



**Recepimento della proposta di Accordo di pianificazione ai sensi dell'art. 6 della L.R. 11/2004 tra Comune di Venezia e Venmar s.r.l per la riqualificazione e lo sviluppo a scopi residenziali e produttivi dell'area "ex Sky-Venmar", lungo via Malamocco al Lido di Venezia, località Terre Perse.
Adozione della variante n. 92 al Piano degli Interventi.**

Allegato 1 – Proposta di Accordo:

- Schema di Accordo
- Progetto Unitario
- Rapporto Ambientale Preliminare
- Dichiarazione non necessità di Valutazione di Incidenza

Schema di Accordo

SCHEMA DI ACCORDO

per la riqualificazione e lo sviluppo a scopi residenziali, commerciali e produttivi dell'area "ex Sky-Venmar" lungo via Malamocco, al Lido di Venezia

(art. 6 della L.R. n. 11/2004)

TRA

il Comune di Venezia, con sede a Venezia, Ca' Farsetti, San Marco n. 4136, c.f./p.iva 00339370272, rappresentato da

E

.....

Il sig., nato a, residente in, in qualità di Amministratore Unico di **Venmar s.r.l.**, Codice Fiscale e Partita IVA, con sede in, di qui in avanti indicato anche come "Parte Attuatrice";

Premesso che

- la Parte Attuatrice è proprietaria di un compendio immobiliare (area "Venmar") ad uso cantieristico produttivo di 11.840 mq catastali sito nell'Isola del Lido di Venezia, in località Terre Perse, catastalmente censito al Foglio 39, mappali 718, 721, 724, 809;
- il cantiere utilizza una darsena lagunare di circa 4.800 mq, su concessione del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia (reg. Conc. n. 8331 del 9 gennaio 2019);
- inoltre, la Parte attuatrice ha recentemente acquistato anche l'area denominata "ex Sky", di 6.953 mq, catastalmente identificata al Foglio 39, mappale 844, localizzata a sud ovest dell'area Venmar e con essa confinante, da "La Immobiliare Veneziana srl" (IVE), a seguito di procedura di evidenza pubblica, con contratto preliminare di compravendita stipulato il 19/07/2022 - Rep.n. 23855 Notaio Paolo Chiaruttini di Venezia, registrato a Venezia il 20/07/2022 a n. 19710/1T

- l'area "ex Sky" è stata destinata ad usi residenziali con delibere di Consiglio Comunale n. 84 del 18 marzo 2010 e n. 127 del 25 ottobre 2010 (Piano delle Alienazioni e Valorizzazioni);
- attualmente essa è inutilizzata e versa da numerosi anni in stato di abbandono. Al suo interno sono stati rinvenuti stoccaggi di terreni provenienti da lavori eseguiti nell'isola del Lido; tali stoccaggi devono essere smaltiti previa apposita vagliatura, data la natura inquinante di una parte di essi.
- in sede di stipula del contratto preliminare di compravendita con IVE, Venmar s.r.l. si era impegnata ad assumere a proprio carico le operazioni e i costi di smaltimento degli stoccaggi sopra citati, stimati in circa 740.000 euro, con la condizione risolutiva che fosse approvata dal Consiglio Comunale una variante urbanistica che consentisse la riqualificazione complessiva dell'intero ambito "ex Sky-Venmar" sulla base di un progetto unitario, con l'adeguamento delle previsioni edificatorie e una nuova distribuzione delle funzioni residenziali e produttive;
- in seguito a numerosi incontri fra il Comune, IVE e Venmar srl, le parti hanno condiviso la necessità di procedere ad una riqualificazione complessiva dell'ambito in esame, comprendente sia l'area Venmar, sia l'area "ex Sky", attraverso una progettazione unitaria capace di garantire la coerenza e qualità dell'intervento, un'adeguata e razionale distribuzione delle funzioni produttive e residenziali e la sistemazione del fronte lungo via Malamocco, con la realizzazione di un percorso pedonale e di parcheggi pubblici, anche a servizio degli impianti sportivi prossimi all'ambito d'intervento;
- a tale scopo, la Parte Attuatrice, con nota PG ha presentato al Comune una proposta di Accordo di pianificazione ai sensi dell'art. 6 della LR 11/04, che prevede, in sintesi:
 - la progettazione unitaria dell'intervento di sviluppo e riqualificazione complessiva dell'ambito, a destinazione residenziale e produttiva, con un'articolata e razionale distribuzione delle funzioni sul suolo;
 - la demolizione degli attuali edifici produttivi di Venmar srl, di 2.230 mq. e loro ricostruzione, con diversa forma e sedime, sempre ad uso produttivo, per una superficie di 2.620 mq;
 - la realizzazione di residenza per 4.867 mq e di spazi per commercio al minuto e pubblici esercizi per 1.888 mq, con esclusione delle medie strutture commerciali (con superficie di vendita superiore a 250 mq);

- la realizzazione di una fascia alberata ad uso pubblico lungo via Malamocco (1.770 mq circa), con percorsi pedonali, pista ciclabile e parcheggi, anche a servizio della attività sportive presenti a confine con l'ambito di progetto, e la cessione al Comune delle aree di proprietà Venmar s.r.l. interessate dalla realizzazione delle opere (1.410 mq circa);
 - la cessione a Venmar s.r.l., a parziale compensazione, di una porzione di circa 590 mq (parte non interessata dai lavori di realizzazione della fascia ad uso pubblico) dell'area "ex Porticciolo" di proprietà comunale (parte del mappale 1008), abbandonata da anni, in modo consentire il corretto allineamento fra aree private e spazi pubblici. L'Accordo prevede la demolizione del manufatto fatiscente di circa 200 mq insistente sull'area, a cura e spese della Parte Attuatrice;
 - l'adeguamento della configurazione e dimensione della darsena alle nuove funzioni da insediare, previa autorizzazione degli enti competenti;
- la proposta di Accordo presentata dalla parte Attuatrice è costituita dai seguenti elaborati:

PROPOSTA DI ACCORDO;

PROGETTO UNITARIO costituito da:

Relazione descrittiva del progetto

T.1. Estratto VPRG: ZTO

T.2. Estratto VPRG: destinazioni d'uso

T.3. Estratto tavola 4 PAT

T.4. Documentazione fotografica

T.5. Individuazione catastale

T.6. Individuazione catastale proprietari attuali

T.7. Planivolumetrico stato di fatto

T.8. Aree oggetto della permuta

T.9. Situazione dopo permuta, ad immobili demoliti

T.10. Planivolumetrico di progetto

T.11. Ipotesi progettuale generale

T.12. Ipotesi progettuale percorso pedonale alberato e parcheggi lungo via Malamocco

T.13. Ipotesi progettuale - Immagini virtuali/1

T.14. Ipotesi progettuale - Immagini virtuali/2

Relazione illustrativa percorso pedonale alberato e parcheggi lungo via Malamocco e computo metrico estimativo

- Rapporto Ambientale Preliminare
- Dichiarazione non necessità di Valutazione di Incidenza
- con delibera n. del....., il Consiglio Comunale ha recepito la proposta di Accordo, adottando la relativa variante urbanistica;
- la variante è stata definitivamente approvata con delibera di Consiglio Comunale n. del
- il presente Accordo costituisce parte integrante della variante urbanistica approvata dal Consiglio Comunale, ai sensi dell'art. 6, comma 3, della legge regionale 23 aprile 2004, n.11;

Tutto ciò premesso e considerato, tra le Parti sopra intervenute e rappresentate

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

ART. 1 Premesse e allegati

1.1. Le premesse di cui sopra fanno parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

1.2. I documenti uniti come allegati a all'Accordo, debitamente sottoscritti dalle Parti, ne costituiscono anch'essi parte integrante e sostanziale.

ART. 2 – Oggetto dell’Accordo

2.1. L’oggetto dell’Accordo è la riqualificazione e lo sviluppo a scopi residenziali, commerciali e produttivi dell’area “ex Sky-Venmar” lungo via Malamocco, al Lido di Venezia, sulla base di un Progetto Unitario che garantisca la coerenza e qualità dell’intervento, un’adeguata e razionale distribuzione delle funzioni produttive, commerciali e residenziali e la sistemazione del fronte lungo via Malamocco, con la realizzazione di un percorso pedonale alberato e di parcheggi pubblici, anche a servizio degli impianti sportivi prossimi all’ambito d’intervento.

2.2. Tutti gli interventi, compresi quelli di rimozione degli stoccaggi e eventuale bonifica dei suoli, saranno progettati e realizzati a totale cura e spese della Parte Attuatrice, alle condizioni stabilite dal presente Accordo.

ART. 3 – Variante Urbanistica

3.1. Per adeguare le previsioni degli strumenti urbanistici comunali agli obiettivi di cui all’art. 2, il Comune di Venezia ha recepito lo schema del presente Accordo e approvato la relativa variante urbanistica (Variante n. 92 al Piano degli Interventi) con delibere di Consiglio Comunale n.del(adozione) e n..... del.....(approvazione).

3.2. La Variante approvata individua l’area “ex Sky – Venmar” come ambito di Progetto Unitario, con le seguenti prescrizioni urbanistiche:

Modalità di attuazione: intervento diretto sulla base di un Progetto Unitario riguardante l’intero ambito.

Destinazioni d’uso, ai sensi dell’art. 8 delle NTGA della Variante al PRG Isola del Lido):

- A1 - alloggi, abitazioni;
- D1 - commercio al minuto e pubblici esercizi, con l’esclusione di medie strutture commerciali di vendita (superficie di vendita superiore a 250 mq);
- B - attività produttive, limitatamente alla cantieristica minore, con esclusione di eventuali lavorazioni non compatibili con il contesto residenziale, sulla base delle vigenti disposizioni di legge;
- Viabilità e parcheggi.

La Darsena esistente all’interno dell’ambito potrà essere utilizzata a servizio di tutte le attività previste dal progetto, anche con le necessarie modifiche alla sua configurazione, previo assenso dell’ente proprietario.

Superficie Lorda (SL) massima degli edifici:

- 4.867 mq a destinazione residenziale (A1)
- 1.888 mq per commercio al minuto e pubblici esercizi (D1);
- 2.620 mq a destinazione produttiva (B).

Altezza massima degli edifici: 10,5 m.

Distanza minima degli edifici da strade e spazi pubblici: 5 m.

Distanza minima degli edifici dai confini: 5 m (o in aderenza a edifici preesistenti posti a confine);

Distanze fra edifici: 5 m – 10 m fra pareti finestrate.

3.3. Per tutti i parametri si applicano le modalità di calcolo previste dal Regolamento Edilizio Comunale.

3.4. Le superfici destinate a commercio al minuto e pubblici esercizi (D1) possono essere sempre riconvertite a residenza (A1 - alloggi, abitazioni), senza che ciò costituisca variante allo strumento urbanistico, previo versamento del contributo straordinario commisurato alla differenza di valore fra le due destinazioni d'uso, calcolato sulla base dei regolamenti comunali.

ART. 4 – Progetto Unitario

4.1. Gli interventi saranno realizzati secondo le indicazioni del Progetto Unitario allegato al presente Accordo.

4.2. I progetti a scala edilizia che saranno presentati dalla Parte Attuatrice per l'ottenimento dei necessari titoli abilitativi, potranno prevedere modifiche rispetto al Progetto Unitario derivanti dagli approfondimenti progettuali condotti e dal recepimento di pareri, autorizzazioni e nulla osta da parte degli enti e uffici competenti, comunque nel rispetto delle prescrizioni della variante urbanistica approvata.

4.3. Le tecnologie impiegate per la realizzazione dei nuovi edifici saranno indirizzate ad ottimizzare le prestazioni energetiche e il comfort abitativo, contenendo i consumi energetici ed idrici e avendo cura di massimizzare l'impiego di fonti rinnovabili e di materiali ecocompatibili. I nuovi edifici a destinazione residenziale e commerciale dovranno garantire elevati livelli di prestazione energetica, pari almeno a quelli richiesti per attestare la classe A.

ART. 5 – Percorso pedonale alberato e parcheggi lungo via Malamocco (opere di urbanizzazione)

5.1. La Parte Attuatrice realizzerà lungo via Malamocco, nell'ambito destinato dalla variante a viabilità e parcheggi, un percorso pedonale alberato e parcheggi pubblici, anche a servizio degli impianti sportivi presenti nelle aree limitrofe, completi di tutti i servizi necessari (illuminazione, rete fognaria ecc.), come da elaborati del Progetto Unitario (Tavola T.12) e secondo le prescrizioni degli uffici ed enti competenti sui progetti definitivi che saranno depositati dalla Parte Attuatrice per il rilascio del permesso di costruire. L'ambito ha una superficie di circa 1770 mq, di cui circa 1410 mq di proprietà della Parte Attuatrice e 360 mq facenti parte di un lotto di complessivi 950 mq circa ("ex Porticciolo") di proprietà del Comune di Venezia, su cui insiste un fabbricato fatiscente da demolire (Tavola T.7).

5.2. Dopo la realizzazione e il rilascio del certificato di regolare esecuzione delle opere, la Parte Attuatrice cederà al Comune le opere realizzate e le aree di sua proprietà su cui esse insistono (1410 mq circa), mentre il Comune cederà alla Parte Attuatrice la porzione di area “ex Porticciolo” di 590 mq non interessata dalla realizzazione delle opere, con oneri per la demolizione del manufatto fatiscente interamente a carico della Parte Attuatrice (Tavola T.8).

5.3. Tutti gli oneri connessi alla stipula degli atti di cessione delle aree di cui al precedente punto 5.2 saranno interamente a carico della Parte Attuatrice.

