



Città Metropolitana di Venezia



COMUNE DI VENEZIA

Parco Commerciale A.E.V. Terraglio – Edificio “A”

**PROGETTO DI MODIFICA DELLA TIPOLOGIA DI CLASSIFICAZIONE  
COMMERCIALE AI SENSI DELLA L.R. 50/2012**



Argomento:

**Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale**

Titolo Elaborato

**Studio Preliminare Ambientale – N° Elaborato: Rel. 01**

Committente:

**Terraglio 07 s.p.a**

**TERRAGLIO 07 S.p.A.**  
Via G. B. Tiepolo, 25  
25100 BRESCIA  
P. IVA - C.F. 02163440353

Tecnici Estensori:

**Dott. Urb. Damiano Solati**  
Via Abazia n. 23/a 30174 Mestre – Venezia  
**Geom. Stefano Pistolato**  
Via Treviso n°11 – 30020 Noventa di Piave (VE)





INDICE

1	INTRODUZIONE .....	5
1.1	VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ V.I.A. ....	6
1.2	METODOLOGIA .....	6
2	CARATTERISTICHE DEL PROGETTO .....	8
2.1	INQUADRAMENTO E CONTESTUALIZZAZIONE DELL'AREA.....	8
2.2	OBIETTIVI E FINALITÀ' .....	9
2.3	CARATTERI DELL'INTERVENTO .....	10
2.4	OPERE MIGLIORATIVE .....	11
2.4.1	Messa in sicurezza dell'attraversamento ciclopedonale sul fronte ovest.....	12
2.4.2	Innalzamento della recinzione di mitigazione sul lato est .....	13
2.4.3	Ampliamento dell'area RSU .....	14
2.4.4	Ripristino delle piantumazioni di progetto .....	15
2.5	CARATTERI DIMENSIONALI.....	17
2.6	FASE DI CANTIERE E CRONOPROGRAMMA .....	17
2.7	EFFETTI.....	18
2.7.1	Utilizzo delle risorse.....	18
2.7.2	Produzione di inquinanti .....	18
2.7.3	Rischi ambientali.....	19
3	QUADRO PIANIFICATORIO .....	20
3.1	PTRC DEL VENETO.....	20
3.2	PIANO DI AREA DELLA LAGUNA ED AREA VENEZIANA (PALAV) .....	22
3.3	PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE.....	23
3.4	PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO .....	24
3.5	PTCP DI VENEZIA.....	25
3.6	PAT DI VENEZIA .....	28
3.7	PI DI VENEZIA .....	30
3.8	RETE NATURA 2000.....	31
3.9	QUADRO VINCOLISTICO AMBIENTALE .....	32
3.10	COERENZA CON PIANI E PROGRAMMI.....	33
4	STATO DELL'AMBIENTE .....	34

PROGETTO DI MODIFICA DELLA TIPOLOGIA DI CLASSIFICAZIONE COMMERCIALE

AI SENSI DELLA LR 50/2012

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

---

4.1	SISTEMA FISICO .....	34
4.1.1	Aria .....	34
4.1.2	Ambiente idrico .....	40
4.1.3	Idrogeologia .....	41
4.1.4	Suolo e sottosuolo .....	42
4.1.5	Sismicità .....	44
4.2	SISTEMA NATURALISTICO .....	44
4.2.1	Fauna e flora .....	44
4.2.2	Rete ecologica .....	45
4.3	SISTEMA PAESAGGISTICO.....	45
4.4	SISTEMA INSEDIATIVO .....	47
5	IMPATTI POTENZIALI .....	48
5.1	METODOLOGIA .....	48
5.2	EFFETTI SULL'AMBIENTE .....	49
5.2.1	Aria .....	49
5.2.2	Acque .....	50
5.2.3	Suolo e sottosuolo .....	50
5.2.4	Rumore e vibrazioni.....	51
5.2.5	Radiazioni .....	52
5.2.6	Inquinamento luminoso .....	52
5.2.7	Fauna e flora e Rete ecologica.....	53
5.2.8	Paesaggio .....	53
5.2.9	Rifiuti.....	54
5.2.10	Sistema socio-economico .....	54
5.2.11	Viabilità e mobilità.....	55
5.3	EFFETTI INDIRETTI E IMPATTI CUMULATIVI.....	57
6	MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE .....	58
7	CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE .....	59
7.1	PORTATA DELL'IMPATTO .....	59
7.2	NATURA TRANSFRONTALIERA DELL'IMPATTO.....	59

---

PROGETTO DI MODIFICA DELLA TIPOLOGIA DI CLASSIFICAZIONE COMMERCIALE

AI SENSI DELLA LR 50/2012

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

---

7.3	ORDINE DI GRANDEZZA E COMPLESSITA' DELL'IMPATTO .....	59
7.4	PROBABILITA' DELL'IMPATTO.....	59
7.5	DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILIA' DELL'IMPATTO .....	60
7.5.1	Durata dell'impatto.....	60
7.5.2	Frequenza dell'impatto .....	60
7.5.3	Reversibilità .....	60
8	SIGNIFICATIVITA' DEGLI IMPATTI .....	61
9	CONCLUSIONI.....	63

PROGETTO DI MODIFICA DELLA TIPOLOGIA DI CLASSIFICAZIONE COMMERCIALE  
AI SENSI DELLA LR 50/2012  
STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

---

## 1 INTRODUZIONE

Oggetto del presente studio è la variazione di classificazione delle tipologie commerciali all'interno di una struttura già esistente, in riferimento a quanto definito dalla LR 50/2012. Si prevede infatti di modificare l'attuale denominazione da media struttura di vendita, dove sono presenti tre realtà commerciali, a centro commerciale. Si tratta di una variazione di nomenclatura, e quindi che riguarda i caratteri gestionali e le tipologie di autorizzazioni commerciali, senza che vi siano comunque interventi fisici o merceologici. La proposta d'intervento non comporta infatti alcuna opere di modifica o adeguamento dell'involucro edilizio né degli spazi esterni o di pertinenza.

Si riporta come la struttura esistente sia inserita all'interno di un polo commerciale e di servizi già esistente, quale quello dell'AEV Terraglio, in Comune di Venezia, e più in particolare costituisca da solo un parco commerciale individuato dai vigenti strumenti urbanistici, in osservanza della normativa regionale.

Dal momento che la proposta in oggetto non modifica i volumi esistenti né le superfici di vendita già autorizzate, il nuovo assetto non comporta aumenti di carichi o necessità di adeguare le dotazioni di standard. Allo stesso modo agendo solo per gli aspetti di tipologia di licenza commerciale, non si attuano modifiche o alterazioni delle strutture che necessitino di opere o interventi di adeguamento fisico.

Il progetto è di fatto costituito da una richiesta di modifica di classificazione, alla quale si accompagna una proposta d'intervento finalizzata a ridurre le situazioni critiche esistenti e migliorare lo stato dei luoghi e funzionalità della struttura. Il presente studio pertanto ha verificato eventuali situazioni critiche o di disagio, e gli effetti prodotti dalle soluzioni di sistemazione proposte.

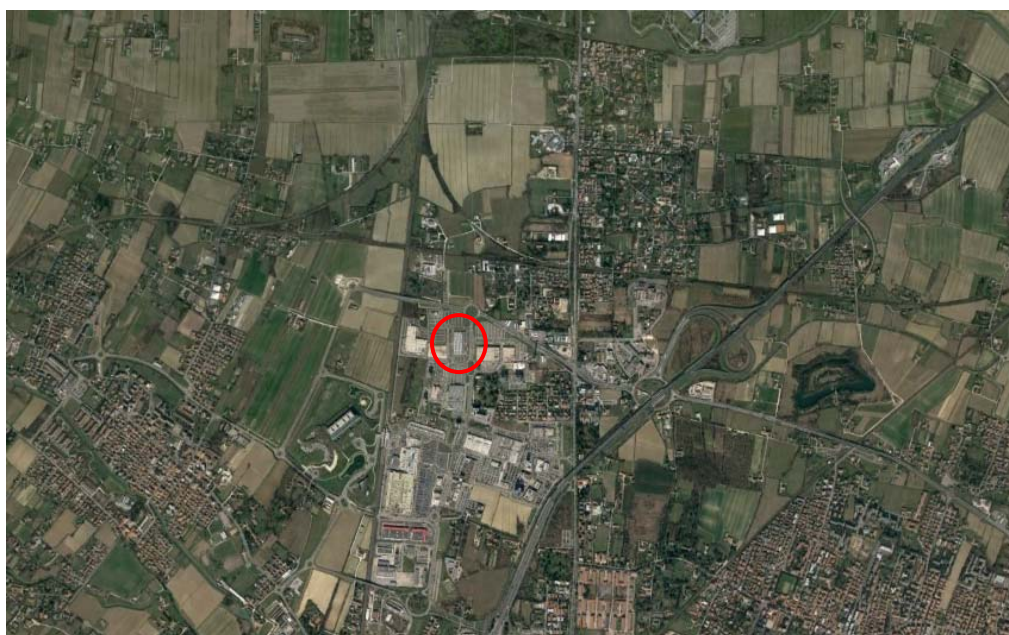


Figura 1 inquadramento territoriale

Lo studio è accompagnato quindi da una relazione che descrive le proposte di intervento migliorativo e da relazioni specialistiche che hanno approfondito i temi più sensibili in relazione all'oggetto della richiesta.

Oltre al presente documento la verifica si compone di:

- Opere progettuali migliorative;
- Studio di impatto viabilistico;
- Valutazione previsionale di impatto acustico;
- Valutazione previsionale di impatto luminoso.

In osservanza della normativa in materia ambientale, del DM e delle DGR 2299/2014, lo studio è accompagnato da Dichiarazione di necessità di Valutazione di Incidenza, corredata da apposita Relazione Tecnica.

### **1.1 VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ V.I.A.**

L'intervento in oggetto, come visto, prevede la modifica della nomenclatura attuale, passando da una struttura unica che ospita 3 realtà commerciali (grande struttura di vendita) a centro commerciale. Pur non prevedendo la realizzazione di una nuova struttura, la proposta riguarda di fatto la collocazione di un nuovo centro commerciale. Si tratta di una struttura avente una superficie di vendita complessiva pari a circa 5.770 mq. L'intervento rientra pertanto tra le opere soggette a Verifica di Assoggettabilità VIA secondo quanto previsto dall'art. 22 comma 1 lettera b delle LR 50/2012, trattandosi di grande struttura di vendita con superficie di vendita compresa tra i 2.501 e 8.000 mq.

L'analisi e valutazione della proposta è sviluppata in aderenza con i contenuti dell'art. 20 del D.Lgs. 152/2006, secondo i contenuti dell'Allegato V del decreto stesso.

La procedura si sviluppa in conformità con quanto previsto dal D.Lgs 152/2006 e della LR 10/1999 e ss.mm.ii, che individua nella struttura provinciale l'autorità competente al rilascio di autorizzazioni, concessioni, pareri, nullaosta o altri atti che consentono la realizzazione dell'opera medesima. La procedura e i documenti necessari per l'avvio e ottenimento del parere di competenza rispondono a quanto previsto dalla Città Metropolitana di Venezia, che ha sostituito l'ente provinciale, acquisendo le competenze previste per legge.

### **1.2 METODOLOGIA**

Il percorso metodologico utilizzato si sviluppa a partire dei contenuti previsti dall'Allegato V del D.Lgs 152/2006, attraverso una lettura logica e sequenziale:

- definizione delle caratteristiche del progetto;
- localizzazione e analisi del contesto di riferimento;
- verifica degli impatti potenziali.



Il presente studio approfondisce all'interno della prima parte i caratteri della proposta d'intervento evidenziando quali siano le motivazioni e finalità dell'opera e gli aspetti costruttivi e dimensionali. Sulla base di tali elementi si individuano i possibili fattori di pressione connessi alla realizzazione ed entrata in esercizio dell'opera.

La Fase Conoscitiva si compone, pertanto dei seguenti elementi:

- Attenta valutazione della compatibilità tra il progetto e le disposizioni indicate negli strumenti di pianificazione territoriale vigenti sia di carattere provinciale che locale;
- Descrizione dello stato dell'ambiente nel territorio interessato dall'opera, distinguendo tra i diversi comparti ambientali potenzialmente esposti ad alterazioni dovute all'opera.

Si procede quindi all'analisi del contesto di riferimento locale e ambientale, analizzando i caratteri del territorio e le caratteristiche delle componenti ambientali più significative, evidenziando quali siano i valori e le criticità già esistenti. L'analisi del contesto è definita anche in relazione agli aspetti programmatori e pianificatori che interessano l'area.

La Fase Analitica, in considerazione della specificità dell'oggetto sottoposto a verifica, riguarda l'individuazione degli aspetti critici connessi alla presenza del manufatto ed effetti indotti dall'attuale utilizzo degli spazi e gestione delle attività esistenti. Sono stati approfonditi gli aspetti analitici con particolare riferimento alla qualità ambientale in relazione agli effetti indotti potenzialmente più incidenti, e nello specifico rispetto al traffico e alterazione del clima acustico, dal momento che oggetto dell'analisi è una struttura commerciale.

La terza fase, di Valutazione, mette in relazione i caratteri ambientali rispetto ai possibili fattori perturbativi, permettendo così di verificare la sussistenza o meno di impatti significativi sull'ambiente in termini di alterazioni o modifiche evidenti, e non reversibili, dello stato dell'ambiente attuale. Tale valutazione è riferita allo stato di esercizio, dal momento che non vi saranno attività di cantiere connesse alla modifica oggetto di valutazione. La sintesi dei possibili effetti tiene conto quindi dell'attuale situazione e della sussistenza di fattori di disturbo, rispetto alla quale si stima se il nuovo assetto possa avere effetti peggiorativi o migliorativi.

Questa fase si concluderà stimando la capacità delle opere migliorative proposte di ridurre le criticità esistenti.

## 2 CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

### 2.1 INQUADRAMENTO E CONTESTUALIZZAZIONE DELL'AREA

L'ambito oggetto della presente verifica si localizza all'interno del territorio comunale di Venezia, in corrispondenza dell'area destinata allo sviluppo del polo di interesse locale e territoriale per lo sviluppo delle attività commerciali, direzionali e di servizi denominato AEV Terraglio (Attrezzature Economiche Varie). Il polo commerciale occupa lo spazio situato a nord-ovest del territorio comunale, all'interno della fascia ricompresa tra la linea ferroviaria Ve-Tv e l'asse del Terraglio.

L'area è servita dagli assi viari principali, avendo accessibilità diretta dalla tangenziale di Mestre, potendo sfruttare sia l'uscita Castellana, a sud, e Terraglio a nord. La viabilità realizzata per dare attuazione alle previsioni del AEV si sviluppa assicurando una connessione diretta anche con la SS 245 Castellana e con la SS 13 Terraglio.

In dettaglio la richiesta riguarda il comparto più a nord dell'ambito che si sviluppa a ovest di via Peron, accessibili tramite via Pionara.

I mappali coinvolti sono: foglio 4 map. 1071 e foglio 12 map 810.



Figura 2 indicazione dell'area in oggetto

## 2.2 OBIETTIVI E FINALITÀ'

L'oggetto dello studio è la modifica della tipologia di classificazione commerciale da media struttura di vendita a centro commerciale, secondo quanto definito dalla LR 50/2012. Si tratta di una modifica che riguarda la modalità di gestione dell'attività qui insediata, che accorpa in unica realtà le tre attività attualmente presenti all'interno del fabbricato esistente.

L'attività si colloca all'interno del polo commerciale-direzionale AEV Terraglio, in attuazione dello sviluppo socio-economico assegnato all'ambito, dove si concentrano una pluralità di realtà commerciali di diverse dimensioni, sfruttando la posizione e l'accessibilità su scala territoriale.



Figura 3 individuazione dell'area di richiesta su ortofoto

La modifica proposta si rende necessaria per aumentare la flessibilità di gestione della realtà commerciale permettendo di rispondere in modo più efficace alle fluttuazioni del sistema economico attuale. La nuova configurazione proposta permette di gestire l'intera superficie di vendita con frazionamenti interni più articolati e di diretta risposta alle esistenze degli operatori economici. Questo si traduce con la possibilità di conformare l'offerta economica rispetto alle richieste di mercato, e mantenere viva la realtà commerciale qui presente.

Si tratta quindi di una proposta necessaria per assicurare la continuità della realtà esistente, evitando l'instaurarsi di fenomeni di potenziale degrado all'interno di un polo commerciale di rilevante valore.

La richiesta di modifica è quindi accompagnata da un'analisi delle attuali criticità con conseguente proposta di adeguamenti puntuali utili a migliorare la funzionalità e qualità degli spazi.

### 2.3 CARATTERI DELL'INTERVENTO

L'ambito complessivo dell'attività commerciale è pari a circa 25.830 mq, tale spazio costituisce parco commerciale all'interno del comparto ricompreso all'interno dell'ambito più ampio del AEV Terraglio. L'edificio che ospita le attività commerciali ha una superficie totale di 6.684 mq, all'interno del manufatto sono autorizzati 5.769 mq di superficie di vendita. All'interno del manufatto sono attualmente presenti tre attività commerciali distinte, con propria autorizzazione

Gli spazi esterni all'edificio, di pertinenza dell'attività ospitano la viabilità di accesso e di distribuzione interna, nonché gli spazi di sosta e le aree verdi, dimensionate rispetto alle superfici commerciali autorizzate.

Gli spazi di sosta sono localizzati su aree a sé stanti a nord e sud dell'edificio, e per una fascia più contenuta sul lato ovest. Gli stalli sono realizzati con fondo drenante, e all'interno degli spazi di separazione dei posti auto sono presenti alberature. Il margine est ospita gli spazi destinati ai parcheggi per i dipendenti. Sempre sul lato est è presente l'accesso per il carico-scarico e l'area destinata ad ospitare i compattatori di rifiuti.

Lungo il perimetro del comparto è presente una fascia verde di profondità variabile, lo spazio ad est, che separa l'area commerciale da via Peron, ospita il bacino di laminazione e il canale a servizio del bacino stesso.

L'accesso avviene da tre punti, un primo da est, direttamente da via Peron, e due sul lato ovest, da via Pionara, uno situato in corrispondenza dell'edificio commerciale e un secondo a nord, oltre la rotonda. I punti di egresso sono due, entrambi su via Pionara: il primo in corrispondenza dell'accesso in prossimità dell'edificio e il secondo in entrata sulla rotonda nord di via Pionara.

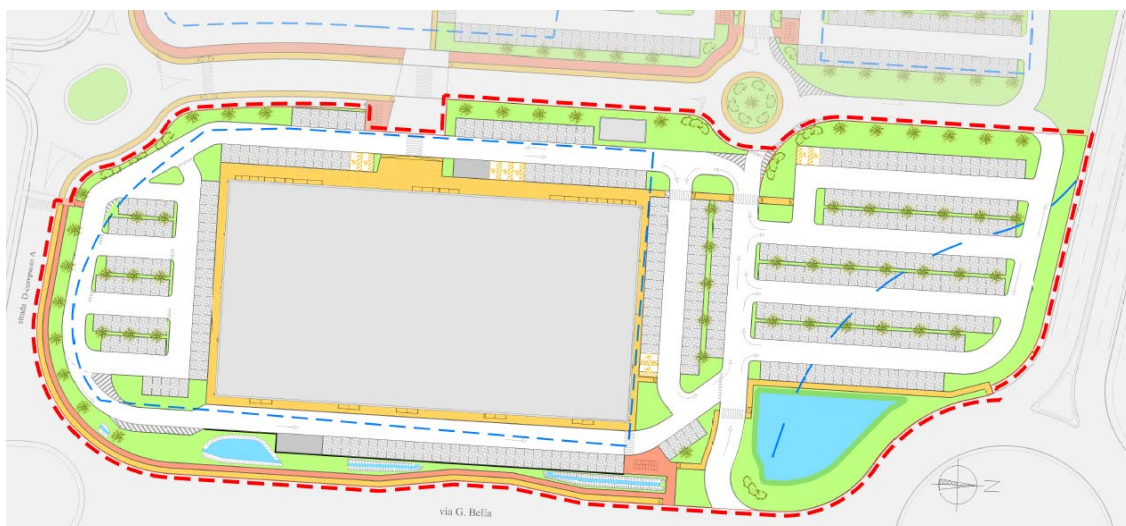


Figura 4 planimetria dello stato attuale

All'interno dell'area è stato realizzato un percorso ciclopedonale che mette in collegamento lo spazio con gli altri comparti che costituiscono l'AEV Terraglio. Sono stati realizzati due spazi destinati alla sosta delle biciclette a est e ovest dell'edificio, in corrispondenza dei punti di entrata dei percorsi ciclopedonali. Si ricorda come tutte le opere siano già autorizzate, realizzate e collaudate.

