

BOSCOLO BIELO IVANO S.r.l.
Canale della Scomenzera, 1 - Venezia

STUDIO AMBIENTALE PRELIMINARE
Screening VIA e VAS

INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE, RISTRUTTURAZIONE E
AMPLIAMENTO DELL'HOTEL MOSELLA

AMPLIAMENTO DELLA DARSENA 'BOSCOLO BIELO IVANO'
REALIZZAZIONE PARCHEGGIO

Località Sottomarina - Via San Felice, n. 3 – Chioggia (VE)



Dott.ssa Urbanista

Sabrina Lupato

Via San Gaetano, 31 – 30014 Cavarzere (VE)

Cell: 347 3663549

e-mail: sablup@libero.it

STUDIO DI PROGETTAZIONE PER
L'AMBIENTE E IL TERRITORIO

Dott. Forestale ed Ambientale

Diego Sonda

Via Lanzarini, 55 - 36060 Romano d'Ezzelino (VI)

Tel.: 0424 572516 - Cell. 347 1245729

e-mail: info@studiopat.it

web: www.studiopat.it

Novembre 2013

INDICE

1. PRESENTAZIONE DEL PROGETTO E FINALITÀ DELL'ANALISI AMBIENTALE.....	6
1.1. Premessa	6
1.2. Assoggettabilità alla V.I.A.	6
1.3. Assoggettabilità alla V.A.S.	7
1.4. Inquadramento territoriale	8
2. PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO (PRS)	9
2.1. La ricomposizione del territorio	9
2.2. L'ambiente.....	9
2.2.1. La tutela dell'ambiente	9
2.2.1.1. L'inquinamento atmosferico	10
2.2.1.2. L'inquinamento acustico	10
2.2.1.3. L'inquinamento luminoso	10
2.2.1.4. L'inquinamento elettromagnetico	11
2.2.2. La Tutela delle Acque.....	13
2.2.3. La Tutela del Suolo	14
2.3. Le politiche di settore – il turismo.....	16
3. PIANO DIRETTORE 2000	16
4. PIANO TUTELA DELLE ACQUE.....	22
5. PIANO FAUNISTICO VENATORIO REGIONALE.....	23
6. PIANO FAUNISTICO VENATORIO PROVINCIALE (2007 – 2012)	25
7. PIANO PROVINCIALE PER LA GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI.....	28
8. PIANO REGIONALE TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA	28
9. PIANO PER LA GESTIONE DELLE RISORSE ALIEUTICHE DELLA PROVINCIA DI VENEZIA	32
10. RETE NATURA 2000	35
11. PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (P.R.T.).....	40
12. LA GESTIONE DEL TRAFFICO ACQUEO IN LOCO	43
13. PIANO REGOLATORE GENERALE	46
14. PIANO PARTICOLAREGGIATO DEI CENTRI STORICI.....	53
15. PIANO ATTREZZATO DEL LUNGOMARE	54
16. PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE.....	56
16.1. Tavola 1.3 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale	56
16.2. Tavola 2.3 Carta delle fragilità	61

16.3.	Tavola 3.3 Sistema ambientale	64
16.4.	Tavola 4.3 Sistema insediativo - infrastrutturale.....	67
16.5.	Tavola 5.3 Sistema del paesaggio	71
17.	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO REGIONALE (PTRC vigente 1992).....	72
18.	PIANO D’AREA DELLA LAGUNA DI VENEZIA	74
19.	PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO – Variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica	77
20.	DESCRIZIONE DEL PROGETTO	90
20.1.	Sintesi della proposta del progetto.....	90
20.1.1.	Descrizione dello stato attuale	91
20.1.2.	Fabbricati	92
20.1.3.	Parcheggio a raso	94
20.1.4.	Ampliamento darsena “Boscolo Bielo Ivano”	94
20.2.	Descrizione generale.....	95
20.2.1.	Sostenibilità ambientale.....	95
20.2.2.	Soluzioni strutturali	95
20.2.3.	Soluzioni impiantistiche	96
20.3.	Aree interessate e caratteristiche dimensionali.....	96
20.3.1.	Opere nello specchio d’acqua.....	96
20.3.2.	Opere a terra	96
20.3.3.	Quadro di sintesi	96
20.4.	Durata dell’attuazione e cronoprogramma	97
20.4.1.	Tempi di realizzazione e cronoprogramma	97
20.4.2.	Piano di protezione ambientale	97
20.4.3.	Piano di monitoraggio ambientale.....	97
20.4.4.	Interventi di gestione attiva, programmi di ricerca e didattici.....	97
20.5.	Fabbisogno nel campo dei trasporti, della viabilità e delle reti infrastrutturali	98
20.6.	Emissioni, scarichi, rifiuti, inquinamento luminoso.....	98
20.6.1.	Emissioni	98
20.6.2.	Rumore	98
20.6.3.	Scarichi	98
20.6.4.	Rifiuti.....	98
20.6.5.	Inquinamento luminoso	98
20.7.	Alterazioni dirette ed indirette sulle componenti ambientali aria, acqua, suolo	98
20.7.1.	Mantenimento della circolazione idrica e del ricambio naturale.....	99
20.8.	Identificazione di tutti i piani, progetti ed interventi che possono interagire congiuntamente.....	99
21.	LO STATO DELL’AMBIENTE.....	100
21.1.	Clima	100
21.2.	Qualità dell’aria ed emissioni	103
21.3.	Rumore	105
21.3.1.	Zonizzazione acustica comunale	105
21.3.2.	Campioni acustici di caratterizzazione dello stato attuale.....	106

21.4.	Idrografia superficiale e sotterranea	110
21.4.1.	Acque superficiali.....	110
21.4.2.	Le correnti della laguna	110
21.4.3.	Acquedotto e fognatura	111
21.5.	Suolo e sottosuolo.....	113
21.5.1.	Geomorfologia e geologia	113
21.5.2.	Sismicità	113
21.5.3.	Pedologia e uso del suolo	114
21.5.4.	Uso del suolo	114
21.6.	Biodiversità.....	114
21.6.1.	Rete ecologica provinciale.....	115
21.6.2.	Flora.....	115
21.6.3.	Fauna	116
21.7.	Paesaggio	117
21.7.1.	L'ambiente urbano.....	118
21.7.2.	La darsena.....	119
21.8.	Economia e società	121
21.8.1.	Popolazione	121
21.8.2.	Turismo.....	122
21.8.3.	Mobilità	123
21.8.4.	Energia.....	124
21.8.5.	Rifiuti.....	124
21.9.	Patrimonio architettonico ed archeologico	126
21.9.1.	Storia.....	126
21.9.2.	Patrimonio artistico	128
21.9.3.	Siti archeologici	128
21.9.4.	Fortificazioni militari.....	128
22.	INDIVIDUAZIONE E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI	129
22.1.	Analisi dei possibili effetti ed impatti derivanti dal progetto	129
22.1.1.	Clima	129
22.1.2.	Risorsa Aria	129
22.1.3.	Rumore	130
22.1.4.	Risorsa Acqua.....	130
22.1.5.	Suolo.....	130
22.1.6.	Biodiversità.....	131
22.1.7.	Paesaggio	131
22.1.8.	Economia e società	131
22.1.9.	Patrimonio architettonico ed archeologico	132
22.2.	Conformità degli interventi proposti con i piani sovraordinati	132
22.2.1.	Programma regionale di sviluppo.....	132
22.2.2.	Piano direttore 2000 e piano di tutela delle acque.....	132
22.2.3.	Piano faunistico regionale e provinciale.....	133
22.2.4.	Piano per la gestione delle risorse alieutiche.....	133
22.2.5.	Piano regionale dei trasporti	133
22.2.6.	Piano regolatore generale	133
22.2.7.	Piano particolareggiato dei centri storici	135
22.2.8.	Piano territoriale di coordinamento provinciale	136
22.2.9.	Piano territoriale di coordinamento regionale	139
22.2.10.	Piano d'area della laguna di Venezia	139

22.2.11. Piano Territoriale Regionale di Coordinamento – P.T.R.C. 2009 e Variante Parziale con attribuzione della valenza paesaggistica	140
23. SINTESI E CONCLUSIONE.....	143

1. PRESENTAZIONE DEL PROGETTO E FINALITA' DELL'ANALISI AMBIENTALE

1.1. Premessa

Il progetto riguarda le medesime modifiche dei fabbricati che erano previste da un precedente progetto di “Riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento dell’Hotel Mosella” (PdC prot. 35312 del 03.07.2009 / prat. n. 424/2009) – pratica ora archiviata. Sul precedente progetto sono già stati espressi pareri favorevoli della Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici, della Commissione per la Salvaguardia, dell’ULSS, di VERITAS e del Comando Provinciale dei vigili del Fuoco.

Rispetto al precedente progetto, le cui opere sono ugualmente previste dalla nuova istanza, si aggiunge l’ampliamento della darsena ed il cambio d’uso del lotto da campeggio a parcheggio.

Il progetto di riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento dell’Hotel Mosella, l’ampliamento della darsena e la realizzazione del parcheggio è da considerare come un tutt’uno, in quanto le varie parti sono complementari fra di loro.

1.2. Assoggettabilità alla V.I.A.

Il progetto di ampliamento della Darsena è sottoposto a procedura di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto ambientale in base al D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Sono assoggettati alla procedura di V.I.A. le tipologie progettuali già delegate dalla Regione alle Province con la L.R. 10/99 (art. 4, comma 2), individuate negli allegati III (valutazione di impatto ambientale) e IV (verifica di assoggettabilità) della parte II del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. come competenza regionale.

La Legge Regionale 26 marzo 1999, n. 10 affida alle Province la competenza in merito alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale relative ai progetti elencati negli allegati B2, C3, C3 bis e C4 della stessa, la cui localizzazione interessi il territorio di una sola Provincia e che non presentino impatti interregionali o transfrontalieri.

Nel caso specifico si ricade nel caso descritto dalla lettera K (Porti turistici e da diporto con parametri inferiori a quelli indicati nella lettera h dell’allegato A2, nonché progetti d’intervento su porti già esistenti, qualora il progetto preveda più di 100 posti barca) allegato C3, Aree sensibili B-D-E.

- **B - AMBIENTE IDRICO SUPERFICIALE:** specchi acquei marini o lacustri e fiumi, torrenti e corsi d’acqua iscritti negli elenchi di cui al testo unico delle disposizioni di

legge sulle acque ed impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775.

• **D – ECOSISTEMI:**

- D₁ – **ambiti naturalistici di livello regionale** di cui all'articolo 19 delle norme di attuazione del PTRC, individuati nelle tavole n. 2 e n. 10 del PTRC;
- D₂ – **siti individuati** con proprio procedimento dalla Regione ai sensi dell'articolo 3, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, per la costituzione della rete ecologica europea denominata “Natura 2000”;
- D₃ – **zone umide** di cui all'articolo 21 delle norme di attuazione del PTRC, individuate nelle tavole n. 2 e n. 10 del PTRC.

• **E – PAESAGGIO:**

- E1 – **località ed ambiti soggetti a vincolo** ex legge 29 giugno 1939, n. 1497 e 8 agosto 1985, n. 431, riportati nelle tavole n. 2, n. 4 e n. 10 del PTRC;
- E2 – **ambiti per l'istituzione di parchi e riserve naturali regionali e aree di tutela paesaggistica di interesse regionale**, di cui agli articoli 33, 34 e 35 delle norme di attuazione del PTRC, individuati nelle tavole n. 5 e n. 9 del PTRC.

Con la Verifica di Assoggettabilità si valuta se i progetti possono avere un impatto significativo e negativo sull'ambiente e se devono essere sottoposti alla fase di valutazione di impatto ambientale.

La Verifica di Assoggettabilità valuterà in particolare l'ampliamento della darsena e tutte le aree ed edifici a servizio della darsena stessa.

1.3. Assoggettabilità alla V.A.S.

L'ampliamento della Darsena, seppur mantenendo il numero di posti barca esistenti, avverrà ampliando il sedime della Zona Territoriale Omogenea destinata, dall'attuale P.R.G., a Darsena.

Anche la realizzazione del parcheggio, pur essendo complementare alla realizzazione dell'ampliamento della struttura alberghiera e della darsena, comporta una variazione di destinazione d'uso dell'area individuata. Attualmente, infatti, l'area è ricompresa nella Z.T.O. D3.1 – Zona funzionale per attività turistiche – complessi ricettivi all'aperto (campeggio).

La direttiva europea 2001/42/CE prevede che qualsiasi piano o programma sia sottoposto a Valutazione Ambientale. La normativa italiana recepisce la direttiva nell'ambito del D. Lgs. 152/2006, prevedendo che la Valutazione Ambientale Strategica sia obbligatoria

per tutti i piani ed i programmi che sono elaborati per la valutazione della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV.

Con la verifica di assoggettabilità a VAS si valuta se la variazione di pianificazione possa creare impatto sull'ambiente circostante. Più precisamente tale analisi è richiesta nell'ambito di un intervento di edilizia produttiva, in variante allo strumento urbanistico generale, così come disciplinato dall'art. 4 della L. R. 55/2012 “Procedure urbanistiche semplificate di sportello unico per le attività produttive e disposizioni in materia urbanistica, di edilizia residenziale pubblica, di mobilità, di noleggio con conducente e di commercio itinerante.”.

1.4. Inquadramento territoriale

Il comune di Chioggia si trova su di una piccola area peninsulare adriatica fra la Laguna Veneta e il Delta del Po, a circa metà strada tra Venezia e Ferrara, e a circa 50 km da Padova e Rovigo, con le cui province il comune confina direttamente.

Il centro storico della città sorge all'estremità meridionale della laguna, su di un gruppo di isolette divise da canali e collegate fra loro da ponti. Differentemente da Venezia, la gran parte dell'area è percorribile da automobili e mezzi pubblici.

Con la vicina Sottomarina, situata nel tratto di terra che divide la laguna dal mare, forma un unico centro urbano grazie alla creazione dell'Isola dell'Unione e del suo omonimo ponte, che taglia la laguna del Lusenzo.

Il resto del comune è localizzato nell'entroterra e va a comprendere le foci del Brenta ed Adige, con numerosi altri fiumi minori e canali, a Sud, e il litorale interno lagunare, fino alla Valle di Millecampi a Nord-Ovest di Chioggia. Rilevante è inoltre la presenza della riserva naturale Bosco Nordio fra le due frazioni di Sant'Anna e Cavanella d'Adige, che fornisce un raro esempio di quella che era la macchia del litorale alto adriatico, che nei tempi antichi contraddistingueva gran parte del territorio di tutto il Golfo di Venezia.

Le spiagge si localizzano nei centri di Sottomarina ed Isola Verde; la prima si estende dalla bocca di porto di Chioggia fino alla foce del Fiume Brenta, la seconda dalla foce del Fiume Brenta alla foce del Fiume Adige.

2. PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO (PRS)

Il Programma Regionale di Sviluppo - PRS - previsto dall'art. 8 della L. R. n. 35/2001 ed approvato con la Legge regionale 9 marzo 2007, n. 5, è l'atto di programmazione che individua gli indirizzi fondamentali dell'attività della Regione e fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale.

Si tratta di un documento strategico e complesso che viene specificato attraverso i Piani di settore. Gli obiettivi e le azioni proposte nel documento tentano di dare risposta alla domanda di una maggior flessibilità degli attori coinvolti nello sviluppo economico regionale, compresa l'istituzione regionale.

Per ciò che concerne gli argomenti di interesse della presente analisi, si individuano i temi relativi alla Ricomposizione del territorio, all'Ambiente ed al Turismo.

2.1. La ricomposizione del territorio

Il documento afferma che *“una corretta gestione del territorio costituisce un elemento fondamentale nelle politiche regionali per garantire uno sviluppo economico e sociale equilibrato, compatibile con la valorizzazione e salvaguardia delle risorse disponibili”*.

Il territorio è considerato sia in termini di risorsa “economica”, produttiva, e potenziale, a disposizione di tutti gli attori economici che agiscono in un determinato contesto, sia in termini di risorsa “ambientale”, che deve essere tutelata, nel pieno rispetto del principio della sostenibilità ambientale dello sviluppo.

L'obiettivo generale della programmazione regionale è quindi aumentare la competitività del territorio impedendo un'ulteriore erosione del paesaggio storico e delle risorse naturalistiche.

2.2. L'ambiente

Sotto il profilo ambientale sono intese la Tutela dell'ambiente, Tutela delle acque e Tutela del suolo.

2.2.1. La tutela dell'ambiente

Per ciò che concerne l'ambiente, l'attività regionale è volta alla sua tutela dall'inquinamento atmosferico ed al monitoraggio della qualità dell'aria. Accanto alle suddette attività, l'attenzione è rivolta altresì all'inquinamento acustico, luminoso ed elettromagnetico.

2.2.1.1. L'inquinamento atmosferico

L'inquinamento atmosferico verrà trattato nel capitolo relativo al Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.

2.2.1.2. L'inquinamento acustico

La tutela dall'inquinamento acustico è previsto dalla L. R. 21/1999.

2.2.1.3. L'inquinamento luminoso

L'inquinamento luminoso può determinare danni economici, ma anche ecologici. La mancanza di pianificazione e controllo sull'illuminazione pubblica e privata può determinare uno spreco rilevante di energia ed una ridotta efficienza dei servizi. L'inquinamento luminoso danneggia inoltre la percezione del cielo notturno e può inoltre nuocere all'ambiente alterando i cicli naturali.

La Regione Veneto è stata la prima in Italia ad emanare una legge specifica in materia; la Legge Regionale 27 giugno 1997, n. 22 “Norme per la prevenzione dell'inquinamento luminoso” prescrive misure per la prevenzione dell'inquinamento luminoso sul territorio regionale, al fine di tutelare e migliorare l'ambiente in cui viviamo.

Attualmente, tale legge, è superata dalla nuova Legge Regionale n. 17 del 7 agosto 2009: “Nuove norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici”.

La Legge Regionale n. 17/2009 riprende i criteri tecnici generali sopraesposti stabilendo i requisiti che ogni nuovo impianto di illuminazione deve avere:

- emissioni fra 0 e 0.49 (cd) per 1.000 lumen di flusso totale emesso a novanta gradi ed oltre;
- utilizzo di lampade ad alta efficienza luminosa;
- utilizzo dei livelli minimi di luminanza e di illuminamento previsti dalle norme tecniche specifiche;
- utilizzo di riduttori che riducano il flusso almeno del 30% entro le ore 24.

Inoltre per l'illuminazione stradale si devono osservare le seguenti prescrizioni:

- apparecchi con rendimento superiore al sessanta per cento;
- rapporto interdistanza - altezza maggiore di 3,7;

- massimizzazione dell'utilanza.

La norma prevede, seguendo la linea tracciata dalla precedente Legge Regionale, l'individuazione di fasce di rispetto di 10 chilometri per i siti di osservazione e per l'intera estensione delle aree naturali protette, che coinvolgono complessivamente all'incirca un terzo dei comuni della regione.

All'interno di tali fasce di rispetto l'adeguamento degli impianti esistenti sia pubblici sia privati deve avvenire entro due anni dalla pubblicazione della legge, mentre le tempistiche di adeguamento al di fuori delle aree protette risultano più lunghe.

Per quanto riguarda i nuovi impianti è obbligatorio il progetto illuminotecnico o la dichiarazione di conformità nel caso di impianti di modesta entità o temporanei (ben identificati dalla legge).

La legge stabilisce inoltre i compiti per i vari enti territoriali e di controllo: la Regione e le Province hanno compiti di promozione e di vigilanza sulla corretta applicazione della normativa, mentre il ruolo centrale è riservato ai Comuni che devono:

- dotarsi entro 3 anni del Piano dell'illuminazione per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso (PICIL);
- adeguare i regolamenti edilizi e sottoporre ad autorizzazione comunale tutti gli impianti di illuminazione esterna;
- effettuare i controlli sugli impianti pubblici e privati;
- attuare immediati interventi sugli apparecchi di illuminazione pericolosi per la viabilità stradale ed autostradale;
- applicare le sanzioni amministrative previste.

La legge n.17/2009 prevede inoltre che i Comuni assumano le iniziative necessarie a contenere l'incremento annuale dei consumi di energia elettrica per illuminazione esterna pubblica entro l'uno per cento del consumo effettivo attuale.

2.2.1.4. L'inquinamento elettromagnetico

In materia di campi elettromagnetici, già la Giunta Regionale ha legiferato in tema di distanze da fonti di onde elettromagnetiche (es. stazioni radio-base, elettrodotti) dei fabbricati adibiti ad abitazione o luoghi di abituale prolungata permanenza.

La Legge Quadro 36/01 sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici, è il primo testo di legge organico che disciplina in materia di campi elettromagnetici.

La legge riguarda tutti gli impianti, i sistemi e le apparecchiature per usi civili e militari che possono produrre l'esposizione della popolazione e dei lavoratori ai campi elettromagnetici compresi tra 0 Hz (Hertz) e 300 GHz (GigaHertz).

Il provvedimento indica più livelli di riferimento per l'esposizione:

- limiti di esposizione che non devono essere superati in alcuna condizione di esposizione per la tutela della salute dagli effetti acuti;
- valori di attenzione che non devono essere superati negli ambienti adibiti a permanenze prolungate per la protezione da possibili effetti a lungo termine;
- obiettivi di qualità da conseguire nel breve, medio e lungo periodo per la minimizzazione delle esposizioni, con riferimento a possibili effetti a lungo termine.

La L. R. 27/2003 recita, agli artt. 4,5,6 quanto di seguito riportato.

Art. 4 - Distanze di rispetto dagli elettrodotti.

- 1. Il tracciato degli elettrodotti in cavo aereo di tensione uguale o superiore a 132 kv è mantenuto ad una distanza dai fabbricati adibiti ad abitazione o ad altre attività che comporti tempi di permanenza prolungati di persone, così come stabilito al comma 2.*
- 2. La distanza di rispetto minima di cui al comma 1 è in proporzione al potenziale, in modo che il campo elettrico misurato all'esterno delle abitazioni e dei luoghi di abituale prolungata permanenza, a 1,5 m. da terra, non superi il valore di 0,5 kv/m. ed il campo magnetico non sia superiore a 0.2 microtesla.*
- 3. Le distanze di cui ai commi 1 e 2 sono misurate a partire dalla proiezione sul terreno dell'asse centrale della linea.*
- 4. Le misure dei campi elettrico e magnetico di cui al comma 2 sono effettuate secondo gli specifici standard internazionali riconosciuti.*
- 5. Il parere favorevole della Regione di cui all'articolo 3 non viene rilasciato nel caso di elettrodotti in cavo aereo in centri abitati o in zone di espansione edilizia previste nei piani regolatori vigenti o adottati, qualunque sia la distanza del tracciato dai fabbricati.*

Art. 5 - Misure di tutela dell'ambiente e del paesaggio.

- 1. Nelle aree soggette a vincoli imposti da leggi statali e regionali, nonché dagli strumenti territoriali e urbanistici a tutela degli interessi storici, artistici, architettonici, archeologici, paesistici ed ambientali, il parere favorevole della Regione di cui all'articolo 3 è rilasciato a condizione che nel territorio vincolato l'elettrodotto corra in cavo sotterraneo e siano previste, in fase di progettazione,*

particolari misure onde evitare danni irreparabili ai valori paesaggistici ed ambientali.

Art. 6 - Misure di salvaguardia.

1. All'interno delle distanze di rispetto che verranno individuate ai sensi dell'articolo 2 della presente legge, non è consentita alcuna destinazione urbanistica residenziale.

1 bis. Per gli edifici residenziali esistenti e stabilmente abitati al 31 gennaio 2000, ubicati nelle zone di protezione derivanti dalle distanze di rispetto dagli elettrodotti, possono essere consentiti, se conformi agli strumenti urbanistici, i seguenti interventi:

a) manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e ristrutturazione edilizia, come definiti dall'articolo 31 della legge 5 agosto 1978, n. 457;

b) dotazione di servizi igienici nonché le costruzioni pertinenziali prive di funzionalità autonoma e copertura di scale esterne.

1 ter. Gli interventi di cui al comma 1bis, sono assentibili purché non comportino :

a) l'aumento delle unità immobiliari;

b) l'avanzamento dell'edificio esistente verso gli elettrodotti da cui ha origine il rispetto.

1 quater. L'intervento di ristrutturazione edilizia, che comporti la demolizione e ricostruzione dell'edificio residenziale esistente, può essere consentito solo in zona agricola, a condizione che la ricostruzione di egual volume avvenga in area agricola adiacente, al di fuori delle zone di protezione derivanti dalle distanze di rispetto dagli elettrodotti, nei limiti di cui all'articolo 7, ultimo comma, della legge regionale 5 marzo 1985, n. 24.

Gli obiettivi regionali consistono quindi nel:

- prevenire e ridurre l'inquinamento luminoso sul territorio regionale ed i consumi energetici da esso derivanti al fine di tutelare l'ambiente;
- garantire che l'impatto ambientale delle sorgenti elettromagnetiche sia compatibile con la normativa e con lo stato dell'ambiente.

2.2.2. La Tutela delle Acque

L'obiettivo di Tutela delle Acque parte dalla constatazione che il Veneto è una delle regioni italiane più ricche di acqua: falde freatiche d'alta pianura e falde confinante della media e bassa pianura, acque correnti, laghi e acque di transizione tra acque dolci e acque salate e mare.

In questo settore, la Regione intende perseguire il miglioramento dello stato delle acque e proteggere quelle destinate ad usi particolare (prima di tutto l'uso potabile).

I Progetti speciali previsti dalla Regione Veneto per perseguire l'obiettivo di tutela delle acque sono il “Piano Direttore 2000” per la Laguna di Venezia ed il Piano Direttore Fratta-Gorzone.

Gli obiettivi del **Piano Direttore 2000** prevedono di abbattere i carichi di nutrienti sversati in laguna, ridurre le concentrazioni e attuare controlli attraverso il monitoraggio dei microinquinanti nell'acqua e garantire che la qualità dell'acqua del Bacino scolante sia compatibile con l'uso irriguo e con la vita dei pesci.

2.2.3. La Tutela del Suolo

La tutela del suolo parte dalla conoscenza del territorio nei vari aspetti che riguardano la sua formazione geologica, i fenomeni evolutivi, la morfologia del terreno ed i processi in atto e, soprattutto, la memoria storica degli eventi che hanno inciso sull'assetto urbano e produttivo delle popolazioni. Fondamentale obiettivo nel settore geologico è la tutela del territorio, del suolo e del sottosuolo.

La Legge 18 maggio 1989, n.183 “Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo”, ha istituito le Autorità di bacino per i bacini idrografici di rilievo nazionale. L'Autorità è un organismo misto, costituito da Stato e Regioni, operante in conformità agli obiettivi della legge, sui bacini idrografici, considerati come sistemi unitari.

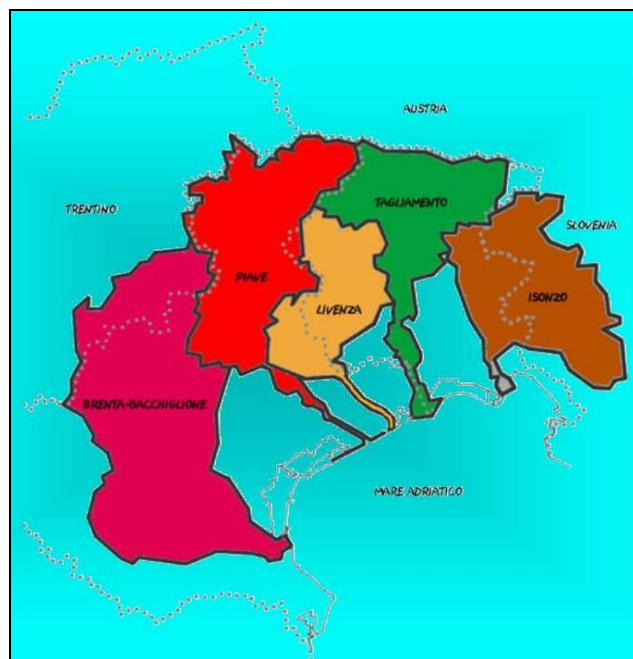


Figura 1 – Territorio dell’Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta – Bacchiglione (Fiumi dell’Alto Adriatico)

Per ciò che concerne la tutela dei corpi idrici, con il D. Lgs. 152/06 si è provveduto alla suddivisione del territorio nazionale in Distretti Idrografici per ognuno dei quali è istituita una Autorità di Bacino Distrettuale.

I principali strumenti di pianificazione e programmazione per ciascun Bacino sono i Piani di Bacino che rappresentano lo strumento operativo, normativo e di vincolo finalizzati a regolamentare le azioni nel settore della difesa del suolo.

I Piani di Bacino considerano, oltre alla tutela dei corpi idrici, anche altri aspetti della pianificazione del territorio, quali la difesa del suolo e il rischio idrogeologico (es. PAI).

Al Piano di Bacino si affianca il Piano di Gestione del Distretto Idrografico che rappresenta lo strumento di governo di tutti gli aspetti legati alla tutela specifica dei corpi idrici. Esso è inserito nel contesto pianificatorio italiano come piano stralcio del Piano di Bacino distrettuale (art. 65 D. Lgs. 152/06).

Il Piano per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) rappresenta uno stralcio del Piano di bacino e va ad integrare l'attività di pianificazione dell'Autorità di bacino riguardo i bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta - Bacchiglione. Pertanto nella sua predisposizione è stato recepito quanto già noto e precedentemente redatto nel campo della difesa del suolo.

Il Piano di Assetto Idrogeologico, introdotto dalla L. 267/1998, persegue l'obiettivo primario di garantire al territorio del bacino un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di dissesto idraulico ed idrogeologico, con la finalità della salvaguardia, delle persone, della protezione degli abitati, delle infrastrutture, dei luoghi ed ambienti di pregio paesaggistico, culturale ed ambientale interessati da fenomeni di dissesto, nonché della riqualificazione e tutela delle caratteristiche delle risorse del territorio. Sostanzialmente sono ripresi alcuni degli obiettivi prioritari che la Regione si propone di perseguire con il PRS, che possono esser così sintetizzati:

- salvaguardia, conservazione e razionale fruizione del territorio;
- sicurezza idrogeologica;
- sicurezza idraulica;
- difesa delle coste,
- tutela quantitativa e della risorsa idrica e relativa gestione.

2.3. Le politiche di settore – il turismo

Le politiche per lo sviluppo del turismo devono fare perno sui valori della cultura, dell'ambiente, delle professionalità e dell'imprenditorialità. Nelle strategie dell'offerta, la scelta politica deve essere quella di puntare sul richiamo delle risorse artistiche, storiche, naturali e agricole del Veneto, promuovendo una lettura del territorio che veda protagonisti i "beni patrimoniali turistici", vale a dire i beni culturali e ambientali in un rapporto di connessione.

Il PRS intende organizzare la propria strategia di rilancio dell'area della laguna veneziana intorno al tema della città mosaico: Venezia città d'acqua, Mestre centro di terraferma, intero bacino lagunare.

3. PIANO DIRETTORE 2000

La Legislazione Speciale per Venezia ha come obiettivo la salvaguardia fisica, ambientale e socio-economica di Venezia e della sua Laguna.

A tal fine essa assegna compiti diversi alle Amministrazioni in funzione delle specifiche competenze: allo Stato spettano le azioni volte alla salvaguardia fisica, ai Comuni di Venezia e Chioggia le azioni volte alla rivitalizzazione socio-economica dell'area, alla Provincia di Venezia la regolamentazione della pesca, mentre alla Regione del Veneto sono sostanzialmente demandati i compiti relativi al disinquinamento.

Il Piano Direttore 2000 - Piano per la prevenzione dell'inquinamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia, approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 24 del 1 marzo 2000, individua le strategie di disinquinamento più opportune ed efficienti per conseguire gli obiettivi di qualità per le acque della Laguna e dei corsi d'acqua in essa sversanti.

Il Piano Direttore 2000 ha l'efficacia propria di un piano di settore del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), integrando, in particolare, il Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (P.A.L.A.V.) sotto il profilo del disinquinamento relativamente anche al territorio del Comune di Chioggia.

Il Piano Direttore si correla inoltre con il "Piano Regionale di Risanamento delle Acque" (PRRA), redatto ai sensi della L. 319/1976 ed approvato nel 1989, del quale conferma e precisa con maggior dettaglio gli orientamenti in materia di costruzione e gestione dei sistemi fognari nell'area lagunare.

Pur nella consapevolezza della necessità di affrontare in maniera unitaria e coordinata tutte le problematiche del disinquinamento e del recupero ambientale della Laguna, le specifiche competenze attribuite alla Regione del Veneto dalla Legge Speciale e la conseguente legislazione regionale configurano il Piano Direttore 2000 come uno strumento in cui sono contenute prioritariamente le azioni di prevenzione dell'inquinamento e di risanamento delle acque del Bacino Scolante.

Il territorio del Bacino Scolante (nella sua perimetrazione ufficiale approvata con D.C.R. n. 23 del 7.05.2003) interessa quattro province del Veneto:

- Venezia, con 28 comuni,
- Treviso, con 22 comuni,
- Padova, con 54 comuni,
- Vicenza, con 4 comuni,

per un totale di 108 comuni comprendendo anche il Comune di Chioggia.

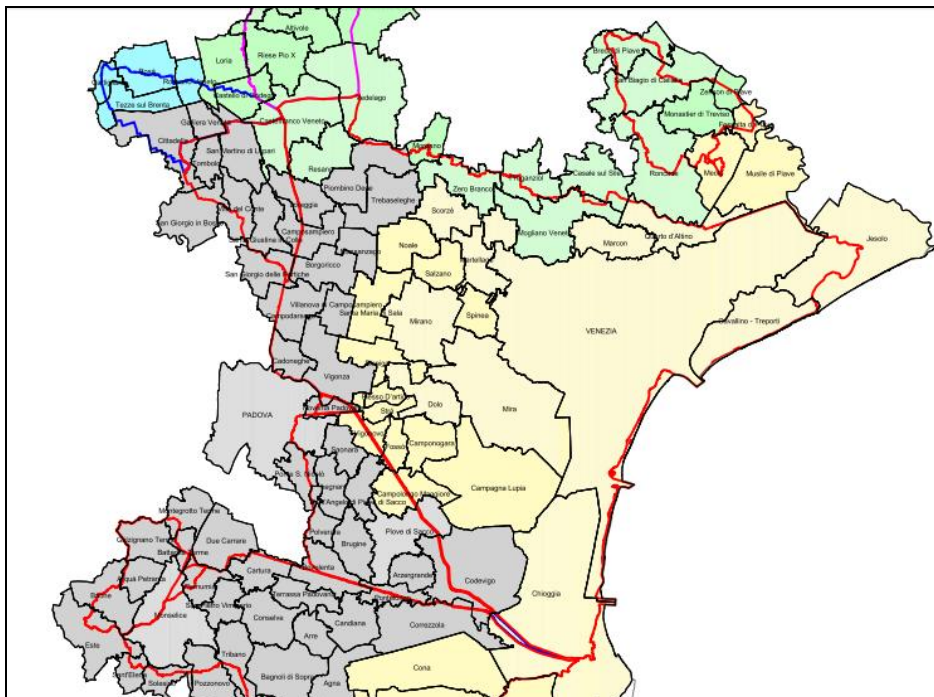


Figura 2 – Carta del Bacino Scolante nella Laguna di Venezia

Sulla base dello Stato dell'Ambiente presentato, il Piano definisce le linee guida e le strategie operative per raggiungere gli obiettivi di qualità assunti dal Piano.

Il Piano entra inoltre nel merito dei singoli settori di intervento - civile ed urbano, industriale, agricolo e zootecnico, territorio, abbattimento delle emissioni gassose,

smaltimento dei rifiuti - analizzando le diverse azioni da intraprendere e per ognuna di esse sono proposti schemi progettuali, modalità applicative ed operative, esempi già realizzati.

È descritto, inoltre, il progetto del Sistema di monitoraggio del Bacino Scolante, strumento di verifica del raggiungimento degli obiettivi di risanamento.

Il Piano Direttore individua i seguenti obiettivi principali:

- a) l'abbattimento dei carichi di nutrienti sversati in Laguna a circa 3000 t/a di azoto e 300 t/a di fosforo, ciò che dovrebbe consentire di assicurare stabilmente alla Laguna le caratteristiche di mesotrofia che le sono tipiche. Tali caratteristiche saranno assicurate inoltre dal raggiungimento in Laguna del valore guida per l'azoto disciolto totale stabilito dal D. M. ambiente e dalla l. p. 23 aprile 1998 e recepito dal Piano, pari a 200 µg/l.
- b) il raggiungimento, per i microinquinanti, di concentrazioni nelle componenti della rete trofica dell'ecosistema costantemente inferiori ai valori limite che ne consentono il consumo umano. A questo proposito si ritiene di dover comunque intervenire da una parte sulle fonti dei carichi di microinquinanti con lo scopo di minimizzare l'apporto e soprattutto garantire la sicurezza nei confronti di sversamenti accidentali e sovraccarichi temporanei, dall'altra sui meccanismi di abbattimento e adsorbimento all'interno dei sistemi di disinquinamento artificiali e naturali.

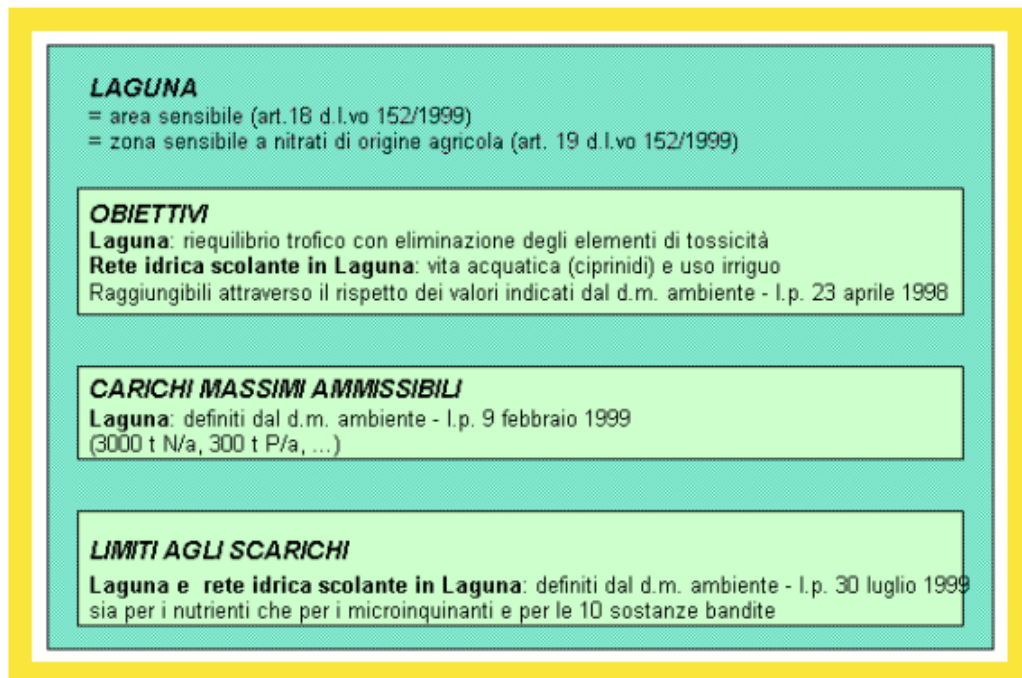


Figura 3 - Obiettivi di qualità, carichi massimi e limiti agli scarichi assunti dal Piano Direttore 2000 nel rispetto dei decreti interministeriali 1998-99

Per raggiungere gli obiettivi identificati dal Piano sono definite le Linee Guida e le Strategie Operative che derivano dall'analisi del bilancio delle portate e dei carichi recapitati in Laguna.

Le Linee Guida possono essere così sintetizzate:

- assunzione di obiettivi realistici di riduzione dei carichi per ogni settore (civile, urbano diffuso, industriale, agricolo, zootecnico), estendendo alcune azioni anche alle aree di ricarica delle falde esterne al bacino;
- consolidamento dei risultati ottenuti in termini di affidabilità e sicurezza nell'abbattimento dei carichi nutrienti e microinquinanti;
- potenziamento della capacità autodepurativa della rete idrica per l'abbattimento dei carichi residui;
- realizzazione di sistemi di protezione della Laguna, costituiti dal Progetto Integrato Fusina e da fasce di protezione lungo la gronda lagunare (fitobiodepurazione) o diversioni parziali, ad integrazione delle azioni intraprese sul territorio del bacino;
- monitoraggio per verificare l'effettiva efficacia delle azioni intraprese ed eventualmente ritrarne gli effetti.

