



Città metropolitana di Venezia

PROT. 50666
del 04/07/18

COMMISSIONE VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

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

Seduta del 18 giugno 2018

Parere n. 10/2018

BLO IMMOBILIARE S.r.l.

Costruzione di una grande struttura di vendita all'interno di un-edificio a torre da realizzarsi in comune di Venezia, località Marghera.

Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii.

CRONOLOGIA DELLE COMUNICAZIONI

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 109820 del 28.12.2016 e seguenti la società BLO IMMOBILIARE S.r.l. ha presentato istanza di VIA ai sensi dell'art.23 del D.lgs 152/06 e s.m.i. per nuovo edificio a torre con grande struttura di vendita a Marghera con superficie netta di vendita pari a 13.944 mq, in comune di VENEZIA;

in data 31.12.2016 è stata effettuata la pubblicazione sul quotidiano "Il corriere del Veneto" dell'avvenuto deposito del progetto e dello studio preliminare ambientale;

il progetto e lo studio d'impatto ambientale sono stati presentati al pubblico il giorno 18.01.2017 come da nota acquisita agli atti con protocollo n. 4786 del 19.01.2017;

in data 28.04.2017 è stato effettuato un sopralluogo conoscitivo dei luoghi ove è localizzato il progetto;

con nota acquisita agli atti con protocollo n. 17519 del 28.02.2017 sono pervenute le osservazioni del comune di Venezia;

con nota protocollo n. 47942 del 31.05.2017 la Città metropolitana di Venezia ha comunicato, a seguito delle osservazioni formulate dal comune di Venezia, i motivi ostativi all'accoglimento all'istanza in quanto per la realizzazione dell'opera risulta necessario lo sviluppo di un piano urbanistico attuativo, per derogare al parametro dell'altezza dell'edificio, e pertanto risultava necessaria una prodromica procedura di VAS;

con nota protocollo n. 51517 del 12.06.2017 la società Blo Immobiliare ha inviato le proprie osservazioni in risposta alla nota prot. n. 47942/2017 che sono state trasmesse al comune di Venezia per le controdeduzioni in materia urbanistica con nota protocollo n. 57942 del 29.06.2017;

a seguito del parere istruttorio nel merito elaborato dal comune di Venezia, acquisito agli atti con n. 61414 del 11.07.2017, è pervenuta in data 06.09.2017 lettera della Blo Immobiliare s.r.l., acquisita agli atti con protocollo n. 75658 del 06.09.2017, nella quale la società ha richiesto una rivalutazione del parere emesso dal comune, fornendo ulteriori elaborati e chiedendo la convocazione di una conferenza dei servizi per la valutazione della procedibilità dell'istanza in oggetto;

in data 11.10.2017 si è svolta la Conferenza dei Servizi a cui hanno partecipato il Comune di Venezia, la Città metropolitana di Venezia e la società Blo Immobiliare, di cui al verbale protocollo n. 90756 del 26.10.2017, nella quale il comune di Venezia ha ribadito la non applicabilità nel caso di specie dell'art.18 bis della L.R 11/2004 e del permesso di costruire in deroga per superare i limiti imposti dal PRG all'altezza dell'edificio, prevedendo tuttavia per il caso di specie la possibilità di accedere all'istituto del permesso di costruire convenzionato di cui all'art. 28 bis del DPR n. 380/01 in alternativa all'elaborazione del piano urbanistico attuativo;

la succitata conferenza dei Servizi del 11.10.2017, di cui al verbale n. 90756/2017, ha dichiarato quindi superati i motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza in quanto non risulta più necessario per la realizzazione dell'opera lo sviluppo di un piano urbanistico attuativo dell'area con conseguente VAS; ha fissato inoltre in 120 giorni il termine per concludere il procedimento di VIA;

con nota protocollo n. 98673 del 22.11.2017 la Città metropolitana di Venezia ha richiesto delle integrazioni in merito al progetto e allo studio d'impatto ambientale;

con nota acquisita agli atti di questa Amministrazione con protocollo n. 12731 e seguenti del 20.02.2018 la società Blo Immobiliare ha trasmesso le integrazioni richieste entro i termini temporali concessi dalla proroga di cui alla nota protocollo n. 3860 del 19.01.2018;

con note protocollo n. 38583 e n. 38588 del 23.05.2018 sono state presentate delle ulteriori integrazioni;

PREMESSE

Il progetto di cui trattasi, è stato oggetto di precedente provvedimento di valutazione negativa dell'impatto ambientale emesso con determina n° 3099 del 14 ottobre 2016 con la seguente motivazione:

vi è un impatto negativo sulla componente aria non mitigato generato dalla grande struttura di vendita inserita nella nuova torre "Venus Venis" cumulativamente considerata con l'esistente centro commerciale "Nave de Vero".

La nuova istanza oggetto del presente parere è stata corredata di documentazione progettuale, anche a seguito di richieste integrazioni, tesa a mitigare l'impatto generato sulla componente aria dalla grande struttura di vendita inserita nella nuova torre "Venus Venis" cumulativamente con l'esistente centro commerciale "Nave de Vero", mediante:

1. Realizzazione di una nuova rotatoria posta all'intersezione tra via dell'Avena e la S.R. 11;
2. Inserimento di una nuova bretella, parallela alla SS 309 "Romea" che partendo dall'attuale svincolo di Via Colombara a sud dell'area "Leroy Merlin" permetterà di raggiungere i parcheggi della "Nave de Vero" alleggerendo l'asse stradale della SS 309;
3. Realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'intersezione tra via Arduino e la viabilità di accesso alla "Nave de Vero";
4. Riorganizzazione interna dei percorsi di accesso ai parcheggi di "Nave de Vero" e "Venus Venis";
5. Risistemazione di viabilità e parcheggi a raso esistenti nel comparto.

Come sarà argomentato nel seguito, gli interventi progettuali viari sono da considerare parte fondamentale per rendere il progetto sostenibile sul profilo degli impatti ambientali sulla componente aria, poiché fluidificando il traffico svolgeranno un ruolo di mitigazione, e perciò di prioritaria realizzazione rispetto al complesso commerciale stesso.

OSSERVAZIONI PERVENUTE

Comune di Venezia: acquisite agli atti con protocollo n. 17519 del 28.02.2017. Il comune di Venezia è stato coinvolto nel gruppo istruttorio del Comitato VIA, come previsto dal regolamento per il funzionamento del Comitato (delibera del Consiglio metropolitano n° 17/2016), dove sono state discusse le osservazioni del comune e concordate le diverse soluzioni.

Le osservazioni del comune di Venezia, formulate dalle diverse direzioni interessate dal progetto, sono state sostanzialmente accolte ed utilizzate nella richiesta di integrazioni di cui al protocollo n. 98673 del 22.11.2017 da parte del Comitato VIA, ad eccezione delle osservazioni formulate dal settore sportello unico edilizia, per le quali si è concordato con il comune di Venezia di rimandarne la risoluzione nei successivi atti inerenti la pratica edilizia. La società ha fornito quindi le integrazioni richieste acquisite agli atti con protocollo n. 12731 e seguenti del 20.02.2018 e protocollo n. 38583 e n. 38588 del 23.05.2018.

In merito alle osservazioni formulate dal settore sviluppo ed utilizzo del territorio del comune di Venezia relative all'altezza dell'edificio superiore a quanto previsto dal PRG vigente, il comune di Venezia ha individuato nel permesso di costruire convenzionato una possibile alternativa allo sviluppo del piano urbanistico attuativo per derogare al limite dell'altezza posto dal PRG vigente, così come emerso in sede di conferenza dei servizi di cui al verbale protocollo n. 90756/2017. In tale ambito verranno anche affrontati gli aspetti relativi ai diritti edificatori.

Per quanto riguarda la viabilità sono stati inseriti nella progettazione tutti gli interventi viabilistici delineati dal settore pianificazione mobilità e infrastrutture del comune (vedi richiesta protocollo n. 98673 del 22.11.2017 e integrazioni acquisite agli atti con protocollo n. 12731 del 20.02.2018) ad eccezione del prolungamento della linea del Tram fino al nuovo centro commerciale, al posto del quale la società Blo Immobiliare S.r.l. prevede di implementare il servizio di Bus linea 12, estendendolo alla domenica e festività con cadenza oraria e orario da definirsi secondo le necessità correlate alle attività commerciali. A tale proposito il comune di Venezia propone le seguenti alternative:

alternativa 1.

contribuzione al gestore del TPL della rete urbana di Mestre all'inserimento in programma di esercizio del servizio festivo di linea 13, limitatamente alla tratta Nave de Vero - p.le Cialdini, con cadenza pari a 30' oltre al prolungamento della linea 6L dal capolinea di via Correnti alla Nave de Vero garantendo così sia il collegamento diretto con Venezia sia con Mestre centro e il nodo di interscambio più importante della terraferma veneziana.

Qualora il servizio pubblico non fosse in grado di garantire quanto sopra previsto venga percorsa l'alternativa 2.

alternativa 2.

istituzione di un servizio atipico destinato ai clienti del nuovo centro commerciale, che colleghi tutti i giorni con cadenza da definire e comunque non superiore a 30', i capolinea di via Salomonio della linea tranviaria T2 e di via Correnti della linea automobilistica 6L, garantendo così, tramite interscambio, un comodo collegamento sia con Venezia sia con Mestre centro e con p.le Cialdini. Il nuovo servizio va effettuato con autobus elettrici di dimensioni adeguate alla domanda di trasporto, ai fini del massimo contenimento dell'impatto ambientale dell'insediamento.

Il comitato VIA ritiene preferibile l'alternativa 1 in quanto strutturata nel servizio pubblico e senza cambi di mezzi. Qualora, nel corso degli anni, il servizio pubblico non fosse in grado di garantire quanto richiesto dovrà essere attivata l'alternativa 2.

Per maggiori dettagli su tutte le osservazioni si rimanda all'Allegato 1 dove sono riportate le osservazioni formulate dalle singole direzioni comunali e le considerazioni del comitato VIA.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Descrizione del Progetto

Lo Studio di Impatto Ambientale è riferito ad una Grande Struttura di Vendita – Centro Commerciale di futura realizzazione in titolarità della società BLO Immobiliare S.r.l., localizzata in Comune di Venezia a Marghera (VE), lungo la Strada Statale 309 Romea.

L'area oggetto di intervento si trova all'interno della zona per Attrezzature Economiche Varie di Ca' Emiliani. L'area si presenta come un lotto affiancato su tre lati a ovest, a nord e a est da edificazioni di carattere produttivo, a sud dal centro commerciale "Nave de Vero". L'area sui lati nord, sud e est risulta contornata dalla viabilità di nuova formazione a seguito dell'intervento del centro commerciale e quindi questo lotto può essere considerato come il completamento della zona.

Tale intervento comporterà la costruzione di un edificio a piastra (composto di due piani fuori terra) sul quale si sviluppa un edificio a torre di 18 piani di cui 8 a destinazione commerciale e i rimanenti a destinazione ricettiva, che sorgerà in un'area a nord del centro commerciale "Nave de Vero".

Il progetto prevede la costruzione di un edificio a torre nel quale sarà inserita una Grande Struttura di Vendita in Comune di Venezia, lungo la Strada Statale 309 Romea.

Il lotto si trova all'interno della zona per Attrezzature Economiche Varie di Cà 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 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 17 piani in parte commerciali e in parte ricettivi/ristorazione e alcuni piani dedicati agli impianti.

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

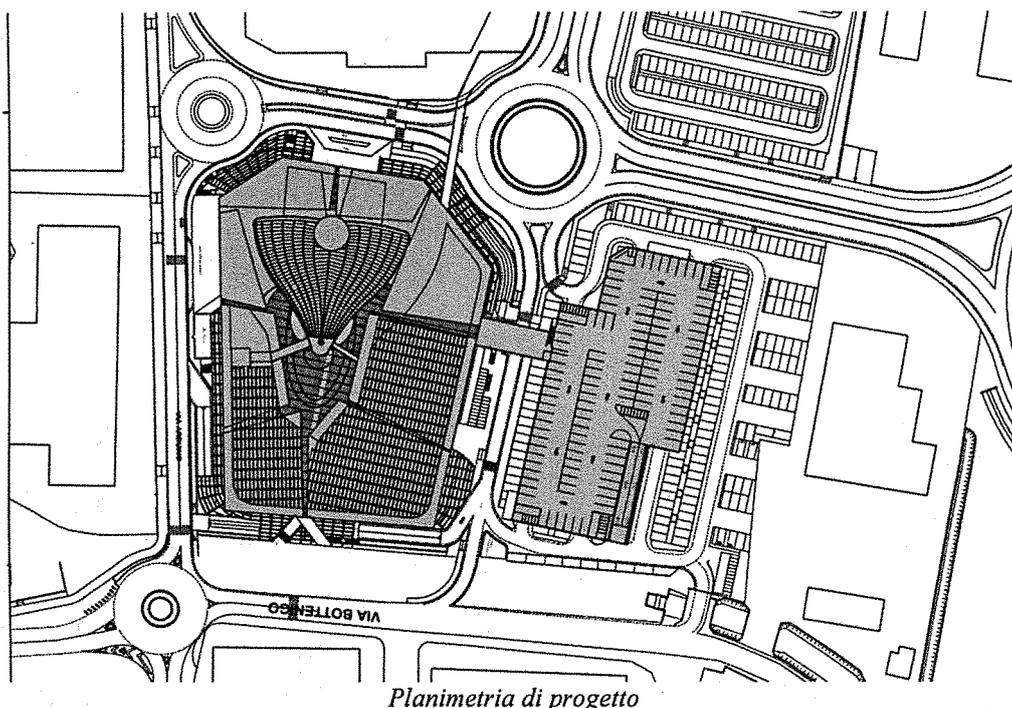
La parte commerciale del progetto, che è costituita dai due piani della piastra e dai primi otto piani della torre sviluppa complessivamente 18.671 di superficie lorda di pavimento. La superficie netta di vendita invece è pari a mq. 13.944.

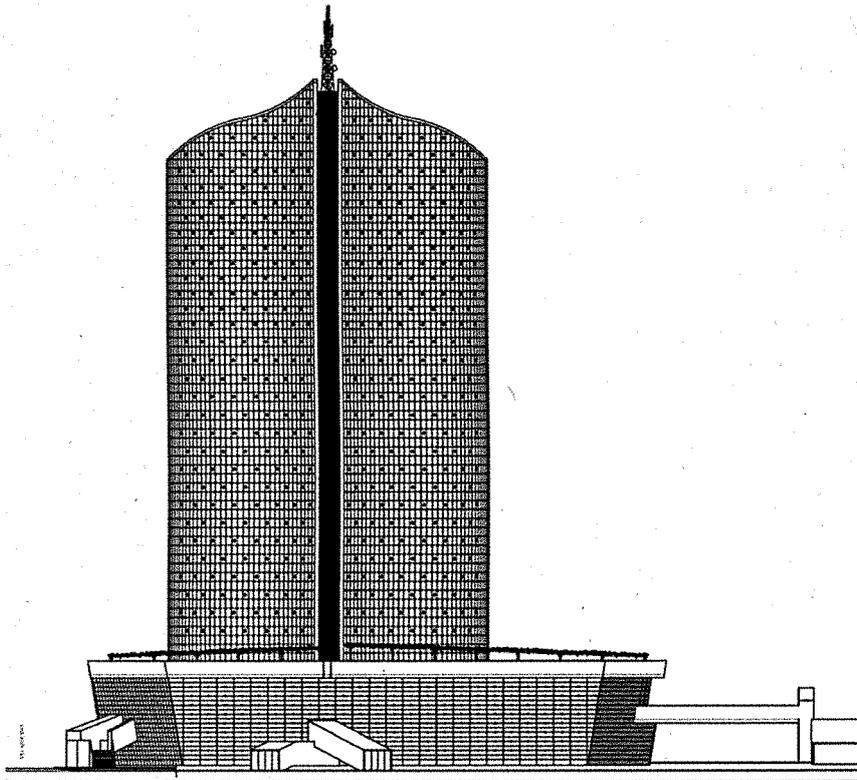
La parte alberghiera costituita dagli 8 piani intermedi tra commerciale e ristorazione della torre comprende la realizzazione di n. 120 camere di cui sei per disabili oltre ai servizi generali di hall, colazioni, wellness, ecc.

Nella sommità della torre gli ultimi due piani sono destinati alla ristorazione. Nel piano denominato 20° è collocata la sala ristorante panoramica più ampia. In tale piano è collocata la cucina ed i servizi; nel piano denominato 21° sono collocate sale ristorante più piccole tra le quali una a forma circolare, posizionata sulla parte sud della torre, con la possibilità di essere dotata di movimento rotante.

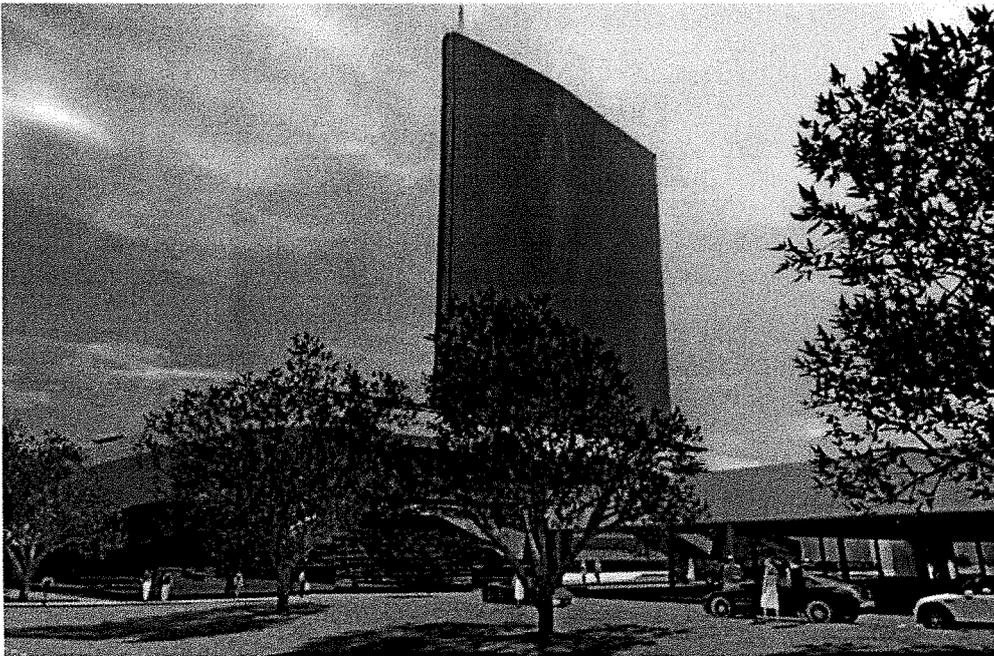
Il sistema dei parcheggi previsti nel progetto si articola su tre livelli: un piano seminterrato nell'area su cui verrà realizzato l'edificio, nella stessa area allo stesso livello dell'interrato dell'area a ovest che avrà un sovrastante parcheggio a raso (già esistente) e un impalcato di un solo piano.

Nell'area interessata dagli interventi non sono presenti superfici a verde significative dal punto di vista dello standard. Tuttavia è prevista la realizzazione a compensazione di un sistema di pergolati a verde per la copertura ed il mascheramento sia della strada in trincea seminterrata che circonda la piastra sia a copertura delle dotazioni impiantistiche realizzate sulla copertura della piastra. In ogni caso 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 dal Comune di Venezia monetizzazione.





Prospetto ovest



Prospetto ovest

Modifiche alla viabilità introdotte

La viabilità interna di distribuzione è prevista a senso unico di marcia (circuitazione attorno agli stalli di sosta), sia per quanto riguarda il parcheggio interrato sia per quanto riguarda il parcheggio posto ad ovest dell'edificio.

