

INDICE

1	INTRODUZIONE	5
2	Normativa di Riferimento in materia di Valutazione di Impatto Ambientale	8
2.1	Elementi Normativi inerenti l'intervento	9
3	Metodologia adottata.....	10
	gruppo di lavoro (SIA06 – SIA13)	13
	PARTE PRIMA	15
4	QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE	17
4.1	Evoluzione idrografica.....	18
4.2	Le acque.....	23
4.3	Aria	25
4.4	Suolo	27
	PARTE SECONDA	29
5	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	31
5.1	Strumenti di pianificazione territoriale	31
5.1.1	Livello Europeo.....	32
5.1.2	Livello Regionale.....	33
5.1.2.1	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)	33
5.1.2.2	Piano d'Area della Laguna di Venezia (PALAV)	35
5.1.2.3	IL Nuovo PTRC	38
5.1.3	Livello Provinciale	40
5.1.3.1	Piano Territoriale Provinciale (PTP)	40
5.1.3.2	Documento Preliminare (DP) al PTCP	41
5.1.3.3	PTCP Vigente	42
5.1.4	Livello Comunale.....	45
5.1.4.1	Piano Regolatore Generale Comunale	45
5.1.4.2	Variante al Piano Regolatore Generale Comunale 2001	46
5.1.4.3	Variante al PRGC "impianti di distribuzione carburanti"	49
5.1.4.4	Variante al Piano Regolatore Generale Comunale 2012	49
5.1.5	Strumenti Di Programmazione Territoriale Concertata.....	51
5.1.5.1	Intesa Programmatica d'Area Chioggia – Cavarzere – Cona (IPA)	51
5.1.5.2	La variante al P.R.G. di Chioggia del Patto Territoriale.....	52
5.1.6	Piani Di Settore	56
5.1.6.1	Il Piano per Il disinquinamento della Laguna di Venezia.....	56
5.1.6.2	Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'atmosfera	59
5.1.6.3	Il Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico del Fiume Brenta.....	60
5.1.6.4	Il Piano di Tutela delle acque	61
5.1.6.5	Il Piano per la Gestione delle risorse alieutiche delle lagune della provincia di Venezia	63
5.1.6.6	Il Piano di zonizzazione acustica comunale	64
5.1.7	Quadro Programmatico – Coerenza Intervento	65
	PARTE TERZA	67
6	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE.....	69
6.1	Inserimento nel territorio.....	70
6.2	Descrizione del sito.....	71

6.3	Definizione urbanistico - amministrativa	72
6.4	Progetto Autorizzato	72
6.4.1	Infrastrutture Di Progetto	77
6.4.2	Standard Strutture Commerciali.....	78
6.4.3	Caratteri Figurativi E Costruttivi.....	78
6.4.4	Dotazioni Igienico Sanitarie.....	79
6.4.5	Descrizione Reti Tecnologiche.....	79
6.4.6	Rispetto Della Normativa In Materia Di Barriere Architettoniche	80
6.4.7	Caratteristiche Generali Dell'area Intervento	81
6.4.8	Spazi Esterni	81
6.4.9	Segnaletica	81
6.4.10	Elementi Di Collegamento Orizzontale	82
6.4.11	Servizi.....	82
6.4.12	Impianti.....	83
6.4.13	Altri Elementi.....	83
6.4.14	Verifica Antincendio.....	83
6.5	Variante.....	84
6.5.1	Inserimento nel territorio.....	87
6.5.2	Definizione urbanistico - amministrativa	89
6.5.3	Definizione del progetto edilizio	89
6.5.4	infrastrutture di progetto	90
6.5.5	Standard	91
6.5.5.1	Verde.....	91
6.5.6	Caratteri figurativi e costruttivi.....	95
6.5.6.1	Dotazioni igienico sanitarie.....	96
6.5.6.2	Descrizione reti tecnologiche, quantificazione fabbisogno energetico e fonti energetiche	96
6.5.6.3	Rispetto della normativa in materia di barriere architettoniche.....	100
6.5.6.4	Verifica antincendio	100
6.5.7	Interventi nel comparto B.....	100
6.6	Alternative al progetto.....	105

1 INTRODUZIONE

Il presente Studio di Impatto Ambientale riguarda la **Variante ad un progetto già sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ad autorizzato con provvedimento Dirigenziale n° 14750 del 22/02/2007 relativo alla realizzazione di un nuovo Parco commerciale in località Brondolo**, in comune di Chioggia, con accesso dalla S.S. 309 Romea. Nello specifico a seguito di approvazione con DCC n° 31 del 23/04/2013 della Variante parziale al PRG ai sensi dell'art. 50 c. 4 della LR 61/85 e ss.mm.ii. **sono stati unificati due preesistenti ambiti** relativi alle **zone D3P/8** (mq 75.192 parco commerciale) e **D2.2/5** (area produttiva) **in un unico ambito**. In particolare l'ambito D3P/8 corrispondeva al Parco commerciale Forte di Brondolo, oggetto dello Studio di Impatto Ambientale 2006, mentre l'ambito D2.2/5 corrisponde all'area inglobata al suddetto ambito e sulla quale saranno realizzati un parcheggio multipiano (n° 461 posti auto) e un distributore carburanti (n° 24 posti auto).

Il progetto relativo all'ex ambito D2.2/5, pur non evidenziando singolarmente elementi che impongano la verifica di impatto ambientale (n° 485 posti auto inferiori a 500 posti auto come previsto dall'Allegato IV alla Parte II del DLgs n° 152/2006 "Progetti sottoposti a verifica di assoggettabilità"), potrebbe, vista nel complesso su si innesta – Parco commerciale già autorizzato - rientrare nei termini normativi di Valutazione di Compatibilità Ambientale in quanto dalla stessa potrebbero derivare possibili impatti significativi negativi per l'ambiente. Vista la tipologia di progetto infatti si ritiene la fattispecie rientrare nel combinato disposto tra le disposizioni di cui:

1. l'articolo 22 della LR n. 50/2012 che prevedono la procedura di V.I.A. per le **grandi strutture con superficie di vendita superiore a mq. 8.000 (progetto già sottoposto a VIA nel 2006)**

e

2. ALLEGATO III – lett. ag) che prevede l'assoggettabilità a VIA per "**Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato**"

Pur non prevedendo esplicitamente l'allegato III tra le tipologie da sottoporre a procedura di VIA i "parchi commerciali" ma essendo gli stessi sottoposti a VIA in base alla norma regionale (LR 10/99 e ss.mm.ii.), si ritiene che una modifica ad un progetto sottoposto a VIA in sede regionale/provinciale possa rientrare **nella casistica di cui alla lett. ag) dell'Allegato III**.

Si precisa altresì che **non venendo modificata la superficie di vendita** rispetto a quella prevista nello SIA06, il **progetto di per se è conforme "ai limiti stabiliti" nell'allegato III medesimo**, potendo includere nello stesso, per estensione, quei progetti sottoposti a procedura VIA in sede provinciale (parchi commerciali) ancorché non esplicitamente elencati nello stesso Allegato III

Lo studio, viste le premesse, **deve necessariamente considerare a tutti gli effetti il progetto già Autorizzato** sia dal punto di vista edilizio-urbanistico che ambientale, come punto di partenza per le analisi, non esistendo all'oggi la possibilità di considerare l'ipotesi "Do Nothing" equivalente alla non realizzazione di niente, in quanto, in assenza di tale Variante, sarebbe comunque legittimo realizzare quanto già in precedenza autorizzato. È utile ricordare infine come l'opera assoggettata a valutazione di impatto ambientale (SIA06) **prevedesse una completa mitigazione e compensazione degli impatti prodotti**, anche se la stessa risultava già a sua volta variante ad un precedente titolo autorizzativo.

Il **nuovo progetto mantiene per l'ex ambito D3P/8 l'indicazione massima** sulla collocazione dei fabbricati confermando la grande struttura di vendita alimentare posta sul lato sud del primo lotto, per consentire un più agevole accesso alla zona parcheggio, le medie strutture di vendita che si sviluppano parzialmente su due piani e l'inserimento tra questi due elementi di esercizi di vicinato, nonché un punto ristoro, oltre alla previsione di un parcheggio su piastra posta al primo piano di tali esercizi.



Immagine n° 1 – Situazione urbanistica PRGC ante variante (a sx) e post variante (a dx)

Lo studio prende in considerazione necessariamente gli aspetti della variante per caratterizzare l'opera complessivamente intesa, rispetto al contesto ambientale in cui viene inserita. Per l'elaborazione del presente studio sono state seguite pari passo le indicazioni suggerite dal DGR n. 1624 del 11 maggio 1999 e dal DLgs n° 152/2006, introducendo, laddove ritenuto necessario, alcuni approfondimenti tecnici.

In linea generale il **nuovo intervento non sembra costituire fonte di impatti significativi negativi per la comunità biotica e l'ambiente complessivamente intesi**, in virtù anche di una situazione iniziale di forte degrado e di un processo di antropizzazione tutt'ora presente nell'area (presenza SS Romea e ferrovia, realizzazione Parco commerciale ed incrocio a livelli sfalsati in corrispondenza della S.S. 309 Romea).

2 NORMATIVA DI RIFERIMENTO IN MATERIA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Il concetto di valutazione di Impatto ambientale o più semplicemente di valutazione ambientale, nasce a partire dagli anni '70, quando venne messo a punto un rapporto (Rapporto Brundtland UNCEC 1987) strettamente legato al concetto di sviluppo sostenibile nei paesi industrializzati. Nel rapporto veniva chiarito il concetto di sviluppo sostenibile ed in particolare si evidenziava *“uno sviluppo sostenibile deve perlomeno non apportare danni ai sistemi naturali che costituiscono la base della vita sulla Terra, vale a dire l'atmosfera, le acque, il suolo e gli essere viventi”*.

A livello europeo è con la Direttiva 337/1985 che vengono per la prima volta elencati i progetti da sottoporre a VIA; in seguito viene introdotta la n°11/1997 che ne specifica maggiormente i contenuti.

A livello statale, nonostante la L.n. 349/1986 (istitutiva del Ministero dell'Ambiente) avesse fissato il termine massimo al Gennaio 1987, è stato recepita solo nel 1988 la direttiva europea (337/1985) con due decreti:

- DPCM 10 Agosto 1988, n. 377 – Regolamento delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349 – recante istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale;
- DPCM 27 Dicembre 1988 – Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n.349, ai sensi dell'art.3 del DPCM n. 377 del 10 Agosto 1988.

Il DPCM 10 Agosto 1988, n. 377 rielenca le categorie di opere da sottoporre a VIA e definisce le modalità istruttorie per pervenire alla pronuncia di compatibilità ambientale; il DPCM 27 Dicembre 1988 contiene le norme tecniche per redigere gli Studi di Impatto Ambientale (SIA) e rappresenta il riferimento tecnico della procedura.

Il DPR 12 Aprile 1996 detta disposizioni in materia di valutazione d'impatto ambientale e costituisce l'atto d'indirizzo e di coordinamento relativo alle condizioni e ai criteri per estendere la procedura VIA anche ai progetti dell'allegato 2 della Direttiva n. 337/85.

Successivamente a livello Nazionale entra in vigore il DLgs n° 152/2006 – Testo unico sull'ambiente – che riordina tutta la materia, non solamente la procedura di VIA, introducendo l'obbligo non solo di procedura di VIA ma anche di verifica di assoggettabilità a procedura di VIA.

A livello regionale la madre delle leggi sulla VIA è la n. 10 del 1999 - “Disciplina dei contenuti e delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale” – in attuazione della direttiva CEE n. 337/1988 e del DPR 12 aprile 1996.

Con DGRV 11/05/1999, n. 1624 - “Modalità e criteri di attuazione delle procedure di V.I.A. - specifiche tecniche e primi sussidi operativi all'elaborazione degli studi di impatto ambientale” - vengono fornite le linee guida per la corretta interpretazione ed applicazione

della LR n. 10/99 nonché i sussidi operativi per la compilazione delle relazioni di screening, di scoping e dello studio di impatto ambientale.

Da segnalare nel tempo, l'emanazione di specifiche DDGRV atte a introdurre ulteriori specifiche tecniche per studi di impatto ambientale finalizzati a particolari categorie progettuali (parchi e centri commerciali, impianti per il trattamento e lo smaltimento di rifiuti, piuttosto che azioni di sistemazione idraulica).

2.1 ELEMENTI NORMATIVI INERENTI L'INTERVENTO

Il presente Studio di Impatto Ambientale è stato redatto in ottemperanza a quanto prescritto dal DLgs 152/2006 art. 19 e seguenti e la LR n. 10 del 26 Marzo 1999, trattandosi di variante ad un progetto precedentemente assoggettato a procedura di VIA e che potrebbe introdurre impatti significativi negativi sull'ambiente.

Il **precedente progetto (ambito D3P/8) venne sottoposto a procedura di VIA nel 2006** in quanto con l'articolo 18, commi 7 e 8 della L.R. n. 15 del 2004, nel delineare i criteri urbanistici per le grandi strutture di vendita ed i parchi commerciali, si sono stabilite le ipotesi di assoggettamento al giudizio di compatibilità ambientale. Con l'entrata in vigore della norma regionale, tutte le grandi strutture di vendita (esercizi singoli e centri commerciali) ed i **parchi commerciali con superficie superiore a mq 8.000 (come nella fattispecie)**, sono assoggettati a giudizio di compatibilità ambientale.

Inoltre, per effetto delle modifiche apportate dalla L.R. 25 febbraio 2005 n. 7 agli allegati A1 bis e C4, della L.R. 26 marzo 1999, n. 10, che individuano, rispettivamente, i progetti assoggettati a VIA e quelli assoggettati a procedura di verifica, la relativa competenza ad esprimere il giudizio di compatibilità, riferita alle strutture commerciali è passata alle province. Al comma 3.3.4 della circolare n. 4 del 5 Settembre 2005, viene inoltre specificato che il comma 7 dell'art. 18 della L.R. 15 del 2004 ha stabilito che qualora le grandi strutture di vendita e i parchi commerciali con superficie superiore a mq 8.000 siano annessi o collegati alle attività di intrattenimento, nonché agli esercizi di somministrazione al pubblico di alimenti e bevande oppure ad attività artigianali, la procedura di VIA va riferita all'insieme delle attività. Nella fattispecie, l'intervento relativo all'ex ambito D3P/8 – qui confermato in toto – rientrava sin dal 2006 nella obbligatorietà della procedura di VIA in quanto la somma delle superfici di vendita delle strutture progettate supera il parametro fissato di 8.000 mq di superficie di vendita complessiva.

3 METODOLOGIA ADOTTATA

Lo studio d'impatto ambientale dell'opera, così come tracciato nei testi governativi e nelle disposizioni regionali, deve essere condotto in considerazione di tre principali quadri di riferimento: programmatico, progettuale ed ambientale:

- Nell'ambito del **quadro di riferimento programmatico** andranno mostrate le relazioni tra *"...l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale"*. Il quadro programmatico comprenderà la descrizione del progetto e delle sue motivazioni riguardo alla pianificazione vigente, sia territoriale sia di settore. S'individuerà la coerenza con gli obiettivi di programmazione urbanistica e di pianificazione territoriale, con particolare riferimento ai criteri ubicazionali che hanno determinato la soluzione prospettata per l'intervento. Si tratta in sostanza di verificare la coerenza del progetto proposto con gli obiettivi degli strumenti di pianificazione vigenti, attraverso un esame dello stato d'applicazione. Ci si relazionerà, in particolare, alla strumentazione pianificatoria vigente cogliendo tutte le strumentazioni e le dinamiche in atto relazionabili con il progetto che si andrà ad illustrare; per quel che riguarda invece la strumentazione urbanistica vera e propria, si farà riferimento ai diversi livelli di pianificazione, considerando a livello comunale il PRG vigente, a livello provinciale il PTCP approvato e a livello regionale il PTRC ed il PALAV. Verranno inoltre considerate strumentazioni programmatiche quali l'Intesa Programmatica d'Area di Chioggia – Cavarzere – Cona (ex Patto Territoriale);
- nel **quadro di riferimento progettuale** verranno analizzate le caratteristiche dell'opera progettata, illustrando le motivazioni tecniche della scelta progettuale e delle principali alternative considerate. Verranno prese in esame le scelte di processo, le condizioni d'uso delle risorse naturali e di materie prime, le quantità e la qualità degli scarichi idrici ed atmosferici, la produzione di rifiuti. Verranno inoltre descritte le misure preventive, mitigative e compensative adottate per ridurre o eliminare gli impatti sul territorio.
- Nel **quadro di riferimento ambientale** verranno prese in considerazione tutte le componenti ambientali dell'area studio e dell'ambito territoriale limitrofo ritenuto rilevante per l'analisi e potenzialmente interessato dalla realizzazione del Parco commerciale. Ogni componente verrà approfondita in modo tale da dare un panorama chiaro delle condizioni ambientali del territorio oggetto dell'intervento prima della realizzazione dell'opera. Per quanto riguarda il sistema degli impatti, lo studio definirà per l'ambito territoriale definito ed i sistemi ambientali interessati dal progetto, le condizioni di criticità, al fine d'individuare e descrivere i mutamenti indotti dalla realizzazione dell'opera. In relazione alle diverse alternative prospettate verranno prese in considerazione le possibili ripercussioni sull'ambiente dovute alle diverse fasi operative (progetto Autorizzato, cantiere, esercizio) evidenziando le potenziali azioni mitigatrici utilizzate.

Conformemente a tali indirizzi questa relazione si compone di **sette parti distinte**; ognuna di esse è aperta da un'introduzione che ne descrive obiettivi, funzioni e metodi. Risulta comunque opportuno illustrare brevemente l'organizzazione complessiva della relazione ed il filo logico che unisce le varie parti che la compongono:

- La **prima parte** introduce l'**approccio territoriale** che permette di definire il grado di influenza ambientale dell'opera. Si tratta nella fattispecie di una analisi storico-strutturale che mette in evidenza l'ambito di indagine specifico, al quale poi ricondurre le **analisi successive** ed i riferimenti territoriali sulle potenziali interferenze ambientali. Tale premessa di inquadramento territoriale risulta fondamentale per definire anche il **potenziale impatto su siti sensibili**.
- La **seconda parte** ha la funzione di descrivere il **quadro programmatico complessivo** in cui s'inserisce l'opera proposta. Sono illustrate le motivazioni che hanno portato alla **sua realizzazione**, le **caratteristiche del sito di localizzazione** e le motivazioni per la definizione di tale scelta, le **caratteristiche del sistema pianificatorio cogente nell'area d'interesse**, gli **strumenti programmatici e concertativi** che hanno influenzato l'opera;
- La **terza parte** è finalizzata alla **descrizione dell'ambiente** circostante direttamente e indirettamente modificato dal progetto, in base all'ambito individuato nel primo **capitolo**. **In particolare si sono prese in considerazione le condizioni climatiche dell'area, i caratteri idrografici e l'assetto territoriale** in cui si inserisce l'opera, intendendo con questa la componente strutturale (geologia, geomorfologia, microrilievo,...), quella ecosistemica (flora e fauna) e quella riferita all'uomo (salute pubblica). Per quanto concerne la nozione di ambiente è importante sottolineare che esso comprende non solo gli aspetti ecologico - naturalistici in senso stretto, ma anche gli aspetti economico-sociali. In questo studio si assume pertanto una accezione ampia del termine ambiente, includendo in modo estensivo la dizione "uomo", contenuta nella Direttiva CEE 337/85. Obiettivi specifici dell'indagine ambientale sono stati: la descrizione delle attuali condizioni ambientali; la determinazione delle capacità ambientali di dispersione e assorbimento degli inquinanti; la individuazione di potenziali ricettori sensibili. In altre parole si è cercato di individuare: le aree critiche, cioè quelle aree che già presentano elementi di disturbo ambientale; le aree sensibili, che per loro caratteristiche funzionali richiedono particolari condizioni di qualità ambientale; le aree di conflitto, intendendo con tale termine attività o funzioni territoriali potenzialmente in conflitto con l'attività in questione.
- La **quarta parte** descrive le **caratteristiche fisiche e tecniche dell'opera** e le relative alternative, illustrando le dinamiche all'interno dell'ambito, soprattutto in termini di nuovo traffico indotto e relazionando l'intervento alla limitrofa rotonda sulla Strada Statale Romea realizzata a cura dell'ANAS. Obiettivo complessivo di questa sezione è stato individuare, localizzare, quantificare le potenziali sorgenti di impatto, ovvero gli elementi

intrinseci dell'opera che fossero potenziali fonti di impatto, temporaneo o duraturo nel tempo.

- Nella **quinta e sesta parte**, si è proceduto all'analisi delle potenziali categorie di impatto, attraverso l'elaborazione di modelli specifici presenti in letteratura, nonché di analisi specialistiche curate da professionisti specializzati nelle diverse materie di indagine. Attraverso le specifiche tecniche degli impatti potenziali, si è arrivati a definire un quadro complessivo delle ripercussioni dell'opera sull'ambiente, tenendo conto dell'ipotesi alternativa e delle misure mitigatrici affrontate per ridurre gli impatti individuati.
- Una **settima parte** che funge da breve traccia per il monitoraggio nel tempo delle potenziali ripercussioni sull'ambiente, definendo alcuni importanti step di controllo da seguire.

Come si può vedere dalla descrizione dei contenuti, l'analisi è stata condotta conformemente a quanto previsto dal DPCM 27 dicembre 1988 e dalle specifiche della DGRV n. 1624 del 11 Maggio 1999 oltre che dal DLgs n° 152/2006, consentendo una celere verifica da parte della Pubblica Amministrazione competente della completezza delle analisi del SIA nelle sua parti, per le successive fasi istruttorie, al fine di giungere al giudizio di compatibilità ambientale.

All'interno di questa premessa, un'ulteriore precisazione si rende necessaria per quanto riguarda la raccolta dei dati contenuti nel presente documento che ha fatto riferimento:

- agli Enti di pianificazione competenti per quanto riguarda i dati contenuti nel quadro di riferimento programmatico;
- ai tecnici progettisti dell'opera, per i dati contenuti nel quadro di riferimento progettuale;
- alle fonti istituzionalmente competenti alla rilevazione dei dati ambientali per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale.

GRUPPO DI LAVORO (SIA06 – SIA13)¹

QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE, PROGRAMMATICO, PROGETTUALE

Urbanista Luca Rampado	Coordinamento generale ed operativo
Urbanista Luca Rampado	Quadro di riferimento programmatico
Urbanista Francesco Pozzobon	Quadro di riferimento territoriale
Architetto Dino Zennaro	Quadro di riferimento progettuale
Ingegnere Luigi Gamba	Quadro di riferimento progettuale
Architetto Roberto Signoretto	Quadro di riferimento progettuale
Ingegnere Massimo Sacchetto	Indagini geotecniche
Ingegnere Annalisa Trevisan	Indagini geotecniche
Geologo Massimo Mauro	Indagini geologiche/geotecniche
Per. Ind. Claudio Rui	Valutazione clima acustico e previsione di clima acustico
Geom. Domenico Gullo	Collaborazione previsione clima acustico
Ingegnere Eddi Vindigni	Elaborazione dati clima acustico
Dott. Simone Tosetti	Rilievo clima acustico
Dott.ssa Ambientale Martina Bano	Componente flora, fauna e biodiversità
Dott. Ambientale Alessandro Mattiello	Componente flora, fauna e biodiversità
Ingegnere Luca Della Lucia	Trasporti e viabilità
Ingegnere Giovanni Rossi	Trasporti e viabilità
Biologo Paola Barion	Indagini ambientali
Dott. Gianluca Bonazza	Indagini ambientali
Roberto Marchetti	Indagini ambientali
Ingegnere Carlo Zennaro	Aspetti idraulici

¹ Trattandosi una variante a progetto già sottoposto a VIA il gruppo di lavoro è costituito dai consulenti che hanno partecipato sia per la stesura dello SIA 2006 che dello SIA 2013, traendo dal primo un'indispensabile base di partenza per la successiva valutazione.

PARTE PRIMA

QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE

4 QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE

Il quadro di riferimento territoriale rappresenta un elemento non previsto da normativa specifica in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, ma che si è **ritenuto opportuno introdurre al fine di effettuare un primo screening** delle aree potenzialmente condizionate dagli impatti registrabili dal progetto. Si tratta in sostanza di una valutazione a priori delle condizioni territoriali d'insieme in cui si va ad insediare il Parco commerciale, determinando i possibili agenti di trasmissione degli impatti (di seguito definiti veicoli) e determinando così, in termini di condizionabilità, gli ambienti suscettibili a disturbo.

L'analisi territoriale mira a **restringere il campo di indagine degli elementi fisico-strutturali connessi all'intervento**, permettendo così un'analisi dello stato delle cose (Quadro di Riferimento Ambientale) mirato all'ambito così circoscritto, senza dispendio di risorse su ambiti non direttamente relazionati a quello determinato.

Chiaramente, non vi è al momento alcuna relazione tra la potenziale criticità evidenziata e l'entità dell'impatto, ma viene semplicemente valutato il potenziale impatto, anche il minimo riferibile; nella fase di quantificazione degli impatti, verrà registrato il cosiddetto valore dell'impatto con relativo peso nei diversi sistemi ambientali presi in considerazione.

I veicoli di trasmissione degli impatti sono nella fattispecie:

- **Acqua:** attraverso il concetto di inquadramento di bacino idrografico;
- **Aria:** facendo particolare riferimento alle caratteristiche dei venti;
- **Suolo:** ponendo l'accento sui potenziali impatti trasmessi attraverso la superficie terrestre, soprattutto in termini di movimento e sosta della flora e fauna.

L'area oggetto dell'intervento ricade per intero all'interno del comune di Chioggia ad ovest del nucleo abitato di Brondolo; si tratta di una porzione di territorio rilevata in **mq 90.644** dei quali:

- **75.192 appartenenti al comparto A** (corrispondente all'ex ambito D3P/8 ovvero il Parco commerciale oggetto di VIA nel 2006),
- **15.452 appartenenti al comparto B** (corrispondenti all'ex ambito D2.2/5 ed interessato dagli interventi realizzati ex novo),

collocata lungo la strada statale Romea e lungo la ferrovia Rovigo-Chioggia, con la quale confina ad est. Oltre a queste infrastrutture, l'ambito confina a nord con il canale della Fossetta, con il quale interagisce idrograficamente attraverso una chiusa posizionata esternamente all'area studio. A sud dell'area sono presenti alcuni insediamenti produttivi e residenziali, nonché la stazione di Brondolo, accessibile da est attraverso via Venturini. Poco più a sud sorge a ovest della Romea il mercato ortofrutticolo, nonché lo svincolo di accesso alla strada provinciale n° 07 dell'Arzaron a circa 800 metri a sud, la Romea attraversa il fiume Brenta, che poco più a est sfocia nel mar Adriatico. Lo stesso mar Adriatico posto a est dista circa 2,5 chilometri in linea d'aria dall'ambito oggetto dell'intervento.

Risulta utile come primo elemento da tenere in considerazione, un breve accenno storico sull'origine dell'area, in particolare dal punto di vista idraulico, in quanto l'acqua è l'elemento che maggiormente caratterizza e ha caratterizzato questo territorio.

4.1 EVOLUZIONE IDROGRAFICA

Nel periodo romano l'idrografia dell'area doveva essere alquanto diversa dall'attuale. Tutti i fiumi che scendevano a valle potevano liberamente divagare nella pianura creando vasti ambienti paludosi, estendendo le terre emerse ben oltre l'attuale linea di conterminazione lagunare. I principali fiumi che attraversavano l'area erano il Medoacus (Brenta) che, superata la colonia di Cittadella, si divideva in due rami, il Maior e il Minor, per poi riunirsi alle porte di Padova e ridiversi in uscita ancora nel Medoacus Maior e Minor. Il primo proseguiva verso est per Cadoneghe e all'altezza di Flexus (Fiesso d'Artico) piegava verso sud-est per sfociare in Laguna presso Lucus (Lugo) di fronte al Porto di Malamocco. Un altro ramo si staccava all'altezza di Maio Medoacus (Sambruson) e si dirigeva prima verso nord e poi piegava verso sud passando per Ad Portum (Porto Menai), sfociando anch'esso in Laguna nel porto di Malamocco.

L'altro ramo del Medoacus, il Minor, lasciata Padova si dirigeva verso sud in direzione di Villatora e si divideva in due altri rami: uno proseguiva per l'attuale scolo Cornio e dopo aver attraversato la colonia di Mino Meduacus (Lova) sfociava in laguna di fronte al Porto di Prestene o porto di Albiola (Porto Secco). L'altro ramo invece proseguiva verso sud e superato l'abitato di Polverara piegava verso est quasi parallelamente al Retrone (Bacchiglione), dividendosi all'altezza di Evrone (Vallonga) in due rami: uno verso nord scaricava attraverso l'attuale scolo Cavaizza in Laguna, di fronte al porto di Albiola (Porto Secco), l'altro invece piegava verso sud est e presumibilmente sfociava in Laguna attraverso il Canale di Montalbano, unendo le sue acque a quelle del Retrone (Bacchiglione).

Tra il VI e il X secolo La Brinta (Brenta) disalveò presumibilmente già nella parte del medio corso, spostandosi verso l'attuale suo alveo, come testimoniano anche le fasce di divagazione fluviale presenti nella carta delle unità geomorfologiche e, giunto a Cadoneghe, la forza delle acque e i sedimenti trasportati otturarono in parte il ramo maggiore verso Fiesso, provocando il sovraccarico ramo Minor verso sud. A sua volta esso disalveò, in prossimità di Legnaro, e si diresse, dopo aver attraversato il territorio di Piove di Sacco, verso Codi Vigo (Codevigo) e, rientrato nell'antico Minor, proseguì verso sud per portare le sue acque a Brondolo (Brondolo), presso il quale già in epoca romana sorgeva il porto, e dove sfociava il ramo settentrionale dell'Adige.

Il Bacchion (Bacchiglione) invece creò seri danni nella parte meridionale del padovano, demolendo gran parte della fossa Clodia e impaludando vaste porzioni di campagna, che lentamente riacquistarono l'aspetto più naturale.

