



VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE RELAZIONE DI SCREENING

VARIANTE DI INIZIATIVA PUBBLICA AL
PROGRAMMA DI RECUPERO URBANO "EX
DEPOSITO ACTV" E PIANO PARTICOLAREGGIATO
PER ATTREZZATURE ECONOMICHE E VERDE
PUBBLICO IN VIA TORINO A MESTRE (VE)



ING. SANDRO BENATO - ARCH. NICOLA VISENTINI

PIAZZA MODIN, 12

35129 PADOVA

TEL 0498935081 FAX 0498935137

EMAIL SANDRO.BENATO@NPSRL.NET

Sommario

1	PREMESSA	2
2	RIFERIMENTI LEGISLATIVI	3
3	OBIETTIVI DELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'	4
3.1	STRUTTURA DELLA RELAZIONE	5
3.2	DEFINIZIONE E LOCALIZZAZIONE DELL'AREA D'INTERVENTO	5
4	LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'	7
5	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	8
5.1	PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO DEL VENETO (approvato)	8
5.2	PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO DEL VENETO (adottato)	15
5.3	PTCP - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	18
5.4	RETE NATURA 2000	25
5.5	NORMATIVA REGIONALE AFFERENTE AL COMMERCIO AL DETTAGLIO SU AREA PRIVATA	28
5.6	PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE	29
5.7	ALTRE NORMATIVE REGIONALI E NAZIONALI	33
6	INDIVIDUAZIONE DEI COMUNI INTERESSATI DAGLI IMPATTI	34
7	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	35
7.1	OBIETTIVI, MOTIVAZIONI PROGETTUALI	35
7.2	DATI AUTORIZZATIVI DEL PROGETTO	36
7.3	CRITERI PROGETTUALI	36
7.4	DATI DIMENSIONALI DEL PROGETTO	37
7.5	DESCRIZIONE E CONSISTENZA DELLE OPERE EDILI	39
7.6	OPERE VIARIE	39
8	QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	40
8.1	PREMESSA	40
8.2	LE COMPONENTI AMBIENTALI INTERESSATE	40
8.2.1	Rischio idraulico	40
8.2.2	Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento	42
8.2.3	Incremento del traffico	42
8.2.4	Inquinamento luminoso	43
8.2.5	Rumore	44
8.2.6	Produzione e gestione dei rifiuti	44
8.3	ALTRI SISTEMI AMBIENTALI	45
8.4	VALUTAZIONI GEOLOGICHE E GEOTECNICHE	47
8.5	COMPATIBILITA' DEGLI INTERVENTI	47
8.6	VERIFICA DELLO STANDARD A PARCHEGGIO	47
9	Analisi degli impatti – sintesi finale	49
9.1	IL MODELLO VALUTATIVO: DEFINIZIONE DELLE TIPOLOGIE DI IMPATTO	49
9.2	CRITERI PER LA PONDERAZIONE DELLE COMPONENTI PROGETTUALI	49
9.3	MISURE DI COMPENSAZIONE	54
9.4	CONCLUSIONI	55
10	Analisi delle alternative	57
11	NON ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO - "opzione zero"	57
12	PASSATO - PRESENTE - FUTURO	58
12.1	Com'era	58
12.2	Com'è	59
12.3	Come sarà	59

1 PREMESSA

Il Programma di Recupero Urbano dell'area dell'ex deposito ACTV di Mestre interessa un ambito territoriale delimitato, a nord, da Via Torino, ad ovest da una porzione di Corso del Popolo che sale verso la rampa Cavalcavia, lungo la quale è posizionato un edificio residenziale in linea alto dieci piani (+ 35,8 ml.), a sud da aree di proprietà privata, con sbocco su Via Cà Marcello, che ospitano un edificio residenziale di quattro piani (16 alloggi) e altri immobili, inutilizzati, destinati ad attività produttive; ad est da proprietà ATER, TELECOM ed altri. La superficie territoriale complessiva interessata è pari a 32.273 mq, con una superficie lorda di pavimento di 14.707 mq, della quale destinata a residenza mq 3.750.

E' previsto l'insediamento di tre negozi autonomi per una superficie di vendita (SV) complessiva di mq 5.000 ricompresi all'interno di una stessa struttura, di cui uno, con SV di mq 2.500, pone in vendita prodotti del settore alimentare.

Il punto 1 dell'art. 22 della LR. 50/2012 assoggetta a procedura di verifica o screening di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) le grandi strutture di vendita aventi superficie di vendita compresa tra i 2.501 e gli 8.000.

2 RIFERIMENTI LEGISLATIVI

L'iniziativa ricade in uno dei progetti indicati nell'allegato IV punto 7b della parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, art. 20. La Provincia è competente, ai sensi dell'articolo 4, comma 2, della legge regionale 26 marzo 1999, n. 10, per i progetti indicati nell'allegato C4 della stessa legge regionale. Se ne richiede la verifica di assoggettabilità per quanto fatto rilevare in premessa, secondo quanto disposto dalla D.G.R.V. n. 308 del 10/02/2009 e dalla D.G.R.V. n. 327 del 17/02/2009.

3 OBIETTIVI DELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'

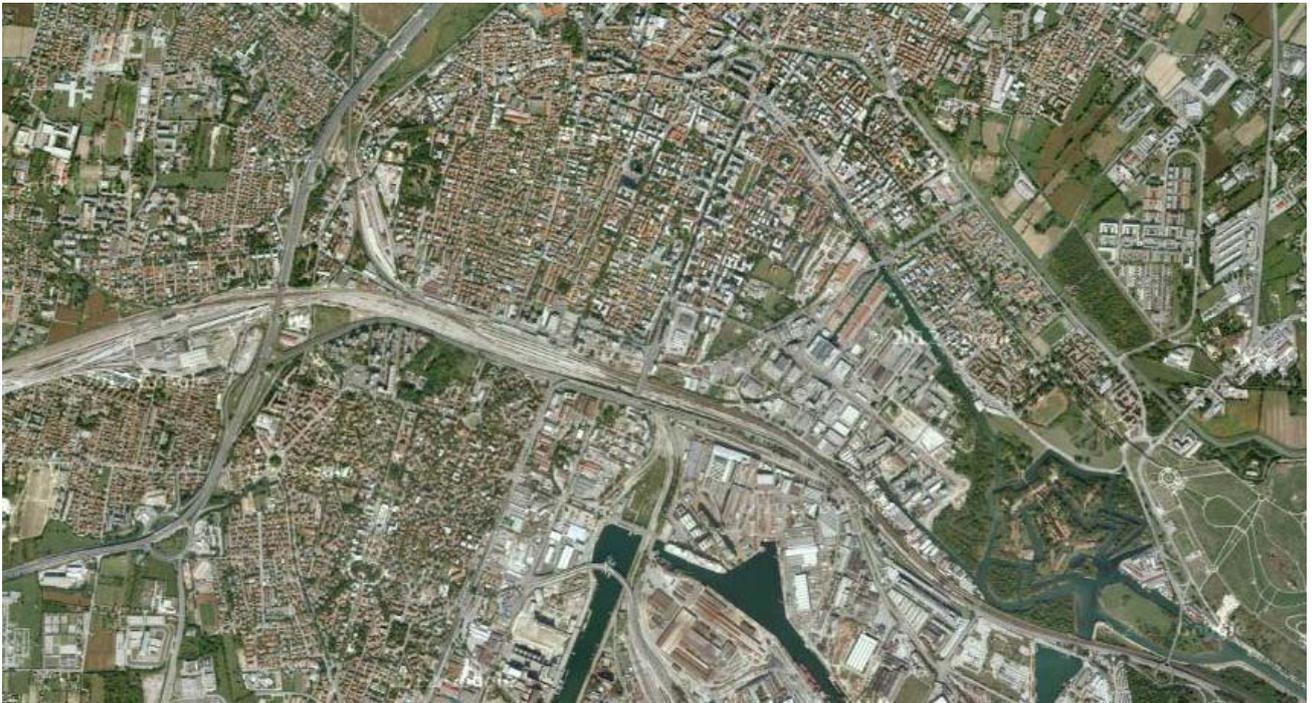
Il Programma di Recupero Urbano (PRU) dell'area dell'ex deposito ACTV di Mestre, che si sviluppa su una superficie territoriale pari a mq. a 32.273 mq, si compone di tre Unità Minime d'Intervento (UMI):

- UMI 1: commerciale - grande struttura di vendita;
- UMI 3: residenziale a libero mercato e attività connesse;
- UMI 4: residenziale convenzionata.

Il PRU si caratterizza per il suo carattere polifunzionale che lega l'attività commerciale con l'utilizzo residenziale e connesso a questo.

La tabella che segue illustra la distribuzione commerciale che sta alla base dell'elaborazione del presente studio di verifica di assoggettabilità (screening) alla VIA:

UMI 1 - COMMERCIALE	
1 - Supermercato alimentare	mq 3.200
2 - Non alimentare	mq 1.800
3 - Non alimentare	
TOTALE	mq 5.000



3.1 STRUTTURA DELLA RELAZIONE

La presente relazione è strutturata secondo i tre quadri di riferimento definiti dal DPCM 27 dicembre 1988 “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e formulazione del giudizio di compatibilità di cui all’art. 6, Legge n. 349 dell’8 luglio 1986, adottate ai sensi dell’art. 3 del DPCM n. 377 del 10 agosto 1988”, quali:

- a) quadro di riferimento programmatico: contiene la descrizione e l’analisi degli strumenti normativi, di programmazione e pianificazione a livello regionale, provinciale e comunale applicabili al caso specifico, nonché un’analisi dell’intervento con gli strumenti stessi;
- b) quadro di riferimento progettuale: illustra la motivazione dell’intervento, le caratteristiche quantitative e qualitative e le principali azioni progettuali;
- c) quadro di riferimento ambientale: descrive ed analizza lo stato attuale delle componenti ambientali interessate dal progetto ed identifica le principali criticità e sensibilità ambientali. Vengono stimati impatti sull’ambiente che si verificano in fase di cantiere ed in fase di esercizio. Individua infine le principali misure di mitigazione adottate per gli impatti generati dalla realizzazione dell’opera.

3.2 DEFINIZIONE E LOCALIZZAZIONE DELL’AREA D’INTERVENTO

Il Programma di Recupero Urbano (in acronimo PIRU) dell’ex deposito ACTV di Mestre, prevede un insieme coordinato di interventi volti a riqualificarne l’area, attraverso un suo recupero ambientale, funzionale, infrastrutturale e una nuova proposizione edilizia più consona al contorno esistente.

Nello specifico sono previste (in parte anche già attuate):

- demolizione dei volumi industriali esistenti;
- opere di sistemazione e bonifica ambientale e arredo urbano delle aree;
- realizzazione, completamento e adeguamento delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria;
- edificazione di nuova edilizia residenziale, a servizi e commerciale.

L’iniziativa interessa un ambito territoriale delimitato, a nord, da Via Torino, ad ovest da una porzione di Corso del Popolo che sale verso la rampa Cavalcavia, lungo la quale è posizionato un edificio residenziale in linea alto dieci piani (+ 35,8 ml.), a sud da aree di proprietà

localizzato in fregio a via Torino in Comune di Mestre-Venezia, la quale costituisce uno degli assi viari più importante della zona, ed interessa direttamente anche Corso del Popolo, “porta sud” di Mestre.



4 LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'

Nell'elaborazione de SIA si è tenuto conto, per quanto applicabile allo specifico intervento proposto, di quanto previsto dalla Legge Regionale n. 10 del 26 marzo 1999 e successive modifiche ed integrazioni (Decreto Legislativo 3 Aprile 2006, N. 152), con le modalità e i criteri previsti dalla Deliberazione di Giunta Regionale n. 1624 dell' 11 maggio 1999.

I riferimenti attivati hanno tenuto conto che tali norme sono riferite a progetti di opere che, per le loro caratteristiche tipologiche e dimensionali, possono avere un impatto complessivo sull'ambiente particolarmente rilevante.

Pertanto si sono assunte con le semplificazioni e gli adeguamenti di approfondimento correlabili alla specifica tipologia progettuale assoggettata a valutazione di impatto ambientale di competenza provinciale.

Le specifiche tecniche di cui alla citata DGR 1624/99 definiscono in particolare l'articolazione dei contenuti degli studi di impatto ambientale in tre quadri di riferimento:

- a) quadro di riferimento programmatico;
- b) quadro di riferimento progettuale;
- c) quadro di riferimento ambientale.

Nella verifica di assoggettabilità si esaminerà il mutare di questi fattori in conseguenza della destinazione a commerciale di parte dei volumi da edificarsi per una superficie di vendita (SV) a seguito dell'aumento della SV indicata.

5 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

La redazione del quadro di riferimento programmatico “fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l’opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale”, ha dunque lo scopo di ricostruire lo scenario programmatico e pianificatorio dell’area interessata e di analizzare le relazioni tra l’intervento proposto e il quadro di riferimento normativo della pianificazione regionale, provinciale e comunale.

Gli strumenti di programmazione e pianificazione che sono stati considerati sono:

- a) a livello regionale: il Piano Territoriale di Coordinamento del Veneto (P.T.R.C.), Rete Natura 2000, Programmazione Regionale per l’insediamento di Attività Commerciali, Piano Regionale di Risanamento delle Acque (P.R.R.A), Piano di Tutela delle Acque;
- b) a livello provinciale: il Piano Territoriale Provinciale di Venezia (P.T.C.P.);
- c) a livello comunale: il Piano Assetto del territorio del Comune di Venezia (P.A.T.) e il Piano degli Interventi (P.I.).

5.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO DEL VENETO (approvato)

La Legge regionale n. 61 del 27 giugno 1985 recante “Norme per l’assetto e l’uso del territorio” ha previsto la necessità da parte della Regione Veneto di istituire uno strumento pianificatorio di coordinamento regionale. Tale strumento è stato inizialmente adottato nel dicembre 1986 (D.G.R.V. n. 7090 del 23.12.1986), successivamente approvato nel 1992 (D.G.R.V. n. 250 del 13.12.1991) ed aggiornato nel 1992 (D.G.R.V. n. 382 del 28.05.1992) e nel 2001 (D.G.R.V. n. 815 del 30.03.2001).

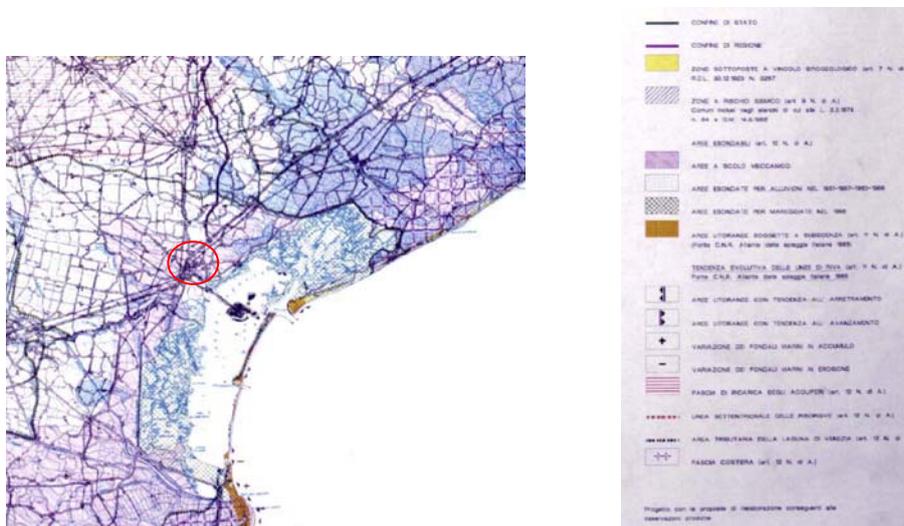
Il documento di pianificazione iniziale è oggetto di nuovi aggiornamenti infatti:

1. Con D.G.R.V. n. 2587 del 7 agosto 2007 è stato adottato il “Documento Preliminare al nuovo P.T.R.C.”. Tale documento presenta esclusivamente indicazioni di carattere generale e dunque non viene considerato nel presente elaborato tecnico.
2. Con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17 febbraio 2009 il nuovo P.T.R.C. è stato adottato ed ha iniziato l’iter definitivo di autorizzazione. La trattazione del nuovo strumento di pianificazione verrà affrontata nel paragrafo successivo;
3. Con D.G.R. n. 1063 del 26.07.2011 sono state approvate due modifiche al P.T.R.C. vigente che non interessano il nostro ambito.