Oltre all'intervento di progetto sono previste delle opere infrastrutturali atte a migliorare la qualità della circolazione della viabilità di afferenza all'area. Nello specifico si prevede:

- la realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'intersezione tra Via Arduino e la viabilità di accesso alla Nave de Vero in luogo dell'attuale intersezione con direzioni obbligate.
- La realizzazione di una nuova rotatoria posta all'intersezione tra Via dell'Avena e la SR11.
- l'inserimento di una nuova bretella, parallela alla SS309 che, partendo dall'attuale svincolo di Via Colombara a sud dell'area "Leroy Merlin" permetterà di raggiungere i parcheggi della Nave de Vero in modo da alleggerire la rotatoria esistente sulla viabilità principale della quota di utenza che, provenendo da sud, interessa l'intersezione per accedere al centro commerciale: in talune occasioni infatti si evidenziano degli accodamenti, in particolare sul ramo sud della SS309, riconducibili all'intermittenza dei flussi in entrata legata alle frequenti interruzioni del traffico dovute all'attraversamento dei pedoni in accesso al polo commerciale ed alla loro gestione da parte dei movieri addetti. Grazie a questo intervento la rotatoria verrà alleggerita dei veicoli in ingresso e pertanto il fenomeno di rigurgito dai parcheggi dovrebbe essere contenuto.

Nello scenario futuro, si ritiene, quindi, che l'utenza del centro commerciale si ridistribuisca: l'utenza che attualmente proviene da sud e interessa la rotatoria verrà dirottata sulla nuova bretella, come pure parte dei flussi attuali che, percorrendo Via Colombara, accedono al centro commerciale attraverso Via Arduino. Un ulteriore alleggerimento dell'utenza proveniente da Sud sarà garantito a monte dalla possibilità di accedere al comparto commerciale dalla SR 11 utilizzando la nuova rotatoria su Via dell'Avena e accedendo dal retro.

QUADRO PROGRAMMATICO E INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La localizzazione del progetto comporta la necessità di considerare la sensibilità ambientale dei luoghi ove verrà svolta l'attività, individuando il regime vincolistico dell'area.

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

PTRC

Il PTRC ha il fine di delineare gli obiettivi e le linee principali di organizzazione del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione. In particolare questo strumento "disciplina" le forme di tutela, valorizzazione e riqualificazione del territorio.

Il PTRC costituisce il documento di riferimento per la tematica paesaggistica, ai sensi del Decreto legislativo 42/2004, stante quanto disposto dalla legge regionale, che gli attribuisce valenza di "piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici".

Con Deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17 febbraio 2009 è stato adottato il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 (artt. 25 e 4), con il quale la Regione Veneto ha avviato il processo di aggiornamento del piano vigente.

Con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013 è stata adottata la variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2009) per l'attribuzione della valenza paesaggistica (Bollettino ufficiale n. 39 del 3 maggio 2013).

Allo stato attuale si fa riferimento, in attesa dell'approvazione del Piano, al PTRC approvato definitivamente dalla Regione Veneto con DCR n. 250 del 13 dicembre 1991.

Dall'analisi cartografica emerge che il P.T.R.C. non assoggetta ad alcun vincolo l'area oggetto dell'intervento. Per quanto riguarda i vincoli di tutela paesaggistica e del centro storico, il PTRC rimanda agli strumenti di pianificazione a livello locale.

PALAV

Il Piano di area della laguna e dell'area veneziana (PALAV) è stato adottato con delibera n. 7529 del 23 dicembre 1991. La Giunta Regionale, con deliberazione n. 1091 del 07.03.1995, approva il nuovo piano di area per la Laguna e l'area veneziana.

Il PALAV è un piano volto soprattutto alla salvaguardia e alla tutela delle risorse naturalistiche e ambientali

della Laguna e dell'Area Veneziana. L'art. 50 delle norme di attuazione detta le direttive per la costituzione del parco della Laguna di Venezia: *"Venezia comprende il sistema determinato da: litorali, dune mobili consolidate e fossili, Laguna viva, sistema delle barene, velme, canneti, casse di colmata B e D-E, isole Lagunari e ambiti di valle di rilevante interesse ambientale nonché l'area relativa alla riserva"*.

L'area di intervento fa parte del SISTEMA INSEDIATIVO E PRODUTTIVO (TITOLO VI) e ricade nelle *"aree in cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti"*, disciplinate dall'art. 38. In particolare, l'art.38 indica che *"nelle aree incluse nella delimitazione territoriale del presente piano vengono riportate negli elaborati grafici di progetto, la zonizzazione degli strumenti urbanistici comunali vigenti relativi alle zone residenziali, produttive e per servizi, a cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici comunali."*

PTCP

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 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.

Il PTCP è stato approvato dalla Regione Veneto con Delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 30.12.2010; la Provincia di Venezia ha così successivamente 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, successivamente integrata con Delibera di Consiglio Provinciale n. 64 del 30.12.2014.

L'analisi cartografica ha rivelato che il P.T.C.P. non assoggetta ad alcun vincolo l'area oggetto dell'intervento.

PRG

L'area di intervento ricade nel Comune di Venezia, località Marghera. Lo strumento urbanistico di riferimento è la Variante al PRG per la Terraferma approvata con DGRV del 03.12.2004 n. 3905 e DGRV 2141 del 29.07.2008. Inoltre la VPRG per Porto Marghera è stata approvata con DGRV n. 350 del 09.02.1999.

L'area oggetto di intervento nel PRG vigente ha destinazione di Zona per attrezzature Economiche Varie di completamento D4.a, ed è normata dagli artt. 32 e 80 - Insediamenti Commerciali, delle N.T.A. In particolare l'art. 80.1, alla lettera c), espressamente prevede che: *"..c) le grandi strutture di vendita sono ammesse esclusivamente nelle parti di Z.T.O. D4 e RTS individuate nelle schede cartografiche alla scala 1:10.000 allegate alle presenti N.T.S.A.; in tali aree sono ammesse anche le strutture di vendita di cui alle precedenti lett. a) e b)"* (rispettivamente medie strutture fino ed oltre i 1000 mq). All'Art. 80 sono allegate le schede cartografiche in cui sono evidenziate le zone in cui sono ammesse le grandi strutture di vendita. L'area oggetto di intervento è compresa nella zona evidenziata nella scheda n. 4.

Art. 32 - Sottozona D4 - Attrezzature economiche varie

32.1 Gli interventi edilizi negli ambiti definiti D.4a sono soggetti alle seguenti prescrizioni:

- a) destinazioni d'uso ammesse: quelle di cui alle lettere B,C,D dell'art.8 delle N.T.G.A. nonché le destinazioni di cui alle lett.E1 ed E2 alle condizioni di cui al successivo art.32.2; sono inoltre ammessi alloggi di servizio, di Sp non superiore a 200 mq., nella misura di uno per ogni unità produttiva.
- b) per gli edifici esistenti sono ammessi tutti i tipi di intervento definiti all'art.7 delle N.T.G.A.;
- c) per gli interventi di nuova edificazione, nuova costruzione in ampliamento o in sopralzo valgono i seguenti indici:
 - Uf: 0,6 mq/mq per le destinazioni d'uso di cui alla lett. B dell'art.8 delle N.T.G.A.
 - Uf: 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 PUA.
 - Ds: 7,50 ml - Dc: 0,0 o 5,0 ml
 - Df: 0,0 o 10,0 ml

In merito all'altezza del nuovo edificio che risulta superiore ai 45 m previsti dal PRG vigente si precisa quanto segue.

A seguito delle osservazioni formulate dal comune di Venezia che evidenziavano la necessità della redazione di un piano urbanistico attuativo per superare il limite dell'altezza dell'edificio, la Città metropolitana di Venezia ha con nota protocollo n. 47942 del 31.05.2017 comunicato alla società Blo Immobiliare di non poter accogliere l'istanza di VIA in quanto il piano urbanistico attuativo, necessario per la realizzazione della torre, avrebbe dovuto effettuare una prodromica procedura di Verifica di assoggettabilità a VAS.

La società Blo Immobiliare ha quindi formulato le proprie osservazioni in risposta alla comunicazione dei motivi ostativi della Città metropolitana, la quale ha chiesto al comune di Venezia di esprimersi in merito alle questioni urbanistiche sollevate dal proponente.

Il comune di Venezia si è espresso con nota protocollo n. 61414 del 11.07.2017.

La società Blo immobiliare ha infine richiesto la convocazione di una conferenza dei servizi per una rivalutazione del parere espresso dal Comune.

in data 11.10. 2017 si è svolta la Conferenza dei Servizi a cui hanno partecipato il Comune di Venezia, la Città metropolitana di Venezia e la società Blo Immobiliare, di cui al verbale protocollo n. 90756 del 26.10.2017, nella quale il comune di Venezia ha ribadito la non applicabilità per il progetto in parola dell'art.18 bis della L.R 11/2004 e del permesso di costruire in deroga per superare i limiti imposti dal PRG all'altezza dell'edificio, prevedendo tuttavia per il caso di specie la possibilità di accedere all'istituto del permesso di costruire convenzionato di cui all'art. 28 bis del DPR n. 380/01 in alternativa all'elaborazione del piano urbanistico attuativo.

La succitata conferenza dei Servizi del 11.10.2017, di cui al verbale n. 90756/2017, ha dichiarato quindi superati i motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza in quanto non risulta più necessario per la realizzazione dell'opera lo sviluppo di un piano urbanistico attuativo dell'area con conseguente verifica di assoggettabilità a VAS; ha fissato inoltre in 120 giorni il termine per concludere il procedimento di VIA.

PAT (approvato)

Secondo la Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale l'area di studio ricade in parte in: "Ambiti naturalistici di livello regionale (Art. 10)", "Idrografia – Fasce di rispetto (Art. 7)", "Eletrodotti – Fasce di rispetto (Art. 7)".

L'area di indagine ricade in "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)".

Analizzando gli articoli delle Norme tecniche di attuazione non sono emerse prescrizioni al progetto in oggetto.

CONCLUSIONI SULLA COMPATIBILITÀ DELL' INTERVENTO CON IL QUADRO PROGRAMMATICO

L'intervento in progetto risulta compatibile con tutti gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, sia a scala locale che sovracomunale. Nessun vincolo o prescrizione specifica di carattere urbanistico, edilizio o ambientale, risulta ostativo alla realizzazione dell'intervento.

Si specifica ulteriormente che in merito alla disciplina urbanistica dell'area, classificata dal vigente PRG della Terraferma come zona territoriale omogenea (ZTO) di tipo "D", sottozona "D4" destinata ad "attrezzature economiche varie", data dall'art. 32 della NTA, risulta pienamente soddisfatto il requisito relativo all'indice di utilizzazione fondiaria, mentre per quanto riguarda il parametro dell'altezza si prevede "H max: 45,0 ml - altezze superiori potranno essere previste tramite approvazione di PUA". Pertanto il PRG non esclude altezze superiori ai 45 metri, prevedendo tuttavia in tal caso un diverso iter procedimentale rispetto all'intervento edilizio diretto con permesso di costruire, altrimenti previsto.

Con la Conferenza di Servizi promossa dalla Città Metropolitana di Venezia in data 11 ottobre 2017, su richiesta della società Blo Immobiliare, il Comune di Venezia ha individuato una strada alternativa al piano urbanistico attuativo che consiste nel Permesso di Costruire Convenzionato ai sensi dell'art. 28 bis del DPR n. 380/01. In sede di detta conferenza di servizi è stato deciso che l'aspetto patrimoniale relativo all'acquisizione dei volumi edificatori, venga ricompreso nell'iter relativo al Permesso di Costruire Convenzionato.

ANALISI DEGLI IMPATTI SULLE DIVERSE COMPONENTI AMBIENTALI

Di seguito verranno analizzate le principali problematiche e gli impatti potenzialmente significativi che potranno verificarsi nel corso dell'esecuzione dei lavori di progetto e nell'entrata in esercizio dell'impianto. Per ciascun elemento considerato vengono individuati degli accorgimenti suggeriti al fine di prevenire e mitigare gli impatti associati alle due fasi progettuali.

Studio d'impatto viabilistico

Si ritiene necessario riprendere quanto evidenziato nella premessa per ribadire che la valutazione degli effetti sul traffico e sulla qualità dell'aria è stata effettuata in modo cumulativo con gli interventi commerciali esistenti ed interessanti l'area vasta costituita dal comparto comprensivo di "Nave de Vero" e zona "Leroy Merlin" e "UCI Cinemas".

Il primo studio d'impatto sulla viabilità, "elaborato C-04 Relazione tecnica rev.0 Dicembre 2016", presentato contestualmente con la domanda di V.I.A. è stato sviluppato mediante:

- il monitoraggio dei flussi di traffico dello stato di fatto attraverso:
 - rilevatori automatici posizionati sulla Romea-SS309, via Bottenigo, ramo ovest di accesso alla rotatoria della Nave de Vero e via Arduino, svolti da venerdì 08/04/2016 a domenica 10/04/2016;
 - conteggi manuali sull'intersezione a rotatoria tra la SS309 "Romea", la viabilità di accesso alla Nave de Vero e Via Bottenigo;
- la realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'intersezione su Via Arduino;
- l'inserimento di una nuova bretella di lunghezza circa 600m ad una corsia a senso unico, parallela alla SS309 che, partendo dall'attuale svincolo di Via Colombara a sud dell'area "Leroy Merlin" raggiunge i parcheggi della Nave de Vero in modo diretto senza interessare la rotatoria esistente sulla Romea-SS309;
- il flusso di traffico indotto paria 904 veic.eq./h da dividere equamente in ingresso e in uscita considerando un tempo di sosta di 80 min.

Il Comitato V.I.A. in data 22/11/2017 ha richiesto puntuali integrazioni alla documentazione ricevuta, tali da indurre il proponente a valutare un nuovo scenario progettuale, riassunto di seguito:

- ridefinizione del progetto sotto l'aspetto architettonico con l'eliminazione del secondo piano interrato previsto sotto la torre "lotto B" e conseguente riduzione dei posti auto a parcheggio;
- miglioramento della bretella in uscita dalla SS309 mediante raddoppio delle corsie di raccordo, dopo il superamento dello scolo Tron e sdoppiamento degli accessi al parcheggio;
- realizzazione di una nuova rotatoria posta all'intersezione tra Via dell'Avena e la SR11;
- possibilità per i veicoli in uscita dalle aree a parcheggio di indirizzarsi su tutte le strade perimetrali;
- miglioramento della fruizione da parte dell'utenza delle attuali aree di sosta lungo le vie perimetrali e del parcheggio posto a nord della struttura di vendita Metro.

Il documento integrativo, "elaborato C-04.1 Integrazione allo studio di impatto viabilistico", è stato sviluppato mediante i seguenti punti.

Punti a) e b) Rete viaria esistente e rilievi di traffico

È stata eseguita l'analisi della viabilità attuale di via Tron e dell'Avena mediante il monitoraggio del traffico con utilizzo di rilevatori automatici posizionati da venerdì 01/12/2017 a domenica 03/12/2017;

Punto c) Accessi alla struttura

È stata accolta l'indicazione di facilitare l'accessibilità veicolare all'utenza, limitando i fenomeni di instabilità nella circolazione nell'anello rotatorio esistente tra l'ambito di espansione e il centro commerciale Nave de Vero. A tal proposito è stato spostato l'attraversamento pedonale a raso, inizialmente previsto in prossimità del ramo nord della rotatoria di accesso, verso l'uscita su Via Bottenigo. Inoltre in merito all'esistente attraversamento pedonale antistante l'ingresso principale del Centro Commerciale "Nave de Vero", è stato previsto di interdire l'attraversamento con posizionamento di barriere fisse e sbarre, accompagnando ed indirizzando i pedoni oltre la rampa di accesso al

parcheggio interrato, evitando l'interferenza.

Punto d) Uscita dalla struttura

È stata prevista una nuova distribuzione degli accessi veicolari:

- l'ingresso/uscita posta sul lato nord-ovest del parcheggio viene considerata di carattere ordinario dell'accesso;
- l'uscita dal parcheggio seminterrato su via Arduino è rimasta solo per emergenza mentre è stata prevista l'uscita ordinaria dall'autorimessa sul lato nord con immissione su via Bottenigo, con obbligo di svolta a destra per favorire il deflusso verso le strade perimetrali;

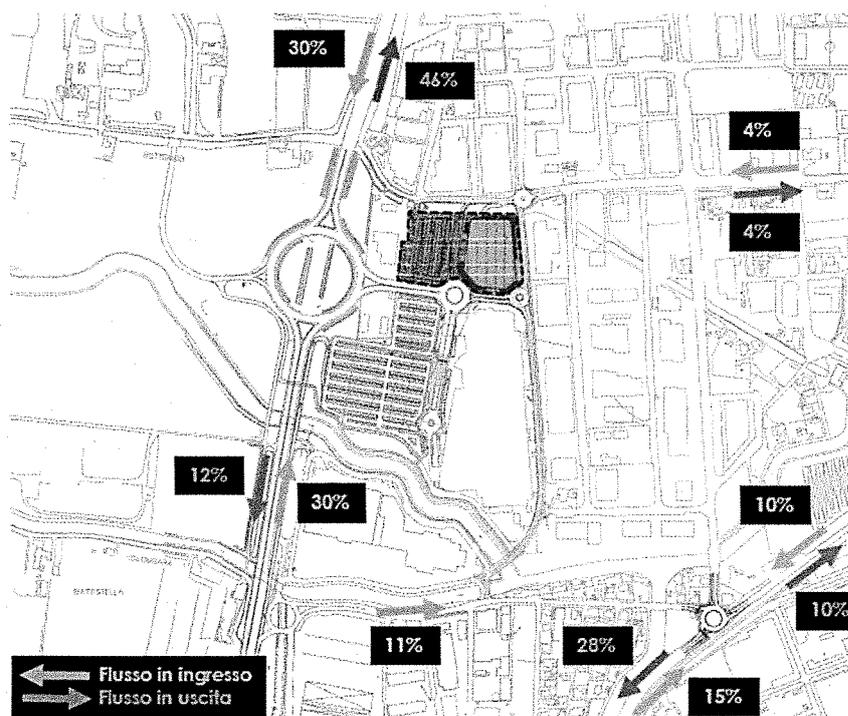
Punto e) Flussi di traffico indotti

Il nuovo scenario progettuale è stato calcolato su un flusso di traffico indotto pari a 904 veic.eq./h, da dividere equamente in ingresso e in uscita, considerando un tempo di sosta di 80 min. Tale valore deriva da n°585 posti auto del comparto commerciale e n°120 camere della struttura ricettiva.

Durante la riunione svoltasi in data 16/04/2018 con il proponente, in considerazione della previsione di realizzare ulteriori posti auto esternamente all'ambito di Venus Venis, è stato richiesto di considerare uno scenario che preveda un flusso indotto ottenuto dai parcheggi interni al lotto Venus Venis (585 posti auto a cui sommare il contributo della struttura ricettiva) e delle nuove aree esterne individuate a nord della struttura di vendita Metro e lungo via Bottenigo (344 posti auto).

A tale richiesta il proponente ha trasmesso il documento "Integrazione volontaria del 21/05/2018" limitandosi ad affermare che "l'incremento di tali flussi viene ben assorbito dalla rete stradale in quanto la SS309 è caratterizzata da livelli di servizio adeguati (corsia più caricata 1.104veicoli: LOSB/C), Via Bottenigo presenta un'elevata riserva di capacità e la rotonda lungo la SR11 mantiene il livello di servizio C con un ritardo generalizzato di 23.2secondi. Le valutazioni dei livelli di servizio con riferimento sia allo stato di progetto che a quello attuale hanno manifestato, in entrambi gli scenari, una sostanziale invarianza degli indicatori prestazionali globali delle intersezioni e degli assi stradali analizzati."

In merito alla distribuzione dei flussi del traffico indotto è stato assunto dal redattore dello studio che su alcune aste i flussi di arrivo siano diversi dai flussi di ritorno, come riportato nella seguente immagine.



