessibile l'attuale attraversamento e eliminato l'impianto semaforico esistente, per evitare che venga utilizzato come via breve vanificando, di fatto, il beneficio dato dal passaggio in quota.

Premesse

L'intervento, essendo una nuova costruzione, è disciplinato dalle disposizioni del Testo Unico in materia ambientale, il D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. L'Allegato IV al D. Lgs. n. 152/2006, § 7 lettera b), elencando i progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità, prevede "*progetti di sviluppo di aree urbane, nuove o in estensione, interessanti superfici superiori ai 40 ettari; progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari; costruzione di centri commerciali di cui al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 "Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59"; parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto*".

Sulla base di tale suddivisione, l'attività commerciale oggetto di studio, presentando una Sv pari a 7.990 mq, è stata sottoposta alla procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA (Screening) di competenza provinciale.

A seguito di ciò, la Provincia di Venezia si è espressa con determina n. 1115/2013 di assoggettamento alla procedura di

VIA del progetto presentato dalla Società Terraglio S.p.A. relativo alla realizzazione di un centro commerciale (Grande Struttura di Vendita) in Comune di Venezia – Loc. Mestre, via Caravaggio, facendo proprio il parere espresso dalla Commissione VIA con prot. N. 38059/13 del 24.04.2013 secondo cui la realizzazione dell'intervento avrebbe prodotto impatti significativi e permanenti sulla viabilità afferente all'area di interesse e sulle componenti ambientali correlate.

A fronte di tale parere, il Proponente ha elaborato un nuovo Studio di Impatto Ambientale che tiene conto del parere espresso dalla Provincia di Venezia. Il progetto è stato riformulato e sono state ipotizzate opere aggiuntive di mitigazione dell'intersezione a rotatoria "Castellana"; tali opere hanno ottenuto parere favorevole da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale - Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali – Ufficio Territoriale di Bologna.

Richiesta integrazioni

Con nota prot. n. 94437 del 30.10.2013 sono state richieste integrazioni alla ditta in merito ad approfondimenti di carattere tecnico ed idraulico dei bacini di laminazione V1 e V2 che risultano essere collocati in aree destinate a Verde Pubblico a standard.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 99360 del 18.11.2013 la società Terraglio ha provveduto a dare risposta alla richiesta di integrazione sopracitata. Viene fornita una relazione idraulica (All.01) con allegate alcune tavole riportanti le modifiche apportate al sistema delle vasche di laminazione nel rispetto del principio di invarianza idraulica.

Commento

Dall'esame della documentazione trasmessa la Commissione ritiene che i volumi d'invaso individuati nella nuova configurazione siano sufficienti a garantire il principio di invarianza idraulica, secondo le disposizioni Commissariali, pur avendo eliminato rispetto alla versione precedente i bacini di laminazione V1 e V2 a nord in quanto aree destinate a Verde Pubblico a standard.

A tal fine si è proceduto tramite il sovradimensionamento della rete di tubazioni si smaltimento delle acque meteoriche (DN80/100/120) e la formazione di due Bacini di laminazione nella zona sud ed est, laddove nella versione precedente erano previsti i Bacini V3, V4 e V5: di fatto sono state rivalutate le dimensioni di ingombro, sfruttando buona parte della superficie disponibile in tale area, il tirante massimo ammesso, aumentando conseguentemente il volume disponibile.

Rispetto alla precedente soluzione progettuale, la rete di invaso è stata divisa in due parti distinte, che saranno rese idraulicamente indipendenti, avranno un proprio manufatto di laminazione ed un differente ricettore: una prima parte a nord ovest, a destinazione residenziale (Stralcio 1), con una rete di invaso di condotte prefabbricate in cls in grado di soddisfare il volume richiesto di 290 m³, scaricherà verso nord su un esistente fossato laterale di via Borgo Pezzana, una seconda parte a sud, a destinazione commerciale e direzionale (Stralci n.2 e 3), con l'individuazione dei due Bacini di laminazione e una rete di tubazioni con volume complessivo pari a 5.300 m³, scaricherà verso il Canale scolmatore.

Inquadramento dell'area

L'area in cui si andrà ad inserire il progetto in precedenza era prevalentemente utilizzata per colture agricole, ora risulta incolta; inoltre include un nucleo abitativo, ricadente nella Z.T.O. C1.3, di problematica accessibilità, pedonale e meccanica, in quanto isolato dal contesto da una strada di intenso traffico quale è via Caravaggio.

Il contesto è caratterizzato dai seguenti elementi:

- 1) un vasto insediamento di attività commerciali e direzionali (AEV) attestate a nord ovest, lungo via Peron;
- 2) la Tangenziale, lungo i confini est, con la complanare di adduzione alla rotatoria Castellana, che andrà opportunamente risagomata, assieme alla Via Caravaggio per agevolare l'accesso/recesso dalla nuova area commerciale e direzionale di progetto;
- 3) il canale scolmatore consorziale lungo il confine est;
- 4) la via Caravaggio a sud;
- 5) l'area della Ditta STEA S.r.l. e l'area agricola a ovest;
- 6) l'insediamento residenziale/direzionale del piano di lottizzazione (PdL).
-

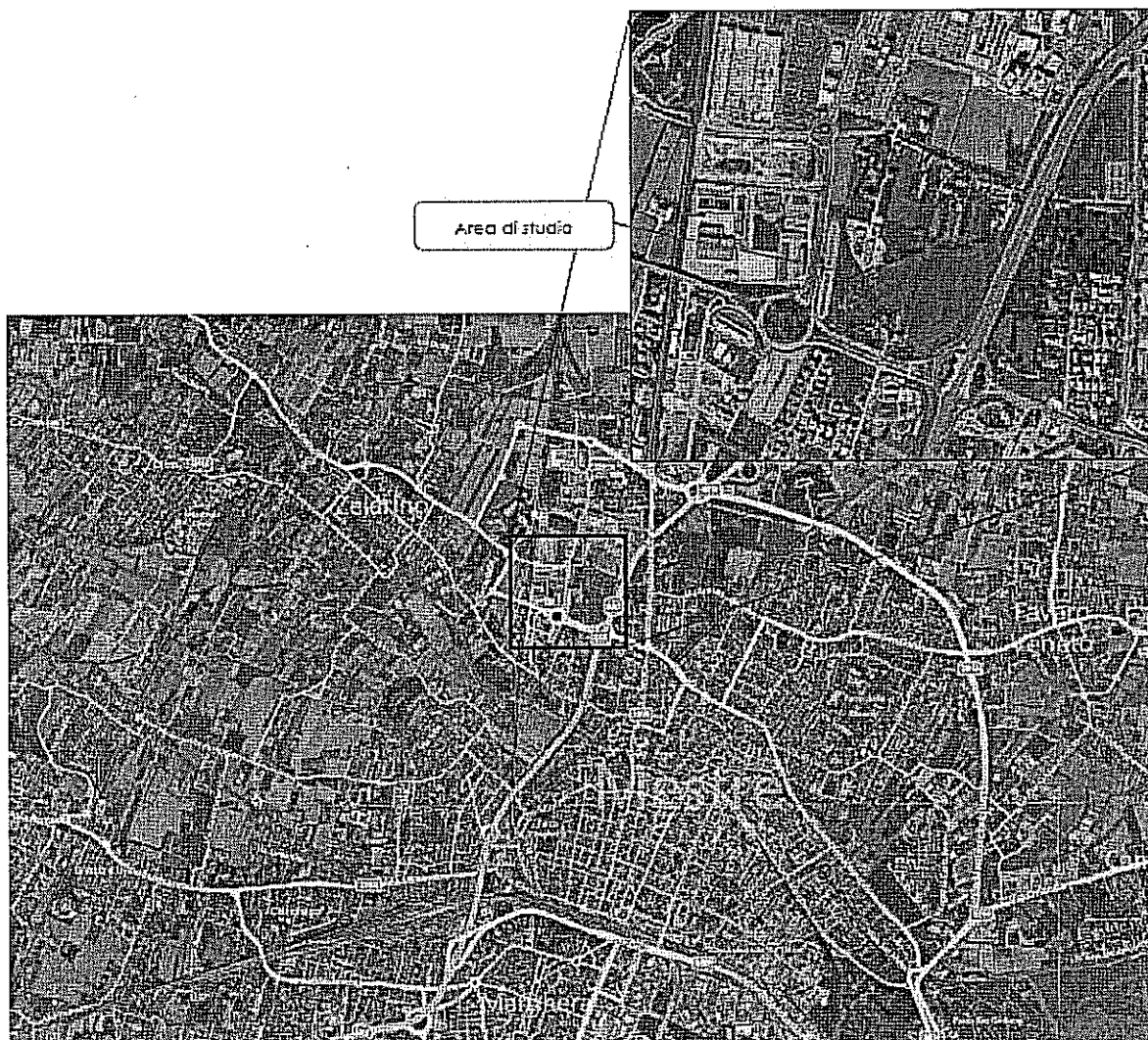


Illustrazione 1: Inquadramento dell'area

Il piano di lottizzazione

Nel PdL è prevista un'ampia viabilità centrale, a due corsie separate per senso di marcia, di accesso ed uscita dall'area, che si innesta su via Caravaggio, nelle immediate vicinanze della rotonda dell'uscita "Castellana".

La strada, si sviluppa con asse nord - sud e termina in una rotonda dalla quale dipartono tre assi:

- il primo, verso ovest, è un collegamento con via Bella, che verrà realizzato in una fase successiva;
- il secondo, verso nord, collega i parcheggi pubblici e privati pertinenziali del complesso direzionale;
- il terzo, verso est, termina in una ulteriore rotonda che collega le aree di carico e scarico dell'edificio commerciale ed un ulteriore accesso ai parcheggi pubblici e privati pertinenziali del complesso direzionale.

I percorsi pedonali e ciclabili sono organizzati in modo da garantire la permeabilità e percorribilità dell'area sia lungo l'asse nord-sud che est-ovest, collegandosi ai percorsi già esistenti a servizio delle aree contermini, garantendo così una buona accessibilità sia pedonale che ciclabile.

Il verde di uso pubblico del PdL, che ha una superficie complessiva di circa mq. 25.649, è localizzato soprattutto lungo il perimetro del PdL, ed è strutturato con area a prato, filari alberati, bacini di laminazione e percorsi pedociclabili. Il paesaggio è caratterizzato sui lati sud ed est dalla presenza dei bacini di laminazione, con un invaso complessivo di mc. 5.513, e dai canali oggi esistenti, per i quali si prevede una vegetazione di tipo igrofilo frammista a filari di alberature autoctone ad alto fusto, con carattere boschivo, al fine di migliorare la mitigazione ambientale verso la Tangenziale. Nel progetto del PdL, sul lato nord, verrà realizzato un giardino pubblico lungo circa 200 m, di larghezza variabile, che costituisce la spina dorsale dell'area direzionale. Il giardino sarà caratterizzato dalla presenza di una serie di percorsi che lo metteranno in relazione con le piazze coperte che separano gli edifici e dalle quali si avrà accesso al parcheggio.

