

N. PROGRESSIVO **A03**

MILANESE & MODENA
ARCHITETTI ASSOCIATI
VIA CANEVE, 61 MESTRE
30174 MESTRE VENEZIA
TELEFONO 041 2621196

COMUNE DI VENEZIA
MUNICIPALITA' DI MARGHERA

VENUSVENIS

LA VENERE DI VENEZIA

PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI
UN NUOVO EDIFICIO A DESTINAZIONE COMMERCIALE
E RICETTIVO A MARGHERA – VIA ARDUINO

Marzo 2015

RELAZIONE TECNICA

 <p>B.L.O. IMMOBILIARE S.R.L. PHONE 0039 049 9002333</p>	<p>MILANESE & MODENA ARCHITETTI ASSOCIATI VIA CANEVE, 61 MESTRE 30174 MESTRE VENEZIA</p> <p>CONCEPT PROGETTO ARCHITETTONICO PROGETTO DEFINITIVO E AMMINISTRATIVO</p>  <p>ENERGIA E IMPIANTI PREVENZIONE INCENDI</p>	 <p>VIA AQUILEIA, 56 - 35035 MESTRINO - PADOVA</p> <p>PROGETTO ESECUTIVO INGEGNERIZZAZIONE-MANAGEMENT DIREZIONE LAVORI-SICUREZZA</p>  <p>IMPATTO AMBIENTALE IMPATTO TRAFFICO STUDI COMMERCIALI</p>	 <p>Via del Gazzato 20, 30174 Venezia - Mestre FONDAZIONI STRUTTURE ANTISISMICA</p>
---	--	--	--

INQUADRAMENTO URBANISTICO

L'area su cui è previsto il nuovo intervento denominato “VenusVenis” (di proprietà della ditta B.L.O. Immobiliare S.r.l.) si trova lungo la strada statale n. 309 Romea nel tratto compreso tra le due grandi rotatorie quella, a nord, autostradale dell'Holiday Inn e quella, a sud, di Malcontenta.

L'area oggetto di intervento è individuata catastalmente al N.C.T. al Fg. 12 della sez. CH, mappali 53, 2387, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, derivati dal frazionamento prot. VE0087207 del 27/02/2014 oltre ai mappali n. 2503, 2505, 2507 già proprietà Edison.

L'area nel P.R.G. vigente (1° P.I.) ha la destinazione di Attrezzature Economiche Varie D4.a. ed è normata dagli art. 32 e art. 80 – Insediamenti Commerciali, delle N.T.A. All'Art. 80 sono allegate le schede cartografiche in cui sono evidenziate le zone in cui sono ammesse le grandi strutture di vendita. L'area oggetto di intervento è compresa nella zona evidenziata nella scheda n. 4.

L'area non è stata ricompresa all'interno dei Parchi commerciali già esistenti censiti dal Comune di Venezia in ottemperanza al monitoraggio previsto dalla L.R. 15/04.

L'area rientra all'interno dell'ambito urbano in ottemperanza a quanto previsto dalla L.R. 50/2013.

L'area oggetto di intervento rientrava tra quelle delimitate nell'ambito del sito nazionale di “Venezia – Porto Marghera” di cui al D.M. 23.02.2000.

L'area, già ricompresa nella Valutazione di Impatto Ambientale per la realizzazione del centro commerciale denominato “Nave de Vero”, è già stata valutata, in termini di procedure ambientali, in armonia con il Comune di Venezia – Ripartizione Ambiente nel rispetto delle prescrizioni già dettate.

L'area oggetto di intervento si trova all'interno della zona per Attrezzature Economiche Varie di Ca' Emiliani. L'area si presenta come un lotto affiancato su tre lati a ovest, a nord e a est da edificazioni di carattere produttivo, a sud dal nuovo centro commerciale “Nave de Vero”. L'area sui lati nord, sud e est risulta contornata dalla viabilità di nuova formazione a seguito dell'intervento del centro commerciale e quindi questo lotto può essere considerato come il naturale completamento della zona.

EVOLUZIONE URBANISTICA DELL'AREA

L'area di intervento che non prospetta direttamente sulla Romea, confina a est con la via Arduino e con gli edifici produttivi del P.I.P. Di Ca' Emiliani, confina a ovest con area che vede la presenza di edificio a destinazione

produttiva, a nord con via Bottenigo e gli edifici produttivi realizzati con la “lottizzazione Esposito” e a sud con la viabilità di nuova realizzazione che collega la SS Romea con l’area commerciale e la viabilità urbana di penetrazione posta ad est della Romea stessa.