Sul il documento "Integrazione volontaria del 21/05/2018" il proponente afferma che tale scelta progettuale deriva dalla distribuzione esistente dei flussi di traffico rilevati nel corso dello studio del Dicembre 2016.

Tale ipotesi non trova riscontro a quanto affermato dal proponente in quanto dall'analisi dei flussi dello stato di fatto sulla Romea-SS309, ricavati dall'Allegato C.3 dello studio del Dicembre 2016, risulta che:

- il rapporto tra ingresso e uscita asta nord è pari a $1.143/1.597=88,5\%$ mentre il rapporto di flussi indotti è pari a $30/46=65\%$,
- il rapporto tra uscita e ingresso asta sud è pari a $1.180/1.837=64,2\%$ mentre il rapporto di flussi indotti è pari a $12/30=40\%$.

Punto f) Microsimulazione valutazione di rete

Nel documento "Integrazione volontaria del 21/05/2018" è presente la calibrazione del modello matematico utilizzato per lo stato di fatto e di progetto, riportata di seguito.

Stato di fatto

arco	valore misurato	corsia più caricata nel modello	altra corsia	valore totale nel modello	% di differenza
SS309 nord dir sud	1'413	704	702	1'406	-0.50%
SS309 nord dir nord	1'597	775	774	1'549	-3.01%
SS309 sud dir sud	1'180	593	590	1'183	0.25%
SS309 sud dir nord	1'837	1'016	835	1'851	0.76%
accesso dir est	867	457	425	882	1.73%
accesso dir ovest	990	478	475	953	-3.74%
differenza media					-0.75%

Stato di progetto

attuali da sottrarre	indotti da sommare	arco	valore misurato	corsia più caricata nel modello	altra corsia	valore totale nel modello	% di differenza
0	142	SS309 nord dir sud	1'555	782	777	1'559	0.26%
0	217	SS309 nord dir nord	1'814	894	889	1'783	-1.71%
0	57	SS309 sud dir sud	1'237	620	618	1'238	0.08%
0	142	SS309 sud dir nord	1'979	1026	985	2'011	1.62%
-378	284	accesso dir est	773	433	355	788	1.94%
0	274	accesso dir ovest	1'264	706	601	1'307	3.40%
differenza media							0.93%

In riferimento alla differenza media indicata nelle tabelle il proponente ritiene che la calibrazione del modello sia stata eseguita in modo scrupoloso e corretto.

Si segnala che i flussi veicolari "corsia più caricata del modello" dell'arco SS309 nord direzione sud della tabella dello stato di fatto pari a 704 è diverso da quanto indicato nell'elaborato C-04.1 Integrazione allo studio di impatto viabilistico Febbraio 2018, che riporta a pag14 sulla Tabella di valutazione di arco un valore di 775.

Punto f) Microsimulazione valutazione di nodo

Sono state riportate le matrici O/D e gli indicatori prestazionali delle seguenti intersezioni:

- Nodo 1: Intersezione a rotatoria tra la SS309 "Romea" e la viabilità di accesso all'area commerciale;
- Nodo 2: Intersezione a rotatoria in corrispondenza dell'accesso all'area commerciale;
- Nodo 3: Intersezione tra Via Arduino e la viabilità di accesso all'area commerciale;
- Nodo 4: Nuova intersezione a rotatoria tra la SR11, Via dell'Avena e Via Colombara.

Per quanto concerne la rotatoria esistente su via Bottenigo e via Arduino durante l'incontro del 16/04/2018 sono state

discusse le relative matrici O/D oltre i parametri prestazionali. Nel documento "Integrazione volontaria del 21/05/2018" il redattore si limita ad affermare in modo transitorio che le valutazioni denotano livelli di servizio ottimali (LOSA) sia per lo stato di fatto che per lo scenario di progetto, con flussi transitanti al nodo inferiori a 1.000 veicoli equivalenti/ora in ingresso e pertanto non ritiene necessaria la verifica puntuale.

In merito alla rotatoria in progetto prevista sulla SR11, durante l'incontro del 16/04/2018 è stato discusso di fornire i dati di monitoraggio utilizzati per la valutazione dei flussi di traffico, nel documento "Integrazione volontaria del 21/05/2018" il proponente riporta che "i professionisti incaricati hanno a disposizione una notevole banca dati su tutto il territorio italiano" e non fornisce quanto richiesto. Per quanto concerne lo Scenario 0 il proponente specifica, nel documento "Integrazione volontaria del 21/05/2018", che tale situazione non è riferita allo stato di fatto e non viene fornita nessuna informazione sulla distribuzione veicolare attuale.

Al fine di attualizzare i monitoraggi del traffico già eseguiti nell'ambito dello studio d'impatto ambientale i medesimi andranno ripetuti:

- *ad opere viabilistiche completate (bretella Romea, rotatoria via Avena, rotatoria via Arduino, sistemazione parcheggi esterni al comparto Venus Venis) prima dell'apertura del centro commerciale;*
- *dopo l'apertura al pubblico del centro commerciale.*

Traffico per fasi di cantiere

Per le fasi di cantiere il proponente prevede che il traffico aggiuntivo, presente esclusivamente nelle giornate feriali, sia esiguo rispetto ai flussi attualmente transitanti (50 viaggi al giorno corrispondono a circa 6viaggi/ora) e quindi ininfluenti ai fini delle valutazioni di traffico indotto, in ragione che gli stessi non sono coincidenti con le ore di punta delle attività commerciali. Egli ritiene pertanto di non procedere con la simulazione del traffico indotto dalle fasi di cantiere.

In ogni caso sono previste le seguenti azioni mitigative:

- percorsi alternativi utilizzati dai mezzi di cantiere:
 - o dalla S.S. 309 Romea, Entrata da Via Colombara (zona Metro-Leroy Merlin), prosecuzione in Via Arduino o parallele e accesso al sito tramite Via Bottenigo;
 - o dalla viabilità secondaria, Entrata da Via F.lli Bandiera, prosecuzione su Via dell'Avena e accesso al sito tramite Via Bottenigo;
 - o Uscita dal sito, da Via Bottenigo, prosecuzione per Via Brunacci e accesso alla S.S. 309 Romea zona Decathlon (direzione nord);
 - o Uscita dal sito da Via Bottenigo, prosecuzione per Via dell'Avena, quindi S.R. 11 (direzione sud);
- Organizzazione dei viaggi mediante approvvigionamento di materie prime e prodotti privilegiando i primi giorni della settimana e la mattina rispetto al pomeriggio; limitazione il numero di mezzi contemporaneamente presente nel cantiere; realizzazione di aree apposite nel cantiere per evitare la sosta di mezzi nei percorsi viari esistenti; in merito ai getti di calcestruzzo saranno privilegiati gli impianti posti nelle vicinanze del sito, con utilizzo della viabilità secondaria.
- Diffusione polveri mediante l'installazione di un sistema di vaporizzazione per i mezzi in uscita; l'esecuzione di attività di monitoraggio per la pulizia e lavaggio delle strade a margine cantiere oggetto di transito mezzi, con cadenza in base alle necessità correlate ad ogni lavorazione.

Suolo e sottosuolo

Per quanto riguarda la componente del suolo vanno considerati due fattori principali: le caratteristiche geotecniche e la qualità dei suoli dal punto di vista degli inquinanti.

Relazione geotecnica:

La relazione geotecnica illustra e interpreta gli esiti di 5 prove penetrometriche realizzate fino a 35 – 50 m di profondità ricostruendo un modello geotecnico del sottosuolo di <<eterogenea composizione..., marcata in modo particolare in senso verticale>>; viene anche data una tabella riassuntiva/interpretativa della situazione geotecnica presente nel sottosuolo con una suddivisione in livelli omogenei, per ciascuno dei quali vengono riportati i dati relativi alla natura del terreno, spessore degli strati, resistenza meccanica, coesione e angolo d'attrito, in conformità al D.M. 14 gennaio 2008.

Fino ad almeno 7,8 m di profondità sono presenti terreni prevalentemente coesivi, gli unici quindi coinvolti negli scavi. A profondità variabile fino a 11,60 è presente uno strato sabbioso con media e medio-elevata resistenza fino

a profondità variabili tra 16,20 e 19,80 m. A seguire vi sono alternanze a litologia e resistenza variabile che migliorano in corrispondenza di un livello prevalentemente sabbioso a partire da 26 – 29 m circa, fino a 29-35 m di profondità.

La relazione conclude dicendo che il modello geotecnico preliminare descritto potrà essere integrato e perfezionato mediante:

- la verifica litologica degli strati individuati, mediante l'esecuzione di sondaggi a carotaggio continuo;
- la ricerca dei vari parametri geotecnici, mediante verifiche di laboratorio da campioni a carattere indisturbato, da prelevare nel corso dei sondaggi.

A tale proposito si conviene con quanto proposto dal progettista e si prescrive che il modello geotecnico preliminare descritto venga integrato e perfezionato mediante:

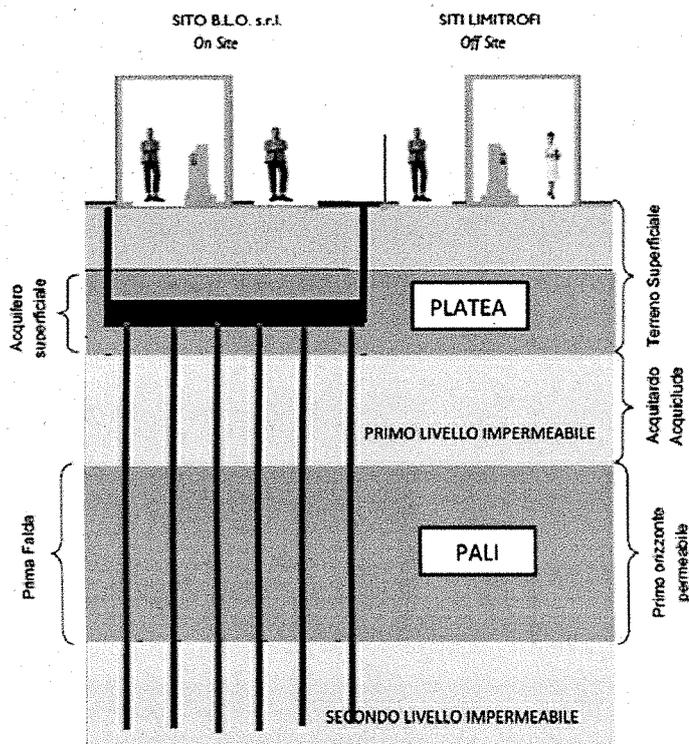
- *la verifica litologica degli strati individuati, mediante l'esecuzione di sondaggi a carotaggio continuo;*
- *la ricerca dei vari parametri geotecnici, mediante verifiche di laboratorio da campioni a carattere indisturbato, da prelevare nel corso dei sondaggi.*

Si ritiene che tali integrazioni possano essere sviluppate nell'ambito degli atti successivi necessari alla realizzazione dell'intervento in parola.

Strutture di fondazione:

Per le strutture di fondazione si prevedono:

- Una struttura a platea (spessore di circa 1,5 m a profondità 4,4 m) su pali al di sotto del corpo principale e delle piastra commerciale spinti ad una profondità di 26 – 28 m, nel livello a media – elevata resistenza attribuibile a terreni di caratteristiche sabbiose con presenza discontinua di intercalazioni a bassa resistenza. Sfruttando la rigidità della platea di fondazione i pali saranno distribuiti al di sotto della platea stessa secondo una maglia regolare di forma quadrata, con lato di circa 3 m, svincolata dall'ubicazione in pianta dei pilastri. Si utilizzeranno pali con diametro nominale di circa 400 mm con una portata limite calcolata secondo l'approccio 2 dell'NCT 08 pari a circa 2500-3000 KN. La tecnologia di palo utilizzata sarà tipo SOLES: palo pressoinfisso a sezione mista in acciaio-calcestruzzo, infisso staticamente e quindi in assenza di vibrazioni, gettato in opera e realizzato senza estrazione di terreno. Tale tecnologia presenta vantaggi ambientali (mancanza di vibrazioni, soppressione di rumori molesti, eliminazione di qualsiasi lavoro di estrazione di terreno, piena operatività in terreni con rischio di presenza inquinanti), vantaggi gestionali di cantiere (riduzione tempi di esecuzione, versatilità delle attrezzature di spinta), vantaggi strutturali (certezza della portata limite di punta, assenza di difetti esecutivi, portata geotecnica superiore)
- Una fondazione superficiale a platea, di spessore di circa 1,5 m a 4,5 m di profondità, al di sotto del parcheggio multipiano



Modalità di escavazione e caratteristiche degli scavi per la costruzione dei piani interrati:

Gli scavi sono previsti a profondità compresa tra 4,2 e 4,5 m dall'attuale piano campagna e interesseranno un volume di terreno di circa 61.700 mc, per la realizzazione:

- dell'edificio a torre e del suo piano interrato adibito a parcheggio;
- del parcheggio interrato;
- della vasca di riserva idrica antincendio della capacità di 1000 mc.

E' ipotizzata una gestione di 1000 mc al giorno (50 viaggi al giorno, con 2 escavatori dedicati al carico dei mezzi) e si stimano 60 giorni lavorativi.

Prima della realizzazione della platea di fondazione si procederà alla realizzazione di diaframmi impermeabili lungo il perimetro interessato, attrezzato poi con impianto di well point per l'abbattimento del livello di falda all'interno dello scavo e poter lavorare all'asciutto.

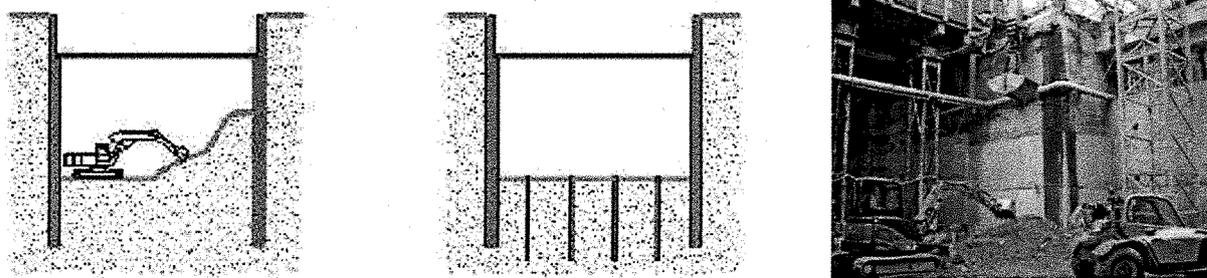


Figura 4: Strutture di protezione dei fronti di scavo

Modalità di aggotamento e scarico delle acque sotterranee durante gli scavi:

Gli scavi sono previsti a profondità compresa tra 4,2 e 4,5 m dall'attuale piano campagna ed essendo saturi verranno drenati con un sistema di well-point, senza significativo impatto sull'idrodinamica delle falde, pressoché

inesistente su terreni con così scarsa permeabilità e gradiente (come peraltro già sperimentato per la realizzazione della Nave de Vero).

Analogamente è previsto lo scarico nella fognatura mista di via Bottenigo, con punto di recapito finale nel Fosso 7, situato al lato del lotto. Si rimanda alle autorità competenti la verifica delle necessarie autorizzazioni in fase di approvazione del progetto.

Nell'elaborato si valuta come trascurabile e limitato nel tempo l'impatto dello scarico delle acque aggettate; le acque a seguito di trattamento verranno reimmesse nel ciclo idrico, per cui non si genererà consumo di risorsa e la produzione di specifici rifiuti derivanti dal trattamento risulterà pressoché nulla.

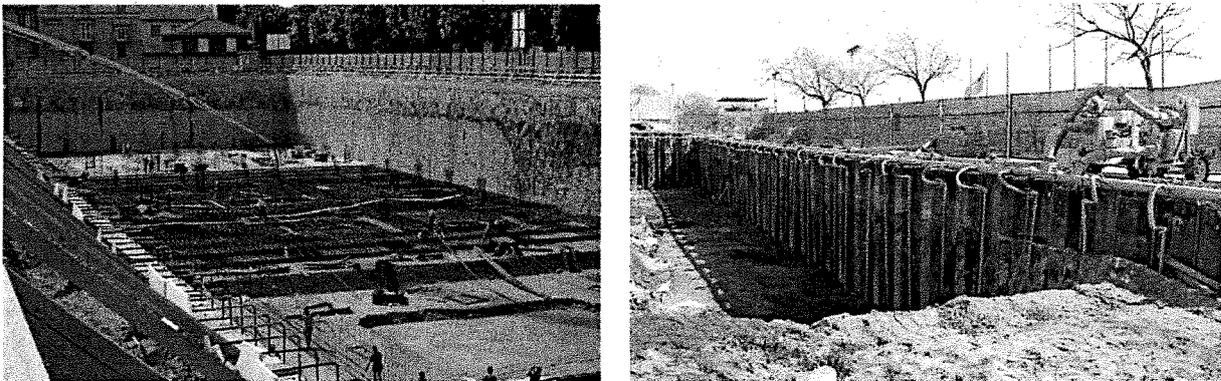


Figura 5: Scavo di fondazione ed esempio di sistema wellpoint

Aspetto sismico:

Per quanto riguarda la componente sismica, non si riscontra particolare criticità, in quanto il comune di Venezia viene classificato zona a bassa sismicità "zona 4".

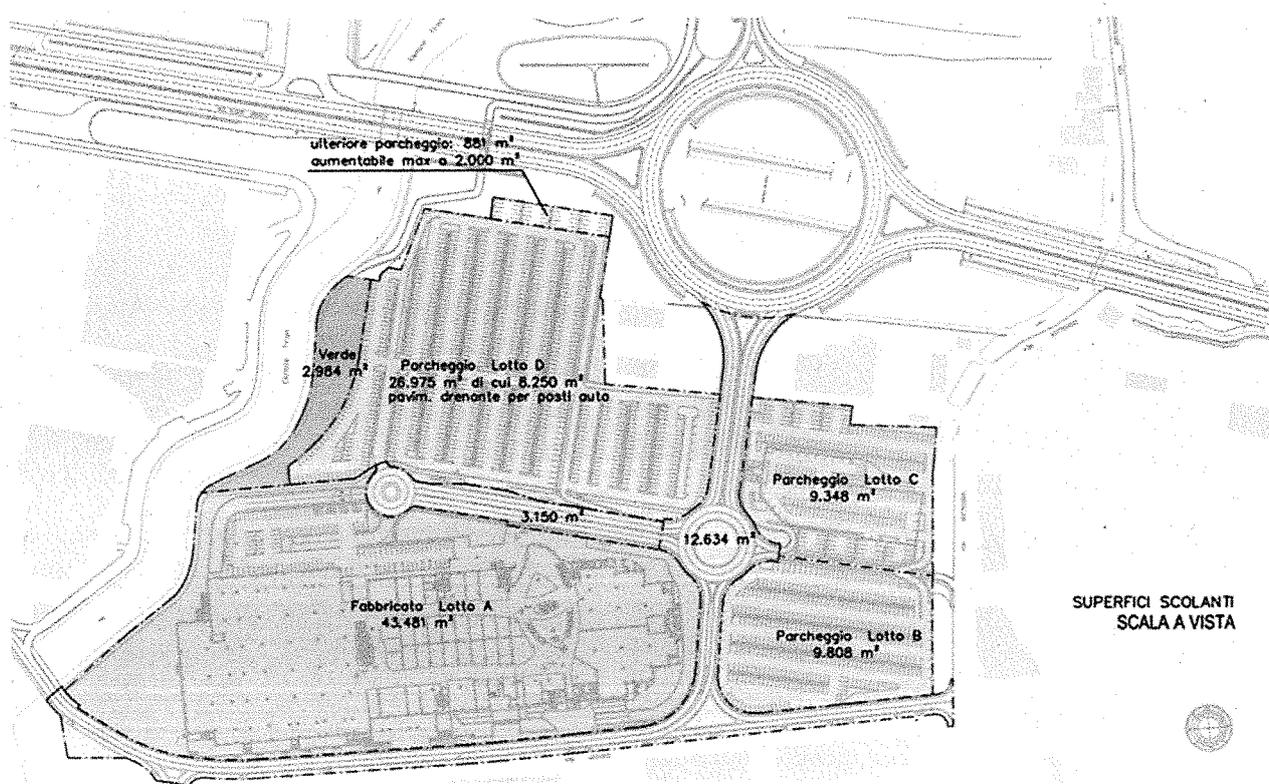
Gestione delle acque meteoriche

L'intervento "VENUS VENIS" in progetto ricade interamente all'interno di un'area la cui invarianza idraulica è già stata prevista e le cui opere di invaso e laminazione sono già state autorizzate e realizzate con i seguenti provvedimenti e realizzate:

- Autorizzazione dal Comune di Venezia e dal Consorzio di Bonifica Acque Risorgive (N° 2687 del 18.02.2013);
- Le opere di urbanizzazione realizzate risultano collaudate – Determinazione (DD) n° 297 del 11.03.2016 e successivamente, secondo le previsioni di Convenzione, in parte acquisite dal Comune di Venezia .

