



REGIONE DEL VENETO

REGIONE VENETO
CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA
COMUNE DI VENEZIA (VE)



Città metropolitana
di Venezia

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.-art. 10 L.R. 4/2016

APERTURA DI UNA GRANDE STRUTTURA DI VENDITA TIPOLOGIA SINGOLA NEL COMUNE DI VENEZIA (VE)

RELAZIONE TECNICA AI SENSI DELLA
D.G.R. N.° 1400 DEL 29 AGOSTO 2017

MAGGIO 2022

IL PROPONENTE



Bricoman Italia S.r.l.
Via G. Marconi 24
20089, Rozzano (MI)

IL RELATORE



Arch. Loris Villa

Cell: +39 320311809

E-mail: arch.lorivilla17@gmail.com

INDICE

1. PREMESSA.....	1
2. METODOLOGIA.....	1
3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	2
3.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL COMUNE DI VENEZIA (VE).....	2
3.2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'AREA D'INTERVENTO.....	3
4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO	5
4.1 CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'INTERVENTO.....	5
4.2 IMPIANTO ARCHITETTONICO E SISTEMA COSTRUTTIVO	7
4.3 DISTANZA DAI SITI DELLA RETE NATURA 2000	9
4.4 INDICAZIONI DERIVANTI DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE COMUNALE.....	10
4.4.1 Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)	11
4.4.2 Piano degli Interventi (P.I.) – P.R.G. - Variante Generale per la Terraferma (V.P.R.G.).....	25
4.5 CONSUMO DI RISORSE.....	32
4.6 FABBISOGNO NEL CAMPO DEI TRASPORTI, DELLA VIABILITÀ E DELLE RETI INFRASTRUTTURALI ..	35
4.7 EMISSIONI NEL CAMPO, SCARICHI, RIFIUTI, INQUINAMENTO LUMINOSO, RUMORE.....	38
4.7.1 Emissioni in atmosfera.....	38
4.7.2 Scarichi e gestione delle acque.....	39
4.7.3 Rifiuti	40
4.7.4 Inquinamento luminoso	41
4.7.5 Rumore	41
4.8 ALTERAZIONI DIRETTE ED INDIRETTE SULLE COMPONENTI AMBIENTALI ARIA, ACQUA, SUOLO ...	43
4.9 IDENTIFICAZIONI DI PIANI, PROGETTI ED INTERVENTI CHE POSSONO INTERAGIRE CONGIUNTAMENTE AL PROGETTO IN ESAME	43
5. VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELLE INCIDENZE	43
5.1 DEFINIZIONE DEI LIMITI SPAZIALI E TEMPORALI DELL'ANALISI	43
5.2 CARATTERIZZAZIONE DELLE AREE D'INTERVENTO	44
5.3 DESCRIZIONE ED IDENTIFICAZIONE DEI SITI NATURA 2000	45
5.1.1 SIC & ZPS – IT3250010 – Bosco di Carpenedo.....	45
5.1.2 Identificazione degli aspetti vulnerabili del sito considerato	48

5.1.3	Identificazione degli effetti con riferimento agli habitat, habitat di specie e specie nei confronti dei quali si producono	49
5.1.4	Identificazione degli effetti sinergici e cumulativi	49
5.1.5	Identificazione degli effetti, dei percorsi e dei vettori attraverso i quali essi si producono	49
6.	CONCLUSIONI	49
7.	BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA CONSULTATA E CITATA	50
8.	INDICE DELLE FIGURE.....	50
9.	INDICE DELLE TABELLE	51

1. PREMESSA

La Valutazione d'Incidenza Ambientale (V.Inc.A.) è un procedimento che, come descritto dal D.P.R. 357/1997 all' Art. 5, va attivato nei casi in cui un piano o un progetto di opera o intervento possa avere incidenza significativa su un sito segnalato in sede Comunitaria come Siti d'Importanza Comunitaria (S.I.C.) o Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.).

L'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e ss.mm.ii. stabilisce che ogni piano, progetto o intervento, per il quale sia possibile un'incidenza significativa negativa sui siti di Rete Natura 2000, debba essere sottoposto a valutazione di incidenza, ossia una procedura che individui e valuti gli effetti che ogni piano, progetto o intervento può avere, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei siti medesimi. Precisamente i siti rispetto ai quali va effettuata la valutazione degli effetti sono i proposti Siti di Importanza Comunitaria (pSIC), i Siti di Importanza Comunitaria (SIC), le Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS), che costituiscono la Rete Natura 2000 e di seguito sono denominati siti della Rete Natura 2000.

La valutazione di incidenza si applica esclusivamente con riferimento agli obiettivi di conservazione tutelati nei siti della Rete Natura 2000: i corridoi ecologici, le cavità naturali e gli altri elementi del sistema delle Rete ecologica definita negli strumenti di pianificazione territoriale regionale e/o provinciale, laddove esterni ai siti della Rete Natura 2000, sono considerati unicamente in relazione alle popolazioni di specie di interesse comunitario che siano significative per la coerenza complessiva dei siti della Rete Natura 2000".

Ai sensi della D.G.R.V. n.° 1400/2017 la procedura di V.Inc.A. si esplica in tre fasi:

- procedura di dichiarazione di non incidenza;
- procedura di screening di incidenza;
- procedura di incidenza.

Si evidenzia fin da subito che l'area di progetto è esterna a tutti i siti Natura 2000.

2. METODOLOGIA

L'obbligo di effettuare la procedura per la valutazione di incidenza riguarda tutti i piani, i progetti e gli interventi che possono comportare incidenze significative negative sui siti della Rete Natura 2000. Con interventi si intendono tutte le attività riportate nell'allegato B non ricomprese in piani o progetti. In tutte le ipotesi sopra illustrate per le quali non è necessaria la valutazione di incidenza, il proponente di piani,

Architetto Loris Villa

progetti o interventi dichiara, secondo il modello riportato nell'allegato E, che quanto proposto non è soggetto alla valutazione di incidenza, indicando la fattispecie di esclusione. Nella sola ipotesi di cui al punto 23, oltre alla dichiarazione di cui all'allegato E, deve essere presentata, pena improcedibilità e conseguente archiviazione dell'istanza, una "relazione tecnica" finalizzata ad attestare, con ragionevole certezza, che il piano, il progetto, l'intervento proposto non possa arrecare effetti pregiudizievoli per l'integrità dei siti Natura 2000 considerati.

La "relazione tecnica" dovrà contenere obbligatoriamente e come elementi minimi:

1. sintetica descrizione del piano, progetto o intervento;
2. localizzazione cartografica-corografica in scala adeguata, dell'area interessata dalle previsioni del piano, progetto, intervento, con riferimento ai siti della Rete Natura 2000 considerati;
3. verifica dell'eventuale presenza di elementi naturali quali boschi, zone umide, prati, grotte, corsi d'acqua, ecc., nell'area interessata dalle previsioni del piano, progetto o intervento, con adeguata documentazione fotografica, ove ciò risulti possibile ed applicabile in relazione alle dimensioni e caratteristiche dell'area interessata;
4. sintetica descrizione delle attività previste dal piano, progetto, intervento e di come queste possano, eventualmente, interferire con gli elementi di cui al precedente punto 3.

3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

3.1 Inquadramento territoriale del Comune di Venezia (VE)

L'area in cui s'intende realizzare la grande struttura di vendita di tipologia singola in oggetto è ubicata a Venezia, Comune italiano di 254.367 abitanti al 28/02/2022 (ISTAT), il cui territorio comunale si estende per 415,90 km², ad una quota altimetrica di 2,56 m s.l.m. nel quadrante est della Regione Veneto, e comprende sia territori insulari sulla Laguna, sia di terraferma, articolandosi attorno ai due principali centri, quello storico, e quello di Mestre.

Dal punto di vista viabilistico, il territorio comunale è caratterizzato da infrastrutture di valenza interregionale, regionale e provinciale, sia in direzione est-ovest che lungo la direttrice nord-sud. Affacciandosi sul Mar Adriatico, ed essendo interessato da alcune arterie autostradali, quali l'Autostrada A4 "Torino – Milano - Trieste", il Passante di Mestre e l'Autostrada A27 "Venezia – Ponte delle Alpi", esso presenta una posizione particolarmente strategica, ulteriormente accentuata dall'importante viabilità di accesso rappresentata dalla S.S. 309 "Romea", dalla S.R. 11 "Padana Superiore", dalla S.S. 13 "Terraglio" e dalla S.S. 14 "Triestina". Relativamente al trasporto pubblico su

Architetto Loris Villa

ferro, Venezia è un importante snodo ferroviario per l'Italia nord-orientale e presenta due stazioni ferroviarie maggiori, quali la stazione di Venezia Mestre, e quella di Santa Lucia, in cui convergono diverse linee di fondamentale importanza. Per quanto riguarda invece il trasporto pubblico urbano, il Comune è servito sia da una rete su gomma, che da una rete tramviaria e, nel caso della Laguna, da una rete di navigazione interna, gestite tutte dall'azienda Actv S.p.A.

Capoluogo dell'omonima città metropolitana del Veneto, il Comune di Venezia è amministrativamente suddiviso in 6 diverse municipalità (1. Venezia - Murano-Burano, 2. Lido - Pellestrina, 3. Favaro Veneto, 4. Mestre - Carpenedo, 5. Chirignano - Zelarino e 6. Marghera).

Il territorio comunale confina ad est con i comuni di Cavallino-Treporti (17,5 km) e Jesolo (26,1 km), a nord con i comuni di Musile di Piave (26,9 km), Quarto d'Altino (15,8 km), Macon (13,8 km), Mogliano Veneto (TV, 14,7 km) e Scorzè (22,5 km), a ovest con Spinea (14,3 km), Martellago (17,7 km), Mira (15,3 km) e Campagna Lupia (20,5 km), mentre Chioggia (25,9 km) ne delimita il confine meridionale.



Figura 3-1 – Inquadramento territoriale comunale dell'ambito d'intervento (Fonte: Google Earth)

3.2 Inquadramento territoriale dell'area d'intervento

L'intervento oggetto della presente relazione tecnica, si colloca nella porzione nord-orientale del Comune di Venezia (VE), ovvero nella municipalità n.°4 di Mestre – Carpenedo, nel territorio dell'area

Architetto Loris Villa

commerciale del Comprensorio AEV Terraglio – Mestre, nei pressi della Tangenziale di Mestre, del primo tratto della S.S. 13 “Pontebbana” e della S.R. 245 “Castellana”.

Più specificatamente, l'ambito in cui s'intende realizzare la grande struttura di vendita, di tipologia singola, denominato “Quadrante di via Pionara / via Baseggio” è localizzato tra via Pionara e via Cesco Baseggio, in un contesto già fortemente urbanizzato.

L'area, attualmente inutilizzata, risulta servita:

- A nord, da via Cesco Baseggio;
- A sud, da via Pionara e da via Peppino Impastato;
- A est, da via Pionara e da via Don Luigi Peron;
- Ad ovest, da una strada senza uscita che sarà oggetto d'intervento.

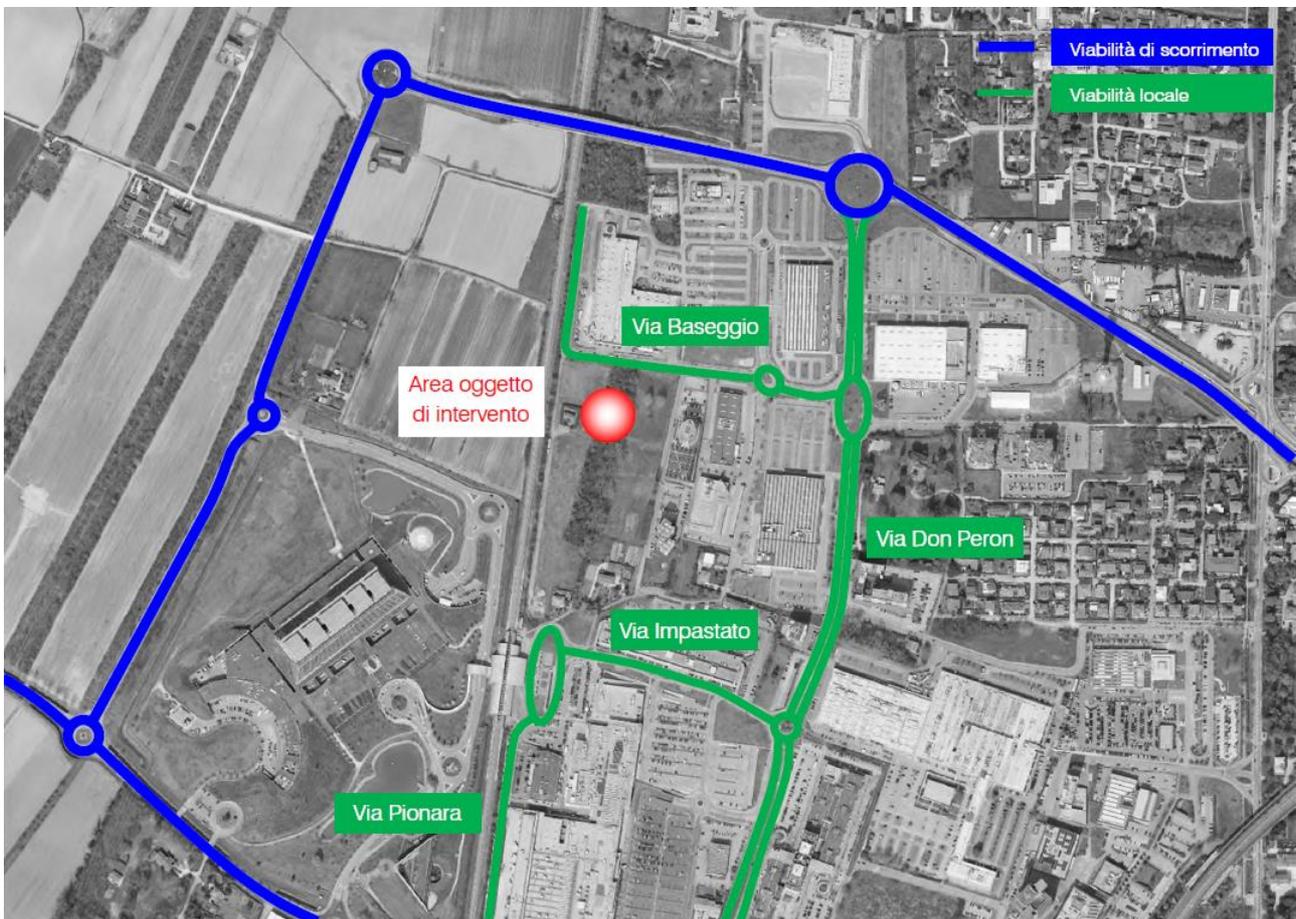


Figura 3-2 – Rete stradale di adduzione all'ambito oggetto di intervento (Fonte: Studio di Impatto Viabilistico - Logit S.r.l.)

Essa confina:

- A nord, con altre strutture di vendita corrispondenti ad un negozio di mobili per cucina dell'azienda francese Conforama, e ad un supermercato di prodotti alimentari del sistema di cooperative italiane

Architetto Loris Villa

dell'azienda Coop Italia;

- A sud, con il Parco Commerciale della Zona “AEV Terraglio”;
- A est, con la sede centrale di Veneto Strade S.p.A. ed un altro fabbricato multipiano a funzione mista commerciale – direzionale;
- Ad ovest con un tratto della Linea Ferroviaria del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (S.F.M.R.) e con l’Ospedale dell’Angelo - Azienda ULSS 3 Serenissima.

* Il contorno dell'area di progetto rappresentato è indicativo.



Figura 3-3 – Inquadramento territoriale locale dell'ambito d'intervento (Fonte: Google Earth)

4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

4.1 Caratteristiche principali dell'intervento

L'intervento, oggetto della presente relazione tecnica, prevede la realizzazione, all'interno della zona commerciale-produttiva denominata “AEV Terraglio”, in territorio comunale di Venezia, nella Municipalità Mestre – Carpenedo, in un'area compresa tra via Pionara e via Cesco Baseggio, di un nuovo fabbricato adibito ad attività commerciale del settore non alimentare, attivo solo in periodo diurno, destinato ad accogliere un nuovo punto vendita del marchio “Bricoman” avente una superficie lorda di pavimento prevista pari a circa 9.435,20 m².

Le caratteristiche dimensionali ed i principali parametri urbanistico-edilizi della proposta progettuale vengono riassunti dalla matrice seguente:

Architetto Loris Villa

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI E PRINCIPALI PARAMETRI URBANISTICO – EDILIZI DI PROGETTO	
SP – Superficie lorda di pavimento (m ²)	9.435,20
SV – Superficie di vendita (m ²)	7.990,00
SC – Superficie coperta (m ²)	10.697,38
Superficie di parcheggio pubblica (m ²)	4.915,91
Superficie di parcheggio privato (m ²)	3.096,47
Superficie di parcheggio totale (m ²)	8.012,38
N.° Stalli di sosta	303
Superficie semipermeabile (m ²)	4.088,52
Superficie asfaltata parcheggio (m ²)	4.268,38
Verde pubblico area Bricoman (m ²)	977,66
Verde pubblico a parco (m ²)	3.740,34
Verde pubblico totale (m ²)	4.718,00
N.° alberi di progetto	61

Tabella 1 – Caratteristiche dimensionali e principali parametri urbanistico – edilizi di progetto

Nel dettaglio, il progetto prevede la realizzazione di un'immobile ad uso commerciale, realizzato su un unico piano, diviso in reparti come da planimetria allegata, ad eccezione di un'unica superficie di 387,00 m² non accessibile al pubblico e coincidente con la zona direzionale e degli uffici del personale che si trova ad una quota di 6,10 m rispetto alla quota d'ingresso raggiungibile tramite una scala e un ascensore.

L'ingresso alla struttura è posto lungo la strada nominata "ramo via Baseggio" sul lato est dell'edificio, dove si colloca una grande vetrata che distribuisce una luce naturale all'interno della zona denominata "avancasse", di circa 442,00 m², contenente anche i bagni per il pubblico, il corpo scala e un bar.

Direttamente connessa alla zona di "avancasse" è la principale area di vendita interna di circa 5.523,37 m², la quale presenta illuminazione diretta naturale a soffitto come da circolare n.°13 del 01/07/1997.

Collegata all'area di vendita interna principale, ma non accessibile al pubblico, si colloca l'area di riserva interna.

Per quanto riguarda le aree esterne di pertinenza dell'edificio il progetto propone un'area di vendita esterna di circa 2.313,25 m², che consta di una zona Drive-in in cui transitano e parcheggiano le auto e camioncini per l'acquisto della merce esposta all'esterno e sotto la tettoia, collocata lungo il confine sud dell'ambito, una corte merci di circa 3.063,25 m², collocata ad ovest del medesimo, al confine con

Architetto Loris Villa

la linea ferroviaria, ed infine un parcheggio di circa 8.012,38 m², situato invece ad est del nuovo fabbricato, atto a soddisfare gli standard pubblici e privati secondo quanto prescritto dal P.R.G. e dalle normative vigenti in materia.

L'intervento, oltre alla sistemazione delle aree esterne di pertinenza della nuova struttura commerciale, prevede inoltre la configurazione di un'area predisposta a parco e vaso di laminazione all'angolo sud-ovest dell'ambito, prevista per rispondere agli standard da P.R.G. e dalle norme vigenti in materia di verde nonché per rispondere alle esigenze dovute all'invarianza idraulica.