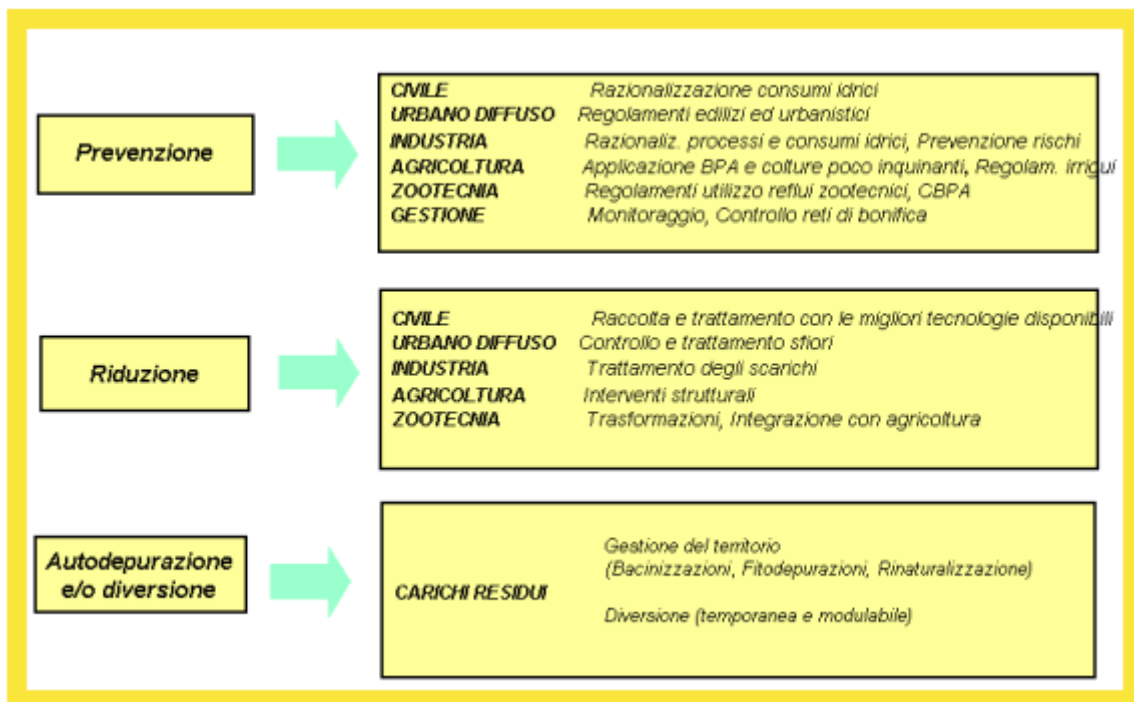


Figura 4 - Schema della strategia globale degli interventi

Per ciò che concerne le Strategie Operative, esse riguardano:

- gli scarichi diretti in laguna;
- gli apporti dalla rete idraulica del bacino scolante;
- regime di magra;
- regime di piena.

Il Piano ha individuato tra le azioni di prevenzione azioni di tipo normativo, indirizzate ad intervenire per quanto possibile sulla generazione dei carichi inquinanti.

Nello specifico esse riguardano l’emanazione di normative regionali specifiche di settore, ad integrazione o modifica degli strumenti legislativi esistenti, che nelle linee generali consentono di ridurre le portate di acque bianche nelle reti fognarie, di migliorare l’efficienza delle stesse, di ridurre il consumo idrico ai fini irrigui e lo spargimento di liquame zootecnico, e di promuovere l’utilizzo in campo agricolo dei fanghi da depurazione civile.

Per il settore civile ed industriale, in particolare, è previsto quanto segue.

a) Controllo dei deflussi dei suoli urbanizzati:

- i deflussi di acque meteoriche vanno separati dai reflui civili di origine domestica, artigianale, commerciale e industriale;
- la consegna nella rete idrica superficiale di sgrondo (fognature bianche e fosse consortili) dei deflussi di acque meteoriche deve essere ridotta e ritardata in modo da sfalsare i tempi dei picchi di piena consegnati nella rete drenante;
- le urbanizzazioni devono prevedere idonei sistemi per non ridurre eccessivamente la permeabilità dei suoli urbanizzati e per ritardare la consegna dei deflussi;
- dovranno essere fornite indicazioni sul massimo rapporto di impermeabilizzazione dei suoli, modulate in rapporto alle principali destinazioni d’uso del suolo (quali ad esempio residenze, pubblici esercizi, commercio, terziario, artigianato, parcheggi);
- le disposizioni di cui sopra si applicano alle nuove urbanizzazioni e per i progetti di sostanziale rifacimento di reti esistenti. Saranno istituiti incentivi finanziari per l’adeguamento di strutture pubbliche e di strutture private esistenti qualora si adeguino alle suddette disposizioni in anticipo rispetto al termine temporale che sarà fissato con apposita legge.

b) Allacciamento alle fognature;

c) Adeguamento delle tariffe relative al consumo idropotabile.

Lo studio di compatibilità idraulica che accompagna il progetto, recita quanto a seguire.

“L’area di intervento è sita in pieno centro di Sottomarina, su zona non servita da consorzio di Bonifica ma unicamente da fognatura di tipo misto; nel caso di specie, come evidenziato sopra, l’area è servita da una fognatura bianca recapitante in Laguna e alla pubblica fognatura vengono conferite esclusivamente le acque di prima pioggia provenienti dal sistema predisposto dal Magistrato alle Acque.

Fino al 2005 il terreno in proprietà sgrondava naturalmente verso la Laguna del Lusenzo, successivamente, a seguito dei lavori di difesa dalle acque alte di Sottomarina, eseguiti dal Magistrato alle Acque di Venezia per tramite del proprio concessionario Consorzio Venezia Nuova, che hanno portato al completo rifacimento della banchina, le acque sono state raccolte e convogliate da apposita rete fognaria bianca.

Tale intervento di collettamento, eseguito dal Consorzio Venezia Nuova stesso tramite la posa di un’apposita griglia lungo tutto il fronte della vecchia banchina, conduce le acque verso nord in zona “porticciolo di San Felice” ove è presente un sistema di raccolta delle acque di prima pioggia e successivamente di sfioro delle portate di supero in Laguna.

L’intervento in oggetto, consistente in un generale riassetto dei volumi edilizi, di fatto non va a modificare le aree impermeabilizzate ne tantomeno i coefficienti di deflusso, pertanto le portate addotte alla rete fognaria bianca restano invariate rispetto a quanto progettato e dimensionato da parte del Magistrato alle Acque.

.....

Sulla base delle valutazioni di cui sopra, considerando che l’intervento in oggetto non va a mutare le caratteristiche idrauliche dell’area e che appare verificato il dimensionamento delle opere di competenza del Magistrato alle Acque recapitanti in Laguna (previa raccolta delle acque di prima pioggia),, l’intervento risulta compatibile”

L’allaccio alla rete fognaria pubblica è previsto in via San Felice, dove sono attualmente presenti un pozzetto ispezionabile ed un collettore, con deflusso in direzione Sud.

Infine, visti i ripetitivi fenomeni di allagamento della zona San Felice a seguito di rovesci eccezionali, si predispone una linea di raccolta delle acque meteoriche indipendente, che convoglierà direttamente in laguna.

4. PIANO TUTELA DELLE ACQUE

Il Piano di Tutela delle Acque, approvato con D.C.R. n. 107 del 5 novembre 2009 ed elaborato ai sensi del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, art. 121, costituisce lo specifico piano di settore in materia di tutela e gestione delle acque.

Il Piano individua i corpi idrici significativi e i relativi obiettivi di qualità ambientale, i corpi idrici a specifica destinazione e i relativi obiettivi funzionali nonché gli interventi atti a garantire il loro raggiungimento o mantenimento e le misure di tutela qualitativa e quantitativa, fra loro integrate e distinte per bacino idrografico; identifica altresì le aree sottoposte a specifica tutela e le misure di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento.

Le norme di Piano sono prescrizioni vincolanti per amministrazioni ed enti pubblici, per le autorità d'ambito territoriale ottimale di cui all'articolo 148 del D. Lgs. n. 152/2006 e per i soggetti privati. Esse disciplinano gli scarichi delle acque reflue urbane, delle acque reflue domestiche e di quelle ad esse assimilabili, e gli scarichi di acque reflue industriali. Disciplinano altresì le acque meteoriche di dilavamento, le acque di prima pioggia e le acque di lavaggio.

In base all'art. 20 delle N.T.A., gli agglomerati con un numero di abitanti equivalenti superiore o uguale a 2000 devono essere provvisti di reti fognarie per le acque reflue urbane.

L'art. 39 norma le acque meteoriche di dilavamento, acque di prima pioggia e acque di lavaggio. Per le superfici scoperte di qualsiasi estensione, facenti parte delle tipologie di insediamenti elencate in Allegato F, ove vi sia la presenza di:

- a) depositi di rifiuti, materie prime, prodotti, non protetti dall'azione degli agenti atmosferici;
- b) lavorazioni;
- c) ogni altra attività o circostanza,

che comportino il dilavamento non occasionale e fortuito di sostanze pericolose e pregiudizievoli per l'ambiente come indicate nel presente comma, che non si esaurisce con le acque di prima pioggia, le acque meteoriche di dilavamento, prima del loro scarico, devono essere trattate con idonei sistemi di depurazione e sono soggette al rilascio dell'autorizzazione allo scarico prevista dall'articolo 113, comma 1, lettera b) del D. Lgs. n. 152/2006 ed al rispetto dei limiti di emissione, nei corpi idrici superficiali o sul suolo o in fognatura, a seconda dei casi, di cui alle tabelle 3 o 4, a seconda dei casi, dell'allegato 5 alla parte terza del D. Lgs 152/2006, o dei limiti adottati dal gestore della rete fognaria.

Per la Laguna di Venezia resta salvo quanto disposto dalla specifica normativa vigente e dal "Piano per la Prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino

idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000”, approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 24 del 1 marzo 2000 e successive modifiche e integrazioni. Per quanto non previsto dalla suddetta disciplina, si applica quanto disposto dal Piano di Tutela delle Acque.

Il Piano indica le misure atte a conseguire, entro il 22 dicembre 2015, i seguenti obiettivi di qualità ambientale:

- a) i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei devono raggiungere l’obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato “buono”, come definito dalla Direttiva 2000/60/CE e dall’Allegato 1 del D. Lgs. n. 152/2006,
- b) ove esistente deve essere mantenuto lo stato di qualità ambientale “elevato”;
- c) devono comunque essere adottate tutte le misure atte ad evitare un peggioramento della qualità dei corpi idrici classificati.

Tra le Aree Sensibili, e quindi tra le aree che necessitano di una specifica tutela, sono individuati la Laguna di Venezia e i corpi idrici ricadenti all’interno del bacino scolante ad essa afferente, area individuata con il “Piano per la prevenzione dell’inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000”, la cui delimitazione è stata approvata con deliberazione del Consiglio regionale n. 23 del 7 maggio 2003; gli scarichi di acque reflue urbane che recapitano in area sensibile sia direttamente che attraverso bacini scolanti, e gli scarichi di acque reflue industriali, che recapitano in aree sensibili direttamente, sono soggetti al rispetto delle prescrizioni e dei limiti ridotti per Azoto e Fosforo.

Le N.T.A. prevedono una particolare disciplina per eventuali superfici scoperte nella quale si svolgano attività che comportino il dilavamento non occasionale e fortuito di sostanze pericolose e pregiudizievoli per l’ambiente, che non si esaurisce con le acque di prima pioggia.

A tal fine si ricorda che la darsena non fornisce servizio di rimessaggio o di riparazione dei natanti.

5. PIANO FAUNISTICO VENATORIO REGIONALE

Il Piano faunistico venatorio regionale, sulla base dei criteri dettati dall’art. 10 della Legge 157/92, è stato approvato dal Consiglio Regionale su proposta della Giunta Regionale ed ha validità di cinque anni, come previsto dall’art. 8 della Legge regionale 9 dicembre 1993, n. 50.

Il Piano, corredato dalla relativa cartografia e dal regolamento di attuazione, ha i seguenti contenuti e finalità:

- attuazione della pianificazione faunistico venatoria mediante il coordinamento dei Piani provinciali (adeguato, ove necessario, ai fini della tutela degli interessi ambientali e di ogni altro interesse regionale);
- criteri per l'individuazione dei territori da destinare alla costituzione delle Aziende faunistico venatorie, delle Aziende agri-turistico-venatorie e dei Centri privati di riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale;
- schema di Statuto degli Ambiti territoriali di caccia;
- indice di densità venatoria minima e massima per gli Ambiti territoriali di caccia;
- modalità di prima costituzione dei Comitati direttivi degli Ambiti territoriali di caccia e dei Comprensori alpini, loro durata, norme relative alla loro prima elezione e rinnovo;
- criteri e modalità per l'utilizzazione del fondo regionale per la prevenzione ed i danni prodotti dalla fauna selvatica e nell'esercizio dell'attività venatoria, previsto dall'art. 28 della L.R. 50/93;
- disciplina dell'attività venatoria nel territorio lagunare vallivo;
- criteri per l'assegnazione del contributo ai proprietari e conduttori di fondi rustici ai fini dell'utilizzo degli stessi nella gestione programmata della caccia, di cui al comma 1 dell'art. 15 della Legge 157/92.

Con Legge Regionale n. 1 del 5.1.2007 (BUR n. 4 del 9.1.2007), modificata dalla DGR n. 2463 del 4/08/2009, è stato approvato il nuovo Piano Faunistico venatorio regionale 2007/2012, avente validità quinquennale.

Con Legge Regionale n. 1 del 1.2.2013 la validità del Piano Faunistico venatorio regionale è stata rideterminata al 30.9.2013.

Il Piano Faunistico venatorio è costituito dai seguenti documenti:

- Allegato A - Regolamento di attuazione (aggiornato ad agosto 2009);
- Allegato B - Cartografia (aggiornato ad agosto 2009);
- Allegato C - Quadro riepilogativo regionale (aggiornato ad agosto 2009);
- Allegato D - Quadro di sintesi delle misure di attenuazione previste dalla valutazione di incidenza (aggiornato ad agosto 2009);
- Allegato E - DGR n. 2371 del 27 luglio 2006 'Direttiva 92/43/CEE e 79/409/CEE. DPR 8 settembre 1997, n. 357 - Approvazione del documento relativo alle misure

di conservazione per le Zone di protezione speciale ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE e del DPR n. 357/1997.”.

L'allegato B inserisce l'area oggetto di intervento tra i territori vallivi di laguna ed è inserito nell'ambito territoriale di caccia Ve5 ed è prossimo ad un'Oasi di protezione della caccia.

6. PIANO FAUNISTICO VENATORIO PROVINCIALE (2007 – 2012)

Alla data di redazione del presente documento non è ancora avvenuta l'approvazione del nuovo Piano.

L'art. 117 della Costituzione, così come modificato dall'art. 3 della L. cost. n. 3 del 18 ottobre 2001, stabilisce che “spetta alle Regioni la potestà legislativa in riferimento ad ogni materia non espressamente riservata alla legislazione dello Stato”, tra le quali la caccia.

L'art. 19, comma 1, del D. Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000 stabilisce, tuttavia, che “spettano alla provincia le funzioni amministrative di interesse provinciale che riguardino vaste zone intercomunali o l'intero territorio provinciale nei seguenti settori: (...); f) caccia e pesca nelle acque interne; (...)”. L'art. 20, comma 1, dello stesso D. Lgs. n. 267/2000 stabilisce, inoltre, che “la Provincia: (...); b) concorre alla determinazione del programma regionale di sviluppo e degli altri programmi e piani regionali secondo norme dettate dalla legge regionale; (...)”.

Il Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia fa, pertanto, riferimento alla normativa regionale in materia faunistico - venatoria e, in particolare, al contenuto della L.R. del Veneto n. 50 del 9 dicembre 1993 avente per oggetto “Norme per la protezione della fauna selvatica e per il prelievo venatorio”.

In particolare l'art. 9, comma 2 della L. R. 50/1993 prevede che “i piani [*faunistico-venatori provinciali*] hanno durata quinquennale e prevedono:

- a) le oasi di protezione;
- b) le zone di ripopolamento e cattura;
- c) i centri pubblici di riproduzione di fauna selvatica allo stato naturale;
- d) le zone e i periodi per l'addestramento, l'allenamento e le gare di cani anche su fauna selvatica allo stato naturale o con abbattimento di fauna di allevamento appartenente a specie cacciabili, la cui gestione può essere affidata ad associazioni venatorie e cinofile ovvero ad imprenditori agricoli singoli o associati;

- e) i criteri e il procedimento per la determinazione del risarcimento, in favore dei conduttori di fondi rustici, per i danni arrecati dalla fauna selvatica alle produzioni agricole, di acquacoltura e alle opere approntate sui fondi vincolati per gli scopi di cui alle lettere a), b) e c);
- f) i criteri e il procedimento per la determinazione degli incentivi in favore dei proprietari o conduttori dei fondi rustici singoli o associati, che si impegnino alla tutela e al ripristino degli “habitat” naturali e all’incremento della fauna selvatica nelle zone di cui alle lettere a) e b);
- g) l’identificazione delle zone in cui sono collocabili gli appostamenti fissi, tenuto conto anche di quelli autorizzati alla data di entrata in vigore della legge n. 157/1992;
- h) l’identificazione dei valichi montani interessati dalle rotte di migrazione dell’avifauna;
- i) programmi di miglioramento ambientale, volti a favorire la riproduzione naturale e la sosta di fauna selvatica, comprendenti eventuali progetti di valorizzazione del territorio presentati da singoli proprietari o conduttori di fondi, a norma del comma 4 dell’art. 23 della legge n. 157/1992, nonché iniziative di ripristino di biotopi con particolare riguardo ai territori di cui alle lettere a) e b);
- j) programmi di immissione di fauna selvatica anche tramite la cattura da attuare con la collaborazione delle associazioni venatorie, di selvatici presenti in soprannumero in parchi nazionali e regionali ed in altri ambiti faunistici, salvo accertamento delle compatibilità genetiche da parte dell’INFS e sentite le strutture regionali delle organizzazioni professionali agricole, presenti nel comitato tecnico faunistico-venatorio nazionale di cui all’art. 8 della legge n. 157/1992”.

L’area oggetto del presente studio è inserita nell’Ambito Territoriale di Caccia Ve5 denominato “Lagunare Veneziana”. Ai sensi dell’Art. 1 del Regolamento di Attuazione, l’ambito territoriale di caccia è una struttura di tipo associativo senza fini di lucro, con interesse pubblico per la rilevanza degli scopi perseguiti, che opera a fini di gestione faunistico-venatoria del territorio all’interno di confini fissati dal piano faunistico-venatorio regionale, sotto il controllo della provincia. Il perimetro dell’A.T.C. Ve5 coincide, per buona parte, a quello relativo alla ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia”

La cartografia riporta, inoltre, il perimetro delle Oasi di Protezione “Laguna sud” e “Ca Roman”.

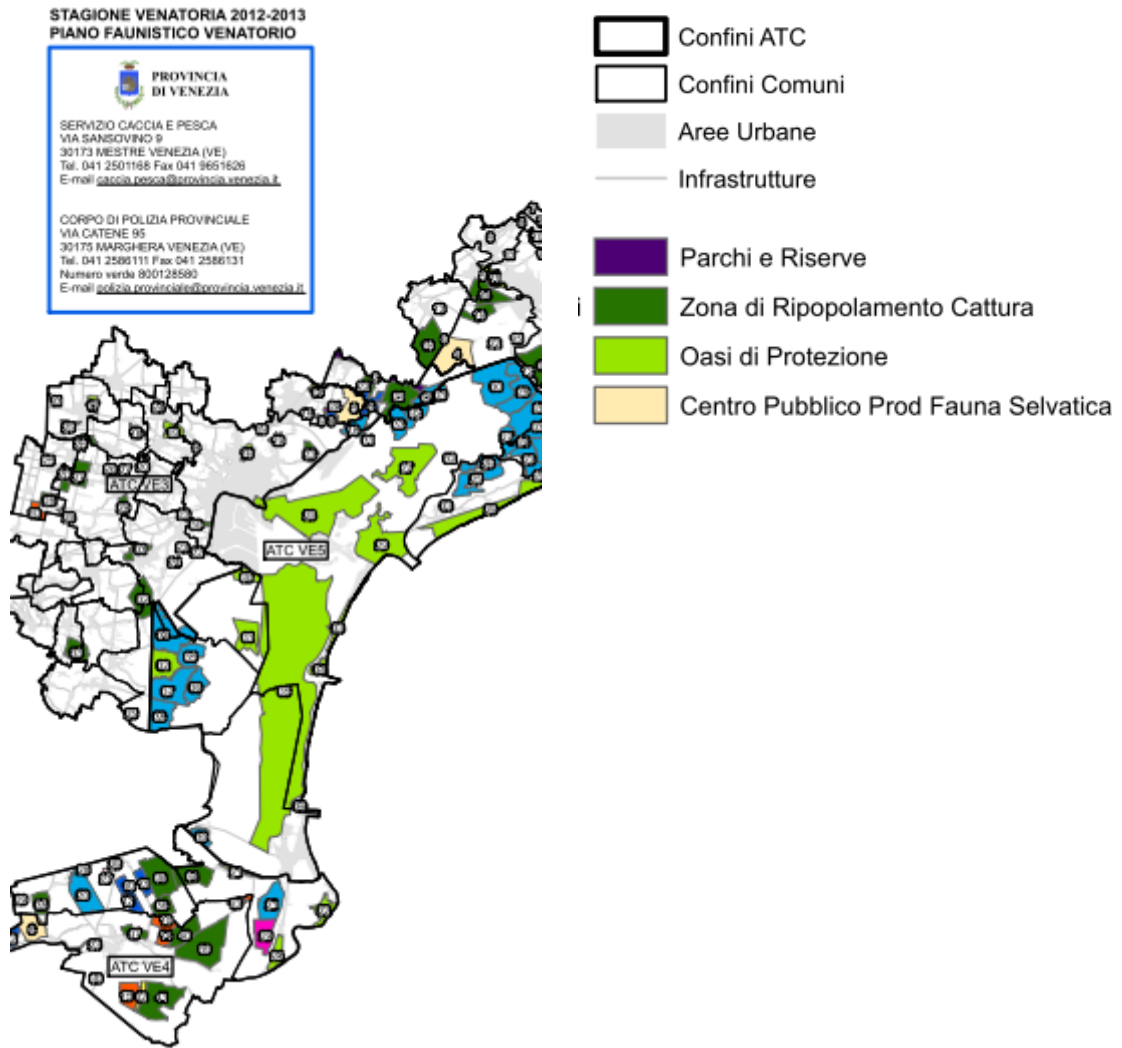


Figura 5 – Ambiti Territoriali di Caccia della Provincia di Venezia

Ai sensi dell'art. 28 del Regolamento di Attuazione, le oasi di protezione poste all'interno dell'azienda faunistico - venatoria che ricadono in territorio lagunare e vallivo, istituite ai sensi dell'articolo 29, comma 5 della legge regionale 9 dicembre 1993, n. 50, sono gestite dal concessionario dell'azienda medesima. Il concessionario è tenuto ad assicurare, a proprie cure e spese, la protezione, la sosta e la riproduzione della fauna entro il perimetro dell'oasi, nonché a provvedere all'alimentazione di soccorso della fauna acquatica in caso di avverse condizioni atmosferiche.

Per la Stagione Venatoria 2012-2013 vigeva inoltre il divieto temporaneo di caccia in località di notevole interesse turistico.

7. PIANO PROVINCIALE PER LA GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI

Nella seduta del Consiglio Provinciale del 20 dicembre 2007 è stato approvato, con alcuni emendamenti, l'aggiornamento al Piano di gestione dei rifiuti urbani. Tale aggiornamento recepisce le modifiche introdotte dal D. Lgs. 152/2006, in particolare per quanto riguarda gli obiettivi di raccolta differenziata e i criteri per l'individuazione delle aree non idonee all'insediamento.

Per ciò che concerne l'area di nostro interesse, essa è inserita tra le aree sottoposte a Vincolo Paesaggistico ed in area esondabile da mareggiate.

La presenza del Vincolo Paesaggistico esclude la realizzazione di impianti appartenenti ad ogni tipologia impiantistica nell'area.

Il Piano effettua una ricognizione (al 2005) della modalità di raccolta dei rifiuti solidi urbani che avviene, in tutto il territorio comunale, secondo il sistema stradale a doppio cassonetto. Ciò significa che il conferimento della frazione umida avviene attraverso appositi bidoni stradali (generalmente di volume variabile dai 120 ai 360 litri) affiancati ai contenitori per la raccolta del rifiuto secco non riciclabile. In questo tipo di sistema la raccolta dei rifiuti secchi riciclabili avviene generalmente attraverso cassonetti, campane o altri tipi di contenitori stradali.

8. PIANO REGIONALE TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA

Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera è stato approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale con D.G.R. n. 57 dell'11 novembre 2004.

Il Decreto Legislativo n. 351/99 "*Attuazione della direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente*" assegna alla Regione il compito di valutare la qualità dell'aria al fine di individuare le zone del territorio regionale a diverso grado di criticità in relazione ai valori limite previsti dalla normativa in vigore per i diversi inquinanti atmosferici. Tale valutazione è contenuta, in forma preliminare, nel PRTRA unitamente ad una prima identificazione e classificazione delle zone del territorio regionale che presentano un livello di criticità diversificata rispetto alla qualità dell'aria.

Con questo strumento la Regione fissa inoltre le linee che intende percorrere per raggiungere elevati livelli di protezione ambientale nelle *zone critiche di risanamento*.

A partire dall'analisi dello stato di qualità dell'aria, per ognuno degli inquinanti SO₂, NO₂, O₃, CO, PM₁₀, benzene e IPA, sono state individuate le postazioni nelle quali si sono verificati superamenti del valore limite e soglie di allarme. In corrispondenza delle aree nelle

quali tali stazioni sono ubicate, dovranno essere applicati precisi provvedimenti, azioni dirette e azioni integrate per il miglioramento dello stato di qualità dell'aria.

I dati utilizzati sono i dati della rete di Rilevamento della qualità dell'Aria relativamente al periodo 1996-2001 per quanto riguarda i parametri convenzionali (SO₂, NO₂, CO, O₃) e al triennio 1999 – 2001 per quel che riguarda i parametri non convenzionali (PM10, benzene, IPA). Il D. Lgs. 351/99 e il successivo D. M. 60/02 hanno previsto che le informazioni provenienti dai punti di campionamento in siti fissi possano essere integrate con quelle provenienti da altre fonti di informazione.

Una volta effettuata la valutazione della qualità dell'aria attraverso l'individuazione di zone a diverso grado di criticità rispetto ai valori limite previsti dalla normativa per i diversi inquinanti atmosferici, alla Regione spetta il compito di individuare le zone nelle quali:

- il livello di uno o più inquinanti comportano il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme; in queste zone andranno applicati i Piani di Azione;
- i livelli di uno o più inquinanti eccedono il valore limite aumentato del margine di tolleranza o sono compresi tra il valore limite e il valore limite aumentato del margine di tolleranza; in queste zone dovranno essere applicati i Piani di Risanamento;
- livelli degli inquinanti sono inferiori al valore limite e sono tali da non comportare il rischio del superamento degli stessi; in queste altre zone andranno applicati i Piani di Mantenimento.

A partire dall'analisi dello stato di qualità dell'aria si sono individuate le postazioni nelle quali si sono verificati superamenti del valore limite e soglie di allarme. In corrispondenza delle aree nelle quali tali stazioni sono ubicate, vengono applicati precisi provvedimenti, azioni dirette e azioni integrate, per il miglioramento dello stato di qualità dell'aria.

Le aree ricadenti nella zona A, per specifico inquinante, sono caratterizzate dal superamento dei valori limite aumentati del margine di tolleranza e/o delle soglie di allarme (nel caso in cui siano previste); in zona B rientrano le aree per le quali sono stati registrati superamenti dei valori limite (senza margine di tolleranza); infine appartengono alla zona C le aree considerate a basso rischio di superamento dei valori limite (assenza di superamenti o superamenti relativi a uno o due anni non recenti). A differenza dell'O₃, per SO₂ e NO₂ non è stata considerata la soglia di allarme in quanto non è mai stata superata.

In particolare:

- per l' SO₂:
 - ricadono in zona A le aree in corrispondenza delle quali si sono verificati, per almeno 3 anni, più di 24 superamenti della soglia oraria aumentata del margine di tolleranza (440 µg/m³ per il 2002) e/o il superamento della soglia giornaliera di 125 µg/m³;
 - ricadono in zona B le aree in corrispondenza delle quali si sono verificati, per almeno 3 anni, più di 24 superamenti della soglia oraria di 350 µg/m³;
 - ricadono in zona C le restanti aree.
- per l'NO₂
 - ricadono in zona A le aree in corrispondenza delle quali si sono verificati, per almeno 3 anni, più di 18 superamenti della soglia oraria aumentata del margine di tolleranza (280 µg/m³) e/o il superamento del valore limite annuale aumentato del margine di tolleranza (56 µg/m³);
 - ricadono in zona B le aree in corrispondenza delle quali si sono verificati per almeno 3 anni, più di 18 superamenti della soglia oraria di 200 µg/m³ e/o il superamento del valore limite annuale di 50 µg/m³;
 - ricadono in zona C le restanti aree.
- per l'O₃
 - ricadono in zona A le aree in corrispondenza delle quali si sono verificati, per almeno 3 anni, superamenti della soglia di allarme (240 µg/m³ per almeno 3 ore consecutive) e più di 25 superamenti del valore bersaglio di 120 µg/m³;
 - ricadono in zona B le aree in corrispondenza delle quali si sono verificati, per almeno 3 anni, più di 25 superamenti del valore bersaglio di 120 µg/m³;
 - ricadono in zona C le restanti le aree.
- per il CO
 - ricadono in zona A le aree in corrispondenza delle quali si sono verificati, per almeno 3 anni, il superamento del valore limite aumentato del margine di tolleranza (16 mg/m³ per il 2002);
 - ricadono in zona B le aree in corrispondenza delle quali si sono verificati, per almeno 3 anni, il superamento del valore limite di 10 mg/m³;
 - ricadono in zona C le restanti aree.

- per il benzene (per il quale non si hanno serie storiche più lunghe di 3 anni)
 - ricadono in zona A le aree in corrispondenza delle quali si sono verificati superamenti del valore limite annuale aumentato del margine di tolleranza ($10\mu\text{g}/\text{m}^3$, valido fino al 31.12.05);
 - ricadono in zona B le aree in corrispondenza delle quali si sono verificati superamenti del valore limite annuale di $5\mu\text{g}/\text{m}^3$;
 - ricadono in zona C le restanti aree.
- per il PM_{10} (per il quale non si hanno serie storiche più lunghe di 3 anni)
 - ricadono in zona A le aree in corrispondenza delle quali si sono verificati più di 35 superamenti del valore limite giornaliero aumentato del margine di tolleranza ($65\mu\text{g}/\text{m}^3$ per il 2002) e/o il superamento del valore limite annuale aumentato del margine di tolleranza ($44.8\mu\text{g}/\text{m}^3$ per il 2002);
 - ricadono in zona B le aree in corrispondenza delle quali si sono verificati più di 35 superamenti del valore limite giornaliero di $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ e/o il superamento del valore limite annuale di $40\mu\text{g}/\text{m}^3$;
 - ricadono in zona C le restanti aree.
- per gli IPA (per i quali non si hanno serie storiche più lunghe di 3 anni)
 - ricadono in zona A e B le aree in corrispondenza delle quali si sono verificati superamenti del valore limite annuale di $1\text{ng}/\text{m}^3$;
 - ricadono in zona C le restanti aree.

La zonizzazione del territorio regionale non può essere tuttavia condotta solo attraverso tali verifiche puntuali, la cui significatività può essere molto limitata spazialmente.

Non essendo ancora disponibile un inventario delle emissioni, che consenta di ricostruire, Comune per Comune, secondo un intervallo temporale definito (ora, giorno, mese, anno), le emissioni degli inquinanti atmosferici di maggiore interesse (polveri PM, ossidi di azoto, precursori dell'ozono), né tanto meno una valutazione modellistica dei loro livelli di concentrazione al suolo, sono stati presi in considerazione, ai fini della zonizzazione anche i seguenti criteri territoriali:

- il numero degli abitanti;
- la densità di popolazione;
- la localizzazione delle aree produttive di maggiore rilievo.

In base ai criteri sopra descritti, il Comune di Chioggia è stato inserito tra:

- le Zone A (in cui applicare i Piani d’Azione) per:
 - il PM₁₀ (in quanto Comune con più di 20.000 abitanti);
 - gli IPA (come sopra);
- le Zone B (nelle quali applicare i Piani di Risanamento) per:
 - il benzene (in quanto comune con più di 20.000 abitanti);
 - il biossido di azoto (come sopra);
- le Zone C (nelle quali applicare i Piani di Mantenimento) per:
 - biossido di zolfo (tutto il territorio regionale);
 - monossido di carbonio (stesse motivazioni indicate sopra).

Il Comune di Chioggia ha contestato le previsioni del P.R.T.R.A. limitandosi ad attivare alcune Azioni di Intervento per la riduzione della CO₂ e delle PM₁₀, intervenendo soprattutto sul fronte del traffico stradale.

9. PIANO PER LA GESTIONE DELLE RISORSE ALIEUTICHE DELLA PROVINCIA DI VENEZIA

Il piano per la gestione delle risorse alieutiche della provincia di Venezia è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale il 29.12.1999 ed ha lo scopo di conciliare la conservazione fisica della Laguna di Venezia con le modificazioni indotte della pesca, della vallicoltura e delle altre attività che vi si svolgono. Esso indica “i criteri e gli indirizzi per l’esercizio dell’attività di pesca e acquicoltura nelle acque marine interne, secondo principi di compatibilità ambientale e di congruità economica”.

Nell’ambito dello sfruttamento alieutico di specie marine, un ruolo particolarmente importante è quello svolto, in diverse parti del mondo, dagli ambienti acquatici di transizione, come estuari o lagune. Gli ambienti di transizione sono infatti caratterizzati da un’elevata produttività ecologica, conseguente ai notevoli e diversificati apporti di “energie sussidiarie” (carichi esterni ed interni di nutrienti, correnti di marea) e alla diversità di produttori primari. Per questi motivi, gli ambienti di transizione ed i tratti di mare ad esse prospicienti sono, in generale, tra le zone che forniscono le maggiori rese in termini di pescato commerciale. Sono in particolare gli habitat di basso fondale presenti all’interno di estuari e lagune che ospitano ogni anno elevatissimi numeri di giovanili di specie nectoniche marine, che dopo essersi accresciuti in questi ambienti tornano in mare, dove completano il loro ciclo biologico. Di conseguenza, la perdita di questi habitat particolari rappresenta una delle principali minacce

alla sostenibilità delle attività alieutiche, soprattutto in quelle regioni che sono caratterizzate da una grande estensione degli ambienti di transizione. Le minacce antropiche più importanti per i loro effetti sull'ecosistema e sulla biodiversità lagunare possono essere classificate in differenti categorie: inquinamento chimico (industrie, centri urbani), eutrofizzazione ed ipossia (popolazione residente, attività agricole e zootecniche, turismo), distruzione, alterazione e frammentazione fisica dell'habitat (scavo dei canali e scarico dei sedimenti, traffico acqueo, attività di pesca che comportano il disturbo dei fondali), introduzione di specie alloctone (traffico marittimo, pesca e acquicoltura), alterazione ed impoverimento dei popolamenti per prelievo diretto di organismi (attività alieutica e attività venatoria). Oltre che sulla biodiversità lagunare, la perdita degli habitat ha sicuramente ripercussioni dirette anche sulle risorse alieutiche e lagunari, e potrebbe essere una delle cause, se non la causa principale, del calo delle produzioni alieutiche lagunari. La gestione alieutica deve quindi essere indirizzata in modo tale da eliminare o almeno mitigare gli effetti sugli habitat, ma al tempo stesso è evidente che le rese alieutiche dipendono in buona misura anche da scelte gestionali e da usi dell'ambiente lagunare che nulla hanno a che fare con la pesca.

Le indicazioni programmatiche del piano possono essere così riportate:

1. Rivalutazione delle lagune della Provincia di Venezia, quali elementi cardine del sistema alieutico dell'Alto Adriatico e conseguente necessità di far pesare di più le competenze provinciali a livello regionale, nazionale ed internazionale.
2. Passaggio da un sistema di sfruttamento per libero accesso ad un sistema di allocazione di spazi e risorse, in particolare per l'allevamento e la pesca gestita di *Tapes philippinarum*.
3. Istituzione a tali fini di un Servizio di Monitoraggio dell'Ambiente e delle Risorse Alieutiche Lagunari con il compito di:
 - a) valutare la consistenza delle singole risorse;
 - b) valutare la congruità dei prelievi e proporre metodi di ottimizzazione;
 - c) valutare gli effetti ambientali dei sistemi di prelievo e proporre eventualmente sistemi di mitigazione;
 - d) suggerire azioni di qualificazione e/o riqualificazione e aggiornamento professionale degli addetti;
 - e) individuare ed indicare metodi e comportamenti idonei a conservare ed esaltare la qualità dei prodotti lagunari lungo tutto la filiera produttivo – commerciale;

- f) indicare metodi di illustrazione e divulgazione delle attività alieutiche provinciali;
 - g) suggerire forme di integrazione tra comparti economici differenti: pesca – turismo (turismo naturalistico e ittioturismo in laguna e in valle);
 - h) ideare ed illustrare azioni atte al mantenimento ed alla diffusione della cultura alieutica lagunare e della cultura dell'ambiente lagunare in genere.
4. Favorire la razionalizzazione delle produzioni e delle colture esistenti e la loro diversificazione anche con misure di integrazione tra attività marittime e attività lagunari.
 5. Sostenere la sperimentazione anche all'interno delle aziende e la collaborazione tra aziende ed istituzioni di ricerca applicata e di base.
 6. Agevolare gli accessi delle imprese e degli enti di ricerca a fonti di finanziamento provocando altresì politiche di sostegno e di rilancio del settore.
 7. Sostenere le attività tradizionali quali patrimonio irripetibile della cultura veneta e mediterranea.
 8. Illustrare e divulgare i principi a cui si informano le competenze alieutiche regionali colpendo con continuità, intransigenza e visibilità ogni abuso.

Al fine di accertare la consistenza del patrimonio ittico e la potenzialità produttiva delle acque, nonché stabilire i criteri ai quali deve attenersi la conseguente razionale coltivazione delle stesse, anche la Provincia di Venezia ha predisposto la propria Carta ittica articolata per bacini idrografici all'interno dei quali sono delimitate le zone omogenee.

Ai sensi della L. R. n. 19/98 lo specchio di Laguna su cui si affaccia l'area oggetto del presente studio è definita Zona C – salmastra. La Zona C comprende tutte le acque salate e salmastre ricadenti nelle aree della laguna di Venezia, della Lama del Morto e della laguna di Caorle e i corsi d'acqua contermini, così come da cartografia allegata alla Carta Ittica.

Il regolamento Provinciale per l'esercizio della pesca nelle acque interne e marittime della Provincia di Venezia regola la pesca professionale e dilettantistica nella Zona Salmastra C indicando attrezzi e modalità e le limitazioni con cui è ammessa la pesca in questo tipo di zona.

Il GRAL, acronimo di Gestione Risorse Alieutiche Lagunari, nasce nel luglio del 2005 per volontà della Provincia di Venezia con l'intento di rendere sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico l'attività di produzione di vongole. L'idea è evoluta sino a proporre

il GRAL come coordinatore di tutte le attività legate alla produzione ittica della Laguna di Venezia. Oggi la missione della società consortile pubblica è quella di favorire lo sviluppo delle economie locali legate alla pesca in un quadro di piena compatibilità ambientale e di qualità per i consumatori.

Sul sito del GRAL si sono reperite le cartografie relative alle aree in concessione con aggiornamento al 2011. Nella zona di interesse del presente studio non si rinvengono aree affidate in concessione per venericoltura.

10.RETE NATURA 2000

Con la Direttiva Habitat (Direttiva 92/42/CEE) è stata istituita la rete ecologica europea “Natura 2000”: un complesso di siti caratterizzati dalla presenza di habitat e specie animali e vegetali, di interesse comunitario (indicati negli allegati I e II della Direttiva), la cui funzione è quella di garantire la sopravvivenza a lungo termine della biodiversità presente sul continente europeo.

L’insieme di tutti i siti definisce un sistema strettamente relazionato da un punto di vista funzionale: la rete non è costituita solamente dalle aree ad elevata naturalità identificate dai diversi paesi membri, ma anche da quei territori contigui ad esse ed indispensabili per mettere in relazione ambiti naturali distanti spazialmente, ma vicini per funzionalità ecologica.

La Rete è costituita da:

- Zone a Protezione Speciale (ZPS), istituite ai sensi della Direttiva Uccelli (79/409/CEE) al fine di tutelare in modo rigoroso i siti in cui vivono le specie ornitiche contenute nell’allegato 1 della medesima Direttiva. Le ZPS sono istituite anche per la protezione delle specie migratrici non riportate in allegato, con particolare riferimento alle zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar. Gli stati membri richiedono la designazione dei siti, precedentemente individuati dalle regioni, al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione per la Conservazione della Natura, presentando l’elenco dei siti proposti accompagnato da un formulario standard correttamente compilato e da cartografia. Il Ministero dell’Ambiente trasmette poi successivamente i formulari e le cartografie alla Commissione Europea e da quel momento le Zone di Protezione Speciale entrano automaticamente a far parte di Rete Natura 2000.
- Siti di Importanza Comunitaria (SIC) istituiti ai sensi della Direttiva Habitat al fine di contribuire in modo significativo a mantenere o a ripristinare un habitat

naturale (allegato 1 della direttiva 92/43/CEE) o una specie (allegato 2 della direttiva 92/43/CEE) in uno stato di conservazione soddisfacente.