Tra questi percorsi, il principale attraverserà tutta l'area di intervento sul lato ovest collegando la zona direzionale al canale di Borgo Pezzana a nord ed al percorso ciclopedonale che a sud giunge da via del Gazzato e attraversa la zona commerciale collegando il polo direzionale con la via Castellana.

Il verde è localizzato prevalentemente nelle aree a nord del PdL e lungo il confine orientale e si caratterizza come filtro verso l'edificato esistente a nord e la tangenziale a est; mentre le aree verdi a nord "cuciono" l'intervento previsto nel PdL con la struttura residenziale di Via Borgo Pezzana con aree prative, aventi funzione di filtro.

I progetti dei fabbricati prevedono l'ottimizzazione del consumo di materie prime nelle fasi di costruzione, privilegiando i materiali riciclati o riciclabili. Il consumo di risorse è quindi ridotto in funzione delle specifiche scelte progettuali che verranno adottate. L'impianto di ventilazione meccanica prevederà il controllo della qualità dell'aria indoor.

L'uso di materiali basso-emissivi e dall'azione autopulente ridurrà notevolmente il fabbisogno di aria di ricambio. Inoltre la tipologia progettuale dei tamponamenti permetterà una ventilazione naturale con recupero di calore, che garantirà elevati standard di qualità dell'aria e riduzione del consumo energetico.

Il piano di lottizzazione è stato sottoposto a procedura di assoggettabilità a VAS e la Commissione VAS Regione Veneto si è espressa per il non assoggettamento con parere motivato n° 96 del 21 Agosto 2013 con prescrizioni di seguito riportate:

1. In fase di approvazione e di attuazione dell'intervento vengano recepite tutte le misure previste dal parere dell'azienda ULSS 12 Veneziana in particolare:
 - l'adozione di mitigazioni affinché non risultino significativi gli impatti delle emissioni di inquinanti derivanti dall'esercizio complessivo della viabilità a servizio del nuovo piano di lottizzazione. Ricordando che l'opera va ad inserirsi in una zona dove insistono e sono in corso di realizzazione altri interventi di ampliamento/nuovo insediamento si invita a considerare il contesto d'insieme su vasta scala riguardo l'afflusso del numero dei veicoli post-operam complessivo di tutte le opere proposte e non solo di quella di questo singolo progetto, al fine di:
 - evitare congestioni o condizioni di traffico che rendano difficile il transito dei mezzi di soccorso e tecnici di emergenza, per garantire tempi di percorrenza compatibili con le esigenze di intervento sanitario;
 - allontanare il pericolo di rigurgiti per accodamenti ed il conseguente rallentamento del traffico con effetto peggiorativo della qualità dell'aria locale;
 - la messa in atto di tutti i possibili mezzi per migliorare la qualità ambientale dell'intervento, con particolare riguardo all'inserimento/implementazione di piantumazioni ed aree verdi per ammettere alla riduzione della qualità naturalistica indotta dall'intervento;
 - poiché l'intervento insiste in un'area dove sono stimate concentrazioni medie giornaliere di PM₁₀ già elevate, si ritiene che non sia opportuno adibire a residenza le aree collocate all'interno della suddetta fascia;
2. il piano dovrà essere integrato con tutte le misure di mitigazione e compensazione individuate dal Rapporto Ambientale Preliminare.

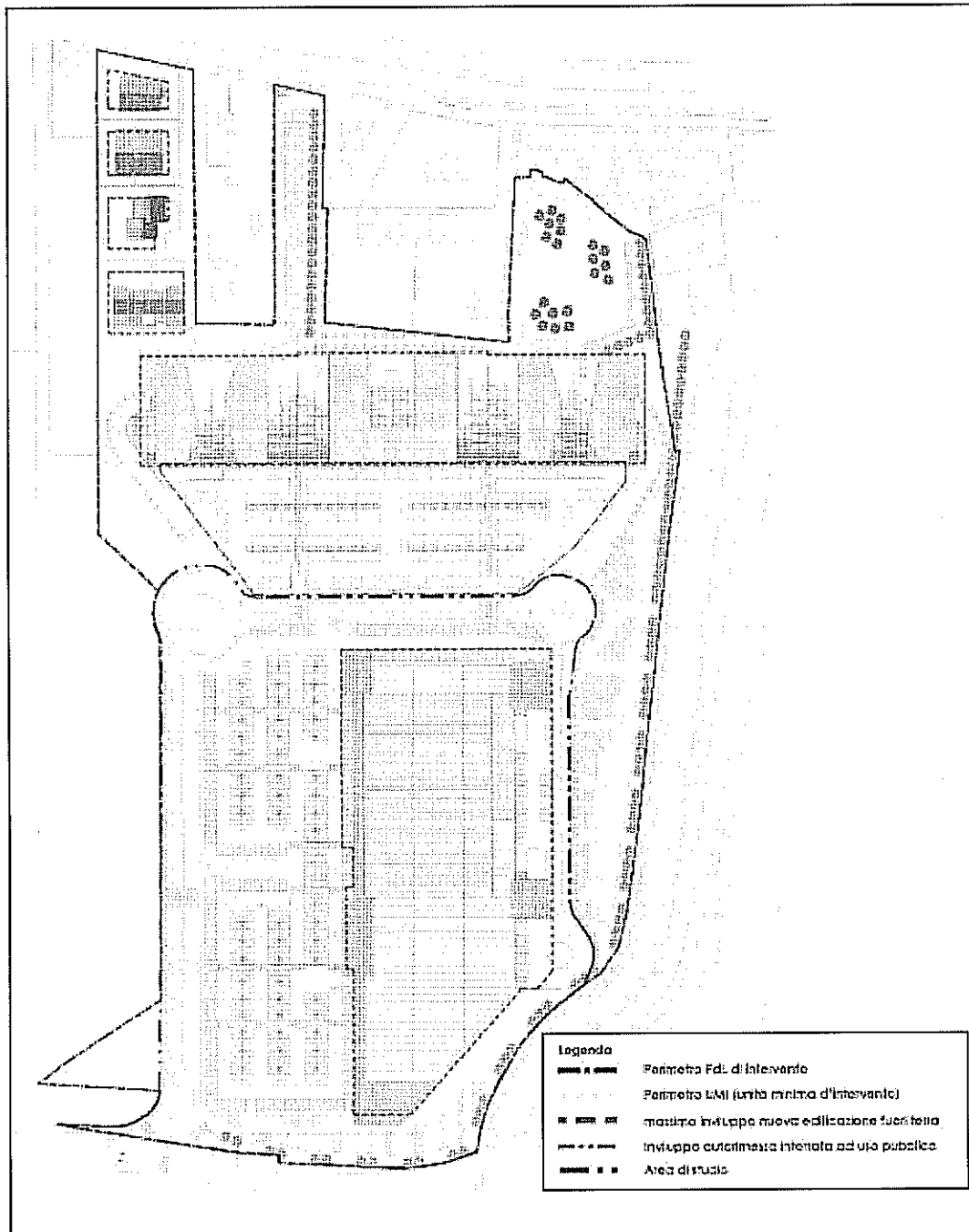


Illustrazione 2: Piano di lottizzazione

Descrizione del progetto

L'edificazione prevista dal P.d.I. si articola in tre complessi edilizi. Il progetto oggetto del presente studio è l'edificio localizzato a sud/est dell'ambito che ha una destinazione commerciale articolata in più unità. Infatti si sviluppa per 2 piani fuori terra con una superficie lorda di pavimento di circa mq. 12.588 e una superficie di vendita complessiva di mq. 7.990 (di cui 5000 mq del settore alimentare e 2.990 mq del settore non alimentare). I parcheggi a servizio delle attività commerciali, presenti al solo piano terra sono localizzati fra l'asse principale del PdL e l'edificio. In base al progetto vi sono 480 posti auto a disposizione dell'intero parco commerciale e delle utenze private. L'immobile commerciale, di tipologia a blocco, è connotato lungo il fronte sud e l'area degli ingressi alle unità da elementi aggettanti che creano uno spazio coperto di accoglienza e riparo per l'accesso ai vari esercizi commerciali; il fronte ovest prevede uno spazio porticato per permettere la circolazione coperta, ombreggiata e riparata agli utenti. Si prevede la realizzazione con tecnologia e materiali simili all'analogo percorso porticato dei fabbricati a destinazione direzionale; la copertura, prevalentemente a shed, è progettata per l'installazione di pannellature fotovoltaiche. Le unità immobiliari

saranno dotate di impianti di climatizzazione autonomi: l'unità 1 sarà climatizzata per mezzo di centrali di trattamento aria e termoventilanti idroniche canalizzate, alimentate da generatori di calore a gas metano e pompe di calore reversibili, l'unità 2 sarà climatizzata per mezzo di due rooftop in pompa di calore, mentre l'unità 3 sarà climatizzata per mezzo di impianti ad espansione diretta.

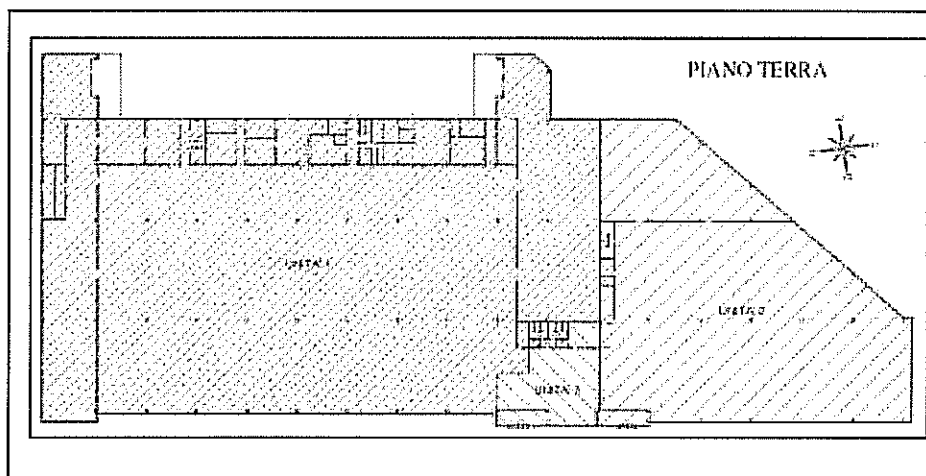


Illustrazione 3: Progetto dell'intervento con suddivisione in tre unità

Inquadramento territoriale

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), approvato nel 1992, ha valenza generale e costituisce il quadro di riferimento delle azioni territoriali; ha inoltre, come termine di riferimento, il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) ed è sovraordinato a tutti gli strumenti di pianificazione urbanistica.

L'avvio della pianificazione territoriale è segnato, nella Regione Veneto, dall'adozione, nel dicembre del 1986, del PTRC e contestualmente dei tre Piani di Area (strumenti di attuazione del P.T.R.C.) – Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV); Piano di Area del Delta del Po; Piano di Area del Massiccio del Grappa – che, per la peculiarità delle zone interessate, richiedevano elaborazioni più articolate e puntuali.

Il PTRC definisce le politiche regionali orientate al conseguimento di un equilibrio generale che comporta, insieme a quella produttiva, la destinazione "sociale" delle risorse naturali.