Il presente documento valuta i contenuti di entrambe gli strumenti di pianificazione regionale, quello approvato e quello adottato.

Comparazione dei principali elaborati cartografici

Tav. 1. “Difesa del suolo e degli insediamenti”: l’area interessata rientra nella classificazione a “scolo meccanico”.

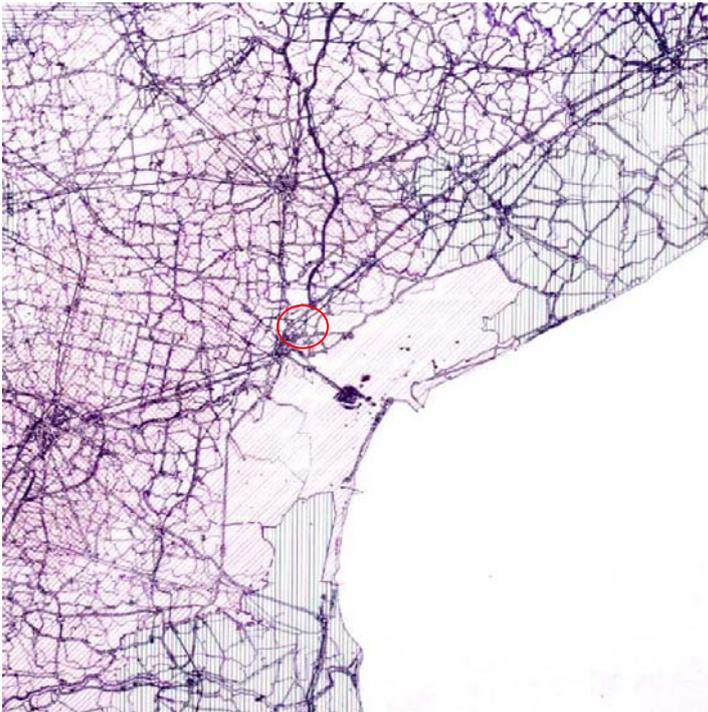


Tav. 2. “Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale”: l’area interessata non rientra in nessuna delle classificazioni previste. L’area maggiormente prossima è la laguna di Venezia che si sviluppa in direzione Est.

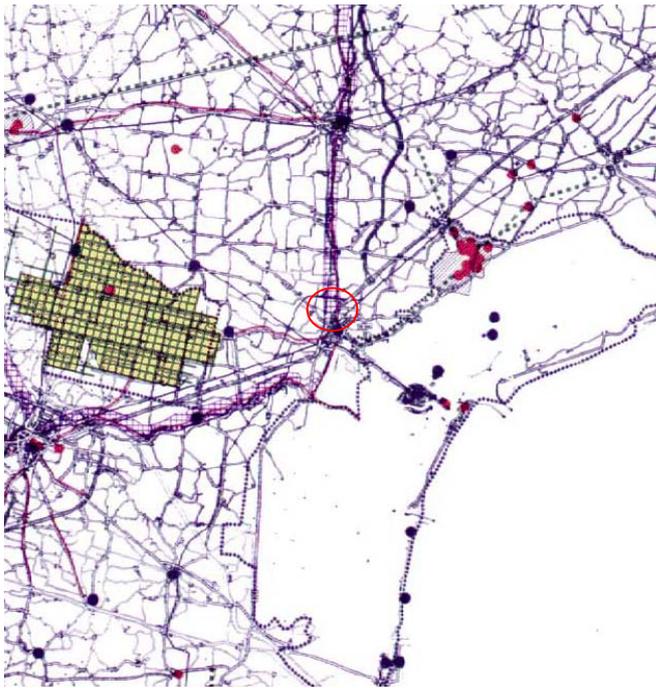


Tav. 3. “Integrità del territorio agricolo”: Il territorio del comune di Mestre è classificato come “Ambito ad eterogenea integrità”; per gli “ambiti ad eterogenea integrità del territorio agricolo”, gli strumenti subordinati debbono essere particolarmente attenti ai sistemi ambientali, mirati rispetto ai fenomeni in atto, al fine di “governarli”, preservando per il futuro risorse ed organizzazione territoriale delle zone agricole, predisponendo altresì una suddivisione della zona E (ai sensi del D.M. 2.04.1968, n. 1444), con particolare riguardo alla sottozona E3 (ai sensi della L.R. 5.3.1985, n. 24), così come indicato nelle successive direttive

a livello comunale da coordinarsi a livello provinciale.



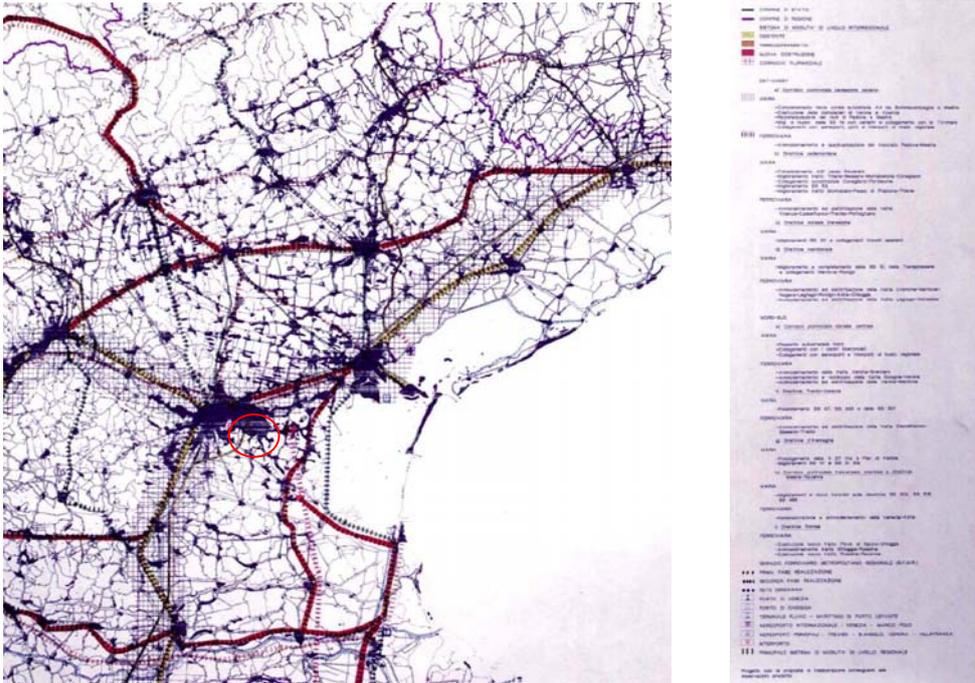
Tav. 4. "Sistema insediativo ed infrastrutture storico e archeologico": l'area interessata è classificata come "Principale itinerari di valore storico e storico ambientale". La Regione promuove la formazione del sistema degli itinerari e della viabilità di interesse storico ivi compreso il censimento del ricco repertorio di attrezzature di transito (con riferimento alle scansioni degli itinerari, segnalazioni, punti ed attrezzature delle stazioni di posta, punti di guado, ecc.). anche al fine di giungere alla definizione di una "tipologia" delle funzioni viarie storicamente accertabili nell'area veneta e alla loro evoluzione nel tempo. Il P.T.R.C., individua nella tav. di progetto n.4 gli itinerari di interesse storico-ambientale nelle tav. nn.4, 5 e 9 il Parco dell'antica strada d'Alemagna Greola e Cavallera. Nella tav. n.8 sono indicati i percorsi da sottoporre prioritariamente ad appositi Piani di Settore al fine di recuperare e valorizzare i percorsi anche inserendoli in circuiti culturali attrezzati. Le Province, in sede di formazione del P.T.P. e i Comuni in sede di redazione o revisione degli strumenti urbanistici, provvedono all'identificazione dei percorsi minori di interesse storico ambientale e delle strutture di supporto ed accessorie, formulando proposte per il recupero, l'utilizzo funzionale, l'inserimento in circuiti culturali attrezzati, dettando norme per la loro salvaguardia, anche al fine di favorire l'incentivazione dell'agriturismo.



Tav. 5. “Ambiti per la istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche e di aree di tutela paesaggistica”: l’area interessata non rientra in nessuna delle classificazioni previste dall’elaborato.



Tav. 6. “Schema della viabilità primaria - itinerari regionali ed interregionali”: l’area interessata è classificata come “Corridoio Plurimodale”.



Tav. 7. “Sistema insediativo”: il comune di Mestre viene classificato come “Area Centroveneta, sistema caratterizzato da relazioni di tipo metropolitano a struttura policentrica” e “Area metropolitana dal 1981”.



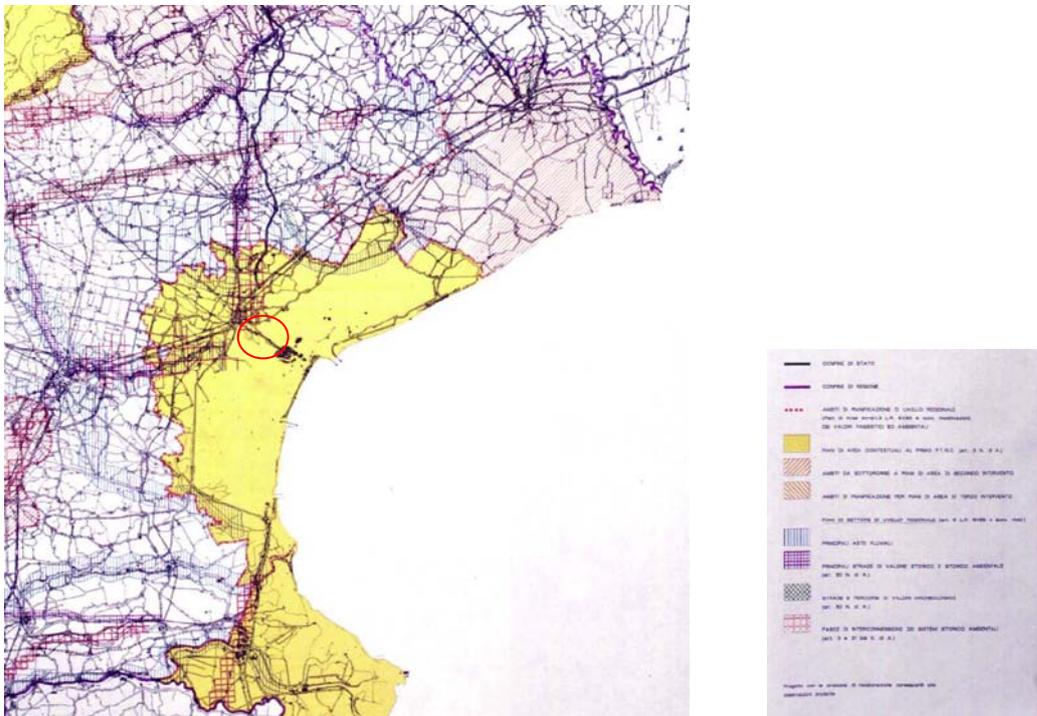
Tav. 8. “Articolazione del Piano” l’area interessata ricade all’interno del “Piano di area contestuale al primo P.T.R.C.” e delle “Fasce di interconnessione di sistemi storico ambientali”.

La tavola n.8 “Articolazione del Piano” indica gli ambiti di pianificazione di interesse regionale con specifica considerazione dei valori paesistici ambientali, da attuare tramite piani di area o nell'ambito del P.T.P. per la parte interessata. Nella tavola sono indicati

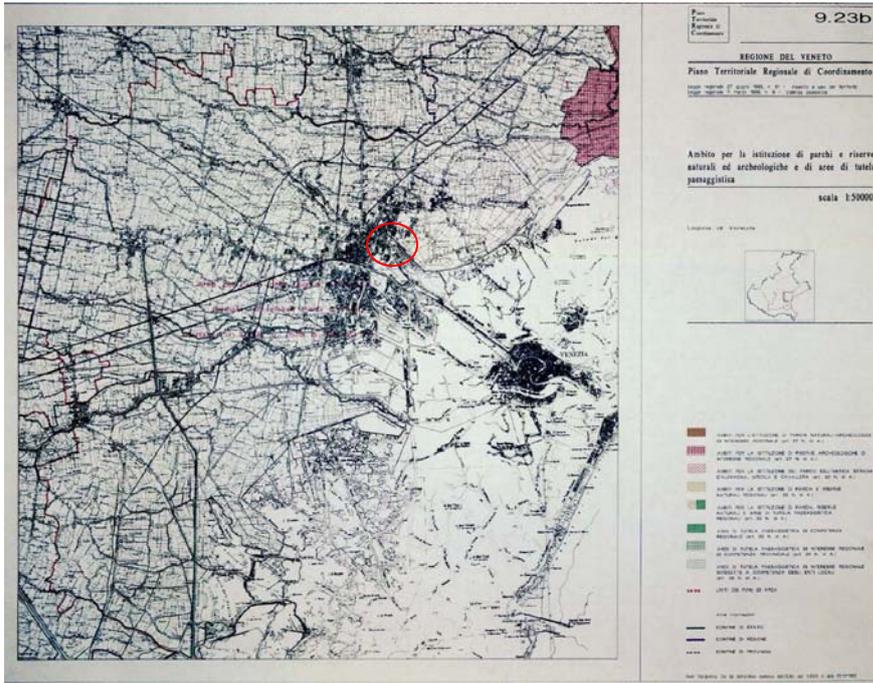
altresì i Piani di Settore relativi alle principali aste fluviali, alle strade e percorsi di valore storico-ambientale, nonché le fasce di interconnessione di cui all'art. 31. La delimitazione degli ambiti di pianificazione è da considerarsi indicativa e può essere motivatamente modificata in sede di elaborazione degli specifici piani. La Giunta regionale, sentita la competente Commissione consiliare, definisce entro il 31 gennaio di ogni anno gli ambiti da sottoporre a pianificazione, fissando termini ed eventualmente procedimenti sostitutivi per inadempienza dell'Amministrazione provinciale competente.

Il P.T.R.C. nella tavola di progetto n.8 individua le “fasce di interconnessione” da sottoporre a piani di settore di livello provinciale ai sensi dell'art.3 della L.R. 27.6.1985, n.61, e successive modifiche. Dette fasce comprendono insiemi di beni storico-culturali e ambientali che costituiscono sistemi complessi.

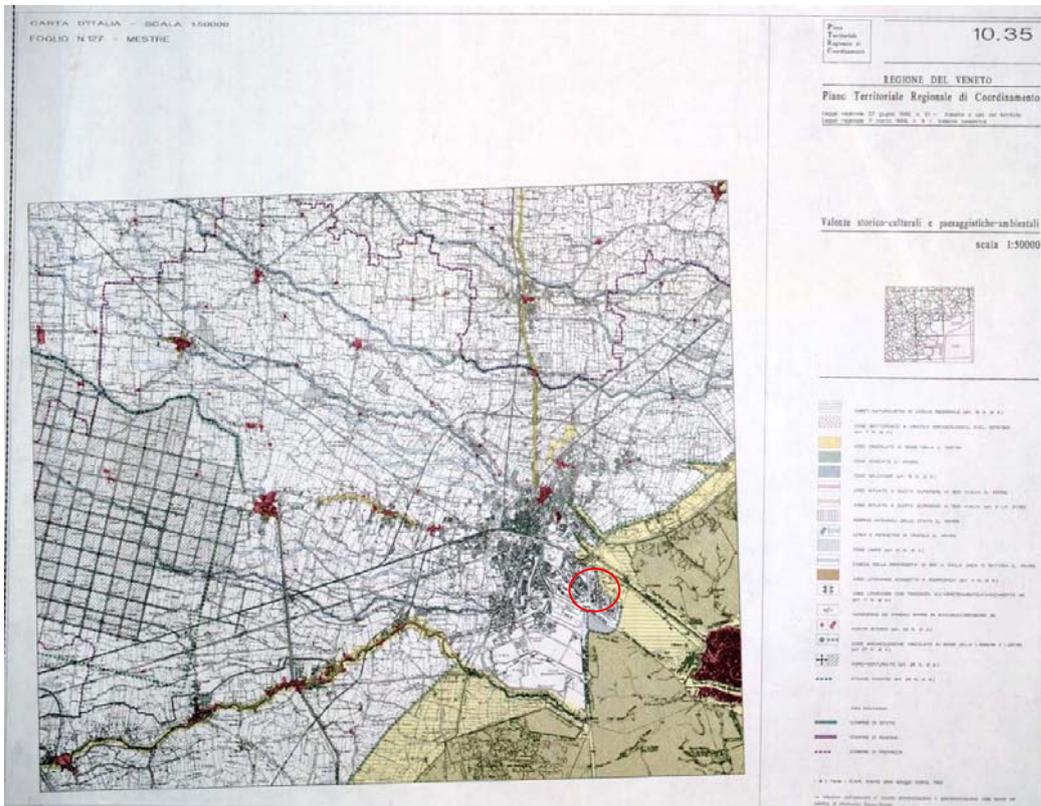
I P.T.P., i Piani di Settore, ovvero i Piani di Area per le fasce in essi compresi, individuano i singoli beni inclusi in dette fasce con particolare attenzione al contesto ambientale in cui sono inseriti, dettano le relative norme di tutela valorizzando la continuità dei sistemi storici, paesistici e ambientali. Le Provincie redigono per queste aree un Piano di Settore secondo le indicazioni del comma precedente.



