



COMMISSIONE VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i)

Seduta del 30.11.2016

Parere n. 11/2016

Oggetto: Ditta: Terraglio 07 S.p.A.
Sede Legale: Via G.B.Tiepolo 25 25100 BRESCIA
Intervento: Trasformazione in centro commerciale di tre realtà commerciali esistenti da realizzarsi in comune di VENEZIA, in Via Pionara –loc. Terraglio.
Procedura di verifica dell'assoggettamento a Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 20 D.Lgs 152/06 e s.m.i.

CRONOLOGIA DELLE COMUNICAZIONI

Con note acquisite agli atti con protocollo n. 70274 e 70284 del 11.08.2016 la società Terraglio 07 S.p.A. ha presentato istanza di verifica ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/06/ del D.lgs 152/06 e s.m.i. per la trasformazione in centro commerciale di tre realtà commerciali esistenti da realizzarsi in comune di VENEZIA, in Via Pionara – loc. Terraglio.

In data 25.08.2016 è stata effettuata la pubblicazione sul sito internet della Città metropolitana di Venezia dell'avvenuto deposito del progetto e dello studio preliminare ambientale.

Con nota protocollo n. 86467 del 11.10.2016 sono state richieste dalla Città metropolitana di Venezia delle integrazioni in merito al progetto e allo studio preliminare ambientale.

Con nota acquisita agli atti di questa Amministrazione con protocollo n. 94726 del 08.11.2016 la società ha trasmesso le integrazioni richieste sotto riportate.

OSSERVAZIONI

Non sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art.20 comma del D.lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.

CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

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

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

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

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

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



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

STATO DI FATTO

L'ambito complessivo dell'attività commerciale è pari a circa 25.830 mq, tale spazio costituisce parco commerciale all'interno del comparto ricompreso all'interno dell'ambito più ampio del AEV Terraglio. L'edificio che ospita le attività commerciali ha una superficie totale di 6.684 mq, all'interno del manufatto sono autorizzati 5.768 mq di superficie di vendita. All'interno del manufatto sono attualmente presenti tre attività commerciali distinte, con propria autorizzazione.

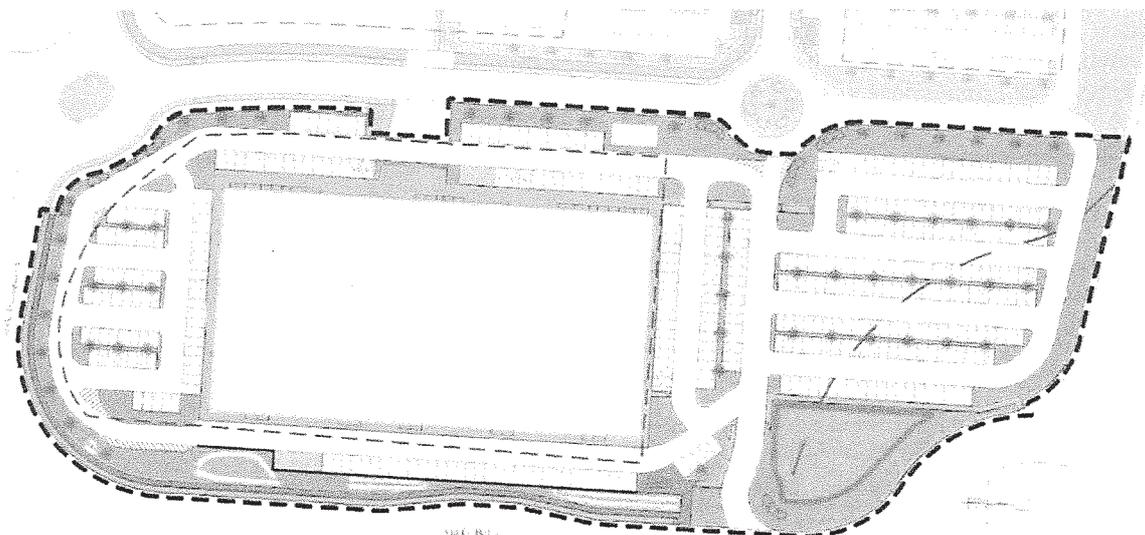
ATTIVITA' COMMERCIALE no food	SUPERFICIE di VENDITA mq
Unità 1	2.280
Unità 2	2.144
Unità 3	1.344
TOTALE	5.768

