

**PROCEDURA DI SPORTELLO UNICO  
PER LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE  
DI CUI AL DPR 160/2010 E  
LEGGE REGIONALE 55/2012  
PER LA REALIZZAZIONE DI UN CENTRO  
NAUTICO CON AREA ACCOGLIENZA,  
SPAZI OFFICINA E AREE DEPOSITO**

Comune di Venezia  
Via Moranzani 76  
Malcontenta (VE)  
fg. 194 mapp. 131

Relazione tecnica relativa  
alla verifica di assoggettabilità alla VAS

**CENTRO NAUTICO FUSINA SRL**

Via Daniele Manin 60 - Mestre VE  
c.f e p.i.00854080272  
legale rappresentante: Adriano Fornasiero

**TAG Architetti  
di Antonio Fornasiero & C.  
S.a.s. tra professionisti**  
p.i. e c.f. 04458380278

**TAG**  
Architetti

Via Forte Marghera 17/c  
30172 Venezia-Mestre  
t. 041975687  
info@tag-architetti.com  
www.tag-architetti.com

REGIONE DEL VENETO

CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA

COMUNE DI VENEZIA

**VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA PROCEDURA VAS AI SENSI  
DEL D.LGS. 152/2006 E SMI**

ELABORATO N.

**3.01**

SCALA

CODICE DOCUMENTO

**R 0 3 0 1 D O C**

FILE

**0 4 2 8 R 0 3 0 1 . D O**

TITOLO

**Studio Ambientale Preliminare relativo al Centro Nautico  
Fusina in via Moranzani a Venezia**

PROGETTAZIONE

**ID&A**  
Idraulica & ambiente

Hydraulic and environmental  
engineering consultants



ID&A ingegneria – ingegneria sostenibile per l'IDraulica & l'Ambiente

via Monte Paularo, 1/12

30173 Favaro Veneto (Venezia) ITALIA

Tel +39 041 634573 - Fax +39 041 632509

mobile +39 380 2989587

e-mail a.pattaro@ideaingegneria.com

web: www.ideaingegneria.com

REV.	DATA	MOTIVO	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
1	01.07.2019	CORREZIONE REFUSI	ING. ALESSANDRO PATTARO	DOTT. PAOLO FRANCESCHETTI	ING. ALESSANDRO PATTARO
0	30.06.2019	PRIMA EMISSIONE	ING. ALESSANDRO PATTARO	DOTT. PAOLO FRANCESCHETTI	ING. ALESSANDRO PATTARO

## INDICE

<b>1. PREMESSA</b>	<b>3</b>
1.1 Oggetto della verifica di assoggettabilità a VAS	3
<b>2. PERCORSO METODOLOGICO</b>	<b>5</b>
2.1 I riferimenti normativi	5
2.2 Contenuti e struttura della relazione	6
2.3 Procedura di Verifica di Assoggettabilità	6
2.4 Elenco autorità competenti	7
<b>3. CARATTERISTICHE DEL PIANO</b>	<b>8</b>
3.1 Localizzazione territoriale dell'area di piano	8
3.2 Stato dei luoghi	11
3.3 Interventi previsti dal Progetto	13
<b>4. QUADRO PROGRAMMATICO</b>	<b>15</b>
4.1 Pianificazione Sovraordinata	16
4.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (PTRC)	16
4.1.2 Piano di Area della Laguna ed Area Veneziana (PALAV)	23
4.1.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)	24
4.2 Pianificazione Comunale	28
4.2.1 Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia (PAT)	29
4.2.2 Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia (PRG)	35
4.3 Il quadro dei vincoli esistenti	37
4.4 Rete Natura 2000	38
<b>5. LE COMPONENTI AMBIENTALI E GLI ELEMENTI SENSIBILI</b>	<b>40</b>
5.1 Aria	40
5.2 Ambiente idrico	41
5.2.1 Il Piano di Assetto Idrogeologico del bacino scolante nella laguna di Venezia	41
5.2.2 Il Piano di Gestione Rischio Alluvioni	43
5.2.3 La Valutazione di Compatibilità Idraulica del PAT del Comune di Venezia	44
5.2.4 Piano delle Acque del Comune di Venezia	44
5.2.5 Le acque di dilavamento delle superfici di lavaggio	46
5.3 Suolo e sottosuolo	48
5.4 Paesaggio e beni architettonici, culturali e archeologici	53
5.5 Biodiversità, flora e fauna e reti ecologiche	55
5.6 Rumore	57
5.7 Inquinamento luminoso	57
5.8 Inquinamento elettromagnetico	59
5.9 Energia	60
5.10 Rifiuti	61
5.11 Viabilità	62
5.12 Principali dati socio-economici	63
<b>6. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI</b>	<b>64</b>
6.1 Matrice di stima degli impatti	66



- 7. **VALUTAZIONE COMPLESSIVA DEL PROGETTO** \_\_\_\_\_ **75**
- 8. **LINEE GUIDA PER L'ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO CON CRITERI DI SOSTENIBILITÀ** \_ **76**



## 1. PREMESSA

### 1.1 Oggetto della verifica di assoggettabilità a VAS

L'intervento oggetto della presente relazione riguarda la **trasformazione urbanistica dell'area situata in via Moranzani 76 nel Comune di Venezia, proposto dalla Ditta CENTRO NAUTICO FUSINA S.R.L.**, in località Malcontenta. Il Progetto riguarda una superficie di circa 11128 m<sup>2</sup> su cui la Proprietà gestisce, fin dagli anni '80, un impianto di rimessaggio natanti di piccole dimensioni in un'area urbanisticamente non confacente. La Proprietà intende regolarizzare la propria posizione attraverso la riqualificazione dell'area con la rimozione spontanea delle attuali strutture abusive e avviare un intervento di costruzione di un centro nautico con spazi accoglienza e uffici, officina e il mantenimento dell'attuale deposito natanti sull'esistente area utilizzata e di proprietà.

Negli ultimi anni la ditta CNF ha avviato un lungo iter amministrativo e giudiziario, derivante della ricaduta dell'area in zona non opportuna ai sensi del Piano Regolatore Comunale. A seguito dei vari passaggi amministrativi (qui non riportati per brevità) si è giunti all'impegno preso dalla società con atto d'obbligo in data 14/06/2018 e della conseguente ammissione del progetto presentato dalla medesima società alla procedura di sportello unico ai sensi del DPR n. 160/2010 con delibera di Giunta n. 222/2018. Tale deliberazione della Giunta Comunale - Domanda di ammissione a procedura di "Sportello Unico" di cui al D.P.R. n. 160/2010 e Legge Regionale 55/2012 per la realizzazione di un centro nautico con area accoglienza, spazi officina e aree deposito natanti in località Fusina. La città Metropolitana, preso atto dell'intenzione di avviare un riordino dell'area di proprietà della ditta con la demolizione dei fabbricati esistenti e la nuova realizzazione di due fabbricati ad uso artigianale e un fabbricato ad uso commerciale con relativo piazzale per deposito imbarcazioni (con contestuale cambio di destinazione di zona in variante al Piano degli Interventi al fine di rendere coerente l'attività con la destinazione d'uso prevista dal Piano Regolatore Comunale), ha deliberato di:

- di ammettere il progetto in oggetto alla procedura di cui all' art 8 del DPR 160/2010 previa verifica da parte del Responsabile del Procedimento che il progetto in questione risulti conforme alle vigenti norme in materia ambientale, sanitaria e di sicurezza del lavoro;
- di dare mandato al Settore Progetti Strategici della Direzione Progetti Strategici e Politiche Internazionali e di Sviluppo di esperire quanto necessario in attuazione del progetto.

L'attuazione del riordino dell'area con l'edificazione di due immobili ad uso di officina e uffici, non andrà a modificare la superficie attualmente occupata dall'attività, né aumenterà la potenzialità della stessa.

Tale Progetto viene sottoposto a Verifica di Assoggettabilità a procedura di VAS secondo quanto richiesto dal Comune di Venezia a seguito della Deliberazione n.222 del 19 giugno 2018 della Giunta Comunale, con la quale l'Ente comunica che ammette *"il progetto in oggetto alla procedura di cui all' art 8 del DPR 160/2010 previa*



*verifica da parte del Responsabile del Procedimento che il progetto in questione risulti conforme alle vigenti norme in materia ambientale, sanitaria e di sicurezza del lavoro.*

Il responsabile del Servizio Pianificazione e Gestione Territoriale degli Insediamenti Produttivi Dott. Urb. Massimo Da Lio prescrive di redigere una serie di elaborati, fra i quali anche la *“Verifica di Assoggettabilità”*, prevista ai sensi dell'articolo 12 del D.Lgs. 152/2006”.



## 2. PERCORSO METODOLOGICO

### 2.1 I riferimenti normativi

A livello europeo la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è stata introdotta dalla **Direttiva 2001/42/CE** del Parlamento Europeo del Consiglio del 27 Giugno 2001 con lo scopo di integrare la dimensione ambientale all'interno di piani e programmi per valutare gli effetti che questi strumenti producono sull'ambiente, promuovendo lo sviluppo sostenibile e garantendo un elevato livello di protezione dell'ambiente e della salute umana. L'articolo 3 - "Ambito d'applicazione" dispone che i piani ed i programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente devono essere sottoposti ad una valutazione ambientale: il paragrafo 3 dello stesso articolo precisa poi che per i piani e programmi che determinano l'uso di piccole aree di livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi, la valutazione ambientale è necessaria solo se gli Stati membri determinano che essi possono avere effetti significativi sull'ambiente.

Con il **D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale"** e **Correttivo D.Lgs. n°4/2008** la direttiva europea VAS è stata recepita a livello nazionale. In particolare il codice dell'ambiente stabilisce all'articolo 6 "Oggetto della disciplina", punto 3, è prevista una norma di deroga all'assoggettamento a VAS per piani e programmi relativi a piccole aree locali o per varianti minori degli stessi qualora l'autorità competente, a seguito dell'attivazione della procedura di "verifica di assoggettabilità" ai sensi dell'art. 12 del medesimo decreto, valuti che non ci siano impatti significativi sull'ambiente.

A livello regionale, in Veneto la Valutazione Ambientale Strategica è stata introdotta **dall'articolo 4 dalla L.R. 11/2004** e ed dalla **DGRV 791/2009** "Adeguamento delle procedure di Valutazione Ambientale Strategica a seguito della modifica alla Parte Seconda del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, cd. "Codice Ambiente", apportata dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4. Indicazioni metodologiche e procedurali" e l'allegato F - Procedure per la verifica di assoggettabilità a VAS, definisce la procedura di Verifica di Assoggettabilità. Successivamente, **l'articolo 40 della LR 13/2012** (Legge Finanziaria) individua quali piani attuativi devono essere soggetti a VAS:

*"a) i piani urbanistici attuativi (PUA) di piani urbanistici generali non assoggettati a Valutazione ambientale strategica (VAS) e gli accordi di programma, sono sottoposti a VAS, solo nel caso in cui prevedano progetti o interventi sul territorio riconducibili agli elenchi contenuti negli Allegati II, III e IV della parte II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;*

*b) sono sottoposti a VAS i piani urbanistici attuativi (PUA) di piani urbanistici generali già sottoposti a VAS, qualora prevedano la realizzazione di progetti o interventi di cui agli Allegati II, III e IV della parte II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 non previsti o non valutati in sede di approvazione del piano urbanistico di cui costituiscono attuazione."*

Con **sentenza della Corte Costituzionale 58 del 25.03.2013** viene dichiarata l'illegittimità costituzionale del



sopracitato articolo 40, comma 1, della legge della Regione Veneto 6 aprile 2012, n. 13.

**Deliberazioni della Giunta Regionale N. 1646 del 07 agosto 2012** “Linee di indirizzo applicative a seguito del cd Decreto Sviluppo, con particolare riferimento alle ipotesi di esclusione già previste dalla Deliberazione n.791/2009 e individuazione di nuove ipotesi di esclusione e all'efficacia della valutazione dei Rapporti Ambientali di PAT/PATI” e successivo **parere della Commissione Regionale VAS n. 84 del 03 Agosto 2012** viene definito al punto A i piani esclusi dalla Verifica di Assoggettabilità.

## 2.2 Contenuti e struttura della relazione

Il presente Rapporto Ambientale Preliminare contiene le informazioni e i dati necessari alla verifica degli effetti significativi sull'ambiente, sulla salute umana e sul patrimonio culturale, facendo riferimento ai criteri dell'allegato II della Direttiva, dell'allegato I del D.Lgs 152/2006 e dell'allegato F della DGRV 791/2009 .

Il documento ha la seguente struttura:

- caratteristiche del piano di lottizzazione e in particolare: ubicazione, natura, dimensioni e condizioni operative;
- coerenza del piano con gli strumenti di pianificazione e programmazione sovraordinati;
- lo stato ambientale dell'area di analisi: intesa come descrizione delle principali componenti ambientali;
- caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
  - o probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;
  - o carattere cumulativo degli effetti;
  - o rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
  - o entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
  - o valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite; dell'utilizzo intensivo del suolo.
- linee guida per l'attuazione dell'intervento con criteri di sostenibilità.

Inoltre, nel documento di sintesi è necessario dare conto della verifica delle eventuali interferenze con i *Siti di Rete Natura 2000* (SIC e ZPS).

Il rapporto preliminare, così come redatto costituisce l'elaborato unico della Verifica di assoggettabilità alla procedura di VAS.

## 2.3 Procedura di Verifica di Assoggettabilità

Il proponente o l'autorità procedente trasmettono alla Commissione Regionale VAS il Rapporto Ambientale Preliminare e l'elenco delle autorità competenti in materia ambientale.





La Commissione Regionale VAS con riferimento alle **autorità ambientali, approva o modifica l'elenco**, e successivamente invia il rapporto alle autorità ambientali individuate per l'ottenimento dei pareri che deve pervenire **entro 30 giorni** dalla data di trasmissione all'ente.

Entro **90 giorni dal ricevimento del Rapporto Ambientale Preliminare** la Commissione Regionale VAS, sentita l'autorità procedente e tenuto conto dei pareri pervenuti **emette il provvedimento finale motivato** di assoggettabilità o esclusione della valutazione VAS, con le eventuali prescrizioni ed indicazioni di cui l'autorità procedente dovrà tener conto nella successiva fase di adozione e/o approvazione definitiva del piano.

**La Commissione Regionale VAS** provvede alla **pubblicazione sul BUR** e sul proprio **sito web** del **provvedimento finale** di verifica di assoggettabilità.

## 2.4 Elenco autorità competenti

L'informazione e la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale, degli enti territorialmente interessati e del pubblico interessato sono aspetti rilevanti e indispensabili del procedimento di VAS, al fine anche di perseguire obiettivi di qualità nella pianificazione.

La comunicazione e l'informazione caratterizzano il processo decisionale partecipato volto a informare i soggetti, anche non istituzionali, interessati alla decisione per consentirne l'espressione dei diversi punti di vista.

Di seguito l'elenco delle autorità competenti in materia ambientale che possano essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione del Progetto:

- Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali;
- ENAC: Ente Nazionale per la Aviazione Civile;
- Magistrato alle Acque di Venezia;
- Regione Veneto;
- ARPAV;
- Veritas;
- Città Metropolitana di Venezia;
- Consorzio di Bonifica Acque Risorgive;
- Comune di Venezia.

### 3. CARATTERISTICHE DEL PIANO

#### 3.1 Localizzazione territoriale dell'area di piano

Il territorio del Comune di Venezia si estende nella porzione centro orientale della Provincia di Venezia lungo la costa adriatica, più in particolare nella laguna di Venezia. I Comuni immediatamente confinanti in senso antiorario partendo da Nord-Est sono: Cavallino Treporti, Jesolo, San Donà di Piave, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Marcon, Martellago, Spinea, Mira, Campagna Lupia, Chioggia, tutti ricadenti nella città metropolitana di Venezia (vedi immagine nella figura seguente).

L'area di insediamento del Centro Nautico Fusina grava sul lato meridionale del comune veneziano, lungo Via Moranzani n. 76., Comune di Venezia (VE), in un contesto territoriale a prevalente vocazione industriale verso nord, con l'area produttiva di Marghera, posto a circa 0,2 chilometri; mentre a sud si estendono aree a vocazione agricola e barene – vedi immagine in Figura 3.2.

L'ambito di studio è caratterizzato da un assetto morfologico tipicamente pianeggiante. La superficie topografica appare uniforme e non sono presenti zone collinari e/o avvallamenti; la quota assoluta del terreno è compresa tra un massimo di circa 2,4 m s.l.m..

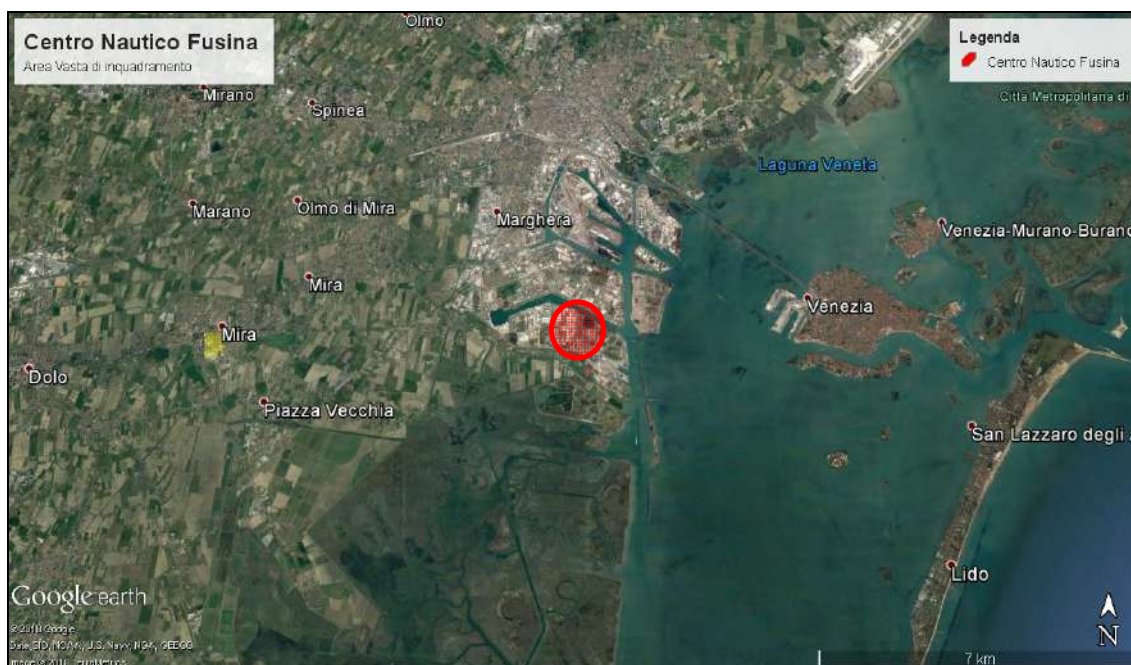


Figura 3.1 - Immagine di inquadramento territoriale con individuazione (cerchio rosso) dell'ambito di insediamento dell'attività della ditta Centro Nautico Fusina (Ortofoto - Fonte: Google Earth).

