

RICHIESTA DI PROROGA DI VALIDITA' DEL PROVVEDIMENTO DI VIA PER LA REALIZZAZIONE DI UN NUOVO CENTRO COMMERCIALE IN VIA CARAVAGGIO IN COMUNE DI VENEZIA

INTEGRAZIONI NOTA PROT. 22364 DEL 29.03.2019

Relazione illustrativa integrazioni

COMMITTENTE: Terraglio Spa via Scrovegni 1, Pd	PROGETTISTA: Ing. Giuseppe Baldo	GRUPPO DI LAVORO: Aequa Engineering Srl
REDAZIONE: Aequa Engineering Srl 15 07 19	CONTROLLO INTERNO: Ing. Giuseppe Baldo 15 07 19	APPROVAZIONE INTERNA: Ing. Giuseppe Baldo 15 07 19
PERCORSO DIGITALE: \\...P1318consegna\pdf		DATA: luglio 2019


AEQUA ENGINEERING SRL
C.F. e P.IVA 03913010272
SEDE LEGALE ED OPERATIVA
Via Veneto 1
30030 Martellago (VE)
Tel./Fax +39 041 5631962
www.aequaeng.com



Giuseppe Baldo

Sommario

1	PREMESSA	1
1.1	Richiesta di integrazioni.....	1
1.2	Processo in corso.....	2
2	INTEGRAZIONI.....	5
2.1	Capacità di risparmio energetico	5
2.2	Utilizzo multilevel delle acque.....	7
2.3	Aggiornamenti progettuali.....	10
2.4	Aspetti trasportistici	19
2.5	Clima acustico	20
2.6	Componente atmosfera.....	25
2.7	Piano di Monitoraggio	30
3	VERIFICA DELLA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE	31

PROROGA VALIDITA' PROVVEDIMENTO VIA CENTRO COMMERCIALE IN VIA CARAVAGGIO
COMUNE DI VENEZIA
Integrazioni nota prot. 22364 del 29.03.2019

1 PREMESSA

Il presente documento viene redatto in risposta alla richiesta di integrazioni di cui alla nota prot. 22364 del 29.03.2019 della Città Metropolitana di Venezia, relativa alla procedura di proroga di validità del provvedimento VIA rilasciato con Determina n.4285/2013.

Oggetto della procedura è la realizzazione di un centro commerciale, con superficie di vendita pari a 7.990 mq, da realizzarsi in Comune di Venezia, ambito AEV Terraglio, in prossimità di via Caravaggio-via Bella.



Figura 1 Localizzazione area d'intervento.

1.1 Richiesta di integrazioni

La richiesta di integrazioni sopra indicata riguarda in dettaglio approfondimenti di alcuni aspetti progettuali di dettaglio, che hanno ricadute in termini di contenimento dei possibili effetti ambientali, nonché aggiornamenti e dettagli analitici riferiti alla componente trasportistica ed effetti connessi ad essa, in particolare clima acustico e qualità dell'aria.

In dettaglio la richiesta d'integrazione riguarda:

- a) Indicazioni progettuali riferite alla capacità di risparmio energetico e produzione di energia alternativa.

- b) Indicazioni progettuali relative alle opere di compensazione relativi all'utilizzo multilevel delle acque.
- c) Riscontro degli aggiornamneti progettuali intervenuti tra il rilascio del parere di compatibilità ambientale e la Conferenza di Servizi del 31.08.2016.
- d) Integrazione dello studio del traffico, con riferimento all'ampliamento dell'area di analisi e verifica dei caratteri geometrici dei nodi e modalità di stima dei flussi di progetto.
- e) Aggiornamento dello studio di impatto acustico sulla base delle conclusioni dell'integrazione riferita allo studio del traffico.
- f) Studio di impatto atmosferico sulla base delle conclusioni dell'integrazione riferita allo studio del traffico.
- g) Aggiornamento e integrazione del piano di monitoraggio.

Nei paragrafi seguenti si dà riscontro delle modalità e risultati delle integrazioni richieste, il presente documento ha pertanto un valore indicativo e di trattazione sintetica degli elaborati e considerazioni sviluppate in risposta alla richiesta formalizzata dalla Città Metropolitana di Venezia

Sulla base degli approfondimenti condotti si dà riscontro degli effetti che la proposta progettuale in oggetto può produrre, confrontando le valutazioni già condotte (procedura VIA di cui al parere 4285/2013) rispetto alle stime d'impatto desumibili dagli approfondimenti qui sviluppati.

I paragrafi di cui al capitolo 2 della presente relazione sintetizzano ed esplicitano i contenuti degli elaborati predisposti ad integrazione della documentazione depositata in fase di avvio procedimento, per gli aspetti di dettaglio si rimanda pertanto alla documentazione integrativa depositata in risposta alla richiesta di integrazioni prot. 22364 del 29.03.2019.

1.2 Processo in corso

L'iter che contraddistinto la proposta d'intervento in oggetto risulta particolarmente complesso e articolato, incrociando diverse procedure autorizzative e acquisizioni di pareri. La necessità di dare risposta alle richieste di più soggetti ha dilatato le tempistiche necessarie per l'acquisizione dei necessari atti autorizzativi e dell'avvio delle opere. Questo ha avuto come conseguenza la necessità di richiedere una proroga della validità del Parere di Compatibilità Ambientale già acquisito, nel rispetto della vigente normativa.

Si indica come abbiano concorso al rallentamento delle tempistiche, seppur in modo marginale, un problema sorto fra le Ditte lottizzanti – Terraglio S.p.A. e I.D.S.C. (ora Immobiliare Centro di Medicina a seguito di preliminare di compravendita), oggi risolto a condizione venga approvata la Variante n. 1 del P. di L., esclusivamente finalizzata a consentire interventi autonomi ed indipendenti delle due Ditte Lottizzanti, fermi restando tutti gli altri impegni.

Per maggiore chiarezza e completezza si riporta una "cronistoria" dell'iter finora seguito.

2014	06 giugno	<i>Delibera di Giunta Comunale n. 305 del Comune di Venezia di Adozione del Piano di Lottizzazione n. 1;</i>
	17 ottobre	<i>Delibera del Commissario Straordinario n. 456 del Comune di Venezia di Approvazione del Piano di Lottizzazione n. 1;</i>
2015	gennaio/settembre	definizione del testo della Convenzione per l'attuazione del Piano di Lottizzazione tra i soggetti co-firmatari: Comune di Venezia - Terraglio S.p.A. - Istituto Diocesano per il Sostentamento del Clero;
	11 maggio	<i>pec pervenuta alla Provincia di Venezia con prot. n. 39464 di richiesta della necessità di attivazione della procedura di verifica di VIA di cui all'art. 20 del D.lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. in merito a modifiche di natura edilizia al progetto di cui alla determina della Provincia di Venezia n. 742 del 07.01.2014.</i>
	27 maggio	<i>seduta della Commissione VIA provinciale con esclusione delle modifiche edilizie proposte al progetto definitivo del Centro Commerciale dall'assoggettamento alla procedura di verifica della assoggettabilità a VIA (come evidenziato nel verbale prot. 46044 del 29.05.2015).</i>
	17 settembre	<i>stipula della "Convenzione per l'attuazione degli interventi previsti dal Piano di Lottizzazione di iniziativa privata n. 1 relativo alla z.t.o. d4. b-4 a Mestre in localita' Terraglio" presso il notaio Marciano rep. n. 41794 raccolta n. 17288 reg. a Venezia2 il 02/10/2015 al n. 10831/1T;</i>
	11 novembre	<i>presentazione di Richiesta di Permesso di Costruire per le opere ricomprese all'interno dell'UMI 1 - Piano di Lottizzazione n. 1 al Comune di Venezia - Edilizia Privata con prot. n. PG/2015/0522090;</i>
	11 novembre	<i>presentazione di Richiesta di Permesso di Costruire per le opere di urbanizzazione interne ed esterne all'ambito di intervento - Piano di Lottizzazione n. 1 al Comune di Venezia - Edilizia Privata con prot. n. PG/2015/0522135;</i>
	27 novembre	presentazione al Consorzio di Bonifica Acque Risorgive di richiesta di Parere definitivo sul progetto esecutivo di Invarianza Idraulica afferente alle opere di urbanizzazione interne al Piano di Lottizzazione n. 1;
	ottobre/dicembre	redazione del Piano di Utilizzo per le terre da scavo - UMI 1 - ai sensi del D.M. 161 del 10.08.2012.
	03 dicembre	<i>presentazione domanda per mezzo SUAP al Comune di Venezia prot. n. 03390500266-19122014-1629 SUPRO 120219 per "Richiesta di Autorizzazione per trasferimento di Grande Centro Commerciale" per una superficie totale di vendita pari a mq. 7'990.</i>

2016	29 gennaio	richiesta di integrazione documentale da parte del Comune di Venezia con sospensione dei termini del procedimento amministrativo pratica SUAP prot. n. 03390500266-19122014-1629 SUPRO 120219;
	8 marzo	<i>richiesta di Parere alla Provincia di Venezia, già espressasi con Determinazione n. 4285/2013, sulle nuove soluzioni viabilistiche ipotizzate a seguito della richiesta di integrazioni pratica SUAP prot. n. 03390500266-19122014-1629 SUPRO 120219;</i>
	14 marzo	<i>Parere favorevole prot. n. 22020 Commissione VIA Provincia di Venezia sulle nuove soluzioni viabilistiche ipotizzate a seguito della richiesta di integrazioni pratica SUAP prot. n. 03390500266-19122014-1629 SUPRO 120219;</i>
	16 maggio	Conferenza di Servizi Decisoria del procedimento amministrativo pratica SUAP prot. n. 03390500266-19122014-1629 SUPRO 120219;
	25 maggio	<i>Comunicazione SUAP pratica n.03390500266-19122014-1629 - SUAP 313 - 03390500266. Motivi Ostativi rigetto domanda "Richiesta di Autorizzazione per trasferimento di Grande Centro Commerciale";</i>
	21 giugno	presentazione al SUAP Comune di Venezia Osservazioni ai motivi ostativi di cui alla Conferenza di Servizi del 16/05/2016 con nota REP_PROV_VE/VE-SUPRO/0092179;
	31 agosto	<i>Convocazione Conferenza di Servizi Decisoria e delibera con voto favorevole di accoglimento della domanda per mezzo SUAP al Comune di Venezia prot. n. 03390500266-19122014-1629 SUPRO 120219 per "Richiesta di Autorizzazione per trasferimento di Grande Centro Commerciale" per una superficie totale di vendita pari a mq. 7'990;</i>
	29 settembre	Conferenza di Servizi Istruttoria del Permesso di Costruire per Opere di Urbanizzazione (entro e fuori ambito) del Piano di Lottizzazione n. 1 z.t.o. D4.b-4 in località Terraglio;
2017	9 gennaio	invio al SUE della documentazione su supporto digitale delle integrazioni di cui al PG/2016/0524362 ed al PG/2016/0594583;
	03 ottobre	<i>delibera di Giunta comunale n. 229 di approvazione della "Convenzione n.91 Terraglio" prot. C.A.V. n. 8872 del 12/06/2017 tra Comune di Venezia e CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE - CAV spa e dell'atto integrativo alla convenzione urbanistica, già sottoscritta, per l'attuazione degli interventi previsti dal PdL di iniziativa privata n. 1 - Z.T.O. D4.b-4 a Mestre in località Terraglio.</i>
2018	gennaio/aprile	istruttoria C.A.V. e M.I.T. per sottoscrizione della "Convenzione n.91 Terraglio".