5.4. Le aree oggetto di reciproca cessione sono tutte considerate prive di capacità edificatoria e, come tali, stimate convenzionalmente al valore di 50 euro/mq, come stabilito con le delibere comunali di recepimento dell’Accordo e di approvazione della variante urbanistica. Il maggior valore delle aree cedute dalla Parte Attuatrice, presuntivamente stimato in € 41.000 (820 mq x 50 euro/mq) potrà essere portato a scomputo degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria per gli interventi privati previsti dal Progetto Unitario, unitamente al costo di realizzazione delle opere oggetto del presente articolo.

5.5. L’esatta superficie delle aree oggetto di cessione e, di conseguenza, il valore delle aree di proprietà della Parte Attuatrice da portare a scomputo degli oneri di urbanizzazione, saranno definiti in sede di frazionamento dei terreni, dopo la conclusione degli interventi e il rilascio del certificato di regolare esecuzione delle opere.

5.6. L’importo dei lavori di realizzazione della viabilità e dei parcheggi, da portare a scomputo degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria, è stimato in € 402.374, come risulta dal “Capitolato delle Opere da eseguirsi per la costruzione di un parcheggio al Lido di Venezia nell’area Sky-Venmar, redatto sulla base del capitolato dei LL.PP. del Comune di Venezia 2018” (inserito del Progetto Unitario), da aggiornare in fase di progettazione definitiva ed esecutiva e verificare in sede di rilascio del certificato di regolare esecuzione, come previsto al successivo articolo 8.

5.7. Il progetto definitivo dell’intervento dovrà prevedere il posizionamento di pensiline di copertura degli stalli per cicli e motocicli e rispettare le indicazioni del Regolamento Edilizio Comunale (artt. 48 e 67) in merito alla dotazione di alberature e all’installazione di dispositivi per la ricarica elettrica dei veicoli, fatte salve le più puntuali valutazioni degli uffici comunali competenti, che dovranno essere obbligatoriamente recepite nel progetto.

ART. 6 – Interventi sui terreni di proprietà del Comune

6.1. Con la sottoscrizione del presente Accordo, il Comune di Venezia autorizza fin da subito la Parte Attuatrice ad utilizzare le aree di proprietà comunale (“ex Porticciolo”) per la realizzazione degli interventi previsti dal

Progetto Unitario, di cui al precedente articolo 5, compresa la demolizione del manufatto fatiscente.

ART. 7 – Prescrizioni per la realizzazione delle opere di urbanizzazione

7.1. La Parte Attuatrice si impegna a realizzare le opere di cui al precedente articolo 5, comprensive di tutti i servizi e sottoservizi necessari, a perfetta regola d'arte e a totali proprie cure e spese, ivi comprese quelle di progettazione, di direzione dei lavori, di redazione dei piani di sicurezza e di coordinamento in fase di esecuzione, di qualsiasi prestazione tecnica accessoria connessa all'intervento.

7.2. Resta a carico della Parte Attuatrice ogni ulteriore onere che dovesse risultare necessario per l'integrale soddisfacimento delle esigenze di urbanizzazione dell'ambito oggetto del presente Accordo, ivi compresa la realizzazione di eventuali opere ricadenti fuori dell'ambito, purché funzionali alla corretta e completa urbanizzazione dell'area.

7.3. La Parte Attuatrice, inoltre, sosterrà tutti gli oneri finanziari relativi all'allacciamento della zona ai pubblici servizi.

7.4. Ai sensi dell'art. 16, comma 2-bis, del DPR 380/2001, gli interventi di cui al presente articolo non sono soggetti alle disposizioni del D.Lgs n. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici).

ART. 8 – Scomputo dal contributo di costruzione

8.1. La realizzazione delle opere di urbanizzazione di cui al precedente articolo 5 e la cessione delle aree, nei limiti stabiliti ai punti 5.4. e 5.5. dello stesso articolo, avviene a scomputo del contributo commisurato all'incidenza degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria, fino alla concorrenza dell'importo dovuto in applicazione delle vigenti tabelle per i singoli atti abilitativi ad edificare, nonché del contributo straordinario per l'approvazione dell'intervento in variante urbanistica (art. 16, comma 4, lettera d-ter del DPR 380/2001), stabilito in € 14.380,02 con la delibera di Consiglio di approvazione della variante stessa, oltre al maggiore importo derivante da eventuali risparmi sull'asporto dei materiali presenti nell'area Sky, ai sensi del successivo art. 11.

8.2. Qualora l'importo da portare a scomputo (opere e aree) sia pari o superiore all'importo dei contributi dovuti, la Parte Attuatrice nulla deve a fronte del rilascio dei titoli abilitativi per i fabbricati previsti dall'Accordo.

Nel caso in cui l'importo da portare a scomputo (opere e aree) sia inferiore, la Parte Attuatrice è tenuta a versare la differenza fino a raggiungere l'importo dei contributi dovuti.

8.3. L'importo effettivo delle opere e il valore delle aree da considerare ai fini dello scomputo dai contributi dovuti sono accertati in sede di rilascio del

certificato di regolare esecuzione e di frazionamento dei terreni.

8.4. Nulla è comunque dovuto dal Comune nel caso in cui il valore delle opere realizzate e delle aree da cedere sia superiore ai contributi dovuti.

ART.9 – Certificato di Regolare Esecuzione delle opere di urbanizzazione

9.1. Le opere di urbanizzazione (viabilità e parcheggi) descritte al precedente art. 5 sono sottoposte a Certificato di Regolare Esecuzione, che dovrà essere depositato presso i competenti uffici entro il termine di 90 giorni dall'ultimazione delle stesse.

9.2. Il Comune si impegna ad approvare il Certificato di Regolare Esecuzione entro i successivi 60 giorni.

ART. 10 - Consegna delle aree in cessione e delle opere di urbanizzazione

10.1. Ad avvenuto rilascio del certificato di regolare esecuzione delle opere di urbanizzazione, la Parte Attuatrice fornirà al Comune gli elaborati grafici relativi alle opere eseguite (as built), nonché i frazionamenti necessari per addivenire alla formale reciproca cessione delle aree prevista all'art. 5.2.

10.2. La consegna delle aree che la Parte Attuatrice dovrà cedere al Comune e delle opere di urbanizzazione realizzate deve avvenire entro sei mesi dall'approvazione del certificato di regolare esecuzione, con apposito verbale sottoscritto dalle parti.

10.3. La Parte Attuatrice è responsabile della manutenzione e gestione delle aree e delle opere di urbanizzazione realizzate fino alla consegna delle stesse al Comune.

ART. 11 – Asporto dei materiali depositati nell'area ex Sky

11.1. L'asporto dei materiali depositati nell'area ex Sky, il cui costo è stato stimato dalla Parte Attuatrice in € 743.401,00, come da documento "Perizia di stima dei costi ambientali" contenuto nel Progetto Unitario allegato, sarà effettuato interamente a cura e spese della Parte Attuatrice, nei modi previsti dalla legge e secondo le indicazioni degli uffici comunali ed enti competenti.

11.2. Alla fine dei lavori di asporto, la Parte Attuatrice trasmetterà all'Amministrazione comunale la rendicontazione dei lavori eseguiti e delle spese effettivamente sostenute, con la relativa documentazione giustificativa. Nel caso in cui le spese sostenute siano inferiori all'importo stimato di € 743.401,00, il 50% della differenza dovrà essere corrisposto dalla Parte Attuatrice al Comune a titolo di contributo straordinario ai sensi dell'art. 16, comma 4, lettera d-ter del DPR 380/2001, ad integrazione di quello già previsto dalla delibera di Consiglio Comunale di approvazione della variante, pari a € 14.380,02, ferme restando le disposizioni dell'art 8 relative agli scomputi.

11.3. Qualsiasi spesa per l'asporto dei materiali eventualmente eccedente l'importo stimato di € 743.401,00 resterà interamente a carico della Parte Attuatrice.

ART. 12 - Prescrizioni in materia ambientale

12.1. Qualsiasi intervento finalizzato a rendere i suoli idonei all'edificazione e agli usi previsti dal presente Accordo, compresi quelli di eventuale caratterizzazione e bonifica, resta a totale cura e spese della Parte Attuatrice.

12.2. La Parte Attuatrice è tenuta a verificare, nei modi di legge, la situazione ambientale delle aree utilizzate fino ad oggi a scopo produttivo/artigianale e a valutarne la compatibilità con i nuovi usi residenziali previsti dal presente Accordo. Ove si rilevi la necessità di intervenire per garantire l'idoneità dei terreni alle nuove destinazioni d'uso, il relativo procedimento si svolgerà secondo quanto previsto dal D. Lgs 152/06. In tal caso, l'inizio dei lavori di realizzazione degli interventi previsti dal presente Accordo, per le parti interessate, sarà subordinato all'approvazione del progetto di bonifica in sede di Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 242 del D.Lgs. 152/2006.

12.3. Eventuali oneri per controlli, ripristini, misure di riparazione, adeguamenti, monitoraggi e quant'altro ancora correlato e/o conseguente all'intervento di bonifica/messa in sicurezza, restano a totale carico della Parte Attuatrice, fino ad esaurimento delle necessità e/o dei relativi programmi, secondo la Parte Quarta, Titolo Quinto, del D.Lgs. n. 152/06.

12.4. La Parte Attuatrice, inoltre, è tenuta ad effettuare tutte le valutazioni previste dalla legge finalizzate a verificare la compatibilità fra le funzioni produttive e le altre funzioni previste dall'Accordo (sotto il profilo acustico, delle eventuali emissioni in atmosfera, ecc.), secondo le indicazioni degli uffici comunali ed Enti competenti in materia.

ART.13 – Permessi di costruire - Agibilità degli edifici

13.1. La Parte Attuatrice si impegna a presentare la richiesta di permesso di costruire per le opere di urbanizzazione entro sei mesi dalla data di stipula del presente Accordo e ad iniziare e concludere gli interventi nei tempi stabili dall'art. 15 del DPR 380/2001, salvo motivate proroghe concesse dal Comune.

13.2. Qualora allo scadere dei tempi suddetti le opere non risultassero effettivamente iniziate o risultassero incomplete, il Comune avrà facoltà di realizzare o completare i lavori con spese a carico della Parte Attuatrice, avvalendosi delle garanzie di cui all'art. 14.

13.3. La richiesta del permesso di costruire per gli edifici privati potrà essere presentata contestualmente o successivamente a quella relativa alle opere di urbanizzazione. Il rilascio dei permessi di costruire per gli edifici privati è comunque subordinato alla previa efficacia dei permessi di costruire relativi

alle opere di urbanizzazione.

13.4. L'attestazione di agibilità degli edifici privati sarà subordinata al deposito del Certificato di Regolare Esecuzione delle opere di urbanizzazione.

ART. 14 - Garanzie

14.1. La Parte Attuatrice ha costituito, quale garanzia per l'adempimento degli obblighi derivanti dal presente Accordo, polizza fidejussoria bancaria n. del, con l'Istituto..... *(Nota: sono ammesse unicamente polizze fidejussorie rilasciate da primari istituti bancari)*, dell'importo di €, pari all'importo stimato delle opere di urbanizzazione da realizzare, maggiorato del 30% secondo le disposizioni interne del Comune di Venezia.

14.2. Nell'ipotesi di inadempimento alle obbligazioni assunte, la Parte Attuatrice autorizza il Comune a disporre della polizza fidejussoria nel modo più ampio, con rinuncia espressa ad ogni opposizione giudiziale e stragiudiziale a chiunque notificata e con esonero da ogni responsabilità a qualunque titolo per i pagamenti e prelievi che il Comune dovrà fare.

14.3. La fidejussione viene svincolata con l'approvazione del certificato di regolare esecuzione delle opere di urbanizzazione, ad eccezione del 10% della stessa, che resterà vincolato fino alla consegna al Comune delle aree e delle opere di cui all'articolo 5.

ART. 15 - Trasferimento a terzi degli oneri e obblighi dell'Accordo

15.1. Le obbligazioni tutte di cui al presente Accordo sono assunte dalla Parte Attuatrice per sé e i suoi aventi causa a qualsiasi titolo, i quali, anche se a titolo particolare, saranno solidalmente tenuti, insieme alla parte dante causa, all'adempimento delle obbligazioni di cui trattasi.

ART. 16 - Durata dell'Accordo

16.1. Il presente Accordo ha validità di 10 (dieci) anni dal, data di esecutività della delibera di Consiglio Comunale n. deldi approvazione della variante, decorsi i quali il Comune potrà procedere a nuova pianificazione per le parti non attuate.

16.2. Trascorso detto termine, fino all'adozione di una nuova pianificazione da parte del Comune, gli edifici privati eventualmente non ancora costruiti potranno essere realizzati, nel rispetto delle previsioni della variante, a condizione che le opere di urbanizzazione di cui al precedente art. 5 siano state regolarmente eseguite e cedute al Comune.

ART. 17 - Rinuncia all'ipoteca legale - regime fiscale

17.1. La Parte Attuatrice autorizza la trascrizione del presente atto nei registri

immobiliari con piena rinuncia all'ipoteca legale e con esonero del Conservatore da ogni responsabilità al riguardo.

17.2. Tutte le spese di stipulazione, di registrazione e di trascrizione del presente Accordo e degli atti di trasferimento di proprietà, nonché quelle ad esse connesse, ivi comprese le spese di frazionamento delle aree da cedere, sono a carico della Parte Attuatrice, che si riserva di chiedere - e sin da ora chiede - tutte le eventuali agevolazioni fiscali previste dalla vigente legislazione.

ART. 18 - Vigilanza

18.1. Il Comune si riserva la facoltà di vigilare sul rispetto degli impegni assunti dalla Parte Attuatrice, con particolare riguardo alla rispondenza delle opere di urbanizzazione eseguite a quanto previsto dall'Accordo e al rispetto dei tempi di attuazione.