Per quanto riguarda l'edificio commerciale si tratta di un'unica struttura a pianta rettangolare, con un unico piano, destinata esclusivamente ad attività commerciali.

Gli accessi alle attività avvengono unicamente dal lato ovest, e sono serviti dallo spazio pedonale che corre lungo il lato. Sulla facciata est sono presenti gli accessi di servizio e gli spazi di carico-scarico. Per limitare la visibilità di questi elementi rispetto l'esterno (via Peron) è stata realizzata una recinzione metallica semipermeabile alla vista lungo il margine.

Gli impianti tecnici sono posizionati in copertura, così come i pannelli fotovoltaici.

La proposta in oggetto riguarda una diversa classificazione tipologica, nel rispetto della LR 50/2012, senza richiedere variazione dimensionale delle superfici di vendita, superficie lorda di pavimento o incremento volumetrico. Allo stesso modo non sono necessarie opere edilizie o modifiche dell'edificio o degli spazi di pertinenza. La variazione permetterà una diversa suddivisione interna degli spazi commerciali. Si tratta di modifiche che non interessano l'involucro in sé, da attuarsi con opere di limitata entità e facilmente reversibili (murature interne, divisori, realizzazione pavimenti, impianti di illuminazione e condizionamento, ...).

Sarà a carico di ogni attività che si inserirà provvedere alla gestione degli spazi di vendita, mentre la gestione complessiva della struttura e degli spazi esterni sarà condotta in modo unitario dal soggetto proponente.

Dal momento che non si prevedono modifiche dimensionali non sono necessari adeguamenti degli spazi di pertinenza, in particolare per quanto riguarda la dotazione di aree a parcheggio.

Potranno esserci interventi sulla struttura edilizia di limitata entità connessa alla collocazione delle insegne delle attività commerciali e degli impianti tecnologici. Questi saranno comunque collocati dove sono attualmente già presenti gli stessi, configurandosi quindi come sostituzione piuttosto che realizzazione di nuovi interventi, riconfermando quindi la situazione attuale.

All'interno del processo di valutazione ambientale è stata verificata l'opportunità di realizzare opere e interventi migliorativi rispetto all'attuale situazione, che sono stati concordati con il soggetto proponente, di seguito riportati.

## **2.4 OPERE MIGLIORATIVE**

Analizzando lo stato attuale dei luoghi e l'utilizzo degli spazi, sono stati proposti 4 interventi utili a risolvere alcune criticità e a meglio inserire l'attività nel contesto.

---

1. messa in sicurezza dell'attraversamento ciclopedonale sul fronte ovest,
2. innalzamento della recinzione di mitigazione sul lato est,
3. ampliamento dell'area RSU,
4. ripristino delle piantumazioni di progetto

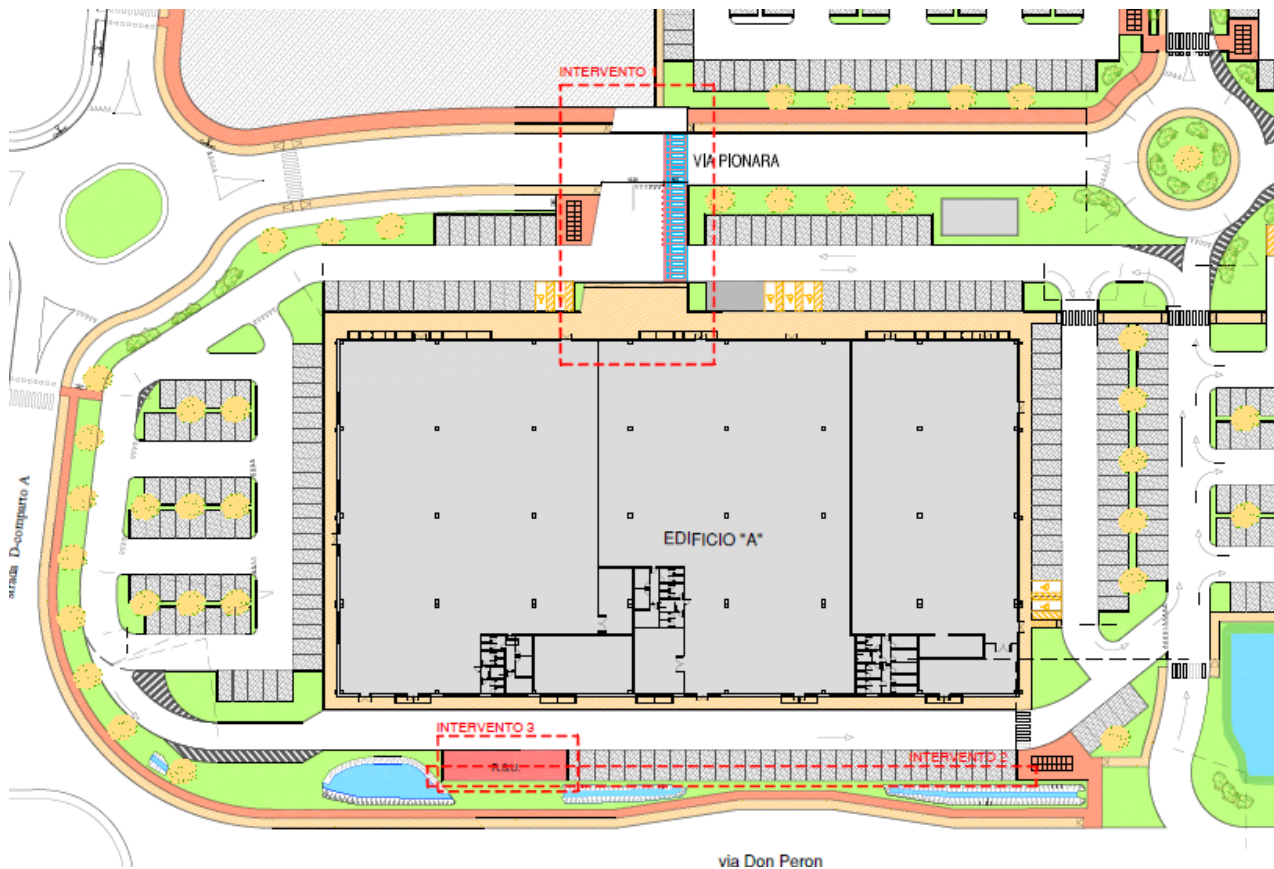


Figura 5 individuazione degli interventi 1,2 e 3

#### 2.4.1 Messa in sicurezza dell'attraversamento ciclopedonale sul fronte ovest

Attualmente in corrispondenza del punto di accesso ed egresso su via Pionara, in corrispondenza del fronte ovest dell'edificio, è presente un attraversamento ciclopedonale di via Pionara stessa. Si tratta di un elemento utile per la continuità della mobilità pedonale e ciclabile tra il comparto in oggetto e le attività presenti ad ovest; questo si collega quindi al sistema di mobilità ciclopedonale più ampia che si sviluppa all'interno dell'intero AEV Terraglio, come da progetto urbanistico del polo commerciale.

Allo stato attuale tale attraversamento è posizionato al centro del punto di accesso al parco commerciale. Si tratta di una situazione potenzialmente pericolosa: i pedoni che utilizzano l'attraversamento vengono infatti condotti nel punto di entrata e di svolta dei mezzi in entrata e uscita dell'area commerciale.

Si propone una diversa collocazione e gestione dell'attraversamento, senza modificare le geometrie della viabilità esistente, garantendo maggiore sicurezza per i pedoni e migliorando anche la movimentazione dei mezzi che non avranno più la presenza di pedoni all'interno della carreggiata.

La proposta riguarda la collocazione dell'attraversamento in corrispondenza del margine nord della sede stradale, con la creazione di un percorso che si sviluppa dal lato ovest di via Pionara fino all'area pedonale dell'edificio commerciale.

L'intero percorso sarà realizzato con un a colorazione di fondo che ne permetta un'immediata lettura, garantendo maggiore sicurezza. La tratta interna all'area del comparto sarà inoltre accompagnata da paletti parapedoni che permettono di dividere anche in modo fisico lo spazio destinato ai veicoli da quello dei pedoni, questi saranno realizzati con materiali e tipologie coerenti con gli elementi già presenti all'interno dell'area commerciale. In questa sede sarà realizzata anche la segnaletica orizzontale e verticale per garantire la sicurezza in uscita su via Pionara.

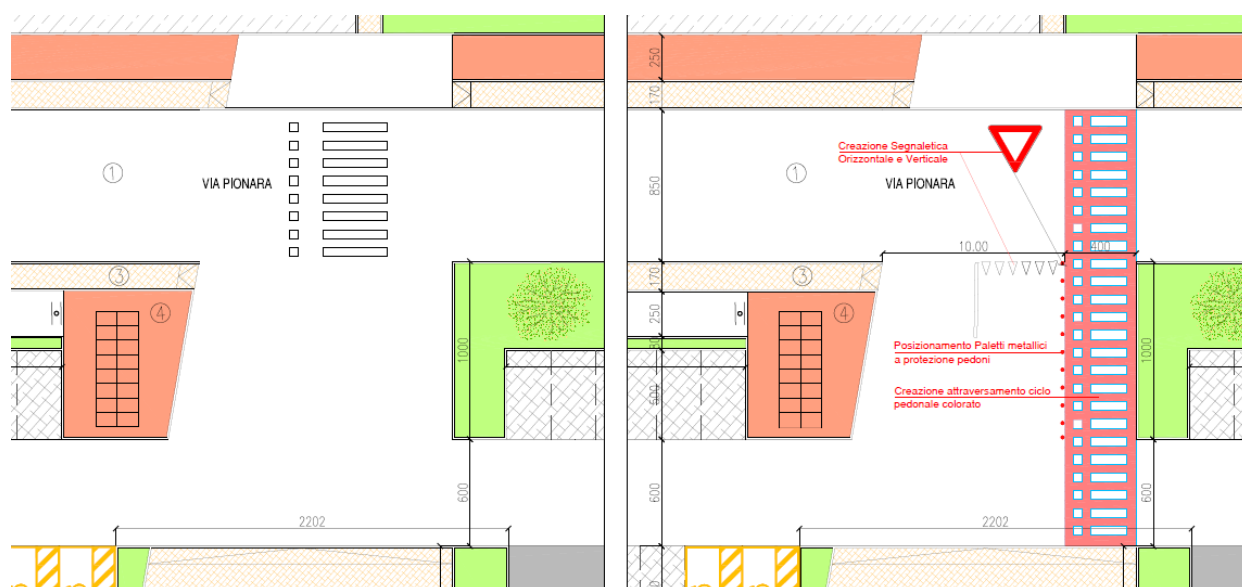


Figura 6 proposta di modifica, stato attuale e di progetto

La progettazione di dettaglio (colorazione del fondo, caratteristiche dimensionali, ...) sarà sviluppata in accordo con l'amministrazione locale per garantire la corrispondenza delle opere rispetto ai regolamenti e indirizzi comunali, dal momento che parte delle opere saranno realizzate all'interno della viabilità pubblica, senza comunque alterare fisicamente lo stato dei luoghi.

#### 2.4.2 Innalzamento della recinzione di mitigazione sul lato est

Il fronte est del manufatto ospita gli spazi destinati al carico e scarico, nonché di raccolta dei rifiuti esternamente all'edificio. Lungo questo lato corre il percorso ciclopedonale di via Peron, dove è anche presente la fermata

dell'autobus. A seguito dei sopralluoghi effettuati si è ritenuto utile individuare possibili soluzioni che assicurino una riduzione dei possibili disturbi visivi.

Data la limitata disponibilità di spazi, per garantire la funzionalità e sicurezza del canale qui realizzato, si propone di intervenire rispetto alla recinzione già esistente, non sono infatti disponibili spazi sufficienti per realizzare altre schermature. Si stima come la collocazione ad un'altezza superiore garantisca una minor visibilità dell'edificio rispetto agli spazi fruibili esterni. Attualmente la recinzione ha un'altezza massima di 1.80 m, si tratta di una quota che consente la linea di visuale rispetto all'edificio e attività che si svolgono a ridosso di esso. Si propone di alzare la linea di recinzione fino a 2,50 m, tale quota permette di ridurre la visuale rispetto l'edificio e spazi di pertinenza. Si mantiene la tipologia di recinzione già esistente nel rispetto di quanto già autorizzato come materiali e tipologia della struttura.



Figura 7 recinzione presente

### **2.4.3 Ampliamento dell'area RSU**

In corrispondenza del margine sud della fascia di parcheggi per i dipendenti, lungo il confine est dell'area, è stato realizzato il piazzale destinato alla collocazione dei compattatori e stoccaggio dei rifiuti.

Il piazzale, opportunamente pavimentato, ha una lunghezza di 12,5 m e larghezza di 5 m, in allineamento con l'area di sosta.

Dal momento che a seguito della modifica introdotta potranno essere collocate più attività rispetto allo stato attuale, si propone di incrementare la superficie del piazzale garantendo una maggiore disponibilità e migliore gestione del sistema di raccolta dei rifiuti.



La proposta prevede l'ampliamento di tale area lungo il lato nord, prevedendo una lunghezza complessiva di 20 m, mantenendo la larghezza attuale di 5 m. Questo comporta la sottrazione di 3 posti auto destinati al personale, con una riduzione estremamente ridotta rispetto alla disponibilità attuale

Si tratta di una modifica minima, all'interno delle aree già urbanizzate, che non comporta modifiche significative rispetto l'assetto complessivo del comparto. Le opere necessarie per realizzare l'intervento riguardano la sola rimozione del grigliato di copertura del parcheggio, e realizzazione della nuova pavimentazione, con medesimi materiali già presenti nell'area RSU esistente.

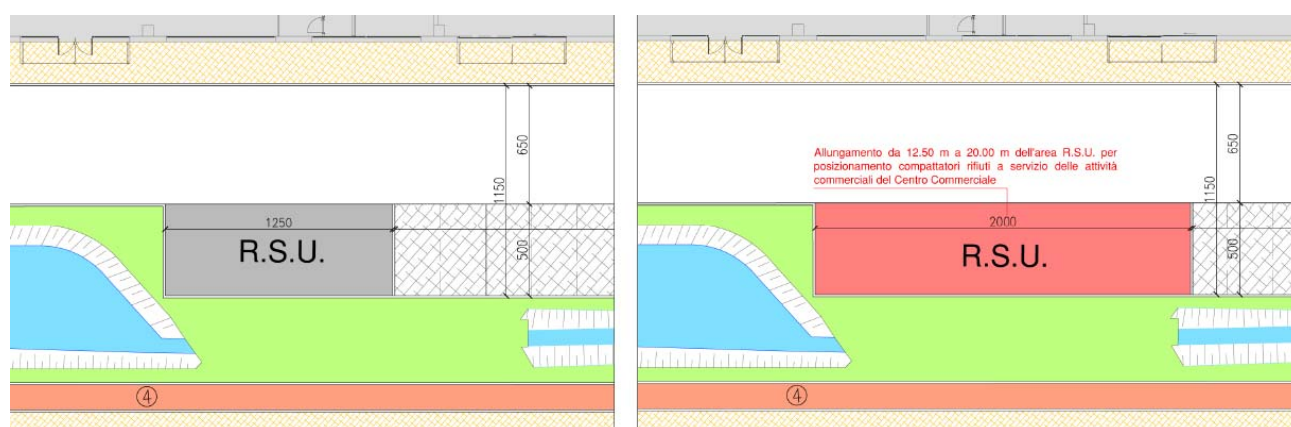


Figura 8 proposta di modifica, stato attuale e di progetto

#### 2.4.4 Ripristino delle piantumazioni di progetto

Sulla base dei sopralluoghi effettuati è stato verificato come parte delle alberature realizzate all'interno delle aree di sosta presentino situazioni di precaria stabilità, o siano state rimosse per evitare rischi all'utenza.

Si propone pertanto in questa fase il ripristino degli esemplari che presentano difficoltà di sviluppo o situazioni di stabilità precaria che possano nel tempo creare situazioni di rischio.

La soluzione indicata è sviluppata in relazione a quanto già previsto dal progetto approvato, pertanto si sono individuati gli esemplari che dovranno essere sostituiti o ricollocati.

Rispetto ai 55 alberi previsti da progetto è stata verificata la necessità di sostituire 19 esemplari. Si tratta di alcuni elementi collocati all'interno della fascia verde perimetrale all'ambito e altri situati all'interno delle aree di sosta. Per dare continuità e un'immagine d'insieme omogenea le essenze di nuova collocazione dovranno essere le medesime già piantate, in continuità con le specie già presenti. Gli esemplari dovranno avere proto effetto, con dimensioni simili a quelle già presenti, creando così un disegno unitario.

In fase di ripiantumazione degli esemplari sarà opportuno verificare lo stato della rete di irrigazione, sostituendo nel caso elementi che fossero stati danneggiati. Allo stesso modo saranno sostituiti o aggiunti tutori nel caso si verificasse la necessità di tali elementi, recuperando situazioni potenzialmente a rischio.

Si propongono inoltre di sostituire o ripristinare alcuni tratti di siepe che allo stato attuale presentano uno stato vegetativo precario.

Tale intervento è funzionale alla rimozione di elementi di degrado o potenziale pericolo per l'utenza (crollo di esemplari, distacco di rami morti), dando così maggiore qualità agli spazi, permettendo lo sviluppo di una realtà coerente con quanto previsto dal progetto originario e quindi autorizzato. Si ricorda infatti come le tipologie e specie qui collocate siano state definite in accordo con gli uffici competenti dell'amministrazione del Comune di Venezia.



Figura 9 individuazione degli esemplari da ricollocare



Figura 10 esempio di alberi da sostituire o recuperare

## 2.5 CARATTERI DIMENSIONALI

I parametri dimensionali attuali, e quindi le volumetrie, superfici edificate e delle aree connesse all'attività, non vengono alterate rispetto a quanto già realizzato e autorizzato.

## 2.6 FASE DI CANTIERE E CRONOPROGRAMMA

In ragione della tipologia di intervento non si prevedono attività di modifica della struttura fisica dell'edificio né di opere ad esso connesse. Allo stesso modo non saranno realizzati interventi di modifica degli spazi esterni di pertinenza. Le uniche lavorazioni riguarderanno le opere migliorative proposte per meglio inserire l'attività nel contesto e migliorare la gestione della realtà commerciale.

In tal senso le fasi di cantiere riguarderanno i soli momenti di realizzazione delle opere migliorative. Gli interventi avverranno quindi all'interno dell'area di pertinenza della realtà commerciale, e verranno condotte senza necessità di sospendere il normale svolgimento delle attività in essere.