Gli stati membri definiscono la propria lista di Siti di Importanza Comunitaria proposti (pSIC) sulla base dei criteri individuati nell'articolo III della Direttiva 92/43/CEE. Per l'approvazione dei pSIC la lista è trasmessa formalmente alla Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente, unitamente, per ogni sito individuato, ad una scheda standard informativa completa di cartografia.

Spetta poi successivamente al Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, designare, con decreto adottato d'intesa con ciascuna regione interessata, i SIC elencati nella lista ufficiale come "Zone speciali di conservazione" (ZSC).

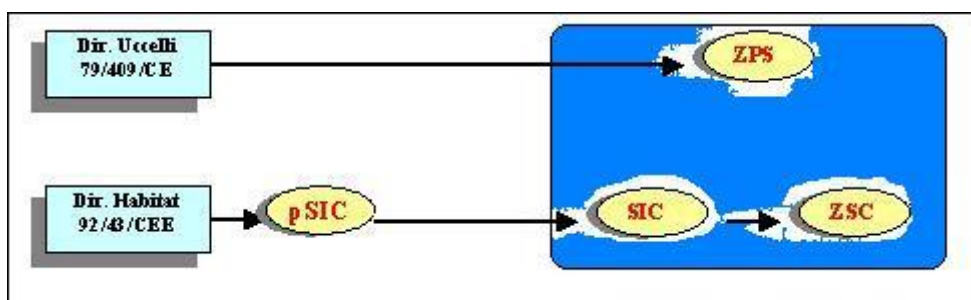


Figura 6 – Definizione di zone SIC e ZPS

L'attuazione della Direttiva «Habitat» è avvenuta in Italia attraverso il D.P.R. n.357 dell'8 settembre 1997, il quale prevede l'individuazione dei Siti di Importanza Comunitaria, avviata dal Ministero dell'Ambiente con il programma «Bioitaly» nell'ambito del regolamento europeo «Life».

Nella Regione del Veneto, attualmente, ci sono complessivamente 128 siti di rete Natura 2000, con 67 Z.P.S. e 102 S.I.C. variamente sovrapposti; la superficie complessiva è pari a 414.628 ettari (22,5% del territorio regionale) con l'estensione delle Z.P.S. pari a 359.835 ettari e quella dei S.I.C. a 369.656 ettari. È importante ricordare che ogni sito è contraddistinto da una scheda identificativa (formulario standard) che riporta tutte le informazioni sulle specie e sugli habitat presenti.

Con il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" l'Italia ha recepito la direttiva 92/43/CEE regolamentandone l'attuazione da parte dello Stato, delle Regioni e Province Autonome. Il decreto, oggetto di

contenzioso (causa C-143/02 commissione delle Comunità Europee contro la Repubblica Italiana, pervenuta a sentenza in data 20 marzo 2003), è stato di recente modificato e integrato, a conclusione di un complesso lavoro che ha coinvolto Ministero e Regioni, con l’emanazione del D.P.R. 12 marzo 2003, n. 120.

Un aspetto chiave nella conservazione dei siti, previsto dalla Direttiva Habitat (art. 6 Direttiva 92/42/CEE e art. 5 DPR 357/97), è la procedura di valutazione di incidenza avente il compito di tutelare la Rete Natura 2000 dal degrado o comunque da perturbazioni esterne che potrebbero avere ripercussioni negative sui siti che la costituiscono.

Sono sottoposti a valutazione di incidenza tutti i piani o progetti non direttamente connessi e necessari alla gestione dei siti di Rete Natura 2000, ma che possono avere incidenze significative su di essi (art. 6 comma 3 della Dir. 92/43/CEE). Inoltre sono sottoposti alla stessa procedura anche i progetti o i piani esterni ai siti, ma la cui realizzazione può interferire su di essi.

Il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 (Regolamento di attuazione della direttiva 92/43/CEE) prevede che nella pianificazione e programmazione territoriale si debba tenere conto della valenza naturalistico - ambientale dei siti di importanza comunitaria.

I proponenti di tali piani presentano al Ministero dell’ambiente, nel caso di piani a rilevanza nazionale, o alle regioni o alle province autonome di Trento e di Bolzano, nel caso di piani a rilevanza regionale o provinciale, una relazione documentata per individuare e valutare i principali effetti che il piano può avere sul sito di importanza comunitaria, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del medesimo.

L’area oggetto del presente studio è prossima alla Zona SIC IT3250030 “Laguna medio - inferiore di Venezia” ed alla ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia”. Il SIC IT3250030 “Laguna medio - inferiore di Venezia” è caratterizzato dalla presenza un complesso sistema di barene, canali, paludi, con ampie porzioni usate prevalentemente per l’allevamento del pesce e dei molluschi.

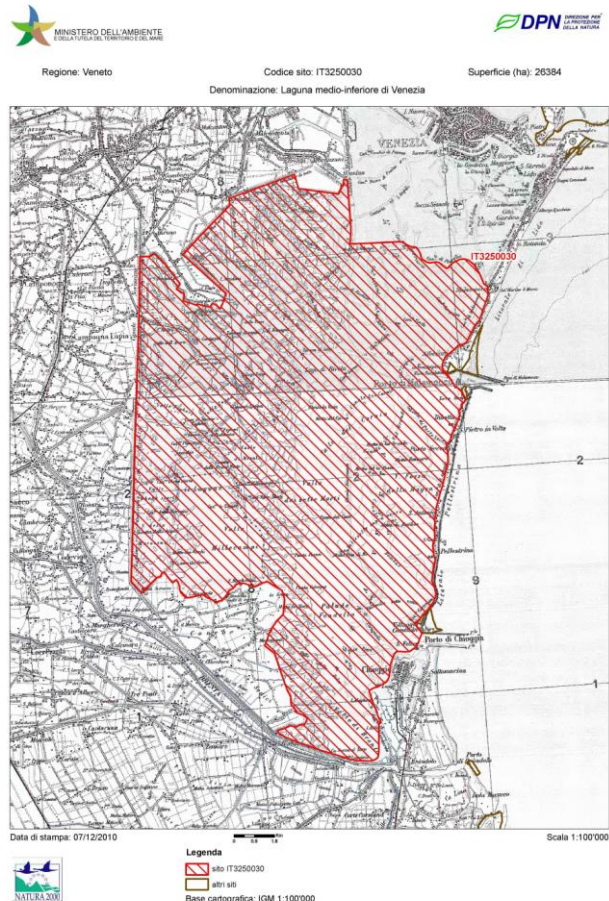


Figura 7 - SIC IT3250030 “Laguna medio - inferiore di Venezia

Il paesaggio naturale presenta spazi d’acqua libera con vegetazione macrofitica sommersa e da ampi isolotti piatti (barene), che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore nord-adriatico. L’importanza del sito è data dalla presenza di tipi endemici, nonché di specie vegetali rare e/o minacciate sia a livello nazionale sia regionale.

La zona è di eccezionale importanza per lo svernamento e migrazione dell’avifauna legata alle zone umide, in particolare ardeidi, anatidi, limicoli ed è anche un importante sito di nidificazione per numerose specie di uccelli tra i quali si segnalano sternidi e caradriformi.

Gli habitat presenti possono essere così indicati:

1. Fiumi ed estuari soggetti a maree, Melme e banchi di sabbia, Lagune (incluse saline) con una percentuale di copertura del sito pari a circa il 60%;
2. Stagni salmastri, Prati salini, Steppe saline nel 35% circa del sito;
3. Altri habitat antropizzati per circa il 5%.

La ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia” è caratterizzata dalla presenza prevalente di fiumi ed estuari soggetti a maree, da melme e banchi di sabbia e lagune per una superficie complessiva di circa il 63%. Vi è inoltre la rilevante presenza di stagni salmastri, prati e steppe salini.

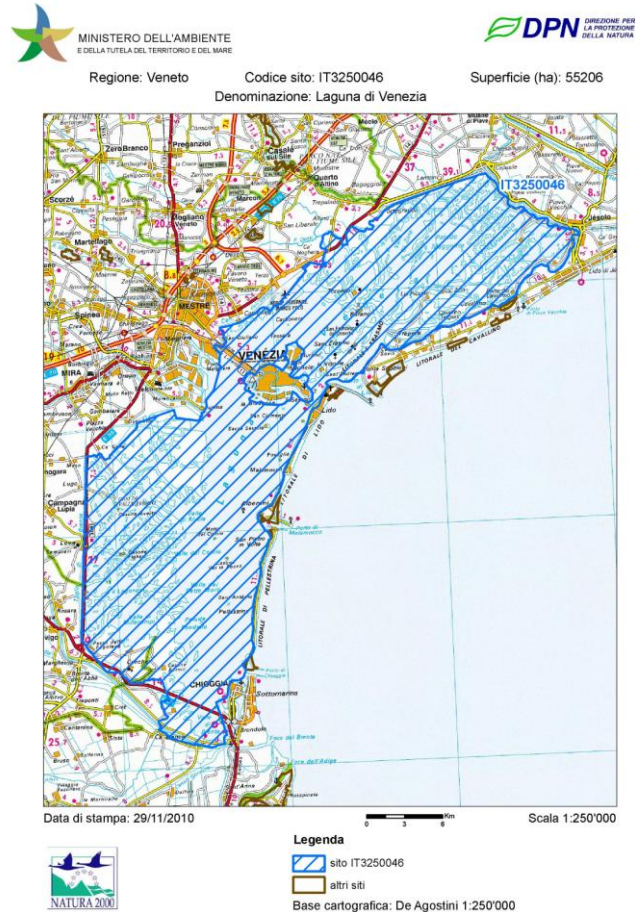


Figura 8 - ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia”

Nel dettaglio, ai sensi dell'allegato A del D.P.R. 357/97, gli habitat individuati sono:

1. Lagune costiere per circa il 20%;
2. Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici (*Sarcocornietea fruticosi*) per circa il 15% circa;
3. Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea per l'11% circa;
4. Steppe salate mediterranee (*Limonietaalia*) per il 5% circa;
5. Pascoli inondatai mediterranei (*Juncetalia maritimi*) per il 2% circa;
6. Prati di *Spartina* (*Spartinion maritimae*) per il 2% circa;
7. Vegetazione annua pioniera a *Salicornia* e altre specie delle zone fangose e sabbiose (2% circa);

8. Acque oligotrofe a bassissimo contenuto minerale delle pianure sabbiose (Littorelletalia uniflorae) per l'1%;
9. Vegetazione annua delle linee di deposito marine (1% circa).

11.PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (P.R.T.)

Il Piano regionale dei Trasporti è stato adottato dalla Giunta Regionale nel 2005 ed è in attesa di approvazione del Consiglio Regionale.

Dopo aver individuato i fattori che caratterizzavano il sistema economico regionale il Piano presentava l'evoluzione degli scenari economici e trasportistici per il decennio successivo secondo un'ipotesi "tendenziale" ed un'ipotesi "ottimistica".

Lo scenario ottimistico è caratterizzato da una crescita media annua del PIL pari al 2,8%, a fronte di uno scenario tendenziale che propone una crescita media annua del PIL pari all'1%. In realtà, il quadro economico negativo degli ultimi anni caratterizzato da:

- caduta del reddito disponibile e dell'economia dei consumi;
- investimenti in flessione;
- export in rallentamento e caduta delle importazioni;
- settori produttivi in flessione;
- inflazione ancora elevata nonostante la recessione;

ha visto chiudere il 2012 con un P.I.L. pari a -1,5%. Le previsioni del PRT sono state quindi ampiamente disattese.

Per ciò che concerne la mobilità turistica, sono analizzati i flussi turistici che interessano la Regione Veneto a partire dagli arrivi e dalle presenze turistiche del 2000.

Per quanto riguarda gli arrivi, la polarità costituita da Venezia è il maggior attrattore; ciò vale soprattutto per il turismo proveniente dall'estero. Per quanto riguarda il turismo italiano, il flusso maggiore riguarda Jesolo. Se si considerano i comuni con più di 200.000 arrivi/anno, si possono riconoscere i seguenti contesti:

- le città d'arte, costituite da Venezia, Padova e Verona (in tutto circa 3.500.000 arrivi);
- le località marittime: nella parte Nord Jesolo, Cavallino, Bibione, Caorle e Lido di Venezia (circa 2.950.000 arrivi), nella parte Sud Chioggia (250.000 arrivi circa);
- il Lago di Garda: Bardolino, Lazise e Peschiera (750.000 arrivi);
- le Terme Euganee (Abano Terme, 290.000 arrivi);

- la montagna (Cortina, 210.000 arrivi).

Secondo l'ISTAT, il turismo, particolarmente importante per l'economia del nostro Paese e presenta un ampio potenziale di crescita e ha mostrato una forte flessione alla fine del 2011 (assai più evidente di quella del 2008), come risulta dal numero di presenze negli esercizi ricettivi. La specificità dell'attuale crisi è da rinvenire nella forte diminuzione della clientela nazionale, mentre le presenze di quella straniera sono aumentate nell'ultimo anno, determinando una ulteriore crescita della relativa quota, salita dal 43,3% del 2008 al 47,9% del 2012.

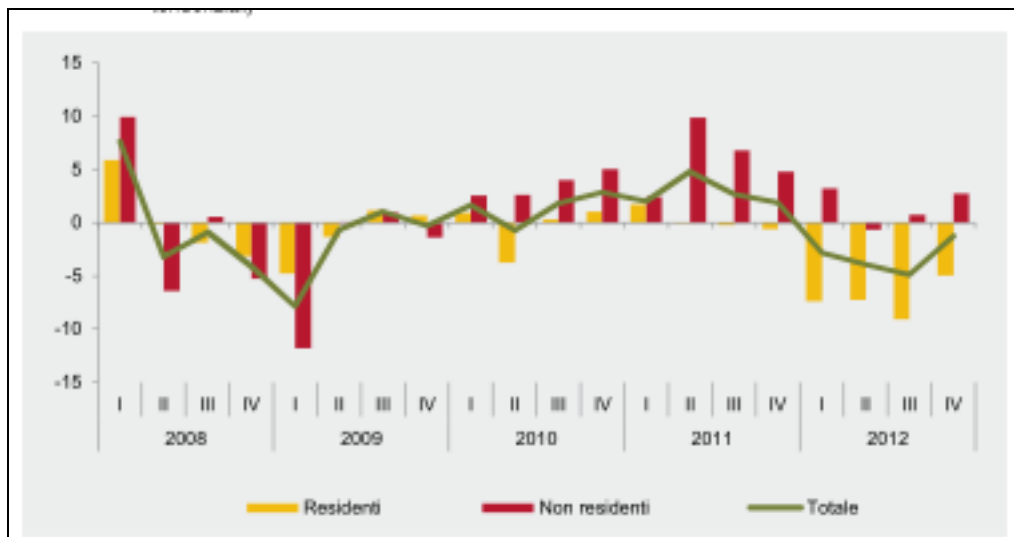


Figura 9 - Presenze negli esercizi ricettivi per residenza della clientela – Anni 2008-2012 (variazioni tendenziali) – Fonte Istat “Rapporto annuale 2013”

Il termine “Corridoio multimodale” non indica semplicemente un tracciato, ma un connettore globale attraverso cui passa il trasporto di merci, di persone, di energia e di sistemi di telecomunicazione.

Nel corso del 1998, anche grazie all’iniziativa centro-europea, la rete dei Corridoi trans-europei ha raccolto importanti consensi, anche per la prossima integrazione nell’Unione Europea di alcuni paesi.

I Corridoi interessanti il Veneto sono i seguenti:

- Corridoio Est–Ovest (Corridoio V Lisbona-Kiev);
- Area centrale del corridoio Est-Ovest;
- Corridoio Adriatico;
- Corridoio Tirreno - Brennero;
- Corridoio Adriatico - Brennero.

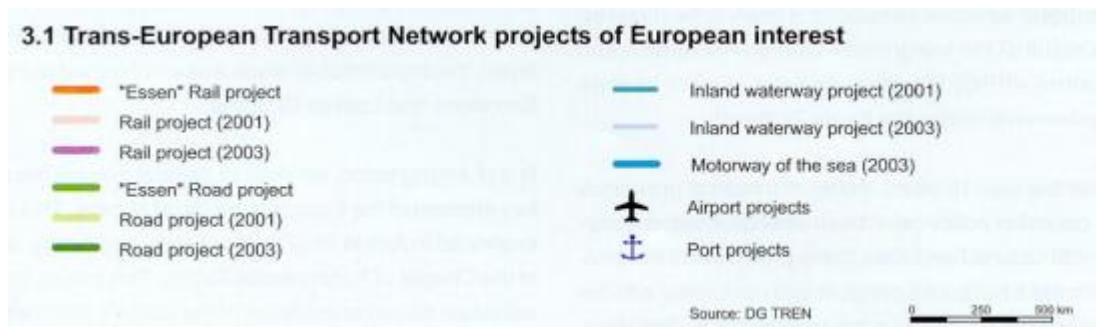


Figura 10 - Progetti delle reti di trasporto trans-europee di interesse europeo

Il mondo produttivo ed economico del Veneto è stato condizionato dall'apertura dei mercati imposti dalla UE, dall'introduzione della moneta unica europea e dai nuovi orizzonti che si stanno consolidando nei mercati dell'Est. È così assegnata all'Italia, ed al Veneto in particolare, una centralità geo - economica nei rapporti di relazione con il Mediterraneo e con il centro e l'Est d'Europa. Il Veneto sarà nel prossimo futuro sempre più un'area di transito per i crescenti flussi, soprattutto di merci.

Ne consegue l'esigenza di attrezzarsi in termini di infrastrutture di trasporto, integrazione modale e logistica integrata per far fronte all'aumento di domanda di mobilità.

Il Veneto tra l'altro costituisce punto di intersezione fra la direttrice Transpadana che unisce l'Europa occidentale e la Penisola Iberica con i Paesi Balcanici, e l'Europa occidentale

e quella Nord-Sud, tra l'Europa centrale ed il Sud Italia ed il Mediterraneo, attraverso il Corridoio Adriatico.

Già il Piano regionale dei trasporti (provvedimento di C. R. n.1047 del 23 febbraio 1990) affermava che il turismo rappresenta una fondamentale risorsa economica per il Veneto a cui bisogna rispondere con l'adeguamento delle infrastrutture ed il miglioramento complessivo dei servizi.

Tra i principali interventi necessari allo sviluppo della navigazione turistica, il Piano individua la realizzazione di Interventi per la nautica turistica in transito nella Laguna di Venezia al fine di assicurare ormeggi per soste brevi.

12.LA GESTIONE DEL TRAFFICO ACQUEO IN LOCO

La normativa di riferimento in tema di regolamentazione della navigazione nei canali lagunari è l'ordinanza del Magistrato alle Acque n. 93/2007 - Regolamentazione della navigazione nei canali della Laguna di Venezia.

L'ordinanza, regolamentando la navigazione nei canali lagunari, pone in essere una politica di tutela delle aree lagunari più sensibili al passaggio dei natanti.

L'art. 3 recita: *“E' vietata la navigazione in zone a basso fondale, o comunque al di fuori dei canali navigabili individuati dalla presenza di segnalamenti sia universali che localmente riconosciuti ovvero delimitati da sponde naturali (argini o barene) comunque compresi nell'elenco di cui ai successivi articoli n. 13, 14, 15, 16 e 17, a tutte le unità in navigazione con propulsione meccanica ...”*.

All'art. 5, inoltre, si prevede che in prossimità di isole, difese di sponda e barene, la velocità sia ridotta in modo tale da evitare possibili danni ed erosioni a causa del moto ondosso, adottando il limite generico di 7 (sette) chilometri orari ove non vengano espressamente stabiliti dai successivi articoli dei limiti diversi.

L'art. 7 *“... vieta l'alterazione e la manomissione delle barene (terreni lagunari a bassa giacitura che ospitano vegetazione tipica delle aree salmastre) sia naturali che artificiali poste in essere mediante: ormeggio e/o ancoraggio coinvolgente le strutture di presidio e protezione delle barene; ormeggio in aderenza al ciglio di sponda a mezzo di paline, punteruoli e altri attrezzi similari (ancore, corpi morti, remi, pagaie, etc.); infissione delle paline di sostegno di reti da pesca tipo tresse e/o seragie lungo i cigli spondali; operazioni di alaggio e varo di unità nautiche; attività di campeggio di qualunque natura.”*.

Come si può osservare nell'estratto seguente della Cartina del Magistrato alle Acque sulle velocità consentite in Laguna, vi è un limite di velocità pari a 7 km/h nella zona

prospiciente la darsena. Nel canale navigabile che conduce al Porto San Felice e di qui alla Bocca di Porto, così come lungo il canale che conduce al centro storico di Chioggia la velocità diventa di 11 km/h.

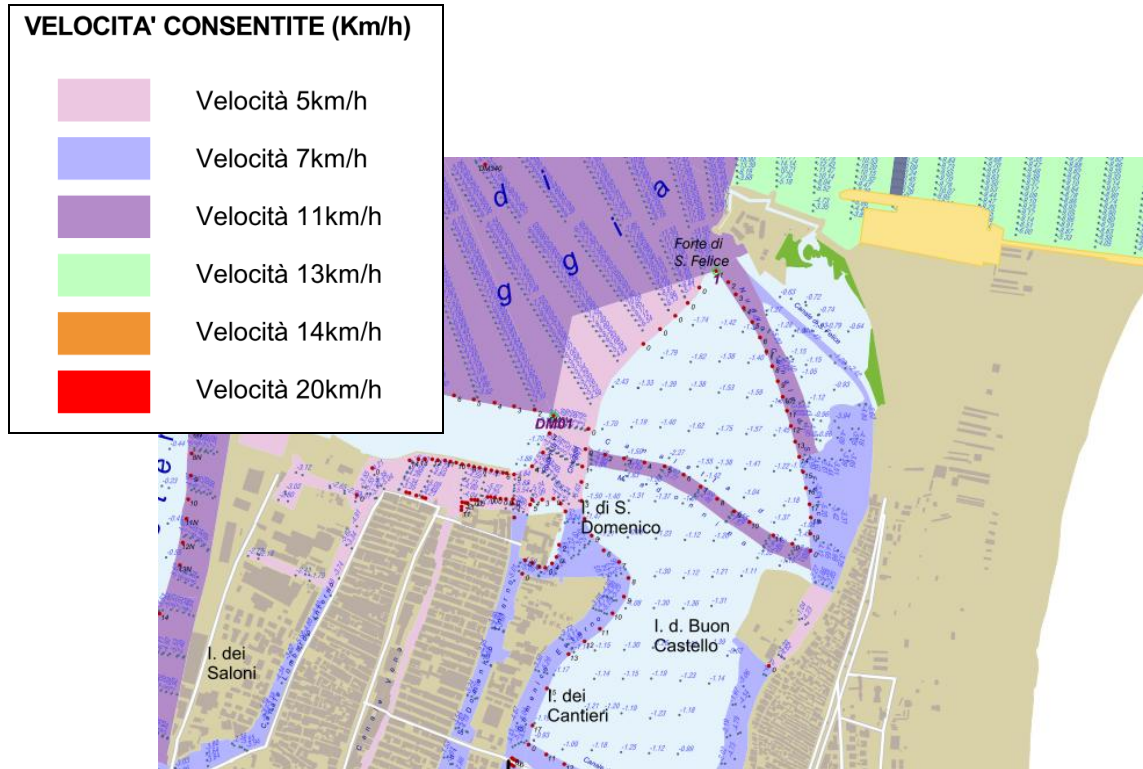


Figura 11 – Carta delle velocità consentite in Laguna di Venezia

Nell’ambito della Laguna di Venezia sono individuate delle “Aree Blu” allo scopo di elevare il grado di tutela e salvaguardia a favore di alcuni pregiatissimi ambiti lagunari caratterizzati dalla presenza di strutture morfologiche naturali di fondamentale importanza per la conservazione di un equilibrato regime idraulico lagunare.

Fermi restando i limiti massimi di velocità stabiliti dall’Ordinanza, nei canali e nelle canalette navigabili compresi nelle aree blu della Laguna di Venezia la navigazione è consentita alle seguenti unità (art. 20):

- a. unità impiegate in servizi di pronto intervento, di pronto soccorso e di polizia;
- b. unità a remi;
- c. unità a vela, compatibilmente con i limiti di pescaggio, anche se procedenti con la propulsione meccanica del motore ausiliario, escluse le unità a motore con vele ausiliarie c.d. “Motorsailers”;

- d. unità a motore, aventi larghezza massima fuori tutto non superiore a metri 2,30 (metri due e centimetri trenta), fatta eccezione per le unità in navigazione nelle canalette di Lugo, Cornio, Lova e Cavaizza, la cui larghezza massima fuori tutto non potrà superare metri 1,80 (metri uno e centimetri ottanta);
- e. unità a motore tipiche e tradizionali della laguna di Venezia corrispondenti alle seguenti tipologie: bragosso, bragagna, trabaccolo, peata, burchio, burchiella, sanpiero, topo, topa, batelo a pisso, batela, cofano, sandolo, patanella, caorlina, batelon;
- f. unità a motore utilizzate ed autorizzate per la pesca professionale di specie ittiche lagunari, nei soli periodi e tempi in cui il prelievo delle stesse è regolamentato da specifiche disposizioni dell'autorità competente;
- g. unità a motore da diporto denominate house boats.

Per i bassi fondali intesi come specchi acquei lagunari caratterizzati da profondità di poche decine di centimetri e comunque esterni ai canali e alle canalette navigabili della Laguna così come individuati dall'ordinanza stessa, allo scopo di garantire la salvaguardia dell'ambiente e la sicurezza della navigazione, fermo restando il limite massimo di 7 (sette) chilometri orari, è consentita la navigazione alle seguenti unità (art. 23 riferito ai bassi fondali esterni alle aree blu):

- a. unità impiegate in servizi di pronto intervento, di pronto soccorso e di polizia;
- b. alle unità a remi;
- c. unità a vela, anche se procedenti con la propulsione meccanica del motore ausiliario, purché di potenza non superiore a 15 (quindici) HP, escluse le unità a motore con vele ausiliarie c.d. "Motorsailers";
- d. unità a motore tipiche e tradizionali della Laguna di Venezia di cui al punto 5 art. 18 della presente Ordinanza, dotate di motore avente potenza non superiore a 15 (quindici) HP;
- e. unità a motore, per la cui conduzione non è richiesta la patente nautica, condotte da titolari di licenza in corso di validità per la pesca e/o la caccia sportiva, nella Laguna di Venezia, nell'esclusivo esercizio delle predette attività negli specchi d'acqua interessati;
- f. unità a motore utilizzate ed autorizzate per la pesca professionale di specie ittiche lagunari, nei soli periodi e tempi in cui il prelievo delle stesse è regolamentato da specifiche disposizioni dell'autorità competente.

Per i bassi fondali compresi nelle aree blu, fermo restando il limite massimo di 5 (cinque) chilometri orari, è consentita la navigazione alle seguenti unità (art. 22):

- a) unità impiegate in servizi di pronto intervento, di pronto soccorso e di polizia;
- b) unità a remi;
- c) unità a vela, anche se procedenti con la propulsione meccanica del motore ausiliario, purché di potenza non superiore a 10 (dieci) HP, escluse le unità a motore con vele ausiliarie c.d. “Motorsailers”;
- d) unità a motore tipiche e tradizionali della Laguna di Venezia di cui al punto 5 art. 18 della presente Ordinanza, dotate di motore avente potenza non superiore a 10 (dieci) HP;
- e) unità a motore per la cui conduzione non è richiesta la patente nautica, condotte da titolari di licenza in corso di validità per la caccia e/o per la pesca sportiva, nella Laguna di Venezia, nell’esclusivo esercizio delle unità a motore utilizzate e autorizzate per la pesca professionale di specie ittiche lagunari, nei soli periodi e tempi in cui il prelievo delle stesse è regolamentato da specifiche disposizioni dell’autorità competente.

Salvo quanto specificamente previsto dalla presente ordinanza, la navigazione sui bassi fondali non è vietata; resta stabilito che la navigazione fuori dei canali a ciò specificamente deputati espone chi la pratica alle probabili situazioni di pericolo caratteristiche di questo tipo di attività (anche in considerazione della oggettiva impossibilità di garantire efficaci interventi di sorveglianza e manutenzione). L’amministrazione competente non assume pertanto alcuna responsabilità in ordine alla scelta di effettuare la navigazione nella Laguna di Venezia al di fuori dei canali navigabili, navigazione che pertanto avviene a rischio e pericolo degli interessati.

13.PIANO REGOLATORE GENERALE

La Variante Generale al Piano Regolatore, approvata con D.G.R. 2149 del 2009, inserisce l’area dell’Hotel nel Centro Storico ai sensi dell’art. 59 – Zone A – Centri Storici perimetrati come da atlante regionale. Sono le parti di territorio interessate da agglomerati urbani che rivestono carattere storico o da porzioni di essi, comprese le aree circostanti.

In tali ambiti gli interventi edilizi sono subordinati alla previa approvazione di un Piano Particolareggiato. Nel Centro Storico di Sottomarina l’attività edilizia è disciplinata dal Piano

di Recupero adottato con deliberazione CP. n. 137 del 12/11/1991 entrato in vigore per decorrenza dei termini.

Nei Centri Storici sono consentite le destinazioni residenziali, turistico alberghiere, artigianato di servizio, commerciali ad esclusione delle grandi e medie strutture di vendita con superficie di vendita superiore a 1.000 mq, direzionali e di servizio purché non siano alterate e compromesse le tipologie edilizie e le caratteristiche degli immobili.



Figura 12 – P.R.G. Tav. 13.3.2 Scala 1:2000



Figura 13 – P.R.G. Tav. 13.1.C Scala 1:5000

Lo spazio acque destinato a darsena è esterno alla Z.T.O. D1.4. Le zone funzionali D1 sono destinate alle attività portuali e alle attività di servizio, direzionali, produttive strettamente connesse alla portualità.

Le sottozone D1.4 riguardano darsene esistenti, di cui il piano prevede l'ammodernamento, la riqualificazione e l'eventuale ampliamento e realizzazione dei servizi a terra. Tali zone sono destinate alla nautica da diporto per interventi con capienza inferiore ai 500 posti barca.

Si riporta, di seguito, quanto recitato dall'art. Art. 74 (Sottozone D1.4 per darsene) commi 4, 7 – 17 delle N.T.A.. Nella darsena esistente Mosella sono consentiti gli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, il rifacimento e la ristrutturazione anche con traslazione del sedime, degli approdi esistenti.

Le destinazioni ammesse sono:

a) opere a terra :

- strutture di rimessaggio e manutenzione;
- attrezzature di supporto logistico (bar-ristorante- negozi-servizi igienici-depositi, ecc.);
- alloggio di custodia fino a 120 mq di snp;
- uffici amministrativi;
- strutture di controllo, compresi eventuali alloggi di servizio;
- altre eventuali destinazioni indicate nelle schede tecniche attuative

b) opere a mare:

- pontili fissi e/o galleggianti;
- strutture per ormeggio natanti.

Tutte le aree libere dall'edificazione dovranno essere sistemate prioritariamente a verde inerbito e piantumato con essenze autoctone.

Le aree di parcheggio dovranno essere armonicamente inserite nel contesto ambientale e mitigate con alberature e siepi prevedendo almeno un posto auto per ogni posto barca fisso assumendo come numero di posti barca ai fini della determinazione dello standard a parcheggio un posto barca ogni 150 mq di specchio acqueo.

Gli spazi per l'evoluzione delle imbarcazioni a terra dovranno essere pavimentati con materiali tradizionali con espressa esclusione dell'asfalto, i parcheggi dovranno essere realizzati con modalità che garantiscano la permeabilità dei terreni

Le pareti esterne degli edifici dovranno avere finiture o con mattoni a faccia vista o con intonaco di tipo tradizionale con colore incorporato o a calce o a marmorino o con tavole di legno trattate al naturale.

I serramenti esterni dovranno essere in legno fatti salvi serramenti in ferro esclusivamente per motivi di sicurezza o per fori di dimensioni eccezionali (portoni per il rimessaggio).

Le coperture dovranno essere di tipo tradizionale con mantellate in tegole (coppi) in cotto o in rame; potrà essere prevista anche l'eventuale copertura con terreno inerbito o piantumato al fine di ridurre l'impatto ambientale degli edifici.

Tutte le aree dovranno garantire la presenza di strutture fisse o galleggianti atte alla raccolta e successiva eliminazione di olii esausti e per il vuotamento dei WC chimici. Le vasche di raccolta dovranno essere a perfetta tenuta stagna.

Le acque reflue bianche e nere dovranno essere confogliate alla pubblica fognatura mentre per le aree non dotate di fognatura dovrà essere previsto adeguato sistema di depurazione.

Lo spazio acqueo interessato dalla presenza di attrezzature di portualità turistica deve essere convenientemente delimitato, in modo tale da evitare fenomeni di inquinamento diffuso nelle acque circostanti.

La realizzazione delle attrezzature deve avvenire di intesa con le autorità competenti e contestualmente a quella delle strutture di servizio terra e degli sbocchi a mare.

In questa Z.T.O. le opere vanno realizzate con intervento diretto.

Il parcheggio viene realizzato su un'area che, attualmente, è ricompresa nella Z.T.O. D3.1 – Zona funzionale per attività turistiche – complessi ricettivi all'aperto.

Per quanto riguarda i vincoli a cui sono sottoposti le aree oggetto del presente studio, l'hotel e l'area di pertinenza sono sottoposte al vincolo previsto dalla ex. L 1497/1939 ai sensi del DM 01 08.1985 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico riguardante l'ecosistema della Laguna di Venezia"¹.

L'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 recita quanto segue:

Comma 1. I proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo di immobili ed aree di interesse paesaggistico, tutelati dalla legge, a termini dell'articolo 142, o in base alla legge, a termini degli articoli 136, 143, comma 1, lettera d), e 157, non possono distruggerli, né introdurvi modificazioni che rechino pregiudizio ai valori paesaggistici oggetto di protezione.

Comma 2. I soggetti di cui al comma 1 hanno l'obbligo di presentare alle amministrazioni competenti il progetto degli interventi che intendano intraprendere, corredato della prescritta documentazione, ed astenersi dall'avviare i lavori fino a quando non ne abbiano ottenuta l'autorizzazione.

Comma 3. La documentazione a corredo del progetto è preordinata alla verifica della compatibilità fra interesse paesaggistico tutelato ed intervento progettato.

Comma 4. L'autorizzazione paesaggistica costituisce atto autonomo e presupposto rispetto al permesso di costruire o agli altri titoli legittimanti l'intervento urbanistico-edilizio.

¹ Il vincolo paesaggistico-ambientale è stato introdotto dalla Legge 1497/39, successivamente integrato dalla Legge 431/85 (Legge 'Galasso') e D.M. 01.08.1985 "Galassini" ed è quindi inserito nel Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali con il D.Lgs. 29 ottobre 1999, n. 490. In data 22 gennaio 2004 il D.Lgs. n. 42 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 06 luglio 2002, n. 137", ha provveduto a sostituire ed abrogare tutta la normativa precedente.

L'area è compresa, inoltre, all'interno del "Centro abitato" così come definito dal D.L. 285 del 30 04.1992 "Codice della Strada". La circolazione all'interno dei Centri Abitati è disciplinata dall'art. 7 come di seguito riportato:

1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:

a) adottare i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1², 2 e 4;

b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale,

La superficie destinata a darsena è a sua volta sottoposta alle prescrizioni della L. 1497/1939 ai sensi del DM 01 08.1985, dichiarazione di notevole interesse pubblico riguardante l'ecosistema della Laguna di Venezia ed alla L. 366/1963 conterminazione lagunare e modifiche intervenute con il DM 09 02.1990.

Il parcheggio è ricompreso nel perimetro del Centro Abitato così come definito ai sensi del Nuovo Codice della Strada ed è sottoposto al vincolo definito dalla ex. L. 1497/1939 ai sensi del DM 01 08.1985 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico riguardante l'ecosistema della Laguna di Venezia".

Esso è inoltre sottoposto a Vincolo per scopi idrogeologici ai sensi del RD n 3267/1923 e n 1126/1926 — LR 57/1978 artt. n. 2-3-4-5.

L'area è inoltre costeggiata esternamente da un percorso ciclo pedonale. Le tavole di Piano indicano la principale rete di percorsi ciclopedonali da attuare, previa approvazione da parte degli Organi competenti di idoneo progetto, attraverso la realizzazione di piste ciclabili in sede propria di almeno 3 m di larghezza o attraverso la diversa organizzazione della viabilità carraia mediante interventi finalizzati a moderare il traffico.

I percorsi consentono di mettere in rete le principali emergenze storico culturali e ambientali presenti nel territorio e quindi contribuiscono alla loro valorizzazione e assumo rilievo anche dal punto di vista turistico.

L'area oggetto di intervento è prossima alla Batteria di S. Felice, che il P.R.G. inserisce nel sistema dei beni storico-culturali. Ai sensi dell'art. 53 delle N.T.A., nel Forte di S. Felice sono possibili solo interventi di restauro e l'immobile può essere destinato ad attività culturali museali e servizi accessori connessi. Il Forte è, inoltre, compreso nel Progetto Speciale n. 1

² 1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro dei lavori pubblici, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse.

che riguarda l'oasi, finalizzato alla creazione di un parco di interesse ambientale e storico culturale.

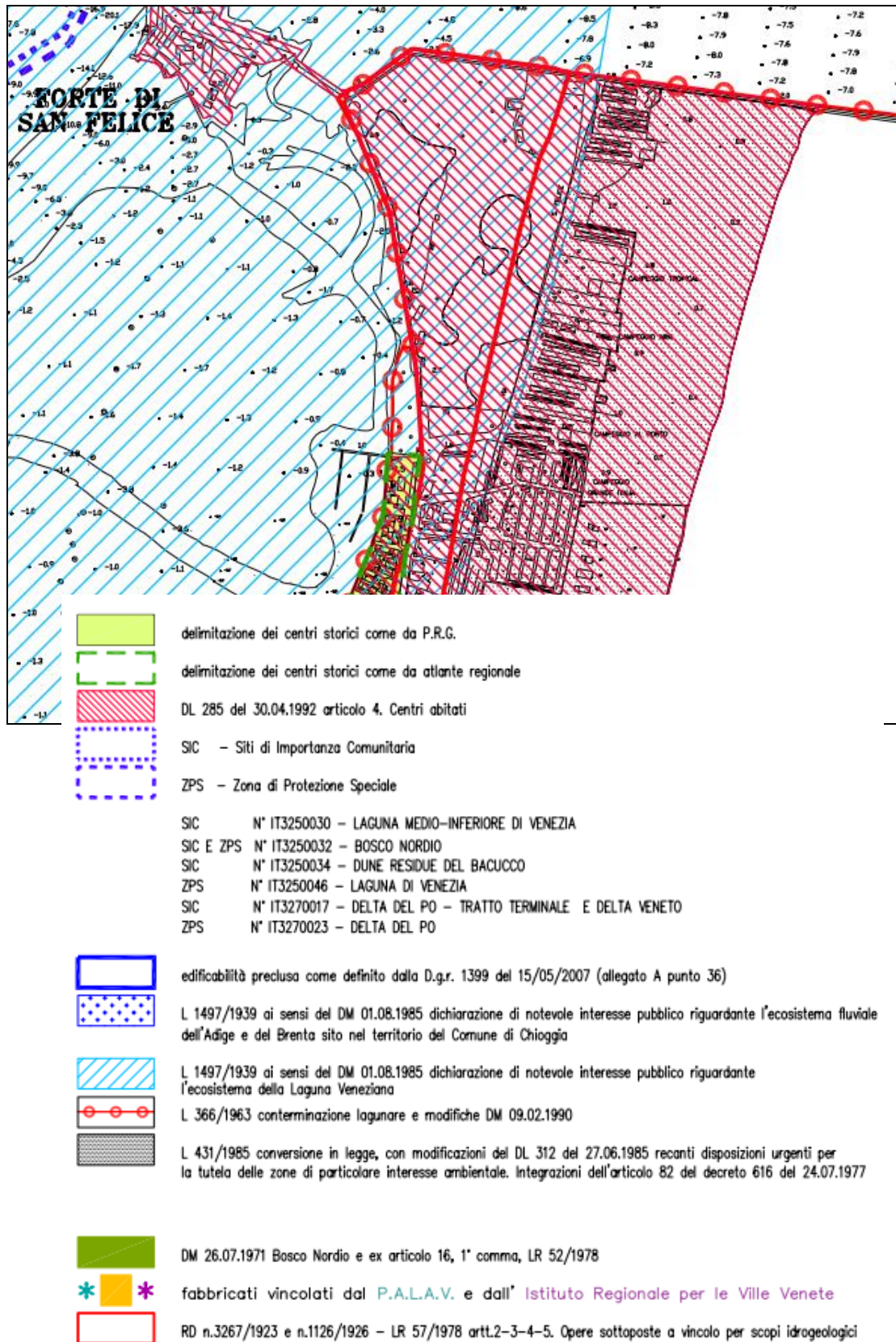


Figura 14 – P.R.G. Tav. 11.a Vincoli

14.PIANO PARTICOLAREGGIATO DEI CENTRI STORICI

Ai sensi del Piano di Recupero del Centro Storico di Sottomarina vigente, gli interventi permessi entro il perimetro di Piano sono finalizzati alla conservazione e al recupero degli aspetti morfologici e formali rimasti inalterati nel tempo, sempreché gli stessi presentino caratteristiche culturali e/o ambientali effettivamente meritevoli di conservazione.