Tav. 9. (23b) “Ambito per la istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche e di aree di tutela paesaggistica come nel seguito dettagliata”: l’area interessata non rientra in nessuna delle classificazioni previste dall’elaborato. In direzione Est dal sito di intervento si sviluppa la laguna di Venezia.



Tav. 10. (35) “Valenze storico, culturali e paesaggistiche ambientali”: l’area interessata non rientra in nessuna delle classificazioni previste.



Dall’analisi cartografica emerge che il P.T.R.C. non assoggetta ad alcun vincolo l’area oggetto dell’intervento.

5.2 PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO DEL VENETO (adottato)

La Regione Veneto ha avviato il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, 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 17 febbraio 2009 la Giunta Regionale ha adottato con D.G.R. n. 372 il "Piano Territoriale Regionale di Coordinamento".

Comparazione dei principali elaborati cartografici

Al fine di verificare la compatibilità dell'intervento proposto con il nuovo strumento di pianificazione, si ritiene sufficiente comparare l'ubicazione dell'area di intervento con gli elaborati cartografici del Piano ritenuti maggiormente significativi:

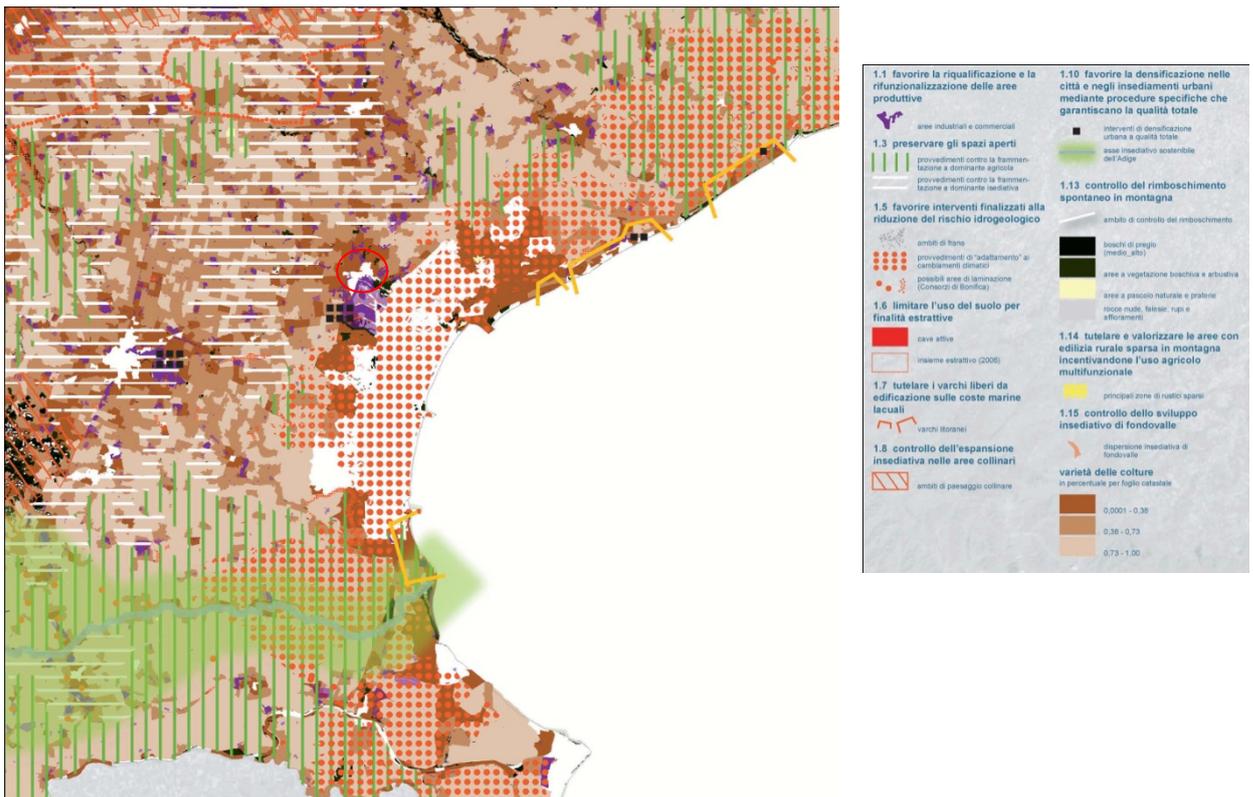


Tavola 1 Uso del suolo

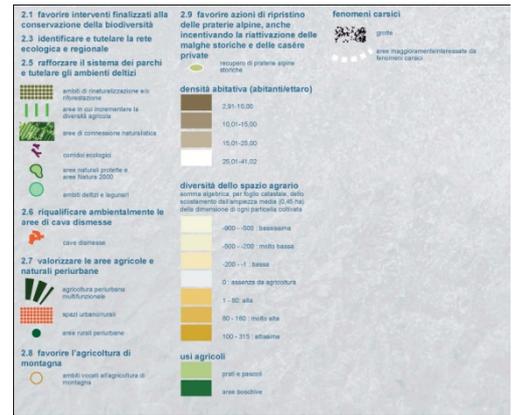


Tavola 2 - Biodiversità

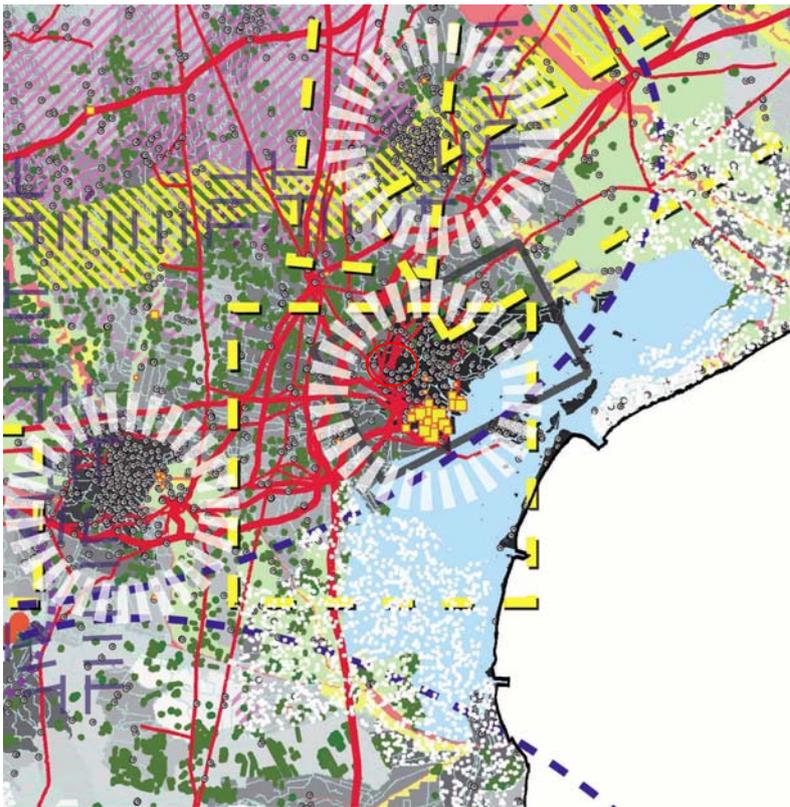


Tavola 3 - Energia Risorse Ambiente

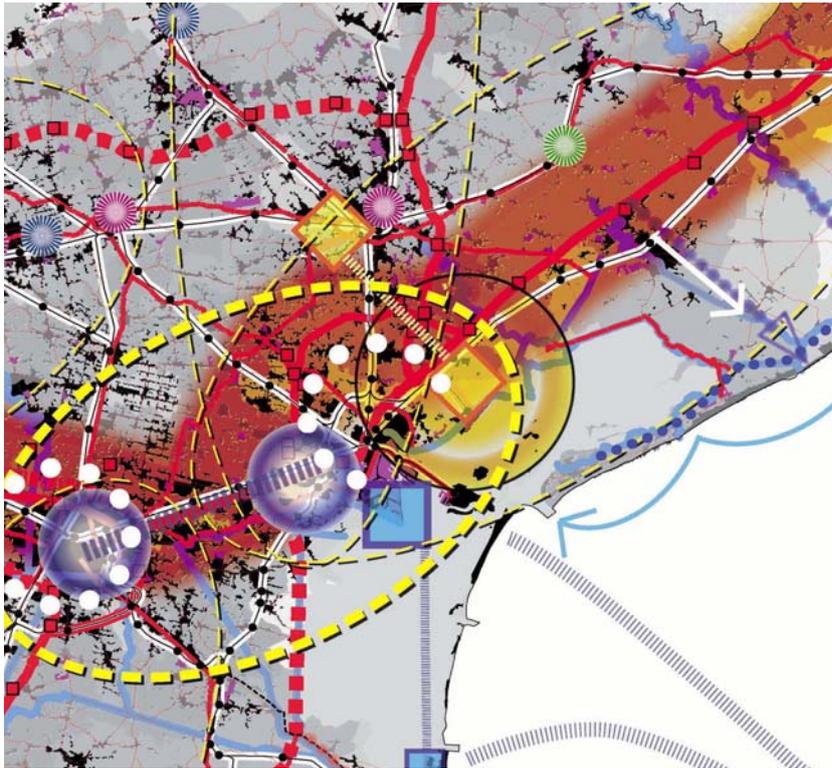


Tavola 4 - Mobilità

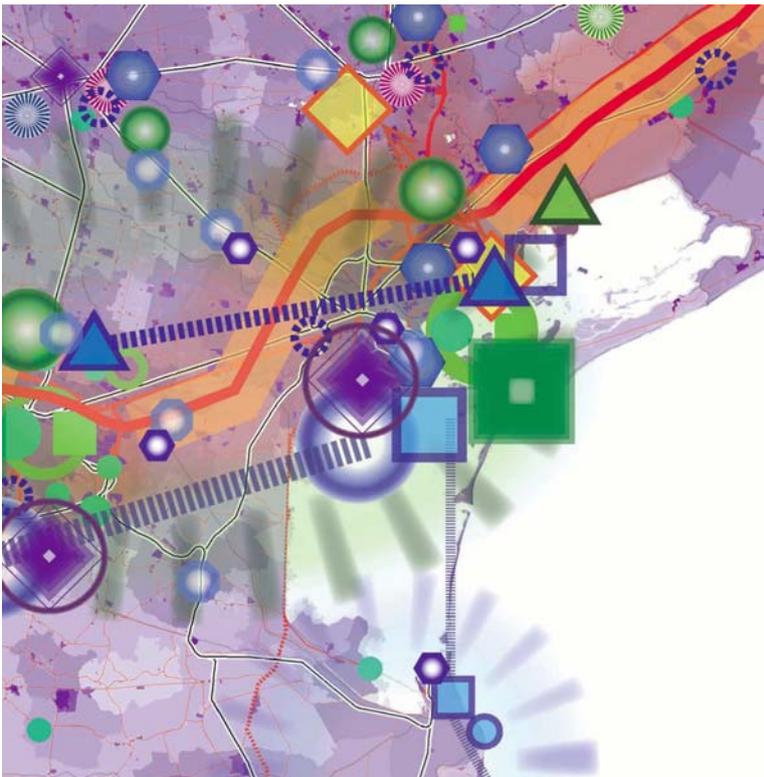


Tavola 5a - Sviluppo economico produttivo

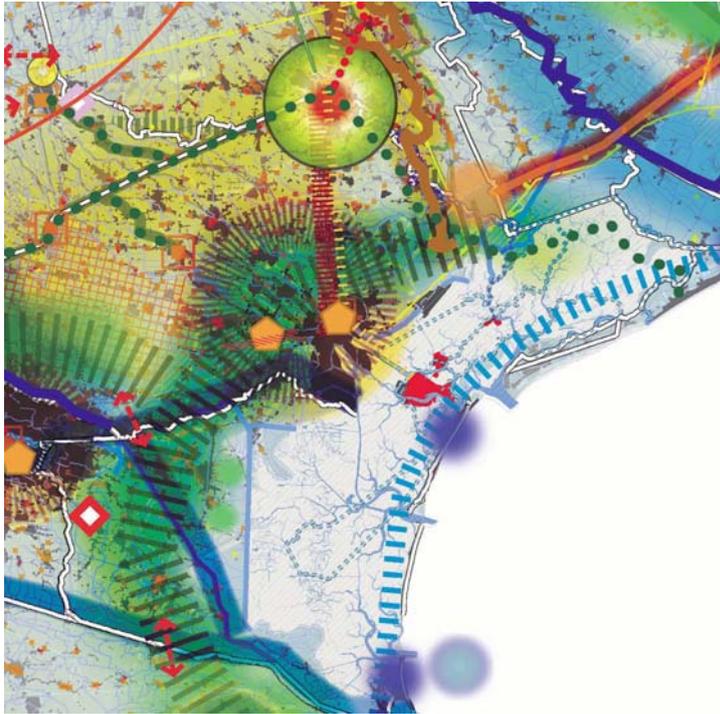


Tavola 6 -

Sviluppo economico turistico

Anche la valutazione dei contenuti del P.T.R.C. adottato non evidenzia vincoli specifici ostativi all'intervento proposto.

5.3 PTCP - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) è lo strumento di pianificazione urbanistica e territoriale attraverso il quale la Provincia esercita e coordina la sua azione di governo del territorio, delineandone gli obiettivi e gli elementi fondamentali di assetto.

L'amministrazione promuove, anche attraverso il PTCP, azioni di valorizzazione del territorio indirizzate alla promozione di uno "sviluppo durevole e sostenibile", e vuol essere in grado di rinnovare le proprie strategie, continuamente, e riqualificare le condizioni che sorreggono il territorio stesso.

Mettendo a punto il suo sistema la Provincia persegue in particolare gli obiettivi di:

- coordinare iniziative, altrimenti frammentate, armonizzandole tra loro e orientandole verso un disegno strategico più preciso;
- definire le priorità di intervento, selezionando le iniziative più interessanti che necessitano di promozione e sostegno.

La proposta tecnica e l'attivazione della fase conclusiva di Concertazione del P.T.C.P. sono state recepite con Delibera di Giunta Provinciale n. 122 del 12.06.2008.

In seguito, il Consiglio Provinciale, con delibera n. 36 del 07.04.2009, ha controdedotto, ai sensi dell'art.23 della L.R. 11/2004, le osservazioni pervenute al Piano Territoriale di

Coordinamento Provinciale adottato. Al fine di consentire la più ampia partecipazione dei diversi soggetti interessati la Provincia di Venezia ha esaminato anche le osservazioni pervenute fuori termine, fino alla data del 30.03.2009.