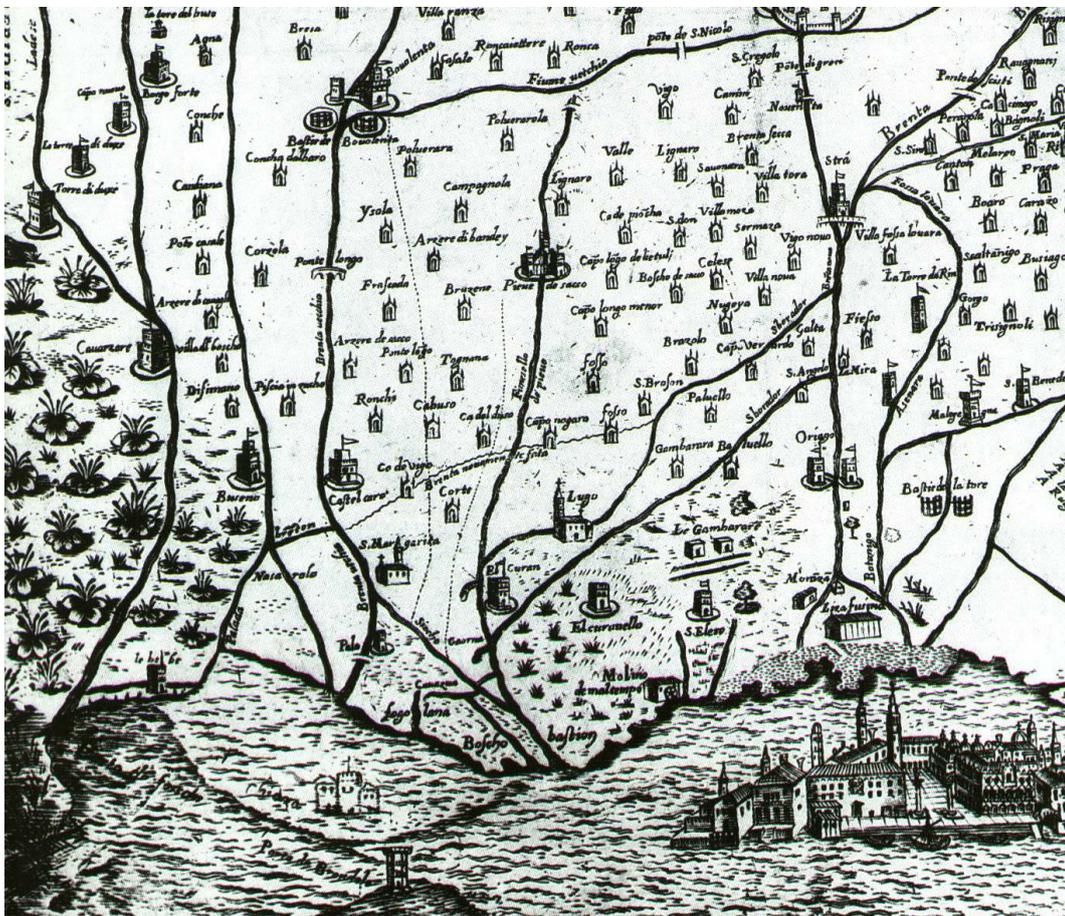


Immagine n° 3 - Carta del Territorio Padovano prima delle grandi diversioni Brenta, Muson e Bacchiglione. Si può ancora notare l'indicazione del porto di Brondolo. (fonte: Le acque del Muson)

Nel 1104 un violento Maremoto si abbatté su tutta la laguna, spazzando via gli insediamenti lagunari più importanti, tra cui il porto di Malamocco e Porto (Porto Menai) che già da tempo era in una fase di declino a seguito degli impaludamenti. I Padovani, che si servivano da sempre dei fiumi come via di comunicazione e di commercio, dal canto loro furono costretti a servirsi sempre più del ramo del Brenta verso Brondolo, e del Bacchiglione, che nel

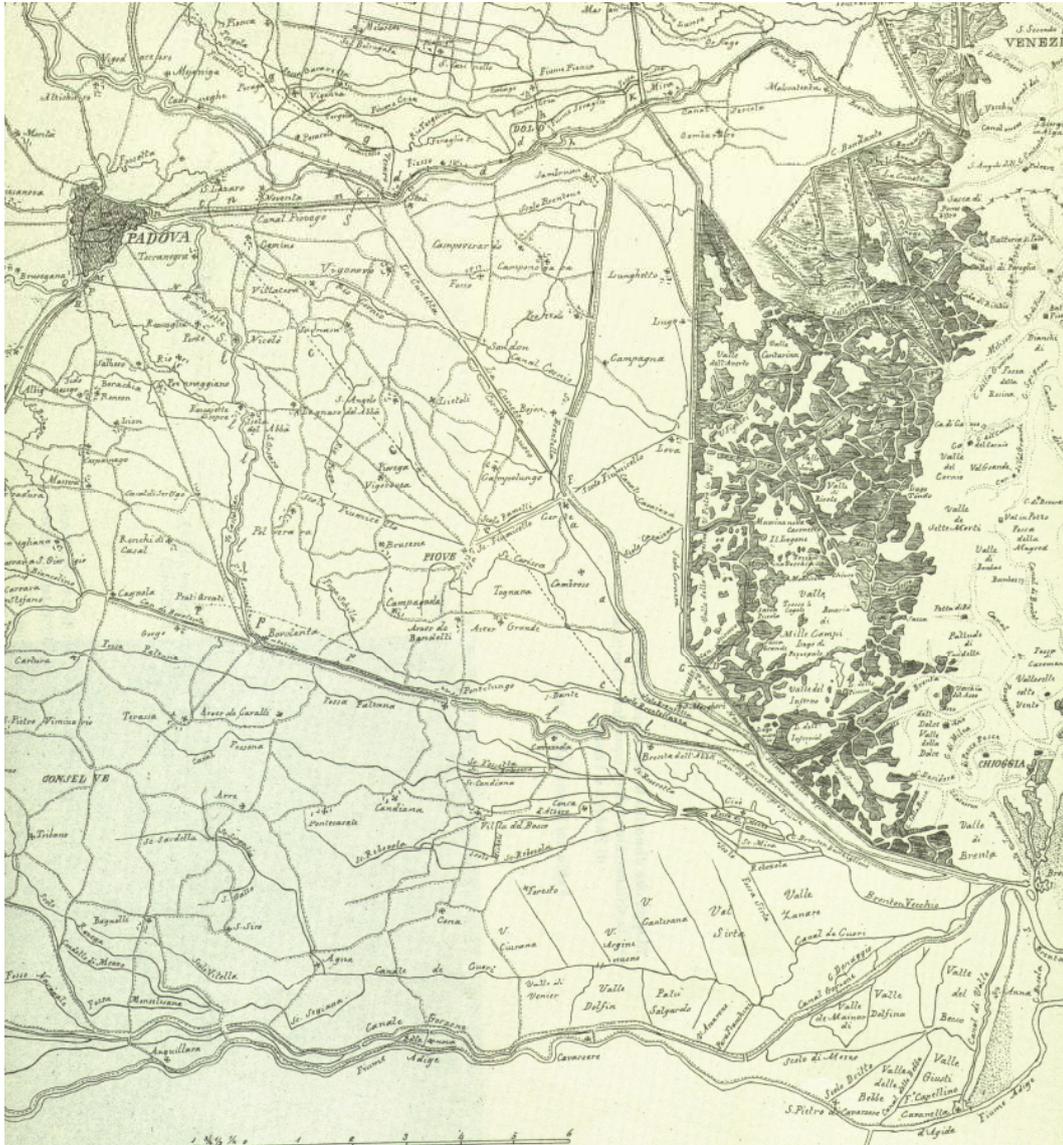
frattempo era stato deviato (non si conosce la data precisa) all'interno delle mura della città, occupando l'antico alveo del Brenta abbandonato dal 589. Navigando lungo il Bacchiglione e il Brenta verso sud, ad un più lungo e dispendioso percorso verso la Laguna si aggiungeva anche il pagamento del dazio a Torre delle Bebbe, presidio militare dei Veneziani.

Il secolo XIII si chiuse con numerosissimi danni a tutto l'entroterra e soprattutto con l'impaludamento ed interrimento della Laguna di Malamocco di fronte a Venezia. La preoccupazione della Repubblica era altissima, pertanto a partire dal XIV secolo si susseguirono numerosissimi interventi volti all'estromissione di tutti quei corsi d'acqua che minacciavano l'esistenza stessa della laguna. Questa serie di interventi a monte della foce dei fiumi erano il preludio a successive grandi diversioni dei fiumi Brenta e Muson, poiché si cominciava a capire che la salvezza della laguna si doveva affrontare ben prima dell'arrivo delle acque nella stessa, attraverso una razionale separazione delle acque Alte da quelle Medio-basse.

Ma sarà nel XV secolo che si effettueranno i primi interventi decisivi per il futuro assetto idraulico dell'area. Il Brenta, nonostante i diversivi di Oriago, Mira e Lugo, e la realizzazione dell'arginatura di Resta d'Aglio, continuava ad arrecar danni pesantissimi alla Laguna di Malamocco. Così si decise di deviarlo definitivamente al di fuori della Laguna di Malamocco, e nel periodo tra il 1488 e il 1507 si realizzerà il Brenta Nova o Brenton, che da Dolo portava le acque del Brenta attraverso gli abitati di Sambruson, Prozzolo, Campagna fino a Corte, e da qui, attraverso il riadattamento di un antico ramo del Maior, nella laguna di Chioggia attraverso il Canale di Montalbano, unendo le sue acque a quelle del Bacchiglione. Successivamente iniziarono i lavori per arrestare l'interrimento della laguna di Chioggia, attraverso due nuovi tagli realizzati tra il 1540 e il 1550 che da Conche dovevano portare le acque del Brenta e Bacchiglione nella Laguna di Brondolo. Così com'era successo per la Laguna di Malamocco prima e di Chioggia poi, immediatamente anche quella di Brondolo cominciò ad interrarsi, tanto da rendersi necessaria la realizzazione nel 1583 del cosiddetto "Parador di Brondolo", un'arginatura che doveva impedire che le torbide dei due fiumi interrassero oltre alla Laguna di Brondolo stessa, anche quella di Chioggia.

Nel 1610 venne completato il Taglio Novissimo, detto Brenta Novissima, il quale portava parte delle acque della Brenta Morta (così era chiamato il tratto che andava da Dolo a Fusina dopo la deviazione del Brenta per Corte) nella laguna di Chioggia. Successivamente venne portata a termine la separazione delle acque alte del Muson dalle medio-basse, attraverso un nuovo alveo detto "Muson dei Sassi", che da Castelfranco convogliava le acque del Muson verso Camposampiero e Torre di Burri e da qui, rinforzando gli argini dell'alveo preesistente, sino al Brenta presso Ponte Vigodarzere. L'allontanamento delle acque alte del Muson e la loro re-immissione nel Brenta, permise la deviazione del Muson Vecchio (così

venne chiamato l'antico alveo del Muson ad est di Camposampiero) nel Brenta Magro, a Mira, e da qui le sue acque condotte tramite il Novissimo nella Laguna di Chioggia.



*Immagine n° 4 - Progetto per l'assetto delle acque nelle province di Padova e Venezia del XIX secolo
(fonte: Memoria idraulica sulla regolazione dei fiumi Brenta e Bacchiglione)*

Con il XIX secolo si è conclusa l'opera di estromissione dei grandi fiumi dalla laguna, e in ultima analisi la separazione delle acque. Dell'ultimo secolo più che a grandi opere idrauliche si è assistito a frequenti operazioni di bonifica idraulica di quei territori soggiacenti al livello del mare. Ampie aree ad ovest della conterminazione lagunare, da Tessera a Chioggia, sono state prosciugate e messe coltura, attraverso l'introduzione delle idrovore e la realizzazione di reti di bonifica, che hanno recuperato parte dell'idrografia presente o realizzato nuovi canali.

Oltre alle operazioni di bonifica si sono susseguiti una serie di interventi minori atti a garantire il buon funzionamento della rete idraulica, come ad esempio nuovi scolmatori, invasi di stoccaggio, in ultima analisi manutenzione ordinaria e straordinaria dell'esistente.

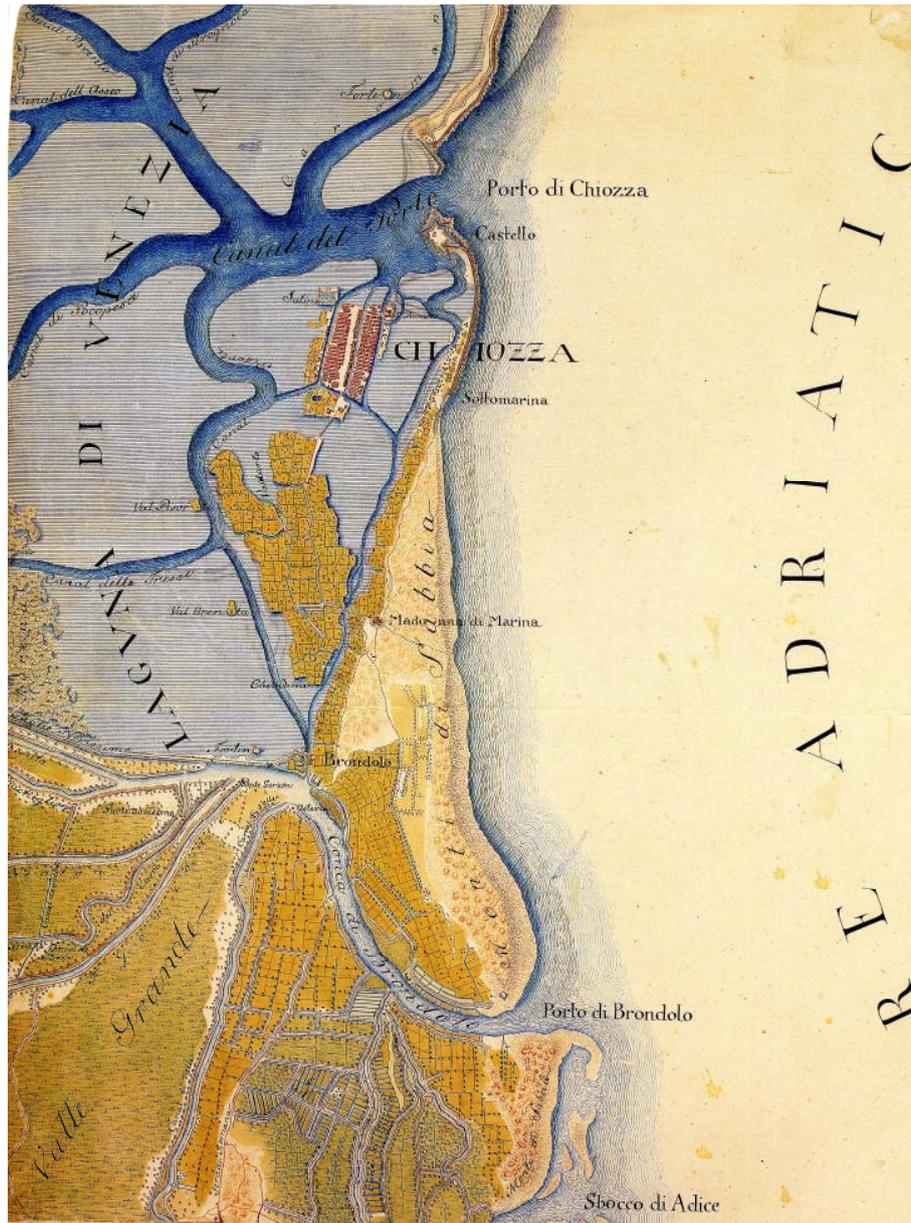


Immagine n° 5 - Rappresentazione dell'area di Chioggia e Brondolo nei primi anni del 1800 (fonte: Kriegskarte Von Zach 1798 – 1805 Fondazione Benetton Studi e Ricerche)

4.2 LE ACQUE

Il sistema idrografico fa riferimento al concetto di bacino, che rappresenta la superficie territoriale afferente ad un determinato corpo ricettore, sia esso corso d'acqua o specchio lagunare. Ciò significa, che all'interno di un determinato ambito territoriale, la caduta di una goccia d'acqua di pioggia andrà a collettarsi presumibilmente su un corpo ricettore noto, a seconda di dove essa cada. Nello specifico è importante capire questa dimensione territoriale per cogliere l'eventuale trasporto inquinante in un corpo ricettore piuttosto che in un altro, e quindi preservarne le componenti trofiche delle acque e ambientali in generale. L'area di Brondolo si colloca nella parte meridionale della provincia di Venezia, a sud di Chioggia e a nord del fiume Brenta che poco più a est sfocia nell'Adriatico. Come

evidenziato nell'analisi storica, si tratta di un ambito cruciale dal punto di vista idraulico, in quanto vi convergono e vi sono passati fiumi come l'Adige e il Brenta, e perché siamo in prossimità della Laguna di Venezia.

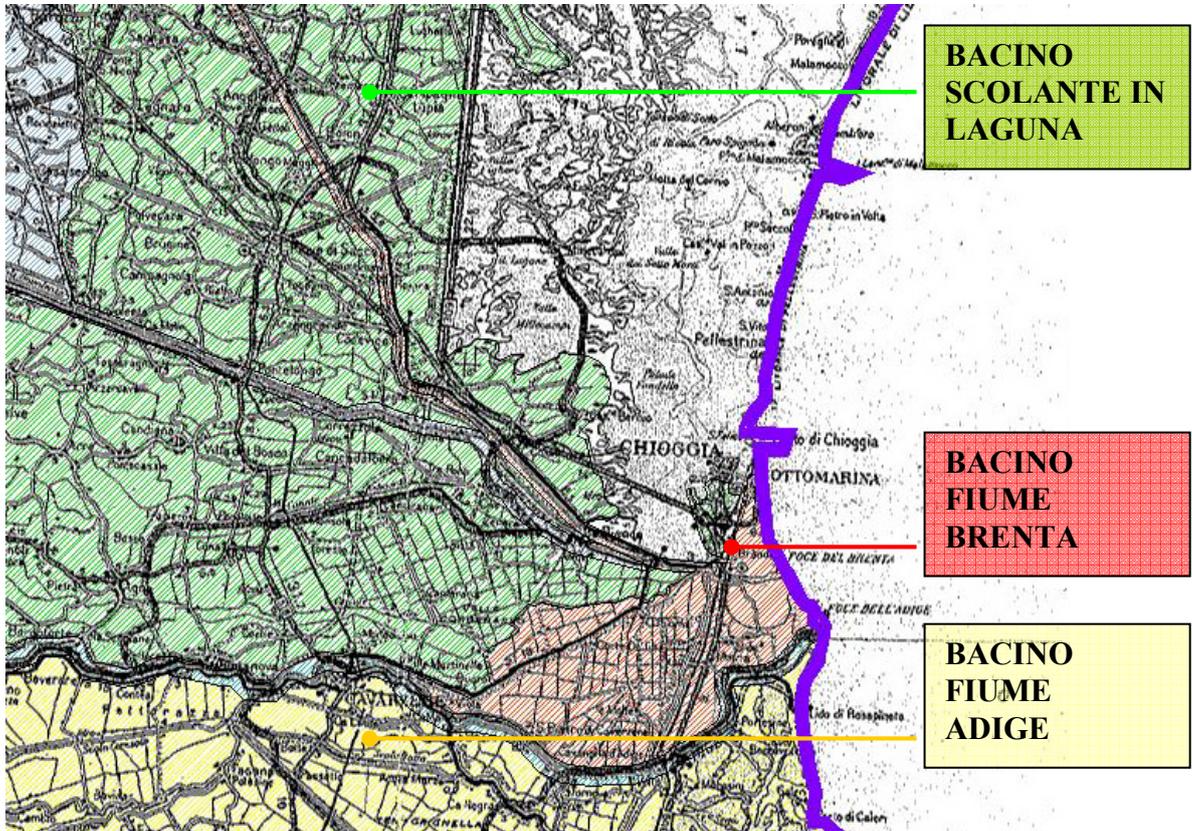


Immagine n° 6 - Riproduzione delle aree tributarie del Veneto ai principali corsi d'acqua. (fonte: Pizzato – Rampado, 2006)

Il progetto di Parco commerciale si insedia come ambito specifico nella parte meridionale del bacino scolante della Laguna di Venezia, nel cosiddetto **sottobacino di Chioggia** (sottobacino B), come evidenziato nel piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico sversante in Laguna di Venezia.

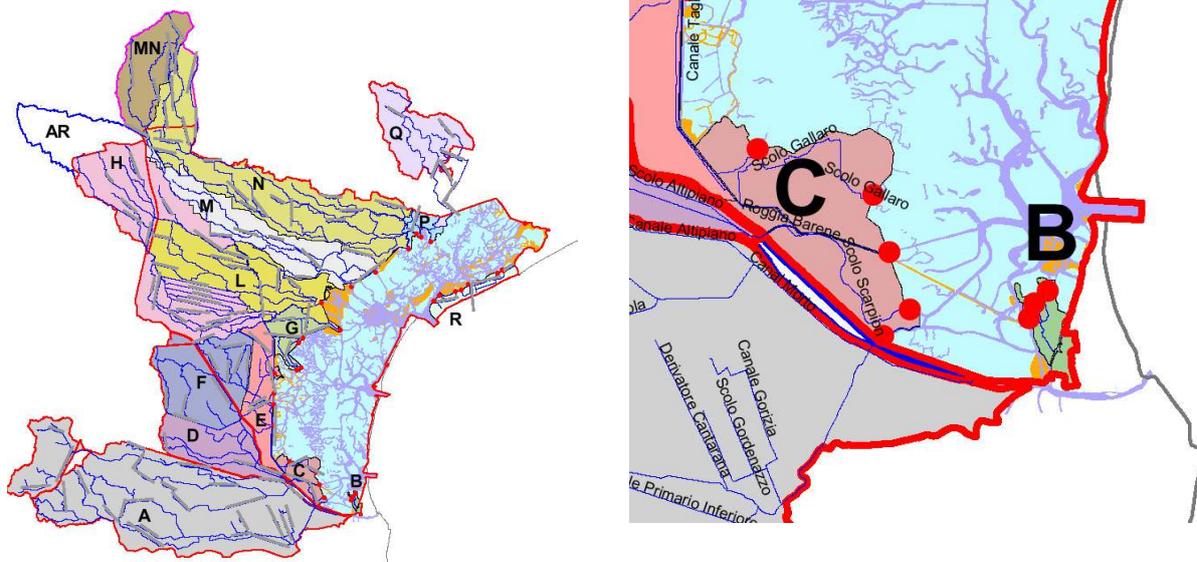


Immagine n° 7 - Il Bacino scolante in Laguna di Venezia e il dettaglio del sottobacino B di Chioggia.
(fonte: Regione Veneto – Piano direttore 2000)

Il dettaglio più preciso delle acque verrà specificato nella sezione relativa alla componente acque superficiali del Quadro di riferimento ambientale; in questa sede è importante capire che il territorio in questione è afferente alla laguna di Venezia, e nella fattispecie alla laguna meridionale.

Questo **esclude qualsiasi legame idrografico con il mare**, sia diretto che attraverso il fiume Brenta, in quanto **non vi è diretto scambio tra le acque lagunari e quelle del Brenta**. Le due conche di navigazione poste rispettivamente sul canale Fossetta e sul Canale Lombardo, rappresentano gli unici due punti di potenziale scambio acqueo Laguna-Brenta, ma si può affermare che sia assolutamente trascurabile lo scambio determinato nel momento di passaggio delle imbarcazioni da un corpo idrico all'altro.

4.3 ARIA

Il veicolo aria è strettamente legato al fenomeno anemologico, ovvero dei venti. Rispetto all'ambito di restrizione individuato dalla caratterizzazione idrografica, per l'aria risulta difficoltoso individuare una perimetrazione d'influenza precisa, in quanto il regime anemologico non permette un attendibile collocazione delle sostanze nell'aria ad ogni istante. Si tratta quindi in questa sede di immaginare un ambito attendibile, in termini di influenza dei venti predominanti nei diversi periodi dell'anno, come poi specificato nella parte relativa all'indagine atmosferica nel quadro di riferimento ambientale.

Le condizioni generali, trattate nello specifico capitolo del quadro di riferimento ambientale evidenziano una velocità media di circa 9 Km/h per circa il 55% delle misurazioni, denotando quindi un potenziale ricambio continuo d'aria.

Essendo in un ambito pressoché costiero-lagunare, l'area di Brondolo presenta due venti predominanti: la bora e lo scirocco. In particolare il primo, soffiando da nord-est risulta

prevalente da Ottobre fino a tarda primavera, mentre lo scirocco, proveniente da sud-est risulta dominante nel restante periodo dell'anno.

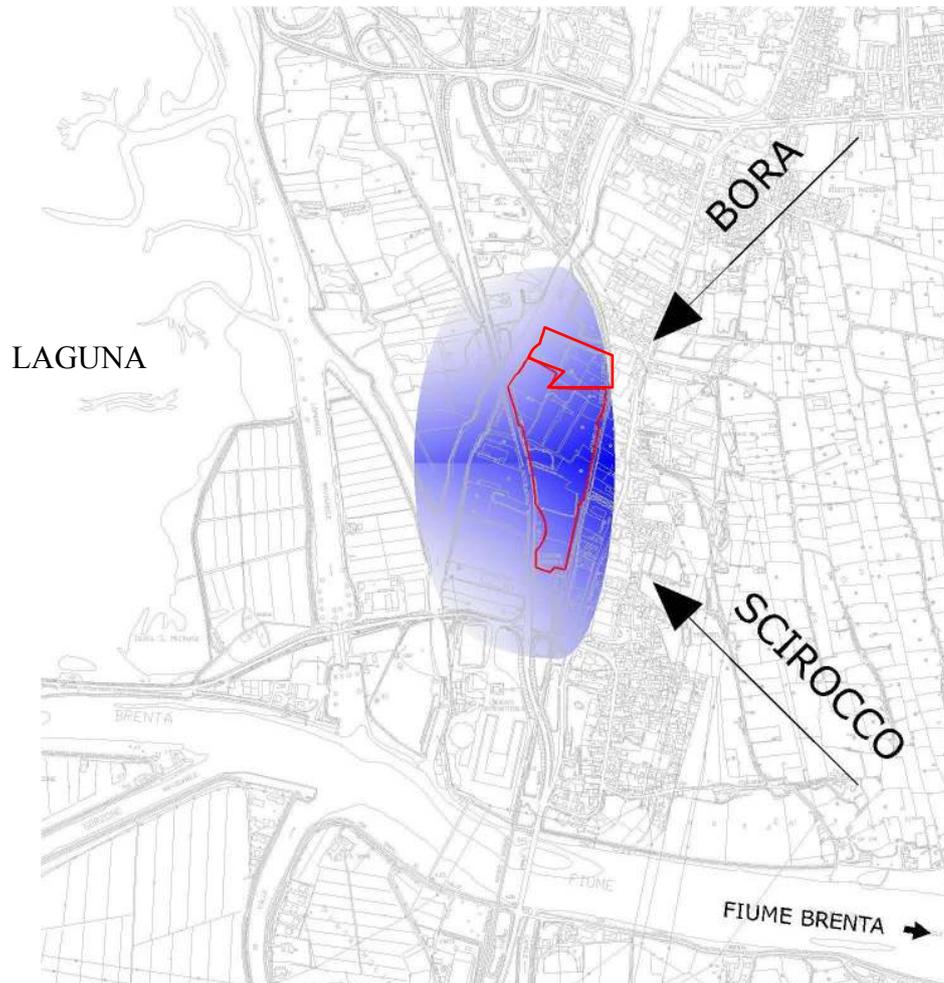


Immagine n° 8 - Rappresentazione semplificata dell'ellissoide di influenza per il veicolo aria nel territorio circostante l'area del Parco commerciale. (fonte: Pizzato-Rampado, 2006)

Nello schema rappresentato viene semplificata l'area di influenza con un ellissoide che si propaga maggiormente verso ovest, in virtù dei venti prevalenti citati; in realtà Bora e Scirocco non si manifestano mai in contemporanea, quindi è da immaginare una propagazione **potenziale maggiormente rivolta a sud-ovest o a nord-ovest** a seconda che si tratti di un periodo estivo o invernale.

Si fa in questa sede specifico riferimento ad una media dei venti prevalenti, utile per inquadrare l'area e soprattutto per indicare un potenziale fronte di sviluppo di inquinanti nell'aria. Non sono considerati fenomeni di perturbazione atmosferica influenti nei primi 10 metri di altezza, come per esempio il transito di veicoli (circolanti lungo la Romea o lungo la ferrovia) che comportano comunque una variazione della propagazione degli agenti nell'aria.

Si può concludere da questa prima caratterizzazione dell'ambito dal punto di vista atmosferico, che le attività insediabili non comportano, per la natura dei venti, alcun rischio

per l'abitato di Brondolo, in quanto vi è una trasmissione principalmente volta verso ovest; si può inoltre affermare che la ragionevole distanza dalla Laguna comporti un impatto pressoché nullo sulle potenziali ricadute atmosferiche trasportate dall'aria.

4.4 SUOLO

Il suolo è composto da particelle minerali, sostanza organica, acqua, aria ed organismi viventi ed occupa lo strato più superficiale della crosta terrestre. E' un elemento essenziale degli ecosistemi, una risorsa naturale fondamentale che riveste un gran numero di funzioni alla vita e che condiziona più o meno direttamente tutti gli organismi viventi. L'importanza che ad esso viene associata va soprattutto relazionata alle potenziali alterazioni che può subire, con conseguenze non solo sulla capacità produttiva, ma anche sulla qualità delle componenti che lo attraversano (acqua) o dei prodotti agricoli di cui ci nutriamo.

E' ragionevole pensare che l'accumulo di sostanze inquinanti nel suolo ne alterino le proprietà rendendolo meno adatto ad ospitare le piante e gli animali, ma soprattutto creando situazioni di pericolo per l'uomo. Anche il suolo, come aria ed acqua ha una sua conducibilità, anche se più limitata dei "veicoli" citati nei paragrafi precedenti; tale conducibilità dipende soprattutto dalla natura dei suoli e dalle caratteristiche tessiturali, ovvero dalla presenza delle diverse componenti in termini di sabbia, argilla e limo che determinano la percolazione delle sostanze.

Va perciò assicurata, anche nell'ambito di intervento, una certa attenzione nella gestione delle attività riducendo al minimo le possibilità di contaminazione locale e diffusa, e prevedendo sistemi adeguati per la raccolta, lo smaltimento e la depurazione degli inquinanti.

La natura dei terreni verrà approfondita nello specifico capitolo relativo ai Suoli, all'interno del Quadro di riferimento ambientale, ma in questa sede interessa soprattutto capire l'ambito di indagine per determinare, come negli altri casi un ambito più preciso di influenza dei suoli.

Si può affermare che la **conformazione morfologica** dell'area e la natura dei terreni, non influenzano in maniera significativa i territori circostanti, in quanto si è in presenza di terreno caratterizzato da un primo strato sabbioso, e da un secondo strato impermeabile e di falda posta a circa 2,5 m dal piano campagna.

La struttura pedologica inoltre non costituisce possibilità di movimenti naturali delle terre superficiali in ambiti limitrofi, in virtù della presenza di importanti rilevati antropici che fanno da confine (Statale Romea e Ferrovia); si può inoltre affermare che la collocazione geografica dell'area **non subisce particolari fenomeni di erosione o trasporto di materiale solido**.

PARTE SECONDA

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

5 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il quadro di riferimento programmatico per lo Studio di Impatto Ambientale deve fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.

Il quadro di riferimento programmatico in particolare comprende:

1. la descrizione delle motivazioni del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori in cui è inquadrabile il progetto stesso;
2. la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori rispetto all'area di localizzazione, con particolare riguardo all'insieme dei condizionamenti e vincoli di cui si è dovuto tenere conto nella redazione del progetto e in particolare le norme tecniche ed urbanistiche che regolano la realizzazione dell'opera, i vincoli paesaggistici, naturalistici, architettonici, archeologici, storico-culturali, demaniali ed idrogeologici eventualmente presenti, oltre a servitù ed altre limitazioni di proprietà.

Per la tipologia di opera in oggetto, l'Allegato III (punto 6) ex DPCM 27 dicembre 1988, stabilisce che il quadro di riferimento programmatico dovrà tenere conto dei seguenti atti di programmazione e di pianificazione:

- Piani nazionali e regionali di settore;
- Eventuali altri strumenti di programmazione e di finanziamento;
- Piani regionali e di vasta area per la salvaguardia e il risanamento ambientale;
- Piani territoriali e paesistici;
- Piani per le attività industriali;
- Strumenti urbanistici locali.

Si cercherà, nelle pagine seguenti, di fornire un quadro chiaro dello stato programmatico in cui si inserisce il progetto di variante del parco commerciale, esaminando nell'ordine:

- Il livello europeo;
- Il libello nazionale;
- il livello regionale;
- il livello provinciale;
- il livello comunale;
- gli strumenti di programmazione concertata;
- i piani di settore.

5.1 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Verranno presi in considerazione gli strumenti di programmazione territoriale che hanno implicazione con il progetto preso in considerazione sui diversi livelli regionale, provinciale e comunale, considerando anche le indicazioni strategiche recepite dalla regione per il livello europeo. Le normative di riferimento regionali per la strumentazione urbanistica sono la ex LR

n° 61/85 e la LR n°11/2004 e ss.mm.ii.. In particolare, per l'applicazione di quest'ultima, la Regione Veneto, ma anche tutti gli altri livelli di pianificazione stanno procedendo all'aggiornamento della strumentazione urbanistica; verrà quindi valutato il grado di coerenza con la pianificazione vigente con integrazioni su eventuali elementi di programmazione preliminare laddove sia presente il riferimento.

5.1.1 LIVELLO EUROPEO

A livello comunitario l'area si relaziona in particolar modo con il Corridoio V, che nasce con il fine di collegare l'Europa dell'Est attraverso i nodi rappresentati dalle città di Kiev con quella occidentale identificato dalla città metropolitana di Barcellona e poi fino a Lisbona. Tale Corridoio prevede la costruzione di una rete transeuropea più efficiente favorendo le connessioni veloci sia su ferro che su gomma, in modo tale da facilitare lo spostamento di persone e merci in un contesto territoriale ampio.