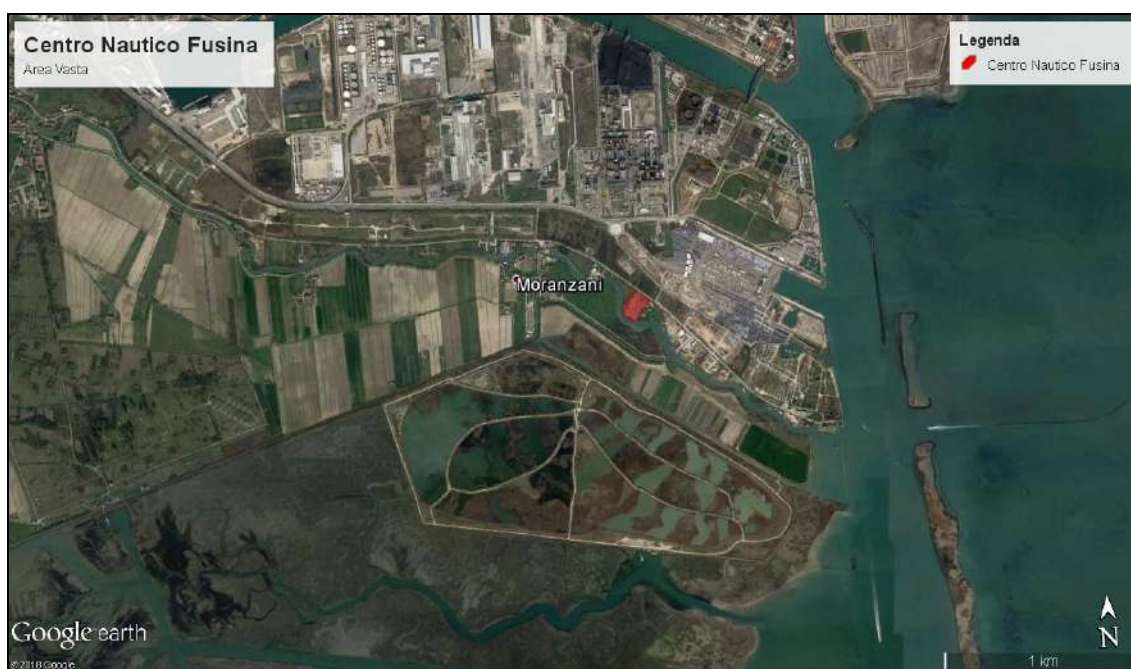


Figura 3.2 – Localizzazione dell’impianto della Ditta Centro Nautico Fusina nel contesto del territorio circostante (Ortofoto - Fonte: Google Earth).

L’impianto in oggetto della presente procedura di Screening risulta attualmente un lotto non edificato all’interno dell’area a destinazione non conforme Agricola E-3.2 del Comune di Venezia. La ditta, con la presente documentazione, è in fase di richiesta e conformazione normativa rispetto le opportune autorizzazioni edilizie ed urbanistiche, apportando una variazione di destinazione urbanistica.

Nelle ortofoto satellitari riportate (vedi in particolare Figura 3.3) si evidenzia la localizzazione dello stabilimento della ditta CNF nel contesto del territorio in cui si inserisce; il medesimo confina rispettivamente in senso orario:

- a Nord con via Moranzani e successivamente con una fascia a destinazione agricola/parco;
- a Nord-Est con un’area a destinazione industriale, in particolare rimessaggio automobili;
- a Est con due abitazioni in stato di abbandono e poi altre aree a rimessaggio imbarcazioni;
- e Sud e Ovest con il naviglio Brenta prima e terreni in area agricola/lagunare poi.

Il sito di progetto, avente una superficie fondiaria complessiva pari a 11.128,00 m<sup>2</sup>, insiste su di un’area catastalmente censita al N.C.T. e N.C.E.U. del Comune di Paese (TV) con Foglio 194, Mappale 131 (si veda Estratto di Mappa). All’impianto si accede direttamente dall’accesso principale di Via Moranzani, nel quale insiste un passo carraio.



Figura 3.3 – Localizzazione dell’impianto della Ditta Centro Nautico Fusina Srl nel contesto del tessuto agricolo e della zona industriale del Comune di Venezia (VE) – (Fonte: ortofoto Google Earth).

L’area d’insediamento è classificata, secondo il vigente “PRG Comunale”, approvata con delibera di G.R.V. n 3905 del 03.12.04 d.c.c. n. 68 del 23/12/2015, come Zona Territoriale Omogenea di tipo TCP 3.2 “Unità di paesaggio in zona agricola ad elevato frazionamento fondiario”, normata all’art. 40 delle N.T.A..

Secondo il Piano di Zonizzazione Acustica (Approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 39 del 10/02/2005), risulta che l’area oggetto della presente relazione è classificata come “Classe III – Area di tipo misto” ai sensi del D.P.C.M. 14/11/1997.

### 3.2 Stato dei luoghi

La ditta CNF si occupa principalmente di rimessaggio di imbarcazioni di piccole dimensioni che gestisce fin dagli anni '80, in un'area urbanisticamente non confacente. La ditta ha intenzione regolarizzare la propria posizione attraverso la riqualificazione dell'area con la rimozione spontanea delle attuali strutture abusive e avviare un intervento di costruzione di un centro nautico con spazi accoglienza e uffici, officina e deposito natanti sull'attuale area utilizzata e di proprietà.

La Ditta intende regolarizzare la propria posizione dal punto di vista normativo/autorizzativo in modo da configurarla come area urbanisticamente confacente. In tale occasione, inoltre, intende apportare alcune modifiche all'interno del sedime dell'area con la regimazione di un fossato (a fini di maggiore tutela idraulica) e la realizzazione di due immobili per l'accoglienza clienti e lo svolgimento di piccole riparazioni sui natanti.

L'intera area, con una superficie complessiva di 11.128 m<sup>2</sup>, può essere descritta come un piano inclinato verso sud con una pendenza dell'ordine del 0.25 %. La quota media del piano di imposta è 2 m s.l.m.. Il confine sud riversa completamente sul naviglio Brenta che sfocia in Laguna di Venezia a 1,2 km a valle del sedime della Proprietà.

Allo stato attuale l'area si presenta come una superficie prevalentemente a buon drenaggio idrico dove si sviluppa un rimessaggio di imbarcazioni riposte su appositi carrelli semoventi. Nello specifico l'area si può così suddividere:

- Area Pavimentata: 3.637 m<sup>2</sup>
- Area Coperta: 400 m<sup>2</sup>
- Area ricoperta con ghiaia: 5.659 m<sup>2</sup>
- Area a verde: 1.432 m<sup>2</sup>

L'intero perimetro, a meno dell'area fronte naviglio Brenta (la quale presenta la piantumazione di siepi a basso sviluppo), presenta una recinzione e un filare di siepe ad elevato sviluppo, in grado di schermare la vista dall'esterno e limitare il potenziale impatto derivante dalle attività. L'area presenta sul lato sud, lungo il Naviglio Brenta, due cancelli carrabili per il passaggio delle imbarcazioni e dei carrelli verso le gru di tipo nautico situate sulla riva. Sul lato nord l'area presenta un cancello carrabile di ingresso da via Moranzani. Per lo spostamento delle barche in deposito, è stata realizzata una viabilità interna, mentre lo spazio destinato ai natanti è segnato a livello terra; esistono inoltre due piazzole per il lavaggio imbarcazioni, pavimentate in cemento.

Sul lato nord si trova un piccolo manufatto della superficie di circa mq.3, di altezza media di 1,80 cm. per il ricovero delle pompe idriche.

I manufatti presenti, indispensabili allo svolgimento dell'attività stessa, sono costituiti da materiali semplici,

container prefabbricati per gli uffici e i bagni, pannelli a sandwich per la sala riunioni, pilastri di metallo e coperture in ondulato per le tettoie e l'officina.

Nella parte a ovest del sedime, ad una distanza circa di 8 metri dal perimetro esterno, la proprietà è attraversata da un fosso profondo circa 0,8 m e largo in sommità circa 1.5 m, che recapita nel naviglio Brenta attraverso una condotta di diametro pari a 300 mm.

Si riporta la pianta dello stato attuale dell'area in oggetto della presente relazione:

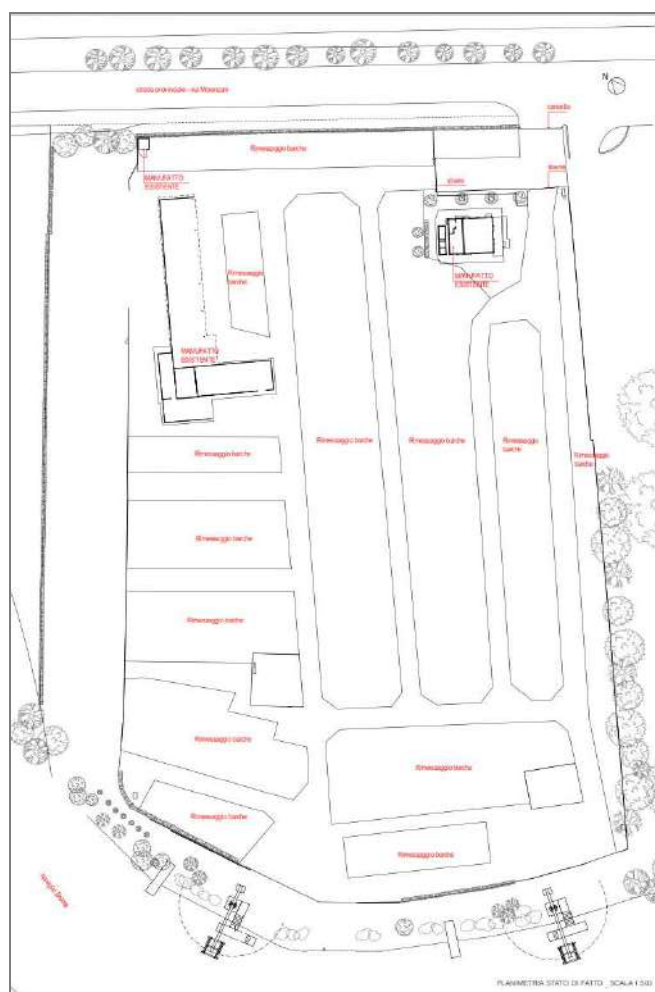


Figura 3.4 – Pianta dell'area allo stato attuale della ditta Centro Nautico Fusina



### 3.3 Interventi previsti dal Progetto

La Ditta CNF intende avviare una procedura di richiesta di modifica della destinazione urbanistica e contempla la realizzazione di alcune modifiche, sia da un punto di vista edilizio, sia di gestione idraulica.

Nello specifico, in data 19/06/2018 con delibera 122 della Giunta Comunale del Comune di Venezia è stato ammesso alla procedura di cui all' art. 8 del Dpr. 160/2010 un nuovo progetto da realizzare nell'area in oggetto per la creazione di un centro nautico con area accoglienza, officina ed area deposito natanti.

Il nuovo progetto ammesso a procedura di sportello unico prevede la rimozione, a mezzo di smontaggio, dei manufatti esistenti e la costruzione di nuove strutture.

In particolare, si prevede la costruzione di un edificio a due piani nei pressi dell'accesso dell'area, ad uso accoglienza, uffici, spogliatoi, servizi igienici al piano terra e sala polivalente e appartamento per un eventuale custode al piano primo. L'ingresso dell'edificio è sottolineato da una parete obliqua, rientrante rispetto alla sagoma del fabbricato, che va a proteggere la parete vetrata dell'area accoglienza. I prospetti sono molto lineari, caratterizzati da una fascia cromatica orizzontale che va ad evidenziare la forometria. Si prevedono facciate ventilate, in grado di migliorare il clima interno sia d'estate, sia d'inverno, energeticamente sostenibili, costituite da muratura, materiale isolante, spazio di ventilazione, rivestimento in pannelli riciclabili al 100%, resistenti agli agenti atmosferici e autopulenti. I pannelli verranno utilizzati in due differenti cromie: grigio chiaro con effetto cemento, per la quasi totalità della facciata e effetto Corten, per la fascia delle finestrate.

Nella parte ovest si prevede la realizzazione di un manufatto ad uso officina di un solo piano di altezza, con un pergolato coperto; sarà rivestito con pannelli in fibrocemento grigio chiaro, che riprendono texture e colori del rivestimento dell'edificio principale, ma più economici, vista la funzione del manufatto stesso.

Inoltre, verrà realizzata una tettoia per il rimessaggio dei natanti, sostenuta da pilastri metallici, chiusa su tre lati con rivestimento sempre in pannelli di fibrocemento grigio chiaro, sulla cui copertura saranno posizionati pannelli fotovoltaici.

In merito alla presenza del fossato che scorre lungo la proprietà, la ditta propone di sostituire il fosso esistente con una condotta di diametro pari a 800 mm per l'intera lunghezza del fosso e della condotta esistenti, con l'obiettivo di realizzare lo stesso volume d'invaso e migliorare la capacità di deflusso del tratto terminale del corpo idrico, che attualmente costituisce un'ostruzione al deflusso dell'area di monte.

Si riporta la pianta dello stato di progetto dell'area in oggetto della presente relazione, con evidenza delle modifiche previste:



Figura 3.5 - Pianta dell'area di progetto della ditta Centro Nautico Fusina

Il resto del sedime dell'impianto non subirà modifiche o variazioni, non arrecando perturbazioni nell'area più a sud, caratterizzata da una maggiore sensibilità ambientale. Il numero degli avventori previsti e dei natanti posti a dimora non subirà alcuna modifica, se non una riduzione.





## 4. QUADRO PROGRAMMATICO

Di seguito vengono analizzati gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale vigenti nell’area interessata dal Progetto, distinti secondo i diversi livelli di pianificazione:

### livello regionale e provinciale

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC);
- Piano d’Area della Laguna e dell’Area Veneziana (PALAV);
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).

### livello comunale

- Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia;
- Piano Regolatore Comunale (PRG).



## 4.1 Pianificazione Sovraordinata

L’analisi dell’ambito d’intervento rispetto alla pianificazione sovraordinata è da considerarsi in relazione al livello di pianificazione e alla relativa scala di rappresentazione.

### 4.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (PTRC)

La Regione Veneto ha avviato il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, come riformulazione dello strumento generale relativo all’assetto del territorio veneto, in linea con il nuovo quadro programmatico previsto dal Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e in conformità con le nuove disposizioni introdotte con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/04 e smi).

Non essendo l’iter di approvazione ancora concluso, il nuovo PTRC (adottato 2009) si pone come strumento in salvaguardia rispetto al precedente PTRC (approvato 1991). Il territorio comunale deve, pertanto, essere considerato e valutato alla luce dei due strumenti e delle successive varianti. L’analisi consente di affermare che gli interventi non sono in contrasto con gli obiettivi, le specifiche disposizioni e i vincoli degli strumenti urbanistici sovraordinati vigenti.

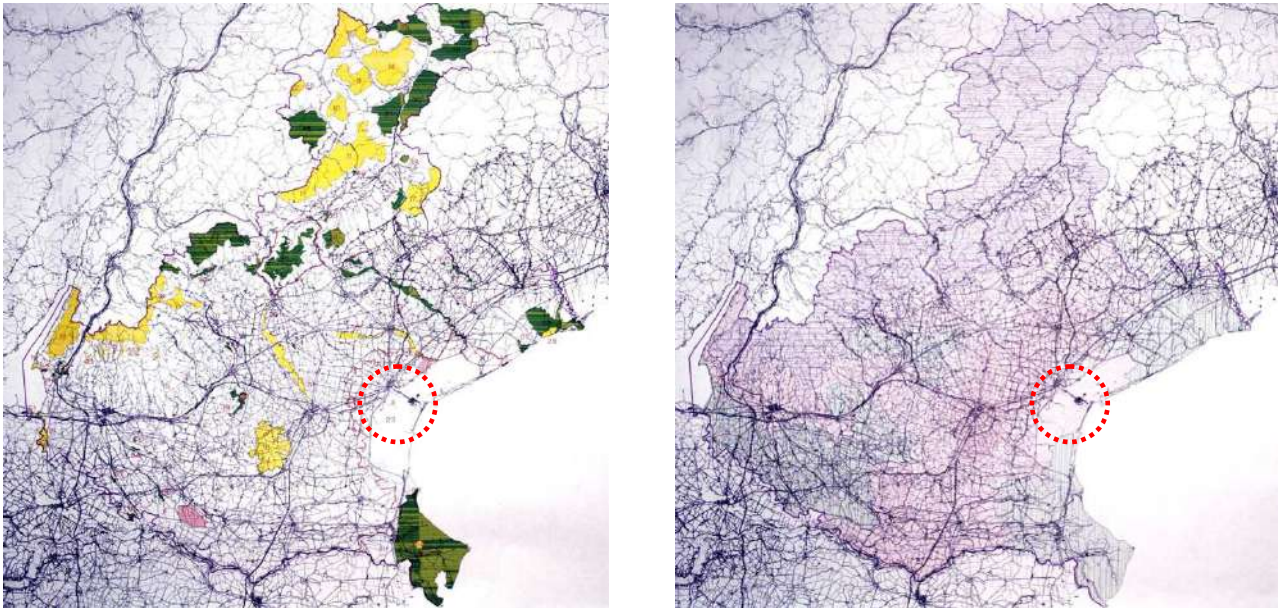
La variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2009) con attribuzione della valenza paesaggistica, adottata con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013 è stata pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 39 del 3 maggio 2013.

**Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) vigente**, approvato con Delibera del Consiglio Regionale n.250 del 13/12/1991.

Risponde all’obbligo emerso con la L. n.431/85 di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l’individuazione, il rilevamento e la tutela di un’ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.

Il PTRC si articola per piani di area, previsti dalla ex LR n.61/85, che ne sviluppano le tematiche e approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all’organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente.

La Città di Mestre, ricompresa negli “ambiti ad eterogenea integrità” della tavola 3 “Integrità del territorio agricolo”, rientra nel Piano d’area “Laguna ed area veneziana” di cui al successivo capitolo (capitolo 4.1.2.).



*Figura 4.1 - Estratto PTRC vigente – tav.3 e tav.5 (immagine non in scala)*



<b>PTRC vigente - elaborati</b>		<b>Indirizzi, prescrizioni e vincoli</b>
Tav.1	Difesa del suolo e degli insediamenti	Area a scolo meccanico.
Tav.2	Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale	Nessuna indicazione specifica per l'area di intervento.
Tav.3	Integrità del territorio agricolo	Ambiti ad eterogenea integrità.
Tav.4	Sistema insediativo ed infrastrutturale storico e archeologico	Nessuna indicazione specifica per l'area di intervento.
Tav.5	Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di massima tutela paesaggistica	Piano d'area "Laguna ed area veneziana".
Tav.6	Schema della viabilità primaria – itinerari regionali ed interregionali	Corridoio plurimodale.
Tav.7	Sistema insediativo	Poli regionali di primo rango.
Tav.8	Articolazione del piano	Ambiti di pianificazione di livello regionale, Piano d'area, Fasce di interconnessione dei sistemi storico ambientali.
Tav.9	Ambito per la istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche e di aree di tutela paesaggistica (9.23b)	Piano d'area "Laguna ed area veneziana".
Tav.10	Valenze storico-culturali e paesaggistiche-ambientali (10.35)	Centri storici.

**Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)**, adottato con Delibera di Giunta Regionale n.372 del 17/02/09, ai sensi LR n.11/04.

Il PTRC è costituito da nove tavole la cui matrice è data dalle rappresentazioni di sintesi dei dati e delle analisi effettuate sovrapposti a tematismi e orientamenti. Gli elaborati cartografici che compongono il Piano in esame sono i seguenti: Uso del suolo (1); Biodiversità (2); Energia e ambiente (3); Mobilità (4); Sviluppo economico produttivo (5); Crescita sociale e culturale (6); Montagna del Veneto (7); Città, motore del futuro (8); Sistema del territorio rurale e della rete ecologica (9).

La Città di Mestre si colloca a ridosso dell’area nucleo della rete ecologica veneta, in corrispondenza di un sito Rete Natura 2000. È inserita nella tav.9 “Sistema del territorio rurale e della rete ecologica” nell’ambito n.31 “Laguna di Venezia” Nello specifico, l’ambito si inserisce nel sistema urbano.

