



Città metropolitana di Venezia

86554/16
11/10/2016

COMMISSIONE VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 23 del D.Lgs 152/06 e s.m.i)

Seduta del 21.09.2016

Parere n. 8/2016

Oggetto: Ditta: La Società BLO IMMOBILIARE S.r.l.
Sede Legale: Via Ugo Foscolo 3 35100 PADOVA
Intervento: Costruzione di edificio a torre a destinazione commerciale (grande struttura di vendita) e ricettiva in Comune di Venezia da realizzarsi presso area sita in Via Arduino - Marghera
Comune di localizzazione: VENEZIA
Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/06 e s.m.i.

Cronologia delle comunicazioni

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 52620 del 22.06.2015 e successive (l'istanza è stata inviata dalla società tramite 10 pec in quanto i file erano pesanti), la Società Blo Immobiliare s.r.l. ha presentato istanza di VIA e contestuale rilascio di autorizzazioni di carattere ambientale (scarico in acque superficiali) ai sensi dell'art.23 del D.Lgs. 152/06/ e s.m.i. per la costruzione di edificio a torre a destinazione commerciale (grande struttura di vendita) e ricettiva in comune di Venezia da realizzarsi presso l'area sita in via Arduino - Marghera - VENEZIA.

In data 24.06.2015 è stata effettuata la pubblicazione sul "Corriere del Veneto" dell'avvenuto deposito del progetto e dello studio d'impatto ambientale.

In data 09.09.2015 si è tenuta la prima seduta della Conferenza dei Servizi di cui al verbale protocollo n. 78752 del 24.09.2015 per l'esame congiunto con gli enti interessati della documentazione presentata.

A seguito degli esiti della conferenza dei servizi, la Città Metropolitana di Venezia ha comunicato alla società Blo Immobiliare, con nota protocollo n. 78829 del 24.09.2015, i motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza in quanto la torre per poter essere realizzata necessita di un piano urbanistico attuativo, da sottoporre a VAS, o di un permesso di costruire in deroga.

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 81914 del 05.10.2015 la società ha trasmesso le proprie osservazioni in merito ai rilievi mossi.

Ritenuto di proseguire nell'istruttoria in data 09.11.2015 si è svolta una riunione con i tecnici del comune di Venezia, ANAS, ARPAV e con il referente di progetto di cui al verbale protocollo n. 96401 del 24.11.2015, in cui sono state affrontate le problematiche emerse dall'analisi del progetto e dello studio d'impatto ambientale ed espresse nell'ambito della conferenza dei servizi tenutasi in data 09.09.2015.

Con nota protocollo n. 97807 del 30.11.2015 sono state quindi richieste dalla Città Metropolitana di Venezia delle integrazioni in merito al progetto e allo studio preliminare ambientale alla luce di quanto emerso dalla riunione del 09.11.2015 e della discussione in commissione VIA.

Con nota protocollo n. 6790 del 28.01.2016 è stata concessa, su richiesta della società Blo Immobiliare, una proroga per la presentazione delle integrazioni.

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 13493 del 17.02.2016 la società Blo Immobiliare ha presentato le integrazioni richieste che risultavano incomplete in merito al punto relativo al traffico.

Con nota protocollo n. 23118 del 17.03.2016 la Città Metropolitana di Venezia ha sollecitato la società Blo Immobiliare a presentare le informazioni richieste nella succitata nota 97807/2015 in merito al traffico.

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 42111 e 42113 del 13.05.2016 la società ha trasmesso le integrazioni in merito allo studio del traffico.

Con nota protocollo n. 63115 del 15.07.2016 la Città Metropolitana di Venezia ha comunicato alla società Blo Immobiliare i motivi ostativi alla formulazione di un parere positivo di compatibilità ambientale in quanto il nuovo studio del traffico presentava importanti criticità.

Con nota protocollo n. 69530 del 08.08.2016 la Città metropolitana di Venezia non ha accolto la richiesta di proroga formulata dalla società Blo Immobiliare per la presentazione delle osservazioni in risposta ai rilievi mossi.

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 70191 del 10.08.2016 la società Blo Immobiliare ha trasmesso le osservazioni in risposta alla comunicazione dei motivi ostativi di cui al protocollo n. 60530/2016.

OSSERVAZIONI PERVENUTE

Comune di Venezia: Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 99956 del 07.12.2015 il comune di Venezia ha trasmesso le proprie osservazioni di cui alla delibera di Consiglio Comunale n. 126 del 05.11.2015.

Le osservazioni pervenute sono state accolte e sono state oggetto di richiesta di integrazioni da parte della Città Metropolitana di Venezia i cui contenuti sono riportati all'interno del presente parere.

In merito agli aspetti urbanistici sollevati dal comune si evidenzia come questi non possono essere motivo di improcedibilità in quanto il giudizio di compatibilità ambientale ai sensi del DPCM del 27.12.1988 non può avere ad oggetto i contenuti degli atti di pianificazione e programmazione, nonché la conformità dell'opera ai medesimi.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto prevede la costruzione di una nuova Grande Struttura di Vendita – Centro Commerciale in Comune di Venezia, lungo la Strada Statale 309 Romea.

Il lotto si trova all'interno della zona per Attrezzature Economiche Varie di Ca' Emiliani. L'area si inserisce in un contesto oggetto di recenti trasformazioni a carattere produttivo prevalentemente commerciale, con presenza di altre strutture di vendita caratterizzate da forte attrattiva di clienti tra le quali il recente centro commerciale "Nave de Vero", Leroy Merlin, Metro e UCI Cinemas. Più a Nord vi sono altre strutture commerciali.

L'area di studio, facente parte del Complesso BLO era già ricompresa nella Valutazione di Impatto Ambientale per la realizzazione del centro commerciale denominato "Nave de Vero", ed era già stata valutata, in termini di procedure ambientali, ma con destinazione non commerciale.

Il progetto prevede la costruzione di un edificio a torre a destinazione mista commerciale e ricettiva.

L'edificio si compone di due corpi principali costituiti da una piastra di due piani fuori terra a destinazione commerciale realizzati a copertura del parcheggio seminterrato e da un corpo a torre costituito da altri 17 piani in parte commerciali e in parte ricettivi / ristorazione.

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

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

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

La parte alberghiera è costituita dagli 8 piani intermedi

Nella sommità della torre gli ultimi due piani sono destinati alla ristorazione.