- 24 aprile trasmissione da parte di C.A.V. con registrazione n. 6673/2018 al Comune di Venezia della "Convenzione n.91 Terraglio", così come modificata e firmata dal M.I.T. con prot. n. 7561 del 09.04.2018.
- 23 luglio trasmissione a C.A.V. pervenuta con registrazione n. 11366/2018 da parte del Comune di Venezia della sottoscrizione della "Convenzione n.91 Terraglio", così come modificata e firmata dal M.I.T. con prot. n. 7561 del 09.04.2018.
- settembre/dicembre definizione dei rapporti tra le ditte lottizzanti per la sottoscrizione "dell'atto integrativo alla Convenzione per l'attuazione degli interventi previsti dal Piano di lottizzazione di iniziativa privata n. 1 relativo alla Z.T.O. D4.b-4 a Mestre in località Terraglio".

In riferimento alle modifiche necessarie per definire una soluzione progettuale che facesse proprie le richieste di CAV e del Comune di Venezia in riferimento ai temi della mobilità, la Città Metropolitana di Venezia (allora Provincia di Venezia) aveva già espresso parere positivo per gli aspetti ambientali. All'interno del verbale della CdS del 31.08.2019 si riporta come "il parere VIA era già stato espresso a suo tempo, con prescrizioni che poi sono state man mano implementate a seguito delle integrazioni proposte per la Conferenza di Servizi decisoria del 16.05.2016. Tali integrazioni erano state esaminate in commissione VIA per ulteriore parere e avallo e ivi approvate poiché non risultano essere in conflitto con quanto precedentemente espresso."

2 INTEGRAZIONI

2.1 Capacità di risparmio energetico

Rif punto a) della nota prot. 22364 del 29.03.2019

In fase di proposta progettuale assoggettata a valutazione ambientale è stato stimato come il fabbisogno energetico della struttura commerciale si attesti su circa 494.000 kWh/anno.

Si prevede la collocazione di impianti fotovoltaici posizionati in copertura in grado di soddisfare il 47% dei consumi totali.

I pannelli saranno collocati sia in corrispondenza degli spazi piani in copertura, così come nell'area dove sono presenti anche gli shed, per illuminazione e areazione dei locali. I pannelli, infatti, saranno collocati su supporti che garantiscono la corretta inclinazione necessaria per la maggiore efficienza del sistema fotovoltaico.

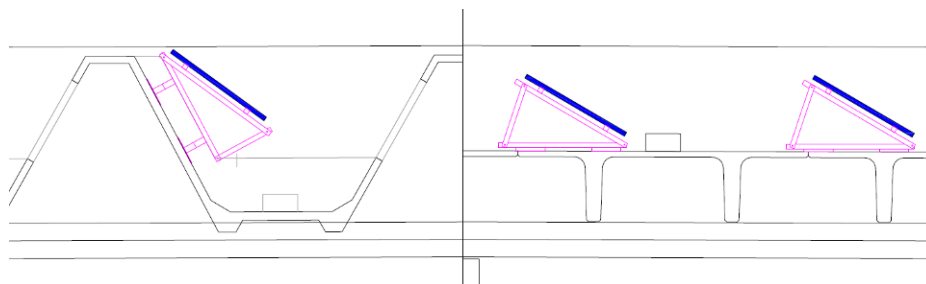


Figura 2 Soluzioni progettuali per l'installazione dei pannelli fotovoltaici in copertura.

I pannelli saranno collocati al di sopra di entrambe le unità commerciali, con un maggiore sviluppo per quella di carattere alimentare, caratterizzata da un maggiore fabbisogno.

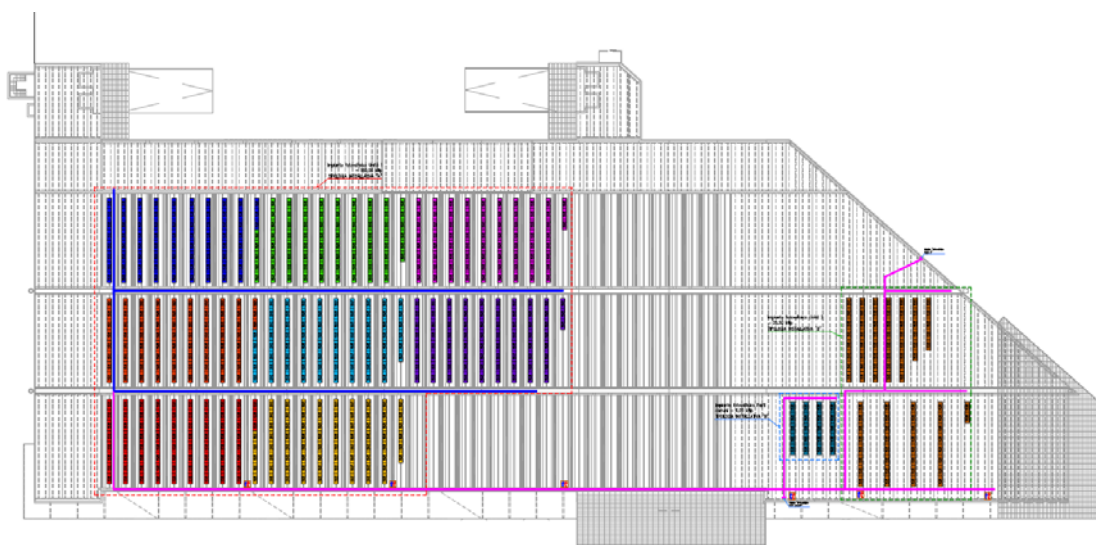


Figura 3 Schema di collocazione dei pannelli fotovoltaici in copertura.

La proposta d'intervento prevede l'adozione di soluzioni progettuali e costruttive che contribuiscono alla riduzione dei consumi necessari per il funzionamento dell'arrivata e il confort dell'edificio. Tra queste si riportano le principali soluzioni progettuali che saranno attuate in fase realizzativa:

- Isolamento controterra della soletta portante in pannelli di EPS ad alta densità in grado di rispettare i limiti normativi.
- Pannelli in c.a.p. denominati "a taglio termico" caratterizzati da un valore di trasmittanza in grado di rispettare i limiti normativi, realizzati con un sistema di crosta esterna (la finitura del pannello) appesa ad uno strato interno portante e con interposto uno strato di polistirene passante.
- Contenimento degli elementi che possano creare ponti termici.

- Minor numero di fori finestra o porta, compatibilmente con le esigenze normative, riducendo il numero di cordoli (ad alta trasmittanza).
- Elemento di copertura a shed in c.a.p. sarà progettato per consentire una razionale resa della luce naturale dall'alto della copertura proveniente da nord e per garantire una notevole fonoassorbente. La frequenza di superfici trasparenti risultanti dall'assemblaggio permetterà una corretta ed uniforme distribuzione della luce (assenza di coni d'ombra) all'interno dei locali.
- Manto di copertura su estradosso elementi di copertura a shed e zone piane terminali formato da: pannello in polistirene espanso, preaccoppiato con una guaina bituminosa armata con velo vetro dello spessore di mm 3, compresi bloccaggi meccanici; guaina bituminosa elastomerica armata in tessuto non tessuto.

Ulteriori soluzioni che permettono di contenere i consumi energetici sono riferite all'utilizzo di impianti di refrigerazione con recupero del calore.

Tenendo in considerazione la temperatura ambientale locale e il funzionamento dell'attività commerciale, gli elementi che si prevedono di utilizzare risultano essere un'ottima fonte energetica di calore recuperabile ed accumulabile per produrre acqua calda sanitari. Si stima un calore totale equivalente a circa 745.000 kW/anno, che equivale al riscaldamento fino a 50°C per un volume d'acqua di circa 43.800 l/g.

In sede procedura per autorizzazione commerciale, sviluppata secondo quanto previsto dalla LR 50/2012, è stata proposta e confermata l'installazione di dossi cinetici in grado di produrre energia a seguito del transito di veicoli. Questi, come contenuto all'interno del verbale della CdS saranno collocati all'interno dell'area di sosta, evitando di situare gli elementi su viabilità pubblica.

2.2 Utilizzo multilevel delle acque

Rif punto b) della nota prot. 22364 del 29.03.2019

In sede di definizione delle azioni volte a garantire la maggiore compatibilità dell'intervento, all'interno dell'iter autorizzativo commerciale, è stata prevista la realizzazione di un sistema di captazione e recupero delle acque piovane.

Questa soluzione permette di contenere il consumo idrico sfruttando la risorsa data dalle acque piovane, integrando tale sistema con il tradizionale allacciamento alla rete idrica.

La proposta prevede la realizzazione di volumi di raccolta delle acque piovane derivanti dalle coperture della nuova struttura, con capacità di 90.000 litri, pari a 90 mc. Il dimensionamento dell'invaso è stato definito tenendo conto delle caratteristiche pluviometriche del contesto e delle dimensioni dell'immobile, secondo quanto esplicitato nella relazione tecnica integrativa.

I volumi saranno ricavati tramite vasche posizionate al di sotto del sedime delle aree di sosta a nord dell'edificio, e connessa viabilità interna di manovra. Questo evita di coinvolgere la viabilità principale o altre aree che saranno ad uso pubblico.