Immagine n° 9 - Corridoi programmati a livello europeo (fonte: Regione Veneto)

Brondolo si colloca non in diretta prossimità del citato Corridoio V, ma comunque in stretta relazione con esso. Dal punto di vista infrastrutturale si traduce in una serie di interventi previsti nella programmazione nazionale-regionale per potenziare le connessioni con il nodo di Mestre. La presenza di una ferrovia, di un porto e il potenziale rinforzo dell'asse della Romea con la realizzazione della Romea Commerciale, fanno di Brondolo un potenziale nodo efficiente per il trasporto delle merci.

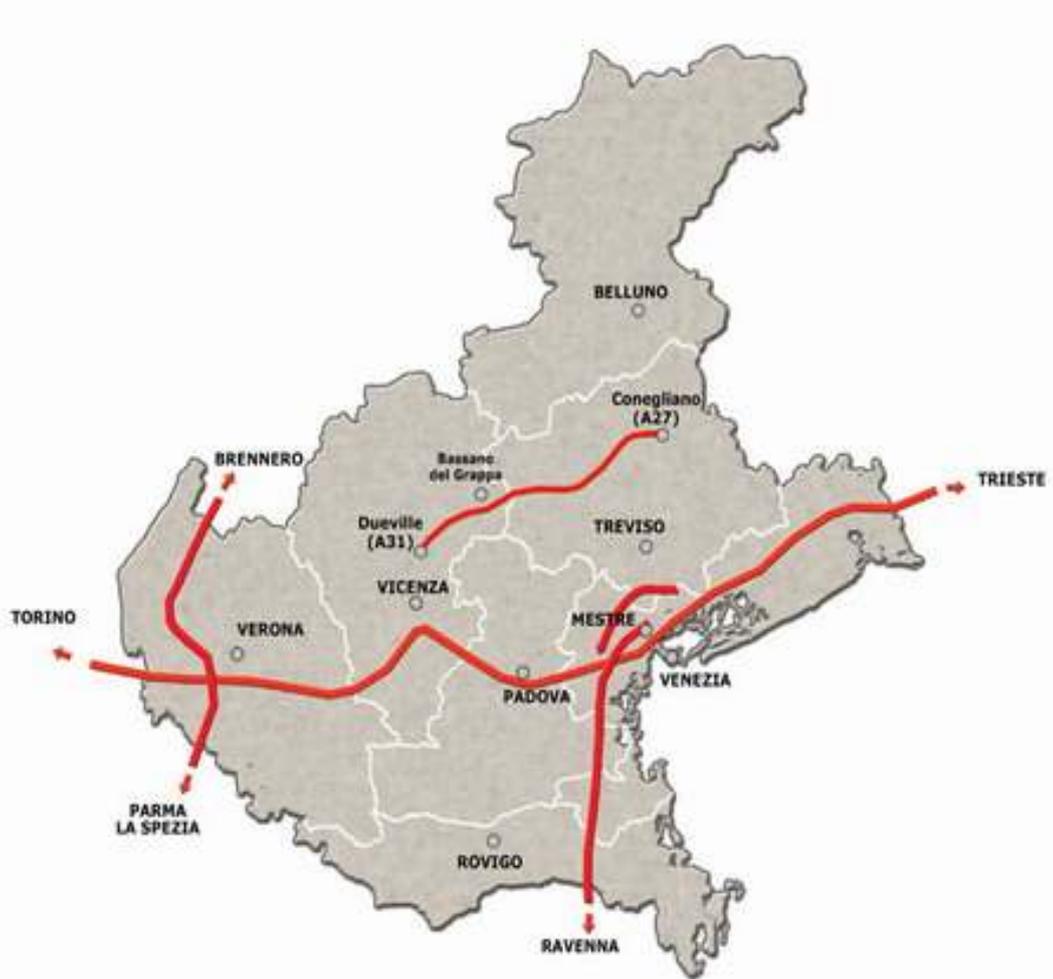


Immagine n° 10 - Programmazioni territoriali di livello regionale in relazione al rafforzamento dell'asse costituito dal Corridoio V (fonte: Regione Veneto)

5.1.2 LIVELLO REGIONALE

Il livello regionale per l'ambito in cui si inserisce l'opera sottoposta a SIA, si esplica attraverso due sub-livelli specifici: il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) ed il Piano d'Area della Laguna di Venezia (PALAV).

5.1.2.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (PTRC)

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, approvato con provvedimento del Consiglio regionale n° 250 del 13 Dicembre 1991, disciplina in particolare gli adempimenti previsti dalla L. 431/1986 assumendo valenza paesistica. In particolare:

- individua il sistema delle risorse naturalistiche e ambientali;
- formula direttive prescrizioni e vincoli per la tutela del paesaggio e dell'ambiente immediatamente prevalenti o che dovranno essere specificati in sede di pianificazione successiva;
- stabilisce, quale, tra gli ambiti unitari con rilevanti caratteri ambientali e paesistici di interesse regionale debbano essere pianificati contestualmente alla prima fase di

applicazione del P.T.R.C. a livello di piano d'Area ed indica gli ambiti che saranno pianificati in una successiva fase con piani d'area e di settore;

- regola quelle iniziative di pianificazione paesistica successiva e/o subordinata che possono essere adottate dalle province e dai comuni, o loro consorzi mediante opportune forme di coordinamento.

Si assume pertanto che, in sede di definizione di strumento pianificatorio successivo (nella fattispecie, per l'ambito individuato si fa riferimento al Piano d'Area della Laguna Veneziana e per il livello comunale al P.R.G. del 1977) siano state tenute in dovuta considerazione l'insieme di direttive, prescrizioni e vincoli provenienti da tale strumento.

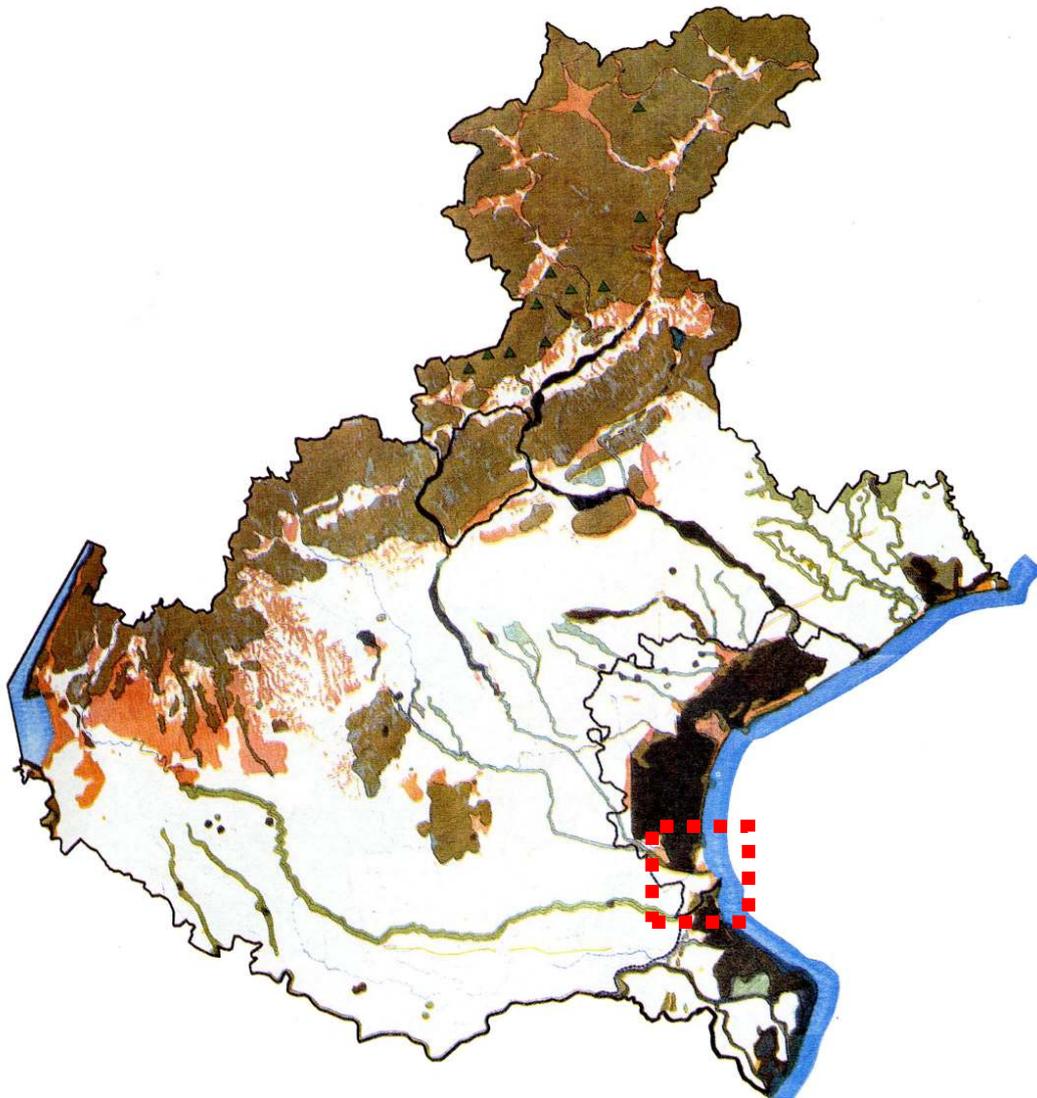


Immagine n° 11 - Tavola 2 del PTRC: Sistema degli ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale (Regione Veneto – PTRC)

Nella immagine della pagina successiva si possono individuare gli ambiti specificati dal piano per l'istituzione di Parchi Naturali Regionali e gli ambiti per l'istituzione di riserve regionali, nonché le aree di massima tutela paesaggistica (in giallo). L'area oggetto di studio di impatto ambientale ricade nel perimetro di uno degli ambiti in cui si rinvia a specifica

pianificazione successiva: nella fattispecie si tratta del punto n° 50 che fa riferimento al Piano d'area della Laguna di Venezia (PALAV).

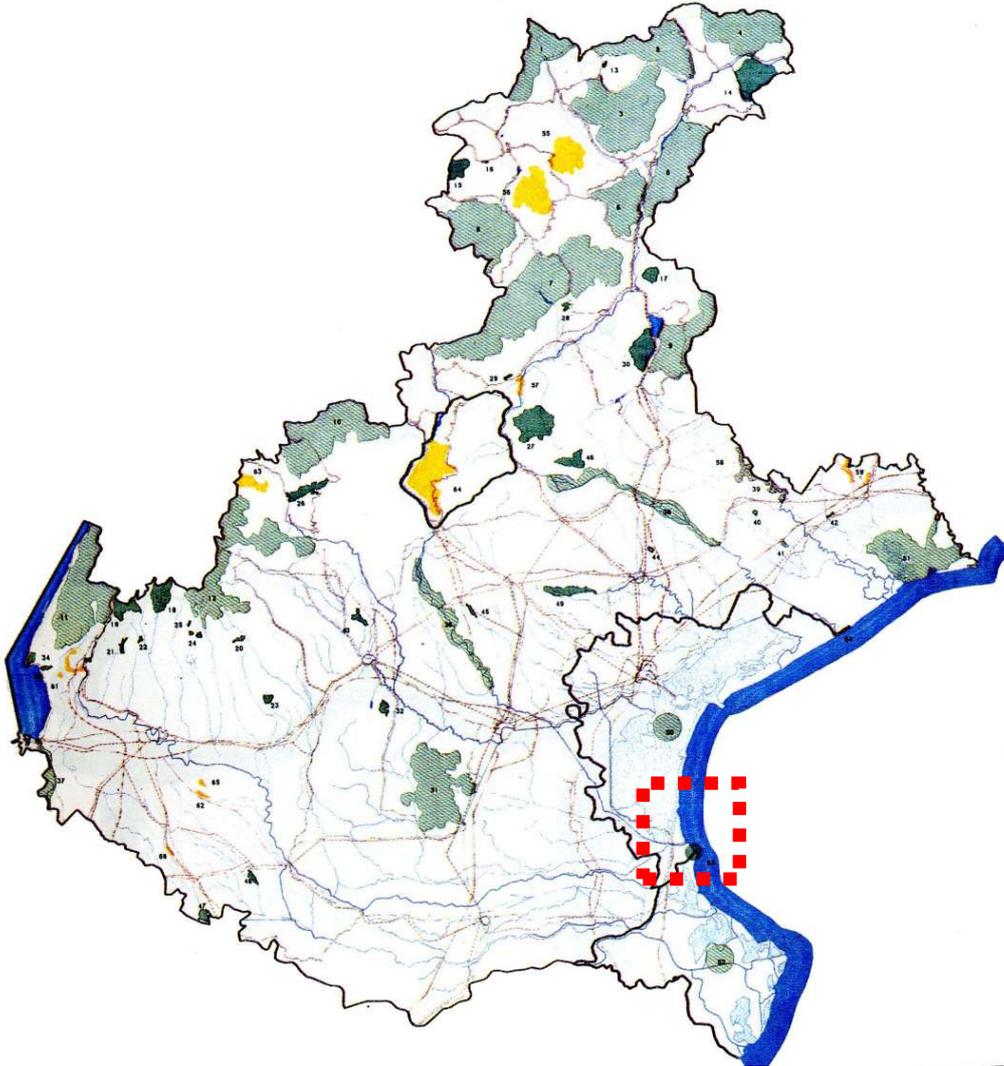


Immagine n° 12 - Tavola 5 del PTRC: Ambiti per la istituzione di parchi e riserve naturali regionali ed aree di massima tutela paesaggistica (Regione Veneto – PTRC)

5.1.2.2 PIANO D'AREA DELLA LAGUNA DI VENEZIA (PALAV)

Il Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana è stato redatto nel 1986 ed è stato adottato con D.G.R. n° 7091 del 23 Dicembre 1986. Rappresenta uno strumento di Pianificazione Territoriale ai sensi dell'art. 6 della legge nazionale in materia urbanistica 1150 del 1942, ed è dotato di valenza paesistica, prescritta dalla L.R. n° 9 del 1986 (introduzione delle prescrizioni della L.431/1985, definita Legge Galasso).

Il PALAV abbraccia un territorio comprendente 16 comuni distribuiti attorno alla Laguna Veneziana; tra questi il comune di Chioggia nel cui territorio si sviluppa il progetto soggetto a Studio di Impatto Ambientale.

Una prima parte illustra i sistemi e gli ambiti di progetto evidenziando per l'area in questione un ambito ad agricoltura specializzata orticola; l'articolo di riferimento (art. 37) prevede la

perimetrazione in sede di adeguamento dello strumento urbanistico comunale in variante del "parco degli orti" di Chioggia.

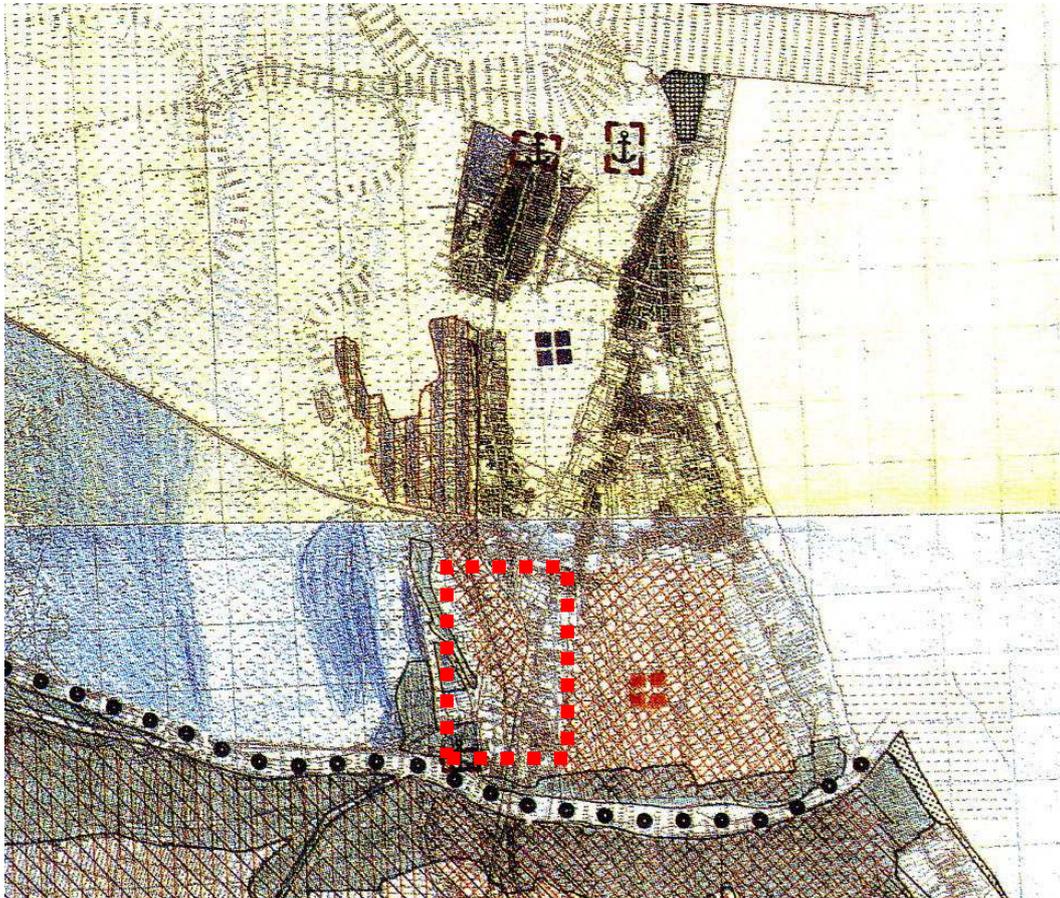


Immagine n° 13 - Estratto dei Sistemi e Ambiti di progetto del PALAV (fonte: Regione Veneto – PALAV)

Una seconda parte individua cartograficamente a scala comunale (scala 1:10.000) le specifiche norme di piano suddivise in sistemi (ambientale lagunare e litoraneo, ambientale di terraferma, dei beni storico-culturali, insediativo e produttivo, relazionale, dei corridoi afferenti la S.S. Romea e Triestina).

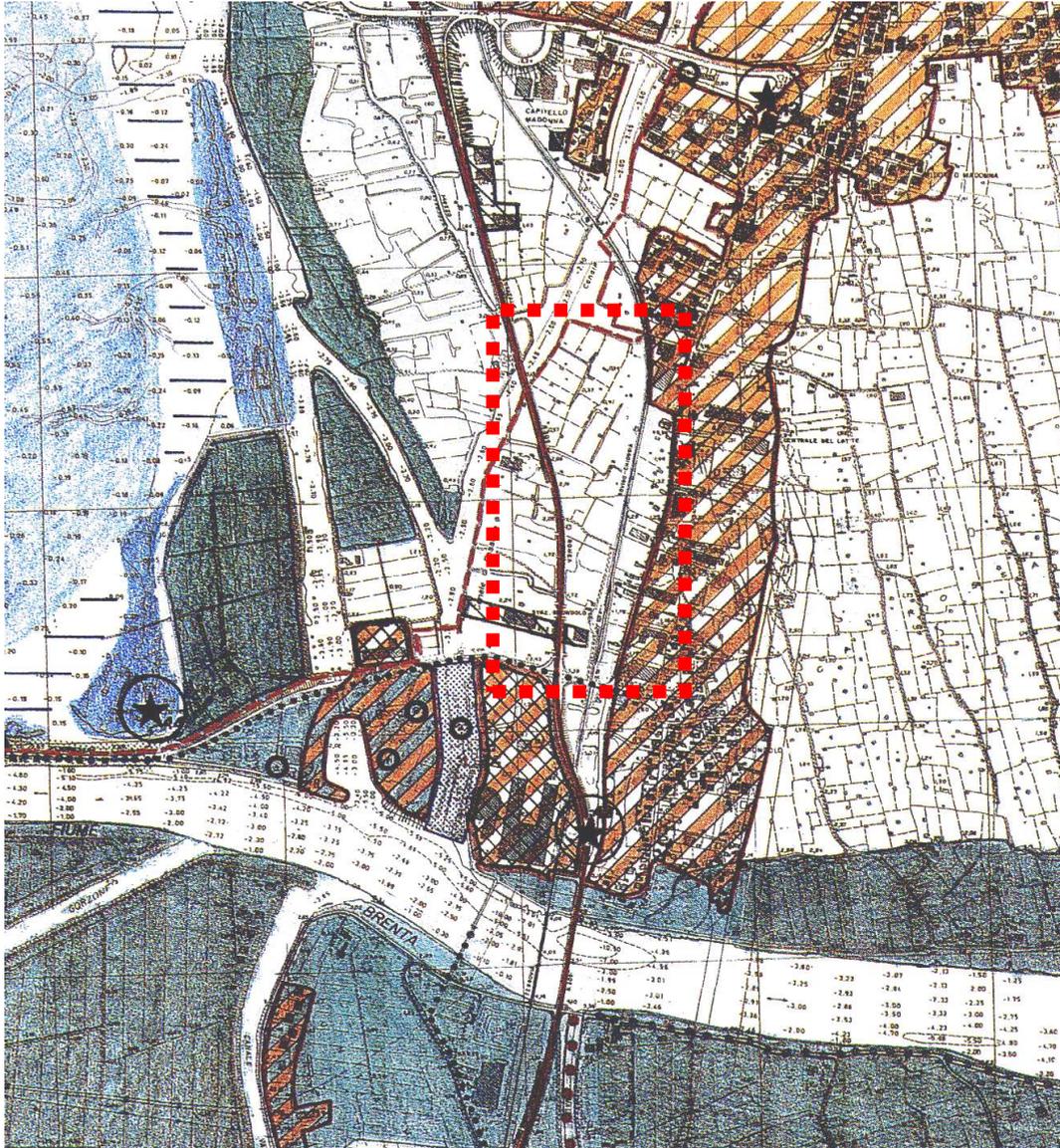


Immagine n° 14 - Estratto del PALAV con indicato l'ambito di intervento (fonte: Regione Veneto – PALAV)

Come indicato nell'estratto esposto, l'area oggetto di studio si inquadra all'interno di un ambito non soggetto a tutele ambientali e paesaggistiche del PALAV; l'area confina parzialmente con un'area sottoposta ad ambito di riqualificazione ambientale (art. 23) costituita dall'edificato di Brondolo posizionato immediatamente a est e diviso dalla ferrovia Chioggia-Rovigo. Per il sistema dei corridoi afferenti la S.S. 309 "Romea" va invece segnalata l'immediata contiguità dell'asse infrastrutturale con l'ambito di progetto.

In riferimento agli artt. 47 e successivi del PALAV si specifica la programmazione territoriale comunale che in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici provvede a definire le operazioni più opportune per:

- riqualificare le aree afferenti i corridoi viari della S.S. 309 Romea, prevedendo specifiche indicazioni progettuali anche secondo gli indirizzi e le modalità indicate nei sussidi operativi allegati;

- recepire i percorsi ciclo-pedonali utilizzando elementi territoriali esistenti, con la possibilità di modificare i tracciati per meglio rapportarli alle peculiarità ambientali e paesaggistiche del territorio comunale;
- definire le operazioni più opportune per mitigare l'impatto visivo di tutti quei manufatti e/o aree che costituiscono elemento detrattore paesaggistico, individuando inoltre le attività e/o edifici da allontanare o eliminare;
- riqualificare tipologie e funzioni di tali aree anche con aumento della volumetria esistente, previa predisposizione di idonee aree a servizio, adeguatamente attrezzate e sistemate al fine di consentirne un corretto inserimento ambientale.

5.1.2.3 IL NUOVO PTRC

Con delibera n. 587 del 5 Marzo 2004 è stato adottato dalla Giunta Regione Veneto il Documento Programmatico Territoriale per le consultazioni, dove vengono indicate le programmazioni principali di livello Regionale e quindi di scala ampia per il futuro assetto del territorio. Si tratta di un documento programmatico, che individua dunque strategie su scala regionale, per le quali difficilmente si può dare una precisa connotazione progettuale, specie per il contesto di Brondolo.

La lettura del documento permette però di delineare alcuni aspetti che hanno un nesso con il progetto di Parco Commerciale nell'area di riferimento, mettendone in risalto la coerenza con le indicazioni di massima date per questo territorio.

In particolare:

1. nella classificazione tipologica dei comuni del Veneto, Chioggia viene indicato nel 6° gruppo, caratterizzato dall'arretramento demografico e produttivo (elevato indice di vecchiaia e di dipendenza, ammontare di reddito imponibile di fascia bassa e molto bassa, tasso di disoccupazione elevato). La strategia specifica per questa categoria richiama la valorizzazione di risorse locali, produttive, storiche e culturali e ambientali, in un quadro di integrazione economica intersettoriale e l'intervento prospettato mira a questo fondamentale obiettivo, essendo tra le altre cose, l'esito di strategie selezionate da un Patto Territoriale (ora Intesa programmatica d'Area);
2. l'individuazione delle direttrici principali di sviluppo per l'assetto infrastrutturale evidenzia il ruolo di Chioggia all'interno del contesto Regionale come uno dei cardini dell'area meridionale; l'area in oggetto si presenta strategica per la vicinanza al Porto (collegamenti marittimi) e per la presenza di connessioni viarie importanti (Nuova Romena Commerciale + asse ferroviario);

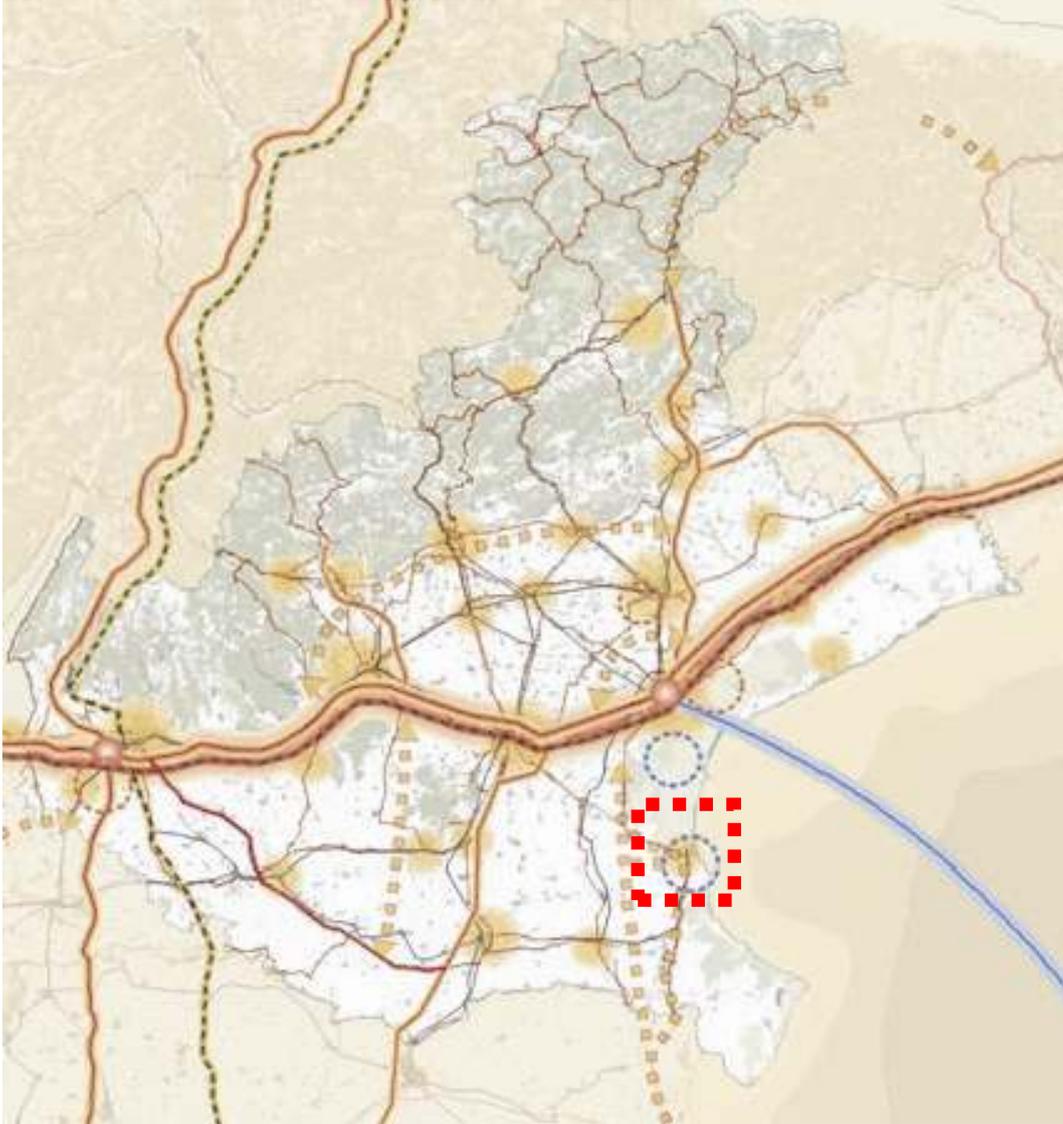


Immagine n° 15 - Rappresentazione schematica delle grandi direttrici infrastrutturali (fonte: Regione Veneto - documento programmatico preliminare per le consultazioni)

3. in questioni e lineamenti di progetto, viene indicata la strategia per individuare le vocazioni territoriali, ovvero attraverso un approccio bottom-up, espressione che unisce alle risorse che caratterizzano lo spazio, il fattore umano e le sue capacità "gestionali". Il principio di autopromozione del distretto, come viene chiamato, nasce da una serie di strumenti di programmazione territoriale di questo tipo.

Il Patto Territoriale di Chioggia-Cavarzere-Cona, ora Intesa Programmatica d' Area, consolida la scelta di posizionare il Parco Commerciale di Brondolo secondo una visione strategica e di promozione del distretto, valorizzando le strategie intraprese anche dal PTRC.

Con Delibera di Giunta n° 372 del 17 febbraio 2009 la Regione Veneto ha infine adottato il PTRC.

5.1.3 LIVELLO PROVINCIALE

Il livello di Pianificazione Territoriale provinciale ha vissuto negli ultimi anni una fase di passaggio importante, in quanto è stato redatto, adottato ed approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e di conseguenza, in attuazione delle previsioni della LR n° 11/2004, sono state trasferite alla Provincia le competenze in materia di approvazione degli strumenti urbanistici comunali (PAT). Appare utile comunque porre l'attenzione, nonostante siano scadute le norme di salvaguardia dell'originario PTP di Venezia, sull'assetto territoriale delineato per l'area di Brondolo, richiamando poi alcuni principi evidenziati dal documento ufficiale della recente programmazione provinciale e implementati nel PTCP: il documento preliminare al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

5.1.3.1 PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE (PTP)

Il Piano Territoriale Provinciale, adottato in data 17-02-1999, proponeva per l'area in questione la presenza di un percorso ciclabile da affiancare alla S.S. Romea. Non erano presenti vincoli particolari se non le fasce di rispetto infrastrutturali relative alla Romea e alla ferrovia. Vi era inoltre un riconoscimento dal punto di vista ambientale dell'anello circumlagunare che investe tutto il territorio compreso tra i lidi e le valli e, nello specifico, delle aree poste in prossimità della bocca di porto di Chioggia.

Veniva poi messo in evidenza il limitrofo ambito agricolo definito come zona agricola periurbana collocata a ridosso dell'abitato di Brondolo (parte est).