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

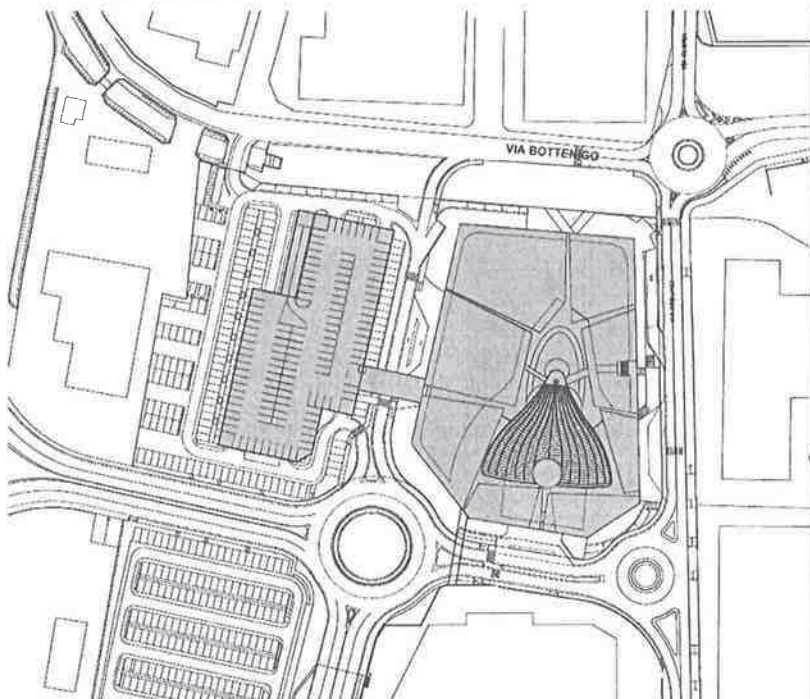
Il parcheggio privato previsto nel seminterrato è di mq. 7.424 con n. 261 posti auto. Il parcheggio previsto a raso è di mq. 7.538 in parte di standard ed in parte privato con n.286 posti auto. Il parcheggio di standard realizzato in soppalco è di mq. 2.941 con n. 117 posti auto.

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

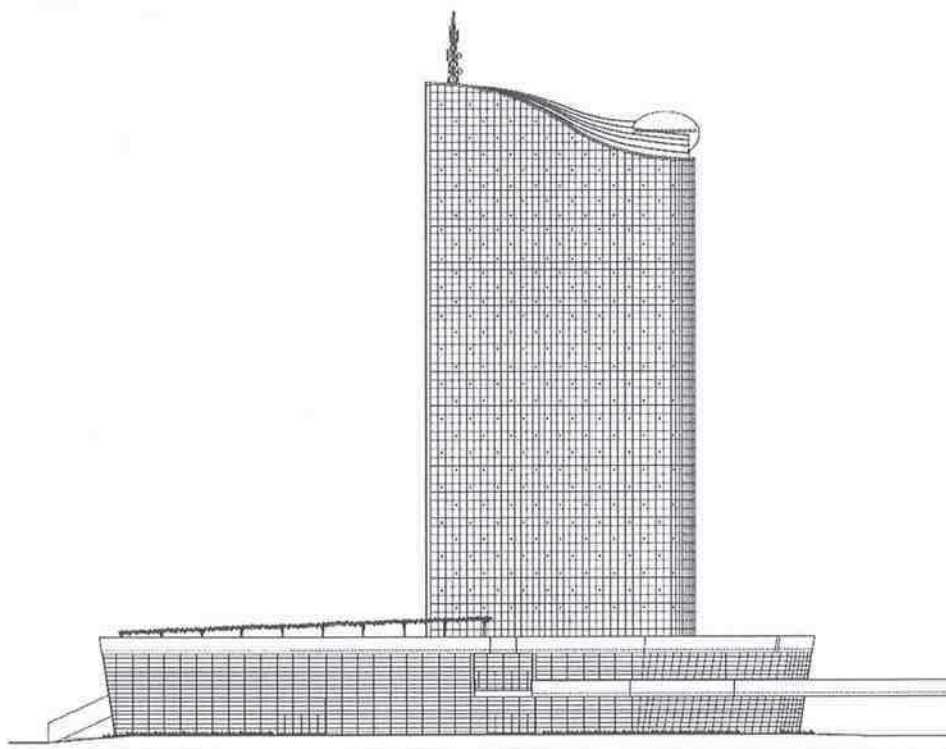
Nell'area interessata dagli interventi non sono presenti superfici a verde significative.

E' prevista la realizzazione di un sistema di pergolati a verde per la copertura ed il mascheramento.
Lo standard a verde è in parte ritrovato in un'area posizionata a sud est di mq. 1.462
Per la parte rimanente di standard a verde pari a mq. 8.646,11 è stata richiesta la monetizzazione.