Le vasche interrato, dotate di appositi sistemi di controllo e filtraggio delle acque, saranno connesse ad una rete che ridistribuisce l'acqua all'edificio commerciale tramite un sistema ad anello che corre lungo il perimetro dell'edificio, sull'esterno.

Questo permette di attuare eventuali interventi di manutenzione senza coinvolgere gli spazi interni alla struttura commerciale o le aree più frequentate e indispensabili per l'accesso all'area, garantendo così la funzionalità della nuova realtà commerciale anche durante eventuali fasi di manutenzione o ripristino.

La condotta sarà collegata ad un pozzetto che permetterà di inviare le acque al sistema di irrigazione delle aree verdi di pertinenza della struttura

Questo sistema permetterà di raccogliere le acque che altrimenti andrebbero allontanate e disperse per usi locali, riducendo l'approvvigionamento dalla rete idrica.

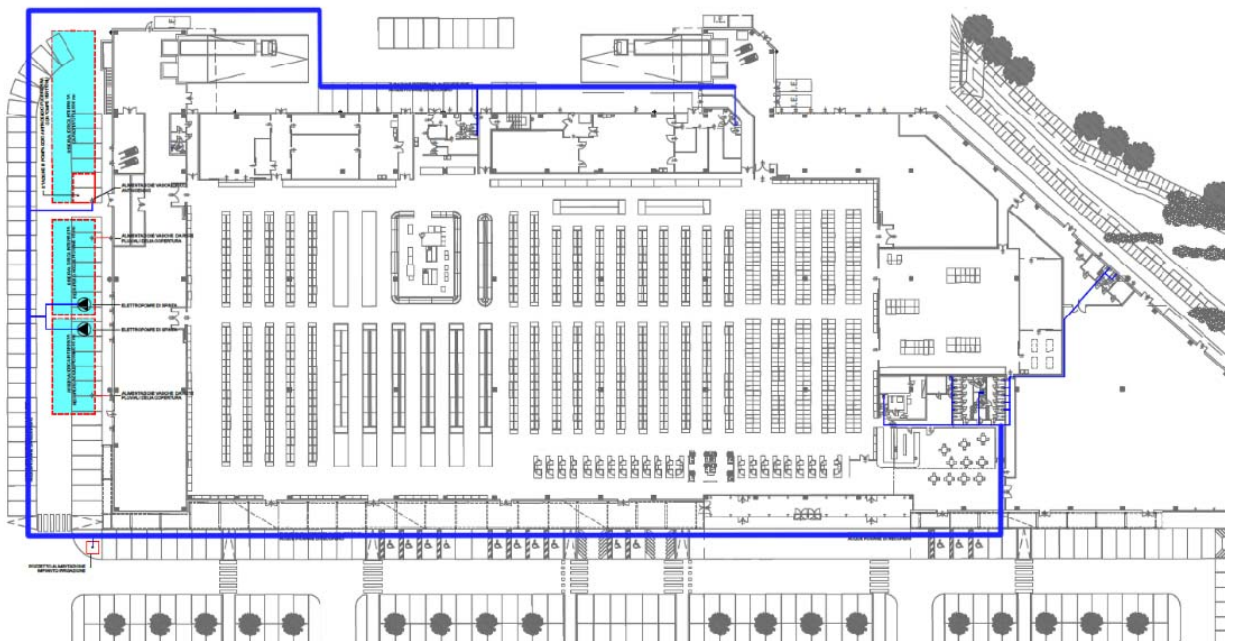
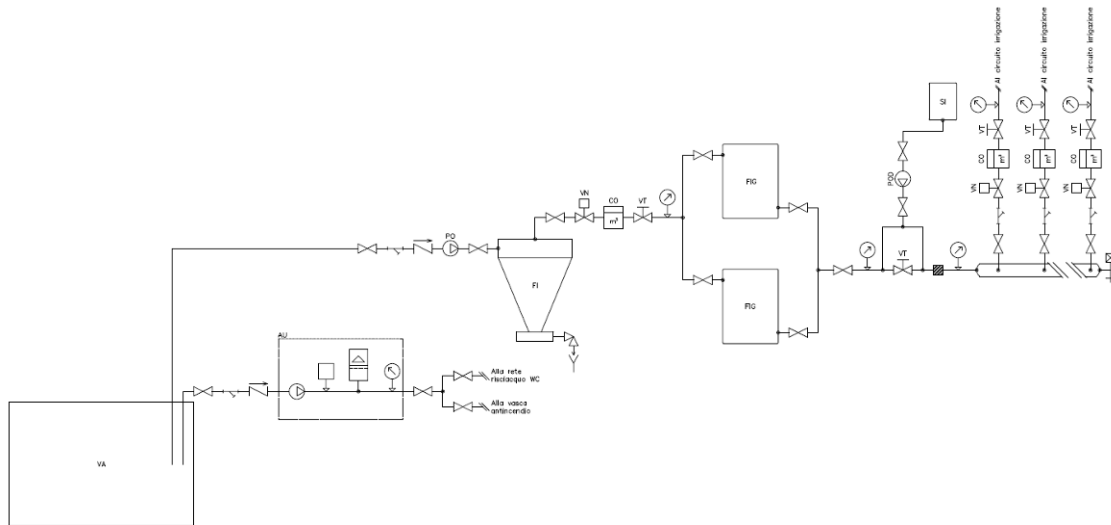


Figura 4 Schema di gestione delle acque piovane.

La documentazione già esaminata in fase di autorizzazione commerciale prevede di utilizzare le acque raccolte per integrare i consumi di più elementi, quali acqua utilizzate per i servizi igienici, irrigazione degli spazi verdi e vasca antincendio.

Le acque raccolte saranno immesse tramite pompe all'interno della rete interna, previo opportuno trattamento con filtri per rimuovere eventuali presenze di inquinanti o materiali trasportati.



PO	/	Pompa pressurizzazione
POD	/	Pompa dosatrice fertirrigazione
FI	/	Filtro idrociclone
FIG	/	Filtro a graniglia
SI	/	Serbatoio fertirrigazione
VT	/	Valvola di taratura
VN	/	Valvola di zona a due vie
CO	/	Contatore d'acqua volumetrico
VA	/	Vasca recupero piovane
AU	/	Autoclave

Figura 5 Schema del sistema di recupero delle acque piovane.

Va ricordato come il sistema non sostituisce l'approvvigionamento dalla rete idrica, ma si integra con lo stesso. Pertanto viene comunque garantita la funzionalità della struttura commerciale anche nei periodi di assenza o limitata piovosità.

Come da richiesta dalla Città Metropolitana di Venezia è stato predisposto un elaborato progettuale che rappresenta le proposte di gestione rispetto all'intervento della nuova realtà commerciale. Si evidenzia come la soluzione riportata definisca lo schema progettuale in coerenza con l'impianto della struttura relativa all'attuale livello di progettazione.

Le reti e tracciati riportati sono funzionali alla verifica della fattibilità delle opere proposte. In fase di progettazione esecutiva gli approfondimenti progettuali riferiti alla struttura edilizia, così come alle aree esterne e sottoservizi, anche in relazione ad eventuali pareri o accordi con gli enti competenti e gestori, potrebbero comportare modifiche allo schema prospettato. Tali variazioni si potranno rendere necessarie proprio per garantire la funzionalità dell'intero sistema. Le modifiche dovranno comunque assicurare il soddisfacimento di quanto prospettato, proprio per garantire il soddisfacimento della compatibilità ambientale e commerciale, Le variazioni dovute a motivazioni di carattere

tecnico non potranno quindi inficiare gli aspetti di miglioramento dell'inserimento ambientale della nuova realtà commerciale, ed in tal senso non si possono configurare come modifica sostanziale o variante rispetto agli elementi che determinano la compatibilità ambientale dell'intervento proposto. Nel caso in cui le variazioni non risultassero puntuali e marginali, ma significative sotto il profilo dimensionale e di coinvolgimento di spazi sensibili o che possano creare situazioni di conflitto o criticità, sarà data comunicazione alla Città Metropolitana di Venezia delle modifiche più rilevanti.

2.3 Aggiornamenti progettuali

Rif punto c) della nota prot. 22364 del 29.03.2019

Lo scenario progettuale sottoposto a procedura di VIA è riferito all'inserimento di un nuovo centro commerciale all'interno dell'area destinata a sviluppo commerciale all'interno dell'area AEV Terraglio.

In riferimento alla soluzione oggetto di parere 4285/2013 si sintetizza quanto contenuto all'interno della documentazione depositata.

Si riporta in prima istanza come nel frattempo sia intercorsa una procedura di variante allo strumento attuativo che riguarda l'area all'interno del quale si inserisce la proposta in oggetto. Il PdL che contiene l'area interessata dal nuovo centro commerciale si articola in 9 UMI. **Si rileva come tali modifiche riguardino ambiti urbanisticamente connessi con l'intervento in oggetto, ma non determinano variazioni rispetto alle potenzialità edificatorie o destinazioni d'uso dell'UMI oggetto di valutazione, ne determina modifiche di carattere progettuali della struttura commerciale e opere connesse al suo funzionamento.**

La variante ha riguardato la suddivisione in 2 comparto dell'UMI 4, spazio situato a nord dell'UMI 1, area che contiene gli spazi dove sarà collocata la nuova realtà commerciale.