Con deliberazione della Giunta Comunale n. 196 del 25/09/2013 è avvenuta l'adozione del nuovo Piano Particolareggiato dei Centri Storici.

Obiettivo generale del Piano particolareggiato è l'integrazione delle politiche di riqualificazione spaziale con azioni rivolte a potenziarne la fruizione collettiva, a promuovere il benessere sociale e lo sviluppo delle attività economiche.

La Tav. T20.1 Sottomarina: Modalità e categoria d'intervento, definisce il compendio in oggetto come **uti Unità edilizie di testata degli isolati** e viene disciplinato ai sensi dell'art. 4.2.3.5.

Quest'ambito di intervento si riferisce alle unità edilizie di cui non è più riconoscibile né ricostruibile l'impianto tipologico originario, la cui peculiarità deriva tuttavia dalla localizzazione di testata all'interno di tessuti caratterizzati da principi insediativi di carattere storico.

Per il compendio in questione è prevista la realizzazione:

- nei piani terra: attività artigianali, residenze, servizi e attrezzature di proprietà pubblica e privata di uso collettivo, attività terziarie, garage pertinenziali delle unità edilizie di uso individuale;
- in tutti i piani esclusi i piani terra: residenze, servizi e attrezzature di proprietà pubblica e privata di uso collettivo, attività terziarie.

Gli interventi previsti sono: manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, risanamento conservativo, ristrutturazione parziale.

Per quanto riguarda in particolare gli interventi di ristrutturazione parziale, sono ammesse opere rivolte a modificare il numero delle unità immobiliari esistenti, purchè la superficie abitabile dei nuovi alloggi sia pari, per ciascuno, ad almeno 35 mq. e gli interventi non implicino trasformazioni sostanziali degli elementi strutturali degli edifici. Tali interventi sono obbligatoriamente soggetti a convenzione.

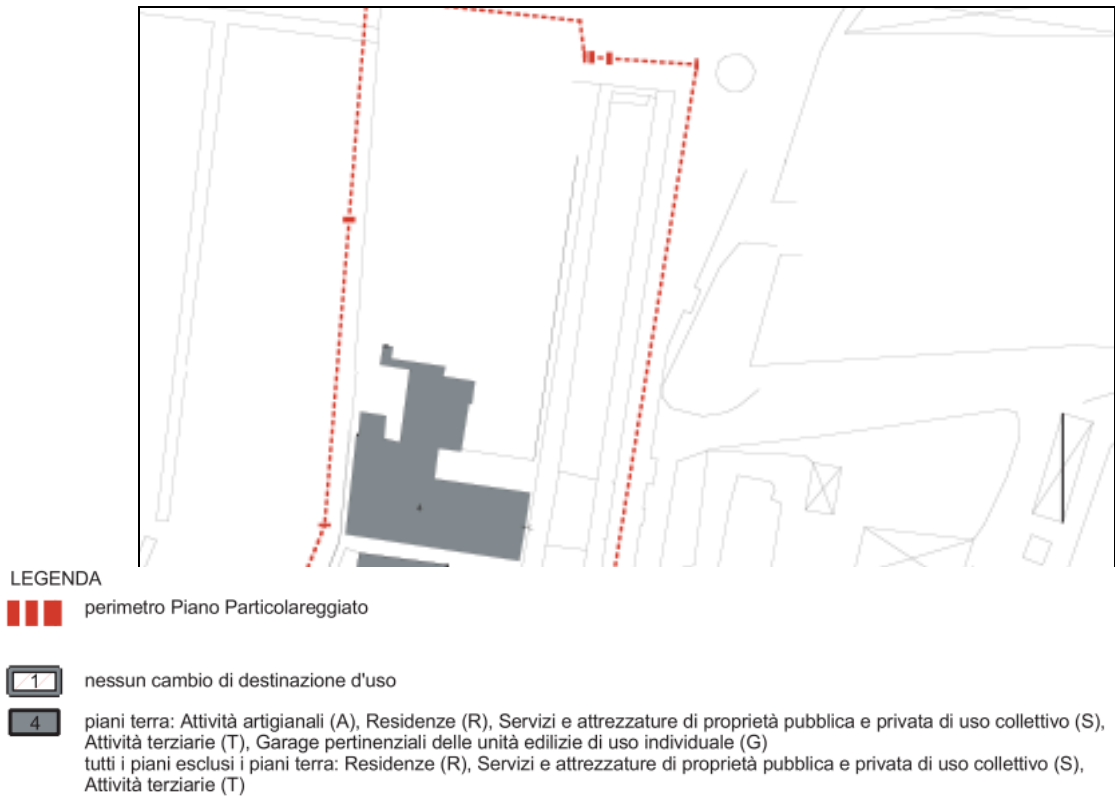


Figura 15 – Piano Particolareggiato dei Centri Storici – Tav. 21.1 Sottomarina

15.PIANO ATTREZZATO DEL LUNGOMARE

Con D.G.R.V. n. 3385 del 30.12.2010 è stata approvata la variante al P.R.G. “Parco Attrezzato del Lungomare”, dove l’area da destinare Parcheggio è destinata a “Complessi ricettivi all’aperto e attività ricettive”. Le norme che disciplinano queste aree sono di seguito sintetizzate:

- L’indice di fabbricabilità territoriale dei complessi ricettivi all’aperto per la realizzazione degli immobili destinati a impianti e servizi sportivi, di svago e commerciali e ad alloggi in unità abitative non deve superare 0,12 mq/mq di slp della superficie totale lorda del complesso, esclusi i volumi necessari alla realizzazione dei servizi igienici comuni, degli uffici e dei locali tecnici, delle strutture amovibili e stagionali di uso accessorio (tende, strutture ombreggianti).
- Il rapporto di copertura territoriale deve comunque essere contenuto entro il 10%.
- Nei complessi ricettivi all’aperto di dimensioni superiori all’ettaro, almeno il 10% della superficie totale lorda del complesso deve essere mantenuto o sistemato a parco naturale, organizzato in aree contigue di dimensione significativa occupate esclusivamente da

vegetazione secondo un progetto che preveda la conservazione o l'impianto di specie autoctone in cui sia garantita la presenza di almeno 50 alberi/ha di media grandezza.

- Le aree da sistemare a parcheggio non devono essere inferiori al 16% della superficie totale lorda del complesso ricettivo.
- L'altezza dei fabbricati non deve superare due piani fuori terra e i 6,5 ml e limitatamente ai fabbricati destinati alle unità abitative non deve superare un piano fuori terra e i 3,5 ml.
- Non sono soggetti a permesso di costruire e non vengono conteggiati ai fini della determinazione della capacità edificatoria gli allestimenti mobili di pernottamento quali tende roulotte o caravan, mobilhome o maxicaravan.
- I progetti di realizzazione di nuovi complessi ricettivi, di ampliamento o riorganizzazione dei complessi ricettivi esistenti devono allegare un rilievo accurato delle specie arboree presenti al fine di garantire in sede di progetto il mantenimento della dotazione esistente con eventuali operazione di sostituzione che non possono però riguardare gli esemplari più significativi.
- Le eventuali pavimentazioni relative a percorsi pedonali devono essere realizzati con materiali naturali e tipici del luogo garantire una adeguata permeabilità.
- I parcheggi devono essere realizzati con le modalità previste per i parcheggi verdi.

Il PTCP, in attuazione del PTRC e degli articoli 22 e 40 della LR 11/2004 e alla luce dell'individuazione e perimetrazione indicata, in attuazione della previgente L. R. 31.5.1980, n. 80, negli Atlanti provinciali pubblicati a cura della Regione Veneto, al fine di valorizzare e tutelare i centri storici, ne effettua una perimetrazione classificandoli come:

- *di notevole importanza,*
- *di grande interesse*
- *di medio interesse.*

Tra le direttive indicate dal PTCP vi è la seguente:

Per dette parti i PAT/PATI definiscono apposite disposizioni finalizzate, nei diversi contesti, a tutelare:

- *gli edifici, i manufatti e gli spazi liberi, secondo gradi di tutela correlati al loro stato di conservazione;*
- *la permanenza dei rapporti tra il centro storico e i sistemi ambientali, storico-culturali e infrastrutturali.*

L'area oggetto di intervento è inoltre ricompresa tra quelle sottoposte al Vincolo Paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004.

Sono sottoposti a vincolo alcuni beni culturali tra cui la Batteria San Felice, il Forte San Felice ed il murazzo come opera storica di difesa costiera. Tale ricognizione è contenuta nella Tavola I del Quadro Conoscitivo – Sistema insediativo storico, Beni culturali e del paesaggio.

Ai sensi dell'art. 41 valgono le seguenti prescrizioni:

“Fino alla definizione del perimetro del contesto figurativo da parte del PAT/PATI, all'interno di una fascia compresa entro 200 m dal complesso di interesse provinciale sono ammesse esclusivamente:

- *la realizzazione delle opere connesse alle infrastrutture ed attrezzature di pubblico interesse progettate in modo da non alterare la percezione unitaria del complesso di beni, e da non compromettere l'integrità e le relazioni con l'intorno;*

- *la realizzazione di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici esistenti;*

- *la realizzazione di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché di restauro e di risanamento conservativo, dei manufatti edilizi aventi interesse storico-architettonico o di pregio storico-culturale e testimoniale, che siano definiti ammissibili dagli strumenti urbanistici comunali.”*

La superficie della Darsena è inoltre ricompresa tra le aree sottoposte a vincolo archeologico ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

Ai sensi dell'art. 41 delle N.T.A. valgono le seguenti *Prescrizioni*:

“Fatti salvi i vigenti vincoli e le eventuali disposizioni di tutela dettate dalla competente Soprintendenza Archeologica, fino all'adeguamento al PTCP, ai sensi dell'art. 8 delle presenti NTA, in una fascia di 150 metri dalle aree ed elementi di cui al presente articolo, ad eccezione degli interventi pubblici o di pubblico interesse, non possono essere variate le previsioni degli strumenti urbanistici. Tali aree ed elementi possono comunque essere inclusi in previsioni di parchi, piani o progetti volti alla tutela e valorizzazione e/o di fruizione ambientale, anche da soggetti privati previa autorizzazione delle competenti Amministrazioni Pubbliche.”

Il Bosco del Forte San Felice è inoltre sottoposto a Vincolo Idrogeologico-Forestale ai sensi del R.D. 30.12.1923 n. 3267.

Si evidenzia inoltre che l'area è ricompresa nel P.A.L.A.V.

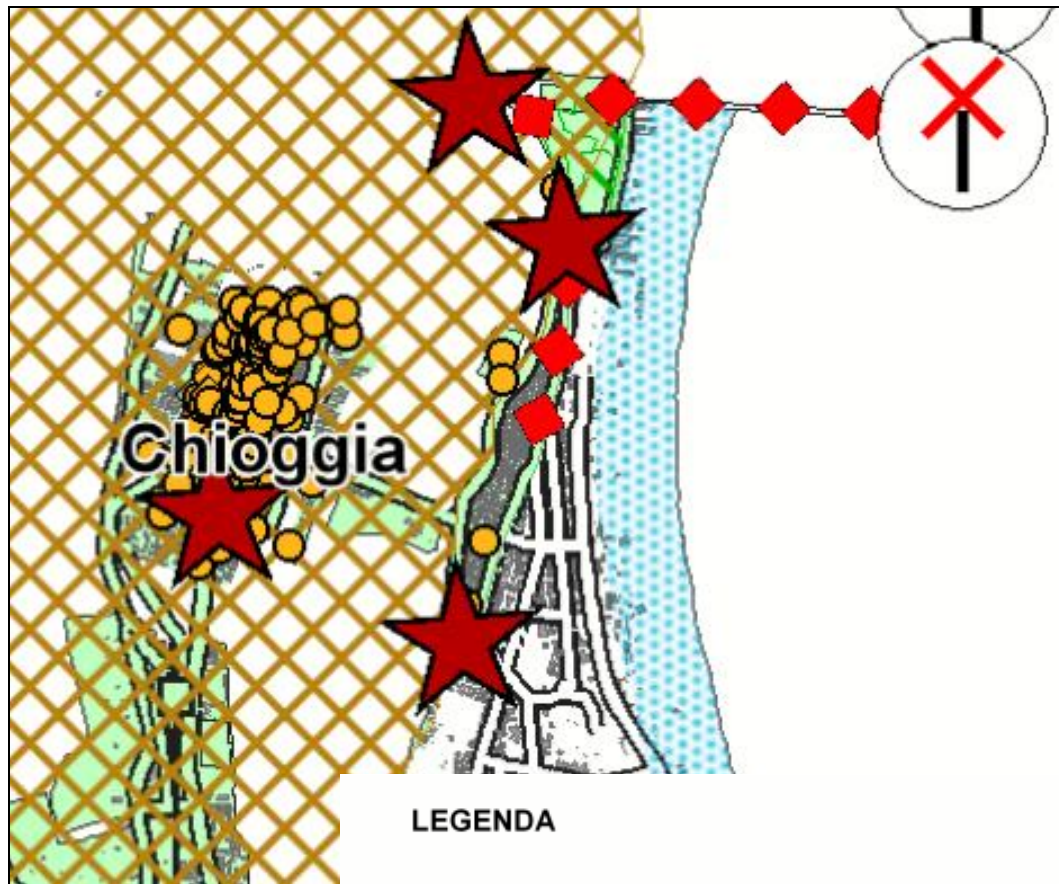


Figura 17 – P.T.C.P. - Elaborato I, Tavola 1/1 Sistema insediativo storico – Beni culturali e del paesaggio

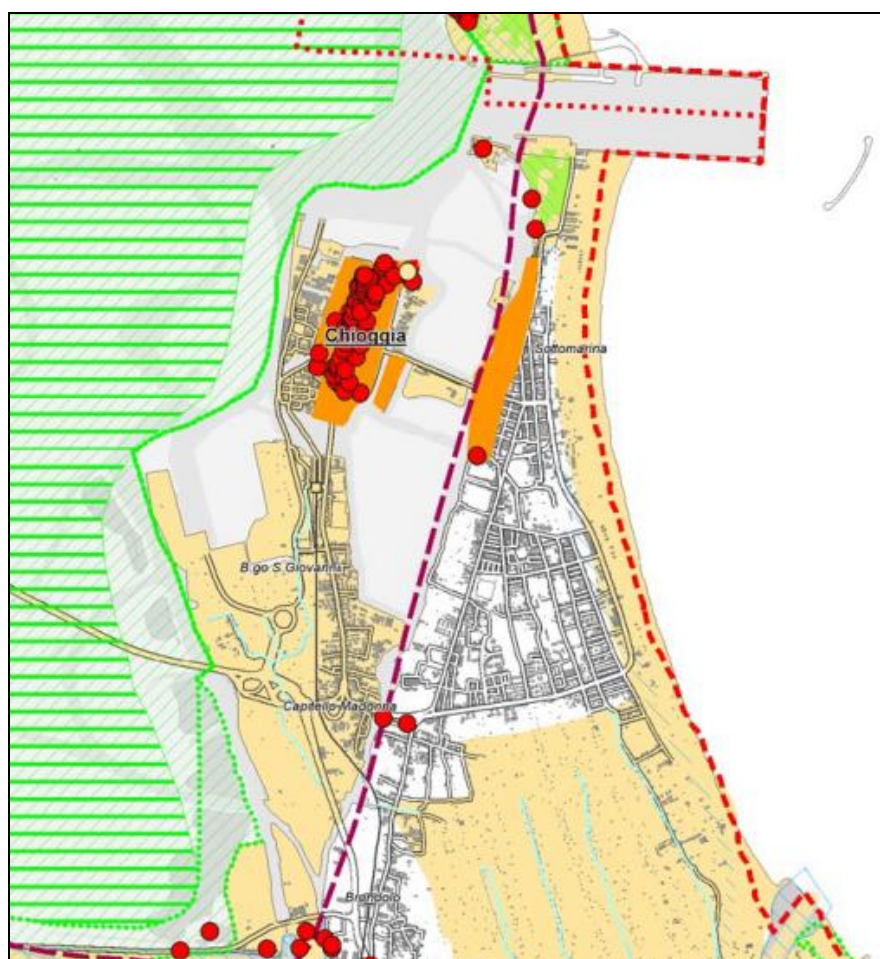


Figura 18 – P.T.C.P. Tavola 1.3 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale



Figura 19 – P.T.C.P Tavola 1.3 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale – legenda

16.2. Tavola 2.3 Carta delle fragilità

Per tutte le aree interessate dall'intervento sono cogenti le prescrizioni previste dall'art. 30 delle N.T.A. "Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento (elevatissima, elevata, alta).

Per queste aree il PTCP indica i seguenti obiettivi:

- *individuare tutte le componenti idrografiche, geologiche e ambientali che, nel loro complesso, formano l'ambiente in cui la presenza dell'acqua è elemento costitutivo e strutturante;*
- *monitorare le trasformazioni che interessano dette componenti al fine di accertare che le medesime perseguano anche la conservazione e la tutela delle risorse idriche.*

Per la Laguna di Venezia resta salvo quanto disposto dalla specifica normativa vigente e dal “Piano per la Prevenzione dell’inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia – Piano Direttore 2000”, approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 24 del 1 marzo 2000 e successive integrazioni.

Gli indirizzi indicati all’art. 30 sono:

- disincentivare l’emungimento di acqua dal sottosuolo nelle aree dove l’assetto geomorfologico costituisce fattore di maggiore fragilità;
- favorire la realizzazione di impianti di trattamento delle acque di prima pioggia integrati con le reti di fognatura e con gli impianti di fitodepurazione;
- attrezzare le aree urbanizzate per l’utilizzo delle acque di superficie e di invaso come alternativa all’utilizzo improprio dell’acqua potabile;
- promuovere la realizzazione di sistemi e impianti per la raccolta, la conservazione, il recupero e la riutilizzazione delle acque meteoriche.

Il PTCP indica inoltre le seguenti Prescrizioni:

“In attesa di una verifica e di una più dettagliata definizione delle aree a diverso grado di vulnerabilità degli acquiferi a livello comunale, nelle aree definite a vulnerabilità elevatissima, elevata e alta, secondo la Tav 2 del PTCP, gli interventi che possono produrre inquinamento del suolo e sottosuolo devono essere accompagnati da uno studio idrogeologico di dettaglio che ne definisca l’ambito operativo sostenibile e gli eventuali accorgimenti tecnici volti alla salvaguardia della risorsa acqua.

Lo studio di compatibilità idraulica che accompagna il progetto recita quanto a seguire: *“L’area di intervento è sita in pieno centro di Sottomarina, su zona non servita da consorzio di Bonifica ma unicamente da fognatura di tipo misto; nel caso di specie, come evidenziato sopra, l’area è servita da una fognatura bianca recapitante in Laguna e alla pubblica fognatura vengono conferite esclusivamente le acque di prima pioggia provenienti dal sistema predisposto dal Magistrato alle Acque.*

Fino al 2005 il terreno in proprietà sgrondava naturalmente verso la Laguna del Lusenzo, successivamente, a seguito dei lavori di difesa dalle acque alte di Sottomarina, eseguiti dal Magistrato alle Acque di Venezia per tramite del proprio concessionario

Consorzio Venezia Nuova, che hanno portato al completo rifacimento della banchina, le acque sono state raccolte e convogliate da apposita rete fognaria bianca.

Tale intervento di collettamento, eseguito dal Consorzio Venezia Nuova stesso tramite la posa di un'apposita griglia lungo tutto il fronte della vecchia banchina, conduce le acque verso nord in zona "porticciolo di San Felice" ove è presente un sistema di raccolta delle acque di prima pioggia e successivamente di sfioro delle portate di supero in Laguna."

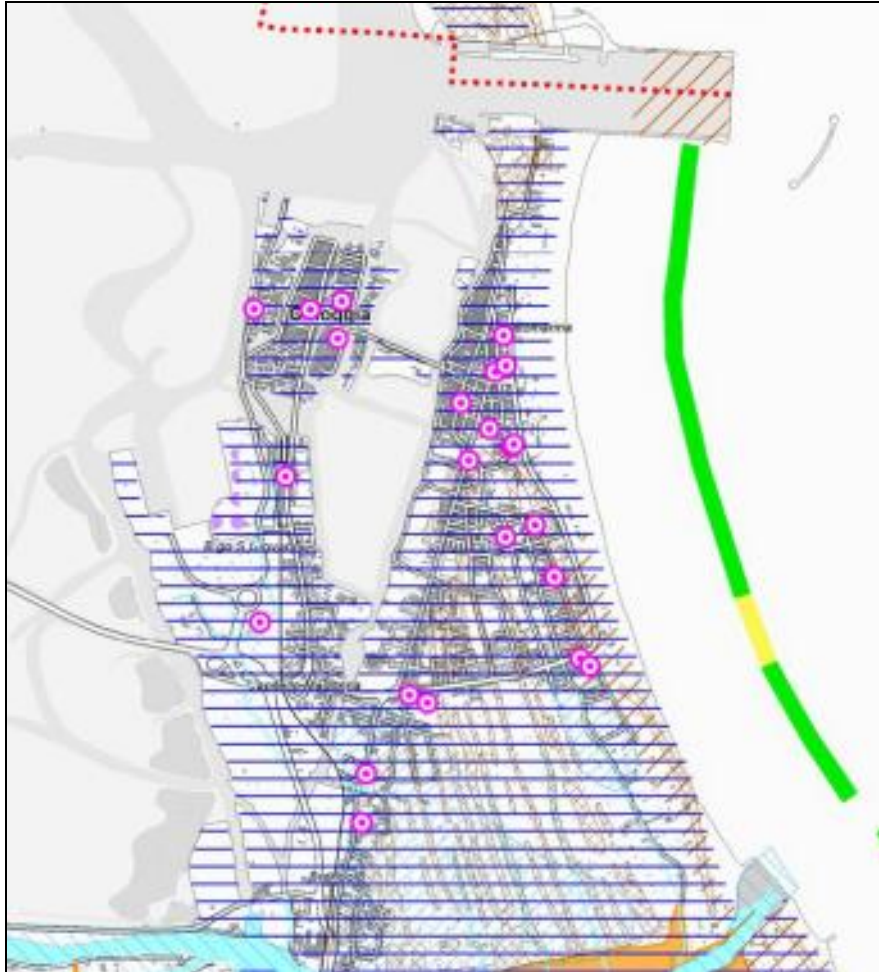


Figura 20 – P.T.C.P Tavola 2.3 carta delle fragilità

16.3. Tavola 3.3 Sistema ambientale

Ai sensi dell'art.24, la tavola individua, nella porzione di laguna in cui si localizza la darsena oggetto del presente studio, un biotopo che collega la terraferma e l'area Boscata del Forte San Felice alle zone SIC e ZPS.

Il PTCP individua biotopi, dune e dune spianate che non siano interessate da urbanizzazioni o previsioni di urbanizzazione, ed altri elementi di interesse ambientale che costituiscono componenti naturali da tutelare per il loro intrinseco valore e da considerare in relazione alle complessive esigenze di tutela e valorizzazione del paesaggio e allo scopo di favorire l'integrazione delle aree ambientali attraverso le Reti ecologiche di cui all'art. 28.

Per dette componenti naturali, in ragione della loro limitata estensione areale e della loro fragilità ambientale, il PTCP persegue i seguenti obiettivi:

- promuovere la conoscenza e favorirne, ove ammessa e compatibile con le esigenze di protezione, l'accessibilità e la fruizione;
- conservare l'ecosistema rappresentato dalle biocenosi comprese in dette aree, preservarne i processi ecologici essenziali e salvaguardare le diversità genetiche presenti;
- tutelare dette componenti naturali anche in relazione alle attività produttive e agli insediamenti e favorirne il restauro o il ripristino degli elementi degradati o mutilati;
- ridurre e minimizzare, nell'ambito dei siti e nei territori limitrofi, le emissioni inquinanti anche incentivando in dette aree e nelle aree circostanti, ove ammesso e compatibile con le esigenze di protezione, l'utilizzo di mezzi di trasporto a basso tasso di emissioni e del T.P.L. (Trasporto Pubblico Locale).

Prescrizioni

Fino all'adeguamento al PTCP, ai sensi dell'art. 8 delle presenti NTA, dette componenti naturali biotopi, dune e dune spianate, di cui al comma 1, non possono essere oggetto di interventi che ne riducano l'estensione o che possano incidere negativamente sulla qualità ambientale delle stesse.

Fino all'adeguamento di cui sopra gli interventi ammessi su dette componenti naturali e in una fascia di 50 metri dagli stessi sono limitati a quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria e a quelli eventualmente necessari per ragioni di pubblico interesse o di somma urgenza. Il presente comma non si applica alle isole abitate della laguna di Venezia.

Vale la pena citare l'art. 28 delle N.T.A. relativo alle reti ecologiche. Ai sensi del citato articolo, il PTCP assume l'obiettivo prioritario della conservazione della biodiversità presente nel territorio provinciale, individuando, quale azione strategica di livello sovracomunale per lo sviluppo degli ecosistemi, il progetto delle Reti ecologiche.

Il PTCP persegue lo sviluppo di reti ecologiche nel territorio provinciale in coerenza col progetto della Rete Ecologica Regionale (REV).

Il PTCP, con l'indicazione dello schema di Reti ecologiche, indicato nella Tavola 3, persegue i seguenti obiettivi specifici:

- *salvaguardare il patrimonio ambientale e naturalistico presente in ciascuna area e componente naturale e integrare i biotopi, i geositi, gli altri siti e le risorse di interesse naturalistico, anche attraverso la formazione di corridoi ecologici, nel sistema di Rete Natura 2000 per connettere tra loro le aree e le componenti naturali al fine di favorire le biocenosi e salvaguardare la biodiversità;*
- *integrare e ampliare il patrimonio ambientale e naturalistico con particolare riguardo alle componenti più fragili ed esposte al rischio di depauperamento o estinzione e favorire la conservazione della biodiversità e il rafforzamento del sistema ecologico con il ripristino o la creazione delle connessioni ecologiche necessarie per la funzionalità dell'ecosistema, con l'eliminazione o la riduzione della frammentazione e dell'insularizzazione degli habitat.*

Tutta l'area interessata dall'intervento è compresa nella Laguna di Venezia che è definita, ai sensi dell'art. 25 "Segno ordinatore".

Direttive

Sono comunque ammesse:

- *l'ordinaria utilizzazione agricola del suolo e l'attività di allevamento in forma non intensiva, nonché la realizzazione di strade poderali ed interpoderali di larghezza non superiore a quattro metri lineari;*
- *la realizzazione di infrastrutture di difesa del suolo, di canalizzazioni, di opere di difesa idraulica e simili, nonché le attività di manutenzione e di esercizio delle predette opere;*
- *la realizzazione di impianti tecnici di modesta entità, quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas, impianti di pompaggio per l'approvvigionamento idrico,*

irriguo e civile, e simili, di modeste piste di esbosco e di servizio forestale, di larghezza non superiore a 3,5 metri ;

- la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti, degli edifici e delle infrastrutture esistenti.

Tutte le trasformazioni, escluse quelle indicate sopra, dovranno in ogni caso assicurare la massima conservazione dei segni significativi dell'evoluzione idrica del territorio, nonché la manutenzione della rete scolante principale. Per una fascia minima di 10 metri lineari dagli alvei e invasi di piena ordinaria dei corsi d'acqua e bacini naturali è vietata la nuova edificazione dei manufatti edilizi puntuali di cui al comma precedente.

La tavola evidenzia, inoltre, la Macchia Boscata presente presso il Forte San Felice ai sensi dell'articolo 29 delle N.T.A.

Gli obiettivi del P.T.C.P. in riferimento alle Macchie boscate sono:

- individuare le situazioni di degrado ambientale che ne possano compromettere il mantenimento;
- favorire l'incremento delle aree interessate da detti elementi;
- promuovere interventi per il potenziamento vegetazionale del territorio, da realizzare attraverso la messa a dimora di nuove piante o orientando lo sviluppo della vegetazione arborea e arbustiva esistente, anche sulla base di idonei criteri progettuali.



Figura 21 – P.T.C.P. Tavola 3.3 Sistema ambientale

16.4. Tavola 4.3 Sistema insediativo - infrastrutturale

Dal punto di vista del sistema insediativo, la darsena è localizzata all'interno del centro storico di Sottomarina (centro storico di medio interesse). Per i centri storici la Provincia favorisce la tutela, la conservazione e l'integrazione dei centri storici nelle politiche insediative. L'area del campeggio da destinare a parcheggio è invece destinata a servizi.



Figura 22 – P.T.C.P. Tavola 4.3 Sistema insediativo-infrastrutturale

In riferimento al sistema insediativo e infrastrutturale tutto il territorio comunale di Chioggia è definito “Polo nautico” ai sensi dell’ art. 54.

Il PTCP, in merito all’organizzazione della mobilità provinciale, persegue l’obiettivo di maggiore apertura del sistema della mobilità provinciale alle relazioni regionali, nazionali e transnazionali, nella prospettiva di una piena integrazione con i “corridoi europei” come grandi sistemi per le relazioni con est e ovest Europa, con il centro Europa e con i paesi mediterranei. Al fine di perseguire questo obiettivo, il PTCP definisce il sistema delle connessioni d’area vasta che comprende la rete autostradale, i servizi e le infrastrutture per la logistica di interesse provinciale e i principali nodi intermodali, le ferrovie di interesse sovraprovinciale, i nodi di interscambio portuale e aeroportuale.

L’art. 53 norma, nello specifico, le attrezzature e servizi per la nautica da diporto.

Per gli interventi e le attrezzature destinati a dotare il territorio di servizi per la nautica da diporto adeguati sia alla domanda turistica, sia agli standard di sicurezza nella

navigazione, sia alla esigenza di contenere la pressione del turismo sulla qualità ambientale territoriale complessiva, il PTCP indirizza le azioni di governo ai seguenti obiettivi da perseguire, compatibilmente con i requisiti e gli obiettivi di valorizzazione ambientale e di sicurezza:

- a) ristrutturare e adeguare le attrezzature e le infrastrutture per la nautica da diporto, sportiva, ricreativa e turistica, inserendole, per poli turistici di cui al comma seguente, come sistema di servizi entro le più generali politiche del turismo;*
- b) favorire lo sviluppo ordinato e sostenibile delle attività nautiche ricreative e sportive con particolare riguardo per quelle tradizionali;*
- c) riqualificare con criteri e requisiti differenziati gli ormeggi, le cavane e gli approdi esistenti, autorizzati dai vigenti strumenti urbanistici, distinguendo quelli dislocati nei corsi d'acqua, nelle foci fluviali, nei canali, nelle lagune e sulla*
- d) gronda lagunare;*
- e) integrare le attrezzature e i servizi esistenti, autorizzati dai vigenti strumenti urbanistici, per la nautica da diporto (manutenzione, rimessaggio, forniture, etc.) con la gestione degli ormeggi e degli approdi, con le strutture culturali, ricreative, sportive, ricettive e agrituristiche presenti o previste nei progetti di riqualificazione delle attrezzature turistiche.*

Prescrizioni

Fino all'adeguamento al PTCP, ai sensi dell'art. 8 delle presenti NTA, gli strumenti urbanistici non potranno essere variati per incrementare l'attuale ricettività di imbarcazioni o per prevedere nuovi o ulteriori posti letto in strutture ricettive connesse a strutture per la nautica esistenti o previste.

Sino alla definizione del Progetto strategico per la nautica, di cui all'articolo 59 delle presenti NTA), gli strumenti urbanistici potranno essere variati per prevedere nuove strutture per la nautica unicamente con intese di coordinamento ai sensi dell'art. 9 delle presenti NTA, con la necessaria partecipazione della Regione Veneto.

Si rileva che il progetto non comporta un incremento dell'attuale ricettività di imbarcazioni o la previsione di nuovi posti letto nella struttura alberghiera adiacente legati agli interventi previsti nella darsena.

Ai sensi dell'art. 57 delle N.T.A., l'ambito della Darsena è incluso in Ambito lagunare da riqualificare.

“Allo scopo di razionalizzare le attrezzature per la nautica legate alla fruizione ricreativa, sportiva e turistica del territorio, e per determinare un adeguato livello di qualità ambientale e di sicurezza, il PTCP stabilisce i seguenti obiettivi:

- *eliminare le situazioni di degrado determinate da un uso improprio della gronda lagunare;*
- *eliminare le fonti di inquinamento determinate dall'abbandono di cose e attrezzature;*
- *determinare migliori condizioni di sicurezza;*
- *ridefinire il sistema di segnalazione dei canali lagunari.*

.....

Le attrezzature per l'attracco e lo stazionamento delle imbarcazioni dovranno essere realizzate:

- *con tecniche e materiali che non producano rilascio di sostanze tossiche o inquinanti;*
- *garantendo la possibilità di effettuare le manutenzioni e gli interventi per la sicurezza idraulica e ambientale;*
- *in modo da consentirne l'utilizzo da parte dei mezzi di soccorso ed emergenza.*

Prescrizioni

Fino all'adeguamento della pianificazione comunale si applicano le seguenti disposizioni transitorie: non potranno essere attuati gli interventi, interni alle aree protette e che comunque incidano significativamente sulle stesse.

Dette limitazioni non si applicano:

- *agli interventi di pubblico interesse,*
- *agli interventi già previsti dai vigenti strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica comunale, limitatamente all'ampliamento di strutture esistenti, fino al limite massimo del 30% della capacità ricettiva di ciascuna struttura;*
- *agli interventi di recupero di aree, specchi d'acqua, banchine e moli esistenti, e quelle relative a progetti di riqualificazione territoriale di interesse provinciale che prevedano anche interventi di riallagamento.*

Nell'art. 51 delle N.T.A. relativo alle Attività, insediamenti e infrastrutture turistiche, si fissano i seguenti obiettivi:

“Per gli insediamenti e le infrastrutture destinate prevalentemente alle attività e all’offerta turistica, il PTCP indirizza le azioni di governo ai seguenti obiettivi:

a) rafforzare gli effetti di rete del sistema di fruizione turistica, distribuire e articolare il ventaglio dell’offerta di ricettività e ospitalità e contenere le punte di congestione per la troppa affluenza in specifiche località e occasioni stagionali;

b) riorganizzare l’offerta di risorse e di attrezzature per aumentare la sostenibilità del settore turistico, anche con la previsione di Villaggi del benessere;

c) promuovere l’accessibilità ai siti e la circolazione sul territorio attraverso forme di trasporto alternative al veicolo privato:

- migliorando la connettività di trasporto pubblico dedicato all’utenza turistica, in particolare tra entroterra e litorale e laguna, e attivando connessioni marittime, integrate con il SFMR e con sistemi di trasporto in sede fissa protetta;

- potenziando i servizi per l’intermodalità e qualificando i terminali di Fusina, San Giuliano-Pili e Tessera, quelli litoranei di Punta Sabbioni e Lido di Venezia, e quelli costieri come tappe di percorsi e/o come porte attrezzate per accedere ad attrazioni turistiche o località specifiche del sistema attraverso mezzi di trasporto diversi dall’auto privata;

- prevedendo servizi legati esclusivamente alla sosta temporanea per la circolazione cicloturistica e nautica minore, quali aree attrezzate per l’assistenza e la sosta ai camper, per l’utilizzo di houseboat ,etc., da realizzarsi preferibilmente con il recupero di edifici esistenti o con strutture e materiali compatibili con l’ambiente”.

Infine si rileva l’indicazione dell’Itinerario ciclabile principale di progetto che collega la rete ciclabile provinciale con il Forte San Felice.

16.5. Tavola 5.3 Sistema del paesaggio

La tavola inserisce lo specchio acqueo destinato a darsena all’interno del Sito Unesco “Venezia e la sua Laguna” Ecosistema della Laguna veneziana - D.M. 01.08.1985 – “Decreti Galassini”.

Tra gli elementi storico-culturali si evidenziano le Fortificazioni per la batteria adiacente alla darsena, il Forte San Felice ed i “murazzi” che sono definiti Opera storica di

difesa costiera. Ai sensi dell'art. 10, i suddetti elementi sono tutelati e valorizzati nel ruolo territoriale e paesistico, nelle relazioni reciproche e nella loro complessiva entità.

Per ciò che concerne le fortificazioni e per tutti quei beni, che caratterizzano il territorio provinciale e costituiscono elementi funzionali, fruitivi e identitari, deve essere perseguito l'obiettivo di salvaguardia integrata nel sistema territoriale e nel contesto in cui ricadono (art.42 delle N.T.A.).

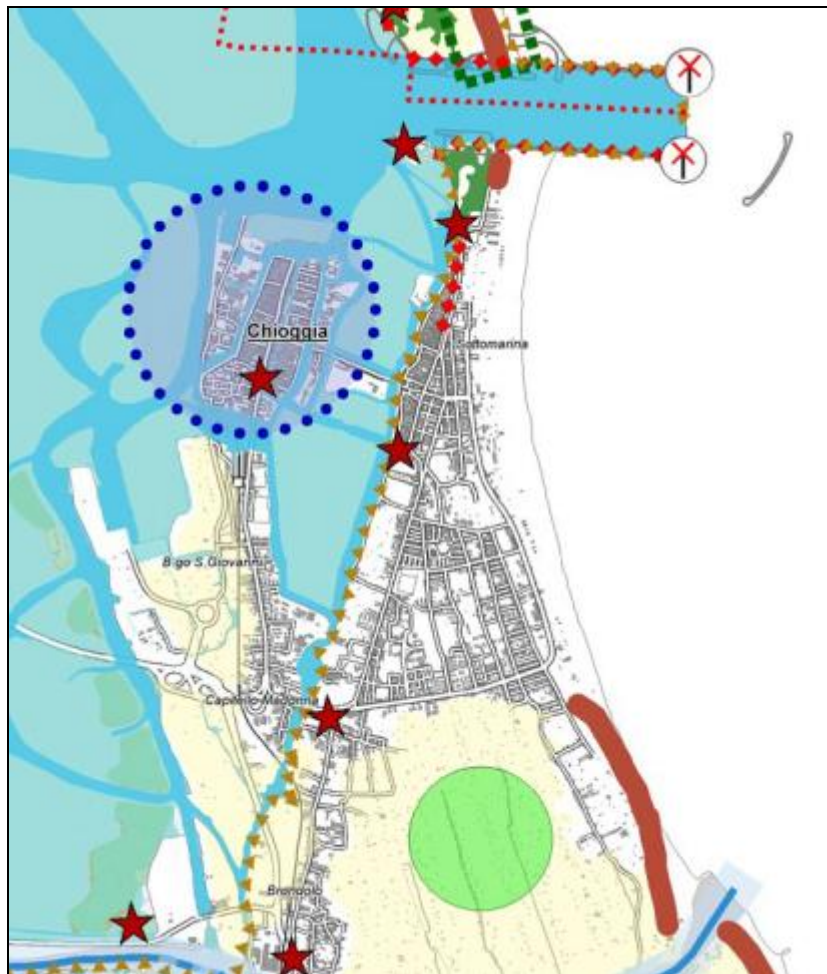


Figura 23 – Tavola 5.3 Sistema del paesaggio

17.PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO REGIONALE (PTRC vigente 1992)

Il PTRC rappresenta lo strumento regionale di governo del territorio. Ai sensi dell'art. 24, c.1 della L. R. 11/04, “il piano territoriale regionale di coordinamento, in coerenza con il programma regionale di sviluppo (PRS), di cui alla legge regionale 29 novembre 2001, n.35 “Nuove norme sulla programmazione”, indica gli obiettivi e le linee principali di

organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione”.

Il PTRC vigente, approvato nel 1992, risponde all’obbligo emerso con la legge 8 agosto 1985, n. 431 di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l’individuazione, il rilevamento e la tutela di un’ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.

Il PTRC si articola per piani di area, previsti dalla legge 61/85, che ne sviluppano le tematiche e approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all’organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente.

Ai sensi della tav. n. 1 – Difesa del suolo e degli insediamenti, parte della superficie del parcheggio è sottoposta a vincolo idrogeologico. I progetti che riguardano opere e manufatti che insistono su tali aree sono accompagnati da una relazione tecnica, che metta in luce le misure atte a prevenire ogni pericolo o danno, e autorizzati dall’Ufficio del Genio Civile che attesta il rispetto delle prescrizioni.

L’area a parcheggio, tuttavia, non sarà oggetto di opere e non si prevedono quindi problematiche per ciò che concerne l’aspetto idrogeologico.

L’analisi del PTRC evidenzia poi come tutta l’area oggetto del presente studio è inserita tra le “Aree esondate per mareggiate”.

Ai sensi della tav. n. 2 - Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale, lo specchio acqueo su cui insiste la darsena rientra tra le aree sottoposte a vincolo di Tutela paesaggistica ai sensi delle leggi 29.6.1939, n. 1497 e 8.8.1985, n.431. Ai sensi dell’art. 33, la Laguna di Venezia è inserita tra gli Ambiti per l’istituzione di parchi e riserve naturali regionali. Per dette aree la Regione predispone appositi “Piani di Area” con specifica considerazione dei valori paesistico-ambientali ai sensi della L. R. 11.3.1986, n.9.

Ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale gli ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale sono da considerare Zone ad alta sensibilità ambientale.