Con delibera n. 815 del 30 marzo 2001 la Giunta regionale ha approvato l'operazione di aggiornamento del PTRC, come previsto dall'art. 4 della legge 61/1985 e con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17.02.09 è stato adottato il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4).

Con D.G.R. n. 1063 del 26.07.2011 B.U.R. n. 61 del 16.08.2011, sono state approvate due modifiche al PTRC vigente, in attuazione della procedura prevista dall'art. 25, c. 10, LR 11/2004, conseguenti a modifiche proposte dal già adottato Piano di Assetto Territoriale Intercomunale (PATI) dell'Alpago (BL).

In riferimento al PTRC vigente, secondo la Tav. 1 "Difesa del suolo e degli insediamenti" Figura 3.3 l'area di interesse ricade in: "aree a scolo meccanico" e in "area tributaria della laguna di Venezia (art. 12 N. di A.)". Secondo la Tav. 10.35 non ricade in nessun vincolo.

Con delibera n. 815 del 30 marzo 2001 la Giunta regionale ha approvato l'operazione di aggiornamento del PTRC, come previsto dall'art. 4 della legge 61/1985 e con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17.02.09 è stato adottato il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4).

Il PTRC si propone di proteggere e disciplinare il territorio per migliorare la qualità della vita in un'ottica di sviluppo sostenibile e in coerenza con i processi di integrazione e sviluppo dello spazio europeo, attuando la Convenzione Europea del Paesaggio, contrastando i cambiamenti climatici e accrescendo la competitività del sistema regionale. Il PTRC ha il compito specifico di indicare gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione, riempiendoli dei contenuti indicati dalla legge urbanistica.

E' dunque un piano di idee e scelte, piuttosto che di regole; un piano di strategie e progetti, piuttosto che di prescrizioni; forte della sua capacità di sintesi, di orientamento della pianificazione provinciale e di quella comunale. E' un piano-quadro, utile per la sua prospettiva generale, e perciò di grande scala.

In riferimento al P.T.R.C valgono le seguenti indicazioni riguardanti l'area d'interesse:

Tav. 1a – Uso del suolo - Terra Il sito appartiene all'area agropolitana e al tessuto urbanizzato

Tav. 1b – Uso del suolo – Acqua L'area di intervento appartiene al tessuto urbanizzato e alla dorsale principale del modello strutturale degli acquedotti. L'area è vulnerabile ai nitrati

Tav. 2 – Biodiversità L'area appartiene a tessuto urbanizzato

Tav. 3 – Energia e ambiente L'area di intervento è caratterizzata da alta concentrazione inquinamento elettromagnetico e inquinamento da NOx di 40 - 60 µg/m³

Tav. 4 – Mobilità l'area si trova in hub policentrico, in macroambito della nautica da diporto e in prossimità di autostrade e linee ferroviarie

Tav. 5a – Sviluppo economico – produttivo L'area rientra in territori urbani complessi con un'incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale ≤ 0,05

Tav. 5b – Sviluppo economico – turistico L'area è caratterizzata da tessuto urbanizzato e da un numero produzioni agricole tutelate, per comune, variabile da 0 a 4.

Tav. 6 – Crescita sociale e culturale L'area appartiene all'elemento territoriale pianura e tessuto urbanizzato, rientra in ambito per l'istituzione di nuovi parchi regionali (Terraglio), itinerario principale di valore storico-ambientale e in prossimità di città murata

Tav. 7 – Montagna del Veneto Non emergono vincoli e indicazioni riguardanti l'area in esame

Tav. 8 – Città, motore del futuro L'area di interesse appartiene alla piattaforma metropolitana dell'ambito centrale e ai centri di sistemi

Tav. 9 – Sistema del territorio rurale e della rete ecologica La zona di intervento ricade in aree agropolitane in pianura e nelle vicinanze di idrografia superficiale. Lo scopo di questa tavola è quello fornire congiuntamente indicazioni territoriali e paesaggistiche. Il sito ricade nella tavola 31

Il Piano di Area Della Laguna e Dell'Area Veneziana (PALAV) è stato adottato con delibera n. 7529 del 23 dicembre 1991. La Giunta Regionale, con deliberazione n. 1091 del 07.03.1995, approva il nuovo piano di area per la Laguna e l'area veneziana.

Il PALAV è un piano volto soprattutto alla salvaguardia e alla tutela delle risorse naturalistiche e ambientali della Laguna e dell'Area Veneziana. L'art. 50 delle norme di attuazione detta le direttive per la costituzione del parco della Laguna di Venezia: *“Venezia comprende il sistema determinato da: litorali, dune mobili consolidate e fossili, Laguna viva, sistema delle barene, velme, canneti, casse di colmata B e D-E, isole Lagunari e ambiti di valle di rilevante interesse ambientale nonché l'area relativa alla riserva”*.

L'area di intervento non rientra in nessun sistema ambientale né insediativo né produttivo.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è lo strumento di pianificazione urbanistica e territoriale attraverso il quale la Provincia esercita e coordina la sua azione di governo del territorio, delineandone gli obiettivi e gli elementi fondamentali di assetto.

La Regione Veneto con Delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 30.12.2010 ha approvato il PTCP di Venezia e, la Provincia, con Delibera di Giunta Provinciale n. 8 del 01.02.2011.

Nell'elenco seguente sono riassunti gli elaborati grafici presenti nel PTCP e per ognuno di essi in quale area ricade la zona interessata dal progetto e se per la stessa vi sono prescrizioni o indirizzi da seguire:

Per quanto riguarda il P.R.G. del Comune di Venezia l'area di intervento ricade nel Comune di Venezia, località Mestre Carpenedo ex-Quartiere n° 10. Lo strumento urbanistico di riferimento è la Variante al PRG per la Terraferma approvata con DGRV del 03.12.2004 n. 3905 e DGRV 2141 del 29.07.2008.

L'area in oggetto è assoggettata al P.d.L. approvato con atto amministrativo C.C. n. 74 del 09.02.2010.

La stessa nel PRG vigente ha destinazione di Zona per attrezzature Economiche Varie di espansione D4.b e relativi standard ed è normata dagli artt. 32 e 80 – Insediamenti Commerciali, delle N.T.A.

Nella tabella zone D in allegato all'art. 32 l'area di interesse è definita Z.T.O. D4-b4 Località Terraglio quartiere 10 e alla nota 8 si prescrive che la definizione della strumentazione attuativa sia preceduta da un P.C.P. che potrà prevedere la suddivisione della D4-b4 in più S.U.A., la conseguente redistribuzione della capacità edificatoria e la verifica dell'assetto viario previsti dal piano.

L'art. 80.1, alla lettera c), espressamente prevede che: *“..c) le grandi strutture di vendita sono ammesse esclusivamente nelle parti di Z.T.O. D4 e RTS individuate nelle schede cartografiche alla scala 1:10.000 allegate alle N.T.S.A.*

Nelle schede tecniche ex art. 80 N.T.S.A. l'area di interesse per il progetto è evidenziata come *“GRANDI STRUTTURE: superiori a 2.500 mq di superficie di vendita”*.

Secondo la carta del Progetto ambientale del VPRG la parte sud dell'area di progetto ricade in *“Elementi posti in relazione (superficie attrezzata per gioco e sport, spazio aperto verde, parco, giardino, orto, spazio aperto pavimentato) di progetto”*.

Il P. di L. n° 1 – Z.T.O. D4.b – 4 “TERRAGLIO” attua le previsioni della Variante al P.R.G. della Terraferma approvata con D.G.R.V. N. 3905 del 03.12.2004, ed è stato preceduto dall'approvazione del P.C.P. (Programma di coordinamento preventivo) da parte del Consiglio Comunale di Venezia con Delibera C.C.n. 74 del 09.02.2010.

L'area oggetto di intervento nel PRG vigente ha destinazione di Zona per attrezzature Economiche Varie di espansione D4.b e relativi standard ed è normata dagli articoli. 32 e 80 – Insediamenti Commerciali, delle N.T.A.

L'art. 80.1, alla lettera c), espressamente prevede che: “..c) le grandi strutture di vendita sono ammesse esclusivamente nelle parti di Z.T.O. D4 e RTS individuate nelle schede cartografiche alla scala 1:10.000 allegata alle presenti N.T.S.A.

Nelle schede tecniche ex art. 80 N.T.S.A. l'area di interesse per il progetto è evidenziata come “GRANDI STRUTTURE: superiori a 2.500 mq di superficie di vendita”.

Secondo la carta del Progetto ambientale del VPRG la parte sud dell'area di progetto ricade in “Elementi posti in relazione (superficie attrezzata per gioco e sport, spazio aperto verde, parco, giardino, orto, spazio aperto pavimentato) di progetto”.

In sintesi si può affermare che l'intervento in progetto risulta compatibile con tutti gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, sia a scala locale che sovra-comunale. Nessun vincolo o prescrizione specifica di carattere urbanistico, edilizio o ambientale, risulta ostativo alla realizzazione dell'intervento.

EFFETTI AMBIENTALI DELL'INTERVENTO

Impatti sull'ambiente idrico

In tutte le unità interne, saranno realizzati due impianti distinti per lo scarico di acque saponate e acque nere. All'esterno delle unità immobiliari sarà installata una vasca condensa grassi che tratterà le acque derivanti dall'impianto di scarico delle acque saponate, per poi essere congiunta con la rete di scarico delle acque nere. Prima dell'allaccio alla rete fognaria comunale dovrà essere installato un pozzetto con sifone firenze. Per quanto riguarda il supermercato invece saranno installati impianti di scarico per le acque saponate, per le acque derivanti dal laboratorio carni, per le acque derivanti da laboratorio ortofrutta, per le acque derivanti da laboratorio gastronomia e per le acque nere. All'esterno dell'edificio saranno installate una vasca condensa grassi per ogni laboratorio ed una dedicata alle acque saponate. Saranno trattate le acque derivanti dai laboratori nelle vasche di separazione, in seguito al loro congiungimento sarà installato un pozzetto di ispezione e collaudo.

Dopo tale pozzetto ci sarà la congiunzione con la rete di acque saponate, successivamente ad apposito trattamento di quest'ultime in vasca condensa grassi e infine con le acque nere. Prima dell'allaccio alla fognatura comunale dovrà essere previsto un pozzetto con sifone firenze.

Le acque meteoriche

Sarà previsto un impianto di raccolta di acque piovane. Verranno raccolte in apposita vasca le acque che cadranno sul tetto dell'edificio in modo da non convogliare nell'impianto di riutilizzo oli e sostanze inquinanti rilasciate dalle automobili nei parcheggi.

Le acque raccolte saranno adeguatamente trattate (eliminazione delle acque di prima pioggia e filtraggio), raccolte in apposite vasche e rilanciate per mezzo di autoclavi. L'impianto di riutilizzo andrà ad alimentare i wc e gli impianti di lavaggio centralizzato delle isole ecologiche installate all'esterno dell'edificio.