La Variante propone di suddividere in due stralci di attuazione l' UMI 4:

- UMI 4.1 di mq. 24.868 con una S.P. prevista di mq. 32.669
- UMI 4.2 di mq. 7.118 con una S.P. prevista di mq. 5.005

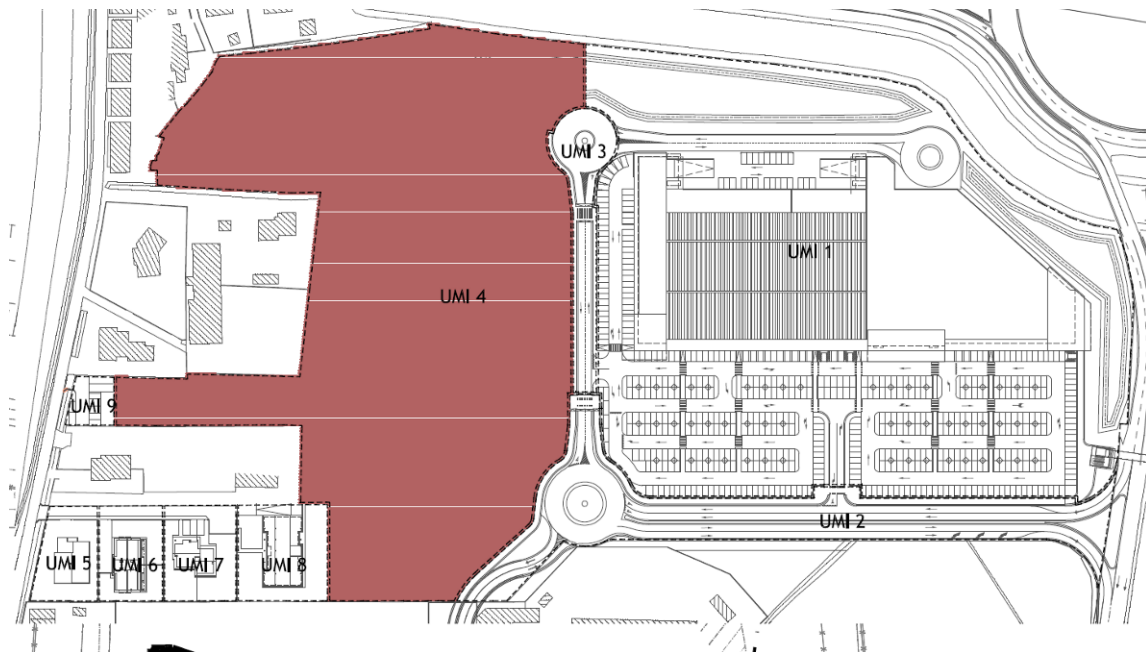
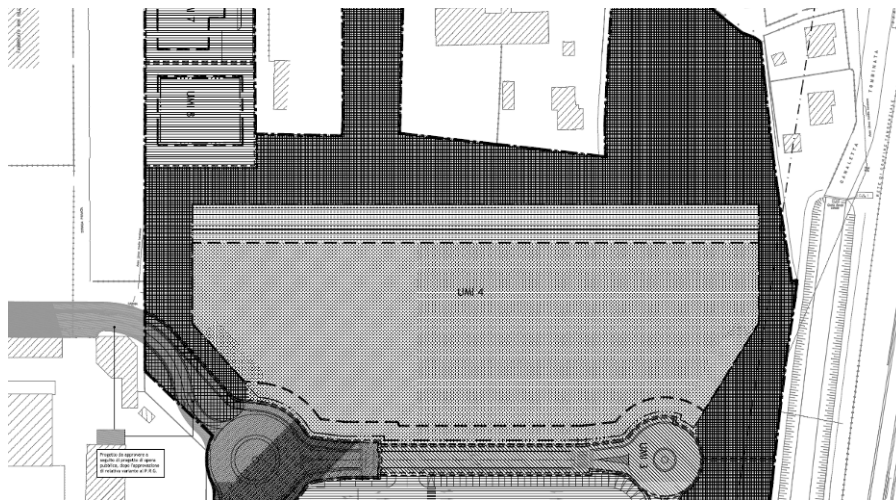


Figura 6 Individuazione delle UMI che compongono il PdL, evidenziata l'UMI 4 oggetto di variante.



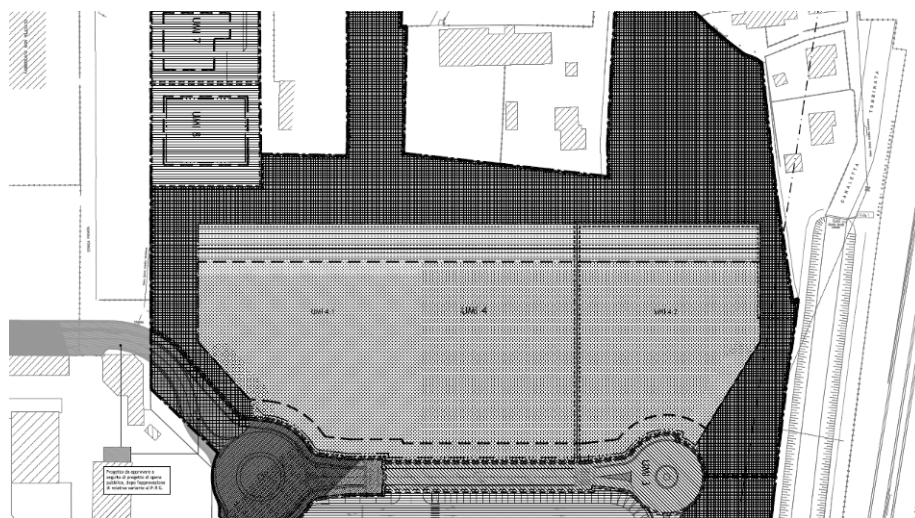


Figura 7 Stato vigente e di variante dell'UMI 4.

La variante ha ridistribuito i parametri urbanistici all'interno dei due comparti garantendo il soddisfacimento degli standard e la fattibilità delle opere di interesse pubbliche e private.

Non si prevede modifica delle destinazioni d'uso dell'area o delle tipologie di funzioni insediabili all'interno dei futuri edifici.

La variante, sotto il profilo dimensionale, opera definendo in modo prescrittivo le quantità massime dei singoli comparti, fermo restando le quantità massime già previste per la UMI.

AREE	P. di L.	UMI 4.1	Zona P. di L.	UMI 4.2	Zona P. di L.
	mq.	mq.	mq.	mq.	mq.
Superficie territoriale	31.986	24.868	V 12.152	7.118	V 1.410
			V-P 2.164		V-P 1.048
			V-P-priv 10.552		V-P-priv. 4.660
S.P. edificabile	37.674	32.669		5.005	
Superficie a park	18.862	16.359		2.503	
Superficie a verde	16.344	13.841		2.503	
Superficie a park privato	12.934	11.182		1.752	

Tale variante, come precedentemente riportato, non incide rispetto al dimensionamento complessivo del piano attuativo vigente, né determina variazioni per l'UMI1, e quindi all'interno dell'ambito afferente al progetto in oggetto.

La modifica non comporta variazioni delle opere pubbliche e urbanizzazioni principali, in particolare per quanto riguarda le UMI 2 e 3, che ricomprendono la viabilità di accesso e distribuzione funzionale anche alla nuova struttura commerciale.

In sintesi la variante non comporta variazioni allo scenario urbanistico di riferimento vigente al momento di valutazione del Centro Commerciale in oggetto. Permangono le condizioni di compatibilità e coerenza urbanistica.

Fermo restando quindi lo scenario di riferimento urbanistico e l'impianto complessivo delle provvisori d'intervento, si riportano quindi le modifiche di dettaglio che riguardano la struttura del centro commerciale e spazi di pertinenza.

Già in fase di procedimento VIA sono state presentate integrazioni riferite a modifiche ad elementi che determinano le condizioni di contorno dell'insediamento commerciale.

Nel settembre 2013 sono stati trasmessi alla Provincia di Venezia approfondimenti relativi alle caratteristiche geometriche della viabilità di accesso allo spazio commerciale.

L'asse d'accesso da via Caravaggio è costituito da 2 carreggiate separate formate da 2 corsie di larghezza 3 m. Su entrambi i lati delle carreggiate si realizzerà una banchina di 0,5 m. La viabilità è seguita da percorsi ciclopedonali su entrambi i lati, di larghezza di 2 m.

La viabilità posta a nord e il suo prolungamento sul lato est della nuova struttura avranno una sezione di corsia minima di 3 m.

Gli attraversamenti saranno realizzati su dosso rialzato rispetto alla quota stradale.

In questa sede è stata anche presentata la proposta di realizzazione della viabilità di collegamento verso ovest, su via Bella. Si tratta di una viabilità già prefigurata dal piano attuativo vigente.

Le caratteristiche fisico-geometriche sono in continuità con la tratta viaria che corre a nord dell'area d'intervento.

Ad ottobre 2013 è stata presentata alla Provincia di Venezia documentazione riferita alla modifica delle opere necessarie per garantire l'invarianza idraulica dell'intero PdL. Si tratta di una diversa collocazione e dimensionamento dei bacini d'invaso definiti all'interno del Piano attuativo.

Si tratta di una redistribuzione dei volumi ricavati tramite depressioni e condotte che garantiscono comunque la capacità d'invaso minima necessaria per garantire l'invarianza dell'intero ambito del piano attuativo.



Figura 8 Modifiche del sistema di invaso per invarianza idraulica.

La modifica ha garantito quindi la sicurezza dell'area e del contesto. Viene mantenuto lo scarico già previsto e verificato dagli enti gestori all'interno dello scolmatore, ad est dell'area. Il nuovo assetto non ha comportato variazioni alle portate in uscita rispetto quanto già verificato degli enti competenti.

Relativamente all'edificio commerciale, rispetto al progetto riferito alla procedura VIA del 2013, le modifiche sono limitate e riguardano aspetti distributivi interni e aggiustamenti funzionali.

Le modifiche sono qui sintetizzate.

Schema strutturale:

- Mutate esigenze di layout dell'esposizione merceologica ha comportato l'adeguamento dello schema strutturale, studiato su una maglia con luce più ampia possibile, in particolar modo congeniale alle aree di vendita del fabbricato; tali modifiche planimetriche non hanno alcuna conseguenza sulle altezze utili e sull'impronta a terra del fabbricato.
- Individuazione della vasca antincendio in locale interrato con accesso esterno posto al di sotto dell'angolo nord-est dell'edificio.

Layout interni

- Mantenendo inalterata la superficie totale di mq. 7.990,00 destinata alla vendita e la quota parte destinata all'alimentare, questa viene rimodulata tra le due unità;
- Modificata la posizione dei magazzini e dei percorsi interni di approvvigionamento merci, in particolare all'angolo sud-est del fabbricato, conformandole alle mutate configurazioni delle aree di vendita;
- Implementata la dotazione di servizi igienici per il pubblico;
- Mutate esigenze dei reparti di lavorazione delle merci posti lungo il lato est del fabbricato, oltre alle esigenze dettate dall'ubicazione delle uscite di sicurezza, hanno comportato la modifica distributiva degli ambienti stessi, sostanzialmente riconducibile ad un rovesciamento nord-sud delle destinazioni d'uso dei locali;
- Specifiche esigenze di prevenzione incendi (CPI dei VVF) hanno comportato l'adeguamento del numero e dell'ubicazione delle uscite di sicurezza e dei locali filtro tra magazzini e aree di vendita.

Area scarico merci

- Prevista la realizzazione di due ulteriori aree di scarico, poste queste in quota e non in baia;
- Viene modificata la posizione ed implementato il numero delle isole ecologiche.