L'unico elemento che potrà avere interferenza con spazi esterni sarà quello connesso alla messa in sicurezza dell'attraversamento ciclopeditoneo, tuttavia si tratta di attività di limitato effetto, riguardante essenzialmente la segnaletica orizzontale, tali quindi da non comportare la presenza di cantieri o strutture che limitino la funzionalità della rete locale o la creazione di alterazioni significative dello stato dell'ambiente.

Le attività previste potranno essere realizzate in momenti sovrapposti o in fasi disgiunte riguardando opere non connesse tra loro o che necessitano di un coordinamento.

Lo sviluppo temporale delle singole attività sarà definito in sede successiva, all'interno dei procedimenti autorizzativi relativi alle opere stesse; si stima comunque come i singoli interventi saranno conclusi in tempi estremamente ridotti, nell'ordine di qualche giorno.

## **2.7 EFFETTI**

### **2.7.1 Utilizzo delle risorse**

Come visto la richiesta di modifica della tipologia commerciale non comporta la necessità di realizzare opere o interventi fisici. Questo non comporta il bisogno di reperire e utilizzare risorse.

Per quanti riguarda le opere migliorative è stato evidenziato come si tratti di attività interne all'area commerciale, pertanto non si prevede l'occupazione di nuove superfici. Per il solo l'attraversamento ciclopedonale si coinvolgerà uno spazio esterno, di dimensioni estremamente ridotte, trattandosi tuttavia della sede stradale di accesso esistente.

L'edificio è già allacciato alla rete di approvvigionamento idrico, così come al sistema fognario e gestione delle acque, senza necessitare quindi di nuovi sottoservizi.

Le superfici utilizzate, così come l'uso dell'edificio, non varieranno, tuttavia un aumento delle attività commerciali potrà comportare un incremento delle utenze. Si tratta tuttavia di una situazione poco dissimile rispetto allo stato attuale, che all'interno dell'area in esame rappresenta un incremento pressoché nullo.

Allo stesso modo si potrà avere un incremento dei consumi elettrici per la gestione delle attività, principalmente per illuminazione e condizionamento. La tipologia e installazione degli impianti è affidata ai soggetti affittuari, e quindi non valutabile nella fase attuale. Tuttavia per assicurare il contenimento energetico dovranno essere in primo luogo rispettati i parametri già previsti per legge, ponendo attenzione per utilizzare impianti e soluzioni tecniche volte a ridurre ulteriormente le dispersioni e in consumi energetici.

Durante le fasi realizzative delle opere di miglioramento vi sarà necessità di reperire materiali necessari per la realizzazione delle opere stesse, tuttavia in considerazione dei caratteri degli interventi e del ridotto sviluppo temporale, questo aspetto risulta marginale e non significativo.

### **2.7.2 Produzione di inquinanti**

Come visto la richiesta alla base della modifica non comporta trasformazioni o alterazioni fisiche rispetto allo stato attuale. Gli effetti diretti non comportano pertanto la modifica dell'assetto attuale o la produzione di nuovi inquinanti.

Vi potranno essere effetti indiretti e indotti dal nuovo assetto commerciale. L'obiettivo base della richiesta è infatti quello di rendere più efficiente e vitale la realtà commerciale in essere, il raggiungimento di tale traguardo potrà comportare una maggiore attrattività del polo commerciale. Questo potrà tradursi con un incremento di traffico movimentato all'interno dell'area e lungo la viabilità limitrofa.

Lo studio approfondirà quindi la verifica dei potenziali effetti indotti da tale situazione.

Come visto la fase di cantiere delle opere migliorative previste, le uniche che comportano lavorazioni, avranno effetti estremamente ridotti in termine di magnitudine e sviluppo temporale, tali da non risultare misurabili all'interno del contesto urbanizzato ad uso commerciale dove si agisce.

### **2.7.3 Rischi ambientali**

Alla luce di quanto già analizzato e illustrato precedentemente, si esclude la possibilità di introdurre elementi che possano provocare rischi per l'ambiente. La corretta applicazione della vigente normativa assicura che non vi siano situazioni di rischio singole o dovute alla sommatoria di effetti.

### 3 QUADRO PIANIFICATORIO

#### 3.1 PTRC DEL VENETO

Il PTRC costituisce il “supporto territoriale” delle scelte e degli strumenti regionali di programmazione economica e sociale che fanno riferimento al Programma Regionale di Sviluppo (PRS). In base all'accordo sottoscritto con il Ministero per i Beni Ambientali e Culturali assumerà anche la valenza di Piano paesaggistico attribuita dalla Legge Regionale 11 marzo 1986 n. 9 e successivamente confermata dalla Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11. Tale attribuzione fa sì che nell'ambito del PTRC siano assunti i contenuti e ottemperati gli adempimenti di pianificazione paesaggistica previsti dall'articolo 135 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.

Il principale strumento di riferimento per la pianificazione territoriale nella Regione Veneto, è il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, introdotto con la Legge Regionale del 27 giugno 1985, n° 61 che riformula l'istituto della pianificazione territoriale introdotto con la “legge urbanistica” n° 1150 del 1942. L'art. 5 delle N.T.A. dispone che il P.T.R.C. e gli strumenti territoriali e urbanistici generali e attuativi approvati in attuazione delle direttive del P.T.R.C. hanno valenza paesistico - ambientale ai sensi e per gli effetti della L. 29.6.1939 n.1497 e della L. 8.8.1985, n. 431.

Il P.T.R.C. costituisce il complesso di prescrizioni e vincoli automaticamente prevalenti nei confronti degli strumenti urbanistici di livello inferiore nonché di direttive per la redazione dei Piani Territoriali Provinciali e degli strumenti urbanistici di livello inferiore. Il P.T.R.C. vigente, approvato nel 1992, risponde all'obbligo emerso con la legge 8 agosto 1985, n.431, di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso il D.M. 42/2005, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.

Il P.T.R.C. individua nella Tav. n. 2 il sistema degli ambiti naturalistico ambientali e paesaggistici di livello regionale. L'intervento oggetto della presente analisi non ricade all'interno di ambiti indicati quali ambiti naturalistici di livello regionale o in aree di tutela paesaggistica, vincolate ai sensi delle leggi 29.6.1939, n. 1497 e 8.8.1985, n.431.



Figura 11. P.T.R.C. vigente, Tav.2 “Ambiti naturalistico -ambientali e paesaggistici di livello regionale”.

La Regione Veneto ha avviato il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC adottato con DGR n. 372 del 17/02/09), come riformulazione dello strumento generale relativo all'assetto del territorio veneto, in linea con il nuovo quadro programmatico previsto dal Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e in conformità con le nuove disposizioni introdotte con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/04).

Il "Documento preliminare al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento" è stato adottato con DGR n. 2587 del 7 agosto 2007 e pubblicato nel supplemento al BUR n. 86 del 2/10/2007.

Con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 è stato adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4).

Lo spazio interessato dall'intervento si colloca all'interno degli spazi urbanizzati di prima cintura urbana del nucleo di Mestre. Si tratta di uno spazio che non è prossimo o connesso alle aree di maggiore interesse ambientale, identificate come aree nucleo. Ad ovest del sito sono presenti alcuni spazi agricoli che concorrono alla creazione di un sistema ecorelazionale di livello territoriale, in ragione del loro grado di integrità e bassa presenza antropica. Questi ambiti sono esterni al sito analizzato, e non sono direttamente connessi con esso, in considerazione della presenza di infrastrutture (viabilità e rete ferroviaria) e tessuto insediativo che crea una barriera.



Figura 12 estratto della Tav. 2 del PTRC



Figura 13 estratto della Tav. 9 del PTRC

### 3.2 PIANO DI AREA DELLA LAGUNA ED AREA VENEZIANA (PALAV)

Tra gli strumenti di pianificazione che interessano il territorio comunale è da considerare, in relazione ai disposti del PTRC), il Piano d'Area. Il Piano di Area della Laguna ed Area Veneziana (PALAV) è stato adottato con delibera di Giunta Regionale n.7529 del 23/12/1991 ed approvato con Delibera di Consiglio Regionale n.70 del 09/11/1995; la Variante 1 è stata adottata con delibera di Giunta Regionale n.2802 del 05/08/1997 ed approvato con Delibera di Consiglio Regionale n.70 del 21/10/1999. Si tratta di un piano volto soprattutto alla salvaguardia e alla tutela delle risorse naturalistiche e ambientali della Laguna e dell'Area Veneziana.

L'area in oggetto si colloca all'interno del tessuto urbano della periferia nord di Mestre, interessando aree dove il PALAV conferma le destinazioni e le previsioni già definite dagli strumenti urbanistici vigenti. Non sono presenti nell'area, o in prossimità di essa, spazi vincolati o tutelati per la loro valenza ambientale.

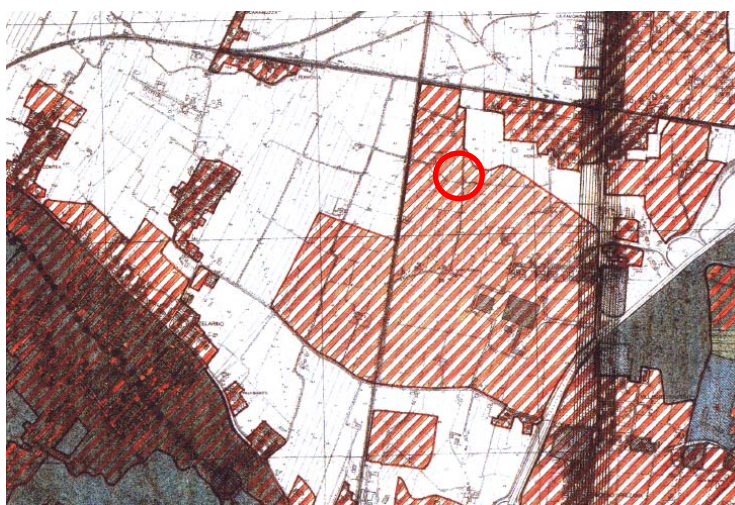


Figura 14 estratto del PALAV



### 3.3 PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE

Con DGR n. 842 del 15.05. 2012, è stato approvato, con l'apporto di integrazioni e modifiche rispetto alla stesura adottata e precedenti approvazioni del 2009 e 2011, il Piano di Tutela delle Acque della Regione del Veneto.

Il punto cardine sul quale si struttura il piano è quello di considerare l'acqua come bene primario che va preservato, quale risorsa finita necessaria all'ambiente e allo sviluppo umano, è pertanto necessario perseguire la tutela della sua disponibilità e qualità. In ambito europeo gli obiettivi base da perseguire sono:

- la protezione ed il miglioramento dello stato degli ecosistemi acquatici, nonché di quelli terrestri e delle zone umide che da questi dipendono;
- un utilizzo idrico sostenibile fondato sulla protezione a lungo termine delle risorse idriche disponibili;
- una maggiore protezione dell'ambiente acquatico che ne consenta il miglioramento anche attraverso l'adozione di misure specifiche per la graduale riduzione degli scarichi, delle emissioni e delle perdite delle sostanze prioritarie, nonché l'arresto o la graduale eliminazione degli scarichi, delle emissioni e delle perdite di quelle pericolose;
- il blocco e la graduale riduzione dell'inquinamento delle acque sotterranee;
- un fattivo contributo alla mitigazione degli effetti delle inondazioni e della siccità.

Il Piano individua quindi le misure e gli interventi utili ad assicurare la tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei con l'obiettivo di raggiungere i parametri di qualità ambientale definiti alla parte terza del D.Lgs. 152/2006, nonché rispetto gli intenti fissati all'interno del piano stesso. Lo strumento si articola quindi definendo quali siano le sensibilità e i possibili rischi per la risorsa idrica in considerazione delle fonti di pressione più significative, riconoscendo in particolare i rischi derivanti dalla presenza antropica in termini di scarichi civili e produttivi e le pressioni causate dallo sfruttamento agricolo del territorio.

La fase analitica del piano ha individuato gli elementi di pregio e le aree sensibili. Le caratteristiche pedologiche e geologiche hanno permesso di definire quali siano gli spazi potenzialmente più critici in termini del grado di vulnerabilità di falda, in considerazione di fenomeni di percolazione o infiltrazione di sostanze inquinanti. L'area in oggetto non rientra tra spazi di maggior sensibilità, rientrando nel grado di vulnerabilità medio.

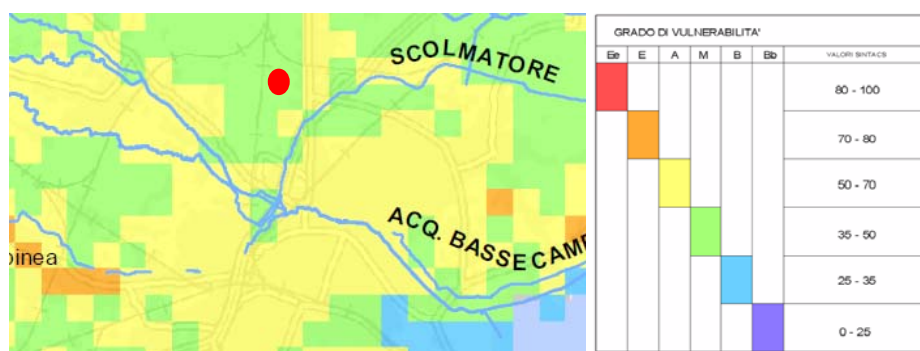


Figura 15 estratto della carta della vulnerabilità di falda

Il piano fissa quindi degli obiettivi di qualità ambientale e detta le modalità di gestione, scarico o immissione delle acque nei corpi idrici superficiali e sotterranei, al fine di evitare la dispersione di sostanze inquinanti, tenendo conto anche degli effetti di cumulo. La modalità di gestione del sistema per garantire il mantenimento della qualità della risorsa idrica è dettagliata all'interno del Capo IV – Misure di tutela qualitativa. Qui si prevede il collettamento dei sistemi di scarico delle acque reflue e le caratteristiche degli elementi che sono considerati potenzialmente incidenti. Vengono individuate le soglie dimensionali e le tipologie di attività che possono avere effetti sulla qualità delle acque, individuando le attenzioni e interventi di trattazione che devono essere attuati prima di immettere nella rete le acque derivanti dalle diverse attività antropiche.

In considerazione dell'area e caratteristiche dell'oggetto si fa particolare riferimento a quanto previsto dall'art.39 delle NTA- Acque meteoriche di dilavamento, acque di prima pioggia e acque di lavaggio. In riferimento alle acque di dilavamento degli spazi di sosta è pertanto necessario che vi sia un sistema di trattamento qualitativo che assicuri di non immettere nella rete superficiale sostanze potenzialmente pericolose o inquinanti.

### **3.4 PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO**

La L. 183/1989 "*Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo*" ha portato alla suddivisione dell'intero territorio nazionale in bacini idrografici classificati in bacini di rilievo nazionale, interregionale e regionale, ed ha stabilito l'adozione di Piani di bacino specifici.

Per ognuno di essi, il Piano di Bacino costituisce il principale strumento di un complesso sistema di pianificazione e programmazione finalizzato alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque. Si presenta quale mezzo operativo, normativo e di vincolo diretto a stabilire la tipologia e le modalità degli interventi necessari a far fronte non solo alle problematiche idrogeologiche, ma anche ambientali, al fine della salvaguardia del territorio sia dal punto di vista fisico che dello sviluppo antropico.

Il sistema idrografico di riferimento per il caso di studio è quello del Bacino Scolante della Laguna di Venezia, la cui Autorità di Bacino, che con DGR 401 del 31.03.2015 ha adottato il proprio Piano di Assetto Idrogeologico. Si evidenzia come l'iter approvativo non sia ancora concluso, tuttavia si analizzano i contenuti e le indicazioni del piano.

Analizzando i contenuti del piano si rileva come l'area interessata dalla presenza del centro commerciale proposto, così come tutto l'ambito del AEV Terraglio, ricada all'interno degli spazi soggetti a pericolosità moderata P1, in relazione alla necessità di provvedere a scolo meccanico. Si tratta di ambiti soggetti a rischi ridotti, che necessitano di una gestione attenta ad assicurare comunque l'efficienza del deflusso delle acque al fine di non creare situazioni critiche di accumulo.

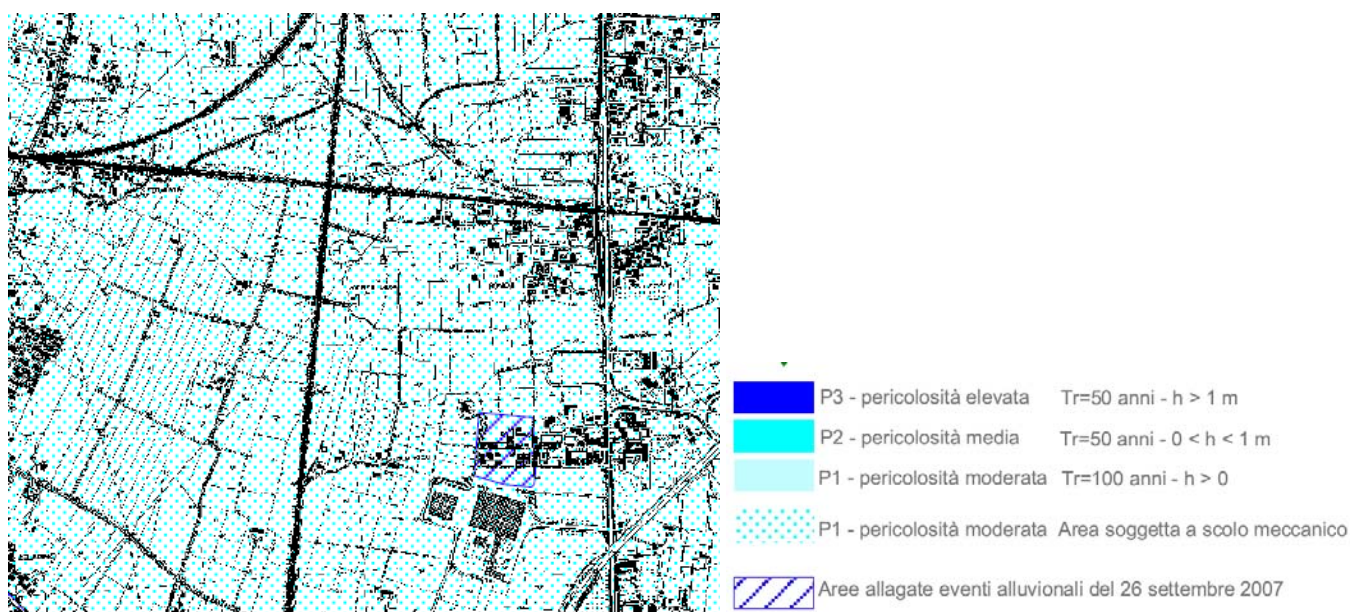


Figura 16 estratto della carta della pericolosità idraulica

Per tali aree le norme del piano riportano all'art. 13 come “nelle aree classificate a pericolosità moderata – P1 spetta agli strumenti urbanistici comunali e provinciali ed ai piani di settore regionali prevedere e disciplinare, nel rispetto dei criteri e indicazioni generali del presente Piano, l'uso del territorio, le nuove costruzioni, i mutamenti di destinazione d'uso, la realizzazione di nuovi impianti e infrastrutture, gli interventi sul patrimonio edilizio esistente.” Si rileva pertanto come il piano stesso non individui situazioni di evidente criticità, demandando agli enti territorialmente competenti le modalità di attuazione delle scelte di dettaglio.

In sede di formazione dei piani urbanistici, o loro varianti, dovranno essere indicate le attenzioni o eventuali prescrizioni necessarie per garantire la piena sicurezza idraulica.

Il piano non individua, o affronta, la tematizzazione delle aree soggette a pericolosità geologica all'interno della propria area di pertinenza.