L'intervento in progetto, nella sostanza non va a variare l'impermeabilizzazione di quanto già realizzato ed autorizzato dal Consorzio Acque Risorgive con nota prot. N. 2687 del 18.02.2013.

Tutta l'area del Lotto B e del Lotto C, oggi sedime della torre "VENUS VENIS" e del relativo parcheggio, già dalla sopracitata pratica autorizzativa del Consorzio Acque Risorgive è stata prevista impermeabile con coeff. di deflusso 0,9. L'edificazione della torre e del parcheggio non comportano pertanto incrementi di superfici impermeabilizzate rispetto a quanto già autorizzato e realizzato.



sup. scolanti aut. idraulica prot. n° 2687 del 18.02.2013)

Nuova Bretella a lato della S.S. n. 309 "ROME A"

La nuova bretella complessivamente si sviluppa su una superficie pari a 1968,21 mq, inferiore ai 2.000 mq, pertanto non risulta necessario alcun invaso.

Tuttavia, al fine di migliorare ulteriormente la sicurezza idraulica dell'area oggetto di intervento, si prevede la realizzazione di un ulteriore invaso, ricavando un fosso di guardia a lato della stessa bretella.

Invaso lato nuova bretella su fosso di guardia

Considerato il volume specifico di invaso per l'invarianza idraulica riconosciuto dai Consorzi di Bonifica, pari a 800 mc/ha, nel nostro caso si ottiene un volume di progetto da invasare pari a:

$$800 \text{ mc/ha} \times 0,197 \text{ ha} = 157,6 \text{ mc}$$

Per migliorare ulteriormente la sicurezza idraulica di questa area destinata a bretella stradale, verrà realizzato un fosso di guardia a lato della bretella, avente sezione pari a 1,30 mq e sviluppo complessivo pari a 22,19 ml + 150,16 ml + 12,75 ml + 37,65 ml + 44,62 ml + 13,11 ml = 280,0 ml per un volume totale pari a:

$$1,30 \text{ mq/m} \times 280,0 \text{ ml} = 364 \text{ mc} > 157,6 \text{ mc}$$

A tale proposito si evidenzia che dovrà essere aggiornata la Valutazione della compatibilità idraulica dell'intera area oggetto di intervento e aggiornato il parere del consorzio di bonifica Acque Risorgive in relazione alle modifiche progettuali intervenute e proposte a seguito della data di rilascio del precedente parere del consorzio di bonifica acque risorgive n. 2687 del 18.02.2013 (quali ad esempio: nuova bretella di collegamento, nuove rotatorie, pavimentazione parcheggi, etc).

Gestione acque nere

Relativamente al punto di recapito dei reflui fognari, nella Richiesta di autorizzazione allo scarico a Veritas, il tracciato di progetto (rete in pressione) e lo scarico dei reflui avviene presso la rete esistente in via Pinton.

In data 19.12.2017, Veritas, a riscontro della richiesta di autorizzazione allo scarico, ha formulato Parere Favorevole

rispetto a quanto richiesto, con previsione di scarico in via Pinton, prevedendo ulteriore verifica in sede di Richiesta Autorizzazione allo scarico.

Sistemazione e compensazione a verde

La compensazione a verde proposta è rivolta alla quantificazione di un congruo numero di specie arboree ed arbustive di essenze autoctone di varie tipologie, che possano mitigare l'effetto delle emissioni di CO2 stimate. La stima di anidre carbonica prodotta a causa di effetti diretti ed indiretti dovuti alla struttura in progetto indica come valore complessivo 1.072 tonCO2/anno.

Si evidenzia come il Comune di Venezia stia valutando quali aree siano idonee da utilizzare per la compensazione a verde in risposta alla produzione di CO2 dovuta all'intervento proposto. Tale procedura, come concordato con gli Uffici comunali, verrà precisata nei successivi atti di competenza comunale.

A compensazione della CO2 indotta dal progetto in parola siano individuate, in accordo con il comune di Venezia, le aree a verde in cui dovranno essere messi a dimora 2440 alberi e 7320 arbusti (dato previsto nell'elaborato C 14) ad alto assorbimento di CO2. La progettazione in generale dovrà attenersi a quanto indicato nelle Linee Guida previste dalla legge regionale 2 maggio 2003 n. 13 - norme per la realizzazione di boschi della pianura veneta.

Verde di arredo stradale di progetto:

L'intervento infrastrutturale proposto prevede:

- la sistemazione a prato dell'area pubblica ubicata tra il lotto di intervento e via Bottenigo;
- la realizzazione di aiuole di arredo stradale a contorno della Rotatoria esistente tra le vie Arduino-Bottenigo-Gloria;
- la realizzazione di un'aiuola tra la pista ciclabile e la sede viaria di via Bottenigo, nel tratto dal lotto di intervento all'incrocio con via Brunacci.

Per tutti gli interventi di cui sopra, si prevede la sistemazione a prato e la messa a dimora di alberi autoctoni di seconda grandezza quali Carpini ad alberello e Aceri Campestri, essenze già utilizzate nel parcheggio antistante Nave de Vero.

Risorse energetiche

L'edificio in esame, in virtù delle sue dimensioni e della configurazione architettonica, presenta un comportamento termico specifico, caratterizzato principalmente da:

- grande produzione di energia termica al suo interno, dovuta essenzialmente alla quantità di persone potenzialmente presenti e al massiccio uso di energia elettrica per l'illuminazione artificiale;
- elevata inerzia termica, per la grande massa strutturale in diretto contatto con l'ambiente climatizzato, aspetto che rende l'edificio poco sensibile ai cambiamenti climatici esterni.

Fabbisogni energetici

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 %

Verrà installato un impianto fotovoltaico che sarà costituito da n° 3 generatori fotovoltaici composti come segue:

- n°1 generatore in parete verticale esterna 402,60 kWp 1320 moduli 305 wp;
- n° 2 generatore in copertura piano secondo esposizione sud 61,305 kWp 201 moduli 305 wp;
- n° 3 generatore in copertura piano secondo esposizione sud ovest 80,52 kWp 264 moduli 305 wp

La potenza nominale complessiva è di 544,425 kWp per una produzione stimata di 463.794,50 kWh annui distribuiti su una superficie di 3.498,60 m².

Modalità di connessione alla rete Trifase in Media tensione con tensione di fornitura 20.000 V.

L'impianto è destinato a produrre energia elettrica in collegamento alla rete elettrica interna dell'edificio e più precisamente con un collegamento al quadro elettrico generale di bassa tensione in corrente alternata di tipo trifase. L'energia prodotta e immessa verrà autoconsumata dal centro commerciale e dall'unità ricettiva stessa, in accordo con le norme tecniche stabilite per lo Scambio sul Posto.

Nella viabilità interna al centro commerciale verranno installati n.2 dissuasori di velocità i quali al transito di un qualsiasi autoveicolo generano energia elettrica che verrà utilizzata localmente o venduta al gestore di rete.

Gestione dei rifiuti prodotti

Le differenti tipologie di utenza sulle quali è stimata la produzione di rifiuti sono le seguenti:

- esercizi di ristorazione;
- esercizi commerciali non alimentari;
- alberghiero.

La stima della produzione di rifiuti nell'esercizio dell'attività di ristorazione e del centro commerciale non alimentare è stata sviluppata con i dati ISPRA elaborati nel manuale di "Definizione di standard tecnici dei servizi di igiene urbana", riferendosi come previsto dalla banca dati stessa alla superficie della singola utenza.

Dai dati stimati nello studio è possibile sviluppare le suddivisioni merceologiche anche per le attività di ristorazione e commercio non alimentare previste dal progetto in esame, come riepilogato nella tabella di seguito riportata:

FRAZIONE MERCEOLOGICA	COMMERCIALE NON ALIMENTARE ton/anno	RISTORAZIONE ton/anno
Carta	80	1,75
Cartone	100	1,5
Organico	7,5	14,5
Plastica	47,5	1
Vetro	7,5	5,5
Metalli	2,5	0,5
Altro	5	0,25

Il quantitativo di rifiuti riconducibile all'esercizio della struttura alberghiera a progetto sono stati stimati sulla base del valore medio di produzione di rifiuto stimato da ENEA per il singolo turista, in riferimento alle presenze turistiche con riferimento ai pernottamenti in strutture alberghiere sul territorio nazionale. Considerando che l'albergo a progetto avrà 120 camere si approssima una presenza media di n. 2 due persone per camera, la produzione media di rifiuti è stata stimata in circa 17,5 ton/anno sulla base delle quantificazioni riportate nella tabella seguente

OCCUPAZIONE	PRODUZIONE SPECIFICA (kg/pernottamento)	PERNOTTAMENTI/ANNO	PRODUZIONE RIFIUTI/ANNO (kg/anno)
MASSIMA	0,4	87.600	35.040
MEDIA	0,4	43.800	17.520
BASSA	0,4	17.520	7.008

Solo l' 8,3% sul quantitativo della stima dei rifiuti totali è stato quantificato come rifiuto non recuperabile. Inoltre, si ritiene che una gestione consapevole delle attività che si andranno ad insediare nella struttura potrà portare alla riduzione della percentuale di rifiuti indifferenziati stimati in questa fase, consentendo di raggiungere obiettivi virtuosi di gestione nella prevenzione alla produzione di rifiuti, che solitamente non contraddistinguono i comparti

(commerciale e ricettivo) che si prevede andranno ad inserirsi nel complesso.

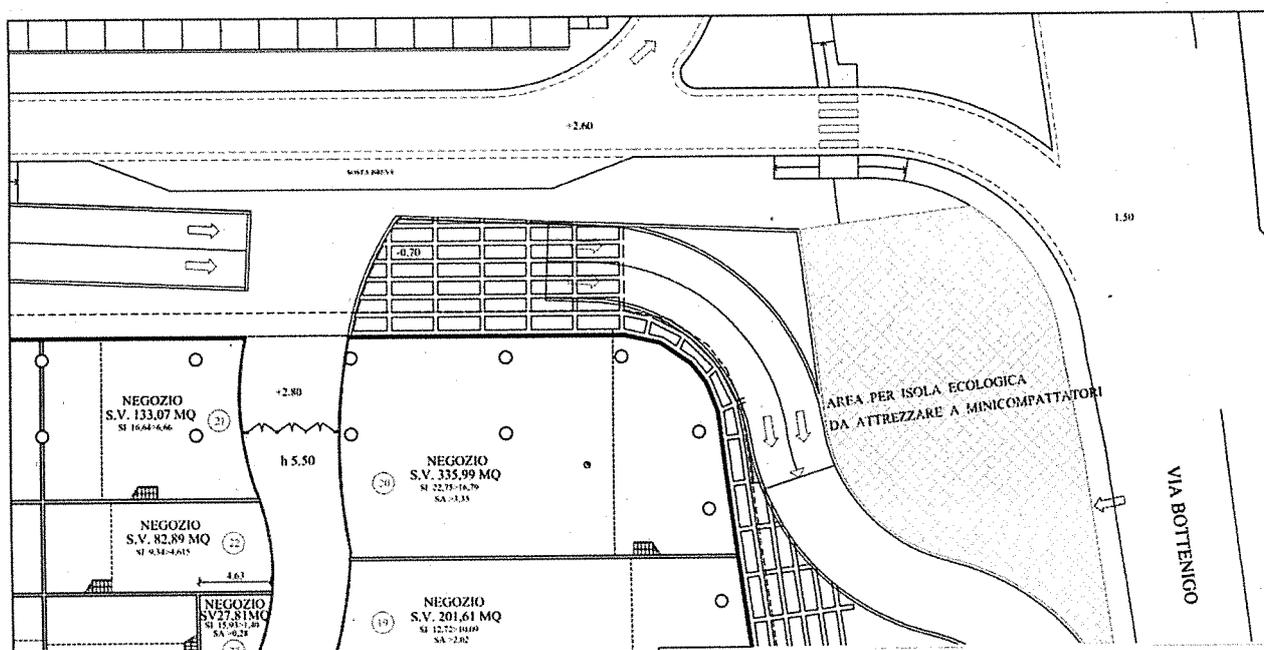
La gestione degli svuotamenti sarà organizzata sulla base di tempi e modalità programmate da accordare con l'ente gestore prima della messa in esercizio delle attività.

Si prevede, a seguito di un confronto con VERITAS, la revisione progettuale prevista per le isole ecologiche inizialmente proposte, con la creazione di una unica isola ecologica atta a raccogliere l'intera produzione di rifiuti del centro tale da rappresentare un'area confinata nella quale gli svuotamenti possono avvenire internamente, evitando il coinvolgimento di spazi pertinenti alla viabilità.

Il dimensionamento di una tale area necessita di un ricollocamento rispetto agli spazi individuati in origine, identificando quale area adatta allo scopo una superficie localizzata a nord-ovest del fabbricato. Anche l'organizzazione dell'area richiede una revisione rispetto a quanto previsto; infatti dal confronto con gli operatori del servizio pubblico è emerso che i contenitori più idonei per la gestione del deposito sono i mini compattatori scarabilli, fatta eccezione per il rifiuto umido, per il quale è auspicabile l'utilizzo di bidoncini stradali.

La nuova proposta non esclude il mantenimento della possibilità di ricavare ulteriori isole ecologiche nelle aree già identificate per la gestione di eventuali ulteriori particolari tipologie di rifiuti che potrebbero essere gestite anche con differenti gestori.

Si riporta di seguito l'area identificata per la creazione dell'isola ecologica che raccoglierà tutti i rifiuti prodotti dalla gestione del centro gestita con asporto VERITAS, localizzata nella zona nord-ovest del fabbricato.



I contenitori che saranno utilizzati per lo stoccaggio comprendono: n.3 "minicompattatori scarabilli" delle dimensioni di 4,50 m x 2,00 m ciascuno dedicato alle seguenti frazioni di rifiuto:

"carta - cartone", "plastica - vetro - lattine", "secco indifferenziato"

e un numero variabile di bidoncini stradali da 240 lt per il rifiuto umido. Come verificato con VERITAS, le esigenze di manovra dei mezzi di asporto impongono la presenza di un'area libera di 9,50 m sul fronte contenitore e che i contenitori siano distanziati fra loro di almeno un metro.

Le dotazioni dell'isola ecologica comprenderanno:

- opportuna recinzione per evitare l'accesso dei non autorizzato ed atta a mascherare l'area;
- accesso con cancello carrabile;
- pavimentazione con platea carrabile impermeabilizzata;
- rete di raccolta delle acque meteoriche di dilavamento e di lavaggio con caditoie e canalette ispezionabili e scarico delle acque in fognatura;
- idonea illuminazione ed impianto di videosorveglianza;
- presenza di energia elettrica trifase 380 - 15 AMP per l'alimentazione dei compattatori;
- presenza di erogatori d'acqua per il lavaggio delle superfici pavimentate.

Impatto inquinamento luminoso

Le aree oggetto della relazione tecnica sono state le seguenti:

- l'area parcheggio a servizio degli utenti che accederanno alla nuova struttura commerciale/ricettiva;
- l'area perimetrale e la facciata dell'edificio in quanto illuminata da insegne e proiettori per risaltare l'aspetto architettonico della struttura;

AREA PARCHEGGIO

All'interno dell'area oggetto di analisi è prevista un'area parcheggio a servizio agli utenti che volessero usufruire delle attività svolte all'interno dell'edificio ad uso commerciale/ricettivo.

Tale area sarà illuminata da corpi illuminanti con lampade a led 36W e installate su pali di sostegno aventi altezza di 7/8 metri. Su ogni palo saranno installati 2/3 proiettori su appositi supporti per testa palo come indicato nell'elaborato grafico di progetto.

L'illuminazione dei parcheggi è dimensionata in maniera tale da rientrare nei parametri richiesti dalla normativa vigente in materia di illuminazione stradale. Dopo l'orario di chiusura del centro, si provvederà ad attenuare tale livello di illuminamento in maniera da abbassare i costi energetici e manutentivi ma garantendo comunque un livello di illuminazione minimo per la sicurezza delle persone che dovessero transitare all'interno di queste aree evitando quindi anche il degrado dell'area e scoraggiando eventuali atti di vandalismo e aggressione.

Tutti i proiettori previsti saranno rivolti a 90° aventi l'emissione del flusso luminoso direzionata totalmente verso il Basso.

AREA PERIMETRALE

L'area perimetrale sarà asservita da un'illuminazione d'accento idonea al transito degli utenti e funzionale al risalto architettonico della struttura.

La tecnologia utilizzata per l'illuminazione dell'area in oggetto, sarà essenzialmente il led per consentire una direzionalità definita e precisa del flusso luminoso e un conseguente risparmio energetico dovuto alle alte efficienze dei corpi illuminanti adottati.

Il flusso luminoso sarà direzionato soprattutto verso il basso; i corpi illuminanti aventi direzionalità del flusso verso l'alto saranno posizionati sotto tettoie o strutture schermanti in modo da non emettere radiazione luminosa verso la volta celeste e quindi limitando l'inquinamento ad essa connessa.

Nelle aree perimetrali dell'insediamento per motivi pubblicitari saranno installate delle insegne luminose che rispetteranno i criteri indicati all'articolo 9 comma 4 lettera h) e articolo 9 comma 5 della Legge Regionale n.17 del 7 Agosto 2009.

FACCIATE DELL'EDIFICIO

Le facciate dell'edificio saranno illuminate per mettere in risalto la struttura architettonica.

Saranno utilizzati dei proiettori a led a luce bianca e RGB (maggiore 90 lumen/watt).

Il flusso luminoso degli apparecchi sarà direzionato soprattutto verso il basso; i corpi illuminanti aventi direzionalità del flusso verso l'alto saranno posizionati sotto tettoie o strutture schermanti in modo da non emettere radiazione luminosa verso la volta celeste e quindi limitando l'inquinamento ad essa connessa.

Inoltre per risaltare le facciate vetrate dell'edificio sarà sfruttata l'accensione di alcuni apparecchi installati internamente e saranno regolati in modo da fornire la corretta illuminazione e visione dall'esterno non inficiando sul fenomeno dell'inquinamento luminoso.

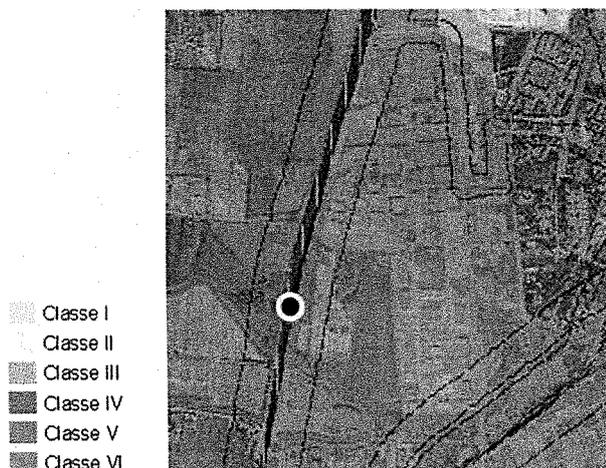
La relazione illuminotecnica (elaborato B03) fornisce le indicazioni in merito agli impianti di illuminazione esterna utilizzati nell'area di parcheggio, nell'area di carico e scarico merci e l'area ingresso del complesso commerciale.