Prospetti

- vengono adeguati, conseguentemente all'inserimento delle modifiche alle uscite di sicurezza recepite con parere preventivo dei VVF;
- Il fronte ovest viene formalmente modificato mutando il sistema di schermatura del portico (da lamiera microforata a doghe metalliche orientate) ed uniformando l'altezza estradosso degli elementi in lamiera microforata che costituiscono gli sporti all'altezza estradosso del portico, ottenendo un allineamento del fronte ed un conseguente abbassamento della linea di estradosso del fabbricato.

È evidente come si tratti di modifiche puntuali e di modesta entità, necessarie per garantire la funzionalità della struttura. Gran parte delle variazioni interessano elementi interni alla struttura o riferite a scelte architettoniche.

Non sono previste varianti dimensionali o riorganizzazioni delle attività. Permane la suddivisione in due unità principali, con le quantità edilizie già sottoposte a precedente procedura VIA.

Il sistema distributivo dei parcheggi e l'accessibilità dell'utenza non vengono modificati. Sul lato ovest sarà realizzata l'area di parcheggio principale. Alcuni posti auto saranno realizzati a nord dell'edificio. Viene mantenuta l'area per la sosta dei dipendenti e scarico merci sul lato ovest del centro commerciale.

La soluzione progettuale a cui sarà data attuazione a seguito della richiesta di proroga del provvedimento VIA, oltre alle modifiche sopra indicate, recepisce le prescrizioni e indicazioni emerse in sede di rilascio del parere VIA da parte della Provincia di Venezia e all'interno della procedura commerciale prevista dalla LR 50/2012.

Alcuni aspetti riguardano soluzioni finalizzate al **contenimento dei consumi energetici**, come riportato nel precedente paragrafo 2.1. Anche in questo caso di tratta di modifiche e specifiche di carattere puntuale e di dettagli che non producono variazioni significative rispetto al progetto già valutato.

Allo stesso modo sono stati **approfonditi gli aspetti relativi alla gestione delle acque piovane** tramite un sistema di captazione delle acque di copertura e riutilizzo in loco per irrigazione degli scoperti, servizi igienici e sistema antincendio, come riportato nel paragrafo 2.2.

Entrambi questi approfondimenti sono emersi in fase di procedura commerciale, e pertanto previste in attuazione della CdS del 31.08.2016.

Sono più rilevanti le modifiche introdotte riferite alle opere infrastrutturali richieste dagli enti per garantire una maggiore compatibilità del nuovo intervento.

In sintesi le modifiche riguardano:

- Rimozione dell'attuale **attraversamento cicopoledonale**, regolamentato da impianto semaforico, di via Caravaggio, che verrà sostituito da una passerella sopraelevata. Questa sarà collocata poco più ad est del nuovo accesso che verrà realizzato in via Caravaggio, in prossimità dell'attuale attraversamento.

La proposta è stata definita in ottemperanza di quanto previsto dal parere della Commissione Provinciale VIA 4285/2013.

- Realizzazione di una **nuova viabilità d'accesso da via Bella**. La nuova viabilità inserita nella proposta è attuazione di quanto già prefigurato dal PdL. Questo secondo accesso può redistribuire i flussi in entrata e uscita su due punti, riducendo i mezzi connessi all'entrata su via Caravaggio. Anche in questo caso la proposta riguarda opere richieste dal parere della Commissione Provinciale VIA 4285/2013, e pertanto ritenute migliorative dalla Commissione Provinciale, rispetto alle quali non sono emerse perplessità o motivi ostativi alla loro realizzazione in sede di valutazione riferita all'istruttoria commerciale ai sensi della LR 50/2012.

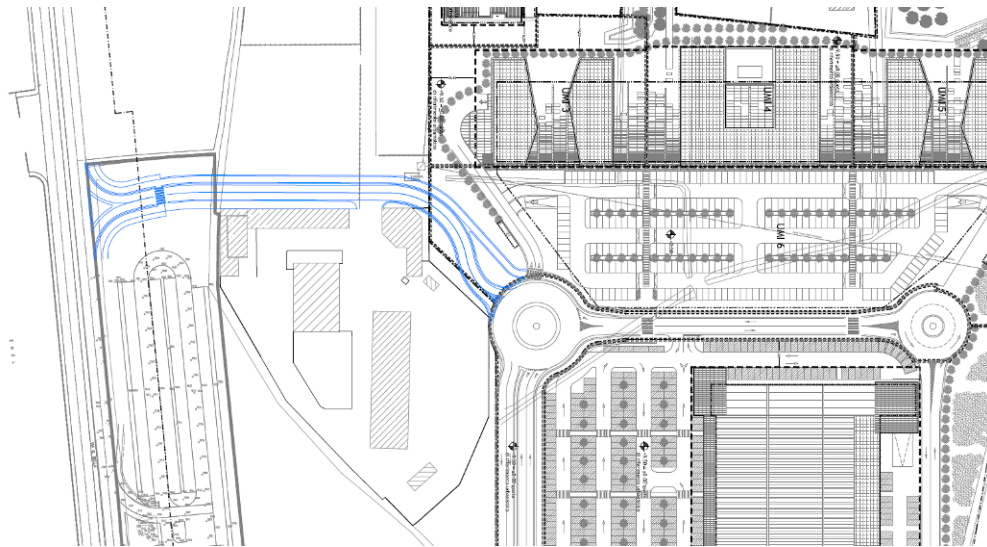


Figura 9 Viabilità di accesso su via Bella (in blu).

Facendo seguito ai confronti effettuati con gli enti competenti, in particolare Comune di Venezia e CAV, sono stati approfonditi gli aspetti relativi alla funzionalità e sicurezza delle opere connesse al **nodo della rotatoria tra via Caravaggio e la tangenziale di Mestre.**

Già all'interno del progetto sottoposto a procedura VIA nel 2013 sono state previste opere necessarie per garantire la fluidità del traffico all'interno della rotatoria, e di conseguenza su via Caravaggio.

La soluzione prospettata prevedeva la realizzazione di una viabilità di diretto accesso nella rampa di immissione in tangenziale, verso sud. In questo modo si dividono i flussi in uscita da via Caravaggio, si separano i mezzi diretti verso il centro di Mestre e direzione nord della tangenziale e quelli diretti in Tangenziale verso sud.

A seguito dei confronti avvenuti con CAV e Comune di Venezia, per la CdS del 31.08.2016 è stata presentata una soluzione che rivede in parte la proposta iniziale.

Il progetto riduce la sezione della carreggiata di via Caravaggio in entrata sulla rotatoria.

La modifica riguarda anche l'accesso su via Caravaggio. La nuova soluzione prevede l'incremento delle corsie in entrata da 2 a 3, mantenendo quindi l'attuale ingresso a doppia corsia dalla rotatoria, e aggiungendo la corsia legata al nuovo braccio che convoglia direttamente i flussi provenienti dalla tangenziale.

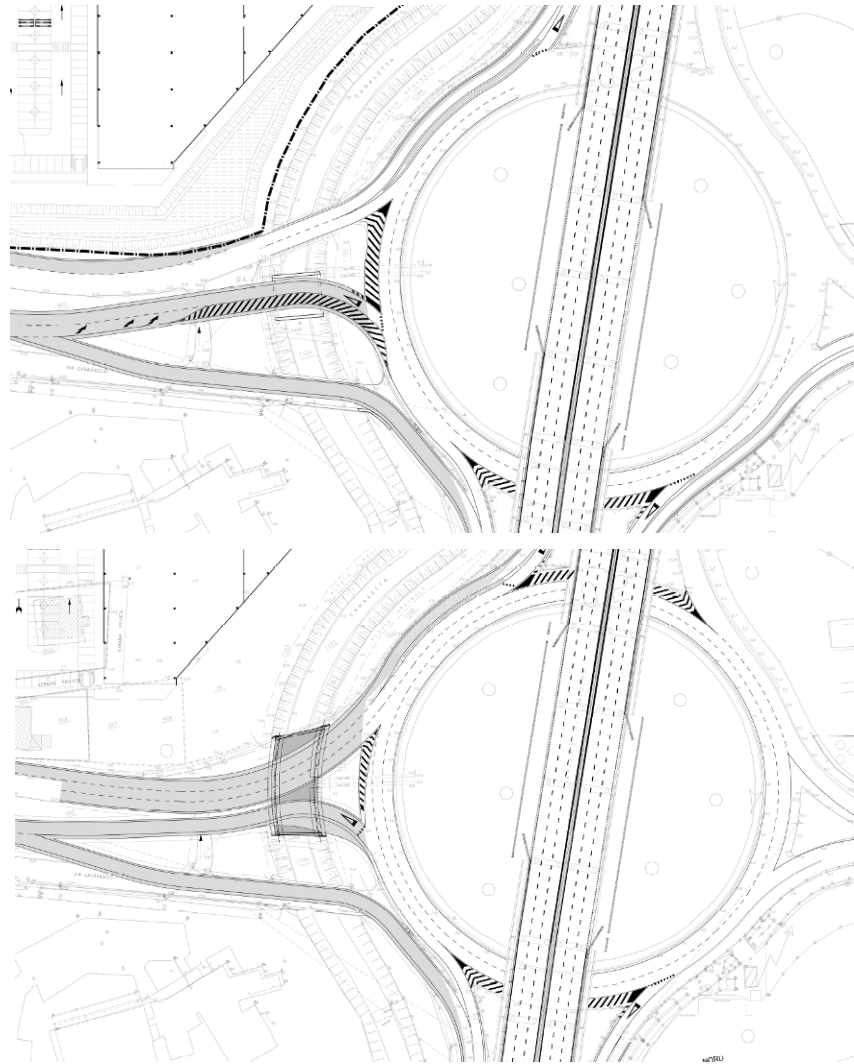


Figura 10 Confronto tra le proposte progettuali delle opere connesse alla rotonda di collegamento con la Tangenziale di Mestre.

Le modifiche relative al quadro urbanistico non hanno determinato variazioni dimensionali o delle destinazioni previste dal progetto. Per quanto riguarda le modifiche introdotte nel progetto si evidenzia di come si tratti di inserimenti di soluzioni e opere migliorative richieste dagli enti che hanno partecipato alla procedura di valutazione ambientale e autorizzazione commerciale. Si tratta pertanto di elementi introdotti con funzioni migliorative o utili ad assicurare un ottimale inserimento ambientale e urbano. Per loro natura quindi non introducono elementi di maggior carico o che possano determinare effetti di aggravio delle condizioni ambientali post operam, in tal senso non si ritiene necessario aggiornare lo studio di impatto già prodotto, con particolare riferimento agli aspetti valutativi.