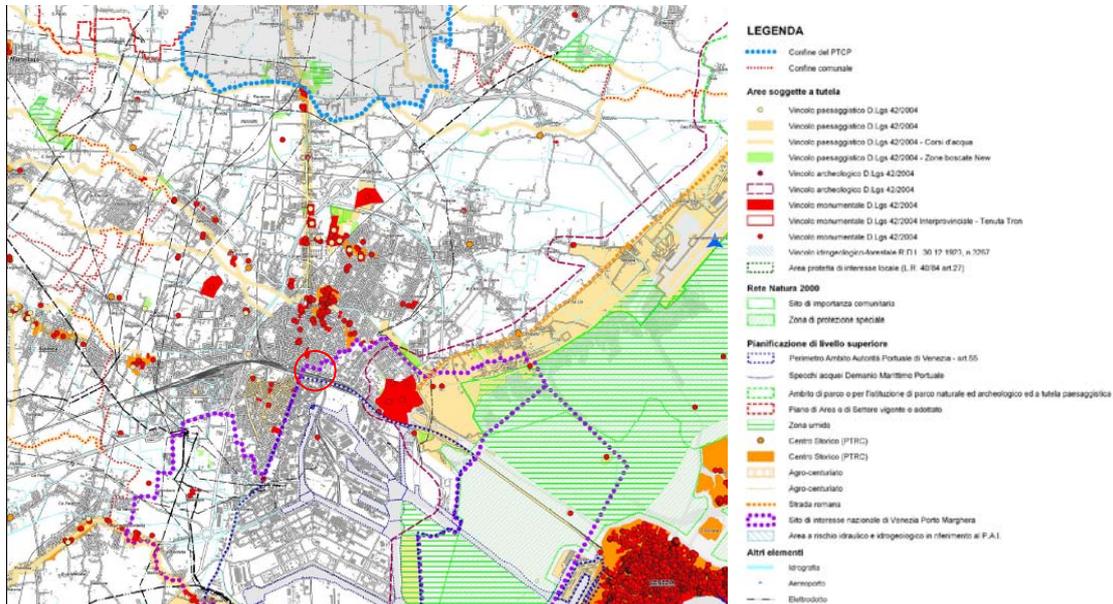
Il P.T.C.P. della Provincia di Venezia è stato trasmesso alla Regione Veneto in data 17.04.2009 ai fini dell'approvazione.

Successivamente, la nuova Amministrazione Provinciale, costituitasi a seguito delle elezioni per il rinnovo del Consiglio Provinciale di giugno 2009, ha inteso rivedere alcune controdeduzioni in quanto non conformi ai propri indirizzi programmatici. A tal fine si è espressa con D.C.P. n. 92 del 17.11.2009, prevedendo una rettifica parziale e l'integrazione alla D.C.P. n. 36 del 07.04.2009.

La Regione Veneto con Delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 30.12.2010 (Allegati A, A1, B, B1) ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia.

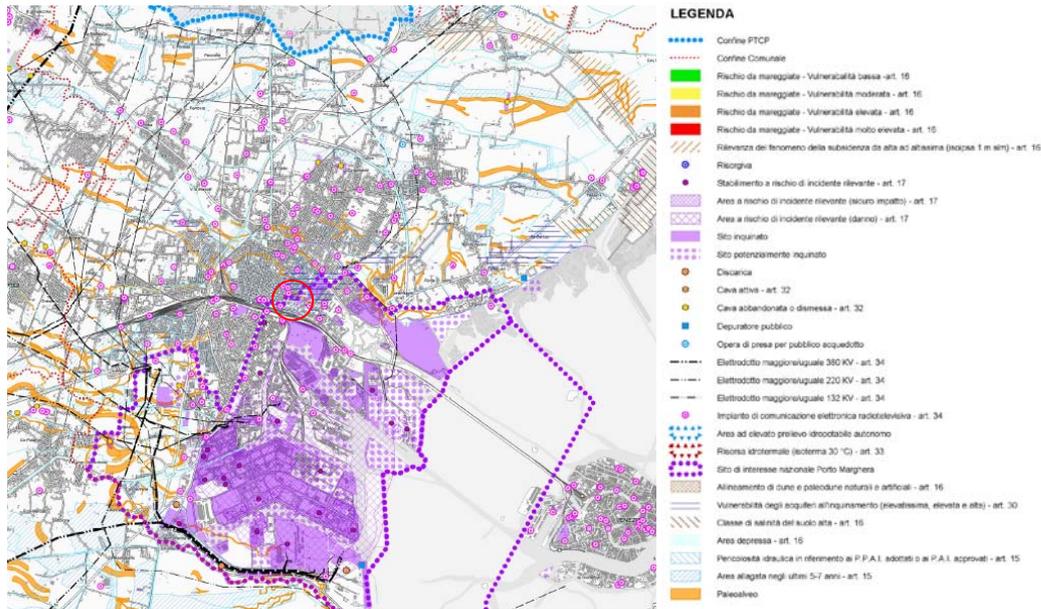
La Provincia di Venezia ha adeguato gli elaborati del PTCP alle prescrizioni della DGR n. 3359 di approvazione del piano stesso, recependo tali modifiche con Delibera di Consiglio Provinciale n. 47 del 05.06.2012

Tavola 1: *Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale,*



L'area in oggetto rientra nel sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera

Tavola 2: Carta delle fragilità



L'area in oggetto è indicata come:

- Area allagata negli ultimi 5-7 anni art. 15 NTA
- Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento art. 30 NTA

Art. 15. Rischio idraulico

Prescrizioni

11. Fino al recepimento nei PAT/PATI delle direttive sopra riportate qualsiasi intervento di urbanizzazione, che possa recare trasformazioni del territorio tali da modificare il regime idraulico esistente, da realizzare in attuazione di previsioni urbanistiche che non siano state preventivamente assoggettate alle disposizioni di cui alla delibera di Giunta Regionale n. 3637 del 13.12.2002, così come modificata dalle delibere n. 1322/2006 e n. 1841/2007, dovrà prevedere la totale compensazione della impermeabilizzazione del suolo mediante idonee misure tecniche da definire, caso per caso, in accordo con il competente Consorzio di Bonifica anche alla luce delle linee guida riportate in appendice.

12. Fino all'adeguamento al PTCP, ai sensi dell'art. 8 delle presenti NTA, ovvero fino all'adozione del PAT con previsioni di uguale o maggiore tutela, non potranno essere assentiti interventi che comportino riduzione della capacità di invaso. Qualsiasi riduzione di invaso dovrà avvenire solo a fronte di idonea compensazione, da effettuarsi con riferimento alle "Linee Guida" in appendice alle presenti NTA, previa intesa con il competente Consorzio di Bonifica.

Art. 30. Gestione delle risorse idriche

Prescrizioni

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

Con riferimento all'area del PIRU, il P.T.C.P. non riporta nessuna segnalazione di rilievo.

5.4. PAT Comune di Venezia

Il Consiglio Comunale, nella seduta del 30 e 31 gennaio 2012, con deliberazione n.5 ha adottato il Piano di Assetto del Territorio (PAT), che costituisce il primo e fondamentale strumento con cui la pianificazione del Comune di Venezia viene adeguata alle disposizioni della Legge Regionale Urbanistica n. 11 del 2004.

Il PAT adottato rappresenta il frutto del processo di concertazione con tutti i soggetti pubblici e privati presenti sul territorio.



Art. 26 Aree di urbanizzazione consolidata

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

Si intendono comunque ricomprese nelle aree di urbanizzazione consolidata, le zone di completamento del previgente P.R.G. ivi comprese le aree derivanti da sentenze della giustizia amministrativa o da altri provvedimenti, nonché i P.U.A. approvati alla data di adozione del P.A.T., sono altresì da intendersi ricompresi nelle aree di urbanizzazione consolidata i parcheggi scambiatori esistenti o i cui progetti siano stati approvati a detta data; il P.I. provvede conseguentemente ad adeguare la perimetrazione delle aree di urbanizzazione consolidata senza che ciò comporti variante al P.A.T.

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

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

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

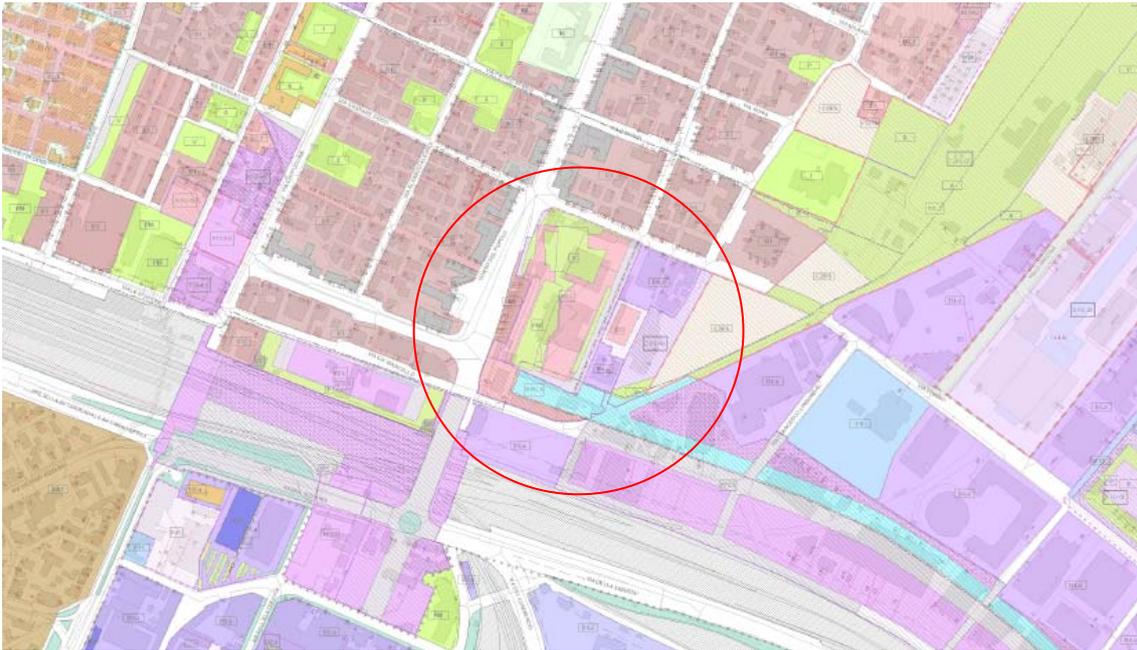
- che siano rispettati il limite quantitativo di S.A.U. trasformabile determinato dal P.A.T.;
 - che tali modifiche di norma non riguardino aree interessate da "invarianti", "vincoli" e aree classificate in "valori e tutele";
- che comportino modesti scostamenti funzionali al riconoscimento di fabbricati residenziali esistenti con relative aree di pertinenza, nonché di eventuali lotti di completamento o di integrazione degli insediamenti, posti in contiguità con il tessuto edificato esistente e finalizzati al miglioramento ed alla riqualificazione dei margini degli insediamenti, con particolare riferimento agli insediamenti in regio alla viabilità principale.

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

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

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

Piano Regolatore Generale Comune di Venezia



Articolo 9 NTSA - Sottozona B/RU di ristrutturazione urbanistica

9.1

Sono le sottozone da assoggettare a ristrutturazione urbanistica, al fine di riqualificare l'ambiente urbano ed addivenire ad una razionale distribuzione degli spazi pubblici e privati e dei volumi edilizi.

9.2

La loro realizzazione è subordinata all'approvazione di uno Strumento Urbanistico Attuativo (P.d.R.) che dovrà verificare le indicazioni contenute nelle schede norma allegate e potrà prevedere anche diverse configurazioni qualora ritenute migliorative dal Consiglio Comunale, ferme restando le prescrizioni di carattere quantitativo.

5.4 RETE NATURA 2000

La tutela della biodiversità nel Veneto avviene principalmente con l'istituzione e gestione delle aree naturali protette (parchi e riserve) e delle aree costituenti la Rete Ecologica Europea Natura 2000. Questa Rete si compone da Siti di Importanza Comunitaria S.I.C., che diverranno Zone Speciali di Conservazione Z.S.C., e Zone di Protezione Speciale Z.P.S. in relazione della presenza sul territorio di habitat e specie animali e vegetali indicati nelle Direttive comunitarie 92/43/CEE Habitat e 79/409/CEE Uccelli. Tali Direttive sono state recepite a livello nazionale con il Regolamento DPR 8 settembre 1997 n. 357, modificato ed integrato dal DPR 12 marzo 2003 n. 120 quali strumenti d'informazione sugli sviluppi della tutela della biodiversità e gestione dei SIC, ed intese ad assicurare il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario.

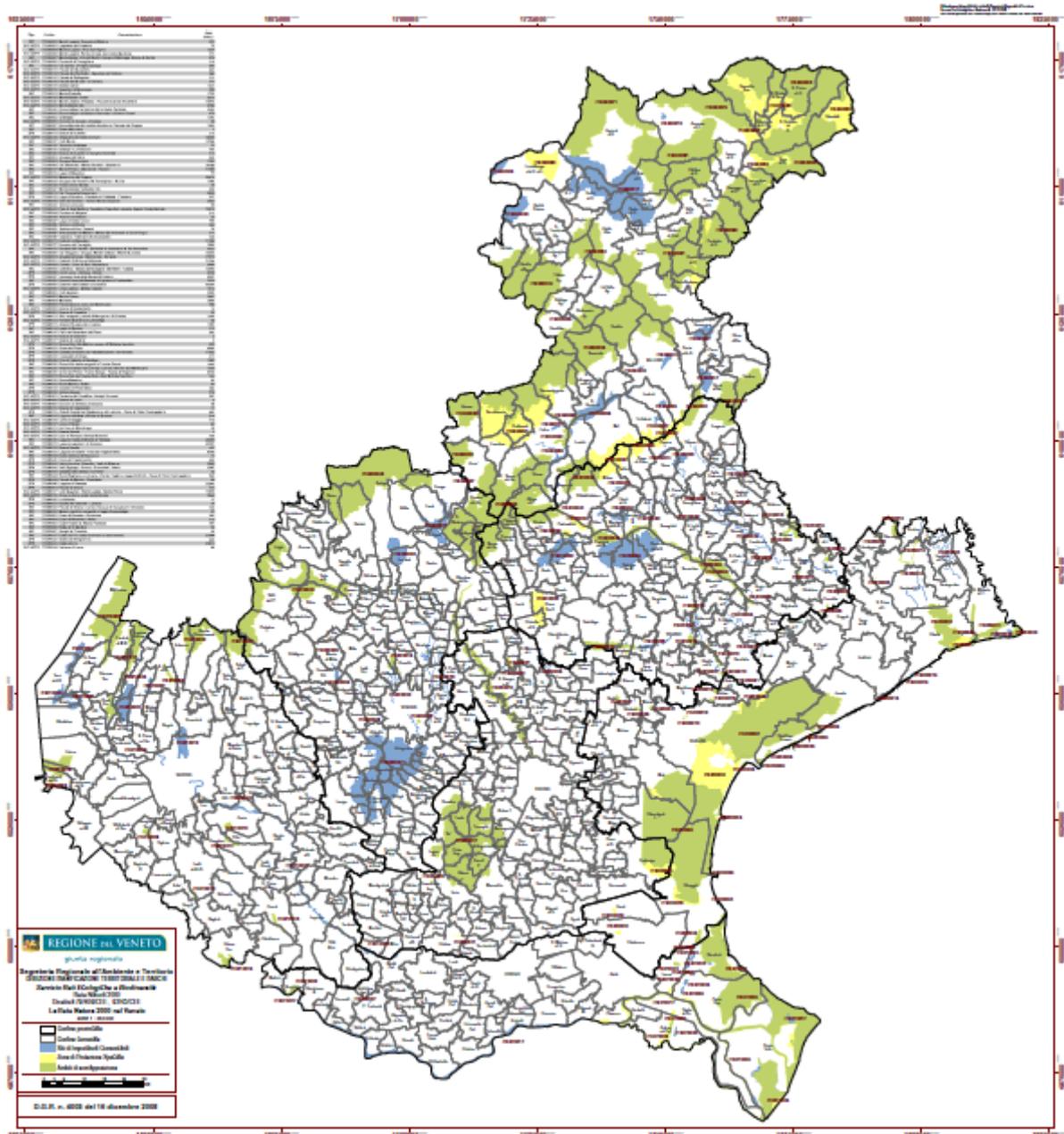
La Regione Veneto, in attuazione delle normative sopracitate, con DGR n. 4824 del 21 dicembre 1998, ha definito un primo elenco di SIC e ZPS, fino a giungere alla configurazione della rete Natura 2000 con DGR n. 1180 del 18 aprile 2006, e successivamente aggiornata con DGR del 30 dicembre 2008, n. 4240.