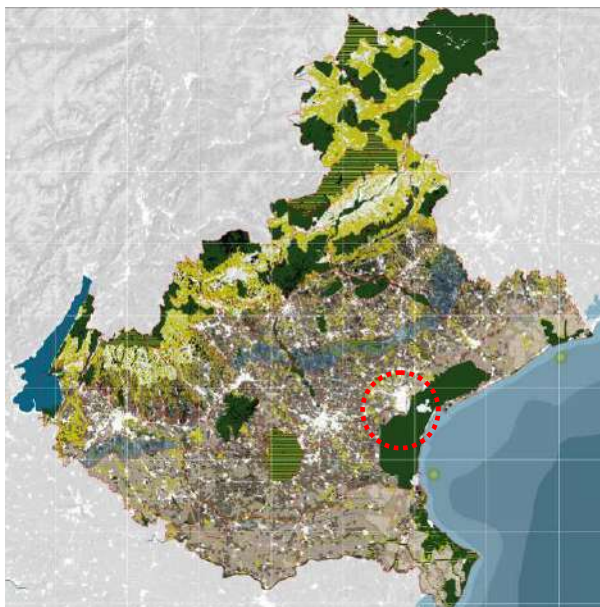


Figura 4.2 - Estratto PTRC adottato – tav.2 “biodiversità” (immagine non in scala)



Figura 4.3 - Estratto PTRC adottato – tav.9 “Sistema del territorio rurale e della rete ecologica” (immagine non in scala)



<b>PTRC adottato - elaborati</b>		<b>Indirizzi, prescrizioni e vincoli</b>
Tav.1a	Uso del suolo - terra	Tessuto urbanizzato.
Tav.1b	Uso del suolo - acqua	Dorsale principale del modello strutturale degli acquedotti.
Tav.2	Biodiversità	Tessuto urbanizzato.
Tav.3	Energia e ambiente	Tessuto urbanizzato, Area con alta concentrazione di inquinamento elettromagnetico, Sistema della protezione civile.
Tav.4	Mobilità	Nessuna indicazione specifica per l'area di intervento.
Tav.5a	Sviluppo economico - produttivo	Aree produttive multiuso complesse con tipologia prevalentemente commerciale.
Tav.5b	Sviluppo economico - turistico	Eccellenza turistica, sistema del turismo fieristico e congressuale.
Tav.6	Crescita sociale e culturale	Ambito per la creazione di nuovi parchi regionali.
Tav.7	Montagna del veneto	Nessuna indicazione specifica per l'area di intervento.
Tav.8	Città, motore del futuro	Centri di sistemi.
Tav.9	Sistema del territorio rurale e della rete ecologica	Tessuto urbanizzato



**Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) – 1 variante**, adottata nell’aprile 2013, ai sensi LR n.11/04.

La Giunta Regionale ha completato il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) adottando una variante che attribuisce allo stesso anche la valenza paesaggistica; al momento della stesura della presente relazione non è ancora disponibile alcuna documentazione ufficiale con cui effettuare una verifica.



#### 4.1.2 Piano di Area della Laguna ed Area Veneziana (PALAV)

Tra gli strumenti di pianificazione che interessano il territorio comunale è da considerare, in relazione ai disposti del PTRC di cui al precedente capitolo (4.1.1), il Piano d’Area.

**Piano di Area della Laguna ed Area Veneziana (PALAV)**, 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.

È un Piano volto soprattutto alla salvaguardia e alla tutela delle risorse naturalistiche e ambientali della Laguna e dell’Area Veneziana.

L’analisi consente di affermare che gli interventi non sono in contrasto con gli obiettivi, le specifiche disposizioni e i vincoli del Piano d’Area, al quale gli strumenti urbanistici comunali vigenti (PRG) e in redazione (PAT) sono adeguati.

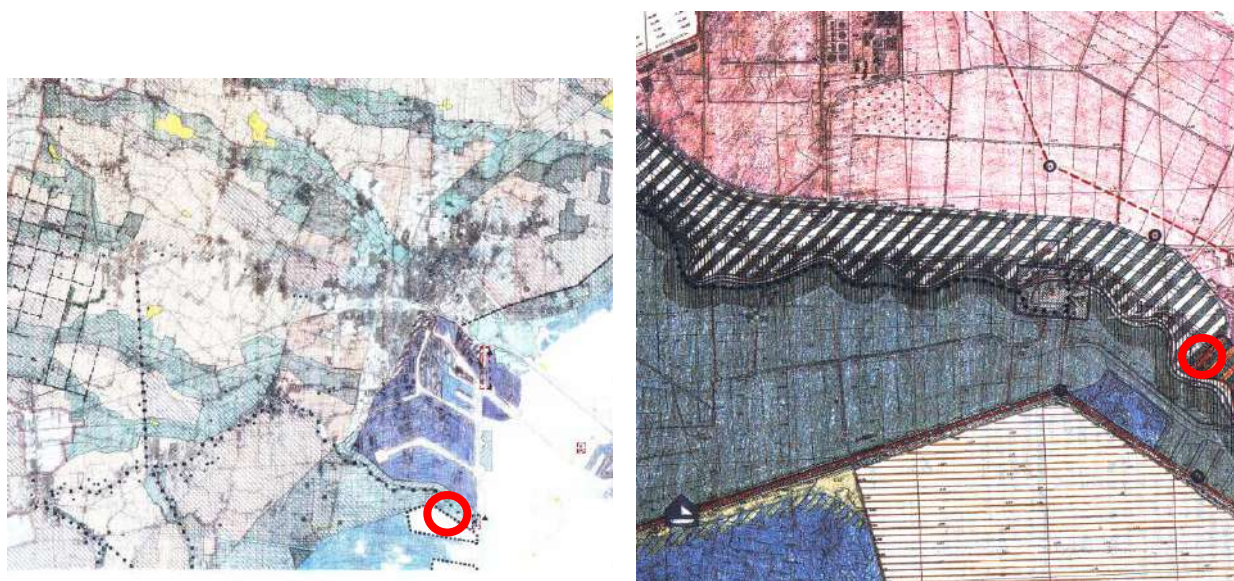


Figura 4.4 - Estratto PALAV vigente – tav.1.3 e tav.2.32 (immagine non in scala)

PALAV - elaborati		Indirizzi, prescrizioni e vincoli
Tav.1.3	Sistemi e ambiti di progetto	Ambito di riqualificazione ambientale art. 31; Reti idrauliche storiche del Brenta e del Sile – Piave art. 25
Tav.2.25	Sistemi e ambiti di progetto	Ambiti di riqualificazione ambientale art. 23



#### **4.1.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)**

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) è stato adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n.104 del 05/12/2008 e approvato con Delibera di Giunta Regionale n.3359 del 30/12/2010.

Con la legge 7 aprile 2014 n. 56 "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni", ed in particolare l'art.1 co. 44, sono state attribuite alla Città Metropolitana:

- la funzione fondamentale di "pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana, anche fissando vincoli e obiettivi all'attività e all'esercizio delle funzioni dei comuni compresi nel territorio metropolitano";
- le funzioni fondamentali delle province tra cui la pianificazione territoriale provinciale di coordinamento (comma 85 lett. b).

L'attuale amministrazione, con Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 del 01.03.2019, ha approvato in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo, il Piano Territoriale Generale (P.T.G.) della Città Metropolitana di Venezia con tutti i contenuti del P.T.C.P., con il quale continua a promuovere, azioni di valorizzazione del territorio indirizzate alla promozione di uno "sviluppo durevole e sostenibile", e vuol essere in grado di rinnovare le proprie strategie, continuamente, e riqualificare le condizioni che sorreggono il territorio stesso.

Il P.T.G. conferma il ruolo della Città metropolitana come promotore e catalizzatore anche delle iniziative di altri soggetti e di altri livelli o settori di governo. La Città metropolitana persegue in particolare gli obiettivi di:

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

A seguito della crescita economica e del boom edilizio risulta particolarmente importante il tema del territorio costruito, in quanto questo ha fatto sì che il rapporto tra paesaggio ed ambiente perdesse di significato e di valore, producendo una nuova realtà caratterizzata dall'urbanizzazione polarizzata e da quella diffusa. Per questi motivi, il piano detta delle linee guida che individuano, come azione, il compattamento dell'urbanizzato come mezzo per portare ad una maggiore valorizzazione della città e ad una pausa nel processo di consumo del suolo.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è costituito da cinque cartografie alla scala 1:50.000:

1. Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
2. Carta delle fragilità;

3. Sistema ambientale;
4. Sistema insediativo – infrastrutturale;
5. Sistema del paesaggio.

Dall’analisi delle cartografie di Piano si osserva che l’intervento ricade in una zona di urbanizzazione consolidata definita “Attività economiche”, in corrispondenza di un Polo di rango sovraprovinciale da confermare, ricadente all’interno del Sito di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera.

Il progetto non interferisce con elementi di pregio paesaggistico ambientale.

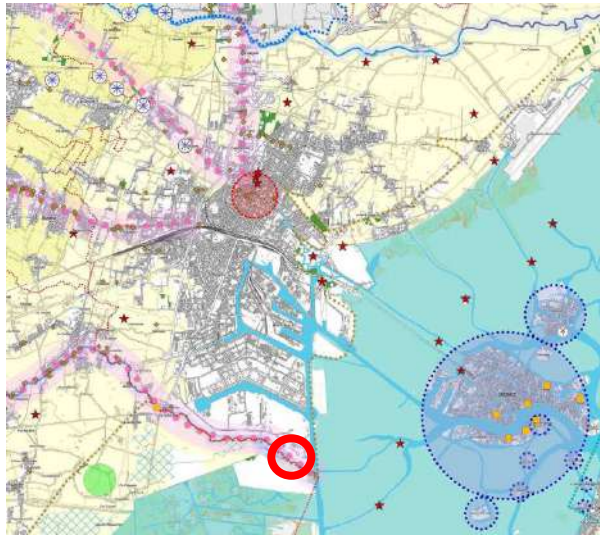


Figura 4.5 - Estratto PTCP vigente – tav.5 “Sistema del paesaggio” (immagine non in scala)



Figura 4.6 - Estratto PTCP vigente – tav. 1, 2, 3, 4 (immagine non in scala)



<b>PTCP - elaborati</b>		<b>Indirizzi, prescrizioni e vincoli</b>
Tav.1	Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale	Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004; Sito di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera.
Tav.2	Carta delle fragilità	Sito di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera, Paleoalveo
Tav.3	Sistema ambientale	Sito di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera.
Tav.4	Sistema insediativo – infrastrutturale	Polo produttivo di rilievo metropolitano - regionale art. 50; riqualificazione in ambito foce fluviale art. 57
Tav.5	Sistema del paesaggio	Sistema tracciati storici; opera storica di difesa costiera.



## 4.2 Pianificazione Comunale

La Legge Regionale n.11/2004 stabilisce criteri, indirizzi, metodi e contenuti degli strumenti di pianificazione per il governo del territorio.

La Legge articola il Piano Regolatore Comunale in disposizioni strutturali, contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) e in disposizioni operative, contenute nel Piano degli Interventi (PI).

Come precisato all’articolo 12 della LR n.11/2004, mentre il PAT delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio, il Piano degli interventi *“è lo strumento urbanistico che, in coerenza e in attuazione del PAT, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità”*.

Con l’approvazione del PAT, il PRG vigente acquista *“il valore e l’efficacia del PI per le sole parti compatibili con il PAT”*, ai sensi dell’articolo 48 della LR n.11/2004.

#### 4.2.1 Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia (PAT)

Il Consiglio Comunale con la delibera n.5 del 30 e 31 gennaio 2012 ha adottato il PAT, che costituisce il primo e fondamentale strumento con cui la pianificazione del Comune di Venezia si adegua alla LR n.11/2004.

In sede di conferenza decisoria del 30/09/2014 è stato approvato il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia. Con delibera di Giunta della Provincia di Venezia n. 128 del 10/10/2014 ne è stata ratificata l'approvazione.

Il PAT adottato rappresenta il frutto del processo di concertazione con tutti i soggetti pubblici e privati presenti sul territorio, processo già avviato dall'Amministrazione precedente e proseguito dall'attuale, cui ha fatto seguito la sottoscrizione dell'Accordo di Pianificazione con la Provincia e l'esame istituzionale da parte della competente Commissione Consiliare e delle Municipalità.

La sintesi progettuale rappresentata in quattro tavole di progetto e nelle relative Norme Tecniche.

Le quattro tavole di progetto sono:

Tav. 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale è una carta di carattere ricognitivo che rappresenta le parti del territorio e gli edifici e complessi di edifici sottoposti a vincoli derivanti da disposizioni legislative e normative di varia natura, nonché le principali prescrizioni derivanti dalla pianificazione sovraordinata vigente. E' per sua natura una carta soggetta a successive modifiche ed integrazioni per adeguarsi al mutare e all'aggiornarsi dei vincoli normativi posti all'utilizzazione del territorio.

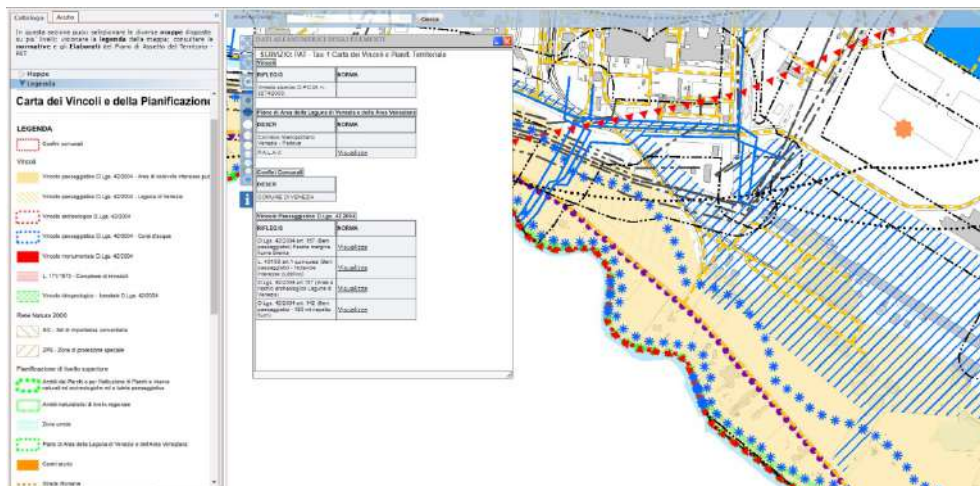


Figura 4.7 - Estratto della TAV 01 del PAT del Comune di Venezia Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale

La Tav. 1 del PAT segnala che l’area della Proprietà è soggetta ai seguenti vincoli:

- Vincolo sismico O.P.C.M. n. 3274/2003;

- Corridoio Metropolitan Venezia – Padova (P.A.L.A.V.);
- D.Lgs. 42/2004 art. 157 (Beni paesaggistici) Fascia margine fiume Brenta
- L. 431/85 art.1 quinquies (Beni paesaggistici - Notevole interesse pubblico)
- D.Lgs. 42/2004 art.157 (Aree a rischio archeologico Laguna di Venezia)
- D.Lgs. 42/2004 art. 142 (Beni paesaggistici - 150 mt rispetto fiumi)

Tav. 2 - Carta delle Invarianti rappresenta i limiti che il PAT pone alla trasformazione del territorio, individuando quelle parti che, o per loro valore intrinseco o perché si intende maggiormente valorizzarle, costituiscono elementi di bassa trasformabilità sia dal punto di vista paesaggistico e ambientale sia da quello storico monumentale e testimoniale.

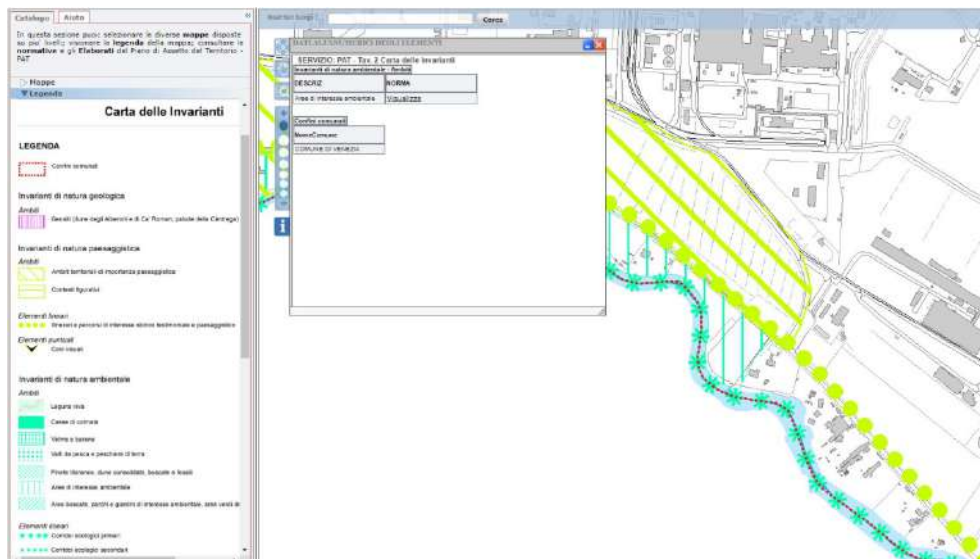


Figura 4.8 - Estratto della TAV 02 del PAT del Comune di Venezia Carta delle invarianti

La Tav. 2 del PAT segnala che l’area della Proprietà è un’area di interesse ambientale.

Tav. 3 - Carta delle Fragilità evidenzia, in particolare, le diverse condizioni dei suoli ai fini della loro edificabilità, sia sotto l'aspetto idrogeologico, sia rispetto al dissesto idraulico. Evidenzia inoltre alcuni elementi del territorio da valorizzare che presentano particolari criticità sotto l'aspetto ambientale e/o paesaggistico (come ad esempio corsi d'acqua, arenili, aree umide minori...).



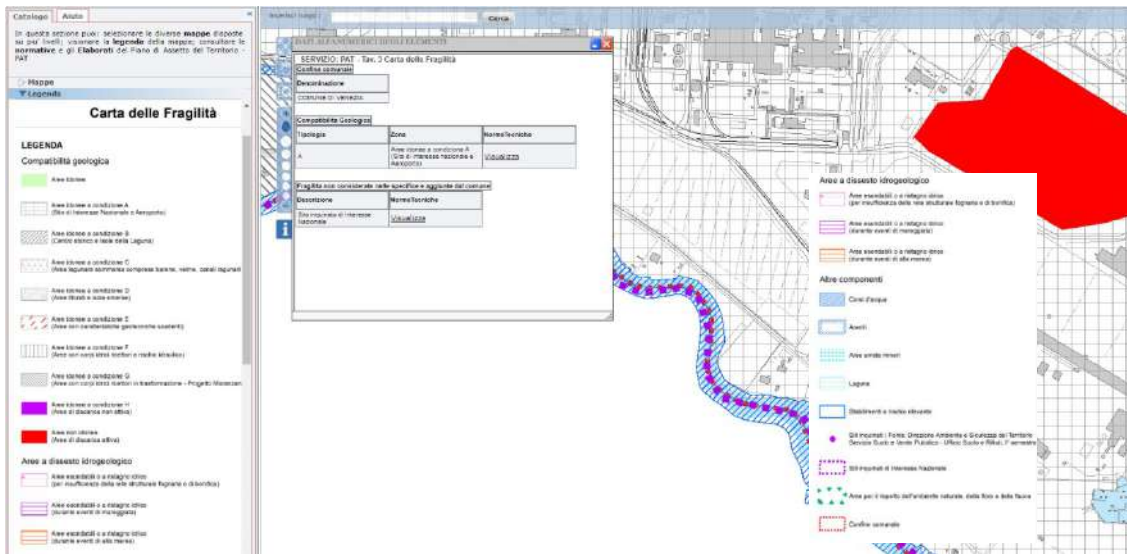


Figura 4.9 - Estratto della TAV 03 del PAT del Comune di Venezia Carta delle fragilità

La Tav. 3 del PAT segnala che l’area della Proprietà è, per quanto riguarda la compatibilità geologica, un’Area idonee a condizione A (Sito di interesse nazionale e Aeroporto). E’ all’interno di un Sito inquinato di Interesse Nazionale.