Gli elaborati integrativi allegati al presente documento costituiscono loro stessi aggiornamento delle fasi analitiche, con risultanze che non modificano le conclusioni già contenute negli studi già depositati.

2.4 Aspetti trasportistici

Rif punto d) della nota prot. 22364 del 29.03.2019

Sulla base di quanto richiesto si è provveduto a fornire ulteriori indicazioni circa le misurazioni condotte, approfondendo e aggiornando gli elementi ritenuti potenzialmente più significativi.

All'interno del documento specialistico sono stati indicati i punti di misurazione dei flussi e manovra dei mezzi transitanti all'interno dei 8 nodi già analizzati, ai quali è stata aggiunta la rotatoria tra via Paccagnella e via Giovanni Paolo II. La relazione integrativa, inoltre, ha verificato e aggiornato le caratteristiche fisico geometriche delle intersezioni coinvolte, calibrando in modo più dettagliato il modello trasportistico.

Questo ha permesso di avere un quadro più ampio e complessivo delle dinamiche di spostamento dei mezzi all'interno dell'ambito del AEV Terraglio. È stato così ampliato il raggio di analisi dei nodi oltre la distanza definita come significativa dall'Allegato A alla DGR 1047/2013 (1.000 m dall'area d'intervento).

Le analisi e simulazioni sono state quindi condotte in riferimento ai 9 nodi considerati, dettagliando le caratteristiche fisico-geometriche delle intersezioni e le loro caratteristiche attuali. Sulla base dei dati di traffico rilevati nel novembre 2018 è stato possibile stimare lo scenario futuro redistribuendo i flussi generati dalla nuova realtà all'interno della rete locale, sulla base dello scenario progettuale in oggetto.

In particolare i carichi aggiuntivi sono stati definiti sulla base della quantità dei posti auto disponibili per l'utenza, pari a 480. Non rientrano nel calcolo della stima dei mezzi movimentati i posti auto utilizzabili dai dipendenti poiché determinano un carico a se stante che non influisce in modo significativo rispetto alle dinamiche della mobilità necessarie per la verifica della sostenibilità trasportistica. Per la definizione dei mezzi movimentati nelle ore di punta sono stati utilizzati parametri indicati nella letteratura e in riferimento a casi omologhi, in coerenza con gli studi già prodotti e valutati dalla commissione provinciale VIA. In riferimento al contributo delle attività direzionali che potranno essere realizzate nelle aree adiacenti, la stima dei nuovi carichi a tenuto conto di come le entrate e uscite dipendenti dalle realtà direzionali coinvolgono orari diversi rispetto alle punte riferibili alle attività commerciali.

Lo studio condotto non ha rilevato situazioni significativamente diverse rispetto a quanto già valutato all'interno dei precedenti studi (2014 e 2016). Le simulazioni condotte, in riferimento al quadro progettuale definito sulla base della proposta d'intervento integrata con le opere richieste e prescritte, hanno verificato come la funzionalità della rete e dei nodi coinvolti dall'intervento non subisca riduzioni significative, garantendo la fluidità del sistema.

Le variazioni dei livelli di servizio rispetto allo stato attuale, considerando gli approfondimenti condotti, non determinano situazioni diverse rispetto alle valutazioni già condotte. Non si determinano quindi condizioni di sofferenza della rete durante le ore di punta, definendo così uno scenario compatibile sia nelle situazioni di maggior carico che nella quotidiana conduzione dell'area.

Gli elaborati integrativi dettagliano le analisi e simulazioni condotte.

2.5 Clima acustico

Rif punto e) della nota prot. 22364 del 29.03.2019

Sulla base degli approfondimenti e aggiornamenti condotti dallo studio del traffico, come precedentemente riportato, sono state verificate le condizioni del clima acustico dell'area a seguito dell'entrata in esercizio dell'intervento proposto.

Lo studio ha verificato le condizioni attuali, con particolare riferimento ai livelli di pressione acustica dei recettori sensibili più prossimi alla nuova struttura commerciale.

La campagna di monitoraggio ante operam è stata condotta attraverso il rilevamento presso 6 punti posti in prossimità dell'ambito di intervento.

I valori rilevati sono i seguenti:

Posizione	Tipo - descrizione	Valore misurato
1	MSO - via Caravaggio, tratto tra le due rotonde, microfono tra le due corsie	62.5
2	MSO - via Gabriel Bella, parcheggio a lato Est della strada	59.9
3	MSO - via Caravaggio, inizio discesa a Est del cavalcavia sulla ferrovia	50.4
4	MSO - via Borgo Pezzana, davanti abitazioni	53.7
5	MRO - dietro abitazioni alla fine di via Diziani	51.3
6	MRO - via Borgo Pezzana, davanti abitazione civico n.4	52.1



Figura 11 Punti di misurazione acustica.

In riferimento alle misurazioni condotte è stata definita l'attuale condizione dell'area e dei ricettori individuati, come da planimetria di seguito riportata.

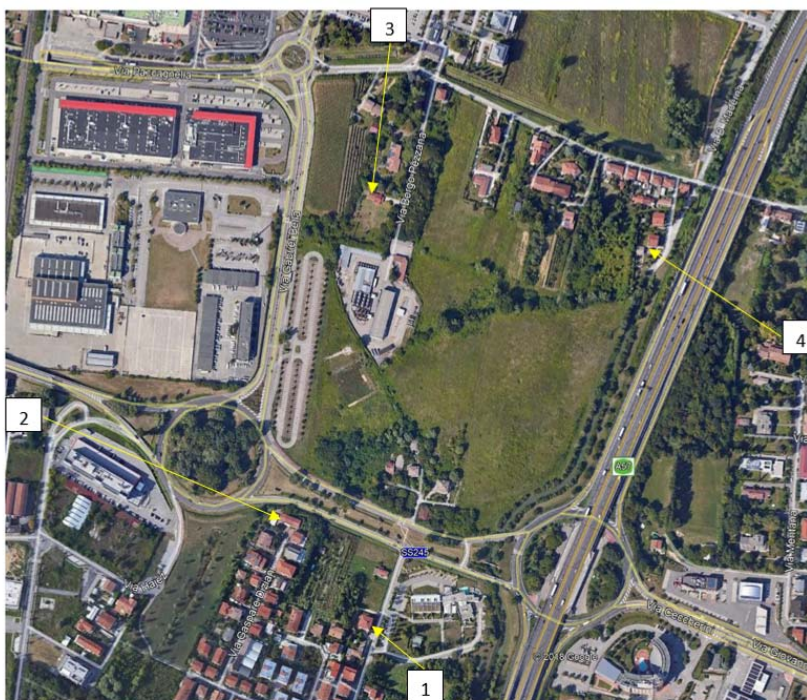


Figura 12 Individuazione ricettori sensibili.

ricettore	Lp dB(A) immissione attuale	Limite di immissione diurno
RIC1	54.6	70 *
RIC2	59.6	65 **
RIC3	51.1	65 **
RIC4	59.7	70 *

* Limite indicato da fascia di pertinenza strade tipologia B fascia A

** Limite indicato da fascia di pertinenza strade tipologia Db

Lo studio ha quindi considerato le nuove fonti emissive connesse all'entrata in esercizio della nuova struttura commerciale, analizzando i contributi del traffico veicolare indotto e degli impianti che saranno collocati nell'area, come riportato nella seguente tabella.

SORGENTI STATO FUTURO (stradali)				
n.	descrizione	variazione di traffico	variazion e di potenza	nuova potenza Lw/m
1	via del Gazzato		0	63,8
2	via sciesa		0	71,5
3	rotonda via don tosatto		0	75,0
4	via paccagnella lato Nord		0	72,5
5	via paccagnella lato Sud		0	72,5
6	via Gabriel verso nord	106	67,2	74,4
7	via Gabriel verso nord	106	67,2	74,4
8	via Gabriel verso sud (1/2)	116	67,6	74,5
9	via Gabriel verso sud (2/2)	116	67,6	74,5
10	via caravaggio est verso nord	290	71,6	77,7
11	via caravaggio est verso nord	290	71,6	77,7
12	via caravaggio est verso sud	280	71,4	77,7
13	rotonda tangenziale	+ 285 (media entranti+uscenti)	71,5	80,1

14	rotonda via Caravaggio	+ 155 (media entranti+uscenti)	68,8	76,3
15	via Gabriel verso nord innesco	106	67,2	79,3
16	via Hayez		0	64,8
17	via Magnasco		0	65,0
18	via Magnasco, laterale		0	65,0
19	via caravaggio W innesto lato Sud	34	62,3	67,5
20	via caravaggio W innesto lato Nord	34	62,3	67,5
21	via caravaggio w	68	65,3	75,0
22	tangenziale verso TS		0	100,0
23	tangenziale verso PD		0	100,0
24	rampa salita verso PD		0	75,9
25	rampa discesa da TS		0	75,0

Le simulazioni condotte hanno permesso di definire gli incrementi dei livelli acustici nell'area, stimando gli incrementi rispetto ai ricettori precedentemente indicati.

ricettore	Lp dB(A) immissione attuale	Lp dB(A) immissione previsto	Limite di immissione diurno	Lp dB(A) emissione previsto
RIC1	54.6	54.9	70 *	32.6
RIC2	59.6	60.4	65 **	32.7
RIC3	51.1	51.9	65 **	29.9
RIC4	59.7	59.4	70 *	30.6

* Limite indicato da fascia di pertinenza strade tipologia B fascia A

** Limite indicato da fascia di pertinenza strade tipologia Db

In riferimento ai ricettori considerati gli incrementi stimati risultano contenuti e tali da non determinare sforamenti rispetto ai limiti ammessi dalla zonizzazione acustica comunale.

Si riportano per completezza le simulazioni condotte.