### 3.5 PTCP DI VENEZIA

Il PTCP della Provincia di Venezia è stato adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 2008/104 del 5/12/2008, approvato definitivamente e trasmesso alla Regione del Veneto il 7 aprile 2009 e approvato dalla stessa Regione del Veneto con Deliberazione della Giunta Regionale n. 3359 del 30 dicembre 2010.

Il PTCP è lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale. Il PTCP assume i contenuti previsti dall'articolo 22 della LR 11/2004, costituisce il “supporto territoriale” delle scelte e degli strumenti provinciali di programmazione economica e sociale, in coerenza con gli strumenti sovraordinati, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali.

Analizzando il quadro vincolistico assunto dal PTCP si riporta come l'area d'intervento non riguardi spazi o elementi soggetti a vincoli o tutele ambientali o paesaggistiche. Anche considerando gli spazi limitrofi non si rilevano situazioni di particolare valenza o significatività soggette a tutele o prescrizioni di carattere vincolistico.

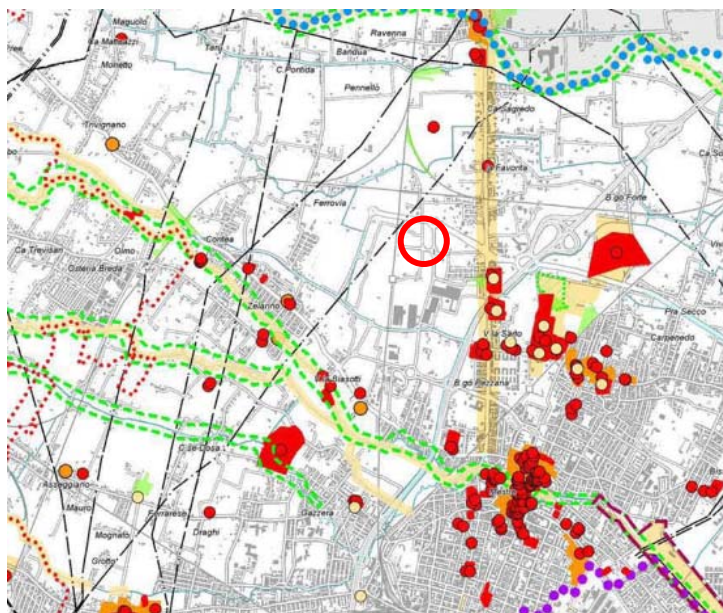


Figura 17 estratto della Tav.1 del PTCP

Allo stesso modo l'ambito non è soggetto a situazioni critiche riportate all'interno della Carta delle Fragilità del PTCP.

Per quanto riguarda gli aspetti delle valenze territoriali, per i temi ambientali, paesaggistici o storico-testimoniale, si osserva come l'area in oggetto rientri all'interno del tessuto urbano invidiato dal PTCP, e pertanto non coinvolge spazi che strutturano la rete ecorelazionale in essere o gli elementi di progetto individuati dal piano stesso.

Il PTCP indica la presenza di alcuni elementi arborei lineari, che corrono all'interno del tessuto insediativo (art. 29), quali elementi di potenziale sviluppo della naturalità diffusa e a supporto della qualità ambientale. Per tali elementi il piano demanda agli strumenti comunali l'individuazione di dettaglio di tali elementi, e la definizione delle azioni volte alla tutela e potenziamento di tali elementi. Per quanto riguarda l'area in oggetto l'elemento più prossimo è indicato lungo l'asse di via Pionara.

PROGETTO DI MODIFICA DELLA TIPOLOGIA DI CLASSIFICAZIONE COMMERCIALE  
AI SENSI DELLA LR 50/2012  
STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

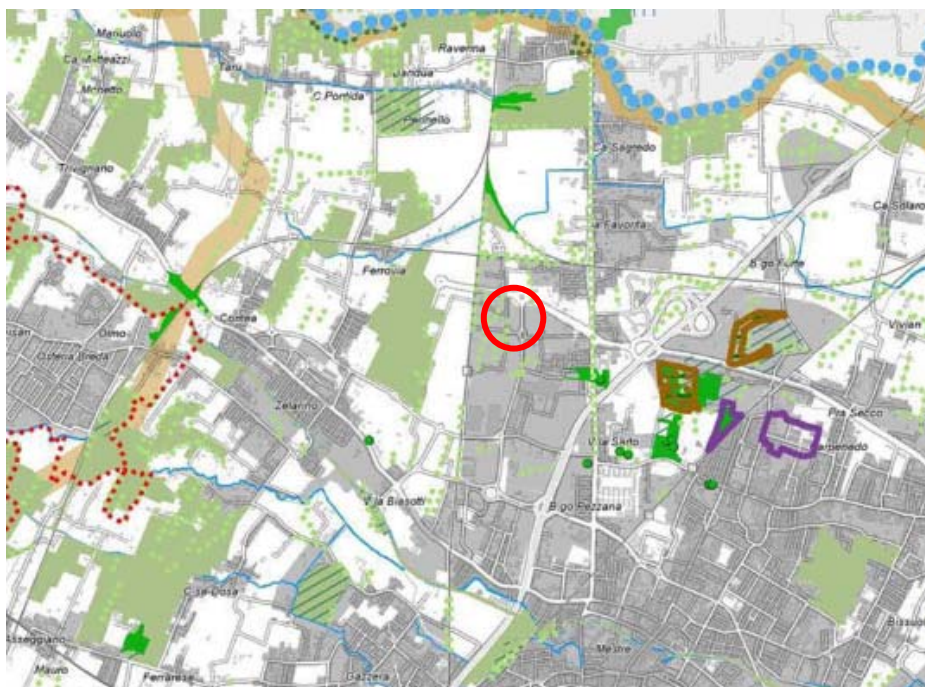


Figura 18 estratto della Tav. 3 del PTCP

L'ambito in oggetto è situato all'interno del polo commerciale del AEV Terraglio, individuato e confermato dal PTCP come area per attività economiche. Il piano pertanto conferma l'attuale assetto degli spazi.

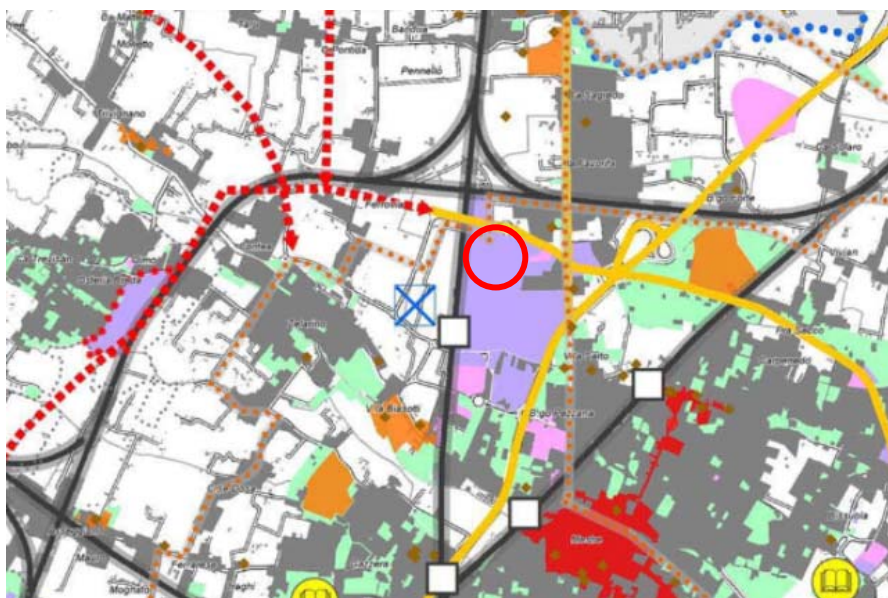


Figura 19 estratto della Tav. 4 del PTCP

### 3.6 PAT DI VENEZIA

La Giunta comunale di Venezia ha licenziato il 23 dicembre 2010 il nuovo Piano di Assetto del Territorio (PAT) che, dopo la discussione negli organi decentrati, è stato adottato con Delibera del Consiglio comunale n. 5 del 30/31 gennaio 2012.

Il PAT è stato quindi approvato con la conferenza decisoria del 30.09.2014. Con Delibera della Provincia di Venezia n. 128 del 10.10.2014 ne è stata ratificata l'approvazione.

Il PAT è uno strumento che delinea lo sviluppo strategico del territorio, ovvero un documento di programmazione che:

- delinea le grandi scelte sul territorio e le strategie per lo sviluppo sostenibile;
- definisce le funzioni delle diverse parti del territorio comunale;
- individua le aree da tutelare e valorizzare per la loro importanza ambientale, paesaggistica e storico-architettonica;
- fa proprie le direttive generali degli strumenti sovra-ordinati (PTRC, PTCP, PALAV) e degli strumenti comunali riferiti all'area vasta (Piano Strategico, Piano Urbano della Mobilità).

Il quadro vincolistico delineato dal PAT (Tav 1 – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale), il piano sintetizza la presenza degli elementi di tutela e salvaguardi ambientale individuati dagli strumenti sovraordinati. In particolare l'area è indicata come ricadente all'interno degli spazi sottoposti a tutela di carattere paesaggistico, ambientale e archeologico in riferimento alla laguna di Venezia. Per tali tematiche il piano recepisce quanto previsto dai piani territoriali, in particolare PTRC, PALAV e PTCP, demandando al PI le indicazioni di dettaglio.

Per quanto riguarda l'ambito in oggetto si riporta come non siano presenti spazi soggetti a vincolo di natura ambientale o tutela paesaggistica. Si indica la sola presenza di elementi generatori di vincolo quali la viabilità principale che attraversa l'area. L'attuale conformazione dell'area rispetta la presenza di tali elementi.

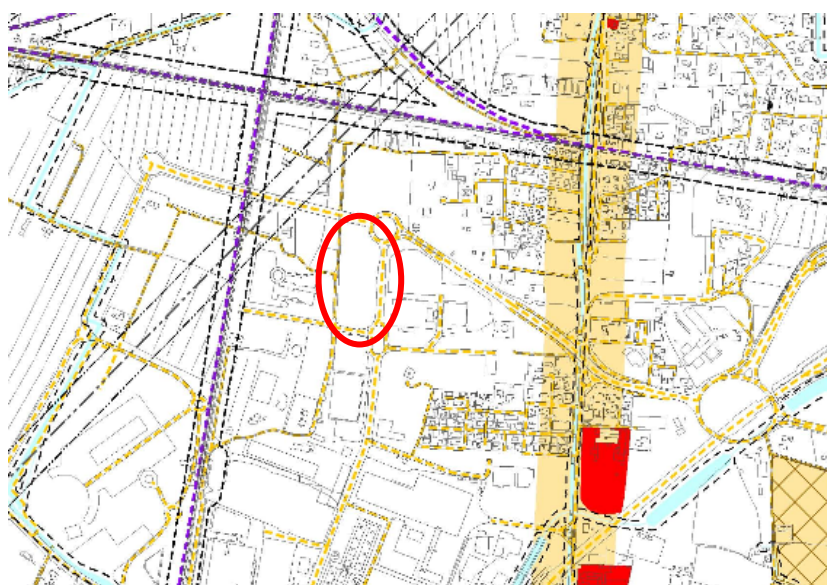


Figura 20 estratto della Tav 1 del PAT

Analizzando i contenuti della Tav.2 – Carta delle Invarianti, emerge come l'intero ambito del AEV Terraglio non sia interessato dalla presenza di elementi di valore ambientale o paesaggistico, ricomprendendo spazi a ad uso e destinati ad ospitare il tessuto urbano funzionale allo sviluppo commerciale. Le aree di valenza ambientale, da tutelare e valorizzare, sono esterne all'ambito e non sono connesse con gli spazi oggetto di analisi. In riferimento alle indicazioni del PTCP, relative all'approfondimento e verifica degli elementi della rete ecologica, si evidenzia come il PAT non rilevi la presenza di sistemi lineari lungo via Pionara.

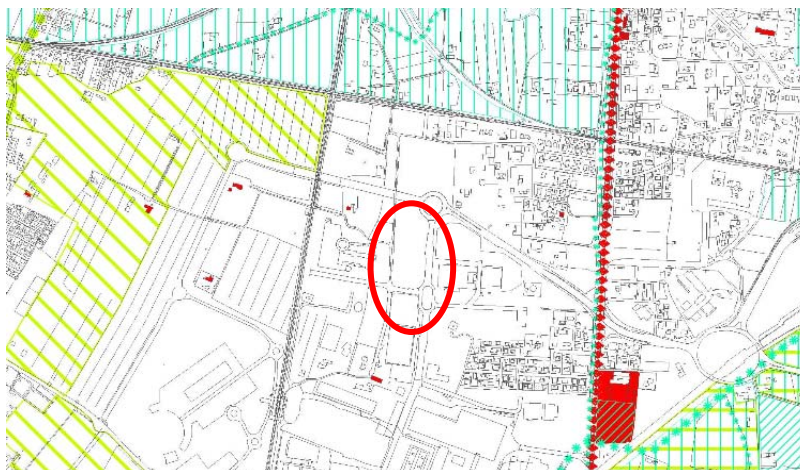


Figura 21 estratto della Tav. 2 del PAT

Per quanto riguarda gli aspetti di carattere programmatico di gestione e sviluppo urbanistico, definiti nella Tav. 4 – Carta delle Trasformabilità, si riporta come il piano consideri l'area come tessuto consolidato. Si tratta di spazi già urbanizzati ed edificati, che confermano l'attuale assetto urbano. All'interno di questi spazi sono ammesse le opere di manutenzione, conservazione e ripristino dell'esistente, o nuova costruzione finalizzata al consolidamento della struttura urbana esistente.

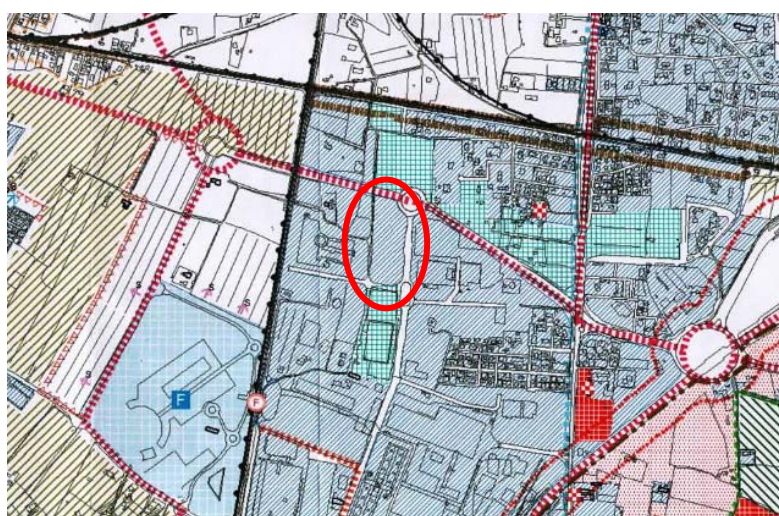


Figura 22 estratto della Tav. 4 del PAT

### 3.7 PI DI VENEZIA

In data 15.06.2016 è stato presentato il Documento del Sindaco per il Piano degli Interventi del Comune di Venezia, quale primo elementi di indirizzo e programmazione di attuazione dei contenuti del PAT. Pertanto è attualmente in fase di definizione lo strumento di dettaglio delle scelte strategiche del PAT, in questa fase il PRG vigente diventa il primo PI per le parti compatibili con il PAT approvato.

Per quanto riguarda il PRG del territorio del Comune di Venezia, adottato con delibera Commissariale n. 15429 del 20/03/1959 e approvato con DPR del 17/12/1962, si riporta come lo strumento sia stato soggetto a varianti con un processo avviato all'inizio degli anni '90, anche in adeguamento al PALAV, che si è concluso, per quanto riguarda l'area in oggetto con la variante per la terraferma. Tale variante è stata approvata con un primo assetto con DGRV 3905 del 03/12/2004, e quindi con successiva DGRV 2141 del 29/07/2008; l'assetto finale è quello derivante dall'aggiornamento conseguente all'inserimento degli strumenti urbanistici approvati al 31/12/2010.

L'area in oggetto ricade all'interno dello spazio ricompreso all'interno del comparto commerciale-direzionale AEV Terraglio, la cui attuazione è soggetta a strumenti attuativi e comparti urbanistici.

Per quanto riguarda la destinazione d'uso, l'area dove è collocato l'edificio, e gli spazi di pertinenza, sono indicati come ZTO D4 – attrezzature economiche varie. Si tratta di aree destinate allo sviluppo del sistema socio-economico dov'è ammessa destinazioni d'uso commerciali, direzionali e di servizio alle persone (categorie B, C e D dell'art. 8 delle NTA). È altresì ammessa una limitata componente residenziale, connessa comunque alla conduzione delle attività precedentemente indicate.

Le aree limitrofe, ricomprese all'interno dell'area di analisi e gestita dal soggetto attuatore, è destinata alla realizzazione di standard connessi all'attività, indicandone la destinazione a parcheggio.

L'attuale stato dei luoghi risulta pertanto conforme con quanto previsto dallo strumento urbanistico vigente.

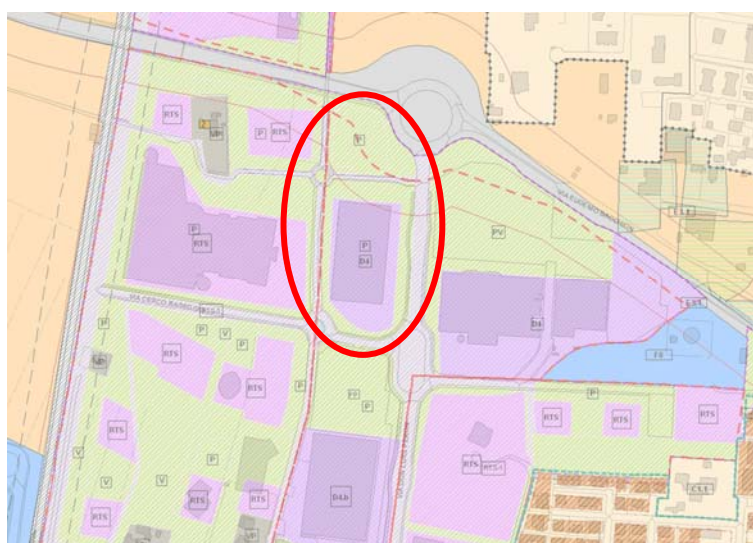


Figura 23 estratto del PI del Comune di Venezia (fonte SIT comunale)



Si analizza inoltre il Piano di Sviluppo del Commercio, redatto in applicazione della LR 50/2012, relativa allo sviluppo del commercio. L'area analizzata ricade all'interno dell'ambito territoriale ampio del parco commerciale del AEV Terraglio, mentre in dettaglio lo spazio connesso all'attività commerciale in oggetto è identificata come parco commerciale a sé stante in applicazione della LR 20/2012.



Figura 24 estratto della tavola del Piano di Sviluppo del Commercio

### 3.8 RETE NATURA 2000

L'area oggetto d'intervento, così come gli spazi limitrofi, non interessano elementi individuati dalla Rete Natura 2000 sia come SIC che ZPS.

Il sito più prossimo si trova ad est dell'area, oltre l'ambito del AEV Terraglio, ad est dell'asse della tangenziale di Mestre. Si considera in tal senso il SIC/ZPS IT3250010 "Bosco di Carpenedo", situato a una distanza minima di circa 1.100 m, non sono presenti altri siti entro distanze prossime o di poco superiori a questa.

L'area ricomprende gli spazi relitti del sistema boscato planiziale, che anticamente occupava parte del territorio provinciale, di carattere misto. Lo spazio attualmente indicato si compone di due ambiti prossimi tra loro, con un'estensione complessiva pari a circa 13 ettari.