L'intervento ricade in prossimità dei seguenti siti di Rete Natura 2000:

- Area SIC Laguna superiore di Venezia CODICE SITO IT3250031 – distanza 5 Km;
- Bosco di Carpanedo CODICE SITO IT3250010 - distanza 7 Km;

ed è interessato ricadendovi all'estremo margine ovest a:

- Area ZPS Laguna di Venezia CODICE SITO IT3250046



LAGUNA SUPERIORE DI VENEZIA CODICE SITO IT3250031

Bacino settentrionale del sistema lagunare veneziano, caratterizzato dalla presenza di un complesso sistema di barene, canali, paludi e foci fluviali con ampie porzioni utilizzate prevalentemente per l'allevamento del pesce. Il paesaggio naturale è caratterizzato da spazi di acqua libera con vegetazione macrofita sommersa e da ampi isolotti piatti (barene) che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore nord - adriatico.

Importante area per lo svernamento e la migrazione di uccelli acquatici, in particolare limicoli. Area di nidificazione per alcuni caradiformi tra cui il Cavaliere l'Italia e Pettegola. Presenza di tipi e sintipi endemici e di entità floristiche di notevole interesse a livello

nazionale e/o regionale. L'evidente erosione delle barene in relazione all'eccessiva presenza di natanti.

Notevole perdita di sedimenti, non compensata da un eguale tasso di import marino. Inquinamento delle acque (Polo petrolchimico di Marghera, agricoltura, acquacoltura).

BOSCO DI CARPANEDO CODICE SITO IT3250010

Descrizione: relitto delle selve di querce intediate nel nell'ultimo post-glaciale; bosco planiziale misto, ceduo, praterie di molinieto, grandi alberi di quercia isolati in praterie migliorate.

Ecosistema isolato, molto diverso dalle aree circostanti, fortemente antropizzate.

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

LAGUNA DI VENEZIA CODICE SITO IT3250046

La Laguna di Venezia è caratterizzata dalla presenza di un complesso sistema di specchi d'acqua, foci fluviali, barene, canali, paludi, con ampie porzioni usate prevalentemente per l'allevamento di pesce e di molluschi. Il paesaggio naturale è caratterizzato da spazi di acqua libera con vegetazione macrofita sommersa e da ampi isolotti piatti (barene) che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore nord - adriatico. Sono presenti zone parzialmente modificate ad uso industriale (casse di colmata), la cui bonifica risale agli anni sessanta, ricolonizzate da vegetazione spontanea con formazioni umide sia alofile che salmastre e aspetti boscati con pioppi e salici.

È una zona di eccezionale importanza per lo svernamento e la migrazione dell'avifauna legata alle zone umide, in particolare ardeidi, anatidi, limicoli. Importante sito di nidificazione per numerose specie di uccelli tra i quali si segnalano sternidi e caradriformi. In essa si riscontra la presenza di tipi e sintipi endemici, nonché di specie animali e vegetali rare minacciate sia a livello regionale che nazionale.

È soggetta:

- a fenomeni di erosione delle barene a causa della presenza di natanti;
- perdita di sedimenti non compensata da un eguale tasso di import marino;
- inquinamento delle acque (Porto petrolchimico di Marghera, agricoltura, acquacoltura);
- attività di itticultura intensiva.

5.5 **NORMATIVA REGIONALE AFFERENTE AL COMMERCIO AL DETTAGLIO SU AREA PRIVATA**

La Legge Regionale 28 dicembre 2012, n. 50 (BUR n. 110/2012) "Politiche per lo sviluppo del sistema commerciale nella Regione del Veneto" detta disposizioni per lo sviluppo del sistema commerciale nel Veneto con riferimento al commercio al dettaglio su area privata. Essa si propone di:

- a. salvaguardare la libertà d'impresa e di stabilimento e la libera circolazione delle merci;
- b. garantire la concorrenza, sia nell'accesso al mercato che nel suo funzionamento corretto e trasparente in condizioni di pari opportunità, salvaguardando il pluralismo delle forme distributive;
- c. promuovere la crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva del sistema commerciale;
- d. salvaguardare la sostenibilità territoriale ed ambientale ed il risparmio di suolo, incentivando il recupero e la riqualificazione urbanistica di aree e strutture dismesse e degradate;
- e. assicurare la coerenza e l'integrazione tra la pianificazione urbanistica e territoriale e gli indirizzi in materia di insediamenti commerciali;
- f. rigenerare l'economia ed il tessuto sociale e culturale urbano, favorendo la riqualificazione dei centri storici e urbani attraverso lo sviluppo delle attività commerciali;
- g. tutelare il consumatore attraverso l'adozione di misure volte a favorire la creazione di una rete distributiva efficiente, rafforzare il servizio di prossimità, orientare alla qualificazione dei consumi, assicurare la trasparenza dell'informazione sui prezzi, la sicurezza dei prodotti e l'aggiornamento professionale degli operatori;
- h. tutelare i lavoratori e le lavoratrici del settore e prevedere il coinvolgimento delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello regionale nei tavoli di concertazione e di monitoraggio previsti dalla normativa vigente.

5.6 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE

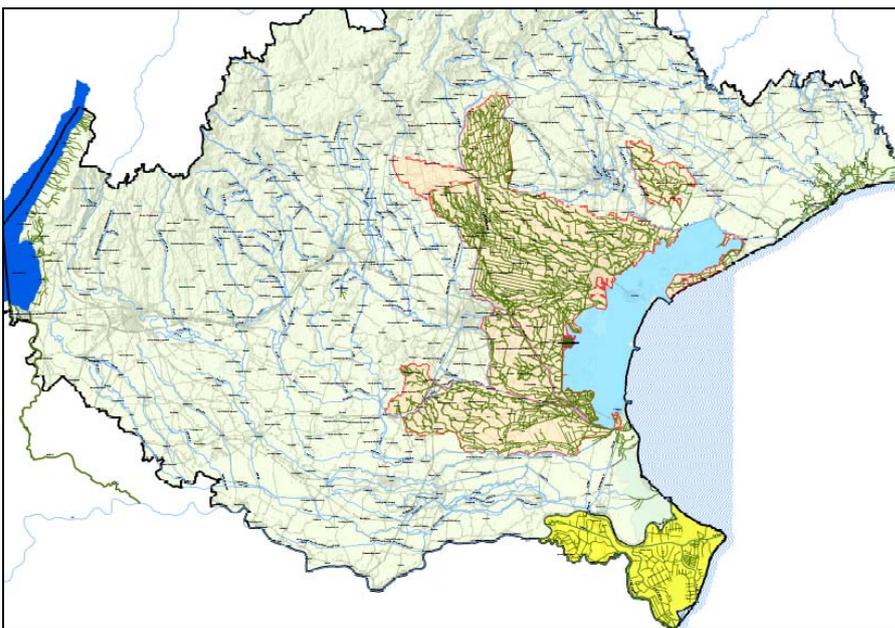
Con il Piano di Tutela delle Acque, la Regione del Veneto individua gli strumenti per la protezione e la conservazione della risorsa idrica, in applicazione del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale” e successive modificazioni, Parte terza, e in conformità agli obiettivi e alle priorità d’intervento formulati dalle autorità di bacino.

Il Piano definisce gli interventi di protezione e risanamento dei corpi idrici superficiali e sotterranei e l’uso sostenibile dell’acqua, individuando le misure integrate di tutela qualitativa e quantitativa della risorsa idrica, che garantiscano anche la naturale autodepurazione dei corpi idrici e la loro capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate.

Il Piano regola gli usi in atto e futuri, che devono avvenire secondo i principi di conservazione, risparmio e riutilizzo dell’acqua per non compromettere l’entità del patrimonio idrico e consentirne l’uso, con priorità per l’utilizzo potabile, nel rispetto del minimo deflusso vitale in alveo.

Il Piano adotta le misure volte ad assicurare l’equilibrio del bilancio idrico come definito dall’autorità di bacino territorialmente competente, ai sensi del D.lgs. n. 152/2006, e tenendo conto dei fabbisogni, delle disponibilità, del deflusso minimo vitale, della capacità di ravvenamento della falda e delle destinazioni d’uso della risorsa compatibili con le relative caratteristiche qualitative e quantitative.

Aree Sensibili



L'area ricade all'interno del Bacino Scolante della Laguna di Venezia - Dese - Zero

Art. 12 - Aree sensibili

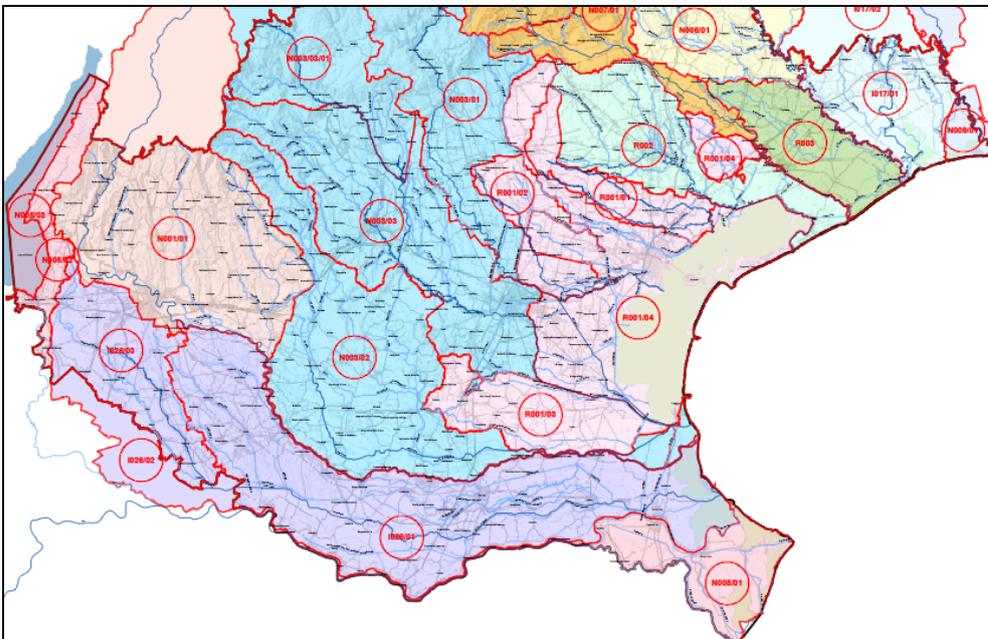
a) le acque costiere del mare Adriatico e i corsi d'acqua ad esse afferenti per un tratto di 10 km dalla linea di costa misurati lungo il corso d'acqua stesso;

c) la Laguna di Venezia e i corpi idrici ricadenti all'interno del bacino scolante ad essa afferente, area individuata con il "Piano per la prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000", la cui delimitazione è stata approvata con deliberazione del Consiglio regionale n. 23 del 7 maggio 2003;

2. Gli scarichi di acque reflue urbane che recapitano in area sensibile sia direttamente che attraverso bacini scolanti, e gli scarichi di acque reflue industriali che recapitano in aree sensibili direttamente, sono soggetti al rispetto delle prescrizioni e dei limiti ridotti per Azoto e Fosforo di cui agli articoli 25 e 37.

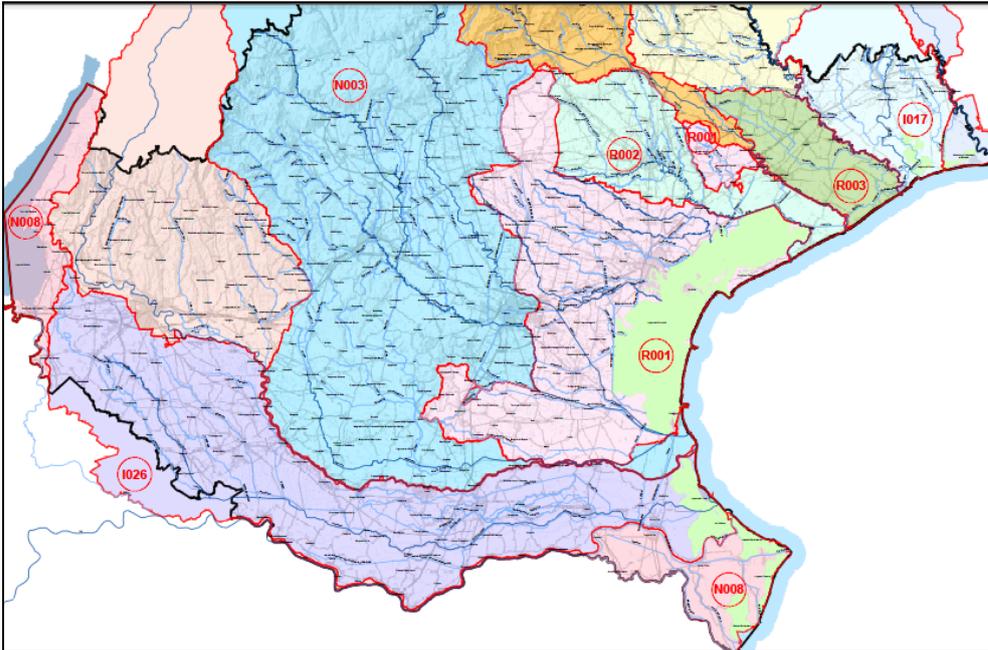
3. La Giunta regionale aggiorna periodicamente la designazione delle aree sensibili, sentita la competente autorità di bacino, in considerazione del rischio di eutrofizzazione al quale i corpi idrici sono esposti.

Sottobacini



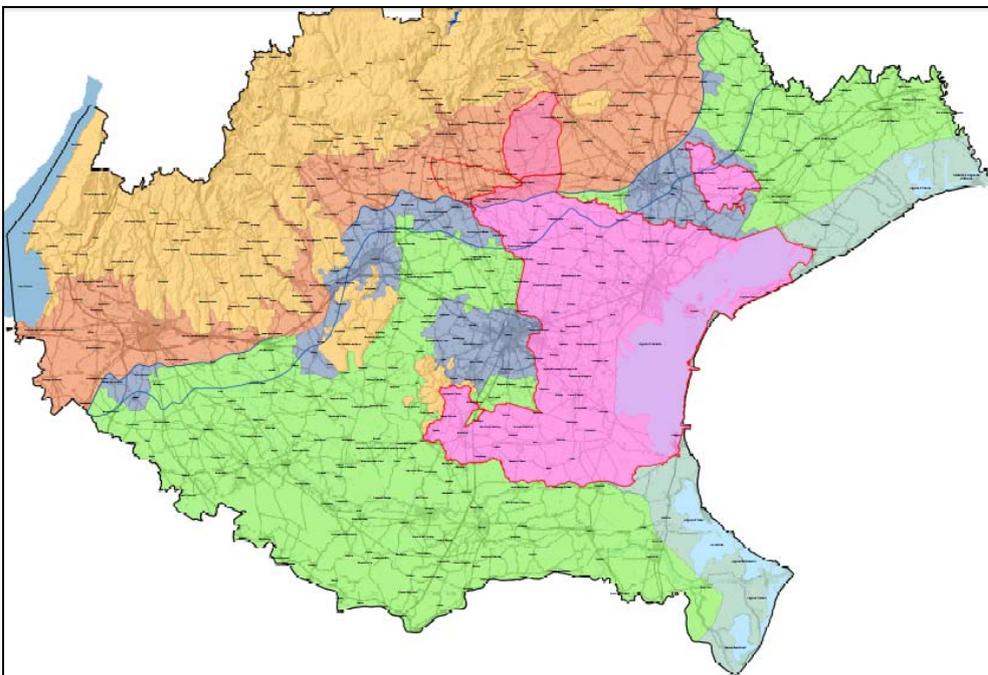
L'area ricade all'interno del sottobacino "R001 della Laguna di Venezia Acque di transizione significative"

Corpi Idrici



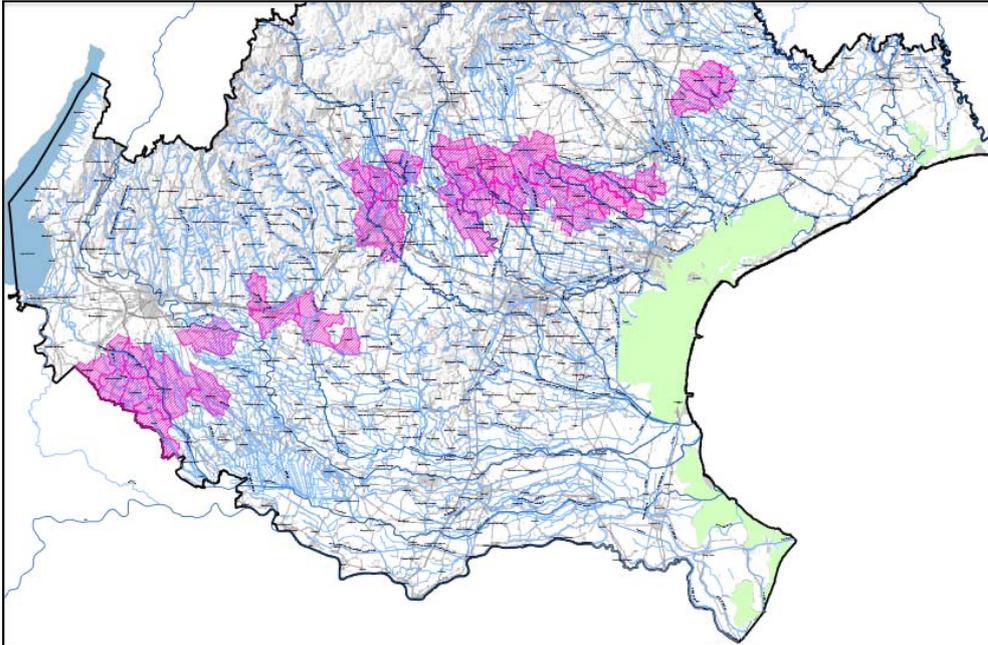
L'area ricade all'interno del corpo idrico R001 Bacino Scolante della Laguna di Venezia.