ART. 19 – Controversie

19.1. Per tutte le contestazioni che dovessero sorgere in merito alla presente convenzione, si dichiara competente il Foro di Venezia.

Venezia, li.....

Per il Comune

Per la Parte Attuatrice

ALLEGATI

PROGETTO UNITARIO costituito da:

Relazione descrittiva del progetto

T.1. Estratto VPRG: ZTO

T.2. Estratto VPRG: destinazioni d'uso

T.3. Estratto tavola 4 PAT

T.4. Documentazione fotografica

- T.5. Individuazione catastale
 - T.6. Individuazione catastale proprietari attuali
 - T.7. Planivolumetrico stato di fatto
 - T.8. Aree oggetto della permuta
 - T.9. Situazione dopo permuta, ad immobili demoliti
 - T.10. Planivolumetrico di progetto
 - T.11. Ipotesi progettuale generale
 - T.12. Ipotesi progettuale percorso pedonale alberato e parcheggi lungo via Malamocco
 - T.13. Ipotesi progettuali - Immagini virtuali/1
 - T.14. Ipotesi progettuali - Immagini virtuali/2
- Relazione illustrativa percorso pedonale alberato e parcheggi lungo via Malamocco e computo metrico estimativo
- Rapporto Ambientale Preliminare
 - Dichiarazione non necessità di Valutazione di Incidenza

Progetto Unitario

ARCHITETTO

CLAUDIO GERA

Spett.le COMUNE DI VENEZIA
Area Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile
Settore Urbanistica e Accordi di Pianificazione
Palazzo Contarini Mocenigo, San Marco 3980 - 30124 Venezia

PROGETTO UNITARIO, allegato n. 1 dell'accordo pubblico-privato ai sensi dell'art. 6 della L.R. 11/2004 tra la società Venmar s.r.l. ed il Comune di Venezia per il progetto unitario di un insediamento residenziale-commerciale-produttivo in Lido di Venezia, Terre Perse, via Malamocco n.76

Premessa

L'area di progetto è identificata in catasto con i mappali 809, 844 e 1008 del foglio 39 di Venezia.

I documenti pianificatori comunali (nel P.A.T. è un'area di urbanizzazione consolidata) indicano quanto segue per l'area di progetto;

1 – Nella Tavola B1 tre diverse Z.T.O.:

- a) B1 – novecentesca non di pregio, i mappali 844 e 1008;
- b) D – “per insediamenti produttivi” il mappale 809.

2 – Nella tavola B3 tre differenti destinazioni d'uso e tipologie di edifici:

- a) Nella zona B1 (mappale 844) “residenza ed edifici ad essa correlati” (lettera G), con edifici di categoria A, elencati alle lettere A.1, A.2 e A.3 nell'articolo 8.2 delle N.T.A.;
- b) Nella zona B1 (mappale 1008) “aree per attrezzature di interesse comune” (lettera B) ed edifici per “attività ed attrezzature terziarie edifici e pertinenze” (lettera M), di categoria D elencati alle lettere D.1 e D.2 nell'articolo 8.2 delle N.T.A.;
- c) Nella zona D (mappale 809) “attività e attrezzature secondarie ed edifici ad essa correlati” (lettera L) con edifici di categoria B indicati nell'articolo 8.2 delle N.T.A.

3 – Le citate Z.T.O e relative destinazioni d'uso sono così regolamentate:

- a) La zona B1 – novecentesca non di pregio, dall'art. 49 delle N.T.A. che prevede:

Uf = 0,7 mq/mq (2,1 mc/mq)

Hmax = 10,5 m.

Ds = m. 3

Dc = m. 5

b) La zona D – Per insediamenti produttivi, dall'art. 57 delle N.T.A. che prevede:

Uf = 0,8 mq/mq (2,4 mc/mq)

Hmax = 7 m.

Ds = m. 7

Dc = m. 5

Cf = 50%

La superficie dell'area di progetto è di circa 20.000 mq, dei quali 6.953 ricadono nella Z.T.O. B1 e 12.400 mq. nella Z.T.O. D., ne deriva, sulla base degli articoli delle N.T.A. riportati, che è possibile costruire immobili nella zona B1 di tipologia A e D per una superficie di circa 4.870 mq. e nella zona D, immobili di categoria B per una superficie di 9.900 mq.

Le aree descritte in premessa sono di proprietà privata e pubblica. In particolare il mappale 809 è di proprietà di Venmar s.r.l., il mappale 844 è di proprietà di I.Ve (Comune di Venezia), oggetto di compravendita con Venmar srl, ed il mappale 1008 è di proprietà del Comune di Venezia, oggetto di concambio con Venmar srl.

Il mappale 844 di proprietà di I.Ve s.r.l. è stato valutato nella trattativa di compravendita in 1.900.000 euro, prezzo accettato dalle parti.

Da indagini sul terreno eseguite dopo la valutazione dello stesso è emersa la presenza di materiali, diverse migliaia di metri cubi, proveniente da cantieri pubblici, che necessitano un adeguato smaltimento con un costo valutato circa 740.000 euro da una perizia firma dell'ing. Enrico Fabris, presentata a I.Ve s.r.l.

A compenso della citata spesa, con il progetto si chiede di aumentare la quota residenziale/commerciale realizzabile, rimanendo al di sotto della quantità massima edificabile

Con lo strumento urbanistico attuale è possibile edificare immobili di categoria A (residenza/commerciale) per una superficie di mq. 4867 ed edifici di categoria B (produttivi) per una superficie di mq.9.920

La variante urbanistica necessaria alla progettazione unitaria che si intende realizzare, per compensare l'onere della bonifica, prevede la possibilità di utilizzare parte della superficie destinata alle attività produttive per la progettazione di edifici a destinazione residenziale e commerciale.

Gli immobili previsti avranno una superficie ad uso residenziale per mq. 4.876, di mq. 1888 per l'uso commerciale e di mq. 2.620 per quelli destinati alle attività produttive.

Con queste premesse la proprietà intende riqualificare interamente l'area di progetto, in coerenza con le previsioni dello strumento urbanistico, ma con una progettazione unitaria con utilizzo indifferenziato dei lotti, non vincolati dalle attuali destinazioni d'uso previste dalla V.P.R.G. che necessita l'approvazione da parte del Comune di una variante urbanistica puntuale alla Variante P.R.G. dell'Isola del Lido per consentire l'effettiva riqualificazione dell'Area e la realizzazione di edifici ad uso residenziali, commerciali e produttivi. Si tratta di una progettazione generale che comporterà un riordino della zona, anche con demolizione e ricostruzione di edifici, che prevede pure la realizzazione di un parcheggio pubblico per auto, cicli e motocicli, indispensabile data l'esistenza dei campi di calcio comunali privi di tale infrastruttura.

RELAZIONE DESCRITTIVA DEL PROGETTO

Come in precedenza indicato il progetto prevede, previa demolizione degli edifici esistenti nell'area, la costruzione di edifici di categoria A previsti per le Z.T.O. "B1", in particolare:

Edifici di tipo A1 da adibire a residenza, per una superficie complessiva di 4.876 mq. suddivisi in più edifici.

Edifici di tipo D1 da adibire al commercio per una superficie di circa 1.888 mq. (superficie di vendita <1.500 mq.)

Edifici delle categorie ammesse per le Z.T.O. "D". E' quindi prevista la demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti nell'area, sostituiti con edifici di categoria B. In particolare un capannone della superficie di 1.950 mq. ed altre strutture di pertinenza per ulteriori. 670 mq., che però dovranno essere realizzati con la stessa altezza massima prevista per le zone B1, mt. 10,50. L'attuale capannone ha una altezza superiore.

La superficie dei fabbricati destinati ad attività produttiva è di circa 2.620 mq.

Complessivamente la superficie progettata è di circa 9.384 mq.

Nella fascia di terreno prospiciente la Via Malamocco, è stato progettato un parcheggio pubblico di circa 1.770 mq. realizzato da Venmar srl, il cui costo di circa 443.000 euro sarà successivamente scomputato dagli oneri di urbanizzazione,

Il beneficio pubblico derivante dall'intervento, in considerazione dell'attivazione di oneri di urbanizzazione e di concessione ammontanti a circa 720.000 euro può essere quantificato, al netto del recupero delle spese per la costruzione del parcheggio, in circa 280.000 euro.

Come indicato nella premessa, la prospettata progettazione unitaria, può aver luogo solo se le compravendite o concambi dei terreni sia di proprietà I.Ve (mappale 844), sia di proprietà del Comune di Venezia (mappale 1008), saranno finalizzate.

Il progetto che sarà sviluppato può essere sinteticamente riassunto nei seguenti punti:

- 1) La parte produttiva, con modifica/ampliamento della darsena, sarà totalmente trasferita sul lato sud dell'area di progetto, confinate con i campi sportivi di proprietà pubblica. Questa zona destinata alla produzione e all'attività di Venmar s.r.l., sarà completamente indipendente, da un punto di vista funzionale, sia dalla residenza, sia dalle attività commerciali che si intendono realizzare.

In questa area sarà progettato un capannone per il rimessaggio e manutenzione di natanti, con una viabilità autonoma per l'accesso dalla strada e dalla laguna mediante la modifica della darsena, al fine di evitare qualsiasi commistione con la residenza.

Il capannone della superficie di circa 1.950 mq, sarà dotato di uffici, spogliatori, servizi, vani tecnici ed ogni attrezzatura necessaria per la gestione delle imbarcazioni.

Sarà progettato un ulteriore edificio della superficie di circa 670 mq. per ospitare tutte le funzioni complementari alle attività di Venmar s.r.l.

I fabbricati saranno realizzati con materiali e tecnologia idonei ad avere un impatto trascurabile, in particolare sotto il profilo dell'inquinamento acustico, con gli edifici destinati alla residenza.

- 2) La parte residenziale sarà progettata tutta fronte Laguna e si svilupperà su una superficie (Sp) di circa 4.876 mq.

Questa superficie sarà utilizzata per progettare dai 40 ai 52 appartamenti, di varie metrature, tra i 50 ed i 100 mq. distribuiti su più edifici di tre piani fuori terra (piano rialzato, primo e secondo), con coperture piane da adibire a terrazze.

Gli appartamenti saranno tutti dotati di posto auto interno e di vani accessori di pertinenza al piano seminterrato.

La viabilità a motore sarà essenziale, mentre i percorsi tra i fabbricati saranno prevalentemente pedonali.

L'attrezzatura della darsena sarà opportunamente modificata per consentire ai residenti dei nuovi edifici una loro autonoma e sicura fruizione perché oltre al posto auto citato gli appartamenti saranno dotati anche del posto barca.

- 3) L'intervento prevede anche la realizzazione di edifici da adibire ad attività commerciali. Per questa funzione è stato progettato un edificio a prevalente uso commerciale, con residenza all'ultimo piano.

La parte commerciale avrà una superficie (Sp) di circa 1.888 mq. dei quali circa 1.500 mq dedicati alla vendita, con una propria area di parcheggio sul lato ovest.

Il fabbricato, completo di uffici, vani di servizio e pertinenze, sarà posizionato sul lato est dell'area di progetto in posizione parallela alla Via Malamocco, dalla quale sarà distante circa 25 mt. Spazio all'interno del quale sarà realizzato un parcheggio pubblico.

- 4) È previsto, come accennato al punto 3, la costruzione di un parcheggio pubblico in dotazione ai campi sportivi pubblici posti a sud e a nord dell'area di progetto, finalizzato, oltre alla decongestione delle auto parcheggiate sulla Via Malamocco, al collegamento in sicurezza tra i campi di calcio.

Il parcheggio avrà una superficie di circa 1.770 mq ed avrà aree per la sosta delle auto ed aree per quella delle biciclette e dei ciclomotori.

- 5) Nella copertura piana del capannone saranno montati pannelli fotovoltaici in grado di dare un adeguato supporto energetico a tutto il complesso progettato.

La superficie totale delle opere progettate è di circa 9.384 mq. a fronte di un massimo possibile di 14.787 mq. con un impatto edilizio-urbanistico decisamente inferiore poiché si è optato ad utilizzare solo il 56% di quanto attualmente realizzabile per caratterizzare l'insediamento da una non eccessiva densità del costruito favorendo la presenza di ampi spazi liberi da destinare a verde e giardini.