Immagine n° 16 - Estratto della Tav.1 del PTP – Sistema Relazionale e della mobilità (fonte: Provincia di Venezia – Piano Territoriale Provinciale)

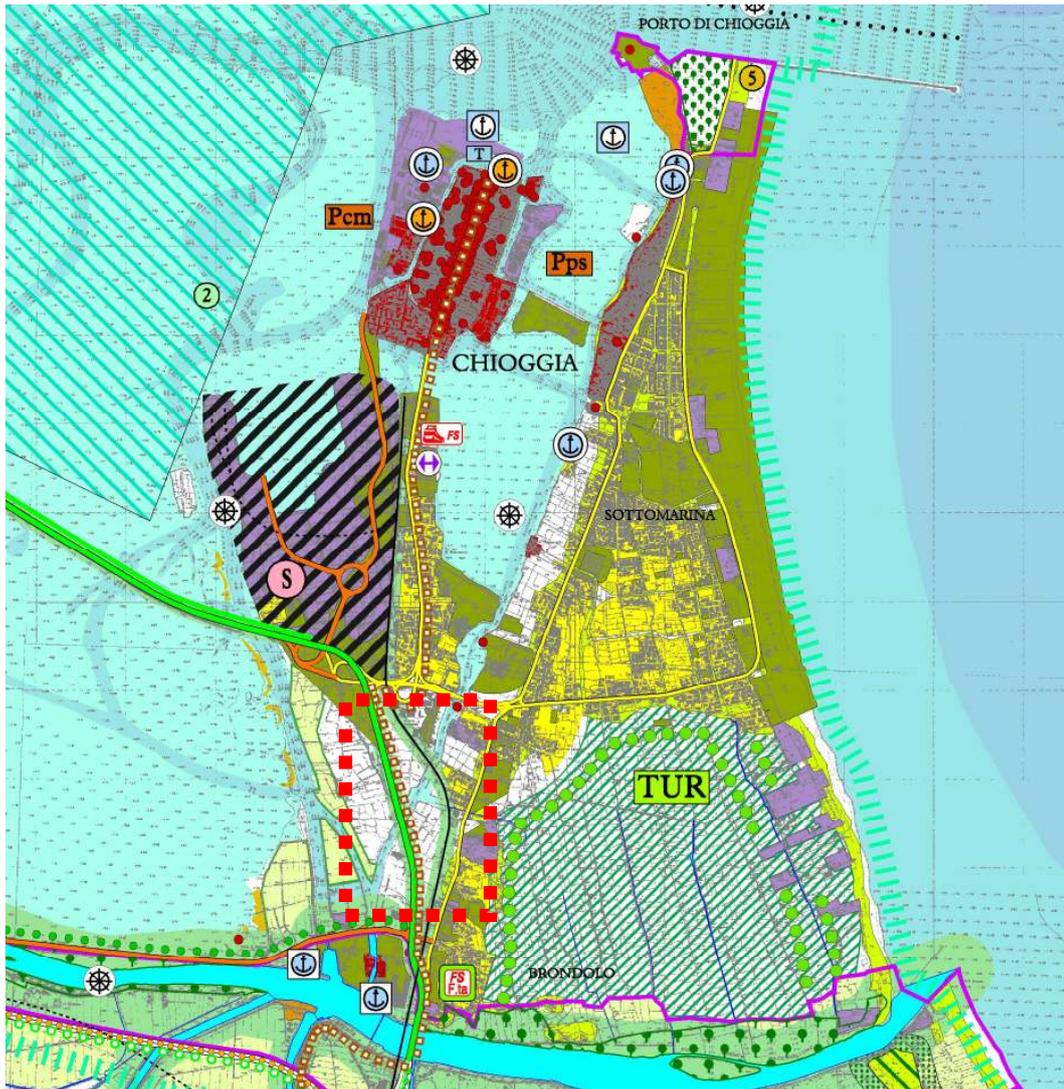


Immagine n° 17 - Estratto della Tav.1 del PTP – Assetto territoriale (fonte: Provincia di Venezia – Piano Territoriale Provinciale)

5.1.3.2 DOCUMENTO PRELIMINARE (DP) AL PTCP

L'impostazione metodologica data al nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale deriva da un'accurata scelta partecipativa che ha messo nelle condizioni di poter al meglio ragionare sui temi specifici dei diversi ambiti territoriali. Nella fattispecie, gli incontri attivati sul territorio di Chioggia, Cavarzere e Cona hanno contribuito a ragionare sui alcuni temi macro. Di seguito vengono elencati alcuni degli obiettivi fissati dal DP al PTCP per i quali si riconosce un preciso nesso con il progetto di Parco Commerciale presentato. In questa fase è opportuno il semplice e immediato confronto atto a verificare l'assenza di contraddizioni con il documento citato, a garanzia di un processo pianificatorio coerente ed efficace.

Gli obiettivi fissati nel DP riconducibili al territorio di Brondolo sono:

- garantire una mobilità efficiente e un sistema infrastrutturale adeguato;
- tutelare il sistema lagunare;
- promuovere il sistema economico, valorizzando il legame tra territorio e produzione.

Questi tre elementi sono connessi all'intervento, per la presenza della Romea, per la quale va garantito un adeguato sistema di immissione e di emissione dei veicoli; per la presenza della Laguna, per la quale vanno garantite tutte le misure al fine di mitigare qualsiasi forma di impatto derivante dall'attività derivata (vd la parte relativa agli impatti); per il sistema economico, per il quale l'attività insediata rappresenta un concreto potenziale sistema produttivo.

5.1.3.3 PTCP VIGENTE

Il PTCP vigente è stato approvato con Delibera di Giunta Regionale n° 3359 del 30 dicembre 2010.

Per l'area in oggetto la Tavola 3.3 "sistema ambientale" non indica alcun riferimento. L'area infatti si trova al limite esterno del perimetro "laguna" e risulta di fatto già compromessa da punto di vista ambientale (vd Quadro di Riferimento Ambientale).

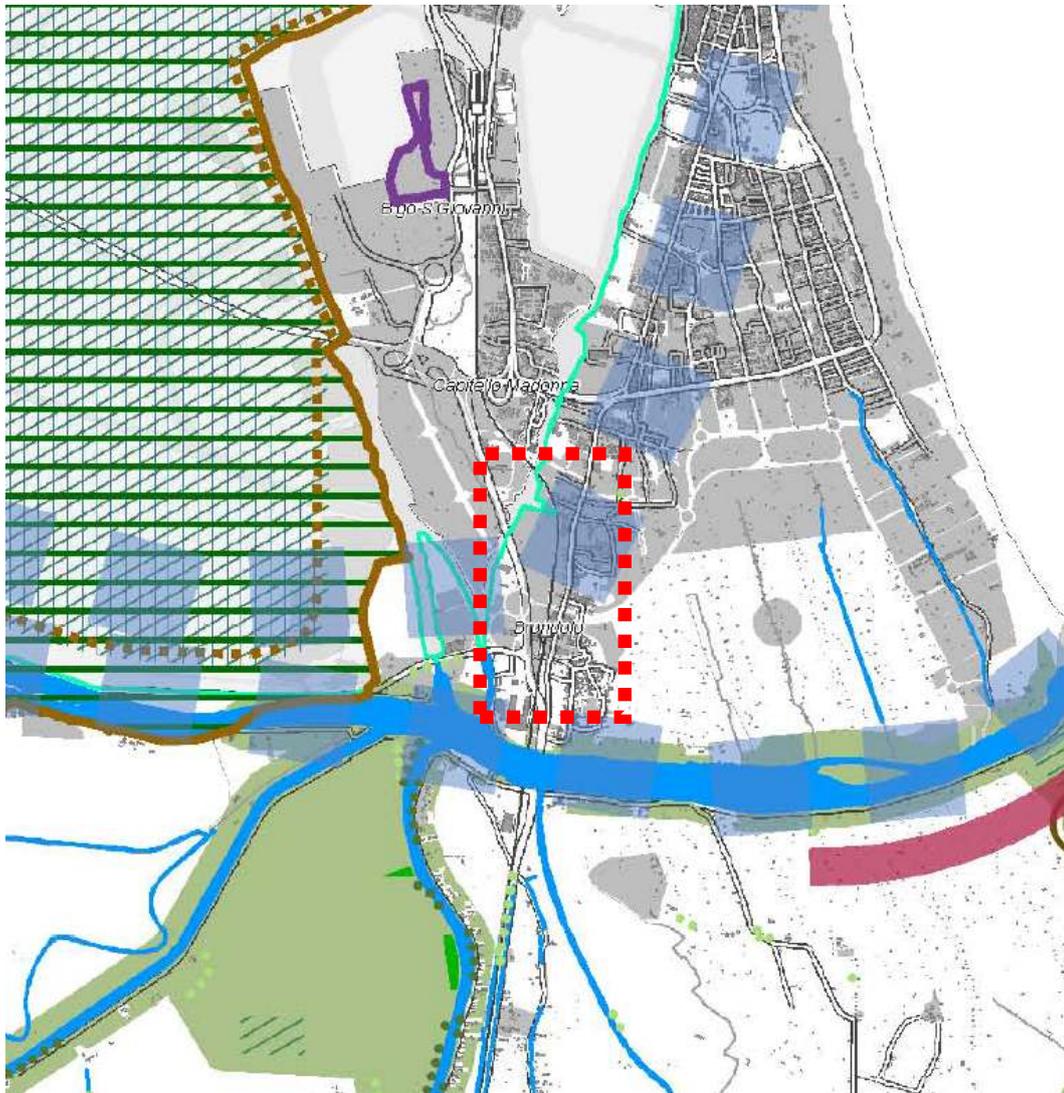


Immagine n° 18 - PTCP Vigente: estratto Tavole 3.3 sistema ambientale (fonte: PTCP Venezia, 2010)

L'area è interessata da una viabilità classificata come "Strada metropolitana" – SS n° 309 Romea – e "ferrovia" – Chioggia – Rovigo. Non sono previste altre opere.

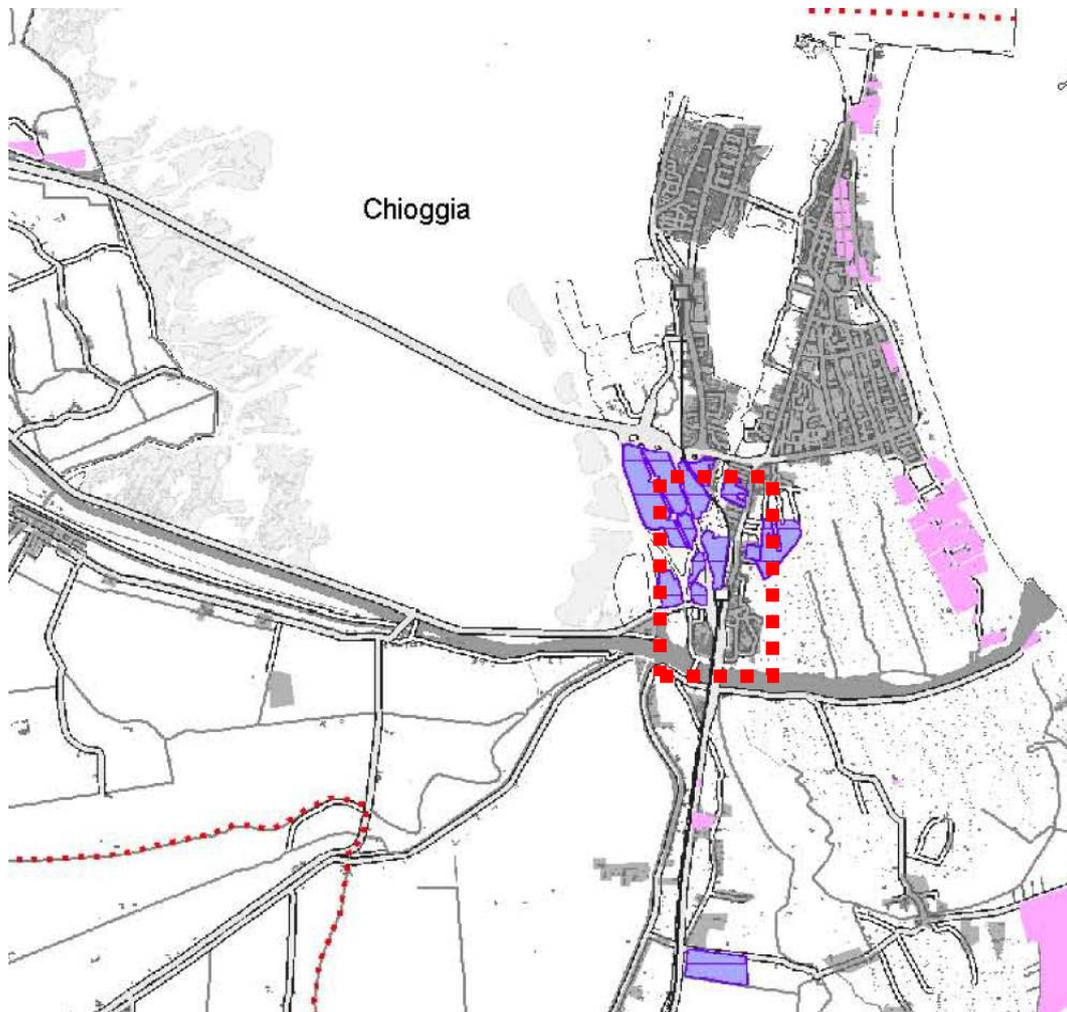


LEGENDA

-  Autostrada
-  Ferrovia
-  Ferrovia di progetto
-  Ipotesi di connessione ferroviaria
-  Ipotesi non vincolante del tracciato ferroviario (AC/AV)
-  Strada metropolitana
-  Strada metropolitana di progetto
-  Strada territoriale
-  Strada territoriale di progetto
-  Ipotesi progettuale di connessione
-  Strada locale
-  Strada locale di progetto
-  TRAM
-  Ipotesi di TRAM del mare

Immagine n° 19 - PTCP estratto tavola I Sistema Infrastrutturale (fonte: PTCP Venezia, 2010)

La Tav. III del PTCP censisce le aree produttive del territorio ed il loro stato di attuazione. L'area di Brondolo risulta classificata come "Produttivo classe 3 (occupazione < 50%)". Infatti l'area non risulta ancora attuata nella sua interezza.



LEGENDA

- Confine provinciale
- Confine comunale
- Insedimenti non economici
- Produttivo classe1 (occupazione >80%)
- Produttivo classe2 (occupazione tra 50% e 80%)
- produttivo classe3 (occupazione < 50%)
- Attività Economiche (mosaico PRC)

Immagine n° 20 - PTCP estratto tavola III Assetto produttivo: ricognizione e analisi (fonte: PTCP Venezia, 2010)

5.1.4 LIVELLO COMUNALE

Per il livello comunale, in attesa del nuovo strumento urbanistico attribuito dalla LR n°11/2004, consistente nel Piano di Assetto del Territorio, si è identificato nel vigente Piano regolatore Generale Comunale di Chioggia la fonte delle indicazioni programmatiche e pianificatorie più vicine al livello di progettazione esaminato. **La variante al PRG approvata con delibera del consiglio comunale n° 31 del 23/04/2013, rappresenta per l'ambito l'ultimo riferimento non definitivo per il livello di pianificazione comunale.**

5.1.4.1 PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE

Il P.R.G. vigente approvato con D.G.R n. 3706 del 19/10/1976 prevedeva per l'area in questione una fascia di rispetto infrastrutturale, soprattutto in virtù della previsione di un asse viario che tagliasse il territorio da sud-ovest a nord-est per costituire un'alternativa alla Romea nella modalità di accesso a Sottomarina. L'asse predisposto si sarebbe dovuto relazionare con la S.S. Romea con una rotatoria, come recepito in linea di massima nello stato attuale delle cose.

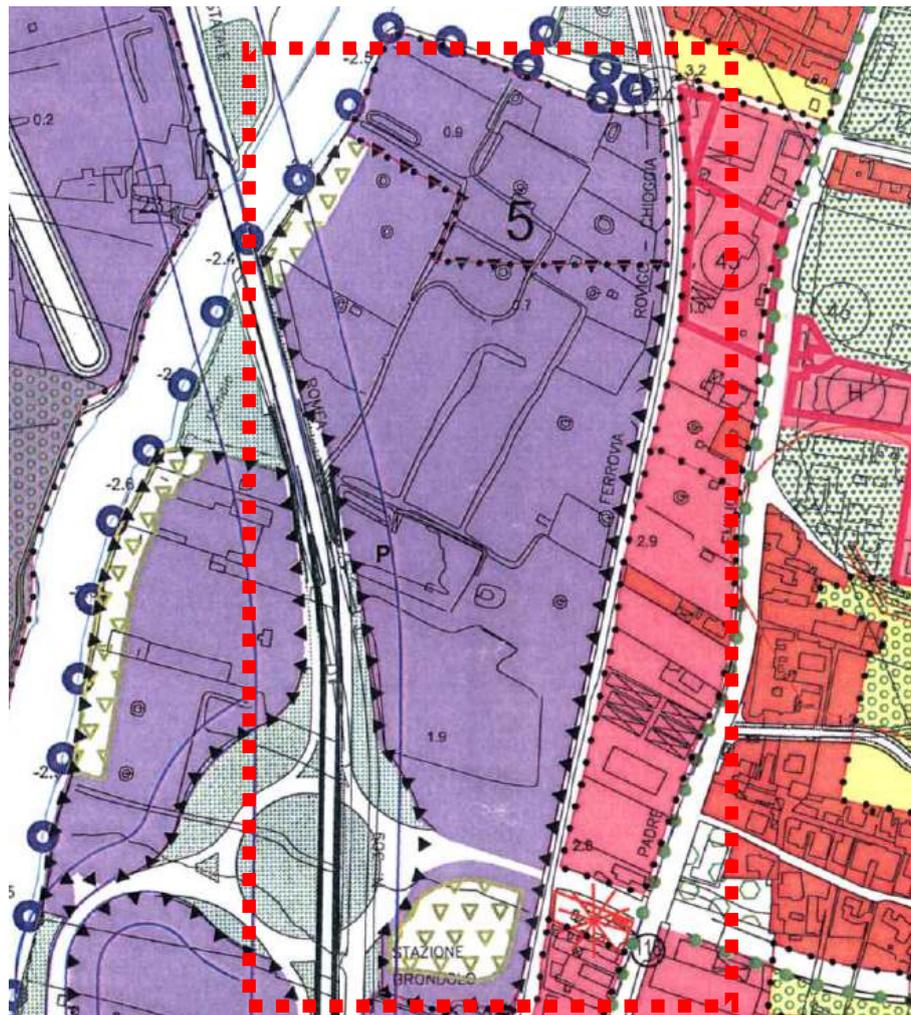


Immagine n° 21 - Estratto del P.R.G. vigente del comune di Chioggia (comune di Chioggia – P.R.G.)

Non sono presenti vincoli di natura ambientale e paesaggistica all'interno dell'area; viene indicato il limite della con terminazione lagunare in corrispondenza del Canale della Fossetta.

5.1.4.2 VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE 2001

La variante al PRG, adottata con Delibera del Consiglio Comunale n°66 del 27 luglio 2001 e approvata definitivamente con DGRV n° 2149 del 14/07/2009, ha rappresentato la prima modifica significativa alla destinazione dell'area in questione, attribuendole la destinazione produttiva.



Aree di riqualificazione ambientale mediante riforestazione

art. 39



D2.2 - Zone produttive di nuova formazione

art. 78



D2.2 - Zone produttive di nuova formazione ricomprese nel "Patto Territoriale" Chloggia-Cavarzere-Cona

art. 82

Immagine n° 22 - Estratto della variante al 5000 al P.R.G. del comune di Chioggia (fonte: Comune di Chioggia – variante al P.R.G. approvata 2009)

Nell'estratto al 5000 viene evidenziata l'area di Brondolo oggetto di intervento così suddivisa:

- Zona "**Area di riqualificazione ambientale mediante riforestazione**";
- zona D2.2 "**Zone produttive di nuova formazione**" (area corrispondente al distributore e parcheggio multipiano);
- zona D2.2 "**Zone produttive di nuova formazione ricomprese nel "Patto Territoriale" Chioggia-Cavarzere-Cona (Parco commerciale)**;

In particolare le D2.2 comprendono le aree destinate alle attività produttive, ad esse assimilate e pertinenziali, di nuova formazione nelle quali sono insediabili esclusivamente attività produttive e di servizio, magazzini e depositi (artt. 78 ed 82 NTA). Viene poi indicata la rotatoria di giro in prossimità dell'accesso all'ambito (la cui realizzazione è completamente avvenuta) e all'interno di questa l'ambito di rispetto infrastrutturale.

Da notare come la zona in questione faccia parte di un **ambito generale più ampio**, costituito da **destinazioni ad uso produttivo attestate lungo la S.S. Romea**.

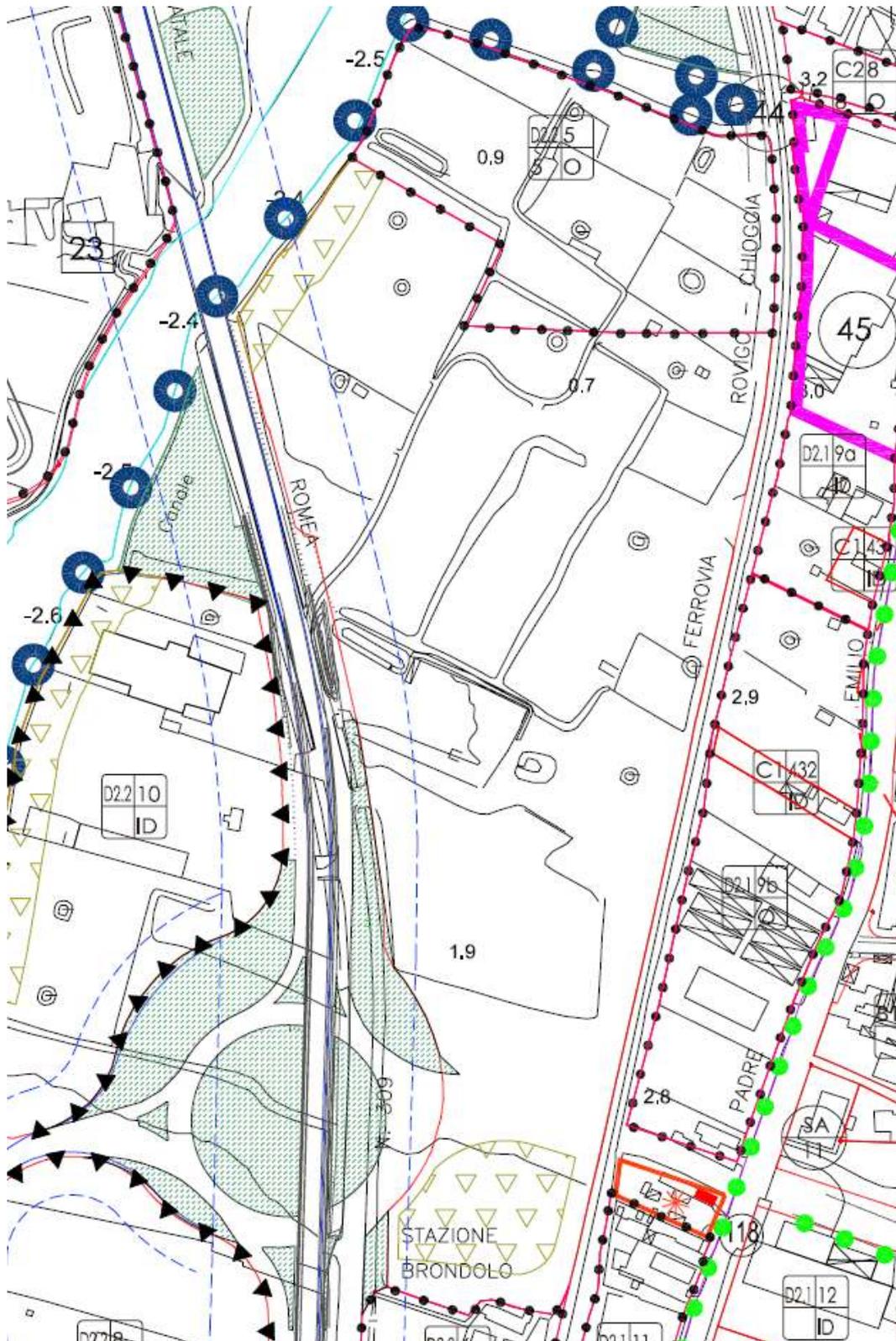


Immagine n° 23 - Estratto della variante al 2000 al P.R.G. del comune di Chioggia (fonte: Comune di Chioggia – variante al P.R.G. approvata, 2009)

Nella tavola al 2000 vengono evidenziati più nello specifico gli ambiti soggetti a strumenti urbanistici attuativi e l'identificativo dell'area D2.2 relativa all'area produttiva (corrispondente al sedime del distributore e del Parco commerciale). Si nota con maggior

dettaglio la previsione di rotatoria che permette un'accessibilità migliore non solo all'area oggetto dell'intervento, ma anche alla strada provinciale 7 verso Piove di sacco e, verso est, alla viabilità secondaria per Sottomarina e Chioggia.

5.1.4.3 VARIANTE AL PRGC "IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI"

Con la DCC n° 148 del 22/10/2009 è stata approvata la Variante al P.R.G. ai sensi del 4° comma, dell'art. 50, della Legge Regionale 27 giugno 1985, n. 61 relativa ai "Requisiti e caratteristiche delle aree sulle quali possono essere installati i distributori di carburanti (art. 6, comma 2, lett b). della LR 23 ottobre 2003, n. 23) nonché norme tecniche di PRG per l'installazione di impianti di distribuzione carburanti.

In particolare le norme prevedono "art. 1b) Con riferimento alla variante generale al P.R.G. (adottata con deliberazione del C.C. 27/07/2001, n. 66, ed approvata dalla Regione Veneto, con proposte di modifica ai sensi dell'art. 46 della L.R. 61/85, con delibera di Giunta Regionale n° 1399 del 15.5.2007), il territorio comunale, in rapporto ai tipi di impianti stradali di distribuzione di carburanti da autorizzare, viene suddiviso nelle seguenti quattro zone omogenee:

a) zona 1 comprendente le zone territoriali omogenee A del P.R.G.. All'interno di detta area non possono essere installati nuovi impianti stradali di distribuzione di carburanti;

b) zona 2 comprendente le zone territoriali omogenee B, C ed E 4 del P.R.G. (compatibilmente con quanto previsto negli strumenti attuativi, per le aree soggette a quest'ultimi). All'interno di detta area possono essere installati impianti stradali di distribuzione di carburanti con prevalente dotazione di servizi ai veicoli (lavaggio, deposito olio lubrificante, gommista, grassaggio elettrauto e officina e simili);

c) **zona 3** comprendente le **zone territoriali omogenee D1.1, D1.2, D2.1, D2.2, D2.3, D3.3, D3.4, D3.5, SE "Impianti Speciali"** del P.R.G. (compatibilmente con quanto previsto negli strumenti attuativi, per le aree soggette a quest'ultimi). All'interno di detta **zona possono essere installati impianti stradali di distribuzione di carburanti con annesse attività commerciali** per prodotti rivolti prevalentemente al mezzo o di negozi integrati rivolti al veicolo ed alla persona (deposito olio lubrificante, lavaggio, grassaggio, gommista, officina, elettrauto ed officina con possibilità di apertura di negozi, bar, edicole e simili).

5.1.4.4 VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE 2012

L'ultima variante al PRG in ordine di tempo è quella adottata con Delibera del Consiglio Comunale n° 103 dell'11/07/2012 ed approvata definitivamente con **DCC n° 31 del 23/04/2013**, che come visto nelle premesse ha sostanzialmente proceduto con **una "fusione" dei due ambiti preesistenti (D2.2/5 e D3P/8) in un unico ambito**, mantenendo inalterato l'impianto normativo.

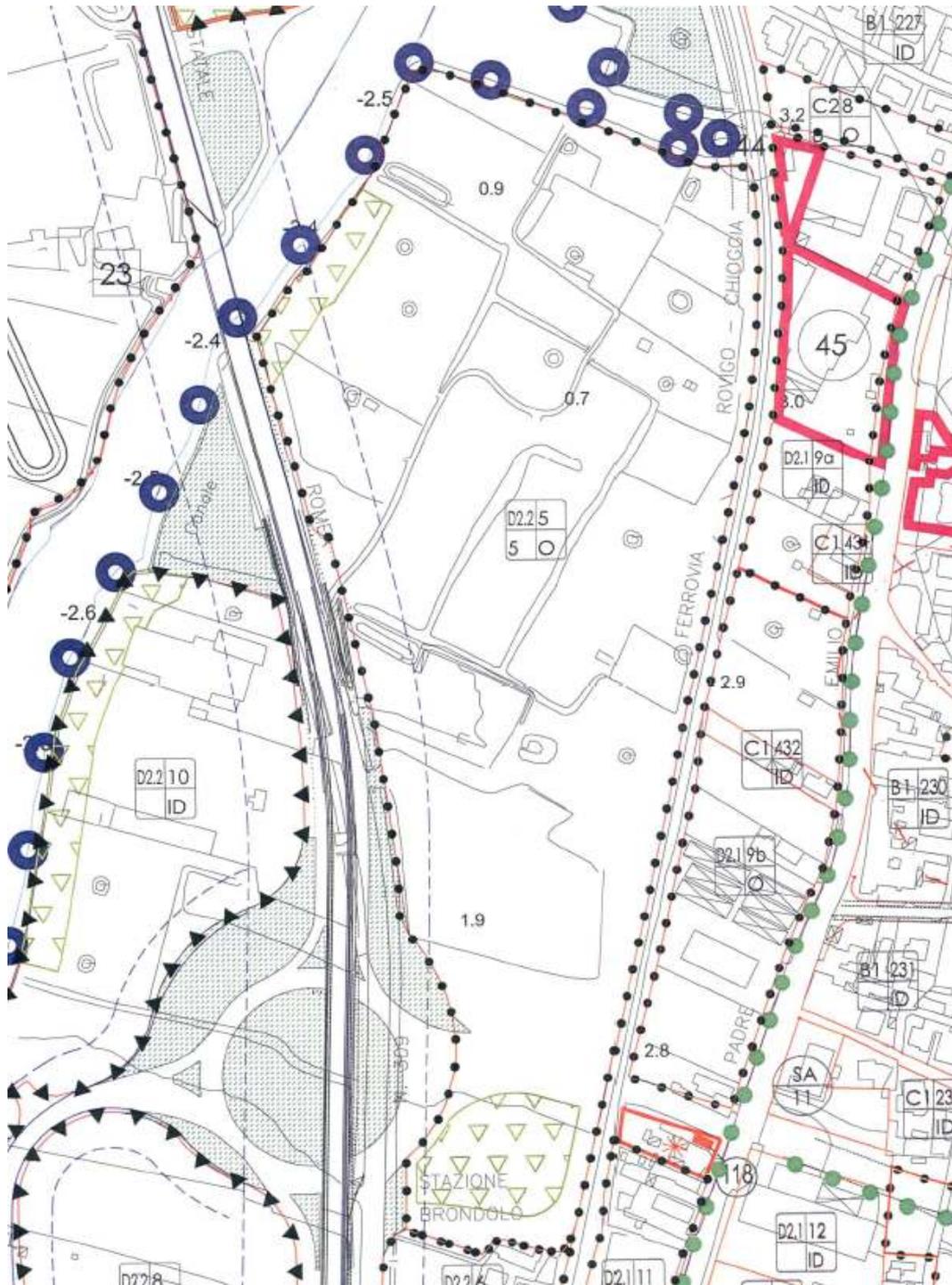


Immagine n° 24 - Estratto dell'ultima variante al 2012 al P.R.G. del comune di Chioggia (fonte: Comune di Chioggia – variante al P.R.G. approvata, 2013)

5.1.5 STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE CONCERTATA

Gli strumenti di programmazione territoriale concertata prevedono lo studio e la programmazione finanziaria di interventi per la valorizzazione socio-economica del territorio, sanciti dalla L. n. 662 del 23/12/1996.

Il Patto territoriale ha rappresentato, in particolare per il comune di Chioggia, il punto di partenza per una serie di iniziative progettuali di grande interesse a livello locale. Il passaggio dal patto territoriale all'IPA dell'Area Centro Sud della Provincia di Venezia affonda le radici nella prima esperienza di concertazione locale avviata nel marzo 2001 che riguardava i tre comuni di Chioggia, Cavarzere e Cona. Successivamente il Patto territoriale specializzato nei settori dell'agricoltura e della pesca è stato esteso al territorio dei tre comuni di Venezia, Campagna Lupia e Mira.

Prendendo atto che i due comuni di Campagna Lupia e Mira aderiscono al Patto territoriale e all'Intesa Programmatica d'Area della Riviera del Brenta e che il comune di Venezia per ragioni socio-economiche e culturali non risulta omogeneo al resto dell'area, il Tavolo di concertazione ha deciso di individuare quale territorio d'intervento dell'intesa programmatica d'area i tre comuni di Chioggia, Cavarzere e Cona. (tavolo di concertazione del 15 Febbraio 2005)

L'Intesa programmatica d'area (IPA) rappresenta un nuovo istituto della programmazione regionale e, nel contempo, un nuovo modello di definizione dei programmi di sviluppo locale - caratterizzati da un approccio "bottom up" e fondati sui partenariati locali - da sviluppare nelle aree interessate da patti territoriali a cura dei Soggetti promotori dei patti stessi e in partenariato con la Regione.