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

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

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

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



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

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

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

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

PROPOSTA DI PROGETTO

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

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

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

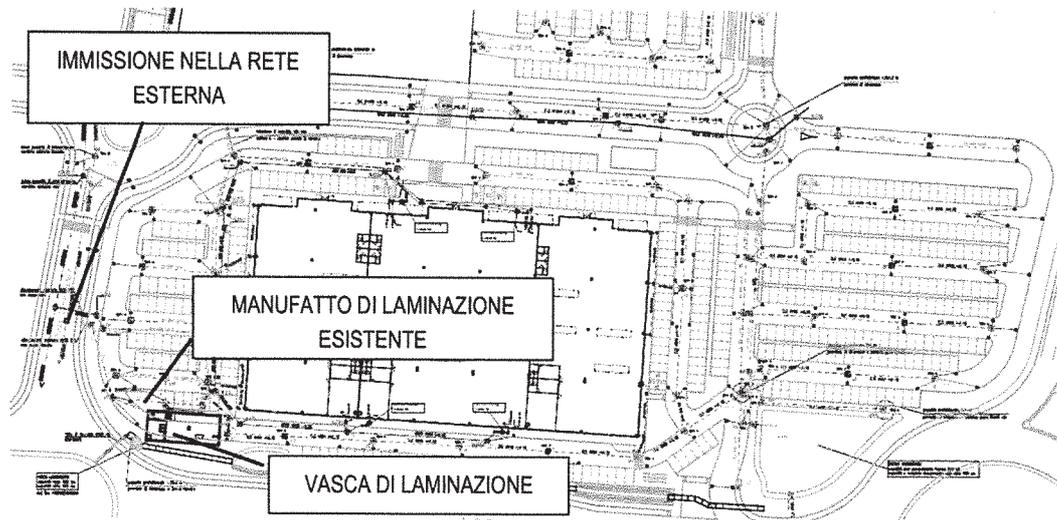
Potranno esserci interventi sulla struttura edilizia di limitata entità connessa alla collocazione delle insegne delle attività commerciali e degli impianti tecnologici. Questi saranno comunque collocati dove sono attualmente già presenti gli stessi, configurandosi quindi come sostituzione piuttosto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

TRATTAMENTO ACQUE SUPERFICIALI DI PRIMA PIOGGIA (integrazioni del 94726 del 08.11.2016)

L'intero AEV Terraglio è gestito con una rete principale che raccoglie le acque superficiali dai diversi comparti, una volta convogliate le acque vengono immesse in un manufatto presente in prossimità del canale Scolmatore, in corrispondenza del margine sud-est del ambito AEV Terraglio, e qui immesse nello Scolmatore stesso.

Dal momento, che le acque provenienti dalle superfici dei diversi comparti commerciali che compongono l'AEV Terraglio non sono trattate dal manufatto sopra indicato, risulta necessario predisporre apposito sistema di trattamento delle acque di prima pioggia a servizio dell'ambito oggetto della presente procedura.

Relativamente all'area oggetto di analisi è stato possibile ricostruire il funzionamento del sistema locale, che risulta in parte interessato dall'immissione di acque provenienti anche dagli ambiti limitrofi.