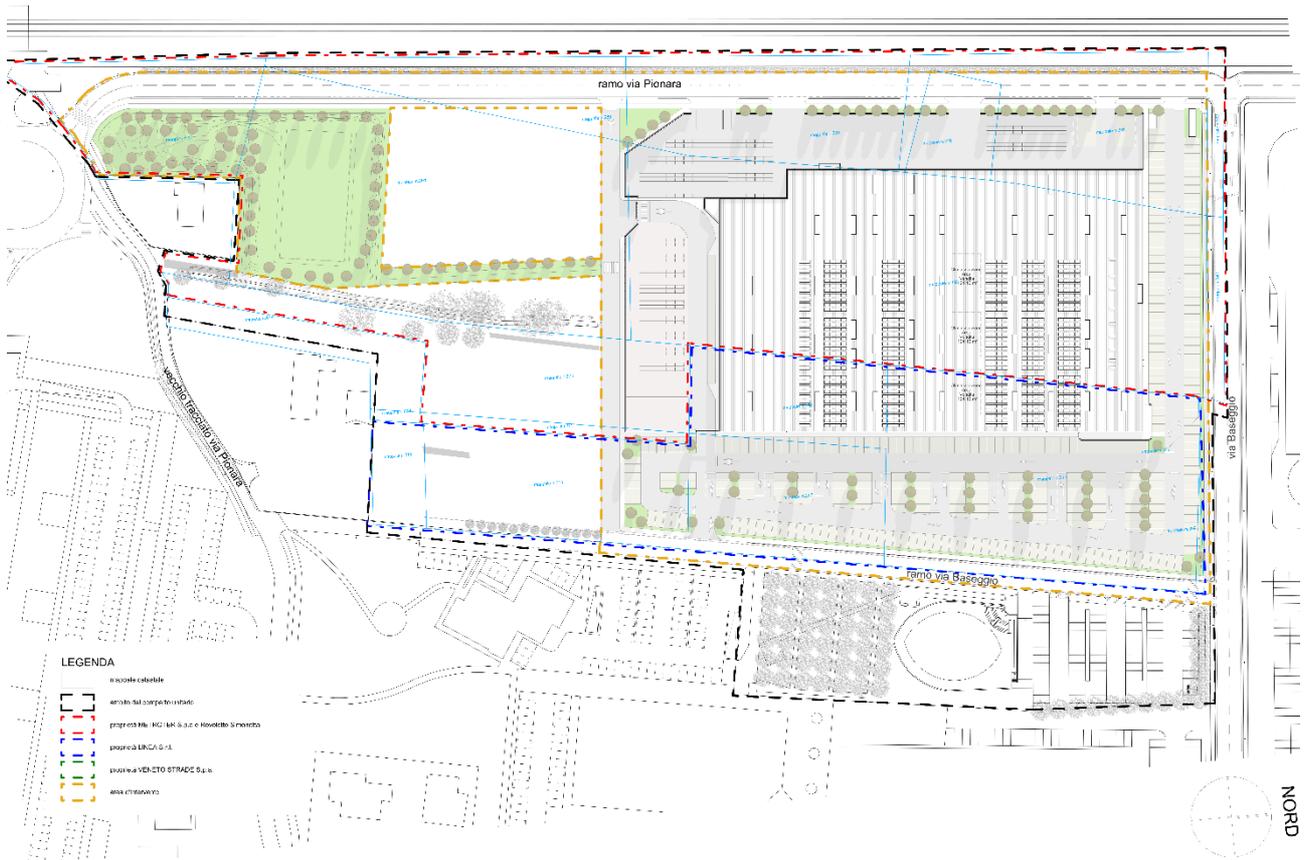


Figura 4-1 – Rappresentazione planivolumetrica del progetto (Fonte: Planivolumetrico e dati urbanistici – AI Progetti)

4.2 Impianto architettonico e sistema costruttivo

Dal punto di vista costruttivo, il nuovo edificio, di tipo prefabbricato, è stato pensato con una soluzione leggera denominata “Bracacier”: il tetto viene realizzato mediante delle lamiera grecate tipo “Hoesh”, di altezza 160,00 mm, poste in continuità su luci di 6,50 m.

L'edificio ha un'altezza complessiva di 10,00 m. La superficie coperta è di 10.697,38 m². Esso è costituito da un tamponamento perimetrale prefabbricato isolato e struttura portante costituita da pilastri e travi in calcestruzzo.

Architetto Loris Villa

Gli arcarecci sono realizzati in travi a T su luci di 13,00 m. Le travi portanti vere e proprie sono su trave a T rovescio di altezza di circa 1,20 m su luce di 21,00 m. La maglia strutturale è quindi 13 x 21,00 m.

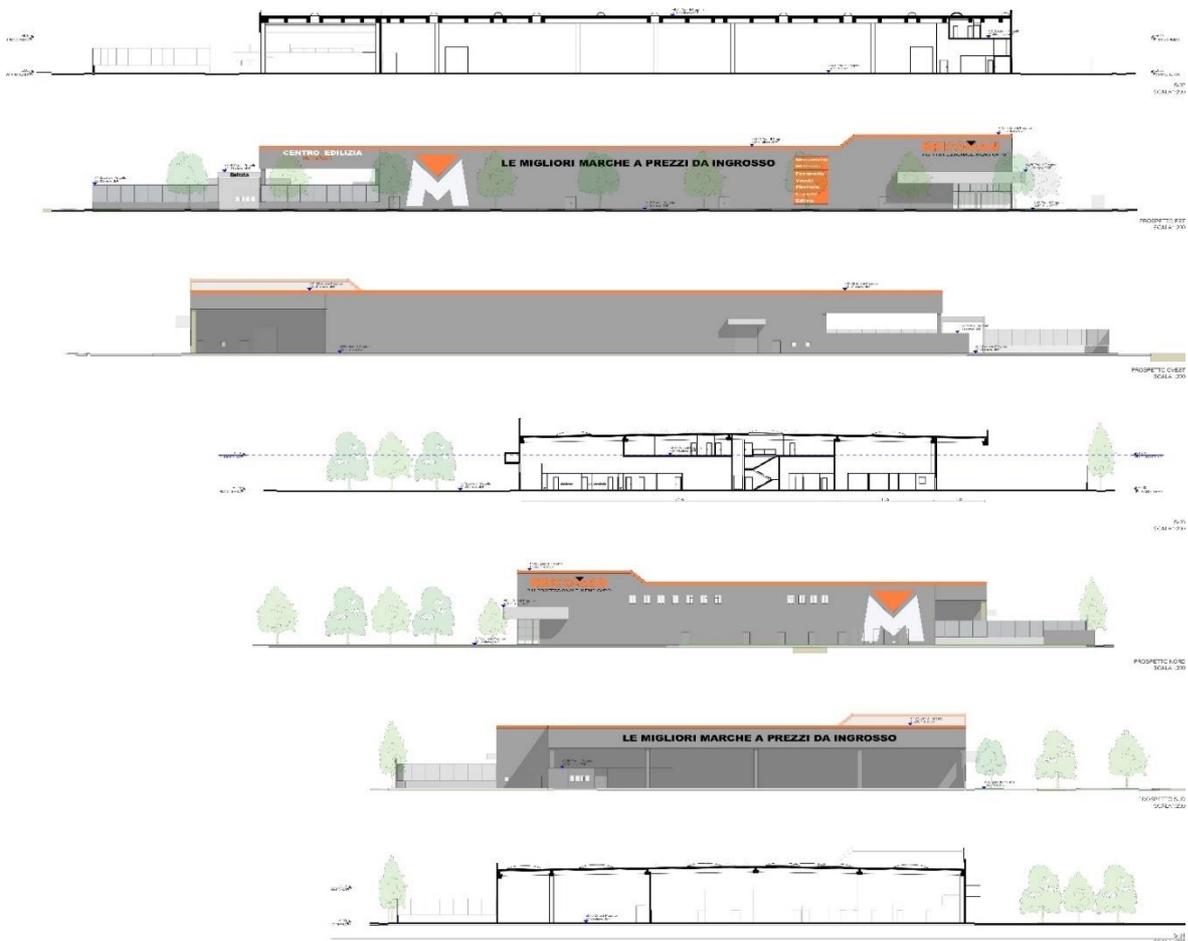
Il solaio di copertura è costituito da una lamiera grecata con idoneo isolamento termico.

L'edificio è inoltre dotato di superfici vetrate con caratteristiche tecniche di trasmissione ed isolamento elevate.

Le fondazioni sono di tipo profondo su pali. Il plinto di fondazione di spessore 1,00m ha dimensioni planimetriche di 3,00 m x 3,00 m. I pilastri sono collegati ai plinti mediante sistema a "tubo - armo", così da evitare i bicchieri. Per ogni plinto sono previsti 4 pali di diametro di 40,00 cm spinti alla profondità di 16,00 m, alla quale è generalmente presente un banco di sabbia.

Per quanto riguarda l'aspetto esterno del nuovo manufatto, i prospetti riflettono la configurazione spaziale interna caratterizzata da un impianto distributivo regolare e compatto. L'edificio presenta una copertura piana non praticabile, al di sopra della quale si colloca l'impianto fotovoltaico di progetto.

Il progetto, presentato in fase definitiva, troverà maggiore definizione e completezza di livello esecutivo in sede di Permesso di Costruire.



Architetto Loris Villa

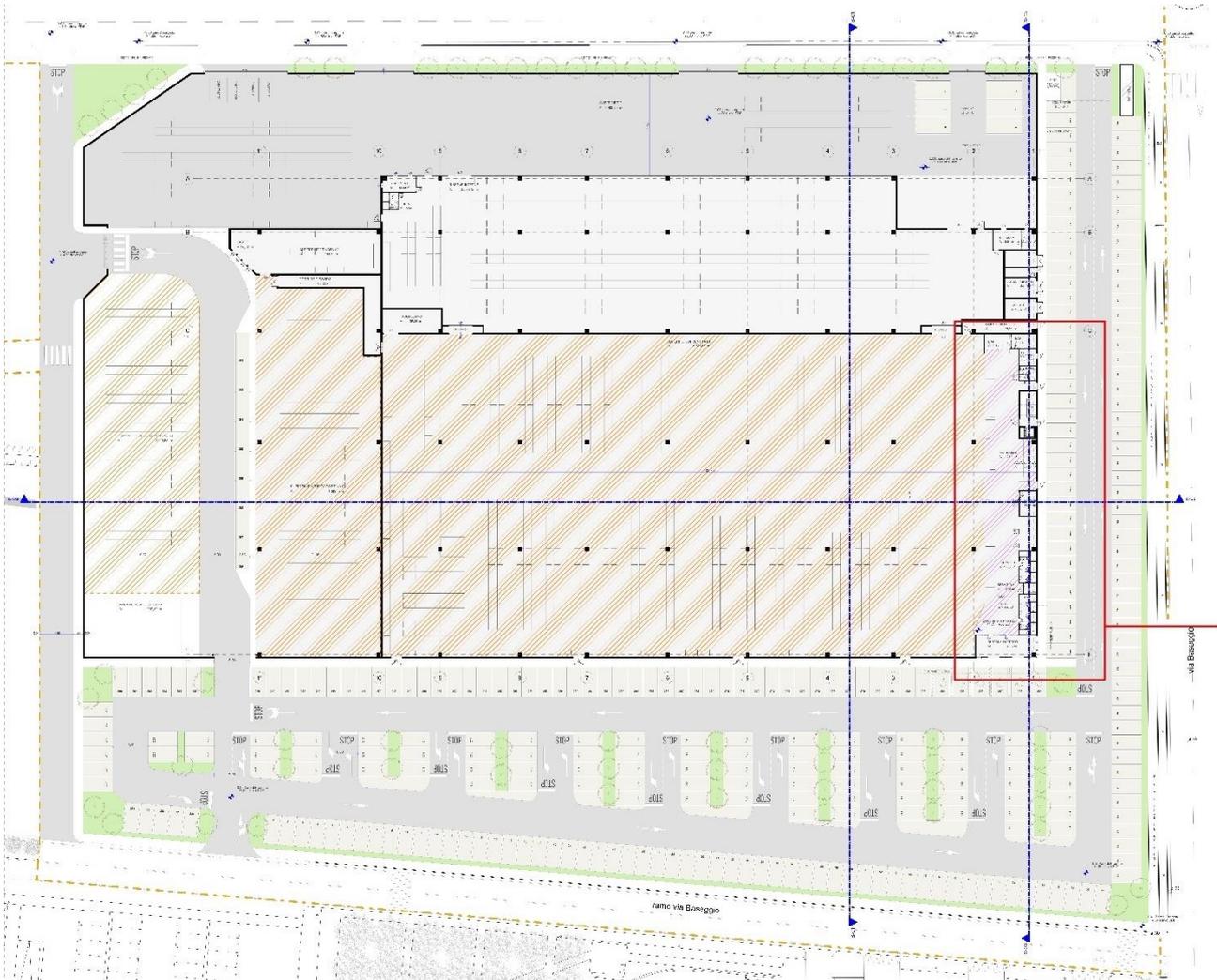


Figura 4-2 – Sezioni, prospetti e rappresentazione planimetrica del fabbricato di progetto (Fonte: Stato di progetto – Pianta piano terra e piano primo e verifiche standards urbanistici– AI Progetti)

4.3 Distanza dai siti della Rete Natura 2000

La Rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici (fonte: Ministero dell'Ambiente).

Nello specifico, si riporta di seguito un'elaborazione estratta tramite software Qgis dal Natura 2000 Network Viewer Europeo, elaborato e gestito dall'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA).

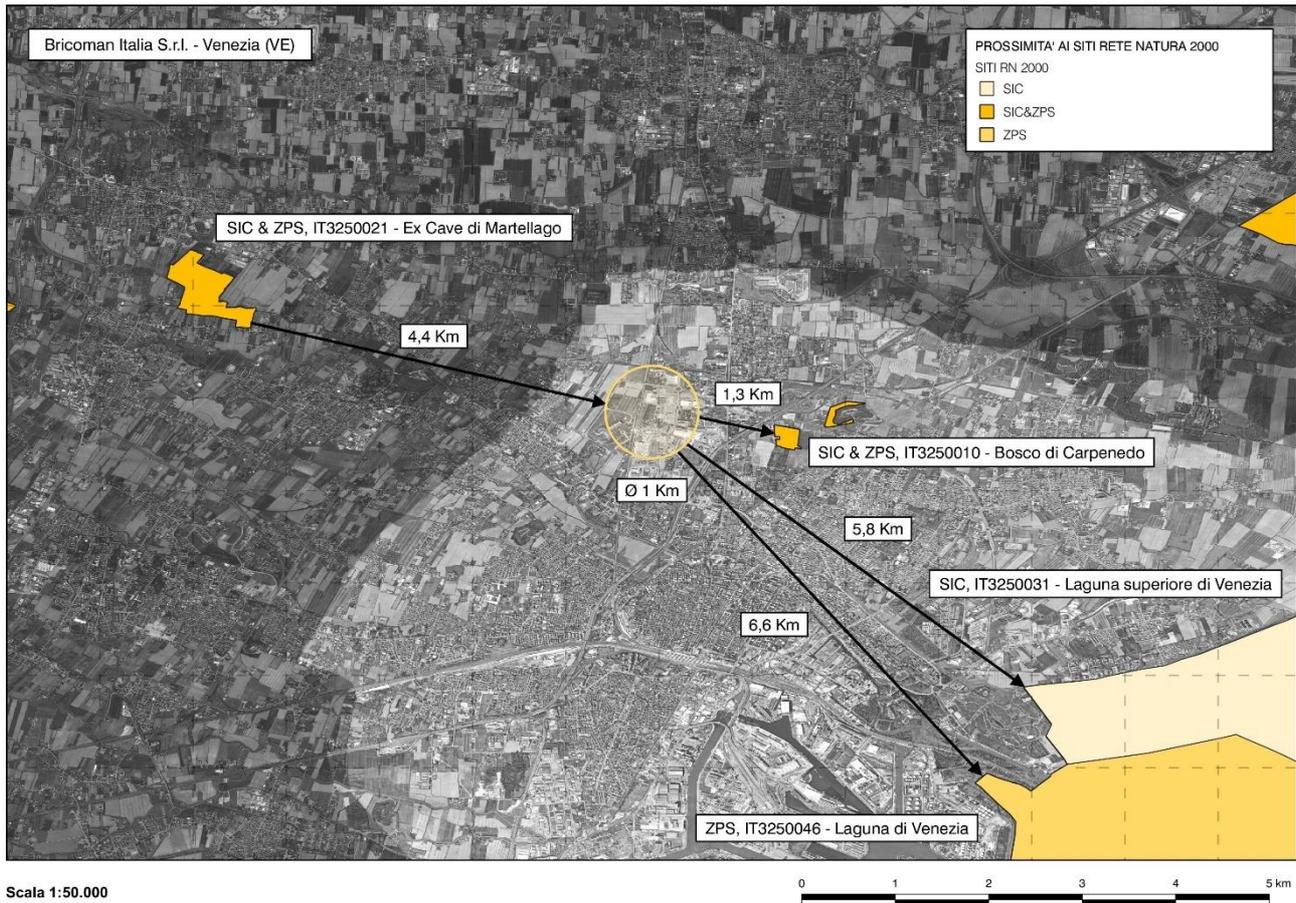


Figura 4-3 – Inquadramento dell'ambito di progetto e localizzazione rispetto ai SIC ed alle ZPS più prossime all'iniziativa (Fonte: Natura 2000 Network Viewer Europeo)

Com'è possibile osservare dall'elaborato sopra riportato, l'area di progetto ricade all'esterno dei confini dei siti afferenti alla Rete Natura 2000 e ad una distanza tale dal sito più prossimo da non intaccarne territorio ed habitat.

SIC/ZPS	Distanza dall'area
SIC & ZPS - IT3250010 – Bosco di Carpenedo	ca. 1,3 km
SIC & ZPS - IT3250021 – Ex Cave di Martellago	ca. 4,4 km
SIC - IT3250031 – Laguna Superiore di Venezia	ca. 5,8 km
ZPS - IT3250046 – Laguna di Venezia	ca. 6,6 km

I suddetti siti risultano quelli più vicini all'area di intervento, sono comunque esterni e ad una distanza per cui non ci sono interferenze con il progetto proposto.

4.4 Indicazioni derivanti dagli strumenti di pianificazione comunale

Di seguito si analizzano gli strumenti di pianificazione comunale:

Architetto Loris Villa

4.4.1 Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)

La legge Regionale 11 del 2004 "Norme per il governo del territorio" stabilisce all'art. 12 che il Piano Regolatore Comunale si componga di disposizioni strutturali contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) e di disposizioni operative contenute nel Piano degli Interventi (PI).

Il PAT del Comune di Venezia è stato approvato in sede di conferenza decisoria del 30/09/2014.

Con delibera di Giunta della Provincia di Venezia n.° 128 del 10/10/2014 ne è stata ratificata l'approvazione.

Il PAT è stato pubblicato sul BUR n.° 15 del 31 ottobre 2014 e dopo 15 giorni dalla pubblicazione, in data 15 novembre 2014, è divenuto efficace e ha validità a tempo indeterminato.

A seguito dell'approvazione del primo piano di assetto del territorio (PAT), il piano regolatore generale vigente, per le parti compatibili con il PAT (rappresentate nelle tavole contenute in "Compatibilità PRG-PAT"), diventa il Piano degli Interventi (Art. 48 c.5bis L.R. 11/2004),

Con deliberazione di Consiglio Comunale n.° 6 del 6 febbraio 2020 è stata approvata la variante al PAT per il contenimento del consumo di suolo, come prescritto dalla legge regionale 14 del 2017) che ha introdotto la *Tavola 5 "Carta degli Ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017"* e ha modificato il testo delle Norme Tecniche (Artt. 1 - 4 – 26 - 26 bis).

Il P.A.T. delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo del territorio, individuando le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico monumentale e architettonica.

Il P.A.T. è un "piano struttura" ovvero un documento di programmazione che:

- delinea le grandi scelte sul territorio e le strategie per lo sviluppo sostenibile;
- definisce le funzioni delle diverse parti del territorio comunale;
- individua le aree da tutelare e valorizzare per la loro importanza ambientale, paesaggistica e storico-architettonica;
- fa proprie le direttive generali degli strumenti sovraordinati (P.T.R.C., P.T.C.P., P.A.L.A.V.) e degli strumenti comunali riferiti all'area vasta (Piano Strategico, Piano Urbano della Mobilità).

La sintesi progettuale del P.A.T. del Comune di Venezia (elaborati prescrittivi) è rappresentata da quattro tavole di progetto approvate nel 2014 a cui si aggiunge la tavola 5 approvata nel 2020 in base alle disposizioni regionali sul consumo di suolo. A corredo della parte grafica vi sono le relative Norme Tecniche e Norme Tecniche Allegato A – Ambiti Territoriali Omogenei, nell'aggiornamento del 2020.

Architetto Loris Villa

Le tavole di progetto, che riassumono ed esprimono i contenuti del Piano, rapportandoli alla dimensione territoriale sono i seguenti:

Tav. 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale è una carta di carattere ricognitivo che rappresenta le parti del territorio e gli edifici e complessi di edifici sottoposti a vincoli derivanti da disposizioni legislative e normative di varia natura, nonché le principali prescrizioni derivanti dalla pianificazione sovraordinata vigente. È per sua natura una carta soggetta a successive modifiche e integrazioni per adeguarsi al mutare e all'aggiornarsi dei vincoli normativi posti all'utilizzazione del territorio.