Si evidenzia che il valore di illuminamento medio E_m calcolato per la carreggiata 1 ($E_m=12.89$ lx pagina 5 allegato 1) risulta superiore al livello minimo previsto dalla norma UNI per questa categoria stradale ($E_m=10.00$ lx), tuttavia poiché la L.R 17/09 prevede che il valore di illuminamento medio non superi il livello minimo di illuminamento mantenuto previsto dalle norme specifiche di sicurezza (Art. 9, comma 2, punto c) della L.R. 17/09) il valore riportato è da considerarsi non conforme.

Pertanto, nell'ambito dei successivi atti necessari alla realizzazione dell'intervento in parola, dovranno essere rivisti i parametri di progetto dei corpi illuminanti.

Impatto acustico

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. Sono presenti alcune abitazioni, in classe III, alcune abitazioni in classe IV ed alcune abitazioni in classe V, di seguito si riporta l'estratto del piano di classificazione.



In merito alla sorgenti di tipo stradale è stato effettuato il confronto utilizzando i limiti acustici previsti dal DPR 142/2004.

In vicinanza dell'ambito d'intervento sono presenti alcune abitazioni isolate, localizzate in via Bottenigo, a Est ed a Ovest del sito di realizzazione.

Il redattore dello studio evidenzia che il clima acustico dell'area risulta pesantemente influenzato dalla SS309 Romea (che attraversa il territorio da Nord a Sud), e mediamente influenzato da via Bottenigo e via Arduino, la presenza di altre strade minori non porta contributi significativi. Nell'area sono presenti molteplici attività commerciali/produktive che però non incidono in maniera rilevante ed identificabile sul clima acustico.

È stato eseguito un primo monitoraggio fonometrico mediante misurazioni effettuate nel Gennaio 2015 e Dicembre 2016 e a seguito della richiesta d'integrazione del 22/11/2017 è stata eseguita un'ulteriore campagna di rilevamento svoltasi nel Dicembre del 2017. Le misurazioni sono state eseguite nel periodo diurno e notturno, in quanto il proponente prevede che le attività commerciali saranno attive nel periodo diurno, mentre nel periodo notturno sarà attiva solo la parte ricettiva e gli impianti pertinenti. Si riporta di seguito la rappresentazione grafica di modellazione dello stato di fatto.

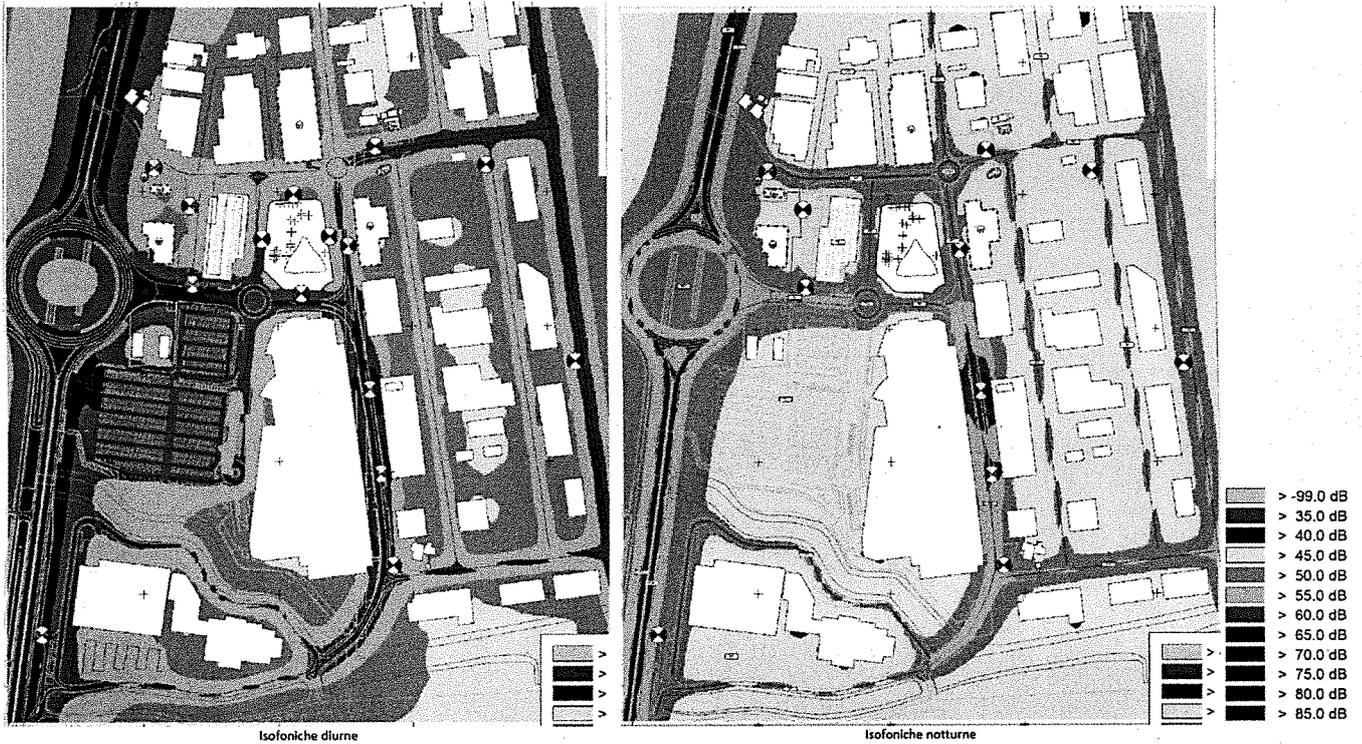


È stata eseguita la taratura del modello secondo valori di differenza inferiori a 1,5 tra il valore calcolato e quello misurato inferiore al valore massimo imposto.

I ricettori individuati e le relative classi acustiche di appartenenza sono le seguenti.

Ricettore	Informazioni	Classificazione acustica
RIC1	abitazione a Nord di via Bottenigo, a Est della struttura	III
RIC2	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Est della struttura	V
RIC3	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Ovest della struttura, lato SS309	IV
RIC4	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Ovest della struttura, lato parcheggio	IV
RIC 5	edificio produttivo a Ovest della struttura	IV
RIC 6	edificio produttivo a Nord della struttura	III
RIC7	edificio produttivo a Est della struttura	V

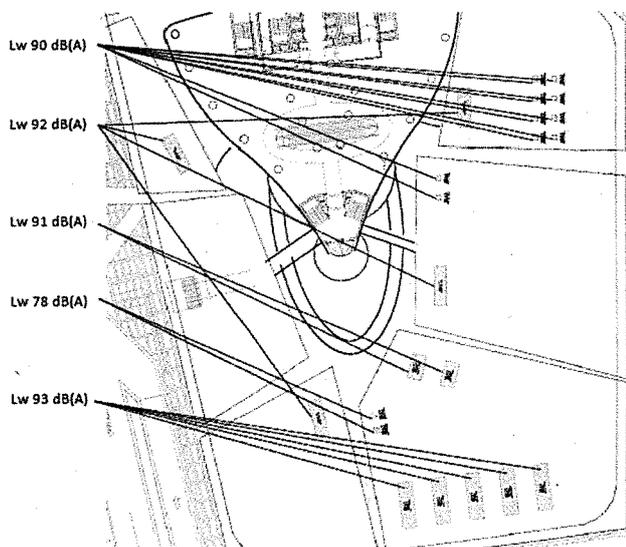
Lo scenario post operam ha preso in considerazione la variazione del numero di mezzi transitanti lungo le strade presenti nell'area e la presenza dei nuovi impianti esterni installati presso la struttura in progetto. Si riporta di seguito la rappresentazione grafica predittiva dello stato di progetto.



In merito agli impianti a pompa di calore e di trattamento aria previsti internamente alla nuova struttura al 9° e 22° piano il redattore dello studio non effettua nessuna valutazione quantitativa e qualitativa delle emissioni acustica prodotte ma si limita a riportare che *“tali impianti saranno posizionati all'interno di vani tecnici isolati acusticamente. Le uniche “aperture” con l'esterno di questi vani tecnici saranno quelli necessari per il ricambio d'aria anch'esse isolate attraverso dei silenziatori. Considerata la tipologia degli impianti, a bassa rumorosità, l'installazione all'interno di specifici vani tecnici e la posizione di questi ad una distanza rilevante rispetto alla superficie, si reputa assente qualsiasi tipo di impatto sul clima acustico dell'area.*

Per quanto concerne gli impianti tecnologici posizionati esternamente il redattore si limita ad illustrare la loro posizione e a fornire un indicazione di potenza sonora, vedasi immagine a lato. Non sono riportate le informazioni richieste dal comma 2 art. 5 del DDG ARPAV n°3/2008.

Si riporta di seguito il confronto con i valori limite di immissione assoluta e differenziale dello scenario post operam diurno e notturno.



periodo notturno

Ricettore	Informazioni	Livello di Immissione attuale	Livello di Immissione previsto	Differenziale Attuale futuro	Limite di Immissione	
					Fuori fascia	Entro fascia
RIC1	abitazione a Nord di via Bottenigo, a Est della struttura	46.6	47.4	0.8	50	
RIC2	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Est della struttura	46.9	47.7	0.8	60	
RIC3	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Ovest della struttura, lato SS309	48.5	48.1	-0.4	55	
RIC4	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Ovest della struttura, lato parcheggio	49	48.9	-0.1	55	
RIC5	edificio produttivo a Ovest della struttura	49.9	49.5	-0.4	55	
RIC6	edificio produttivo a Nord della struttura	50.1	51.2	1.1	50	
RIC7	edificio produttivo a Est della struttura	48.9	48.9	0	60	

periodo diurno

ricettore	Informazioni	Livello di immissione attuale	Livello di immissione previsto	Differenziale Attuale futuro	Limite di immissione
					Fuori fascia
RIC1	abitazione a Nord di via Bottenigo, a Est della struttura	54.5	54.5	0	60
RIC2	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Est della struttura	56.5	56.5	0	70
RIC3	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Ovest della struttura, lato SS309	57	57.3	0.3	65
RIC4	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Ovest della struttura, lato parcheggio	56.7	57	0.3	65
RIC5	edificio produttivo a Ovest della struttura	59.7	60	0.3	65
RIC6	edificio produttivo a Nord della struttura	54.8	56.6	1.8	60
RIC7	edificio produttivo a Est della struttura	55.9	55.6	-0.3	70

Il livello di emissione (a confine progetto e ai ricettori) imputabile alle sole sorgenti impiantistiche è stato calcolato eliminando dal modello di calcolo della situazione futura tutte le sorgenti stradali e quelle che simulano la rumorosità di fondo non localizzabile, i risultati sono riportati di seguito.

ricettore	Informazioni	Livello di emissione previsto	Limite di emissione diurno	Limite di emissione notturno
RIC1	abitazione a Nord di via Bottenigo, a Est della struttura	41.8	55	45
RIC2	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Est della struttura	42.7	65	55
RIC3	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Ovest della struttura, lato SS309	40.5	60	50
RIC4	abitazione a Sud di via Bottenigo, a Ovest della struttura, lato parcheggio	43.4	60	50
RIC5	edificio produttivo a Ovest della struttura	43.6	60	50
RIC6	edificio produttivo a Nord della struttura	47.1	55	45
RIC7	edificio produttivo a Est della struttura	42.7	65	55

ricettore	Informazioni	Livello di emissione previsto	Limite di emissione diurno	Limite di emissione notturno
w	Confine ovest area di progetto a 2m di altezza	43.0	55	45
n	Confine nord area di progetto a 2m di altezza	48.6	65	55
e	Confine vest area di progetto a 2m di altezza	40.1	60	50
s	Confine sud area di progetto a 2m di altezza	33.2	60	50

somma dei livelli acustici prodotti dal traffico esistente e dal traffico indotto a 10m dalla carreggiata	valore limite indicato dal D.P.R. 142/2004, nei confronti di ricettori non sensibili, per le infrastrutture stradali di tipo A, B, C e D
57.1 dB(A)	65 dB(A)

In metro allo Scenario in fase di cantiere il redattore ritiene che "analizzando i dati di traffico delle strade interessate dal passaggio dei mezzi e situate attorno al sito di intervento emerge che via Bottenigo e via Brunacci sono le uniche a poter essere significativamente influenzate dall'aumento dei veicoli in transito da e per il cantiere". Il redattore richiede che la somma dei livelli acustici prodotti dal traffico esistente e dal traffico di cantiere, a 10m dalla carreggiata, sia pari a 57.1 dB(A).

Si segnala che non sono riportate informazioni sui livelli acustici prodotti durante la fase di cantierizzazione su ricettori presenti lungo via Bottenigo, fondamentali per la valutazione della necessità o meno di ottenere eventuale deroga comunale.

Il redattore dello studio acustico conclude il documento mediante le seguenti considerazioni:

- o la realizzazione della struttura commerciale comporta aumenti pressoché nulli dei valori acustici nei punti considerati, infatti i valori differenziali hanno valori che vanno da 0 a 1 dB(A);

- i valori limite di immissione, risultano rispettati sia nel periodo diurno che in quello notturno;
- i valori limite di emissione degli impianti risultano rispettati sia nel periodo diurno che in quello notturno, sia a confine struttura che presso i ricettori;
- la somma dei livelli acustici prodotti dal traffico esistente e dal traffico indotto a 10m dalla carreggiata risulta inferiore al valore limite indicato dal D.P.R. 142/2004, nei confronti di ricettori non sensibili, per le infrastrutture stradali di tipo A, B, C e D.

Impatti sull'avifauna

A tutela dell'avifauna, il progetto proposto è stato adattato per risolvere i seguenti problemi:

- invisibilità delle superfici vetrate (trasparenza e riflessione);
- illuminazione artificiale.

Riduzione invisibilità delle superfici vetrate

Il corpo della torre è costituito da elementi in vetro delle dimensioni di 1,20 m per 1,20 m; alcune di queste superfici vetrate non sono trasparenti: i corpi degli ascensori, i vani scale e le vetrate fotovoltaiche, secondo le superfici indicate in precedenza.

Il resto delle vetrate avranno di fatto un certo grado di trasparenza e di riflettanza: in questa fase del progetto non è possibile stabilire la tipologia di vetro che verrà installato, in quanto sarà anche influenzato dalla normativa vigente in materia di risparmio energetico.

Discorso analogo è da effettuarsi per le superfici vetrate della piastra commerciale, equivalenti ai primi due piani della torre e del centro commerciale: la differenza principale è nella dimensione dei vetri, che sarà pari a 2,40 m per 0,60 m.

Corpo della torre: con lo scopo di aumentare la visibilità da parte degli uccelli del corpo della torre, è prevista una marcatura continua costituita da due tipologie di forme:

- ogni 3 metri sono previste delle api di colore giallo-dorato, della dimensione compresa tra i 20 cm e i 35 cm;
- ogni angolo di ogni vetrata comporrà, con le 4 adiacenti, un cerchio del diametro di 20 cm

La combinazione dei due elementi grafici dovrebbe garantire la densità di marcature considerata sicura per l'avifauna, pari ad un elemento grafico di dimensioni superiori ai 10 cm per ogni metro quadro.

Piastra commerciale: per quanto riguarda le vetrate della piastra commerciale, è prevista una marcatura uguale a quella illustrata, con la differenza che le vetrate misurano 2,40 m per 0,60 m, avendo quindi gli elementi di congiunzione che creano fasce orizzontali; inoltre le pareti vetrate sono inclinate, ulteriore elemento che dovrebbe aumentare la visibilità delle superfici per l'avifauna.

L'assenza di vegetazione arborea al perimetro previene, inoltre, gli impatti da riflesso.

Illuminazione artificiale

Tutte le aree esterne sono state progettate secondo quanto prescritto della Legge Regionale n.17 del 7 Agosto 2009 ("Norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici").

La località rientra nella fascia di rispetto all'interno della quale le limitazioni sono:

- divieto di utilizzo di sorgenti luminose che producono un'emissione verso l'alto superiore al 3% del flusso totale emesso dalla sorgente;
- preferibile utilizzo di sorgenti al sodio alta pressione;
- per le strade a traffico motorizzato selezionare ogni qualvolta ciò sia possibile i livelli di luminanza e illuminamento consentiti dalle norme UNI;
- limitare l'uso dei proiettori ai casi di reale necessità in ogni caso mantenendo l'orientazione del fascio verso il basso, non oltre i sessanta gradi alla verticale;
- adottare i sistemi di controllo e riduzione del flusso fino al cinquanta per cento del totale, dopo le ore ventidue e adottare ogniqualvolta lo spegnimento programmato integrale degli impianti ogni qualvolta sia possibile, tenuto conto delle esigenze di sicurezza.

Per quanto riguarda l'illuminazione interna, si valuteranno accorgimenti gestionali quali pulizie in orari diurni, uso di tendaggi e illuminazione direzionale.

Al fine di verificare l'efficacia delle misure previste per la riduzione degli impatti della struttura sull'avifauna migratoria e non, venga effettuato un monitoraggio per i primi due anni di esistenza della torre. Qualora si dovessero registrare delle collisioni dell'avifauna sulla superficie vetrata dovranno essere posti in essere delle misure correttive.

Impatti sulla matrice atmosfera

L'applicazione del modello matematico di diffusione degli inquinanti atmosferici è stata eseguita sullo scenario attuale e in quello futuro che prevede in aggiunta alle concentrazioni di inquinanti già presenti sul territorio le emissioni dal traffico indotto dalla nuova struttura commerciale e ricettiva come stimato nella relazione di "integrazione allo studio viabilistico".

La tabella seguente riassume gli esiti dell'applicazione del modello di diffusione nello scenario ante operam:

Tabella 1. Risultati dell'applicazione del modello di diffusione allo scenario ante operam.

Parametro	Statistica	Standard di qualità	Dati di qualità dell'aria misurati nell'anno 2015	Risultato modello nel ricettore maggiormente critico (abitazioni prospicienti via Bottenigo)
PM10	media annua	40 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	41-42 µg/m ³	1.5 µg/m ³
PM10	35 ^a max media 24h a	50 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	-	2.8 µg/m ³
NO ₂	media annua	40 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	34-47 µg/m ³	10 µg/m ³ (1)
NO ₂	18 ^a max media 1h	200 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	-	200 µg/m ³ (1)
CO	Media mobile su 8h	10 mg/m ³ (D.Lgs 155/10)	-	0.3 mg/m ³

(1) Si è assunto, in modo conservativo, che il 50% degli NOx sia in forma di NO₂.

La prossima tabella invece riassume i soli impatti indotti dalla struttura commerciale e ricettiva oggetto dello studio.

Tabella 2. Risultati dell'applicazione del modello di diffusione allo scenario Impatti indotti.

Parametro	Statistica	Standard di qualità	Risultato modello nel ricettore maggiormente critico (abitazioni prospicienti via Bottenigo)
PM10	media annua	40 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	0.3 µg/m ³
PM10	35 ^a max media 24h a	50 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	0.6 µg/m ³

Parametro	Statistica	Standard di qualità	Risultato modello nel ricettore maggiormente critico (abitazioni prospicienti via Bottenigo)
NO ₂	media annua	40 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	2.5 µg/m ³ ⁽¹⁾
NO ₂	18 ^o max media 1h	200 µg/m ³ (D.Lgs 155/10)	20 µg/m ³ ⁽¹⁾
CO	Media mobile su 8h	10 mg/m ³ (D.Lgs 155/10)	0.035 mg/m ³

(2) Si è assunto, in modo conservativo, che il 50% degli NO_x sia in forma di NO₂.