5.1.5.1 INTESA PROGRAMMATICA D'AREA CHIOGGIA – CAVARZERE – CONA (IPA)

L'adesione al Protocollo è avvenuta con DGR n° 3551 del 06/10/98. La sottoscrizione al Protocollo del 06/11/98 e l'approvazione Ministero del Tesoro con decreto n. 2491 del 23/04/2001.

Quello che inizialmente si chiamava Patto Territoriale di Chioggia Cavarzere e Cona, sottoscritto dalla Regione il 13/6/2001 (DGR 1390 del 1/6/2001) delinea le principali azioni ed interventi volti a migliorare la situazione socio-economica e ambientale del territorio dei tre comuni.

In particolare gli obiettivi concertati sono:

1. salvaguardia e valorizzazione dell'ambiente agricolo, consolidamento e rafforzamento di attività di trasformazione agro-industriale e agro-ittica e attività di promozione dei prodotti; sono a tal fine previsti interventi:

- per la tutela del marchio dei tipici prodotti ortofrutticoli della zona;
- per l'ottenimento del riconoscimento di indicazione geografica protetta;

- per il potenziamento dell'intera filiera agroalimentare e agroindustriale con aree industriali attrezzate e centri logistici;
2. sviluppo dell'attività turistica, sostenuta attraverso il miglioramento del sistema logistico strutturale in un quadro di compatibilità ambientale, con interventi :
- per la destagionalizzazione dell'offerta turistica;
 - per la valorizzazione dei luoghi di escursionismo ambientale, sviluppo del turismo ecologico e di itinerari agrituristici;
 - per la realizzazione di un sistema integrato di reti ecologiche e di viabilità ecoturistica, con recupero di corti e luoghi caratterizzati da connotazioni tipiche della cultura locale, di itinerari agrituristici sfruttando anche le risorse culturali presenti nel territorio;
3. formazione delle risorse umane e di servizi alle imprese, con interventi di formazione e gestione del mercato del lavoro;
4. valorizzazione delle aree dismesse presenti nel territorio, con interventi di riqualificazione territoriale per il recupero di fabbricati storici annessi a corti agricole e per la rinaturalizzazione di alcune aree.

5.1.5.2 LA VARIANTE AL P.R.G. DI CHIOGGIA DEL PATTO TERRITORIALE

Lo specifico strumento urbanistico che stabilisce le modalità di realizzazione del parco Commerciale di Brondolo è rappresentato dalla variante in "attuazione al Patto Territoriale di Chioggia, Cavarzere e Cona" (Accordo di programma ai sensi dell'Art. 34 D.Lg. n 267/2000). In particolare, l'accordo di programma intervenuto in data 29/04/2004 tra Regione Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Chioggia, sancisce la promozione di interventi di riordino e riqualificazione interessanti gli ambiti di Val di Rio, di Sant'Anna e dell'ambito Brenta Adige.

All'interno delle azioni specifiche riferite agli obiettivi fissati dal Patto Territoriale, il progetto di realizzazione di un Parco Commerciale a Brondolo rientra nell'apposita scheda tecnica relativa alla zona Val di Rio sud denominata "aree di intervento D3P", progetto n°8.

Si propone di seguito lo specifico articolo che norma gli interventi in Zona D3/P – Val di Rio sud e Sant'Anna (art. 16 ter)

La zona D3/P comprende un insieme di aree ricadenti nella zona Val di Rio sud occupate prevalentemente da insediamenti produttivi di cui viene confermato l'insediamento e consentito il completamento, previa realizzazione di opere di urbanizzazioni carenti e una nuova zona per insediamenti produttivi a S.Anna. Le zone D3/P sono destinate esclusivamente ad insediamenti artigianali, industriali e commerciali. Nelle zone D3/P è consentita la ristrutturazione e l'ampliamento degli edifici esistenti e la nuova edificazione secondo le modalità indicate nel presente articolo e nell'allegato 1 di cui all'articolo 9 punto 3 della legge regionale 61/85.

Nelle zone D3P/1, D3P/2, D3P/4, D3P/6, D3P/8 gli interventi si attuano con concessione edilizia diretta (oggi permesso di costruire) relativa ai singoli comparti costituenti unità minima di

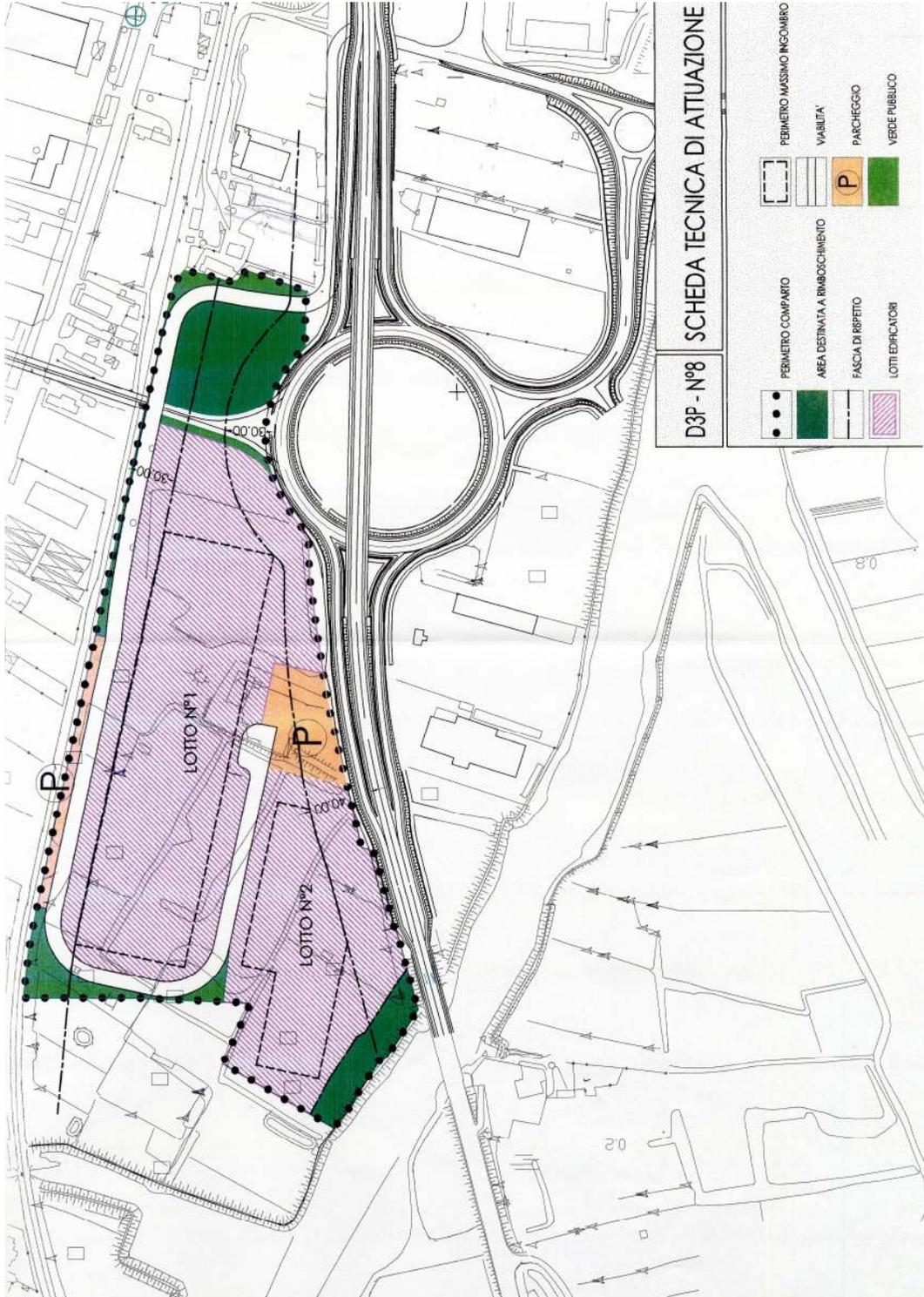
intervento unitario, così come delimitati nelle schede contenute nell'allegato 1, previa stipula di una convenzione ai sensi dell'art. 63 della L.R. 61/85, tra gli aventi titolo riuniti in consorzio e l'Amministrazione Comunale. (omissis)

Le schede tecniche di attuazione indicano gli ambiti dei comparti o dei piani di lottizzazione, i parametri edificatori da osservare, le opere di urbanizzazione da realizzare e particolari prescrizioni.

Rispetto alle indicazioni delle schede tecniche di attuazione, i progetti unitari potranno prevedere lievi modifiche planimetriche conseguenti alla realizzazione delle opere di urbanizzazione, purché rimangano invariate le dimensioni delle aree a standard e la capacità insediativa indicata nella scheda in analogia del comma 2° dell'art.11 della LR 61/95.

Ai fini delle verifiche al comma precedente si fa riferimento ai valori percentuali indicati nelle schede tecniche di attuazione.

Nelle pagine seguenti si evidenziano l'elaborato grafico relativo alla scheda tecnica di attuazione D3P – N°8 e la scheda tecnica con i parametri dimensionali specifici per l'intervento in Brondolo.



ZONA D3P/8

Ambito del comparto	mq 72.769
Zone destinate al rimboschimento	mq 6.490
Superficie territoriale	mq 66.279
Viabilità e verde pubblico	mq 13.076
Parcheggi	mq 3.109
totale	mq 16.185 (24%)
Superficie fondiaria	
Lotto 1	mq 33.602
Lotto 2	mq 16.492
Totale	mq 50.094 (76%)
Superficie coperta massima (40% Sup. Fond.)	
Lotto 1	mq 13.441
Lotto 2	mq 6.597
Totale	mq 20.038
Altezza massima	ml 10,00

Il'interno dell'inviluppo del fabbricato potrà essere consentita la realizzazione di un solaio intermedio la cui superficie non superi 1/3 della superficie coperta e purché siano garantite le altezze minime di legge previste secondo le destinazioni dei locali.

Distanza minima dai confini	ml. 6,00
Distanza minima dai fabbricati	ml. 10,00
Distanza minima dalle strade	ml. 10,00(se non diversamente indicato)

MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Permesso di costruire relativo all'ambito di intervento unitario previo stipula di convenzione di cui all'articolo 63 della LR 61/85.

PRESCRIZIONI PARTICOLARI

Per la creazione della zona di rimboschimento dovranno essere utilizzate specie tipiche del luogo.

L'attuazione del Patto Territoriale di Chioggia, Cavarzere e Cona è stato approvato e pubblicato in B.U.R. Veneto n.71 del 20/07/2004.

5.1.6 PIANI DI SETTORE

All'interno del cosiddetto Quadro programmatico, oltre ai cosiddetti strumenti di programmazione territoriale veri e propri, esiste uno specifico riferimento ai piani settoriali, intendendo con questi strumenti specifici atti a tutelare, salvaguardare e valorizzare il territorio nelle sue diverse accezioni (componente idrografica, aria, suolo, etc.).

Viene di seguito proposto un breve elenco degli strumenti di settore ed una loro descrizione che permette di cogliere la potenziale coerenza-incoerenza con il progetto soggetto a V.I.A.

5.1.6.1 IL PIANO PER IL DISINQUINAMENTO DELLA LAGUNA DI VENEZIA

Il presente Studio di Impatto si inserisce in un contesto territoriale strettamente legato all'ambito lagunare (vd parte relativa Quadro di riferimento Ambientale – acque superficiali). La pianificazione degli interventi ha origine già dal 1979, anno in cui la Regione Veneto individuò "ufficialmente" il bacino scolante nella Laguna (L.R. 64/1979), predisponendo un primo Piano Direttore, che puntava principalmente a verificare lo stato della rete fognaria e depurativa dei reflui di origine civile.

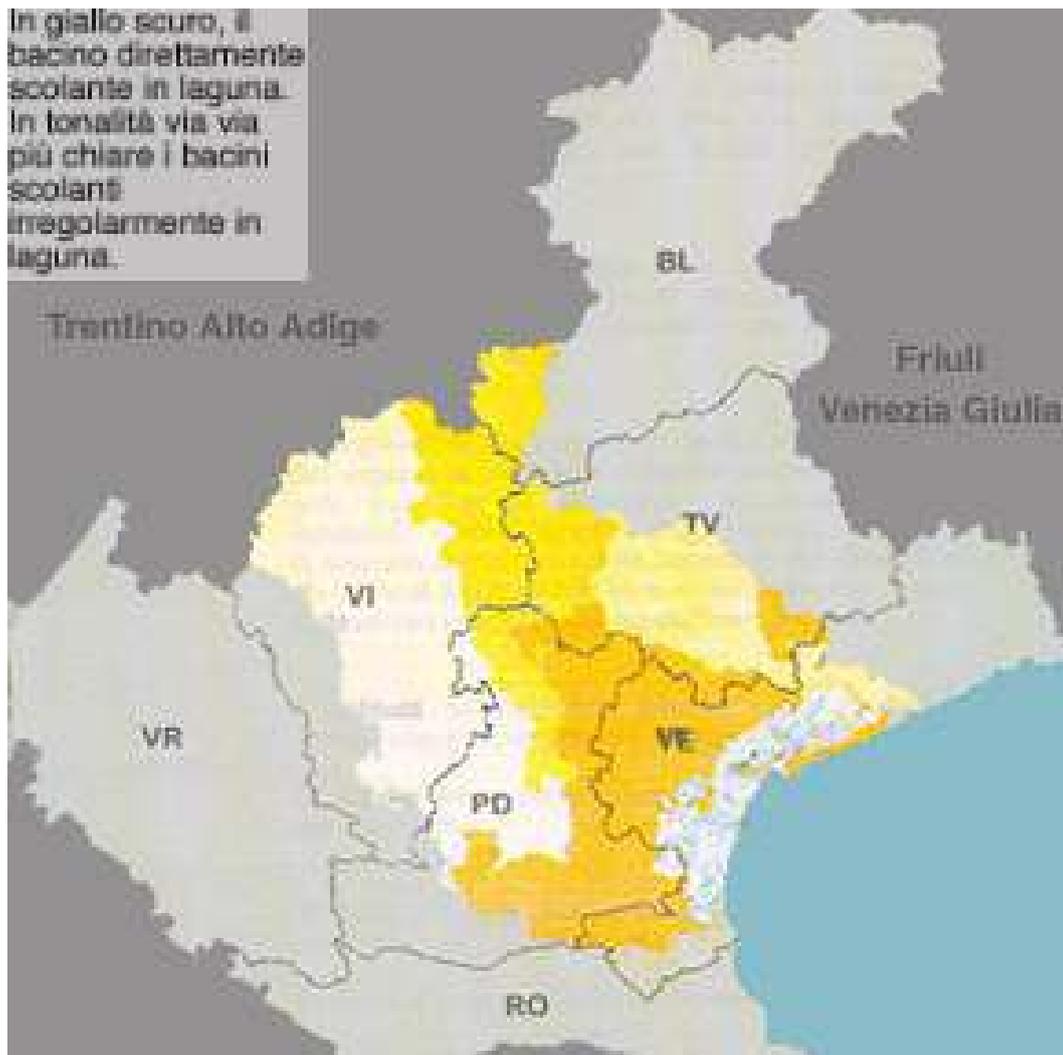


Immagine n° 25 - Delimitazione bacino scolante della Laguna di Venezia (Regione Veneto)

Dodici anni più tardi, la Regione Veneto predisponendo un programma complessivo, che completava gli studi relativi alle stime dei carichi di nutrienti recapitati in Laguna e definiva le azioni da mettere in atto: il "Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia" approvato con P.C.R. 19/12/1991, n.255. I Piani e i programmi di attuazione di detto Piano, predisposti dal 1992 al 1996 hanno permesso di definire ed avviare operativamente le azioni di disinquinamento e tutela.

Nel 1995 la Regione Veneto, d'accordo con il Ministero dell'Ambiente, costituiva il Tavolo di Coordinamento Istituzionale per il Disinquinamento e il recupero ambientale della Laguna, a cui hanno partecipato tutte le Amministrazioni e gli Enti interessati. Dalle attività del tavolo scaturiva la necessità di un aggiornamento del Piano finalizzato ai seguenti aspetti:

- perfezionamento del quadro conoscitivo sui carichi inquinanti generati sul bacino scolante e veicolati in laguna attraverso la rete idrica superficiale;
- aggiornamento delle strategie e delle azioni per conseguire, con gradualità operativa, gli obiettivi di qualità per le acque lagunari e dei corsi d'acqua;
- individuazione di un programma di interventi prioritari per il disinquinamento.

Il nuovo Piano veniva approvato in una prima stesura nel 1998 (D.G.R. del Veneto 1086 del 2 aprile 1998). In seguito all'entrata in vigore di importanti atti normativi (Decreto interministeriale 23 aprile 1998, recante requisiti di qualità delle acque e caratteristiche degli impianti di depurazione per la tutela della Laguna di Venezia e decreto congiunto dei Ministeri dell'Ambiente e dei Lavori Pubblici del 9 febbraio 1999) e in base ai risultati di importanti incontri scientifici a livello internazionale (Vancouver e Venezia 1998), il Piano di disinquinamento veniva ulteriormente aggiornato e modificato, andando a costituire il "Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia. Piano Direttore 2000. Testo modificato dalla Commissione Speciale per Venezia". Su questo testo, la Commissione Speciale ha espresso parere favorevole nella seduta del 3 febbraio 2000. Quest'ultima versione del Piano è quella utilizzata come riferimento dal presente studio.

GLI OBIETTIVI DI RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO

Già il Piano Direttore del 1991 aveva individuato, come obiettivo prioritario del disinquinamento della Laguna, la riduzione dei carichi di nutrienti in essa scaricati dal bacino scolante. L'obiettivo era stato quantificato dal Piano Direttore in una riduzione degli apporti di 3000 tonnellate/anno di azoto e 300 tonnellate/anno di fosforo.

Il Piano Direttore 2000 (pg 201 e seguenti) conferma l'obiettivo indicato dal Piano Direttore nel 1991. Secondo le elaborazioni e le previsioni a supporto del Piano Direttore, infatti, una tale riduzione dei carichi recapitati in Laguna consentirebbe di "sostenere ancora la notevole produttività primaria e secondaria tipica dei sistemi di transizione (mesotrofia)" permettendo al tempo stesso di "scongiurare fenomeni di eutrofizzazione generalizzati ed

estesi che possano compromettere tali condizioni nelle annate successive". Secondo l'Aggiornamento del Piano, gli interventi avviati dal 1994 al 1998 avrebbero consentito una riduzione dei carichi di circa 950 tonnellate annue (grazie ad interventi sulla depurazione civile e sul trattamento dei carichi urbani diffusi – Tab.C1.3 a p.158).

L'aggiornamento del Piano, oltre a confermare gli obiettivi precedentemente assunti, considera "non solo le quantità di inquinanti scaricate in Laguna, ma anche la distribuzione spaziale in Laguna dei punti di recapito, la cui localizzazione in aree dotate di maggiore o minore vivacità idrodinamica si traduce in una diversa diluizione degli inquinanti".

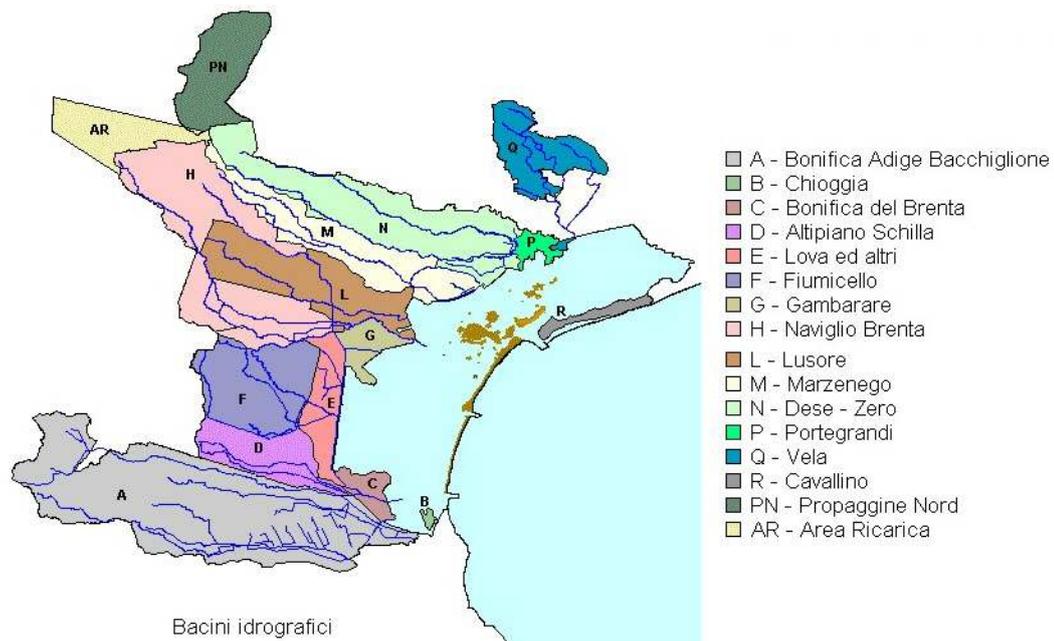


Immagine n° 26 - Bacino direttamente scolante nella Laguna di Venezia – Delimitazione sottobacini Consorzi di Bonifica. (Unione Veneta Bonifiche)

Con il termine "carico residuo" si intende il carico rilasciato sul bacino scolante, pari al carico generato al netto di eventuali abbattimenti effettuati prima che le acque rientrino nella circolazione superficiale o sotterranea (tipicamente la depurazione degli scarichi puntiformi). Il carico scaricato, invece, è il carico che effettivamente raggiunge la laguna, dopo l'ulteriore abbattimento ottenuto per autodepurazione all'interno del reticolo idrografico.

L'obiettivo di riduzione complessiva, tenuto conto delle 950 tonnellate annue abbattute grazie ad interventi già realizzati, è di 2163 tonnellate annue di azoto residuo e 2112 di azoto scaricato.

Dal Piano non appare chiaramente in che modo gli interventi sul reticolo della bonifica possano consentire una riduzione dell'azoto residuo: tali interventi, infatti, agiscono aumentando la capacità autodepurativa del reticolo idrografico e agiscono quindi sull'azoto scaricato. Un'ipotesi ragionevole, ancorché non espressa nel Piano, è che gli interventi sul reticolo della bonifica comportino inevitabilmente l'utilizzazione di aree agricole

per aumentare il tempo di ritenzione delle acque: tali aree verrebbero quindi sottratte all'agricoltura contribuendo così alla riduzione dell'azoto residuo.

L'area in questione appartiene al bacino identificato come "Bacino di Chioggia"; verrà definita nella parte riferita al sistema delle acque una descrizione più dettagliata della conterminazione lagunare.

5.1.6.2 IL PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA

Il risanamento e la tutela della qualità dell'aria rappresentano un obiettivo irrinunciabile e inderogabile in conseguenza delle importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente.

Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'atmosfera è predisposto in attuazione degli articoli 8 e 9 del DLgs 4 agosto 1999, n° 351 e degli art. 22 e 23 della L.R. 16 Aprile 1985, n.33, proponendo l'obiettivo di perseguire per tutto il territorio regionale la riduzione degli inquinanti nel rispetto della tempistica evidenziata dalle normative indicate.

Le analisi sviluppate nel territorio regionale hanno evidenziato come si sia passati da un inquinamento dell'atmosfera generato principalmente da attività industriali, ad un inquinamento in larga parte originato dal traffico veicolare, a causa soprattutto dell'evidente crescita del parco circolante e della congestione del traffico.

Attualmente, per l'area in questione, pur costituendo dal punto di vista dell'uso del suolo un terreno incolto e di scarsa presenza sia umana che faunistica (vd Quadro di Riferimento Ambientale), risulta chiara l'invasività della Strada Statale 309 "Romea", che rappresenta la fonte principale, se non unica di impatto atmosferico nell'ambito indagato. La relazione dunque con il sistema viabilistico risulta evidente, in quanto il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'atmosfera stesso, richiama tra i suoi obiettivi principali:

- lo snellimento del traffico, attraverso la realizzazione di una adeguata viabilità di grande, media e piccola dimensione;
- la realizzazione e ampliamento della metropolitana di superficie, con conseguente consolidamento del passaggio del 15% dei passeggeri da auto private a mezzo pubblico;
- il rilancio e il potenziamento del trasporto pubblico.

Si vuole in questa sede richiamare al fatto che le competenze sulla tutela dell'atmosfera sono distribuite su diversi livelli e che l'adozione del seguente Piano ha il compito di mettere a disposizione degli enti preposti e dei singoli cittadini un quadro aggiornato della situazione ed una stima sull'evoluzione nei prossimi anni.

L'art. 5 del DLgs n° 351/1999 assegna alle Regioni il compito di effettuare la valutazione preliminare della qualità dell'aria attraverso l'individuazione di zone a diverso grado di criticità, rispetto ai valori previsti dalla normativa per i diversi inquinanti atmosferici. Vengono cioè applicati:

- Piani d'azione: laddove i livelli di uno o più inquinanti comportano il rischio di superamento dei valori limite di uno o più valori rispetto alle cosiddette soglie di allarme;

- Piani di risanamento: laddove uno o più inquinanti eccedono il grado di tolleranza o sono compresi tra e il valore limite e il valore limite aumentato del margine di tolleranza;
- I Piani di mantenimento: laddove i livelli di inquinamento sono inferiori ai valori limite e non sono tali da comportare il superamento degli stessi.

In base a criteri di rilevamento delle varie componenti inquinanti (PM10, SO2, NO2, O3, CO, benzene, IPA, ...) ed in base alle stazioni di rilevamento disponibili, nonché in base a parametri territoriali (n° abitanti, densità popolazione e localizzazione delle aree produttive di maggior rilievo), la classificazione risulta assegnare a Chioggia le seguenti tipologie:

sostanza inquinante	classe
PM10	A
IDROCARBURI POLICICLICI AROMATICI	A
BENZENE	B
BIOSSIDO DI AZOTO	B
OZONO	C

5.1.6.3 IL PIANO STRALCIO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO DEL FIUME BRENTA

La Legge 183/89 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale per la difesa del suolo" ha introdotto lo strumento del Piano di Assetto Idrogeologico quale piano di settore per la tutela e la difesa dei suoli, allargando poi, attraverso l'istituto dell'Autorità di bacino gli obiettivi anche al risanamento delle acque, all'uso delle risorse idriche e alla tutela degli aspetti ambientali connessi.

In particolare l'area di Brondolo si colloca a nord del fiume Brenta e risente quindi potenzialmente dei possibili rischi idrogeologici presenti. In realtà, il Piano stralcio non individua zone soggette a pericolosità idraulica in sinistra idraulica, non influenzando quindi sulle modalità costruttive e gestionali dello stesso.

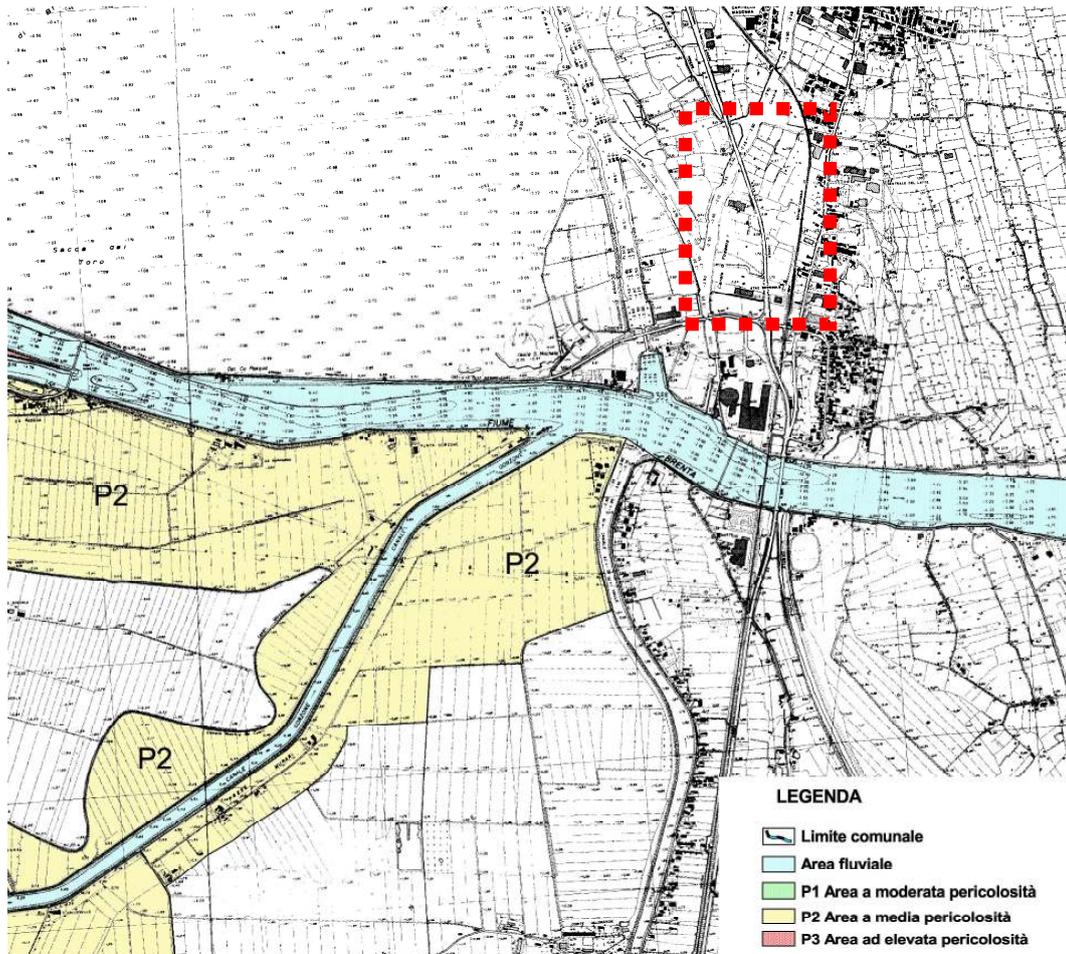


Immagine n° 27 - Estratto del Progetto di Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico

5.1.6.4 IL PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE

Il Piano di tutela delle acque, redatto ai sensi del DLgs 152/1999 è stato adottato con deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n° 4453 del 29/12/2004 ed approvato con deliberazione del Consiglio Regionale del Veneto n° 107 del 05/11/20109 e rappresenta piano stralcio di settore del piano di bacino, di cui all'art. 17 comma 6 ter della L. 18 maggio 1989, n° 183, ovvero strumento del quale le Regioni debbono dotarsi, per il raggiungimento e il mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione, dei corpi idrici regionali, stabiliti dall'articolo 5 del decreto stesso.

La finalità del Piano di tutela delle acque è riconducibile agli obiettivi da conseguirsi operando entro i principi generali, stabiliti dalla stessa legge:

- tutela e salvaguardia delle risorse idriche;
- utilizzo delle risorse idriche secondo criteri di solidarietà;
- rispetto del bilancio idrico del bacino idrografico;
- priorità degli usi legati al consumo umano.