Tav. 4 - Carta della Trasformabilità, infine, rappresenta in un quadro di coerenza localizzativa le strategie di trasformazione del territorio per il suo sviluppo socio-economico nella tutela e valorizzazione dei nuovi elementi di maggior pregio sotto il profilo ambientale, del paesaggio, dell’architettura e delle testimonianze storiche. Data la complessità dei contenuti la Tav. 4 si articola in tre elaborati:

- Elaborato 4a - Carta delle Trasformabilità
- Elaborato 4b - Carta delle Trasformabilità: Valori e Tutele
- Elaborato 4c - Ambiti Territoriali Omogenei (ATO)

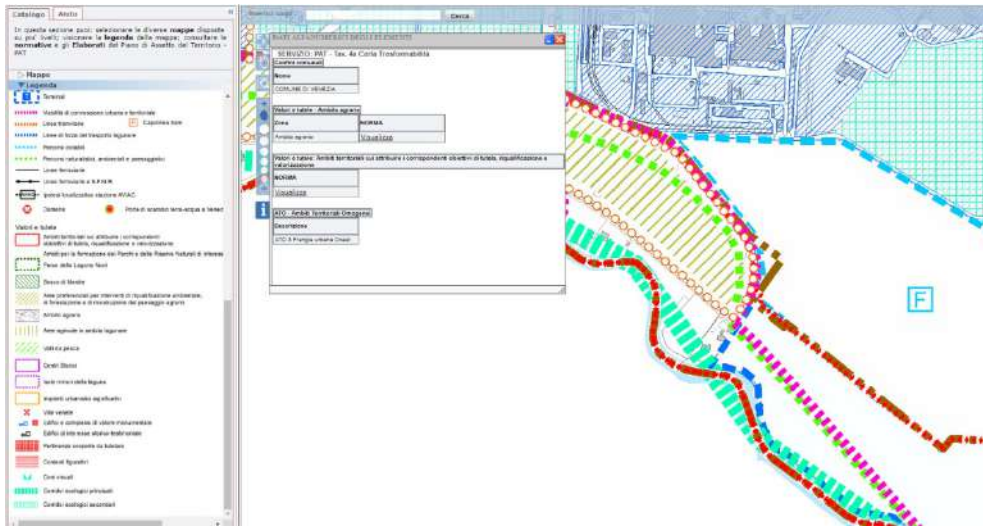


Figura 4.10 - Estratto della TAV 04a del PAT del Comune di Venezia delle Trasformabilità

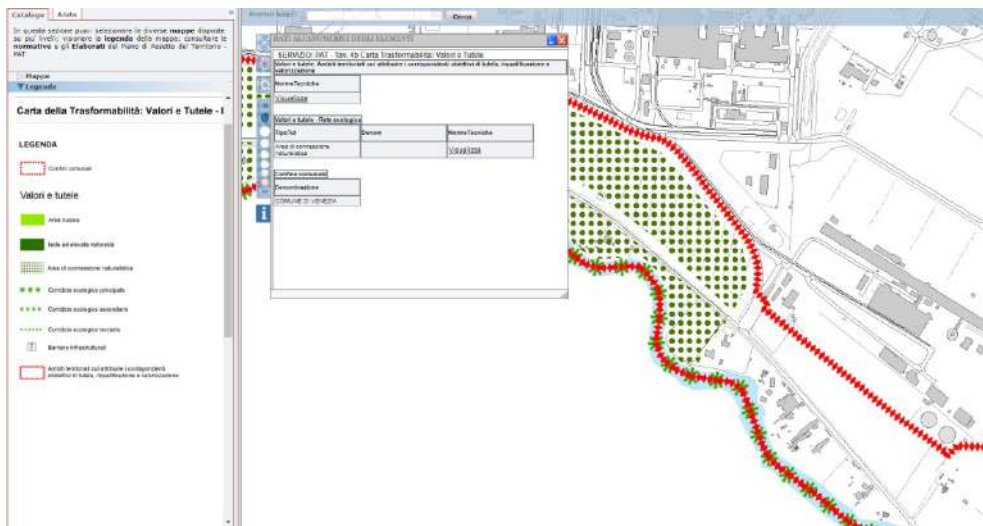


Figura 4.11 - Estratto della TAV 04b del PAT del Comune di Venezia delle Trasformabilità Valori e Tutele

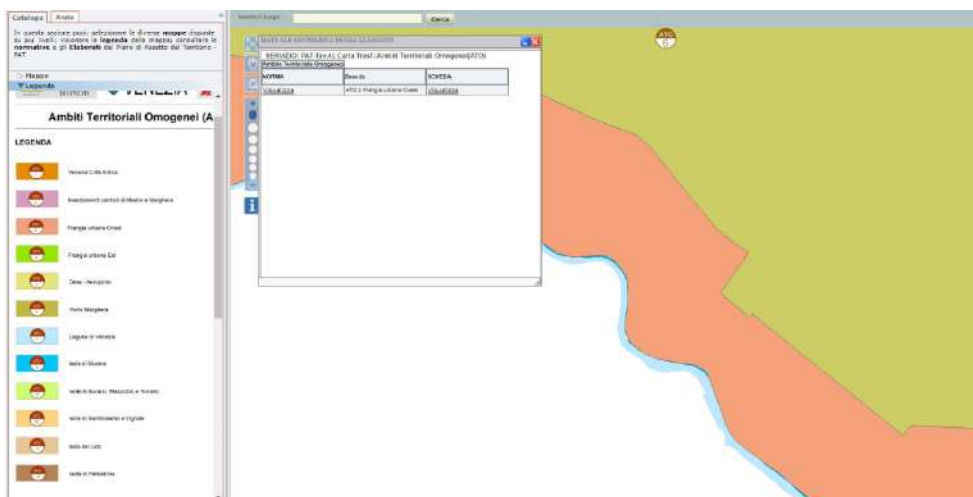


Figura 4.12 - Estratto della TAV 04c del PAT del Comune di Venezia delle Trasformabilità (Ambiti Territoriali Ottimali)

Le Tavole 4 a, b, c del PAT del Comune di Venezia indicano che la proprietà Centro Nautico Fusina srl si trova:

- all’interno dell’ATO 3 Frangia urbana Ovest;
- all’interno di un ambito agrario;
- che si tratta di un’Area di connessione naturalistica ed è attraversata da un corridoio ecologico principale.



<b>PAT - elaborati</b>		<b>Indirizzi, prescrizioni e vincoli</b>
Tav.1	Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale	Vincolo sismico O.P.C.M. n. 3274/2003; Corridoio Metropolitano Venezia – Padova (P.A.L.A.V.); D.Lgs. 42/2004 art. 157 (Beni paesaggistici) Fascia margine fiume Brenta; L. 431/85 art.1 quinquies (Beni paesaggistici - Notevole interesse pubblico); D.Lgs. 42/2004 art.157 (Aree a rischio archeologico Laguna di Venezia); D.Lgs. 42/2004 art. 142 (Beni paesaggistici - 150 mt rispetto fiumi)
Tav.2	Carta delle invarianti	area di interesse ambientale
Tav.3	Carta delle fragilità	Area idonee a condizione A (Sito di interesse nazionale e Aeroporto); Sito inquinato di Interesse Nazionale.
Tav.4	Carta della trasformabilità	ATO 3 Frangia urbana Ovest; ambito agrario; Area di connessione naturalistica ed è attraversata da un corridoio ecologico principale

#### 4.2.2 Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia (PRG)<sup>1</sup>

L’ambito di intervento è individuato dalla variante al PRG per la Terraferma approvato con Delibera di G.R.V. n.3905 del 03.12.2004 e successiva Delibera di G.R.V. n.2141 del 29.07.2008, come “e.3.2 unità di paesaggio in zona agricola ad elevato frazionamento fondiario”.

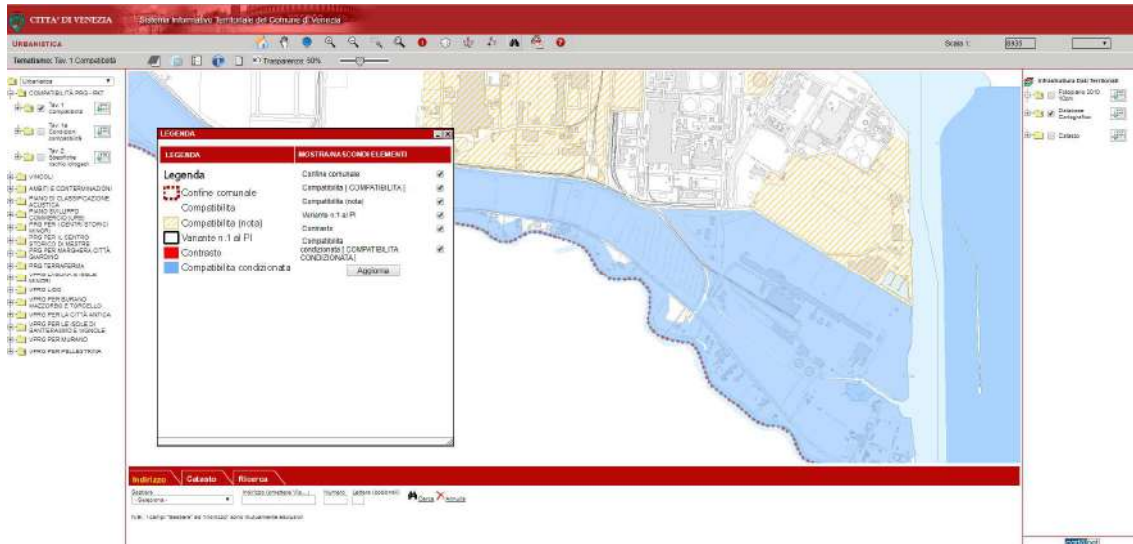


Figura 4.13 – Compatibilità fra PAT e PRG

L’attuazione degli interventi viene prevista secondo le disposizioni/prescrizioni contenute nel Programma di Coordinamento Preventivo, redatto ai sensi dell’art.10 delle Norme Tecniche Generali di Attuazione (N.T.G.A.) della vigente V.P.R.G., approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n.126 del 20 ottobre 2010, che ripartisce e specifica gli interventi ricadenti all’interno del perimetro della citata E3.2 e disciplinata dall’art. 40.

<sup>1</sup> C.D.U. (PG/2012/542526 del 19.12.2012) e Dichiarazione destinazione insediabili – Direzione Sviluppo del Territorio (PG/2013/0078875 del 14/02/2013)

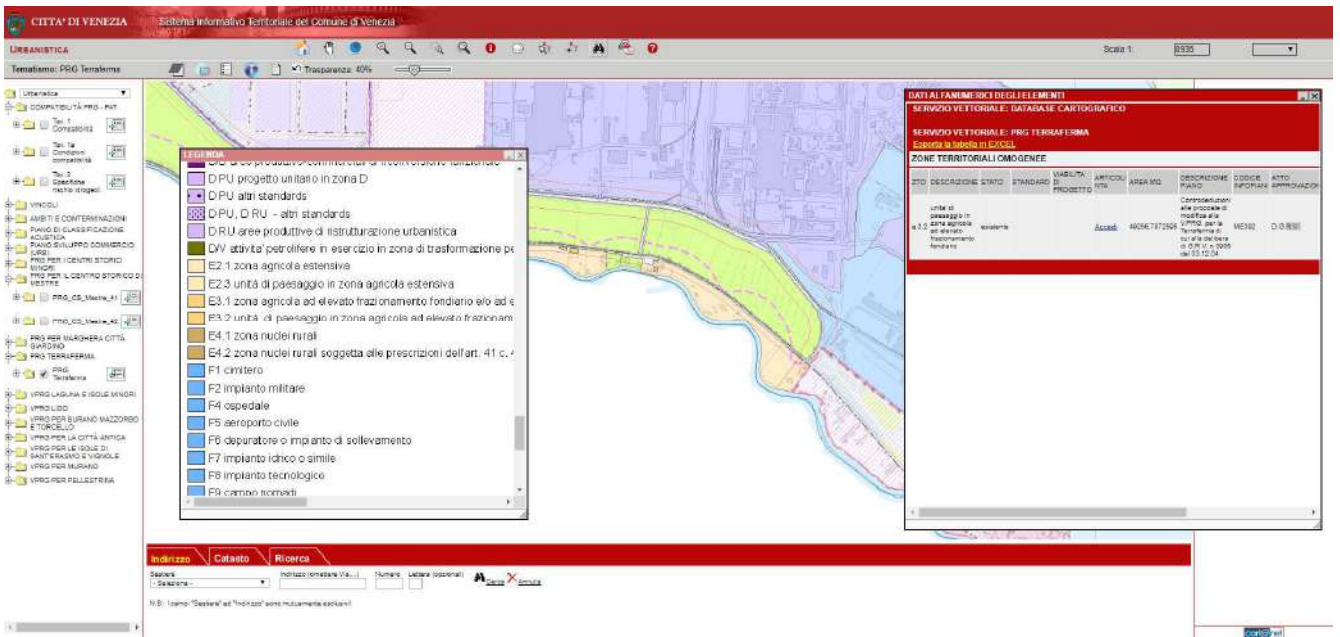


Figura 4.14 - Estratto PRG vigente (immagine non in scala)

<b>PRG - elaborati</b>		<b>Indirizzi, prescrizioni e vincoli</b>
Tav.13.1	PRG variante per la terraferma	Z.T.O. E3.2



### 4.3 Il quadro dei vincoli esistenti

Il quadro dei vincoli, desunti dagli strumenti pianificatori così come analizzati nei precedenti capitoli 4.1 e 4.2, possono così essere riassunti:

#### Livello territoriale

- Piano d’area “Laguna ed area veneziana”;
- Sito di Interesse Nazionale di Venezia Porto Marghera;
- Vincolo sismico.

#### Livello comunale

- Fascia di rispetto stradale (l’intervento ricade all’interno alla “Delimitazione del centro abitato” di cui alla D.G.C. n.259/2006).
- Fascia di rispetto elettrodotta (l’intervento ricade al di sotto di un elettrodotta con vincolo di cui DPCM 8 luglio 2003)

Deve essere, altresì, garantito il rispetto ai seguenti strumenti e programmi:

- Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera del 16.04.2012 secondo le modalità definite nell’ultima revisione del “Protocollo operativo per la caratterizzazione dei siti ai sensi del D.Lgs. 152/06 e dell’Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera”;
- Mappe di vincolo relative all’aeroporto di Venezia, individuate ai sensi del co.1, dell’art.707 del Codice della Navigazione Aerea ed approvate con Dispositivo Dirigenziale n.012/IOP/MV del 06/12/2011;
- Piano Zonizzazione Acustica, approvato con D.C.C. n.39/2005, per il quale l’area è posta in classe III “Area di tipo misto”;
- Piano Urbano della Mobilità, approvato dalla G.C. con Delibera n.504 del 05/08/2008;
- Piano Energetico Comunale, approvato dal C.C. con Delibera n.151 del 06/10/2003 e aggiornato con D.C.G. n.421/2009.

L’intervento non risulta in contrasto con i vincoli territoriali e comunali.



#### 4.4 Rete Natura 2000<sup>2</sup>

L'intervento si colloca, esternamente rispetto ai siti RETE NATURA 2000, come illustrato nella immagine successiva, di cui rispettivamente:

CODICE	NOME	TIPOLOGIA	DIREZIONE	DISTANZA
IT3250030	Laguna medio-inferiore di Venezia	SIC	SUD-EST	1,1 Km
IT3250046	Laguna di Venezia	ZPS	SUD-EST	1,1 Km
IT3250010	Bosco di Carpenedo	SIC/ZPS	NORD	9,6 Km
IT3250023	Lido di Venezia: biotopi litoranei	SIC/ZPS	EST	10,1 Km
IT3250003	Penisola del Cavallino: biotopi litoranei	SIC/ZPS	NORD-EST	10,8 Km
IT3250021	Ex cave di Martellago	SIC/ZPS	NORD-OVEST	12,8 Km
IT3250016	Cave di Gaggio	SIC/ZPS	NORD	13,8 Km
IT3250008	Ex Cave di Villetta di Salzano	SIC/ZPS	NORD-OVEST	14,5 km

L'intervento in oggetto ricade nell'ATO n.2 del PAT e, pertanto, si confronta con le prescrizioni dettate dalla Relazione di Incidenza Ambientale – Relazione di Screening allegata al PAT.

---

<sup>2</sup> Valutazione di Incidenza Ambientale – Relazione di Screening allegata al PAT.





4.15 - Individuazione dei siti SIC e ZPS più prossimi all'impianto della ditta CNF (Fonte: shape files tratti da Geo Portale Nazionale su base Google Earth).



## 5. LE COMPONENTI AMBIENTALI E GLI ELEMENTI SENSIBILI

### 5.1 Aria

Questa componente ambientale, per una sua corretta analisi, deve essere considerata nell'area vasta del comune di Venezia-Mestre; per avere un quadro complessivo della qualità dell'aria si rimanda quindi, al Quadro ambientale della VAS del PAT di Venezia che per tale componente riporta i dati relativi al 2003-2006, e alla Relazione Annuale sulla Qualità dell'Aria della provincia di Venezia riferita al 2016 di cui si riportano nel seguito parte delle conclusioni.

Per quanto riguarda la concentrazione di Benzene, oggetto di monitoraggio nell'anno 2016 presso la stazione di Mestre, Parco Bissuola (BU) – questo contaminante appare in larga misura al di sotto del limite di legge, anche se si evidenzia un picco di concentrazione nei mesi invernali, con valori comunque inferiori al valore limite annuale di  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Dlgs 155/10). I valori sono simili agli andamenti rilevati nel 2015 dalla medesima stazione di rilevamento. Si sottolinea che le concentrazioni massime di benzene si registrano nei giorni lavorativi coincidenti con gli orari di traffico intenso.

Il Biossido di Azoto ( $\text{NO}_2$ ) conferma una presenza diffusa sul territorio, infatti, il superamento del valore limite annuale per la protezione della salute umana è stato superato ripetutamente negli ultimi anni. Tale inquinante è dovuto principalmente agli impianti di riscaldamento, da alcuni processi industriali e dal gas di scarico dei veicoli a motore.

Dal confronto, invece, delle concentrazioni medie annuali di  $\text{NO}_2$ , registrate dal 2004 al 2016, si notano presso le stazioni di traffico valori spesso superiori al limite annuale di  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , valido dal 2010 e prima con un margine di tolleranza (Dlgs 155/10). Il superamento del limite annuale, aumentato del margine di tolleranza, è stato costantemente registrato presso la stazione di traffico urbano di via Tagliamento dal 2008 al 2012. Dal 2013 al 2015 tale limite è stato superato solo in via Beccaria a Marghera mentre nel 2016 è stato superato in entrambe le stazioni di traffico ( $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in via Tagliamento e  $47 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in via Beccaria).

Le medie annuali di  $\text{NO}_2$  del 2016 sono inferiori o uguali rispetto a quelle del 2015 presso tutte le stazioni monitorate, ad eccezione della stazione di via Tagliamento ( $+1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) e della stazione di San Donà di Piave ( $+6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). La riduzione rilevata nel 2016, di  $2-4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , porta comunque le concentrazioni medie a valori superiori rispetto a quelli rilevati nel 2014, i quali restano i valori minimi registrati negli ultimi tredici anni in molte stazioni.

Valutando nel complesso l'andamento pluriennale si può osservare una certa stazionarietà della qualità dell'aria nel lungo termine per quanto riguarda il parametro  $\text{NO}_2$



Il Biossido di Zolfo (SO<sub>2</sub>) dall'anno 2003 all'anno 2016 nelle stazioni fisse di monitoraggio ARPAV della provincia di Venezia, hanno sempre rispettato la soglia di allarme e i valori limite orario e giornaliero, ad eccezione di 2 ore di superamento del valore limite orario di 350 µg/m<sup>3</sup> (da non superare più di 24 volte all'anno) rilevate in via Bottenigo a Marghera nel 2005.

La tendenza della serie storica è verso la stabilizzazione dei valori medi ambientali su concentrazioni non significative, confermando il fatto che il biossido di zolfo non costituisce un inquinante primario critico.

Il Monossido di Carbonio (CO) dall'anno 2003 all'anno 2016 le concentrazioni di monossido di carbonio misurate nelle stazioni fisse di monitoraggio ARPAV in Provincia di Venezia, hanno sempre rispettato il valore limite di 10 mg/m<sup>3</sup>. La tendenza della serie storica per l'area urbana di Venezia è verso la stabilizzazione dei valori monitorati su concentrazioni medie inferiori a 1 mg/m<sup>3</sup>. Ad oggi il monossido di carbonio rappresenta un inquinante che non desta preoccupazione.