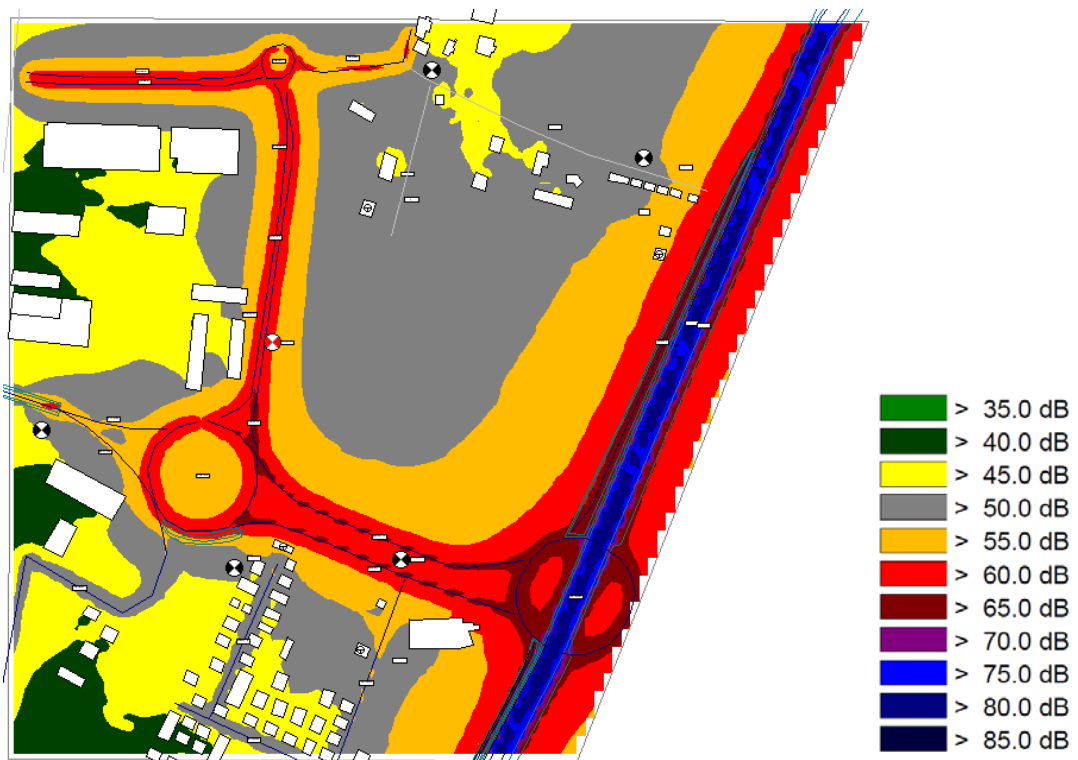


Figura 13 Livelli di immissione sonora, ante operam.



Figura 14 Livelli di immissione sonora, post operam.

2.6 Componente atmosfera

Rif punto f) della nota prot. 22364 del 29.03.2019

Al fine di approfondire i potenziali effetti sull'ambiente determinati dall'entrata in esercizio della struttura commerciale sono stati approfonditi gli aspetti relativi alla componente atmosferica, con particolare riferimento alle emissioni legate all'incremento del traffico veicolare indotto.

Lo studio specialistico ha determinato le condizioni fisiche e meteorologiche che possono condizionare le dispersioni degli inquinanti aerei.

In riferimento ai potenziali effetti lo studio ha determinato le condizioni dello stato attuale e dello scenario post operam delle sostanze inquinanti che possono avere maggior incidenza in riferimento alle emissioni da traffico, sulla base della letteratura e della modellistica a disposizione.

Le valutazioni hanno quindi preso in considerazione le concentrazioni di PM10, NO2 e CO.

Le concentrazioni attuali sono sintetizzate nelle immagini di seguito riportate elaborate dal modello utilizzato.

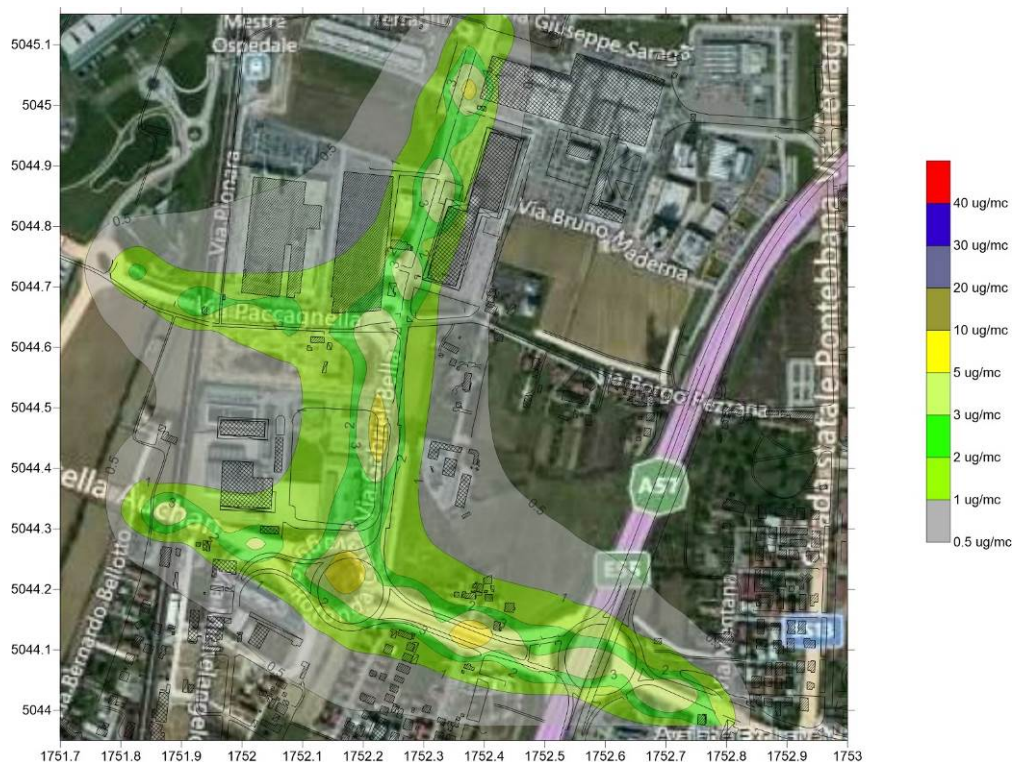


Figura 15 Concentrazioni di PM10 – stato ante operam.

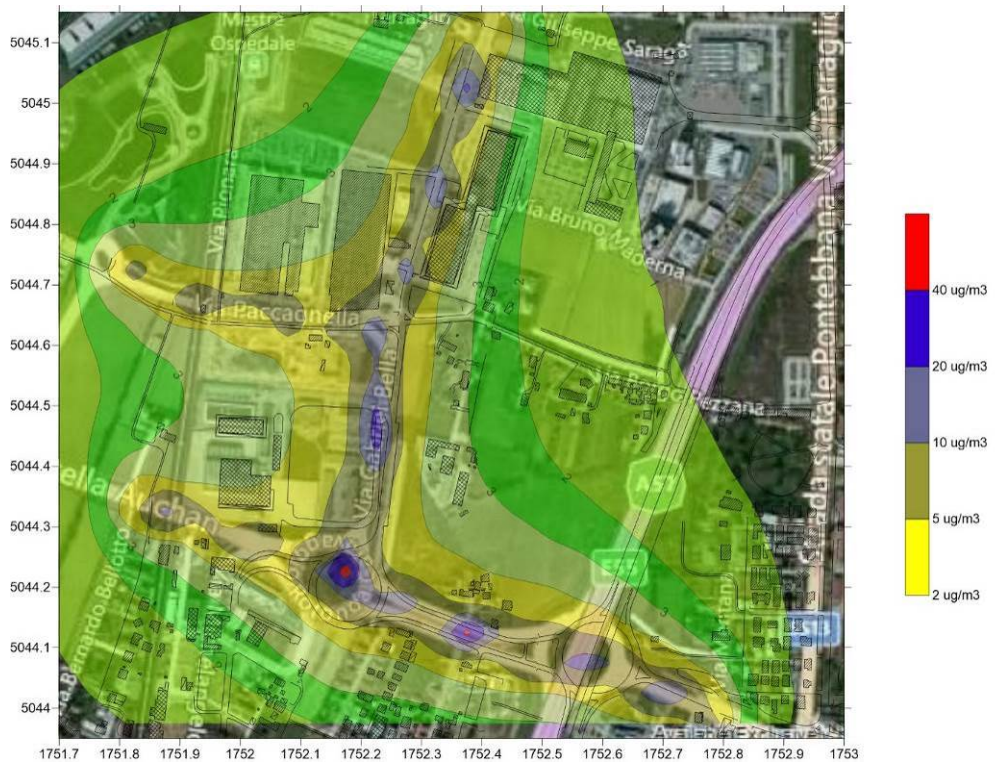


Figura 16 Concentrazioni di NO₂ - stato ante operam.



Figura 17 Concentrazioni CO - stato ante operam.

Rispetto al dominio definito è stata condotta la simulazione dello stato post operam, individuando i potenziali effetti rispetto ai ricettori sensibili più prossimi, di seguito indicati.

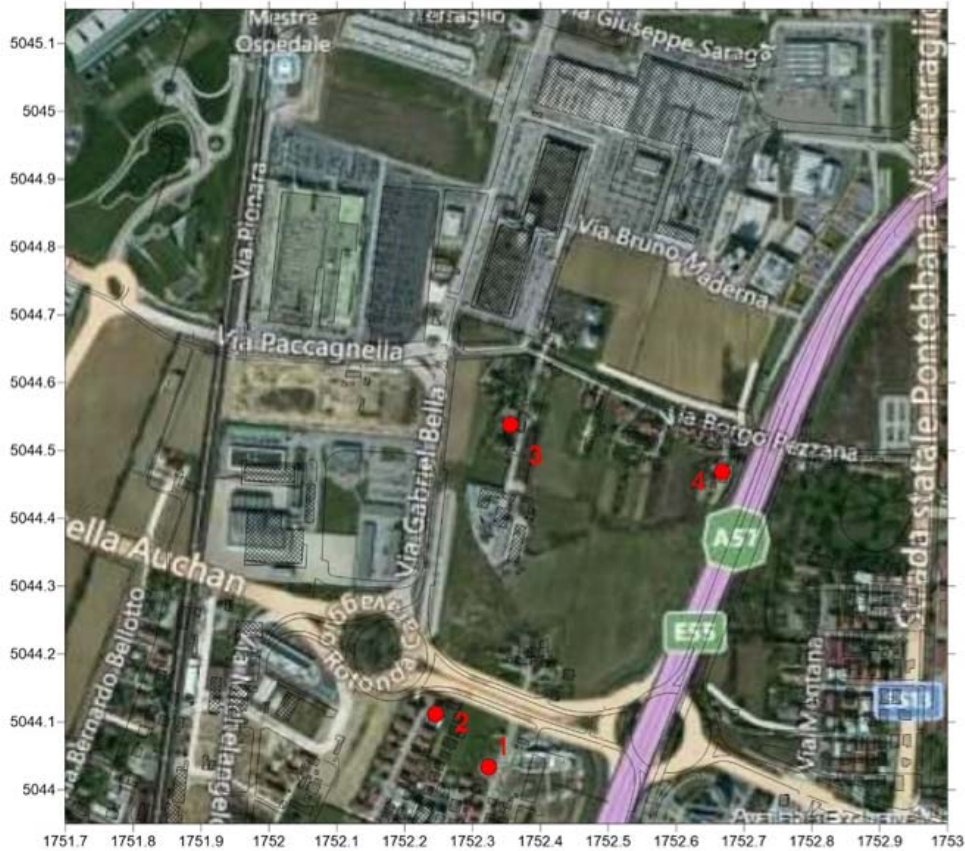


Figura 18 Ricettori sensibili più prossimi all'area d'intervento.

