



# COMUNE DI VENEZIA

## Citta' Metropolitana di Venezia

### OGGETTO

# PROPOSTA DI VARIANTE AL PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DI INIZIATIVA PRIVATA Z.T.O. D4b10 - COMPARTO C Località DESE NORD

### ASSET MANAGER



**CROMWELL**  
PROPERTY GROUP

Cromwell Property Group Italy S.r.l.  
Via Giuseppe Sacchi 7  
20121 Milan  
Tel: +39 02 82 95 53 20  
Email: cromwell@cromwellpropertygroup.it

### PROGETTISTA

Ing. Filippo Salis



**SFRE**  
Salis Filippo - Services For Real Estate

Via della Moscova, 47 20121  
Milano, Italia  
filippo.salis@sfre.it  
Iscrizione Ordine Ingegneri di Milano:  
MI 24867 - I - 2961

### CO - PROGETTISTA

Arch. Edoardo Gamba



**DUEBARRADUE**  
— STUDI ASSOCIATI DI PROGETTAZIONE —

**Sede operativa Venezia:** via delle industrie 9, 30175 Marghera (VE) c/o VEGA - Edificio Auriga, Piano 1, int. 14 - **Sede operativa Padova:** via Vittorio Emanuele II 2/a, 35026 Conselve PD **Sede legale:** Marcon (VE), via delle industrie 2/2 | P.I. / C.F. 03831070275 | T. 041.5093120  
www.duebarradue.com | amministrazione@duebarradue.com | posta@pec.duebarradue.com

### COLLABORATORI

Arch. Denis Giuliano Zaffaroni  
Arch. Stefania Mannironi  
Ing. Emanuela Plasmati

### COLLABORATORI

Ing. Stefano Foffano

### ELABORATO

Prontuario per la mitigazione ambientale

REV.n°	DATA	DESCRIZIONE	SCALA	N. TAVOLA
00	04-11-2021	Protocollo Integrazione PUA		<b>Elab.M</b>
01	05-05-2022	Protocollo Integrazione PUA		

## RELAZIONE AMBIENTALE

sulla base di *quanto previsto dall'All.1 al Prontuario di Mitigazione Ambientale delle NTSA per la Terraferma*,  
Cap.1

### Premessa

La presente proposta di PUA si inquadra in un progetto più ampio finalizzato alla realizzazione di un **Parco Logistico** esteso ai Comparti D e C dell'Ambito Z.T.O. D4b.10.

I più recenti interventi nell'ambito D4b10, ovvero l'attuazione del Comparto A, e nel tessuto urbano limitrofo, confermano la vocazione dell'ambito verso uno sviluppo produttivo per funzioni logistiche.

Un accurato studio del traffico ed una particolare gestione dei "punti di contatto" tra il nuovo polo logistico ed il contesto urbano d'inserimento garantiscono fin dalle prime fasi di sviluppo una particolare attenzione progettuale verso i criteri generatori dell'intervento, dallo sviluppo sostenibile riassunto dai **criteri ESG**, all'applicazione del **protocollo LEED GOLD** esteso anche agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione del Parco Logistico.

Tale attenzione si manifesta, in questa prima fase, in una proposta progettuale che identifica con estrema attenzione gli elementi caratterizzanti i nuovi spazi pubblici e le aree interstiziali tra gli edifici logistici, prevedendo ampie fasce a verde, aree attrezzate e percorsi pedonali che costituiscano, per tipologia, dimensioni e posizione, un plus-valore per l'intero polo logistico. La scelta degli elementi progettuali più consoni allo scopo, dalla **scelta dei materiali** alla **selezione delle specie** vegetali da utilizzare nei singoli casi, riprende quanto già previsto e suggerito dal Prontuario di Mitigazione Ambientale delle Norme Tecniche Speciali di Attuazione per la Terraferma del Comune di Venezia (All.1, Cap.1" Disposizioni su materiali ed elementi del progetto ambientale").

A seguire si riportano i criteri principali che caratterizzano gli spazi pubblici e le aree a verde previste da progetto.