Nella Tav. 7 si inserisce Sottomarina tra i Centri turistici marini. Secondo l’art. 40 – Direttive per le politiche urbanistiche locali, essi richiedono prioritariamente:

- il controllo dell’edificazione in rapporto alle caratteristiche ecologiche ed ambientali della zona;
- la predisposizione di un’adeguata offerta abitativa e di servizi per i bisogni primari dei residenti;
- il rinnovo urbano, la riorganizzazione del sistema dei servizi, riqualificazione delle strutture esistenti;

- la diversificazione dell'offerta di strutture turistiche e per il tempo libero;
- la salvaguardia, tutela e valorizzazione delle risorse naturali, culturale ambientali.

18.PIANO D'AREA DELLA LAGUNA DI VENEZIA

Il Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV), approvato con Provvedimento del Consiglio Regionale n. 70 del 9 novembre 1995, estende la sua efficacia a 16 comuni, in seguito divenuti 17 con l'istituzione del Comune di Cavallino-Treporti (L.R. n.11 del 29/03/1999), e comprende i comuni di Campagna Lupia, Camponogara, Cavallino Treporti, Chioggia, Codevigo, Dolo, Jesolo, Marcon, Martellago, Mira, Mirano, Mogliano Veneto, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Salzano, Spinea, Venezia.

La definizione di quest'area segue di fatto l'applicazione di due criteri: la rete di relazioni interne quotidiane che lega una vasta area e che fa capo, in termini di poli principali per servizi e occasioni di lavoro a Venezia, Mestre e Marghera, e la stretta relazione con quel sistema ambientale unificante che è la Laguna di Venezia.

Il Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana, secondo il disposto dell'articolo 4 della legge regionale 27 giugno 1985, n. 61, come modificato dall'articolo 3 della legge regionale 11 marzo 1986 n. 9, ha valenza paesistica ai sensi e per gli effetti della Legge 29 giugno 1939, n. 1497 e della Legge 8 agosto 1985, n. 431.

Il P.R.G. di Chioggia, ai sensi dell'art. 2 delle N.T.A., ha recepito le norme contenute nel P.A.L.A.V. di cui al P.C.R. n° 70 del 9 novembre 1995.

La "Laguna viva" è definita nell'art. 5 delle N.T.A. Le prescrizioni in esso contenute sono state riprese nell'art. 25 delle N.T.A.

L'ambito oggetto del presente studio non è compreso nella "Laguna Viva" che si colloca all'esterno del canale navigabile.

Ai sensi dell'art. 34 delle N.T.A., il Comune di Chioggia ha recepito quanto indicato nel P.A.L.A.V. non evidenziando la presenza, in questa zona, di aree interessate dalla presenza di reperti archeologici.

Ai sensi delle Prescrizioni contenute nell'art. 34 stesso, *"l'intera laguna di Venezia entro i centri abitati, nelle isole e nei diversi ambiti lagunari come descritti nel titolo II, è da considerarsi area a rischio archeologico, pertanto qualsiasi intervento che alteri il fondale dovrà essere preventivamente segnalato alla Soprintendenza Archeologica."*

In tal senso si evidenzia che l'intervento non incide sui valori ecologico-ambientali presenti in quanto si tratta della posa di pontili galleggianti ancorati a pali in acciaio posti a circa 16 metri di distanza uno dall'altro (15 in totale). Per non arrecare disturbo all'ecosistema della laguna si prevede la posa dei pali a spinta. Questa tecnica non comporterà la messa in sospensione di materiale fine presente sul fondale. L'area è inoltre già altamente urbanizzata e la superficie interessata dalla darsena interessata, negli anni, da operazioni di dragaggi ai fini di migliorare la navigabilità delle acque e del ricircolo delle stesse e non si ravvede la presenza di specie floristiche di particolare importanza. La superficie prospiciente l'hotel è già pavimentata e quella che verrà destinata a parcheggio non subirà alcuna modifica.

Ai sensi dell'art. 32 delle N.T.A. il P.A.L.A.V. individua le categorie dei beni storico-culturali da sottoporre a particolare tutela tra cui le fortificazioni, entro e fuori la conterminazione lagunare, costituite dalle installazioni e dai manufatti di difesa militare sia della Repubblica Veneta che dei periodi successivi. Il P.A.L.A.V. individua così la Batteria San Felice come bene storico-culturale meritevole di tutela. Si ricorda che l'intervento in oggetto non altera l'integrità del bene stesso ma anzi è accompagnato da un progetto di sistemazione dell'area ai fini anche della fruizione della stessa ai fini turistici.

La tavola 2.52 del P.A.L.A.V. inserisce l'area relativa all'Hotel Mosella tra i centri storici normati ai sensi dell'art. 36 delle N.T.A. del P.A.L.A.V. stesso.

Lo specchio acqueo in cui avverrà l'ampliamento della darsena è destinato dal P.A.L.A.V. a Porto turistico ai sensi dell'art. 44 delle N.T.A.

Nella redazione del progetto, corredato da verifica di compatibilità ambientale ai sensi dell'articolo 29 bis della legge regionale 16 aprile 1985, n. 33, come modificata dalla legge regionale 23 aprile 1990, n. 28, vanno verificati:

- l'impatto sull'ambiente e il conseguente intervento di mitigazione;
- i fenomeni di degrado in atto sulle sponde e sui fondali nonché di quelli indotti dal previsto intervento;
- il pescaggio, lunghezza, etc. delle imbarcazioni per cui è previsto l'attracco nonché gli altri parametri tecnico-settoriali;
- le attrezzature di supporto a terra esistenti e previste;
- i problemi indotti dal traffico sulle vie d'acqua e di terra;

- i fenomeni di inquinamento generati dai mezzi a motore e dalla presenza antropica;
- i costi delle infrastrutture tecnologiche necessarie.

Le prescrizioni e vincoli dell'articolo 44, ripreso dal P.R.G. stesso indicano che:

- lo spazio acqueo interessato dalla presenza di attrezzature di portualità turistica deve essere convenientemente delimitato, in modo tale da evitare fenomeni di inquinamento diffuso nelle acque circostanti;
- la realizzazione delle attrezzature deve avvenire d'intesa con le autorità competenti e contestualmente a quella delle strutture di servizio a terra e degli sbocchi a mare;
- nella realizzazione del porto turistico di San Felice, in comune di Chioggia, dovranno essere particolarmente salvaguardati il Forte storico e il Murazzo esistenti.

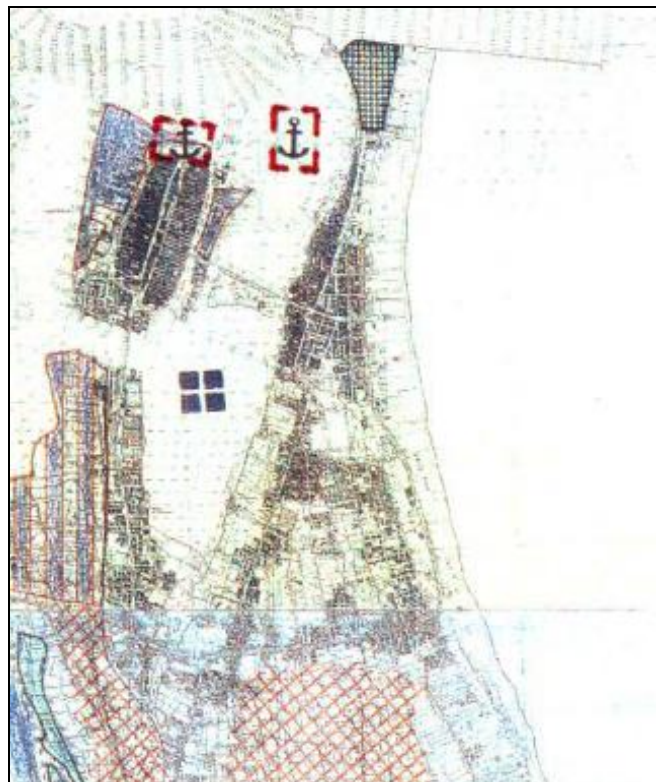


Figura 24 – P.A.L.A.V. Tavola 1.1 Sistemi ed ambiti di progetto. Scala 1:50.000

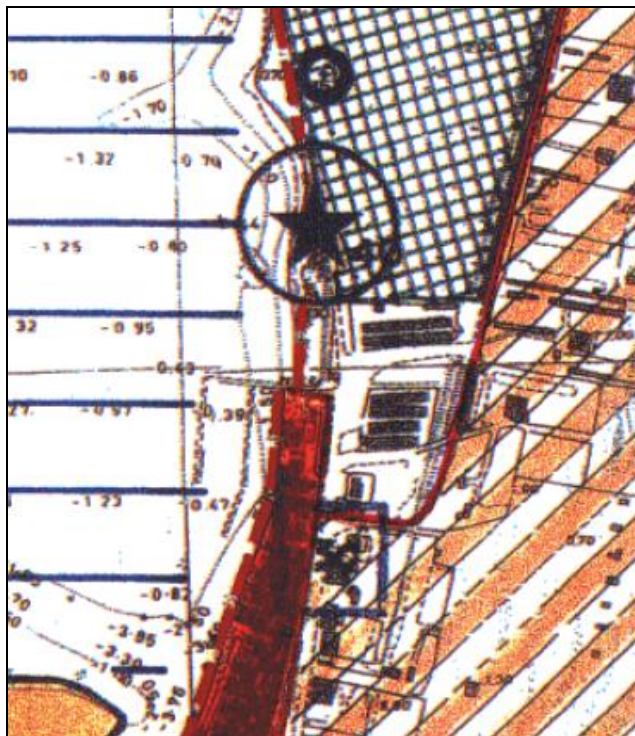


Figura 25 – P.A.L.A.V. Tavola 2.52 Sistemi ed ambiti di progetto – Chioggia. Scala 1:10.000

19.PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO – Variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica

La Regione del Veneto, con propria deliberazione di Giunta n. 372 del 17 febbraio 2009, ha adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (c.d. PTRC 2009) come riformulazione del vigente strumento generale relativo all’assetto del territorio (c.d. PTRC 1992), in linea con il nuovo quadro programmatico previsto dal Programma Regionale di Sviluppo (PRS) approvato con Legge Regionale 9 marzo 2007 n. 5 e in conformità alla legge regionale 23 aprile 2004 n. 11.

Con la successiva deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013 è stata adottata la variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2009) con attribuzione della valenza paesaggistica .

La Variante parziale risulta così composta:

- Relazione illustrativa;
- Elaborati grafici:
 - Tav. 01c Uso del suolo – Idrogeologia e Rischio Sismico;
 - Tav. 04 Mobilità;
 - Tav. 08 Città, motore di futuro;
 - Tav. 09 Sistema del territorio rurale e della rete ecologica (n. 23 tavole);

- Rapporto Ambientale – Sintesi non tecnica;
- Documento di valutazione di incidenza;
- Documento per La pianificazione paesaggistica comprendente
 1. Ambiti di paesaggio
 2. Quadro per la ricognizione dei beni paesaggistici
 3. Atlante ricognitivo
 4. Sistemi di valori:
 - 4.1 I siti patrimonio dell'Unesco
 - 4.2 Le Ville Venete
 - 4.3 Le Ville del Palladio
 - 4.4 Parchi e giardini di rilevanza paesaggistica
 - 4.5 Forti e manufatti difensivi
 - 4.6 Archeologia industriale
 - 4.7 Architetture del Novecento
- Norme Tecniche;

Ai sensi della D.G.R. 427/ 2013 restano confermati gli elaborati del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, adottato con DGR n 372 del 17/02/2009, non oggetto della variante a valenza paesaggistica e cioè:

- Elaborati grafici:
 - Tav. PTRC 1992 Ricognizione
 - Tav. 01a Uso del suolo – Terra
 - Tav. 01b Uso del suolo – Acqua
 - Tav. 02 Biodiversità
 - Tav. 03 Energia e Ambiente
 - Tav. 05a Sviluppo economico produttivo
 - Tav. 05b Sviluppo economico turistico
 - Tav. 06 Crescita sociale e culturale
 - Tav. 07 Montagna del Veneto
 - Tav. 10 PTRC – Sistema degli obiettivi di progetto
- Rapporto Ambientale;
- Quadro conoscitivo.

L'art. 72 bis, comma 3, delle N.T.A. del P.T.R.C. , facendo riferimento all'art. 29 della L.R. 11/2004, estende l'applicazione del regime di salvaguardia anche all'adozione della Variante Parziale con attribuzione della valenza paesaggistica. Dall'adozione del PTRC o di sue eventuali varianti e fino alla loro entrata in vigore, e comunque non oltre cinque anni dalla data di adozione, i Comuni sono quindi tenuti a sospendere ogni determinazione sulle domande relative ad interventi di trasformazione edilizia e urbanistica che risultino in contrasto con le prescrizioni contenute nel piano.

Rispetto all'area di nostra competenza, dall'analisi dei testi e degli elaborati grafici vigenti si è rilevato quanto di seguito riportato.

Rispetto alla Tav. "PTRC 1992 – Ricognizione" si rileva che, per la zona oggetto del presente studio, è vigente il Piano d'Area della Laguna di Venezia.

Ai sensi dell'art. 72 delle N.T.A. “ *In attesa della disciplina dei beni paesaggistici di cui al decreto legislativo n. 42 del 2004, per gli ambiti di cui all'allegata tavola “PTRC 1992”, recante la ricognizione dello stato di attuazione della Tav. 9 del PTRC 1992, valgono le seguenti disposizioni:*

a) *gli ambiti già attuati sono soggetti alle specifiche normative dettate dai vigenti Piani Ambientali dei parchi e delle aree protette di interesse locale nonché dei Piani d'Area;*”

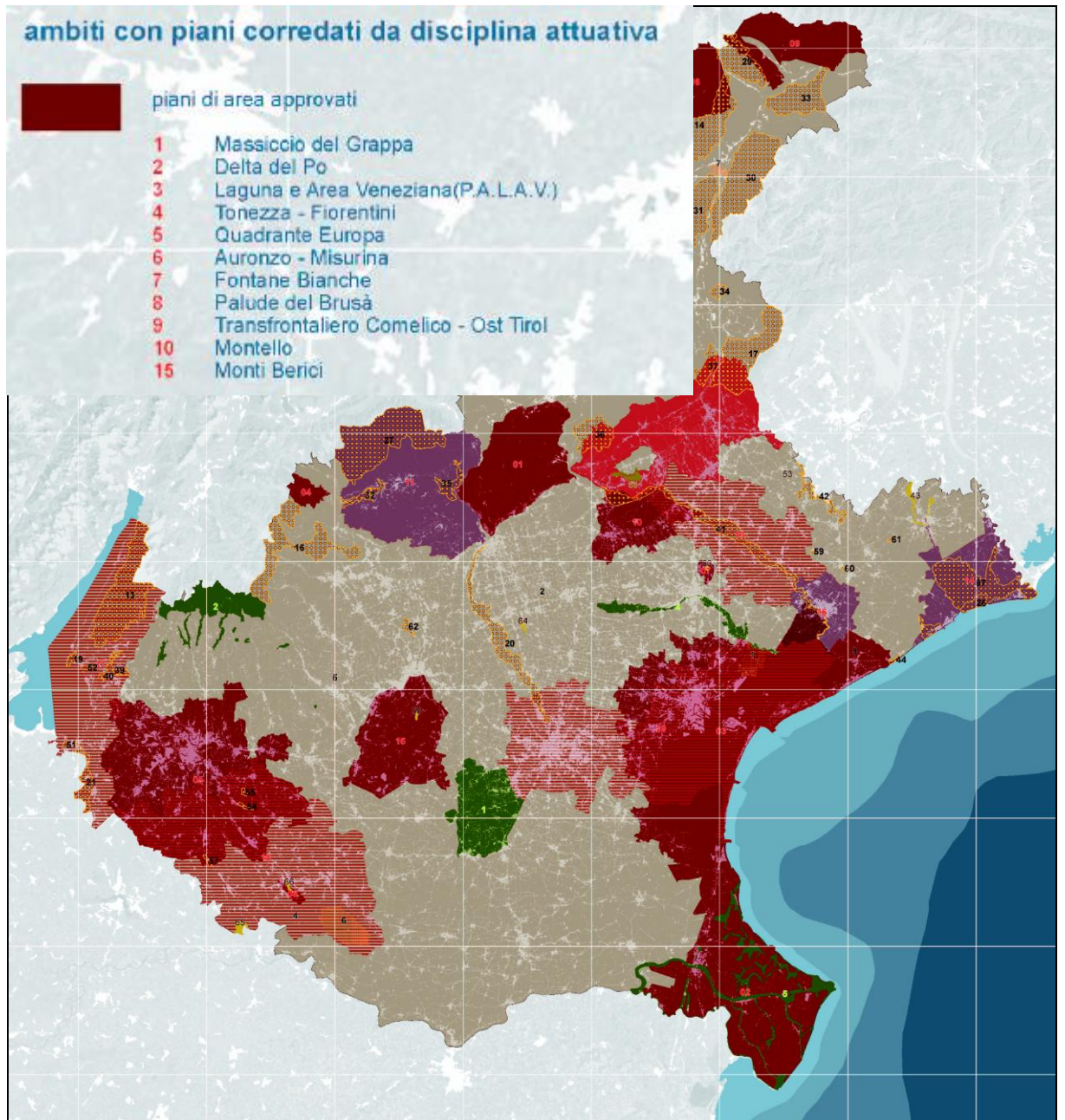


Figura 26 – P.T.R.C. 1992 - Ricognizione

Ai sensi della Tav. “01a Uso del suolo – Terra” siamo in un ambito urbanizzato ed nell’Ambito di Paesaggio denominato “Laguna Sud”.

I Piani Paesaggistici Regionali d’Ambito (PPRA), ai sensi dell’art. 45 ter, comma 1, della L.R. 11/2004 e dell’art. art. 135, comma 2, del Codice, provvederanno a predisporre specifiche normative d’uso aventi la finalità di assicurare che ciascun ambito di paesaggio sia adeguatamente conosciuto, tutelato, salvaguardato e disciplinato.

Ai sensi della Tav. “01b Uso del Suolo – Acqua” vediamo che l’ambito è interessato dall’attraversamento della Dorsale Principale del Modello Strutturale degli acquedotti. Nelle aree laddove ci sia la presenza di adeguato servizio di pubblico acquedotto, i Comuni operano per disincentivare i prelievi ad uso idropotabile di natura privata.

Ai sensi della Tav. “02 Biodiversità” viene evidenziata la prossimità all’Area Nucleo della Laguna di Venezia ed il piccolo corridoio ecologico rappresentato dal Boschetto del Forte San Felice.

Ai sensi dell’art. 24 delle N.T.A., la Rete ecologica regionale è costituita da:

a) aree nucleo quali aree che presentano i maggiori valori di biodiversità regionale; esse sono costituite dai siti della Rete Natura 2000 individuati ai sensi delle Direttive 79/409/CEE 2009/147/CE e 92/43/CEE e dalle Aree Naturali Protette ai sensi della Legge 394/91;

b) corridoi ecologici quali ambiti di sufficiente estensione e naturalità, aventi struttura lineare continua, anche diffusa, o discontinua, essenziali per la migrazione, la distribuzione geografica e lo scambio genetico di specie vegetali ed animali, con funzione di protezione ecologica attuata filtrando gli effetti dell’antropizzazione;

c) cavità naturali meritevoli di tutela e di particolare valenza ecologica in quanto connotate dalla presenza di endemismi o fragilità degli equilibri, da scarsa o nulla accessibilità o da isolamento.

Ai sensi del comma 6 dell’art. 24 stesso, la procedura per 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 il territorio regionale all’esterno di tali siti 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 e sulla base degli appositi monitoraggi che ne permettono l’identificazione ai sensi dell’articolo 10 della Direttiva 92/43/CEE.

Ai sensi dell’art. 25 comma 4 *“sono vietati gli interventi che interrompono o deteriorano le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici”*.



Figura 27 – P.T.R.C. – Tav. 02 Biodiversità

Nella Tav. “04 Mobilità” si evidenzia che il Comune di Chioggia è uno dei poli della nautica da diporto ed è compreso nel Macro Ambito della Nautica da Diporto assieme al Comune di Venezia.

L’art. 54 delle N.T.A. disciplina l’attività diportistica.

1. *La Regione promuove la realizzazione di un numero adeguato di posti barca secondo criteri di sostenibilità infrastrutturale, ambientale, logistica.*

2. *La realizzazione degli interventi di cui al comma 1 è attuata mediante apposito progetto strategico che definisce:*

a) *il dimensionamento del numero dei posti barca per nuovi porti e per il potenziamento di quelli esistenti, la loro localizzazione e tipologia, rispetto alle seguenti macroaree:*

a1) laguna di Venezia e Chioggia

a2) litorale est

a3) delta del Po

a4) lago di Garda nord

a5) lago di Garda sud

b) la fissazione di criteri distributivi dei nuovi posti barca basata sulla sostenibilità territoriale e fluviale in relazione alla accessibilità, alla capacità insediativa e alle caratteristiche nautiche delle singole aree;

c) la valutazione di modelli di sviluppo che mirino al recupero e alla rifunzionalizzazione del forte di S. Andrea presso la bocca di porto del Lido e il forte di S. Felice a Chioggia, perseguendo criteri di tutela delle principali caratteristiche culturali, monumentali, storiche, naturalistiche e sociali dei siti.

Il dimensionamento del numero dei posti barca per nuovi porti ed il potenziamento di quelli esistenti, la loro localizzazione e tipologia, la fissazione dei criteri distributivi dei nuovi posti barca devono quindi essere definiti in un apposito progetto strategico riguardante la macro area della Laguna di Venezia e Chioggia. La realizzazione di questi interventi deve inoltre essere subordinata alla valutazione di un modello di sviluppo che miri al recupero ed alla rifunzionalizzazione anche del Forte San Felice.

Il progetto in esame non comporta la realizzazione di nuovi posti barca ma semplicemente una migliore riorganizzazione di quelli esistenti. Il progetto si collega, inoltre, alla sistemazione dell'area dell'ex Batteria San Felice al fine della valorizzazione di questo sito di importanza storico-monumentale.

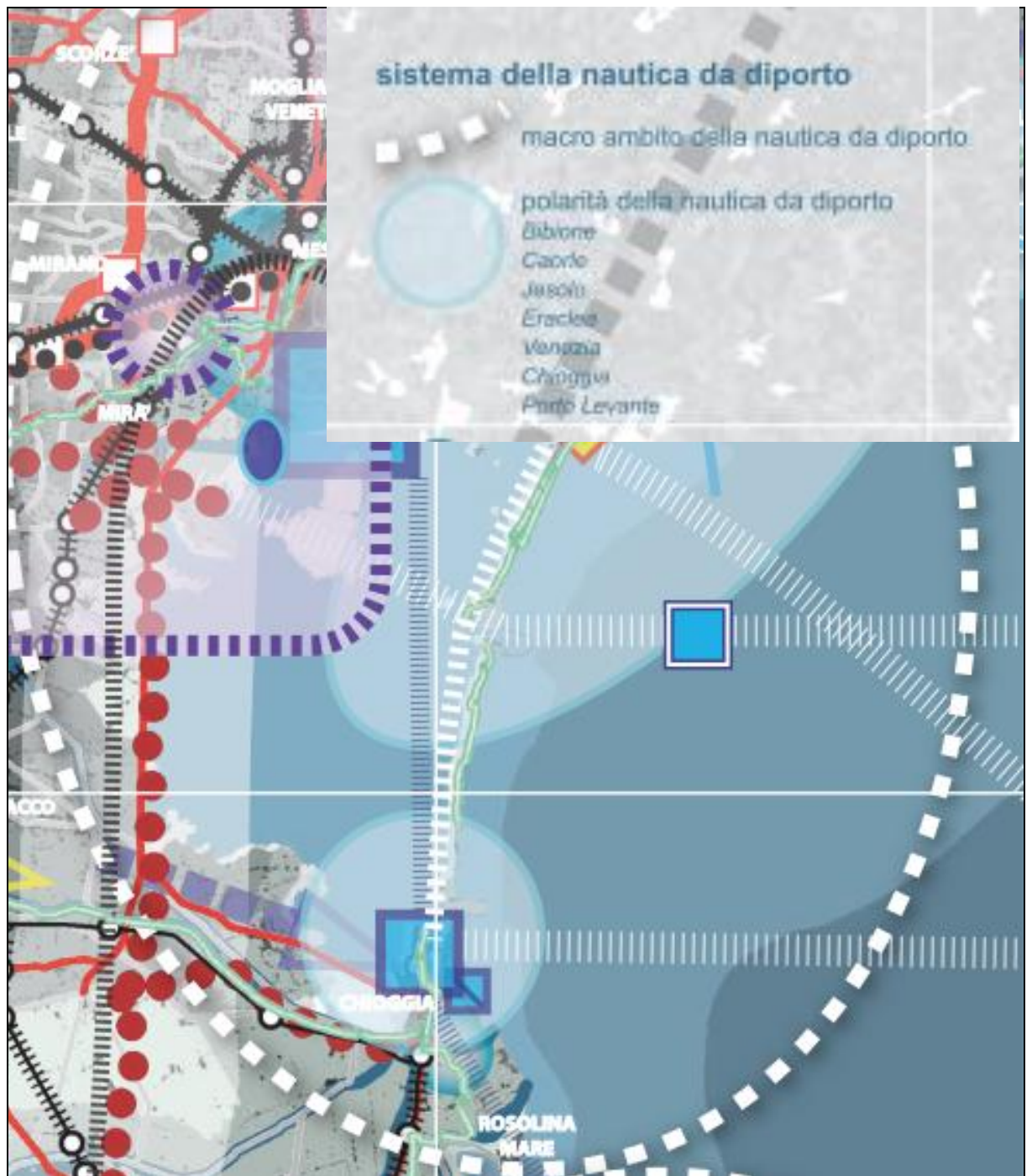


Figura 28 – P.T.R.C. – Tav. 04 Mobilità

Nella Tav. “05b Sviluppo Economico Turistico” si evidenzia che il Comune di Chioggia viene classificato come Eccellenza turistica nel Sistema delle polarità turistiche principali. Ovviamente viene inserita Sottomarina tra le città balneari comprese nel Sistema del turismo balneare e negli ambiti di diversificazione e specializzazione del turismo alberghiero.

Ai sensi dell'art. 53 delle N.T.A. “ *Nelle zone marine e lacuali e nei contesti fluviali i Comuni favoriscono la riqualificazione di quantità e qualità e la ristrutturazione degli edifici esistenti allo scopo di mantenere un equilibrato rapporto tra turista/posti letto e residenti stabili, preservando e valorizzando le caratteristiche culturali, monumentali, storiche, naturalistiche, sociali e del contesto ambientale e paesaggistico.*”

La realizzazione di nuove strutture ricettive a destinazione turistica deve essere preceduta da una valutazione previsionale delle dinamiche dei flussi e delle esigenze turistiche, rapportate all'economia locale ed alla ricettività esistente e rispondere a caratteristiche strutturali e dimensionali che non pregiudichino la fruibilità del paesaggio.”

Il progetto in esame riguarda l'intervento di riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento dell'Hotel Mosella. In questo caso non si tratta della realizzazione di una nuova struttura ricettiva ma l'ampliamento di una struttura esistente.

Detto progetto ha già ottenuto pareri favorevoli da parte della Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici (prot. 6532 del 07/05/2012), della Commissione per la Salvaguardia (prot. 335441 del 13/07/2012).

Si accerta inoltre il rispetto dell'art. 45 comma 3: “*Ai fini di un'equilibrata politica di sviluppo dell'offerta turistico-ricettiva, le Province, la Città Metropolitana di Venezia e i Comuni, in sede di formazione o di adeguamento del proprio strumento di pianificazione, tengono conto dei seguenti criteri:*

a) privilegiare accorpamenti ed ampliamenti delle strutture ricettive esistenti in vista di una riqualificazione qualitativa delle strutture e del raggiungimento di un livello ottimale nell'economicità della gestione”.

Per ciò che concerne, inoltre, la destinazione di due stanze dell'ala sud, primo piano, all'installazione di slot machines ed altri giochi elettronici, questa previsione non contrasta con l'art. 47 per cui, ai fini della rivitalizzazione e riqualificazione commerciale dei centri storici e degli altri luoghi del centro urbano, la Regione, le Province, la Città Metropolitana di Venezia e i Comuni, in sede di formazione o adeguamento dello strumento di pianificazione, devono adottare politiche ed azioni volte a favorire la varietà dell'offerta commerciale prevedendo inoltre idonei sistemi di viabilità, accesso e sosta. Il parcheggio a raso in progetto soddisferà, inoltre, le esigenze anche di questa attività.

La Tav. “08 Città, motore di futuro” indica Chioggia viene definita Polo di Sistema nella Rete dei capoluoghi e città medie. Assieme a Rosolina Mare , Isola di Albarella e Porto Viro anche Chioggia viene inserita nell’ Ambito delle Città costiere, lacuali e marine.

Ai sensi dell’art. 70 delle N.T.A. :

“ Il PTRC riconosce il sistema delle città costiere, lacuali e marine, come risorsa per la difesa e la gestione degli ambiti storici, paesaggistici e ambientali nonché per l’offerta di servizi alle popolazioni insediate e il miglior esercizio delle attività turistica.

I Comuni nei PAT e PATI devono:

- a) tutelare e valorizzare l’unicità dei luoghi;*
- b) diversificare le funzioni urbane;*
- c) migliorare e controllare le relazioni fra strutture urbane, l’uso turistico e il fronte delle acque assicurandone l’accessibilità e riservando ampi tratti inedificati lungo le coste quali corridoi protetti per le relazioni ecologiche e ambientali fra le aree interne e i laghi o il mare;*
- d) contenere e controllare gli impatti della pressione turistica sulle risorse;*
- e) promuovere la riqualificazione di ogni parte di città e delle strutture urbane e turistiche esistenti per adeguarle alle esigenze rinnovate della domanda adottando a tal fine idonee misure di premialità (perequazione, credito edilizio, compensazione urbanistica).*



Figura 29 – P.T.R.C. – Tav. 08 Città, motore di futuro

Nella Tav. n.31 – Laguna di Venezia relativa al Sistema del territorio rurale e della rete ecologica l'area interessata dall'Hotel è compresa nel Centro Storico. Si evidenzia inoltre il Bosco annesso al Forte San Felice. Tutta la laguna è, ovviamente, al di sotto del Livello del Mare.

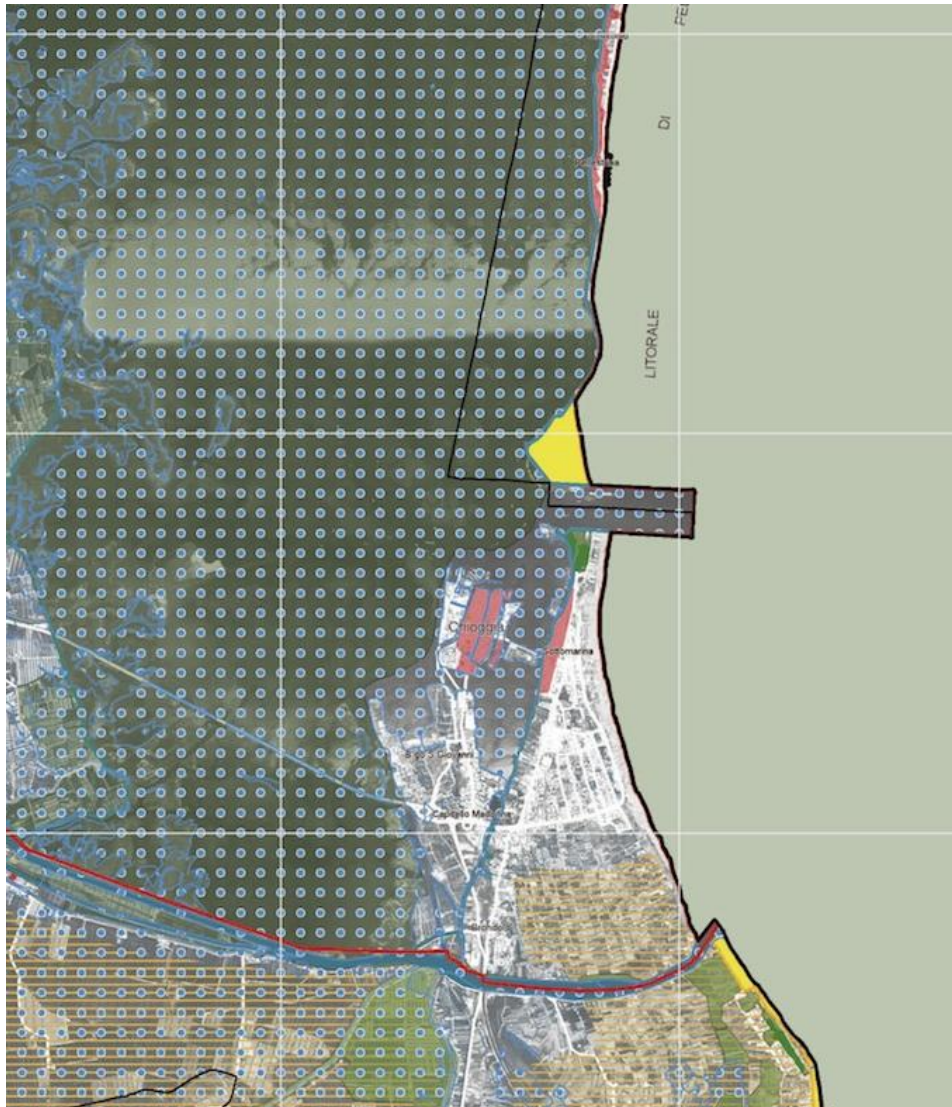


Figura 30 – P.T.R.C. – Tav. 09: Laguna di Venezia

Ai sensi dell'art. 60 delle N.T.A., *“la Regione, anche con il concorso degli altri Enti a vario titolo competenti e nel rispetto del D.Lgs. 42/04, promuove processi di recupero e valorizzazione dei forti e dei manufatti difensivi di interesse storico, di cui al relativo elaborato contenuto nel Documento per la pianificazione paesaggistica, attraverso azioni volte a favorirne la conoscenza e la fruizione e a salvaguardarne i principali contesti territoriali interessati.*

.....

Inoltre, Gli strumenti territoriali e urbanistici individuano i luoghi degli accadimenti storicamente significativi per la memoria collettiva italiana, dal risorgimento alla nascita della Repubblica, ne tutelano il contesto e ne dispongono appropriate modalità di fruizione, anche considerando le indicazioni contenute negli strumenti

pianificatori. La Regione promuove l'individuazione di tali siti, il recupero e la valorizzazione dei beni storici, architettonici e culturali correlati, nonché dei relativi contesti ambientali.”

20.DESCRIZIONE DEL PROGETTO

20.1. Sintesi della proposta del progetto

L'area di intervento si localizza nella parte settentrionale dell'isola di Sottomarina, sul lato rivolto verso l'entroterra. Il progetto in esame si articola in più interventi, prevedendo:

- riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento dell'Hotel Mosella;
- costruzione di un nuovo edificio con servizi darsena e sistemazione dell'area di pertinenza;
- ampliamento della darsena 'Boscolo Bielo Ivano';
- realizzazione parcheggio con cambio d'uso del lotto da campeggio a parcheggio.

Da un punto di vista normativo il progetto è da intendersi quale intervento di edilizia produttiva in variante allo strumento urbanistico generale, così come disciplinato dall'art. 4 della L. R. 55/2012 "Procedure urbanistiche semplificate di sportello unico per le attività produttive e disposizioni in materia urbanistica, di edilizia residenziale pubblica, di mobilità, di noleggio con conducente e di commercio itinerante."

Relativamente al cantiere in oggetto la ditta Committente (ditta Boscolo Bielo Ivano S.r.l.) è in possesso dei seguenti titoli abilitativi:

1. DIA 17543 del 06.04.2009 per rinforzo strutturale dell'ala nord del compendio;
2. DIA 21869 del 28.04.2009 per modifica recinzione nord-est;
3. DIA 35554 del 06.07.2009 per opere di manutenzione straordinaria consistenti nella demolizione di tutte le tramezze e loro ricostruzione principalmente nella medesima posizione (in forati al piano terra e in cartongesso con coibentazione acustica ai piani superiori), oltre a modeste modifiche distributive (maggiori suddivisioni al piano terra, blocco bagni al piano 1°, lievi modifiche per soddisfare gli standard igienico sanitari ai piani 2°-3°-4°);
4. PdC 217 del 11.08.2009 per demolizione di edificio pericolante a ridosso della riva lungo la Laguna;
5. PdC 218 del 11.08.2009 per demolizione dell'ala nord di cui si era proposto il rinforzo con la DIA di cui al punto 1;
6. DIA 4098 del 27.01.2010 per consolidamento della porzione di fabbricato sud ovest e per consolidamento della copertura piana lato sud;

7. DIA 13274 del 17.03.2010 per consolidamento e costipazione del terreno susseguente a lavori di manutenzione straordinaria;
8. PdC in sanatoria Prot. 35487 del 25/07/2012 per modifiche interne ed esterne dell'Hotel Mosella, che legittima lo stato di fatto.

La ditta Boscolo Bielo Ivano S.r.l. aveva presentato una precedente pratica di PdC (prot. 35312 del 03.07.2009 - prat. n. 424/2009 – Intervento di riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento dell'Hotel Mosella), la quale è poi stata archiviata. Il presente progetto riguarda le medesime modifiche dei fabbricati costituenti il compendio, che erano previste dal suddetto progetto, oltre all'ampliamento della darsena e al cambio d'uso del lotto da campeggio a parcheggio.

Sul precedente progetto, con specifico riferimento alle opere di ristrutturazione con ampliamento dell'Hotel Mosella, che sono ugualmente previste anche dalla presente istanza, sono già stati espressi pareri favorevoli da parte della Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici (prot. 6532 del 07/05/2012), della Commissione per la Salvaguardia (prot. 335441 del 13/07/2012), dell' ULSS (prot. gen. 697 del 16.01.2012), di VERITAS (prot. iride 24479/51CHI) e del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco (prot. 29860).

20.1.1. Descrizione dello stato attuale

L'immobile attualmente è costituito da un corpo di 4 piani fuori terra legittimato da Permesso di costruire in sanatoria di cui al punto 8 (paragrafo precedente), mentre altri corpi di fabbrica sono stati demoliti con atti abilitativi di cui ai punti 4 e 5 (paragrafo precedente).

Lo stato di fatto dell'immobile, descritto nelle tavole progettuali 3D- 4D- 5D- 6D e 7D, è costituito dall'aggregazione di due corpi di fabbrica: il primo a nord, risalente agli anni '40 del secolo scorso delle dimensioni di m 12,80x12,10 ed un secondo sud, risalente al 1965, realizzato in ampliamento e costituito da un parallelepipedo con dimensioni in pianta di m 11,00x30,00, posizionato ortogonalmente al primo con interposto vano scale.

Tutto il piano terreno è posto a livelli variabili, per causa di cedimenti differenziali diffusi, tra le quote +/- 0,00 m (+ 1,45 s.m.m.) e + 0,13 m (+ 1,58 s.m.m.) rispetto al piano stradale.

La porzione di fabbricato realizzata nel 1965 e costituita da 5 piani fuori terra e tetto piano, è stata realizzata con telaio in c.a. e solai in laterocemento ed è oggetto di rinforzo statico, in particolare dei pilastri e dei solai di interpiano, con ricostruzione completa dell'ultimo orizzontamento. Con separati atti abilitativi (di cui sopra) si è proceduto alla

demolizione, per pericolo di temuto crollo, del corpo di fabbrica più vecchio, che presentava carenze strutturali e cedimenti differenziali conseguenti ai recenti lavori di ricostruzione della riva, e della pertinenza a due piani fuori terra, anch'essa in gravissime condizioni statiche.

Il fabbricato risalente agli anni '40 del secolo scorso, costituita da 4 piani fuori terra e copertura a terrazza piana, era realizzata con murature portanti esterne in mattoni di cm 25 di spessore e con due muretti di spina interni in mattoni di cm 12 di spessore. Tale situazione è di per sé assai critica, sia per l'eccessiva snellezza dei muretti in rapporto alla normativa vigente, sia per l'entità dei carichi agenti al loro piede, che superavano ampiamente i limiti di sicurezza. In tempi successivi alla costruzione i suddetti muretti avevano subito un ampio intervento di demolizione e di sostituzione con pilastri e putrelle in ferro, creando carichi puntuali in sostituzione dei precedenti diffusi, con conseguenti cedimenti fondazionali differenziali, visibili ad occhio nudo. Per ultimo, i recenti lavori di ricostruzione della riva sulla laguna, avevano indotto sia uno spostamento verso l'acqua sia un cedimento della muratura più prossima alla riva, con conseguente rotazione del fabbricato. Tale rotazione appariva peraltro ben visibile anche nell'annessa pertinenza costituita da un fabbricato a pianta rettangolare di due piani fuori terra. Stante la situazione di fatto si è reso necessario, per motivi di sicurezza, procedere alla demolizione dei suddetti volumi.

Esternamente ai fabbricati era presente una piscina, delle dimensioni di m 10,00 x 20,00, la quale è stata demolita.