Si evidenzia che non si concorda sulla conclusione del SIA che ritiene l'impatto sulla componente atmosfera non rilevante. In merito agli NO₂ infatti la situazione nell'area di intervento è già compromessa, con uno stato di qualità dell'aria piuttosto critico per alcuni inquinanti, quali PM₁₀ e NO₂ (vedi superamenti dei valori limite). Relativamente alle PM₁₀ un impatto indotto di 0.3 µg/m³ come media annuale su 36 µg/m³ (dato di via Beccaria) o su 39 (dato di Malcontenta) può risultare poco significativo, ma un impatto indotto di 2.5 µg/m³ come media annuale su 31 µg/m³ (dato di Malcontenta) o 47 µg/m³ (dato di via Beccaria) non si ritiene poco significativo, anche alla luce delle linee guida ANPA 2001 utilizzate come "convenzione" per considerare un impatto significativo o meno. Tale convenzione indica come significativo un impatto indotto che porti ad un peggioramento superiore al 5% dei livelli di inquinamento preesistenti, in particolare in una situazione già critica caratterizzata da superamenti dei limiti di legge. Sia che si prenda come riferimento la stazione di Malcontenta sia che si consideri la stazione di via Beccaria l'impatto indotto di 2.5 µg/m³ è comunque leggermente superiore al 5% della concentrazione media preesistente.

Posto che sulla qualità dell'aria dell'ambito di intervento incidono diversi fattori, i dati ricavati dal modello dimostrano una significatività dell'impatto con riferimento al NO₂ generato dal traffico indotto dall'intervento.

Si evidenzia tuttavia che le soluzioni viabilistiche proposte nel progetto volte a decongestionare il traffico attuale e futuro potranno avere degli effetti mitigativi su questo aspetto. Pertanto si ritiene che nel complesso le soluzioni proposte ed i dati forniti possano essere accettati.

Al fine di valutare l'efficacia delle soluzioni proposte in relazione alla qualità dell'aria si prescrive che venga effettuato un monitoraggio nelle seguenti condizioni:

- prima della realizzazione delle nuove opere viabilistiche,
- dopo l'apertura della nuova struttura commerciale.

Interferenza con siti di Natura 2000

E' stata presentata nell'ambito della VIA la relazione di screening (elaborato C03).

Nello specifico il sito del progetto non ricade all'interno di siti della Rete Natura 2000, come riportato nella figura sottostante. I siti più prossimi alla zona di intervento sono ubicati ad una distanza minima di circa 4 km.



I siti SIC IT3250030, “Laguna medio - inferiore di Venezia” (distanza 4,4 km), la ZPS IT3250046 “Laguna di Venezia” (distanza 4,6 km) e il SIC IT3250010 “Bosco di Carpenedo” (distanza 6,0 km) risultano quelli più vicini all’area di intervento, comunque esterni, e ad una distanza per cui non ci sono interferenze con il progetto proposto.

L’intervento è programmato in area fortemente antropizzata, nella quale non solo non sono presenti habitat inseriti nelle schede Natura 2000 inerenti al S.I.C. e alla Z.P.S. citati, ma anche habitat di pregio. Vista l’elevata antropizzazione dell’area circostante, senza continuità con aree meno antropizzate, l’estensore della VINCA ritiene poco probabile la perdita di specie di interesse conservazionistico, essendo queste molto esigenti e l’area in oggetto non adatta al loro ciclo vitale.

La problematica dell’impatto dell’avifauna inerente le strutture in vetro della costruzione è stata presa in esame, come descritto nella specifica tecnica, in base ai dati scientifici attualmente a disposizione, in modo da rendere visibile agli uccelli le strutture. I monitoraggi previsti permetteranno di verificare l’efficacia delle soluzioni adottate ed eventualmente migliorarlo.

L’esito della procedura di screening firmata dalla professionista dott.ssa Annalisa Capolupi esclude con ragionevole certezza scientifica il verificarsi di effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000 e pertanto non reputa necessario procedere con una relazione di valutazione appropriata.

La stessa professionista tuttavia fornisce, le seguenti indicazioni (pag. 49).

- per quanto riguarda le zone destinate a verde, si preferisca utilizzare specie autoctone non invasive, per tutelare la tipicità della biodiversità locale;
- venga effettuato un monitoraggio, sia diurno che notturno, per verificare l’efficacia delle misure previste per la riduzione degli impatti della struttura sull’avifauna migratoria e non, in modo da poter apportare eventuali modifiche all’opera realizzata. Tale monitoraggio dovrebbe essere effettuato almeno durante le stagioni migratorie del primo anno di esistenza della struttura.

A tale proposito si evidenzia che è stato prescritto un apposito monitoraggio dell’avifauna (vedi paragrafo dedicato).

Opere di mitigazione e/o compensazione degli impatti

Il progetto prevede alcuni interventi che diminuiscono gli impatti dell’opera da realizzare.

Gli interventi di mitigazione individuati all’interno ed all’esterno dell’area oggetto di intervento sono per lo più relativi alla sistemazione dei parcheggi, alla realizzazione di nuove opere viarie, alla sistemazione di alcune aree a verde, alcune soluzioni per il risparmio energetico.

Inoltre per compensare la CO2 generata e indotta dall'intervento è prevista la messa a dimora di circa 2440 alberi e 7.320 arbusti di essenze autoctone di varie tipologie. (vedi allegato c14 del 22.11.2017)

Per l'aspetto energetico sono previsti i seguenti interventi per conseguire un consistente risparmio energetico:

- installazione impianto fotovoltaico sulla copertura piano primo di circa 554 kWp;
- installazione N. 2 dissuasori a produzione elettrica all'interno della viabilità a servizio del parcheggio;
- installazione N. 16 colonnine di ricarica per le auto ad energia elettrica;
- impianti meccanici in pompa di calore e anello idronico;
- utilizzo apparecchi di illuminazione a led e conformi alle specifiche della L.R. n. 17/2009.

Il proponente inoltre si impegna a sottoscrivere una convenzione con l'ente gestore del trasporto pubblico per garantire il servizio pubblico anche nei giorni festivi.

Monitoraggio ambientale

Sono previste due fasi di rilevazione e monitoraggio dei dati:

A) Monitoraggio ante – operam

Al fine di poter stabilire i cambiamenti arrecati dall'opera ai vari fattori ambientali, occorre rilevare e rappresentare lo stato dei fattori ambientali attuali, già prima dell'inizio dei lavori. Pertanto lo scopo del monitoraggio ambientale Ante Operam è quello di:

- fornire una descrizione dello stato dell'ambiente (naturale ed antropico) prima dell'intervento ("situazione zero");
- identificare gli eventuali processi evolutivi in atto, i relativi fattori forzanti ed i parametri descrittivi più significativi per seguirne l'evoluzione;
- rilevare un adeguato scenario di indicatori ambientali a cui riferire l'esito dei rilevamenti in Corso d'Opera e ad opera finita;
- fungere da base per la previsione delle variazioni che potranno intervenire durante la costruzione e l'esercizio, proponendo le eventuali contromisure.

Il monitoraggio nella fase ante – operam si concluderà prima dell'inizio lavori, e quindi prima dell'avvio delle attività di cantiere. I dati raccolti andranno a delineare lo scenario ambientale antecedente le modificazioni indotte dall'instaurarsi del centro commerciale.

B) Monitoraggio post – operam

Le finalità del monitoraggio ambientale Post Operam sono invece quelle di:

- verificare gli impatti ambientali intervenuti per effetto della realizzazione dell'opera;
- accertare la reale efficacia dei provvedimenti posti in essere per garantire la mitigazione degli impatti sull'ambiente naturale ed antropico;
- indicare eventuali necessità di ulteriori misure per il contenimento degli effetti non previsti.

Tale fase coincide con l'apertura e l'inizio dell'attività effettive del centro commerciale, ovvero quando lo stesso avrà assunto la conformazione definitiva, secondo le previsioni progettuali di cui al progetto esaminato in sede di Valutazione di Impatto Ambientale (es. valutazione previsionale di impatto acustico, traffico).

Le campagne saranno programmate nei periodi previsti di maggior afflusso alla struttura.

Parametri monitorati:

Inquinamento atmosferico (ante e post operam)

La verifica dell'effettivo rispetto delle prescrizioni normative, relativamente alla componente atmosfera, avverrà mediante un monitoraggio che consentirà di analizzare l'evoluzione nel tempo delle alterazioni determinate dalle attività oggetto di valutazione.

Gli inquinanti verranno campionati e analizzati mediante misurazioni a mezzo centralina posta nei pressi dell'area di studio. Le attività di monitoraggio verranno concentrate sugli inquinanti che potrebbero creare maggiori criticità ossia: Polveri (PM 10), NO x (traffico e impianti), CO, Benzene (traffico).

L'individuazione finale dei parametri da monitorare, le posizioni del monitoraggio e le frequenze di campionamento, saranno concordate con ARPAV.

Indicativamente sia in fase ante operam che in fase post operam le rilevazioni saranno effettuate mediante campagne della durata di 4 settimane.

Inquinamento acustico (post operam)

Saranno misurati i livelli di pressione acustica ponderata A in immissione ai ricettori sensibili individuati nella revisione data febbraio 2018 della valutazione previsionale di impatto acustico, verificando il rispetto della normativa vigente.

I rilevamenti saranno condotti dopo l'apertura del centro commerciale, con le stesse modalità previste per la fase ante operam (misure spot di durata 10-15 min. negli orari di punta) da estendere anche nel periodo notturno.

Traffico (post operam)

Verranno rilevati i dati di traffico post operam con attività commerciale a regime per verifica esiti dello studio di impatto viabilistico prodotto in fase di VIA.

I rilievi verranno condotti una volta l'anno per i primi due anni di attività del centro ed il periodo di rilevazione ed i punti di rilievo saranno concordati con l'amministrazione comunale.

Il monitoraggio proposto dalla società dovrà essere integrato secondo le indicazioni contenute nel paragrafo dedicato allo studio viabilistico prevedendo anche un monitoraggio ad opere viabilistiche realizzate ma con il centro commerciale non ancora in esercizio.

Acque (post operam)

Annualmente, con frequenza ogni 12 mesi sarà monitorata la qualità delle acque di scarico mediante prelievo di campioni delle acque di prima pioggia dal pozzetto di prelievo presente a valle dell'impianto di depurazione e analisi presso laboratori accreditati.

Rifiuti (post operam)

Sarà monitorato con cadenza annuale il quantitativo di rifiuti prodotti dalla struttura commerciale divisi per tipologia (plastica, vetro, secco, carta, ecc.) e con cadenza annuale la percentuale di raccolta differenziata.

Consumi energetici (post operam)

Saranno monitorati i consumi energetici dell'intera struttura commerciale, tali dati saranno rilevati periodicamente a mezzo apposita procedura di gestione secondo la Norma UNI CEI EN ISO 50001 (Energy Management System).

Energia prodotta da fonti rinnovabili (post operam)

L'energia prodotta dagli impianti fotovoltaici installati sarà monitorata con le modalità degli altri consumi energetici.

Il piano di monitoraggio dovrà prevedere inoltre anche la componente avifauna in relazione ai possibili impatti sulle superfici vetrate.

Scenari alternativi

L'ipotesi di realizzazione dell'intervento progettato, in un altro sito, diverso da quello previsto in origine deve considerare i seguenti aspetti:

- Da considerare positivamente il suo inserimento in un'area di dismissione industriale (la zona d'insediamento si trova in effetti in linea d'aria antistante al vecchio petrolchimico) nella quale è necessaria una riqualificazione e rifunzionalizzazione.
- la realizzazione dell'intervento nell'area identificata rappresenta un'opportunità di miglioramento delle infrastrutture viabili che contraddistinguono la zona, fra le quali citiamo la realizzazione della nuova bretella in uscita dalla S.S. 309, la realizzazione di una rotatoria all'intersezione di via dell'Avena con la S.R. 11, l'ottimizzazione della rotatoria esistente tra via Arduino-via Bottenigo-via Gloria e la sistemazione delle aree pubbliche a parcheggio della zona, dalle quali trarrà beneficio non solo il proponente per la realizzazione dell'opera ed il gestore delle attività che si andranno ad insediare, ma tutta la cittadinanza che potrà fruire di una viabilità più funzionale;

In considerazione di tutti gli aspetti sopra esposti si ritiene di concludere che la realizzazione del progetto in un altro sito non è un'alternativa sostenibile, sia dal punto di vista ambientale che dell'opportunità economica e di fruizione della struttura.

CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra esposto, considerato che:

- ✓ I contenuti della documentazione presentata e delle integrazioni richieste consentono una valutazione complessiva in merito alla compatibilità ambientale del progetto proposto e risultano conformi alle indicazioni di cui all'allegato VII, parte II del Dlgs 152/06 e s.m.i..
- ✓ Gli elaborati di Progetto e S.I.A. con relativi allegati su cui si fonda il presente parere sono indicati nell'Allegato 2.
- ✓ Il Comune di Venezia ha individuato nel permesso di costruire convenzionato (art. 28 bis del DPR 380/01) una strada alternativa al piano urbanistico attuativo superando i limiti posti dal PRG relativamente all'altezza dell'edificio. Viene dunque superato anche il motivo ostativo derivante dalla necessità di Verifica di assoggettabilità a VAS per il PUA;
- ✓ Gli strumenti di pianificazione e programmazione comunali, provinciali, regionali, nazionali e comunitari non prevedono altri vincoli alla realizzazione del progetto in esame;
- ✓ La realizzazione del progetto in esame comporta un impatto sulla matrice atmosfera e traffico in cumulo con le altre strutture commerciali del comparto che si ritiene possa essere mitigato con gli interventi di nuova viabilità introdotti dal progetto.
- ✓ Per quanto attiene le altre componenti ambientali:
 1. Le emissioni di CO2 saranno compensate con la messa a dimora di alberi ed arbusti (2440 alberi e 7320 arbusti) in aree individuate in accordo con il Comune di Venezia;
 2. Per quanto riguarda i consumi di energia (CO2 prodotta indirettamente) il centro commerciale sarà dotato di impianti fotovoltaici e solari termici con autoproduzione del 30% dei consumi di energia elettrica e 60% dell'energia termica;
 3. Per quanto riguarda il suolo e sottosuolo, la tipologia di fondazione prescelta sarà del tipo SOLES: palo presso-infisso a sezione mista in acciaio-calcestruzzo, infisso staticamente e quindi in assenza di vibrazioni, gettato in opera e realizzato senza estrazione di terreno, e quindi a minimo impatto su suolo-sottosuolo.
 4. L'area oggetto di intervento si trova all'interno della zona per Attrezzature Economiche Varie di Ca' Emiliani. L'area si presenta come un lotto affiancato su tre lati a ovest, a nord e a est da edificazioni di carattere produttivo, pertanto va a completare un'area già fortemente urbanizzata;
 5. L'impatto sull'avifauna è mitigato attraverso marcatura, per l'efficacia della quale è previsto adeguato monitoraggio;
 6. L'impatto acustico in fase di esercizio è definito irrilevante rispetto all'esistente;
 7. Tutti gli impatti saranno soggetti a monitoraggio.

TUTTO CIÒ VISTO E CONSIDERATO

Il Comitato V.I.A. esprime all'unanimità dei presenti, **parere favorevole di compatibilità ambientale** sul progetto relativo alla realizzazione di una grande struttura pari a **13.944** mq di superficie netta di vendita all'interno dell'edificio a torre "Venus Venice" da realizzarsi in comune di Venezia, località Marghera all'interno della zona per Attrezzature Economiche Varie di Ca' Emiliani, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. Al fine di aggiornare i monitoraggi del traffico già eseguiti i medesimi andranno ripetuti ad opere viabilistiche realizzate (bretella Romea, rotatoria via Avena, rotatoria via Arduino, sistemazione parcheggi esterni al comparto Venus Venis) prima dell'attivazione della struttura commerciale e successivamente entro un anno dall'attivazione della struttura commerciale.

2. In ragione dell'esistente criticità in merito al flusso di transito fronte all'attuale ingresso alla struttura commerciale Nave de Vero si prescrive la modifica e gestione del flusso pedonale di attraversamento, mediante l'inserimento di barriere fisse e mobili, come da progetto, da attivare di sabato e domenica, e comunque in ogni caso si verifichino condizioni di possibile congestione del traffico (eventi particolari, giornate festive, condizioni sulla viabilità generale che possano impattare sul sistema locale) indirizzando i pedoni all'utilizzo di un secondo attraversamento pedonale posto in aderenza alla rotatoria interna lato sud.
3. Venga interdetto l'attraversamento pedonale tra l'area di parcheggio Lotto "C" e l'edificio in progetto mediante il posizionamento di barriere fisse tali da obbligare i pedoni verso l'attraversamento pedonale previsto al limite nord dell'intervento nei giorni di sabato e domenica e comunque in ogni caso si verifichino condizioni di possibile congestione del traffico (eventi particolari, giornate festive, condizioni sulla viabilità generale che possano impattare sul sistema locale)
4. Si mantenga la pista ciclabile sul lato sud di via Cafasso facendola passare sul retro della fermata tranviaria con attraversamento solo in prossimità dell'incrocio con via della Rinascita.
5. In corrispondenza dei parcheggi (Nave de Vero, parcheggio Metro, nuovo centro Venus Venis), all'inizio della nuova bretella parallela alla Romea e lungo via dell'Avena, siano installati dei pannelli informativi così da indirizzare e ottimizzare i flussi veicolari.
6. I parcheggi esterni all'ambito d'intervento oggetto di sistemazione dovranno essere raggiungibili mediante percorsi pedonali adeguatamente riqualificati, con costi a carico del proponente.
7. In merito all'impatto prodotto dal traffico in fase di cantierizzazione siano attuate le misure di mitigazione indicate dal proponente nelle note protocollo n. 38583 e 38588 del 23.05.2018. Eventuali modifiche dovranno essere comunicate alla Città metropolitana di Venezia e al comune di Venezia.
8. Entro 90 giorni dal rilascio del provvedimento di VIA dovrà essere trasmesso alla Città Metropolitana di Venezia, ad ARPAV e al comune di Venezia il cronoprogramma di realizzazione delle opere, il quale consideri anche l'eventuale necessità di effettuare espropri per la realizzazione delle opere viabilistiche previste in progetto, quali rotatoria su via dell'Avena, rotatoria su via Arduino, vari adeguamenti alla viabilità esistente, bretella complanare alla SS309-Romea, sistemazione parcheggi esterni all'ambito. Tale cronoprogramma sia aggiornato a seguito del rilascio dell'autorizzazione commerciale.
9. Considerato che gli interventi progettuali viari sono parte fondamentale per rendere il progetto sostenibile sotto il profilo degli impatti ambientali sulla componente aria e traffico e perciò di prioritaria realizzazione rispetto al complesso commerciale stesso, si prescrive che l'avvio dei lavori inerenti il complesso commerciale avvenga dopo l'avvio dei lavori di tutti gli interventi viari di progetto.
10. Il certificato di agibilità anche se parziale dell'edificio destinato ad ospitare il centro commerciale dovrà essere rilasciato successivamente al completamento e collaudo delle opere viabilistiche.
11. Prima dell'inizio delle attività di costruzione dell'intervento in progetto dovrà essere trasmessa a Città Metropolitana di Venezia e ARPAV specifica valutazione predittiva sull'impatto acustico prodotto dalle attività di cantierizzazione e nel caso di riscontro di superamenti dei limiti di zonizzazione sarà necessario ottenere deroga comunale, o in alternativa attivare idonee misure di mitigazione.
12. Sia comunicata alla Città metropolitana di Venezia la data di inizio e fine lavori per ciascuna delle opere viabilistiche previste e per la torre Venus Venis.
13. Al fine di confermare i risultati predittivi dello studio acustico svolto, **entro un anno** dall'attivazione della struttura commerciale, sia effettuata una campagna di misurazioni della rumorosità in corrispondenza degli stessi punti di riferimento individuati per la valutazione preliminare acustica. I risultati dovranno essere trasmessi a Città Metropolitana di Venezia, ARPAV e comune di Venezia. In caso di superamento dei limiti dovranno essere attuati gli accorgimenti necessari per ricondurre i valori entro i limiti previsti, comunicando a Città Metropolitana di Venezia e ARPAV e comune di Venezia le misure da adottare. Per la verifica dell'adeguatezza delle opere mitigatorie poste in essere dovrà essere eseguita la ripetizione della campagna di monitoraggio.