Zone omogenee Inquinamento



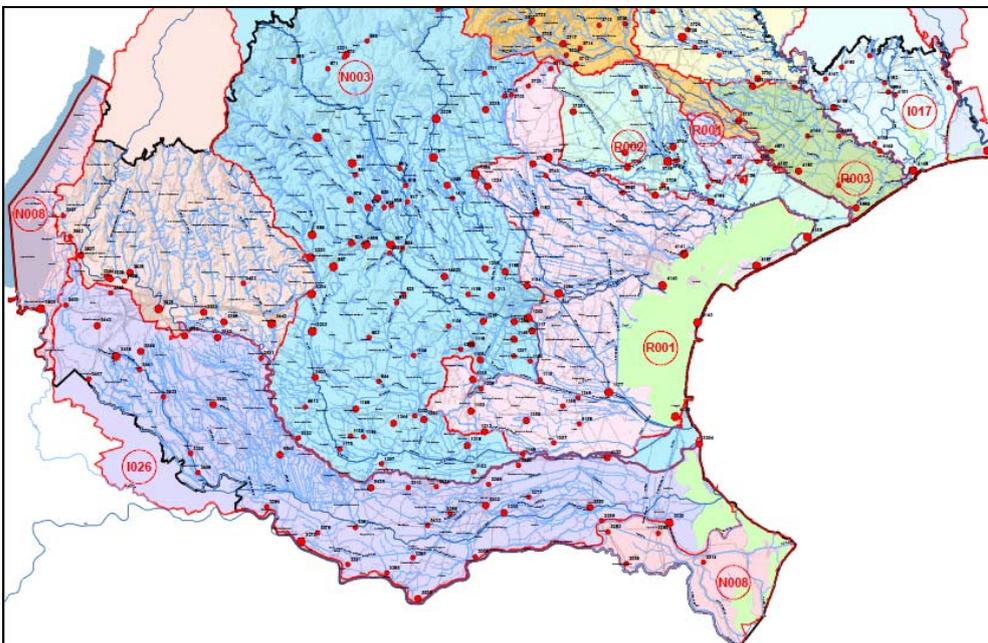
L'area ricade all'interno della "zona di pianura: Zona Tributaria della Laguna di Venezia".

Acquiferi pregiati



L'area non ricade all'interno degli acquiferi pregiati.

Depuratori



In prossimità dell'area di intervento è presente il depuratore 4141 Venezia Campalto con potenza maggiore di 50.000 AE.

5.7 ALTRE NORMATIVE REGIONALI E NAZIONALI

Oltre alle normative relative alla pianificazione del territorio, il progetto è soggetto alla normativa nazionale relativa alle misure antincendio, al contenimento del rumore, allo scarico delle acque reflue, alla igiene pubblica e alla sicurezza negli ambienti di lavoro. Inoltre la Regione Veneto, fin dalla emanazione della LR. 37/99 “Norme di programmazione per l’insediamento di attività commerciali nel Veneto” ha emanato una specifica normativa che regola il dimensionamento dei parcheggi a servizio dei centri commerciali. Ora gli standard a parcheggio richiesti sono regolamentati dalla LR. 50/12 e della DGR 38 del 07/05/2013 – Regolamento regionale recante gli indirizzi per lo sviluppo del sistema commerciale.

6 INDIVIDUAZIONE DEI COMUNI INTERESSATI DAGLI IMPATTI

La collocazione dell'iniziativa in pieno centro abitato di Mestre determina l'interessamento del solo Comune di Venezia dagli impatti generati. Coerentemente con la individuazione di cui sopra, è la Provincia di Venezia deputata al procedimento di screening VIA.

7 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

7.1 OBIETTIVI, MOTIVAZIONI PROGETTUALI

Il P.R.U. approvato con D.C.C. n. 104 del 14/07/2003 e con D.G.R.V. n. 3802 del 05/12/2003 si poneva quale obiettivo il recupero dell'area, attraverso un suo diverso utilizzo più in sintonico rispetto al contesto urbano circostante. Purtroppo lo studio di caratterizzazione dei suoli finalizzato alla verifica della presenza di sostanze inquinanti, ed il conseguente intervento di bonifica, ha fatto insorgere gravi problemi tecnici ed economici, tali da rendere evidente la contraddizione e la conflittualità di essi con l'impianto morfologico e tipologico proposto dal P.R.U. stesso. Pertanto successivamente è stata predisposta una prima variante al P.R.U. approvata con D.C.C. n. 74 del 25/05/11 ed ancora una seconda approvata con D.G.C. n. 597 del 7/11/13 che ne ha rivisto le scelte economico-imprenditoriali, conformandosi alle esigenze attuali del mercato immobiliare e a quelle degli investitori privati acquirenti.

La variante è stata oggetto di una Verifica di Assoggettabilità di Valutazione Ambientale Strategica, ricevendone, con parere motivato n. 119 del 22/10/2013, da parte dell'Autorità Procedente il parere di non assoggettabilità alla procedura VAS.

La tabella che segue riporta in termini salienti i dati dimensionali e la natura dei beni offerti della variante approvata

STANDARD A PARCHEGGIO DI VARIANTE						
		Sp		Standard primario a parcheggio	Standard a parcheggio per la Media Struttura di vendita L. R. 15/2004	Parcheggio Privato L. 122/89
		(a)	(b)	(c)	(d)	
Residenza		Mq 750		Mq 67,92 (1)	-	Mq 230 (6)
Residenza Conv.		Mq 3000		Mq 225 (2)	-	Mq 900 (7)
Attività connesse alla residenza	Media struttura di vendita	Mq 9207	Mq tot 10957	Mq 3793,84 (3) (quota ricompresa nella colonna c)	Mq 8581,34 (5)	-
	Direzionale C1	Mq 1750		Mq 739,30 (4)	-	Mq 718,84 (11)
Standard a parcheggio complessivi da reperire				Mq 9356,45 (8) (da assennire a uso pubblico)	Mq 8581,34 (9) (di cui 3793,84 da assennire ad uso pubblico)	Mq 1848,84 (10) (privati)

Il programma di Recupero Urbano Vigente ad oggi non ha avuto attuazione e l'area si presenta in uno stato decisamente incongruo rispetto all'intorno urbano dove la residenza, il commercio ed il terziario convivono dando vita, verso sud-est a quell'asse polifunzionale che è Corso del Popolo caratterizzato da suoi ampi porticati.

La trasformazione dell'area appare del tutto idonea all'integrazione nel contesto urbano di riferimento, anche in termini viabilistici e di sottoservizi, tutti atti a riceverne e sopportarne il nuovo carico urbanistico.

7.2 DATI AUTORIZZATIVI DEL PROGETTO

Le aree sono classificate dalla .P.R.G. della Terraferma vigente rispettivamente come "area soggetta a Programma di Recupero Urbano" approvato con DCC n. 104 del 14.07.2003 e come "area soggetta a Piano Urbanistico Attuativo Vigente" approvato con DCC n. 9 del 24.01.2005 nonché, per una minima parte, come Z.T.O B/RU 9.

In data 23/05/2011 con D.C.C. n. 74 è stata approvata una prima Variante al PRU e al Piano Particolareggiato sopracitati.

In data 15.02.2013 con D.G.C. n. 597 è stata approvata una seconda Variante al PRU e al Piano Particolareggiato sopracitati.

In data 28.11.2013 prot. PG/2013/0517482 è stata protocollata una DIA per la realizzazione delle opere di urbanizzazione.

7.3 CRITERI PROGETTUALI

Il progetto si connota sommariamente secondo gli aspetti di seguito elencati:

- tipologia a blocco e a torre sviluppati in altezza (75 ml per la torre residenziale direzionale e 38 ml per la residenza convenzionata);
- collocazione delle funzioni connesse alla residenza (commerciale) sul fronte di Via Torino, ove si crea una piazza esterna, collegata alle aree interne con un largo passaggio coperto, ove le strutture commerciali occupano, con struttura a pensilina il lato ovest affacciato su Corso del Popolo;
- creazione di un parcheggio a raso tra l'edificio commerciale e la torre direzionale e residenziale, tale da soddisfare l'intera quota di parcheggio primario al posto dell'autosilo adiacente al condominio esistente posto parallelamente a Corso del Popolo;
- creazione di una rete di percorsi pedonali e ciclopeditoni, che collegano Via Torino e Via Cà Marcello;
- potenziamento della viabilità limitrofa all'ambito di Variante attraverso una serie di opere, che si rendono necessarie sulla base di approfonditi studi sui flussi di traffico;
- realizzazione e cessione in proprietà di un immobile di 300 mq di superficie lorda di pavimento attrezzato all'uso di prove musicali;

- realizzazione degli standard a parcheggio privati e da asservire all'uso pubblico e accordo con la Società AVM per la gestione uniformata dei posti auto.

Il nuovo progetto prevede di dare una nuova immagine all'incrocio tra Via Torino e Corso del Popolo.

Quest'ultimo viene radicalmente trasformato con l'inserimento di una rotatoria, che conclude l'impianto urbanistico e tipologico, in corrispondenza dell'edificio commerciale, creando una nuova spazialità delimitata da un fronte con una ampia pensilina che caratterizza l'intervento commerciale stesso.

Quanto ai parcheggi, di ogni tipologia, la loro accessibilità è garantita dalla nuova viabilità, posta ad est e da un innesto diretto dalla rotonda tra via Torino e Corso del Popolo.

L'accessibilità ai parcheggi della residenza privata, convenzionata e direzionale sono posti all'interno di un portico a doppia altezza, aperto almeno su due lati, al piano terra e primo piano, assimilati ai porticati di cui alla lett. g) dell'art. 4.1.3 delle N.T.G.A. della Vigente V.P.R.G. per la Terraferma.

7.4 DATI DIMENSIONALI DEL PROGETTO

L'intervento prevede, la realizzazione da parte dei soggetti attuatori, su di un'area di mq. 32.273, dei seguenti interventi di ristrutturazione urbanistica:

- 1) completamento delle demolizioni di tutte le costruzioni e manufatti (tettoie, volumi tecnici ecc.) che ancora insistono sull'area (come dichiarato con DIA prot. PG/2012/0188394 del 03/05/2012);
- 2) nuova costruzione di una torre direzionale-residenziale per una superficie lorda di pavimento massima pari a mq 2.500 (di cui mq 750 a destinazione residenziale), misurato con i criteri di cui all'art. 4 punto 4.1.3. delle NTGA della vigente V.P.R.G. per la Terraferma, approvata con D.G.R.V. 3905 DEL 03/12/04 E D.G.R.V. 2141 del 29/07/08, aggiornati alla D.C.C. n. 6 del 17/01/2011;
- 3) nuova costruzione di edilizia con destinazione residenziale convenzionata ai sensi della Legge 10/1977, per una superficie lorda di pavimento (Sp) max di mq. 3.000, misurata con i criteri di cui all'art. 4 punto 4.1.3 delle N.T.G.A. della vigente V.P.R.G. della Terraferma;
- 4) nuova costruzione di edilizia con destinazione commerciale per la vendita a libero mercato, per una superficie lorda di pavimento (Slp) max di mq. 9.207 misurata con i criteri di cui all'art. 4 punto 4.1.3. delle N.T.G.A. della vigente V.P.R.G. della Terraferma, approvata

con D.G.R.V. 3905 del 03/12/04 e D.G.R.V. 2141 del 29/07/08, aggiornati alla D.C.C. n. 6 del 17/01/2011;

5) realizzazione di tutti i parcheggi pubblici e privati a servizio della residenza e delle strutture commerciali e direzionali, tutti fuori terra come di seguito specificato:

a) realizzazione di parcheggi

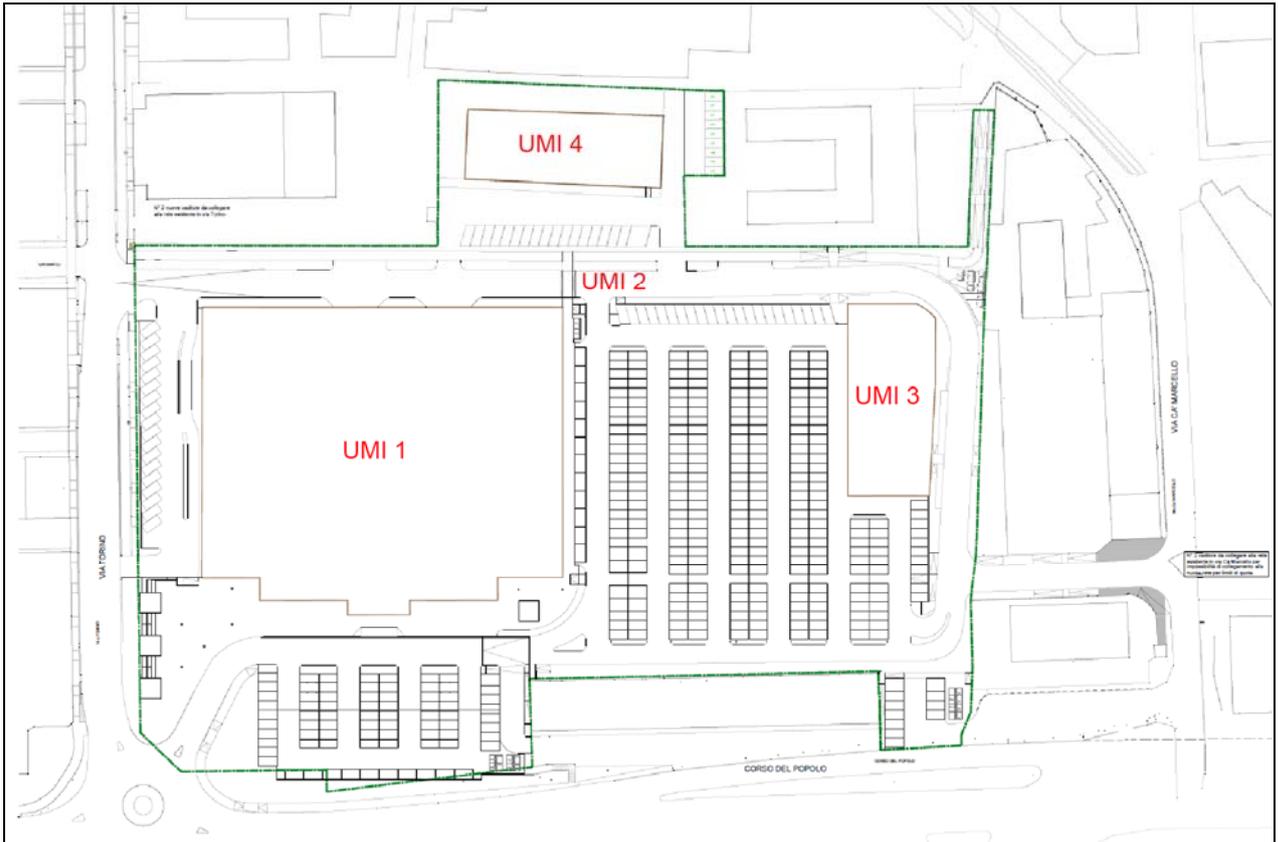
- *a raso, ad uso pubblico:*
 - per la residenza: mq 292,92 n. 9 parcheggi;
 - per il direzionale: mq 739,30 n. 31 parcheggi;
- *a raso, asservito ad uso pubblico:*
 - per il commerciale: mq 3.793, 84 n. 160 parcheggi;
- *a raso, privato:*
 - per il commerciale: mq 4.530,39 n. 208 parcheggi.