Gli scarichi delle acque bianche saranno convogliati in fognatura previo trattamento di decantazione delle acque di prima pioggia. A valle dello stoccaggio, le acque di prima pioggia potranno subire un processo di pretrattamento concordato con il gestore della linea acque nere di scarico. Tale trattamento potrà comprendere la sedimentazione da effettuarsi a causa della permanenza delle acque in vasca, e di una disoleazione mediante vasca con filtro a coalescenza, opportunamente dimensionata.

Lo scarico dei 141 mc di acque di prima pioggia, ai sensi della stessa normativa vigente, dovrà essere regolato con pompa sommersa tarata per permettere uno svuotamento in un tempo minimo di 48h dell'intera vasca, pari a circa 2,93 mc/h, ovvero circa 0,81 l/s

Ai fini del rispetto del principio di invarianza idraulica si è proceduto al sovradimensionamento della rete di drenaggio delle acque meteoriche e alla creazione di opportuni bacini di laminazione (V1, V2). In particolare, il volume garantito nella zona nord ovest (Stralcio 1) è pari a 290,26 m³ e nella zona a sud (Stralci n.2 e 3) è pari a 5.300 m³, consentendo in entrambe le aree una portata allo scarico pari a 10 l/s×ha, quale portata massima defluente dalle aree in trasformazione pari al valore precedente all'impermeabilizzazione.

Si è soliti dividere le sorgenti di inquinamento in due tipi: sorgenti di tipo puntuale e sorgenti di tipo diffuso:

Sorgenti di tipo puntuale

Le sorgenti di tipo puntuale sono punti specifici in cui ha origine un inquinamento chimico a causa, ad esempio, di uno scarico industriale o delle sostanze provenienti da una discarica. Gli inquinanti lentamente si infiltrano nel sottosuolo fino a raggiungere le acque di falda. Questo tipo di sorgenti produce inquinamenti localizzati su aree ristrette ma con elevate concentrazioni. L'inquinante una volta arrivato nella falda si muove con il lento movimento delle acque sotterranee e può arrivare anche a pozzi di acquedotti e quindi ai nostri rubinetti.

Le sorgenti di tipo diffuso

Le sorgenti di tipo diffuso sono tipicamente legate all'attività agricola. Sono così chiamate in quanto non c'è un punto specifico di inquinamento, ma le sostanze tossiche provengono da tutta l'area coltivata.

L'intervento in oggetto non dovrebbe andare ad inficiare l'assetto idrogeologico profondo, ovvero gli acquiferi profondi in pressione, mentre le fondazioni andranno sicuramente ad insistere sui terreni che alloggiavano la prima falda. Il terreno presente è però con permeabilità molto bassa.

L'assetto idraulico, una volta realizzata l'opera, non dovrebbe subire sensibili variazioni poiché questa non andrà ad inficiare le falde profonde e la falda superficiale continuerà a ricevere i normali apporti meteorici.

Il progetto prevede esclusivamente la realizzazione di un parcheggio scoperto e l'escavazione per la messa in opera delle fondazioni non raggiunge profondità considerevoli. Lo scavo si manterrà all'interno di terreni limoso - argillosi.

Nel terreno non verranno immesse sostanze di alcun tipo e le acque nere verranno convogliate negli impianti fognari. Lo scarico delle acque reflue avverrà esclusivamente nella predisposta rete fognaria, in questo modo non si andrà ad aggravare lo stato attuale, già mediocre, della rete idrica superficiale più vicina.

La formazione di canalizzazioni superficiali artificiali, la ridefinizione del sistema fognario e la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque piovane provenienti dallo scolo di tetti e coperture e alla loro successiva riutilizzo comporta senza ombra di dubbio un alto impatto positivo sulla componente acqua.

Il proponente afferma che l'impermeabilizzazione del suolo delle aree destinate alla realizzazione delle infrastrutture, delle aree a parcheggio e all'insediamento commerciale permette di escludere fenomeni di contaminazione di sostanze inquinanti. Inoltre verrà preventivata una corretta manutenzione del sistema drenante e una pulizia periodica delle tubazioni in particolar modo prima dell'inizio delle piogge autunnali, quando cioè i sedimenti che si sono accumulati nella stagione estiva sono facilmente asportabili, non essendosi ancora compattati. A cavallo tra la stagione autunnale e quella invernale è opportuno inoltre procedere alla pulizia sistematica delle caditoie e delle bocche di lupo. L'escavazione per la posa in opera delle fondazioni interesserà terreni limoso - argillosi, nei quali è presente la prima falda di tipo freatico.

Impatti sulla componente suolo

Gli interventi di escavazione per la realizzazione del piano di fondazione, viste le esigue profondità da raggiungere, escludono l'originarsi di fenomeni di instabilità e di dissesto. Non vi sono inoltre nelle immediate vicinanze strutture che possono subire cedimenti e/o dissesti, non ci sarà ulteriore consumo di suolo oltre a quello già previsto nello studio di impatto ambientale autorizzato.

L'utilizzo di mezzi d'opera e autocarri durante la fase di costruzione e il transito di veicoli in quella di esercizio, rende possibile il pericolo di contaminazione del suolo.

Nel caso in cui si verificassero situazioni a rischio come sversamenti accidentali dovuti a guasti di macchinari e/o incidenti tra automezzi, gli operatori sono addestrati per intervenire immediatamente con opportune procedure di emergenza. Dette procedure di intervento comportano la bonifica del sito contaminato dallo sversamento di sostanza inquinante tramite la predisposizione di apposito materiale assorbente che verrà smaltito, una volta utilizzato, secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia.

Qualora le caratteristiche del terreno dovessero, anche solo localmente, obbligare alla posa di fondazioni profonde come pali battuti, andranno attentamente valutate in via preventiva le entità e la compatibilità delle vibrazioni prodotte durante l'infissione con i manufatti e le strutture esistenti nelle vicinanze. Nel caso siano ravvisati potenziali rischi alle opere esistenti si opterà per la posa di pali gettati o altre tipologie di fondazioni. Al fine di tutelare le acque sotterranee, suolo e sottosuolo da sversamenti accidentali di sostanze pericolose per l'ambiente si ritiene opportuno dotare il cantiere di idonei sistemi tecnologici e di adeguate procedure operative di intervento al verificarsi dell'emergenza, ivi compresa la successiva bonifica dei luoghi contaminati. I rifiuti prodotti dovranno essere smaltiti nel rispetto della normativa vigente. Si avrà cura di rendere minimo il quantitativo di rifiuti da destinare a discarica privilegiando, ove tecnicamente possibile, le attività di recupero a quella di smaltimento e di scegliere discariche ubicate a distanza non rilevate in modo tale da non generare intasamento di mezzi d'opera sulla viabilità ordinaria. Sarà predisposta la raccolta differenziata al fine di massimizzare il recupero dei rifiuti e non come strumento per lo smaltimento degli stessi.

Impatto acustico

In occasione della redazione dello screening (dicembre 2012), sono state effettuate delle rilevazioni fonometriche e delle valutazioni per prevedere le immissioni sonore connesse alla nuova struttura di vendita. A seguito delle nuove proposte per il miglioramento viabilistico dell'area che determineranno un beneficio non solo del comparto analizzato ma a più largo respiro, ad esempio sulla migliore accessibilità del polo ospedaliero dell'Angelo e sulla maggiore sicurezza della Tangenziale, il proponente ritiene che la valutazione previsionale di impatto acustico precedentemente svolta risulti tuttora valida e cautelativa rispetto ad uno scenario futuro migliorativo rispetto al precedente trattato nello studio di cui si riporta un estratto. La Commissione ritiene tale affermazione condivisibile e i dati sotto prodotti sono quelli già trattati in fase di screening.

L'area oggetto d'intervento è classificata, come area di tipo misto Classe III. Ai sensi del D.P.C.M. 14.11.97 rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.

I limiti stabili per le immissioni sonore sono i seguenti:

60 dB_(A) nel periodo diurno,

50 dB_(A) in quello notturno.

Scendendo nel dettaglio si è considerata:

Rumorosità prodotta dal traffico veicolare connesso alla nuova struttura.

La modifica del regime del traffico veicolare, dovuta all'insediamento della nuova attività commerciale, viene valutata nello "Studio sulla viabilità di afferenza/servizio" redatto dallo Studio di Ingegneria Giomo M. L' incremento di flussi di traffico viene ipotizzato pari a 320 unità/ora in ingresso ed in uscita, nell'orario di massimo esercizio (ovvero lo stesso flusso che viene previsto anche nello studio sulla viabilità di afferenza e servizio più recente in cui si considerano le nuove mitigazioni alla viabilità). Tale dato è stato stimato sulla base del numero di posti auto disponibili (480) e sulla rotazione della sosta pari a 90 minuti. Si è considerato lo scenario che prevede l'insediamento del solo centro commerciale e la previsione di un unico accesso al centro commerciale da Via Caravaggio. Nella simulazione d'impatto acustico è stato considerato il traffico negli orari con maggior flusso (11-12;17-18) (condizione peggiorativa).

Rumorosità prodotta dagli impianti di condizionamento

Le sorgenti sonore fisse che caratterizzano le emissioni nell'ambiente esterno del centro commerciale sono: i macchinari per il trattamento dell'aria interna, le pompe di calore, i gruppi elettrogeni e altre sorgenti acustiche puntuali. Tali impianti vengono collocati sul tetto dell'edificio ad un'altezza di 7.5 metri circa, e in una terrazza che si sviluppa lungo l'asse longitudinale nella parte est dell'edificio. Il collocamento delle sorgenti in tale terrazza favorisce la mitigazione delle emissioni.

La valutazione previsionale dell'attività commerciale, è stata condotta tenendo in considerazione le sorgenti esterne con maggior impatto acustico previste nell'attuale fase progettuale e l'apporto di traffico veicolare dovuto al nuovo insediamento. E' stata condotta una campagna di rilievi fonometrici, per caratterizzare il clima acustico ante operam nelle zone limitrofe all'area d'intervento. I livelli di rumore residuo misurati ai ricettori (abitazioni a Nord dell'insediamento), sono stati confrontati con i livelli stimati tramite software.

Sono stati valutati due differenti scenari per poter stimare le diverse immissioni acustiche che si potrebbero riscontrare:

- con l'edificazione delle UMI 3,4,5 (centro direzionale)
- senza l'edificazione delle UMI 3,4,5

La previsione del rumore immesso in entrambe i casi rientra nei limiti stabiliti dalla zonizzazione acustica. La stima dei livelli di rumorosità ai ricettori confrontata con il rumore residuo misurato, conferma il rispetto del criterio differenziale.

Impatto sulla flora e fauna

L'opera in oggetto si sostituisce in parte ad un sito esistente e ci sarà conseguentemente il cambio di destinazione d'uso prevalente del suolo. Per il sito in esame l'intervento investe un'area del territorio già antropizzato, caratterizzato dalla presenza diffusa nelle zone adiacenti di strutture produttive di grandi dimensioni di tipo commerciale e dirigenziale, fraposte a lembi di aree agrarie. La sostituzione della destinazione d'uso prevalente del territorio, individuabile nella riduzione delle zone identificate con le diverse tipologie di formazioni vegetali, riguarda le formazioni a siepe e a filare alberato che costituiscono comunque zone degradate che non ospitano entità floristiche o comunità vegetazionali di eccezionale pregio.