Il modello ha permesso di stimare gli incrementi determinati dalle variazioni di traffico determinate dall'entrata in esercizio della struttura commerciale, tenendo conto degli effetti di dispersione degli inquinanti. Le variazioni risultano limitate e tali da non alterare lo stato qualitativo dell'aria in corrispondenza degli spazi all'interno dei quali si collocano i ricettori individuati. Lo scenario post operam non è caratterizzato da modifiche percettibili, non stimando potenziali effetti sull'ambiente e sulla salute pubblica.

	PM10		NO2		CO
	media annua	35 massimo media 24h	media annua	98esimo percentile	massimo 8 ore
	ug/m3				
standard	40	50	40		10000
Ric 1	0.2	0.6	2	10	<50

Ric 2	<0.2	0.5	1	7	<50
Ric 3	<0.2	<0.5	<1	5	<50
Ric 4	<0.2	<0.5	<1	<5	<50

Valore attuale di qualità dell'aria	32-35	77-94	35-40		<1000
-------------------------------------	-------	-------	-------	--	-------



Figura 19 Incrementi delle concentrazioni di PM10.

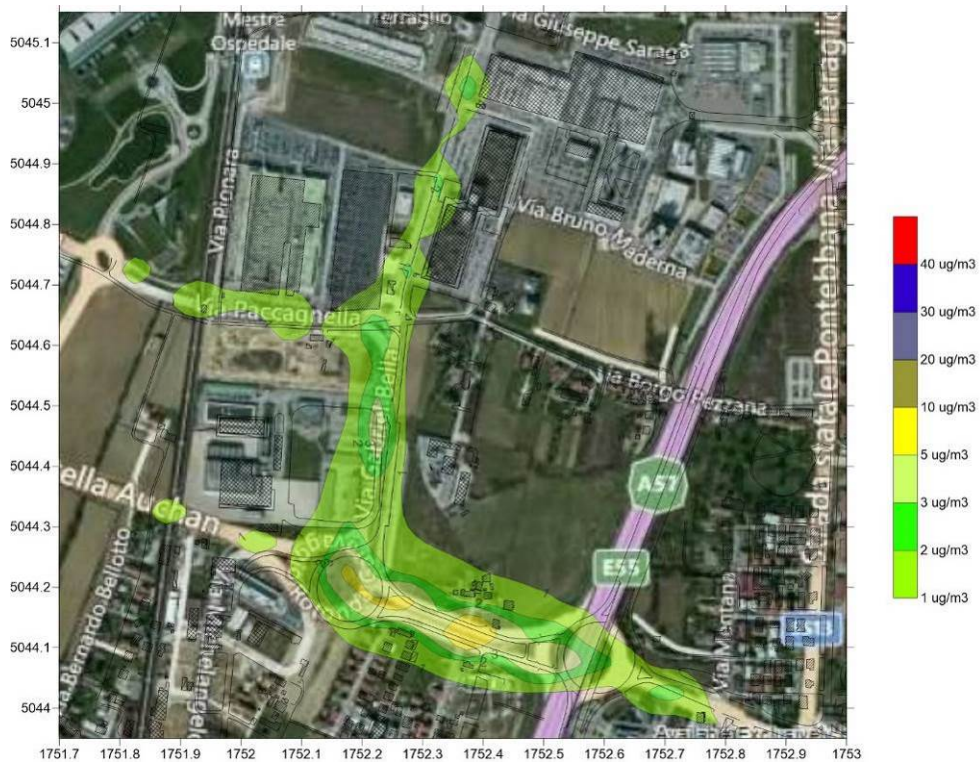


Figura 20 Incremento delle concentrazioni di NO2.



Figura 21 Incremento delle concentrazioni di CO.

Da considerare come all'interno dell'area di sosta saranno collocate delle colonnine di ricarica per auto elettriche. Si tratta di una prima proposta utile per attrarre utenti che utilizzino veicoli ecologici, che nel caso potrà essere incrementata sulla base delle future dinamiche e richieste. Si tratta di un indirizzo volto a incentivare l'utilizzo di veicoli a basse o nulle emissioni.

2.7 Piano di Monitoraggio

Rif punto g) della nota prot. 22364 del 29.03.2019

Il Piano di Monitoraggio sarà ufficialmente redatto in fase di progettazione successiva, sulla base dell'ottenimento di tutti i pareri necessari alla realizzazione della struttura ed attivazione delle licenze commerciali connesse.

Tale strumento definirà in dettaglio gli elementi da monitorare al fine di verificare che gli effetti stimati corrispondano alle reali situazioni derivanti dall'entrata in esercizio della realtà in oggetto. Secondo quanto previsto dalla vigente normativa in materia ambientale.

Le componenti da monitorare saranno le seguenti:

- traffico;
- inquinamento acustico;
- inquinamento atmosferico;
- qualità delle acque in uscita;
- consumi energetici;
- gestione dei rifiuti.

Si propone di sviluppare il monitoraggio tramite report almeno annuali, con eventuali approfondimenti o cadenze più ristrette nel caso le misurazioni effettuate evidenzino situazioni di criticità. Nel caso le criticità risultassero di particolare entità, determinando situazioni di rischio per l'ambiente, dovranno essere individuate soluzioni correttive o elementi mitigativi necessari per ridurre gli effetti sull'ambiente.

I punti di rilevamento, periodi di indagine e modalità di misurazione dovranno essere definite nel dettaglio all'interno del Piano di Monitoraggio, individuando eventuali soggetti da coinvolgere.

La reportistica sarà trasmessa alla Città Metropolitana di Venezia, quale ente competente per il rilascio del parere di compatibilità ambientale.

Il monitoraggio sarà condotto per i tre anni successivi all'entrata in esercizio dell'attività commerciale, con eventuali incrementi nel caso si rilevassero situazioni di particolare sensibilità o criticità.

3 VERIFICA DELLA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

La richiesta di integrazioni ha riguardato approfondimenti a valutazioni riferite alle componenti ambientali che possono risentire in modo più significativo della realizzazione di un nuovo centro commerciale: effetti sulla mobilità, ramosità e alterazioni della qualità atmosferica dovuti al traffico.

Alla luce dei nuovi studi condotti si sintetizzano gli effetti che il nuovo intervento può produrre.

Per verificare la compatibilità dell'intervento si sintetizzano le valutazioni degli effetti sulle componenti oggetto di approfondimento, e per completezza anche con le altre componenti, già analizzate all'interno della documentazione già depositata.

Trattandosi di una procedura di proroga del parere già ottenuto, la valutazione riporta le condizioni e le conclusioni già prodotte nella precedente procedura confrontando i risultati con quanto stimato per la proposta oggetto di proroga, tenendo conto anche delle modifiche intervenute.

È utile precisare come larga parte delle modifiche, come esplicitato nei paragrafi precedenti, siano risultato di richieste e prescrizioni espresse in sede della precedente procedura di VIA e del procedimento necessario per il rilascio delle autorizzazioni commerciali. Queste modifiche/integrazioni hanno l'obiettivo di migliorare la proposta d'intervento e renderla più compatibile con l'ambiente e il contesto insediativo locale.

Relativamente ai temi di maggiore sensibilità, in particolare riferiti agli aspetti trasportistici ed effetti ambientali indotti dal traffico, quali alterazione del clima acustico e qualità dell'aria, sono state redatte relazioni di dettaglio di approfondimento e aggiornamento delle lamaiche.

In riferimento agli aspetti trasportistici le nuove analisi hanno in larga parte riconfermato le condizioni dello stato attuale. Si osservano accumuli di mezzi durante alcune ore del giorno e periodi dell'anno che hanno effetto su più archi e nodi del sistema.

In riferimento allo scenario di attuazione ed entrata in esercizio della nuova realtà commerciale, tenendo conto anche dello sviluppo di attività direzionali limitrofe che possono generare effetti congiunti, è stato stimato come non si assisterà a peggioramenti significativi della funzionalità della rete. Lo scenario di riferimento fa proprie le opere ed interventi prescritti necessari per garantire la fluidità del sistema.

Pertanto il nuovo approfondimento non ha delineato assetti o conclusioni diverse rispetto alla valutazione già espressa.

In riferimento agli aspetti trasportistici è stato redatto uno studio finalizzato a verificare il quadro emissivo riferito alla qualità dell'area.

Sulla base delle nuove fonti che saranno determinate dall'entrata in esercizio della struttura commerciale, relativa in parte preponderante al traffico, è stato verificato come gli incrementi saranno marginali e tali da non determinare situazioni di rischio o superamenti delle soglie di legge.

Similmente è stato aggiornato lo studio relativo agli aspetti acustici. Anche in questo caso le variazioni appaiono marginali rispetto all'attuale situazione. Le pressioni acustiche

all'interno dell'area, con riferimento alla nuova struttura e ai ricettori sensibili più prossimi, non determineranno superamenti dei limiti di legge.

L'approfondimento qui sviluppato, sulla base delle richieste formulate dalla Città Metropolitana di Venezia, pur non rilevando situazioni di rischio rilevanti, in osservanza della vigente normativa propone di sviluppare in fase attuativa un piano di monitoraggio triennale che verifichi le condizioni del sistema con attenzione per la componente trasportistica ed effetti ad essa connessa. Per completezza e maggiore tutela si propone di estendere il monitoraggio anche agli aspetti energetici e gestione dei rifiuti. Il monitoraggio potrà anche analizzare lo stato qualitativo delle acque in uscita dal comparto, a maggior tutela dell'ambiente.