Il P.R.G. precedente alla configurazione urbanistica attuale prevedeva la realizzazione di una rotatoria lungo la Romea, proprio all'altezza dell'area Nave de Vero. La società allora proponente l’intervento della Nave de Vero si assunse l’onere della realizzazione della rotatoria e delle opere accessorie al fine di risolvere il problema del traffico passante l'abitato di Marghera verso le strutture commerciali e produttive.

In data 09/02/2010 la Variante parziale al P.R.G. veniva approvata e pubblicata sul BUR n. 12.

La rotatoria prevista dal vecchio P.R.G. che è stata approvata come strumento urbanistico di variante, pone oggettivamente l'area in una condizione di agevole accessibilità dalla viabilità di primo livello qualificandola come notevolmente interessante dal punto di vista commerciale oltreché strategica per la riqualificazione di tutto il comparto viabilistico dell’area che comprende la riqualificazione denominata “Vaschette” come sancito dal Piano Città porta sud di Marghera.

Sia con la realizzazione della Nave de Vero che con l’area su cui si realizzerà VenuVenis, è stata cambiata la fisionomia di un’area che era vista come una delle aree più degradate del Comune di Venezia. Infatti in quest'area dove venivano stoccati i fanghi scavati nella laguna, oggi tale area è tornata a far parte della città e a chi proviene da sud mostra un ingresso alla città con un volto positivo e contemporaneo.

In questo quadro di riqualificazione anche ambientale è stata realizzata una fascia di verde lungo il canale Tron, tale fascia è stata rafforzata con piantumazioni di essenze autoctone al fine di consentire una fruizione naturalistica del corso d'acqua. Su tale fascia è stata anche realizzata la pista ciclabile che dal sottopasso ciclopedonale sotto la Romea conduce verso l'abitato di via Colombara e, lungo via Arduino, al sistema ciclopedonale di Marghera. Tale intervento potrà essere integrato in armonia con le indicazioni della Direzione Mobilità del Comune di Venezia per stabilire un collegamento ciclabile tra i nuovi interventi ed il centro storico dell’abitato di Marghera

DESCRIZIONE FISICA DELL'AREA

Più in dettaglio l'area oggetto dell'intervento previsto risulta delimitata a sud dalla bretella di penetrazione dalla rotatoria Romea, dalla rotatoria di distribuzione del traffico e dal tratto stradale di collegamento con la via Arduino, a est da via Arduino e a nord dalla fascia verde di via Bottenigo. A ovest l'area risulta delimitata dall'area edificata lungo la Romea.

L'area è attraversata da una viabilità che divide in due il lotto di intervento.

La parte a ovest di questo attraversamento è per sua natura vocata a parcheggio anche per continuità visiva con il parcheggio della Nave de Vero. Su tale porzione di area verrà realizzato anche una piastra per parcheggio in elevazione.

Nella parte a est dell'attraversamento si concentra l'intervento di edificazione VenusVenis.

Nel rispetto della conformazione del terreno, le quote altimetriche medie risulteranno di circa un metro più basse rispetto all'intervento più a sud.

IMPOSTAZIONE PLANIVOLUMETRICA

La forma dell'area e il sistema dell'accessibilità carrabile già realizzata determina il posizionamento planimetrico dell'edificio che viene così ad essere avvolto dalla viabilità, partendo dalla rotatoria di distribuzione consente dirigendosi verso nord l'ingresso a tutti i parcheggi sia a ovest a raso e in struttura elevata che a est in struttura seminterrata. Ci si immette poi in via Bottenigo per rientrare in via Arduino da dove si esce dal parcheggio seminterrato per poi riprendere la bretella che porta alla rotatoria di partenza.

Il posizionamento planimetrico individuato consente la realizzazione di una strada in trincea interrata a cielo libero lungo tutto il perimetro dell'area e la formazione nelle zone antistanti gli ingressi, di ampi ponti che consentono la fermata ai mezzi pubblici, l'accesso ai pedoni e il carico e lo scarico delle merci.

Il dislivello di circa ml. 1 tra le strade che delimitano i lati lunghi dell'area ha comportato una impostazione delle quote di progetto tale da adeguare le necessità funzionali allo stato dei luoghi.

Le caratteristiche dell'area e la necessità di ampie superfici a parcheggio hanno suggerito la soluzione di realizzare per gran parte della superficie dell'area un piano a parcheggio seminterrato che assorbe in parte il dislivello citato evitando così un eccesso di profondità degli scavi che rimangono così limitati agli strati superficiali e non incidono sulle falde acquifere.

Questa impostazione altimetrica porta a collocare la quota del piano terra commerciale a pochi centimetri (comunque necessari allo smaltimento delle acque meteoriche) sopra la quota della viabilità antistante verso ovest.