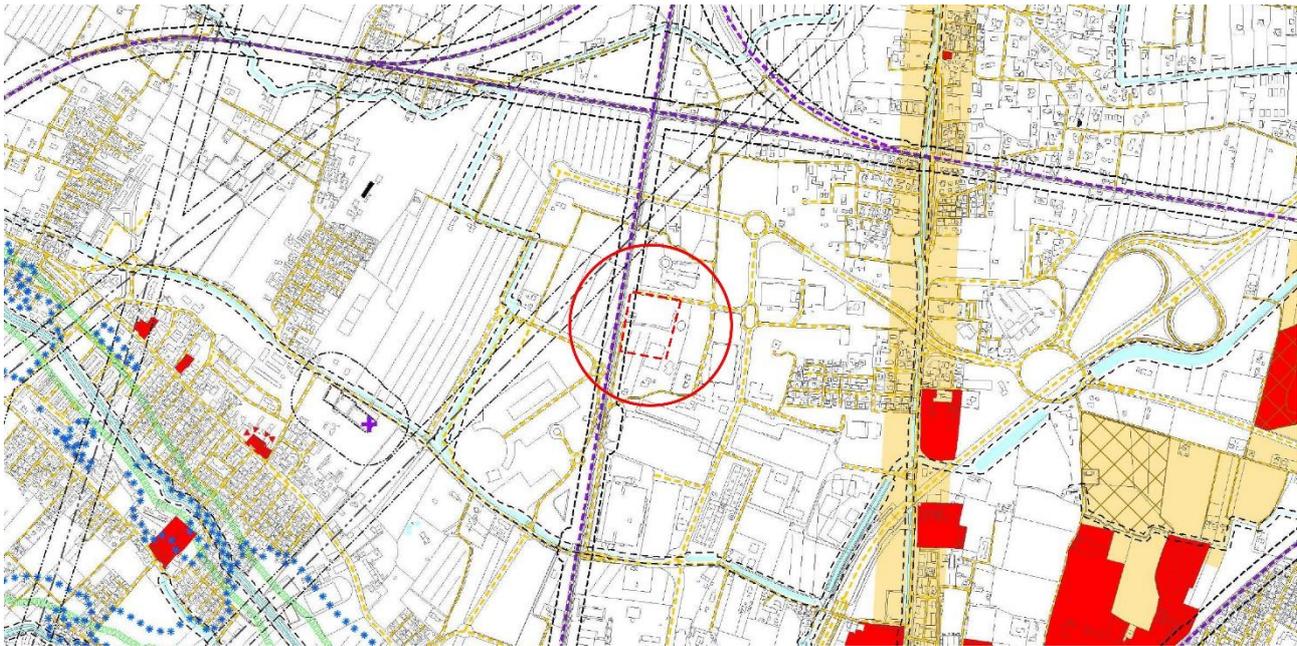
Tav. 2 - Carta delle Invarianti rappresenta i limiti che il P.A.T. pone alla trasformazione del territorio, individuando quelle parti che, o per loro valore intrinseco o perché si intende maggiormente valorizzarle, costituiscono elementi di bassa trasformabilità sia dal punto di vista paesaggistico e ambientale, sia da quello storico monumentale e testimoniale.

Tav. 3 - Carta delle Fragilità evidenzia, in particolare, le diverse condizioni dei suoli ai fini della loro edificabilità, sia sotto l'aspetto idrogeologico, sia rispetto al dissesto idraulico. Evidenzia inoltre alcuni elementi del territorio da valorizzare che presentano particolari criticità sotto l'aspetto ambientale e/o paesaggistico (come ad esempio corsi d'acqua, arenili, aree umide minori...).

Tav. 4 - Carta della Trasformabilità, infine, rappresenta in un quadro di coerenza localizzativa le strategie di trasformazione del territorio per il suo sviluppo socio-economico nella tutela e valorizzazione dei nuovi elementi di maggior pregio sotto il profilo ambientale, del paesaggio, dell'architettura e delle testimonianze storiche.

Tav. 5 Carta degli Ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017, introdotta con la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 6 del 6 febbraio 2020 di variante al PAT in adeguamento alle disposizioni regionali L.R. 14/2017 per il contenimento del consumo di suolo.

Vengono di seguito riportati degli estratti degli elaborati del Piano, inerenti all'area di progetto, così da evidenziarne i vincoli e le classificazioni e da riportare i relativi contenuti delle Norme Tecniche pertinenti a quanto previsto dalla pianificazione territoriale locale sull'ambito d'intervento.



LEGENDA

- Confini comunali
- Vincoli**
- Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Aree di notevole interesse pubblico Art. 5
- Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Laguna di Venezia Art. 5
- Vincolo archeologico D.Lgs. 42/2004 Art. 6
- Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua Art. 5
- Vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004 Art. 6
- L. 171/1973 - Complessi di immobili Art. 6
- Vincolo idrogeologico - forestale D.Lgs. 42/2004 Art. 5
- Rete Natura 2000**
- SIC - Siti di importanza comunitaria Art. 5
- ZPS - Zone di protezione speciale Art. 5
- Pianificazione di livello superiore**
- Ambiti dei Parchi o per l'istituzione di Parchi e riserve naturali ed archeologiche ed a tutela paesaggistica Art. 10
- Ambiti naturalistici di livello regionale Art. 10
- Zone umide Art. 10
- Piano di Area della Laguna di Venezia e dell'Area Veneziana Art. 10
- Centri storici Art. 10
- Strade Romane Art. 10

N.T.

Altri elementi

- Viabilità Art. 7
- Ferrovia / Fasce di rispetto Art. 7
- Idrografia / Fasce di rispetto Art. 7
- Discariche / Fasce di rispetto Art. 7
- Depuratori / Fasce di rispetto Art. 7
- Aeroporti / Fasce di rispetto Art. 7
- Perimetro Ambito Autorità Portuale di Venezia Art. 7
- Specchi acquei e Demanio Marittimo Portuale Art. 7
- Zone militari Art. 7
- Cimiteri / Fasce di rispetto Art. 7
- Elettrodotti / Fasce di rispetto Art. 7
- Gasdotti / Fasce di rispetto Art. 7
- Aree a rischio di incidente rilevante / Fasce di rispetto (D. M. LL.PP. 9 maggio 2001) Art. 8
- Allevamenti zootecnici intensivi Art. 7

Figura 4-4 - Estratto della Tavola 1 (Foglio 1) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale, PAT del Comune di Venezia
Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 1 (Foglio 1) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale, del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia, non vengono evidenziati tematismi relativamente all'area di progetto.

Architetto Loris Villa

L'elaborato evidenzia semplicemente il passaggio lungo il confine nord dell'area di progetto di un tratto di *viabilità – art. 7* (tematismo lineare tratteggiato giallo ocra) corrispondente a via Cesco Baseggio, e della *ferrovia – art. 7*, con la relativa fascia di rispetto (tematismo lineare tratteggiato viola scuro) lungo il confine occidentale della medesima.

Ad ovest dell'area di progetto, come già evidenziato in fase di analisi del P.T.G.M., l'elaborato mostra il passaggio di un *elettrodotto – art.7* con la relativa fascia di rispetto (tematismo lineare tratto punto nero).

Ad est, è inoltre presente un *vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 – area di notevole interesse pubblico – art. 5* relativo al passaggio del primo tratto della S.S. 13 "Pontebbana", ovvero del Terraglio. Nella medesima direzione, poco più a sud dell'arteria stradale, è presente un *vincolo monumentale ai sensi del D. Lgs. 42/2004* (tematismo a riempimento rosso) relativo alla presenza della storica Caserma Matter.

Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle Norme Tecniche, aggiornate al 2020, relativo agli elementi del sistema viabile-infrastrutturale evidenziati:

[Inizio estratto N.T.]

TITOLO II – RICOGNIZIONE DEI VINCOLI

[...]

Art. 7 – Altri elementi e fasce di rispetto

Il P.A.T., nella Tavola 1, individua inoltre, a titolo ricognitivo e non esaustivo:

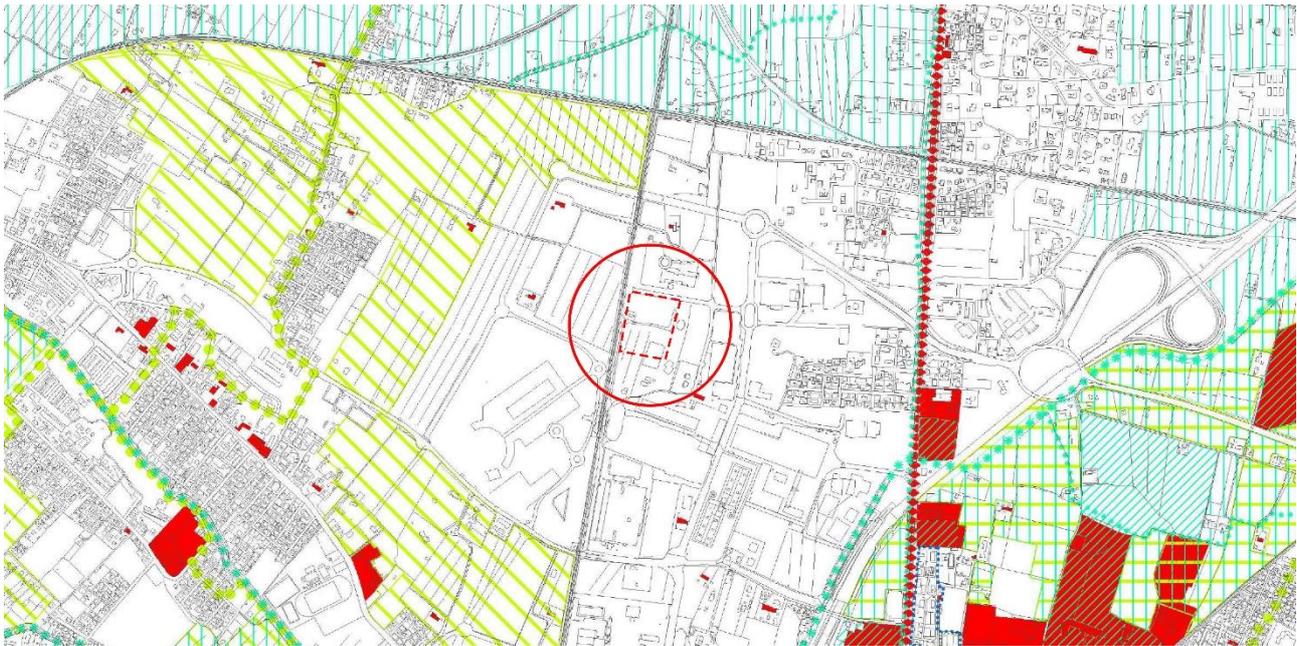
- le fasce di rispetto delle principali infrastrutture viarie e ferroviarie e le opere e le infrastrutture che comunque determinano una fascia di rispetto sulla base di norme nazionali o regionali, all'interno delle quali trova applicazione la disciplina indicata dal P.I., nei limiti precisati dalla disciplina di settore; le fasce di rispetto relative alle infrastrutture permangono solo con l'effettiva esistenza dell'infrastruttura stessa; il P.I. pertanto provvede a verificare e ad aggiornare le fasce di rispetto e le opere e le infrastrutture che le determinano;

[...]

- le fasce di rispetto delle reti tecnologiche determinate dalle specifiche disposizioni di legge, per le quali il P.I. provvede a determinare l'esatta estensione e a disciplinare gli interventi ammessi anche mediante previsioni di razionalizzazione e ottimizzazione di quelle esistenti da concordare con gli enti competenti;

Il P.I. verifica la compatibilità degli interventi anche in relazione al vincolo sismico, sulla base della legislazione e delle normative vigenti in materia (O.P.C.M. 3274/2003, D.G.R. 67/CR/2003, O.P.C.M. 3519/2006, D.G.R. 71/2008).

[Fine estratto N.T.]



LEGENDA

Confini comunali

Invarianti di natura geologica

Ambiti
 Geositi (dune degli Alberoni e di Ca' Roman; palude della Cèntrega)

Invarianti di natura paesaggistica

Ambiti
 Ambiti territoriali di importanza paesaggistica
 Contesti figurativi

Elementi lineari
 Itinerari e percorsi di interesse storico testimoniale e paesaggistico

Elementi puntuali
 Coni visuali

Invarianti di natura ambientale

Ambiti
 Laguna viva Artt. 12, 13
 Casse di colmata Artt. 12, 13
 Velme e barene Artt. 12, 13
 Valli da pesca e peschiere di terra Artt. 12, 13
 Pinete litoranee, dune consolidate, boscate e fossili Artt. 12, 13
 Aree di interesse ambientale Artt. 12, 13
 Aree boscate, parchi e giardini di interesse ambientale, aree verdi dei forti Artt. 12, 13

Elementi lineari
 Corridoi ecologici primari Artt. 12, 13
 Corridoi ecologici secondari Artt. 12, 13
 Corridoi ecologici terziari Artt. 12, 13

Elementi puntuali
 Motte Artt. 12, 13

N.T.

Invarianti di natura storico - monumentale

Ambiti
 Nuclei storici Art. 18
 Impianti urbanistici significativi Art. 19
 Pertinenze tutelate, fortificazioni, edifici tutelati, isole minori della laguna, manufatti di archeologia industriale, ville venete Artt. 20, 21, 22
Elementi lineari
 Percorsi storico-monumentali Art. 21
Elementi puntuali
 Manufatti idraulici di interesse storico, conche di navigazione, mulini, casoni lagunari Art. 21

Invarianti di natura agricolo - produttiva

Ambiti
 Valli da pesca, peschiere di terra Art. 12
 Zona a coltura speciale Artt. 11, 13

Figura 4-5 - Estratto della Tavola 2 (Foglio 1) – Carta delle Invarianti, PAT del Comune di Venezia

Architetto Loris Villa

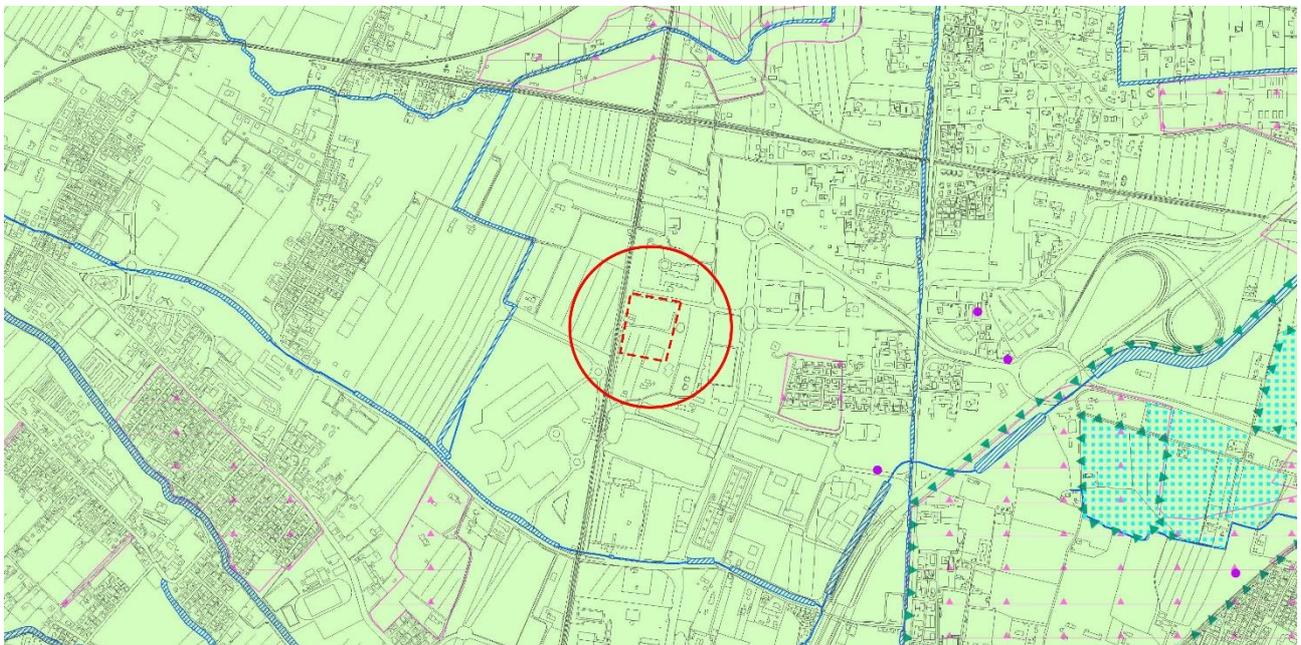
Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 2 (Foglio 1) – Carta delle Invarianti, del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia, non vengono evidenziati tematismi relativamente all'area di progetto.

Il territorio a nord-ovest dell'ambito, ad una distanza di circa 500 m, è classificato dall'elaborato come *ambito territoriale di importanza paesaggistica* – artt. 11, 13 (tematismo retinato di colore verde chiaro).

A circa la medesima distanza, ma in direzione nord, il territorio viene riconosciuto come *area di interesse ambientale* – artt. 12,13 (tematismo retinato in direzione verticale di colore verde acqua).

L'elaborato evidenzia ancora una volta il passaggio ad est del primo tratto della S.S. 13 "Pontebbana", come *percorso storico-monumentale* – art. 21 (tematismo lineare a rombi rossi) con il relativo *corridoio ecologico terziario* – artt. 12,13 del Fosso Terraglio (tematismo lineare ad asterischi verde acqua).

La distanza dagli elementi e le classificazioni evidenziate rendono possibile affermare che il progetto non interferirà con nessuna delle invarianti rappresentate dall'elaborato analizzato.



LEGENDA

Compatibilità geologica

-  Aree idonee
-  Aree idonee a condizione A (Sito di Interesse Nazionale e Aeroporto)
-  Aree idonee a condizione B (Centro storico e Isole della Laguna)
-  Aree idonee a condizione C (Area lagunare sommersa comprese barene, velme, canali lagunari)
-  Aree idonee a condizione D (Aree litorali e isole emerse)
-  Aree idonee a condizione E (Aree con caratteristiche geotecniche scadenti)

N.T.

- | Altre componenti | | |
|------------------|---|--------------|
| Art. 15 |  Corsi d'acqua | Art. 17 |
| Art. 15 | Arenili | Art. 17 |
| Art. 15 |  Aree umide minori | Artt. 12, 17 |
| Art. 15 |  Laguna | Art. 17 |
| Art. 15 |  Stabilimenti a rischio rilevante | Artt. 8, 17 |
| Art. 15 |  Siti inquinati (Fonte: Direzione Ambiente e Sicurezza del Territorio Servizio Suolo e Verde Pubblico - Ufficio Suolo e Rifiuti, 1° semestre 2008) | Art. 17 |

Architetto Loris Villa

 Aree idonee a condizione G (Aree con corpi idrici ricettori in trasformazione - Progetto Moranzani -)	Art. 15	 Aree per il rispetto dell'ambiente naturale, della flora e della fauna	Art. 17
 Aree idonee a condizione H (Aree di discarica non attiva)	Art. 15	 Confine comunale	
 Aree non idonee (Aree di discarica attiva)	Art. 15		
Aree a dissesto idrogeologico			
 Aree esondabili o a ristagno idrico (per insufficienza della rete strutturale fognaria e di bonifica)	Art. 16		
 Aree esondabili o a ristagno idrico (durante eventi di mareggiata)	Art. 16		
 Aree esondabili o a ristagno idrico (durante eventi di alta marea)	Art. 16		

Figura 4-6 - Estratto della Tavola 3 (Foglio 1) – Carta delle Fragilità, PAT del Comune di Venezia

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 3 (Foglio 1) – Carta delle Fragilità, del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia, l'area di progetto risulta rientrare tra le aree idonee – art.15 (tematismo a riempimento verde chiaro), così come tutto il territorio ad essa circostante.

L'elaborato evidenzia ancora una volta ad est la presenza del Fosso Terraglio, questa volta classificato come arenile – art. 17 (tematismo lineare a puntini bianchi con bordo azzurro).

In direzione nord, a debita distanza, il passaggio del Fiume Dese vede la classificazione di area esondabile o a ristagno idrico (per insufficienza della rete strutturale fognaria e di bonifica) – art. 16 (tematismo poligonale a bordo magenta).

Viene di seguito riportato un estratto delle Norme Tecniche, relativo alla classificazione attribuita dall'elaborato all'ambito d'intervento:

[Inizio estratto N.T.]

TITOLO III – TUTELA DEL PAESAGGIO E DELL'AMBIENTE

[...]

Art. 15 – Fragilità e compatibilità ai fini dell'utilizzazione del territorio

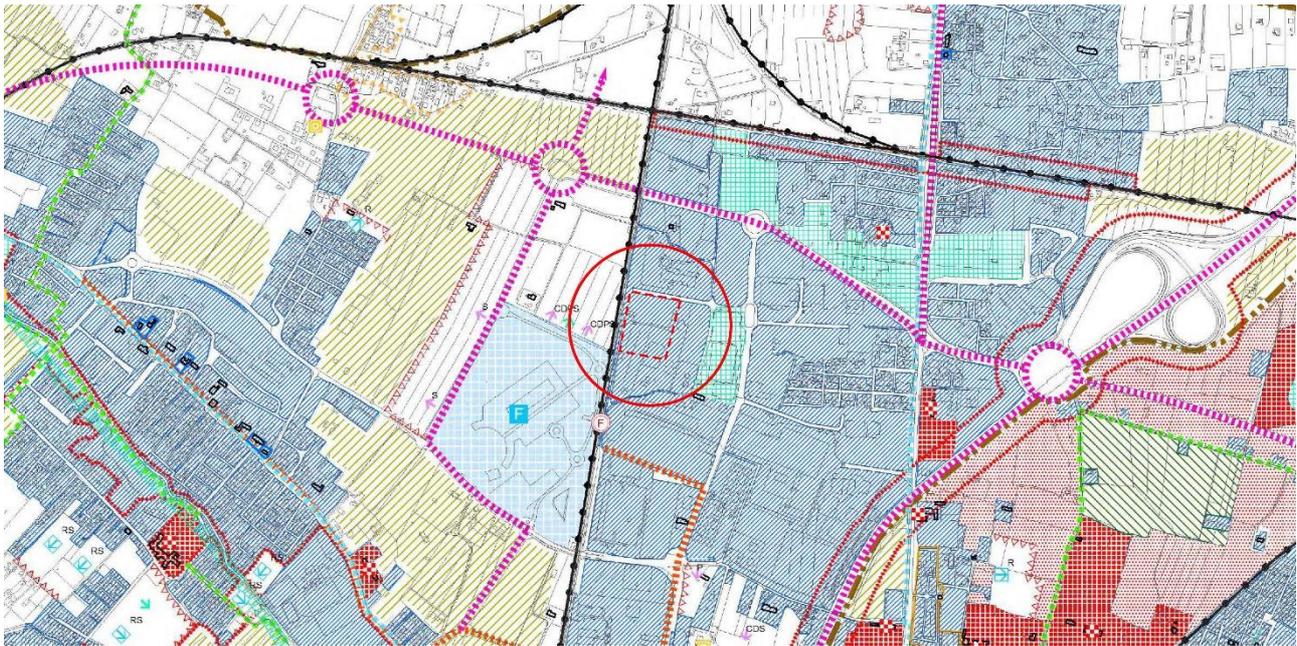
Il P.A.T., nella Tavola 3 di progetto, individua la compatibilità idrogeologica delle aree secondo la classificazione di idoneità sottoelencata.