Le attività fondamentali attraverso cui pervenire agli obiettivi indicati sono l'individuazione degli Ambiti Territoriali Ottimali (ATO) e la disciplina delle forme e i modi della cooperazione

tra gli Enti Locali. L'area di Brondolo, ma in particolare gran parte del territorio comunale di Chioggia, rientra nell'A.T.O. Laguna di Venezia. (ambito C)

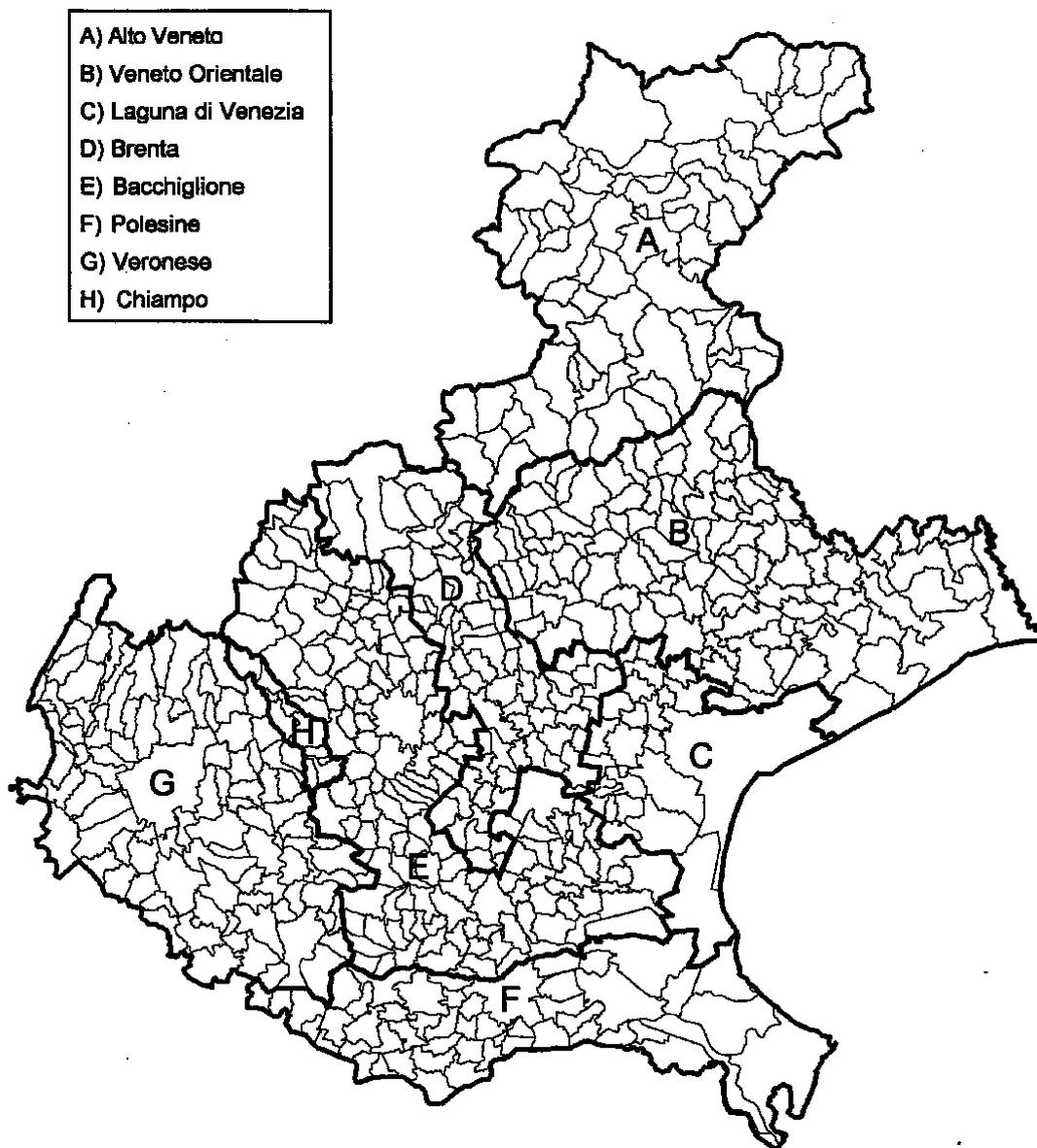


Immagine n° 28 - Individuazione degli Ambiti Territoriali Ottimali (fonte: Piano di tutela delle acque – stato di fatto)

Nello stato di fatto viene definita tutta una serie di aspetti relativi allo stato delle acque nel Veneto, in funzione delle pressioni esistenti, dei fenomeni presenti e delle condizioni mitigative attuate e attuabili. L'area di Brondolo fa parte del bacino scolante in Laguna di Venezia e rientra pertanto nelle condizioni specifiche del Piano direttore 2000 (D.C.R. n° 23 del 27 Maggio 2003) per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico sversante nella Laguna di Venezia.

Le proposte del piano, in linea con gli obiettivi delineati e con un sistema di gestione territoriale che tenga conto del valore del ciclo dell'acqua fa riferimento all'identificazione di aree vulnerabili (per comuni) in virtù di particolari elementi dannosi per il sistema delle acque.

Si riassume l'elenco nella seguente tabella dove si indica anche le caratteristiche per il comune di Chioggia:

Tabella n° 1 - Sintesi delle fonti di vulnerabilità delle aree per comune nel Piano di tutela delle acque (fonte: Pizzato - Rampado elaborazione su Piano di tutela delle acque, 2006)

Criteri di vulnerabilità	In Chioggia
nitriti di origine agricola	NO
prodotti fitosanitari	NO
desertificazione	NO
carenza di risorse idriche	NO
Salinizzazione della costa	SI
Erosione costiera	SI
Incendi boschivi	NO
Tutela quantitativa degli acquiferi	NO

Le condizioni di vulnerabilità relative all'area comunale di Chioggia risultano per lo più dovute ai processi di erosione costiera e all'intrusione salina, mentre per il resto non vengono evidenziate particolari problematiche.

Nelle linee guida operative della proposta di piano vengono date una serie di indicazioni anche specifiche per l'utilizzo, il riuso delle acque, nonché misure specifiche per le acque di balneazione, le acque sotterranee, gli scarichi, con indicazioni mirate per i singoli bacini.

5.1.6.5 IL PIANO PER LA GESTIONE DELLE RISORSE ALIEUTICHE DELLE LAGUNE DELLA PROVINCIA DI VENEZIA

Il Piano approvato con delibera del Consiglio Provinciale di Venezia n° 2009/10 del 22/01/2009 rappresenta l'aggiornamento del precedente strumento pianificatorio di settore introdotto dal Regolamento provinciale sulla pesca nel 1999. Il piano è frutto di un accurato lavoro tecnico e concertato con le categorie interessate, e riprende la strategia complessiva disegnata da quello del 1999 per far fronte all'emergenza della raccolta indiscriminata delle vongole filippine, confermando la trasformazione graduale verso l'attività di allevamento in forme controllate ed in aree ben definite e aggiornandone le linee operative alla luce dei cambiamenti degli ultimi anni e dell'azione condotta dalla società G.R.A.L., ente terzo al quale si è affidata l'attuazione di tali linee operative in un'ottica di unitarietà. Rilevante è l'attenzione che il nuovo Piano dedica alla pesca professionale realizzata con metodi tradizionali e alla vallicoltura, prevedendo misure gestionali di sostegno alla pesca tradizionale nonché progetti formativi per gli operatori, incentrati non tanto sulla conoscenza dell'ambiente lagunare e dei cicli biologici delle specie ittiche, quanto piuttosto sull'organizzazione delle attività, la commercializzazione dei prodotti e l'individuazione di efficaci strategie imprenditoriali anche in forme collettive.

Il Piano per la Gestione delle Risorse Alieutiche affronta anche il rapporto tra pesca professionale tradizionale e dilettantistico-sportiva, per evitare che l'attività sportiva diventi impattante sulla risorsa ittica lagunare e costituisca un elemento di concorrenzialità con la categoria dei pescatori professionisti. Per scongiurare tale eventualità, fin dal Regolamento provinciale del 1999 è stata introdotta una netta distinzione tra strumenti di pesca impiegabili dai pescatori professionisti e strumenti di pesca utilizzabili dalla generalità dei pescatori dilettantistico-sportivi.

Il Piano analizza i punti di forza e i punti di debolezza della pesca professionale tradizionale, individua diverse misure gestionali per cercare di invertire le tendenze evolutive registrate negli ultimi decenni e per garantire il mantenimento e lo sviluppo in chiave moderna di attività imprenditoriali tradizionali la cui importanza sociale, culturale ed ambientale va ben al di là delle risorse economiche prodotte.

Il pieno riconoscimento dell'obiettivo dipende anche da dinamiche complessive più generali, dai rapporti tra i vari settori della pesca professionale alla gestione e conservazione dell'ecosistema lagunare, che richiedono l'elaborazione di una strategia sinergica comune tra i diversi soggetti che hanno competenza nel settore della pesca e nella pianificazione e gestione delle aree lagunari e della fascia costiera veneziana.

Rispetto all'area di studio il Piano è "marginale" ponendosi l'intervento al di fuori dell'ambito lagunare vero e proprio. Tuttavia le connessioni evidenziate nel Quadro di riferimento territoriale, ed approfondite nel Quadro di riferimento ambientale, inducono una particolare attenzione ai contenuti di suddetto piano che saranno presi in considerazione nel presente Studio.

5.1.6.6 IL PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA COMUNALE

Il Comune di Chioggia in ordine ai principi di tutela dall'inquinamento acustico degli ambienti abitativi e dell'ambiente esterno ha approvato nel 2002 il Piano di zonizzazione acustica, attraverso il quale, si è proceduto alla suddivisione del territorio in sei classi, o zone, corrispondenti a quelle previste dalla Tab. A dell'allegato al DPCM 14/11/1997 "Valori Limite delle sorgenti sonore". Oltre alle classi in questione sono state definite le fasce di pertinenza di infrastrutture stradali e ferroviarie e quanto previsto dalla L.R. 10 maggio 1999, n. 21.

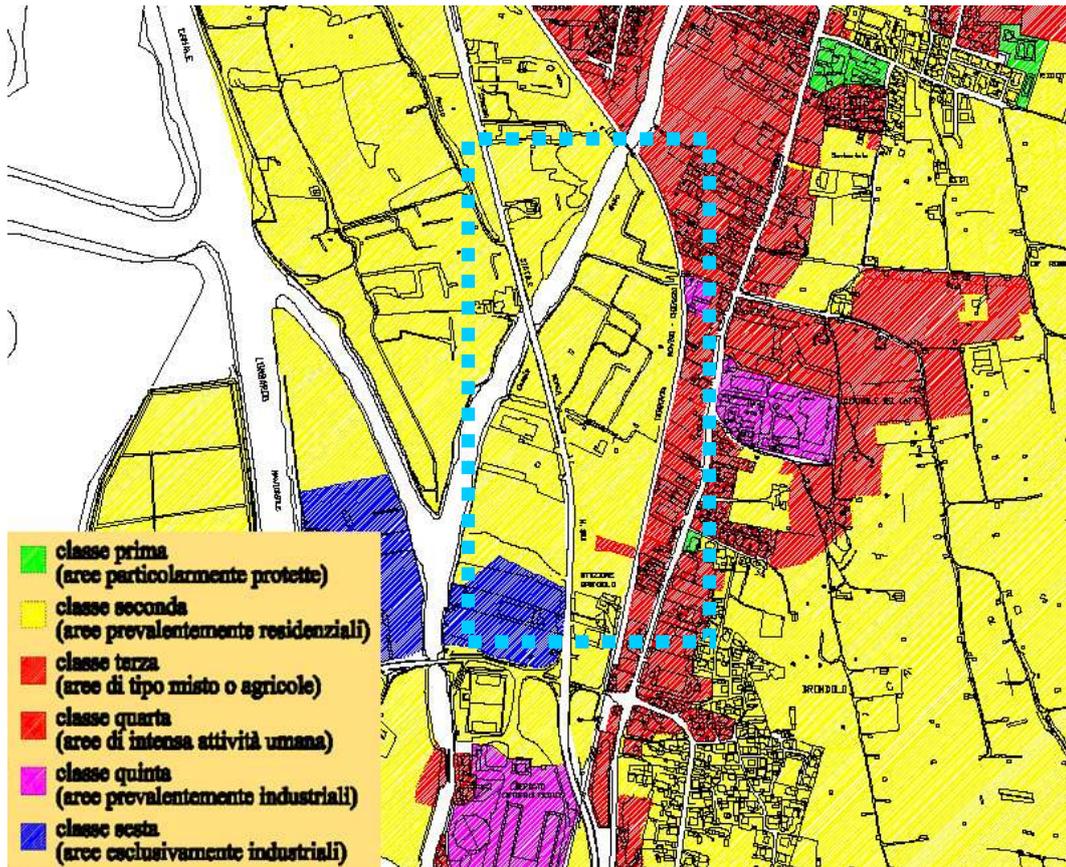


Immagine n° 29 - Estratto del Piano di zonizzazione Acustica (fonte: comune di Chioggia)

Le norme che governano le trasformazioni urbanistiche ed edilizie, nonché degli usi del patrimonio edilizio del Comune di Chioggia, concorrono a garantire il rispetto dei livelli massimi di esposizione al rumore previsti dal Piano di classificazione acustica del territorio comunale di Chioggia. (art.1 comma 3 delle disposizioni per la tutela dall'inquinamento acustico). Si rinvia alla parte relativa alla valutazione del clima acustico per maggiori dettagli sulla coerenza del progetto con le valutazioni in termini normativi degli impatti esistenti e previsti.

L'area oggetto di studio, come si può vedere **è inserita nella classe di zonizzazione acustica classe II, aree prevalentemente residenziali.**

5.1.7 QUADRO PROGRAMMATICO – COERENZA INTERVENTO

Alla luce dello stato della programmazione evidenziato, si rilevano le seguenti motivazioni del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori in cui è inquadrabile il progetto stesso:

- la strategia locale evidenziata in particolar modo attraverso le azioni del Patto Territoriale, **ha messo in luce la necessità di attuare interventi di riordino e di riqualificazione.** L'intervento previsto dal Parco Commerciale di Brondolo rappresenta un punto di partenza per raggiungere questo obiettivo. (punto 4 degli obiettivi del Patto territoriale);

- Il progetto assume le indicazioni massimali previste a livello d'area vasta (livello regionale e provinciale) e le scelte locali, garantendo allo spazio commerciale un'adeguata accessibilità ed una collocazione funzionale all'interno del contesto infrastrutturale locale e regionale;
- l'area non presenta particolari condizioni in termini di vincoli; pareri ed autorizzazioni sia per il progetto approvato che per la variante sono già stati acquisiti come da documentazione allegata al presente SIA;
- gli obiettivi di sicurezza per la natura e le persone, evidenziata in particolar modo dai piani di settore considerati permettono di cogliere anche la garanzia progettuale di assimilazione degli stessi, in linea con i criteri normativi esistenti per i singoli temi (acqua, aria, acustica,...);
- la realizzazione dell'impianto carburanti è in linea con le indicazioni fornite dalla normativa urbanistica vigente.

PARTE TERZA

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

6 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il quadro di riferimento progettuale è volto a dare una caratterizzazione specifica degli elementi facenti parte del progetto consistente nella fattispecie nella realizzazione di un parco commerciale in località Brondolo di Chioggia.

Come già citato si ricorda come l'attuale intervento rappresenti una **Variante che si innesta su di un progetto già autorizzato sia dal punto di vista edilizio (PDC 200/2009) che ambientale (Decreto 14750/2007)**. I parametri di riferimento per la valutazione degli interventi tengono conto dei seguenti aspetti:

- l'ipotesi progettuale \emptyset , essendo i lavori di urbanizzazione del Parco commerciale già iniziati e praticamente conclusi ed essendo prossimo l'inizio della realizzazione dei fabbricati, sarà fatta coincidere con la non realizzazione dell'opera limitatamente alle opere previste nell'ex ambito D2.2/5 ovvero parcheggio multipiano e impianto carburanti (ipotesi limite perché, come già evidenziato, le opere legate al Parco commerciale sono già iniziate e a prescindere dall'esito di questa procedura potranno essere realizzate coerentemente con quanto già autorizzato);
- l'ipotesi progettuale tiene già conto di quanto prescritto dai vari enti contingentemente al rilascio di permesso a costruire, ovvero:
 - Parere preventivo favorevole con prescrizioni del comando provinciale dei V.V.F.F. n.25342 del 08/11/2004;
 - Parere favorevole con prescrizioni del Consorzio di Bonifica Bacchiglione Brenta n.3295 del 24/03/2005;
 - Parere A.N.A.S. favorevole con prescrizioni n.14210 del 27/09/2005;
 - Nulla osta dell'agenzia del demanio n. 17691/05 del 07/10/2005;
 - Approvazione schema rete acquedottistica e fognaria ASP Spa prot. n° 9408 del 19/09/2006;
 - Parere favorevole dell'AULSS n. 14 n. 3311-06 del 02/10/2006;
 - Concessione idraulica del Genio Civile – Regione veneto del 02/11/2010;
 - Parere favorevole dell'AULSS n. 14 n. 4751 del 12/03/2013;
 - Parere favorevole con prescrizioni del comando provinciale dei V.V.F.F. n. 0010862 del 09/05/2013.

Sulla base di tali premesse, la descrizione progettuale sarà suddivisa in tre distinte sezioni:

1. Inserimento territoriale del progetto, con valutazioni valide sia per l'autorizzato che per la variante;
2. definizione progettuale del progetto autorizzato, con descrizioni progettuali specifiche;
3. variante urbanistica-edilizia al permesso di costruire, con descrizioni progettuali;

6.1 INSERIMENTO NEL TERRITORIO

In via preliminare è stata fatta una valutazione dei potenziali delle medie strutture di vendita non food insediabili all'interno del parco commerciale. Lo studio si è proposto di verificare la fattibilità, in termini economici e competitivi, delle strutture di vendita specializzate non alimentari previste all'interno del parco commerciale di Chioggia in Provincia di Venezia.

Lo studio ha prefigurato due diversi scenari: il primo più in linea con le attuali caratteristiche del progetto, prevede la presenza di sole medie strutture di vendita specializzate, il secondo ipotizza invece di dedicare una parte della superficie di vendita disponibile a esercizi di piccole dimensioni che integrino l'offerta delle medie superfici.

Per quanto concerne, in particolare le medie strutture di vendita non alimentare, l'analisi si è concentrata sui comparti merceologici che hanno visto in questi anni lo sviluppo di medie e grandi strutture di superfici specializzate, all'interno di centri e parchi commerciali, ovvero: abbigliamento, calzature, sport, arredamento e articoli per la casa, bricolage, elettronica di consumo, beni per la persona.

La metodologia adottata nel processo di verifica ha comportato:

1. la stima dei residenti del bacino commerciale;
2. la rilevazione della rete al dettaglio del bacino commerciale;
3. la stima del fatturato realizzato dalle diverse formule distributive con consumatori residenti nel bacino commerciale;
4. la stima del fatturato potenzialmente realizzabile nei nuovi punti vendita a regime nel parco commerciale.

Il bacino di attrazione del parco commerciale di Chioggia è stato definito in funzione sia dei tempi di percorrenza (espressi in termini di minuti auto), sia dalla presenza di centri/parchi commerciali localizzati nelle aree adiacenti al comune di Chioggia. Il bacino è stato delimitato considerando tempi di percorrenza fino a 30 minuti auto. Inoltre, sulla base di uno specifico modello gravitazionale, è stata confrontata la capacità di attrazione del nuovo insediamento con quella dei poli commerciali già esistenti.

Nel calcolo della popolazione sono stati inclusi sia i residenti, sia i turisti opportunamente trasformati in equivalenti residenti.

Tutti i comparti merceologici esaminati, in maniera più o meno marcata, hanno evidenziato delle redditività, per le singole superfici di vendita programmate, al di sopra della media, sia nella soluzione di sole medie strutture di vendita, sia nel caso di compresenza di medie e piccole strutture di vendita.

Il parco commerciale di Chioggia è in grado di esercitare la propria capacità di attrazione su un bacino che si estende fino a 30 minuti auto dal polo stesso, per una popolazione complessiva di circa 108.000 abitanti.

Dal punto di vista della competitività, ad eccezione del comparto arredamento-articoli per la casa, nell'area considerata, il commercio di piccole dimensioni veicola una quota

consistente dei consumi in virtù della modesta presenza di format di medie e grandi dimensioni. A conferma di ciò, nei diversi comparti si rilevano fenomeni di evasione dei consumi: i residenti del bacino commerciale si rivolgono, per parte dei propri acquisti, a poli di offerta esterni allo stesso. Si tratta pertanto di un contesto competitivo favorevole. Un secondo elemento positivo è rappresentato dalla location decisamente strategica: il parco commerciale di Chioggia sorgerà su una primaria direttrice di traffico, la strada statale Romea 309, a breve distanza dal centro abitato di Chioggia.

Per quanto concerne le nuove opere si è ipotizzato che sia il parcheggio multipiano che il distributore carburanti **siano frequentati prevalentemente dagli stessi utenti del parco commerciale**; una quota aggiuntiva di traffico attratto è stata comunque stimata nel nuovo studio sul traffico ed è quantificabile in circa 1/3 del traffico aggiuntivo attratto dall'impianto carburanti. Per l'approfondimento si rinvia alla sezione dedicata ed allo Studio di impatto sulla viabilità 2013.

6.2 DESCRIZIONE DEL SITO

L'area interessata dall'intervento ha conformazione pianeggiante, anche se presenta alcune zone parzialmente imbonite, è delimitata a est dalla ferrovia Chioggia-Rovigo a ovest dalla Strada Statale n. 309 Romea oggetto di interventi di adeguamento, a nord con terreni incolti e a sud con terreni incolti e piccoli insediamenti residenziali e di servizio.

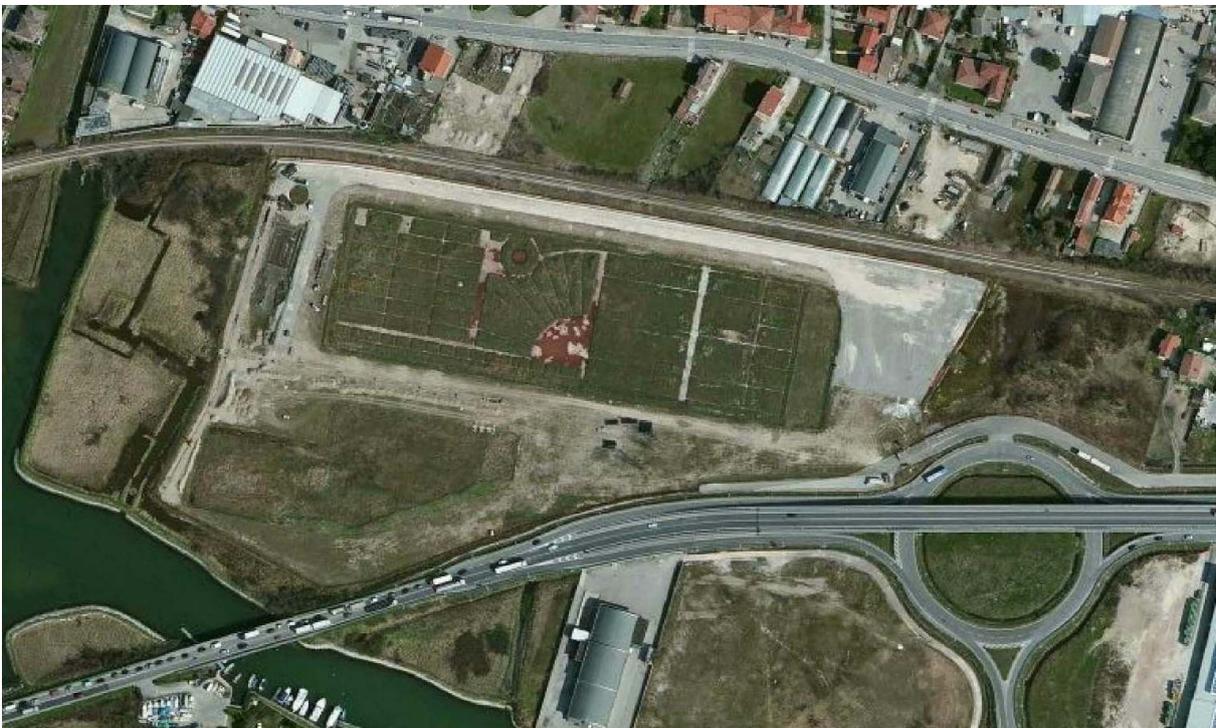


Immagine n° 30 – Ortofotopiano: in evidenza le opere di urbanizzazione relative all'ambito del Parco commerciale già realizzate

6.3 DEFINIZIONE URBANISTICO - AMMINISTRATIVA

Sulla base di tali analisi e della strumentazione urbanistica vigente è stato redatto un progetto le cui caratteristiche saranno illustrate nel proseguo della relazione ed è stato rilasciato un primo Permesso di costruire in data 01.12.2005 165 ed un secondo – PdC 200/2009 - che prevede la costruzione di medie strutture di vendita in due distinti blocchi, organizzate attorno ad un asse viabilistico principale con orientamento nord-sud.

L'area presa in esame, posta ad est della SS n. 309 Romea in prossimità dello svincolo di recente realizzazione, era quella individuata con le sigle D3P/8 e D2.2/5 oggi riunite in un unico ambito, nella quale sono consentiti interventi a carattere artigianale industriale e commerciale.

La definizione progettuale dell'intervento è stata condizionata dalle caratteristiche fisiche del sito, dalla presenza della rete ferroviaria sul confine est e dalla modifica dell'assetto viario esistente con la realizzazione di un incrocio a livelli sfalsati in corrispondenza dell'innesto della S.P. n. 7 con la S.S. n.309 Romea.

Dopo aver presentato un primo progetto, non soggetto a procedura di VIA, sulla base di nuove istanze emerse dal territorio, è nata l'esigenza di rielaborare il progetto in base ad un nuovo scenario: **tale progetto è stato pertanto sottoposto a procedura di VIA nel 2006** con la redazione dello SIA06. Successivamente l'ambito è stato **modificato inglobando l'ex ambito D2.2/5** con l'inserimento di un garage multipiano e un impianto carburanti rendendo necessario l'avvio di una nuova procedura di VIA.

6.4 PROGETTO AUTORIZZATO

Il progetto prevede l'inserimento di una grande struttura di vendita alimentare posta sul lato sud del lotto n. 1 per consentire un più agevole accesso alla zona parcheggio, sette medie strutture di vendita, sei esercizi di vicinato e due esercizi per la somministrazione di alimenti attorno ad un asse viabilistico principale con orientamento nord -sud.

E' stato anche possibile prevedere un parcheggio su una piastra posta al piano primo, in quanto sulla base dell'art. 10 comma 7 L.R. n. 15/2004 con delibera n. 8 del C.C, il Comune di Chioggia ha redatto un atto ricognitivo sull'esistenza di aggregazioni commerciali con caratteristiche di parchi commerciali ai sensi del DGR n. 670/05 conferendo a tale intervento la qualifica di parco commerciale.

Con successiva delibera del 19.04.2006 il Consiglio Comunale del Comune di Chioggia ha approvato ai sensi dell'art. 10 della L.R. n. 15/2004 la "Variante al P.R.G. Vigente – Individuazione zona destinata a Parco Commerciale". Detta variante consente, laddove ve ne sia la necessita, per soddisfare il fabbisogno di standard a parcheggio, di aumentare l'indice di copertura sino al 50 % della superficie fondiaria.

Sulla base di questi elementi è stata elaborata la variante al permesso a costruire originario.

Tabella n° 2 - I dati del progetto Autorizzato sono rappresentati nella seguente tabella (confronto dati della scheda norma da P.R.G. e i dati di progetto (reali) fonte: Rampado su base STAP, 2013):

	Dati progetto autorizzato PdC 200/2009
Superficie ambito	75.192,00
Area per imboscamento	7.157,00
Parcheggio pubblico	3.109,00
Verde pubblico	3.666,00
Viabilità	8.837,00
Viabilità privata	2.871,00
Verde compensativo	4.300,00 (fuori ambito)
Lotto n° 1	
Superficie fondiaria	33.136,00
Superficie coperta	13.403,00
Lotto n° 2	
Superficie fondiaria	16.416,00
Superficie coperta	5.309,00
Lotto 3 Parcheggio multipiano + distributore	0,00

NB: nel progetto autorizzato i **4.300 mq di verde compensativo** venivano recuperati fuori ambito; con la nuova soluzione saranno inglobati all'interno del nuovo ambito e più armonicamente distribuiti.

I parametri edilizi fissati nella scheda di attuazione del piano urbanistico, oltre a quelli di zonizzazione elencati nella tabella prevede i seguenti requisiti:

Superficie coperta massima.	50% del lotto fondiario
Altezza massima	ml 10
Solaio intermedio	1/3 della superficie coperta massima
Distanza minima dai confini	ml 6,00
Distanza minima dai fabbricati	ml 10,00
Distanza minima dalle strade	ml 10,00 se non diversamente indicato

Per la creazione delle zone di rimboscamento dovranno essere utilizzate specie tipiche del luogo.

Da una verifica sulla dotazione di standard a parcheggio in riferimento alla nuova superficie di vendita, anche considerando i diversi parametri, tra la media e la grande struttura di vendita, risulta che l'area adibita a parcheggio supera lo standard minimo richiesto di mq 4991. L'inserimento della piastra adibita a parcheggio tra le medie e la grande struttura di vendita ha consentito di dare un'immagine unitaria dell'intero lotto n. 1.

La piastra adibita a parcheggio, viene intesa anche come elemento unificante degli esercizi di vicinato, quasi a costituire una sorta di galleria, all'interno della quale trova posto anche il punto ristoro, evidenziato da una copertura sfalsata non praticabile, che consente di illuminare in maniera indiretta lo spazio sottostante.

Di particolare interesse il percorso parzialmente coperto, che mette in comunicazione le varie strutture di vendita con il parcheggio sopraelevato, e che serve anche come via di fuga.

Il piano primo è connesso con il piano terra anche con ascensori e tappeti mobili, al fine di agevolare il transito dei clienti in entrata ed in uscita. Al piano superiore si accede con gli autoveicoli mediante una rampa a forma circolare a doppia carreggiata posta sul lato est.

Al fine di ridurre l'impatto visivo dell'intero complesso, l'altezza massima del fabbricato destinato a grande struttura di vendita alimentare è stata ridotta a ml 8,00.

La nuova proposta progettuale è conforme alle norme vigenti in materia di dotazioni igienico sanitarie.



Immagine n° 31 - Planimetria generale: stato di fatto degli ambiti di intervento. L'ambito a sud, corrispondente al Parco commerciale, è già completamente infrastrutturato (fonte: STAP, 2013)

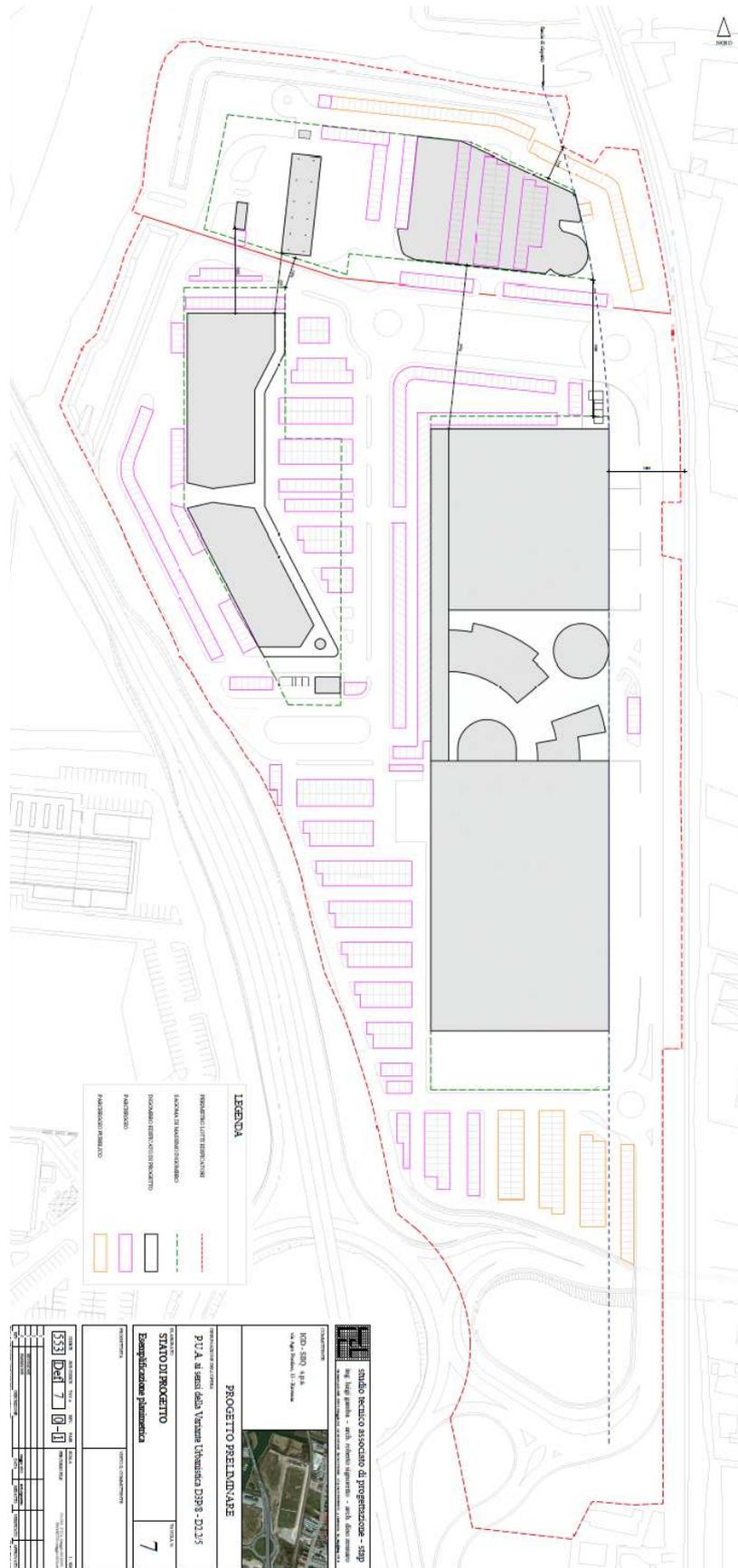


Immagine n° 32 – Progetto: parco commerciale, a sud e parcheggio multipiano e distributore a nord.
(fonte: STAP, 2013)

6.4.1 INFRASTRUTTURE DI PROGETTO

Lo smaltimento delle acque meteoriche e reflue è previsto con reti separate; le prime in accordo con il Consorzio Bacchiglione, organo territorialmente competente, che ha dato parere favorevole al progetto, prevede lo smaltimento delle acque piovane in fosso consortile, previa interposizione di un bacino di laminazione a temporanea sommersione, al fine di consentire un flusso regolare nel corpo ricevente. Il dimensionamento della rete di deflusso delle acque meteoriche è stato redatto sulla base delle indicazioni e dei coefficienti forniti dal medesimo Consorzio.