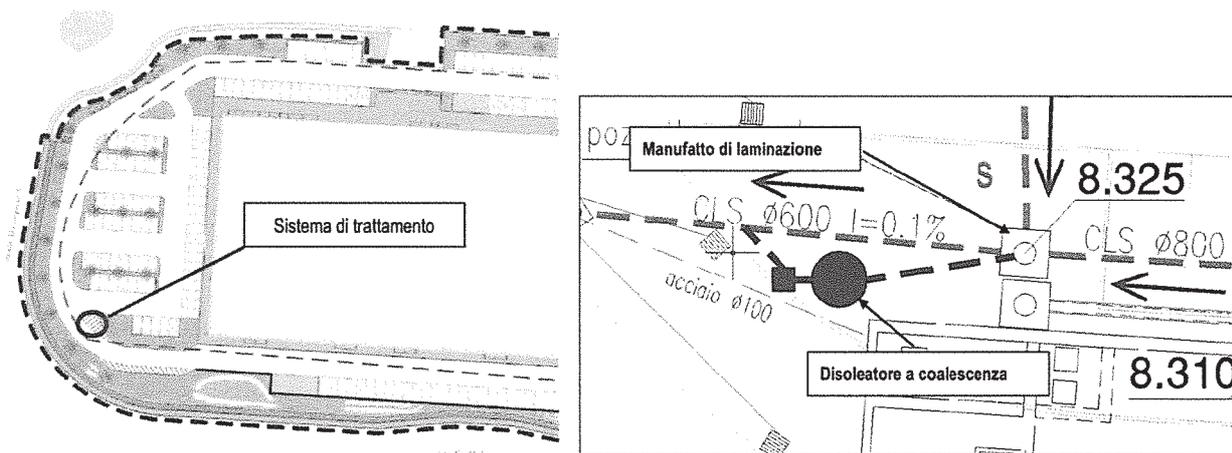
Attualmente il sistema di raccolta delle acque non risulta pertanto collegato ad un elemento che permetta di trattare le acque di prima pioggia prima della loro immissione nella rete esterna. Dal momento che gli spazi di sosta afferenti al sistema interno occupano una superficie complessiva superiore a 5.000 mq, si rende necessario provvedere a individuare una soluzione finalizzata all'ottemperanza di quanto previsto dall'art. 39 del PTA.

Analizzando lo stato di fatto e il sistema di gestione delle acque è stato necessario individuare una soluzione che consentisse di trattare le acque in coerenza con il contesto, tenendo conto della complessità della situazione e della disponibilità degli spazi.

La scelta è stata quella di trattare le acque a valle della vasca di laminazione, unico punto in cui è possibile agire congiuntamente sulle acque dilavate dalle superfici poste nord e sud dell'edificio.

Trattandosi di una quantità derivante dall'elemento di laminazione la portata delle acque da trattate sarà pari a 10 l/s.

Si è optato per un sistema di trattamento in continuo, tramite un manufatto che sarà collocato ad di sotto del manto stradale, in prossimità della vasca di laminazione. Questo limita anche le lavorazioni necessarie per il collocamento dell'elemento, interessando spazi marginali della viabilità interna, garantendo comunque la funzionalità dell'attività economica. Allo stesso modo le lavorazioni non avranno ricadute sulla viabilità pubblica, e quindi anche sulle realtà economiche e servizi pubblici limitrofi.