Aree idonee

Sono valutate idonee all'utilizzazione urbanistica le aree di terraferma costituite in prevalenza da depositi naturali limoso argillosi e sabbiosi aventi medio-buone risposte geotecniche seppur variabili nello spazio, caratterizzate da buone condizioni di drenaggio naturale e con corpi idrici recettori non a rischio idraulico. Quando le Aree Idonee si presentano sovrapposte con le aree soggette a dissesto idrogeologico e precisamente con le aree esondabili o a ristagno idrico per insufficienza della rete strutturale fognaria e di bonifica, nelle zone di sovrapposizione devono essere ritenute valide le specifiche tecniche, a carattere idraulico, stabilite nel successivo articolo 16 e relative prescrizioni.

[Fine estratto N.T.]

Architetto Loris Villa



Legenda

	Confini comunali	
	ATO - Ambiti Territoriali Omogenei	
Azioni strategiche		
Sistema insediativo		
	Aree di urbanizzazione consolidata	Art. 28
	Edificazione diffusa	Art. 40
	Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale	Art. 27
	Aree di riqualificazione e/o riconversione	Art. 29
	Opere incongrue	Art. 28
	Elementi di degrado	Art. 28
	Limiti fisici all'espansione	Art. 31
Linee preferenziali di sviluppo insediativo. Specifiche destinazioni d'uso:		
	R - residenza, S - Servizi alla residenza	Art. 30, 33
	C - Commerciale, D - Direzionale, P - Produttivo, S - Servizi delle imprese e/o turistici	Art. 30, 33
	Servizi: verde e sport, attrezzature pubbliche e d'uso pubblico, parcheggi	Art. 30, 33
	Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi	Art. 32
	Attrezzature e servizi di maggior rilevanza	Art. 34
	Attività di servizio di livello regionale: Quadrante Tessera	Art. 32
Infrastrutture e mobilità		
	Infrastrutture ed attrezzature rilevanti: aeroporto, porto	Art. 35
	Stazione Ferroviaria	Art. 35
	Fermata S.F.M.R.	Art. 35
	Terminal	Art. 35
	Viabilità di connessione urbana e territoriale	Art. 35
	Linee tramviarie	Art. 35
	Linee di forza del trasporto lagunare	Art. 35
	Percorsi ciclabili	Art. 35
	Percorsi naturalistici, ambientali e paesaggistici	Art. 35
	Linee ferroviarie	Art. 35
	Linee ferroviarie e S.F.M.R.	Art. 35
	Ipotesi localizzativa stazione AV/AC	Art. 35
	Darsene	Art. 35
	Porte di scambio terra-acqua a Venezia	Art. 35

N.T.

Valori e tutele

	Ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione	Art. 36
	Ambiti per la formazione dei Parchi e delle Riserve Naturali di interesse comunale:	
	Parco della Laguna Nord	Art. 37
	Bosco di Mestre	Art. 38
	Aree preferenziali per interventi di riqualificazione ambientale, di forestazione e di ricostruzione del paesaggio agrario	Art. 39
	Ambito agrario	Art. 40
	Aree agricole in ambito lagunare	Art. 41
	Valli da pesca	Art. 12
	Centri Storici	Art. 18
	Isole minori della laguna	Art. 20
	Impianti urbanistici significativi	Art. 19
	Ville venete	Art. 21
	Edifici e complessi di valore monumentale	Art. 21
	Edifici di interesse storico-testimoniale	Art. 21
	Pertinenze scoperte da tutelare	Art. 22
	Contesti figurativi	Art. 11
	Coni visuali	Art. 11
	Corridoi ecologici principali	Artt. 12, 13
	Corridoi ecologici secondari	Artt. 12, 13

Figura 4-7 - Estratto della Tavola 4a (Foglio 1) – Carta delle Trasformabilità, PAT del Comune di Venezia

Architetto Loris Villa

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 4a (Foglio 1) – Carta delle Trasformabilità, del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia, l'area di progetto risulta rientrare tra le aree di urbanizzazione consolidata – art.26 (tematismo retinato di colore azzurro scuro), così come buona parte del territorio ad essa circostante.

L'elaborato evidenzia ancora una volta il passaggio di un tratto delle *linee ferroviarie e S.F.M.R.* – art. 35 (tematismo lineare nero con pallini neri) lungo il confine ovest dell'ambito, e la presenza a sud della fermata "Mestre Ospedale" indicata come *fermata S.F.M.R.* – art. 35 (tematismo indicato da punto bianco a bordo rosso con all'interno una "F" rossa).

Per quanto riguarda il sistema infrastrutturale, l'elaborato evidenzia il passaggio, a nord, di una direttrice della *viabilità di connessione urbana e territoriale* – art. 35 (tematismo lineare tratteggiato di colore magenta), che attraversa l'arteria di via E. Bacchion, e a sud, di una diramazione del sistema delle *linee tramviarie* – art. 35 (tematismo lineare tratteggiato di colore arancione), aspetto questo però che non corrisponde allo stato attuale dei luoghi, quanto piuttosto, probabilmente, ad una linea di sviluppo futuro.

A sud-ovest dell'ambito di progetto viene inoltre evidenziata la presenza di un'area di *attrezzature e servizi di maggior rilevanza* – art. 34 (tematismo retinato a quadrati celesti con all'interno una "F" su riquadro azzurro chiaro) corrispondente all'Ospedale dell'Angelo – ULSS 3 Serenissima.

Ad est dell'area d'intervento è infine presente una porzione di territorio classificata come *area di riqualificazione e/o riconversione* – art.29 (tematismo quadrettato a linee di colore verde acqua).

A prescindere dalle classificazioni attribuite alle porzioni di territorio circostante, l'elaborato conferma che l'ambito di progetto rientra tra le *aree di urbanizzazione consolidata*.

Viene di seguito riportato un estratto delle Norme Tecniche, riguardante gli elementi più prossimi all'area oggetto di studio e la sua classificazione:

[Inizio estratto N.T.]

TITOLO VI – SISTEMA INSEDIATIVO E INFRASTRUTTURALE

[...]

Art. 26 – Aree di urbanizzazione consolidata

Sono queste le aree - in cui di norma il P.I. prevede l'attuazione tramite interventi diretti - che, oltre ai centri di antica formazione, ricomprendono quelle parti di territorio già sufficientemente dotate di opere di urbanizzazione, o per cui si prevede la realizzazione di tali opere anche in attuazione di strumenti attuativi approvati alla data di adozione del P.A.T.

Si intendono comunque ricomprese nelle aree di urbanizzazione consolidata, le zone di completamento del previgente P.R.G. ivi comprese le aree derivanti da sentenze della giustizia amministrativa o da altri provvedimenti, nonché i P.U.A. approvati alla data di adozione del P.A.T., sono altresì da intendersi ricompresi nelle aree di urbanizzazione consolidata i parcheggi

Architetto Loris Villa

scambiatori esistenti o i cui progetti siano stati approvati a detta data; il P.I. provvede conseguentemente ad adeguare la perimetrazione delle aree di urbanizzazione consolidata senza che ciò comporti variante al P.A.T.

Sono inoltre da considerare ricompresi nelle aree di urbanizzazione consolidata gli edifici intersecati da tale campitura e le rispettive aree pertinenziali nonché le attività produttive isolate da confermare, individuate dal P.R.G. vigente per la Terraferma.

Per tali aree il P.I. prevede il completamento dell'edificazione, secondo destinazioni d'uso e indici di densità che lo stesso fissa in modo omogeneo rispetto agli insediamenti esistenti, nonché il completamento e/o il miglioramento dello standard qualitativo della dotazione dei servizi.

Il P.I., in conseguenza del dettaglio di scala e al fine di consentire la definizione di un più coerente disegno urbanistico del tessuto edilizio, può discostarsi dai perimetri da questo delineati per le "aree di urbanizzazione consolidata", alle seguenti condizioni:

- che sia rispettato il limite quantitativo di suolo consumabile previsto dal P.A.T.; (nota: comma modificato con la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 6 del 6 febbraio 2020 di variante al PAT in adeguamento alle disposizioni regionali L.R. 14/2017 per il contenimento del consumo di suolo)
- che tali modifiche di norma non riguardino aree interessate da "invarianti", "vincoli" e aree classificate in "valori e tutele";
- che comportino modesti scostamenti funzionali al riconoscimento di fabbricati residenziali esistenti con relative aree di pertinenza, nonché di eventuali lotti di completamento o di integrazione degli insediamenti, posti in contiguità con il tessuto edificato esistente e finalizzati al miglioramento ed alla riqualificazione dei margini degli insediamenti, con particolare riferimento agli insediamenti in fregio alla viabilità principale.

Tali variazioni devono avvenire nel rispetto degli obiettivi generali di limitazione del consumo di suolo e di contenimento della dispersione insediativa, impedendo e/o controllando la costruzione "a nastro" lungo le strade di interconnessione tra aggregati insediativi, la "fusione" tra gli stessi, e avendo soprattutto cura di verificare che non siano alterati l'equilibrio ambientale e le condizioni di sostenibilità evidenziate nella Valutazione Ambientale Strategica.

Il P.I., nell'ambito delle aree di urbanizzazione consolidata, può individuare aree i cui interventi siano subordinati a P.U.A., a progetto unitario di comparto o titolo abilitativo convenzionato per realizzare dotazioni territoriali e opere di urbanizzazione, anche in rapporto alla previsione di una consistente densità edilizia e/o alla presenza di particolari tematiche ambientali o di manufatti e complessi significativi di valore storico-monumentale o testimoniale da tutelare, nonché per la presenza di manufatti edilizi obsoleti e/o a bassa densità, al fine di configurare un uso più razionale del territorio e una riqualificazione morfologica e funzionale degli insediamenti.

Per le aree di urbanizzazione consolidata il previgente P.R.G. e i conseguenti strumenti attuativi approvati nonché le relative varianti si ritengono coerenti con il P.A.T. e con gli obiettivi che questo intende perseguire, e possono quindi assumere valore di P.I. contestualmente all'approvazione del P.A.T. stesso per quanto attiene all'edificazione privata. Per le destinazioni d'uso del previgente P.R.G. che rappresentino vincoli preordinati all'esproprio, di cui non sia prevista l'attuazione alla data di approvazione del P.A.T., invece, dovrà essere verificata la coerenza con la programmazione degli interventi del Comune ed espressamente inserite nel P.I.

[...]

Art. 35 – Infrastrutture e mobilità

Il P.A.T. individua nella Tavola 4 il sistema della mobilità costituito dalle principali infrastrutture viarie, ivi comprese quelle ciclo-pedanali e i percorsi naturalistici, dalle linee ferroviarie, dalle linee tranviarie e dalle principali linee di forza del trasporto

Architetto Loris Villa

pubblico lagunare, nonché dai terminali di interscambio tra le varie modalità di trasporto. L'obiettivo prioritario che il P.A.T. si pone è l'integrazione e l'intermodalità tra trasporto pubblico e privato al fine di rendere l'uso del trasporto pubblico competitivo rispetto al trasporto privato e ridurre la circolazione di mezzi privati privilegiando anche, tra quest'ultimi, l'uso della bicicletta. In particolare il PUM valuterà la possibilità di realizzare una linea di forza di trasporto lagunare con la tratta San Giuliano/fermata SFMR Pili con San Giobbe Porta d'acqua di interscambio, per proseguire nella direttrice Fondamenta Nuove – Murano – S. Erasmo – Cavallino – Treporti e la direttrice Burano - Torcello - Cà Noghera, con l'obiettivo di prospettare quello sviluppo economico necessario per rilanciare la residenza nelle isole della laguna.

Il P.I., in coerenza con il Piano Urbano del Traffico e con il Piano Urbano della Mobilità, provvede a riorganizzare la rete stradale e a differenziare gli interventi di riqualificazione e razionalizzazione della rete stradale stessa, ponendo particolare attenzione agli interventi di mitigazione ambientale in considerazione della consistenza dei volumi del traffico e in rapporto al territorio attraversato. In tal senso andranno realizzati ampi spazi boscati tra le nuove strade e i centri abitati a queste adiacenti; inoltre in fregio alla viabilità principale, ove possibile, andranno individuati corridoi verdi per l'infoltimento o la messa a dimora di specie arboree e arbustivo-floreali.

I tracciati individuati dal P.A.T. costituiscono le principali direttrici e connessioni che si intendono perseguire. Spetta al P.I. definire l'esatto tracciato e la configurazione tecnica dell'infrastruttura, non costituendo variante al P.A.T. tracciati non coincidenti con quelli rappresentati nella Tavola 4, in quanto vengono in questa definiti meramente le direttrici e le connessioni che si intendono perseguire. Per quanto riguarda la configurazione tecnica della linea di forza del trasporto pubblico lagunare di collegamento con l'aeroporto Marco Polo, il P.A.T. esprime l'opzione preferenziale verso modalità di trasporto su mezzi acquatici, adottando le migliori tecnologie disponibili per limitare la produzione di moto ondoso e rinviando a specifiche procedure di VIA-VAS-VINCA l'eventuale adozione di diverse configurazioni.

Le previsioni nel P.I. di nuove opere viarie e ciclo-pedonali, come quelle di carattere locale, non costituiscono varianti al P.A.T. anche se da questo non rappresentate.

Per la Tangenziale di Mestre, in particolare, il P.I., poiché la continuità autostradale viene garantita dal Passante di Mestre, in coerenza con il P.U.M. ed il P.U.T., individua gli interventi e le azioni idonee per un uso e funzione prevalentemente locale della stessa. A tal fine per la connessione alla rete autostradale (A4-A27) della zona aeroportuale di Tessera e di quella industriale di Marghera, si dovranno individuare gli interventi e le azioni idonee per garantire alternative all'uso della tangenziale stessa.

Il P.A.T. individua inoltre il principale sistema degli interscambi modali costituito, oltre che dalle stazioni ferroviarie di Venezia-Mestre e Venezia-Santa Lucia e dalle altre stazioni del S.F.M.R., dai terminali di gronda localizzati a Tessera e Fusina. Per quanto concerne il servizio ferroviario il P.A.T. individua come assoluta priorità la realizzazione e la piena operatività del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, escludendo l'utilizzo a raso dei sedimi che attraversano i contesti abitati, a favore di soluzioni che minimizzino l'impatto sul territorio e sulle abitazioni, come la realizzazione in trincea o tunnel, garantendo ove necessario la delocalizzazione degli edifici eventualmente non compatibili con la trasformazione delle infrastrutture ferroviarie. Il servizio Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV) ferroviaria deve essere concepito come complesso sistema di gestione e non semplice infrastruttura fisica, la cui eventuale realizzazione andrebbe sottoposta a rigorosa valutazione di sostenibilità ambientale, trasportistica e socio-economica. Per il tracciato dell'AC/AV il P.A.T. prevede la valorizzazione e il potenziamento tecnologico delle linee ferroviarie esistenti, già utilizzate o utilizzabili nell'ambito del territorio comunale.

Il P.A.T. promuove inoltre la connessione e integrazione con il S.F.M.R., il sistema della mobilità urbana, i luoghi primari d'interscambio modale e la realizzazione di collegamenti con attestamenti intermodali al Porto commerciale e industriale. In

quest'ottica, il P.A.T. indica come obiettivo prioritario la realizzazione a breve termine della Bretella ferroviaria di collegamento tra l'attuale linea Mestre - Trieste, all'altezza di Dese, e l'Aeroporto "Marco Polo" di Tessera.

Il P.I. individua gli interventi necessari per attrezzare tali terminali prevedendo le funzioni idonee per sostenere l'interscambio tra le varie modalità di trasporto e regolare i flussi turistici di accesso alla Venezia insulare, in modo tale che il numero di presenze nel Centro Storico sia ambientalmente sostenibile dal particolare e fragile tessuto urbanistico-edilizio della città e dal delicato equilibrio morfologico della laguna.

[...]

Infine il P.A.T. individua le principali darsene o possibili punti di ormeggio. La localizzazione puntuale, ovvero diverse o ulteriori localizzazioni e le caratteristiche di tali attrezzature per la nautica da diporto, sono individuate dal P.I. anche sulla base della morfologia dei luoghi. Il P.I. Individua inoltre le attrezzature per la nautica lungo i corsi d'acqua in Terraferma e le caratteristiche delle stesse nel rispetto dei valori paesaggistico-ambientali dei luoghi. Le previsioni del P.I. relative ad attrezzature per la nautica da diporto devono essere assoggettate a procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale, con attenta considerazione dei possibili effetti congiunti derivanti da altri piani e progetti.

Relativamente alle previsioni inerenti la viabilità del quadrante ovest (Zelarino-Chirignago), le procedure successive al P.A.T., inerenti le verifiche progettuali delle opere, nonché il loro recepimento nel P.I., dovranno, in relazione agli obiettivi di sostenibilità ambientale, protezione dei centri abitati e conservazione delle zone non urbanizzate, conformarsi alle seguenti indicazioni:

- Il nuovo asse di collegamento tra i centri urbani di Zelarino e Chirignago dovrà avere prescrittivamente carattere urbano;
- La strada dei Bivi, attraverso la quale gestire l'accesso alla città mediante il suo appoggio alla S.R. 14 evitando quindi penetrazioni urbane, ha un'importanza prioritaria rispetto a qualsiasi altra infrastruttura. Le connessioni con le strade che il tracciato dei Bivi incontrerà saranno oggetto di successive valutazioni in seno al redigendo Piano urbano della mobilità;
- Il nuovo tracciato stradale che parte dalla rotonda a nord dell'Ospedale all'Angelo e prosegue verso nord (cosiddetto Terraglio Ovest) dovrà essere progettato e realizzato nel rispetto dei nuclei abitati esistenti e dei valori storico-architettonici e paesaggistici dell'area.

Il nuovo tracciato stradale che attraversa il territorio di Santa Lucia di Tarù e che prevede il collegamento tra il nuovo casello autostradale di Martellago e la nuova viabilità nord-sud denominata Terraglio Ovest dovrà essere progettato e realizzato nel rispetto dei nuclei abitati esistenti e dei valori storico-architettonici, ambientali e paesaggistici dell'area.

Gli interventi previsti dovranno essere sottoposti a verifica di assoggettabilità VAS.

Prescrizioni

Fino a che il P.I. non disciplini il sistema complessivo di attracchi, approdi, ormeggi, cavane, darsene, porti turistici in base alle caratteristiche tecniche delle strutture, della tipologia delle imbarcazioni, dei servizi, della consistenza e del numero delle imbarcazioni, del rapporto con il contesto, nonché la localizzazione dei siti per il diporto nautico, fatto comunque salvo quanto consentito dal previgente P.R.G., comunque non in contrasto con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000, sono consentiti esclusivamente la localizzazione di strutture per le necessità di accessibilità ai siti, per carico e scarico, per le esigenze del trasporto pubblico e per il pubblico servizio e per singoli ormeggi di tipo tradizionale.

Sono consentiti tutti quegli interventi di interesse pubblico atti a migliorare l'accessibilità ai diversamente abili.

[Fine estratto N.T.]

Architetto Loris Villa



LEGENDA

 Confini comunali

Valori e tutele

 Area nucleo

 Isola ad elevata naturalità

 Area di connessione naturalistica

 Corridoio ecologico principale

 Corridoio ecologico secondario

 Corridoio ecologico terziario

 Barriere infrastrutturali

 Ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione

N.T.