Lido di Venezia, 20 giugno 2022

ditta: VENMAR s.r.l. (00188650279)

Progetto unitario per la demolizione e costruzione di edifici ad uso residenziale, produttivo e commerciale nell'area sita in Lido di Venezia, Terre Perse, identificata in catasto con i mappali 809 - 844 - 1008 del foglio 39 di Venezia

T.1
Individuazione
nella V.P.R.G.
Tav B1 - ZTO



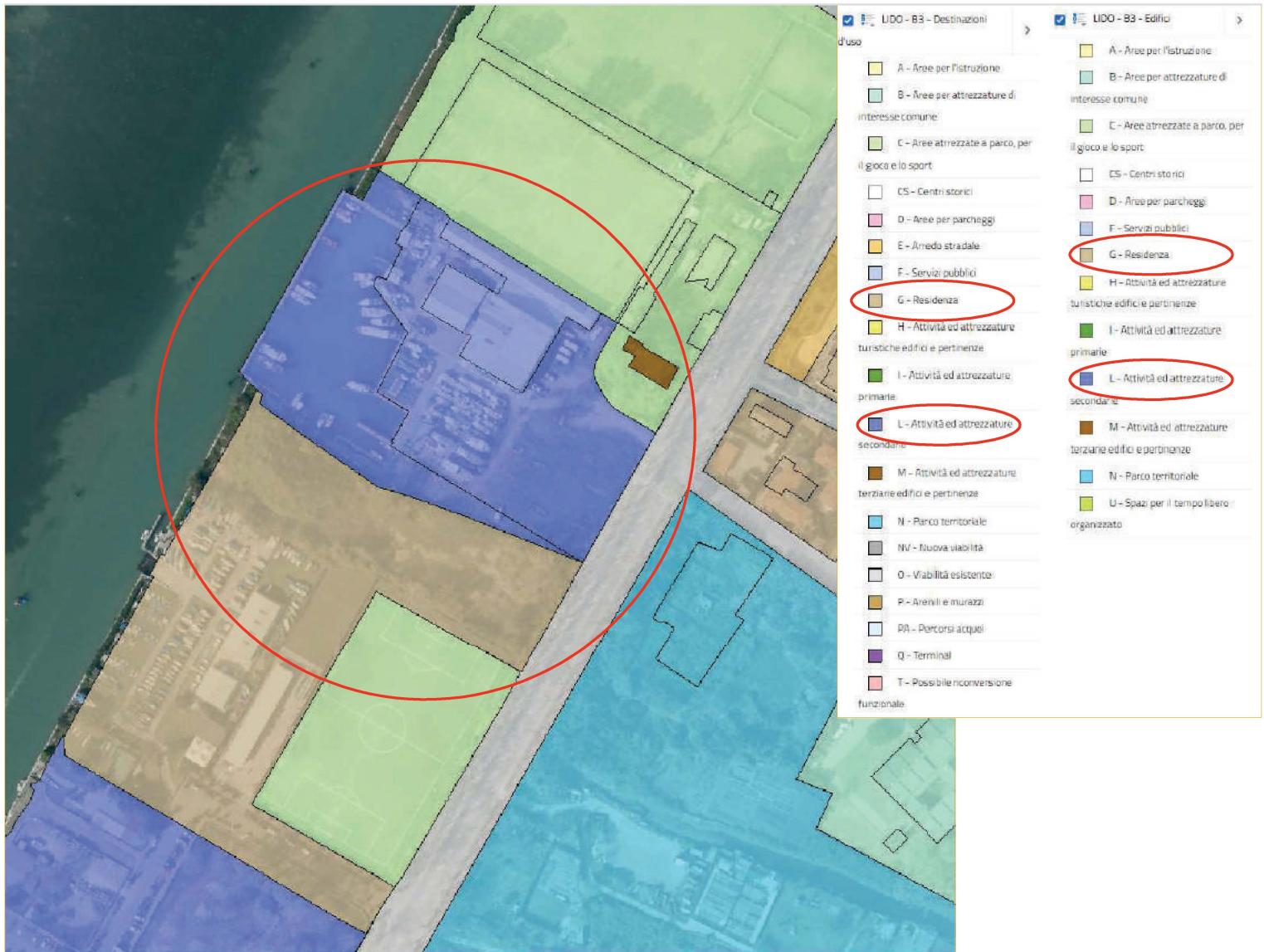
V.P.R.G.- Lido di Venezia

B1 - Novecentesca non di pregio
D - Per insediamenti produttivi

ditta: VENMAR s.r.l. (00188650279)

Progetto unitario per la demolizione e costruzione di edifici ad uso residenziale, produttivo e commerciale nell'area sita in Lido di Venezia, Terre Perse, identificata in catasto con i mappali 809 - 844 - 1008 del foglio 39 di Venezia

T. 2
Individuazione
nella V.P.R.G.
Tav B3
destinazione d'uso



V.P.R.G.- Lido di Venezia

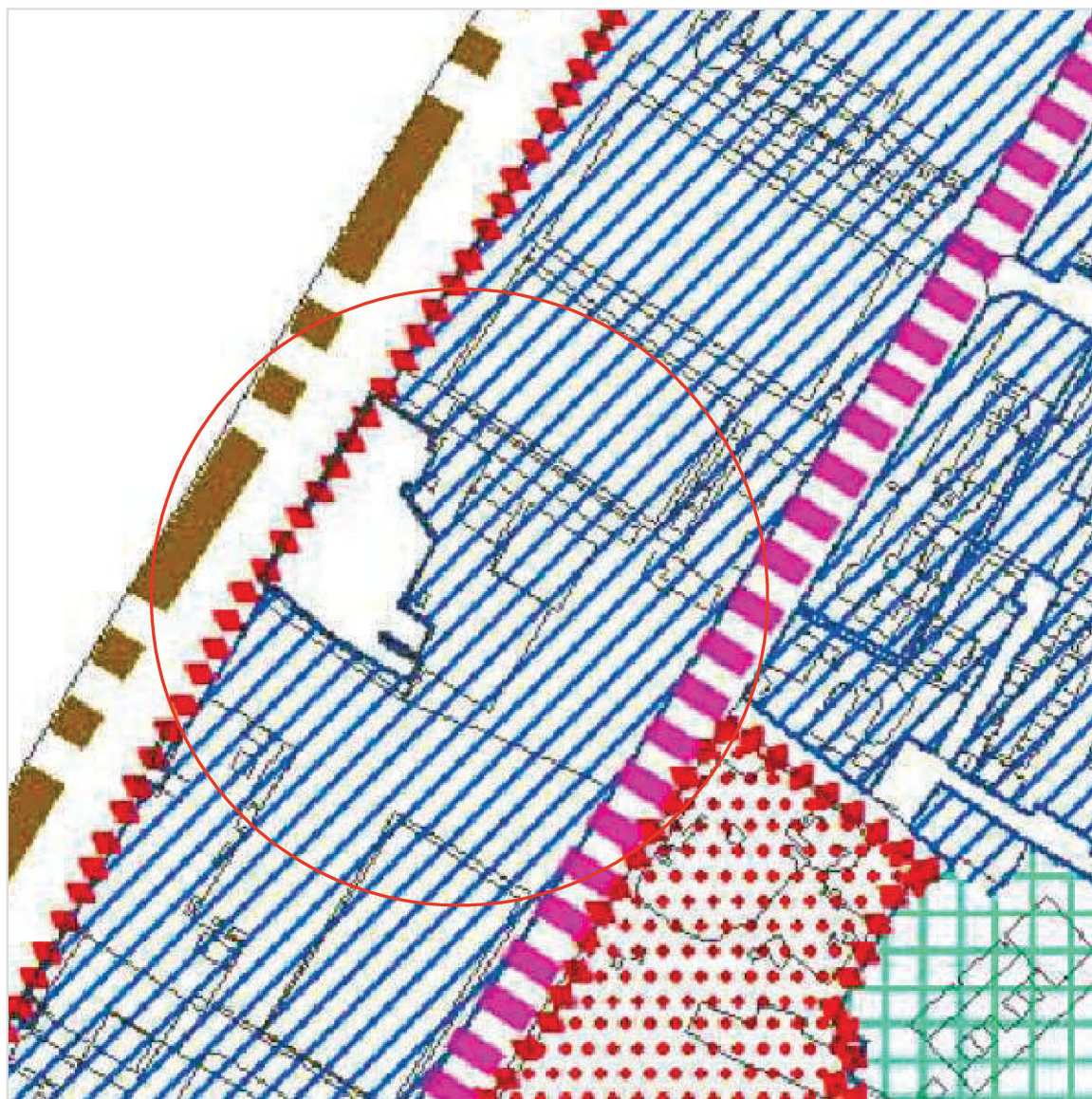
G - Residenza

L - Attività ed attrezzature secondarie

ditta: VENMAR s.r.l. (00188650279)

Progetto unitario per la demolizione e costruzione di edifici ad uso residenziale, produttivo e commerciale nell'area sita in Lido di Venezia, Terre Perse, identificata in catasto con i mappali 809 - 844 - 1008 del foglio 39 di Venezia

T. 3
Individuazione
nel PAT



Legenda

- Confini comunali
- ATO - Ambiti Territoriali Omogenei
- Azioni strategiche**
Sistema insediativo
- Area di urbanizzazione consolidata
- Edificazione diffusa
- Area idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale

Tav 8 - trasformabilità
Area di urbanizzazione consolidata

ARCHITETTO

CLAUDIO GERA

giugno
2022

ditta: VENMAR s.r.l. (00188650279)

Progetto unitario per la demolizione e costruzione di edifici ad uso residenziale, produttivo e commerciale nell'area sita in Lido di Venezia, Terre Perse, identificata in catasto con i mappali 809 - 844 - 1008 del foglio 39 di Venezia

T. 4

Immagine
satellitare
fotografie



Foglio 39 di Venezia

mappali 809 - 844 - 1008 (parziale)



Area Ive s.r.l.



Area Venmar s.r.l.



Area Comune di Venezia
ex porticciolo

ditta: VENMAR s.r.l. (00188650279)

Progetto unitario per la demolizione e costruzione di edifici ad uso residenziale, produttivo e commerciale nell'area sita in Lido di Venezia, Terre Perse, identificata in catasto con i mappali 809 - 844 - 1008 del foglio 39 di Venezia

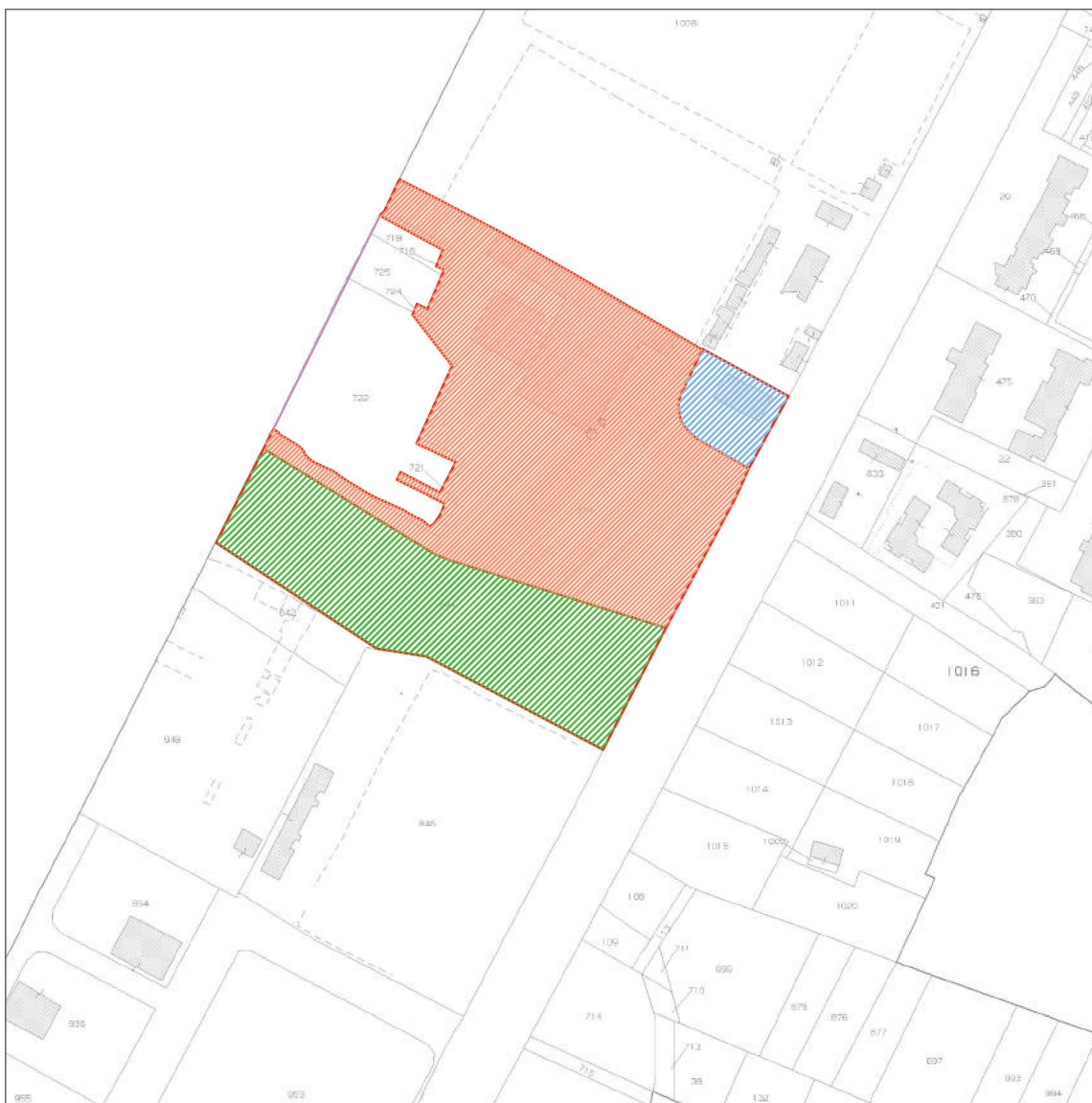
T. 5
Individuazione
catastale

Foglio 39 di Venezia
mappali 809 - 844 - 1008 ed altri

ditta: VENMAR s.r.l. (00188650279)

Progetto unitario per la demolizione e costruzione di edifici ad uso residenziale, produttivo e commerciale nell'area sita in Lido di Venezia, Terre Perse, identificata in catasto con i mappali 809 - 844 - 1008 del foglio 39 di Venezia

T. 6
Individuazione
catastale
proprietari attuali



Foglio 39 di Venezia

- proprietà Venmar s.r.l. (mappale 809)
- proprietà già Ive s.r.l. ora Venmar s.r.l. (mappale 844)
- proprietà Comune di Venezia (mappale 1008 - parziale)

ditta: VENMAR s.r.l. (00188650279)