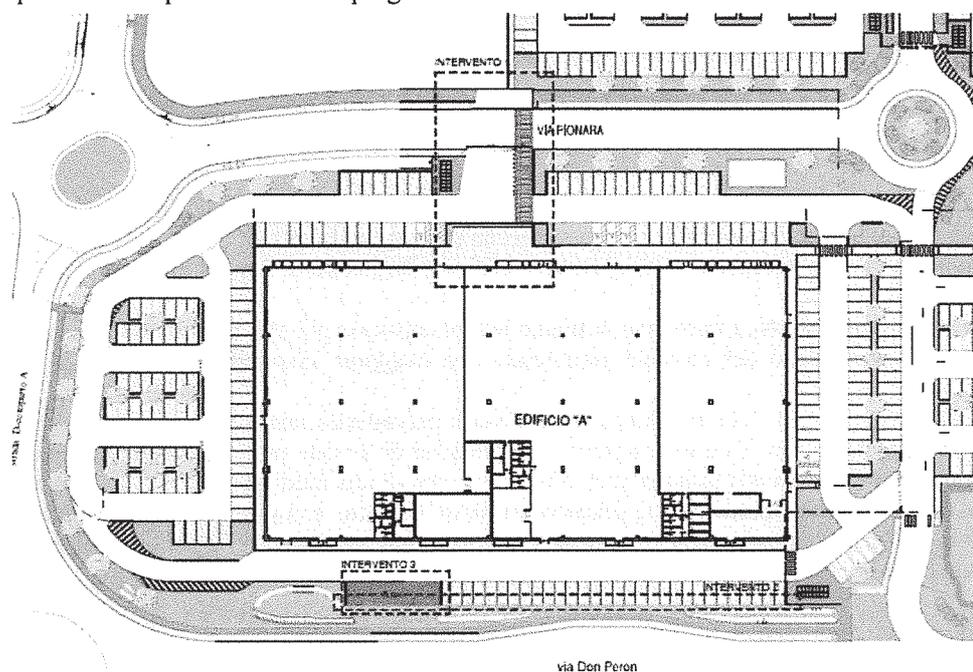
Il progetto prevede che tutta la portata raccolta sia quindi trattata in continuo mediante l'installazione di un dispositivo dissabbiatore/disoleatore monoblocco in calcestruzzo posizionato immediatamente a monte dello scarico nella tubazione stradale di fognatura bianca di via del Baseggio; a valle del dispositivo di trattamento è previsto un pozzetto per il prelievo dei campioni in fase di esercizio.

La realizzazione del sistema sopra indicato permette di restituire le acque di prima pioggia, opportunamente trattate, alla rete principale del sistema del AEV Terraglio, in corrispondenza di via Baseggio, evitando di incidere rispetto alla qualità finale delle acque che saranno scaricate all'interno del canale Scolmatore, quale recettore superficiale finale.

OPERE MIGLIORATIVE

Sono stati proposti 4 interventi utili a risolvere alcune criticità e ad inserire meglio l'attività nel contesto:

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



Messa in sicurezza dell'attraversamento ciclopedonale sul fronte ovest

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

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

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

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

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

Innalzamento della recinzione di mitigazione sul lato est

Il fronte est del manufatto ospita gli spazi destinati al carico e scarico, nonché alla raccolta dei rifiuti esternamente all'edificio. Lungo questo lato corre il percorso ciclopedonale di via Peron, dove è anche presente la fermata dell'autobus. A seguito dei sopralluoghi effettuata dall'estensore del SIA si è ritenuto utile individuare possibili soluzioni che assicurino una riduzione dei possibili disturbi visivi.

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

Ampliamento dell'area RSU

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

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

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

La proposta prevede l'ampliamento di tale area lungo il lato nord, prevedendo una lunghezza complessiva di 20 m, mantenendo la larghezza attuale di 5 m. Questo comporta la sottrazione di 3 posti auto destinati al personale, con una riduzione estremamente ridotta rispetto alla disponibilità attuale. Si tratta di una modifica minima, all'interno delle aree già urbanizzate, che non comporta modifiche significative rispetto l'assetto complessivo del comparto. Le opere necessarie per realizzare l'intervento riguardano la sola rimozione del grigliato di copertura del parcheggio, e realizzazione della nuova pavimentazione, con medesimi materiali già presenti nell'area RSU esistente.

Ripristino delle piantumazioni di progetto

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

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

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

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

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

INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

Inquadramento territoriale

L'area della Struttura di Vendita è ubicata nel Comune di Venezia a Mestre nell'area commerciale Aev Terraglio a nord del confine comunale. E più precisamente è posta lungo via Don Peron, strada parallela a S.S. n. 13 "Pontebbana" denominata Terraglio ad Ovest della A57 "Tangenziale di Mestre".