Nonostante il limitato pregio floristico e vegetazionale delle formazioni vegetali presenti, la realizzazione della struttura determina la riduzione di superficie vegetata che verrà però mitigata dagli interventi previsti di messa a dimora di specie arbustive e arboree nelle aree a verde individuate dal progetto del PdL.

Il verde pubblico, previsto dal piano di lottizzazione, avrà una superficie di circa 25.600 mq e sarà localizzato prevalentemente nelle aree a nord del P. di L. e lungo il confine orientale e si caratterizza come filtro verso l'edificato esistente a nord e la tangenziale a est, ed è strutturato con area a prato, filari alberati, bacini di laminazione e percorsi pedociclabili.

Il paesaggio sarà caratterizzato, sui lati sud ed est, dalla presenza dei bacini di laminazione, con un vaso complessivo di circa 5.500 mc, e dai canali oggi esistenti, per i quali è prevista una vegetazione di tipo igrofilo frammista a filari di alberature autoctone ad alto fusto. Sul lato nord verrà realizzato un giardino pubblico lungo circa 200 m, di larghezza variabile, che costituisce la spina dorsale dell'area direzionale del P.d.L. Il giardino sarà caratterizzato dalla presenza di una serie di percorsi che lo metteranno in relazione con le piazze coperte che separano gli edifici.

L'effetto barriera della struttura potrebbe costituire un ostacolo agli spostamenti per talune specie di fauna selvatica determinando in tale modo un disturbo alla fauna locale. Tuttavia la ridotta presenza di animali e la situazione già notevolmente condizionata dalla presenza dell'infrastruttura viaria (Tangenziale di Mestre) e delle strutture produttive vicine determinano la scarsa rilevanza del problema.

Infatti la ridotta presenza di specie animali sull'area è principalmente dovuta ai fattori di disturbo esistenti. Tuttavia tra le specie animali la componente principale risulta essere l'avifauna, che utilizza le formazioni vegetali anche come luogo di transito spostandosi continuamente verso le più vicine aree verdi della zona. Nell'area non esistono entità faunistiche di pregio, e la numerosità degli animali presenti risulta limitata da ragioni dovute all'isolamento dell'area e alla presenza di disturbi come rumori, presenza antropica etc. La realizzazione dell'opera produce come impatto principale la riduzione di superficie a verde, ambiente di vita della maggior parte di entità faunistiche presenti. Anche in questo caso tali spazi verranno in parte recuperati con la messa a dimora di specie arbustive e arboree nelle aree a verde individuate dal progetto del PdL.

Impatto sul paesaggio

L'area del progetto di intervento è sita in Comune di Venezia, località Mestre. La lettera c), comma I°, dell'art. 146 del D.Lgs 29.10.1999, n. 490, "Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali", a norma dell'art.1 della L. 08.10.1997, n. 352, che riordina, tra l'altro, la L. 29.06.1939, n. 1497 e la L. 08.08.1985, n.431, sottopone alla disciplina di tutela paesaggistica, tra l'altro, il bosco, i fiumi, i torrenti e i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con R. D 11.12.1933, n. 1775, le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna". **L'area interessata dall'intervento non risulta sottoposta a vincolo paesaggistico come riportato nella TAV. 10.35 "Mestre" del PTRC del Veneto.**

L'inserimento della nuova struttura si allineerà agli schemi esistenti ed imposti dalla normativa territoriale vigente; in tal modo risulterà conforme con il contesto limitrofo a destinazione produttiva esistente o in previsione.

L'unità commerciale prevista, articolata in più unità si svilupperà con un massimo di due piani fuori terra e una superficie lorda di circa 12.600 mq, mentre il verde pubblico, all'interno del P.d.L., avrà una superficie di circa 25.600 mq.

All'interno del P.d.L. sono previsti dei percorsi pedonali e ciclabili interni al comparto sono organizzati in modo da garantire la permeabilità e percorribilità dell'area sia lungo l'asse nord-sud che est-ovest, collegandosi ai percorsi già esistenti a servizio delle aree contermini, garantendo così una buona accessibilità sia pedonale che ciclabile. Inoltre, la realizzazione delle aree a verde costituirà una fascia laterale in grado di tamponare i fattori di pressione (rumore e polveri) della vicina tangenziale.

Capacità di carico nell'ambiente naturale

In attuazione della direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21.05.1992 – relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali nonché della flora e della fauna selvatiche – e della direttiva 79/409/CEE del Consiglio del 02.04.1979 – concernente la conservazione degli uccelli selvatici – sono stati individuati e proposti alla Commissione Europea i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) ed anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS). Alla conclusione dell'iter, con D.M.

03.04.2001, il Ministro dell'Ambiente ha reso pubblico l'elenco dei SIC e delle ZPS nel territorio italiano.

I siti SIC IT3250010 *Bosco di Carpenedo* e SIC IT3250031 *Laguna superiore di Venezia* – ZPS T3250046 *Laguna di Venezia* risultano quelli più vicini all'area di intervento, comunque esterni, e ad una distanza per cui non ci sono interferenze con il progetto proposto. Il "*Bosco di Carpenedo*" dista in linea d'aria dall'area di intervento circa 1000 m dal punto più vicino, mentre la *Laguna superiore di Venezia* dista circa 4,7 Km così come la ZPS T3250046 *Laguna di Venezia*. Inoltre dal SIC/ZPS IT 3250016 "*Cave di Gaggio*" la distanza è circa 7 Km e dal SIC/ZPS IT 3250021 "*Ex cave di Martellago*" circa 5 km. Tra il "*Bosco di Carpenedo*", area tutelata più vicina, e l'area di intervento, sono comunque presenti significative aree antropizzate, quali importanti vie di comunicazione (Tangenziale di Mestre, SS n.13 e S.R. 14). Tra le suddette aree tutelate e l'area di intervento non sussistono relazioni di tipo sistemico-ambientale diretto o indiretto per ragioni di distanza, di direzione dei venti dominanti e soprattutto per il fatto che vi sono, interposte, le suddette aree a forte pressione antropica.

Inquinamento luminoso

Per l'edificio in oggetto gli apparecchi illuminanti previsti a progetto sono del tipo cut-off, cioè non emettono flusso luminoso verso l'alto e sono conformi alla L.R. n. 17/2009 e alla norma UNI 10819 "Impianti di illuminazione esterna - Requisiti per la luminanza della dispersione del flusso diretto verso il cielo"

Risorse energetiche

L'edificio in esame, in virtù delle sue dimensioni e della configurazione architettonica, presenta un comportamento termico specifico, caratterizzato principalmente da:

- grande produzione di energia termica al suo interno, dovuta essenzialmente alla quantità di persone potenzialmente presenti e al massiccio uso di energia elettrica per l'illuminazione artificiale
- elevata inerzia termica, per la grande massa strutturale in diretto contatto con l'ambiente climatizzato, aspetto che rende l'edificio poco sensibile ai cambiamenti climatici esterni.

Parte dei consumi di riscaldamento, climatizzazione e acs sarà coperto da fonti rinnovabili, ovvero, in questo caso, da pompe di calore, mentre parte del fabbisogno di energia elettrica sarà coperto dalle pannellature fotovoltaiche poste in copertura dell'edificio commerciale.

Per la climatizzazione invernale è stato stimato un fabbisogno di energia elettrica da rete pari a 442.353,122 kWh e un fabbisogno di energia elettrica da produzione locale 51.163,023 kWh. Inoltre è stato stimato che l'impianto fotovoltaico installato in copertura andrà a produrre 516.214,6 kWh anno.

Inquinamento elettromagnetico

L'intervento prevede l'allacciamento alla rete pubblica ENEL mediante la realizzazione di linee interrate a media tensione. Tale intervento produrrà una notevole riduzione del campo elettrico e verosimilmente una leggera riduzione dell'induzione magnetica, risanando l'area considerata.

Produzione di rifiuti

In fase di cantiere verranno individuati i singoli appaltatori e/o subappaltatori delle opere di costruzione e/o demolizione generanti rifiuti non assimilabili ai rifiuti solidi urbani, ai sensi dell'art. 184, comma 3 lett. B del D. Lgs. 152/06 così come sostituita dall'art. 11 del D. Lgs. 205/10.

I singoli appaltatori e/o subappaltatori, in quanto produttori di rifiuti speciali aventi codici CER 17.00.00 o anche aventi codici CER diversi dai 17.00.00 ma prodotti nelle normali attività di costruzione e demolizione, saranno tenuti a conformarsi alle disposizioni di cui al D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., in particolare:

- a stoccare i rifiuti prodotti in appositi depositi temporanei nel luogo di produzione, gestiti esclusivamente dai singoli produttori di rifiuti e nei limiti quantitativi e qualitativi di legge;
- ad avviare i rifiuti allo smaltimento previa individuazione dei relativi codici CER;
- a verificare l'iscrizione dei trasportatori all'Albo Nazionale Gestori Ambientali per le categorie di rifiuto (CER) che si intende far trasportare;
- a verificare che il mezzo di trasporto utilizzato sia espressamente contemplato nel provvedimento di iscrizione (targa) e munito di copia autentica del provvedimento di iscrizione;
- a verificare le necessarie autorizzazioni di legge del gestore dell'impianto a cui il rifiuto è conferito.

In sede di redazione del Piano di Lottizzazione sono state destinate specifiche aree alla gestione dei rifiuti in fase di esercizio, conseguenti alle destinazioni d'uso prevalenti previste nei singoli "lotti"; in particolare:

- all'interno della UMI1, con destinazione commerciale a Grande Struttura di Vendita, è prevista la raccolta differenziata di rifiuti urbani su quattro cassoni compattatori elettrici delle dimensioni di ingombro massime,

comprehensive d'area di manovra, di mt 3x25 l'uno, posizionati all'interno delle aree private destinate a carico/scarico merci in regime di extra T.I.A.;

La gestione dei rifiuti, comprendente le attività di raccolta, trasporto recupero e smaltimento, sarà a carico della società Veritas S.p.A.

Impatto economico e sociale

L'intervento determinerà un aumento dell'occupazione legata alle attività di esercizio con l'inserimento di nuovi spazi vendite e quindi un aumento dell'indotto. Non in ultimo, si determinerà la possibilità di creare nuovi punti di incontro e aggregativi e dunque benefici per la componente sociale.

Impatti sull'atmosfera

L'obiettivo di fondo nella caratterizzazione di questa componente è l'analisi dell'inquinamento atmosferico, inteso come "stato dell'aria atmosferica conseguente alla immissione nella stessa di sostanze di qualsiasi natura in misura e condizioni tali da alterare la salubrità dell'aria e da costituire pregiudizio diretto o indiretto per la salute dei cittadini o danno ai beni pubblici e privati".