### Spazi pubblici e aree a verde del Parco Logistico

L'accessibilità e fruibilità degli spazi esterni contribuisce notevolmente al benessere dei lavoratori, per questo il progetto degli spazi aperti del Parco prevede un **sistema di aree verdi, pista ciclabile e percorsi**. Tali spazi sono studiati non solo per essere a servizio delle nuove attività svolte nell'area ma anche per "compensare", soprattutto lungo il perimetro dei comparti, il rapporto tra il nuovo polo logistico ed il contesto d'inserimento, in primis l'area residenziale ad ovest del Comparto D. Le aree esterne vengono quindi attrezzate per consentirne la fruizione non solo da parte dei dipendenti che lavorano all'interno del parco logistico ma anche dalla cittadinanza più prossima.

I **materiali** previsti per la realizzazione di percorsi pedonali, marciapiedi e aree pedonali in genere, sono

selezionati in continuità con quelli già utilizzati nei comparti già conclusi (Comparto A a nord), sempre al fine di mantenere una linea estetica comune per tutto il nuovo polo. I marciapiedi sono quindi proposti in **betonelle**, contenuti da un cordolo perimetrale in cls, con appositi abbassamenti in corrispondenza dei passaggi pedonali e dei passi carrai e relativa segnaletica. Per i percorsi maggiormente a contatto con il verde, come quello che si snoda a ovest e a sud del comparto D, si prevede la sua caratterizzazione con una finitura “meno costruita” e più “naturale”, come la **ghiaia stabilizzata** o **composti a base cementizia** cromaticamente in sintonia con il contesto. La realizzazione della pista ciclabile è stata prevista in **asfalto**.

Le coperture e le pavimentazioni in autobloccanti saranno caratterizzate da bassa riflettanza ( $SR > 0,28$ ) per mitigare l'effetto isola di calore.

Per i materiali verrà richiesta la dichiarazione ambientale di Prodotto (EPD) privilegiando prodotti che utilizzano materiali riciclati. I materiali di finitura avranno un valore di VOC controllato. Il tutto al fine di incrementare il benessere degli utilizzatori finali.

All'interno del parco logistico, nel Comparto C, è prevista la realizzazione di una **fermata dell'autobus**, la cui posizione strategica ne consente il comodo utilizzo tanto ai dipendenti del parco logistico quanto agli abitanti dei quartieri limitrofi, collegati alla stessa da un'area a “**verde attrezzato**”. Nell'area della fermata è prevista inoltre un'area per il parcheggio protetto delle bici, a incentivazione della mobilità dolce, ed un'isola ecologica facilmente raggiungibile dai mezzi di servizio degli enti preposti. In tutto il parco logistico, ma specialmente in questo ambito, saranno correttamente calibrate ampiezza e raggi di curvatura di varchi e percorsi carrai, per agevolare il passaggio e la manovra dei mezzi di trasporto (autobus) e del servizio pubblico (nettezza urbana).

A servizio del nuovo insediamento e delle aree verdi pubbliche sono previsti adeguati **spazi a parcheggio**, proporzionalmente distribuiti a servizio delle singole UMI, con posti auto realizzati con superfici drenanti, del tipo **prato armato** o in **masselli drenanti**, contornati da aree a verde e caratterizzati da filari alberati che oltre a mitigarne l'impatto visivo ne migliorano anche la funzionalità grazie all'ombreggiatura fornita da piantumazioni dimensionate allo scopo.

Del totale dei posti auto previsti, il 5 % sarà destinato ai parcheggi preferenziali per car pooling. Ulteriori parcheggi verranno dotati di predisposizione per colonnine di carica delle auto elettriche.

Nello specifico, per i **filari**, le **siepi** e le **aree a verde** in generale, dislocate lungo l'asse viario principale di collegamento tra i due comparti (via Istituto Santa Maria della Pietà), si prevede l'utilizzo di piantumazioni in linea con quanto previsto dal Prontuario Ambientale comunale (cap.1, art.2 “Siepi” e art.3 “Filari”), e in linea con quanto già realizzato a nord, nel concluso Comparto A. Si prevede in questo caso, come indicato negli allegati grafici relativi (Tav.07a e Tav.07b), l'utilizzo di specifiche essenze quali il pero, l'ontano nero, il

carpino bianco o il frassino, tutte autoctone e selezionate dall'elenco fornito dal Prontuario per le "formazioni boschive" (cap.1, art.1) in virtù delle loro caratteristiche dimensionali.

Per le aree a verde "meno lineari", assieme alle specie arboree di prima e seconda grandezza, si propone l'utilizzo intervallato di **arbusti e cespugli** che vadano a costituire nel tempo vere e proprie "macchie verdi", che grazie a specie come il ligustro, la spirea o la forsizia, conferiscano stagionalmente anche una caratterizzazione cromatica delle aree a verde.