Progetto unitario per la demolizione e costruzione di edifici ad uso residenziale, produttivo e commerciale nell'area sita in Lido di Venezia, Terre Perse, identificata in catasto con i mappali 809 - 844 - 1008 del foglio 39 di Venezia

T.7
Planivolumetrico
stato di fatto

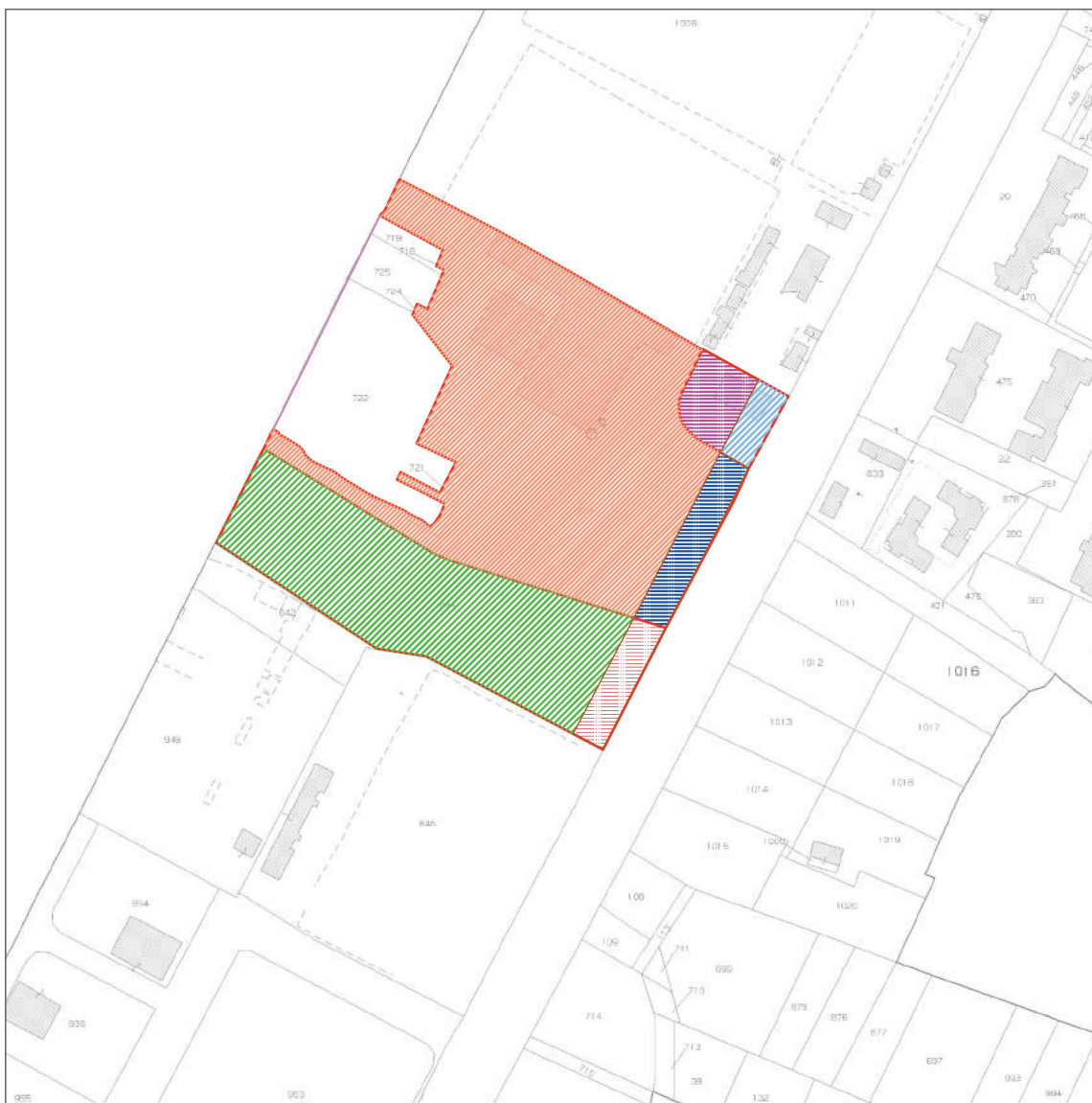


- ① attuali fabbricati ad uso attività produttive per circa 2.230 mq. complessivi che saranno completamente demoliti
- ② scoperto di pertinenza alle attività produttive di circa 10.200 mq.
- ③ area priva di costruzioni della superficie di circa 6.950 mq.
- ④ area ex porticciolo - propr. Comune di Venezia - di circa 950 mq. Il fabbricato esistente sarà demolito




ditta: VENMAR s.r.l. (00188650279)

Progetto unitario per la demolizione e costruzione di edifici ad uso residenziale, produttivo e commerciale nell'area sita in Lido di Venezia, Terre Perse, identificata in catasto con i mappali 809 - 844 - 1008 del foglio 39 di Venezia

T.8
aree oggetto
della permuta



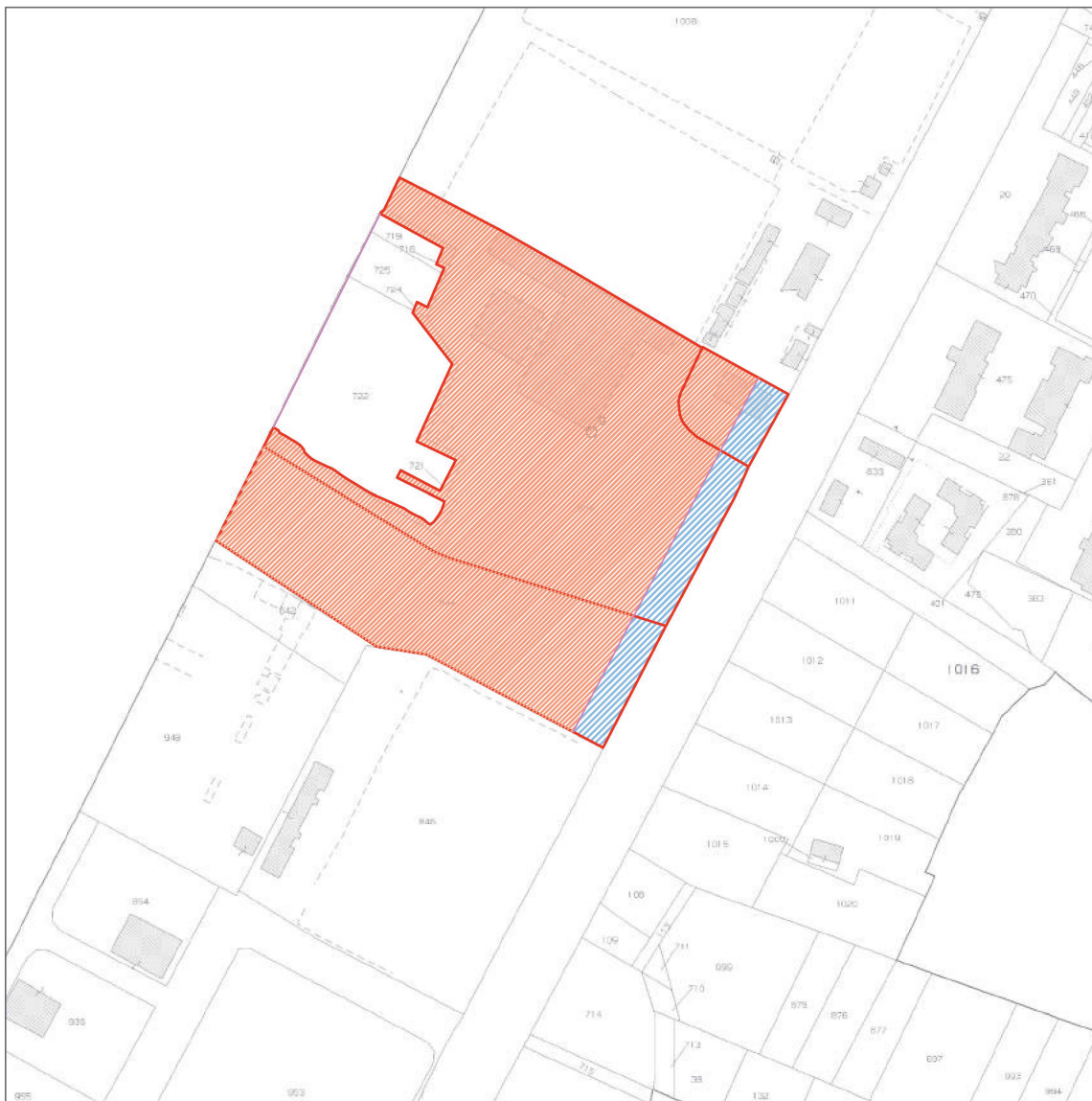
Foglio 39 di Venezia

-  area di proprietà Comune di Venezia ceduta a Venmar s.r.l. (mappale 1008 - parte)
-  proprietà Venmar s.r.l. ceduta al Comune di Venezia (mappale 809 - parte)
-  area già Ive s.r.l. ora di proprietà Venmar s.r.l. ceduta al Comune di Venezia (mappale 844 - parte)

ditta: VENMAR s.r.l. (00188650279)

Progetto unitario per la demolizione e costruzione di edifici ad uso residenziale, produttivo e commerciale nell'area sita in Lido di Venezia, Terre Perse, identificata in catasto con i mappali 809 - 844 - 1008 del foglio 39 di Venezia

T. 9
situazione dopo
permuta con
tutti gli immobili
demoliti

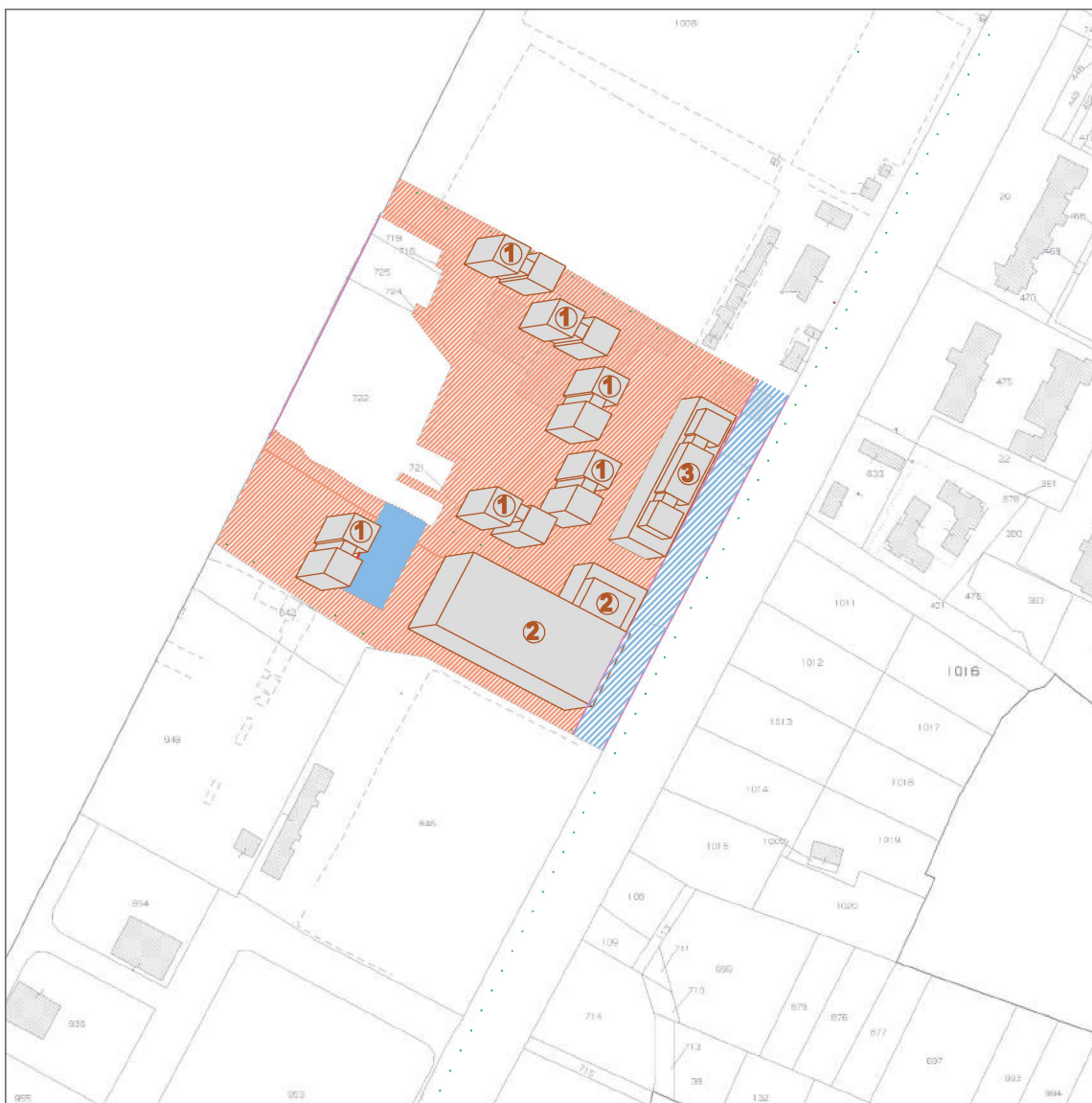


Foglio 39 di Venezia

- proprietà Venmar s.r.l. - progettazione unitaria (mappale 809 - 844 -1008 parziale)
- proprietà Comune di Venezia - Percorso pedonale alberato e parcheggi lungo Via Malamocco

ditta: VENMAR s.r.l. (00188650279)

Progetto unitario per la demolizione e costruzione di edifici ad uso residenziale, produttivo e commerciale nell'area sita in Lido di Venezia, Terre Perse, identificata in catasto con i mappali 809 - 844 - 1008 del foglio 39 di Venezia

T.10
Planivolumetrico
stato di progetto

- ① 6 fabbricati ad uso residenziale per circa 4.392 mq. complessivi
- ② 2 fabbricati ad uso attività produttive di circa 2.620 mq.
- ③ 1 fabbricato ad uso misto residenziale e commercio di circa 2.372 mq.
- ▨ percorso pedonale alberato e parcheggio lungo Via Malamocco di circa 1.770 mq.