Art. 42

Art. 42

Art. 42

Artt. 12, 13, 42

Artt. 12, 13, 42

Artt. 12, 13, 42

Artt. 12, 42

Art. 36

Figura 4-8 - Estratto della Tavola 4b (Foglio 1) – Carta delle Trasformabilità – Valori e Tutele – Rete Ecologica, PAT del Comune di Venezia

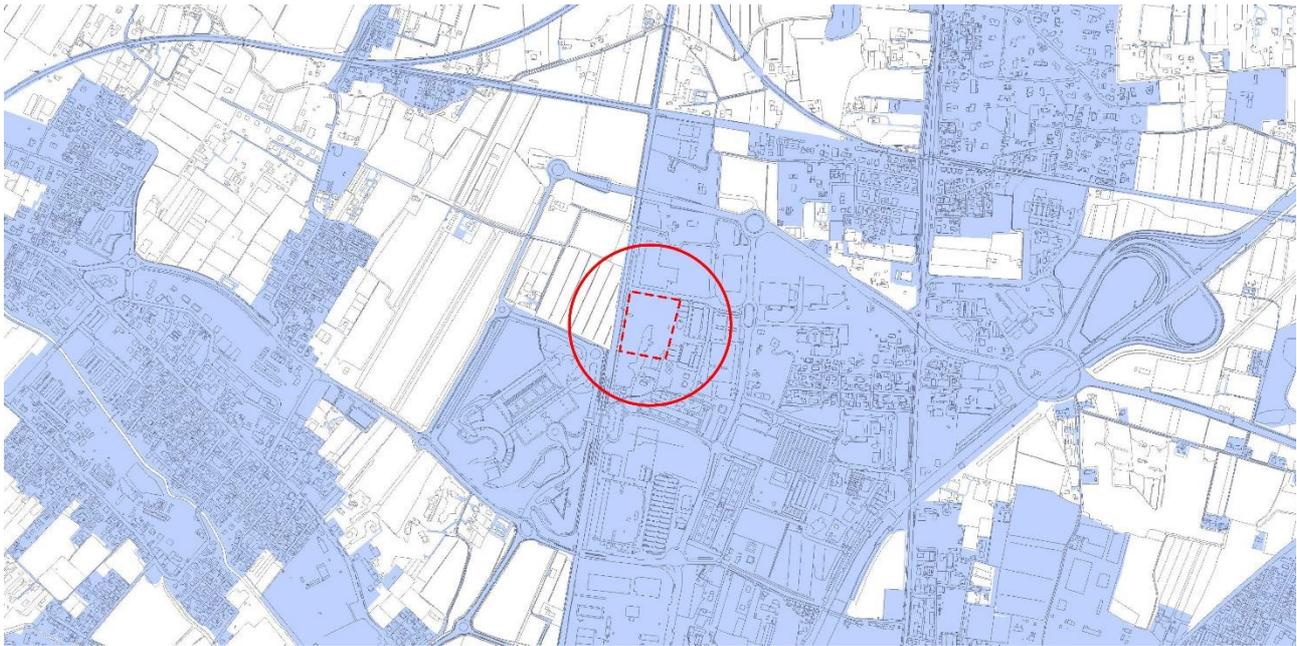
Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 4b (Foglio 1) – Carta delle Trasformabilità – Valori e Tutele – Rete Ecologica, del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia, non vengono evidenziati tematismi relativamente all'area di progetto.

Per quanto riguarda il territorio circostante, l'elaborato evidenzia, ad una distanza di circa 500 m dall'area di progetto, sia a ovest che a nord, un'area di connessione naturalistica – art.42 (tematismo a riempimento puntinato di colore verde), che vista la lontananza non viene in alcun modo compromessa dalla realizzazione di quanto previsto dall'istanza in oggetto.

Architetto Loris Villa

A nord e ad est, inoltre, vengono evidenziate due diverse aree, anch'esse a debita distanza, riconosciute come *ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione – art. 36* (tematismo poligonale con contorno a rombi rossi), così come viene ancora una volta evidenziata la presenza di un *corridoio ecologico terziario – artt. 12,13 e 42* (tematismo lineare ad asterischi di colore verde chiaro di piccola dimensione), relativo alla presenza del Fosso Terraglio.

L'elaborato dunque non aggiunge informazioni rispetto a quelle già riportate dai precedenti estratti della pianificazione analizzati.



LEGENDA

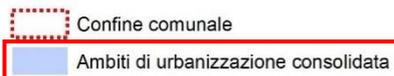


Figura 4-9 - Estratto della Tavola 5 (Foglio 1) – Carta degli ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017 (Allegato B), PAT del Comune di Venezia

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 5 (Foglio 1) – Carta degli ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017 (Allegato B), del Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia, l'area di progetto viene classificata come parte degli ambiti di urbanizzazione consolidata (tematismo a riempimento celeste).

L'elaborato riportato, approvato nel 2020 in sede di variante del PAT, non fa altro che confermare quanto già evidenziato dalla *Tavola 4a (Foglio 1) – Carta della Trasformabilità* precedentemente analizzata, senza aggiungere alcuna ulteriore informazione.

4.4.2 Piano degli Interventi (P.I.) – P.R.G. - Variante Generale per la Terraferma (V.P.R.G.)

La legge Regionale 11 del 2004 "Norme per il governo del territorio" stabilisce all'art. 12 che il Piano Regolatore Comunale (P.R.C.) si componga di disposizioni strutturali contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) e di disposizioni operative contenute nel Piano degli Interventi (PI).

Il Piano degli Interventi è lo strumento urbanistico che, in coerenza e in attuazione del Piano di Assetto del Territorio, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità.

A seguito dell'approvazione del Piano di Assetto del Territorio, il Piano Regolatore Generale vigente è diventato il Piano degli Interventi per le parti compatibili con il P.A.T.

Il Piano degli Interventi è suddiviso in più ambiti territoriali.

L'area di intervento ricade nel Comune di Venezia, nei pressi della località Borgo Pezzana, poco più a nord del Parco Commerciale AEV Terraglio, di cui l'ambito d'intervento non fa parte, in una porzione di territorio compresa tra via Cesco Baseggio, via Pionara ed il tratto di linea del S.M.F.R. che conduce alla stazione ferroviaria denominata "Mestre Ospedale".

Lo strumento urbanistico di riferimento per questa zona del territorio comunale è la Variante al P.R.G. per la Terraferma approvata con D.G.R.V. del 03/12/2004 n. 3905 e D.G.R.V. 2141 del 29/07/2008.

Vengono di seguito analizzati degli estratti degli elaborati del Piano che consentono di comprendere quali siano le classificazioni attribuite dal medesimo all'ambito oggetto di studio ed intervento.



Architetto Loris Villa

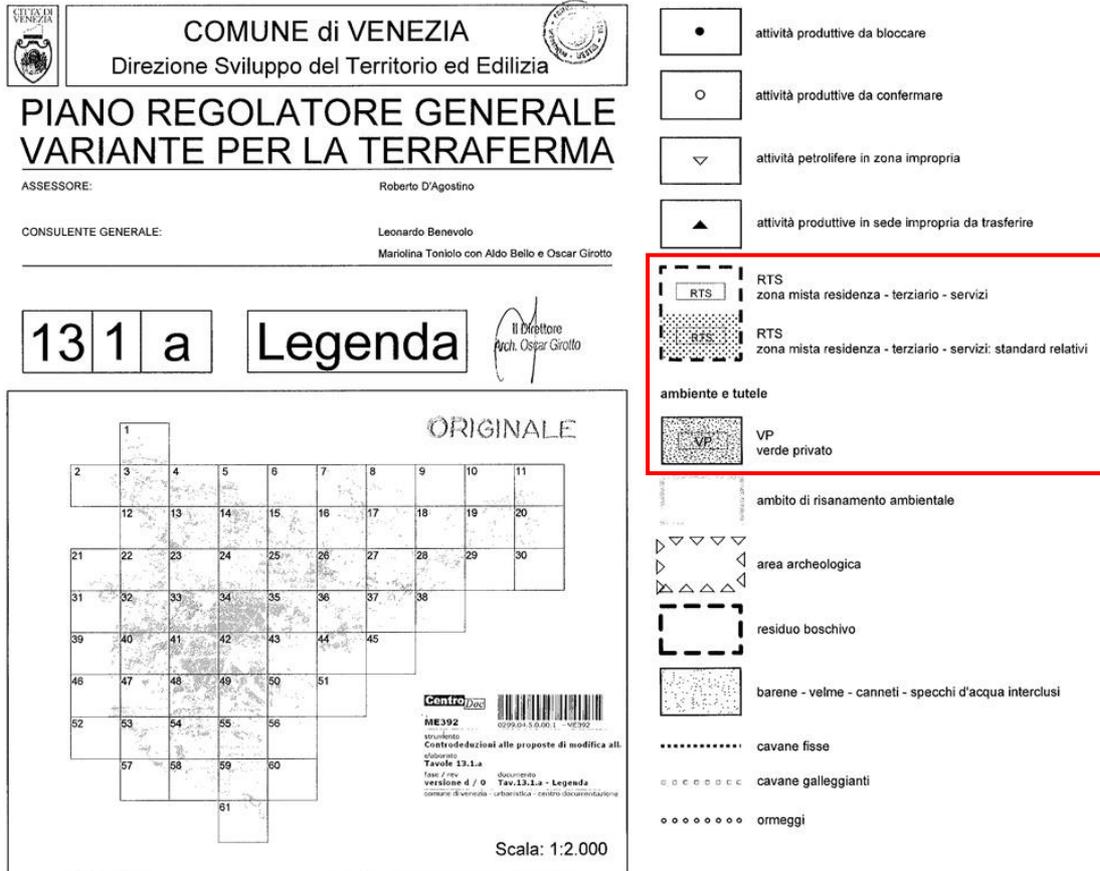


Figura 4-10 - Estratto della Tavola 13.1a (Foglio 1) – Zonizzazione, Variante al Piano Regolatore Generale (VPRG) per la Terraferma del Comune di Venezia

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 13.1a (Foglio 1) – Zonizzazione, della Variante al Piano Regolatore Generale (VPRG) per la Terraferma del Comune di Venezia, l'area di progetto viene classificata come appartenente alla Zona territoriale omogenea mista residenza – terziario – servizi, ovvero Zona RTS (tematismo bianco e puntinato per gli standard relativi, con riportato in un riquadro la sigla della zona) e più specificatamente alla Sottozona RTS.1. L'elaborato mostra inoltre la presenza di una piccola porzione di verde privato (tematismo a riempimento puntinato con riportato in un riquadro la sigla "VP"), ad oggi di pertinenza ad un rudere, in posizione baricentrica all'ambito d'intervento, lungo il confine occidentale.

La Z.T.O. individuata dall'analisi dell'elaborato è regolamentata dall'articolo 38 Norme Tecniche Speciali di Attuazione (N.T.S.A.), di seguito riportato:

[Inizio estratto N.T.S.A.]

PARTE II – NORME TECNICHE SPECIALI DI ATTUAZIONE

[...]

Architetto Loris Villa

CAPO IV - ZONE PRODUTTIVE DI COMPLETAMENTO E DI ESPANSIONE

[...]

Art. 38 – Zone territoriali omogenee miste - RTS.

38.1 Nell'ambito di applicazione delle presenti N.T.S.A. sono individuate come tali quelle aree per le quali è prevista una utilizzazione sia per attività direzionali, commerciali e ricettive sia per residenza.

38.2 L'attuazione è subordinata all'approvazione di Strumento Urbanistico Attuativo e le specifiche destinazioni d'uso ammesse, le modalità di intervento, nonché le quantità edificatorie previste sono indicate nelle schede-norma e/o tabelle allegate alle presenti N.T.S.A..

38.3 Lo strumento urbanistico attuativo dovrà verificare le indicazioni contenute nelle schede norma allegate e potrà modificarle, qualora ritenuto migliorativo dal Consiglio Comunale, ferme restando le prescrizioni di carattere quantitativo.

Le quantità edificatorie sono definite dalla seguente tabella allegata all'art.38 delle N.T.S.A:

TABELLA ZONE R.T.S.

- (1) = Z.T.O. di appartenenza, codice di identificazione, località ed individuazione delle ripartizioni per interventi unitari (comparti o U.M.I.)
- (2) = quartiere di appartenenza:
- 8 - FAVARO VENETO; 9 - CARPENEDO, BISSUOLA;
- 10 - TERRAGLIO, S. LORENZO, XXV APRILE, PIAVE 1866;
- 11 - CIPRESSINA, ZELARINO, TRIVIGNANO;
- 12 - CHIRIGNAGO, GAZZERA;
- 13 - MARGHERA, CATENE, MALCONTENTA;
- (3) = individuazione della tavola di progetto Tav. 13.1a scala 1:2.000
- (4) = superficie territoriale
- (5) = numero abitanti teorici (13)x h. 3ml.:150mc./ab.
- (6) (7) (8) (9) = destinazioni d'uso terziarie: art.8 N.T.G.A.
- (10) = Sp con destinazione terziaria
- (11) = destinazioni d'uso residenziali: art.8 N.T.G.A.
- (12) = Sp con destinazioni residenziali : percentuale massima di (10)
- (13) = Sp con destinazioni residenziali
- (14) = Sp aggiuntiva definita con gli "indirizzi" relativi alla singola area
- (15) = Sp totale: (10) + (13)
- (16) = indice di copertura territoriale Ct: percentuale di (4)
- (17) = standard primario a parcheggio: (5) x 3,5 mq./ab.
- (18) = standard primario a parcheggio: (10) x 0,5 mq./mq.
- (19) = standard secondario: (5) x 27 mq./ab.
- (20) = standard secondario (10) x 0,5 mq./mq.
- (21) = standard totali: (17)+(18)+(19)+(20)
- (22) (23) = indicazione del tipo di S.U.A. da attivare
- (24) (25) = eventuali elaborati di indirizzo per la formazione dello S.U.A.

DATI CONOSCITIVI										PRESCRIZIONI										ALTRE DISPOSIZIONI											
area R.T.S.	località e ripartizioni interne				superficie territoriale S.T.	abitanti teorici	Edificabilità e destinazioni d'uso										standard primario a parcheggio	standard secondario		standard totali	Tipo di S.U.A. e Indirizzi				note						
	n°	(1)	(2)	(3)			(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)		(14)	(15)		(16)	(17)	(18)	(19)		(20)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)
1	Terraferma	10	13-14	260.000	1164	X	X	X	X	36.370	X			58.202	94.572	4.072	18.185	58.133	80.389	P d I				X	X	DCC 124 del 13/10/2008					
	comparto 1			134.850	391	X	X	X	12.220	X			19.554	31.772	1.369	6.110	30.763	33.251								DCC 124 del 13/10/2008					
	comparto 2			67.100	358	X	X	X	11.200	X			17.900	29.100	1.233	5.600	9.570	15.523								DCC 124 del 13/10/2008					
	comparto 3			55.300	295	X	X	X	9.200	X			14.750	23.950	1.030	4.600	7.965	4.600	18.195												
	comparto 4			22.750	120	X	X	X	3.750	X			6.000	9.750	420	1.875	3.240	1.875	7.410												
2	via Cà Marcello	10	42	98.420					93.740					93.740			46.870	46.870	93.740	P.P.			X	X							
	comparto A					X	X	X	23.400	X	30			23.400			11.700	11.700	23.400							3					
	comparto B					X	X	X	17.200	X	30			17.200			8.600	8.600	17.200							4					
	comparto C					X	X	X	28.000	X	30			28.000			14.000	14.000	28.000							3					
	comparto D					X	X	X	25.000					25.000			12.500	12.500	25.000							4					
3	via Cà Marcello-via Tonino	10	42	148.624	400	X	X	X	100.000	X	20			58.000	158.000	60	1.400	50.000	10.800	50.000	112.200	P.P.		X	X	1					

Figura 4-11 – Allegato all'art. 38 delle NTSA sottozone R.T.S., Variante al Piano Regolatore Generale (VPRG) per la Terraferma del Comune di Venezia

In particolare, la Zona RTS – Comparto 1 prevede un'edificabilità totale di 31.772 mq di superficie lorda di pavimento, di cui 12.220 mq con destinazione terziaria.

Tra le specifiche destinazioni d'uso terziarie, che fanno riferimento alle definizioni dell'art. 8 delle N.T.G.A., l'intervento proposto utilizza quelle classificate con la lettera D:

[Inizio estratto N.T.G.A.]

PARTE I – NORME TECNICHE GENERALI DI ATTUAZIONE

[...]

Art. 8 – Definizioni: destinazioni d'uso

Architetto Loris Villa

8.1 Le N.T.S.A. individuano - utilizzando le espressioni di cui al successivo comma - le destinazioni d'uso consentite nelle diverse parti o zone dell'ambito territoriale disciplinato e dettano eventuali disposizioni transitorie in ordine alle destinazioni d'uso in atto (e, cioè, già insediate ed attive nel momento dell'adozione della nuova disciplina speciale) ma diverse da quelle consentite. Le destinazioni d'uso consentite possono essere individuate dalle N.T.S.A. con riferimento ad una o più delle categorie di cui al successivo comma od anche con riferimento a singole sottocategorie; nel primo caso, s'intendono consentite tutte le destinazioni d'uso della categoria, mentre, nel secondo caso, le destinazioni d'uso delle altre sottocategorie s'intendono escluse. Le funzioni non specificamente nominate nel successivo comma sono ricondotte ad una delle categorie indicate nel comma medesimo facendo riferimento ad eventuali previsioni dei vigenti ordinamenti (nell'ordine: comunale, regionale, nazionale, provinciale) o, in mancanza, utilizzando il criterio dell'analogia.

8.2 Le destinazioni d'uso considerate dal P.R.G. sono definite e raggruppate nelle seguenti categorie e relative sotto categorie:

A - Residenza:

A1 - alloggi (o abitazioni);

A2 - residenze collettive (collegi, pensionati, conventi, ecc.);

A3 - funzioni complementari alla residenza: attività produttive, escluse quelle inquinanti e/o rumorose che contrastino con il contesto residenziale (quali officine meccaniche in genere, falegnamerie, depositi di materiali edili o industriali, attività di autotrasporto), attività direzionali, servizi alle persone, comprensive delle attività commerciali quali esercizi di vicinato, fino a 250 mq. di superficie di vendita, e medie strutture di vendita, anche in forma di medio centro commerciale, aventi superficie di vendita non superiore a 1.500 mq., secondo le definizioni della L.R. 50/2012 e ss.mm.ii., attrezzature collettive.

B - Attività produttive:

industria manifatturiera e artigianato industriale, costruzioni edili, commercio all'ingrosso, trasporti, servizi ai trasporti, officine di riparazione veicoli;

C - Attività direzionali:

credito, assicurazioni, agenzie e servizi alle imprese, studi professionali, intermediari del commercio, ricerca;

D - Servizi alle persone:

D1 - commercio al minuto, pubblici esercizi;

D2- servizi di riparazione, servizi privati alla persona e all'abitazione;

E - Strutture ricettive: (definite secondo le norme speciali vigenti in materia)

E1 - alberghi, pensioni;

E2 – motels;

E3 - villaggi-albergo;

E4 - residenze turistico-alberghiere;

E5 - strutture ricettive all'aperto;

E6 - strutture ricettive extralberghiere;

F - Attrezzature collettive:

servizi sociali, sanitari, scolastici, istituzioni culturali, religiose, ricreative o di spettacolo, sportive, politiche; residenze protette;

G - Agricoltura:

valgono le definizioni di cui alle norme speciali vigenti in materia.

[Fine estratto N.T.G.A.]

Architetto Loris Villa

Le caratteristiche dimensionali e funzionali dell'intervento proposto risultano conformi alle previsioni del P.I. vigente in quanto la regolamentazione della Zona RTS.1, costituita dall'art. 38 delle N.T.S.A. e dalla relativa tabella allegata, ammette una gamma di possibili destinazioni ma non determina l'obbligo prescrittivo di un loro complessivo utilizzo, ammettendo quindi la possibilità di autorizzare interventi edilizi che utilizzino solo alcune delle destinazioni d'uso ammesse ovvero non utilizzino l'integrale quantità edificabile prevista, per ognuna di esse, dalla citata tabella.

Nel caso proposto infatti il progetto utilizza solo parzialmente l'edificabilità ammessa dalla tabella allegata all'art. 38 delle N.T.S.A., utilizzando esclusivamente l'edificabilità terziaria che l'intervento, come precedentemente descritto, indirizza alla destinazione commerciale.

Ciò premesso si rileva come l'intervento in oggetto abbia caratteristiche urbanistico-edilizie che risultano conformi alle N.T.S.A. che regolano la Zona RTS.1.

L'ambito d'intervento è inoltre compatibile con la destinazione urbanistica delle Grandi Strutture di Vendita (tipologia singola) così come definite dalla Legge Regionale 50/2012 e relativo regolamento di attuazione.