Per l'Ozono (O<sub>3</sub>) le concentrazioni si rilevano nei mesi più caldi dell'anno e nelle ore di massimo irraggiamento solare mentre nelle ore serali l'ozono diminuisce. Tale fenomeno dell'aumento dell'ozono è più rilevante nel periodo estivo. La soglia di allarme oraria di 240 µg/m<sup>3</sup> è stata superata nell'estate del 2006 a Chioggia (1 giorno), Sacca Fisola e San Donà di Piave (2 giorni) e nell'estate del 2007 in via Bottenigo a Marghera, a Maerne ed a Concordia Sagittaria (1 giorno). Tale soglia non è stata più superata negli anni successivi fino al 2015, anno in cui si è registrata un'ora di superamento a Parco Bissuola il giorno 21 luglio 2015 alle ore 17:00 (296 µg/m<sup>3</sup>). Nel 2016 non sono stati registrati superamenti di tale soglia.

Le concentrazioni di polveri PM<sub>10</sub> hanno superato con regolarità la concentrazione dei valori limite della normativa. In merito ai giorni di superamento si conferma il superamento dell'indicatore sia rispetto al valore limite entrato nell'anno 2005 sia a quello più restrittivo entrato nel 2010. Per quanto riguarda quindi le polveri inalabili, il quadro generale mantiene la nota criticità, con valori medi annuali confrontabili con quelli riscontrati in altre grandi città venete e della pianura padana. Dal 2011 al 2014 si assiste ad un progressivo e sensibile miglioramento in tutte le stazioni di monitoraggio, ad eccezione di Malcontenta che ha registrato un lieve incremento dal 2011 al 2012 e dal 2013 al 2014. Permane comunque una situazione di criticità rispetto al numero massimo di giorni di superamento consentiti, pari a 35 all'anno.

## **5.2 Ambiente idrico**

### **5.2.1 Il Piano di Assetto Idrogeologico del bacino scolante nella laguna di Venezia**

Con DGR n. 401 del 31 marzo 2015 la Regione del Veneto ha adottato il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) del Bacino Idrografico Scolante nella Laguna di Venezia.

Il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) contiene in particolare l'individuazione delle aree a rischio idrogeologico, la perimetrazione delle aree da sottoporre a misure di salvaguardia e la determinazione delle misure medesime.

Per quanto riguarda l'area delle proprietà Centro Nautico Fusina srl il PAI non attribuisce alcuna condizione di pericolo idraulico, salvo segnalare che l'area sarebbe stata allagata in conseguenza dei fenomeni di precipitazioni accaduti il 26 Settembre 2007. Nelle Norme Tecniche di Attuazioni non risulta alcuna prescrizione associata a tale retino.

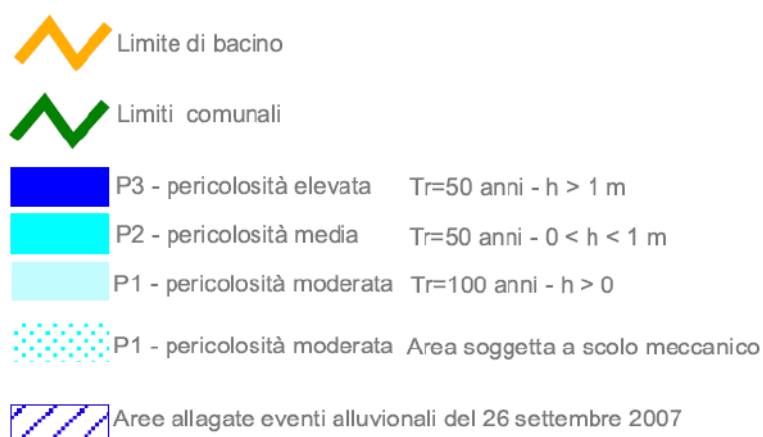
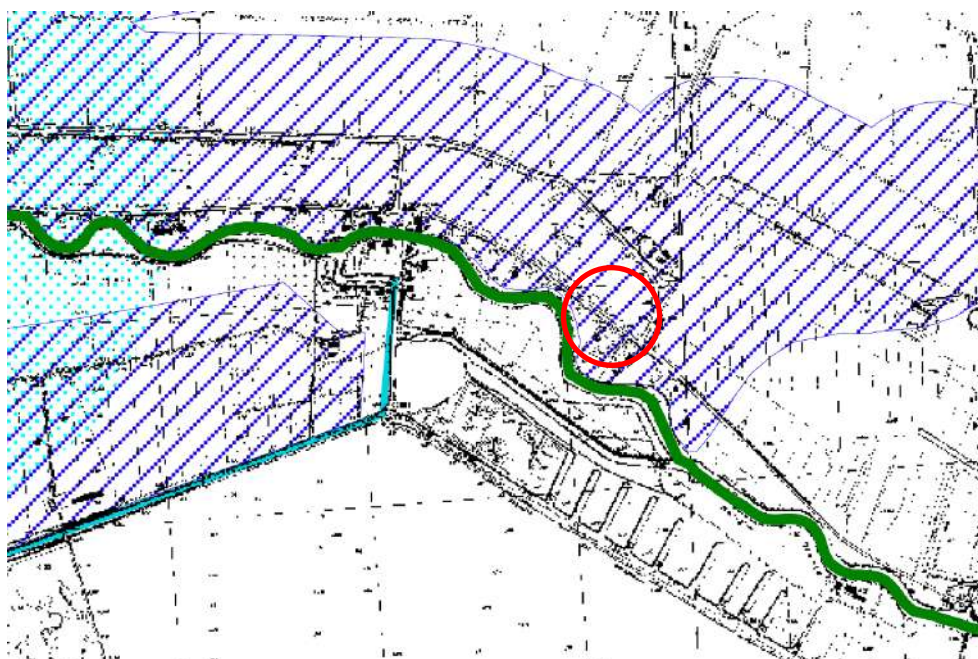


Figura 5.1 - Inquadramento dell'area oggetto del presente studio, Centro Nautico Fusina srl in via Moranzani 76, località Malcontenta (Venezia) all'interno della carta della pericolosità idraulica del PAI

## 5.2.2 Il Piano di Gestione Rischio Alluvioni

I piani di gestione del rischio di alluvioni (PGRA, Direttiva 2007/60/CE, D.Lgs. 49/2010), coordinati a livello di distretto idrografico, sono strumenti di gestione atti a ridurre le conseguenze negative per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche connesse con le alluvioni e che riguardano tutti gli aspetti della gestione del rischio e in particolare la prevenzione, la protezione e la preparazione, comprese le previsioni dei fenomeni alluvionali e i connessi sistemi di allertamento. I Piani sono stati redatti sulla base di mappe della pericolosità e del rischio di alluvione individuate, diversamente dai Piani di Assetto idrogeologico precedenti, per diversi ambiti di rischio (fluviale, lacuale, marino, afferente la rete idraulica secondaria di pianura e la rete idraulica secondaria collinare e montana) e per tre scenari di differente frequenza. Alla redazione dei piani hanno concorso, nelle more della costituzione dei Distretti, le Autorità di bacino nazionali che hanno anche tenuto un ruolo di coordinamento delle attività e le Regioni sia per la parte della Difesa del Suolo che per la parte di Protezione Civile. La Direttiva Quadro relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi da alluvioni (Direttiva 2007/60/CE), ha l'obiettivo di istituire in Europa un quadro coordinato per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvione che è principalmente volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana nonché a ridurre i possibili danni all'ambiente, al patrimonio culturale e alle attività economiche connesse con i fenomeni in questione. Lo scenario di pericolosità idraulica del PGRA a bassa probabilità (TR 300 anni) non segnala alcuna area a pericolo idraulico lungo il fiume naviglio Brenta in prossimità della proprietà Centro Nautico Fusina srl (cfr. tavola P08-HLP-WH).

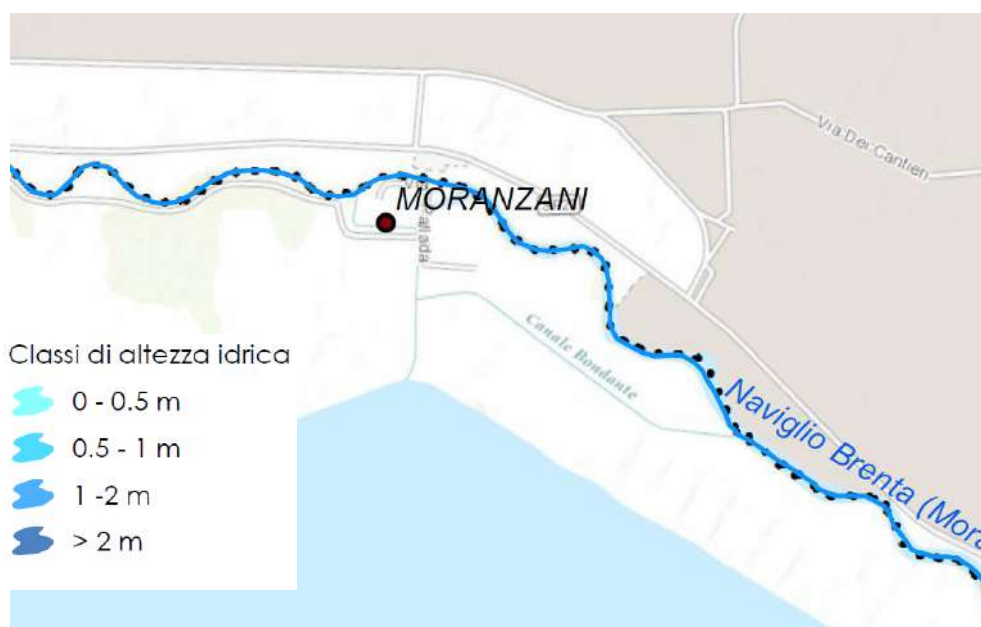


Figura 5.2 – Lo scenario di pericolosità idraulica a bassa probabilità (TR 300 anni) del PGRA del distretto idrografico Alpi Orientali in prossimità della proprietà Centro Nautico Fusina (cfr. tavola P08-HLP-WH)

### 5.2.3 La Valutazione di Compatibilità Idraulica del PAT del Comune di Venezia

Il PAT, ai sensi della DGRV 3637/2002 (e ss.mm.ii.), è sottoposto ad una Valutazione di Compatibilità Idraulica. Lo studio idraulico realizzato per il PAT del Comune di Venezia non censisce alcuna area a pericolo idraulico per la proprietà Centro Nautico Fusina srl, neppure in concomitanza con l'eccezionale precipitazione del 26 Settembre 2007.



Figura 5.3 – Tavola degli allagamenti PL7 della Valutazione di Compatibilità Idraulica del PAT del Comune di Venezia: non viene segnalata alcuna area a pericolo idraulico in corrispondenza della proprietà Centro Nautico Fusina

### 5.2.4 Piano delle Acque del Comune di Venezia

Il Comune di Venezia sta procedendo all'approvazione del Piano delle Acque

Il Piano delle Acque si configura come uno strumento prevalentemente ricognitivo dello stato di fatto della rete delle acque superficiali e delle criticità presenti in essa; inoltre propone ipotesi risolutive delle stesse, al fine anche di supportare una pianificazione territoriale orientata a garantire la sicurezza idraulica dei nuovi interventi e la possibilità di risolvere le problematiche esistenti.

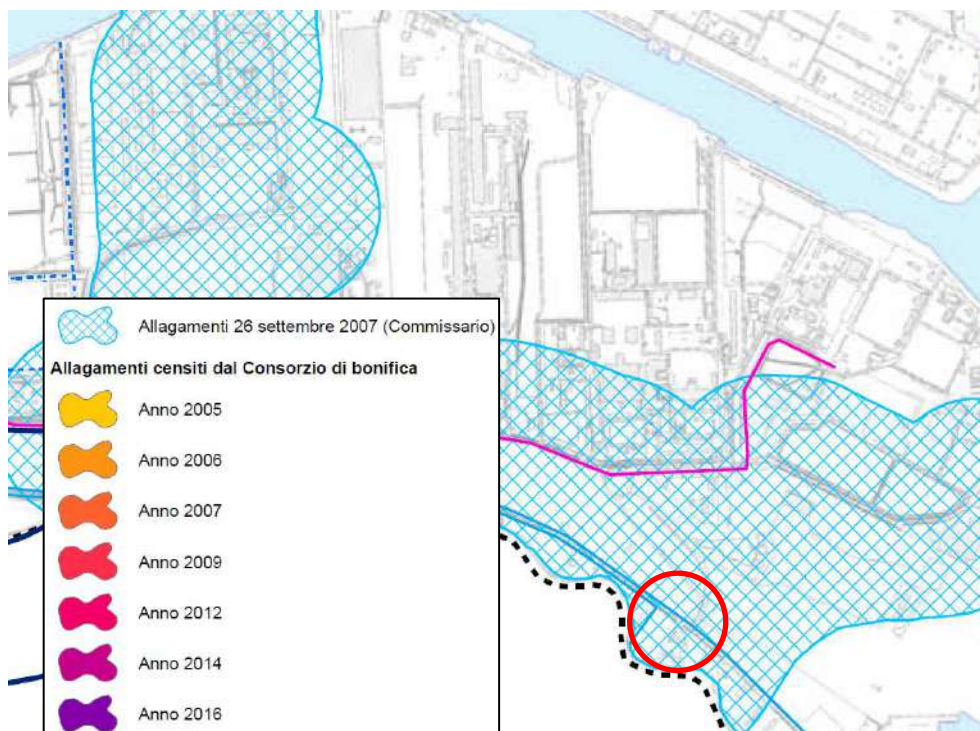


Figura 5.4 - Inquadramento dell'area oggetto del presente studio, Centro Nautico Fusina srl in via Moranzani 76, località Malcontenta (Venezia) all'interno della carta degli allagamenti del Piano delle Acque del Comune di Venezia

Nel seguente grafico sono stati inoltre evidenziati con le linee rosse orizzontali, i valori di precipitazione stimati aventi tempo di ritorno pari a 100 anni per gli intervalli da 1 ora a 12 ore (con legge di Gumbel sulla serie di dati disponibili tra il 1956 e il 1995).

Da tale confronto emerge chiaramente l'eccezionalità dei valori di pioggia registrati a Mestre in occasione dell'evento del 26 settembre 2007: in tutti gli intervalli temporali sono stati superati abbondantemente, anche di 2-3 volte, i valori massimi precedenti relativi sia al periodo 1992-2006 che al periodo 1956-1995 per gli intervalli da 1 ora a 12 ore.

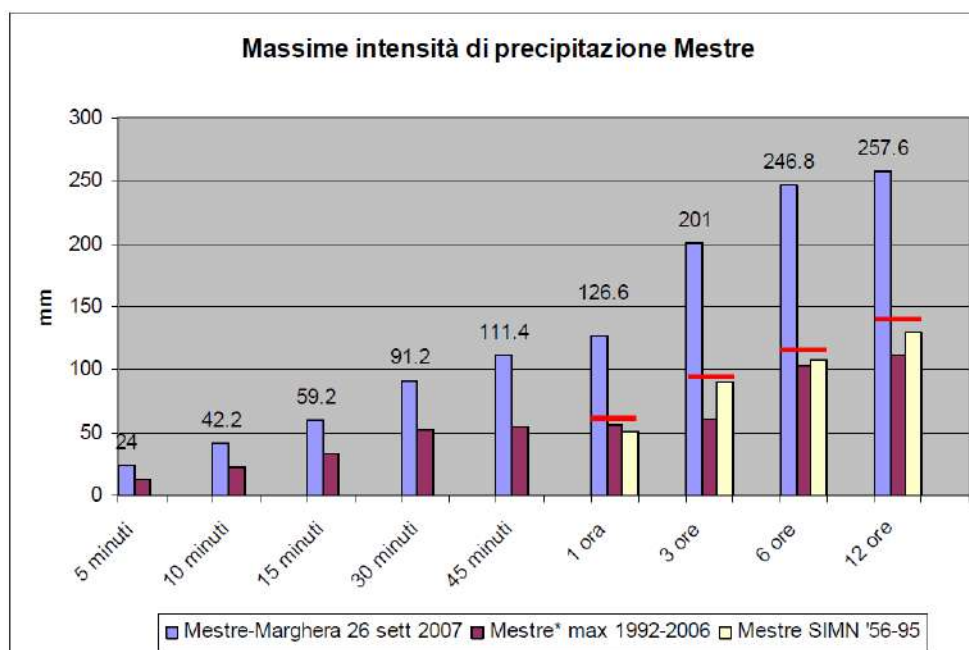


Figura 5.5 – Massima intensità di precipitazione a Mestre in occasione dell'evento di precipitazione del 26 Settembre 2007 e confronto con le precipitazioni di un evento con TR 100 anni

L'evento del 26 settembre 2007 corrisponde, pertanto, ad una precipitazione eccezionale con TR superiore a 100 anni.

Nella Relazione Generale del Piano delle Acque sono indicate (capitolo 7) le Linee guida per la gestione del territorio e, all'interno di queste, vengono offerte alcune Indicazioni progettuali.

### 5.2.5 Le acque di dilavamento delle superfici di lavaggio

La proprietà Centro Nautico Fusina srl ha una superficie complessiva di circa 11128 m<sup>2</sup>, di cui circa 180 m<sup>2</sup> propriamente destinati al lavaggio dei natanti; sul lato nord della proprietà si trova anche un piccolo parcheggio di 30 m<sup>2</sup>.

Il trattamento delle acque meteoriche di dilavamento defluenti dalle pavimentazioni adibite a parcheggio viene disciplinato, in questo caso, dall'art. 39 comma 5 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque (approvato con Deliberazione n. 107 del 5 Novembre 2009 del Consiglio regionale del Veneto, ai sensi dell'art. 121 del D. Lgs 152/2006, e in particolare le relative Norme Tecniche di Attuazione).

Secondo l'interpretazione prevalente il calcolo dimensionale per la corretta applicazione delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque va effettuato sulla effettiva superficie di parcheggio





(considerando anche le piazzole di lavaggio, la superficie è di circa 180 m<sup>2</sup>, inferiore alla soglia limite di 5000 m<sup>2</sup>).

I deflussi delle piazzole di lavaggio dei natanti vengono sottoposti al trattamento di disoleazione, già installato dalla proprietà a partire dal 2002.

Il volume di dilavamento da sottoporre a trattamento risulta:

$$V = S \cdot h_p \cdot C_d = 180 \cdot 0.005 \cdot 0.9 = 0.81 \text{ m}^3$$

nella quale il significato dei simboli è il seguente:

- V è il volume sottoposto a trattamento.
- h<sub>p</sub> è l'altezza di pioggia;
- S è la superficie di raccolta delle acque di dilavamento;
- C<sub>d</sub> è il coefficiente di deflusso;

Il dissabbiatore / disoleatore installato a partire dal 2002 mod. DD/3C (di cui si allega scheda tecnica) ha una capacità di invaso di 1.670 m<sup>3</sup> (disoleazione primaria pari a 0.81 m<sup>3</sup>) e ha una portata di trattamento pari a 3 l/s. Il dispositivo è in grado di rispettare i limiti di emissione in corpo idrico superficiale Tabella 3, Allegato 5, D.Lgs. 152/06, che sono più severi di quelli prescritti per fognatura (corpo idrico nel quale vengono recapitati i reflui).



### 5.3 Suolo e sottosuolo

#### 5.3.1.A Inquadramento geologico

La descrizione di dettaglio delle caratteristiche geomorfologiche, geotecniche, geologiche del sito può essere consultata nelle Relazione geologica e Relazione geotecnica redatta dai dott. Geologi Claudio Galli e Luca Dal Colle a Gennaio 2019 e alle quali si rimanda.

L'area della proprietà Centro Nautico Fusina srl si colloca nel margine orientale della bassa pianura costiera situata a ridosso della Laguna di Venezia, dove affiorano sedimenti prevalentemente medi o fini (sabbie, limi ed argille), riferibili alla porzione distale del megafan olocenico del Brenta.