Gli spazi individuati si localizzano in prossimità dell'abitato di Mestre e in contatto con gli assi viari principali dell'area (tangenziale di Mestre, SR 14 bis e linea ferroviaria Ve-Ts).

Il sistema boscato, che assume il peso più significativo in termini di copertura di habitat, ha i caratteri tipi delle foreste di caducifoglie, di interesse comunque la presenza di spazi umidi connessi alla presenza del forte di Carpenedo.

Si osserva una prevalenza di *Quercus rubor*, *Carpinus betulus*, *Acer campestre*, *Fraxinus ornus* e *Ulmus minor*.

Per quanto riguarda gli aspetti faunistici si rileva la presenza specie di uccelli facilmente osservabili in ambiti urbani e periurbani ed altri associati agli ambiti boscati più strutturati e aree umide, tra i quali *Accipiter nisus*, *Accipiter gentilis*,

*Strix aluco*, *Picus viridis*, *Dendrocopos major* e *Asio otus*. Nel sottobosco si osserva la presenza di anfibi quali la *Rana latestai* e *Rana dalmatina*.

Il sito risente della prossimità con il tessuto urbano di Mestre e la presenza nelle immediate vicinanze del sistema infrastrutturale principale. Si rileva tuttavia come alcuni effetti, in particolare quello di isolamento, sia stato ridotto a seguito delle attività conseguenti alla creazione del Bosco di Mestre, che mira a creare un sistema ampio che valorizzi gli spazi situati nelle aree nordorientali del territorio comunali, mettendo in connessione diversi ambiti minori ed elementi che possono sviluppare la biodiversità locale.

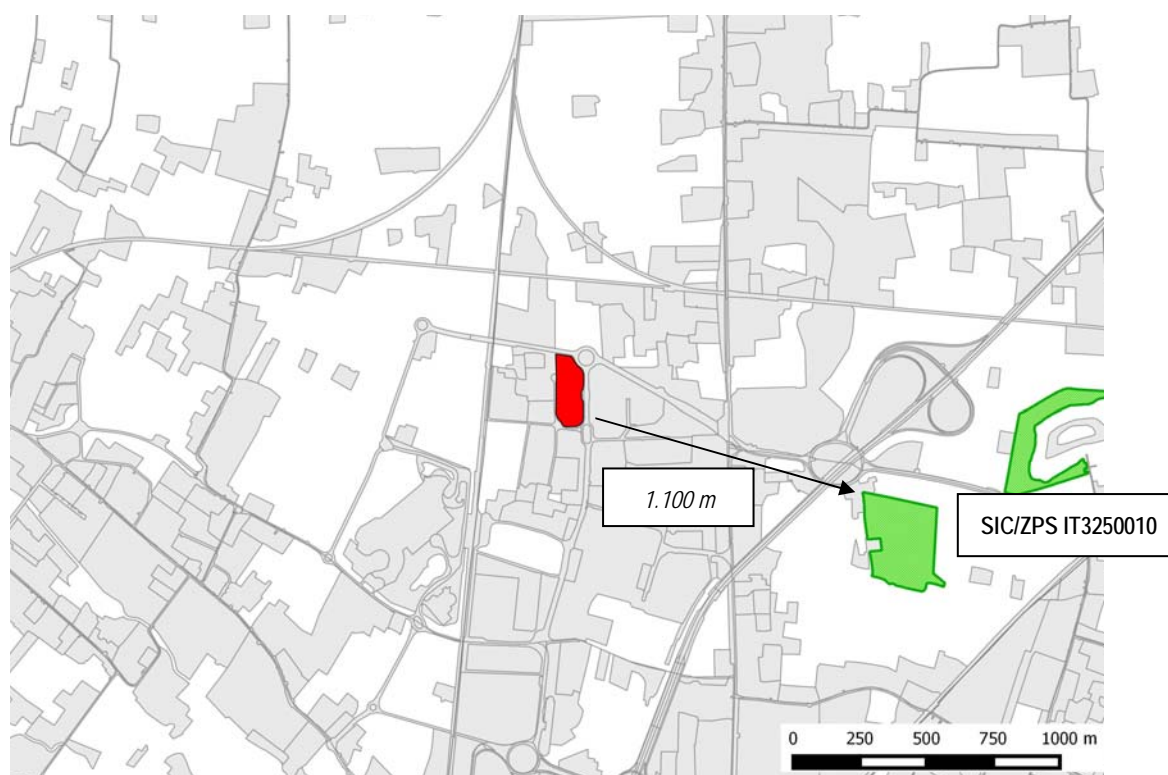


Figura 25 identificazione dei siti della Rete Natura 2000 più prossimi

### 3.9 QUADRO VINCOLISTICO AMBIENTALE

L'area oggetto d'intervento si trova all'interno di spazi urbanizzati in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti. L'area non è soggetta a vincoli o indirizzi di tutela di natura ambientale o paesaggistica.

Considerando anche gli aspetti di potenziale criticità ambientale è emerso come l'area non ricada all'interno di spazi soggetti a rischi di carattere ambientale.

Il quadro pianificatori vigente non prevede interventi di valorizzazione ambientale o modifica dell'assetto dei luoghi, confermando la destinazione commerciale del polo del AEV Terraglio.

### **3.10 COERENZA CON PIANI E PROGRAMMI**

La proposta in oggetto prevede il mantenimento dell'attuale destinazione d'uso e non altera i parametri quantitativi o altre caratteristiche fisiche o strutturali dell'edificio né degli spazi di pertinenza.

Si tratta pertanto di una proposta che conferma quanto già autorizzato e realizzato che quindi risulta coerente con il quadro pianificatorio vigente, e ne attua le previsioni.

## **4 STATO DELL'AMBIENTE**

Le informazioni, dati e analisi utilizzati all'interno del presente documento, sono quelli ufficialmente disponibili da enti e soggetti pubblici che operano all'interno del territorio interessato dall'intervento. Si è fatto riferimento ai dati disponibili all'interno del quadro conoscitivo del PGT della Regione Friuli Venezia Giulia e degli strumenti di livello regionale. È stato fatto riferimento ai dati forniti da ARPA FVG, nonché delle serie storiche disponibili relativamente alle componenti ambientali, così come delle informazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente e dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale. Tali informazioni sono state integrate con studi, bibliografia e analisi e valutazioni condotte per interventi e programmi che interessano l'ambito territoriale in oggetto.

Ulteriori approfondimenti sono stati condotti attraverso specifici studi connessi all'intervento in sé, al fine di verificare con maggior dettaglio gli aspetti più sensibili e significativi, analizzando in particolare gli aspetti trasportistici e gli effetti rispetto al clima acustico, essendo i temi che possono risentire in modo più significativo di variazioni dell'assetto gestionale delle attività commerciali.

### **4.1 SISTEMA FISICO**

#### **4.1.1 Aria**

All'interno della Regione Veneto il riferimento in materia di gestione della qualità dell'aria è il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA), approvato nel 2004. Esso identifica le zone caratterizzate da diversi regimi di inquinamento atmosferico e fornisce le linee guida per l'elaborazione dei Piani di Azione, Risanamento e Mantenimento a cura dei comuni, coordinati dai Tavoli Tecnici Zonali. Il piano ha definito una prima classificazione dei singoli territorio comunali sulla base della presenza di fonti emissive e dati di concentrazione delle principali sostanze inquinanti.

La Regione del Veneto ha proposto un riesame della zonizzazione definita sulla base di aggiornamenti dei dati e di un diverso approccio legato alle caratteristiche fisiche e climatiche del territorio regionale. All'interno della DGR 2130 del 23.10.2012 si propone una riclassificazione delle zone dove maggiore evidenza viene data agli agglomerati urbani e ai sistemi territoriali. La nuova proposta 5 agglomerati, corrispondenti alle aree urbane di Venezia, Treviso, Padova, Vicenza e Verona, e 4 macroaree definite da caratteristiche fisico-geografiche.

Il comune di Venezia ricade all'interno dell'ambito territoriale indicato come Agglomerato Venezia, dove la qualità dell'aria è fortemente condizionata dalla compresenza di più fattori antropici. La compresenza di più fonti emissive e diverse sostanze può aggravare gli effetti in modo cumulativo, con ricadute spaziali anche ampie.

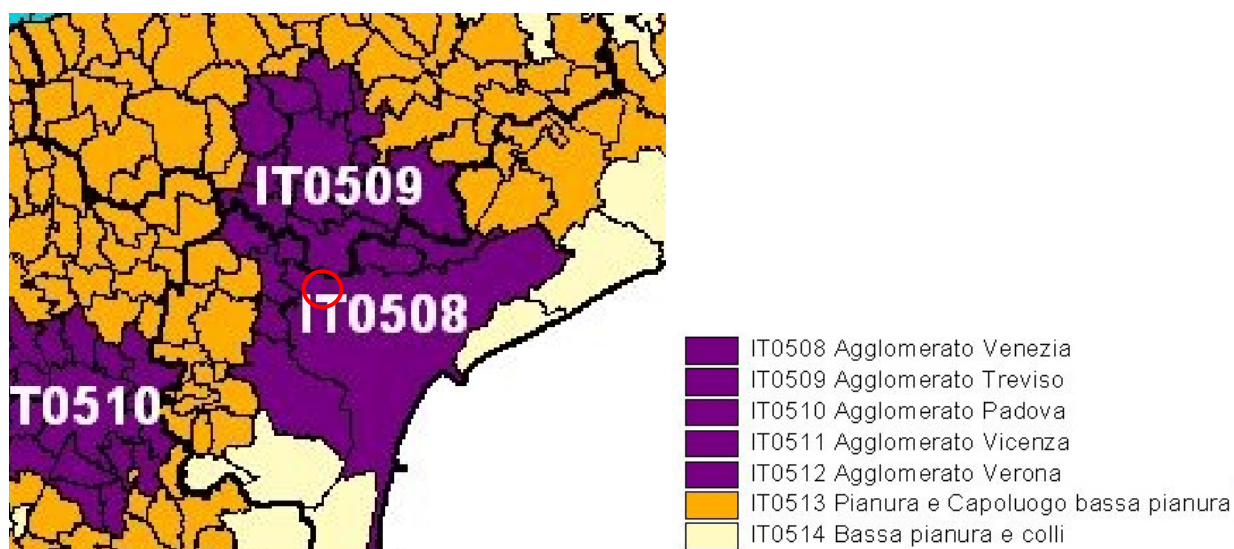


Figura 26 estratto della zonizzazione della qualità dell'aria

Al fine di definire con maggior dettaglio gli aspetti qualitativi si prendono in esame le analisi condotte da ARPAV e riportate all'interno della Relazione Annuale 2014 della Qualità dell'Aria della Provincia di Venezia.

La rete di monitoraggio ARPAV analizzata per lo studio prevede 4 punti di campionamento all'interno del Comune di Venezia, rispetto a questi si considerano i dati delle stazioni di via Bissuola e via Tagliamento, essendo le più prossime all'area d'intervento.

La centralina del Parco Bissuola ha monitorato l'andamento di S02, NOx, O3, PM2,5, PM10, IPA e metalli; mentre la stazione di via Tagliamento ha analizzato S02, NO2, CO e PM10.

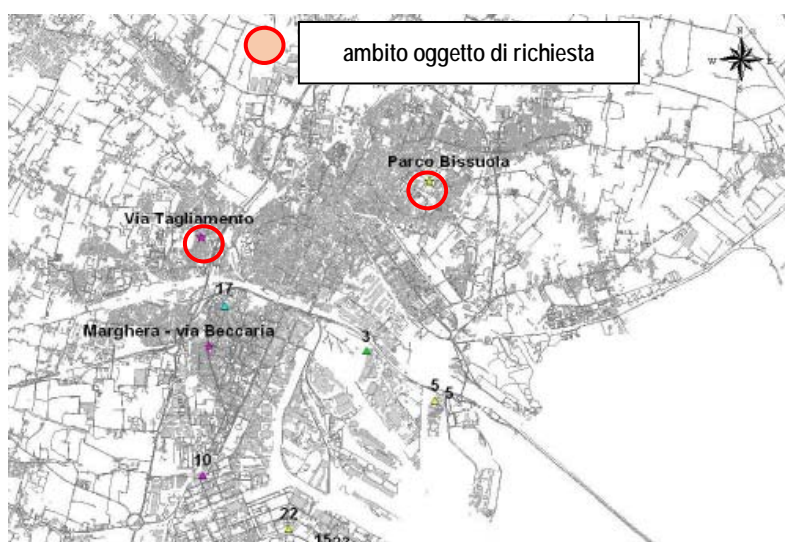


Figura 27 individuazione stazioni di monitoraggio ARPAV considerate

I dati riferiti al periodo caldo sono relativi ai giorni compresi tra il 01.04.2014 e il 30.09.2014, mentre il semestre freddo comprende i periodi 01.01.2014 – 31.03.2014 e 01.10.2014-31.12.2014.

### Biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>)

Sulla base dei rilevamenti effettuati da ARPAV, in riferimento a quanto riportato nel documento sopra citato, è risultato come per il 2014, per tutte le centraline attivi, non vi siano stati superamenti del valore limite orario per la protezione della salute umana, pari a 350 µg/mc (da non superarsi più di 24 volte). Allo stesso modo i valori rilevati sono stati inferiori al parametro di riferimento giornaliero per la protezione della salute umana, fissato in 125 µg/mc (da non superare più di 3 volte per anno civile) così come per la soglia di allarme (500 µg/mc).

### Monossido di carbonio (CO)

Il monossido di carbonio per il 2014 non ha evidenziato concentrazioni tali da causare superamenti del limite per la protezione della salute umana, fissato in 10 mg/mc, calcolato come massimo giornaliero della media mobile su 8 ore, in riferimento a quanto previsto dal D.Lgs. 155/10. Il livello di tale sostanza, anche per la centralina più prossima all'area, non è tale da rappresentare rischi o criticità significative, registrando una concentrazione media ampiamente inferiore alla soglia (0,5 mg/mc rispetto a 10 mg/mc).

### Ossidi di azoto (NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>)

La concentrazione media annuale di NO<sub>2</sub> all'interno del territorio provinciale è risultata complessivamente inferiore alle soglie di legge per la protezione della salute umana di 40 µg/mc, con alcuni sforamenti che hanno riguardato l'area di Marghera. I campionamenti effettuati in prossimità all'area oggetto di analisi hanno rilevato valori inferiori e tali da non evidenziare criticità evidenti, attestandosi di medie pari a 32 µg/mc. Si sono quindi registrati valori ampiamente inferiori alla soglia di allarme di NO<sub>2</sub> fissata in 400 µg/mc.

Per quanto riguarda NO<sub>x</sub> i dati registrati presentato concentrazioni superiori a parametro limite di 30 µg/mc in tutta la rete provinciale, come riportato nel grafico seguente. Si tratta di una situazione strutturale, che risulta tale anche considerando anni precedenti (dal 2010).

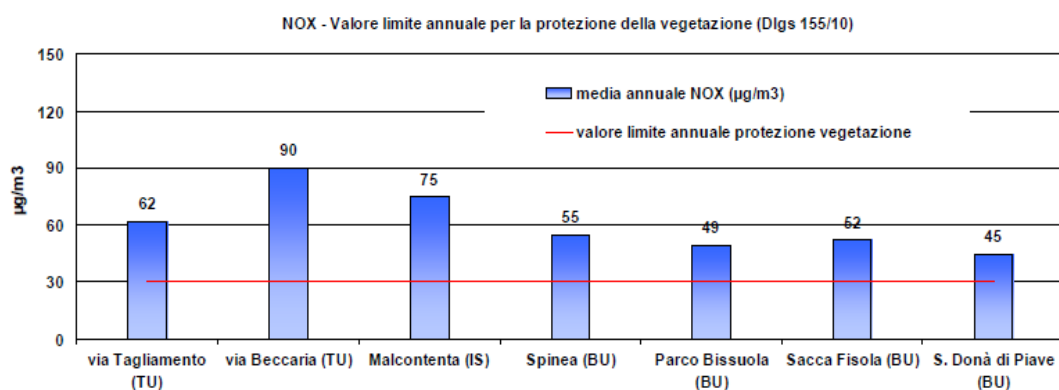


Figura 28 dati riportati nella Relazione Annuale ARPAV 2014

## Ozono (O3)

La soglia di allarme definita per legge (D.Lgs 155/2010) come rischio per la salute umana in caso di esposizione di breve durata è fissata in 240 µg/mc; per il 2014 non si registrati superamenti di tale limite.

Per quanto riguarda invece l'obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana, si prende in esame il conteggio annuale del superamento della concentrazione di 120 µg/mc della massima media mobile giornaliera per almeno otto ore. Tutte le stazioni considerate hanno rilevato superamenti di tale parametro, in particolare si è riscontrata tale situazione per 23 volte durante il 2014. Si tratta pertanto di un elemento da tenere sotto controllo, tale comunque da non pregiudicare in modo significativo la qualità ambientale del sistema.

## PM10

La concentrazione delle polveri sottili è condizionata in modo sensibile da fattori climatici e meteorologici. I dati registrati evidenziano tale aspetto, si osserva infatti come le maggiori concentrazioni si hanno durante i periodi freddi. Questo è dovuto, oltre ad una maggiore produzione dovuta al traffico e combustioni civili, a situazioni metereologiche che limitano la dispersione in atmosfera.

Il grafico seguente, riferito alle stazioni di backgoud urbano (dove rientra la centralina di Parco Bissuola), riporta l'andamento sopra indicato, dove si evidenzia la variabilità delle concentrazioni.

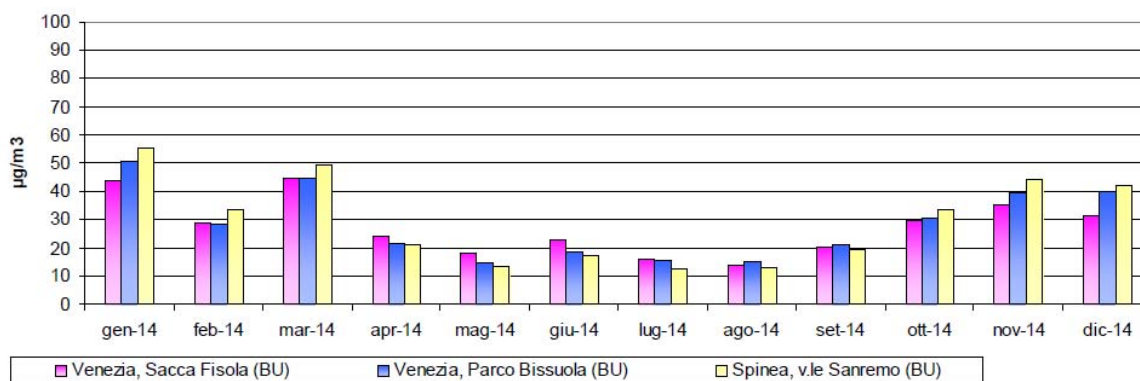


Figura 29 concentrazioni del PM10 nelle stazioni di background urbano di ARPAV

I valori registrati dalla stazione di riferimento rispecchiano la situazione delle altre centraline.

La stazione di via Tagliamneto rappresenta le dinamiche legata a fattori infrastrutturali e produttive.