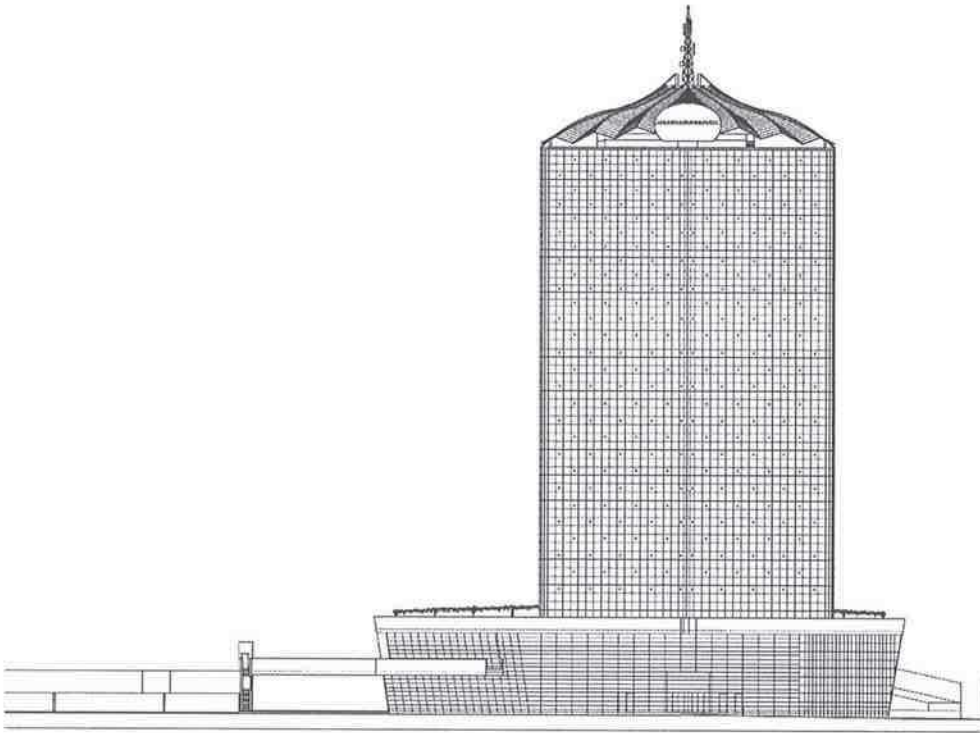
Planimetria di progetto



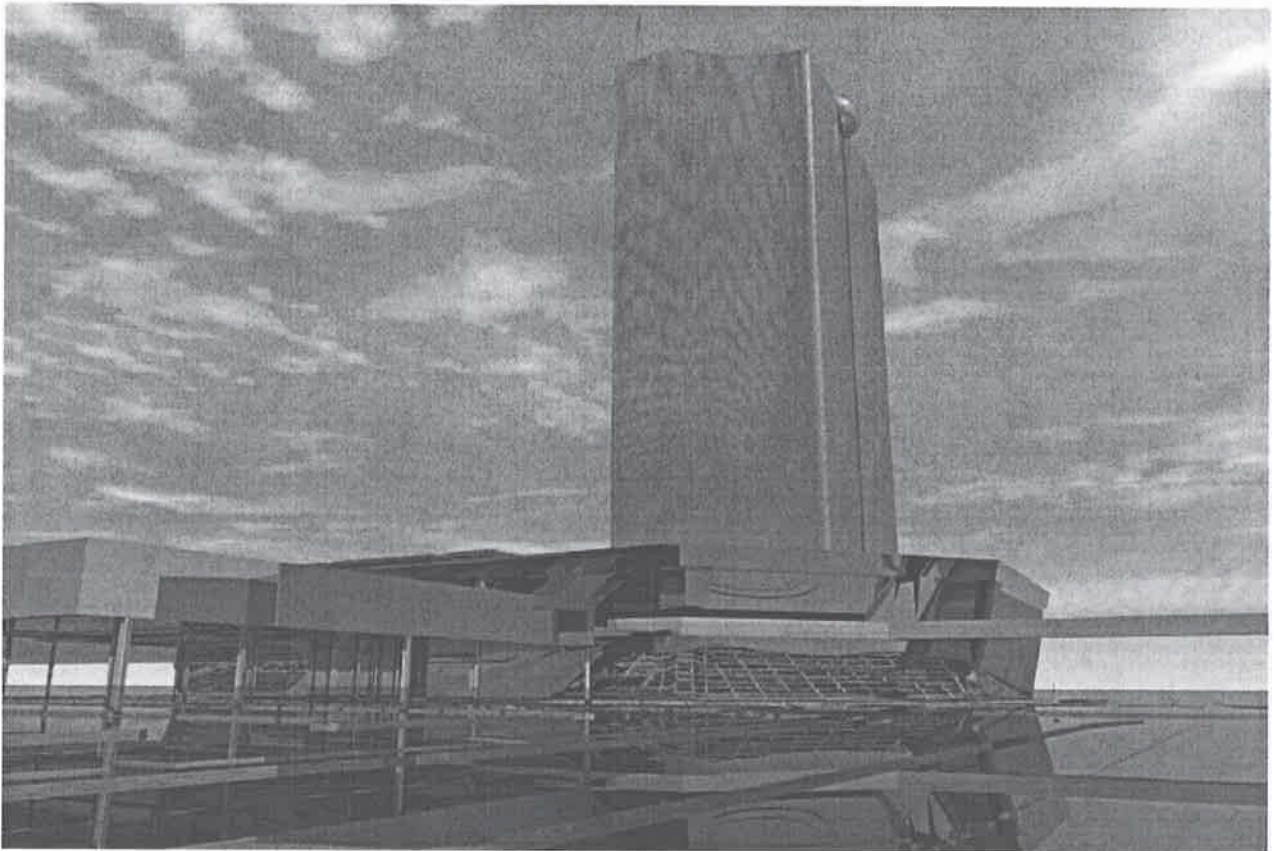
Prospetto Ovest



Prospetto Ovest



Vista 3D Ovest



MODIFICHE ALLA VIABILITA' INTRODOTTE DAL PROGETTO

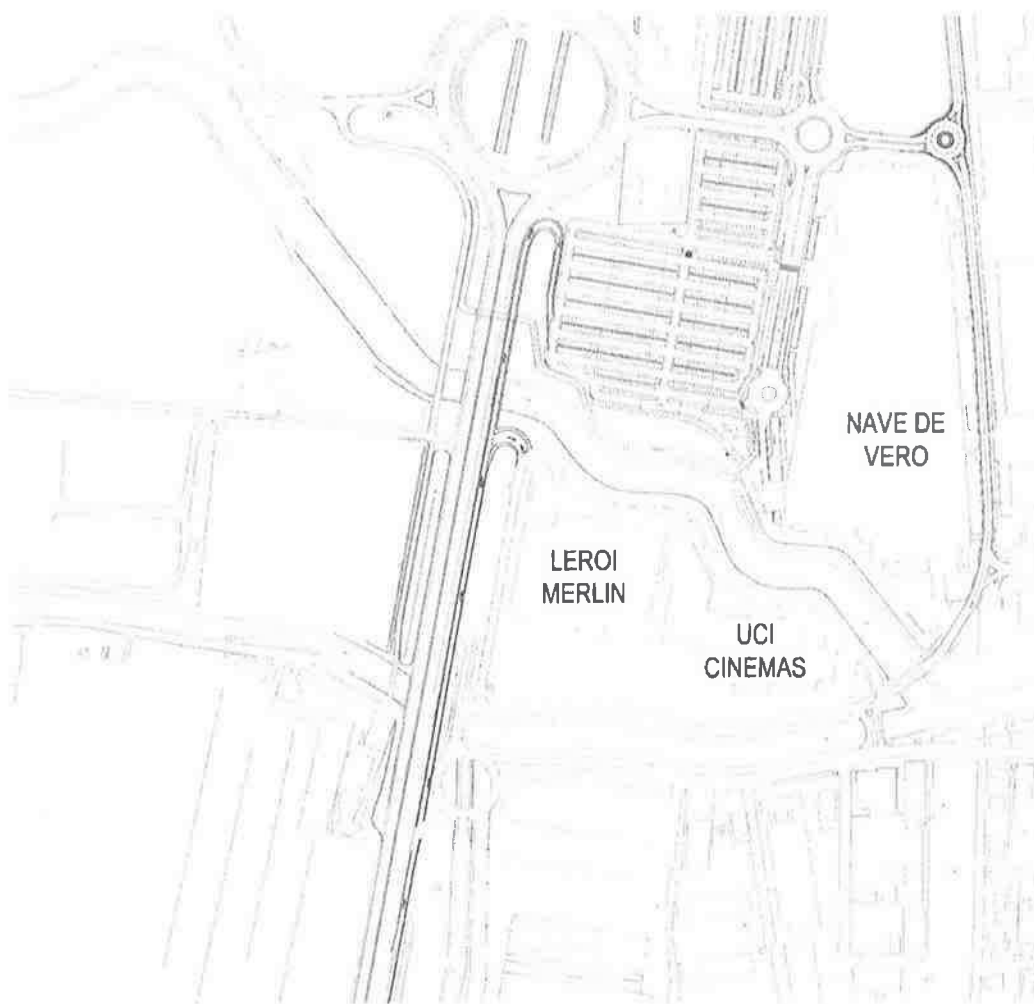
L'accesso principale alla struttura avverrà a mezzo della nuova rotonda posta lungo la bretella della SS 309 e, a seguire, da una seconda rotonda, dalla quale il traffico si divide in quello diretto al centro commerciale "Nave de vero", in quello diretto in Via Arduino e in quello diretto alla nuova struttura. Una volta imboccato il ramo della rotonda, i veicoli potranno scegliere come destinazione di parcheggio l'area dedicata posta al piano interrato dell'edificio oppure il parcheggio posto sul versante ovest dell'edificio.