Le **acque reflue, come da prescrizione ASP**, saranno convogliate nella rete comunale in Via Padre Emilio Venturini, attraverso un sistema di pompe di sollevamento.

Le indagini geognostiche eseguite, consentono di ipotizzare che i nuovi fabbricati poggeranno su una struttura di fondazione del tipo a plinti, collegati tra di loro da travi di adeguate dimensioni.

Come previsto dalla normativa vigente in materia di insediamento di nuove medie strutture di vendita, per il progetto autorizzato è stato redatto in collaborazione con l'Università di Padova **uno studio di impatto sulla viabilità**. (vedi studi allegati). L'obiettivo primario dello studio redatto in occasione dello SIA06 riguardava la valutazione degli effetti prodotti sul sistema viario dalla realizzazione dell'insediamento commerciale.

La prima parte dello studio rappresenta la situazione della viabilità e l'assetto dei volumi di traffico con riferimenti temporali significativi per l'analisi funzionale dell'intervento. In particolare, si sono considerate le giornate di venerdì e sabato nel periodo ordinario e nel periodo indotto dalla nuova zona commerciale. Infine, nella terza parte, si presentano gli elementi più significativi per la valutazione funzionale della viabilità, nello scenario con intervento attuato.

I risultati della simulazione evidenziano che il sistema viario previsto, durante il periodo ordinario al di fuori delle punte di traffico estivo, lavora ampiamente entro i margini di capacità anche durante le ore di punta. Solo nel periodo estivo, durante le ore di punta serali di venerdì, i valori di traffico sono prossimi ai livelli di capacità della rete valutati con criteri cautelativi.

Come meglio approfondito nella sezione dedicata si anticipa qui come a fronte di valori massimi di traffico sulla SS309 negli anni 2004-2006, **si sia successivamente registrata una lenta ma progressiva diminuzione fino al 2009**, ultimo anno di pubblicazione dei dati. L'attendibilità dei valori rilevati è sicuramente elevata in quanto sono disponibili praticamente tutte le giornate dei mesi nei quali è stato effettuato il confronto. La tendenza alla diminuzione dei flussi, maggiormente evidente nel 2009, anno di inizio dell'attuale congiuntura economica, lascia presagire che i volumi, se non ulteriormente diminuiti, almeno non siano aumentati negli ultimi anni. In ultima analisi si ricava per le giornate feriali un sostanziale mantenimento dei flussi tra il 2004 e il 2009, con leggere oscillazioni nei diversi anni, mentre per il sabato e in

misura ancora più rilevante nei giorni festivi, **si nota una progressiva diminuzione dei valori di traffico (-20% per le domeniche tra il 2005 e il 2009).**

Per l'analisi dettagliata si fa riferimento allo studio prodotto così come integrato con le ultime soluzioni progettuali.

6.4.2 STANDARD STRUTTURE COMMERCIALI

La verifica degli standard a parcheggio previsti dalla normativa regionale vigente in materia di strutture commerciali, ha evidenziato che a fronte di una dotazione minima di mq 22.364, vi sono a disposizione complessivamente mq 28.352, il rapporto minimo di dotazione di parcheggi, come risulta dalla relazione, è soddisfatto anche se si considera ogni singola unità commerciale come richiede la normativa vigente.

6.4.3 CARATTERI FIGURATIVI E COSTRUTTIVI

La scelta progettuale è stata quella di creare dei volumi improntati alla massima linearità, tenendo conto del contesto edilizio in cui si inseriscono, ma soprattutto per marcare la diversa destinazione funzionale dei singoli fabbricati.

I fabbricati presentano una struttura compatta, disposta su un piano fuori terra, caratterizzati da una copertura piana. Sulla copertura sono stati inseriti degli elementi in materiale trasparente che serve ad assicurare la necessaria superficie illuminante ed una adeguata aerazione.

In risalto nei prospetti: pareti con finitura esterna in mattoni faccia a vista, pannelli in lega di alluminio con anima di polietilene, pannelli di schermatura in lamiera forata, teli o rete metallica e funi con telaio di supporto in alluminio, frangisole a schermo fisso e/o pala orientabile in alluminio strutture a traliccio in acciaio inox; tali elementi assemblati connotano in maniera puntuale ed innovativa la destinazione commerciale dei fabbricati.

La tecnologia costruttiva progettata prevede strutture portanti e pannelli di tamponamento prefabbricati, adeguatamente coibentati termicamente nel rispetto delle normative vigenti in materia di contenimento energetico.

I serramenti esterni, ove previsti, saranno in alluminio anodizzato elettrocolorato, con vetro camera di adeguate dimensioni, in ottemperanza alle norme vigenti in materia di contenimento energetico e di sicurezza sui luoghi aperti al pubblico.

Le partizioni interne, fatti salvi eventuali setti portanti o di compartimentazione antincendio che potranno essere costruiti in muratura di conglomerato alleggerito, saranno realizzate con tramezzi in cartongesso.

Le pavimentazioni saranno, in genere, realizzate con materiale ceramico e, nell'ambito di ciascuna singola unità, saranno possibili personalizzazioni in relazione alle singole esigenze dei vari gestori.

Bagni e servizi igienici saranno pavimentati e rivestiti, sino all'altezza prescritta dalle normative igienico sanitarie, con materiale ceramico.

La serramentistica interna sarà generalmente realizzata con manufatti rivestiti in laminato plastico antigraffio ed antincendio, ove ritenuto necessario potranno essere impiegati serramenti in metallo preverniciato.

Il sistema di copertura, sarà generalmente costituito da elementi prefabbricati con sovrastante insieme pluristrato di guaine a tenuta all'acqua, strato isolante di opportuno spessore e idoneo materiale isolante.

La pavimentazione esterna dei percorsi e delle aree pedonali, saranno generalmente costituite da pavimentazione con massetti autobloccanti di calcestruzzo, fatte salve le aree di sosta degli autoveicoli che saranno finite con pavimentazione in grigliato inerbato, in modo da favorire la permeazione delle acque meteoriche come prescritto dal Consorzio Bacchiglione (ex Bacchiglione-Brenta).

6.4.4 DOTAZIONI IGIENICO SANITARIE

Il progetto autorizzato ha ottenuto il nulla osta igienico sanitario ed è stato redatto in conformità alla normativa vigente in materia di immobili destinati ad attività commerciali. Tale parere ha prescritto la realizzazione di un locale adibito ad infermeria che è stato localizzato all'interno del lotto n.1 lotto sud.

E' stata eseguita la verifica dei rapporti illuminanti naturali; le singole unità saranno integrate da illuminazione artificiale localizzata secondo i valori di illuminazione media orizzontale specifici per locali di lavoro di cui al punto 3.1 della C.R.V. 13/97.

Per quanto riguarda le modalità di aerazione dei locali, pur prevedendo la possibilità di ricorrere a serramenti sia verticali che orizzontali apribili, è prevista l'installazione di opportuni impianti di condizionamento. Tale impianto avrà le caratteristiche e le prestazioni conformi a quanto prescritto dal punto 9.9 della citata C.R.V. n. 13/97. In ogni caso, la superficie finestrata apribile assicura una superficie di aerazione dotata di serramenti apribili automaticamente non inferiore a 1/100 della superficie di pavimento dei locali.

Per quanto attiene a specifici locali di lavoro in cui è prevista la manipolazione o vendita di alimenti, verrà in seguito inoltrata opportuna richiesta di autorizzazione.

Per quanto riguarda la dotazione di servizi igienici, il dimensionamento è stato effettuato, sempre con riferimento alle prescrizioni della C.V.R. n. 13/97, considerando le intere superfici del complesso. Il limite minimo prescritto è stato ampiamente soddisfatto in fase di progettazione.

6.4.5 DESCRIZIONE RETI TECNOLOGICHE

In generale, ove possibile, il sistema relativo agli impianti meccanici sarà realizzato secondo una tipologia che possa consentire la più ampia flessibilità d'uso, ovvero, ricorrendo prevalentemente all'installazione di unità decentrate. In questo modo, si potranno ridurre gli effetti impattanti determinati da una struttura di tipo centralizzato. Le alimentazioni energetiche saranno assicurate mediante gas di rete. Saranno comunque particolarmente

curati gli aspetti connessi alla prestazioni passive del sistema edilizio, ricorrendo eventualmente ad opportuni provvedimenti di extraisolamento, anche in misura maggiore rispetto al minimo prescritto dalla norma, onde ridurre complessivamente le emissioni atmosferiche generate dai consumi energetici.

Per quanto attiene l'approvvigionamento di energia elettrica, è prevista la realizzazione di più cabine di trasformazione collegate ad anello, ove far arrivare una cavo di media, sufficiente a fornire energia elettrica a tutte le utenze previste; dalla medesima cabina sarà possibile alimentare l'illuminazione pubblica.

Gli impianti elettrici saranno realizzati nel rispetto dei criteri generali di sicurezza, flessibilità, agevole manutenzione e risparmio energetico. Compatibilmente con le risorse economiche messe a disposizione dalla normativa vigente in materia, è prevista l'installazione di pannelli fotovoltaici sulla copertura dei singoli fabbricati per coprire il fabbisogno energetico per una quota che si stima tra il 10 ed il 20% del fabbisogno complessivo, da definire in fase di progettazione esecutiva.

Particolare cura sarà riservata alla realizzazione degli impianti di illuminazione, questi saranno realizzati con apparecchi per illuminazione ottenuti mediante sorgenti di scarica ad alto indice di resa cromatica.

Oltre alla realizzazione degli impianti di illuminazione e forza motrice, si prevede la realizzazione degli impianti speciali quali: telefonia, trasmissione dati, rilevazione incendi, antintrusione, video sorveglianza, diffusione sonora, segnalazione.

L'approvvigionamento di acqua potabile e l'alimentazione dell'eventuale rete antincendio saranno assicurate da un collegamento con la rete esistente posta sul lato sud dell'intervento.

Per la rete telefonica è stato ipotizzato un tracciato che dovrà essere verificato con il gestore del servizio in fase esecutiva.

6.4.6 RISPETTO DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI BARRIERE ARCHITETTONICHE

In riferimento alla Legge n.13 del 09.01.1989 recante "Disposizioni per favorire il superamento delle barriere architettoniche degli edifici privati e di uso pubblico" e il D.M. N. 236 del 14.06.1990, si evidenziano di seguito le soluzioni progettuali e gli accorgimenti tecnici da adottare per garantire il soddisfacimento delle prescrizioni relative alla accessibilità, visitabilità e adattabilità dell'area di intervento. Tali soluzioni, che tengono conto di tutti quei requisiti e criteri di misurazione fissati dal D.M. riferiti agli spazi fondamentali necessari al movimento di una sedia a ruote e ai principali dati antropometrici, saranno da applicare nel loro insieme nella realizzazione degli edifici commerciali, nella realizzazione degli spazi esterni, degli spazi comuni collegati. La relazione si articola sui seguenti punti:

- Spazi esterni;
- Segnaletica;
- Elementi di collegamento orizzontale;

- Servizi;
- Impianti;
- Altri elementi;

6.4.7 CARATTERISTICHE GENERALI DELL'AREA INTERVENTO

Il piano di intervento stabilisce la suddivisione dell' area in due lotti. I singoli lotti sono collegati fra di loro e con le aree a servizio (parcheggio, verde per rimboschimento) attraverso strade di accesso e distribuzione.

6.4.8 SPAZI ESTERNI

Dalle strade di accesso e distribuzione è possibile raggiungere tutti gli spazi esterni.

Questi sono collegati agli accessi agli edifici con rampe e percorsi piani, con caratteristiche tali da consentire la mobilità delle persone con ridotte e impedito capacità motorie e da assicurare loro l'utilizzabilità diretta delle attrezzature dei parcheggi e dei servizi posti all'esterno.

Tali percorsi, con larghezza minima di cm 90, saranno brevi, con andamento regolare senza strozzature, possibilmente riparati dagli agenti atmosferici e con spazi di dimensioni tali da consentire l'inversione di marcia conformemente alle varie rotazioni possibili, posti ad intervalli di m 10. Le tabelle segnaletiche saranno poste ad almeno m 2,10 dal piano di calpestio.

La pavimentazione sarà realizzata con materiali antisdrucchiolo e con giunture non superiori a mm 5, senza risalti o gibbosità che comunque non supereranno i mm 2.

Eventuali grigliati utilizzati nei calpestii saranno realizzati con elementi paralleli in ferro posti ortogonalmente al senso di marcia del percorso.

Nei percorsi pedonali adiacenti a zone non pavimentate, saranno previsti dei cigli non più bassi di cm 10 con varchi di passaggio posti alla distanza di m 10 uno dall'altro. Le variazioni di livello dei percorsi pedonali saranno limitate ai soli raccordi tra il percorso pedonale e la sede stradale con pendenze comprese tra il 5% ed il 15% per un dislivello non superiore ai cm 15.

Nelle aree a parcheggio sono previsti dei posti macchina riservati alle persone disabili nella misura di uno ogni 50 o frazione di 50 con larghezza non inferiore a ml 3,20. Tali posti macchina saranno evidenziati con appositi segnali possibilmente in aderenza ai percorsi pedonali accessibili e nelle vicinanze dell'accesso agli edifici e alle attrezzature.

6.4.9 SEGNALETICA

Nelle unità immobiliari e negli spazi esterni saranno installati, in modo ben visibile, cartelli indicatori per l'orientamento e la fruizione degli spazi costruiti e per fornire una adeguata informazione sull' esistenza degli accorgimenti previsti per l'accessibilità di persone con impedito o ridotte capacità motorie. In tal caso i cartelli indicatori riporteranno il simbolo internazionale di accessibilità (art. 2 D.P.R. 27.04.1978 n. 384).

In particolare saranno ben indicati i percorsi accessibili, le targhe e i contrassegni di tutte le unità immobiliari con particolare attenzione alla loro dimensione, ai colori e alla loro illuminazione.

Adeguati cartelli indicatori saranno predisposti per segnalare le principali attività svolte nei vari edifici e i rispettivi percorsi necessari per raggiungerli.

Per i non vedenti saranno collocati apparecchi fonici e tabelle con scritte Braille.

Tutte le situazioni di pericolo saranno avvertibili con segnalazioni sia acustiche che visive.

6.4.10 ELEMENTI DI COLLEGAMENTO ORIZZONTALE

Porte:

La luce netta delle porte di accesso di ogni edificio e di ogni unità immobiliare sarà almeno di cm 80 mentre quelle delle altre porte sarà almeno di cm 75.

Il vano della porta e gli spazi antistanti e retrostanti sono complanari con dimensioni e tipo di apertura riferite e verificate secondo le manovre da effettuare con sedia a ruote. Le porte saranno dotate di maniglie del tipo a leva opportunamente curvate ed arrotondate e saranno poste ad un'altezza di cm 90. Gli eventuali vetri saranno di sicurezza e posti ad una altezza almeno di cm 40 dal piano di calpestio.

Non sono previste porte girevoli mentre eventuali porte a ritorno saranno a ritorno ritardato.

Gli accessi principali agli edifici sono protetti dagli agenti atmosferici da un porticato.

Percorsi orizzontali e corridoi:

Tutti i percorsi presentano un andamento regolare senza cambiamento di livello superiori ai cm 2,5. La larghezza minima dei singoli percorsi esistenti è di cm 100 con slarghi di cm 150X150 per consentire alla sedia a ruote di girare o cambiare direzione.

In corrispondenza ad ogni percorso verticale (scala e/o ascensore) è prevista una piattaforma di distribuzione di cm 150X150 dalla quale è possibile accedere ai vari ambienti.

Pavimenti:

I pavimenti dei percorsi orizzontali comuni saranno anch'essi complanari e con grado antidrucciolo, determinato secondo il metodo B.C.R.A. e per far in modo che i percorsi siano meglio individuati saranno differenziati nei colori e nei materiali.

I grigliati dei calpestii devono avere maglie con vuoti tali da non costituire ostacolo ed essere inattraversabili da una sfera di cm 2 di diametro, mentre gli zerbini saranno incassati.

6.4.11 SERVIZI

Gli spazi per i servizi igienici e cucine sono differenziati a seconda delle varie tipologie presenti e saranno realizzati in modo tale da rispondere adeguatamente ai criteri di accessibilità, visitabilità e adattabilità espressi ed indicati dalla normativa vigente.

A seconda delle tipologie saranno quindi garantite, con opportuni accorgimenti spaziali, le manovre di una sedia a ruote necessarie per l'utilizzazione delle varie apparecchiature sanitarie dei singoli ambienti.

Bagni

In particolare per quanto relativo al vaso e il bidet (preferibilmente del tipo sospeso) avranno caratteristiche tali da permettere uno spazio necessario all'accostamento laterale della sedia a ruote minimo di m 1,00 (asse apparecchio), un'altezza rispetto al piano di calpestio pari a cm 45-50 con il bordo anteriore posto a cm 75-80 dalla parete posteriore.

Il lavabo (del tipo sospeso e senza colonna) sarà posto ad una altezza di cm 80 dal piano di calpestio, dovrà presentare uno spazio necessario allo accostamento frontale minimo di cm 80 misurato dal bordo anteriore dell'apparecchio sanitario.

I bagni saranno dotati inoltre di campanelli di chiamata di emergenza che saranno posti in prossimità del vaso, di rubinetti possibilmente a leva con miscelatori termostatici e porte a scorrere o che aprono comunque verso l'esterno.

6.4.12 IMPIANTI

Gli apparecchi elettrici, i quadri generali, le valvole e i rubinetti di arresto delle varie utenze, i regolatori degli impianti di riscaldamento e di condizionamento, nonché i campanelli devono essere posti ad una altezza compresa tra cm 40 e cm 140.

Gli interruttori saranno posti ad una altezza compresa tra cm 75-140, i campanelli e i pulsanti di comando compresi tra cm 80-140, le prese luce comprese tra i cm 60-110, mentre il telefono verrà posto ad una altezza di cm 120.

6.4.13 ALTRI ELEMENTI

Altri elementi presi in considerazione sono:

Arredi fissi

Questi avranno in generale una disposizione tale da consentire il transito di una persona su una sedia a ruote ed una agevole utilizzabilità di tutte le attrezzature in essi contenute.

Infissi esterni

Avranno le stesse caratteristiche previste per tutte le porte così come già indicato alle precedenti voci relative a porte, meccanismi di apertura e chiusura.

6.4.14 VERIFICA ANTINCENDIO

Il progetto autorizzato ha ottenuto il nulla osta del comando provinciale dei vigili del fuoco di Venezia riferito all'area nel suo insieme ed alle dotazione esterne, definendo posizione delle prese antincendio, dimensioni della vasca di accumulo, tracciato e dimensionamento delle condotte idriche di alimentazione dell'intero sistema.

Dovrà altresì essere acquisito il parere dei Vigili del Fuoco per le singole unità, sulla base del tipo di attività specifiche che in esse saranno svolte.

Il progetto comunque è stato redatto tenendo conto della soglia minima di sicurezza antincendio necessaria.

Le singole unità commerciali sono dotate di uscite di sicurezza autonome e percorsi di distribuzione accessibili al pubblico.

Le strutture saranno dotate di impianto di spegnimento a soffitto collegato ad un impianto di rilevazione incendi. Le singole strutture saranno dotate di impianto di emergenza con segnalazioni centralizzate e videosorvegliate.

6.5 VARIANTE

Con la variante proposta **il progetto autorizzato** ed in precedenza descritto **non subisce significative modifiche per quanto concerne i parametri "fondanti"** ovvero quei valori (materiali impiegati, energia inglobata, traffico indotto, ecc.) che sono stati alla base del primo SIA nel 2006.

Di **fatto l'ambito A, che corrisponde all'ex ambito D3P/8, rimane inalterato** mentre l'ambito B, l'ex ambito D2.2/5, vedrà l'inserimento delle due strutture costituite dal garage multipiano e l'impianto carburanti.

L'amministrazione Comunale con delibera di consiglio n° 31 del 23/04/2013 ha approvato una variante urbanistica al P.R.G. Ai sensi del comma 4 punto A. dell'art. 50 della L.R. n. 61/85 riguardante l'individuazione di un ambito da assoggettare a Piano Urbanistico Attuativo che comprende la zona D3P/8 e la Zona D2.2/5.

Limitatamente all'ambito D3P/8 è stato autorizzato una prima volta con PdC 165/2005 e successiva variante PdC 200/2009 la costruzione di di alcuni immobili ad uso commerciale con relative opere di urbanizzazione. Allo stato attuale **risultano completate tutte le opere di urbanizzazione**, ed il magrone di fondazione del lotto n. 1.



Immagine n° 33 – Ex ambito D3P/8: opere di urbanizzazione completate (fonte: STAP, 2013)



Immagine n° 34 – Ex ambito D3P/8: opere di urbanizzazione completate (fonte: STAP, 2013)



Immagine n° 35 – Ex ambito D3P/8: opere di urbanizzazione completate (fonte: STAP, 2013)



Immagine n° 36 – Ex ambito D3P/8: opere di urbanizzazione completate (fonte: STAP, 2013)

6.5.1 INSERIMENTO NEL TERRITORIO

Il PUA definisce due comparti edificatori contrassegnati dalle lettere A e B. Il comparto A individua l'ambito originale della zona D3P/8 (Patti Territoriali); il comparto B che limita la zona D2.2/5 del P.R.G. Vigente

Per il comparto A rimangono inalterati tutti i parametri urbanistici fissati nella scheda dei Patti Territoriali e ripresi nella variante n. 31/2013; si segnala che è stata presentata una ulteriore variante al PdC n. 200/2009 per adeguare la struttura alle mutate esigenze del mercato in materia di manufatti ad uso commerciale.

Il comparto B, per necessità espresso dalla proprietà nasce con delle destinazioni d'uso precise: sul lato ovest è prevista la realizzazione un distributore di benzina, sulla porzione di area posta sul lato est sarà realizzato un parcheggio disposto su tre piani fuori terra.

All'interno di questo volume sarà valutata la possibilità di inserire una struttura artigianale di supporto alle due precedenti attività.

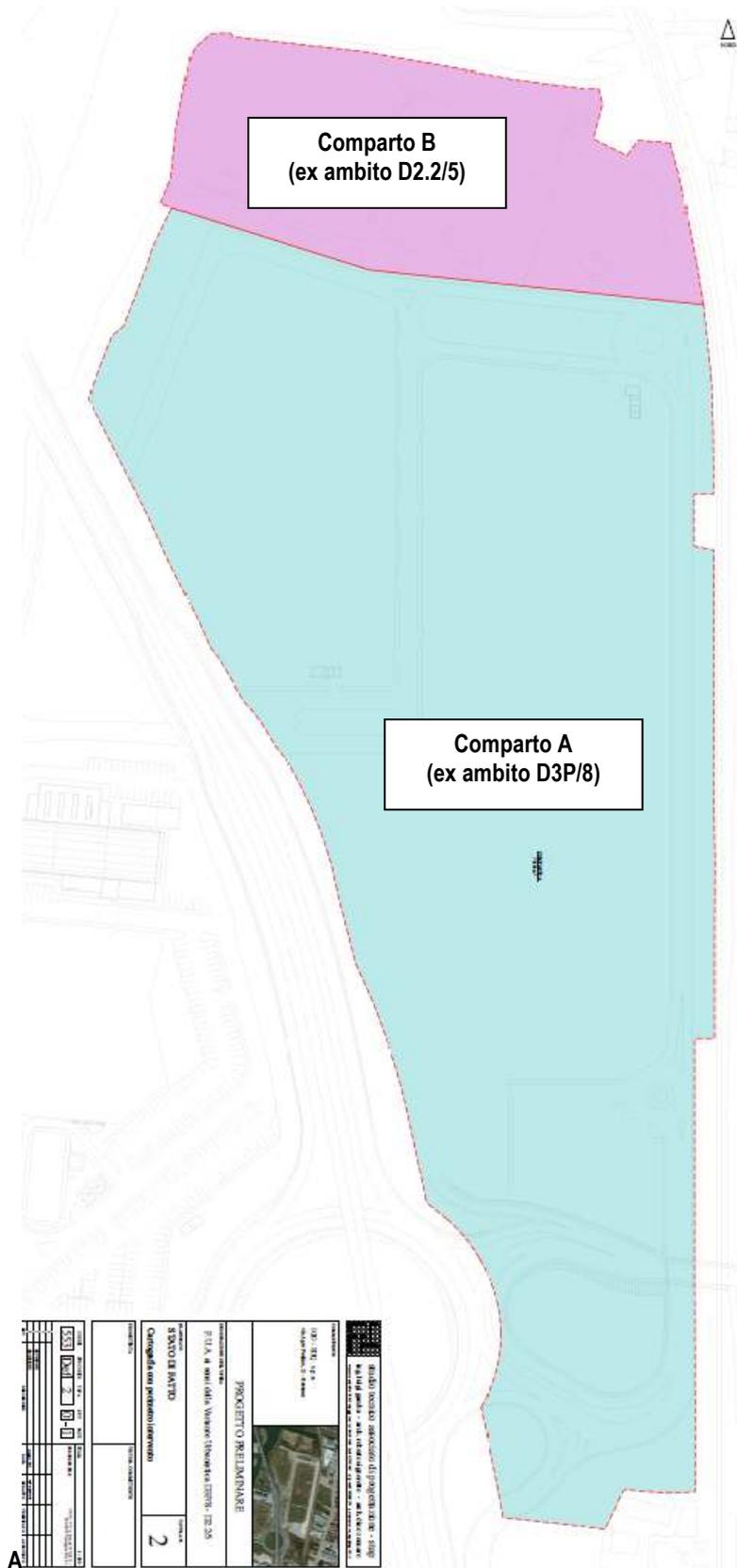


Immagine n° 37 – Individuazione ambiti: in celeste l'ex ambito D3P/8 ora Comparto A; in violetto l'ex ambito D2.2/5 ora Comparto B (fonte: STAP, 2013)

6.5.2 DEFINIZIONE URBANISTICO - AMMINISTRATIVA

Sulla base della strumentazione urbanistica vigente è stato studiato un nuovo progetto che tenga conto dei precedenti PdC 165/2005 e PdC n. 200/2009 e della variante al P.d.C. in itinere che prevede complessivamente la realizzazione di sette medie strutture, una grande struttura di vendita, sei esercizi di vicinato e due esercizi per la somministrazione di alimenti attorno ad un asse viabilistico principale con orientamento nord -sud. **Il tutto come da progetto sottoposto a procedura VIA nel 2006.**

6.5.3 DEFINIZIONE DEL PROGETTO EDILIZIO

Per il comparto A, la configurazione proposta nelle schede di attuazione prevedono di sviluppare la superficie coperta in due distinti lotti, uno più consistente a ridosso dell'asse ferroviario esistente, ed il secondo, più piccolo posto in fregio alla Romea.

Per il lotto n. 1 è stata confermata scelta progettuale definita nel PdC 200/2009 di proporre una configurazione ad un piano fuori terra, anche se la normativa di piano consente di utilizzare per 1/3 della superficie coperta l'inserimento di un doppio piano, utilizzando però la copertura come parcheggio scoperto accessibile da una rampa carrabile posta sul lato est, mentre sul lato ovest è stato realizzato il collegamento pedonale mediante ascensori e tappeti mobili.

Nel lotto n. 2 sono stati eliminate tutte le superfici poste al piano primo, poiché ritenute poco commerciabili, ed è stata ricavata una copertura non carrabile, tali modifiche hanno comportato **una riduzione della superficie coperta** rispetto al progetto rilasciato n. 200/2009.

Per il comparto B, si prevede un parcheggio disposto su tre livelli, ed un distributore di benzina con annessi servizi.

La proposta progettuale prevede una tipologia dei materiali che si accompagni in maniera armonica con il contesto ambientale in cui si inseriscono i fabbricati.

Nella definizione della soluzione si è anche tenuto conto della percezione del nuovo complesso, sia in relazione alla visibilità dello stesso dal nuovo asse viario, sia per l'impatto visuale che si determina nei confronti delle aree circostanti.

La proposta progettuale conferma come quota 0.00 la quota della rotonda in prossimità dell'intervento, sulla base della quale sono già state realizzate le opere di urbanizzazione.

Seguendo le indicazioni della scheda tecnica per l'area, è prevista la realizzazione di spazi a **verde pubblico, verde privato** parcheggio pubblico e parcheggi privati in misura adeguata nel rispetto delle normative vigenti in materia di medie strutture con destinazione commerciale. Allo stato attuale tutte le opere pubbliche sono state realizzate ad esclusione del tappeto d'usura e della segnaletica stradale orizzontale e verticale.

Nella progettazione delle aree esterne e dei parcheggi si è cercato **di adottare le soluzioni più efficaci in relazione alla collocazione delle essenze arboree.**

Si è quindi ricorsi ad un disegno delle aree di sosta veicolare tale da permettere la maggior estensione dimensionale delle aiuole ed il **maggior numero di piantumazioni possibili**; le alberature, infatti, facilitano il trattamento delle polveri, filtrano le emissioni acustiche, consentono, in definitiva, una mitigazione anche visiva degli effetti indotti dall'intervento edificatorio e dalle attività da insediare.

A tale proposito si evidenzia che la scheda di attuazione del piano prevede una **area pari al 9% della superficie di ambito per rimboschimento** che si somma a quella da destinare a verde all'interno degli standard minimi previsti dalla normativa vigente per le aree produttive e commerciali.

In questo contesto si ritiene opportuno rilevare la realizzazione di un invaso a temporanea sommersione che consente un effetto di laminazione delle acque piovane.

Nel **dimensionamento complessivo delle aree verdi** si è tenuto conto anche delle **misure compensative richieste dalla Provincia di Venezia in fase di approvazione del V.I.A.**

Il progetto approvato comprende sia i fabbricati, sia le opere di urbanizzazione primaria, estese a tutto l'ambito, la cui realizzazione è regolamentata da una convenzione stipulata tra il consorzio dei proprietari (oggi IGD) delle aree e l'Amministrazione Comunale.

I dati di progetto e di confronto con quelli del progetto autorizzato sono rappresentati nella seguente tabella allegata all'elaborato grafico di progetto n. 1

I parametri edilizi fissati nella scheda di attuazione del piano urbanistico oltre a quelli di zonizzazione elencati nella tabella prevede i seguenti requisiti:

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------------|
| - Superficie coperta massima | 40%/50% del lotto fondiario |
| - Altezza massima | ml 10 |
| - Solaio intermedio | 1/3 della superficie coperta max |
| - Distanza minima dai confini | ml 6,00 |
| - Distanza minima dai fabbricati | ml 10,00 |
| - Distanza minima dalle strade | ml 10,00 se non diversamente indicato |

Per la creazione delle zone di rimboschimento dovranno essere utilizzate specie tipiche del luogo.