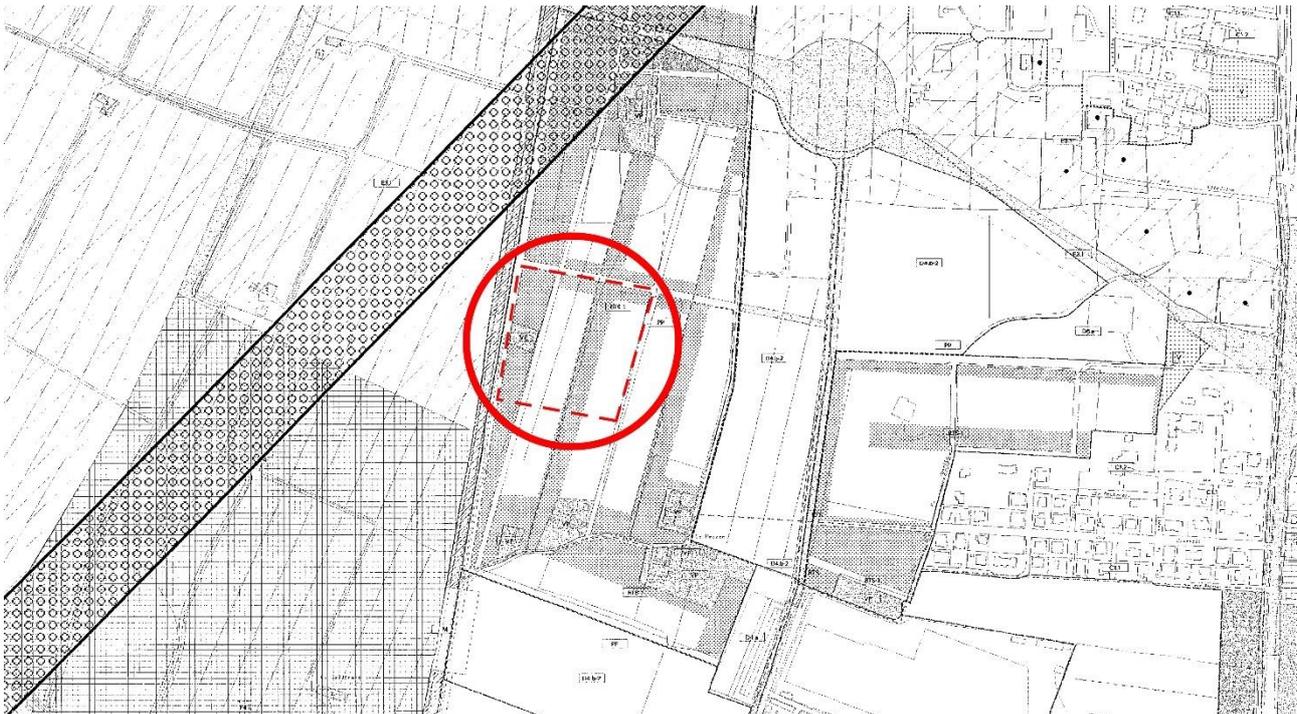
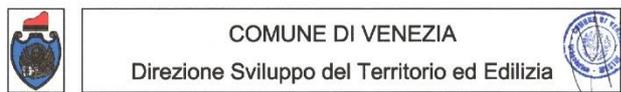


Figura 4-12 – Estratto della Tavola 13.1c (Foglio 6) – Individuazione vincoli ai sensi della L.R. 27/93, Variante al Piano Regolatore Generale (VPRG) per la Terraferma del Comune di Venezia

L'analisi dell'Estratto della Tavola 13.1c (Foglio 6) – Individuazione vincoli ai sensi della L.R. 27/93, della Variante al Piano Regolatore Generale (VPRG) per la Terraferma del Comune di Venezia, conferma i contenuti dell'elaborato precedentemente analizzato (Tavola 13.1a – Zonizzazione), facendo ricadere

Architetto Loris Villa

l'area di progetto in *Zona RTS.1* (tematismo bianco e puntinato per gli standard relativi, con riportato in un riquadro la sigla della zona), oltre a mostrare la presenza di una piccola porzione di *verde privato* (tematismo a riempimento puntinato con riportato in un riquadro la sigla "VP"), in posizione baricentrica rispetto alla medesima, lungo il confine occidentale.



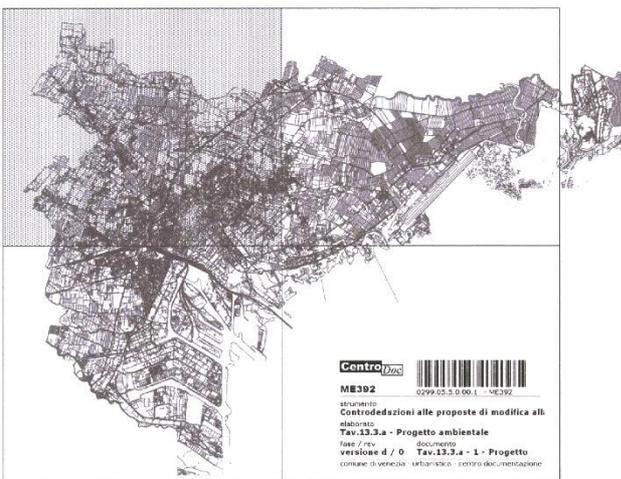
COMUNE DI VENEZIA
Direzione Sviluppo del Territorio ed Edilizia
**PIANO REGOLATORE GENERALE
VARIANTE PER LA TERRAFERMA**

ASSESSORE: Roberto D'Agostino
CONSULENTE GENERALE: Leonardo Benevolo
COORDINAMENTO NUOVO P.R.G.: Mariolina Toniolo con Aldo Bello e Oscar Girotto

ORIGINALE

13 3 a 1

PROGETTO AMBIENTALE



LEGENDA

- 2.1.1 a - Ambiti del bosco produttivo di nuova formazione
- 2.1.1 b - Ambiti caratterizzati da una formazione boschiva di connessione ecologico ambientale
- 2.1.1 c - Il telaio verde delle controtrame agli insediamenti lineari
- 2.1.1 d - Trame composte da bande boscate a diversa densità e barriere vegetali di protezione dalle infrastrutture e dalle aree produttive
- 2.1.3 a - Ambito fluviale soggetto ad interventi di trasformazione
- 2.1.3 b - Ambito di parco agricolo e campi chiusi con rete di percorsi ambientali
- 2.1.3 c - Ambito di parco agricolo a campi aperti con rete di percorsi ambientali
- 2.1.3 d - Telaio degli interventi lineari
- 2.1.3 e - Interventi puntuali
- Parco S. Giuliano
- 2.1.3.a Ambito canale fluviale soggetto ad interventi di trasformazione
- Canale di nuova escavazione
- 2.1.4 a - Parkway di Via Brendole
- 2.1.4 b - Parkway di Via Gobbi
- 2.1.5 a - Ambito da trattare con vegetazione e materiali disinguantanti
- 2.1.5 b - Interventi puntuali
- 2.1.5 c - Ambito di parco agricolo nelle anse fluviali
- 2.1.5 d - Trame di connessione ambientale
- 2.1.6 a - Piattaforma ad uso flessibile per spettacoli viaggianti e manifestazioni
- 2.1.6 c - Parcheggio scambiatore
- 2.2.1 AMBITO AGRICOLO DELLA BONIFICA
- 2.2.2 AMBITO AGRICOLO CON CARATTERI PAESISTICO-AMBIENTALI
- 2.2.3 AMBITO AGRICOLO DEL FIUME DESE
- 2.2.4 STANZE AGRICOLE DI TRANSIZIONE
- 2.2.5 ZONE AGRICOLE URBANIZZATE CON AMBITI DI RIORDINO
- 2.2.6 AMBITO DELLA LAGUNA SUPERIORE: VELME E BARENE
- 2.3.1.b Gli elementi posti in relazione (superficie attrezzata per gioco e sport, spazio aperto verde, parco, giardino, orto, spazio aperto pavimentato) esistenti
- 2.3.1.b Gli elementi posti in relazione (superficie attrezzata per gioco e sport, spazio aperto verde, parco, giardino, orto, spazio aperto pavimentato) di progetto
- 2.3.1.b Forti
- 2.3.1.b Darsene
- Art. 8 Parcheggi
- 2.3.2 PROGETTO PER UN PARCO LINEARE SUL TRACCIATO FERROVIARIO DA DISMETTERE
- 2.3.1.a Le trame di connessione (canali verdi e trame vegetali di connessione, percorsi ambientali, strade verdi)
- D.G.R.V. n.531/98

Figura 4-13 – Estratto della Tavola 13.3a (Foglio 1) – Progetto Ambientale, Variante al Piano Regolatore Generale (VPRG) per la Terraferma del Comune di Venezia

Architetto Loris Villa

4.5 Consumo di risorse

L'area oggetto di studio, situata tra via Cesco Baseggio e via Pionara, sulla quale è prevista la realizzazione della nuova grande struttura di vendita di tipologia singola in oggetto, com'è possibile osservare dalla planimetria di rilievo sotto riportata, si presenta allo stato di fatto come una superficie verde per buona parte della sua estensione, all'interno della quale è presente esclusivamente un rudere disabitato e la sua relativa area scoperta di pertinenza, il quale si colloca all'incirca in posizione baricentrica rispetto al confine occidentale dell'ambito d'intervento e di cui è prevista la demolizione.

L'ambito d'intervento presenta una superficie complessiva di 28.804,26 m² e vede la presenza allo stato attuale di circa 74 diversi esemplari di alberi appartenenti a diverse specie tipicamente presenti nel territorio, oltre che di diverse siepi, in parte costituite da elementi arbustivi lineari monospecifici, in parte plurispecifiche e costituite da diverse specie vegetali alloctone.

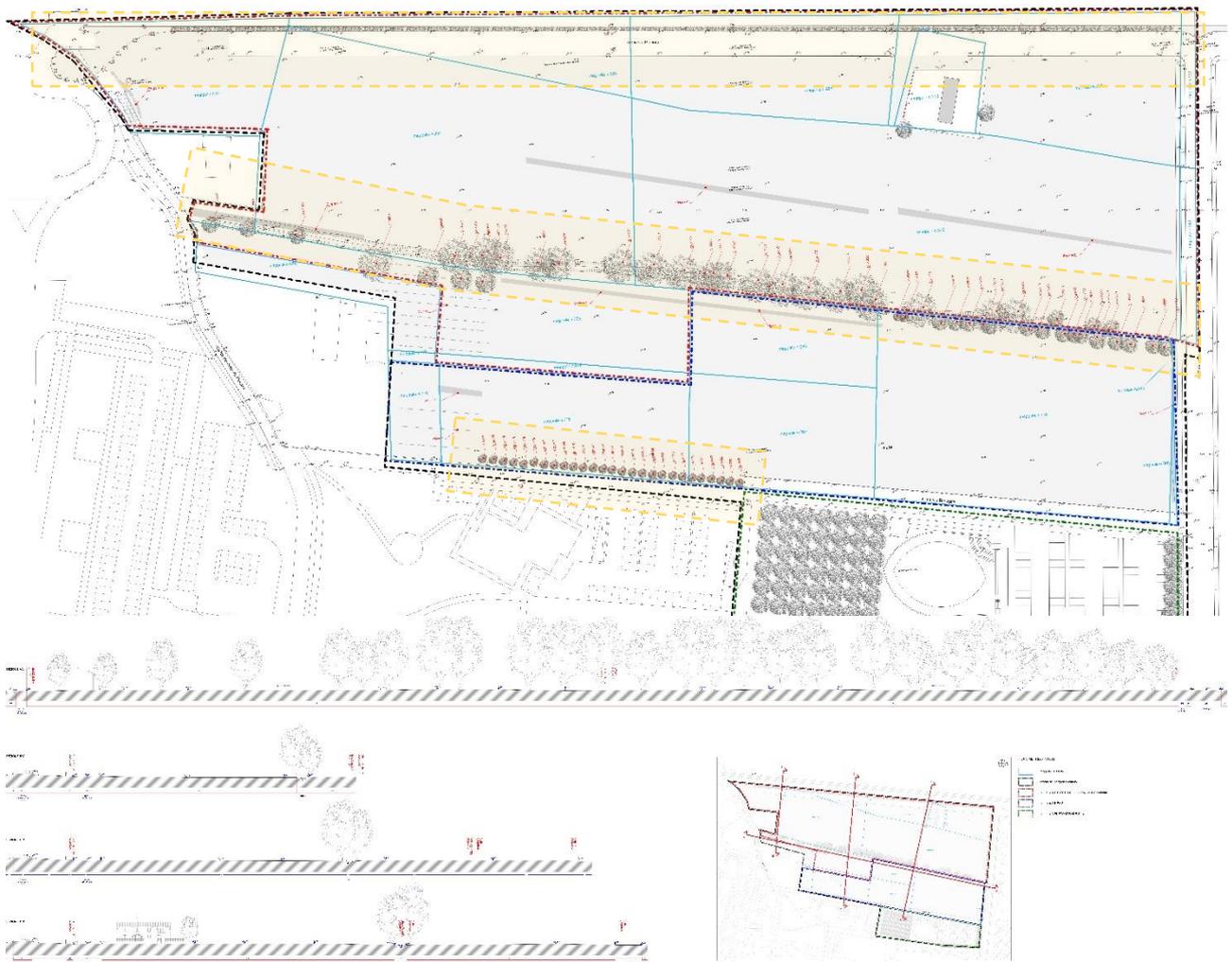


Figura 4-15 – Rappresentazione planimetrica e sezioni dello stato di fatto con evidenziazione delle aree alberate (Fonte: Stato di fatto – Rilievo Planoaltimetrico – AI Progetti)

Architetto Loris Villa

Come precedentemente descritto al relativo paragrafo del presente studio, il progetto prevede:

- la costruzione di una nuova grande struttura di vendita e di tutte le reti di servizi e sottoservizi necessari all'insediamento ed all'attivazione della medesima;
- la realizzazione di un'ampia area di sosta costituita da circa 303 stalli, a servizio della nuova attività ed in parte anche del contesto circostante;
- la predisposizione di una rete stradale di ingresso/uscita alla/dalla medesima, per portare a termine la quale è necessario il completamento di un'arteria viabile, attualmente senza uscita, presente lungo il confine ovest dell'ambito d'intervento, direttamente connessa alla strada locale di via Cesco Baseggio, presente a nord, e la realizzazione di un tratto di viabilità che tagliando in direzione est-ovest l'area di progetto consente anche di servire la zona "drive-in" prevista a sud dell'edificio;
- la realizzazione di un nuovo parco verde all'angolo sud-occidentale dell'area, finalizzata non solo al rispetto dei quantitativi di standard previsti dalla pianificazione e dalle normative vigenti, ma necessaria anche a garantire l'invarianza idraulica dell'intervento in caso di eventi meteorologici particolarmente consistenti;
- l'innesto di nuovi percorsi di mobilità lenta sulla rete di percorsi attualmente esistenti, con un nuovo marciapiede lungo il confine sud ed est del nuovo complesso commerciale, un nuovo tratto di pista ciclabile collegato alla pista presente sul lato sud di via Cesco Baseggio, ed infine con un nuovo percorso alberato e attrezzato che, oltre a servire il nuovo parco, consentirà l'agevole raggiungimento della fermata della linea ferroviaria denominata "Mestre Ospedale".

La concretizzazione degli interventi previsti dal progetto porterà l'area d'intervento ad essere costituita da:

- 4.268,38 m² di superficie impermeabile;
- 4.088,52 m² di superficie semipermeabile, grazie all'uso di betonelle drenanti per la predisposizione degli stalli di sosta;
- 4.718,00 m² di superficie permeabile e a verde.

Va evidenziato che la S.P. (Superficie Lorda di Pavimento) complessiva edificabile nell'intero comprato "Metroter S.r.l. – Andromeda S.r.l. (ora Linea S.r.l.)" è di $19.498,27 + 7.437,73 = 26.936,00$ m², mentre il progetto previsto dal proponente prevede una superficie di molto inferiore, ovvero di 9.435,20 m².

Oltre al consumo di suolo ridotto rispetto alle possibilità di edificazione dei lotti interessati dalla trasformazione, dal punto di vista della componente vegetazionale e della sistemazione del verde, è possibile ritenere il progetto sia migliorativo dell'attuale condizione dell'ambito, in quanto la sua

Architetto Loris Villa

realizzazione garantirebbe agli utenti di poter usufruire di una nuova zona verde all'interno del contesto commerciale della Zona "AEV Terraglio", il cui utilizzo è impedito dalla configurazione attuale dell'area, che se lasciata nella sua condizione presente potrebbe essere oggetto di fenomeni di degrado e incuria, oltre a necessitare di una periodica manutenzione.

Per quanto riguarda le opere di sistemazione del suolo, il progetto non prevede sostanziali operazioni di scavo se non quelle necessarie:

- Alla realizzazione del sistema di fondazioni della nuova struttura di vendita, per il quale si prevede di utilizzare delle fondazioni di tipo profondo su pali; le dimensioni planimetriche dei plinti sono di 3,00 m x 3,00 m e di spessore di 1,00 m in modo da consentire il montaggio dei pilastri con la tecnica del "tubo-armo" ed evitare i bicchieri; per ogni plinto sono previsti 4 pali di diametro 40 cm spinti alla profondità di 16,00 m, dove è generalmente presente un banco di sabbia;
- Alla realizzazione del nuovo parco alberato a sud-ovest del nuovo fabbricato, area direttamente legata al punto vendita Bricoman tramite un percorso alberato attrezzato; esso è stato infatti disegnato, attraverso una modellazione del suolo, per prevedere delle depressioni, in modo tale che, durante i giorni di pioggia intensa, possa fungere, come precedentemente riportato, da grande vasca di laminazione per rispettare le esigenze dovute dall'invarianza idraulica, spiegata nel dettaglio dal relativo paragrafo e dalla relativa relazione specialistica allegata.

Le opere di sistemazione del suolo sono più precisamente descritte dalla *Relazione terre e rocce da scavo* allegata al presente S.I.A.

In particolare gli scavi presentano le seguenti tipologie:

1. Scavo di scotico: si tratta della prima attività di cantiere con la rimozione dello strato vegetale superficiale dell'area oggetto di costruzione;
2. Scavo di sbancamento: si tratta di un'attività che prevede di scavare il terreno presente in modo da realizzare un piano posto alla quota di progetto di circa 4,00 – 4,10 m. Nel caso dell'area destinata all'invarianza idraulica lo scavo determina il nuovo profilo dell'area con la realizzazione di un bacino d'invaso di circa 1500 m³;
3. Scavo a sezione ristretta: Questo tipo di scavo sarà effettuato per la posa dei sottoservizi e in particolare della rete di raccolta delle acque meteoriche. Scavi di questo tipo sono previsti anche per i plinti di fondazione dell'edificio.

Per le terre sono previsti anche i seguenti rinterri con riutilizzo del terreno in loco:

- Terreno vegetale per strato utile all'inerbimento dell'area a verde coincidente con il bacino di lagunaggio;

Architetto Loris Villa

– Terreno vegetale per le aiuole.

Per concludere, la tabella sotto riportata riassume le fasi di lavoro ed i volumi e/o quantitativi di suolo coinvolti:

FASI DI LAVORO E DEI VOLUMI INTERESSATI DALLE OPERAZIONI DI SISTEMAZIONE DEL SUOLO	
Fase di lavoro	Volumi e/o quantitativi coinvolti (m ³)
Scavo di scotico	5.291,00
Scavo di sbancamento invarianza idraulica	3.098,00
Scavo sottoservizi	1.550,00
Scavo di sbancamento	7.800,00
Scavo a sezione ristretta (plinti di fondazione)	265,00
Rinterro bacino di lagunaggio	350,00
Aiuole	685,00

Tabella 2 – Tabella di sintesi delle fasi di lavoro e dei volumi interessati dalle operazioni di sistemazione del suolo (Fonte: Relazione Terre e Rocce da scavo – Al Progetti)

Si tratta di attività di scavo che coinvolgono gli strati superficiali del terreno con profondità di scavo generalmente < 1,00 m, fatta eccezione per la rete della raccolta acque e della fognatura nera che andranno realizzate un po' più in profondità.

4.6 Fabbisogno nel campo dei trasporti, della viabilità e delle reti infrastrutturali

L'accesso carrabile principale alla nuova struttura avverrà dalla rotatoria tra via Don Luigi Peron e via Cesco Baseggio, all'angolo sud-est del nuovo complesso. Percorrendo quest'ultima, infatti, un primo accesso è disponibile dopo l'intersezione con via Pionara, svoltando a sinistra lungo il lato ovest del terreno, e proseguendo appena dopo l'attuale sede di Veneto Strade S.p.A.

Un secondo accesso avviene percorrendo per intero via Cesco Baseggio, svotando a sinistra al termine della medesima e imboccando una strada sul versante ovest della lottizzazione, attualmente chiusa al transito ma che il progetto prevede di rimettere in funzione, adeguandola e prolungandola sino alla fermata ferroviaria, fornendo così un'ulteriore alternativa di itinerario, a completamento della viabilità di tutto il comparto "AEV Terraglio".

Per l'ingresso e l'uscita dalla struttura saranno possibili tutte le manovre di svolta che avverranno in corrispondenza di semplici intersezioni di tipologia a "T".