Si tratta di un'area a destinazione prevalentemente terziaria e commerciale caratterizzata da una forte presenza di attività commerciali poste principalmente lungo Via Don Peron.

Il complesso commerciale è inoltre prossimo alle due entrate/uscite della A57 quella denominata "Castellana" e "Terraglio". Attraverso la rotatoria R1 prossima all'area oggetto del presente studio, inoltre si stacca la ex S.S. n. 14 bis ora S.R. n. 14 "di Mestre" – Via Martiri della Libertà che permette di bypassare il centro cittadino di Mestre per connettersi alla S.S. n.14 "Triestina" e alla città di Venezia..

Aspetti programmatici

P.T.R.C.

L'analisi si riferisce al vigente Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.), approvato con D.G.R. n° 250 del 31/12/1991 e pubblicato sul B.U.R. n° 93 del 24/09/1992.

Tuttavia, si ritiene opportuno precisare che è in corso il processo di aggiornamento del P.T.R.C., ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4): il nuovo Piano è stato adottato con DGRV n. 372 del 17/02/2009 e, con ulteriore DGRV n.427 del 10/04/2013, è stata adottata la variante parziale al PTRC 2009 per l'attribuzione delle valenze paesaggistiche.

Nessun vincolo e/o disposizione derivante dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento incide nel progetto in esame.

P.T.C.P.

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Vicenza è stato adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 122 del 12.06.2008 e approvato con D.G.R.V. n. 3359 del 30.12.2010.

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

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

PALAV

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

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

PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE

Con DGR n. 842 del 15.05.2012, è stato approvato, con l'apporto di integrazioni e modifiche rispetto alla stesura adottata e precedenti approvazioni del 2009 e 2011, il Piano di Tutela delle Acque della Regione del Veneto.

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

Il piano fissa quindi degli obiettivi di qualità ambientale e detta le modalità di gestione, scarico o immissione delle acque nei corpi idrici superficiali e sotterranei, al fine di evitare la dispersione di sostanze inquinanti, tenendo conto anche degli effetti di cumulo. La modalità di gestione del sistema per garantire il mantenimento della qualità della risorsa idrica è dettagliata all'interno del Capo IV – Misure di tutela qualitativa.

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

PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO

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

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

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

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

P.A.T.

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

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

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

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

P.I.

In data 15.06.2016 è stato presentato il Documento del Sindaco per il Piano degli Interventi del Comune di Venezia,

quale primo elementi di indirizzo e programmazione di attuazione dei contenuti del PAT. Pertanto è attualmente in fase di definizione lo strumento di dettaglio delle scelte strategiche del PAT, in questa fase il PRG vigente diventa il primo PI per le parti compatibili con il PAT approvato.

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

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

È altresì ammessa una limitata componente residenziale, connessa comunque alla conduzione delle attività precedentemente indicate.