20.1.2. Fabbricati

Il nuovo compendio è realizzato in ampliamento del corpo esistente sud, in applicazione della L. R. 55/2012, art. 3 *“Interventi di edilizia produttiva realizzabili in deroga allo strumento urbanistico generale”*, attraverso l'accostamento e la compenetrazione di una serie di parallelepipedi a formare una scansione sia di avanzamenti e arretramenti del prospetto, sia di variazione in altezza sui tre fronti principali, a riprendere lo skyline lungo la laguna.

Il fabbricato esistente si caratterizza per la regolarità geometrica compositiva della forometria, per la finitura esterna ad intonaco e per la presenza di terrazzini aggettanti. A questo si contrappone l'edificato in ampliamento che si caratterizza per la varietà forometrica, per l'uso del mattone faccia vista con inserimento di elementi verticali in pietra calcarea e per la totale assenza dei terrazzini in aggetto, i quali sono sostituiti da loggiati.

Sul fronte nord, verso il Forte di San Felice, la conformazione architettonica assume nella fattispecie un profilo digradante, con un ulteriore alleggerimento, costituito da un nastro vetrato che si risvolta anche ad ovest, verso la laguna.

A collegamento fra il piano terra ed il piano primo sul prospetto sud, viene realizzata una scala di sicurezza a servizio dei locali del casinò.

Tutti gli impianti sono collocati al piano quinto, in posizione baricentrica ed assolutamente non visibile dal piano strada.

Con ciò il compendio sarà strutturato come di seguito dettagliatamente descritto:

Piano terra

Nel fabbricato esistente sarà realizzato un accesso diretto ai locali del Casinò, situati al piano primo. Nella parte di nuova costruzione sarà realizzato un portico di passaggio per accedere da un lato ad una serie di negozi e dall'altro alla struttura ricettiva.

La zona più a nord è dedicata agli utenti della darsena che potranno usufruire degli uffici, di un bar e di un negozio.

Sia il corpo di fabbrica esistente sia il corpo di nuova edificazione sono entrambi dotati di corpo scale e di ascensore che collegano tutti i piani.

I due modesti fabbricati a piano unico, attualmente adibiti a servizi darsena e localizzati a nord dell'area di banchina, saranno demoliti per realizzare un nuovo manufatto per uffici darsena e servizi, con funzione di “torre di controllo”.

Piano primo

L'ala sud preesistente sarà riservata al Casinò di Venezia che installerà una dotazione di slot machines ed altri giochi elettronici. Le due sale del Casinò (una delle quali per fumatori) saranno dotate di uscita e scala di sicurezza sul fronte sud.

All'interno del Casinò sarà ricavato un servizio bar, con relativo deposito e 3 servizi igienici, uno dei quali per portatori di handicap ed uno riservato al personale, oltre allo spogliatoio.

Il resto del piano è destinato a sale dell'attività ricettiva, con relativi servizi igienici, locali per attività accessorie quali spazi comuni, sala ristorante-colazioni, sala per riunioni e conferenze.

Piano secondo

A questo piano trovano spazio 3 monocalci, 9 bilocali e 2 trilocali per complessive 14 unità abitative.

Piano terzo

A questo piano trovano spazio 3 monocalci, 9 bilocali e 2 trilocali per complessive 14 unità abitative.

Piano quarto

A questo piano trovano spazio 3 monolocali, 5 bilocali e 1 trilocale per complessive 9 unità abitative; inoltre l'ala nord è destinata a centro benessere.

Piano quinto

Saranno realizzati 3 appartamenti a disposizione del gestore dell'albergo, mentre nell'area centrale troveranno allocazione la centrale termica e quella frigorifera, in spazi completamente aperti.

Complessivamente saranno realizzate 37 “stanze” e 3 appartamenti per complessive 40 unità abitative. Tutte le stanze ricettive soddisfano le caratteristiche minime dimensionali prescritte dalla L. R. 33/2002 per gli alberghi.

20.1.3. Parcheggio a raso

Per poter soddisfare completamente lo standard a parcheggio, risulta necessario l'utilizzo dell'attuale limitrofo terreno, di 5.301 mq, attualmente con destinazione d'uso turistico ricreativo, la cui area verrà opportunamente riorganizzata in funzione delle esigenze imposte dal parcheggio a raso. Attualmente la concessione demaniale marittima turistica in essere è la n. 39/05 e n. 05/2010 intestata alla ditta Boscolo Bielo Ivano S.r.l.

Il nuovo parcheggio disporrà complessivamente di 51 posti auto per l'attività ricettiva, di 23 posti auto e di un'area a verde di 170,00 mq per il casinò, di 2 posti auto per l'edificio Servizi Darsena e di 112 posti auto per la Darsena “Boscolo Bielo Ivano”; il tutto in conformità agli standard urbanistici.

L'intero parcheggio sarà costituito da materiale drenante, per cui non sono previsti impianti di raccolta e trattamento delle acque meteoriche.

20.1.4. Ampliamento darsena “Boscolo Bielo Ivano”.

La zona in questione è subito a sud del Porto di S. Felice e la Darsena Mosella, il più meridionale degli accessi alla Laguna di Venezia, all'estremo nord-ovest del centro storico di Sottomarina. E' formata dall'area a terra a cavallo del Murazzo e dallo specchio acqueo lagunare antistante, detta “Sacca S. Felice”. Confina a nord con la Darsena Mosella, a sud con lo specchio d'acqua antistante all'isola del Buon Castello, ad ovest con il tratto finale del Canale di Sottomarina e a est con la parte terminale dell'edificato di Sottomarina, a confine con le batterie di Costa del Forte di San Felice.

La ditta Boscolo Bielo Ivano, già in possesso con Concessione Lagunare n. 7964 di uno spazio acqueo di 7.360 mq e di un'area banchina di 188 mq, per un totale di 7.548 mq, intende espandere l'area destinata a darsena con un'ulteriore superficie aggiuntiva di 6.038 mq di specchio acqueo. Tale limite è inferiore all'80% della concessione in essere ed inoltre si sviluppa ad Ovest dell'esistente, delimitata a Nord dal limite di concessione del Consorzio San Felice e ad Ovest dal canale navigabile, mantenendo da esso una distanza di rispetto.

L'occupazione dello spazio acqueo aggiuntivo non prevede l'ubicazione nuovi posti barca con relativi pontili e pali di ormeggio.

20.2. Descrizione generale

20.2.1. Sostenibilità ambientale

L'intervento di riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento dell'Hotel Mosella interessa delle aree già urbanizzate, dove si prevede una riorganizzazione dei volumi edificati. Allo stesso modo la costruzione del nuovo edificio con servizi darsena e sistemazione dell'area di pertinenza non comporta consumo di suolo, in quanto prevede di intervenire su un'area già edificata.

La realizzazione del parcheggio non altera lo stato dei luoghi; di fatto si tratta di una riorganizzazione della mobilità all'interno all'area e di una sistemazione sotto il profilo dell'arredo urbano.

L'intervento di ampliamento della darsena "Boscolo Bielo Ivano" è l'unico intervento che prevede un'espansione delle attività già esistenti, affiancandosi ad altre attività di ormeggio di ditte diverse, che complessivamente hanno un bacino di utenza di circa 600 imbarcazioni.

L'intervento di ampliamento appare pertanto assai modesto in rapporto al complesso di posti barca esistente nella porzione di Laguna antistante l'ex Batteria ed il Forte S. Felice.

20.2.2. Soluzioni strutturali

I pontili galleggianti sono realizzati con cassoni di calcestruzzo alleggeriti internamente con polistirolo espanso, ancorati a pali in acciaio posti a circa 16 metri di distanza uno dall'altro (15 in totale). Per non arrecare disturbo all'ecosistema della laguna si prevede la posa dei pali a spinta. Questa tecnica non comporterà la messa in sospensione di materiale fine presente sul fondale.

Il piano di calpestio e i bordi dei pontili sono di legno naturale e le briccole di ormeggio in legno di Eucalyptus Cloeziana, particolarmente resistenti agli animali xilofagi e certificato FSC.³

20.2.3. Soluzioni impiantistiche

Il progetto prevede un impianto elettrico di supporto agli ormeggi, mentre i bagni e i servizi sono ricavati all'interno del fabbricato esistente.

I reflui saranno collettati alla fognatura comunale secondo un progetto che ha ottenuto parere favorevole da Veritas.

Per quanto riguarda gli impianti realizzati per la ristrutturazione ed ampliamento dell'Hotel Mosella essi sono conformi alle normative vigenti in materia di salute pubblica e rispetto dell'ambiente.

20.3. Aree interessate e caratteristiche dimensionali

20.3.1. Opere nello specchio d'acqua

Si prevede l'ampliamento della darsena esistente "Boscolo Bielo Ivano" per mezzo della realizzazione di un pontile a forma di "T", in aggiunta ai 4 pontili esistenti senza tuttavia l'incremento degli 82 posti già in essere.

20.3.2. Opere a terra

Il progetto prevede la demolizione di due manufatti incongrui, costituiti dall'ufficio darsena e dai servizi igienici. Si prevede la realizzazione di un edificio di controllo della darsena, nel quale saranno allocati gli uffici, i servizi igienici ed altri locali funzionali alla darsena.

L'intervento di riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento dell'Hotel Mosella interessa delle aree già urbanizzate, dove si prevede una riorganizzazione dei volumi edificati, mentre la realizzazione del parcheggio non altera lo stato dei luoghi in quanto andrà ad occupare la medesima superficie attualmente destinata a campeggio.

20.3.3. Quadro di sintesi

³ Forest Stewardship Council: ente che certifica la corretta gestione dei boschi dai quali proviene il legno impiegato.

Da un confronto fra la situazione di progetto e quella antecedente, si ricava il seguente quadro di sintesi:

- Spazi acquei occupati dalla darsena:
 - Attualmente la darsena “Boscolo Bielo Ivano” occupa una concessione di mq 7.360; l’ampliamento previsto è di mq 6.038.
- Dimensione dei pontili galleggianti:
 - La lunghezza attuale dei pontili galleggianti in gestione alla ditta Boscolo Bielo Ivano è di m 250,30; saranno aggiunti ulteriori m 216,85 di pontili galleggianti.
- Numero dei posti barca:
 - Il progetto non prevede l’incremento dell’attuale ricettività di 82 posti. Si evidenzia peraltro che a fianco della darsena in ampliamento ci sono altre attività di ormeggio, per un bacino di utenza di circa 600 imbarcazioni.

20.4. Durata dell’attuazione e cronoprogramma

20.4.1. Tempi di realizzazione e cronoprogramma

I lavori previsti dal progetto saranno portati a termine in circa 2 anni, come da cronoprogramma allegato al progetto, dove sono descritte in modo minuzioso tutte le varie fasi di cantiere.

20.4.2. Piano di protezione ambientale

La tipologia di interventi e le modalità esecutive non richiedono la redazione di un piano specifico di protezione ambientale.

20.4.3. Piano di monitoraggio ambientale

La tipologia di interventi e le modalità esecutive non richiedono la redazione di un piano specifico di monitoraggio ambientale.

20.4.4. Interventi di gestione attiva, programmi di ricerca e didattici

La tipologia di interventi e le modalità esecutive non richiedono momenti di gestione attiva, programmi di ricerca o didattici.

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

L'accesso delle persone all'Hotel avverrà principalmente via terra, sfruttando la viabilità comunale. Per quanto riguarda la darsena, invece, trattandosi di un ricovero ed ormeggio imbarcazioni, la movimentazione avviene principalmente via mare. I trasporti su strada riguardano esclusivamente il percorso dei proprietari di imbarcazione, effettuato per recarsi dalla propria residenza al porto e viceversa.

Per soddisfare le esigenze dell'Hotel e della darsena il progetto prevede la realizzazione del parcheggio.

20.6. Emissioni, scarichi, rifiuti, inquinamento luminoso

20.6.1. Emissioni

Al termine dei lavori non si prevede l'emissione di sostanze gassose, fatta eccezione per quelle relative all'impianto di riscaldamento dell'Hotel e dei servizi di supporto alla darsena.

20.6.2. Rumore

Al termine dei lavori non si prevede che avvengano emissioni sonore tali da alterare il livello acustico già presente in zona.

20.6.3. Scarichi

Gli scarichi reflui saranno collettati alla fognatura secondo un progetto approvato da Veritas.

20.6.4. Rifiuti

Non è prevista produzione di rifiuti diversi da quelli urbani, che saranno raccolti e consegnati a Veritas.

20.6.5. Inquinamento luminoso

L'attività non è suscettibile di produzione di inquinamento luminoso.

20.7. Alterazioni dirette ed indirette sulle componenti ambientali aria, acqua, suolo

20.7.1. Mantenimento della circolazione idrica e del ricambio naturale

Non è prevista la realizzazione di opere fisse che intercettino le naturali correnti di flusso e riflusso della marea, quali palancolati, massicciate o rive. L'infissione puntuale di pali in acciaio non ostacola in alcun modo la circolazione idrica ed il ricambio naturale delle maree.

20.8. Identificazione di tutti i piani, progetti ed interventi che possono interagire congiuntamente

Allo stato attuale non sussistono piani, progetti ed interventi che possono interagire fra di loro in modo congiunto creando delle condizioni di criticità.

21.LO STATO DELL'AMBIENTE

La descrizione dello stato attuale dell'ambiente è effettuato basandosi principalmente sui dati pubblicati nel portale delle Regione Veneto; i dati in merito al clima, alla qualità dell'aria ed acqua sono supportati dalle centraline di misurazione che l'Agenzia Regionale per Prevenzione e Protezione Ambientale (ARPAV) raccoglie e valida. Nel territorio di Chioggia, dal 1992 ad oggi, è in funzione la stazione agrometeorologica in località Sant'Anna.

21.1. Clima

Il clima di Sottomarina di Chioggia è quello tipico della Pianura Padana, anche se con temperature più miti per l'influsso esercitato dal mare.

Anno	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	Somma annua
1994	49.6	19	5.2	79.8	38.2	32.2	78.6	66.6	185.6	94	33.8	57.0	739.6
1995	18.6	84.6	57.6	33.4	179.4	148	14.8	61.0	89.8	5.6	9.6	122.6	825.0
1996	22.4	42.2	25.8	85.6	61.2	85.0	12.0	66.2	108	89.4	55.6	138.4	791.8
1997	68.8	6.8	22.6	36.8	33.8	54.0	80.8	55.4	20.0	7.2	102.2	62.6	551.0
1998	26.2	5.6	14.6	84	46.2	67.0	25.0	5.6	95.8	184.0	21.2	28.2	603.4
1999	35.8	15.8	36.6	68.4	43.8	98.4	98.8	53.0	35.4	104.8	220.4	45.8	857.0
2000	3.8	7.6	20.6	55.8	21.8	65.0	55.4	44.8	71.4	218.8	128.2	42.6	735.8
2001	69.8	37	114.2	42.4	47.4	60.2	48.0	15.4	139	48.8	43.6	16.4	682.2
2002	26.6	36.2	0.6	84.8	64.8	85.8	88.6	144.2	88.4	113.2	100.8	96.2	930.2
2003	53.0	17.8	14.0	98.0	36.0	41.2	8.4	16.0	99.4	99.6	102.4	72.0	657.8
2004	56.4	189.8	170.8	90.2	76.4	60.2	56.4	102.4	45.8	73.4	125.0	77.6	1124.4
2005	27.8	37.4	32.4	58.4	90.2	18.2	45.6	218.2	113.6	267.0	122.6	56.8	1088.2
2006	23.6	23.4	40.8	106.6	75.4	25.6	26.2	140.2	119.4	21.2	19.6	27.4	649.4
2007	31.6	61.6	83.0	0.6	70.2	99.0	9.6	81.2	122.0	69.0	12.2	43.0	683.0
2008	34.0	35	62.8	73.8	63.2	151.8	26.4	41.8	285.4	24.4	189.6	114.0	1102.2
2009	76.8	47.8	102.2	87.8	32.4	50.0	17.2	29.0	95.8	60.6	57.4	115.6	772.6
2010	56.6	98.4	59.2	65.6	136.2	151.2	34.2	207.8	23.8	66.2	122.4	94.6	1116.2
2011	3.0	46.6	73.6	9.0	27.2	103.0	47.6	13.2	54.4	64.0	41.4	19.4	502.4
2012	8.8	22.6	4.0	52	55.8	26.4	6.2	15.0	189.0	179.6	99.0	61.6	720.0
Medio mensile	36.5	44.0	49.5	63.8	63.1	74.9	41.0	72.5	104.3	94.3	84.6	68.0	796.4

Tabella 1 – Dati di precipitazione (mm)

Le precipitazioni annue variano tra 750-800 mm, con un regime pluviometrico equinoziale; i massimi si registrano in primavera o autunno, rispettivamente in aprile-maggio ed ottobre-novembre. Il mese più siccitoso è gennaio.

La temperatura media annua è di circa 13,7°C con le temperature minime (media delle minime) che si attestano su 9,37°C e le massime (media delle massime) su 18°C.

La temperatura media mensile minima si registra nei mesi di gennaio e febbraio, con valori attorno ad 1°C, mentre i mesi più caldi, come luglio ed agosto, registrano una temperatura massima media di circa 28°C.

Anno	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	Somma annua
1994	5.1	4.8	10.5	11.7	17.0	21.0	25.0	24.8	19.3	13.1	10.1	5.0	13.9
1995	2.9	5.4	7.4	11.5	16.7	19.0	24.3	21.7	17.5	13.9	7.7	5.4	12.8
1996	5.1	3.6	6.3	12.5	17.4	21.7	22.0	22.3	16.4	13.6	9.5	4.6	12.9
1997	5.0	5.3	9.8	11.0	17.3	20.3	22.3	22.8	19.5	14.1	9.2	5.3	13.5
1998	4.6	6.3	7.9	12.2	17.5	21.9	24.2	24.5	18.6	13.8	7.8	2.1	13.5
1999	2.5	3.5	8.8	13.3	18.9	21.4	23.8	23.3	20.6	14.5	7.2	3.3	13.4
2000	0.9	4.4	8.8	14.2	19.2	22.5	22.4	23.9	19.1	15.1	10.3	6.5	13.9
2001	5.7	6.2	10.5	12.2	19.5	20.6	23.5	24.6	16.9	16.2	7.3	2.0	13.8
2002	1.1	6.2	9.7	12.3	17.8	22.5	23.0	22.3	18.2	14.4	11.4	6.6	13.8
2003	2.9	3.1	8.4	11.2	18.6	24.5	24.2	26.2	18.3	13.1	10.7	6.0	13.9
2004	3.2	3.6	8.0	13.0	16.0	21.4	23.4	23.7	19.6	16.3	9.7	6.1	13.7
2005	2.0	3.2	7.6	12.1	18.0	22.6	24.0	21.5	20.0	14.1	8.1	3.7	13.1
2006	2.9	4.1	6.7	12.8	16.7	22.2	25.3	20.8	20.1	15.7	9.4	6.2	13.6
2007	5.8	6.7	10.7	16.3	19.5	22.5	24.2	22.7	18.1	14.3	8.5	4.0	14.4
2008	5.6	5.6	8.8	13.4	18.5	21.9	23.9	23.7	18.8	15.2	9.9	5.9	14.3
2009	3.9	5.4	9.2	14.2	20.2	21.5	23.5	24.1	20.1	14.2	10.0	4.2	14.2
2010	2.9	5.4	7.8	13.3	17.3	21.5	25.0	22.5	17.9	13.2	9.9	2.4	13.3
2011	3.7	4.8	8.7	14.7	18.9	22.1	23.0	24.0	21.6	13.5	8.2	4.8	14.0
2012	1.5	2.2	10.8	12.8	17.6	23.0	24.9	24.6	19.5	14.6	10.7	2.7	13.7
Medio mensile	3.5	4.7	8.8	12.9	18	21.8	23.8	23.4	19.0	14.4	9.2	4.6	13.7

Tabella 2 – Dati temperatura dell'aria a 2 m di altezza (°C) media delle media

Anno	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	Somma annua
1994	1.6	1.7	5.3	7.4	11.9	15.6	18.8	19.5	15.0	8.8	8.0	2.7	9.7
1995	-0.6	1.8	2.9	6.7	12.0	14.3	17.9	15.9	11.9	9.0	3.6	2.7	8.2
1996	3.0	0.1	2.2	7.7	12.0	15.4	16.0	17.5	12.1	9.8	6.3	2.1	8.7
1997	2.3	1.6	3.6	5.1	11.7	15.8	16.5	17.7	13.8	9.9	6.2	2.7	8.9
1998	2.3	0.9	2.3	7.8	11.9	16.1	18.7	19.2	13.9	9.7	4.4	-0.5	8.9
1999	-0.3	-1.0	4.6	8.5	14.1	15.8	18.4	18.4	15.2	10.7	4.3	0.1	9.1
2000	-2.5	-0.1	4.2	9.7	13.8	15.8	16.3	18.4	14.0	11.8	6.8	3.7	9.3
2001	3.5	1.8	7.1	7.3	14.4	14.7	18.0	18.9	11.8	12.3	3.9	-1.7	9.3
2002	-2.3	3.4	4.8	8.0	13.3	16.8	18.1	18.0	14	10.2	8.2	4.5	9.8
2003	0.0	-1.0	3.0	7.3	13.0	18.7	18.0	20.1	12.6	9.1	7.9	3.2	9.3
2004	0.4	0.8	4.5	9.2	11.5	16.4	17.8	18.6	14.6	13.0	5.6	3.5	9.7
2005	-0.6	-0.7	3.4	7.3	13.0	16.6	18.9	16.9	16.0	11.0	5.5	0.9	9.0
2006	0.1	0.8	2.5	8.7	11.5	16.2	19.4	16.1	14.8	10.8	5.6	3.2	9.1
2007	3.2	3.1	6.4	10.2	14.0	17.1	17.8	17.9	13.2	10.6	4.6	0.8	9.9
2008	3.0	1.9	4.8	8.7	13.5	17.0	18.3	17.9	14.3	10.4	6.8	3.2	10
2009	1.2	1.7	4.8	10.0	14.5	16.2	16.9	17.4	14.4	9.6	7.5	1.1	9.6
2010	0.9	2.7	4.0	8.5	12.7	16.4	19.5	17.3	13.1	9.2	7.1	-0.6	9.2
2011	1.8	1.1	4.3	9.3	13.0	17.2	16.9	17.7	16.2	8.9	4.8	1.3	9.4
2012	-1.9	-1.4	4.7	8.8	12.4	17.8	19.1	18.5	14.2	10.8	7.4	0.0	9.2
Medio mensile	0.8	1.0	4.2	8.2	12.9	16.3	18.0	18.0	14.0	10.3	6	1.7	9.3

Tabella 3 – Dati temperatura dell'aria a 2 m di altezza (°C) media delle minime

Anno	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	Somma annua
1994	8.8	7.9	16.1	16.2	21.4	25.7	30.6	29.8	24.1	17.5	12.7	7.5	18.2
1995	6.7	9.2	11.6	16.1	21.2	23.6	29.8	27.6	23.5	20.2	11.9	7.9	17.4
1996	7.3	7.0	10.1	17.0	22.4	27.1	27.1	26.9	20.9	17.9	13.1	7.4	17.0
1997	8.0	9.8	16.0	15.9	22.1	24.5	27.8	27.7	25.1	18.3	12.2	8.1	18.0
1998	7.3	13.8	13.2	16.8	22.5	26.8	28.9	29.3	23.2	18.7	11.2	5.6	18.1
1999	6.5	8.7	13.3	17.9	23.0	26.6	29.0	28.3	26.4	19.1	10.6	6.9	18.0
2000	5.3	9.6	13.5	18.9	24.1	27.7	27.5	29.1	24.4	18.8	14.3	9.6	18.6
2001	7.9	10.9	14.5	16.7	24.3	25.6	28.6	30.2	22.4	21.2	11.2	5.8	18.3
2002	5.7	9.4	14.8	16.2	21.8	26.9	27.8	26.6	22.3	18.8	14.4	8.6	17.8
2003	6.2	7.5	13.3	15.0	23.5	29.1	29.0	32.0	23.7	16.7	13.6	9.1	18.2
2004	6.0	7.0	11.5	16.6	20.1	25.8	27.9	28.3	24.5	19.7	13.4	9.4	17.5
2005	5.5	7.3	11.8	16.4	22.3	27.5	28.4	25.6	24.1	17.5	11.0	6.6	17.0
2006	5.6	8.3	10.7	16.9	21.0	26.9	30.8	25.3	25.2	20.8	13.4	9.8	17.9
2007	8.4	10.8	14.8	21.4	24.4	27.3	29.5	27.3	22.7	18.1	12.6	8.0	18.8
2008	8.5	9.7	12.9	17.7	22.7	26.2	28.8	28.8	23.3	20.3	13.4	8.7	18.4
2009	6.6	9.7	13.5	18.4	25.4	26.0	28.7	30.2	25.8	18.7	12.5	7.3	18.6
2010	5.2	8.4	11.8	18.0	21.7	26.1	29.7	27.3	22.9	17.3	12.4	5.4	17.2
2011	5.9	9.5	12.9	19.6	23.8	26.4	28.3	30.0	27.4	18.5	12.5	8.8	18.6
2012	6.5	6.2	16.6	16.7	22.7	27.5	30.0	30.2	24.8	19.4	14.1	5.7	18.4
Medio mensile	6.7	9.0	13.3	17.3	22.7	26.5	28.9	28.4	24.0	18.8	12.7	7.7	18.0

Tabella 4 – Dati temperatura dell'aria a 2 m di altezza (°C) media delle massime

Il tasso d'umidità relativo all'aria è molto elevato, attorno all'80% medio, che comporta lunghi periodi di nebbia nella stagione invernale e caldo afoso nel periodo estivo; nei mesi invernali si raggiunge un tasso medio di umidità anche del 90%.

Anno	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	Somma annua
1994	93	89	90	86	81	77	73	83	87	89	>>	88	85
1995	80	95	80	81	80	84	75	84	86	91	85	92	84
1996	94	82	79	83	78	71	78	86	88	94	98	94	85
1997	96	92	79	74	77	89	81	78	80	84	91	95	85
1998	92	84	71	84	77	81	80	76	87	91	86	94	84
1999	95	82	86	83	80	76	73	79	81	88	92	92	84
2000	90	92	86	85	81	70	71	75	82	95	96	87	84
2001	91	83	93	77	74	72	75	75	81	92	85	80	82
2002	88	93	78	82	89	72	74	79	77	86	91	87	83
2003	89	69	75	75	72	76	73	73	75	77	87	82	77
2004	87	92	82	81	73	73	73	77	75	86	81	82	80
2005	80	68	78	76	74	67	70	78	78	89	90	86	78
2006	85	84	80	82	80	73	71	83	84	86	91	91	82
2007	96	97	82	76	77	78	71	79	81	85	83	90	83
2008	95	89	87	67	72	80	74	76	73	80	86	86	80
2009	85	77	74	78	70	74	78	78	78	81	94	90	80
2010	89	88	82	76	77	78	71	78	80	81	92	89	82
2011	83	81	77	68	67	75	75	78	82	80	91	90	79
2012	87	70	73	80	72	74	73	75	82	90	92	93	80
Medio mensile	89	85	81	79	76	76	74	78	81	87	90	89	82

Tabella 5 – Dati umidità relativa dell'aria a 2 m di altezza (%) media delle media

I dati di misurazione evidenziano che i venti principali sono la Bora, lo Scirocco ed il Libeccio, mentre i periodi che presentano maggior frequenza di raffiche sono giugno / luglio e da settembre a dicembre; mediamente i venti presentano una velocità media di 5-6 km/h.

Volendo caratterizzare con maggiore dettaglio l'area in esame i venti si possono suddividere in due categorie:

- nella prima sono compresi i venti che soffiano con maggiore violenza e possono durare per giorni, tra questi i principali sono la Bora ENE e lo Scirocco SE;
- nella seconda sono compresi i venti che, se pur violenti, sono legati a fenomeni temporaleschi e di breve durata: la Tramontana N, il Maestro NW ed il Ponente W.

La zona oggetto dello studio è totalmente protetta dai venti della prima categoria, tanto da essere in sopravvento agli stessi così che non si manifesta neppure il moto ondoso.

Per quanto riguarda quelli della seconda categoria, l'estensione della lingua di terra su cui sorge il Forte protegge la zona dalla Tramontana e i bassifondi la proteggono dal Ponente.

Solo il Maestro trova la Sacca S. Felice sottovento, ma non provoca moto ondoso apprezzabile in quanto la zona è protetta dai bassifondi al di là dell'avamposto; potrebbe diventare pericoloso in caso di acqua alta eccezionale, ma la esperienza trentennale della vicina Darsena Mosella conferma che mai è successo l'abbinamento, infatti con acqua alta soffiano quasi sempre lo Scirocco, qualche volta la Bora e raramente la Tramontana.

In realtà lo specchio acqueo è disturbato non da onde provocate da venti (salvo ovviamente in caso di forte maltempo), ma dai pescherecci e motoscafi che transitano irrispettosi dei limiti di velocità a ovest del Porto di S. Felice, nel tratto finale del Canale di Sottomarina ripristinato da pochi anni dal Magistrato alle Acque.

21.2. Qualità dell'aria ed emissioni

I dati a disposizione mettono in risalto una qualità discreta dell'aria e delle emissioni sul territorio comunale di Chioggia. La zonizzazione approvata con DGRV 3195/06 pone il territorio nella categoria A2 – Provincia, che equivale ad una densità emissiva minore di 7 T/anno km²; i comuni ricadenti in questa categoria non rappresentano una fonte rilevante di inquinamento, per se stessi e per i comuni limitrofi, anche se devono comunque essere applicate le misure finalizzate al risanamento della qualità dell'aria.

I dati registrati dalla centralina tipo Background urbano (BU)⁴, presente dal 2004 sul territorio indica per i principali inquinanti dati rassicuranti:

- Ozono (O₃): non ci sono superamenti della soglia di allarme (200 µg/m³). Solamente all'inizio degli anni 2000 si sono registrati dei superamenti della soglia di informazione (180 µg/m³), mentre il valore bersaglio per la protezione della salute umana, calcolato come media su un arco temporale di 8 ore della massima giornaliera, attualmente non è rispettato e si registra un superamento annuo di oltre 40 volte. Il valore bersaglio per la protezione della salute umana è pari a 120 µg/m³, da non superarsi per più di 25 volte all'anno come media dei tre anni precedenti.

<i>NUMERO SUPERAMENTI</i>	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Soglia d'informazione (180 µg/m³)</i>	12	7	31	4	14	1	0	0
<i>Soglia d'allarme (200 µg/m³)</i>	0	0	4	0	0	0	0	0
<i>Obiettivo a lungo termine (120 µg/m³)</i>	40	70	60	51	54	40	38	44

Tabella 6 – Dati di misurazione dell'ozono (O₃)

- Monossido di carbonio (CO): la stazione dal 2005 ad oggi non ha registrato nessun superamento del valore limite per la protezione della salute umana, come media mobile in un arco temporale di 8 ore;
- Azoto (NO_x): il valore limite non è mai stato superato;
- PM₁₀: il valore limite di 24 ore per le PM₁₀ per la protezione della salute umana, stabilito per legge in 50 µg/m³ da non superare per più di 35 volte all'anno, nel territorio di Chioggia dal 2007 al 2011 è sempre stato superato abbondantemente, anche se la media sull'anno solare delle misurazioni giornaliere rimane sotto il valore di legge pari a 40 µg/m³.

<i>NUMERO SUPERAMENTI</i>	2007	2008	2009	2010	2011
<i>N. superamenti limite giornaliero</i>	88	58	61	52	74
<i>Media annua (µg/m³)</i>	39	31	34	29	38

Tabella 7 – Dati di misurazione PM₁₀

⁴ Stazione non influenzata dal traffico o dalle attività industriali, posizionata in zona urbana, ovvero zona edificata di continuo

21.3.2. Campioni acustici di caratterizzazione dello stato attuale

La valutazione dei livelli acustici attualmente presenti in zona è stata condotta mediante l'esecuzione di due campagne di misurazioni ambientali, nel periodo diurno e notturno. La scelta delle postazioni di misura è stata condotta censendo le principali sorgenti acustiche della zona, che in tale caso sono ristrette al traffico, sia di tipo veicolare (postazioni PM1 e PM2), sia di tipo marittimo (postazione PM3).

La valutazione del clima acustico è stata condotta effettuando complessivamente sei campionamenti in tre distinte postazioni di monitoraggio.

Le postazioni di misura, sono individuate nel ordine:

- Postazione PM1, il primo campionamento è mirato al valutare l'effettivo livello di rumore generato dal traffico veicolare sul tratto nord di Viale San Marco ed in corrispondenza della rotatoria presente sulla stessa, in quanto considerata una delle principali sorgenti acustiche dell'intera area di interesse; il campionamento è stato eseguito all'angolo tra il tratto nord di Viale San Marco e la strada sbarrata di accesso pedonale al forte San Felice.
- Postazione PM2, anche la seconda postazione di misura è stata individuata su Viale San Marco, ma in posizione più a sud, dove le auto transitano ad una velocità maggiore; la postazione è stata individuata in corrispondenza di un percorso pedonale che da Viale San Marco permette l'accesso alle spiagge, a sud dell'ingresso al parcheggio del camping Grande Italia. La postazione di misura è stata localizzata a 3 metri dalla strada.
- Postazione PM3, la terza postazione è stata individuata invece nel punto più ad ovest del pontile esistente della darsena Mosella, in quanto si è ritenuto che le uniche altre sorgenti acustiche potenzialmente caratterizzanti il territorio sono costituite dal traffico delle imbarcazioni sui canali navigabili della zona di Sottomarina/Chioggia; la postazione è quindi stata individuata a circa 1 metro dal termine ovest del pontile esistente della darsena Mosella.



Figura 32 – Localizzazione delle postazioni per la valutazione dei livelli acustici attuali.

Al fine di ottenere misure caratteristiche del clima acustico in esame, nei periodi della giornata ritenuti maggiormente rappresentativi, sono stati effettuati dei campionamenti della durata di 20-30 minuti. Il microfono è stato posto a 1,70 metri di altezza, in direzione delle sorgenti che caratterizzano ogni singolo campionamento. Tra i diversi valori memorizzati, sono stati successivamente analizzati l'andamento dei livelli percentili L01, L10, L50, L90 ed L95 e il livello sonoro equivalente di pressione sonora ponderato A (LAeq). Il percentile L90 corrisponde ad un livello di rumore presente per il 90% della durata di ogni singolo campionamento, pertanto tale livello risulta particolarmente utile in quanto è quel valore che può essere associato al rumore di fondo della zona, con esclusione di eventi occasionali, picchi o disturbi di carattere temporaneo.

Dai campionamenti acustici effettuati in periodo diurno è emerso un livello di rumore ambientale pari a:

<i>Postazione di campionamento</i>	<i>L_{AeqT} in dBA</i>	<i>L90 in dBA</i>	<i>Note</i>
Postazione PM1	59.5	43.0	Traffico veicolare consistente, autovetture autocarri e mezzi di trasporto pubblico; rumore di fondo dovuto alla presenza costante di pedoni e ciclisti sulla piste ciclabili dell'area circostante.
Postazione PM2	63.0	43.7	Traffico veicolare consistente, costituito sia da auto che da mezzi pesanti, oltre che da mezzi pubblici, rumore di fondo dovuto anche ad alcune attività commerciali
Postazione PM3	44.0	31.7	Transito di qualche piccola imbarcazione veloce nei canali della laguna, rumore di fondo basso per l'assenza dei lenti pescherecci in transito nella laguna

Tabella 8 – Livello di rumore ambientale diurno.

Dai campionamenti acustici effettuati in periodo notturno è emerso un livello di rumore ambientale pari a:

<i>Postazione di campionamento</i>	<i>L_{AeqT} in dBA</i>	<i>L90 in dBA</i>	<i>Note</i>
Postazione PM1	55.0	36.8	Traffico veicolare moderato, dovuto soprattutto alla presenza della rotatoria; passaggio di pedoni e di ciclisti sulle piste ciclabili.
Postazione PM2	59.5	36.8	Traffico veicolare consistente anche di notte ma intervallato da periodi di calma, transito di sole autovetture, percepibile anche rumore antropico dei pedoni e dei ciclisti che transitano sui marciapiedi
Postazione PM3	37.5	31.5	Transito di 6 pescherecci a bassa velocità, in fase di uscita dalla laguna diretti verso le zone di pesca. Rumore di fondo bassissimo

Tabella 9 – Livello di rumore ambientale notturno.

Dall'analisi del livello percentile L90, corrispondente essenzialmente al livello di fondo della zona, cioè quel valore raggiunto per il 90% di ogni campionamento, si evince che la zona è interessata da un rumore di fondo abbastanza moderato nella zona di terraferma (circa 43/44 dBA in periodo diurno e 37 dBA di notte), mentre lo specchio acqueo della darsena possiede valori nettamente inferiori, (circa 31/32 dBA).

A partire dai valori misurati puntualmente è stato ricostruito il livello di rumore diurno e notturno dell'intera area di analisi.

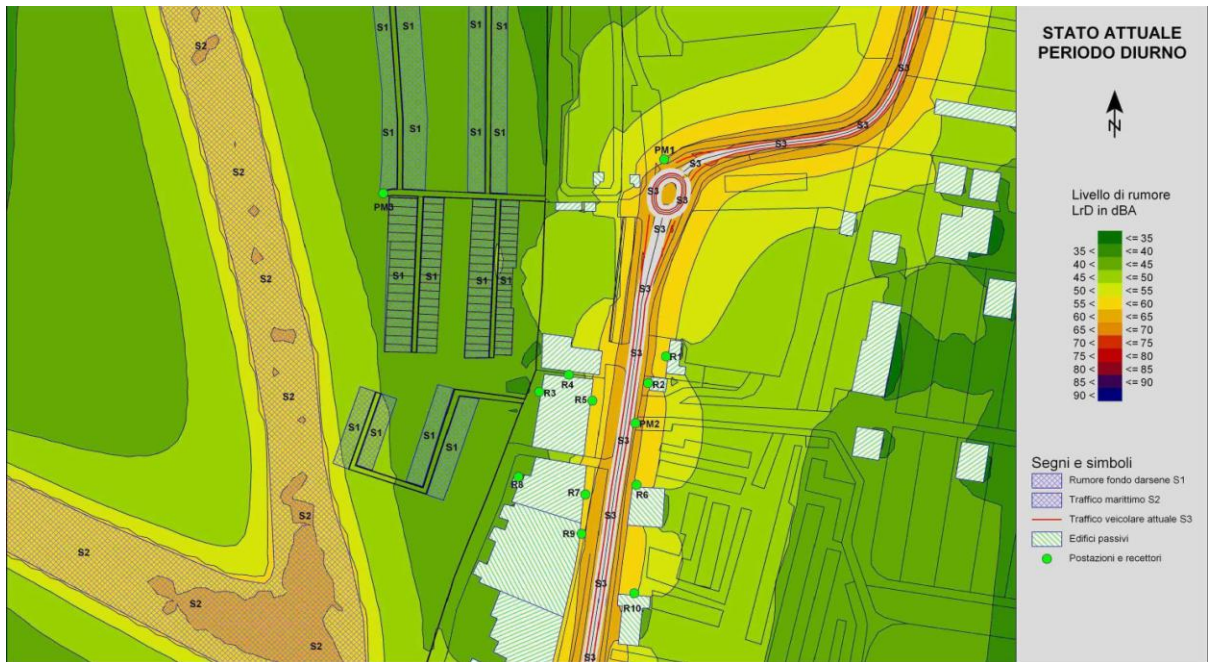


Figura 33 – Livello di rumore ambientale diurno per l’area di analisi.



Figura 34 – Livello di rumore ambientale notturno per l’area di analisi.

21.4. Idrografia superficiale e sotterranea

L'acqua caratterizza in modo inequivocabile il territorio in esame nelle diverse componenti: l'ambiente di laguna e la linea di costa rappresentano l'elemento dominante, ma appena ci si sposta verso l'entro terra non mancano contesti tipicamente fluviali o di canale.

21.4.1. Acque superficiali

Il territorio di Sottomarina di Chioggia si caratterizza per l'affacciarsi ad est sul Mare Adriatico e ad ovest alla Laguna di Venezia. L'area di analisi soggetta agli interventi precedentemente descritti interessa il lato rivolto verso la Laguna di Venezia.

La laguna si caratterizza come ambiente di transizione tra la terra e il mare, nella quale si è instaurato un ecosistema piuttosto delicato, a tratti fortemente antropizzato, dove gli elementi peculiari sono rappresentati dalle velme (aree a cavallo del livello marino medio), barene (aree sommerse solo in alta mare), chiari (specchi d'acqua salmastra interni alle barene) e ghebi (canali scavati dalle maree nelle barene).

In questi ambienti le caratteristiche fisico – chimiche sono in continua evoluzione, in funzione dell'apporto di acque marine attraverso le bocche di Porto e dall'ingresso di acqua dolce dalla terra ferma.

21.4.2. Le correnti della laguna

Le correnti nella laguna sono esclusivamente correnti di marea suddivise in correnti di flusso, periodo di acqua stanca, e correnti di riflusso. Nella laguna veneta si ha un regime di marea totale, che nella zona di Chioggia si aggira normalmente dai m -0,80 ai m +0,80. In particolari circostanze, come per esempio il perdurare dei venti di scirocco di elevata intensità dallo stretto di Otranto, si verificano ampiezze eccezionali (fenomeno dell'acqua alta) dell'ordine di m +1,20 e straordinarie fino a m +1,91 (4/11/1966).