ARCHITETTO

CLAUDIO GERA

giugno
2022

ditta: VENMAR s.r.l. (00188650279)

Progetto unitario per la demolizione e costruzione di edifici ad uso residenziale, produttivo e commerciale nell'area sita in Lido di Venezia, Terre Perse, identificata in catasto con i mappali 809 - 844 - 1008 del foglio 39 di Venezia

T.11
ipotesi
progettuale
generale

Canale delle Scoasse

STATO DI PROGETTO

LAGUNA DI VENEZIA

SUPERFICI PARCHEGGIO

Area porticciolo rimasta al Comune per parcheggio:	mq. 360
Area ex-Sky ceduta per realizzare il parcheggio:	mq. 600
Area Venmar ceduta per realizzazione parcheggio:	mq. 810
Area di parcheggio realizzata da Venmar:	mq. 1.770

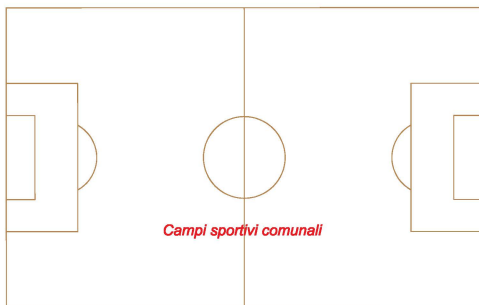


UNITA' TIPO

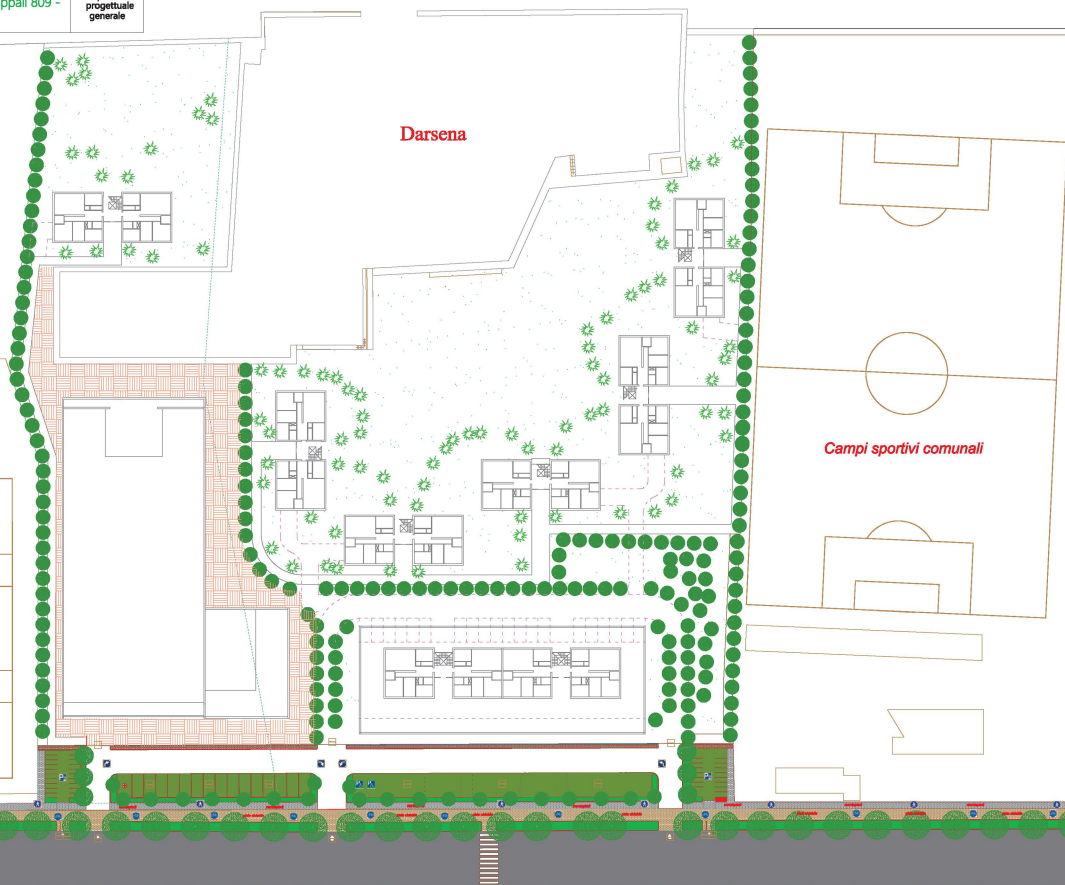
unità tipo da mq. 100 Piano terra; unità da mq. 50

SITUAZIONE ATTUALE

Area ex-porticciolo (pubblica) ceduta a Venmar:	mq. 590
Area ex-Sky ceduta a Venmar:	mq. 6.748
Area Venmar:	mq. 11.400
superficie privata complessiva	mq. 18.148



Campi sportivi comunali



Darsena

Campi sportivi comunali

ex Ristorante Porticciolo

Area PUBBLICA complessiva riqualificata a parcheggio/marciapiedi mq. 1.770

ARCHITETTO

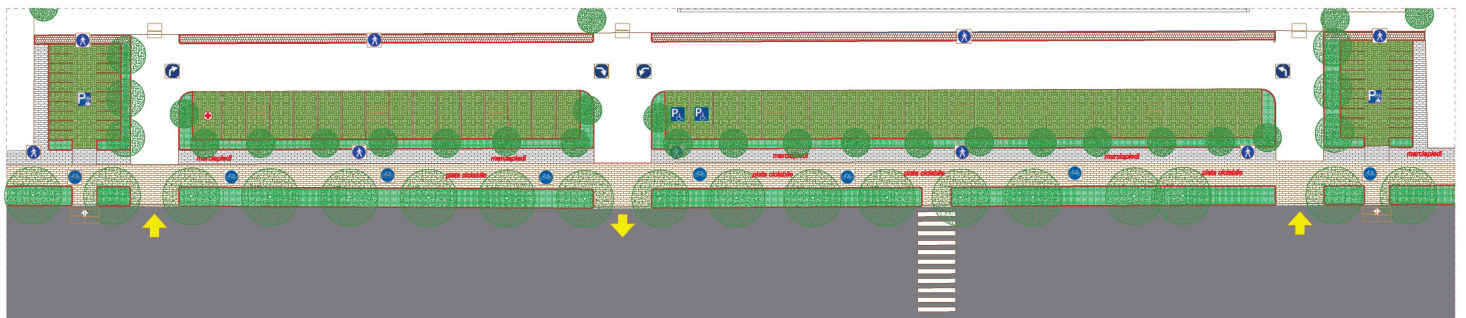
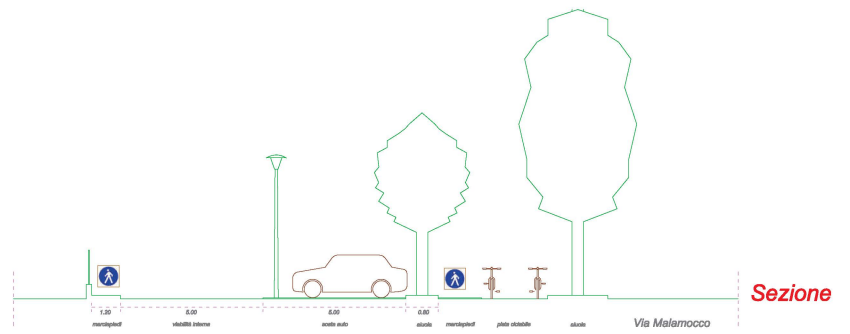
CLAUDIO GERA

giugno
2022

ditta: VENMAR s.r.l. (00188650279)

Progetto unitario per la demolizione e costruzione di edifici ad uso residenziale, produttivo e commerciale nell'area sita in Lido di Venezia, Terre Perse, identificata in catasto con i mappali 809 - 844 - 1008 del foglio 39 di Venezia

T.12
ipotesi progettuale
percorso pedonale
alberato
e parcheggio lungo
Via Malamocco



VIA MALAMOCCO

Area PUBBLICA complessiva riqualificata a parcheggio/marciapiedi mq. 1.770

ditta: VENMAR s.r.l. (00188650279)

Progetto unitario per la demolizione e costruzione di edifici ad uso residenziale, produttivo e commerciale nell'area sita in Lido di Venezia, Terre Perse, identificata in catasto con i mappali 809 - 844 - 1008 del foglio 39 di Venezia

T.13

ipotesi progettuale
immagini virtuali



ditta: VENMAR s.r.l. (00188650279)

Progetto unitario per la demolizione e costruzione di edifici ad uso residenziale, produttivo e commerciale nell'area sita in Lido di Venezia, Terre Perse, identificata in catasto con i mappali 809 - 844 - 1008 del foglio 39 di Venezia

T.14

ipotesi progettuale
immagini virtuali



Relazione illustrativa percorso pedonale alberato e parcheggi lungo Via Malamocco e computo metrico estimativo

Oggetto: Parcheggio aree Sky, Porticciolo e Venmar – Lido di Venezia

Il progetto che si andrà a elaborare deve essere inteso come una riqualificazione dell'area con dotazione di parcheggi tra i due campi sportivi in località Terre Perse.

Di conseguenza si tratta di una progettazione interessante aree di proprietà differenti.

Attualmente le aree coinvolte sono regolate nella V.P.R.G del Lido di Venezia con norme diverse derivanti dalla loro classificazione urbanistica:

L'area Sky (mappale 844 foglio 39) è un lotto della superficie di circa mq. 6.953 classificato come B1 (novecentesco non di pregio), sul quale possono essere costruiti edifici per complessivi mq. 4.867 (mc. 14.601 mc/ma 2,1) da adibire a residenza;

L'area Venmar (mappali 718, 721, 724 e 809 foglio 39) è un lotto, compresa la parte del mappale 1008, oggetto di una successiva permuta, della superficie di mq. 12.400, classificato come D (insediamenti produttivi) sul quale possono essere costruiti fabbricati per complessivi mq. 9.920 (attualmente sono stati realizzati circa 2.300 mq.).

L'area ex Ristorane Porticciolo (parte del mappale 1008 foglio 39) è un lotto di circa mq. 950, nel quale esiste un edificio classificato come M (terziario).

La progettazione del parcheggio implica l'utilizzo di una fascia, parallela alla Via Malamocco, utilizzando mq. 600 dell'area ex Sky, mq. 810 dell'area Venmar e mq. 360 dell'area ex Ristorante Porticciolo.

Questo utilizzo delle aree, con destinazioni d'uso e, come citato, di proprietà differenti, implica una prima valutazione del costo delle aree sottratte alla loro destinazione originaria.

I citati 1770 mq. di superficie necessari per il parcheggio attualmente sono per 1.410 mq di proprietà del proponente e per 360 mq. di proprietà del Comune di Venezia;

Considerato che le aree che saranno utilizzate per la realizzazione del parcheggio trasferiscono le loro capacità edificatorie ed i volumi esistenti ai lotti che rimangono di proprietà del proponente o che saranno da esso acquisiti (area ex Ristorante Porticciolo), i mq. 1770 necessari per il parcheggio sono stati valutati come aree non edificabili al valore stabilito di 50 euro al mq.;

Si propone di compensare i 1.410 mq. di proprietà privata con mq. 590 dell'area ex Ristorante Porticciolo con annesso fatiscente fabbricato, ed i rimanenti 820 mq. con l'importo di € 41.000 (50 euro/mq);

Le spese per la realizzazione del parcheggio, quantificate in complessivi € 402.374, come risulta dalla allegata valutazione della componente finanziaria, basata sul prezziario 2018 delle opere pubbliche del Comune di Venezia, saranno anticipate dalla Parte privata;

Complessivamente la realizzazione del parcheggio, e la compensazione del valore dell'area privata ceduta, ammontano a **443.374 euro**

Poiché il parcheggio che si andrà a realizzare, resterà di proprietà ed uso pubblico il coinvolgimento economico del Comune di Venezia sarà finanziato con la compensazione per analogo importo dei futuri oneri di urbanizzazione e di concessione per le successive progettazioni finalizzate ad una riqualificazione generale tutta l'area rimanente, destinata a residenza ed attività produttive e commerciali.

Il parcheggio, al servizio dei campi sportivi comunali, prevede due zone per la sosta di 42 automezzi inclusi mezzi di soccorso in occasione di manifestazioni sportive.

Sono previste pure due zone per la sosta di 40 motocicli e biciclette non comunicanti con le aree destinate alle automobili.

Le zone di sosta per auto, moto e biciclette sono previste con formelle drenanti in cemento per pavimentazioni erbose, mentre la viabilità per le auto è prevista in asfalto.

Il parcheggio è completato da aiole erbose recintate, marciapiedi, rete fognaria per le acque meteoriche, segnaletica stradale ed impianto di illuminazione.

L'allegata ipotesi progettuale, Tavola T.12, facilita la comprensione di quanto s'intende realizzare.