Pertanto, la complessiva superficie a parcheggio a disposizione per le attività commerciali ammonta a mq 8.324,23;

b) realizzazione di area a verde pavimentato ad uso pubblico realizzato in UMI 4 per mq. 1.004, 70.

Le opere di urbanizzazione secondaria a carico dei soggetti attuatori privati comprendono:

- realizzazione della piazza pedonale pavimentata, per una superficie complessiva di mq. 1.073, 87 comprese le aree verdi, gli elementi di arredo e l'illuminazione pubblica (UMI1);
- realizzazione di una pista ciclabile di collegamento tra via Torino e via Ca' Marcello, compresi gli elementi di arredo stradale e l'illuminazione pubblica per mq. 1.091,95 (UMI2).



Planimetria delle UMI

7.5 DESCRIZIONE E CONSISTENZA DELLE OPERE EDILI

Le tavole dalla n. A00 alla A04 illustrano la proposta progettuale espressa nel planivolumetrico architettonico. Tali tavole consentono di individuare chiaramente l'involucro esterno e le disposizioni interne dell'edificio UMI 1.

Le tavole rappresentano una soluzione distributiva aggiornata per la quale si è in attesa di approvazione.

Per quanto riguarda l'edificio UMI 3, le planimetrie dei vari livelli, i prospetti e le sezioni sono definiti a livello di progetto architettonico definitivo e sono illustrati nelle tavole n. 23 e 24.

7.6 OPERE VIARIE

Il progetto prevede di dare un nuovo assetto all'incrocio tra via Torino e Corso del Popolo. Questo viene radicalmente trasformato con l'inserimento di una rotatoria, che include l'impianto urbanistico e tipologico, in corrispondenza dell'edificio commerciale, creando una nuova spazialità delimitata da un fronte con un'ampia pensilina che caratterizza l'intervento commerciale stesso. Una rete di percorsi pedonali e ciclopedonali di collegamento fra via Torino e via Ca' Marcello, completeranno l'opera.

8 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

8.1 PREMESSA

Il quadro di riferimento ambientale viene redatto allo scopo di definire i sistemi ambientali teoricamente interessati dal progetto e la loro interrelazione. Delle componenti interferenti con la realizzazione del Piano di Recupero si analizzeranno gli ambiti, si peseranno gli effetti e si definiranno le mitigazioni.

8.2 LE COMPONENTI AMBIENTALI INTERESSATE

Le componenti ambientali interessate dall'ambito di studio, sono definite dalla Normativa Regionale per la Valutazione di Impatto Ambientale (L.R. 10 - 26 marzo 1999). L'analisi di settore evidenziano alcuni possibili punti critici dell'intervento riassumibili come segue:

- a) rischio idraulico;
- b) vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento;
- c) incremento del traffico;
- d) inquinamento luminoso;
- e) rumore;
- f) produzione e gestione dei rifiuti.

8.2.1 Rischio idraulico

L'area oggetto di studio ha una superficie fondiaria di 32.273 mq già completamente impermeabili in quanto costituita dall'ex piazzale di parcheggio della compagnia di trasporto pubblico e da ex fabbricati per ricovero e manutenzione dei mezzi.

In ragione di quanto messo in evidenza dal PTCP (area allagata negli ultimi 5-7 anni e vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento), è stato condotto un apposito studio idraulico redatto dall'Ing. Andrea Berro nel mese di luglio 2013. Per il calcolo dei massimi volumi da rendere disponibili per l'invaso delle maggiori portate generate dall'incremento di impermeabilizzazione del suolo, si è fatto riferimento alla possibilità di scaricare una portata simile a quella scaricata da un terreno agricolo. Questo significa che con l'intervento si otterrà un notevole miglioramento del funzionamento della rete di drenaggio pubblica in quanto, come riportato nella relazione idraulica, le portate scaricate saranno molto inferiori.

Il beneficio idraulico è dunque di due tipi:

- oggi l'area scarica durante gli eventi piovosi portate molto elevate verso valle. La stima è di circa 1000 l/s di picco per tempi di ritorno di 50 anni. Questa portata va ad alimentare la fognatura di via Torino, sistema importate per lo smaltimento di gran parte delle fognature mestrine. Con la realizzazione dell'intervento verranno eseguiti ingenti invasi (oltre 2300 mc di invaso) che permetteranno per tempi di ritorno di 50 anni di scaricare portate di poco superiori ai 30 l/s. Questo permetterà al sistema a valle di funzionare con dinamiche migliori e di poter servire meglio l'attuale bacino di competenza.

- la rete idraulica è stata disegnata in modo da permettere il futuro collegamento con la via Ca Marcello; questo è sicuramente utile per interconnettere i due sistemi idraulici e rendere il sistema idraulico complessivo più "flessibile". In accordo con il gestore e il Comune in sede di progettazione esecutiva sarà verificato lo stato di attuazione della manutenzione e della progettazione di nuovi interventi lungo la via Ca' Marcello al fine di ottimizzare ulteriormente la progettazione della rete di interesse pubblico all'interno dell'area in oggetto.

La costruzione delle autorimesse è completamente fuori terra ed è in linea con le indicazioni in materia idraulica emanate dagli enti competenti. Ciò permetterà di ridisegnare senza particolari vincoli la rete di tubazione allocando eventualmente i volumi di stoccaggio delle acque sotto le autorimesse, evitando di interferire con la falda superficiale in una zona particolarmente delicata.

Per ulteriori e più dettagliati gli aspetti specifici si rimanda al citato studio. Evidenziamo tuttavia i dati di sintesi dell'intervento.

Superficie totale intervento:	32.002 m ² ;
Superficie impermeabile:	32.002 m ² .
Coefficiente di deflusso	0.90;

Sviluppo lineare tubazioni di raccolta	
Canale di sezione rettangolare	400 m
Portata massima (lato ovest)	337 l/s
Portata massima (lato est)	867 l/s

Volume di invaso totale	2.906 m³
Volume specifico di invaso totale	908 m³/ha
Superficie occupata dai bacini di laminazione	8.158 m ²
Volume laminato nei bacini in Pead	2.764 m ³
Volume laminato all'interno delle canale rettangolari	84 m ³
Volume laminato nei tetti nei tetti verdi	64 m ³

Corpo recettore delle acque:

Fognatura mista di competenza di Veritas avente come recapito finale il depuratore di Fusina.

8.2.2 Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento

L'area, in quanto già ex deposito autobus ACTV è stata oggetto di apposita analisi di caratterizzazione condotte dalla Società del Patrimonio per la mobilità veneziana SpA. Ciò che lo studio a fatto emergere è che la contaminazione del terreno appariva diffusa su tutta l'area negli strati di riporto, localmente (nelle vicinanze dei serbatoi interrati) anche nello strato di terreno naturale sottostante il riporto. La zona in cui la contaminazione risulta più marcata, con superamenti delle CSC di colonna B, si trova nella parte ovest del Sito, lungo una fascia parallela a Corso del Popolo.

In forza di quanto rilevato l'area è stata oggetto di bonifica e ad oggi i lavori sono completati. Al fine di preservare gli acquiferi dall'inquinamento, in conseguenza della realizzazione dei parcheggi esterni in superficie, è stato previsto un impianto di trattamento di prima pioggia.

8.2.3 Incremento del traffico

La viabilità nell'intorno dell'area non è più investita dal traffico pesante (autobus) in entrata e in uscita dallo stesso, tuttavia la futura destinazione commerciale e residenziale comporterà un aumento del traffico automobilistico. A tal fine è stato condotto uno studio

specifico (studio impatto viabilistico) a cura dell'ing. Stefano Rossi della società d'ingegneria Plan Srl. Per gli approfondimenti del caso si rimanda a detto studio, qui si vuole evidenziare che connesso all'intervento, oltre ad alcuni interventi minori (strade d'accesso, piste ciclabili, percorsi pedonali), v'è la realizzazione di una rotatoria fra via Torino e Corso del Popolo in sostituzione dell'incrocio semaforizzato oggi esistente. Lo studio dimostra che l'intervento concordato con gli Enti competenti, porterà notevoli benefici (pur in presenza di un aumento del traffico a seguito della realizzazione dell'intervento) a tutta la viabilità circostante, decogestionando di fatto un punto nevralgico della città.



8.2.4 Inquinamento luminoso

L'inquinamento luminoso è l'irradiazione di luce artificiale (lampioni stradali, le torri faro, i globi, le insegne, ecc.) rivolta direttamente o indirettamente verso la volta celeste.

Gli effetti più eclatanti prodotti da tale fenomeno sono un aumento della brillantezza del cielo notturno perché la luce artificiale risulta più intensa di quella naturale.

La Legge Regionale n.17/2009 del 7 agosto 2009 “Nuove norme per il contenimento dell’inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell’illuminazione per esterni e per la tutela dell’ambiente e dell’attività svolta dagli osservatori astronomici” ha come finalità:

- Ridurre l’inquinamento luminoso ed ottico in tutto il territorio regionale;
- Ridurre i consumi energetici da esso derivante;
- Uniformare i criteri di progettazione per il miglioramento della qualità luminosa degli impianti di sicurezza della circolazione stradale;
- Proteggere dall’inquinamento luminoso l’attività di ricerca scientifica e divulgativa svolta dagli osservatori astronomici;
- Proteggere dall’inquinamento luminoso i beni paesistici;
- Salvaguardare la visione del cielo stellato.

Gli apparecchi illuminanti saranno a led con armatura tale da contenere l’emissione di flusso luminoso nell’emisfero superiore a livelli inferiore ai valori limiti previsti dalle Norme sopra richiamate. Il suo valore di contenimento dovrà essere certificato dal costruttore degli apparecchi.

8.2.5 Rumore

Le attività commerciali che si andranno ad insediare produrranno meno inquinamento acustico dell’attività esistente, tuttavia si porrà particolare attenzione alle strutture passive dell’edificio e si utilizzeranno serramenti ad alta prestazione anche in campo acustico. Inoltre tutte le macchine termiche (riscaldanti e refrigeranti) saranno insonorizzate mediante incapsulamento delle stesse con strutture fonoassorbenti e posizionate in copertura. Si vuole fare notare infine come il traffico lungo tutta la viabilità a margine dell’intervento, soprattutto negli orari di maggiore passaggio veicolare generi un rumore assai elevato difficilmente confrontabile con quello ipotizzabile all’interno del PIRU.

8.2.6 Produzione e gestione dei rifiuti

Nella tavola 12 di progetto è indicata la posizione delle isole ecologiche. La quantificazione ed il posizionamento sono stati concordati con VERITAS, azienda incaricata dell’asporto rifiuti urbani. Per quanto attiene la destinazione commerciale, i rifiuti saranno di natura assimilabili agli urbani. Per l’attività alimentare, sarà attuata l’attività preliminare di

riduzione volumetrica della carta e cartone prodotti tramite l'uso di compattatori da posizionati all'interno dell'area coperta di ricevimento merci.

8.3 ALTRI SISTEMI AMBIENTALI

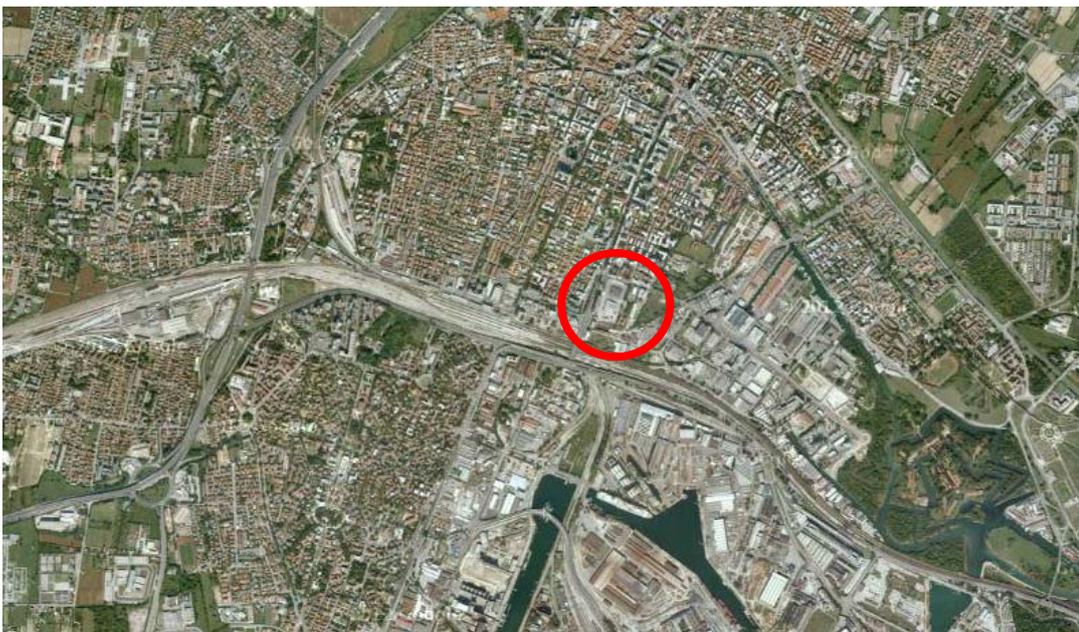
Gli altri sistemi ambientali non presentano problemi o perché non interessati o in quanto migliorati. Succintamente di seguito vengono esaminati.

8.3.1 Idrobiosistema e Biosistema – Rete natura 2000

Rientrano nella definizione dei due sistemi la vegetazione, la flora e la fauna. Che non vengono minimamente interessate dall'iniziativa in quanto questa sostituisce un sito industriale particolarmente inquinato e si inserisce in un contesto altamente urbanizzato, con elementi di antropizzazione variegati e di elevato valore. Ora, a seguito delle demolizioni effettuate e dei lavori di bonifica avviati, il sedime si presenta un cantiere aperto, libero e sgombero da volumi.

L'area, pur localmente rientrante nell'ambito della laguna di Venezia (SIC CODICE SITO IT3250046) non rappresenta alcun elemento di interesse ambientale, ne fisico, ne funzionale, tanto che la stessa è stata esclusa dalla procedura di VINCA in sede di esame Screening VAS (parere motivato n. 119 del 22/10/2013).

Le ortofoto mettono in evidenza quanto espresso.





8.3.2 Sistema atmosferico

Il sistema atmosferico è stato analizzato attentamente in sede di screening VAS. Esso presenta le problematiche tipiche dei centri urbani particolarmente trafficati. L'intervento in oggetto non è in grado di modificare sostanzialmente la situazione esistente, anche se la sua mutata destinazione urbanistica e le opere viarie afferenti è in grado di fornire qualche miglioramento.

8.3.3 Sistema culturale

Riferendosi al paesaggio inteso come risultato delle interazioni tra l'uomo e l'ambiente e come elemento fruibile non si può non riconoscere che l'intervento proprio in funzione della sua destinazione commerciale, rende l'area pienamente fruibile quale elemento di collegamento/continuità con l'intorno.

8.3.4 Sistema sociale ed economico

Nel valutare le componenti del sistema modificato a seguito dell'intervento, quali la salute pubblica, il contesto economico e gli aspetti sociali, traspare un marcato miglioramento. Si pensi alla bonifica realizzata, il recupero urbano di un'area industriale dismessa e degradata e la l'insediamento di una importante realtà commerciale che porterà nuova occupazione.