Analizzando nel dettaglio i possibili impatti in termini di emissioni, sono individuate due principali sorgenti: il traffico indotto e l'impianto di riscaldamento a metano; quest'ultimo rappresenta solo una quota minima in quanto parte dei consumi di riscaldamento, climatizzazione e acs sarà coperto da pompe di calore, oltre a questo, parte del fabbisogno di energia elettrica sarà coperto dai pannelli fotovoltaici posti in copertura, in modo da limitare ulteriormente le immissioni di fattori inquinanti in atmosfera. Il traffico indotto può avere influenza negativa in senso generale sui parametri PM10 e PM2,5, CO, SOx (gasolio), Benzene (benzina), NO2, O3, Benzo(a)Pirene.

Emissioni in fase di esercizio

Il teatro dell'analisi è rappresentato da un'area che è già sottoposta a livelli di inquinamento atmosferico non poco rilevanti e sarebbe estremamente complesso valutare l'impatto marginale da correlare specificamente alla costruzione della struttura in esame. Non si ritiene quindi, in termini assoluti, che le quantità di inquinamento generate potenzialmente siano così significative da determinare, per zone territoriali lontane dall'infrastruttura, incrementi sensibili nell'esposizione ad agenti inquinanti. In generale la maggior parte dell'inquinante si riscontra nei primi 50 m; è comunque all'interno dei primi 150 m che si distribuisce pressoché tutto il complesso della quantità. Pur sottolineando che si tratta di un diagramma di concentrazione, esso può essere utilizzato anche come approssimante di un modello di distribuzione e che in modo analogo si comportano anche le polveri e gli idrocarburi incombusti. Per quanto riguarda i parcheggi, esternamente vi sono circa 480 posti auto a disposizione dell'intero parco commerciale e delle utenze private. Gli incrementi stimati dei flussi veicolari sono di entità generalmente modesta rispetto ai flussi attuali. Inoltre l'intervento si colloca in un'area già attualmente a forte caratterizzazione commerciale, motivo per il quale è lecito supporre che la clientela del nuovo insediamento commerciale sia già compresa in parte in quelli che sono i flussi rilevati (non si tratta di un nuovo insediamento isolato, ma di un insediamento che presenta offerta merceologica affine a quella già esistente nell'area AEV Terraglio).

Emissioni in fase di cantiere

Per quanto riguarda le operazioni necessarie per la realizzazione delle strutture, gli ulteriori scavi e i movimenti di materia, si prevede un modesto incremento dei veicoli circolanti, pur non potendone quantificare le emissioni prodotte. Tali attività, potrebbero comportare un basso impatto in termini di inquinamento atmosferico e aumento del particolato presente. Quest'ultimo potrebbe inoltre essere dovuto anche, in minima parte alla presenza di accumuli temporanei di terreno. I gas combustivi provenienti dal funzionamento dei mezzi d'opera sono costituiti essenzialmente da NOx, SOx, CO, idrocarburi esausti, aldeidi e particolato.

Data l'ubicazione dell'area di intervento, l'unico impatto deriva dalla produzione di polveri, in quanto le distanze intercorrenti tra le aree di attività dei macchinari ed i possibili ricettori sono tali da poter considerare trascurabili gli effetti generati dalle emissioni di gas di scarico. Con riferimento alle polveri le maggiori sorgenti di emissione saranno costituite dalle piste di cantiere, dall'area di deposito e movimentazione dei materiali, nonché dal possibile effetto di risollevaramento del vento. Rispetto alle attività di cantiere i venti provengono prevalentemente da NE. **Dunque, si può concludere che il quartiere residenziale limitrofo (posto a nord) non è interessato dal potenziale carico di polveri.**

Controllo e la tutela della componente durante la fase di cantiere e di esercizio

Nel progetto in questione gli impatti maggiori in atmosfera derivano principalmente dagli scarichi dei veicoli circolanti dentro e fuori l'area durante la fase di cantiere, dall'esercizio delle macchine operative previste all'interno dell'area e dal possibile aumento delle emissioni di polveri dovuto a movimenti di materia. Dallo studio delle analisi si è potuta evidenziare la particolare criticità della componente aria nella città di Venezia. Si sono evidenziati nello specifico superamenti dei valori limite di inquinanti come PM10, benzo(a)pirene e ozono.

Fase di cantiere

È molto complesso affrontare il problema dell'impatto atmosferico indotto dalla fase di cantiere, perché risulta molto difficile quantificarlo, a parte il fatto che esso è destinato ad esaurirsi in generale nelle immediate vicinanze delle zone di cantiere e nei tempi di realizzazione dei lavori. Le attività, potrebbero comportare un basso impatto in termini di inquinamento atmosferico e aumento del particolato presente. Per minimizzare in parte questo tipo di impatto è importantissimo che vengano programmati eventuali interventi in merito alla viabilità veicolare nell'area di cantiere. Si richiede inoltre, ai conducenti degli automezzi, di procedere con velocità moderata ed osservando la segnaletica relativa alla sicurezza in materia viabilistica. Un ottimo accorgimento molto utile a ridurre l'aumento di polveri volatili, può essere costituito dalla pulizia costante delle strade che consentono l'accesso alle aree di cantiere come pure quelle di uscita degli automezzi dalle medesime aree, e dalla pulizia degli automezzi stessi. Tale lavorazione si effettuerà con macchina munita di apposite spazzole rotanti. Si prevede inoltre che l'Impresa bagni le strade percorse dagli automezzi in particolar modo durante il periodo estivo, per limitare il disturbo dovuto al sollevamento delle polveri. Lo stoccaggio provvisorio dei materiali dovrà essere limitato nel tempo. Si richiede inoltre che le movimentazioni avvengano nel completo rispetto delle norme di sicurezza, e che il trasporto sia effettuato da trasportatore autorizzato. Altre misure di mitigazione sarà l'impiego di apparecchi di lavoro a bassa emissione (motori elettrici), utilizzo di sistemi di filtri per particolato per le macchine/apparecchi a motore diesel, ottimizzazione dei carichi trasportati e manutenzione periodica di macchine ed apparecchi.

Fase di esercizio

L'impatto nei confronti della componente atmosfera risulta non significativo e dovuto principalmente alle emissioni di polveri e gas di scarico, dovute al traffico indotto dal nuovo punto vendita, alla movimentazione delle merci ad esso riferite e, in minima parte, agli impianti di climatizzazione. La produzione di energia elettrica tramite conversione fotovoltaica dell'energia solare è garantita dall'impianto posizionato in copertura; tale impianto permetterà la riduzione delle emissioni di CO₂, riducendo l'inquinamento atmosferico. L'impianto fotovoltaico, durante il suo esercizio, non causa inquinamento dal punto di vista chimico (non produce emissioni, residui o scorie), termico ed acustico (non vi è emissione di rumore durante il loro esercizio). Non richiede organi in movimento né circolazione di fluidi a temperature elevate o in pressione, e questo è un vantaggio tecnico determinante per la sicurezza dell'ambiente. Producendo energia elettrica non si utilizzano le fonti fossili (petrolio, carbone, etc.) e permette di evitare l'immissione in atmosfera di agenti inquinanti come CO₂ e NO_x. I benefici ambientali ottenibili con l'installazione di moduli fotovoltaici, sono proporzionali alla quantità di energia prodotta. Per produrre un chilowattora elettrico vengono bruciati mediamente l'equivalente di 2,56 kWh sotto forma di combustibili fossili e di conseguenza emessi nell'aria circa 0,53 kg di anidride carbonica (fattore di emissione del mix elettrico italiano alla distribuzione). Si può dire quindi che ogni kWh prodotto dal sistema fotovoltaico evita l'emissione di 0,53 kg di anidride carbonica. Inoltre, la piantumazione di specie arboree ed arbustive capaci di captare le polveri e i gas di scarico, contribuirà al mantenimento di un contesto qualitativo accettabile, sia in prossimità delle principali fonti di disturbo che nel contesto più generale. L'inserimento di specie arboree ed arbustive lungo il perimetro del PdL contribuisce ad abbattere una parte dell'inquinamento atmosferico potenzialmente prodotto lungo l'asse stradale della tangenziale di Mestre e in parte di quella derivante dalla struttura commerciale, a protezione degli utenti stessi e degli abitanti di Borgo Pezzana. Infine la modificazione della rotonda di via Caravaggio porterà dei benefici alla fluidificazione del traffico verso il centro di Mestre.

Impatto sulla viabilità di afferenza/di servizio

Come precedentemente evidenziato il progetto in parola fu valutato dalla Commissione VIA nell'ambito della procedura di verifica ai sensi dell'art. 20 del D.lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. conclusasi con determina di assoggettamento a VIA prot. n.38326 del 24.04.2013. L'assoggettamento a VIA fu determinato dalla constatazione che l'intervento proposto allora (aprile 2013) produceva impatti significativi sulla viabilità esistente ed in particolare sulle componenti ambientali correlate (emissioni in atmosfera dovute ai fenomeni di accodamento delle auto) senza peraltro che fossero proposte ulteriori soluzioni mitigative o compensative sulla viabilità. Furono infatti individuati dei livelli di servizio critici nei seguenti tratti:

- Strada regionale 245 (Sezione D e E) – livello di servizio D
- Rampa Sud uscita tangenziale (Sezione I) – livello di servizio E
- Rampa Sud ingresso tangenziale (Sezione L) – livello di servizio E
- Via Caravaggio (Sezione N) – Livello di servizio D

Livello di servizio	Tempo d'attesa medio
A	≤ 10 s
B	≤ 15 s
C	≤ 25
D	≤ 45
E	> 45
F	flusso in ingresso superiore alla capacità

Tabella A. Esplicitazione dei livelli di servizio stradali

Per tale motivo fù richiesto uno specifico approfondimento degli impatti sulla viabilità, sviluppando in particolare il tema degli effetti cumulativi prodotti anche dalle strutture commerciali e sanitarie (nuovo ospedale all'Angelo) esistenti e in fase di apertura previste nell'area vasta; sviluppando soluzioni alternative per quanto riguarda la progettazione della viabilità di accesso e uscita al P.D.L. n.1 di iniziativa privata in ZTO "D4b4".

Ciò premesso si evidenzia che il progetto definitivo, oggetto della presente valutazione, ha tenuto conto di quanto sopra richiesto, sviluppando e valutando una nuova configurazione viabilistica che risulta essere migliorativa della precedente come peraltro evidenziato anche dal nuovo parere del **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 09.07.2013**.

Le criticità dei livelli di servizio stimati e precedentemente evidenziati ora risultano, dalla documentazione depositata agli atti, migliorati:

- Strada regionale 245 – livello di servizio C
- Rampa Sud uscita tangenziale – livello di servizio C
- Rampa Sud ingresso tangenziale – livello di servizio C
- Via Caravaggio – Livello di servizio C

Lo studio viabilistico, allegato all'istanza di compatibilità ambientale, è stato redatto con lo scopo di valutare l'impatto sulla viabilità generato dall'apertura della struttura di vendita con una superficie di vendita complessiva di mq. 7.990 (di cui 5000 mq del settore alimentare e 2.990 mq del settore non alimentare. La redazione dello studio è avvenuta ai sensi della dalla Legge Regionale 50/12, trattandosi essenzialmente di analisi inerente un comparto commerciale.