14. Al fine di verificare l'efficacia delle misure previste per la riduzione degli impatti della struttura sull'avifauna migratoria e non, venga effettuato un monitoraggio per i primi due anni di esistenza della torre. Qualora si dovessero registrare delle collisioni dell'avifauna sulla superficie vetrata dovranno essere poste in essere delle misure correttive, da concordare con la città metropolitana.
15. Entro 90 giorni dal rilascio del provvedimento di VIA dovrà essere inviato ad ARPAV e alla Città metropolitana di Venezia, ai fini di una sua valutazione, un aggiornamento complessivo del piano di monitoraggio contenuto nel SIA e nel successivo elaborato C01.1 del 20.02.2018 integrandolo con le seguenti indicazioni:
- a) atmosfera : siano illustrati parametri da monitorare, le posizioni del monitoraggio e la frequenza di campionamento concordati con ARPAV. Il monitoraggio dovrà essere eseguito ante operam, in assenza delle opere viabilistiche previste dal progetto e post operam entro 1 anno dall'apertura del centro commerciale.
 - b) traffico: siano previste con le medesime modalità dei monitoraggi già effettuati: una campagna di misure ad opere viabilistiche realizzate ma con il centro commerciale non ancora in esercizio; una campagna di misure con centro commerciale in esercizio.
 - c) Avifauna: siano indicate le modalità di effettuazione del monitoraggio dell'avifauna che dovrà essere condotto per i primi due anni di esistenza della torre.
16. Gli esiti dei monitoraggi relativi a traffico, inquinamento acustico, emissioni in atmosfera ed avifauna dovranno essere trasmessi alla Città metropolitana di Venezia, comune di Venezia ed ARPAV entro 60 giorni dalla loro effettuazione. In merito alle altre matrici oggetto del piano di monitoraggio dovrà essere inviata una relazione illustrativa entro il 31.12 di ogni anno.
17. A compensazione della CO2 indotta dal progetto in parola, nell'ambito degli atti di competenza del Comune, siano individuate, in accordo con il comune di Venezia, le aree a verde in cui dovranno essere messi a dimora 2440 alberi e 7320 arbusti ad alto assorbimento di CO2. La progettazione in generale dovrà attenersi a quanto indicato nelle Linee Guida previste dalla legge regionale 2 maggio 2003 n. 13 - norme per la realizzazione di boschi della pianura veneta.
18. Dovrà essere corrisposto, con costi a carico del proponente, un adeguato contributo al gestore del trasporto pubblico locale della rete urbana di Mestre per l'inserimento in programma di esercizio del servizio festivo di linea 13, limitatamente alla tratta Nave de Vero - p.le Cialdini, con cadenza pari a 30' oltre al prolungamento della linea 6L dal capolinea di via Correnti alla Nave de Vero garantendo così sia il collegamento diretto con Venezia sia con Mestre centro e il nodo di interscambio più importante della terraferma veneziana. Il servizio pubblico dovrà essere attivo dal momento dell'apertura del centro commerciale e qualora, dovesse essere ritardato per motivi indipendenti dalla volontà del proponente e adeguatamente documentati, dovrà essere attivato un servizio atipico, fino all'avvio del servizio pubblico, destinato ai clienti del nuovo centro commerciale, che colleghi tutti i giorni con cadenza non superiore a 30', i capolinea di via Salomonio della linea tram e di via Correnti della linea automobilistica 6L. Di tale evenienza dovrà essere data preventiva comunicazione alla Città metropolitana di Venezia e al comune di Venezia.
19. Qualora nel corso degli anni il servizio pubblico non fosse più in grado di garantire quanto previsto al punto 18, dovrà essere istituito, con costi a carico del proponente, un servizio atipico destinato ai clienti del nuovo centro commerciale, che colleghi tutti i giorni con cadenza non superiore a 30', i capolinea di via Salomonio della linea tram e di via Correnti della linea automobilistica 6L. Il nuovo servizio dovrà essere effettuato con autobus elettrici di dimensioni adeguate alla domanda di trasporto e dovrà essere comunicato preventivamente alla Città metropolitana di Venezia e al comune di Venezia.
20. Il Comune di Venezia dovrà monitorare affinché le misure di integrazione del servizio di trasporto pubblico locale di cui al punto 18 siano puntualmente e adeguatamente adottate. Qualora tale integrazione non sia attuabile, con motivazioni oggettive, dovrà darne comunicazione a questa Città metropolitana.
21. il modello geotecnico preliminare descritto venga integrato e perfezionato mediante:
- la verifica litologica degli strati individuati, mediante l'esecuzione di sondaggi a carotaggio continuo
 - la ricerca dei vari parametri geotecnici, mediante verifiche di laboratorio da campioni a carattere

indisturbato, da prelevare nel corso dei sondaggi

Tali integrazioni dovranno essere sviluppate a corredo del progetto nei successivi atti necessari per la realizzazione dell'edificio a torre.

22. Dovrà essere aggiornata la valutazione della compatibilità idraulica dell'intera area oggetto di intervento e aggiornato il parere del consorzio di bonifica Acque Risorgive in relazione alle modifiche progettuali intervenute e proposte a seguito della data di rilascio del precedente parere del consorzio di bonifica acque risorgive n. 2687 del 18.02.2013 (quali ad esempio: nuova bretella di collegamento, nuove rotatorie, pavimentazione parcheggi, etc).
23. In merito all'inquinamento luminoso, dovranno essere rivisti i parametri di progetto dei corpi illuminanti (relazione B03) al fine di garantire il rispetto di quanto previsto all'art. 9 comma 2, punto c) della L.R. 17/09 che impone che il valore di illuminamento medio non superi il livello minimo di illuminamento mantenuto previsto dalle norme specifiche di sicurezza.
24. In merito alla gestione delle acque di scarico derivanti dalle aree impermeabilizzate e dalle isole ecologiche devono essere richieste preliminarmente alle attività costruttive le pertinenti autorizzazioni agli enti gestori dei recapiti.
25. in merito alla gestione dei rifiuti prodotti e le aree di deposito temporaneo, oltre alle metodiche gestionali, dovrà essere attivata la procedura per sottoscrivere apposita convenzione con l'ente gestore del servizio asporto rifiuti.

Il segretario del Comitato V.I.A.

Dott.ssa Alessandra Rossi



Il Presidente delegato del Comitato V.I.A.

dott.ssa Anna Maria Pastore



ALLEGATO 1

OSSERVAZIONI PERVENUTE

Comune di Venezia: acquisite agli atti con protocollo n. 17519 del 28.02.2018. Il comune di Venezia è stato coinvolto nel gruppo istruttorio del Comitato VIA, come previsto dal regolamento, dove sono state discusse le osservazioni del comune e concordate le diverse soluzioni rispetto alle criticità sollevate.

Si riportano di seguito le osservazioni formulate dal comune suddivise in base alla Direzione Comunale che le ha formulate e le considerazioni del comitato VIA concordate con il comune di Venezia

- ✓ DIREZIONE SVILUPPO DEL TERRITORIO E CITTÀ SOSTENIBILE – SETTORE SVILUPPO ED UTILIZZO DEL TERRITORIO (PG/2017/0062095 DEL 03/02/2017)

Osservazioni formulate:

Il nuovo progetto di VIA prevede un'altezza massima superiore ai 45 ml e pertanto è necessaria l'approvazione di un Piano Urbanistico Attuativo per attuare l'intervento, nell'ambito del quale verranno valutati i dati tecnici dell'intervento.

Si segnala inoltre che l'area individuata nel progetto come "Lotto C", è stata acquistata dal Comune di Venezia con atto del Notaio Faotto del 03/03/2011 (esclusi i diritti edificatori). Tale area avente una superficie fondiaria complessiva di 9.339 mq, genera una potenzialità edificatoria pari a 8.339 mq. di Sp, inferiore a quella indicata dalla ditta nella Tavola A 03.

Considerazioni

In merito all'altezza dell'edificio superiore a quanto previsto dal PRG vigente il comune di Venezia ha individuato in sede di conferenza dei servizi di cui al verbale protocollo 90756/2017 nel permesso di costruire convenzionato l'alternativa allo sviluppo del piano urbanistico attuativo per derogare al limite dell'altezza posto dal PRG vigente. In tale ambito verranno anche affrontati gli aspetti relativi ai diritti edificatori.

- ✓ DIREZIONE SERVIZI AL CITTADINO E IMPRESE – SETTORE SPORTELLO UNICO EDILIZIA (PG/2017/60011 DEL 2/2/2017)

Considerazioni

Le osservazioni formulate verranno discusse e risolte nell'ambito della successiva pratica edilizia così come concordato con il comune di Venezia.

- ✓ DIREZIONE SVILUPPO DEL TERRITORIO E CITTÀ SOSTENIBILE – SETTORE PIANIFICAZIONE MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE (PG/2017/0099394 DEL 27/02/2017):

Osservazioni formulate:

Si chiede al proponente di considerare anche altre soluzioni viabilistiche integrative e/o ulteriormente migliorative atte a garantirne la sostenibilità complessiva, quali – in ordine di priorità :

1. la nuova bretella in uscita dalla S.S. 309 dovrà essere ulteriormente migliorata raddoppiando, dopo il superamento dello scolo Lusore, la corsia e sdoppiando gli accessi al parcheggio, dedicandone uno ai veicoli diretti al parcheggio a raso ed uno ai parcheggi interrati;
2. prevedere la realizzazione di una nuova rotatoria all'intersezione di via dell'Avena con la SR11, a prescindere dalla sovrapposizione con gli interventi previsti dall'Accordo Moranzani;
3. prevedere in fase esecutiva la possibilità che i veicoli in uscita dalle aree a parcheggio possano essere indirizzati su tutte le strade perimetrali, in modo da consentire di ripartire e gestire i flussi;
4. ridisegnare ed ottimizzare la rotatoria esistente tra via Arduino – via Bottenigo e Gloria;
5. prevedere una revisione dello svincolo/collegamento tra via Arduino e via Colombara diretto e che consenta tutte le manovre di svolta;

6. prevedere, in alternativa all'introduzione di un servizio atipico di bus navetta, il prolungamento della linea tranviaria su via Bottenigo, anche su un'unica piattaforma, consentirebbe di accedere all'area commerciale attraverso un servizio di trasporto pubblico ad alta capacità e frequenza;

Al fine di ridurre gli impatti del traffico, si elencano di seguito ulteriori prescrizioni per gli interventi riguardanti la circolazione interna e quella di pedoni e cicli, la cui progettazione definitiva dovrà avvenire coordinandosi con gli uffici del Settore:

1. a realizzazione del collegamento ciclabile con via Bottenigo comporta per il proponente anche l'assunzione dell'onere dell'adeguamento degli impianti semaforici attraversati dal percorso;
2. la realizzazione dell'area bus e taxi dovranno essere concordate rispetto alle dimensioni e geometrie al fine di arrecare il minor intralcio alla rete viabilistica;
3. la rotatoria di via Arduino dovrà prevedere anche la realizzazione degli attraversamenti pedonali dei bracci nord e sud a 5 metri dalla rotatoria, nel rispetto della normativa vigente.

Considerazioni

Per quanto riguarda la viabilità sono stati inseriti nella progettazione tutti gli interventi viabilistici delineati dal settore pianificazione mobilità e infrastrutture del comune (vedi richiesta protocollo n. 98673 del 22.11.2017 e integrazioni acquisite agli atti con protocollo n. 12731 del 20.02.2018) ad eccezione del prolungamento della linea del Tram fino al nuovo centro commerciale, al posto del quale la società Blo immobiliare prevede di implementare il servizio di Bus linea 13, estendendolo alla domenica e festività con cadenza oraria e orario da definirsi secondo le necessità correlate alle attività commerciali. A tale proposito il comune propone le seguenti alternative:

alternativa 1.

contribuzione al gestore del TPL della rete urbana di Mestre all'inserimento in programma di esercizio del servizio festivo di linea 13, limitatamente alla tratta Nave de Vero - p.le Cialdini, con cadenza pari a 30' oltre al prolungamento della linea 6L dal capolinea di via Correnti alla Nave de Vero, garantendo così sia il collegamento diretto con Venezia sia con Mestre centro e il nodo di interscambio più importante della terraferma veneziana.

alternativa 2.

istituzione di un servizio atipico destinato ai clienti del nuovo centro commerciale, che colleghi tutti i giorni con cadenza da definire e comunque non inferiore a 30', i capolinea di via Salomonio della linea tranviaria T2 e di via Correnti della linea automobilistica 6L, garantendo così, tramite interscambio, un comodo collegamento sia con Venezia sia con Mestre centro e con p.le Cialdini. Il nuovo servizio va effettuato con autobus elettrici di dimensioni adeguate alla domanda di trasporto, ai fini del massimo contenimento dell'impatto ambientale dell'insediamento.

- ✓ DIREZIONE LAVORI PUBBLICI - SETTORE SICUREZZA RETE IDRAULICA DEL TERRITORIO (PG/2017/56675 DEL 1/2/2017)

Osservazioni formulate

Si evidenzia che lo studio di invarianza idraulica presentato con il precedente Permesso di Costruire, non sembra prevedere aree impermeabilizzate nelle aree dove è prevista la nuova bretella dalla statale S.S. n. 309 Romea. Inoltre il precedente progetto prevedeva per l'area del parcheggio denominata Lotto B (ora destinato all'intervento in oggetto) 9808 mq impermeabilizzati, a fronte dei 10.494 mq definiti nella documentazione allegata. Infine si evidenzia che la nuova conformazione prevede un'area a verde di 1048 mq posta a sud di via Arduino verso il Canale Tron, che non era inclusa nel precedente studio di compatibilità idraulica.

Considerazioni

La società ha proposto un nuovo elaborato a conclusione del quale dichiara che viene garantita l'invarianza idraulica (vedi richiesta protocollo n. 98673 del 22.11.2017 e integrazioni acquisite agli atti con protocollo n. 12731 del 20.02.2018) Nei successivi atti necessari per la realizzazione del progetto in parola dovrà essere

acquisto, il parere aggiornato del Consorzio di Bonifica Acque Risorgive in merito alla compatibilità idraulica dell'intera area oggetto d'intervento.

✓ DIREZIONE SVILUPPO DEL TERRITORIO E CITTÀ SOSTENIBILE - SETTORE TUTELA E BENESSERE AMBIENTALE

Osservazioni formulate

Impatti sull'atmosfera

Lo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) allega una relazione (elaborato "C-05") sulla componente atmosfera redatta a dicembre 2016 dal Dott. Giampiero Malvasi. Tale relazione è relativa a valutazioni dell'impatto atmosferico generato dal traffico indotto dalla nuova "Venus Venis". A questo proposito si evidenzia quanto segue:

- le valutazioni, si riferisce nella relazione, tengono conto di un volume di traffico stimato per un venerdì tipo all'ora di punta (17:30 – 18:30) che sono le stesse condizioni di input al modello utilizzato per lo studio relativo alla viabilità. Si osserva a questo proposito che il Regolamento previsto dall'art.4 della LR 50/2012 impone invece di calcolare il traffico indotto a partire dal numero di parcheggi previsti, cosa peraltro già evidenziata dal Settore Pianificazione Mobilità e Infrastrutture del Comune di Venezia;
- le valutazioni escludono dalla modellizzazione i flussi associati alla viabilità di alcune grandi infrastrutture che tuttavia sono indicate con dei refusi (vd. pag. 20 dove si citano le arterie SR450 e A22 non interessanti il veneziano) che vanno pertanto corretti;
- le mappe di isoconcentrazione prodotte dal modello di dispersione e riportate negli allegati alla relazione stessa (vd. pagg. da 30 a 34) sembrano insistere sulla viabilità esistente e non su quella di progetto che prevede la nuova bretella. Anche questo aspetto va precisato.

In merito alla realizzazione della nuova bretella parallela alla SS309 che garantisce un accesso diretto al parcheggio interrato de La Nave de Vero si osserva quanto segue. Pur concordando sul fatto che tale collegamento migliori la condizione di accesso ai parcheggi (attenuando i rallentamenti lungo la viabilità pertinenziale dovuti all'interferenza tra veicoli e pedoni che accedono alla Nave de Vero) non altrettanto si può dire per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico provocato sia dal traffico indotto che dal perdurare di veicoli circolanti a motore acceso lungo la viabilità pertinenziale e lungo il parcheggio durante le fasi in cui i motori provocano più emissioni inquinanti ad altezza uomo, specialmente per quanto riguarda il biossido di azoto.

Si noti inoltre, a questo proposito, come il cui contributo alle immissioni di questo inquinante rilevato dal modello di dispersione (vd. pag. 25) sia risultato significativo, con valori fino a 70 µg/m³ sui 200 di picco orario fissati dalla norma.

Il S.I.A., in merito all'impatto atmosferico, conclude che "(...) L'esistenza del centro commerciale porterà inevitabilmente ad un aumento delle quantità dell'inquinamento atmosferico per l'aumento di traffico indotto" ma che si tratta di "incrementi considerati accettabili e di lieve entità per un insediamento commerciale specie a fronte delle misure di mitigazione riportate di seguito (...)".

A questo proposito si rileva che le misure di mitigazione proposte dalla ditta riguardano l'utilizzo, per tutte le superfici del parcheggio e per la viabilità interna, di una pavimentazione a masselli autobloccanti "Renova" realizzata con leganti della gamma TX di Italcementi contenenti il principio attivo fotocatalitico "Txactive". Pur non entrando nel merito dell'efficacia di tali misure in termini di abbattimento del PM10 e degli NOX, è indubbio che tale efficacia è in ogni caso correlata ad un effettivo contatto tra gli inquinanti emessi dai veicoli e la superficie stessa della pavimentazione in questione. L'intervento tuttavia, riguarderà soltanto le superfici di nuova realizzazione, e non i parcheggi e la viabilità già esistenti sui quali comunque il traffico indotto dalla Venus Venis insisterà. Il carattere mitigante dell'intervento proposto ha pertanto un significato che va ridimensionato rispetto a quanto rappresentato dal proponente.

Impatti sul suolo

Per quanto riguarda le aree destinate a verde in qualità di standard e/o compensazione si osserva che manca un'univoca determinazione dell'ubicazione e del dimensionamento delle stesse così pure non viene data informazione circa lo stato dei procedimenti riguardanti la caratterizzazione e/o la bonifica. Ai sensi dell'art. 13 delle NTA della VPRG per la Terraferma, il preventivo espletamento delle procedure di cui all'art. 242 del D.lgs 152/2006 per le aree medesime, costituisce infatti condizione per il rilascio del titolo abilitativo relativo alle opere edilizie in oggetto. Si chiede di fornire le dovute precisazioni.

Si chiedono precisazioni sulle caratteristiche delle strutture fondazionali profonde nonché una valutazione circa i relativi impatti sull'assetto idrogeologico, da verificare mediante la previsione di un adeguato e condiviso sistema di monitoraggio degli acquiferi interessati.

In relazione allo stato di contaminazione diffuso rilevato nel 2011 nelle acque di falda del sito BLO srl, dovrà essere acquisito specifico parere in merito alle cautele costruttive che si intendono adottare al fine di evitare potenziali fenomeni di contaminazione degli acquiferi indotti dalla realizzazione delle fondazioni profonde. Si chiede di integrare il piano di gestione delle terre garantendo il preventivo accertamento di conformità dei materiali soggetti a riutilizzo al fine di escludere, tramite l'esecuzione del test di cessione di cui al DM 05/02/98, che gli stessi non costituiscano fonte di contaminazione diretta o indiretta per le acque sotterranee.