6.5.4 INFRASTRUTTURE DI PROGETTO

Lo smaltimento delle acque meteoriche e reflue **è già stato realizzato con reti separate**; le prime in accordo con il Consorzio Brenta Bacchiglione, organo territorialmente competente, che ha dato parere favorevole al progetto limitatamente al comparto A (per il comparto B in corso l'aggiornamento del parere), prevede lo smaltimento delle acque piovane in fossi consortile previa interposizione di un bacino di laminazione a temporanea sommersione, al fine di consentire un flusso regolare nel corpo ricevente. Il dimensionamento della rete di deflusso delle acque meteoriche è stata redatto sulla base delle indicazioni e dei coefficienti forniti dal medesimo Consorzio.

Le acque reflue, come da prescrizione ASP, saranno convogliate nella rete comunale in Via Padre Emilio Venturini, attraverso **un sistema di pompe di sollevamento già realizzato**.

Le indagini geognostiche eseguite, consentono di ipotizzare che i nuovi fabbricati poggeranno su una struttura di fondazione del tipo a plinti collegati tra di loro da travi di adeguate dimensioni.

Come previsto dalla normativa vigente in materia di insediamento di nuove medie strutture di vendita, è stato redatto in collaborazione con l'Università di Padova uno studio di impatto sulla viabilità. L'obiettivo primario dello studio riguarda la valutazione degli effetti prodotti sul sistema viario dalla realizzazione dell'insediamento commerciale.

La prima parte dello studio rappresenta la situazione della viabilità e l'assetto dei volumi di traffico con riferimenti temporali significativi per l'analisi funzionale dell'intervento. In particolare si sono considerate le giornate di venerdì e sabato nel periodo ordinario e nel periodo indotto dalla nuova zona commerciale. Infine, nella terza parte, si presentano gli elementi più significativi per la valutazione funzionale della viabilità, nello scenario con intervento attuato. I risultati della simulazione evidenziano che il sistema viario previsto, durante il periodo ordinario al di fuori delle punte di traffico estivo, lavora ampiamente entro i margini di capacità anche durante le ore di punta.

Solo nel periodo estivo, durante le ore di punta serali di venerdì, i valori di traffico sono prossimi ai livelli di capacità della rete valutati con criteri piuttosto cautelativi.

Notevoli prospettive di miglioramento della funzionalità sono da attendersi con una buona configurazione degli approcci della rotatoria (doppia corsia per il flusso entrante) e con la realizzazione del ramo supplementare della rotatoria principale (nuova penetrazione verso Chioggia)

Per l'analisi dettagliata si fa riferimento allo studio prodotto.

6.5.5 STANDARD

Il progetto prevede il puntuale rispetto degli standard minimi fissati nella scheda allegata alla Variante ed esaustivamente illustrati nelle tavole progettuali.

6.5.5.1 VERDE

Si **evidenzia la cospicua dotazione di verde dell'insediamento**. Oltre infatti al verde "minimo" da standard vengono realizzate due significative quantità di verde aggiuntivo:

- verde da destinarsi ad **aree di rimboschimento**, previste dal PRGC (min mq 6.490) pari a mq 7.090;
- **verde di compensazione**, previsto dallo SIA06 e confermato dal presente SIA13, pari a mq 4.300.

Complessivamente l'insediamento sarà dotato di **15.846 mq di verde**, pari al **17,5% della superficie trasformata**. Valore nettamente superiore all'attuale presente sull'area.



Immagine n° 38 – Individuazione aree a standard (fonte: STAP, 2013)

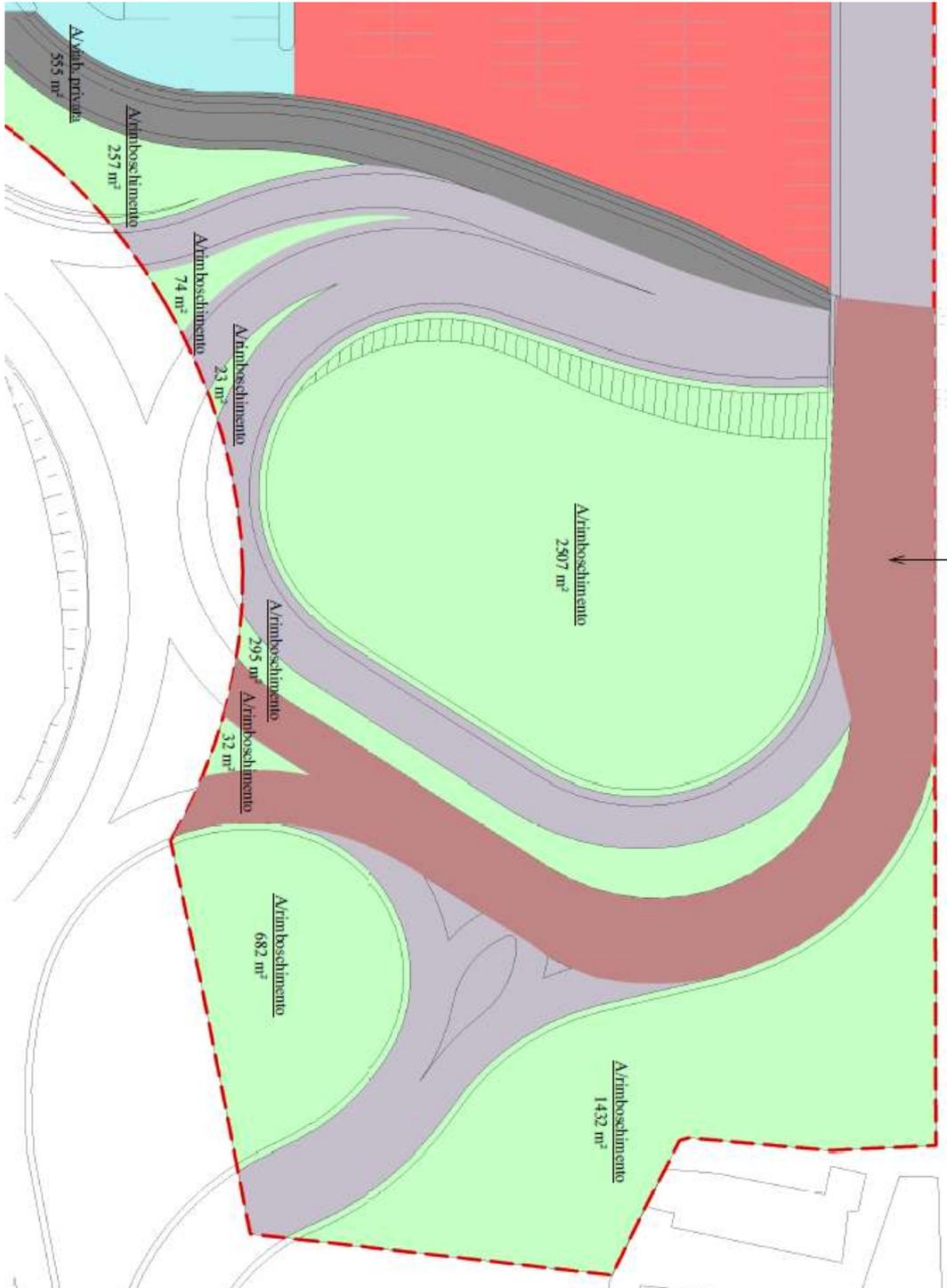


Immagine n° 39 – Individuazione aree di rimboscimento-barriera in prossimità dello svincolo a sud
(fonte: STAP, 2013)

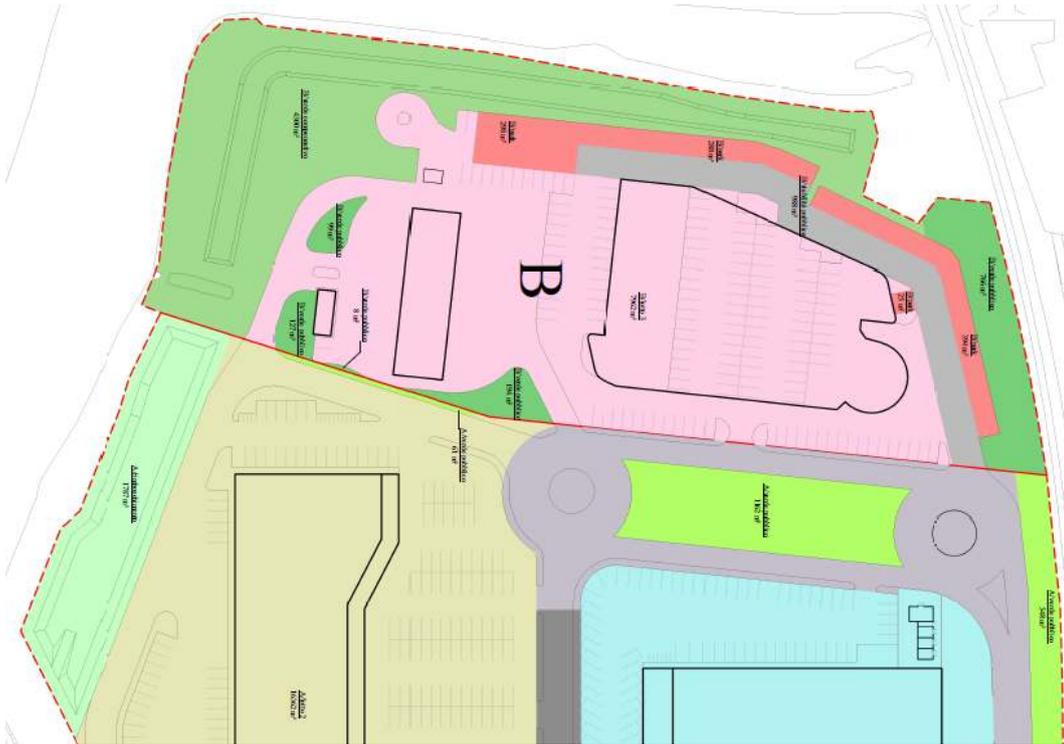


Immagine n° 41 – Individuazione aree a verde-barriera ed verde compensativo aggiuntivo sui lati ovest-nord ed est dell'insediamento (fonte: STAP, 2013)

6.5.6 CARATTERI FIGURATIVI E COSTRUTTIVI

La scelta progettuale sarà guidata alla creazione di volumi improntati sulla massima linearità senza tenere conto del contesto edilizio in cui si inserisce, anche per marcare la diversa destinazione funzionale dei singoli fabbricati per **armonizzarli con quelli previsti ed in corso di costruzione nel Comparto A.**

I fabbricati in corso di realizzazione presentano una struttura compatta, disposta su uno o più piani fuori terra, caratterizzato da una copertura piana.

Sulla copertura sono stati inseriti degli elementi in materiale trasparente che serve ad assicurare la necessaria superficie illuminante ed una adeguata aerazione.

In risalto nei prospetti: pareti con finitura esterna in in.c.a. con disegni, pannelli in lega di alluminio con anima di polietilene, pannelli di schermatura in lamiera forata, teli o rete metallica e funi con telaio di supporto in alluminio, frangisole a schermo fisso e/o pala orientabile in alluminio strutture a traliccio in acciaio inox, tali elementi assemblati connotano in maniera puntuale ed innovativa la destinazione commerciale dei fabbricati.

Nei prospetti est ed ovest sono state inserite pareti inclinate, come pure la copertura inclinata nell'intento di ridurre al massimo l'impatto visivo.

La tecnologia costruttiva progettata prevede struttura portanti e pannelli di tamponamento prefabbricati adeguatamente coibentati termicamente ed acusticamente nel rispetto delle normative vigenti in materia di contenimento energetico ed acustico.

I serramenti esterni ove previsti saranno in alluminio anodizzato elettrocolorato, con vetro camera di adeguate dimensioni, in ottemperanza alle norme vigenti in materia di contenimento energetico e di sicurezza sui luoghi aperti al pubblico.

Le partizioni interne, fatti salvi eventuali setti portanti o di compartimentazione antincendio che potranno essere costruiti in muratura di conglomerato alleggerito, saranno realizzate con tramezzi in cartongesso.

Le pavimentazioni saranno in genere realizzate con materiale ceramico e, nell'ambito di ciascuna singola unità, saranno possibili personalizzazioni in relazione alle singole esigenze dei vari gestori.

Bagni e servizi igienici saranno pavimentati e rivestiti, sino all'altezza prescritta dalle normative igienico sanitarie, con materiale ceramico.

I serramenti interni saranno generalmente realizzata con manufatti rivestiti in laminato plastico antigraffio ed antincendio, ove ritenuto necessario potranno essere impiegati serramenti in metallo preverniciato.

Il sistema di copertura, sarà generalmente costituito da elementi prefabbricati con sovrastante insieme pluristrato di guaine a tenuta all'acqua, strato isolante di opportuno spessore e idoneo materiale isolante.

La pavimentazione esterna dei percorsi e delle aree pedonali, saranno generalmente costituite da pavimentazione con masselli autobloccanti di calcestruzzo, fatte salve le aree di sosta degli autoveicoli che saranno finite con pavimentazione in grigliato inerbito, in modo da favorire la permeazione delle acque meteoriche come prescritto dal Consorzio Brenta - Bacchiglione.

6.5.6.1 DOTAZIONI IGIENICO SANITARIE

Il progetto relativo al comparto A ha già ottenuto il nulla osta igienico sanitario ed è stato redatto in conformità alla normativa vigente in materia di immobili destinati ad attività commerciali. Il progetto dei fabbricati relativi al comparto B sarà oggetto di richiesta di tutti i pareri degli enti competenti

6.5.6.2 DESCRIZIONE RETI TECNOLOGICHE, QUANTIFICAZIONE FABBISOGNO ENERGETICO E FONTI ENERGETICHE

Per quanto attiene ai sotto-servizi sono state estese le reti già esistenti nell'area D3P/8 alla nuova area, mentre per lo smaltimento delle acque meteoriche sarà inoltrata specifica richiesta al Consorzio di Bonifica Brenta -Bacchiglione

In generale, ove possibile, il sistema relativo agli impianti meccanici sarà realizzato secondo una tipologia che possa consentire la più ampia flessibilità d'uso, ovvero, ricorrendo prevalentemente all'installazione di unità decentrate. In questo modo, si potranno ridurre gli effetti impattanti determinati da una struttura di tipo centralizzato.

Le alimentazioni energetiche saranno **assicurate mediante gas di rete**. Nello specifico solamente la grande struttura di vendita (COOP) impiegherà **il gas per il riscaldamento** per

una **potenza richiesta pari a 620 kW, che sarà fornita dall'Ente gestore**, mentre le altre faranno ricorso all'energia elettrica per tutte le necessità.

Saranno comunque particolarmente curati gli aspetti connessi alla prestazione passiva del sistema edilizio, ricorrendo eventualmente ad opportuni provvedimenti di extra isolamento, anche in misura maggiore rispetto al minimo prescritto dalla norma, onde **ridurre complessivamente le emissioni atmosferiche generate dai consumi energetici**.

Per quanto attiene l'approvvigionamento di energia elettrica: **sono già state realizzate due cabine di trasformazione** collegate ad anello ed è prevista la realizzazione di una terza cabina all'interno del fabbricato (sotto la rampa carrabile), ove far arrivare una cavo di media sufficiente a fornire energia elettrica a tutte le utenze previste, dalle medesime cabine sarà possibile alimentare la illuminazione pubblica.

Si quantifica un **impiego massimo di energia elettrica per tutto l'isendramento pari a 2140 kW fornita dall'Ente gestore**.

Gli impianti elettrici saranno realizzati nel rispetto dei criteri generali di sicurezza, flessibilità, agevole manutenzione e risparmio energetico.

Compatibilmente con le risorse economiche messe a disposizione dalla normative vigente in materia, **è prevista l'installazione di pannelli fotovoltaici sulla copertura dei singoli fabbricati** per coprire il fabbisogno energetico. **L'impianto già previsto sulla copertura della grande struttura di vendita produrrà infatti 190 kwh** (che prevede un consumo medio di circa 800 kwh), coprendo così **oltre il 23% della richiesta**).

Particolare cura sarà riservata alla realizzazione degli impianti di illuminazione, questi saranno realizzati con apparecchi per illuminazione ottenuti mediante sorgenti di scarica ad alto indice di resa cromatica. Oltre alla realizzazione degli impianti di illuminazione e forza motrice, si prevede la realizzazione degli impianti speciali quali: telefonia, trasmissione dati, rilevazione incendi, antintrusione, video sorveglianza, diffusione sonora, segnalazione.

L'approvvigionamento di acqua potabile e per l'alimentazione dell'eventuale rete antincendio sono assicurati da un collegamento con la rete esistente posta su via Venturini già operante.

Per la rete telefonica è stato ipotizzato un tracciato che dovrà essere verificato con il gestore del servizio in fase esecutiva.

In fase di stesura del progetto esecutivo saranno integralmente rispettate le norme di contenute nella circolare della Giunta Regionale del Veneto n. 13 del 01.07.1997 in materia di dimensionamento e caratteristiche tecnico fisiche degli impianti tecnologici negli ambienti di lavoro che prevedano anche la manipolazione di prodotti alimentari.

6.5.6.3 RISPETTO DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI BARRIERE ARCHITETTONICHE

In riferimento alla Legge n.13 del 09.01.1989 recante "Disposizioni per favorire il superamento delle barriere architettoniche degli edifici privati e di uso pubblico" e il D.M. N. 236 del 14.06.1990.

Il progetto rispetta quanto già visto ed illustrato per il progetto autorizzato.

6.5.6.4 VERIFICA ANTINCENDIO

Il progetto del comparto A ha già ottenuto il nulla osta del comando provinciale dei vigili del fuoco di Venezia riferito all'area nel suo insieme ed alle dotazione esterne, definendo posizione delle perse antincendio, dimensioni della vasca di accumulo, tracciato e dimensionamento delle condotte idriche di alimentazione dell'intero sistema.

Dovrà altresì essere acquisito il parere dei Vigili del Fuoco per le singole unità sia del comparto A sia del Comparto B, sulla base del tipo di attività specifiche che in esse saranno svolte.

Il progetto comunque è stato redatto tenendo conto della soglia minima di sicurezza antincendio necessaria.

6.5.7 INTERVENTI NEL COMPARTO B

Il garage multipiano, posto nel settore nord-est, **è costituito da una struttura in tre piani fuori terra con altezza massima di ml 10,00** misurata all'intradosso dell'ultimo solaio, per una capacità complessiva di 461 posti auto, considerando anche tutti i posti auto posti al piano terra (193). L'accesso ai vari piani avverrà attraverso una rampa sul prospetto est.

Sul lato ovest, al piano terra, troverà spazio una attività artigianale, presumibilmente legata all'attività di manutenzione dei veicoli.

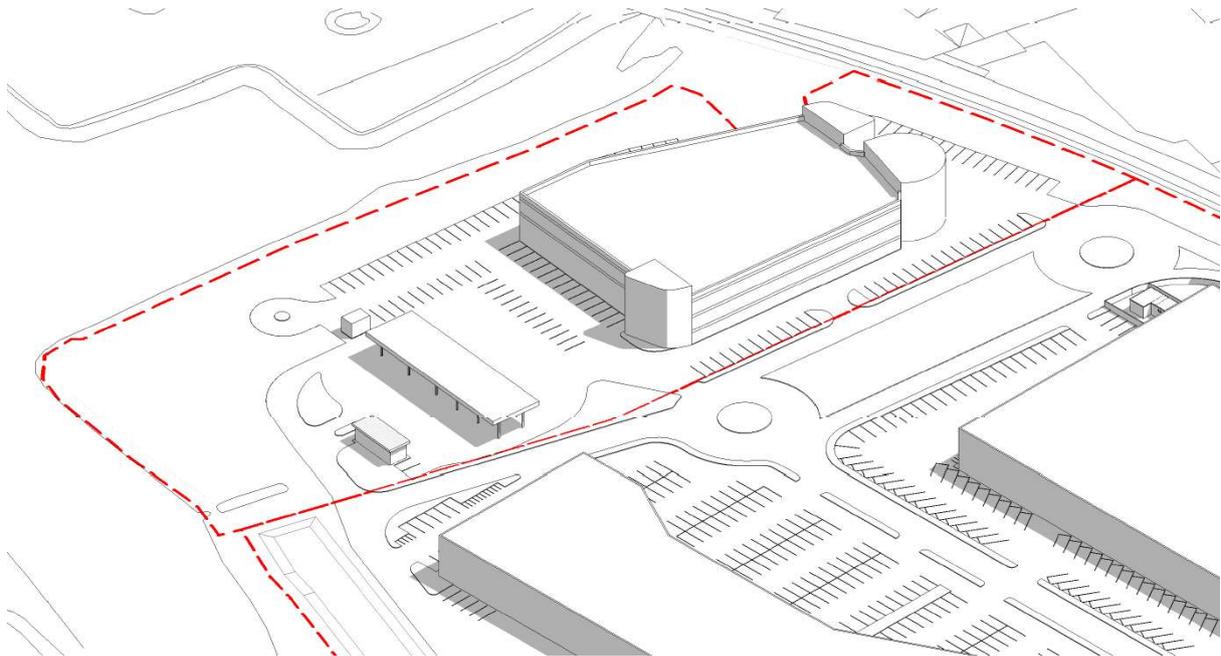


Immagine n° 44 – Garage multipiano: una vista tridimensionale da sud-ovest (fonte: STAP, 2013)

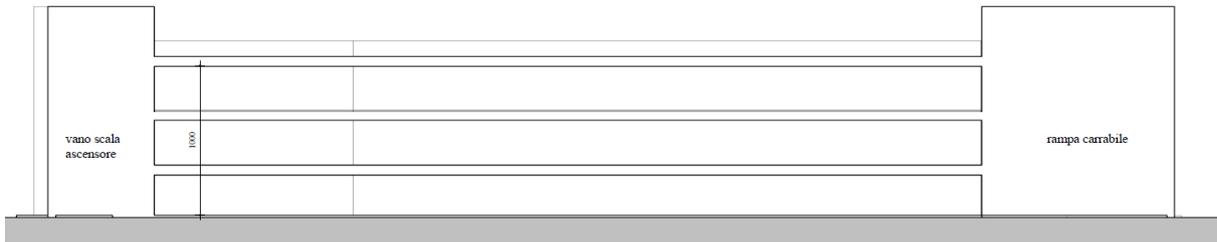


Immagine n° 45 – Garage multipiano: sezione est-ovest (fonte: STAP, 2013)



Immagine n° 46 – Garage multipiano: planimetria piano terra (fonte: STAP, 2013)

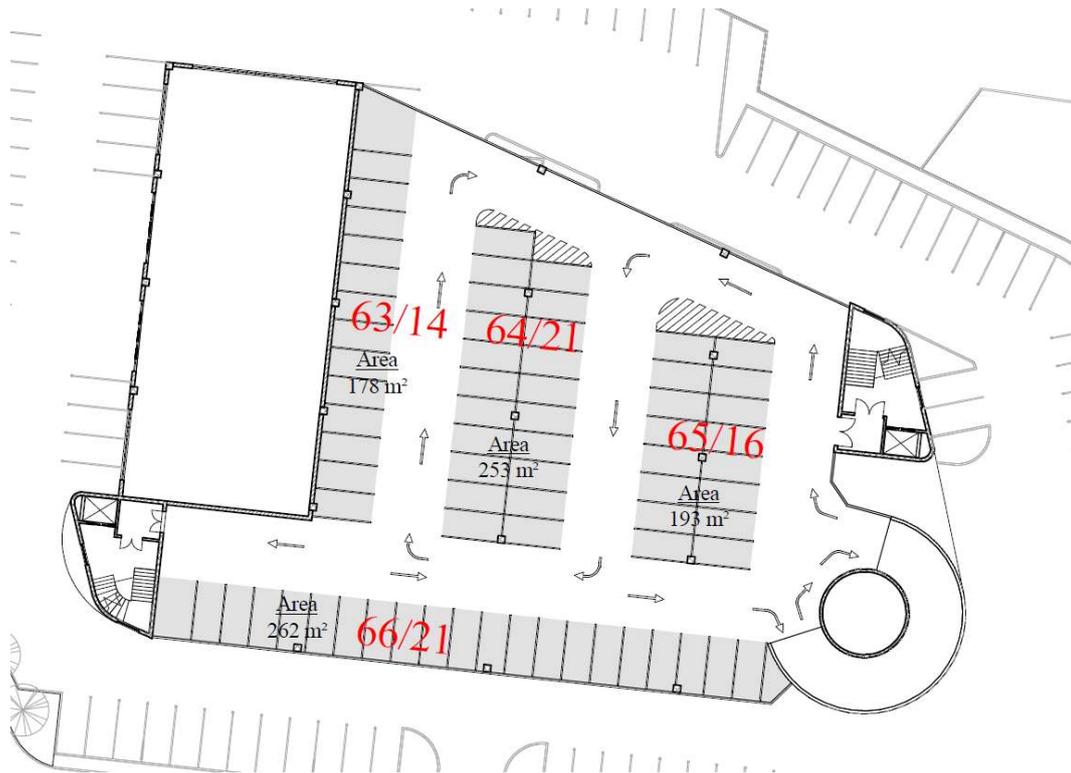


Immagine n° 47 – Garage mulipiano: planimetria primo solaio (fonte: STAP, 2013)



Immagine n° 48 – Garage mulipiano: planimetria secondo solaio (fonte: STAP, 2013)



Immagine n° 49 – Garage multipiano: planimetria terzo solaio (fonte: STAP, 2013)

L'impianto carburanti interessa l'altra porzione del comparto B, posizionandosi nel settore nord-ovest.

Nel progetto sono previste la realizzazione di n° 6 aree di rifornimento ciascuna dotata di n° 3 pompe per un totale di 18 posizionate al di sotto di una copertura a falda orizzontale.

Completano l'impianto n° 2 fabbricati dedicati all'attività.

Conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente in materia di smaltimento delle acque meteoriche il distributore carburanti sarà dotato di una rete collegata ad **una vasca di prima pioggia con sedimentatore e disoleatore** opportunamente dimensionati al fine di stoccare e trattare eventuali inquinanti. Si rinvia alla sezione dedicata (misure di mitigazione e compensazione) per gli approfondimenti.

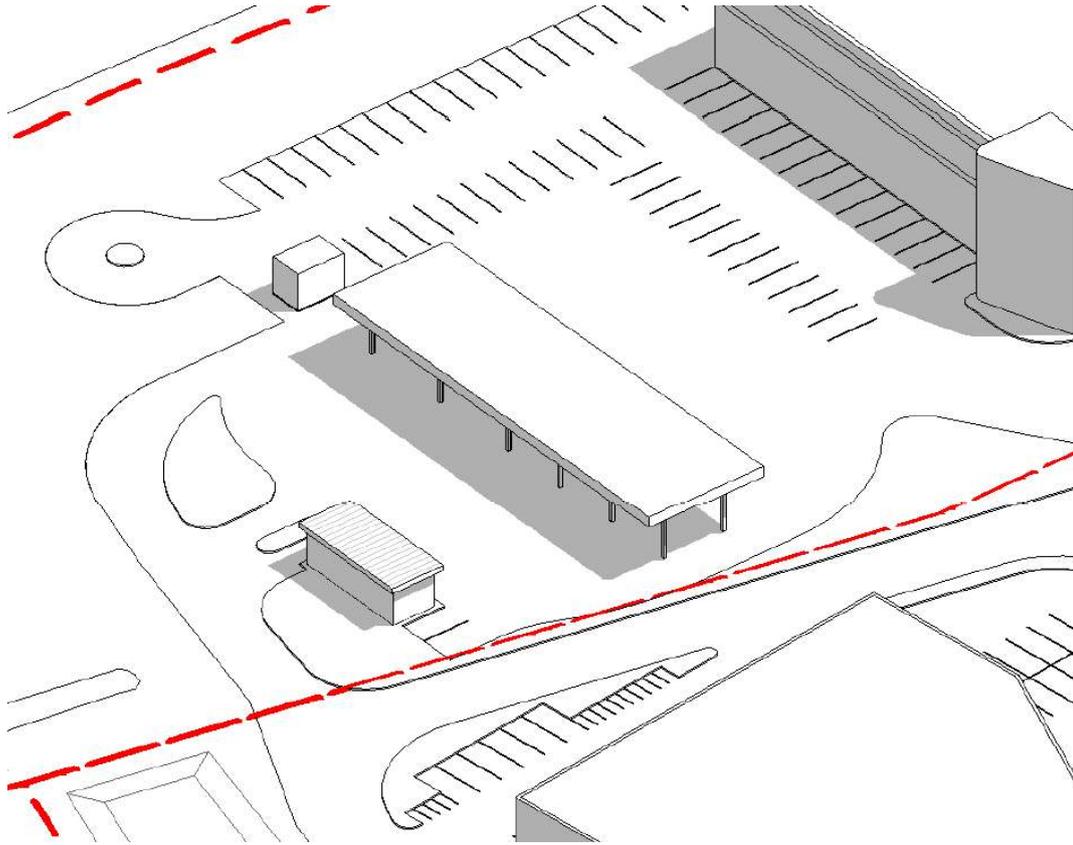


Immagine n° 50 – Impianto carburanti: vista tridimensionale da sud-ovest (fonte: STAP, 2013)

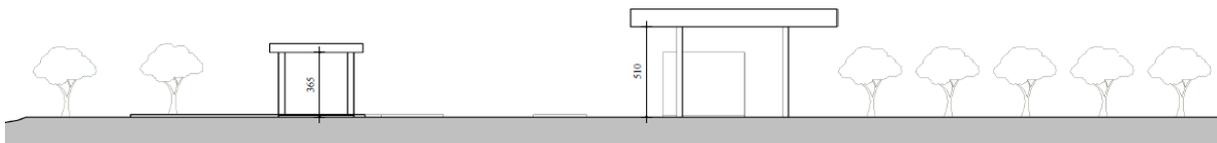


Immagine n° 51 – Impianto carburanti: sezione est-ovest (fonte: STAP, 2013)



Immagine n° 52 – Impianto carburanti: planimetria (fonte: STAP, 2013)

6.6 ALTERNATIVE AL PROGETTO

La normativa in materia di impatto ambientale, sia essa procedura di VIA, VAS o VinCA, prevede che siano prese in considerazione delle possibili credibili alternative al progetto oggetto di valutazione o, come minimo, che sia valutata la cosiddetta ipotesi zero o donothing, in altre parole l'ipotesi di non realizzare l'intervento oggetto di valutazione.

Stante la peculiarità della fattispecie esaminata, **ovvero l'“aggiunta” di due strutture** (parcheggio multipiano e impianto carburanti che considerate singolarmente **non sarebbero oggetto di procedura VIA**) ad un progetto già autorizzato, l'alternativa più credibile alla non realizzazione degli interventi previsti nella Variante oggetto di analisi (impianto carburanti e parcheggio multipiano ex ambito D2.2/5 ora comparto B) è la realizzazione del progetto già Autorizzato (Parco commerciale ex ambito D3P/8 ora comparto A) sia dal punto di vista urbanistico-edilizio che ambientale. Questo perché **non solo vi sono i titoli che autorizzano la realizzazione del Parco commerciale** (ivi compresa la verifica di compatibilità ambientale) ma soprattutto **perché i lavori sono già iniziati** (opere di urbanizzazione concluse).

Nel presente Studio (SIA13) tuttavia, come già avvenuto nel primo studio di impatto ambientale (SIA06) si è proceduto alla valutazione degli impatti della **Variante come fosse un progetto realizzato ex novo, quindi considerando Parco commerciale, parcheggio**

multipiano ed impianto carburanti realizzati da zero, prevedendo in ultima analisi la **completa prevenzione, mitigazione e compensazione di tutti i possibili impatti negativi derivanti**.

Tornando alle ipotesi alternative si avrà quindi che l'ipotesi più plausibile come alternativa al progetto di Variante sia la realizzazione del progetto Autorizzato – Comparto A (ex D3P/8) (SIA06). Progetto che coincide in un certo senso con l'ipotesi zero in quanto se non venissero realizzati i contenuti della Variante (parcheggio multipiano e impianto carburanti) comunque si completerebbe quanto già autorizzato (SIA06) e in parte realizzato (opere di urbanizzazione). Tale progetto autorizzato ed i relativi impatti sono stati compiutamente descritti e valutati ovviamente nello SIA06 e ripresi nel presente studio (Progetto Autorizzato) proponendo le opportune integrazioni e confronti con il progetto di variante.

Nel presente studio **per cogliere la differenza tra le due versioni**, ovvero Progetto Autorizzato (ex DP3/8 ora comparto A) e Variante (ex D2.2/5 ora comparto B), **sarà condotta la doppia valutazione ambientale** degli impatti potenzialmente derivanti.