8.4 VALUTAZIONI GEOLOGICHE E GEOTECNICHE

Lo studio eseguito e allegato alla presente, consente di trarre le conclusioni di seguito esposte:

- il quadro stratigrafico e geotecnico del primo sottosuolo risulta costituito da un banco sabbioso dello spessore medio di circa 9 m, senza soluzione di continuità, passante al letto ad alternanza di strati argilloso-limosi e sabbioso-limosi;
- la falda è stata rilevata (misurazioni del 27-28/05/2012) alla profondità di circa 1,5 m dal piano campagna.

Per le conclusioni e maggiori dettagli si rimanda allo studio in allegato.

8.5 COMPATIBILITA' DEGLI INTERVENTI

Alla luce delle risultanze del presente studio non sembrano sussistere limitazioni di ordine geologico e geotecnico alla realizzazione degli interventi progettati; l'area appare infatti:

- sostanzialmente sicura sotto il profilo idraulico;
- non interessata da rischio sismico;
- caratterizzata dalla presenza di terreni non particolarmente resistenti ma comunque in possesso di caratteristiche tecniche sufficienti alla realizzazione di opere fondali dirette o eventualmente profonde in funzione dell'entità delle costruzioni da realizzare.

Inoltre si osserva che:

nessuna incidenza evidente appare derivare dalla realizzazione dell'intervento sul regime delle acque superficiali e sotterranee fermo restando che dovranno essere approntate le necessarie opere per lo sgrondo ed il convogliamento delle acque meteoriche nella rete idrografica;

8.6 VERIFICA DELLO STANDARD A PARCHEGGIO

L'intervento, secondo il Regolamento regionale recante gli indirizzi per lo sviluppo del sistema commerciale (DGR 38 del 07/05/2013) di cui all'art. 4 comma 1, della LR 50/12, ricade in area urbana. L'art.5 "Determinazione delle dotazioni di parcheggio" del citato regolamento prescrive che, in centro urbano, nelle zone oggetto di ristrutturazione urbanistica con la rifunzionalizzazione delle aree o degli edifici, com'è nel nostro caso, la dotazione di parcheggi deve essere almeno pari a 0,50 mq/mq della superficie lorda di pavimento (Slp). Come riportato la complessiva superficie a parcheggio a disposizione per le

attività commerciali ammonta a mq 8.581,34 per una superficie lorda commerciale (Slp) complessiva di mq 9.207. Pertanto lo standard minimo di parcheggio richiesto, risulta ampiamente verificato.

9 ANALISI DEGLI IMPATTI – SINTESI FINALE

9.1 IL MODELLO VALUTATIVO: DEFINIZIONE DELLE TIPOLOGIE DI IMPATTO

La quantificazione dell'impatto sull'ambiente generato dalle diverse azioni di progetto, può essere effettuata attraverso la combinazione di tre categorie di impatto (categorie tipologica, temporale e spaziale):

- **Non significativo** (se le modificazioni indotte sono coerenti e si integrano con le caratteristiche del sistema ambientale preesistente)
- **Positivo** (se migliora le condizioni ambientali esistenti)
- **Negativo** (se le peggiora)
- **Reversibile** (se, al cessare dell'azione impattante, l'ambiente torna allo *status quo ante*, in quanto non viene superata la capacità di carico della componente ambientale considerata)
- **Irreversibile** (se, invece, gli impatti permangono nel tempo)
- **Locale** (se gli impatti si limitano al sito di progetto o alle sue immediate vicinanze geografiche)
- **Ampio** (se al contrario escono dall'ambito del sito e dalle immediate vicinanze geografiche).

Non significativo = 0

Reversibile e Locale (RL) = 1

Reversibile e Ampio (RA) = 3

Irreversibile e Locale (IL) = 9

Irreversibile e Ampio (IA) = 27

9.2 CRITERI PER LA PONDERAZIONE DELLE COMPONENTI PROGETTUALI

- Numero movimenti indotti, entità emissioni e rumore e generati dal traffico indotto (criterio dimensionale):
 - Si attribuisce valore 1 se il Traffico Giornaliero Medio (TGM) indotto ha un ordine di grandezza del traffico confrontabile con il TGM preesistente;
 - Si attribuisce valore 0,5 se il Traffico Giornaliero Medio (TGM) indotto è molto inferiore, di un ordine di misura, al TGM preesistente.
- Numero e dimensioni manufatti edilizi costituenti il progetto (criterio dimensionale):
 - Si attribuisce valore 1 se vi è la presenza di più corpi di fabbrica organizzati come complesso unitario;

- Si attribuisce valore 0,5 se vi è la presenza di corpi di fabbrica singoli.
- Forma di vendita insediata (criterio tipologico):
 - si attribuisce valore 1 se il bacino di utenza è almeno provinciale;
 - si attribuisce valore 0,5 se il bacino di utenza è comunale.
- Tipo di scarichi prodotti (criterio tipologico):
 - Si attribuisce valore 1 se gli scarichi prodotti sono di tipo industriale;
 - Si attribuisce valore 0,5 se gli scarichi prodotti sono equiparabili a quelli ad uso civile.
- Tipologia rifiuti prodotti (criterio tipologico):
 - Si attribuisce valore 1 se i rifiuti prodotti sono di tipo pericoloso;
 - Si attribuisce valore 0,5 se i rifiuti prodotti sono assimilabili agli RU.

COMPONENTI PROGETTUALI		Ponderazione	A	B	C	D	E	F	G	H	IMPATTI COMPLESSIVI SINGOLA COMPONENTE		
			Decisione dell'intervento	Fasi di cantiere e realizzazione di progetto	Afflussi utenza a regime (traffico indotto)	Struttura architettonica	Emissioni in atmosfera	Rumore	Scarichi idrici e fognari	Produzione di rifiuti			
			1	1	1	1	1	1	0,5	0,5			
COMPONENTI AMBIENTALI		Grado di sensibilità											
1	Aria (qualità dell'aria)	1 Bassa		RL -1				RA -1				-2	
2	Aria (rumore)	1 Bassa		RL -1					RL -1			-2	
3	Acqua (aspetti idraulici)	1 Bassa								RA -1,5		-1,5	
4	Trama urbanistica	1 Bassa	RL +3				IL +9						+12
5	Struttura economica	1 Bassa	RA +3				RA +3						+6
6	Paesaggio	1 Bassa		RL -1		0					RL -0,5	-1,5	
7	Viabilità	1 Bassa		RL -1	RA -1							-2	
SOMMATORIA IMPATTI NEGATIVI E POSITIVI											-9	+18	
IMPATTI TOTALI											+9		

Componente Viabilità**C – 7 Afflussi utenza a regime (traffico indotto) – VIABILITA'**

Si stima che l'impatto sia di tipo:

- *Negativo (di poco)*, in quanto, pur prevedendo una fluidificazione del traffico a seguito della realizzazione della citata rotatoria, si decrementa la capacità residua della rete viaria esistente;
- *Reversibile*, in quanto ha una durata limitata alle sole giornate e alla sola fascia oraria di apertura del Parco Commerciale;
- *Limitato*, in quanto influenza un ambito più vasto di quello del progetto.

PRESSIONE TOTALE IMPATTO: -1

Componente Trama Urbanistica**D - 4 Struttura architettonica – TRAMA URBANISTICA**

Si stima che l'impatto sia di tipo:

- *positivo*, in quanto l'iniziativa è un elemento di ordine rispetto alla trama urbanistica circostante ed è elemento di qualificazione rispetto l'aspetto architettonico degli edifici nelle vicinanze.
- *irreversibile*, in quanto detta azione è legata all'esistenza dei manufatti che compongono l'intervento;
- *locale*, in quanto ha una ricaduta locale.

La dimensione di questo aspetto del progetto è rilevante, in quanto vi sarà la presenza di più corpi di fabbrica organizzati come complesso unitario, e le opere viabilistiche hanno razionalizzato un nodo importante a livello comunale.

PRESSIONE TOTALE IMPATTO: +9

Componente Struttura Economica**D - 5 Struttura architettonica – STRUTTURA ECONOMICA**

Si stima che l'impatto sia di tipo:

- *positivo*, in quanto la realizzazione dell'iniziativa aumenta il fattore competitivo dell'area e le opere viabilistiche realizzate migliorano lo stato della viabilità;
- *reversibile*, in quanto detta azione è legata al mantenimento di livelli di servizio elevati;

- *ampia*, in quanto ha una ricaduta almeno in ambito comunale.

PRESSIONE TOTALE IMPATTO: +3

Componente Paesaggio

D – 6 Struttura architettonica – PAESAGGIO

Si stima che l'impatto sia di tipo:

- *non significativo*, in quanto coerente con le caratteristiche costituenti l'ambito urbano.

PRESSIONE TOTALE IMPATTO: 0

Componente Aria (qualità dell'aria)

E – 1 Emissioni in atmosfera – ARIA

Si stima che l'impatto sia di tipo:

- *negativo (di poco)*, in quanto il traffico indotto peggiora la qualità dell'aria per effetto della combustione dei motori dei veicoli.
- *reversibile*, in quanto ha una durata limitata alle sole giornate e alla sola fascia oraria di apertura delle attività commerciali;
- *ampio*, in quanto influenza un ambito più vasto di quello del progetto.

PRESSIONE TOTALE IMPATTO: -1

Componente Aria (rumore)

F - 2 Rumore – ARIA

Rumore generato dai manufatti

Le sorgenti di rumore fisse si trovano sulla copertura degli edifici delle unità autonome di riscaldamento e raffrescamento, il cui funzionamento è previsto solamente in orario diurno, corrispondente all'orario di apertura al pubblico delle attività commerciali. Il livello di potenza sonora generato da tali unità verrà abbattuto mediante l'utilizzo di silenziatori in corrispondenza della presa ed espulsione aria esterna.

Rumore da traffico veicolare

La bassa velocità all'interno delle aree di parcheggio e manovra genera emissioni sicuramente inferiori a quelle dei veicoli transitanti.

Si stima che l'impatto sia di tipo:

- *negativo*, in quanto l'attività genera rumore prodotto sia dal riscaldamento/raffreddamento dei manufatti, sia dalla movimentazione dei mezzi in accesso (mezzi medio/pesanti per il carico/scarico merci e autoveicoli utenti);
- *reversibile*, in quanto detta azione impattante ha una durata limitata alle sole giornate e alla sola fascia oraria di apertura delle attività commerciali;
- *locale*, in quanto coinvolge l'immediato intorno dell'area di progetto.

PRESSIONE TOTALE IMPATTO: -1

Componente Acqua (aspetti idraulici)

G - 3 Scarichi idrici e fognari – ACQUA

Si stima che l'impatto sia di tipo:

- *negativo*, in quanto il progetto peggiora la qualità delle acque;
- *reversibile*, in quanto è legato al funzionamento dell'iniziativa commerciale;
- *ampio*, in quanto può interessare la falda sotterranea.

PRESSIONE TOTALE IMPATTO: -1,5

9.3 MISURE DI COMPENSAZIONE

Per misure di compensazione si intendono tutti quegli interventi in grado di compensare gli impatti, temporanei e/o definitivi, generati in seguito all'attività prevista. Si sottolinea ancora una volta che l'area interessata dal progetto, dato il suo contesto e quello dell'intorno, non evidenzia pregi naturalistici a causa della forte antropizzazione.

- **Afflussi utenza a regime (traffico indotto) - Viabilità**

Si considera che la viabilità è adeguata e con la rotatoria sarà in grado di fluidificare l'aumento di mezzi in entrata e uscita dall'area commerciale.

I 370 posti auto previsti sono ritenuti più che sufficienti dato il contesto urbano in cui l'iniziativa si colloca.

- **Struttura architettonica (Commerciale) - paesaggio**

Il progetto si caratterizza per qualificati interventi di arredo urbano con vegetazione autoctona e filtri vegetali nelle fasce lungo la viabilità perimetrale.

- **Rumore – Aria (rumore)**

Si suggerisce di attuare alcuni criteri di riduzione del rumore, in particolare per gli impianti di trattamento aria e per gli impianti di trattamento aria (riscaldamento + raffrescamento) con la previsione di attenuatori acustici sulle bocche di espulsione e delle prese aria esterna.

- **Scarichi idrici e fognari Scarichi idrici e fognari - Acqua (aspetti idraulici)**

Tutti i parcheggi sono dotati di idonei sistemi di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia, prima che vengano immesse nella rete idrografica superficiale.

- **Produzione di rifiuti – Area ecologica**

I rifiuti prodotti sono tutti assimilabili agli urbani. Per la parte commerciale questi sono prevalentemente costituiti da carta/cartone per i quali è previsto un trattamento di riduzione volumetrico mediante l'uso di due compattatori da collocarsi nell'area carico/scarico. Se richiesto dall'azienda di servizio sarà possibile predisporre un'area ecologica dove poter posizionare tutti i contenitori per la raccolta differenziata.

9.4 CONCLUSIONI

Gli Studi di Impatto Ambientale hanno il compito di mettere in evidenza le possibili trasformazioni indotte nell'ambiente da un progetto, non di giustificare la realizzazione di un dato intervento, bensì ad evidenziare i possibili impatti.

Lo Studio di Impatto Ambientale effettuato ha mostrato come il progetto generi alcuni lievi impatti negativi comunque di tipo *Reversibile* in quanto manifestano i loro effetti solamente durante l'orario di apertura al pubblico del Parco stesso.

Si è, d'altra parte, dimostrato come l'iniziativa sia in grado di produrre effetti positivi sia sulla trama urbanistica (valore +9) che sulla struttura economica (valore +3), evidenziandosi non solo come elemento ordinatore dell'esistente intorno, ma anche quale volano di recupero e sviluppo, sia di tipo immobiliare che economico.

La valutazione effettuata ha consentito, di individuare una serie di misure di mitigazione (tecnologiche, progettuali, gestionali, ecc.), in gran parte già contemplate nel progetto, che potranno ridurre ulteriormente il già basso livello di impatto ambientale previsto.

Di seguito si rappresenta la stima degli effetti e delle mitigazioni con un grafico esemplificativo.

		FASI DI PROGETTO			FASI DI ESERCIZIO			
COMPONENTI PROGETTUALI		Decisione dell'intervento	Fasi di cantiere e realizzazione di progetto	Afflussi utenza a regime (traffico indotto)	Struttura architettonica (Parco commerciale)	Emissioni in atmosfera	Rumore	Scarichi idrici e fognari
COMPONENTI AMBIENTALI	Grado di sensibilità							
Aria (qualità dell'aria)	1 Basso							
Rumore	1 Basso							
Acqua (aspetti idraulici)	2 Media							
Trama urbanistica	1 Basso							
Struttura economica	1 Basso							
Paesaggio	1 Basso							
Viabilità	1 Basso							
Sviluppo sostenibile								

LEGENDA IMPATTI	
Influenza positiva	
Influenza ambientale nulla	
Influenza ambientale modesta	
Influenza ambientale massima	
Impatto a frequenza continua	
Impatto a frequenza ripartita	
Mitigazione integrata del PIRU	

10 ANALISI DELLE ALTERNATIVE

Il recupero di quest'area degradata passa, gioco forza, attraverso un suo utilizzo in parte commerciale, costituendo questo "l'ancora" rispetto alla quale l'iniziativa immobiliare risulta economicamente realizzabile. D'altro canto, l'iniziativa risponde appieno alle finalità e principi di cui all'art. 2 della LR. 50/12 e specificatamente per quanto riguarda i punti: b), c), d), e), f), g), la quale ricadendo in area urbana, tra l'altro molto prossima al centro storico, si porrà quale elemento di stimolo e crescita dell'intero tessuto commerciale esistente.

11 NON ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO - "OPZIONE ZERO"

Per le considerazioni svolte ai punti precedenti, l'opzione zero comporterebbe il tenersi l'area nello stato in cui attualmente si trova.

12 PASSATO - PRESENTE - FUTURO

Da ultimo ci sembra particolarmente esplicativo proporre alcune foto dell'area di com'era e come ancora è e alcune modellazioni di come sarà.

12.1 Com'era



12.2 Com'è



12.3 Come sarà





Padova, 11 febbraio 2014

Ing. Benato Sandro

Arch. Visentini Nicola