Lido di Venezia, 23 marzo 2022

Venezia, li 22/10/2019

CAPITOLATO DELLE OPERE DA ESEGUIRSI PER LA COSTRUZIONE DI UN PARCHEGGIO AL LIDO DI VENEZIA NELL'AREA SKY-VENMAR, REDATTO SUA BASE DEL CAPITOLATO DEI LL.PP. DEL COMUNE DI VENEZIA 2018

art.	Lavorazione	MISURE				U.M.	QUANTITA'	PREZZO UNITARIO	IMPORTO
		n.	Lu	La	H				
A demolizioni									
P1.1.2	Demolizione completa di fabbricato eseguita con mezzi meccanici, compreso l'accatastamento dei materiali, escluso l'eventuale uso dei ponteggi che verranno compensati a parte. La misura verrà effettuata a mc. vuoto per pieno, tenendo conto che l'altezza verrà misurata dal pian o di calpestio all'imposta del solaio in caso di tetto piano. Tutti i materiali dovranno essere separati in base alla tipologia del rifiuto prodotto ed in base alla classificazione CER. La demolizione deve essere effettuata in base a specifico piano di demolizione								
	3 - avente struttura portante in muratura e solai in laterocemento. Senza presenza di rifiuti pericolosi.								
	fabbricato ex ristorante porticciolo	1	20,00	10,00	3,50	mc.	700,00	35,73	25.011,00
N.0.9.7	Tariffa di discarica per il conferimento di detriti e rifiuti:								
	1 - categoria CER 170904								
N.0.9.8	Coefficiente di aumento volumetrico per la determinazione convenzionale della quantità di detriti provenienti da scavi, demolizione di strutture o parti di strutture e rimozioni di componenti di qualsiasi natura e consistenza, da conferire a discarica:								
	2 - da demolizione di strutture in laterizio, pietrame, marmo, ceramica, cemento o composti.				coeff.		2		
	Volume macerie								
	solaio	1	200,00	0,40	2,00	mc.	160,00		
	pareti perimetrali	1	280,00	0,30	2,00	mc.	168,00		
	tramezze interne	1	140,00	0,10	2,00	mc.	28,00		
	pavimento	1	200,00	0,40	2,00	mc.	160,00		
							516,00	22,98	11.857,68
P3.1.1	Demolizione di strutture in genere eseguita con mezzi meccanici, compreso lo sgombero ed il trasporto dei materiali a discarica con tutti gli oneri in conformità alla normativa vigente ed escluso l'eventuale uso di ponteggi che verranno compenti a parte								
	1 - per strutture in laterizio, pietrame o miste.								
	muratura recinzione area porticciolo	1	7,00	0,26	1,40	mc.	2,55	226,53	577,20
	2 - per strutture in cemento armato								
	basamento recinzione area porticciolo	1	7,00	0,40	0,30	mc.	0,84		
	confine con area Venmar	1	58,50	0,20	0,50	mc.	5,85		

art.	Lavorazione	MISURE				U.M.	QUANTITA'	PREZZO UNITARIO	IMPORTO
		n.	Lu	La	H				
		1	58,50	0,40	0,30	mc.	7,02		
	basamento recinzione area Venmar	1	50,00	0,20	0,50	mc.	5,00		
		1	65,00	0,40	0,30	mc.	7,80		
	previsti					mc.	26,51	273,43	7.248,63
P1.1.48	Rimozione totale o parziale di reti da recinzione								
	Fronte Via Malamocco - Sky	1	15,50		1,40	mq.	21,70		
	Fronte Via Malamocco - porticciolo	1	50,00		1,40	mq.	70,00		
	confine con area Venmar/porticciolo	1	58,50		1,50	mq.	87,75		
	confine area Venmar/Sky	1	12,30		1,50	mq.	18,45		
	previsti					mc.	197,90	0,49	96,97
P1.1.49	Rimozione di grate, inferriate e balaustre di qualunque forma e dimensione. Sono compresi nell'intervento la rimozione di perni e staffe di ancoraggio; l'accatastamento a piè d'opera dei materiali di recupero								
	Cancelli e grate , recinzione area Venmar su Via Malamocco					kg/mq			
	Cancelli	1	16,00	2,00	40,00	kg	1.280,00		
	grate	1	50,00	1,50	15,00	kg	1.125,00		
	previsti					kg	2.405,00	1,27	3.054,35

B ricostruzioni

P3.2.1	Scavo di sbancamento, in terreno di qualsiasi natura e consistenza per spianamenti, apertura di fossati e cassonetti stradali, compresa la demolizione di eventuali trovanti, spinto fino alla profondità di 1,5 m sotto il piano della campagna o della pavimentazione compreso il trasporto a discarica del materiale di risulta in conformità alla normativa:	1							
	1 - con mezzi meccanici								
	sbancamento generale dell'area di cantiere	1	1.770		0,30	mc.	531,00	28,00	14.868,00
P3.2.2.	Scavo di terra a sezione obbligata in terreno di qualsiasi natura e consistenza per fondazioni e fognature a qualsiasi profondità dal piano campagna o di pavimentazione o sotto il piano di sbancamento compreso il rinterro di tombamento all'ingiro delle murature, attorno e sopra ai manufatti compreso il trasporto a discarica del materiale in esubero								
	1 - con mezzi meccanici								
	Fondazione basamento incremento armato della recinzione perimetrale	1	170,00	0,40	0,30	mc.	20,40		
	scavo rete fognaria acque meteoriche	1	200,00	0,40	0,30	mc.	24,00		
	previsti					mc.	44,40	29,66	1.316,90
P3.2.11	Formazione di barriera filtrante in tessuto nontessuto di adeguata consistenza, al fine di impedire la diffusione di acque torbide nel bacino di lavoro in occasione di operazione di scavo di dossi. E' compresa nel prezzo la struttura di sostegno e ancoraggio, la sua posa, il suo lievo ed il trasporto dal magazzino al cantiere e viceversa. La valutazione sarà eseguita per mq di tessuto non tessuto nella sezione di canale intercluso.								
	intera area parcheggio		13,30	147,00		mq.	1.955,10	0,84	1.642,28

art.	Lavorazione	MISURE				U.M.	QUANTITA'	PREZZO UNITARIO	IMPORTO
		n.	Lu	La	H				
P3.2.22	Solo posa di teli geotessile in tessuto nontessuto o tessuto misurato in opera compreso le sovrapposizioni, gli sfridi ed ogni altro onere necessario 1 - per stabilizzazioni di terreni, ripartizioni carichi e drenaggi. intera area parcheggio		13,30	147,00		mq.	1.955,10	0,84	1.642,28
F3.5.13	Fornitura di griglia geotessile di tessuto di rinforzo al 100% in filo di poliestere per la realizzazione di terre rinforzate: 2 - con ordito di resistenza a trazione di almeno 35 N/mm2 intera area parcheggio		13,30	147,00		mq.	1.955,10	0,84	1.642,28
P3.13.7	Fornitura e posa in opera di tubazioni in cloruro di polivinile (PVC) rigido per fognatura in barre da 6 m o di lunghezze inferiori, compresi i pezzi speciali, con caratteristiche conformi alle norme UNI vigenti in merito, tipo 303/1, e 303/2, posate su culla di sabbia, rinfiancate e ricoperte secondo indicazioni della D.L., (sabbia compensata a parte), compreso lo sfilamento, lo sfrido ed ogni altro onere per dare l'opera eseguita a perfetta regola d'arte, escluso lo scavo: 16 - TIPO 303/1 lunghezza unitaria 1,00 m phi esterno di 125 mm raccordi acque meteoriche previsti 18 - TIPO 303/1 lunghezza unitaria 1,00 m phi esterno di 200 mm linea centrale previsti 20 - TIPO 303/1 lunghezza unitaria 1,00 m phi esterno di 315 mm raccordi collettore stradale previsti	30	1,00			ml. ml.	30,00 30,00	11,60	348,00
		1	140,00			ml. ml.	140,00 140,00	21,74	3.043,60
		3	15,00			ml. ml.	45,00 45,00	49,27	2.217,15
P3.13.15	Pozzetti stradali tipo "Milano" o "Padova" con sifone incorporato, compreso lo scavo ed il rinterro, compresi gli oneri relativi all'apertura dei fori e sigillatura degli stessi per l'allacciamento delle tubazioni e la formazione del canale a mezzo tubo, compreso l'eventuale innalzamento in muratura di mattoni debitamente intonacata fino a quota stradale, compreso il trasporto a discarica del materiale di risulta; della sezione interna di: 2 - 40x40x60-80 cm spess. 4-5 senza caditoia previsti					n.	20	122,22	2.444,40

art.	Lavorazione	MISURE				U.M.	QUANTITA'	PREZZO UNITARIO	IMPORTO
		n.	Lu	La	H				
P3.13.16	<p>Pozzetti prefabbricati in calcestruzzo vibrato opportunamente armati, per raccordi di tubazioni, completi di fondo e coperchio monolitico con limbello, compreso lo scavo e gli oneri relativi all'apertura dei fori e sigillatura, allacciamento alle tubazioni e formazione del canale a mezzo tubo compreso la demolizione del tubo interno tubazioni e formazione del canale a mezzo tubo compreso la demolizione del tubo interno alla cameretta, successivo rinterro e trasporto a discarica del materiale di risulta. Escluso il calcestruzzo per i rinfianchi e le banchine fino a metà tubo compensato a parte per la effettiva quantità impiegata. Sezione interna:</p> <p>6 - 80x80x80 cm</p> <p style="text-align: right;">previsti</p>					n.	3	338,10	1.014,30
P3.13.22	<p>Fornitura e posa in opera di chiusini di ispezione stradale in ghisa sferoidale secondo norme UNI ISO 1083, con resistenza a rottura superiore a 400 KN (40 t) conforme alla norma UNI EN 124 classe D 400, prodotti in stabilimenti situati nella Comunità Economica Europea ufficialmente certificati a norma ISO 9001 e provvisti di certificato corrispondente, del tipo come alla voce F3D190, nella posa sono compresi i materiali per il fissaggio, la stuccatura e rabboccatura in malta di cemento, l'eventuale cordolo in c.a. ed ogni altro lavoro per dare l'opera compiuta:</p> <p>2 - telaio quadrato (peso totale 72 kg c.a.)</p> <p style="text-align: right;">previsti</p>					n.	7	233,70	1.635,90
P3.13.24	<p>Fornitura e posa in opera di caditoie a griglia concava quadrata in ghisa sferoidale a norma UNI ISO 1083, con resistenza a rottura superiore a 250 KN (25 t) conforme alla norma UNI EN 124 classe C 250, prodotte in stabilimenti situati nella Comunità Economica Europea ufficialmente certificati a norma ISO 9001 del tipo come alla voce F3.D193, nella posa sono compresi i materiali per il fissaggio, la stuccatura e rabboccatura in malta di cemento, l'eventuale cordolo in c.a. ed ogni altro lavoro per dare l'opera compiuta:</p> <p>2 - 500x500 mm (peso totale 34 kg c.a.)</p> <p style="text-align: right;">previsti</p>					n.	20	148,21	2.964,20
P3.4.1	<p>Calcestruzzo magro in opera per formazione piano di posa fondazioni durevole a prestazione garantita secondo le norme UNI EN 206-1 e UNI 11104 in conformità al DM 14/09/2005 di classe XC0, Dmax 32 mm, lavorabilità S4 e Cl0.2, al c e per la classe di resistenza Rck sottoelencata, compreso aggettamento ed ogni altro onere accessorio. E' compreso nel prezzo il calcolo delle opere in c.a. eseguito da professionista abilitato:</p> <p>2 - Rck 20 N/mmq</p>								

art.	Lavorazione	MISURE				U.M.	QUANTITA'	PREZZO UNITARIO	IMPORTO
		n.	Lu	La	H				
	magrone sotto fondazione recinzione perimetrale	1	170,00	0,50	0,10	mc.	8,50		
	previsti					mq.	8,50	193,73	1.646,71
P3.4.13	Casseforme in legno od in ferro, piane o curve, per getti di calcestruzzo, compreso sbadacchiature, puntellazioni, per condotte fognarie:								
	1 - entro terra								
	basamento recinzione perimetrale	2	170,00		0,30	mq.	102,00		
	previsti					mq.	102,00	17,49	1.783,98
	2 - fuori terra								
	muretto recinzione perimetrale	2	156,00		0,50	mq.	156,00		
	previsti					mq.	156,00	22,20	3.463,20
P3.4.3	Calcestruzzo a prestazione garantita, in accordo alla EN 206, per strutture di fondazione armate (continue, travi rovesce, plinti, platee) compreso aggettamento, sbadacchiature ed ogni altro lavoro accessorio in classe di esposizione XC2 (UNI 11104), Dmax 32 mm, lavorabilità S4 e Cl0.2, gettato senza l'ausilio dei casseri (ferro di armamento e casseri valutati a parte), con resistenza cubica a 28 gg. E' compreso nel prezzo il calcolo delle opere in c.a. eseguito da professionista abilitato:								
	2 - Rck 35 N/mmq								
	basamento recinzione perimetrale		170,00	0,40	0,30	mc.	20,40		
	muretto recinzione perimetrale		156,00	0,20	0,50	mc.	15,60		
	previsti					mc.	36,00	250,35	9.012,60
P3.4.14	Fornitura, lavorazione e posa in opera di acciaio tondo per armature di cemento armato, compresa la sagomatura la legatura e lo sfrido:								
	1 - acciaio in barre ad aderenza migliorata (diametro 5-12 mm) tipo B450A								
	Valutazione kg/mc 50		36,00		50,00	kg	1.800,00	1,28	2.304,00
P3.8.4	Fornitura e stesa in opera di ghiaia in natura o misto cava per la formazione di massicciate stradali, compresa la cilindatura con mezzi meccanici, l'innaffiatura e sagomatura secondo indicazioni della D.L. (misurazione fuori opera su automezzi o natanti in arrivo):								
	2 - per il Lido, Pellestrina e S. Pietro in Volta								
	intera area parcheggio		1.770		0,50	mc.	885,00		
	previsti					mc.	885,00	31,14	27.558,90

art.	Lavorazione	MISURE				U.M.	QUANTITA'	PREZZO UNITARIO	IMPORTO
		n.	Lu	La	H				
P3.11.20	Realizzazione di marciapiede formato da uno strato di sottofondo costituito da 15 cm di ghiaia in natura stabilizzata; soprastante platea di calcestruzzo a prestazione esposizione XC2 (UNI 11104), Dmax 32 mm, lavorabilità S4 e Cl0.2 Rck minima 30 N/mm ² , dello spessore di 8+10 cm, armata con rete elettrosaldata B450C del diametro di 6 mm e maglie da 20x20; finitura con betonelle in calcestruzzo auto bloccanti, della portata minima di 60 kg/cm ² , dello spessore di 6+8 cm, posati su letto di sabbia grossa di frantoio perfettamente livellata, secondo disegni geometrici indicati dalla D.L e ricavabili con masselli di diverso colore. Sono compresi nell'intervento lo scavo, fornitura, stesa e la livellazione ed il compattamento del fondo; la costipazione del letto di posa con piastra vibrante; la fornitura delle betonelle e gli eventuali tagli degli stessi secondo le esigenze dovute per la presenza di chiusini, sigilli, pali di segnaletica, di illuminazione e cordonate; la sigillatura dei giunti con sabbia fina, la pulitura e la raccolta della sabbia in esubero; le casseforme di contenimento e la formazione dei giunti di dilatazione secondo le modalità e dimensioni che verranno impartite dalla D.L. ed ogni onere necessario per eseguire l'opera a perfetta regola d'arte.								
	marciapiedi su Via Malamocco	1	145,00	1,10	mq.	159,50			
	marciapiedi lato laguna	1	130,00	1,10	mq.	143,00			
	marciapiedi lati campi sportivi	2	12,00	1,00	mq.	24,00			
	previsti				mq.	326,50	53,29	17.399,19	