Questa porzione della pianura padano-veneta si venne a formare a seguito di eventi alluvionali posteriori all'arretramento dei ghiacciai. Infatti, durante l'ultimo periodo glaciale pleistocenico (massimo glaciale 22.000 anni b.p.) il livello del mare era circa 100 metri più basso dell'attuale, a causa delle grandi quantità d'acqua ritenute sui continenti sotto forma di ghiaccio. L'abbassamento del livello marino portò all'emersione di una vasta porzione dell'Adriatico settentrionale, con la linea di costa settentrionale attestata alla latitudine di Ancona.

La successiva fase climatica verificatasi nell'Olocene fu caratterizzata da un innalzamento della temperatura, con il conseguente arretramento dei ghiacciai.

Durante tale fase il livello del mare raggiunse un livello prossimo a quello attuale, innalzando il livello di base dei fiumi e favorendo la deposizione della fascia di sedimenti olocenici litorali e fluvio-palustri che formano la bassa pianura costiera.

Il primo segno dell'instaurarsi di un ambiente lagunare risale a circa 6.000 anni fa, con la deposizione di sedimenti prevalentemente sabbioso-limosi. La sedimentazione olocenica è stata particolarmente attiva nella bassa pianura, nella quale i sedimenti di ambiente palustre e lagunare oggi ricoprono, con spessori talora rilevanti, anche strati archeologici di età romana.

Tuttavia in alcune zone del settore centrale del retroterra lagunare, dalla zona di Mestre fino in prossimità della Piave Vecchia, la sedimentazione durante le fasi finali del Tardoglaciale e durante l'Olocene è stata scarsa o nulla.

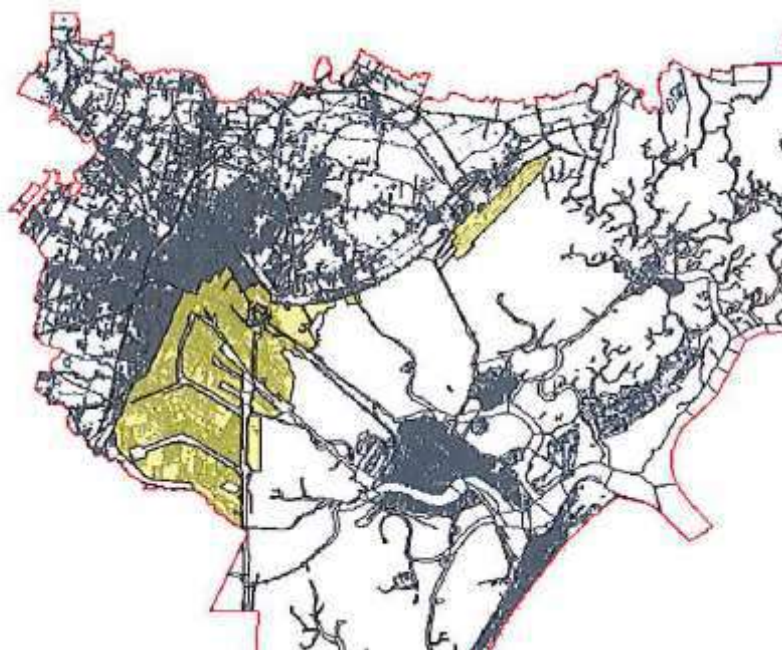
Dal punto di vista stratigrafico è quindi possibile suddividere il sottosuolo dell'area veneziana in due complessi deposizionali diversi:

a) quello lagunare-litoraneo olocenico prevalentemente sabbioso-limoso con presenza di resti di conchiglie che testimoniano l'ingressione marina;

b) quello, sottostante al primo, continentale pleistocenico, rappresentato da alternanze di orizzonti argillosolimosi, subordinatamente sabbiosi, con frequenti intercalazioni torbose, le cui caratteristiche tessiturali e paleontologiche rivelano il carattere continentale.

I due complessi, continentale del pleistocene superiore e lagunare-costiero dell'olocene, sono ben separati tra loro da un orizzonte di argilla, che per la prolungata emersione ha subito un processo di sovraconsolidazione e ossidazione subaerea. Tale orizzonte è conosciuto con il termine locale di "caranto" e si presenta come una argilla grigio-giallastra, generalmente molto compatta.

Nell'ambito del comprensorio lagunare la giacitura e lo spessore del caranto sono molto variabili, anche fino a scomparire del tutto; esso tende ad affiorare in terraferma e si affossa verso i litorali con una immersione verso ESE.



*Figura 5.6 – Estratto della Relazione geologica del PAT del Comune di Venezia, individuante le aree idonee a condizione*

Nella Relazione Geologica del PAT del Comune di Venezia, l'area della proprietà Centro Nautico Fusina viene censita come area idonea a condizione. Si tratta di terre emerse, imbonite con depositi eterogenei e di provenienza frequentemente antropica, facenti parte del Sito di Interesse Nazionale "Venezia – Porto Marghera". Tali aree sono caratterizzate da un ampio spessore di materiale di riporto, costituito

prevalentemente da sabbie, limo e argille in proporzioni variabili, ed anche, come nel caso di Porto Marghera, da materiali inerti (ghiaia, sabbie, laterizi, ecc.).

### 5.3.1.B Inquadramento geomorfologico

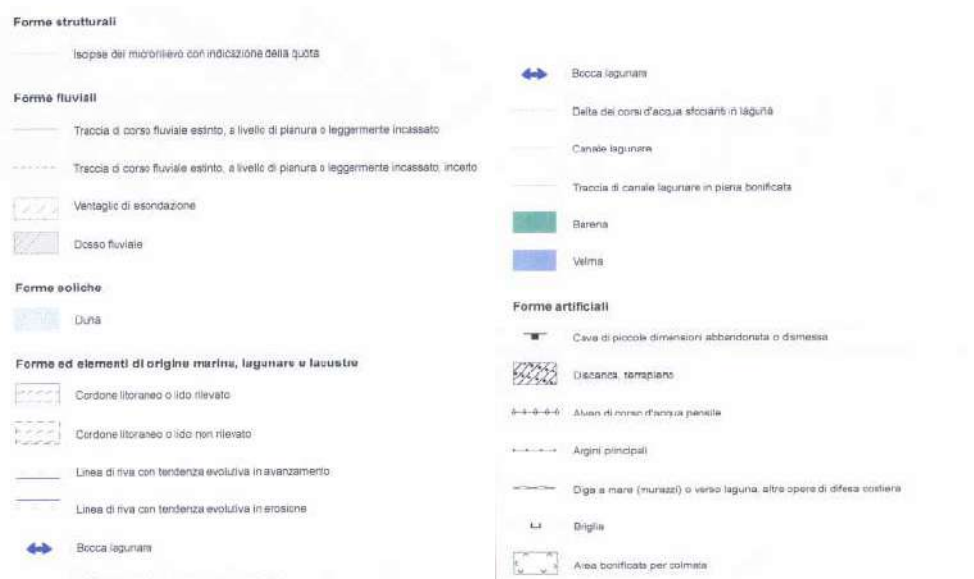
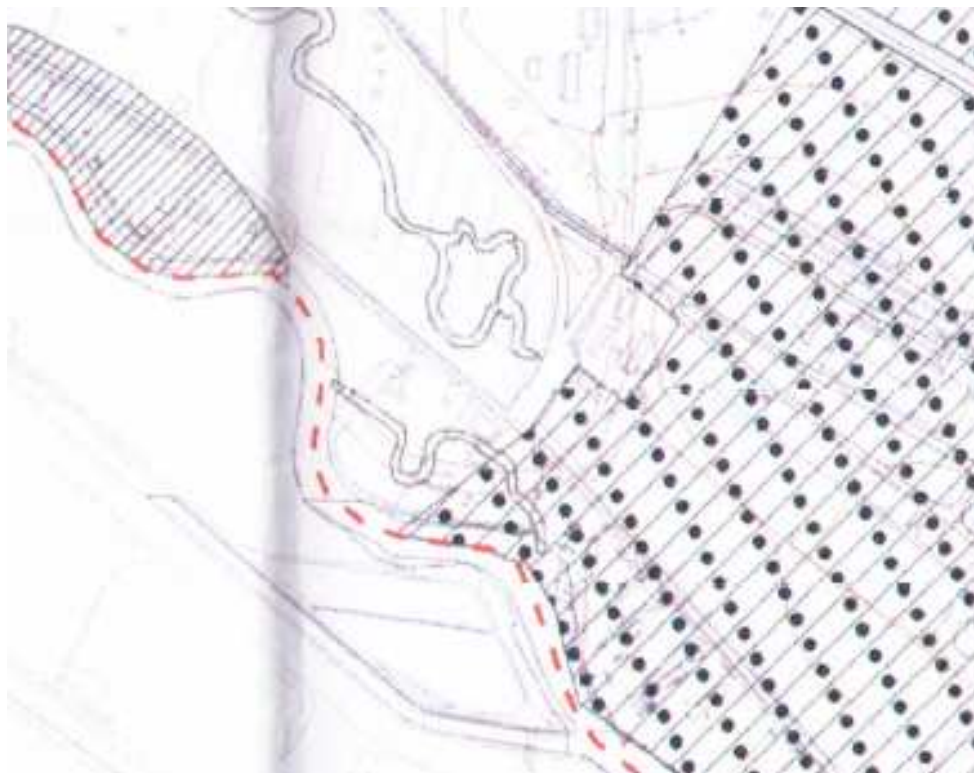


Figura 5.7 – Estratto della Carta geomorfologica del PAT del Comune di Venezia



La carta geomorfologica del PAT del Comune di Venezia individua all'interno della proprietà una traccia di un corso fluviale estinto a livello di pianura o leggermente incassato.

La relazione geologica dei dott. Geologi Galli e Dal Colle conclude che attualmente l'area di indagine si presenta pianeggiante, con una quota media di circa 2 m s.l.m. e non presenta indizi di fenomeni di instabilità o erosione, in atto o potenziale.

### 5.3.1.C Inquadramento litologico



#### Punti di indagine geognostica e geofisica

- ▽ Prova penetrometrica
- ⊕ Sondaggio

#### Materiali alluvionali, morenici, fluvioglaciali, lacustri, palustri e litorali





-  Materiali alluvionali, fluvioglaciali, morenici o lacustri a tessitura prevalentemente limo-argillosa
-  Materiali alluvionali, fluvioglaciali, morenici o lacustri a tessitura prevalentemente sabbiosa
-  Materiali di deposito palustre a tessitura fine e torbiere
-  Materiali di riporto

Figura 5.8 – Estratto della Carta litologica del PAT del Comune di Venezia

La carta litologica del PAT del Comune di Venezia indica che il terreno della proprietà è costituito da materiali alluvionali, fluvioglaciali, a tessitura prevalentemente limo-argillosa

Data la natura dei terreni a bassa conducibilità idraulica e la modesta profondità della falda freatica, non è

perseguibile recapitare i deflussi superficiali nel primo strato del sottosuolo attraverso dispositivi ad infiltrazione facilitata.

#### 5.3.1.D Inquadramento geotecnico

Nella Relazione geotecnica a firma dei dott. Geologi Galli e Dal Colle si offre una rappresentazione di modello geotecnico del terreno nella proprietà Centro Nautico Fusina.

Unità geologica	Profondità da p.c.		Descrizione stratigrafica
	da (m)	a (m)	
<b>R1*</b>	0.0	1.3/1.9	Terreno di riporto, più grossolano in superficie, che diviene limoso-sabbioso alla base
<b>A1</b>	1.3/1.9	4.9/6.3	Argille e limi localmente sabbiosi, da sciolti a poco consistenti;
<b>S1</b>	4.9/6.3	11.9/13.3	Sabbia e limo, localmente più addensata con intercalazioni pluridecimetriche argilloso-limose mod. consistenti localmente organiche
	11.9/13.3	22.1	Sabbia e sabbia limosa, localmente più addensata con intercalazioni pluridecimetriche argilloso-limose
<b>A2</b>	22.1	30.0	Argilla limosa consistente, con intercalazioni sabbioso-limose alla base

Figura 5.9 – Rappresentazione del modello geotecnico del terreno (Relazione geotecnica dott. Geologi Galli e Dal Colle)

Le analisi eseguite hanno evidenziato la presenza, al di sotto di uno strato di riporto sabbioso-limoso con spessore metrico, di sedimenti fini argilloso-limosi/sabbiosi da sciolti a poco consistenti, con base a quota circa -5/-6 m. Inferiormente, dalla profondità di circa 5/6, prevalgono alluvioni sabbiose e sabbioso-limose, fino a quota circa -22 m da p.c.

## 5.4 Paesaggio e beni architettonici, culturali e archeologici

L'area oggetto del piano di intervento ricade lungo le sponde del naviglio Brenta, il quale sfocia in laguna di



Venezia a circa 1,3 km più a valle. L'intervento si colloca in un contesto di insediamenti sparsi che vede la presenza di una forte componente industriale e artigianale. Nelle vicinanze si trovano la Centrale termoelettrica di Fusina e il terminal di Fusina. La maggior parte delle attività artigianali/commerciali si trovano tra il Naviglio Brenta e la strada Provinciale 23 – via Moranzani.

L'area in oggetto è sottoposta ai seguenti provvedimenti di tutela:

- Vincolo Beni paesaggistici – Fascia margine naviglio Brenta D.Lgs 42/2004 art. 157 - L'area oggetto d'intervento rientra nell'elenco dei fiumi, redatto dalla Regione Veneto, in cui permane il vincolo paesaggistico 10/09/1997.
- Vincolo Beni paesaggistici – Notevole interesse pubblico D.Lgs 42/2004 art. 157 - In base all'art. 157 del D.lgs 42/2004 - Punto a) le notifiche di importante interesse pubblico delle bellezze naturali o panoramiche, eseguite in base alla legge 11 giugno 1922 n. 778.
- Area rischio archeologico Laguna di Venezia D.Lgs 42/2004 art. 157 - L'area oggetto d'intervento rientra nel rischio archeologico della Laguna di Venezia.
- Vincolo Beni paesaggistici – 150 mt rispetto fiumi - L'area oggetto di intervento si colloca all'interno della fascia di rispetto di m 150 per la presenza del fiume Brenta a sud.

In base all' art 142 del D.Lgs. 42/2004 punto c) “Sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo titolo i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.

Il vincolo paesaggistico è dato dalla presenza del Naviglio del Brenta, un ramo minore del fiume Brenta che parte da Stra e sfocia nella laguna Veneta presso Fusina, attraversando i Comuni di Fiesso d'Artico, Dolo e Mira. Il Naviglio rappresenta la via di comunicazione fluviale fra la laguna di Venezia e Padova; è l'antico alveo naturale del fiume Brenta, prima che le imponenti modifiche idrauliche apportate dalla Repubblica di Venezia e poi sino al XX secolo, deviassero il corso principale più a sud, allontanandolo dalla laguna veneta e portandolo a sfociare direttamente nel mare Adriatico.

L'area in oggetto ha accesso da via Moranzani (Strada provinciale 23), che collega Malcontenta a Fusina, una strada caratterizzata sul lato sud dalla presenza di manufatti sparsi di diverse caratteristiche, ad uso residenziale, artigianale ed anche industriale, tutti comunque abbastanza bassi, da uno a tre piani; sul lato nord da un'eterogenea vegetazione spontanea. Sulla strada a nord, parallela a via Moranzani, si trovano diversi insediamenti industriali, alcuni dismessi e in stato di degrado e la centrale termoelettrica di Fusina, di notevole impatto ambientale. Una serie di tralicci ad alta tensione attraversano la zona. A nord est dell'area è stato recentemente realizzato il Terminal Ferry di Fusina, attualmente scalo dei traghetti diretti in



Grecia, nel luogo in cui sorgeva la ex industria Alumix, anch'essa ormai da tempo dismessa.

Sul lato sud l'area confina con il Naviglio Brenta che in questo punto presenta una serie di anse: sulla sponda sud del fiume non ci sono insediamenti e le rive presentano una vegetazione spontanea; sulla sponda nord si trovano una serie di insediamenti cantieristici, caratterizzati da notevole incuria e degrado, le rive non sono curate e in qualche punto si sono verificati dei cedimenti.

L'ambito in esame ed è territorialmente delimitata da:

- Strada SP-23 e successivamente zona industriale di Marghera a Nord;
- immobili residenziali tendenzialmente abbandonate ad Est;
- Naviglio Brenta a Sud;
- Aree agricole abbandonate ad Ovest.



Figura 5.110 – Immagine satellitare dell'area di intervento del Centro Nautico Fusina (Fonte: Google earth)

## 5.5 Biodiversità, flora e fauna e reti ecologiche

L'area di progetto si colloca in un territorio quasi completamente urbanizzato in particolare in direzione nord, con l'insediamento sin dagli anni '60 del porto di Marghera e la sua zona industriale. Una maggiore presenza naturalistica si osserva verso sud e lungo le sponde del Naviglio Brenta, caratterizzate da tipici

habitat lagunari a canneto spontaneo (*Phragmites australis*).

Un elemento naturale di particolare pregio è caratterizzato da un'area alberata sito oltre il Naviglio Brenta costituito da alberi ad alto fusto e vegetazione arbustiva di diverse specie molte delle quali a carattere spontaneo. Tale area divide l'area in esame dall'ambito più strettamente lagunare caratterizzato da barene e acquitrini.



*Figura 5.12 - Vegetazione arborea e arbustiva presente nell'ambito di analisi in direzione sud*

Se l'area a sud del sito in oggetto del presente studio è caratterizzata dalla presenza di specie floristiche e vegetazionali di particolare valore e interesse, non si può dire altrettanto dell'area in cui ricade l'intervento. Essa infatti da decenni è stata adibita al rimessaggio dei natanti. L'area quindi non presenta arbusti, siepi o alberi, ma presenta una pavimentazione di ghiaia nelle aree di sosta dei natanti e asfaltature nelle vie movimentazione. Si sottolinea che l'ambito non ha elevato valore naturalistico in quanto rientra all'interno del perimetro del Sito di Interesse Nazionale di Venezia-Porto Marghera.

Per quanto riguarda la Rete Natura 2000 il sito in esame è esterno ai SIC e ZPS presenti nel territorio Veneziano come già descritto al capitolo 4.4.

## 5.6 Rumore

L'area oggetto del Piano di intervento rientra secondo il piano di zonizzazione acustica, approvato con delibera 39 del 10 febbraio 2005, in parte in classe III area di tipo misto ossia *“aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali, aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici”*. Le aree circostanti sono classificate con classi di pari limite nelle direzioni sud, sud-ovest ed ovest mentre in direzione est e nord si riscontrano aree con limiti superiori: più precisamente ad est si trova area di classe IV *“ad intensa attività umana”* ed a nord area di classe VI di tipo *“esclusivamente industriale”*.

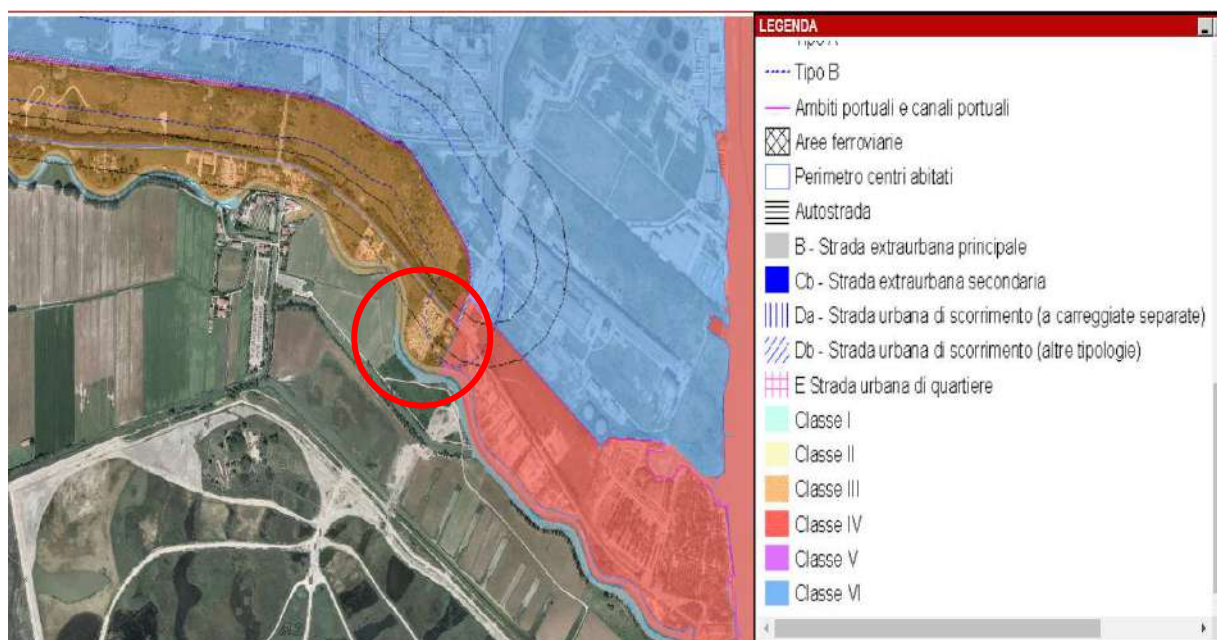


Figura 5.13 - Carta della zonizzazione acustica (fonte: SIT del comune di Venezia) – immagine non in scala

## 5.7 Inquinamento luminoso

In merito a questo tema si riporta quanto segnalato della bozza del Piano Regolatore dell'Illuminazione Urbana.