Le vie preferenziali di alimentazione della laguna sono i canali, naturali e artificiali, con le loro molteplici diramazioni. Ciascun canale ha la sua zona di influenza così che si viene ad ottenere in generale un costante ricambio dell'invaso lagunare.

Lo specchio d'acqua della Laguna di Lusenzo è percorso da diversi canali, che delimitano dei bacini interclusi. In questo assetto lagunare i canali con direzione est-ovest hanno quasi esclusivamente funzione di transito per i natanti e rivestono scarsa importanza nel regime idraulico della zona, mentre i canali con direzione nord-sud, Canale S. Domenico esterno, Canale di Sottomarina e Canaletta S. Felice, hanno una loro specifica funzione di

ricambio dell'acqua dell'invaso della Laguna del Lusenzo a sud dell'Isola dell'Unione. Tale ricambio avviene principalmente attraverso il Canale di Sottomarina, il quale percorre il lato est della Laguna del Lusenzo, mentre il canale S. Domenico Esterno non si protende oltre l'appendice sud dell'Isola dei Cantieri.

Il rapporto tra quantità d'acqua da smaltire e la sezione di flusso è molto piccola e di conseguenza bassa la velocità della corrente sia nella fase di flusso che in quella di riflusso. Le correnti nella zona, per quanto sopra detto, hanno direzione orizzontale e non sono quindi in grado di mantenere in sospensione i granuli, poiché in esse la velocità di caduta di un grave è quasi uguale a quella che si osserva in acqua calma. L'azione di trasporto si può quindi realizzare solo in presenza di azioni vorticose sul fondo, moto ondoso in grazia del quale i granelli sollevati dalle forze perturbatrici sono trascinati dalle correnti di marea con andamento alternato e quindi in definitiva nel tempo provocano spostamento nullo del materiale solido preesistente.

Basso è anche il trasporto del materiale solido immesso, che precipita sul fondo e solo in minima parte defluisce in mare. In generale trattasi di polveri trasportate in laguna dalle acque meteoriche defluenti delle terre emerse che si affaccino sullo specchio d'acqua, materiali fluttuanti, flora lagunare in decomposizione. A questo proposito è da segnalare come negli anni '60, proprio nella zona della Sacca di San Felice, vi fu un considerevole apporto di sabbia dall'arenile, che andava formandosi a est del murazzo in occasione di ogni giornata asciutta e ventosa.

Questa situazione è andata cambiando col completamento degli scavi e dragaggi che il Magistrato alle Acque ha eseguito in tutta la Laguna del Lusenzo e con il conseguente ripristino idraulico del bacino e corretto flusso e riflusso delle acque. A seguito di questi interventi la porzione di laguna compresa fra l'Isola del Buon Castello e il forte di San Felice ha visto radicalmente migliorare la situazione dopo il ripristino del tratto finale del Canale di Sottomarina e l'escavazione del Porticciolo di S. Felice.

21.4.3. Acquedotto e fognatura

L'alimentazione del territorio del Comune di Chioggia è garantita dall'impianto di potabilizzazione di Cavanella d'Adige, che preleva l'acqua dal fiume Adige e provvede, dopo la sua sterilizzazione, all'immissione nella rete cittadina, lunga circa 320 chilometri. In questo modo, quasi 7 milioni di metri cubi d'acqua all'anno sono distribuiti per fronteggiare le esigenze di una popolazione di 53.000 residenti, ai quali si aggiungono le presenze turistiche nel periodo estivo, per un totale di oltre 150.000 abitanti. Prima di arrivare alla centrale,

l'acqua del fiume è trattenuta all'interno di tre laghetti artificiali (vasche di lagunaggio), capaci di un'autonomia di due giorni per garantirne l'erogazione anche in situazioni di emergenza. Successivamente, l'acqua è depurata e sterilizzata, liberandola dalla presenza di batteri o sostanze nocive (grazie all'aggiunta di biossido di cloro). Dopo essere stata trattenuta in apposite vasche di decantazione (dove i residui solidi si sedimentano sul fondo), l'acqua è filtrata, sterilizzata nuovamente e, infine, immessa nella rete tramite due tubazioni, una che rifornisce le frazioni fino ai confini del territorio comunale e una dedicata ai centri storici di Chioggia e Sottomarina.

L'acqua potabilizzata destinata a Chioggia e Sottomarina è inviata all'impianto di accumulo e risollevario di Bivio Madonna, dotato di una vasca di circa 25.000 metri cubi, cioè il fabbisogno di un giorno estivo, dove arriva anche la condotta sub lagunare. Si tratta di una condotta lunga 30 chilometri, che collega la rete di Chioggia con quella di Venezia e contribuisce al 25-30% del fabbisogno idrico. L'impianto è dotato di avanzati sistemi di sicurezza ed è poco rumoroso, caratteristica che riduce anche l'impatto ambientale. In caso di interruzione dell'elettricità, un gruppo elettrogeno può fornire tutta l'energia necessaria alla centrale per oltre 24 ore. L'intero processo di erogazione dell'acqua è regolato da un innovativo sistema di telecontrollo e allarme che garantisce il monitoraggio completo da parte della società di gestione (Veritas S.p.A.).

Nella rete fognaria del territorio di Chioggia, le acque reflue sono condotte all'impianto di depurazione di Val da Rio per il trattamento di depurazione e la sterilizzazione finale. Strutturato su tre linee funzionali, ha una potenzialità nominale di 160.000 abitanti equivalenti e garantisce una perfetta depurazione delle acque reflue. L'acqua che al termine del ciclo di trattamento è scaricata nel fiume Brenta possiede qualità chimiche-biologiche che rispettano i più severi parametri europei, tutelando anche la balneazione nelle spiagge di Sottomarina e di Isola Verde. L'impianto di filtrazione e sterilizzazione è il fiore all'occhiello dell'intera struttura: il primo del suo genere realizzato in Veneto e tra i primi in Italia, ha attirato l'attenzione di diverse Regioni, Aziende pubbliche e Università per l'innovazione e le grandi potenzialità. Situato al termine della catena di depurazione, provvede a raffinare ulteriormente l'acqua, eliminando ogni residuo solido organico e microrganismi potenzialmente dannosi per la balneazione grazie all'utilizzo di camere con lampade a raggi ultravioletti. Il sito di Val Da Rio è stato interessato da un intervento di adeguamento architettonico e ambientale, con la realizzazione di collinette, aree verdi e strutture che ne hanno migliorato notevolmente l'aspetto e l'impatto ambientale.

L'area oggetto di intervento è collegata al sistema fognario comunale garantendo un corretto smaltimento delle acque reflue.

21.5. Suolo e sottosuolo

21.5.1. Geomorfologia e geologia

La pianura veneta rappresenta la porzione Nord Orientale della Pianura Padana, che costituisce la più grande piana alluvionale dell'Europa Occidentale. Il territorio di Chioggia ricade nella Bassa Pianura, caratterizzata da depositi alluvionali ghiaiosi profondi che si assottigliano sempre più fino ad esaurirsi. Il sottosuolo è costituito da un'alternanza di materiale a granulometria fine (limi, argille e frazioni intermedie) con sabbie a variabile percentuale di materiali più fini. Gli acquiferi artesiani derivanti da questa struttura geologica sono caratterizzati da bassa permeabilità e contengono falde con bassa potenzialità e ridotta estensione.

La laguna veneta si apre verso il mare Adriatico attraverso bocche lagunari molto larghe, ne sono esempio quella di Malamocco o quella di Chioggia. In particolare, la bocca di porto di Chioggia, con un prolungamento dei moli ha sottratto la spiaggia di Sottomarina all'azione delle correnti dominanti, ovvero quelle provenienti da NE, con la conseguenza di un abnorme accrescimento del deposito sabbioso che, paradossalmente, rappresenta un ostacolo all'attività balneare.

La porzione di territorio oggetto di approfondimento ricade più propriamente nella pianura costiera, deltizia e lagunare, caratterizzata da dune, aree bonificate ed isole, dove prevalgono i sedimenti limosi di origine fluviale.

21.5.2. Sismicità

I comuni italiani sono stati classificati in 4 categorie principali di sismicità secondo l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri (OPCM n. 3274/03), in base al rischio sismico e alla frequenza / intensità di fenomeni.

Il territorio comunale di Chioggia, come tutta la bassa pianura veneta ricade in zona 4, ovvero sismicità molto bassa.

21.5.3. Pedologia e uso del suolo

L'area oggetto di indagine appartiene alla provincia dei suoli CL – pianura costiera, deltizia e lagunare, calcarea, costituita da dune, aree lagunari bonificate ed isole. I suoli sono formati da sabbie da molto ad estremamente calcaree, solitamente profondi a bassa differenziazione del profilo (Calcaric Arenosols).

21.5.4. Uso del suolo

Il territorio comunale di Chioggia è rappresentato da 16 categorie di uso del suolo secondo la classificazione di CORINE Land Cover, con netta prevalenza di territorio destinato a seminativo e a laguna: entrambi si attestano su valori del 43%.

L'area interessata dal progetto ricade nel tessuto urbano discontinuo, che complessivamente occupa il 2.44% dell'intero territorio comunale.

21.6. Biodiversità

In ottemperanza delle Direttive europee, in particolare la Direttiva Habitat 92/43/CEE e Direttiva Uccelli 74/409/CEE, la Regione Veneto ha individuato nel proprio territorio di competenza i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Nel territorio comunale di Chioggia ricadono le seguenti aree:

- SIC IT3250030 Laguna medio - inferiore di Venezia;
- SIC / ZPS IT325032 Bosco Nordio;
- SIC IT3250034 Dune residue del Bacucco;
- ZPS IT3250046 Laguna di Venezia;
- SIC IT3270017 Delta del Po: tratto terminale e Delta Veneto;
- ZPS IT3270023 Delta del Po;

L'area interessata dal progetto ricade fuori dalle aree SIC / ZPS sopra elencate, ed in particolare dista 850 m dal SIC IT3250030 Laguna medio - inferiore di Venezia e ZPS IT3250046 Laguna di Venezia, 9850 m dal SIC / ZPS IT325032 Bosco Nordio, 4800 m dal SIC IT3250034 Dune residue del Bacucco, 7350 m da SIC IT3270017 Delta del Po (tratto terminale e Delta Veneto) e ZPS IT3270023 Delta del Po; inoltre, in territorio del Comune di Venezia, e distante 1200 m dall'area in esame, si localizza il SIC IT3250023 Lidi di Venezia: biotopi litoranei.

Nel territorio comunale di Chioggia, ma lontane dall'area in esame, sono presenti delle aree di elevato valore naturalistico; si tratta di ambienti d'acqua, che prendono origine da corsi d'acqua, creando delle zone umide interne, quali:

- l'area di Cà Pasqua e Cà Bianca;
- l'oasi Lipu Cà Roman;
- il biotopo della Foce dell'Adige;

A queste aree è da aggiungere l'oasi rocciosa marina Le Tegnue localizzate in mare aperto, lontane dal sito di intervento.

21.6.1. Rete ecologica provinciale

Il settore Politiche Ambientali della Provincia di Venezia ha promosso un progetto di rete ecologica provinciale, allo scopo di ricercare un modello di ecosistema e di paesaggio extraurbano ottimale sul medio periodo, in cui siano minimizzati gli impatti negativi legati alle attività umane e massimizzate invece le opportunità positive offerte da un approccio ecologicamente più corretto.

Le indicazioni fornite, pur avendo caratteristiche spazializzate e pur implicando modalità d'uso del suolo sono comunque da intendersi a carattere volontario. Il progetto non vuole prefigurare nuovi vincoli, anche se fornisce dei criteri per l'individuazione di gerarchie tra le differenti opzioni di trasformazione.

La rete ecologica non deve essere immaginata come un oggetto che si ferma al limite della città, bensì come oggetto che penetra nella città, dove trova spazi e funzioni; essa deve poi essere intesa come opportunità per la città, fornendo obiettivi e spazi di azione per una migliore qualità e sostenibilità dell'ambito urbano.

L'area oggetto dell'intervento in esame ricade nella categoria degli elementi della rete ecologica legati alle aree insediate, ovvero dove i sistemi urbani possono rivestire un ruolo attivo nella prospettiva della rinaturalizzazione. Più in dettaglio l'area ricade nell'unità delle fasce periurbane su cui attivare un miglioramento ecologico.

21.6.2. Flora

Il fitoplancton nella Laguna di Venezia, costituito principalmente da diatomee e fitoflagellate, presenta una forte eterogeneità spaziale nell'abbondanza e nella composizione, in relazione alle diverse caratteristiche fisiche, chimiche e biologiche dei corpi d'acqua e dei gradienti di salinità (Socal et al., 1987).

La flora macroalgale presenta un'elevata biodiversità, con più di 270 specie secondo le ultime revisioni di Sfriso e Curiel del 2007, dovuta alla presenza di un'ampia gamma di microambienti. La Laguna di Venezia, in quanto sistema costiero di bassofondo e inserito in un contesto fortemente antropizzato, è soggetto alla proliferazione delle macroalghe, dove le principali specie sono: *Chlorophyceae Ulva spp.*, *Chaetomorpha spp.*, *Cladophora spp.*, e *Rhodophyceae Gracilariopsis longissima*.

Le principali specie di fanerogame marine sono invece: *Nanozostera noltii*, *Zostera marina* e *Cymodocea nodosa*, che formano estese praterie sommerse, mentre le specie *Ruppia cirrhosa*, *Ruppia maritima*, *Ruppia spiralis* prediligono i piccoli canali e gli stagni mareali presenti all'interno delle barene e delle valli da pesca (Curiel et al., 2008).

L'area interessata dal progetto, per quanto concerne la parte a mare, è in continuità con la darsena esistente e termina con la fascia di rispetto imposta dal canale navigabile. La parte emersa invece rientra nell'ambito urbano discontinuo nel quale non è presente nessuna copertura vegetale significativa. Le specie vegetali presenti si localizzano lungo la strada in un contesto di arredo urbano; solamente l'area che sarà adibita a parcheggio presenta una componente vegetale, comunque di origine antropica, composta da piante ad alto fusto di pioppo (*Populus alba*), messe a dimora per offrire un ombreggiamento dell'area.

21.6.3. Fauna

Nell'ambito lagunare sono presenti specie ittiche che si riproducono o che vi compiono migrazioni stagionali; in particolare si osservano pendolarismi stagionali di alcune specie ittiche tra mare e laguna con flussi primaverili e riflussi tardo autunnali.

Il mesozooplankton lagunare è costituito prevalentemente da Copepodi e Cladoceri, mentre la comunità microzooplanktonica lagunare è costituita prevalentemente da Ciliati nudi e Tintinnidi. La comunità mezzo bentonica si mostra in Laguna notevolmente differenziata; a nord si ha un popolamento di Nematodi molto più ricco rispetto alla Laguna centrale e meridionale.

La comunità macrozoobentonica è estremamente ricca di specie; si osservano zone popolate da comunità estremamente semplificate, è il caso delle aree più confinate e prossime alla gronda lagunare, e zone dove i popolamenti sono composti da elevato numero di specie e con biomasse consistenti è il caso delle zone più vicine alle bocche di porto; in quest'ultimi ambienti compaiono abbondanti i molluschi lamellibranchi e i crostacei decapodi, oltre ai Policheti.

Nella Laguna di Venezia sono state censite 71 specie ittiche appartenenti a 33 famiglie di pesci Teleostei: il latterino (*Atherina boyeri*), il ghiozzo ago (*Zosterisessor ophiocephalus*), ghiozzo nero (*Gubius niger*), il nono (*Aphanius fasciatus*), il ghiozzetto marmoreggiato (*Pomatoschistus marmoratus*), il ghiozzetto cenerino (*Pomatoschistus canestrinii*), il ghiozzetto lagunare (*Knipowitschia panizzae*) tra le specie residenti, mentre tra le specie di pesci migratori si annovera l'orata (*Sparus aurata*), il branzino (*Dicentrarchus labrax*), la sogliola (*Solea solea*), la passera (*Plathcthis flesus*), i cefali (*Liza ramada*, *Liza aurata*, *Liza saliens*), l'anguilla (*Anguilla anguilla*) e la cheppia (*Alosa fallax*).

La Laguna presenta una grande ricchezza ornitologica dimostrata da regolari censimenti invernali intrapresi dal 1993. Nel quinquennio 2002-2006 la Laguna ha ospitato circa 191000 uccelli acquatici, intendendo con questo termine anatre, limicoli, aironi, gabbiani, svassi provenienti dalle regioni europee settentrionali e orientali. Le specie più presenti e censite annualmente sono: l'airone bianco maggiore (*Casmerodius albus*), la volpoca (*Tadorna tadorna*), la alzavola (*Anas crecca*), il fischione (*Anas penelope*), il germano reale (*Anas platyrhynchos*), la folaga (*Fulica atra*), il piovanello pancianera (*Calidris alpina*), il gabbiano comune (*Larus ridibundus*). A queste si affiancano con un numero inferiore di presenza, quali il cormorano (*Phalacrocorax carbo*), il marangone minore (*Phalacrocorax pygmeus*), la beccaccia di mare (*Haematopus ostralegus*), la avocella (*Recurvirostra avosetta*), la pettegola (*Tringa totanus*), il fratino (*Charadrius alexandrinus*), la sterna comune (*Sterna hirundo*) e il fraticello (*Sternula albifrons*).

Negli ambiti urbani la popolazione faunistica è rappresentata da specie sinantropiche ad ampia diffusione. Tra gli uccelli si segnala il rondone (*Apus apus*) e il balestruccio (*Delichon urbica*) come specie insettivore, e la Passera d'Italia (*Passer italiae*), come specie granivora; si tratta di specie che utilizzano i manufatti umani come luoghi di nidificazione. Altre specie presenti e comuni nei parchi e giardini sono il verdone (*Carduelis chloris*) ed il cardellino (*Carduelis carduelis*).

Tra i mammiferi sono presenti alcuni roditori, primo fra tutti il ratto (*Rattus sp.*).

21.7. Paesaggio

Il paesaggio è la particolare fisionomia di un territorio, determinata dalle sue caratteristiche fisiche, antropiche, biologiche ed etniche. Il paesaggio, così come percepito dalle persone, deriva quindi dall'azione di fattori naturali e umani e dalle loro interrelazioni.

Il territorio di Chioggia sorge all'estremità meridionale della Laguna di Venezia ed è costituito dall'intersecarsi continuo di acqua e terra, per cui il paesaggio può essere scomposto in due macro ambiti, quali la terraferma e la laguna.

21.7.1. L'ambiente urbano

Il territorio di Sottomarina è stato interessato da opere di difesa locale dagli allagamenti con una serie di interventi realizzati in Accordo di Programma tra l'Amministrazione Comunale e il Magistrato alle Acque di Venezia attraverso il Consorzio Venezia Nuova, volti a valorizzare tutto il complesso del lato lungo la laguna.

Gli interventi hanno riguardato il rialzo delle rive e la riqualificazione urbana, il tutto incentrato nel più ampio sistema di difesa dalle acque alte. Gli interventi a Sottomarina hanno coinvolto oltre 1 km di rive lungo la laguna che, a partire da una quota media preesistente di circa + 100 cm, sono state rialzate fino a quota + 130 cm sul livello del medio mare. Queste opere che si oppongono, lato laguna, alle maree medio alte si congiungono a formare una cintura di difesa dell'abitato con gli interventi lato mare per contrastare le mareggiate.

In accordo con le esigenze dell'Amministrazione comunale, procedendo alla ristrutturazione delle rive, si è anche attuato un ampliamento della sede stradale con la creazione di un marciapiede ed è stato realizzato un sistema di raccolta e smaltimento delle acque bianche e nere predisponendo, nell'apposito spazio all'interno della riva, un collettore di vetroresina; in precedenza, le acque bianche e nere finivano direttamente in laguna attraverso numerosi punti di scarico.

Le nuove rive sono a parete verticale in calcestruzzo armato, la cui struttura è rivestita, lato laguna, con lastre di trachite e completata da un cordolo di pietra calcarea bianca disposto lungo il bordo superiore.

Come nel caso di tutte le altre opere di rialzo e ristrutturazione, le modalità costruttive adottate hanno consentito di risolvere, oltre al problema del sormonto, anche il rischio di allagamenti per infiltrazione e sifonamento dell'acqua. Per impedire questi fenomeni, è stato messo in opera, al di sotto del marginamento, un palancolato metallico infisso fino alla profondità di circa - 8 m. La stabilità delle nuove rive è assicurata da pali di fondazione in calcestruzzo armato lunghi 15 m.

Contestualmente al rialzo delle rive, i fondali del canale che le costeggia sono stati approfonditi fino a -3 m per incrementare i ricambi idrici e anche facilitare il transito e l'ormeggio dei pescherecci.

A Sottomarina è stata completata la sistemazione urbanistica e architettonica delle rive lungo la laguna e delle piazzette che vi si affacciano. I lavori sono consistiti, tra l'altro, nel rifacimento delle pavimentazioni, nella predisposizione di aiuole e piazzole alberate, nell'installazione di elementi di arredo urbano quali panchine e fontane.

In questo contesto di riqualificazione urbana, promossa da parte del soggetto pubblico, si inserisce l'intervento in esame, il quale ha come scopo la riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento dell'Hotel Mosella, la costruzione di un nuovo edificio con servizi darsena e sistemazione dell'area di pertinenza, ampliamento della darsena 'Boscolo Bielo Ivano' e la realizzazione di un parcheggio nell'area urbanisticamente destinata a campeggio, attualmente non utilizzata per tale scopo e in uno stato di degrado.

21.7.2. La darsena

I moli che delimitano la bocca di porto di Chioggia sono stati costruiti tra il 1910 e il 1934, per evitare l'interramento del canale di bocca e consentire il transito delle navi moderne.

Fino agli anni '30, quando furono costruite le dighe foranee, lo specchio acqueo della Sacca di San Felice era attraversato dal Canale di Sottomarina, che con un'ultima ansa veniva a lambire il murazzo.

Nell'immediato dopoguerra fu modificata l'idraulica di tutta la laguna del Lusenzo, fra Chioggia e Sottomarina, con la creazione dell'Isola dell'Unione e di due canali trasversali a nord e a sud della stessa al posto della Canaletta della Madonna. Ciò provocò il rallentamento del flusso e riflusso delle acque in tutto il Lusenzo e il lento interrimento dello stesso.

La parte più a sud della Sacca S.Felice, a partire dal 1947, venne usata dai molluschicoltori per i loro allevamenti ed abbandonata dagli stessi nel 1951, a causa dell'inquinamento biologico delle acque. Nei due decenni seguenti all'abbandono l'area incominciò ad interrarsi a causa del poco flusso, ma anche per qualche scarico abusivo di materiali di risulta provenienti da demolizioni edilizie, fino a provocare l'interruzione della Canaletta nella parte più a nord, sotto le mura del Forte.

Con la costruzione della Darsena Mosella, nei primi anni '70, fu scavata una nuova canaletta, poco profonda e scostata dal Murazzo che, anche se di modeste dimensioni, migliorava sensibilmente il ricambio evitando il ristagno dell'acqua e dei materiali fluttuanti. Essa fu poi dragata e allargata all'inizio degli anni '90.

Negli ultimi 15 anni si sono succeduti vari interventi, primo fra tutti un esteso e meritorio intervento del Magistrato alle Acque e del Consorzio Venezia Nuova su tutta la

Laguna del Lusenzo con escavazione dei canali, rettifica delle rive e quindi ripristino del flusso e deflusso delle acque. Anche la sacca di San Felice è stata interessata da questi interventi; in particolare l'escavazione di un ampio canale, completato nel 2005 fra l'Isola di Buon Castello e il Forte di S. Felice ha permesso il ripristino del tratto finale del canale di Sottomarina, garantendo il naturale ricambio delle acque nella zona ed evitare ulteriori interramenti. Infine, dal 2007, allo scopo di creare il porticciolo di S. Felice, è stato rettificato il fondale della Sacca S. Felice portandolo alla profondità di m -3,50.

Oltre agli interventi nello specchio d'acqua compreso fra la laguna del Lusenzo e la Sacca di San Felice sono stati portati a termine importanti lavori di ristrutturazione dei moli. Gli interventi hanno riguardato sia la parte emersa dei moli sia quella sommersa, per uno sviluppo complessivo di oltre 4,5 km, e si sono articolati in:

- rinforzo e sagomatura delle scogliere esistenti con rocce e tetrapodi di calcestruzzo; quest'ultimi, incastrandosi tra loro, assicurano la necessaria resistenza all'azione disgregatrice delle onde;
- protezione dei fondali attraverso la creazione di uno strato di transizione fra rocce e sabbie fini per impedirne l'asportazione;
- rifacimento dei tratti danneggiati della pavimentazione.

Gli interventi, oltre al rinforzo e alla ristrutturazione del molo, hanno previsto anche il ripristino della cabina mareografica del Servizio Idrografico della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Inoltre, ad integrazione dei lavori di ristrutturazione, è stato avviato il rinforzo della scogliera tra forte San Felice e la parte iniziale del molo, per uno sviluppo di 1 km. Alla bocca di porto di Chioggia è stata ultimata la realizzazione della scogliera prevista dalle opere di regolazione delle maree.

Nella stessa area nord di Sottomarina, interessata dai lavori di costruzione dell'argine "paraonde" a difesa del litorale, il Comune di Chioggia ha realizzato una serie di interventi di riqualificazione urbana, ossia il prolungamento verso nord del lungomare Adriatico, la realizzazione di una pista ciclabile attrezzata e una serie di opere complementari allo scopo di dotare di servizi essenziali un'area in cui sono presenti un asilo, una colonia, un mercato e una chiesa, oltre a numerose infrastrutture turistiche. Sono stati predisposti, inoltre, elementi funzionali e di arredo urbano per la riqualificazione e la valorizzazione del fronte verso il mare: aiuole, lampioni, porta biciclette, panchine, fontanelle. Infine è stato realizzato il sistema per lo smaltimento delle acque nere ed è stato adeguato il sistema di raccolta e smaltimento delle acque piovane.

L'intervento di ampliamento della darsena si sposa in modo armonioso con le opere comunali già terminate. Il maggiore afflusso che si potrà avere si inserisce in un contesto di infrastrutture turistiche già pensato per sopportare un numero di presenze superiori a quelle attuali.

21.8. Economia e società

21.8.1. Popolazione

I dati degli ultimi 30 anni della popolazione residente, evidenziano un progressivo calo demografico, passando da 53611 persone nel 1979 a 49739 nel 2011, per una diminuzione complessiva del -7,22 %.

Anno	Residenti	Anno	Residenti	Anno	Residenti
1979	53611	1990	53591	2001	51785
1980	53612	1991	53175	2002	51691
1981	53456	1992	53849	2003	51648
1982	53794	1993	53800	2004	51336
1983	53886	1994	52920	2005	51085
1984	53766	1995	52805	2006	50888
1985	53699	1996	52664	2007	50862
1986	53744	1997	52471	2008	50911
1987	53688	1998	52252	2009	50772
1988	53738	1999	52039	2010	50674
1989	53581	2000	51898	2011	49739

Tabella 10 – Andamento demografico per il comune di Chioggia negli ultimi 30 anni.

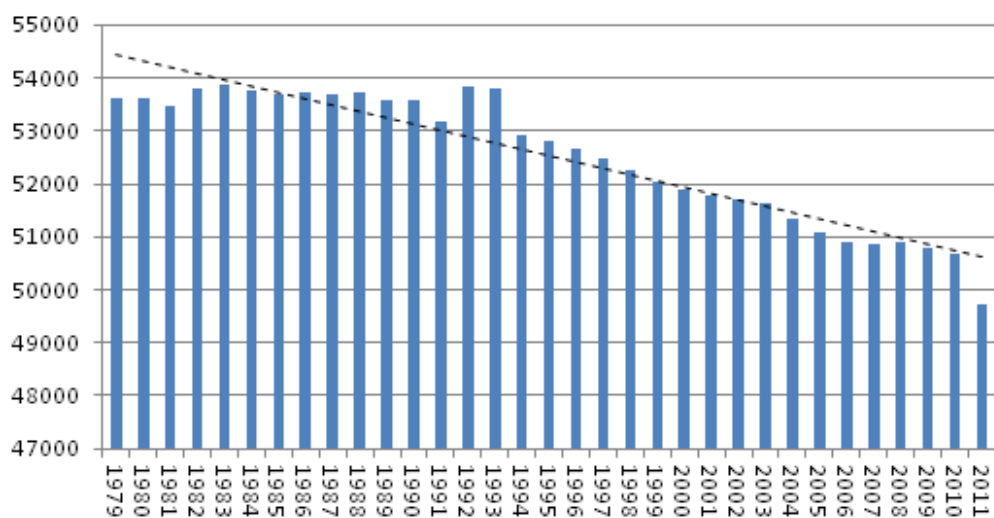


Figura 35 – Rappresentazione grafica dell'andamento demografico per il comune di Chioggia.

Le uniche eccezioni al trend negativo della popolazione residente sia hanno nei primi anni '80 e '90 e nel 2008.

21.8.2. Turismo

Il territorio di Chioggia ha una spiccata connotazione turistica che si riflette soprattutto nelle frazioni di Sottomarina e di Isola Verde per le attività balneari.

Nell'ultimo decennio sono state registrate presenze per circa 2 milioni di persone all'anno, tranne nel 2012, quando il numero di presenze è sceso attestandosi su valori prossimi a 1,3 milioni di persone all'anno. Anche la permanenza media è rimasta costante nel decennio, con circa 8 giorni. Anche in questo caso fa eccezione il 2012 che fa registrare una presenza media pari a 6,53 giorni.

I dati inerenti gli arrivi hanno rispecchiano lo stesso trend delle presenze con valori prossimi alle 250.000 persone, tranne che nel 2012 quando il valore è sceso a 201.000 circa.

<i>Anno</i>	<i>Arrivi</i>	<i>Presenze</i>	<i>Presenza media</i>
2003	246961	2098546	8.50
2004	232192	1898881	8.18
2005	238565	2002221	8.39
2006	253424	2094124	8.26
2007	256494	2091329	8.15
2008	258523	2134482	8.26
2009	263233	2107225	8.01
2010	255559	2100859	8.22
2011	258628	2070483	8.01
2012	201624	1316645	6.53

Tabella 11 – Andamento del flusso turistico degli ultimi 10 anni.

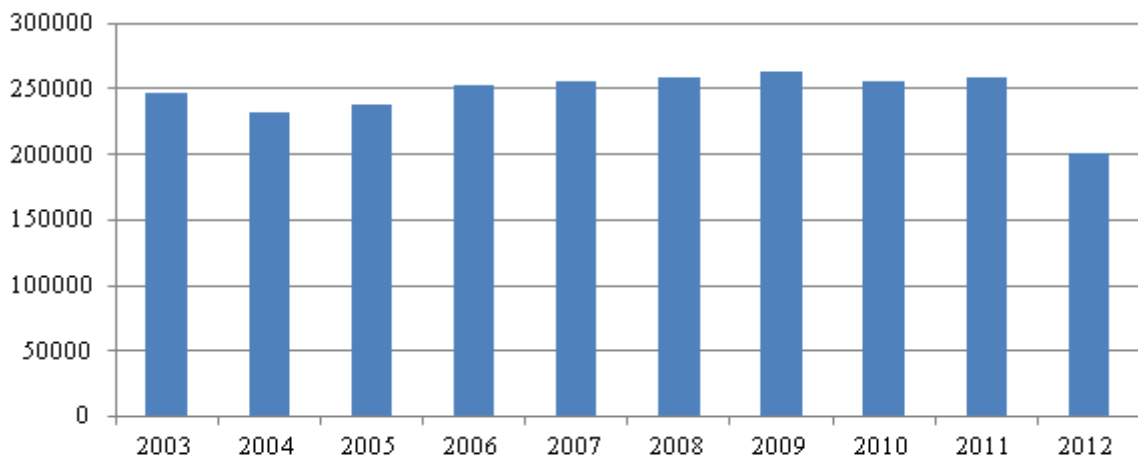


Figura 36 – Rappresentazione grafica dell'andamento degli arrivi degli ultimi 10 anni.

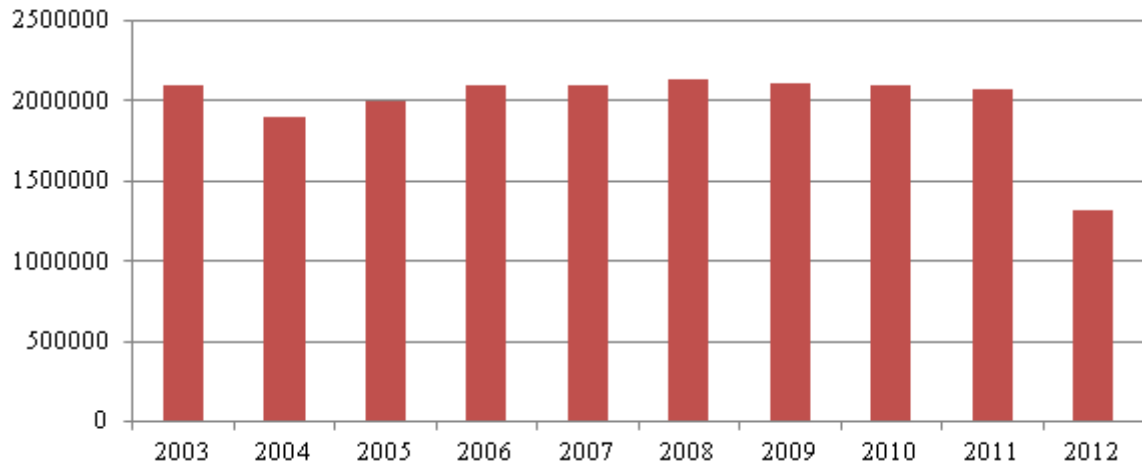


Figura 37 – Rappresentazione grafica dell’andamento delle presenze degli ultimi 10 anni.

21.8.3. Mobilità

Il territorio del Comune di Chioggia è attraversato da importanti arterie che collegano le zone industriali dell’entroterra veneziano con le zone produttive delle regioni del centro e sud Italia. La principale via di comunicazione è la Strada Statale 309 – Strada Romea, seguita poi da altre importanti arterie provinciali, quali la SP 4 – Caverzere, SP 7 – Rebosola, SP 9 – Arzegrande e SP 95 – Svincoli di Chioggia.

I dati inerenti la mobilità registrano la movimentazione giornaliera media di almeno 30.000 veicoli, in aumento negli ultimi anni.

Anno	Autobus	Autocarri trasporto merci	Autoveicoli speciali	Autovetture	Motocarri trasporto merci	Motocicli	Motoveicoli speciali	Rimorchi speciali	Rimorchi trasporto merci	Trattori	TOTALE
2005	5	1632	455	21 953	349	5 875	24	252	144	48	30 738
2006	5	1653	458	21 924	333	6 259	25	247	138	50	31 093
2007	5	1 615	460	21 848	294	6 487	30	242	132	48	31 162
2008	5	1 652	451	21 840	276	6 712	32	247	126	49	31 391
2009	5	1 707	462	21 934	267	7 183	32	34	74	50	31 749
2010	3	1 732	491	21 956	247	7 357	31	42	74	57	31 991

Tabella 12 – Flusso veicolare medio giornaliero.

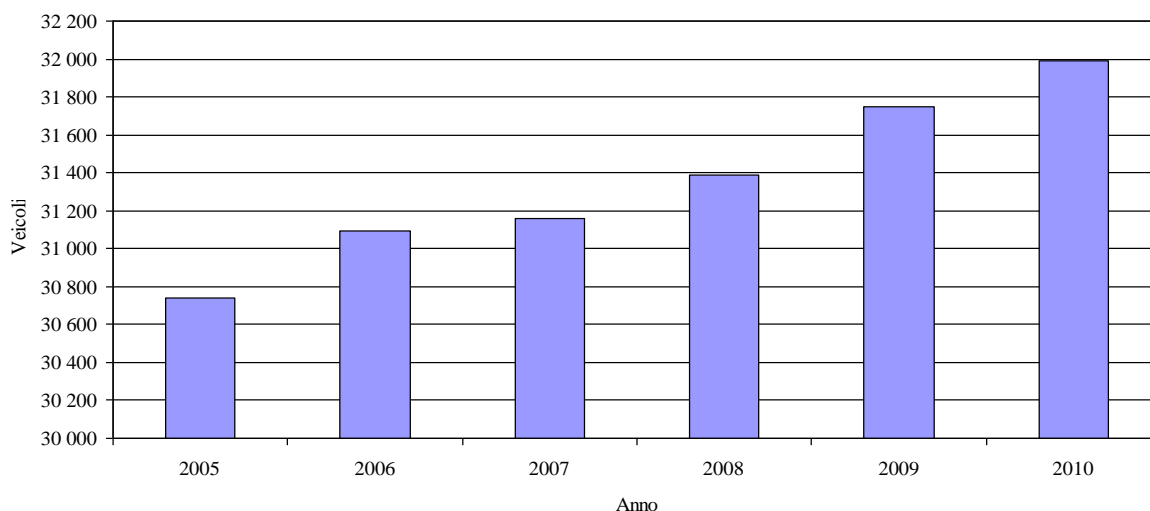


Figura 38 – Rappresentazione grafica dell'andamento del flusso veicolare.

Il territorio è servito anche da una rete urbana di trasporto pubblico che in particolare collega Sottomarina a Chioggia, sia come trasporto su gomma sia navale.

Inoltre, è presente il porto ove si registra una discreta movimentazione di merci.

<i>Anno</i>	<i>Merci sbarco (tonnellate)</i>	<i>Merci imbarco (tonnellate)</i>
2004	1 794 000	721 000
2005	1 812 000	815 000
2006	1 986 000	930 000
2007	2 188 000	802 000
2008	2 114 000	1 015 000
2009	2 575 000	1 353 000
2010	2 846 000	978 000

Tabella 13 – Flusso delle merci in transito al porto di Chioggia.

21.8.4. Energia

Nel territorio comunale di Chioggia è attivo, presso l'ex discarica, un impianto di biogas che produce energia elettrica ceduta all'Enel tramite elettrodotto.

Non si sono trovati dati inerenti i consumi di energia elettrica, mentre nel geoportale Regionale sono presenti i valori di consumo di gas metano della Snam Rete Gas: dal 2000 al 2005 i valori di consegna alle reti di distribuzione e al terziario in modo diretto si attestano tra i 25 e i 27,5 m³/anno.

21.8.5. Rifiuti

Le Direttive europee in materia di rifiuti sono state recepite in Italia con il D. Lgs 22/97, in parte sostituito attualmente dal D. Lgs. 152/06.

La raccolta dei rifiuti è cambiata nel corso degli anni a seconda delle esigenze della popolazione; attualmente

- il rifiuto secco non riciclabile è raccolto in ecocentro o in bidoni stradali o su chiamata;
- il rifiuto umido è raccolto in ecocentro, a domicilio o in bidoni lungo la strada;
- i materiali riciclabili (carta – vetro – plastica) hanno una raccolta domiciliare o in bidoni lungo la strada.

Il territorio di Chioggia ha un unico ecocentro localizzato a Borgo San Giovanni ed una ex discarica di rifiuti non pericolosi (ex categoria I°).

Anno	FORSU (kg)	Verde (kg)	Vetro (kg)	Carta (kg)	Plastica (kg)	Multi materiale (kg)	Beni durevoli (kg)	Altro (kg)	Particolari (kg)	Rifiuto residuo (kg)
2004	3 141 600	588 100	18 950	1 746 110	29 580	1 454 700	128 560	1 297 026	50 110	22 677 310
2005	2 759 710	689 800	10 010	2 197 590	40 150	1 934 400	132 790	1 979 510	33 522	19 811 660
2006	2.944.110	830.130	14.670	2.375.760	47.030	2.225.750	185.143	1.768.818	46.831	18.521.550
2007	3 327 790	778 100	11 080	2 492 782	51 030	2 328 476	228 868	1 873 367	39 896	17 997 280
2008	3 740 859	816 880	9 920	2 896 319	41 433	2 649 128	199 376	1 947 568	36 488	15 379 760
2009	4 252 380	431 785	4 746	3 167 257	42 910	2 985 881	197 610	1 957 795	38 705	13 079 069
2010	5 064 451	457 966	3 546	3 475 250	66 590	4 511 617	289 963	2 217 035	77 956	13 999 090

Tabella 14 – Dati statistici sulla raccolta rifiuti in comune di Chioggia.

L'analisi dei dati statistici evidenzia come la raccolta differenziata è migliorata negli ultimi anni passando dal 27% del 2004 al 59% del 2011.

Anno	Raccolta differenziata (kg)	Rifiuto Totale (kg)	% Raccolta differenziata
2004	8 454 736	31 132 046	27.16
2005	9 777 482	29 589 142	33.04
2006	10.438.242	28.959.792	36,04
2007	11 131 389	29 128 669	38.21
2008	12 337 971	27 717 731	44.51
2009	13 079 069	28 490 939	45.91
2010	16 164 374	30 163 464	53.6
2011	16 911 438	28 623 428	59.08

Tabella 15 – Andamento della raccolta differenziata rispetto al totale dei rifiuti prodotti.