Il recesso avverrà invece dal parcheggio interrato sulla tratta di collegamento tra Via Arduino e Via Bottenigo (direzione obbligata in mano destra verso Via Arduino) e dal parcheggio ad ovest direttamente sulla rotonda da cui avviene l'accesso.

E' prevista inoltre una modifica all'assetto viabilistico dell'area con la realizzazione di una nuova rotonda lungo Via Arduino in luogo dell'attuale intersezione con direzioni obbligate.

La viabilità interna di distribuzione si svolge a senso unico di marcia (circuitazione attorno agli stalli di sosta) su piattaforme di adeguate dimensioni, sia per quanto riguarda il parcheggio interrato sia per quanto riguarda il parcheggio posto ad ovest dell'edificio.

Infine è prevista la realizzazione di una nuova bretella parallela alla S.S Romea.



Bretellina parallela alla Romea

SISTEMA DI GESTIONE DELLE ACQUE

Il progetto prevede per il parcheggio avente superficie complessiva 7.020 mq, un sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia avente potenzialità di trattamento di 42 lt/sec costituito da pozzetto scolmatore, vasca dissabbiatore, dimensioni cm 220x300 h210 , vasca disoleatore, dimensioni cm 220x300 h210. A valle dell'impianto si prevedono inoltre un pozzetto con impianto di sollevamento acque disoleate e pozzetto finale di prelievo.

Per l'installazione di tale impianto e relativo scarico è stata richiesta l'autorizzazione nell'ambito del procedimento di VIA.

DESCRIZIONE DEI PRINCIPALI IMPIANTI

Il complesso sarà asservito da un impianto fotovoltaico avente potenza di picco complessiva di 544,425 kWp.

L'area a parcheggio sarà illuminata da corpi illuminanti con lampade a led 47W e installate su pali di sostegno aventi altezza di 8/9 metri.

Le facciate dell'edificio saranno illuminate per mettere in risalto la struttura architettonica mediante proiettori a led a luce bianca.

La produzione di energia termica e frigorifera sarà affidato ad un impianto ad anello idronico a servizio dell'intero edificio. All'anello idronico saranno collegate le pompe di calore acqua/acqua che saranno dedicate alla climatizzazione degli ambienti.

La produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari sarà affidata a pompe di calore acqua/acqua anch'esse collegate all'anello idronico.

Sarà inoltre presente una centrale termica composta da n. 3 caldaie a gas con funzione di back up per l'utilizzo in caso di emergenza.

COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE VIGENTI

Il progetto analizza i principali strumenti di pianificazione e programmazione vigenti.

In particolare non risultano vincoli idrogeologico, paesaggistico e l'area non è interessata da zone archeologiche e storiche.

I siti SIC e ZPS maggiormente prossimi sono a distanze superiori ai 4 Km.

L'intervento risulta compatibile con gli strumenti di programmazione PTRC PALAV e PTCP e con gli altri strumenti di programmazione sovracomunale.

Per quanto riguarda il PRG Vigente l'intervento ricade in *Zona per attrezzature Economiche Varie di completamento D4.a*, ed è normata dagli artt. 32 e 80 – Insedimenti Commerciali.

Secondo il PAT approvato il progetto ricade secondo la Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale in parte in: "Ambiti naturalistici di livello regionale (Art. 10)", "Idrografia – Fasce di rispetto (Art. 7)", "Eletrodotti – Fasce di rispetto (Art. 7)".

Per quanto riguarda la "compatibilità geologica - aree idonee a condizione G (aree con corpi idrici ricettori in trasformazione – Progetto Vallone Moranzani; art. 15)" e in "Siti inquinati di interesse nazionale (art. 17)".

Mentre secondo la Carta delle trasformabilità l'area ricade in: "Aree di urbanizzazione consolidata (Art. 26)".

Secondo la carta degli ATO l'area in esame ricade in "ATO n.3 – Frangia urbana Ovest (Artt. 23, 24, 25)".

Si evidenzia che allo stato attuale la variante al PRG per la terraferma (approvata con deliberazioni di G.R.V. n. 3905 del 03.12.2004 e n. 2141 del 29.07.2008), classifica tale ambito come Z.T.O. di tipo "D", Sottozona "D4.a" (Attrezzature Economiche Varie), i cui interventi vengono disciplinati dall'art. 32 delle N.T.S.A.. Le disposizioni di tale articolo prevedono, per gli interventi di nuova edificazione, nuova costruzione in ampliamento o in soprizzo, i seguenti indici:

- *Utilizzazione fondiaria: 0,6 mq/mq per le destinazioni d'uso di cui alla lett. B dell'art.8 delle N.T.G.A. e 1,0 mq/mq per le destinazioni d'uso di cui alle lett. C, D, E1 e E2 dell'art.8 delle N.T.G.A.;*
- *H max: 45,0 ml. Altezze superiori potranno essere previste tramite approvazione di un Piano Urbanistico Attuativo*

Pertanto il progetto presentato che prevede un edificio a torre alto oltre 90 m necessita per la sua realizzazione di piano urbanistico attuativo o di permesso di costruire in deroga.

Inoltre in fase di integrazione della documentazione sono stati richiesti chiarimenti in merito alla capacità edificatoria sviluppata dall'area in quanto la volumetria da realizzare non risulta allo stato attuale nelle disponibilità del proponente. La proponente ha fornito una nota del Comune di Venezia riportante una stima degli oneri necessari all'acquisto della volumetria mancante.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Traffico indotto dall'intervento e comunicazione dei motivi ostativi

Con nota protocollo n. 97807 del 30.11.2015 la Città metropolitana di Venezia ha inviato alla società Blo Immobiliare s.r.l. una richiesta d'integrazioni allo studio d'impatto ambientale che ha interessato svariati argomenti tra i quali il traffico.

In merito a quest'ultimo aspetto è stato chiesto alla società di aggiornare lo studio del traffico riverificando le capacità assunte per i tronchi in esame ed ipotizzando un minore tempo di rotazione della sosta all'interno dei parcheggi, al fine di palesare, attraverso simulazione, il verificarsi di eventuali criticità nella circolazione interna e, soprattutto, ripercussioni sulla viabilità esterna all'area, e di valutare nel contempo l'efficacia dell'inserimento della nuova bretella prevista dal progetto.

Si è chiesto inoltre di rieseguire i rilievi di traffico in posizioni e con frequenze maggiormente rappresentative degli attuali afflussi e deflussi riguardanti la "Nave de vero" e di effettuare contestualmente un monitoraggio degli accodamenti lungo i bracci della rotatoria della SS 309, confrontandoli con quelli stimabili e ricavabili dalle procedure di calcolo utilizzate per la determinazione dei livelli di servizio. Con i nuovi dati alla mano, infine si è chiesto di proporre soluzioni progettuali per accessi alternativi ai parcheggi dell'intero complesso commerciale al fine di considerare gli impatti cumulativi del progetto in esame con l'esistente "Nave de Vero" e altre attività presenti nell'area.