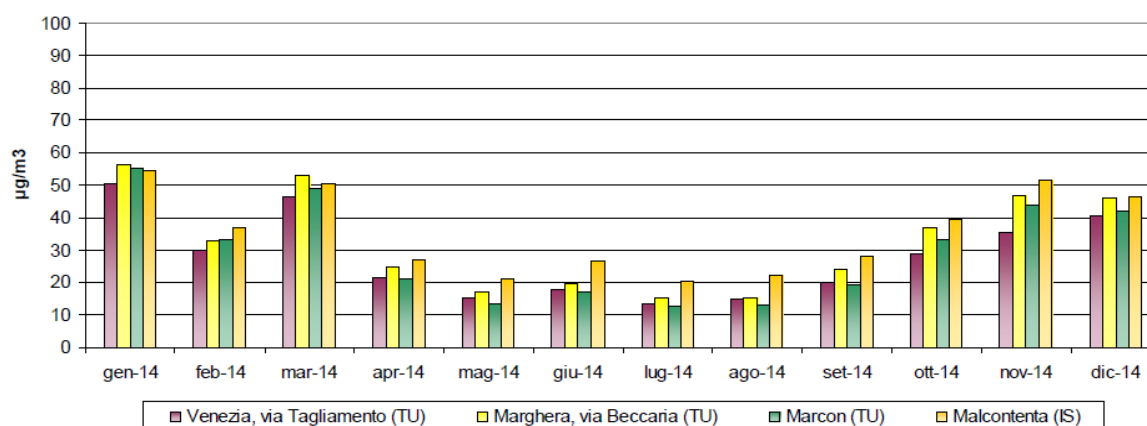


Figura 30 concentrazione di PM10 nelle stazioni di monitoraggio traffico e industriali

Anche in questo caso i valori misurati dalla stazione di riferimento rispecchiano l'andamento medio del territorio esaminato.

In entrambi i casi si rilevano superamenti della soglia di 40 µg/mc sia stato rilevato solamente nei periodi freddi, il semestre caldo presenta concentrazioni significativamente inferiori rispetto ai parametri limite. Si tratta di fenomeni temporanei ed episodici, che quindi non rappresentano una criticità rilevante.

Più in dettaglio, in relazione al superamento del valore limite di 50 µg/mc nelle 24 ore, per la protezione della salute umana, da non superarsi più di 35 volte per anno, si riporta come anche in questo caso i momenti più critici riguardino il semestre freddo. Sono stati misurati 44 giorni di sfioramento per la stazione di via Tagliamento e 46 per parco Bissuola, rappresentando le situazioni meno critiche rispetto alle altre stazioni di monitoraggio.

## PM 2,5

Come per il PM10 il monitoraggio effettuato ha evidenziato come l'andamento delle concentrazioni sia condizionato da fattori climatici, rispecchiando le dinamiche del PM10 stesso.

Le concentrazioni più significative, che comportano anche superamenti dei limiti di soglia fissati dal D.Lgs 155/2010, si hanno tra gennaio e marzo, e quindi tra novembre e dicembre, con valori superiori al limite obiettivo di 25 µg/mc e valore limite fissato in 26 µg/mc. I picchi misurati riguardano gennaio e dicembre, rispettivamente con 37 e 33 µg/mc. Va detto come tali concentrazioni risultino inferiori rispetto a quanto rilevato l'anno precedente.

La concentrazione media annua per la centralina di Parco Bissuola è di 21 µg/mc, in linea le medie riscontrate anche nelle altre realtà.



## IPA

Similmente a quanto visto per le polveri sottili (PM10 PM2,5) si rileva come l'andamento delle medie mensili della concentrazione di benzo(a)pirene, indicatore del potere cancerogeno degli IPA, presenti dei picchi di particolare rilevanza nella stagione fredda, con valori che superano ampiamente il valore obiettivo annuale pari a 1 ng/mc. Si sono registrate concentrazioni tra i 2 e 2,7 ng/mc tra i mesi di novembre e dicembre. Nel periodo caldo, al contrario, le concentrazioni sono quasi nulle.

Questo fa sì che la media annuale della concentrazione di benzo(a)pirene per la stazione di Parco Bissuola si attesti su 0.9 ng/mc, con valori quindi tali da non rappresentare un fattore di rischio continuativo o significativo.

## Metalli

Le concentrazioni di metalli, espresse in ng/mc, registrati dalla centralina di Parco Bissuola rilevate da ARPAV sono riportate nella tabella seguente.

STAZIONE	ANNO 2014	As	Cd	Ni	Pb
PARCO BISSUOLA (223 filtri giornalieri campionati)	media	2.1	1.8	2.9	8
	mediana	1.8	0.8	2.4	6
	min	<1.0	<0.2	<2.0	2
	max	9.1	10.3	34.8	39

Le concentrazioni medie rilevate per il 2014 di tutti gli elementi analizzati sono inferiori ai valori obiettivo fissati dal D.Lgs. 155/10, con valori ampiamente sotto soglia per nichel (soglia fissata in 20 ng/mc) e piombo (limite di 500 ng/mc), nonostante la forte variabilità riscontrata.

Complessivamente si osserva come la qualità dell'aria all'interno del sistema urbano prossimo all'area d'intervento non presenta situazioni critiche, sulla base di campionamenti effettuati da ARPAV per il 2014. Si riporta la tabella di sintesi dello stato ambientale della componente aria per il territorio provinciale, che considera anche il trend 2013-2014.

Parametro	Anni considerati	Trend	Criticità 2014
Biossido di zolfo (SO2)	2003-2014		
Monossido di carbonio (CO)	2003-2014		
Biossido di azoto (NO2)	2004-2014		
Ozono (O3)	2003-2014		
Benzene (C6H6)	2003-2014		
Benzo(a)pirene	2003-2014		
Particolato atmosferico (PM10 e PM2.5)	2003-2014		
Metalli pesanti (As, Cd, Ni, Pb)	2003-2014		

Legenda

Tendenza nel tempo	Criticità
In miglioramento	Criticità assente, situazione positiva
Stabile o oscillante	Criticità moderata o situazione incerta
In peggioramento	Criticità elevata

#### 4.1.2 Ambiente idrico

Il territorio all'interno del quale si colloca l'area di studio si trova nella Bassa Pianura Veneta dove nei secoli si sono susseguite dinamiche morfologiche connesse alle sedimentazioni di origine marina, palustre e alluvionale. Tale situazione creato una estrema variazione granulometriche sia in senso verticale che orizzontale.

L'assetto attuale dei suoli, così come del sistema idrografico, è stato pertanto fortemente condizionato dalle dinamiche naturali, con successivi fenomeni connessi alle divagazioni fluviali, fasi alluvionali e di espansione e riduzione del sistema lagunare. A queste si sono sommate trasformazioni dovute alla presenza antropica, in particolari attività di bonifica e quindi sviluppo del tessuto insediativo.

L'attuale stato dell'ambiente e disegno idrografico è pertanto evidentemente condizionato dallo sviluppo umano, in particolare per l'area all'interno del quale si colloca l'area di analisi.

lo spazio in oggetto ricade all'interno del Bacino Scolante della Laguna di Venezia, e gestito dal Consorzio di Bonifica Acque Risorgive.

Per quanto riguarda la componente di superficie si riporta come l'area si inserisca all'interno di uno spazio fortemente antropizzato. L'area urbana all'interno del quale si colloca l'ambito si trova nella fascia che corre da ovest a est tra il Dese, a nord, e il Marzenego, a sud. Sono presenti alcuni corsi d'acqua secondari all'interno degli spazi agricoli limitrofi. Si rileva la presenza dello Scolmatore che corre lungo in prossimità dell'asse della tangenziale, per piegare verso la laguna in corrispondenza con il nodo infrastrutturale tra tangenziale e Terraglio.



Figura 31 stato ecologico dei corsi d'acqua

Per quanto riguarda l'aspetto qualitativo del sistema è opportuno tener conto di come le tratte prossime all'area risentano delle pressioni connesse al sistema urbano di Mestre.

Si analizzano i dati relativi al sistema di monitoraggio di ARPAV.

In riferimento agli standard di qualità ambientale (SECA) si considerano le concentrazioni media annue di alcune sostanze che limitano la qualità ambientale del corso d'acqua e dei fattori che ne limitano lo sviluppo della potenzialità ecosistemica dell'elemento. Il SECA è rappresentato in 5 classi, alle quali per convenzione sono associati 5 diversi codici colore:

1 - Elevato = azzurro

2 - Buono = verde

3 - Sufficiente = giallo

4 - Scadente = arancione

5 - Pessimo = rosso

Le tratte dei corsi d'acqua che rientrano all'interno del sistema di monitoraggio ARPAV prossime all'area presentano uno stato sufficiente.

Il Decreto Ministeriale n. 260 dell' 08.11.2010, che modifica e integra il D.Lgs. 152/06, ha introdotto un nuovo descrittore per la valutazione della qualità ecologica dei corsi d'acqua, il LIMeco. Si analizzano i dati disponibili con maggior aggiornamento che coprono il periodo 2010-2015. Si analizzano i dati riferiti alla sezione di monitoraggio riferito al punto 665-30, poco a valle dell'area commerciale del AEV Terraglio.

Corso d'acqua	anno	Stato LIMeco	Classe LIMeco
CANALE SCOLMATORE	2010	Scarso	4
	2011	Scarso	4
	2012	Sufficiente	3
	2013	Sufficiente	3
	2014	Scarso	4
	2015	Sufficiente	3

*Stato LIMeco, fonte ARPAV*

Si osserva la variabilità dello stato qualitativo, con valori comunque contenuti che denotano la presenza di elementi e fattori antropici che non permettono il pieno sviluppo della valenza ambientale del corso d'acqua. Il contesto e i caratteri della tratta condizionano il corso d'acqua. Allo stato attuale l'elemento non ricopre valenze o potenzialità di carattere ambientale.

#### 4.1.3 Idrogeologia

Dal punto di vista idrogeologico il territorio all'interno del quale si colloca l'area non risulta soggetta a fenomeni di criticità evidente, o che necessiti di particolari attenzioni. Facendo riferimento al PAI adottato emerge come il sistema territoriale più ampio sia soggetto a un grado di pericolosità ridotto (P1) trattandosi di un sistema sottoposto a scolo meccanico. La

sicurezza del territorio è pertanto condizionata dalla corretta gestione del sistema artificiale. Le opere realizzate all'interno dell'area non devono alterare gli equilibri esistenti.

In prossimità dell'area corre il canale scolmatore, che ha la funzione di assicurare la funzionalità della rete idrica superficiale, regolando i flussi e gli accumuli delle tratte terminali di alcuni elementi della rete fluviale del bacino scolante in Laguna.

#### **4.1.4 Suolo e sottosuolo**

Il contesto geologico territoriale all'interno del quale si colloca l'area di studio è quello della porzione centrale della terraferma immediatamente a monte della laguna di Venezia. L'area geologicamente rientra nel bacino sedimentario del Brenta che si estende ad est di Padova, e può essere fatta ricomprendere tra i corsi del Sile, a nord, e Bacchiglione, a sud. All'interno di quest'area la struttura dei suoli e la morfologia appare diversificata, presentando caratteri peculiari che differenziano le realtà del sistema.

Si osserva, infatti, come il sistema di margine della laguna è costituito da suoli con quote inferiori al livello del mare, tuttavia sono presenti spazi con quote superiori di diversa superficie, tra queste in particolare gli ambiti di Mestre e Tessera. Si tratta di situazioni dovute alla presenza di suoli e dinamiche antiche, nonché alla presenza di substrati rocciosi e movimenti tettonici che hanno creato tali variazioni.

Il completamento dell'assetto locale è legato agli apporti fluviali antichi del sistema del Brenta. Va tuttavia ricordato come la componente antropica abbia fortemente alterato l'assetto locale e le dinamiche morfologiche naturali.

Per quanto riguarda l'ambito all'interno del quale si inserisce l'area analizzata, si riporta come il suolo sia costituito da materiali alluvionali prevalentemente limosi-argillosi. Nell'intorno di rilevano alcune lenti sabbiose, riconducibili ad uno dei sistemi che si sviluppano in direzione nord-ovest – sud-est, ripercorrendo l'andamento del sistema di apporto fluviale antico.

Si ricorda come tutta l'area sia attualmente già urbanizzata, e pertanto trasformata e consolidata. Le caratteristiche dei suoli e le dinamiche idrogeologiche sono assimilabili a quelle dell'area centrale di Mestre, e non risultano soggette a particolari condizioni fisiche o strutturali.

In sede di redazione del PAT sono state approfondite le analisi e valutazioni delle caratteristiche geologiche e pedologiche, individuano in particolare la presenza di situazioni critiche o fattori che condizionino l'utilizzo antropico del territorio. Si osserva pertanto quanto contenuto nella Tav 3 del PAT di Venezia (Carta delle Fragilità), approvata e verificata dagli enti competenti in materia. Il piano identifica il territorio come idoneo, e pertanto pienamente compatibile con la presenza di tessuto insediativo e il suo sviluppo. Non sono indicate nell'area, o in sua prossimità, elementi di possibile rischio o condizioni di penalità.

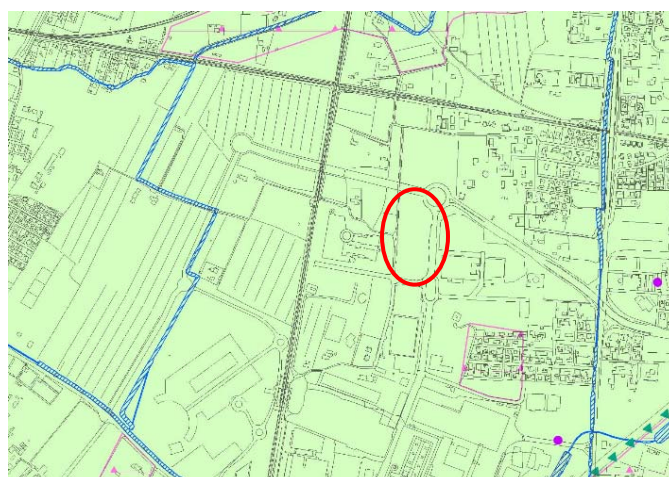


Figura 32 estratto della Tav 3 del PAT di Venezia, Carta della Fragilità

Per quanto riguarda l'uso del suolo, analizzato in riferimento all'attuale assetto degli spazi e da quanto indicato dalla Regione del Veneto (uso del suolo aggiornato al 2012), emerge come lo spazio oggetto della proposta si inserisca all'interno di spazi ad uso commerciale, prossimi ad aree residenziali. Nell'intorno si indica la presenza di spazi a seminativo, che assumono una maggiore integrità e continuità ad ovest della linea ferroviaria Ve-Tv. Le aree a nord sono intercluse tra il tessuto insediativo e gli elementi infrastrutturali.

Gli spazi di potenziale interesse naturalistico (aree boscate, prati, ...) si collocano oltre aree urbanizzate e non sono connesse con l'area d'intervento.

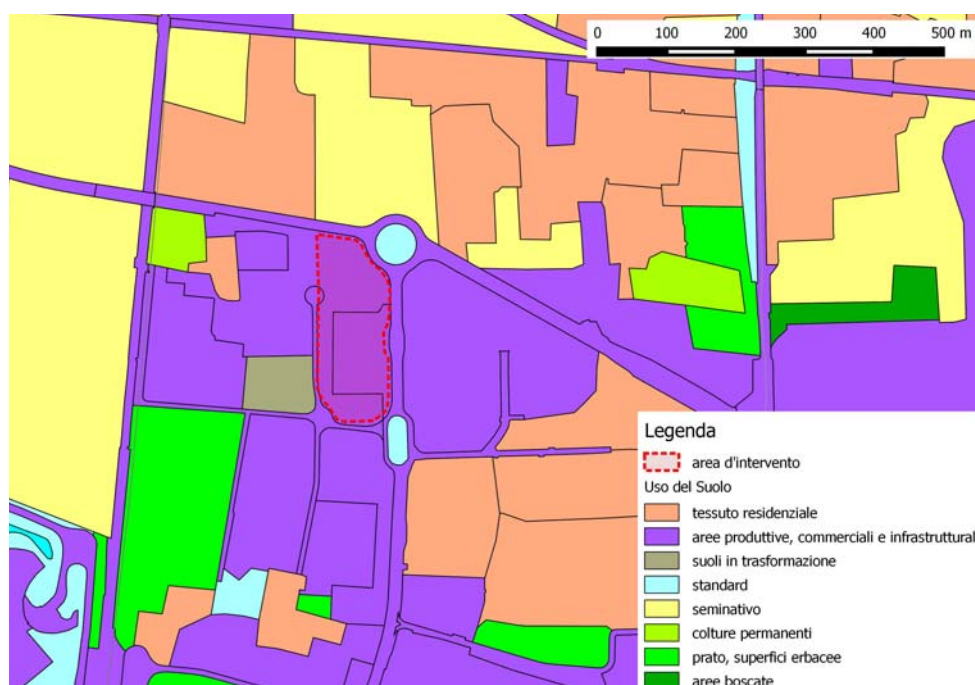


Figura 33 uso suolo, fonte Regione Veneto 2012

#### 4.1.5 Sismicità

La normativa sismica sta attraversando in questi anni modifiche continue, al fine di rispondere agli attuali standard costruttivi e di sicurezza.

L'Ordinanza PCM 3519 del 28 aprile 2006 ha definito i "Criteri generali per l'individuazione delle zone sismiche e per la formazione e l'aggiornamento degli elenchi delle medesime zone". La nuova zonizzazione sismica è stata sviluppata in riferimento alle indagini e analisi sviluppate dal IGTV su scala nazionale. Rispetto alla classificazione sismica così definita il territorio comunale di Venezia rientra in classe 4, pericolosità molto bassa.

Si tratta pertanto di un ambito dove il rischio riferito a fenomeni sismici non assume significatività.

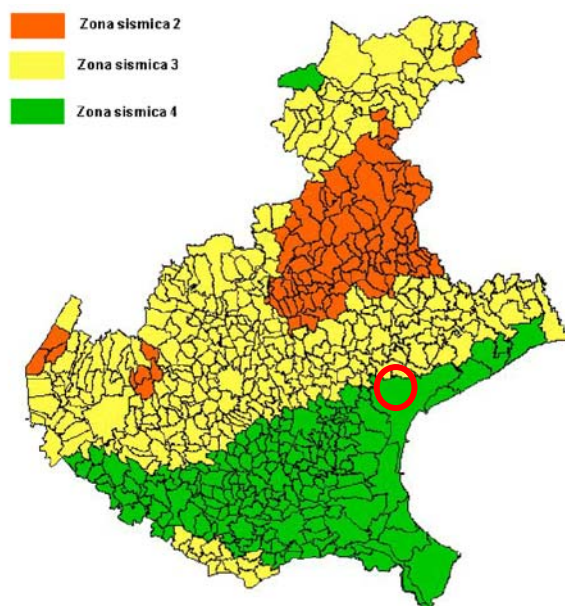


Figura 34 classificazione sismica dei comuni del Veneto

## 4.2 SISTEMA NATURALISTICO

### 4.2.1 Fauna e flora

Come rilevato in fase di analisi del quadro pianificatorio, si riporta come l'area all'interno del quale si colloca l'intervento non è interessata dalla presenza di elementi di valore ambientale e spazi che possano avere valenza di carattere naturalistico. La destinazione d'uso dell'ambito territoriale e la presenza antropica di particolare peso limitano infatti lo sviluppo di un sistema ecorelazionale.

Il sistema locale non presenta spazi di significativa valenza o che possono fornire protezione per specie di particolare interesse o sensibilità.

Gli spazi verdi presenti nell'area sono di origine artificiale, assolvendo essenzialmente alla funzione di arredo urbano o separazione tra le diverse aree e il tessuto residenziale limitrofo. Il sistema vegetale associato non ricopre pertanto la funzione di sviluppo della biodiversità o creazione di sistemi strutturati o complessi.