Considerazioni:

Lo studio d'impatto ambientale per quanto riguarda la componente atmosfera è stato aggiornato alla luce delle osservazioni formulate dal comune. (vedi richiesta protocollo n. 98673 del 22.11.2017 e integrazioni acquisite agli atti con protocollo n. 12731 del 20.02.2018 e integrazioni n. 38583 e 38588 del 23.05.2018)

E' previsto un monitoraggio della qualità dell'aria prima e dopo l'intervento al fine di valutare l'efficacia delle soluzioni viabilistiche adottate per fluidificare il traffico e quindi migliorare le emissioni.

In merito agli impatti sul suolo la società' ha specificato la modalità degli scavi (vedi richiesta protocollo n. 98673 del 22.11.2017 e integrazioni acquisite agli atti con protocollo n. 12731 del 20.02.2018) adottando tecniche costruttive che evitano la contaminazione incrociata delle falde.

Per quanto riguarda il piano di utilizzo delle terre questo è stato integrato (vedi richiesta protocollo n. 98673 del 22.11.2017 e integrazioni acquisite agli atti con protocollo n. 12731 del 20.02.2018) e valutato positivamente da ARPAV.

- ✓ DIREZIONE SERVIZI AL CITTADINO E IMPRESE - SETTORE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI (PG/2017/49129 DEL 30/01/2017)

Osservazioni

L'analisi effettuata fa emergere un clima acustico attuale pesantemente influenzato dal traffico stradale, in particolar modo quello collegato alla statale Romea, tanto è vero che in alcuni ricettori le misure e/o simulazioni effettuate riportano valori diurni anche superiori a 70 dB e quindi potenzialmente superiore al limite previsto per la fascia di rispetto stradale della statale Romea.

Questa situazione fa ritenere che debba esserci una particolare attenzione in fase di analisi sulla sorgente "traffico stradale", che merita pertanto di essere approfondita. In particolare, così come per le sorgenti impiantistiche è stato effettuato un'analisi specifica che ha dimostrato il loro rispetto dei limiti di emissione (vedi paragrafo 4.2 del documento), si reputa necessario che analogo scorporo venga eseguito per il traffico stradale, con focus particolari sul contributo attuale dovuto alla sola statale Romea e sul contributo futuro dovuto al traffico aggiuntivo indotto dal nuovo insediamento. In tal modo potranno emergere chiaramente le "quote" di rumore a cui sono sottoposti i diversi ricettori.

Il clima acustico attuale della zona rende fondamentale anche una particolare attenzione alle soluzioni costruttive che verranno adottate nel nuovo edificio, che dovranno garantire un clima interno acusticamente confortevole.

Pertanto, alla luce di quanto esposto, nel ricordare che in ogni caso sarà necessario eseguire un approfondito monitoraggio post-operam al fine di rilevare l'effettivo impatto acustico prodotto sui ricettori dalle diverse sorgenti operanti, si ritiene che la documentazione presentata debba essere integrata con un'analisi di dettaglio sulla componente "traffico stradale", in modo tale che per ogni ricettore sia evidenziato l'impatto su di esso prodotto dal traffico stradale sia attualmente che nella prevista configurazione futura. I dati dovranno rendere evidente il contributo dovuto al traffico della statale Romea e quello causato dal traffico aggiuntivo indotto dalla costruzione del nuovo edificio a torre.

Considerazioni

Il previsionale d'impatto acustico è stato rivisto alla luce delle osservazioni formulate. (vedi richiesta protocollo n. 98673 del 22.11.2017 e integrazioni acquisite agli atti con protocollo n. 12731 del 20.02.2018) E' previsto inoltre il monitoraggio post operam.

- ✓ DIREZIONE LAVORI PUBBLICI - SETTORE PRONTO INTERVENTO MANUTENZIONE PATRIMONIO E VERDE PUBBLICO

Osservazioni

Per quanto riguarda il verde pubblico, sia per le aree a compensazione che per il verde di arredo stradale, manca completamente la relazione illustrativa, planimetria delle aree (le tav. A43 e tav A44 non sono esplicative), le specie utilizzate, specifiche tecniche sull'asservimento/cessione o meno delle aree a verde, emerge la non chiara definizione delle aree da monetizzare (forse l'area della pista ciclabile?), manca la compatibilità delle opere a verde di progetto con quanto previsto dal regolamento comunale per la tutela e promozione del verde in città. Per una corretta valutazione dovrà essere allegata una relazione agronomica a firma di un tecnico abilitato (agronomo o forestale o perito agrario) completa delle planimetrie e quanto sopra già specificato.

Per quanto riguarda il piano di utilizzo ai sensi della DM 161/12 (presentato nell'elaborato C09) dovrà essere richiesto il parere per l'utilizzo delle terre e rocce di scavo specificando gli esatti quantitativi e le destinazioni.

Considerazioni

In merito al verde pubblico è stata fatta richiesta d'integrazioni alla quale la ditta ha fornito una parziale risposta ritenuta comunque sufficiente dagli uffici comunali per esprimere un parere favorevole. Ulteriori dettagli dovranno essere sviluppati nei successivi atti comunali necessari per la realizzazione del progetto in parola. In merito al piano di utilizzo delle terre il piano è stato integrato con i quantitativi esatti e le destinazioni (vedi richiesta protocollo n. 98673 del 22.11.2017 e integrazioni acquisite agli atti con protocollo n. 12731 del 20.02.2018 e n. 38583 e 38588 del 23.05.2018) e valutato da ARPAV.

ALLEGATO II

ELENCO ELABORATI	Allegato domanda 2016	Revisione o integrazione febbraio 2018
A - Progetto		
A01 Elenco elaborati Architettonici	X	Sost X ¹
A02 Relazione descrittiva del Progetto	X	Sost X
A03 Relazione Tecnica	X	Sost X
A04 Relazione L. 13	X	Sost X
A05 Documentazione capacità edificatoria	X	
A06 Documentazione catastale	X	
A07 Tav. R01 Rendering 01- Vista da ovest	X	
A08 Tav. R02 Rendering 02 - Vista da sud ovest	X	
A09 Tav. R03 Rendering 03 - Vista da nord est	X	
A10 Tav. R04 Rendering 04 - Vista da nord ovest	X	
A11 Tav. 01 Inquadramento catastale ed urbanistico	X	
A12 Tav. 02sa Planimetria dello stato attuale scala 1:1000	X	
A13 Tav. 02p Planimetria progetto scala 1:1000	X	Sost X
A14 Tav. 03 Planimetria superficie Sp realizzabile	X	
A15 Tav. 04si Pianta piano seminterrato scala 1:200	X	Sost X
A16 Tav. 04t Pianta piano terra scala 1:200	X	Sost X
A17 Tav 04ts Pianta piano terra soppalchi scala 1:200	X	Sost X
A18 Tav. 04p Pianta piano primo scala 1:200	X	Sost X
A19 Tav. 04ps Pianta piano primo soppalchi scala 1:200	X	Sost X
A20 Tav. 04s Pianta piano secondo scala 1:200	X	Sost X
A21 Tav. 04ss Pianta piano secondo soppalchi scala 1:200	X	Sost X
A22 Tav. 04c Pianta piani 3, 4, 5 e soppalchi scala 1:200	X	
A23 Tav. 04ci Pianta piani 6, 7, 8 soppalchi e interpiano impianti scala 1:200	X	
A24 Tav. 04al Pianta piani albergo scala 1:200	X	
A25 Tav. 04r Pianta piani ristorazione scala 1:200	X	
A26 Tav. 05n Prospetto nord da via Bottenigo scala 1:200	X	
A27 Tav. 05e Prospetto est da via Arduino scala 1:200	X	
A28 Tav. 05s Prospetto sud dalla bretella tra le rotatorie scala 1:200	X	
A29 Tav. 05o Prospetto ovest dalla Romea scala 1:200	X	
A30 Tav. 06oe Sezione trasversale ovest-est B-B scala 1:200	X	Sost X
A31 Tav. 06sn Sezione longitudinale sud-nord A-A scala 1:200	X	Sost X

¹ Sost x= file consegnato nelle integrazioni di febbraio che sostituisce quello allegato alla domanda.

A32 Tav. 06ns Sezione longitudinale nord-sud C-C scala 1:200	X	Sost X
A33 Tav. 06sp Sezione e prospetti soppalco parcheggio scala 1:200	X	Sost X
A34 Tav. 07dt Schema dettagli di facciata torre scala 1:20	X	
A35 Tav. 07dp Schema dettagli di facciata PT PP scala 1:20	X	
A36 Tav. 07sp Schema dettagli di facciata soppalco pach. scala 1:20	X	
A37 Tav. 08bd Eliminazione barriere architettoniche	X	
A38 Tav. AL Planimetria dimostrazione area libera	X	Sost X
A39 Tav. PV Planimetria dei percorsi veicolari	X	Sost X
A40 Tav. SP Calcolo superficie lorda di pavimento	X	
A41 Tav. DIM Tavola dimostrativa superfici di vendita	X	
A42 Tav. SSP Verifica Parcheggi	X	Sost X
A43 Tav. SVP Dimostrazione standard verde e parcheggi	X	Sost X
A43a Tav. verde	X	Sost X
A43b Sistemazioni a verde		X
A44 Tav. R1 Planimetria compensazione verde	X	Sost X
A 45 Planimetria generale infrastrutture in previsione	X	Sost X
A45.1 Planimetria generale infrastrutture in previsione – segnaletica	X	Sost X
A45a Pareri Consorzio (lusore, tron e nuova bretella)	X	
A46 Planimetria di percorso ciclopedonale di collegamento dell'area di intervento al centro urbano di Marghera	X	Sost X
A47 Ortofoto percorso ciclopedonale di collegamento dell'area di intervento al centro urbano di Marghera	X	Sost X
A48 Tav. 09p.i. Smaltimento acque prima pioggia p.int.		Sost X
A49 Tav. 09p.t. Smaltimento acque prima pioggia p.t.		Sost X
A50 Tav. 09mc Smaltimento acque meteoriche		Sost X
A51 Relazione sullo smaltimento delle acque meteoriche		Sost X
A52 Gestione acque nere		X
A53 Relazione metodologica strutture di fondazione e sovrastrutture		X
A53.1 Caratteristiche degli scavi		X
A54 Relazione aggotamento e scarico acque sotterranee durante gli scavi		X
A55 Indagine geognostica		X
A56 Autorizzazione ANAS		X
A57 Tav.1 Autorizzata ANAS		X
A58 Tav.2 Autorizzata ANAS		X
A59 Tav.3 Autorizzata ANAS		X
A60 Tav.4 Autorizzata ANAS		X

A61 Tav.5 Autorizzata ANAS		X
A62 Tav.6 Autorizzata ANAS		X
A63 Tav.7 Autorizzata ANAS		X
A64 Tav.8 Autorizzata ANAS		X
A65 Tav.9 Autorizzata ANAS		X
A66 Tav.10 Autorizzata ANAS		X
A67 Tav.11 Autorizzata ANAS		X
A68 Tav.12 Autorizzata ANAS		X
A69 Tav.13 Autorizzata ANAS		X

B - Impianti	Allegato domanda 2016	Revisione o integrazione febbraio 2018
B01 Tav. PL04 Distribuzione impianto fotovoltaico ed illuminazione esterna parcheggio	X	Sost X
B02 RT01 Relazione tecnica impianto elettrico	X	Sost X
B03 RTI Relazione tecnica impianto di illuminazione aree esterne	X	Sost X
B04 RT01 Relazione tecnica impianto meccanico	X	Sost X
B05 L10 Relazione tecnica L10	X	Sost X
B06 Tav. PL01-1 Distribuzione canalizzazioni principali e quadri elettrici		X
B07 Tav. PL01-2 Distribuzione canalizzazioni principali e quadri elettrici		X
B08 Tav. PL01-3 Distribuzione canalizzazioni principali e quadri elettrici		X
B09 Tav. PL01-4 Distribuzione canalizzazioni principali e quadri elettrici		X
B10 Tav. PL01-5 Distribuzione canalizzazioni principali e quadri elettrici		X
B11 Tav. PL01-6 Distribuzione canalizzazioni principali e quadri elettrici		X
B12 Tav. PL02-1 Distribuzione impianto di illuminazione e forza motrice		X
B13 Tav. PL02-2 Distribuzione impianto di illuminazione e forza motrice		X
B14 Tav. PL02-3 Distribuzione impianto di illuminazione e forza motrice		X
B15 Tav. PL02-4 Distribuzione impianto di illuminazione e forza motrice		X
B16 Tav. PL02-5 Distribuzione impianto di illuminazione e forza motrice		X
B17 Tav. PL02-6 Distribuzione impianto di illuminazione e forza motrice		X
B18 Tav. PL03-1 Distribuzione impianti speciali		X
B19 Tav. PL03-2 Distribuzione impianti speciali		X
B20 Tav. PL03-3 Distribuzione impianti speciali		X
B21 Tav. PL03-4 Distribuzione impianti speciali		X
B22 Tav. PL03-5 Distribuzione impianti speciali		X

B23 Tav. PL03-6 Distribuzione impianti speciali		X
B24 Tav. PL05 Particolare impianto di diffusione sonora EVAC		X
B25 Tav. PL06 Particolare impianto rivelazione incendi		X
B26 Tav. PL07 Particolare impianto antintrusione		X
B27 Tav. PL08 Particolare impianto cablaggio strutturato		X
B28 Tav. PL09 Particolare impianto TVCC		X
B29 Tav. PL10-1 Particolare impianto TV-SAT		X
B30 Tav. PL10-2 Particolare impianto TV-SAT		X
B31 Tav. SC01 Schemi a blocchi quadri parti comuni		X
B32 Tav. SC02 Schemi a blocchi quadri unità ricettiva		X
B33 Tav. SC03 Schemi a blocchi quadri unità commerciali ed altre destinazioni d'uso		X
B34 Planimetria generale infrastrutture in previsione – Rete illuminazione		X
B35 Nota Illuminotecnica per opere Infrastrutturali		X
B36 T.PL01-1 Distribuzione impianto idrico sanitario		X
B37 T.PL01-2 Distribuzione impianto idrico sanitario		X
B38 T.PL01-3 Distribuzione impianto idrico sanitario		X
B39 T.PL01-4 Distribuzione impianto idrico sanitario		X
B40 T.PL01-5 Distribuzione impianto idrico sanitario		X
B41 T.PL01-6 Distribuzione impianto idrico sanitario		X
B42 T.PL01-7 Distribuzione impianto idrico sanitario		X
B43 T.PL01-8 Distribuzione impianto idrico sanitario		X
B44 T.PL01-9 Distribuzione impianto idrico sanitario		X
B45 T.PL01-10 Distribuzione impianto idrico sanitario		X
B46 T.PL01-11 Distribuzione impianto idrico sanitario		X
B47 T.PL02-1 Distribuzione impianto scarico acque nere		X
B48 T.PL02-2 Distribuzione impianto scarico acque nere		X
B49 T.PL02-3 Distribuzione impianto scarico acque nere		X
B50 T.PL02-4 Distribuzione impianto scarico acque nere		X
B51 T.PL02-5 Distribuzione impianto scarico acque nere		X
B52 T.PL02-6 Distribuzione impianto scarico acque nere		X
B53 T.PL02-7 Distribuzione impianto scarico acque nere		X
B54 T.PL02-8 Distribuzione impianto scarico acque nere		X
B55 T.PL02-9 Distribuzione impianto scarico acque nere		X
B56 T.PL02-10 Distribuzione impianto scarico acque nere		X
B57 T.PL02-11 Distribuzione impianto scarico acque nere		X
B58 T.PL03a-1 Distribuzione impianto idranti		X
B59 T.PL03a-2 Distribuzione impianto idranti		X

B60 T.PL03a-3 Distribuzione impianto idranti		X
B61 T.PL03a-4 Distribuzione impianto idranti		X
B62 T.PL03b-1 Distribuzione impianto sprinkler		X
B63 T.PL03b-2 Distribuzione impianto sprinkler		X
B64 T.PL03b-3 Distribuzione impianto sprinkler		X
B65 T.PL03b-4 Distribuzione impianto sprinkler		X
B66 T.PL04-1 Distribuzione impianto termoventilazione		X
B67 T.PL04-2 Distribuzione impianto termoventilazione		X
B68 T.PL05-1 Distribuzione impianto aria primaria		X
B69 T.PL05-2 Distribuzione impianto aria primaria		X
B70 T.PL05-3 Distribuzione impianto aria primaria		X
B71 T.PL05-4 Distribuzione impianto aria primaria		X
B72 T.PL05-5 Distribuzione impianto aria primaria		X
B73 T.PL05-6 Distribuzione impianto aria primaria		X
B74 T.PL05-7 Distribuzione impianto aria primaria		X
B75 T.PL05-8 Distribuzione impianto aria primaria		X
B76 T.PL05-9 Distribuzione impianto aria primaria		X
B77 T.PL05-10 Distribuzione impianto aria primaria		X
B78 T.PL06-1 Distribuzione impianto araulico		X
B79 T.PL06-2 Distribuzione impianto araulico		X
B80 T.PL06-3 Distribuzione impianto araulico		X
B81 T.PL06-4 Distribuzione impianto araulico		X
B82 T.PL06-5 Distribuzione impianto araulico		X
B83 T.PL06-6 Distribuzione impianto araulico		X
B84 T.PL06-7 Distribuzione impianto araulico		X
B85 T.PL07 Distribuzione macchine in copertura		X
B86 T.SC01 Schema centrale termica – dispositivi condizionamento anello idronico		X
B87 T.SC02 Schema centrale termica – dispositivi climatizzazione area commerciale		X
B88 T.SC03 Schema centrale termica – dispositivi condizionamento area ricettiva		X

C - V.I.A.	Allegato domanda 2016	Revisione o integrazione febbraio 2018
C01 Studio di Impatto Ambientale	X	
C01.1 Integrazione allo Studio di Impatto Ambientale		X
C02 Sintesi non Tecnica	X	
C03 Screening VINCA	X	
C04 Studio di Impatto Viabilistico	X	
C04.1 Integrazione allo Studio Viabilistico		X
C04.2a Book grafico infrastrutture		X
C04.2b Relazione tecnico illustrativa infrastrutture		X
C05 Relazione Componente Atmosfera	X	Sost X
C06 Previsionale di Impatto Acustico	X	Sost X
C07 Piano di Caratterizzazione area Blo – anno 2011	X	
C08 Monitoraggio della cque di falda di cui ai p.ti 1 e 2 di pag. 6 del Verbale della CdS decisoria del 15/11/12	X	
C09 Piano di Utilizzo delle Terre DM, 10 agosto 2012 n.161	X	Sost X
C09.1 Integrazione al PUT – Risposta integrazioni		X
C10 Dichiarazione Invarianza Idraulica “lotto B”		X
C10.1 Relazione di Invarianza Idraulica		X
C11 Impatto avifauna su superfici verticali	X	
C12 Valutazione Inquinamento Elettromagnetico	X	Sost X
C13 Relazione Valutazione Inquinamento Luminoso	X	Sost X
C14 Relazione di stima della produzione di CO2		X
C15 Relazione sulla Gestione dei Rifiuti Prodotti		X

INTEGRAZIONI 21 maggio 2018

C04.1 I (integrazioni studio viabilistico)

C04.2B) REL INTEGR.PERCORSI PEDONALI

C05 INT.VIA_BLO_ATMOSFERA INTEGRAZIONI

C09 ALL.1 STRATIGRAFIE E SONDAGGI

C09 ALL.2 RdP terreni

C09 ALL.3 VALIDAZIONE ARPAV

C15 INT.VIA BLO RIFIUTI ALLEGATO

C15 INT.VIA BLO RIFIUTI