In data 17.02.2016 la società presentava le integrazioni richieste, ad eccezione dell'aggiornamento dello studio del traffico, che veniva fornito solo a seguito della nota di sollecito della Città metropolitana di Venezia protocollo n. 23118 del 17.03.2016.

La Commissione VIA quindi in data 06.07.2016 valutava il nuovo studio del traffico rilevando delle criticità che non consentivano l'espressione di un parere di compatibilità ambientale positivo; pertanto la Città metropolitana di Venezia comunicava con nota protocollo n. 63115 del 15.07.2016 i motivi ostativi all'emanazione del parere positivo dando 10 giorni di tempo alla società per presentare eventuali osservazioni.

A seguito di tale nota, la società Blo Immobiliare chiedeva una proroga per rispondere ai rilievi mossi che veniva denegata dalla Città metropolitana di Venezia con nota protocollo n. 69530 del 08.08.2016.

La società Blo Immobiliare presentava, con nota acquisita agli atti con protocollo n. 70191 del 10.08.2016 e quindi fuori termine, le proprie osservazioni.

Si riportano di seguito i contenuti dei motivi ostativi all'emanazione del parere positivo di VIA di cui alla nota prot. 63115/16:

Il nuovo studio del traffico, pervenuto in data 13.05.2016, riporta dei risultati notevolmente diversi rispetto al precedente allegato all'istanza, con ciò confermando la fondatezza delle integrazioni richieste nel corso del procedimento e ribadite con nota protocollo n. 23118 del 17.03.2016. In particolare nel nuovo studio i livelli di servizio nell'ora di punta della rotatoria tra la ss. 309 "Romea" e la viabilità di accesso all'area commerciale nei rami B - via Bottenigo e C - Romea sud, risultano pari ad F (*condizioni di flusso forzato, si verificano facilmente condizioni instabili di deflusso fino all'insorgere di forti fenomeni di accodamento*); tale situazione è in palese contrasto con quanto previsto nel precedente studio del traffico in quanto esso riportava invece, nell'ora di punta, livelli di servizio pari a B ed A.

Allo stato di fatto quindi l'intero nodo (rami A,B,C,D della rotatoria sulla Romea antistante l'area commerciale) presenta un livello complessivo di servizio pari ad E; in particolare sul ramo sud della SS 309 si ricavano accodamenti e ritardi medi importanti come riportato a pag. 56 dello studio viabilistico trasmesso dalla proponente stessa.

Nello scenario di progetto, sebbene i flussi ipotizzati siano più elevati (con un aumento del 10% pari a 905 veicoli indotti dalla nuova struttura), le simulazioni effettuate con l'inserimento della nuova bretella attestano per l'intero nodo un livello di servizio globale pari a C (*condizione di deflusso intermedia; la presenza degli altri veicoli determina vincoli sempre maggiori causando una riduzione del comfort ma un flusso ancora stabile*).

Anche il nodo 2 (intersezione a rotatoria in corrispondenza dell'accesso all'area commerciale) con l'inserimento della nuova bretella passa da un livello di servizio pari ad E ad uno pari a C.

In merito a tale ipotizzato miglioramento (da E a C) nel livello di servizio, è tuttavia da rilevare che lo stesso studio del traffico riporta a pag 59 le seguenti conclusioni: “ *il deflusso veicolare nei nodi di progetto non risulta condizionato, nello scenario futuro, dalla mutua interferenza in quanto gli accodamenti massimi e quelli medi sono contenuti, garantendo un’agevole circolazione senza alcun fenomeno di rigurgito veicolare, a differenza di quanto accade allo stato di fatto. In particolare riferendosi alla singola bretella, in condizioni di libertà di accesso al parcheggio, non si registrano particolari criticità né accodamenti*”.

Ed ancora a pag. 60 “*per quanto concerne la bretella, assumendo che non ci siano impedimenti per l’accesso ai parcheggi, non si registrano particolari criticità in quanto smaltisce in maniera appropriata i flussi futuri previsti*”.

Si evidenzia quindi che è lo stesso studio del traffico, ad indicare quale condizione necessaria per l’efficacia della bretella, proposta dalla Blo Immobiliare quale soluzione mitigativa delle criticità di traffico indotte dall’aumento dei flussi veicolari richiamati dalla nuova Torre, la libertà di accesso ai parcheggi, condizione verosimilmente non presente in pieno orario di punta con gli automobilisti alla ricerca di un posto libero, data la configurazione della viabilità presente e proposta.

La bretella proposta parallela alla Romea, inoltre, si innesta nel parcheggio scoperto (a sud ovest) antistante l’ingresso del centro commerciale Nave de Vero e pertanto coloro che devono accedere al parcheggio interrato del centro commerciale Nave de Vero provenendo da tale bretella saranno obbligati ad effettuare un percorso, utilizzando le rotatorie interne, che prevede un doppio passaggio davanti all’ingresso gestito dai movieri comportando così ulteriori rallentamenti.

Pertanto, pur riconoscendo l’utilità della bretella per migliorare l’attuale livello di servizio della rete stradale, la stessa misura non risulta sufficiente a mitigare gli impatti viabilistici in quanto la sua efficacia (capacità stimata in 360 veicoli-ora diretti al centro commerciale) risulta condizionata dalla libertà di accesso ai parcheggi (condizione necessaria per l’agevole deflusso della circolazione e per evitare l’insorgere di accodamenti).

Si osserva in aggiunta, che nello scenario di progetto i flussi in ingresso alla rotatoria sulla SS309, come evidenziato nel lavoro istruttorio aumenteranno del 10% rispetto allo stato attuale, e che il miglioramento dei livelli di servizio dipenderà chiaramente dalla distribuzione ipotizzata degli arrivi per direttrice di traffico (ramo sud, ramo nord e nuova bretella) e che variazioni, anche contenute, delle ipotesi assunte possono significativamente alterare i risultati finali.

Rimangono infine non risolti i rallentamenti dovuti all’interferenza tra la viabilità pertinenziale di accesso al parcheggio interrato e l’attraversamento pedonale diretto all’entrata principale dell’esistente centro commerciale “Nave de Vero”.

Infine per quanto riguarda la proposta di inserire una nuova rotatoria all’altezza di via dell’Avena per favorire gli accessi da sud alla zona commerciale, si evidenzia come tale proposta non sia supportata da alcuna simulazione modellistica atta a dimostrarne l’efficacia e che si sovrapporrebbe al contesto della viabilità prevista dal noto *Accordo Moranzani* del 30 marzo 2008 con gli interventi già in corso di realizzazione e quelli previsti.

Considerazioni in merito alle osservazioni pervenute in data 10.08.2016

Le considerazioni di cui al paragrafo precedente sono state, come sopra evidenziato, comunicate alla società, la quale le ha controdedotte in occasione della citata comunicazione ex art. 10 bis; tali controdeduzione della società, pur giunte oltre i termini consentiti, sono state in ogni caso analizzate e hanno portato alle definitive valutazioni della commissione di seguito riportate.