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

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

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

RETE NATURA 2000

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

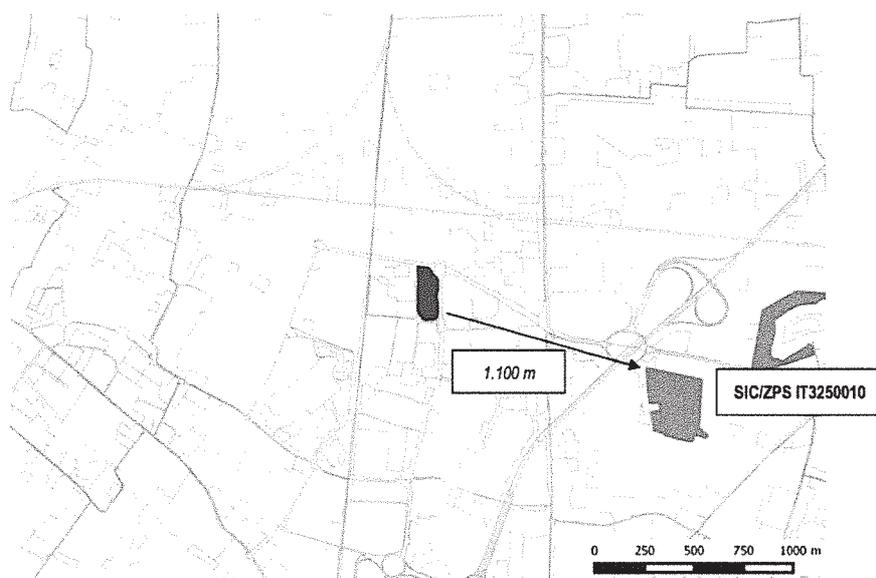
Il sito più prossimo si trova ad est dell'area, oltre l'ambito del AEV Terraglio, ad est dell'asse della tangenziale di Mestre.

Si considera in tal senso il SIC/ZPS IT3250010 "Bosco di Carpenedo", situato a una distanza minima di circa 1.100 m, non sono presenti altri siti entro distanze prossime o di poco superiori a questa.

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

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

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



Dall'analisi effettuata sugli strumenti di pianificazione territoriale disponibili si conclude che il progetto in esame è compatibile con l'utilizzazione attuale del territorio ed è in linea con le previsioni e la programmazione degli stessi strumenti urbanistici.

Viabilità

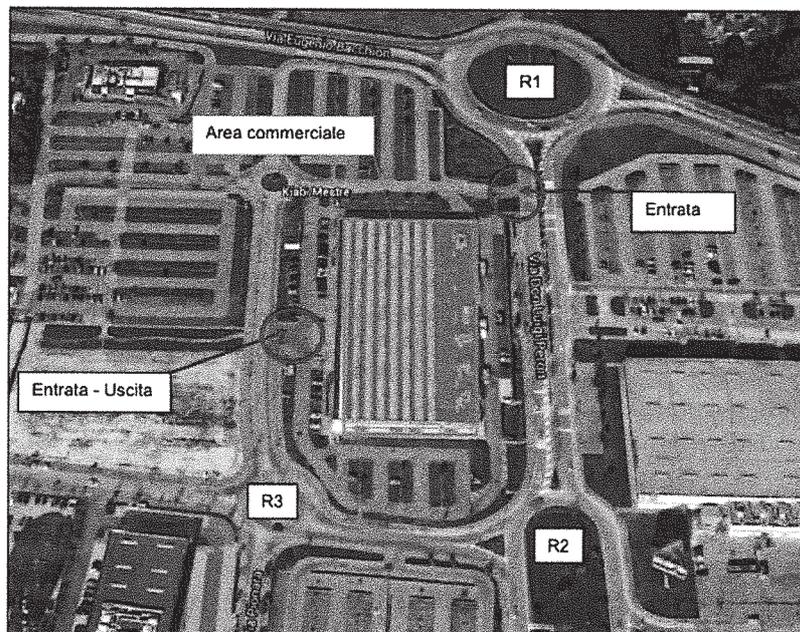
Per quanto riguarda gli aspetti della mobilità è stato stimato come il nuovo assetto commerciale possa comportare una maggiore attrattività; potranno infatti essere qui presenti più realtà commerciali rispetto a quelle attuali.

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

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

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

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



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.

Impatti sull'atmosfera

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

Per garantire un livello emissivo accettabile gli impianti dovranno essere necessariamente certificati e rispettare i parametri di legge, l'utilizzo di elementi ad alta efficienza energetica e basse emissioni garantirà il contenimento dei possibili effetti, potendo anche migliorare la situazione attuale.

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

Analizzato lo stato dell'ambiente, le fasi operative e le modalità gestionali previste dal progetto, si ritiene ragionevolmente che l'impatto nella componente aria sia non significativo.