Nonostante i buoni risultati la raccolta differenziata dovrà ulteriormente migliorarsi perché attualmente non rispetta quanto prescritto dalla normativa che prevede che in ogni

ambito territoriale ottimale sia assicurata una raccolta differenziata dei rifiuti urbani pari alle seguenti percentuali minime di rifiuti prodotti:

- Almeno il 35% entro il 31 dicembre 2006;
- Almeno il 45% entro il 31 dicembre 2008;
- Almeno il 65% entro il 31 dicembre 2012.

21.9. Patrimonio architettonico ed archeologico

21.9.1. Storia

La leggenda vuole che Clodio, reduce dalla distruzione di Troia assieme ai compagni Enea, Antenore e Aquilio, sarebbero approdati nella penisola italiana ed avrebbe fondato Clodia. Nel 2000 a.C. i Pelagi (popolazioni pre-elleniche), provenienti dalla Tessaglia (l'attuale regione tra la Grecia centrale, l'Epiro e la Macedonia), si sarebbero qui insediati dando origine ad alcuni nomi come Cluza (fatta artificialmente), Lusenzo, Perottolo, Bebe, Evrone, ecc. Successivamente il popolo etrusco avrebbe lasciato la sua impronta nella struttura urbanistica: il Corso del Popolo (cardo) anticamente era tagliato al centro da una strada (*decumanus*) secondo la tipologia successivamente utilizzata dal "castrum" romano.

I primi riferimenti storici si hanno con Plinio il Vecchio (I° sec. d.C.) che nella sua "Historia Naturalis" descrive la "Fossa Clodia" e "Brundulum". Un altro documento antico è la tavola Peutingeriana, conservata nel museo di Vienna, che descrive la zona degli antichi traffici attraverso il porto di Chioggia, Evrone o Edrone.

Nel corso dei secoli il nome della città subì diversi cambiamenti: Clodia, Cluza, Clugia, Chiozza, fino a Chioggia.

Fin dai tempi preromani le lagune venete rappresentarono approdi sicuri per i naviganti del tempo; in particolare la striscia di arenile dove ora trovasi Sottomarina era delimitata a nord dal porto Edrone, e a sud dal porto di Brondolo, questi erano collegati da un canale interno, la Fossa Clodia, a sua volta facente parte del sistema di navigazione fluvio-marittimo che collegava le zone urbane di Adria, Ravenna, Aquileia, Padova con le zone più interne della Pianura Padana.

In tempi romani sulla stazione portuale di Fossa Clodia si sviluppò il borgo di Clodia Maior, oggi Chioggia, e sulla striscia di litorale quello di Clodia Minor, oggi Sottomarina.

Durante il Medioevo la Fossa Clodia mutò il suo nome in Canal Lombardo perchè in prevalenza lombardi erano i mercanti che vi arrivavano attraverso il Po e i canali padani.

Per quanto riguarda Sottomarina, invece, anticamente, doveva presentarsi come una sottile striscia di terra, rappresentando di fatto il cordone litoraneo più meridionale della Laguna. La sua conformazione subì sostanziali mutamenti soprattutto dal secolo XI, passando gradualmente da una vegetazione a “selva” ad una di tipo “ortale”.

Sottomarina è delimitata a Sud dalla foce del Brenta - Bacchiglione (porto di Brondolo) e a nord da Nord dal Porto di S. Felice; come si può ancora oggi osservare l’abitato era rivolto verso la laguna (o palude) del Lusenzo e praticamente era limitato alla zona che va dal porto fino all’attuale Mercato vecchio.

In seguito alla totale distruzione avvenuta nel 1379 nel corso della guerra di Chioggia, Sottomarina rimase disabitata, senza più difese a mare, luogo soggetto a continue inondazioni. Lo stesso senato ne impedì la ricostruzione, che avvenne solo verso la seconda metà del 1600, mentre nel secolo successivo, per difendere l’intero bacino lagunare, fu costruita l’imponente opera dei Murazzi.

Le vicende storiche che si sono succedute attorno al Forte di San Felice hanno visto la parte più settentrionale di Sottomarina, quale punto di punto di ancoraggio delle galee veneziane prima, delle navi da guerra francesi e austriache, ed infine di quelle italiane. Da ricordare lo stanziamento per diversi anni delle navi da guerra dell’esercito italiano nel periodo successivo alla seconda guerra mondiale, quando il confronto con la ex-Jugoslavia era piuttosto teso fino a quando nel 1954 vi fu la riconsegna di Trieste all’Italia.

Sottomarina presenta un arenile lungo oltre 5 Km e mezzo ed una larghezza che in alcuni punti supera i 300 metri. Lo sviluppo territoriale di Sottomarina è dovuto essenzialmente alla fortunata coincidenza di due elementi: l’ultima deviazione del Brenta dalla laguna, avvenuta alla fine del secolo scorso, resasi necessaria per evitare il completo interrimento, la salvaguardia della flora e fauna, nonché il pericolo della malaria; e come secondo fattore la costruzione della diga sud del porto di Chioggia (S. Felice), opera effettuata alla metà degli anni ‘30 del secolo scorso per la salvaguardia del territorio e la sicurezza delle imbarcazioni. Da allora gli apporti detritici del fiume allargarono in forma consistente il litorale, modificando in modo strutturale il territorio, con valori che oscillano fra i 3 e 7 metri l’anno.

21.9.2. Patrimonio artistico

Il patrimonio artistico è costituito fundamentalmente da tre chiese:

- Chiesa di San Martino fu eretta nel 1713 nello stesso luogo ove sorgeva quella primitiva, esistente fin dall'anno 1000, ma distrutta nel 1379 dai genovesi.
- Chiesa Madonna di Lourdes fu eretta negli anni '70 per il crescere della popolazione che con difficoltà riusciva a raggiungere la chiesa principale; l'edificio fu eretto in 2 momenti distinti: inizialmente la chiesa a forma ottagonale e successivamente l'ingresso costituito da 4 portoni a forma trapezoidale con ai lati 8 arcate ad angoli smussati. All'interno dell'edificio, alle spalle dell'altare, pende un pregevole Crocifisso, scultura lignea artigianale della scuola di Ortisei; inoltre è presente un bassorilievo in bronzo raffigurante il martirio della Santa di Nettuno, che rivela particolari ed efficaci effetti di plasticità a significare la drammaticità cruenta del martirio subito. Nello spiazzo antistante all'ingresso una bella composizione scultorea della Madonna di Lourdes.
- Chiesa di Santo Spirito: la curazia ebbe origine negli anni '50 dallo smembramento dell'antica parrocchia di San Martino per l'espansione edilizia e la crescita demografica che il centro di Sottomarina ebbe negli anni. La chiesa è stata eretta su terreni donati da alcuni residenti.

21.9.3. Siti archeologici

Nel comune di Chioggia si localizzano numerosi siti archeologici, in particolare a Sottomarina lungo il litorale ci sono stati ritrovamenti di anfore di tipo greco - italico.

21.9.4. Fortificazioni militari

Le fortificazioni militari esistenti nella Laguna di Venezia sono numerose e si susseguono nella storia a partire dai primi nuclei costituiti da sistemi difensivi medioevali, alle fortificazioni della Serenissima Repubblica di Venezia. A quest'ultima appartiene la fortificazione di San Felice, a nord di Sottomarina per la protezione fronte mare dell'imbocco alla laguna. A sud invece, la difesa era affidata al Trinceramento Sottomarina di epoca settecentesca.

Il Forte di San Felice, in prossimità dell'area di intervento, fu costruito a partire dal 1538 ad opera della Serenissima, fu poi migliorato nel 1806 ed infine ristrutturato e potenziato dagli austriaci nel 1831-1848.

22.INDIVIDUAZIONE E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

Gli interventi previsti dal progetto in esame possono essere suddivisi in interventi di:

1. riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento dell'Hotel Mosella;
2. costruzione di un nuovo edificio con servizi darsena e sistemazione dell'area di pertinenza;
3. ampliamento della darsena 'Boscolo Bielo Ivano';
4. realizzazione parcheggio con cambio d'uso del lotto da campeggio a parcheggio.

22.1. Analisi dei possibili effetti ed impatti derivanti dal progetto

Nel presente capitolo sono analizzati i potenziali impatti del progetto sull'ambiente e sulla pianificazione in riferimento allo stato attuale e ai piani sovraordinati, dettagliatamente descritti nei capitoli precedenti.

L'opera si inserisce in un contesto già urbanizzato, in cui esistono già dei fattori perturbativi dell'ambiente, che il progetto non aggraverà in quanto di piccole dimensioni.

Le caratteristiche e le azioni di progetto sono state confrontate ed incrociate con lo stato dell'ambiente attuale dell'area interessata e con i vincoli previsti dai piani sovraordinati.

22.1.1. Clima

Gli interventi previsti dal progetto non andranno ad incidere sul clima dell'area.

22.1.2. Risorsa Aria

Il progetto in fase di cantiere produrrà delle emissioni gassose legate alla presenza di mezzi di cantiere operanti. I gas di scarico delle macchine operatrici saranno limitate alla fase di cantiere e d'intensità compresa nelle caratteristiche di omologazione dei mezzi impiegati. Considerata la breve durata dei lavori e discontinuità nel tempo non si prevedono impatti irreversibili e dannosi alla risorsa.

In fase di esercizio, l'aumento di persone e mezzi motorizzati, dovuto all'ampliamento dell'albergo (40 unità abitative) e della darsena, non è così elevato da generare impatti sulla risorsa, considerato che lo stato dell'aria comunale non presenta problematiche ambientali e soprattutto si opera su un'area già fortemente antropizzata.

22.1.3. Rumore

La realizzazione del progetto non inciderà sul rumore dell'area che si presenta già compromesso sulla terra ferma; le misurazioni eseguite nell'area circostante al sito in cui sono localizzate le opere hanno rilevato un rumore di fondo moderato, dovuto principalmente al traffico veicolare.

La perizia acustica realizzata al fine di prevedere gli impatti in termini di rumore sia in fase di cantiere sia nella successiva fase di esercizio ha concluso quanto segue:

- per le fasi di cantiere, anche in caso di lavorazioni particolarmente impattanti (es. vibroinfissione dei pali di ormeggio dei pontili, trivellazioni del terreno per sottofondazioni) non vi sarà evidenza di particolari criticità acustiche, in quanto i livelli di rumore saranno moderati e le lavorazioni rumorose avranno breve durata;
- per la fase di esercizio del nuovo hotel e della darsena, gli usufruttori non comporteranno variazioni del livello di rumore attualmente presente in zona, i cui valori previsti saranno pienamente in grado di rispettare sia i limiti assoluti, che quelli differenziali di immissione, di cui al D.P.C.M. 14/11/97.

Nel complesso quindi è possibile affermare che la costruzione ed il successivo funzionamento a regime del nuovo Hotel Mosella, della darsena e delle attività ad esso direttamente correlate sarà acusticamente sostenibile dall'ambiente circostante.

22.1.4. Risorsa Acqua

L'ampliamento della darsena esistente si inserisce in un contesto già previsto dagli strumenti urbanistici vigenti, che hanno valutato la compatibilità dell'opera. L'ampliamento previsto non andrà ad incidere sulla risorsa acqua, ed in particolare sull'ambiente costiero delle acque interne.

Per quanto riguarda l'ampliamento della struttura alberghiera la ditta Boscolo Ivano Bielo è già in possesso del parere favorevole dell'ULSS sotto il profilo igienico-sanitario, quindi l'asseverazione della compatibilità e conformità degli interventi previsti.

Il cambio di destinazione d'uso dell'area da campeggio a parcheggio non inciderà sulla risorsa in quanto il piano calpestio resterà permeabile, mantenendo inalterato il deflusso e l'infiltrazione delle acque.

22.1.5. Suolo

Il progetto non prevede consumo della risorsa, in quanto si interviene in area già urbanizzata, dove si prevede una riorganizzazione dei volumi edilizi e un cambio di

destinazione d'uso dell'area a campeggio sotto il profilo formale e non sostanziale, rimanendo inalterato lo stato dei luoghi. Nel complesso quindi non vi sarà alcun impatto sulla risorsa suolo.

22.1.6. Biodiversità

Il sito di intervento dista 850 m dal SIC IT3250030 Laguna medio - inferiore di Venezia e ZPS IT3250046 Laguna di Venezia, 9850 m dal SIC / ZPS IT325032 Bosco Nordio, 4800 m dal SIC IT3250034 Dune residue del Bacucco, 7350 m da SIC IT3270017 Delta del Po (tratto terminale e Delta Veneto) e ZPS IT3270023 Delta del Po; inoltre, in territorio del Comune di Venezia, e distante 1200 m dall'area in esame, si localizza il SIC IT3250023 Lidi di Venezia: biotopi litoranei.

Le opere previste, intervenendo in un contesto altamente urbanizzato, con un rumore di fondo moderato e dove non sono presenti aree verdi, zone seminaturali, ecc., non potrà in nessun modo incidere né in fase di cantiere né in fase di esercizio nelle limitrofe aree naturali protette.

22.1.7. Paesaggio

L'ampliamento della struttura alberghiera ha già il parere favorevole da parte della Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici (prot. 6532 del 07/05/2012) e della Commissione per la Salvaguardia (prot. 335441 del 13/07/2012). L'esito favorevole di questi due provvedimenti attesta la conservazione dei lineamenti tipici del paesaggio in cui si interviene.

Per quanto riguarda l'ampliamento della darsena esso sarà di modeste dimensioni, non modificando il n. di posti barca rispetto a quelli già esistenti (circa 600) nella porzione di Laguna antistante l'ex Batteria ed il Forte S. Felice, quindi non in grado di alterare la percezione del paesaggio lagunare.

La realizzazione del parcheggio non prevedendo alcun intervento sostanziale non andrà ad incidere sul paesaggio circostante.

22.1.8. Economia e società

Il territorio di Chioggia ha una spiccata connotazione turistica, che si riflette soprattutto nelle frazioni di Sottomarina e di Isola Verde per le attività balneari. Gli interventi progettati si inseriscono nel contesto di riqualificazione dell'area, per mantenere ad elevati livelli

l'offerta turistica e quindi offrire nuove opportunità di guadagno non solo alla ditta proponente, ma anche agli esercizi commerciali nelle immediate vicinanze.

Sotto il profilo della mobilità gli interventi prospettati non richiedono adeguamenti delle infrastrutture esistenti, in quanto le persone, che andranno ad usufruire delle nuove strutture, saranno contenute rispetto al numero di turisti già presenti.

Il maggiore numero di persone presenti richiederà un consumo aggiuntivo di energia e la produzione di rifiuti, il tutto in un contesto compatibile con l'attuale infrastrutturazione e servizi presenti nell'area di intervento.

22.1.9. Patrimonio architettonico ed archeologico

Gli interventi in progetto non prevedono di intervenire su complessi architettonici o aree archeologiche.

22.2. Conformità degli interventi proposti con i piani sovraordinati

Si evidenziano in neretto eventuali difformità o criticità individuate rispetto ai piani sovraordinati.

22.2.1. Programma regionale di sviluppo

Per ciò che concerne l'ambiente, l'attività regionale è volta alla sua tutela dall'inquinamento atmosferico ed al monitoraggio della qualità dell'aria. Accanto alle suddette attività, l'attenzione è rivolta altresì all'inquinamento acustico, luminoso ed elettromagnetico. Il progetto in esame non andrà ad incidere sulla qualità dell'aria, sul livello di rumore già presente in zona, ad incrementare l'inquinamento luminoso e alla creazione di campi elettromagnetici.

Gli interventi in progetto, oltre a perseguire appieno gli obiettivi del programma regionale di sviluppo sotto il profilo ambientale, intendono promuovere ed elevare l'offerta turistica, vale a dire uno dei temi cardine su cui è stato sviluppato il programma regionale di sviluppo.

22.2.2. Piano direttore 2000 e piano di tutela delle acque

La riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento dell'Hotel Mosella, nonché la costruzione di un nuovo edificio con servizi darsena ha già ottenuto parere favorevole da parte della società Veritas, deputata a gestire la rete fognaria del comune di Chioggia. Le acque

reflue saranno recapitare nel collettore della fognatura pubblica e da qui trasferite presso il depuratore, che soddisfa ai requisiti imposti dal piano.

Per le superfici scoperte ed impermeabili, il fatto che la darsena non offra servizio di rimessaggio o riparazione dei natanti, non sussistono i presupposti per sversamenti accidentali di sostanze o dilavamento non occasionale pregiudizievoli per l'ambiente.

22.2.3. Piano faunistico regionale e provinciale

L'area di intervento si inserisce in un contesto fortemente antropizzato, dove è in vigore per la Stagione Venatoria 2012-2013 il divieto temporaneo di caccia, in quanto località di notevole interesse turistico. Considerato il contesto ambientale di elevata urbanizzazione e l'assenza di fauna di interesse venatorio si conclude che gli interventi in progetto non interferiscono in alcun modo con gli ambiti di caccia presenti nelle immediate vicinanze.

22.2.4. Piano per la gestione delle risorse alieutiche

Ai sensi della L. R. n. 19/98 lo specchio di Laguna su cui si affaccia l'area oggetto del presente studio è definita Zona C – salmastra. L'area che sarà occupata dall'ampliamento della darsena non ricade in aree affidate in concessione per la venericoltura e quindi non andrà in alcun modo ad interferire con le risorse ittiche della laguna.

22.2.5. Piano regionale dei trasporti

L'intervento di ampliamento della darsena persegue uno degli obiettivi del piano regionale dei trasporti, il quale prevede, tra i principali interventi necessari allo sviluppo della navigazione turistica, la realizzazione di interventi per la nautica turistica in transito nella Laguna di Venezia.

22.2.6. Piano regolatore generale

- L'intervento di riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento dell'Hotel Mosella sono conformi a quanto previsto dal PRG vigente, il quale ammette nei centri storici le destinazioni turistico alberghiere purchè non siano alterate e compromesse le tipologie edilizie e le caratteristiche degli immobili.

Il compendio oggetto del presente intervento è sottoposto a vincolo ai sensi del D.Lgs. 42/2004. Per un precedente progetto che prevedeva le stesse opere di ristrutturazione con ampliamento dell'Hotel Mosella sono già stati ottenuti i nulla osti necessari dalla Sovrintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici

di Venezia e Laguna (prot. 6532 del 07/05/2012) e della Commissione per la Salvaguardia (prot. 335441 del 13/07/2012).

- L'ampliamento della darsena è contiguo ad un'area già individuata dal PRG vigente come zone funzionali D1, destinate alle attività portuali e alle attività di servizio, direzionali, produttive strettamente connesse alla portualità. Nel caso specifico l'ampliamento si configurerebbe come espansione verso il canale navigabile della sottozona D1.4, riguardante le darsene esistenti, per la quali è ammesso l'ammodernamento, la riqualificazione e l'eventuale ampliamento e realizzazione dei servizi a terra.

La variante allo strumento urbanistico vigente è preordinata quindi all'ampliamento. La concessione sarà rilasciata solo in un momento successivo al titolo edilizio e pertanto e si riferirà alla sola superficie di progetto.

Gli spazi per l'evoluzione delle imbarcazioni a terra sono già state oggetto di intervento precedente da parte del Magistrato alle Acque che hanno portato al completo rifacimento della banchina.

Come desumibile dalla tavola 8b, le finiture dell'edificio a servizio della darsena avrà finiture in parte in cemento armato faccia a vista ed in parte rivestimenti in pietra naturale.

La darsena verrà dotata di apposite unità di aspirazione delle acque nere e di quelle sentina con riferimento alla fognatura comunale nonché di appositi contenitori per la raccolta di olii esausti che saranno allontanati da ditte autorizzate allo smaltimento.

Non si prevede la necessità di delimitare lo spazio acqueo per evitare fenomeni di inquinamento in quanto la darsena è dotata di tutte le strutture per l'eliminazione di reflui o olii esausti prodotti e non vengono svolte attività di riparazione dei natanti o comunque attività a terra che possono determinare lo sversamento a mare di sostanze inquinanti.

Per l'edificio a servizio della darsena non sono previste coperture e non sono previsti serramenti esterni.

- **Per l'area destinata a parcheggio, il vigente PRG, individua tale area come D3.1 – Zona funzionale per attività turistiche – complessi ricettivi all'aperto. L'intervento in progetto è quindi da subordinare alla variazione di destinazione d'uso dell'area,** mentre per quanto riguarda le scelte progettuali esse sono in linea con quanto stabilito dalle norme tecniche, le quali prevedono superfici permeabili, armonioso inserimento ambientale, con presenza di alberature e siepi.

L'area è sottoposta a vincolo idrogeologico. Come dichiarato dal progettista nella relazione idrogeologica allegata alla documentazione progettuale, l'area campeggio da destinarsi a parcheggio sottoposta a vincol non è interessata da opere; perciò si deduce che il progetto non presenta alcuna problematica legata al rispetto del vincolo idrogeologico esistente.

22.2.7. Piano particolareggiato dei centri storici

- Per il compendio in questione è prevista la realizzazione:
 - nei piani terra: attività artigianali, residenze, servizi e attrezzature di proprietà pubblica e privata di uso collettivo, attività terziarie, garage pertinenziali delle unità edilizie di uso individuale;
 - in tutti i piani esclusi i piani terra: residenze, servizi e attrezzature di proprietà pubblica e privata di uso collettivo, attività terziarie.
- **Per le unità edilizie di testata degli isolati, i tipi di intervento previsti sono: manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, risanamento conservativo, ristrutturazione parziale.**

L'intervento proposto richiede quindi l'adozione di una variante in quanto l'ampliamento non rientra tra quelli ammessi.

Sempre al riguardo si ricorda che sia la Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici e la Commissione per la Salvaguardia si sono espresse a favore di

un progetto precedentemente presentato e comprendente le medesime modifiche in ampliamento dei fabbricati costituenti il compendio.

22.2.8. Piano territoriale di coordinamento provinciale

- L'analisi della tavola relativa alla Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale ricomprende l'area dell'hotel tra i centri storici di grande interesse demandando al PAT la definizione di apposite disposizioni per la tutela. Viene riconosciuto il Vincolo Paesaggistico ed il vincolo, sempre ai sensi del D.Lgs. 42/2004, per la Batteria San Felice ed il Forte. Valgono quindi le prescrizioni per cui, fino all'adeguamento dello strumento comunale alle previsioni di del PTCP e quindi **fino alla definizione del perimetro del contesto figurativo di detti beni, all'interno di una fascia compresa entro 200 m dal complesso di interesse provinciale sono ammesse esclusivamente:**
 - **la realizzazione delle opere connesse alle infrastrutture ed attrezzature di pubblico interesse progettate in modo da non alterare la percezione unitaria del complesso di beni, e da non compromettere l'integrità e le relazioni con l'intorno;**
 - **la realizzazione di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici esistenti;**
 - la realizzazione di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché di restauro e di risanamento conservativo, dei manufatti edilizi aventi interesse storico-architettonico o di pregio storico-culturale e testimoniale, che siano definiti ammissibili dagli strumenti urbanistici comunali.”
- **La superficie della darsena è inoltre ricompresa tra le aree sottoposte a vincolo archeologico per cui , fino all'adeguamento al PTCP, in una fascia di 150 metri dalle aree sottoposte a vincolo, ad eccezione degli interventi pubblici o di pubblico interesse, non possono essere variate le previsioni degli strumenti urbanistici.**
- Nella Carta delle Fragilità, tutte le aree interessate dall'intervento sono sono caratterizzare dalla “Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento (elevatissima, elevata, alta)”. Gli interventi che possono produrre inquinamento

al suolo e sottosuolo devono essere accompagnati da uno studio idrogeologico di dettaglio.

Nel caso di specie, l'area è servita da una fognatura bianca recapitante in Laguna e alla pubblica fognatura vengono conferite esclusivamente le acque di prima pioggia provenienti dal sistema predisposto dal Magistrato alle acque (griglia lungo il fronte della banchina).

- L'analisi della tavola inerente il sistema ambientale individua, nella porzione di laguna in cui si localizza la darsena oggetto del presente studio, un biotopo che collega la terraferma e l'area Boscata del Forte San Felice alle zone SIC e ZPS. Ai sensi dei commi 7 ed 8 dette componenti naturali non possono essere oggetto di interventi, che ne riducano l'estensione o che possano incidere negativamente sulla qualità ambientale delle stesse. Nel caso specifico gli interventi in progetto non comporteranno alcuna riduzione o incidenza negativa sulla qualità ambientale e pertanto si ritengono compatibili con l'ambiente seminaturale circostante.

L'attraversamento della laguna avverrà, inoltre, seguendo i canali navigabili già definiti.

Fino all'adeguamento al P.T.C.P. gli interventi ammessi su dette componenti naturali e in una fascia di 50 metri dagli stessi sono limitati a quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria e a quelli eventualmente necessari per ragioni di pubblico interesse o di somma urgenza. Il presente comma non si applica alle isole abitate della laguna di Venezia.

- **Tutta l'area interessata dall'intervento è compresa nella Laguna di Venezia che viene definita "Segno ordinatore".**

Sono comunque ammesse:

- l'ordinaria utilizzazione agricola del suolo e l'attività di allevamento in forma non intensiva, nonché la realizzazione di strade poderali ed interpoderali di larghezza non superiore a quattro metri lineari;
- la realizzazione di infrastrutture di difesa del suolo, di canalizzazioni, di opere di difesa idraulica e simili, nonché le attività di manutenzione e di esercizio delle predette opere;

- la realizzazione di impianti tecnici di modesta entità, quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas, impianti di pompaggio per l'approvvigionamento idrico, irriguo e civile, e simili, di modeste piste di esbosco e di servizio forestale, di larghezza non superiore a 3,5 metri ;

- la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti, degli edifici e delle infrastrutture esistenti.

Tutte le trasformazioni, escluse quelle indicate sopra, dovranno in ogni caso assicurare la massima conservazione dei segni significativi dell'evoluzione idrica del territorio, nonché la manutenzione della rete scolante principale. Per una fascia minima di 10 metri lineari dagli alvei e invasi di piena ordinaria dei corsi d'acqua e bacini naturali è vietata la nuova edificazione dei manufatti edilizi puntuali di cui al comma precedente.

- La tavola relativa al sistema insediativo ed infrastrutturale prevede che fino all'adeguamento al PTCP, gli strumenti urbanistici non potranno essere variati per incrementare l'attuale ricettività di imbarcazioni o per prevedere nuovi o ulteriori posti letto in strutture ricettive connesse a strutture per la nautica esistenti o previste.

Nel caso specifico non verrà variato l'attuale ricettività di imbarcazioni e non verranno previsti nuovi posti letto in connessione all'attività della darsena.

- **L'ambito della darsena viene inoltre incluso in Ambito lagunare da riqualificare. Fino all'adeguamento della pianificazione comunale non potranno essere attuati gli interventi, interni alle aree protette e che comunque incidano significativamente sulle stesse.**

Dette limitazioni non si applicano:

- agli interventi di pubblico interesse,

- agli interventi già previsti dai vigenti strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica comunale, limitatamente all'ampliamento di strutture esistenti, fino al limite massimo del 30% della capacità ricettiva di ciascuna struttura;

- agli interventi di recupero di aree, specchi d'acqua, banchine e moli esistenti, e quelle relative a progetti di riqualificazione territoriale di interesse provinciale che prevedano anche interventi di riallagamento.

- La tavola relativa al paesaggio delinea degli elementi di paesaggio su cui le opere in progetto non andranno ad incidere (fortificazioni militari, murazzi, ecc.).

22.2.9. Piano territoriale di coordinamento regionale

Ai sensi della Tav. n. 1 – Difesa del suolo e degli insediamenti, parte della superficie del parcheggio è sottoposta a vincolo idrogeologico e le opere e manufatti che insistono su tale area devono essere accompagnati da una relazione tecnica che metta in luce le misure atte a prevenire ogni pericolo o danno, e autorizzati dall'Ufficio del Genio Civile che attesta il rispetto delle prescrizioni.

A tale riguardo, la relazione sul rispetto del Vincolo Idrogeologico dichiara che l'area campeggio da destinarsi a parcheggio, sottoposta a vincolo, non è interessata da opere; perciò si deduce che il progetto non presenta alcuna problematica legata al rispetto del vincolo idrogeologico esistente.

Ai sensi dell'art. n. 33 delle N.T.A., la Laguna di Venezia è inserita tra Ambiti per l'istituzione di Parchi e Riserve naturali regionali e per cui la Regione ha predisposto apposito Piano d'Area.

Al fine della V.I.A., gli ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale sono da considerare "Zone ad alta sensibilità ambientale".

22.2.10. Piano d'area della laguna di Venezia

Si ricorda che il P.R.G. ha già recepito le prescrizioni contenute nel P.A.L.A.V.

Si ricorda tuttavia che lo specchio acqueo interessato dall'ampliamento della darsena **non** è compreso nella "Laguna Viva" come definita ai sensi dell'art. 25 delle N.T.A., che il Comune di Chioggia ha recepito quanto indicato nel P.A.L.A.V. non evidenziano la presenza, in questa zona, di aree archeologiche, e che tuttavia l'intervento verrà preventivamente segnalato alla Soprintendenza Archeologica.

Lo specchio acqueo in cui avverrà l'ampliamento della darsena è destinato dal P.A.L.A.V. a Porto turistico ai sensi dell'art. 44 delle N.T.A. le cui prescrizioni indicano che:

- lo spazio acqueo interessato dalla presenza di attrezzature di portualità turistica deve essere convenientemente delimitato, in modo tale da evitare fenomeni di inquinamento diffuso nelle acque circostanti;

- la realizzazione delle attrezzature deve avvenire d'intesa con le autorità competenti e contestualmente a quella delle strutture di servizio a terra e degli sbocchi a mare;
- nella realizzazione del porto turistico di San Felice, in comune di Chioggia, dovranno essere particolarmente salvaguardati il Forte storico e il Murazzo esistenti.

22.2.11. *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento – P.T.R.C. 2009 e Variante Parziale con attribuzione della valenza paesaggistica*

- Ai sensi della Tav. “02 Biodiversità” viene evidenziata la prossimità all’Area Nucleo della Laguna di Venezia ed il piccolo corridoio ecologico rappresentato dal Boschetto del Forte San Felice. **Sono vietati gli interventi che interrompono e deteriorano le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici.**

In tal senso l’intervento non comprometterà il corridoio ecologico esistente in quanto di modeste dimensioni e di impatto ambientale contenuto o nullo rispetto alle diverse matrici ambientali.

- Il Comune di Chioggia è inoltre nel Macro Ambito della Nautica da Diporto assieme al Comune di Venezia.

L’art. 54 delle N.T.A. disciplina l’attività diportistica. *La Regione promuove la realizzazione di un numero adeguato di posti barca secondo criteri di sostenibilità infrastrutturale, ambientale, logistica. La realizzazione degli interventi è attuata mediante apposito progetto strategico che definisce:*

a) il dimensionamento del numero dei posti barca per nuovi porti e per il potenziamento di quelli esistenti, la loro localizzazione e tipologia, rispetto alla Mcroarea della Laguna di Venezia e Chioggia

b) la fissazione di criteri distributivi dei nuovi posti barca basata sulla sostenibilità territoriale e fluviale in relazione alla accessibilità, alla capacità insediativa e alle caratteristiche nautiche delle singole aree;

c) la valutazione di modelli di sviluppo che mirino al recupero e alla rifunzionalizzazione del forte di S. Andrea presso la bocca di porto del Lido e il forte di S. Felice a Chioggia, perseguendo criteri di tutela delle principali caratteristiche culturali, monumentali, storiche, naturalistiche e sociali dei siti.

Il dimensionamento del numero dei posti barca per nuovi porti ed il potenziamento di quelli esistenti, la loro localizzazione e tipologia, la fissazione dei criteri distributivi dei nuovi posti barca devono quindi essere definiti in un apposito progetto strategico riguardante la macro area della Laguna di Venezia e Chioggia. La realizzazione di questi interventi deve inoltre essere subordinata alla valutazione di un modello di sviluppo che miri al recupero ed alla rifunzionalizzazione anche del Forte San Felice.

Il progetto in esame non comporta la realizzazione di nuovi posti barca ma semplicemente una migliore riorganizzazione di quelli esistenti. Il progetto si collega, inoltre, alla sistemazione dell'area dell'ex Batteria San Felice al fine della valorizzazione di questo sito di importanza storico-monumentale.

- Il Comune di Chioggia viene classificato come Eccellenza turistica nel Sistema delle polarità turistiche principali. Ovviamente viene inserita Sottomarina tra le città balneari comprese nel Sistema del turismo balneare e negli ambiti di diversificazione e specializzazione del turismo alberghiero.

Nelle zone marine e lacuali e nei contesti fluviali i Comuni favoriscono la riqualificazione di quantità e qualità e la ristrutturazione degli edifici esistenti allo scopo di mantenere un equilibrato rapporto tra turista/posti letto e residenti stabili, preservando e valorizzando le caratteristiche culturali, monumentali, storiche, naturalistiche, sociali e del contesto ambientale e paesaggistico.

La realizzazione di nuove strutture ricettive a destinazione turistica deve essere preceduta da una valutazione previsionale delle dinamiche dei flussi e delle esigenze turistiche, rapportate all'economia locale ed alla ricettività esistente e rispondere a caratteristiche strutturali e dimensionali che non pregiudichino la fruibilità del paesaggio.”

Pur non essendo presente, in relazione, una previsione precisa della necessità futura di nuovi posti letto, convincono le motivazioni del progettista di seguito riportate.

La localizzazione del sito è particolarmente favorevole in quanto gli attuali strumenti urbanistici destinano quest'area, così come quelle limitrofe, a diportistica.

L'intervento consente contestualmente sia di ampliare l'attività ricettiva dell'Hotel Mosella, sia di riqualificare quella connessa al rimessaggio di imbarcazioni da diporto in un sito già destinato alle suddette attività, cioè senza alcun impatto sul contesto.

Vale la pena di sottolineare infatti che il progetto non intende solamente ampliare in ristrutturazione le suddette attività, ma vuole al contempo riqualificare la parte estrema del centro storico di Sottomarina: proprio per questo è stata prevista la demolizione di una serie di manufatti esistenti di scarso valore architettonico o addirittura incongrui.

Pertanto la scelta del sito in argomento non deriva soltanto dalla impossibilità di trovare siti alternativi, ma anche e soprattutto dalla volontà di riqualificazione e recupero dell'area. A tal fine la ditta Boscolo Bielo Ivano srl, oltre a presentare il presente progetto ai fini produttivi, così come consentito dalla citata legge regionale, ha anche predisposto (in accordo con la Soprintendenza) un progetto di sistemazione dell'adiacente area dell'ex batteria, col mero intento di riqualificare integralmente il compendio e non già a fini speculativi.

L'intera operazione avrà poi una favorevole ricaduta sotto il profilo socio-economico in quanto prevede una serie di attività che comporteranno un incremento occupazionale: ampliamento delle attività ricettive, nuove attività di centro benessere, bar, ristorante, negozi e sala casinò.

In definitiva l'area oggetto di intervento è strategicamente da considerarsi come la più consona e la più adatta per la presente iniziativa, perché compendia vantaggi sia di ordine socio-economico che di fruibilità e di godimento del sito a favore della collettività.

23.SINTESI E CONCLUSIONE

Il progetto in esame prevede:

1. la riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento dell'Hotel Mosella
2. la costruzione di un nuovo edificio con servizi darsena e sistemazione dell'area di pertinenza;
3. l'ampliamento della darsena 'Boscolo Bielo Ivano';
4. la realizzazione di un parcheggio con cambio d'uso del lotto da campeggio a parcheggio.

Gli interventi proposti sono da considerarsi come un tutt'uno, in quanto le varie parti sono complementari fra di loro e hanno lo scopo di riqualificare l'area sotto il profilo urbanistico ed incentivare il turismo locale.

La ristrutturazione della struttura alberghiera riprende quanto previsto già nel progetto "Riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento dell'Hotel Mosella" (PdC prot. 35312 del 03.07.2009/prat. n. 424/2009), pratica archiviata, alla quale è stato aggiunto, per completezza di sistemazione dell'area, l'ampliamento della darsena e la realizzazione del parcheggio con 188 posti auto.

Sul precedente progetto, con specifico riferimento alle opere di riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento dell'Hotel Mosella, che sono ugualmente previste anche dalla presente istanza, sono già stati espressi pareri favorevoli da parte della Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici (prot. 6532 del 07/05/2012), della Commissione per la Salvaguardia (prot. 335441 del 13/07/2012), dell' ULSS (prot. gen. 697 del 16.01.2012), di VERITAS (prot. iride 24479/51CHI) e del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco (prot. 29860).

Il presente studio ambientale preliminare è stato redatto secondo quanto previsto dal D. Lgs. 152/2006, sia in termini di Valutazione di Impatto Ambientale sia in termini di Valutazione Ambientale Strategica. Il progetto, infatti, nella sua complessità deve essere sottoposto ad assoggettabilità VIA per l'ampliamento alla darsena (L. R. 10/99 lettera K "Porti turistici e da diporto con parametri inferiori a quelli indicati nella lettera h dell'allegato A2, nonché progetti d'intervento su porti già esistenti, qualora il progetto preveda più di 100 posti barca" allegato C3, Aree sensibili B-D-E.) e ad assoggettabilità VAS in quanto intervento di edilizia produttiva in variante allo strumento urbanistico generale, così come disciplinato dall'art. 4 della L. R. 55/2012 "Procedure urbanistiche semplificate di sportello unico per le attività produttive e disposizioni in materia urbanistica, di edilizia residenziale

pubblica, di mobilità, di noleggio con conducente e di commercio itinerante.”. In particolare il parcheggio sarà realizzato su un’area che, attualmente, è ricompresa nella Z.T.O. D3.1 – Zona funzionale per attività turistiche – complessi ricettivi all’aperto.

Inoltre, il presente studio è accompagnato dalla dichiarazione di non necessità della procedura di Valutazione di incidenza ai sensi della DGR n. 3173 del 10 ottobre 2006, in quanto si tratta di intervento esterno ai siti della Rete Natura 2000, in ambiente altamente urbanizzato, dove si esclude qualsiasi forma di interferenze con le aree naturali per le opere in progetto.

Le opere in progetto sono di modeste dimensioni e si localizzano in un contesto di forte urbanizzazione. Durante la fase di cantiere, specie in occasione di certe lavorazioni, non si esclude che vi sia un rilascio nell’ambiente circostante di polveri e di rumore. Trattandosi di singole lavorazioni, caratterizzate da una durata temporanea, esse non provocheranno effetti negativi tali da compromettere lo stato dell’ambiente.

Limitatamente all’aspetto del rumore, queste conclusioni sono suffragate dalla perizia fonometrica realizzata nell’area circostante al sito di realizzazione delle opere. Tale area è già affetta da un livello di rumore moderato, dovuto principalmente al traffico veicolare.

Per quanto riguarda la risorsa acqua la sostenibilità del progetto è attestata dal parere positivo espresso dall’ULSS sotto il profilo igienico sanitario. Analogamente, in merito alla compatibilità paesaggistica delle opere, la struttura alberghiera ha ottenuto il parere favorevole da parte della Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici (prot. 6532 del 07/05/2012) e della Commissione per la Salvaguardia (prot. 335441 del 13/07/2012).

Riassumendo i risultati delle analisi condotte sullo stato dell’ambiente si può affermare quanto segue:

- l’ampliamento della struttura alberghiera e della darsena si inseriscono in un contesto in cui sono già presenti numerose unità turistiche, costituite da residenze private ed alberghiere, campeggi e strutture di vario genere complementari agli arenili.
- il progetto non genera nessun impatto sulle risorse dell’ambiente, in quanto le opere in progetto sono di modeste dimensioni e soprattutto sono realizzate in ambiente urbanizzato già affetto da fattori perturbativi dell’ambiente, che il progetto non contribuirà ad incrementare.

L'iter di approvazione dell'istanza segue l'art. 4 "Interventi di edilizia produttiva in variante allo strumento urbanistico generale" della l.r. 55/2012 con la conseguente adozione della Variante in sede di Conferenza di Servizi.

Per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione dell'area, gli interventi in progetto, oltre a perseguire appieno gli obiettivi del programma regionale di sviluppo sotto il profilo ambientale, intendono promuovere ed elevare l'offerta turistica, vale a dire uno dei temi cardine su cui è stato sviluppato il programma regionale di sviluppo.

Il parere favorevole da parte della società Veritas, deputata a gestire la rete fognaria del comune di Chioggia, attesta la regolarità del progetto sotto il profilo del corretto smaltimento delle acque reflue, che saranno recapitate nel collettore della fognatura pubblica e da qui al depuratore, per essere trattate con rilasci conformi a quanto previsto dal Piano direttore 2000 ed il Piano di tutela della acque.

Con specifico riferimento all'intervento di ampliamento della darsena, esso persegue uno degli obiettivi del piano regionale dei trasporti, il quale prevede, tra i principali interventi necessari allo sviluppo della navigazione turistica, la realizzazione di interventi per la nautica turistica.

Eventuali difformità dagli strumenti di pianificazione superiore non precludono, nella sostanza, questa opportunità di sviluppo dell'area in questione.

L'analisi complessiva ha quindi dimostrato la coerenza del progetto rispetto agli strumenti di pianificazione territoriale vigenti e che le opere previste non comportano nessun impatto irreversibile sull'ambiente.