Si evidenzia che le osservazioni formulate dalla società, acquisite agli atti con protocollo n. 70191 del 10.08.2016, rispetto al progetto depositato e successivamente integrato, contengono elementi nuovi che necessitano di essere approfonditi sia dal punto di vista progettuale che degli impatti ambientali. A titolo esemplificativo ma non esaustivo nelle osservazioni è riportata una “immagine” contenente un nuovo accesso al parcheggio interrato e la relativa viabilità di pertinenza, non presente negli elaborati di progetto. Viene inoltre genericamente indicata la possibilità di utilizzare i parcheggi di altre strutture (Leroy Merlin Cinema, etc) e introdotta la costruzione di un ulteriore piano interrato nella nuova torre con ulteriori 350 posti auto.

Si rileva come questi nuovi elementi si configurino come una modifica sostanziale al progetto depositato che necessita di essere approfondita e valutata, sia dal punto di vista progettuale che da quello ambientale, con la presentazione di una nuova istanza e di un nuovo progetto avendo esaurito in questo procedimento la fase integrativa.

Per le motivazioni sopra esposte si ritiene di non accogliere le osservazioni formulate dalla società e pertanto non risultano superati i motivi ostativi per l’emanazione di un parere positivo di VIA.

Permane quindi un impatto cumulativo negativo sulla componente aria dovuto al traffico generato dalla nuova torre “Venus Venis” cumulativamente considerata con l’esistente centro commerciale “Nave de Vero” e non mitigato. Tali motivazioni non consentono l’espressione di un parere positivo di compatibilità ambientale.

Inquinamento atmosferico

In aggiunta, va tenuto presente come la nuova e aggiornata situazione del traffico di cui sopra non sia stata utilizzata per aggiornare i calcoli relativi alla CO₂ prodotta che nel seguito si argomenta con riferimento al precedente e superato studio del traffico.

In fase di richiesta di integrazioni è stato chiesto di quantificare le emissioni di CO₂ prodotte dal nuovo complesso e quelle derivanti dal traffico veicolare indotto dall'intervento, utilizzando i nuovi dati di flussi veicolari. Si è chiesto anche di quantificare, ed indicare le compensazioni ambientali a verde necessarie a mitigare tale impatto.

La relazione specialistica prodotta quantifica le seguenti emissioni.

Emissione per fabbisogno energetico parzialmente compensata dall'energia prodotta dall'impianto fotovoltaico

126 MgCO₂/anno

Emissione per riscaldamento acqua sanitaria al netto del contributo del solare termico

48 MgCO₂/anno

Emissione per traffico veicolare indotto

621 MgCO₂/anno

Emissione equivalente per impermeabilizzazione suolo

4 MgCO₂/anno

Per mitigare tale impatto la relazione stima che dovranno essere messi a dimora circa 1.800 alberi e 5.400 arbusti di essenze autoctone di varie tipologie.

La Ditta proponente si rende disponibile a realizzare l'opera sopra descritta a margine del bosco del Brombeo, o in alternativa a versare al Comune di Venezia il pari importo.

Si evidenzia che tale compensazione oltre a non essere rappresentativa della situazione reale del traffico, riguarda solo la CO₂ prodotta dal nuovo complesso; per gli altri inquinanti legati al traffico (NO_x, PM₁₀, etc) non sono previste mitigazioni o compensazioni.

Ambiente idrico

Il nuovo edificio sarà dotato di più punti di allacciamento alla rete fognaria sia per lo scarico delle acque nere che per quelle pluviali.

E' previsto per le acque dei piazzali il trattamento con vasche di prima e di seconda pioggia.

Una parte delle acque verrà recuperata per irrigazione ed alimentazione cassette WC.

Suolo e sottosuolo

Gli interventi di escavazione per la realizzazione del piano di fondazione, escludono l'originarsi di fenomeni di instabilità e di dissesto. Non vi sono inoltre nelle immediate vicinanze strutture che possono subire cedimenti e/o dissesti, il consumo di suolo è quello già previsto nello studio di impatto ambientale autorizzato anche se con differente destinazione.

Rifiuti

Il progetto prevede la costruzione di un'isola ecologica sul lato nord-ovest, dotata di appositi cassoni scarrabili all'interno dei quali verranno stoccati i rifiuti prodotti dal centro commerciale (suddivisi in varie tipologie) prima del ritiro da parte dell'ente gestore (Veritas) e l'avvio agli impianti di riciclo/riutilizzo o smaltimento.

Rumore

Il Comune di Venezia ha adottato il Piano di Classificazione Acustica, assegnando la classe IV all'area in cui è prevista la realizzazione della struttura.

Nell'intorno dell'area di studio sono presenti alcune abitazioni, in classe III, alcune abitazioni in classe IV ed alcune abitazioni in classe V.

Allo stato attuale le sorgenti esistenti con i relativi valori di potenza acustica prese in considerazione dal presente studio sono riconducibili principalmente ai mezzi transitanti lungo le strade presenti nell'area.

Sull'argomento è stata richiesta specifica integrazione al fine di valutare l'impatto acustico prodotto da tutte le sorgenti della nuova struttura commerciale e ricettiva in particolar modo dai diversi impianti tecnologici a servizio della stessa considerando come ricettori su cui verificare il rispetto dei limiti acustici anche le attività industriali, commerciali e direzionali presenti a confine dell'area in esame.

Lo studio valutando unicamente il periodo di riferimento diurno conclude che la realizzazione della struttura commerciale comporta aumenti pressochè nulli dei valori acustici nei punti considerati.

Dall'analisi di dettaglio dei valori simulati si evidenzia il rilevante superamento dei valori di emissione ed immissione in corrispondenza dei principali recettori residenziali e produttivi. Tali superamenti sono probabilmente

dovuti al rumore prodotto dal traffico viabilistico per il quale tuttavia non viene proposta nessuna soluzione mitigativa anche in relazione ai previsti incrementi veicolari.

Lo studio non considera il periodo di riferimento notturno mentre alcune attività ed impianti sicuramente funzioneranno anche in tale periodo.

Per la stima dei valori differenziali viene considerato il solo periodo diurno e per l'assunzione del livello di rumore residuo si utilizzano valori calcolati (e non misurati in sito) con flussi di traffico riferiti agli orari 17-19 e pertanto con valori non sufficientemente cautelativi.