Dal piano emerge che il parco lampade del comune di Venezia in particolare quello della terraferma è costituito dal 75% da sorgenti a vapori di sodio ad alta pressione ed il 15% da quelle a vapori di mercurio.



Dalla mappa delle zone di protezione dagli osservatori astronomici nell'area in esame non vi sono fasce di protezione da osservatori astronomici.

Lo stato attuale dell'illuminazione pubblica della Terraferma appare come un sistema disomogeneo dovuto a un progressivo sviluppo di realtà prima isolate e poi espansive fino a coprire l'intero territorio circostante.

L'obiettivo del PRIU per la Terraferma è l'adeguamento dei nuovi impianti secondo i seguenti principi:

- adozione di livelli di illuminamento e di luminanza adeguati alle prescrizioni stabilite dalla Norma UNI 11248:2007 e dalle Norme UNI EN 13201-2-3-4:2004, per le varie classi stradali, con particolare attenzione al rispetto dei criteri di uniformità, di non abbagliamento e di rispetto della visione notturna della volta celeste;
- contenimento dei consumi di energia elettrica, privilegiando tipi di sorgenti luminose ad alta efficienza;
- valorizzazione dei centri storici attraverso l'adeguata illuminazione dei beni culturali e degli spazi di aggregazione;
- riduzione dei costi di gestione attraverso il controllo centralizzato degli impianti adottando soluzioni tecnologiche avanzate per l'alimentazione ed il controllo della tensione e del flusso luminoso.

Gli obiettivi conseguibili attraverso un sistema di tele-gestione sono quindi:

1. gestire il flusso luminoso in maniera puntuale, aumentandolo nelle zone di pericolo per la sicurezza e diminuendolo dove non necessario;
2. garantire il funzionamento continuativo degli impianti, prevenendo eventuali reclami dei cittadini;
3. fornire informazioni precise e puntuali sui costi di gestione e sui consumi;
4. misurare l'effettiva resa dei componenti installati;
5. misurare i tempi d'intervento e l'efficacia del manutentore;
6. garantire interventi tempestivi e mirati da parte del manutentore.

I risparmi conseguibili dal sistema di tele-gestione sono di due tipi: sui costi energetici e sui costi delle manutenzioni.

#### Risparmi sui costi energetici

I principali fattori che consentono di ottenere risparmi sui costi energetici rispetto alla gestione tradizionale sono:

- razionalizzazione dell'uso delle lampade mediante parzializzazioni (spegnimenti e riduzione di flusso mirati);
- l'ottimizzazione dei cicli di funzionamento;
- la riduzione delle accensioni diurne per ricerca guasti;



- la riduzione delle dispersioni di linea per basso fattore di potenza (lampade non correttamente rifasate);
- la riduzione del flusso luminoso delle lampade.

#### Risparmi sui costi di manutenzione

I principali fattori che consentono di ottenere risparmi sui costi di manutenzione rispetto alla gestione tradizionale sono:

- l'ottimizzazione dei tempi d'intervento;
- il controllo mirato degli elementi effettivamente guasti;
- l'eliminazione degli inutili costi dovuti alla ricerca dei guasti;
- il risparmio sull'organizzazione generale del servizio.

### **5.8 Inquinamento elettromagnetico**

In merito all'inquinamento elettromagnetico si riportano le indagini eseguite per ARPAV per la definizione dei livelli elettromagnetici dell'area di piano.

Nell'area in esame è presente il passaggio di elettrodotti ad alta tensione. Ai sensi del DPCM 8 luglio 2003 si individua quindi una fascia di rispetto, in cui si indicano delle attenzioni da adottare al fine di preservare la salute umana. Nello specifico è divieto di mantenersi all'interno della fascia di rispetto da elettrodotti per una durata superiore alle 4 ore al giorno.

In funzione delle attività svolte e delle procedure adottate dal Centro Nautico Fusina non si ravvisa tale eventualità. Infatti, nell'area di rispetto sono presenti solamente i parcheggi di alcuni natanti e la presenza di personale nella fascia è da identificarsi solo nel caso di parcheggio e asportazione di tali natanti, quindi per un periodo estremamente breve.



Figura 5.14 – Carata dei Vincoli del PAT di Venezia con evidenza delle linee elettriche e loro fasce di rispetto (fonte: : SIT del comune di Venezia)

## 5.9 Energia

Per i dati relativi al sistema energetico è stato utilizzato il Piano Energetico Comunale approvato dal Consiglio Comunale con delibera n. 151 del 6-7 Ottobre 2003 e aggiornato con DCG n. 421/2009.

Il territorio del Comune di Venezia è caratterizzato da notevoli flussi di energia, sia in entrata che in uscita. La produzione di energia elettrica a Venezia stimata al 2000 è di circa 12.000 GWh, a fronte di una produzione di circa 7.920 GWh nel 1990. La produzione di energia elettrica nel 2000 equivaleva a quasi quattro volte il consumo cittadino.

Gran parte dell'energia in entrata va, in effetti, ad alimentare il notevole apparato di trasformazione termoelettrica la cui produzione finale è di gran lunga superiore al benché elevato consumo interno, determinando un saldo netto di esportazione pari 755 ktep. Conseguenza di ciò spiccano chiaramente le perdite di trasformazione termoelettrica che costituiscono oltre la metà dell'intero flusso energetico in entrata.

Per quanto riguarda il consumo finale interno, è chiaro il predominio delle attività produttive rispetto agli altri settori. In esso si concentrano i maggiori consumi tanto di energia elettrica che di gas naturale.



Il settore terziario presenta una forte tendenza all'aumento dei consumi energetici. I consumi sono aumentati del 59% rispetto al 1990 e del 13% rispetto al 2000. I consumi per usi termici (principalmente riscaldamento, ma anche produzione di acqua calda sanitaria) contribuiscono per il 61% del totale. Il rapporto fra consumi elettrici e termici è rimasto sostanzialmente costante negli anni.

Ripartendo i consumi per fonte/vettore energetico il gas naturale copre circa il 56% della domanda energetica, seguito dall'elettricità (39%) e dagli altri combustibili. Nel settore terziario l'utilizzo di strumenti elettronici fa crescere il peso relativo del consumo di energia elettrica.

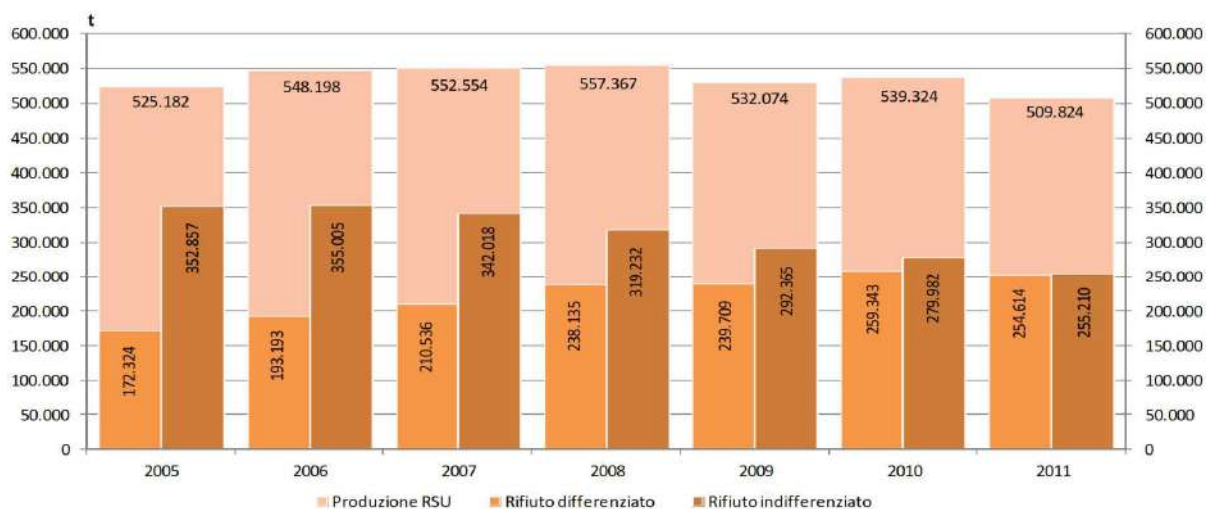
Il consumo di gas naturale è rimasto circa costante negli ultimi anni (+0.4% rispetto al 2000). Al contrario, l'uso di energia elettrica è aumentato significativamente (+39%). Nonostante il leggero calo rispetto a molti anni fa, il consumo di gasolio è tornato ad aumentare negli ultimi anni. Il consumo di GPL è invece in continua contrazione (-23% rispetto al 2000).

I servizi vari, le attività di ricezione turistica (alberghi, ristoranti, ecc.) ed il commercio sono i settori del terziario a contribuire maggiormente ai consumi totali di elettricità.

## 5.10 Rifiuti

Secondo l'osservatorio rifiuti della città metropolitana di Venezia nel 2010 sono state prodotte nella provincia di Venezia 509.824 tonnellate di rifiuti urbani, 29.500 in meno rispetto all'anno precedente (-5,47%); tale valore di produzione, in diminuzione, è ampiamente al di sotto del picco raggiunto nel 2008, quando sono state toccate le 557.367 t.

Di seguito sono riportati i dati sulla raccolta indifferenziata e differenziata relativamente alla Provincia, tratti dall'Osservatorio in questione aggiornato al 2011.



Lo sviluppo delle raccolte differenziate raggiunge ampiamente l'obiettivo del 25% posto dal Decreto Ronchi (D. Lgs 22/97 nel 2001). Con picchi in particolare nell'entroterra veneziano e nel Sandonatese e Miranese, meno nel comune di Venezia. Nella banca dati dei rifiuti urbani, redatta da ARPAV, la raccolta differenziata in Veneto nel 2017 calcolata secondo il metodo della DGRV 288/14 si attesta al 68,0%, mentre Venezia si attesta al 63,8%.

COMUNE	% RD (DGRV 288/14)	%RD (METODO DM 26/05/2016)	PRODUZIONE PRO-CAPITE (KG/AB*ANNO)	PRODUZIONE PRO-CAPITE EER 200301, 200203 (KG/AB*ANNO)
VENEZIA	51,8	57,4	628	269

### 5.11 Viabilità

Per quanto riguarda le considerazioni circa il traffico e la viabilità si utilizzano i dati contenuti nel Piano Particolareggiato del Traffico di Venezia e dal Piano Urbano della Mobilità.

L'area oggetto di piano è localizzata nella zona a est dell'area di Malcontenta attraverso via Moranzani, classificata come strada locale secondaria esistente a doppio senso di marcia. In generale gli utenti del Centro Nautico arrivano da est a Via Moranzani da SS309 (Strada Romea) o SR 11 o SP 24, quindi da strade ad alto scorrimento, dotate di svincoli e accessi già dimensionati per un alto flusso; per una minima parte arrivano da nord tramite strade extraurbane, come via dell'Elettronica.





Sono presenti su Via Moranzani alcune fermate di mezzi pubblici, diretti verso il terminal Fusina.

Allo stato attuale non sono presenti dati relativi ai flussi di traffico per Via Moranzani. Ma si possono individuare le principali caratteristiche geometriche e funzionali di Via Moranzani, tratta analizzata in quanto caratterizzante l'assetto viabilistico di accesso al Centro nautico, sono riassunte nella seguente tabella:

Funzione Strada	extraurbana locale
Numero di corsie	2
Sensi di circolazione	2
Corsie riservate	No
Categorie veicolari escluse	Nessuna
Sosta su strada	No (solo fuori carreggiata)
Larghezza media carreggiata	6,5 metri
Marciaiedi	No
Spartitraffico	No
Piste ciclabili	No
Limite di velocità	70 km/h

## 5.12 Principali dati socio-economici

L'ambito d'intervento è individuato dalla variante al PRG come "Zona territoriale omogenea E.3.2 zona agricola ad elevato frazionamento fondiario", ai sensi della delibera del 30/09/2014 nella quale è stato approvato il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia. Con delibera di Giunta della Provincia di Venezia n. 128 del 10/10/2014 è stata ratificata l'approvazione. L'area risulta quindi in zona non confacente, ma è in corso la modifica del piano del territorio al fine di adeguare lo strumento urbanistico, individuando come area commerciale e quindi idonea alle attività svolte da parte del Centro Nautico Fusina.

Il rimessaggio di natanti è uno dei principali settori economici nel bacino lagunare veneziano, sia per motivi commerciali e produttivi che ricreativi. Pur nella mancanza di dati assolutamente precisi, è interessante rilevare un tentativo condotto nei primi studi avviati dalla Provincia per la redazione del piano della navigazione lagunare, ed ha condotto nel 2001 a una prima stima di circa 22.000 unità complessivamente presenti nell'area lagunare. Va notato tuttavia che i dati si riferiscono solo alle imbarcazioni residenti in laguna e non tengono conto di quelle, soprattutto da diporto, ormeggiate nei fiumi e canali dell'entroterra e in molte darsene fuori del territorio strettamente lagunare, le quali però costituiscono una parte cospicua del traffico lagunare specialmente nei giorni festivi. In quest'ultimo contesto si inseriscono le attività del Centro Nautico Fusina, che a seguito degli interventi previsti, punta ad una migliore gestione dei natanti, dei propri clienti e dei servizi offerti.



## 6. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI

L'analisi dei possibili impatti ambientali del progetto di piano in esame è stata condotta rispettando i criteri per la verifica di assoggettabilità definiti dall'allegato 1 del D.Lgs. n°152/2006 e s.m.i.

L'analisi dei possibili effetti significativi sull'ambiente e delle loro caratteristiche specifiche è stata eseguita tenendo in opportuna considerazione:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;
- carattere cumulativo degli effetti;
- natura transfrontaliera degli effetti,
- rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti), entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate),
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo
- effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

Il metodo scelto per la valutazione degli impatti generati dal piano, sulla base delle considerazioni precedentemente riportate, prevede l'utilizzo di matrici di tipo qualitativo che mettono a confronto le azioni di progetto con le componenti territoriali, paesaggistiche, urbanistiche ed ambientali della zona in esame. La valutazione segue due fasi distinte.

La prima utilizza una matrice qualitativa cromatica dove in ascissa sono riportate le "azioni" di progetto ed in ordinata le componenti analizzate. L'incrocio tra azione e componente individua il potenziale effetto che viene quantificato qualitativamente utilizzando una scala cromatica che segue il seguente livello di impatto:

- impatto trascurabile: nel caso in cui si rilevato impatto, esso non comporta una modifica sensibile positiva o negativa alle componenti;
- impatto positivo significativo: l'effetto generato dal progetto modifica positivamente ed in modo rilevante la componente analizzata;
- impatto positivo modesto: l'effetto generato dal progetto comporta una modifica favorevole alla condizione ambientale iniziale della componente senza però stravolgerla in modo sostanziale;
- impatto negativo modesto: l'effetto generato dal progetto comporta una modifica sfavorevole alla condizione ambientale iniziale della componente senza però stravolgerla in modo sostanziale;
- impatto negativo significativo: l'effetto generato dal progetto modifica negativamente ed in modo



rilevante la componente analizzata.

Inoltre, l'impatto viene classificato per la sua durata:

- impatto temporaneo: l'effetto dell'impatto si esaurisce in un breve lasso temporale e non comporta conseguenze che perdurano nell'ambiente;
- impatto permanente: l'effetto modifica stabilmente la componente ambientale che non ripristina le condizioni iniziali.

Nella stessa matrice si aggiungono, inoltre, le eventuali misure mitigative e compensative previste:

- mitigazione prevista;
- compensazione prevista.

Le azioni di progetto individuate sono due: la realizzazione del progetto (fase di cantiere) e l'esercizio delle attività di rimessaggio e dell'officina per piccole riparazioni (fase di esercizio). Si considerano solo due azioni in quanto a tale livello progettuale non è possibile specificare maggiormente le modalità di intervento. Tali macro-fasi permettono di individuare già i principali effetti sul territorio allo scopo di guidare il progetto alla scelta di misure di mitigazione e compensazione in grado di permettere un adeguato inserimento territoriale, ambientale e paesaggistico dell'opera.

La seconda matrice cromatica e descrittiva riporta in ascissa le componenti analizzate che hanno un impatto positivo e/o negativo e in ordinata l'esercizio del Piano di Lottizzazione (ante valutazione) e lo scenario con le mitigazioni individuate per l'intervento ovvero lo scenario mitigato (post valutazione), con uno schema di quali saranno le misure di mitigazione introdotte nel progetto.

Di seguito si riportano gli indicatori/componenti che si ritrovano in ascissa nella matrice seguente.

### **ATMOSFERA**

- QUALITA' DELL'ARIA: qualità dell'aria, valutata per i principali inquinanti monitorati;

### **AMBIENTE IDRICO**

- RETE IDROGRAFICA: considera la rete idrografica della zona di intervento;
- ACQUE SOTTERRANEE: valuta l'interferenza con l'assetto idrogeologico;

### **SUOLO E SOTTOSUOLO**

- GEOMORFOLOGIA-GEOLITOLOGIA: intesa come modifica della situazione fisica e litologica del suolo;
- RISCHIO IDRAULICO: valuta l'incidenza della realizzazione del progetto rispetto allo stato attuale del sistema idraulico del luogo di attuazione;
- CONSUMO DI SUOLO: considera la quantità di suolo sottratto per la realizzazione dell'opera;



## **VEGETAZIONE, FLORE E FAUNA**

- RETE ECOLOGICA: valuta l'interferenza del progetto con l'assetto della rete ecologica così come rappresentata negli strumenti di pianificazione e programmazione;
- FLORA E FAUNA: considera le specie floro-faunistiche presenti nella zona e ne valuta l'interferenza del progetto;
- HABITAT E SPECIE PRIORITARIE: esamina i siti della Rete Natura 2000 presenti nell'intorno dell'ambito e individua preliminarmente l'incidenza del progetto su tali siti.

## **PAESAGGIO**

- PERCEZIONI E VALORI PAESAGGISTICI: la conoscenza delle caratteristiche specifiche dei luoghi, in riferimento ai valori culturali e antropici che la popolazione ha legate agli spazi più prossimi all'opera valutati anche secondo i principali punti di vista dai quali si percepisce l'insediamento commerciale/direzionale.

## **COMPONENTI ANTROPICHE E TERRITORIALI**

- RUMORE: considera l'inquinamento acustico locale;
- INQUINAMENTO LUMINOSO: considera l'inquinamento luminoso locale;
- INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO: considera l'inquinamento elettromagnetico dell'ambito di analisi;
- ENERGIA: considera l'incidenza dei consumi energetici nel complesso comunale;
- VIABILITA': considera l'incidenza sulla viabilità esistente;
- RIFIUTI: considera l'incidenza nella produzione di rifiuti del comune;
- ECONOMICA LOCALE: considera l'incidenza della realizzazione del piano rispetto allo stato socio-economico comunale.