Il progetto prevede tutta una serie di opere finalizzate non solo alla gestione dei flussi indotti dall'iniziativa, ma anche alla fluidificazione dei flussi esistenti ed ad un miglioramento complessivo delle esigenze di mobilità del comparto, **senza limitarsi alle proprie esigenze ma fornendo opere di interesse pubblico mirate alla soluzione delle problematiche a tutt'oggi riscontrare**. In tal senso le opere che verranno realizzate riguarderanno, oltre alla viabilità di lottizzazione a servizio delle strutture oggetto del presente studio, anche una rivisitazione della rotatoria Castellana di connessione con il centro di Mestre e con la Tangenziale. Queste ultime, che prevedono la realizzazione di una corsia dedicata alla svolta in destra per i veicoli in uscita dalla Tangenziale con provenienza nord e la realizzazione di una corsia dedicata alla svolta in destra per l'immissione in Tangenziale da Via Caravaggio per i veicoli con destinazione sud, in concerto con la realizzazione già operante della corsia dedicata alla svolta in destra per i veicoli in uscita dalla Tangenziale con provenienza sud, **hanno ottenuto il parere favorevole del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti**, che ha riconosciuto all'assetto di progetto la capacità di apportare una fluidificazione del traffico d'area. Attualmente la viabilità relativa agli insediamenti commerciale e direzionale non è stata ancora realizzata, ma vedrà la realizzazione di tratte e di rotatorie di dimensioni crescenti in funzione dei carichi veicolari che dovranno sostenere. Per l'insediamento residenziale, questo farà riferimento a Via Borgo Pezzana, senza andare ad interferire con quelle che sono da considerarsi le tratte principali a servizio degli altri insediamenti. Non è infine prevista alcuna permeabilità tra la piastra residenziale e quelle commerciale e direzionale. La viabilità secondaria di lottizzazione interna si svilupperà lungo il lato ovest del perimetro del lotto, fino alla rotatoria posta in posizione mediana, per poi attraversare il lotto suddividendolo di fatto in due porzioni: nella porzione nord troveranno allocazione gli insediamenti direzionali e residenziali, mentre nella porzione sud si collocherà l'insediamento commerciale.

Per l'insediamento commerciale sono previste due vie di accesso dalle quali si dipanerà la viabilità interna di distribuzione alle aree di sosta. I parcheggi sono collocati nella parte occidentale del lotto, mentre l'edificio occuperà la porzione orientale dello stesso. Verrà inoltre realizzato un congruo numero di posti per disabili, locati in prossimità degli accessi agli edifici. Le due vie di accesso previste sono posizionate in maniera tale da offrire circa 650 m di

sviluppo della viabilità secondaria a valle dell'intersezione con Via Caravaggio. In caso di "intoppi" nella circolazione interna alle aree di sosta della struttura commerciale si ha quindi la possibilità (nell'ipotesi, rara ed estrema, che entrambi gli accessi vengano bloccati contemporaneamente) che circa 100 veicoli vengano ospitati senza riversarsi su Via Caravaggio (e bloccarne parzialmente i flussi); questo equivale ad un blocco contemporaneo di entrambe le vie di accesso per circa 20 minuti. Vi sono pertanto ampie garanzie che neanche in questa evenienza il traffico indotto vada a creare disagi alla circolazione esterna. La natura urbana dell'area nella quale si colloca la struttura commerciale suggerisce inoltre di prevedere la realizzazione di opportuni stalli per il collocamento di biciclette e/o motocicli. Le operazioni di carico/scarico merci avverranno sul retro dell'edificio, vale a dire in posizione opposta rispetto alle aree di sosta della clientela, evitando in tal modo qualsiasi commistione di tali flussi veicolari nella viabilità interna della struttura commerciale. Infine, visto il progetto complessivo nel quale si inserisce la struttura di vendita, si ritiene opportuno rimarcare come verrà realizzata un'ideale segnaletica (sia orizzontale che verticale), al fine di indirizzare i flussi verso le varie destinazioni.

STUDIO SULLA VIABILITÀ DI AFFERENZA/SERVIZIO

Lo studio ha tenuto conto dei flussi generati da tutte le iniziative che si sono recentemente insediate nell'area AEV Terraglio e di quelli indotti dalle iniziative che, in un prossimo futuro, si insedieranno. Lo studio ha analizzato lo scenario di progetto, e gli aspetti viabilistici strettamente collegati alla futura apertura della struttura di vendita e attivazione delle superfici direzionali e residenziali, con lo scopo di verificare le soluzioni viabilistiche adottate ed eventualmente proporre modifiche all'assetto di progetto. Per la valutazione dei flussi di traffico esistenti è stata effettuata un'ideale campagna di monitoraggio. Sulla scorta di precedenti studi che hanno sempre evidenziato come fascia oraria significativa per entità dei flussi esistenti quella della giornata di venerdì nell'arco orario 17:00 – 18:00 (a riprova della vocazione commerciale dell'area), si è provveduto a rilevare i volumi di traffico esistenti ed insistenti su tutte le arterie di collegamento della viabilità dell'AEV Terraglio con la viabilità esterna, consentendo l'analisi delle 9 rotatorie principali che caratterizzano l'assetto del comparto. I flussi di traffico sono stati rilevati lungo le arterie a servizio del comparto commerciale, in prossimità delle rotatorie che ne gestiscono i flussi veicolari (commerciali, direzionali e di attraversamento), nella giornata di venerdì 12 luglio 2013 (significativo anche perché il primo venerdì della stagione dei saldi estivi) nella fascia oraria 17.00 - 18.00.

Dallo studio sulla viabilità di afferenza/servizio si evince che:

- ✓ l'insediamento della sola struttura commerciale viene ben supportato dalla rete (previa rivisitazione di alcune intersezioni);
- ✓ l'insediamento di tutte le strutture (commerciale e direzionale; il residenziale rimane a sé stante, anche in termini di viabilità) viene supportato dalla rete;
- ✓ la realizzazione delle opere viarie previste fornisce una cospicua fluidificazione del traffico che interessa la rotatoria Castellana e un nuovo by-pass alla rotatoria Caravaggio (opera questa che riassume in sé i canoni della pubblica utilità, risultando anche di fondamentale utilità per le esigenze del vicino Ospedale dell'Angelo e per sgravare di traffico merci Via Borgo Pezzana, la quale ha vocazione residenziale). Alla luce dei risultati evidenziati si ritiene pertanto che il progetto per l'insediamento delle strutture (con la realizzazione delle opere previste) risponda appieno alle esigenze dell'iniziativa ed alle esigenze di mobilità dell'intero comparto.

Nella Figura sotto riportata vengono esposti gli interventi oggetto di parere di massima favorevole del 09.07.2013 da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzati all'accessibilità del comparto ed alla riqualificazione funzionale della intersezione a rotatoria "Castellana".

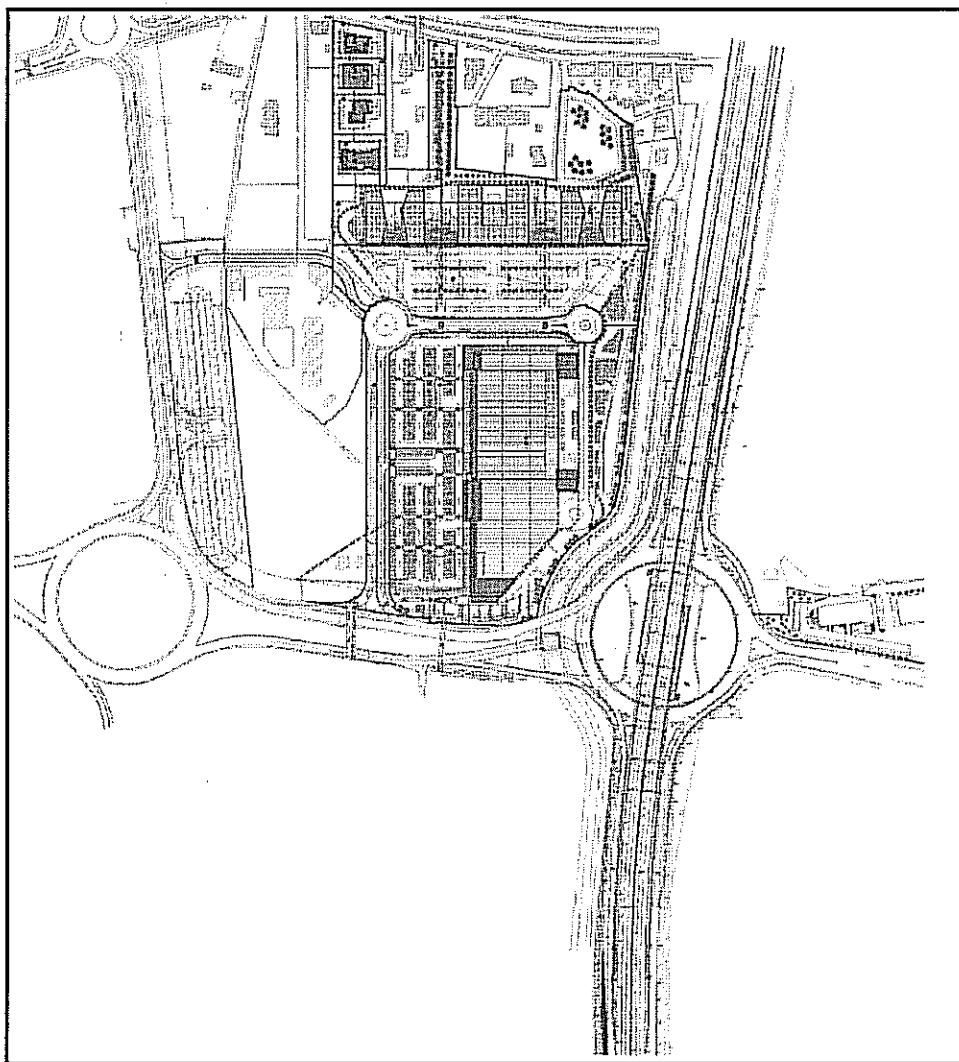


Illustrazione 4: Progetto dell'intervento con riportate le nuove soluzioni viabilistiche.

Tali interventi prevedono la realizzazione del collegamento tra il comparto e via Bella (bretella ovest). Questa bretella devia alcuni ingressi al comparto, evitando che essi coinvolgano la rotatoria Castellana. La bretella permette l'ingresso ed il deflusso alternativo del comparto nel caso di mancanza di fluidità nella bretella sud, su via Caravaggio; inoltre permette un percorso di by-pass della rotatoria Caravaggio, usufruibile dai veicoli provenienti dalla rotatoria Castellana e diretti a nord; ed infine permette un accesso indipendente dalla rotatoria Castellana per l'attività industriale CONSERCHIMICA, posta al termine di via Borgo Pezzana, che attualmente percorre obbligatoriamente la rotatoria e la SS Pontebbana.