Esito valutazione

ricettore	Informazioni	Lp dB(A) attuale	Lp		Differenziale	Limite di immissione	
			dB(A) previsto			Fuori fascia	Entro fascia
RIC1	abitazione a Nord di via Bottenigo, a Est della struttura	facciata Sud	67	67	0	60	
		facciata Ovest	65	65	0		
RIC2	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Est della struttura	facciata Nord	67	67	0	70	
		facciata Ovest	65	66	1		
RIC3	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Ovest della struttura, lato SS309	facciata Est	67	68	1	65	70
		facciata Ovest	73	73	0		
RIC4	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Ovest della struttura, lato parcheggio	facciata Est	66	66	0	65	70
		facciata Ovest	69	69	0		
RIC5	edificio produttivo a Ovest della struttura		74	74	0	70	
RIC6	edificio produttivo a Nord della struttura		73	73	0	70	
RIC7	edificio produttivo a Est della struttura		71	71	0	70	

Impatto sull'avifauna

L'edificio in progetto risulta essere ricoperto da superfici di vetro che potrebbero costituire un pericolo per l'avifauna. Tali pericoli sono rappresentati da trasparenza, riflessi e illuminazione notturna, quest'ultima è causa, in determinate condizioni, di disorientamento per gli uccelli migratori. Nella relazione descrittiva del progetto in parola si afferma che le superfici di vetro dell'edificio saranno rivestite da una interpuntazione regolare di api d'oro salvaguardando così l'avifauna. L'efficacia dell'accorgimento proposto, tra l'altro presente solo nella torre e non nel basamento, dipende da numerosi fattori tra cui il passo della maglia adottata, la tipologia del vetro, etc....

Si è pertanto richiesta una integrazione di documentazione illustrativa, che descriva e motivi la soluzione progettuale proposta e che consideri i tre principali fattori di pericolo: trasparenza, riflessi, illuminazione.

Per quanto riguarda gli aspetti di trasparenza e riflettanza infatti il tecnico rimanda alle successive fasi di progettazione esecutiva la scelta del tipo di vetro in funzione anche delle scelte in materia di risparmio energetico.

Per aumentare la visibilità delle superfici vetrate il tecnico suggerisce una marcatura continua con due tipologie di forme: un disegno di api di colore giallo dorato di dimensioni tra 20 e 35 cm. posizionate a passo di 3 metri e ad ogni angolo di giunzione tra le vetrate la formazione di un cerchio del diametro di 20 cm.. Tali elementi grafici di densità pari a circa a 10 cm per mq. secondo il tecnico dovrebbero garantire la sicurezza dell'avifauna.

Il proponente ha fornito in integrazione una relazione specialistica che conferma le problematiche riscontrate fornendo alcune parziali soluzioni di intervento.

Si evidenzia che per quanto riguarda l'illuminazione il tecnico riporta i riferimenti normativi e alcuni accorgimenti per il periodo diurno, senza però specificare gli effetti dell'illuminamento notturno previsto ed indicato in relazione. Suggerisce inoltre un monitoraggio entro il primo anno per valutare l'effettiva efficacia degli accorgimenti ed eventualmente integrarli.

Aree a verde per standard

Nell'area interessata dagli interventi non sono presenti superfici a verde significative dal punto di vista dello standard.. Lo standard a verde è in parte ritrovato in un'area posizionata a sud est all'angolo tra la via Arduino ed il canale Tron di mq. 1.462 Per la parte rimanente di standard a verde pari a mq. 8.646,11 viene richiesta monetizzazione.

Contaminazione del suolo

La ditta ha provveduto nel corso del 2006 ad eseguire, il Piano di indagine preliminare dell'area secondo i criteri fissati dalla Delibera Regionale n. 2922 del 03 ottobre 2003 e dal "Protocollo Operativo per la Caratterizzazione dei Siti ai sensi del D.M. 471/99 e dell'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera". I risultati di detta attività di investigazione rientrano nei valori di concentrazione soglia di contaminazione di cui alla tabella 1 dell'Allegato 5 del D.lgs. 152/06 per i siti ad uso produttivo (commerciale-industriale).

Il Piano di caratterizzazione dell'area del Marzo 2011 (analisi chimiche) ha evidenziato che in tutti i campioni analizzati non si è riscontrato alcun superamento dei limiti normativi di col. B con valori ampiamente al di sotto dei predetti limiti normativi per tutti i parametri analizzati.

Le concentrazioni rilevate sono state confrontate con i limiti di col. A, in questo caso la stragrande maggioranza dei sondaggi rispetta anche i limiti di colonna A eccezion fatta per il parametro Arsenico che in alcuni casi supera il limite di 20 mg/kg s.s. (col A.) senza mai superare il valore massimo di 35 mg/kg s.s. (limite 50 mg/kg s.s. di col. B) e quindi ricompreso nel range che indica il valore di fondo naturale per il parametro Arsenico nei suoli a 40.0 mg/kg s.s.

Considerata la particolarità del sito è stato richiesto in integrazione un piano di indagine conoscitivo maggiormente dettagliato analizzando i parametri previsti dall'allegato 4 del DM 161/12 integrati con quelli indicati in tabella 1 col. b All 5 del 152/06.

In integrazione il proponente ha meglio dettagliato le indagini già svolte ed i relativi risultati concludendo che le attività di indagine condotte soddisfano a pieno i requisiti previsti dal D.M. 161/2012 in termini di numero di sondaggi, modalità di esecuzione delle indagini e di prelievo dei campioni e sostanze analizzate non ritenendo pertanto necessario predisporre l'esecuzione di ulteriori indagini

In integrazione è stata inoltre indicata la destinazione delle terre e rocce da scavo.

Consumo di risorse energetiche

Il progettista stima per l'edificio i seguenti fabbisogni:

Fabbisogno totale annuo per climatizzazione invernale:

Fabbisogno di energia elettrica da rete 187.333,7kWh

Fabbisogno di energia elettrica da produzione locale (fonti rinnovabili) 88.600,6kWh

Fabbisogno totale annuo per produzione di acqua calda sanitaria:

Fabbisogno di energia elettrica da rete 163.309,7kWh

Fabbisogno di energia elettrica da produzione locale 72.306,1kWh

Impianti a fonti rinnovabili per la produzione di acqua calda sanitaria (produzione di energia termica da FER):

Percentuale di copertura del fabbisogno annuo 66,7 %

Impianti a fonti rinnovabili per il riscaldamento e la produzione di acqua calda sanitaria e il raffrescamento:

Percentuale di copertura del fabbisogno annuo 42,1 %

Impianti a fonti rinnovabili per la produzione di energia elettrica (produzione di energia elettrica da FER):

Percentuale di copertura del fabbisogno annuo 28,5 %

In integrazione, al fine di garantire nel tempo una gestione energetica efficiente volta al contenimento dei consumi è stato chiesto di individuare un sistema di gestione dell'energia con standard di riferimento riconosciuti e con individuazione di un Energy manager di tutto l'edificio. Il proponente si è impegnato ad adottare il sistema di gestione dell'energia UNI CEI EN ISO 50001 senza tuttavia indicare una possibile figura di Energy Manager per l'intervento.

Inquinamento luminoso

Il progettista ha presentato uno specifico progetto illuminotecnico per la verifica dei parametri di legge.