## **PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE**

- PIANIFICAZIONE REGIONALE: valuta la coerenza con la pianificazione regionale;
- PIANIFICAZIONE PROVINCIALE: valuta la coerenza con la pianificazione provinciale;
- PIANIFICAZIONE COMUNALE: valuta la coerenza con la pianificazione comunale;
- VINCOLI: valuta la coerenza con i vincoli ambientali, paesaggistici e territoriali.

### **6.1 Matrice di stima degli impatti**

Si riporta di seguito la matrice qualitativa cromatica compilata secondo il metodo sopra riportato e a seguire la descrizione degli impatti individuati.



		REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	ESERCIZIO DEL PIANO DI LOTTIZZAZIONE
ATMOSFERA	QUALITA' DELL'ARIA		P
AMBIENTE IDRICO	RETE IDROGRAFICA	T	P
	ACQUE SOTTERRANEE		P
SUOLO E SOTTOSUOLO	GEOMORFOLOGIA-GEOLITOLOGIA		
	RISCHIO IDRAULICO	---	
	CONSUMO DI SUOLO		P
VEGETAZIONE, FLORE E FAUNA	RETE ECOLOGICA	---	
	FLORA E FAUNA	T	P
	HABITAT E SPECIE PRIORITARIE		P
PAESAGGIO	PERCEZIONI E VALORI PAESAGGISTICI		P
COMPONENTI ANTROPICHE E TERRITORIALI	RUMORE	M	P
	INQUINAMENTO LUMINOSO	---	P
	INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO	---	---
	ENERGIA	T	P
	RIFIUTI		P
	VIABILITA'		P
	ECONOMIA LOCALE	---	P
PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	PIANIFICAZIONE REGIONALE	---	
	PIANIFICAZIONE PROVINCIALE	---	
	PIANIFICAZIONE COMUNALE	---	
	VINCOLI	---	

- impatto trascurabile
- impatto positivo significativo
- impatto positivo modesto
- impatto negativo modesto
- impatto negativo significativo
- T temporaneo
- P permanente
- M mitigazione
- C compensazione



### **Atmosfera:**

Qualità dell'aria: nella fase di cantiere ci sarà un impatto modesto ma temporaneo, generato dalle emissioni diffuse prodotte dai mezzi d'opera, mentre non vi sarà sollevamento di polveri in fase di dismissione in quanto le strutture attualmente presenti verranno smontate e non demolite. Tale impatto è a carattere temporaneo e sarà mitigato attraverso un'adeguata gestione del cantiere.

Il principale impatto in fase di esercizio rispetto alla componente atmosferica riguarda il funzionamento degli impianti tecnologici e il traffico indotto, sia viario che nautico. Si stima un impatto negativo modesto in quanto presumibilmente il numero di natanti e avventori sarà lo stesso dello stato attuale, se non inferiore (si ricorda che verranno diminuiti i posti per il rimessaggio dei natanti). In ogni caso le nuove tipologie edificatorie ed i moderni sistemi di riscaldamento consentono di ottenere una sempre più sensibile riduzione delle emissioni atmosferiche.

### **Ambiente idrico:**

Rete idrografica: rispetto al reticolo idrografico, per la fase di cantiere si individuano impatti significativi modesti in quanto verrà tombinato un fossato che taglia in senso trasversale l'area di intervento. Tale tombinamento porterà ad un aumento della sezione idraulica, migliorando il deflusso delle acque.

Per la fase di esercizio si stima un impatto trascurabile ma permanente, in quanto si prevede lo scarico di acque meteoriche di dilavamento verso il Naviglio Brenta che, vista la natura delle acque, non si prevede interferenza negativa con la rete idrografica superficiale.

Acque sotterranee: in fase di cantiere si stima un impatto trascurabile. Nella fase di esercizio non si prevede interferenza con le acque sotterranee, in quanto, le acque meteoriche verranno fatte defluire verso il naviglio Brenta. Mentre le acque di lavaggio natanti verranno raccolte e trattate con l'impianto di disoleatura e dissabbiatura attualmente già presente ed operante.

### **Suolo e sottosuolo:**

Geomorfologia e geolitologia: per tale componente si stima un impatto trascurabile considerato che la realizzazione dell'intervento non comporta una sostanziale modifica dell'attuale copertura del suolo. Infatti l'intervento previsto si concretizza nella realizzazione di due immobili sull'attuale area già pavimentata, mentre l'area di rimessaggio non subirà alterazioni o interventi. Sulla base di queste premesse si può affermare che l'intervento ha gli elementi per poter essere realizzato.

Rischio idraulico: si stima un impatto negativo modesto, in quanto la realizzazione dell'intervento comporta una impermeabilizzazione di superficie che non modifica l'assetto idraulico della zona. In riferimento a



questa problematica è stato fatto uno studio idraulico di dettaglio, allegato al piano, per definire la rete di deflusso meteorico del nuovo insediamento commerciale- direzionale allo scopo di poter inserire adeguatamente l'intervento nella zona in esame. Con tale studio sono state definite delle misure di mitigazione atte a ridurre il rischio di allagamento e ristagno idrico che prevede la realizzazione di un sistema di raccolta acque meteoriche interrato con un vaso di circa 80 m<sup>3</sup>, l'utilizzo di pavimentazioni drenanti nelle aree esterne e la realizzazione di due fasce verdi ai lati dell'edificio.

Consumo di suolo: l'impatto generato dalla sottrazione di suolo è ritenuto trascurabile in quanto non verrà modificata, aumentata o rivisto l'attuale sedime. Si ritiene che l'utilizzo dell'area con usi di tipo commerciale/direzionale, prevalente nell'intorno, permetta il recupero e la riqualifica del comparto generando conseguentemente un impatto positivo modesto all'assetto territoriale dell'area.

### **Vegetazione, flore e fauna**

Rete ecologica: la rete ecologica sovraordinata ai diversi livelli regionale e provinciale, non interessa la zona in esame e di conseguenza non si ritiene che possa esserci alcun effetto conseguente alla realizzazione del progetto. Inoltre il progetto non prevede creazioni di cesure o ampliamenti rispetto lo stato attuale.

Flora e fauna: l'impatto verso questa componente si presenta solamente in fase di cantieristica, in quanto i mezzi in manovra e gli eventuali rumori potrebbero disturbare la fauna locale ed in particolare l'avifauna. Una particolare attenzione deve essere quindi posta durante il cantiere durante i periodi particolarmente più sensibili per la fauna, in particolare durante il periodo di corteggiamento e riproduzione (marzo – giugno). Si consiglia quindi di evitare lavorazioni impattanti dal punto di vista acustico in tale arco dell'anno.

Durante la fase operativa non si ravvedono particolari criticità rispetto lo stato attuale, in quanto ricadente in una zona in cui è già da 40 anni presente la medesima attività. Si sottolinea comunque che la fascia verde a ridosso del naviglio Brenta debba essere preservata al fine di mantenere una fascia di rispetto delle sponde del naviglio stesso.

Habitat e specie prioritario: non si ritiene che ci sia incidenza rispetto ai siti della Rete Natura 2000 prossimi alla zona in quanto l'area in esame è ad una significativa distanza da questi (1,1 km). Inoltre l'ambito è già adibito alle medesime attività ed ai medesimi flussi attualmente presenti da quarant'anni. Inoltre, non sono presenti habitat o specie di interesse comunitario nell'area di realizzazione dell'intervento. L'area geografica interessata dai possibili effetti ambientali dell'intervento risulta essere limitata alle immediate adiacenze del comparto.



## **Paesaggio**

Percezione e valori paesaggistici: per quanto riguarda la fase di cantiere si stima un impatto trascurabile.

Per la fase di esercizio l'impatto sarà positivo modesto e permanente, in quanto la sostituzione con le attuali baracche con edifici con un valore architettonico superiore, migliorerà dal punto di vista percettivo l'area e comporterà una migliore gestione degli spazi. Per quanto riguarda l'aspetto architettonico, il progetto presenterà attenzione ai materiali di rivestimento ed ai cromatismi, cercando di contestualizzare il più possibile l'intervento edilizio con l'intorno.

## **Componenti antropiche**

Rumore: in fase di cantiere si stima un impatto negativo modesto, in quanto le attività per la realizzazione dell'opera generano una modifica temporanea della qualità acustica della zona, mentre per quanto riguarda la fase di esercizio si stima un impatto trascurabile, in quanto l'opera si va ad insediare in un ambito già sottoposto all'attuale attività esistente. Per tale componente è stato redatto uno studio acustico a cui si rimanda.

Inquinamento Luminoso: in fase di cantiere si ritiene che non si vada a modificare l'assetto luminoso della zona, oltre al fatto che le operazioni di cantiere avverranno esclusivamente durante le ore diurne e quindi non saranno usate lampade o sorgenti luminose. Per quanto riguarda la fase di esercizio si ritiene l'impatto trascurabile, in quanto, la zona è già allo stato attuale illuminata e non si avrà alcun nuovo l'insediamento di pali della luce per l'illuminazione delle aree scoperte.

Inquinamento elettromagnetico: in fase di cantiere si ritiene che non si verifichi tale impatto. Per quanto riguarda la fase di esercizio, le uniche aree ricadenti nella fascia di tutela derivante dell'elettrodotto che lambisce l'area più a ovest, non presenteranno attività continuative o durature, tali da compromettere la salute umana.

Energia: per la fase di cantiere si stima un impatto negativo modesto, poiché le attività di cantierizzazione comportano lo sfruttamento di elevati quantitativi di energia. In fase di esercizio si stima un impatto trascurabile perché si evidenzia l'opportunità di scelte architettoniche e tipologia costruttive che seguano obiettivi di risparmio energetico ed aumento delle prestazioni energetiche dell'edificazione, anche attraverso l'inserimento sempre più integrale di sistemi ad energia rinnovabile.

Rifiuti: in fase di cantiere si stima un impatto trascurabile perché i rifiuti prodotti saranno conferiti in impianti di trattamento rifiuti se le caratteristiche fisiche lo permetteranno, come sarà previsto dalla gestione del cantiere. Nella fase di esercizio si prevede un incremento della produzione di rifiuti assimilabili agli





urbani, in particolare di imballaggi, ma in quantità trascurabile rispetto al complessivo dei rifiuti urbani prodotti dal comune di Venezia.

Viabilità: per la fase di cantiere si definisce un impatto trascurabile, giacché non ci sarà un'elevata movimentazione di mezzi, in rapporto allo stato dei luoghi e delle attività esistenti e di progetto.

Per la fase di esercizio si stima un impatto trascurabile, in quanto, non verranno modificate le attività ivi presenti, ma anzi verranno ridotti di un paio di posti per il rimessaggio, determinando una riduzione dei possibili avventori.

Economia locale: si stima un impatto positivo modesto poiché la realizzazione di intervento va ad insediarsi in una modifica degli immobili esistenti senza alterazione dell'area o delle attività in essere, quindi non creando nuove opportunità di occupazione con conseguente incremento dei servizi, se non di pochissime unità.

### **Pianificazione e programmazione**

Pianificazione Regionale e Provinciale: il progetto è coerente con la normativa del PTRC, PALAV e PTCP pertanto si stima un impatto positivo significativo.

Pianificazione Comunale: il progetto trova coerenza con gli strumenti di pianificazione comunale quali PAT e PRG e di conseguenza si stima un impatto positivo significativo, rispetto alla non confacente attribuzione dell'area allo stato attuale. Il progetto rientra in uno specifico progetto di riqualificazione dell'area d'intervento che potrà essere attuata con la realizzazione delle opere prevista dalla modifica del PRG vigente.

Vincoli (PR4): la localizzazione del Piano rispetto ai vincoli è coerente, in quanto non sono presenti vincoli territoriali, ambientali e paesaggistici, se non il limite della fascia di rispetto della viabilità e elettromagnetica, già affrontata precedentemente.

Si riporta ora la seconda matrice cromatica e descrittiva, nella quale in ordinata vengono poste le componenti analizzate che hanno un impatto positivo e/o negativo e in ascissa è riportato il progetto ante valutazione e post valutazione (con le mitigazioni e compensazioni individuate), congiuntamente ad uno schema di quali saranno le misure di mitigazione introdotte nel progetto.

Come si evince dalla matrice l'acquisizione delle misure di mitigazione hanno permesso di rendere l'opera meno impattante rispetto sia alle componenti ambientali e paesaggistiche che a quelle antropiche.

Tale matrice, ha permesso, inoltre, di elaborare delle linee guida per l'attuazione dell'intervento con criteri di sostenibilità che individua per la componente ambientale, paesaggistica ed antropica interessate dagli



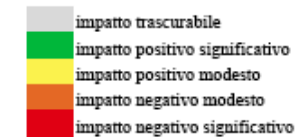
impatti, gli obiettivi ambientali necessari da raggiungere per l'inserimento del progetto nel territorio e nell'ambiente.



		<i>RICETTORE</i>	<i>EFFETTO</i>	<i>ESERCIZIO ATTUALE (ante opera)</i>	<i>MITIGAZIONE</i>	<i>ESERCIZIO PREVISTO (post opera)</i>
<i>ATMOSFERA</i>	<i>QUALITÀ DELL'ARIA</i>	<i>Troposfera</i>	<i>Emissioni gassose derivanti dalla combustione di natanti e veicoli</i>		<i>riduzione di un paio di posti di rimessaggio, con conseguente minori avventori</i>	
<i>AMBIETE IDRICO</i>	<i>RETE IDROGRAFICA</i>	<i>Naviglio Brenta</i>	<i>Emissione acque meteoriche</i>		<i>tombinamento fossato impedendo scoli accidentali non controllati</i>	
	<i>ACQUEE SOTTERRANEE</i>	<i>Falda freatica</i>	<i>inquinamento della falda</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	
<i>SUOLO E SOTTOSUOLO</i>	<i>GEOMORFOLOGIA-GEOLITOLOGIA</i>	<i>Suolo</i>	<i>Qualità dei suoli</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	
	<i>RISCHIO IDRAULICO</i>	<i>Suolo</i>	<i>Impermeabilizzazione e ristagno idrico</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	
	<i>CONSUMO SUOLO</i>	<i>Suolo</i>	<i>Utilizzo di lotto intercluso alla captazione</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	
<i>VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA</i>	<i>RETE ECOLOGICA</i>				<i>non prevista alcuna modifica</i>	
	<i>FLORA E FAUNA</i>				<i>non prevista alcuna modifica</i>	
	<i>HABITAT E SPECIE PRIORITARIE</i>	<i>Habitat e specie di interesse comunitario</i>	<i>Disturbo antropico</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	
<i>PAESAGGIO</i>	<i>PERCEZIONE E VALORI PAESAGGISTICI</i>	<i>Principali punti di vista</i>	<i>Alterazione dell'attuale ambiente paesaggistico</i>		<i>realizzazione di immobili stabili ed architettonicamente migliorativi</i>	
<i>COMPONENTI ANTROPICHE</i>	<i>RUMORE</i>	<i>Atmosfera</i>	<i>Disturbo antropico</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	
	<i>INQUINAMENTO LUMINOSO</i>	<i>Atmosfera</i>	<i>Nessuna modifica prevista</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	



	<i>INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO</i>	<i>Salute umana</i>	<i>Permanenza in aree a potenziale rischio</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	
	<i>ENERGIA</i>	<i>Consumi</i>	<i>Aumento consumi energetici</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	
	<i>RIFIUTI</i>	<i>Rifiuti prodotti</i>	<i>Aumento della produzione di rifiuti</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	
	<i>VIABILITÀ</i>	<i>Accesso all'area</i>	<i>Miglioramento dell'accesso all'area</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	
	<i>ECONOMIA LOCALE</i>	<i>Attività economiche</i>	<i>Occupazione e sviluppo</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	
<i>PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE</i>	<i>PIANIFICAZIONE REGIONALE</i>	<i>Pianificazione regionale</i>	<i>Coerente con le indicazioni regionali</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	
	<i>PIANIFICAZIONE PROVINCIALE</i>	<i>Pianificazione provinciale</i>	<i>Coerente con le indicazioni provinciali</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	
	<i>PIANIFICAZIONE COMUNALE</i>	<i>Pianificazione comunale</i>	<i>Non coerente con l'attuale PAT</i>		<i>cambio destinazione d'uso area</i>	
	<i>VINCOLI</i>	<i>Coerente</i>	<i>Non sono previsti vincoli particolari nell'area</i>		<i>non prevista alcuna modifica</i>	





## 7. VALUTAZIONE COMPLESSIVA DEL PROGETTO

Le analisi svolte all'interno del Rapporto Ambientale Preliminare consentono di affermare che il Piano di ristrutturazione dell'area con la realizzazione di due immobili risulta complessivamente compatibile sia con i caratteri urbanistici e territoriali dell'area in cui va ad insediarsi, sia in rapporto alle componenti ambientali investigate.

La proposta di Piano prevede un modello di sviluppo territoriale complessivamente sostenibile, prevedendo scelte strategiche condivisibili in quanto non vanno ad interferire in modo negativo con gli elementi ambientali del territorio o alterando significativamente lo stato dei luoghi.

La proposta di Piano di interventi prevede l'assunzione di una serie di azioni idonee a conseguire un miglioramento e valorizzazione dell'area in esame:

- Miglioramento dell'aspetto paesaggistico con l'asportazione delle attuali baracche;
- Realizzazione di opere atte a ridurre il rischio idraulico dell'area di intervento;
- Assunzione a livello progettuale, di idonee azioni di contenimento del consumo energetico e dell'inquinamento luminoso, acustico e elettromagnetico;
- Riqualificazione del paesaggio urbano.

Alla luce di quanto esposto nel Rapporto Ambientale Preliminare, vista la mancata variazione delle attività sia per tipologia che per entità, appurato che gli impatti sono per la maggior parte di tipo trascurabile, che sono state definite adeguate mitigazioni si può ritenere che la trasformazione risulti sostenibile e dunque che il progetto possa venir escluso dalla procedura di VAS.



## **8. LINEE GUIDA PER L'ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO CON CRITERI DI SOSTENIBILITÀ**

Si individua di seguito, l'elenco delle misure di mitigazione previste a corredo della proposta di pianificazione attuativa, finalizzate a rendere sostenibile le azioni descritte nei capitoli precedenti, nonché ad assicurare la piena sostenibilità ambientale dell'intervento.

Ciò premesso, gli indirizzi per le mitigazioni dei potenziali impatti derivanti dagli interventi, da attuarsi all'interno del piano di intervento, sono i seguenti:

- realizzazione di edifici di maggior valore architettonico e operativo;
- tombinamento di fossato con aumento della capacità di deflusso e complessivo aumento del volume d'invaso attraverso la ricalibratura del fosso a nord della proprietà;
- leggera riduzione dei posti di rimessaggio.

Favaro Veneto, 01 Luglio 2019

Dott. Paolo Franceschetti

Ing. Alessandro Pattaro



## **RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI**

ARPAV, 2011, Qualità dell'Aria Provincia di Venezia - Relazione Annuale 2011

ARPAV, Dipartimento Provinciale di Venezia, luglio 2011, Rapporto biennale CEM 2009/2010: i campi elettromagnetici a radiofrequenza nel Comune di Venezia

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (PTRC)

Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto

Piano di Area della Laguna ed Area Veneziana (PALAV)

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e Rapporto Ambientale (VAS)

Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia (PAT) e Rapporto Ambientale (VAS)

Studio geologico, studio agronomico e compatibilità idraulica del PAT di Venezia

Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia (PRG)

Piano Zonizzazione Acustica del comune di Venezia

Piano Urbano della Mobilità del Comune di Venezia

Piano Particolareggiato del Traffico del Comune di Venezia

Piano Energetico Comunale di Venezia

Siti internet

<http://www.va.minambiente.it/comunic-azione/spazioperilproponente/verificadiassoggettabilitaallavas.aspx>

<http://www.regione.veneto.it>

<http://www.ptrc.it>

<http://www.provincia.venezias.it>

<http://www.pianificazione.provincia.venezias.it>

<http://www.comune.venezias.it>



<http://portale.comune.venezia.it/pat>

<http://www.enac.gov.it>

<http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas/>