Oltre a ciò, è prevista la realizzazione della passerella ciclo pedonale che scavalca via Caravaggio; attualmente il passaggio dei pedoni e ciclisti è protetto da un semaforo a chiamata che interrompe lo scorrimento di via Caravaggio in caso di rosso; la passerella garantirà, invece, la fluidità del traffico in continuazione. Verrà potenziata la rotatoria Castellana attraverso l'allargamento delle rampe; questo permetterà di potenziare la capacità della stessa rispettando i vincoli rappresentati dalle opere esistenti e dai frontisti. Tali opere costituiscono un potenziamento del nodo con effetti di rango superiore a quello proprio dell'intervento urbanistico in oggetto. La loro utilità, infatti, afferisce alla totalità delle linee di desiderio che attraversano la rotatoria "Castellana": il miglioramento che si ottiene ha riflessi, per esempio, sulla migliore accessibilità in ogni circostanza del polo ospedaliero dell'Angelo e sulla maggiore sicurezza della Tangenziale, dalla quale viene allontanato il pericolo di rigurgiti per accodamenti all'ingresso della rotatoria. I proponenti ritengono ritiene che le nuove proposte per il miglioramento viabilistico dell'area determineranno un beneficio non solo del comparto analizzato ma a più largo respiro, ad esempio sulla migliore accessibilità del polo ospedaliero dell'Angelo e sulla maggiore sicurezza della Tangenziale. La Commissione su tale affermazione concorda.

Esame delle alternative progettuali

Le alternative che possiamo esaminare sono:

- 1) quella di non dar luogo alla costruzione (opzione 0)
- 2) di realizzare l'opera prendendo in considerazione diverse scelte territoriali (opzione 2)
- 3) quella prescelta (opzione 1).

Se l'opzione 0 è una possibilità che risulta incoerente con la normativa territoriale vigente che per l'area in esame ha già previsto insediamenti commerciali, l'opzione 1 risulta essere l'alternativa valida, almeno teoricamente, a quella qui discussa. È ragionevole supporre che tale soluzione rappresenti, fra i possibili utilizzi ottimali o sub ottimali, quello che comporta il valore più alto dell'attrattività, con conseguente generazione dei valori più alti degli impatti (in primis quelli da traffico veicolare). La scelta di localizzare la struttura nell'area in esame, deriva da una analisi che ha interessato diverse componenti ambientali. In particolare la conveniente localizzazione deriva dalle seguenti considerazioni:

- Assenza vincoli paesaggistico-ambientali: idrogeologico, paesaggistico, di pericolosità idraulica, vincoli storico-monumentali, non compromette aree a valore paesaggistico;
- Conformità urbanistica a livello comunale e sovra comunale (PTRC, PTA, PTCP, PAT, PRG, P. di L.);
- Assenza di aree tutelate e protette: SIC e ZPS, parchi, riserve, aree di interesse naturalistico;
- Area di verde con vegetazione degradata inserita in contesto fortemente antropizzato con presenza di barriere infrastrutturali che limitano la presenza di fauna;
- Assenza di elementi ostativi di natura geologica, geomorfologica e idrogeologica: media vulnerabilità della falda, non vi sono aree di dissesto idrogeologico;
- Assenza di problematiche connesse con la sicurezza e la salute pubblica;
- Interconnessione con le reti infrastrutturali (la struttura si inserisce in fregio alla Tangenziale di Mestre e a Via Caravaggio).

L'area prescelta è conforme dal punto di vista urbanistico (vedi PRG). L'area si presenta come un lotto ancora non edificato, affiancata da edificazione già avvenuta di carattere produttivo, commerciale e in minima parte residenziale. Il progetto risulterà conforme con il contesto limitrofo a destinazione produttiva esistente e in previsione. Il proponente ha individuato quest'area usufruendo di studi relativi all'ambito urbanistico, ambientale ed economico sociale. La motivazione della scelta dell'area dal punto di vista urbanistico è legata alla destinazione dell'area: tale destinazione, definita a livello comunale, è quella delle grandi strutture di vendita, come è già stato ampiamente descritto nel quadro programmatico. L'area che ricade nell'ambito di progetto è situata a ridosso della Tangenziale (lungo il confine est). I restanti lati sono circondati da un contesto urbano diffuso di tipo commerciale/industriale. Questa area non risulta ricadere, come già descritto all'interno del quadro programmatico, in aree protette, vincolate, con vincoli ambientali o SIC e ZPS. Non esistono quindi vincoli ambientali alla realizzazione dell'opera. I benefici economico sociali riscontrabili grazie alla realizzazione dell'opera sono molteplici. In primo luogo esiste la motivazione strategica del posizionamento dell'opera nell'area d'intervento, come è già stato descritto. Altri benefici derivano dalla realizzazione di opere a verde che si caratterizza come filtro verso l'edificato esistente a nord e la tangenziale a est; mentre le aree verdi a nord "cuscino" l'intervento previsto nel PdL con la struttura residenziale di Via Borgo Pezzana con aree prative, aventi funzione di filtro.

Anche la rivalutazione della viabilità per garantire l'accesso alla struttura che miglioreranno la percezione e la fruibilità del paesaggio all'intorno dell'area d'intervento. Al contrario, l'abbandono dell'area non apporterebbe alcun beneficio in termini economico/occupazionali ma sarebbe causa di una perdita economica notevole sia per il soggetto promotore che per la città stessa.

La "convenienza" ambientale, urbanistica e socio-economica di localizzare l'insediamento nell'area prescelta, risulta evidente dalle considerazioni sopra esposte. In particolare, dal PRG del Comune di Venezia risulta evidente che il territorio di intervento rappresenta un'area già individuata per insediamenti commerciali, pertanto risulta particolarmente adatta alla realizzazione di nuovi centri commerciali. La soluzione di posizionamento del centro commerciale oggetto di valutazione nell'area individuata è evidentemente condizionata dalla disponibilità di aree destinate a questo tipo di intervento dagli strumenti urbanistici vigenti. Nel caso specifico nell'area di localizzazione è prevista la costruzione di grandi strutture di vendita, rendendo la scelta di altre alternative territoriali non idonea.

CONCLUSIONI

Dalla valutazione dello "Studio impatto ambientale" emerge che:

1. l'intervento proposto dalla ditta TERRAGLIO S.p.A, con le modifiche apportate, in particolare in merito alla viabilità, abbia sufficientemente ridotto e mitigato gli impatti ambientali segnalati in sede di screening;
2. lo studio è stato sviluppato tenendo conto degli impatti che tale progetto genera sulla viabilità, considerando in modo sufficientemente approfondito tutti gli effetti cumulativi prodotti anche dalle strutture commerciali esistenti e in fase di apertura previste in zona;
3. l'intervento risulta coerente con il sistema vincolistico ambientale ed urbanistico esistente;
4. le caratteristiche progettuali descritte, gli inquinamenti, i disturbi ambientali esaminati, le misure di mitigazione adottate

Tutto ciò visto e considerato

La Commissione VIA, all'unanimità dei presenti, esprime parere favorevole di compatibilità ambientale sul progetto per la realizzazione di un centro commerciale (grande struttura di vendita) da realizzarsi in via Caravaggio a Mestre, in quanto si ritiene che l'intervento in parola non abbia impatti negativi significativi sulle componenti ambientali presenti nell'area d'interesse, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

Prescrizioni:

1. Le prescrizioni impartite dalla Commissione VAS con parere motivato n° 96 del 21 Agosto 2013.
2. In fase di redazione del progetto definitivo, relativo agli interventi proposti, si chiede che siano attentamente valutati con CAV e il Comune di Venezia i seguenti aspetti:
 - a). al fine di evitare rallentamenti e accodamenti, che potrebbero creare conseguenze sulla rotatoria al di sotto della tangenziale, si valutino le migliori modalità con le quali creare l'immissione dei flussi in uscita dalla tangenziale (corsia destra-destra preferenziale) e in uscita dalla rotatoria stessa su via Caravaggio al fine di non creare possibili conflitti con la successiva corsia di decelerazione necessaria per accedere al futuro Centro Commerciale;
 - b). si valuti il punto di immissione nella rotatoria per chi giunge dalla tangenziale direzione Padova e Trieste. Gli innesti attuali, al fine di migliorare la fluidità del sistema rotatorio, potrebbero richiedere che sia migliorata la visibilità laterale e lo spazio di immissione.
3. Siano attuate le osservazioni formulate dal Comune di Venezia con DCC n. 79 del 11/11/2013, qui recepite come prescrizioni, da realizzarsi prima del rilascio dell'agibilità della struttura commerciale:
 - a). la realizzazione di una passerella ciclo-pedonale sopraelevata su via Caravaggio, per l'eliminazione degli accodamenti al semaforo esistente. Si chiede inoltre di porre attenzione alla soluzione dell'attraversamento pedonale di via Caravaggio, al fine di limitare il possibile effetto visivo indotto dalle rampe di accesso al cavalcavia. Si suggerisce di integrare la struttura e di darle, per quanto possibile, un disegno ordinato anche studiando tecnologie e soluzioni differenti per superare il dislivello.
 - b). Qualora fosse trovata una soluzione che preveda l'uso di sollevatori meccanici per superare il dislivello (ascensori) si chiede che gli stessi siano in grado di accogliere al loro interno sia carrozzine che biciclette. Inoltre la pulizia della strutture e la manutenzione deve essere definita e concordata con i competenti uffici comunali al fine di definire da subito le modalità ottimali di gestione per non creare disservizi, malfunzionamenti e un generale stato di degrado della stessa.
 - c). L'eliminazione dell'attuale passaggio pedonale su via Caravaggio e dell'impianto semaforico per evitare l'utilizzo dello stesso come via breve. Nell'aiuola al centro della medesima strada dovrà essere installato uno sbarramento fisico (siepe fissa e alta almeno 2 mt o in alternativa staccionata o altro elemento che svolga la stessa funzione).
 - d). l'esecuzione della viabilità di accesso/ingresso in via Bella, inizialmente non prevista.
 - e). opere di adeguamento dello svincolo autostradale uscita Castellana, con una miglior organizzazione dei flussi di traffico provenienti da Treviso e quelli con destinazione Padova e Mestre.

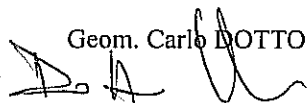
- f). Il complessivo progetto del verde a standard dovrà essere valutato dal Servizio Verde Pubblico del Comune di Venezia provvedendo, prima della Conferenza di Servizi decisoria di Approvazione del Piano, al deposito di Relazione Agronomica attestante le specie scelte e il relativo progetto di impianto con planimetria di dettaglio, come previsto dal "Regolamento comunale per la tutela e la promozione del verde in città".
4. Siano attuate le soluzioni proposte con integrazioni acquisite agli atti con prot. n. 99360 del 18.11.2013 per quanto riguarda la gestione delle acque meteoriche nel rispetto del principio dell'invarianza idraulica.

Raccomandazione:

Si rileva, con riferimento allo scarico delle acque di pioggia nello stralcio 1) una incongruenza tra le soluzioni descritte negli elaborati grafici e quella indicata nella relazione. La Commissione raccomanda la scelta dello scarico naturale verso il canale parallelo a via Borgo Pezzana, evitando il sollevamento meccanico.

II SEGRETARIO della Commissione

Geom. Carlo DOTTO

**II FUNZIONARIO**

Dott.ssa Anna Maria PASTORE