Impatti sull'ambiente idrico

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

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

Il sistema di gestione delle acque di piattaforma non viene modificato, essendo già integrato con la rete di raccolta dell'intero AEV Terraglio, che assicura la captazione delle acque, il sollevamento delle spese, e la restituzione dei volumi all'interno della rete idrica locale.

In fase di richiesta d'integrazioni è stato chiesto alla società Terraglio 07 S.p.A di verificare la corrispondenza del sistema di gestione delle acque meteoriche di dilavamento delle aree adibite a parcheggio rispetto a quanto prescritto dal Piano di Tutela delle Acque. A seguito di tale verifica la società ha presentato un piano di adeguamento acquisito agli atti con protocollo n. 94726 del 08.11.2016.

Pertanto in relazione alla gestione prevista e al piano di adeguamento presentato, si ritiene che l'impatto riferibile alla componente acqua risulta non significativo sia riferito all'utilizzo della risorsa e sia in riferimento alla qualità dell'ambiente idrico.

Impatti sulla componente suolo

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

Si ritiene che l'impatto riferibile alla componente suolo così come già attualmente gestito, sia non significativo.

Impatto acustico

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

Lo studio condotto 2 ha stimato come la situazione post opera, conseguente alla modifica di tipologia commerciale e

incremento del traffico interno, presenti livelli acustici del tutto simili a quelli attuali, con incrementi inferiori a 0,5 dB.

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

Impatto sul traffico veicolare

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

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

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

Impatto sulla flora e fauna e rete ecologica

Gli spazi limitrofi all'area di intervento, non sono interessate dalla presenza di sistemi che strutturano la rete ecologica locale o territoriale. Allo stesso modo non sono presenti aree o elementi che concorrano a supportare lo sviluppo del sistema ecorelazionale o della biodiversità locale.

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

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

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

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

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

Impatto sul paesaggio

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

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

CONCLUSIONI

Dalla valutazione dello "Studio preliminare ambientale" emerge che l'intervento proposto dalla società "Terraglio 07 S.p.A." non produce un impatto negativo significativo sull'ambiente circostante, per cui non si ha necessità di approfondire caratteristiche quali "durata", "frequenza" e "reversibilità" dell'impatto.

Tutto ciò visto e considerato,

la commissione VIA esprime di non assoggettare a procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale il progetto presentato dalla società Terraglio 07 S.p.A relativo alla trasformazione di tre realtà commerciali esistenti in centro commerciale in comune di VENEZIA, in Via Pionara -loc. Terraglio in quanto la realizzazione dell'intervento non

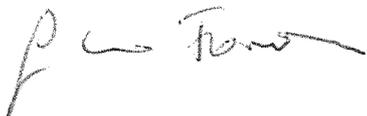
induce impatti negativi significativi sulle componenti ambientali presenti nell'area d'interesse.

1. Entro 60 giorni dovrà essere presentata a questa Amministrazione istanza di autorizzazione allo scarico in acque superficiali delle acque di prima pioggia di dilavamento del parcheggio al fine di dar seguito a quanto previsto dal piano di adeguamento al Piano di Tutela delle Acque acquisito agli atti con nota protocollo n. 94726 del 08.11.2016.
2. Entro 6 mesi dovranno essere attuate le opere migliorative previste nello studio preliminare ambientale consistenti in:
 - messa in sicurezza dell'attraversamento ciclopedonale sul fronte ovest,
 - innalzamento della recinzione di mitigazione sul lato est,
 - ampliamento dell'area RSU,
 - ripristino delle piantumazioni di progetto.

A fine lavori dovrà essere inviata una relazione corredata da documentazione fotografica attestante l'avvenuta realizzazione di quanto sopra indicato.

Il Segretario di Commissione

Dott. Guido Frasson



Il Presidente della Commissione VIA

Ing. Francesco Chiosi