Per quanto riguarda la fauna potenzialmente presente nell'area e sui dintorni si possono osservare esemplari di uccelli comunemente associati ad ambiti urbani o periurbani, dotati quindi di buona adattabilità e mobilità. A titolo indicativo si riporta la presenza di specie osservabili all'interno del contesto, quali ad esempio *Turdus merula*, *Pica pica*, *Streptopelia decaocto*.

Limitata si stima la presenza di mammiferi, in considerazione delle pressioni qui presenti, e di come la rete infrastrutturale che circonda l'ambito limiti le possibili relazioni con spazi naturali esterni allo spazio in valutazione.

A causa della presenza di corsi d'acqua a cielo aperto, anche lungo il margine est dell'ambito, è possibile osservare la presenza di anfibi, tuttavia la presenza di infrastrutture, e quindi del traffico associato, rappresenta un fattore di elevata riduzione della potenzialità di sviluppo della presenza stabile e strutturata di popolazione.

#### **4.2.2 Rete ecologica**

All'interno dell'area analizzata, così come nelle sue immediate vicinanze, non sono presenti elementi della rete ecologica individuata dagli strumenti urbanistici vigenti. Il contesto è caratterizzato dalla presenza del tessuto urbano di Mestre, e in particolare del sistema commerciale del AEV Terraglio, nonché di assi infrastrutturali primari. In tal senso si rileva la presenza di fattori di disturbo e pressioni di origine antropica che limitano la potenzialità ecorelazionale degli spazi non costruiti prossimi all'area.

Gli spazi ed elementi verdi qui presenti hanno prevalentemente funzione di arredo e incremento della qualità estetica, o a servizio della funzionalità delle aree di pertinenza.

#### **4.3 SISTEMA PAESAGGISTICO**

Come rilevato all'interno della fase di analisi del quadro pianificatori emerge come l'area non sia caratterizzata dalla presenza di elementi o sistemi di interesse paesaggistico o che esprimano significatività sotto il profilo storico-culturale. Si agisce, infatti, all'interno di spazi commerciali di realizzazione relativamente recente, il comparto del AEV Terraglio è stato attuato a partire dai primi anni del 2000.

Non sono pertanto presenti elementi o strutture di valore identitario o testimonianza culturale. Allo stesso modo i caratteri percettivi sono strettamente legati alle funzioni commerciali e direzionali. In tal senso si possono considerare gli edifici esistenti gli elementi rappresentativi ed identitari del contesto, che costruiscono un "paesaggio della modernità" ben riconoscibile. In tal senso alcuni edifici, di maggiore volume e altezza, rappresentano i riferimenti visivi e di riconoscibilità: edificio Auchan, edificio polifunzionale lungo via Bella, ex hotel B4, palazzo della Regione Veneto-Vento Strade.

A questi si aggiunge l'elemento dell'ospedale all'Angelo, che rappresenta un ulteriore elemento dello sviluppo insediativo che caratterizza il contesto.

L'area non è soggetta a vincoli o tutele di carattere paesaggistico riferiti alla normativa e quadro pianificatorio vigente.



Figura 35 vista dell'edificio da sud



Figura 36 vista dell'intorno verso sud-ovest



Figura 37 vista dell'intorno verso sud-est



#### **4.4 SISTEMA INSEDIATIVO**

L'intervento si colloca all'interno dell'ambito del AEV Terraglio, in corrispondenza dell'area settentrionale del territorio comunale di Venezia. Si tratta di un tessuto destinato ad ospitare attività economiche di tipo commerciali, direzionali e servizi, secondo quanto definito dagli strumenti urbanistici vigenti. L'area si è sviluppata per fasi, integrando la presenza di realtà commerciali e poli economici di rilevanza locale e territoriale. Tale sviluppo è stato accompagnato anche dalla ridefinizione del sistema di viabilità e mobilità a servizio del ambito.

A partire dai primi anni del 2000 da un primo nucleo costituito dal centro commerciale Auchan sono stati individuati i lotti e comparti destinati ad ospitare le realtà commerciali e servizi nell'ottica di sfruttare la posizione e l'accessibilità su scala territoriale. È stata così rivista la viabilità che permettesse un'immediata connessione dell'area rispetto all'asse della tangenziale e la creazione di sistemi di mobilità pubblica (autobus e linea ferroviaria). Si è assistito quindi a rilevanti investimenti pubblici e privati per lo sviluppo del polo.

Attualmente il sistema di supporto alle attività risulta in larga parte completato, garantendo l'accesso all'area e un sistema di redistribuzione interno a servizio delle attività commerciali e direzionali, nonché dei servizi al pubblico. La dotazione infrastrutturale è stata sviluppata in considerazione dei flussi attratti dalle attività qui insediate. Dato il grado di attrattività del sistema commerciale si assiste a situazioni puntuali di riduzione della funzionalità di alcune tratte, che di riflesso condizionano la funzionalità complessiva del sistema, e si misurano durante alcuni momenti dell'anno (festività).

Lo studio del traffico allegato al presente documento restituisce in dettaglio l'immagine dello stato attuale dell'area di analisi, individuando quale sia la condizione rispetto alla quale ci si confronta. Emerge come siano presenti situazioni di potenziale criticità, che tuttavia non pregiudicano la funzione economica del polo.

Pur essendo qui presenti alcune aree residenziali, e lotti non ancora trasformati, è evidente come il disegno programmato di creazione di un polo di scala territoriale a funzione terziaria sia stato attuato.

In dettaglio la richiesta riguarda un comparto direttamente connesso con gli assi di accesso e redistribuzione principali (via Peron), all'interno di un'area non ancora pienamente conclusa, ma che risulta integrata con l'intero ambito.

## **5 IMPATTI POTENZIALI**

### **5.1 METODOLOGIA**

La definizione dei caratteri e livello degli impatti potenziali è definita in relazione ai caratteri specifici della proposta d'intervento e le valenze e sensibilità del contesto ambientale di riferimento.

La valutazione degli effetti prende in esame le componenti ambientali significative che possono risentire in modo diretto o indiretto delle trasformazioni indotte dalla realizzazione dell'intervento. Le analisi condotte all'interno dei capitoli precedenti hanno permesso di definire il quadro ambientale territoriale e locale, considerando così anche le dinamiche e relazioni sistemiche; tale verifica ha permesso di individuare i fattori significativi sia in termini di valenza che di criticità.

La valutazione ambientale si sviluppa attraverso una sintesi dei caratteri significativi delle singole componenti, e di una stima delle possibili alterazioni che si possono avere durante la fase di cantiere e di esercizio dell'opera.

Questo fornisce un quadro completo delle tipologie di alterazione e dei gradi di impatto, in termini di peso delle alterazioni e della dimensione spaziale e temporale degli effetti.

Rispetto ad ogni componente si esprime un giudizio sul livello dell'effetto, e quindi una valutazione complessiva e sintetica che mette in luce le eventuali situazioni critiche cogliendo anche le interazioni tra i singoli effetti.

La scala di giudizio si basa su riferimenti teorici, in coerenza con il livello di dettaglio progettuale è di tipo qualitativa, e definisce 5 gradi di impatto:

EFFETTO NEGATIVO RILEVANTE

EFFETTO NEGATIVO LIEVE

EFFETTO NULLO

EFFETTO POSITIVO LIEVE

EFFETTO POSITIVO RILEVANTE

Va tuttavia rilevato come l'intervento in oggetto non riguardi la realizzazione di nuovi elementi né la modifica di strutture o una diversa destinazione d'uso degli edifici e spazi interessati dalla richiesta. Viene infatti proposta la sola modifica di classificazione della struttura, che quindi mantiene le destinazioni d'uso e funzioni già esistenti, senza che questo comporti opere edilizie o adeguamenti degli spazi di pertinenza. Il nuovo assetto non riguarda modifiche dimensionali o adeguamenti degli spazi e strutture esistenti, se non per opere interne di riorganizzazione degli spazi commerciali, entro il limite già autorizzato.

La valutazione di seguito sviluppata identifica comunque la presenza o meno dei potenziali effetti sulle componenti ambientali, analizzando anche gli effetti indotti o indiretti.

La fase valutativa prende in esame, per completezza, non solo l'oggetto principale della richiesta (nuova classificazione commerciale), ma anche la sussistenza o meno di effetti connessi alla realizzazione delle opere migliorative proposte.

## 5.2 EFFETTI SULL'AMBIENTE

### 5.2.1 Aria

La variazione della tipologia di classe commerciale in se non comporta la realizzazione di elementi che possano incidere rispetto alla qualità dell'aria, tuttavia il nuovo assetto potrebbe comportare variazioni rispetto alla situazione attuale in riferimento a due componenti: impianti tecnologici e variazioni del traffico attratto.

Per quanto riguarda il primo elemento si riporta come il nuovo assetto commerciale possa comportare un incremento delle realtà commerciali all'interno dell'edificio, sempre entro il limite delle superfici di vendita già autorizzate. È competenza delle singole attività provvedere all'installazione degli impianti tecnici, pertanto allo stato attuale non è possibile definire il numero degli impianti o la tipologia. I nuovi macchinari dovranno comunque essere collocati al di sopra della copertura, nella medesima posizione di quelli esistenti o in prossimità ad essa. Per garantire un livello emissivo accettabile gli impianti dovranno essere necessariamente certificati e rispettare i parametri di legge, l'utilizzo di elementi ad alta efficienza energetica e basse emissioni garantirà il contenimento dei possibili effetti, potendo anche migliorare la situazione attuale.

In riferimento all'inquinamento prodotto dai mezzi, è stato stimato come il futuro assetto potrebbe creare una maggiore offerta e attirare più clientela. Si tratta di una stima finalizzata a considerare uno scenario di carico maggiore. Non incrementando gli spazi di vendita, è possibile comunque ipotizzare un aumento delle utenze, connesse comunque alla disponibilità di spazi di sosta, pari al 15 % di quelle attuali. Si tratta di un incremento nei giorni di maggiore carico (venerdì e sabato) pari a 27 veicoli, nell'ora di punta (18-19). Si tratta di un valore tale che incide in modo estremamente ridotto rispetto alla movimentazione totale del comparto, e che potrà incidere in modo ridotto per quanto riguarda le concentrazioni di inquinanti aerei. Il quadro di riferimento con il quale ci si confronta riporta infatti come solo lungo via Pionara nelle ore di punta del sabato transitano più di 700 veicoli e lungo via Peron tra i 1.600 e 2.000 mezzi.

Considerando l'attuale stato dei luoghi, e di come non siano presenti nell'area o in prossimità ad essa recettori sensibili, si valuta come **nullo il possibile effetto** rispetto alla componente.

Le attività di cantiere necessarie per la realizzazione delle opere migliorative si svilupperanno all'interno di archi temporali estremamente ridotti, inoltre i mezzi necessari per attuare le lavorazioni saranno limitati. I luoghi coinvolti sono

---

<sup>1</sup> Vedi "Studio di impatto viabilistico" allegato

quelli interno all'area commerciale, e pertanto non sensibili. Anche in questo caso si considera pertanto l'effetto nullo sia per la magnitudine dell'impatto che la dimensione temporale e assenza di recettori sensibili.

### **5.2.2 Acque**

La configurazione commerciale finale non comporta modifica della struttura né necessità di nuove opere. L'edificio è già allacciato al sistema idrico e collettato alla rete fognaria. L'eventuale incremento di utenza non è tale da incidere rispetto al carico rispetto al quale è dimensionata la rete.

Anche per quanto riguarda gli spazi esterni non si prevedono modifiche della pavimentazione o incrementi delle superfici impermeabilizzate, se non per la realizzazione dell'ampliamento del piazzale, che si sviluppa comunque per una superficie di 37,5 mq, in corrispondenza di spazi già serviti dalla rete di raccolta delle acque. Si tratta di un incremento modesto, e che riguarda la modifica di spazi da semipermeabili (parcheggio) a piazzale impermeabile.

Il sistema di gestione delle acque di piattaforma non viene modificato, essendo già integrato con la rete di raccolta dell'intero AEV Terraglio, che assicura la captazione delle acque, il sollevamento delle spesse, e la restituzione dei volumi all'interno della rete idrica locale. In fase di redazione del presente studio è emersa la necessità di verificare la corrispondenza del sistema di gestione rispetto al quadro normativo vigente; in particolare al PTA.

L'art. 39 delle NTA del PTA del Veneto, comma 3, prevede che per i parcheggi e piazzali di zone residenziali e commerciali, per le parti che possono comportare dilavamento di sostanze pericolose o pregiudizievoli per l'ambiente di estensione superiore o uguale a 5.000 mq, si debba prevedere lo stoccaggio delle acque di prima pioggia in un bacino a tenuta e prima del loro scarico queste devono essere opportunamente trattate, almeno con sistemi di sedimentazione o altri sistemi equivalenti; Questo permette di evitare il possibile rilascio di sostanze in ambiente.

In tal senso è attualmente in fase di verifica la funzionalità del sistema, e nel caso sia necessario sarà avviata la procedura necessaria al rilascio dell'autorizzazione prevista dall'articolo 113, comma 1, lettera b) del D.Lgs. n. 152/2006.

Si tratta di un'attenzione ulteriore, e comunque necessaria, dal momento che comunque si stimano impatti nulli sulla componente.

Le attività necessarie per realizzare le opere migliorative non necessitano di approvvigionamenti idrici. Le lavorazioni saranno ridotte e tali da non comportare l'immissione l'alterazione qualitativa o quantitativa delle acque. Si valuta pertanto un effetto nullo anche per le fasi di cantiere.

### **5.2.3 Suolo e sottosuolo**

La richiesta non comporta l'incremento di spazi da urbanizzare o trasformare né in modo diretto né indiretto. I suoli edificati, come quelli urbanizzati saranno quelli già esistenti.

Non sono necessarie opere o lavorazioni che possano alterare il suolo o la struttura del sottosuolo. Le sole opere edilizie saranno localizzate all'interno del manufatto esistente e non necessiteranno di modifiche della struttura portante. Si esclude la necessità di scavi o manomissione dei suoli.

Allo stesso modo le opere di miglioramento sono di limitata entità e tali da non richiedere interventi in sottosuolo o scavi. Solamente per l'ampliamento dell'area di raccolta e stoccaggio dei rifiuti si renderanno necessarie lavorazioni sul suolo, interessando comunque la sola superficie per la rimozione del grigliato dei parcheggi, livellamento e compattazione dello spazio.

Potranno rendersi necessari, nel caso, scavi per la collocazione delle nuove alberature e approvvigionamento di terreno vegetale per garantire un miglior sviluppo del sistema a verde. Si tratta di opere che non incidono rispetto alla qualità locale o a possibili rischi.

Complessivamente si stima pertanto un **impatto nullo** relativamente alla componente suolo e sottosuolo, sia per l'assetto futuro che per i momenti di realizzazione delle opere migliorative.

#### **5.2.4 Rumore e vibrazioni**

La proposta di riclassificazione dell'attività, come visto, non comporta l'insediamento di nuove strutture o fonti di produzione di rumore. Si è detto come la nuova tipologia commerciale potrà portare l'insediamento di più realtà commerciali, con possibile collocazione di impianti tecnici. Tuttavia questi andranno a sostituire quelli esistenti, senza comportare quindi incrementi significativi di strutture ed elementi che producono rumorosità (in particolare impianti di condizionamento). Va inoltre ricordato come tutti gli impianti, e quindi le potenziali fonti sonore, saranno collocate in copertura, dove sono già attualmente. L'utilizzo di sistemi moderni e certificati assicura il contenimento dei possibili disturbi. Le possibili modifiche comunque saranno di scarsa quantità, e tali quindi da non presentare situazioni diverse o peggiorative rispetto all'assetto attuale. La loro collocazione, inoltre, rende difficilmente apprezzabile il contributo rispetto al clima acustico, che è determinato quasi esclusivamente dai mezzi transitanti e dalla linea ferroviaria, come già indicato.

In considerazione del potenziale incremento di mezzi indotto dalla possibile configurazione dello scenario di sviluppo della realtà commerciale (incremento del 15 % nell'ora di punta), è stato verificato il quadro emissivo.

Lo studio condotto<sup>2</sup> ha stimato come la situazione post opera, conseguente alla modifica di tipologia commerciale e incremento del traffico interno, presenti livelli acustici del tutto simili a quelli attuali, con incrementi inferiori a 0,5 dB.

Si tratta pertanto di un effetto **nullo**, e che mantiene comunque l'attuale situazione entro le soglie previste dalla zonizzazione acustica vigente, non necessitando di eventuali opere o interventi utili a ridurre eventuali situazioni critiche già esistenti.

<sup>2</sup> Vedi allagata "Valutazione previsionale d'impatto acustico"

Anche considerando gli effetti indotti dalle attività di realizzazione delle opere di miglioramento si valuta un *impatto nullo*, dal momento che le lavorazioni non necessitano di attività particolarmente rumorose o la presenza di mezzi pesanti. Inoltre le attività si svilupperanno in tempi estremamente contenuti, e quindi tali da non produrre disturbi continuativi.

È opportuno inoltre considerare, sia per le fasi di cantiere che di esercizio, come non siano presenti recettori sensibili nelle vicinanze dell'area.

### **5.2.5 Radiazioni**

L'entrata in esercizio del nuovo assetto non produrrà significative alterazioni rispetto alla situazione attuale. Le soluzioni tecnologiche adottate gli impianti che sostituiranno quelli esistenti, nel caso, dovranno essere a norma, e quindi tali da non comportare la produzione di radiazioni dannose per la salute umana.

Le attività di realizzazione delle opere di miglioramento, così come le lavorazioni interne per le eventuali modifiche degli spazi di vendita, saranno eseguite nel rispetto della vigente normativa e con strumenti a norma.

Si stima pertanto un effetto nullo rispetto allo stato attuale.

### **5.2.6 Inquinamento luminoso**

Non si prevedono modifiche dell'attuale dotazione impiantistica per quanto riguarda l'illuminazione delle aree di sosta e spazi di pertinenza dell'edificio. In questo senso non si prevedono modifiche rispetto all'attuale stato dei luoghi. Si è comunque proceduto a verificare l'attuale condizione dell'area, al fine di analizzare se all'oggi siano presenti situazioni critiche in riferimento al sistema di illuminazione esistente.

Lo studio condotto<sup>3</sup> ha analizzato la collocazione e tipologia dei punti luce, e sulla base di questo ha stimato l'effetto complessivo. È stato verificato come l'impianto rispetti i parametri di norma. In riferimento al sistema generale e alle fonti emissive dell'ambito in esame non si producono effetti negativi sull'ambiente.

Le insegne delle attività commerciali, come già avviene, avranno potenze ridotte e dovranno rispettare le soglie di legge, non incidendo quindi rispetto alla qualità dell'ambiente.

Si riporta come il sistema di illuminazione della viabilità limitrofa è gestito dall'amministrazione comunale di Venezia, la quale ha già provveduto a dotare tale sistema di soluzioni che contengono il consumo e l'emissione di luce, garantendo comunque la sicurezza.

Le attività necessarie per la realizzazione delle opere migliorative verranno realizzate durante le ore diurne, non producendo quindi inquinamento luminoso.

---

<sup>3</sup> Vedi allegata "Valutazione previsionale di impatto luminoso"

### **5.2.7 Fauna e flora e Rete ecologica**

Come precedentemente riportato l'area, così come gli spazi limitrofi, non sono interessate dalla presenza di sistemi che strutturano la rete ecologica locale o territoriale. Allo stesso modo non sono presenti aree o elementi che concorrano a supportare lo sviluppo del sistema ecorelazionale o della biodiversità locale.

Si agisce all'interno del tessuto commerciale-direzionale del AEV Terraglio, in prossimità della rete infrastrutturale principale. Si escludono pertanto interferenze dirette.

Le opere migliorative proposte, pur riguardando anche l'alberatura delle aree di pertinenza, non avranno incidenza rispetto alla potenzialità ecologica, trattandosi essenzialmente del verde di arredo.