Inquinamento elettromagnetico

A seguito di richiesta di integrazioni il proponente ha presentato specifica relazione di valutazione concludendo che relativamente alle distanze di prima approssimazione ed in virtù della fase preliminare dell'opera, tutti i volumi di rispetto per l'ottenimento dell'obiettivo di qualità dei 3µT richiesto dal D.P.C.M. 8 luglio 2003 risultano interni al fabbricato e potrebbero essere interessati dalla presenza di persone. Dovranno quindi essere condotte delle valutazioni più dettagliate in fase esecutiva dell'opera per determinare con precisione l'effettiva presenza di persone all'interno dei volumi di rispetto e procedere eventualmente con l'installazione di schermi per limitare la zona soggetta a campo magnetico elevato al solo volume interno alla cabina trasformazione.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

Lo screening di valutazione di incidenza ambientale è stato presentato dalla Società proponente il progetto in sede di richiesta delle integrazioni.

Il professionista estensore prende in considerazione, ai fini della valutazione di incidenza, il SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" e la ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia", che sono i due siti Natura 2000 che si trovano, nei punti più prossimi all'area in questione, a una distanza compresa tra i 4 ed i 5 km.

Ai fini dello Screening, i due siti vengono fatti coincidere in quanto quasi totalmente sovrapponibili; inoltre lo Studio tiene presente che l'area oggetto di intervento rientra tra quelle delimitate nell'ambito del sito nazionale "Venezia – Porto Marghera" di cui al D.M. 23.02.2000.

Gli effetti del progetto sull'ambiente sono valutati per le varie fasi di costruzione (preparazione del cantiere, scavi, edificazione, infrastrutturazione, utilizzo dei macchinari) e le fasi di gestione.

Tra tutti i fattori ambientali potenzialmente dannosi presi in considerazione, lo Studio si sofferma sui più importanti, quali rumore (partendo da una pressione sonora ipotetica di cantiere, la fase di cantiere risulta la più critica per quanto riguarda il rumore, di 105dB, il livello di pressione sonora ad 1 km di distanza si posiziona a 34dB) ed emissioni (l'incremento del traffico indotto e l'utilizzo di macchinari nella fase di gestione, stando alle simulazioni presentate, determinano una concentrazione di inquinanti che non supera mai la soglia di qualità dell'aria e i limiti di legge.

Dei due siti Natura 2000 sono descritti, in modo dettagliato, gli habitat gli habitat di specie e le specie; l'area oggetto dell'intervento risulta esterna ai siti Natura 2000 descritti e all'interno dell'area non sono stati identificati habitat prioritari né habitat non prioritari descritti all'interno della Scheda Natura 2000.

A partire dall'analisi dei vari tipi di incidenza, considerati secondo la specifica normativa, le conclusioni del professionista, portano ad escludere il verificarsi di effetti negativi sui siti della Rete Natura 2000, pertanto non risulta necessario procedere con una relazione appropriata.

OPERE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

I principali interventi di mitigazione e compensazione previsti nel progetto sono i seguenti:

Atmosfera – utilizzo di calcestruzzo ad azione fotocatalitica per la realizzazione di tutte le superfici asfaltate. Installazione di impianto fotovoltaico con potenza di picco di circa 544 kWp. Installazione di dissuasori cinetici sulla viabilità interna. Piantumazione di 1.800 alberi e 5.400 arbusti di essenze autoctone di varie tipologie a compensazione della CO2 prodotta dall'intervento.

Suolo – Predisposizione di isola ecologica per raccolta differenziata

Idrosistema - Realizzazione di un sistema di raccolta delle acque meteoriche di coperture, con parziale recupero.

Trattamento dell'acqua di prima pioggia dei parcheggi

Ecosistema - Interventi di messa a dimora di specie arbustive e arboree nelle aree a verde dell'Area Blo lotto A già realizzato, ricomposizione dell'area verde ex Edison di circa 1.462 mq, pergolato verde di circa 2.000 mq sulla copertura del piano primo. Mantenimento di un'area verde ad ovest della Romea di circa 3.402 mq.

Rumore - realizzazione dei manti stradali a bassa emissione sonora.

Viabilità – Costruzione di una nuova rotatoria su via Arduino per l'accesso/recesso alla struttura di vendita. Realizzazione di un'area per la fermata degli autobus ad ovest del lotto B. Collegamento pedonale aereo (passerella) tra la struttura commerciale e la Nave de Vero. Costruzione di una bretella (controstrada) di accesso alla struttura di vendita "Nave de Vero" lungo la SS 309 Romea. Collegamento della struttura commerciale alla pista ciclabile che porta al centro di Marghera.

PIANO DI MONITORAGGIO

Il Committente su specifica richiesta della Città Metropolitana, in integrazione ha proposto un piano di monitoraggio ante e post operam con rilievo dei principali parametri ambientali.

ANALISI ALTERNATIVE

Non sono state analizzate soluzioni progettuali alternative.

OSSERVAZIONI AL 10 BIS pervenute in data 10.08.2016

Riprendendo quanto maggiormente dettagliato e riportato nel paragrafo "traffico indotto dall'intervento e comunicazione motivi ostativi" si riassume quanto segue:

A seguito della comunicazione della città metropolitana di Venezia dei motivi ostativi all'emanazione del parere positivo di VIA, di cui alla nota protocollo n. 63115 del 15.07.2016, sono giunte in data 10.08.2016 e pertanto fuori termine, le osservazioni da parte del proponente a quanto formulato dall'Ente.

Le osservazioni, rispetto ai rilievi sollevati con nota n. 63115 del 15.07.2016, al fine di contro dedurli aggiungono elementi nuovi che non sono presenti nel progetto depositato e già oggetto di successive integrazioni, richiedendo nuovi approfondimenti progettuali e di valutazione degli impatti ambientali.

A titolo di esempio, non esaustivo, tali nuovi elementi sono:

1. Nuovo accesso al parcheggio interrato con relativa viabilità di pertinenza abbozzato in una "Figura" contenuta nelle osservazioni
2. Possibilità di utilizzo di parcheggi di altre strutture (Leroy Merlin, Cinema, ecc...);

3. Costruzione di un ulteriore piano interrato nella nuova torre con ulteriori 350 posti auto, del quale viene allegata una tavola;

Le modifiche proposte vanno a configurare una modifica sostanziale del progetto in parola che necessita di essere valutata con la presentazione di una nuova istanza, avendo esaurito in questo procedimento la fase di integrazioni.

CONCLUSIONI

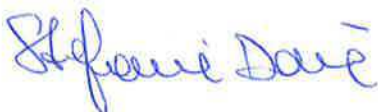
Considerato che permangono le criticità relative al traffico e agli impatti ambientali da questo generato

Tutto ciò visto e considerato

La Commissione Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.) esprime parere **NEGATIVO** in quanto vi è un impatto negativo sulla componente aria non mitigato generato dalla nuova torre "Venus Venis" cumulativamente considerata con l'esistente centro commerciale "Nave de Vero".

Il SEGRETARIO della Commissione

dott. ssa Stefania Donà



Il funzionario svolgente le funzioni di

PRESIDENTE della Commissione

Dott. ssa Anna Maria Pastore