Architetto Loris Villa

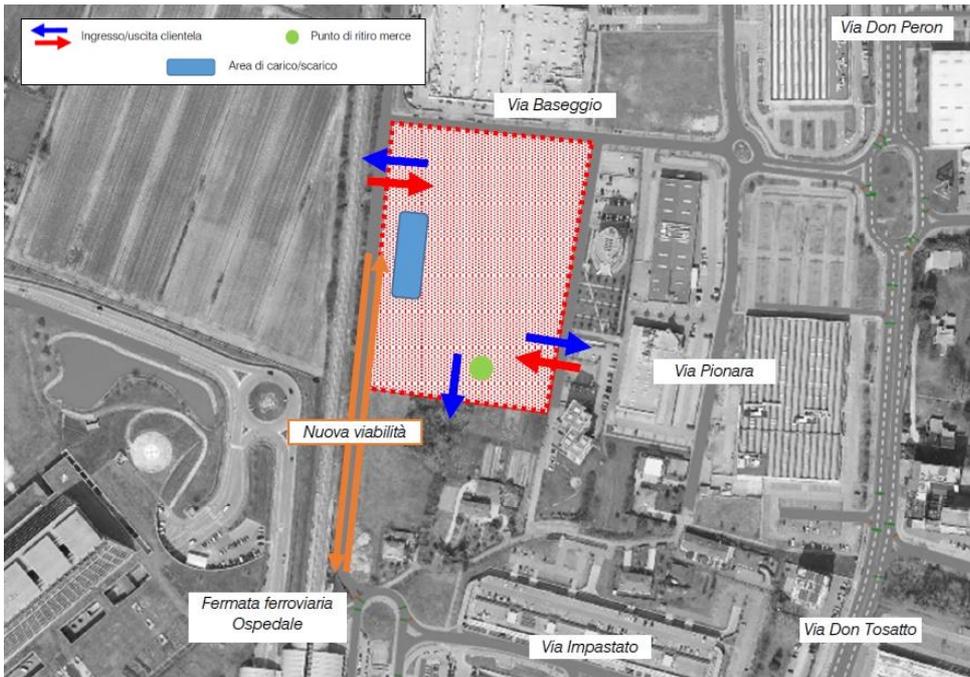


Figura 4-16 – Accessi ed aree di carico/scarico del nuovo insediamento commerciale (Fonte: Studio di Impatto Viabilistico - Logit S.r.l.)

La viabilità di afferenza al lotto in esame risulta contraddistinta da una quota di mobilità veicolare composta sia da flussi di penetrazione all'area commerciale e ospedaliera che da flussi veicolari di attraversamento.

L'ultima trasformazione di quest'area ha avuto per oggetto l'insediamento a sud di una grande struttura di vendita del settore alimentare ed un'importante modifica della viabilità di accesso al comparto, con il potenziamento a sud dello svincolo della Tangenziale, uscita Castellana.

Dette modifiche hanno apportato un netto ed evidente miglioramento alla circolazione stradale lungo l'accesso sud del comparto.

Al fine di valutare l'impatto della realizzazione dell'intervento sulla rete viaria di afferenza e sulle intersezioni presenti nel contesto circostante all'ambito d'intervento, è stato redatto dallo studio Logit Engineering S.r.l. un apposito studio di impatto viabilistico che ha valutato le ripercussioni del progetto sui flussi veicolari della zona limitrofa, attraverso delle microsimulazioni e l'analisi dei livelli di servizio di strade ed intersezioni vicine.

Le analisi condotte hanno dimostrato come i nodi esaminati sia nello stato di fatto che nello scenario futuro non presentano, dal punto di vista viabilistico, particolari problematiche in quanto le varie configurazioni geometriche permettono l'adeguato smaltimento dei flussi futuri senza rigurgiti verso le

intersezioni limitrofe, garantendo conseguentemente dei livelli prestazionali soddisfacenti e congruenti tra stato di fatto e scenario futuro.

Per quanto riguarda l'offerta di sosta, l'intervento prevede, come precedentemente accennato, la realizzazione di un parcheggio della superficie di circa 8.012,38 m², aventi destinazione pubblica per circa 4.915,91 m², e destinazione privata per circa 3.096,47 m², per un totale di circa 303 stalli. Di questi:

1. 289 stalli si collocano lungo i lati nord ed est del lotto a formare l'area di sosta principale, la quale vede inoltre la presenza di alberi ed aiuole verdi, collocate sia agli angoli e sui lati esterni dell'ambito, sia tra una fila di parcheggi e l'altra. Di questi, 6 stalli, collocati in prossimità dell'accesso pedonale, all'angolo nord-est del fabbricato progettato, saranno riservati alle persone con disabilità, così da garantire loro un agevole ingresso al punto vendita;
2. 8 stalli saranno collocati a servizio della superficie di vendita esterna, predisposta a sud della nuova struttura;
3. 6 stalli saranno collocati a servizio dell'area esterna denominata "corte merci", prevista lungo il lato ovest del complesso;

La superficie dell'area parcheggio sarà in parte asfaltata, e dunque impermeabile, per circa 4.268,38 m², ed in parte invece semipermeabile, grazie alla realizzazione di stalli in betonella drenante, per circa 4.088,52 m². L'area di sosta progettata, per le sue dimensioni e caratteristiche, soddisfa gli standard pubblici e privati secondo quanto prescritto dal P.R.G. e dalle normative vigenti in materia.

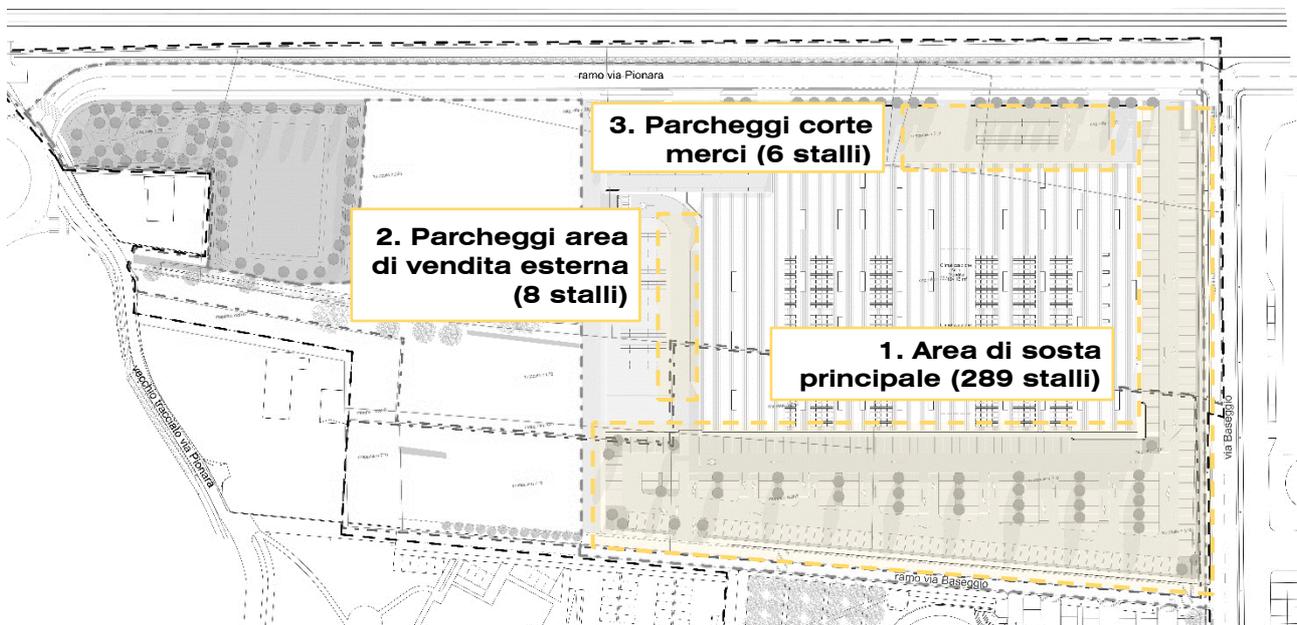


Figura 4-17 – Rappresentazione schematica della posizione dei nuovi parcheggi (Fonte base: Planivolumetrico e dati urbanistici – AI Progetti)

Architetto Loris Villa

4.7 Emissioni nel campo, scarichi, rifiuti, inquinamento luminoso, rumore

4.7.1 Emissioni in atmosfera

Al fine di prognosticare gli impatti ambientali sulla qualità dell'aria originati del traffico indotto dal nuovo punto vendita Bricoman di Mestre – Carpenedo (VE), sia durante la fase di cantiere che durante la fase di esercizio, conseguente all'insediamento della nuova attività commerciale, è stata redatto un apposito studio delle ricadute in atmosfera.

Per la fase di cantiere è stato previsto un temporaneo e modesto incremento dei veicoli circolanti e un impatto poco significativo in termini di inquinamento atmosferico e di particolato.

Quest'ultimo potrebbe essere dovuto in minima parte anche alla presenza di accumuli temporanei di terreno. I gas combustivi provenienti dal funzionamento dei mezzi d'opera sono costituiti essenzialmente da NO_x, CO, idrocarburi esausti, aldeidi e particolato. L'impatto principale deriva dalla emissione di polveri derivanti dalle piste di cantiere, dall'area di deposito e dalla movimentazione dei materiali nonché dal possibile risollevarsi di polveri con l'azione del vento.

Data l'ubicazione dell'area, la breve durata delle attività di cantiere maggiormente critiche e le distanze dai ricettori, si ritengono trascurabili gli effetti generati dalle emissioni di gas di scarico delle macchine operatrici e dalle emissioni di polveri. Quest'ultime saranno ulteriormente ridotte da procedure operative di mitigazione come la bagnatura regolare di cumuli e piste.

Per quanto concerne la fase di esercizio, la metodologia dello studio effettuato ha previsto le seguenti fasi:

- scelta e acquisizione di dati meteorologici locali;
- valutazione delle emissioni in atmosfera dal traffico indotto;
- stima delle ricadute delle emissioni degli inquinanti più critici (PM₁₀, NO_x, NO₂, CO, SO₂, IPA) dovute al traffico di mezzi leggeri e pesanti;
- identificazione dei ricettori maggiormente esposti o che presentano maggiore criticità.

In seguito alle analisi effettuate, si è giunti alle seguenti conclusioni:

- la immissione di PM₁₀ media annua su tutti i ricettori non supera i limiti di legge;
- sempre in relazione al valore medio annuo di PM₁₀ le concentrazioni risultanti dal modello non superano la soglia di significatività calcolata sulla base delle linee guida ANPA 2001;
- il 35esimo massimo annuo di concentrazione giornaliera di PM₁₀ su tutti i ricettori non supera i limiti di legge, né la soglia di significatività;

Architetto Loris Villa

- le immissioni medie annue di NO₂ e il 19esimo massimo annuo delle immissioni orarie di NO₂ risultanti dal modello in nessun ricettore superano i valori limite di legge, né la soglia di significatività;
- le concentrazioni di Biossido di Zolfo, Monossido di Carbonio e Benzo(a)Pirene possono ritenersi trascurabili.

4.7.2 Scarichi e gestione delle acque

Non esiste la possibilità di compromettere la falda acquifera poiché non viene e non verrà svolta nessuna attività potenzialmente pericolosa, né vengono o verranno depositati materiali contaminanti e/o inquinanti durante la costruzione dei fabbricati di progetto.

La fornitura dell'acqua potabile sarà erogata tramite la presa esistente all'acquedotto.

Per quanto riguarda lo smaltimento delle acque bianche, l'intervento prevede che il recapito delle medesime avvenga su condotta attualmente esistente in via Cesco Baseggio, a nord della struttura di progetto. Tale soluzione viene adottata in quanto il recettore era stato dichiarato idoneo in una precedente valutazione di compatibilità idraulica che prevedeva una diversa soluzione progettuale.

Anche per lo scarico delle acque nere si prevede il collegamento con un collettore esistente sempre, collocato sempre lungo via Cesco Baseggio, a nord della nuova struttura.

La gestione delle acque meteoriche prevede due distinti sistemi di raccolta:

- Aree di copertura dell'edificio: le acque meteoriche che cadranno sulla copertura saranno convogliate su un serbatoio di capacità di 10,00 m³ per il loro riutilizzo. Quelle in eccesso verranno immesse direttamente nella rete di raccolta;
- Aree a parcheggio, strade e aree di carico/scarico: le acque meteoriche di prima pioggia saranno raccolte e trattate, mentre quelle di seconda pioggia saranno immesse nel sistema di raccolta. Le pavimentazioni di queste aree saranno principalmente in asfalto, tranne che per le piazzole di sosta dei veicoli che, come precedentemente specificato, saranno semipermeabili, in betonella drenante.

Viene precisato, relativamente alla raccolta delle acque di prima pioggia, che saranno considerate come tali le acque provenienti dalle aree di stallo dei veicoli e dalla strada esistente di via Pionara, e che entrambe verranno immesse nel sistema di raccolta di progetto.

Si prevede di raccogliere, secondo norma, i primi 5 mm di tali superfici ottenendo i seguenti volumi utili delle vasche di prima pioggia:

$$V_1 \text{ blu} = 10.129,00 \times 0,005 = 50,65 \text{ m}^3 \sim 51,00 \text{ m}^3;$$

$$V_2 \text{ rosso} = 8.080,00 \times 0,005 = 40,40 \sim 41,00 \text{ m}^3;$$

Architetto Loris Villa

Le acque provenienti dalla copertura possono essere ritenute idonee ad essere incanalate direttamente nel sistema di scarico. Esse verranno recuperate in un serbatoio di 10,00 m³ utili in modo da poter essere utilizzate nelle cassette di risciacquo dei WC e/o per l'irrigazione delle piante presenti sul parcheggio e sulle aiuole esterne.

Le dimensioni delle condotte saranno tali da convogliare le acque meteoriche con funzionamento a pelo libero, fino al corpo recettore, costituito, come riportato precedentemente, da una condotta esistente presente in Via Cesco Baseggio, a nord della struttura di progetto.

Nel caso di eventi meteorici di grande intensità il sistema di condotte e le aree destinate a parco costituiranno un volume d'invaso sufficiente a garantire l'invarianza idraulica del sistema.

Per una descrizione maggiormente dettagliata del sistema di gestione delle acque si rimanda all'apposita relazione idraulica predisposta per la presentazione dell'istanza.

4.7.3 Rifiuti

In fase di cantiere i materiali di risulta e gli scarti di lavorazione verranno stoccati in apposite aree all'interno del cantiere stesso secondo la normativa vigente e periodicamente avviati a recupero e/o smaltimento. Allo scopo verranno posizionati, in prossimità di tali aree, appositi container metallici per le differenti tipologie/codici CER di rifiuti prodotte dal cantiere quali metallo, carta, plastica, ecc... I rifiuti liquidi (oli esausti, liquidi di lavaggio delle attrezzature) verranno stoccati in idonei recipienti capaci di prevenire lo spandimento.

Per la gestione dei rifiuti prodotti in fase di esercizio, nell'area a ovest, verso la linea ferroviaria, è stata prevista una zona destinata ad isola ecologica di dimensioni idonee ad ospitare i contenitori per la raccolta differenziata.

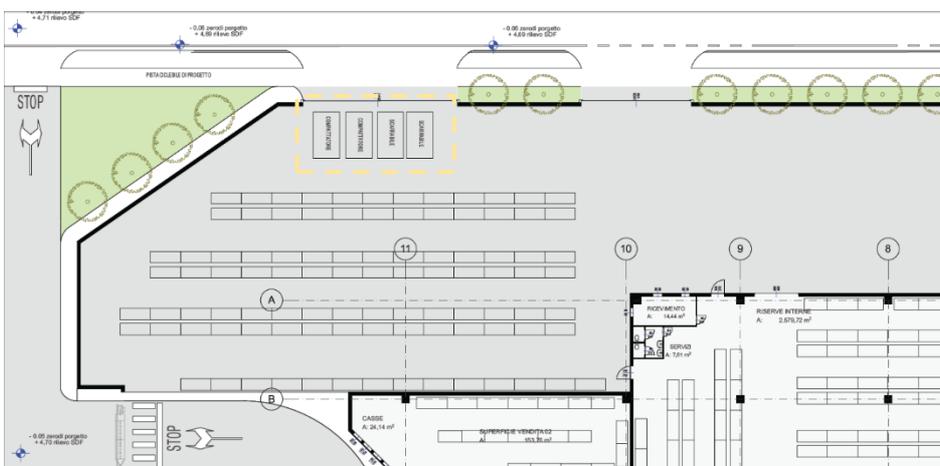


Figura 4-18 – Ubicazione dell'isola ecologica

Architetto Loris Villa

Come avviene presso tutti i punti vendita ad oggi attivi, la raccolta avverrà in 4 compattatori, suddivisi in plastica, cartone, legno e misto e il successivo smaltimento sarà a cura e spese della stessa Bricoman. L'area prevista per la raccolta dei rifiuti è pavimentata e non accessibile al pubblico.

Bricoman infine produce una quantità minima di umido e di secco: solo per queste due tipologie di rifiuti verrà utilizzato il servizio di raccolta presente nel Comune.

4.7.4 Inquinamento luminoso

Non si prevede alterazione dell'equilibrio luminoso poiché i nuovi impianti di illuminazione del fabbricato e delle aree esterne di pertinenza progettati, oltre a presentare un elevato livello tecnologico e qualitativo, rispetteranno la normativa vigente.

A tal proposito, per una descrizione più completa delle modalità di realizzazione e delle caratteristiche degli impianti illuminotecnici previsti a servizio della nuova struttura di vendita, e per una valutazione preventiva più accurata dei possibili impatti derivanti dalla realizzazione del progetto, si rimanda alla *"Relazione Inquinamento Luminoso"* predisposta dallo studio di progettazione dell'intervento, Al Progetti S.r.l. e allegata all'istanza per la quale è stata redatta la presente relazione tecnica.

4.7.5 Rumore

Per la valutazione degli impatti sulla componente è stata redatta apposita relazione previsionale di impatto acustico della quale di seguito si riportano i contenuti di nostro interesse e alla quale si rinvia per approfondimenti.

Lo studio allegato ha analizzato gli effetti acustici prodotti dal traffico indotto, e dagli impianti dell'attività.

L'analisi è a grandi linee articolata nelle seguenti fasi:

1. Inquadramento generale: Inquadramento delle caratteristiche generali dell'area di studio e delle caratteristiche delle opere in progetto, nonché dei vincoli ambientali;
2. Analisi dello Stato di Fatto: Caratterizzazione acustica allo stato attuale attraverso una campagna di misurazione fonometrica e mediante ricostruzione modellistica del campo acustico odierno;
3. Previsione dello scenario di progetto: Caratterizzazione acustica post-operam, mediante calcolo dei livelli sonori in base alle indicazioni del progetto e attraverso l'utilizzo di strumenti di modellazione acustica;

4. Valutazione dell'Impatto Acustico: Stima degli impatti mediante confronto fra scenario attuale e scenari in corso d'opera e post-operam e valutazione conclusiva della compatibilità con le normative vigenti.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, dalle indicazioni ricevute dai progettisti e mediante l'analisi del cronoprogramma dei lavori, si è provveduto ad identificare come fase potenzialmente più impattante nei riguardi delle abitazioni prossime all'area di intervento, le fasi di realizzazione pali e getto plinti.

Lo stato di post operam (esercizio) è stato elaborato inserendo tutte le sorgenti introdotte dalle attività e calcolando il livello acustico comprensivo di queste nuove sorgenti.

Le sorgenti considerate sono riconducibili a:

- nuovi impianti introdotti con le strutture;
- traffico indotto;
- attività di carico e scarico.

Le caratteristiche acustiche degli impianti sono state fornite dalla committenza e a titolo cautelativo sono state considerate tutte attive contemporaneamente.

Le caratteristiche acustiche del traffico indotto sono state determinate utilizzando i valori di traffico attuale e previsto contenuti all'interno dello studio viabile elaborato ai fini della valutazione dell'opera.

Le caratteristiche acustiche dell'attività di carico e scarico sono state determinate da una misura effettuata presso un altro sito dove si effettuava tale attività.

Ai fini dell'analisi sono stati considerati anche gli impianti installati in copertura.

L'esame della simulazione della propagazione acustica ha permesso le seguenti considerazioni:

Situazione attuale

- Ai ricettori individuati, risulta rispettato il valore limite di immissione della pertinente classe di zonizzazione acustica;
- Ai ricettori individuati risulta rispettato il valore limite di emissione della pertinente classe di zonizzazione acustica.

Situazione di progetto:

- Ai ricettori individuati, risulta rispettato il valore limite di immissione della pertinente classe di zonizzazione acustica.
- Ai ricettori individuati risulta rispettato il valore limite di emissione della pertinente classe di zonizzazione acustica.

Architetto Loris Villa

– Ai ricettori individuati risulta rispettato il criterio differenziale.

Da quanto esposto dallo studio condotto emerge che l'impatto acustico generato dall'inserimento della nuova struttura commerciale risulta trascurabile rispetto al clima acustico esistente.

4.8 Alterazioni dirette ed indirette sulle componenti ambientali aria, acqua, suolo

Non sono rilevabili alterazioni dirette sulle componenti ambientali che possano incidere sui siti SIC/ZPS, posti comunque a debita distanza (rispettivamente 1,3 - 4,4 - 5,8 - 6,6 Km).

4.9 Identificazioni di piani, progetti ed interventi che possono interagire congiuntamente al progetto in esame

In relazione alla natura dell'intervento, non si ritiene sussistano piani, progetti o interventi che possano interagire congiuntamente con il progetto in esame.

5. VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELLE INCIDENZE

5.1 Definizione dei limiti spaziali e temporali dell'analisi

Dal punto di vista spaziale, l'intervento riguarda un ambito della superficie complessiva di circa 28.804,26 m², classificato dal P.I. vigente, e in particolare dalla *Tavola 13.1a (Foglio 1) – Zonizzazione*, della Variante al Piano Regolatore Generale (VPRG) per la Terraferma del Comune di Venezia, come appartenente alla *Zona territoriale omogenea mista residenza – terziario – servizi*, ovvero *Zona RTS* e più specificatamente alla Sottozona RTS.1. All'interno del medesimo è inoltre evidenziata la presenza di una piccola porzione di verde privato, ad oggi pertinenza di un rudere di cui è prevista la demolizione, in posizione baricentrica all'ambito d'intervento, lungo il confine occidentale.

Per una descrizione maggiormente dettagliata delle superfici e dei volumi interessati dall'intervento, per un confronto tra lo stato di fatto e quello di progetto, e dunque per una più completa definizione dei limiti spaziali del medesimo, si rimanda ai contenuti precedentemente riportati dal paragrafo "*Consumo di risorse*" del presente studio.

Dal punto di vista temporale, è stato stimato, grazie ad un cronoprogramma indicativo delle lavorazioni necessarie alla realizzazione dell'intervento, redatto dallo studio di progettazione AI Progetti S.r.l., che la conclusione della fase di cantiere, dallo scotico iniziale all'ottenimento dell'agibilità del fabbricato, avverrà in un periodo della durata di circa 10 mesi. A tal proposito si ritiene necessario precisare che la pianificazione temporale dell'intervento redatta è ipotetica e non vincolante rispetto alla definizione

Architetto Loris Villa

finale che potrà raggiungere il progetto in un fase avanzata dell'iter autorizzativo, il quale tra l'altro è escluso, fatta eccezione per l'agibilità, dalle previsioni temporali dell'elaborato. Il livello di dettaglio della pianificazione effettuata è commisurato alle informazioni ad oggi disponibili, che riguardano sostanzialmente i volumi e le superfici di progetto, i macchinari utilizzati e la viabilità di accesso all'area, secondo quello che è lo stadio raggiunto nella pianificazione dell'intervento.

5.2 Caratterizzazione delle aree d'intervento

L'area di progetto, oggetto della presente relazione, è stata in passato oggetto di un Piano Particolareggiato, approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n.° 124 del 13 Ottobre 2008, ora decaduto per decorrenza dei termini di efficacia. In virtù di tale decorrenza, si è mantenuta la destinazione di Z.T.O. (RTS.1) prevista dal P.I. tuttora vigente.

Sulla base di quanto avvenuto in passato, l'edificazione in tale area può pertanto attuarsi con intervento diretto in quanto intercorrono le condizioni previste dal *comma 1 dell'art. 18bis (Interventi in diretta attuazione degli strumenti urbanistici generali) della L.R. n. 11/2004*.

La norma citata definisce infatti le specifiche condizioni all'avverarsi delle quali è possibile assentire un intervento edilizio diretto, ossia, considerato il caso di specie, che si tratti di interventi di completamento e che il territorio sia urbanizzato.

Nel caso in esame appare evidente dalle specifiche caratteristiche dell'area, oltre che dal contesto nel quale è collocata, che:

- L'intervento si inserisce in un contesto territoriale di aree già ampiamente edificate, la cui presenza rende possibile il configurarsi della condizione di "completamento" citata dalle norme, la quale è indipendente dalla dimensione dell'area; a tal proposito, si evidenzia che il livello di edificazione raggiunto dalla zona "AEV Terraglio" dimostra come l'area, interessata per più della metà dall'intervento in oggetto, sia l'ultimo lotto rimasto ineditato dell'intera zona e come esso, in particolare, sia completamente intercluso dagli altri edifici presenti nel circondario;
- L'area vede già l'esistenza della dotazione delle principali opere di urbanizzazione primaria e secondaria necessarie, in particolare viabilità e sottoservizi, ed ha la possibilità di allacciarsi ad esse.

Secondo queste premesse, si verificano dunque, come precedentemente riportato, entrambe le due condizioni che consentono ai sensi del comma 1 dell'art. 18-bis della L.R. n. 11/2004, un intervento edilizio su questa realizzato con permesso di costruire.

La seguente foto aerea mette infatti in chiara evidenza la situazione di interclusione dell'area e pertanto la condizione di "completamento" che garantisce l'applicazione della norma citata.

Architetto Loris Villa



Figura 5-1 – Foto aerea che mostra la situazione di interclusione (Fonte: Google Earth)

5.3 Descrizione ed identificazione dei siti Natura 2000

L'area oggetto di studio, come già evidenziato ricade all'esterno dei siti della Rete Natura 2000.

I siti più prossimi sono il SIC & ZPS “Bosco di Carpenedo” (IT3250010), a circa 1,3 km dall'area oggetto d'intervento, il SIC & ZPS “Ex Cave di Martellago” (IT3250021), a circa 4,4 Km di distanza dalla medesima, il SIC “Laguna Superiore di Venezia” (IT3250031) a circa 5,8 km, ed infine la ZPS “Laguna di Venezia”, la quale si colloca a 6,6 km dall'ambito oggetto del presente studio.

Vista la lontananza degli ultimi tre siti, vengono di seguito riportate alcune informazioni relative esclusivamente al sito SIC & ZPS più prossimo, derivanti dalle schede Natura 2000.

CARATTERISTICHE SITO OGGETTO DI DESCRIZIONE			
Tipologia Sito	Codice Sito	Nome Sito	Tipo
SIC e ZPS	IT3250010	Bosco di Carpenedo	C

Tabella 3 – Caratteristiche sito oggetto di descrizione SIC & ZPS IT3250010 - “Bosco di Carpenedo”

5.1.1 SIC & ZPS – IT3250010 – Bosco di Carpenedo

Il sito si estende su un'area di 12,90 ettari (Ha).

Generalità: Relitto delle selve di querce insediatesi nell'ultimo post-glaciale; bosco planiziale misto, ceduo, praterie di molinieto, grandi alberi di quercia isolati in praterie migliorate.

Qualità e importanza: Frammento di bosco planiziale a prevalenza di *Quercus robur*, *Carpinus betulus*, *Acer campestre*, *Fraxinus ornus* e *Ulmus minor* (*Carpino-Quercetum roboris*, *Carpinion illyricum*). Ecosistema isolato, molto diverso dalle aree circostanti, fortemente antropizzate.

Architetto Loris Villa

Vulnerabilità: Coltivazioni, disboscamento, alterazione del sottobosco, espansione urbana.

Habitat: di seguito si riporta la suddivisione in tipologie ambientali del sito con riferimento al formulario standard:

Tipi di habitat	% coperta
Praterie umide, Praterie di mesofite	30
Praterie migliorate	10
Foreste di caducifoglie	40
Altri (inclusi abitati, strade discariche, miniere e aree industriali)	20
Copertura totale habitat	100 %

Tabella 4 - Tipi di habitat del SIC & ZPS IT3250010 - "Bosco di Carpenedo"

In merito agli habitat elencati nell'Allegato I della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" nel SIC e ZPS sono presenti:

3.1. Tipi di HABITAT presenti nel sito e relativa valutazione del sito:

TIPI DI HABITAT ALLEGATO I:

CODICE	% COPERTA	RAPPRESENTATIVITA	SUPERFICE RELATIVA	GRADO CONSERVAZIONE	VALUTAZIONE GLOBALE
91F0	40	B	C	C	B
6410	30	B	B	B	B

Tabella 5 - Habitat di interesse comunitario presenti nel sito SIC & ZPS IT3250010 - "Bosco di Carpenedo"

Gli uccelli elencati dell'Allegato I della Direttiva 79/409/CEE sono riportati nella tabella seguente:

CODE	NOME	POPOLAZIONE			VALUTAZIONE SITO			
		Riprod.	Migratoria		Popolazion e	Conservazione	Isolamento	Globale
		Riprod.	Svern.	Stazion.				
A082	Circus cyaneus			P	C	B	C	C
A338	Lanius collurio	P			C	B	C	C

Tabella 6 - Uccelli di interesse comunitario presenti all'interno del sito SIC & ZPS IT3250010 - "Bosco di Carpenedo"

Gli uccelli non elencati nell'Allegato I della Direttiva 79/409/CEE sono i seguenti:

CODE	NOME	POPOLAZIONE			VALUTAZIONE SITO			
		Riprod.	Migratoria		Popolazion e	Conservazione	Isolamento	Globale
		Riprod.	Svern.	Stazion.				
A086	Accipiter nisus		R		C	C	C	C
A324	Aegithalos caudatus	C			C	C	C	C
A087	Buteo buteo		C		C	C	C	C
A373	Coccothraustes coccothraustes	V			B	B	B	B
A237	Dendrocopos major	C			C	C	C	C
A359	Fringilla coelebs	C			C	C	C	C
A221	Asio otus	P			C	C	C	C
A233	Jynx torquilla	C			C	C	C	C
A271	Luscinia megarhynchos	V			C	B	C	C
A329	Parus caeruleus	P			C	C	C	C
A330	Parus major	C			C	C	C	C
A235	Picus viridis	V			C	B	C	C

Tabella 7 - Uccelli di interesse comunitario presenti all'interno del sito SIC & ZPS IT3250010 - "Bosco di Carpenedo"

Gli anfibi e i rettili elencati nell'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE sono i seguenti:

CODE	NOME	POPOLAZIONE			VALUTAZIONE SITO			
		Riprod.	Migratoria		Popolazion e	Conservazione	Isolamento	Globale
		Riprod.	Svern.	Stazion.				
1220	Emys orbicularis	P			D			
1215	Rana latastei	R			C	C	A	B
1167	Triturus carnifex	P			C	B		C

Tabella 8 - Anfibi e rettili di interesse comunitario presenti all'interno del sito SIC & ZPS IT3250010 - "Bosco di Carpenedo"

Gli invertebrati elencati nell'Allegato II Direttiva 92/43/CEE sono:

CODE	NOME	POPOLAZIONE			VALUTAZIONE SITO			
		Riprod.	Migratoria		Popolazion e	Conservazione	Isolamento	Globale
		Riprod.	Svern.	Stazion.				
1084	Osmoderma eremita	P			D			
1083	Lucanus cervus	P			C	C	A	C
1088	Cerambyx cerdo	P			C	C	A	C

Tabella 9 - Invertebrati di interesse comunitario presenti all'interno del sito SIC & ZPS IT3250010 - "Bosco di Carpenedo"

Nel formulario standard del SIC/ZPS sono riportate anche delle specie di flora e fauna che, pur non essendo tra quelle inserite negli allegati delle Direttive Comunitarie 43/92/CEE "Habitat" e 79/409/CEE "Uccelli", sono ugualmente considerate importanti:

GRUPPO		NOME SCIENTIFICO	POPOLAZIONE	MOTIVAZIONE
B	M A R F I P			
	A	Bufo bufo	V	C
	A	Bufo viridis	C	C
	A	Hyla intermedia	C	C
	A	Rana dalmatina	C	C
	A	Rana klepton esculenta	C	C
	M	Erinaceus europaeus	C	C
	M	Martes foina	V	C
	M	Meles meles	V	C
	M	Mustela nivalis	V	C
	P	Dactylorhiza incarnata	V	C
	P	Epipactis palustris	V	C
	P	Melampyrum nemorosum	R	B
	P	Nymphaea alba	P	D
	P	Orchis laxiflora	V	C
	P	Platanthera chlorantha	V	C
	P	Utricularia australis	V	A
	R	Anguis fragilis	V	C
	R	Coluber viridiflavus	C	C
	R	Lacerta bilineata	C	C
	R	Natrix natrix	P	C

(B = Uccelli, M = Mammiferi, A = Anfibi, R = Rettili, F = Pesci, I = Invertebrati, P = Vegetali)

Tabella 10 - Altre specie di flora e fauna importanti presenti all'interno del sito SIC & ZPS IT3250010 - "Bosco di Carpenedo"

Viene infine precisato che nel sito SIC & ZPS IT3250010 – "Bosco di Carpenedo" non sono presenti mammiferi, pesci e/o piante che siano elencati/e nell'Allegato II Direttiva 92/43/CEE.

5.1.2 Identificazione degli aspetti vulnerabili del sito considerato

Si evidenzia che:

- tra l'area di intervento ed i confini dei siti S.I.C. e Z.P.S. più prossimi sussistono circa 1.300 m in linea d'aria;
- una serie di infrastrutture e agglomerati edilizi, possono essere considerate una significativa barriera ecologia tra area di progetto e il sito Natura 2000 più vicino;
- all'interno dell'area di progetto non sono stati identificati habitat prioritari né habitat non prioritari comunque inseriti all'interno delle schede Natura 2000;

Architetto Loris Villa

- non sono previste né in fase di cantiere né in fase di esercizio azioni ricomprese tra le cause di vulnerabilità del sito.

5.1.3 Identificazione degli effetti con riferimento agli habitat, habitat di specie e specie nei confronti dei quali si producono

Non sono stati identificati effetti su habitat, habitat di specie e specie derivanti dall'intervento in oggetto, anche in ragione della distanza che separa l'area d'intervento dai SIC/ZPS, dall'attuale uso del suolo del terreno e dalla tipologia dell'intervento proposto.

5.1.4 Identificazione degli effetti sinergici e cumulativi

Non sono stati identificati effetti sinergici e cumulativi del progetto.

5.1.5 Identificazione degli effetti, dei percorsi e dei vettori attraverso i quali essi si producono

I vettori di trasmissione non possono essere alterati né tanto meno questi possono realmente alterare le componenti oggetto di tutela, relativamente ai siti della Rete Natura 2000.

6. CONCLUSIONI

Le analisi effettuate consentono di fare le seguenti considerazioni:

1. analizzato e valutato l'intervento proposto;
2. rilevate le fonti ed i fattori di pressione esistenti nell'intorno e generate dall'intervento;
3. valutate le caratteristiche e la localizzazione degli habitat e degli habitat prioritari dei Siti Natura 2000 rispetto all'ambito d'intervento;
4. valutate le tipologie delle specie di flora e fauna riferite ai siti Natura 2000 più prossimi e verificate nella cartografia distributiva delle specie della Regione del Veneto allegata alla D.G.R. n. 2200/2014, si ritiene che l'intervento rientri nella fattispecie riferibile al caso generale "piani, progetti e interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete natura 2000" in quanto:
 - l'intervento per le attività svolte e per la sua collocazione, non interferisce con nessun tipo di habitat o habitat di specie;
 - gli eventuali effetti che ne derivano si esauriscono prima di raggiungere le specie di interesse comunitario presenti nei siti della rete Natura 2000;

Architetto Loris Villa

- non ci sono effetti a carico di nessuna delle specie di cui alle direttive 92/43/Cee e 2009/147/CE;
- non cambia l'idoneità ambientale dei luoghi interessati rispetto alle specie segnalate.

È possibile concludere in modo oggettivo che è del tutto improbabile che possano prodursi effetti significativi sui siti della Rete Natura 2000 più prossimi all'area d'intervento.

7. BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA CONSULTATA E CITATA

- Sito del Natura 2000 Network Viewer: <http://natura2000.eea.europa.eu>;
- Sito dell'Agenzia Europea dell'Ambiente: <http://www.eea.europa.eu/it/themes/biodiversity>;
- Sito della Commissione Europea: <https://ec.europa.eu>;
- Sito del Ministero dell'Ambiente: [hp://www.minambiente.it](http://www.minambiente.it);
- Sito di Rete Ambiente: <http://www.reteambiente.it>;
- Sito del S.I.F. - Sistema informativo forestale della Regione Veneto: <https://sifor.regione.veneto.it/>;
- Sito della Regione Veneto: <http://www.regione.veneto.it>;
- Sito della Città metropolitana di Venezia: <https://www.cittametropolitana.ve.it/>.

8. INDICE DELLE FIGURE

Figura 3-1 – Inquadramento territoriale comunale dell'ambito d'intervento (Fonte: Google Earth)	3
Figura 3-2 – Rete stradale di adduzione all'ambito oggetto di intervento (Fonte: Studio di Impatto Viabilistico - Logit S.r.l.).....	4
Figura 3-3 – Inquadramento territoriale locale dell'ambito d'intervento (Fonte: Google Earth).....	5
Figura 4-1 – Rappresentazione planivolumetrica del progetto (Fonte: Planivolumetrico e dati urbanistici – AI Progetti)	7
Figura 4-2 – Sezioni, prospetti e rappresentazione planimetrica del fabbricato di progetto (Fonte: Stato di progetto – Pianta piano terra e piano primo e verifiche standards urbanistici– AI Progetti).....	9
Figura 4-3 – Inquadramento dell'ambito di progetto e localizzazione rispetto ai SIC ed alle ZPS più prossime all'iniziativa (Fonte: Natura 2000 Network Viewer Europeo)	10
Figura 4-4 - Estratto della Tavola 1 (Foglio 1) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale, PAT del Comune di Venezia	13
Figura 4-5 - Estratto della Tavola 2 (Foglio 1) – Carta delle Invarianti, PAT del Comune di Venezia....	15
Figura 4-6 - Estratto della Tavola 3 (Foglio 1) – Carta delle Fragilità, PAT del Comune di Venezia	17

Architetto Loris Villa

Figura 4-7 - Estratto della Tavola 4a (Foglio 1) – Carta delle Trasformabilità, PAT del Comune di Venezia	18
Figura 4-8 - Estratto della Tavola 4b (Foglio 1) – Carta delle Trasformabilità – Valori e Tutele – Rete Ecologica, PAT del Comune di Venezia	23
Figura 4-9 - Estratto della Tavola 5 (Foglio 1) – Carta degli ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017 (Allegato B), PAT del Comune di Venezia.....	24
Figura 4-10 - Estratto della Tavola 13.1a (Foglio 1) – Zonizzazione, Variante al Piano Regolatore Generale (VPRG) per la Terraferma del Comune di Venezia.....	26
Figura 4-11 – Allegato all'art. 38 delle NTSA sottozone R.T.S., Variante al Piano Regolatore Generale (VPRG) per la Terraferma del Comune di Venezia	27
Figura 4-12 – Estratto della Tavola 13.1c (Foglio 6) – Individuazione vincoli ai sensi della L.R. 27/93, Variante al Piano Regolatore Generale (VPRG) per la Terraferma del Comune di Venezia	29
Figura 4-13 – Estratto della Tavola 13.3a (Foglio 1) – Progetto Ambientale, Variante al Piano Regolatore Generale (VPRG) per la Terraferma del Comune di Venezia.....	30
Figura 4-14 – Estratto della Tavola 14.2b (Foglio 6) – Verifica del dimensionamento, Variante al Piano Regolatore Generale (VPRG) per la Terraferma del Comune di Venezia.....	31
Figura 4-15 – Rappresentazione planimetrica e sezioni dello stato di fatto con evidenziazione delle aree alberate (Fonte: Stato di fatto – Rilievo Planoaltimetrico – AI Progetti)	32
Figura 4-16 – Accessi ed aree di carico/scarico del nuovo insediamento commerciale (Fonte: Studio di Impatto Viabilistico - Logit S.r.l.)	36
Figura 4-17 – Rappresentazione schematica della posizione dei nuovi parcheggi (Fonte base: Planivolumetrico e dati urbanistici – AI Progetti).....	37
Figura 4-18 – Ubicazione dell'isola ecologica	40
Figura 5-1 – Foto aerea che mostra la situazione di interclusione (Fonte: Google Earth)	45

9. INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 – Caratteristiche dimensionali e principali parametri urbanistico – edilizi di progetto	6
Tabella 2 – Tabella di sintesi delle fasi di lavoro e dei volumi interessati dalle operazioni di sistemazione del suolo (Fonte: Relazione Terre e Rocce da scavo – AI Progetti).....	35

Tabella 3 – Caratteristiche sito oggetto di descrizione SIC & ZPS IT3250010 - “Bosco di Carpenedo”	45
Tabella 4 - Tipi di habitat del SIC & ZPS IT3250010 - “Bosco di Carpenedo”	46
Tabella 5 - Habitat di interesse comunitario presenti nel sito SIC & ZPS IT3250010 - “Bosco di Carpenedo”	46
Tabella 6 - Uccelli di interesse comunitario presenti all’interno del sito SIC & ZPS IT3250010 - “Bosco di Carpenedo”	46
Tabella 7 - Uccelli di interesse comunitario presenti all’interno del sito SIC & ZPS IT3250010 - “Bosco di Carpenedo”	47
Tabella 8 - Anfibi e rettili di interesse comunitario presenti all’interno del sito SIC & ZPS IT3250010 - “Bosco di Carpenedo”	47
Tabella 9 - Invertebrati di interesse comunitario presenti all’interno del sito SIC & ZPS IT3250010 - “Bosco di Carpenedo”	47
Tabella 10 - Altre specie di flora e fauna importanti presenti all’interno del sito SIC & ZPS IT3250010 - “Bosco di Carpenedo”	48