Sulla base delle valutazioni precedentemente sviluppate, non si stimano alterazioni delle componenti ambientali né la produzione di inquinanti o disturbi che possano propagarsi all'esterno dell'area, e quindi avere potenziali effetti su siti sensibili.

Anche considerando gli effetti indiretti, connessi all'incremento di traffico, non si rilevano fattori significativi, trattandosi di un aumento estremamente limitato, e tale da non creare sommatorie di effetti significativi che possano propagarsi per distanze tali da raggiungere le aree di maggiore interesse ambientale.

Sulla base di tali considerazioni, e di come non si prevedano modifiche fisiche rispetto allo stato attuale dei luoghi, si stima un impatto nullo rispetto alla componente.

Anche per quanto riguarda le fasi di cantiere si stimano effetti nulli, non interessando aree sensibili e sviluppandosi all'interno di tempistiche estremamente ridotte, con alterazioni comunque limitate per quanto riguarda la produzione di rumori, gas di scarico e polveri.

### **5.2.8 Paesaggio**

L'ambito e gli spazi limitrofi non sono caratterizzati da valenza paesaggistica, considerando sia la qualità estetica che la rappresentatività storico-culturale. Non si interviene pertanto all'interno di spazi di valore o soggetti a tutela paesaggistica.

L'attuazione di quanto previsto non comporta inoltre modifica dello stato dei luoghi.

L'attuazione della proposta di ricollocazione delle alberature e manutenzione delle stesse, azioni previste quali opere migliorative, potrà avere un effetto di incremento della percezione dei luoghi, rimuovendo fattori di disturbo percettivo. Si tratta tuttavia di effetti limitati, riferibili al comparto commerciale.

Si propone inoltre di adeguare la recinzione lungo il lato est proprio per limitare la visibilità degli spazi retrostanti la struttura commerciale, dove avviene il carico-scarico delle merci, deposito temporaneo delle stesse e stoccaggio dei rifiuti. Si tratta di una soluzione volta a ridurre situazioni di disagio visivo dall'asse di via Peron.

È possibile quindi stimare un effetto positivo lieve, riguardando un ambito ridotto, e comunque di limitato valore paesaggistico.

In fase di realizzazione delle opere migliorative saranno collocati cantieri di limitata entità o sviluppo spaziale e volumetrico, che saranno comunque rimossi in tempi estremamente ridotti. Non si stimano quindi effetti significativi per la componente percettiva e paesaggistica.

### **5.2.9 Rifiuti**

I rifiuti prodotti saranno gestiti secondo quanto disposto dalla normativa vigente, opportunamente stoccati e quindi conferiti ai punti di raccolta o discarica. Non si prevede un incremento significativo delle quantità prodotte, tuttavia la possibile creazione di più realtà potrebbe comportare comunque più materiale da raccogliere, in particolare connesso agli imballaggi.

La proposta di aumentare la superficie dell'area di raccolta RSU è finalizzata proprio alla migliore gestione della raccolta, che sarà supervisionata in modo integrato dal soggetto che gestirà l'intero centro commerciale.

Si stima pertanto un effetto nullo, considerando come il possibile incremento di rifiuti sarà contenuto, e comunque gestito in modo appropriato.

In fase di cantiere per la realizzazione delle opere previste dovranno essere rispettate le prescrizioni di legge, assicurando la raccolta dei rifiuti e materiale di scarto, confinato entro spazi appositi, e allontanato dall'area durante il periodo di lavorazione o al termine di esso.

### **5.2.10 Sistema socio-economico**

L'obiettivo della proposta è quella di dare maggiore flessibilità e capacità di risposta alle variazioni del mercato dell'attività economica qui insediata. Questo è necessario per garantire la presenza della realtà commerciale, e di conseguenza dei posti di lavoro ad essa associata. È stato infatti evidenziato che per dar risposta all'attuale quadro economico, che perdurerà anche nel prossimo futuro, è necessario garantire la possibilità di adeguare gli spazi commerciali in modo rapido venendo alle offerte di mercato.

Assicurare la vitalità della realtà commerciale garantisce inoltre che non si crei un vuoto all'interno dell'intero ambito del AEV Terraglio, evitando creare elementi di degrado e perdita della qualità degli spazi. Tali fattori all'interno del sistema commerciale possono infatti incidere in termini di riduzione della capacità attrattiva, con l'instaurarsi di possibili fenomeni di deterioramento di porzioni del sistema che a cascata possono incidere sull'intero ambito.



Si stima pertanto un effetto positivo lieve, perché si assicura il mantenimento della funzionalità attuale con potenziali incrementi di posti di lavoro comunque contenuti, agendo su un elemento di dimensioni relativamente contenuto. Va tuttavia considerato il rischio sociale ed economico nel caso in cui non si mettesse in moto quanto previsto.

Le opere di miglioramento avranno effetti positivi, anche in questo caso lievi considerando il peso relativo rispetto al contesto dove si inseriscono. Si considerano in tal senso gli effetti di aumento della qualità degli spazi a seguito della sistemazione degli spazi verdi. A questo si aggiunge l'intervento di messa in sicurezza dell'attraversamento stradale e di accesso all'area, che assume il suo valore quale elemento di qualità anche in funzione dell'attenzione per le relazioni con gli spazi limitrofi, in attuazione delle previsioni di creare un sistema commerciale integrato e pienamente fruibile.

Le attività di cantiere connesse alla realizzazione degli interventi migliorativi avranno effetti positivi considerando la manodopera coinvolta. Tuttavia si tratta di lavorazioni che si svilupperanno in tempi ridotti, che avranno pertanto incidenza contenuta all'interno dei quadri economici delle ditte coinvolte.

### **5.2.11 Viabilità e mobilità**

Data la tipologia dell'intervento non saranno necessarie opere sulla viabilità esistente, così come di realizzazione di nuove tratte, interne o esterne all'area. L'assetto viario rimarrà invariato.

Per quanto riguarda gli aspetti della mobilità è stato stimato come il nuovo assetto commerciale possa comportare una maggiore attrattività; potranno infatti essere qui presenti più realtà commerciali rispetto a quelle attuali.

È stato stimato come il futuro assetto potrà movimentare un maggior numero di spostamenti, tuttavia esistono che limitano tale crescita, un primo è il mantenimento dell'attuale superficie di vendita, e un secondo, più significativo per gli aspetti della mobilità, è la disponibilità di spazi di sosta. L'analisi effettuata all'interno dell'apposito studio<sup>4</sup> ha stimato un potenziale incremento di veicoli attratti del 15% rispetto allo stato attuale.

Sulla base di tale scenario è stato valutato l'effetto in termini di funzionalità della rete, con particolare riferimento alle situazioni più critiche, considerando le ore di punta dei fine settimana (venerdì e sabato). La simulazione condotta ha previsto come i nuovi veicoli attratti, stimati in 27 veicoli come carico aggiuntivo massimo, si redistribuiscono all'interno della rete locale. Sulla base di questa previsione è stata verificata l'efficienza della rete e dei singoli nodi.

Il risultato della simulazione condotta riporta come i livelli di servizio della rete analizzata non subiscano variazioni seguito dell'aumento di carico ipotizzato.

Allo stesso modo la funzionalità e sicurezza delle intersezioni non risente dei nuovi carichi.

---

<sup>4</sup> Vedi allegato "Studio di impatto viabilistico"

Pur considerando come attualmente siano presenti alcune situazioni di potenziale criticità per la mobilità, connessa al carico generato dall'intero ambito del AEV Terraglio, il nuovo assetto proposto avrà effetti nulli rispetto alle attuali condizioni.

Le fasi di realizzazione delle opere migliorative comporteranno una movimentazione di mezzi estremamente ridotta, gli effetti saranno nulli sia in considerazione del numero di veicoli, sia del fatto che comunque questi saranno presenti nell'area nei giorni feriali, evitando quindi di sovrapporsi ai flussi più significativi del fine settimana.

### **5.3 EFFETTI INDIRETTI E IMPATTI CUMULATIVI**

L'analisi precedentemente condotta ha verificato come la realizzazione ed entrata in esercizio dell'impianto non produca effetti significativi o alterazioni osservabili rispetto allo stato attuale. In tal senso non sono ipotizzabili effetti secondari o indiretti su elementi situati in altri luoghi.

La valutazione ha considerato sia gli aspetti connessi alla variazione di classificazione commerciale che le attività connesse alle opere di miglioramento, per cogliere tutte le possibili alterazioni, analizzando lo spazio in se e i possibili effetti di propagazione.

La stima dei possibili effetti appare nulla anche considerando gli effetti indiretti

Analizzando il contesto all'interno del quale ci si inserisce, già caratterizzato da una presenza antropica rilevante, dove tuttavia non sono presenti recettori sensibili, si stimano effetti cumulativi nulli.

## **6 MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE**

La richiesta di modifica della tipologia commerciale, pur non comportando modifiche fisiche rispetto allo stato attuale, è accompagnata dall'individuazione di opere migliorative. Tale proposta è stata sviluppata durante la fase di analisi dello stato dei luoghi, verificando le condizioni del contesto. Sono emerse situazioni potenzialmente critiche che necessitano di interventi di miglioramento.

Dal momento che il futuro assetto non produce impatti negativi rispetto allo stato attuale non si rendono necessarie azioni di mitigazione o compensazione.

Le proposte d'intervento definite all'interno del documento allegato alla presente verifica sono state identificate e valutate anche in termini di reale fattibilità delle stesse. Si sono infatti individuati gli interventi di dettaglio che possono essere attuati in tempi certi e contenuti, che avessero attinenza con l'oggetto della valutazione. Questo è un punto centrale per assicurare la fattibilità degli interventi stessi. Le opere inoltre non possono modificare quanto già previsto e autorizzato, dovendo muoversi all'interno di una richiesta che ha solo carattere autorizzativo e non progettuale.

## **7 CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE**

Per completezza della fase valutativa si sintetizzano i gradi dei potenziali impatti, sintetizzando quanto riportato nel cap. 5.

### **7.1 PORTATA DELL'IMPATTO**

La portata dell'impatto, dal punto di vista ambientale, è potenzialmente connessa agli spazi del centro commerciale e aree limitrofe, che rientrano comunque nell'area del AEV Terraglio. Si tratta di spazi interessati da un sistema insediativo all'interno del quale sono già presenti pressioni antropiche evidenti.

Non sono qui presenti recettori sensibili. I più prossimi riguardano alcune abitazioni ad est dell'asse di via Peron, già intercluse nell'area commerciale-direzionale, e l'ospedale all'Angelo, limitrofo al AEV Terraglio, dove sono già presenti elementi che limitano i potenziali disturbi verso la struttura.

### **7.2 NATURA TRANSFRONTALIERA DELL'IMPATTO**

La realizzazione di quanto richiesto non comporta una natura transfrontaliera dell'impatto.

### **7.3 ORDINE DI GRANDEZZA E COMPLESSITA' DELL'IMPATTO**

Gli impatti previsti sono risultati nulli sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio.

Le possibili alterazioni riguardano l'area oggetto della richiesta e, in modo estremamente ridotto, le aree limitrofe.

In tal senso si stima che l'ordine di grandezza dell'impatto generale sia da ritenersi nullo.

La complessità dell'impatto è valutata non significativa, dal momento che non si produrranno alterazioni o effetti che possano interagire tra loro o con altri fattori già presenti nell'intorno.

Tali aspetti tengono conto sia della fase di esercizio che di realizzazione delle opere migliorative.

### **7.4 PROBABILITA' DELL'IMPATTO**

Dal momento che gli impatti risultano nulli non è possibile definire una probabilità di impatto.

I soli fattori da considerare riguardano quelli connessi all'incremento di traffico indotto dal nuovo assetto commerciale. Si tratta di alterazioni probabili, e connesse al raggiungimento degli obiettivi della nuova proposta. Pertanto l'incremento di traffico nell'area è associato ad effetti positivi in termini di incremento della capacità di vendita e ritorni economici per le attività stesse, e di riflesso per i lavoratori.

## **7.5 DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILIA' DELL'IMPATTO**

### **7.5.1 Durata dell'impatto**

Si intende il tempo durante il quale è possibile che una o più azioni abbiano impatto sull'ambiente circostante. La durata dell'impatto sarà legata all'arco temporale coperto dall'esercizio dell'attività. Le opere migliorative saranno realizzate in tempi non definibili attualmente, tuttavia le attività necessarie per la loro realizzazione si concluderanno in archi temporali estremamente ridotti (pochi giorni).

### **7.5.2 Frequenza dell'impatto**

Si intende il numero di giorni/anno in cui l'opera è in funzione. Si tratta pertanto di un effetto continuato, che tuttavia non assume rilevanza dal momento che gli impatti sono stati stimati come nulli.

Il cantiere sarà operativo nei giorni lavorativi e durante il periodo diurno.

### **7.5.3 Reversibilità**

Si intende la capacità dell'ambiente circostante di ripristinare le condizioni iniziali, cioè di ritornare allo stato quo ante, dopo aver subito l'effetto delle azioni descritte.

Dal momento che non si producono alterazioni rispetto all'attuale stato dei luoghi il grado di reversibilità non ha valore.

## 8 SIGNIFICATIVITA' DEGLI IMPATTI

Dal punto di vista metodologico, e in riferimento alla letteratura, la determinazione della significatività degli impatti ha una rilevante componente di soggettività, l'assegnazione dei caratteri degli impatti è motivata dalle analisi ed esplicitazioni contenute all'interno della fase descrittiva degli impatti.

La valutazione degli effetti sulle singole componenti è necessaria per definire una stima di sintesi degli effetti indotti, cogliendo le relazioni e interazioni delle componenti e degli impatti.

Le stime effettuate devono portare alla valutazione del grado degli impatti secondo la scala:

- **EFFETTO POSITIVO RILEVANTE:** se, più che di impatto, si tratta di ripercussione positiva nei confronti della componente ambientale in questione con effetti evidenti e che possono avere effetti anche su altre componenti e sistemi;
- **EFFETTO POSITIVO LIEVE:** se le stime effettuate portano alla conclusione che gli effetti comporteranno un miglioramento, anche tenendo conto dell'incertezza della stima, che riguarderà aspetti locali o con peso lieve;
- **EFFETTO NULLO:** se non sussiste alcuna correlazione tra l'effetto prodotto e la componente ambientale considerata, o se gli effetti, positivi o negativi, hanno significatività estremamente ridotta e con portata spaziale e temporale circoscritta;
- **EFFETTO NEGATIVO LIEVE:** se le stime effettuate portano alla conclusione che l'effetto sarà apprezzabile, ma tuttavia il suo contributo non porterà a un peggioramento significativo della situazione esistente e non inciderà in modo sinergico con altri fattori critici;
- **EFFETTO NEGATIVO RILEVANTE:** se la stima del contributo dell'effetto rispetto alla situazione esistente porta un peggioramento significativo in termini di perdita di valori o elementi di pregio, o nel caso le alterazioni previste comportino modifiche o deterioramenti delle dinamiche in essere

Tuttavia dall'analisi dei possibili effetti, in ragione della tipologia dell'oggetto sottoposto a verifica, è risultato come l'entrata in funzione della realtà commerciale riclassificata non comporti modifiche o alterazioni significative rispetto all'attuale situazione. Questo si traduce con l'assenza di effetti sull'ambiente dirette dovute a modifiche dell'assetto fisico e biotico.

È stato stimato come si possano considerare solamente alcune variazioni e ricadute.

La prima riguarda un potenziale incremento del traffico attratto dal nuovo assetto commerciale. È stato stimato un incremento potenziale comunque contenuto tenendo conto di come non si preveda di aumentare le superfici di vendi e di

come esiste un fattore limitante dovuto all'offerta degli spazi di sosta. I nuovi mezzi che potranno essere attratti avranno un peso poso significativo rispetto al carico già presente nella rete, dovuto all'intero sistema commerciale. Le simulazioni condotte hanno permesso di verificare come non si avranno riduzioni della funzionalità e sicurezza della rete viaria e delle intersezioni.

Dal momento che l'incremento sarà estremamente ridotto in relazione al contesto locale e allo stato di fatto, si valuta come anche gli effetti indiretti e indotti dal traffico siano ininfluenti per la qualità ambientale, considerando in particolare qualità dell'aria e clima acustico.

Dal momento che la richiesta di modifica dell'attuale classificazione è legata alla necessità di dare risposta alla situazione di crisi economica, per rendere più flessibile e vitale la realtà commerciale, si valuta un effetto positivo lieve per quanto riguarda la componente socio economica, potendo incidere in termini di mantenimento e aumento, seppur contenuto, sei posti di lavoro. A questo si somma la stabilità dell'attività commerciale, evitando anche l'instaurarsi di fenomeni di abbandono o degrado del comparto commerciale.

Sintetizzando quindi le valutazioni precedentemente sviluppate è possibile affermare come la proposta in oggetto, di riclassificazione della tipologia commerciale produca complessivamente un effetto nullo sull'ambiente, verificando le possibili ricadute sulle componenti ambientali più importanti o sensibili. Vi potranno essere effetti positivi per gli aspetti socio-economici, anche se ridotti e di portata locale.



## 9 CONCLUSIONI

Oggetto della presente verifica è la modifica di tipologia commerciale, in riferimento a quanto previsto dalla LR 50/2012, da tre medie strutture di vendita a parco commerciale. Tale modifica riguarda una struttura già realizzata e operante, a seguito di autorizzazioni già acquisite. La realtà in oggetto si trova all'interno di un 'ambito commerciale e direzionale di particolare valore e interesse, quale quello dell'AEV Terraglio, in comune di Venezia.

La richiesta non comporta incrementi delle superfici di vendita o di altri parametri edilizi o urbanistici, agendo sulla sola classificazione. Non sono inoltre previste opere o interventi che riguardano edificio o gli spazi di pertinenza necessari per l'adeguamento alla nuova classificazione. In fase successiva potranno realizzarsi interventi interni alla struttura stessa, per dare collocare le attività di vendita, senza comunque intervenire su elementi strutturali.

In fase di analisi del contesto e dello stato dei luoghi sono emerse alcune criticità puntuali, rispetto alle quali sono state proposte soluzioni di dettaglio intese come opere migliorative. Si tratta di interventi puntuali da realizzarsi all'interno e prossimità dell'area di proprietà del richiedente, che permettono una gestione migliore degli spazi (ampliamento piazzale RSU) e superando situazioni rischio per l'utenza (messa in sicurezza dell'attraversamento stradale e sostituzioni alberature), nonché per la qualità dei luoghi.

La valutazione condotta ha quindi analizzato lo stato dei luoghi e le previsioni degli strumenti vigenti.

Da questa fase è emerso come l'area non sia interessata dalla presenza di spazi o elementi di interesse ambientale o soggetti a vincoli e tutela che condizionino lo sviluppo locale. Si interviene all'interno di un'area commerciale e direzionale che sviluppa le sue relazioni su scala ampia. Il mantenimento della destinazione commerciale, e la proposta di rendere più attiva e vitale la realtà in oggetto, è pertanto pienamente coerente con il quadro pianificatorio vigente.

L'analisi dei possibili effetti sull'ambiente ha rilevato come prevedibilmente non vi saranno alterazioni significative rispetto all'attuale stato dei luoghi e qualità ambientale, considerando sia gli impatti diretti che la propagazione di disturbi all'interno delle aree limitrofe.

Non si rilevano pertanto situazioni di incoerenza o rischi per l'ambiente a seguito dell'attuazione di quanto richiesto. In sintesi non si individuano effetti negativi significativi rispetto alla qualità ambientale attuale dell'area interessata dalla richiesta, così come degli spazi circostanti o connessi ad essa, tale valutazione tiene conto anche degli effetti indiretti e impatti cumulativi.