Come già previsto dal Prontuario Ambientale del comune, per garantire un buon **adattamento ambientale** le piante utilizzate avranno le migliori caratteristiche genetiche e quindi saranno "materiale prodotto a partire da semi raccolti in popolamenti selezionati, situati nell'area geografica della pianura Veneta. [...] Il materiale di propagazione impiegato per l'imboschimento dovrà essere costituito da soggetti giovani [...] ed essere conforme alla normativa vigente in materia (L. 269/73 e L.R. 33/95)." Come prescritto, l'uso di piante pronto effetto è prevista in una quantità non maggiore al 10% degli altri soggetti.

Si distinguono inoltre delle specifiche piantumazioni, sempre selezionate all'interno dell'elenco all'art.1 del Cap.1 del Prontuario, da mettere a dimora sulle **aree a verde sottostanti l'elettrodotto esistente**, con caratteristiche coerenti con quanto richiesto direttamente da TERNA, in particolare per quanto riguarda l'altezza massima raggiungibile dalla singola specie (es. altezza massima di 5/8 m). Per tali fasce il progetto propone una tipologia di impianto composto dalle seguenti essenze: 25% biancospino (*crataegus monogyna*), 25% nocciolo (*corylus avellana*), 25% evonimo (*evonymus europaeus*) e 25% rosa canina (*rosa canina*); soluzione risultata ottimale in tutte quelle situazioni in cui si intende sostituire, nelle aree di interferenza con una linea elettrica, il taglio raso con una nuova gestione di tipo conservativo, caratterizzata da buoni risultati ecologici ed economici nel medio-lungo periodo.

Un'attenzione particolare sarà posta alla tutela degli insediamenti residenziali limitrofi, in primis l'area residenziale a ovest del comparto D, con la creazione di fasce alberate di **mitigazione ambientale e acustica**, progettate secondo le indicazioni riportate al capitolo n.1 del Progetto Ambientale del Comune di Venezia, art.4 "**Barriere Vegetali**".

Come suggerito anche da prontuario, per tutta la fascia verde che corre lungo i **confini ovest e sud del Comparto D**, oltre alla messa a dimora di alberature di medio fusto a schermatura degli edifici residenziali privati esistenti, il progetto prevede anche la formazione di un "**dosso**" in **terra armata** (h.2/3m) che consenta di sviluppare su due livelli la vegetazione, andando a formare un'adeguata "quinta verde" funzionale alla mitigazione dell'impatto visivo e acustico dei nuovi edifici logistici previsti nel comparto (vedi sezioni tipologiche Tav.07a e Tav.07b). Il terrapieno, sulla sommità del quale verranno disposte le specie a

maggior sviluppo verticale, grazie ad una calibrata collocazione delle diverse essenze (disposizione a quinconce) garantisce un'efficace protezione degli edifici residenziali e un adeguato isolamento della nuova area logistica.

In tutte le casistiche sopra esposte si prevedono specie arboree ed arbustive autoctone che, dopo un primo periodo di attecchimento, che ne richiederà maggiore cura, non necessitano di particolare manutenzione, con sensibili vantaggi in termini di tempo e costi.

L'illuminazione esterna viene progettata in modo che il cono di luce proveniente dalle illuminazioni esterne rimanga confinato all'interno del perimetro del lotto.

### **Caratteristiche generali del Parco logistico**

Gli edifici saranno progettati con l'obiettivo di ridurre il consumo di acqua a scopi idrico-sanitari mediante l'impiego di apparecchiature temporizzate e a portata controllata. In aggiunta saranno previsti contatori per il monitoraggio dei consumi.

Verranno rispettati i valori minimi richiesti da normativa in termini di efficientamento energetico degli edifici, ciascuno dei quali sarà dotato di un impianto fotovoltaico per rispettare il minimo previsto dalla normativa vigente.

### **Gestione cantiere**

Verrà effettuata una raccolta differenziata dei materiali impiegati in cantiere. Inoltre, le piste verranno mantenute bagnate per evitare la diffusione delle polveri sia all'interno che all'esterno del lotto e verrà predisposto un punto di lavaggio gomme all'uscita dal cantiere.

Milano, 05/05/2021

Il Progettista  
Ing. Filippo Salis