La quota di riferimento per la verifica del rispetto dell'altezza massima ammessa dell'edificio elevata di cm. 15 per ciascun solaio (con riferimento alla L.R. 21/96) è stata determinata dalla media aritmetica delle quote stradali circostanti.

Anche questo progetto come quello della Nave de Vero si pone come obiettivo principale quello di elevare la qualità dell'architettura della zona. Così trova il suo punto di forza nella realizzazione di una grande piazza coperta, nella apertura di grandi lucernari sulla copertura e nel ritaglio del solaio intermedio per consentire alla luce naturale di penetrare sino al piano terra e favorire la interrelazione tra i due piani.

La volontà e la necessità di illuminare direttamente con luce naturale gli spazi aperti al pubblico hanno reso necessaria l'apertura sulla copertura di grandi lucernari che ricalcano l'andamento delle facciate interne ad essi sottostanti.

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI

Il progetto si compone di due corpi principali costituiti da una piastra di due piani fuori terra a destinazione commerciale realizzati a copertura del parcheggio seminterrato e da un corpo a torre costituito da 17 piani in parte commerciali e in parte ricettivi / ristorazione e alcuni piani dedicati agli impianti.

La piastra commerciale ha una superficie coperta di mq. 6.845 e una superficie complessiva (Sp) sviluppata di mq. 13.197; la torre ha una superficie coperta di mq. 1.100 e sviluppa una superficie (Sp) complessiva di mq. 12.073 così suddivisa:

- Commerciale mq. 5.474
- Alberghiera mq. 5.902
- Ristorante mq. 697

La parte commerciale del progetto che è costituita dai due piani della piastra e dai primi otto piani della torre sviluppa complessivamente mq. 18.671 di superficie di vendita. Questa sommata alle altre superfici fornisce un totale di mq. 25.270

La maggior parte delle superfici di vendita è dotata di un soppalco che non è compreso nel calcolo della Sp in quanto di superficie inferiore al 30% della Sp del rispettivo negozio.

La parte alberghiera costituita dagli 8 piani intermedi tra commerciale e ristorazione della torre comprende la realizzazione di n. 120 camere di cui sei per disabili oltre ai servizi generali di hall, colazioni, wellness, ecc.

Nella sommità della torre gli ultimi due piani sono destinati alla ristorazione. Nel piano denominato 20° è collocata la sala ristorante panoramica più ampia. In tale piano è collocata la cucina ed i servizi; nel piano denominato 21° sono collocate sale ristorante più piccole tra le quali una a forma circolare, posizionata sulla parte sud della torre, con la possibilità di essere dotata di movimento rotante.

Il sistema dei parcheggi previsti nel progetto si articola su tre livelli: il piano seminterrato dell'area su cui verrà realizzato l'edificio, un parcheggio a raso a ovest dell'edificio e un impalcato di un solo piano a destinazione parcheggio dove troveranno localizzazione posti di sosta.

Il parcheggio privato previsto nel seminterrato è di mq. 7.424 con n. 261 posti auto di cui n. 8 per disabili.

Il parcheggio previsto a raso è di mq. 7.538 in parte di standard ed in parte privato con n. 286 posti auto di cui 10 per disabili.

Il parcheggio di standard realizzato in soppalco è di mq. 2.941 con n. 117 posti auto.

All'interno delle superfici a parcheggio ed in prossimità degli ingressi sono ricavati i parcheggi per cicli e moto per complessivi mq. 500.

Intorno alla piastra sono anche ricavati gli spazi per la sosta dei mezzi pubblici e lo spazio per il carico e lo scarico delle merci per una superficie pari a mq. 541.

Nell'area interessata dagli interventi non sono presenti superfici a verde significative dal punto di vista dello standard. Tuttavia è prevista la realizzazione a compensazione di un sistema di pergolati a verde per la copertura ed il mascheramento sia della strada in trincea seminterrata che circonda la piastra sia a copertura delle dotazioni impiantistiche realizzate sulla copertura della piastra. In ogni caso lo standard a verde è in parte ritrovato in un'area posizionata a sud est all'angolo tra la via Arduino ed il canale Tron di mq. 1.462 Per la parte rimanente di standard a verde pari a mq. 8.646,11 viene richiesta monetizzazione.

Il progetto prevede la realizzazione di una adeguata area ecologica atta allo smaltimento rifiuti posizionata a nord ovest della viabilità di distribuzione tra l'area interessata dall'intervento e l'area ad ovest realizzata a parcheggio di standard.

Mestre, 27/03/2015

Arch. Silvio Milanese

Arch. Paolo Modena