P3.11.10 Posa in opera di cordonate e pezzi speciali in calcestruzzo vibro compresso rette o curve, secondo disegni e sagome prescritti dalla D.L., per elementi fino ad 1,00 m di lunghezza. Sono compresi nell'intervento lo scavo, fornitura, stesa e l'alloggiamento su adeguato letto di posa in calcestruzzo; gli idonei rinfianchi e il rinterro; la stuccatura e fugatura dei giunti; gli sfridi, gli scarsi ed ogni altro onere per dare il lavoro finito a regola d'arte:

2 - cordonate e pezzi speciali dello spessore di 12 cm.

marciapiedi lato laguna	1	130,00		ml.	130,00		
	8	1,00		ml.	8,00		
marciapiedi su Via Malamocco	1	130,00		ml.	130,00		
	6	1,10		ml.	6,60		
aiuole su Via Malamocco	1	63,00		ml.	63,00		
	1	88,00		ml.	88,00		
zona biciclette nord	1	17,40		ml.	17,40		
	1	30,00		ml.	30,00		
zona biciclette sud	1	17,40		ml.	17,40		
	1	28,30		ml.	28,30		
previsti				ml.	518,70	19,44	10.083,53

art.	Lavorazione	MISURE				U.M.	QUANTITA'	PREZZO UNITARIO	IMPORTO
		n.	Lu	La	H				
F3.6.26	Cordonate prefabbricate in calcestruzzo vibro compresso con superficie in doppio strato antiusura con bordi arrotondati e con un rilievo di 3 mm, su una delle facce di contatto, funzionante da distanziatore:								
	1 - grigie 100x24x8 cm								
	stesse misure voce precedente					ml.	518,70	5,46	2.832,10
P3.8.9	Formazione di rilevato o di sottofondo stradale compreso la fornitura del materiale, con ghiaia in natura o misto cava a granulometria variabile fino ad un massimo di 12 cm. Il materiale aggregato deve essere compreso entro il 25+30% posto in opera a strati dello spessore massimo di 20 cm ciascuno, compresa la compattazione, eventuali cedimenti e ricarichi, fino ad ottenere per ogni strato la densità richiesta dalla D.L. con piano stradale secondo le sagome prescritte, misurato in opera compresso con il metodo delle sezioni ragguagliate:								
	2 - per il Lido, Pellestrina e S. Pietro in Volta								
	intera area parcheggio	1	1.770			mq.	1.770,0		
	a detrarre aiuole	-1	180,00			mq.	- 180,0		
	previsti					mq.	1.590,00	36,40	57.876,00
P3.9.5	Conglomerato bituminoso (Binder), per strati di collegamento steso in opera con macchina vibrofinitrice, od a mano, costituito da inerti di pezzatura 0,20+0,25 e da bitume puro in ragione del 4+5% del peso degli inerti compresa la pulizia della sede stradale e la cilindratura con rullo tandem da 6+8 t nonché la compattazione con mezzi idonei della superficie non accessibile ai rulli:								
	2 - con bitumi normali uso estivo a macchina e misurato compresso								
	Viabilità parcheggio	1	125,00	5,00	10,00	mq/cm	6.250,0		
		3	8,52	5,00	10,00	mq/cm	1.278,0		
	previsti					mq/cm	7.528,00	2,82	21.228,96
P3.9.11	Manto di usura in conglomerato bituminoso asfaltico dello spessore di 3,5 cm soffice, costituito da inerti di granulometria a scelta della D.L. e bitume puro in ragione del 5+6% del peso degli inerti stessi, compresa la preventiva pulizia della sede stradale, la fornitura e la spalmatura della superficie con emulsione bituminosa al 55% in ragione di 1 kg per m ² e successiva spalmatura, la cilindratura con rullo tandem da 6+8 t, compresa la spruzzatura della superficie con emulsione bituminosa in ragione di 1 kg per m ² nonché lo spargimento di sabbia bitumata per la sigillatura e la compattazione con mezzi idonei della superficie non accessibile ai rulli:								
	2 - con bitumi normali uso estivo eseguito con mezzi meccanici								
	Viabilità parcheggio	1	125,00	5,00		mq.	625,0		

art.	Lavorazione	MISURE				U.M.	QUANTITA'	PREZZO UNITARIO	IMPORTO
		n.	Lu	La	H				
		3	8,52	5,00		mq.	127,8		
	previsti					mq.	752,80	10,34	7.783,95

P3.17.1 Fornitura e posa in opera di manufatti in ferro profilato per formazione di nuovi elementi e per riparazione di strutture varie esistenti, compresa la preparazione delle sedi di incastro e fissaggio, la fornitura e posa dei leganti idonei al fissaggio (piombo, mastice, cemento, resine, ecc. a scelta della D.L.) consistenti in: - inferriate, ringhiere da riva e da ponti, recinzioni e cancellate, compresi gli attacchi in acciaio inox AISI 304 (cm 15-20), su intelaiature con montanti e trasversi costituiti da inox AISI 304 (cm 15-20), su intelaiature con montanti e trasversi costituiti da profili diritti lavorati a disegno semplice escluso l'eventuale uso di barca ed impalchi:

2 - per opere in ferro zincato

Nuova recinzione perimetrale

cancelli	1	18,00	2,00	40,00	kg.	1.440,0		
recinzione	1	128,00	1,50	15,00	kg.	2.880,0		
					kg.	4.320,00	6,39	27.604,80

P5.2.11 Solo posa in opera di masselli alveolari o grigliati in calcestruzzo per pavimentazioni erbose, carreggiabili, su piano già predisposto (pagato a parte); delle dimensioni in commercio di:

2 - senza ostacoli (piazzole, vialetti, marciapiedi, ecc...)

posti auto-biciclette-scooter	1	10,00	7,50		mq.	75,00		
	1	2,50	1,00		mq.	2,50		
	1	62,50	5,00		mq.	312,50		
	1	40,50	5,00		mq.	202,50		
	1	10,00	7,50		mq.	75,00		
	1	2,50	1,00		mq.	2,50		
previsti					mq.	670,00	11,28	7.557,60

F5.2.2 Masselli alveolari in calcestruzzo di cemento per pavimentazioni componibili erbose carreggiabili, delle dimensioni standard minime di 600x400 mm e dello spessore minimo di 80 mm:

2 - colorati mq

stesse misure articolo precedente					mq.	670,0	24,42	16.361,40
-----------------------------------	--	--	--	--	-----	-------	-------	-----------

P5.2.9 Solo stendimento di terreno di medio impasto, steso alle quote indicate dalla D.L.

posti auto-biciclette-scooter	1	10,00	7,50		mq.	75,00		
	1	2,50	1,00		mq.	2,50		
	1	62,50	5,00		mq.	312,50		
	1	40,50	5,00		mq.	202,50		
	1	10,00	7,50		mq.	75,00		
	1	2,50	1,00		mq.	2,50		
aiuole	1	63,00			mq.	63,00		
	1	73,00			mq.	73,00		
	1	27,00			mq.	27,00		
	1	19,00			mq.	19,00		

art.	Lavorazione	MISURE				U.M.	QUANTITA'	PREZZO UNITARIO	IMPORTO
		n.	Lu	La	H				
		previsti					852,00	3,56	3.033,12
F5.1.1	Terreno di medio impasto, di coltivo, esente da scheletro e da qualsiasi altro materiale inadatto alle colture, proveniente dai primi 50 cm di terreno lavorativo, misurato su mezzi in arrivo:								
	2 - per il Lido, Pellestrina e S. Pietro in Volta								
	posti auto-biciclette-scooter	1	10,00	7,50	0,20	mc.	15,00		
		1	2,50	1,00	0,20	mq.	0,50		
		1	62,50	5,00	0,20	mq.	62,50		
		1	40,50	5,00	0,20	mq.	40,50		
		1	10,00	7,50	0,20	mq.	15,00		
		1	2,50	1,00	0,20	mq.	0,50		
	aiuole	1	63,00		0,20	mq.	12,60		
		1	73,00		0,20	mq.	14,60		
		1	27,00		0,20	mq.	5,40		
		1	19,00		0,20	mq.	3,80		
		previsti					170,40	28,55	4.864,92
P5.3.2	Semina o risemina di miscugli vari, compresa la lavorazione del terreno, fornitura e stendimento di concimi chimici ed organici idonei, la fornitura di sementi, rullatura e prima innaffiatura								
	posti auto-biciclette-scooter	1	10,00	7,50		mq.	75,00		
		1	2,50	1,00		mq.	2,50		
		1	62,50	5,00		mq.	312,50		
		1	40,50	5,00		mq.	202,50		
		1	10,00	7,50		mq.	75,00		
		1	2,50	1,00		mq.	2,50		
	aiuole	1	63,00			mq.	63,00		
		1	73,00			mq.	73,00		
		1	27,00			mq.	27,00		
		1	19,00			mq.	19,00		
		previsti					852,00	1,76	1.499,52
F4.2.2	Disco in alluminio 25/10 bordato a scatola rivestito sulla facciata interamente in pellicola rifrangente a normale efficienza classe 2, a pezzo unico, per tutti i simboli previsti dal codice della strada:								
	2 - disco Ø 60 cm 2 attacchi								
	indicazioni varie nel parcheggio	previsti	25			n.	25	63,27	1.581,75
F4.10.1	Palo tubolare trafilato in ferro zincato a caldo diametro 60 mm, del peso non inferiore a 4,11 kg/m; con altezze di:								
	2 - 3,00 m	previsti	25			n.	25	19,93	498,25
F5.8.15	Quercus Ilex (Leccio)								
	10 - circonf. fusto 16÷18 cm	previsti	25			n.	25	162,49	4.062,25

art.	Lavorazione	MISURE				U.M.	QUANTITA'	PREZZO UNITARIO	IMPORTO
		n.	Lu	La	H				
P5.6.18	Apertura di buca in terreno di medio impasto, con l'impiego parziale o totale di mezzo meccanico, rifinita a mano, con pareti scabre, fondo smosso, per piante di qualsiasi varietà, delle dimensioni di: 1 - 100x100x100 cm	previste	25			n.	25	19,15	478,75
P5.6.20	Messa a dimora di piante di qualsiasi varietà in buca già predisposta, con l'impiego parziale o totale di mezzo meccanico, aggiunta di torba, argilla espansa, concime chimico ternario e idonei prodotti per favorire la cicatrizzazione dell'apparato radicale secondo disposizioni della D.L.; per buche delle dimensioni di: 1 - 80÷100x80÷100x100 cm	previste	25			n.	25	24,85	621,25
P5.7.1	Recinzioni in legno: 1 - con staccionata rustica aiuole su Via Malamocco		1	63,00		ml.	63,00		
			1	88,00		ml.	88,00		
	zona biciclette nord		1	17,40		ml.	17,40		
			1	30,00		ml.	30,00		
	zona biciclette sud		1	17,40		ml.	17,40		
			1	28,30		ml.	28,30		
		previsti				ml.	244,10	19,09	4.659,87
P2.1.29.	CORPO ILLUMINANTE PER ARREDO URBANO								
6	Apparecchio per attacco a parete o a testa palo diam. 60mm adatto per una lampada a ioduri metallici a bulbo opalino 70-150W, o tubolare chiara a vapori di sodio a.p da 70W-100W-150W con ausiliari incorporati. Caratteristiche tecniche: - Grado di ermeticità: IP66 blocco ottico, IP43 (minimo) vano ausiliari; - Semisfera superiore (cupola) in lamiera d'alluminio imbutita, verniciata nera; - Coppa di chiusura di forma semisferica in policarbonato goffrato termoformato e sigillata all'ottica; - Riflettore in alluminio purissimo brillantato ed ossidato, atto a realizzare una distribuzione fotometrica di tipo stradale asimmetrica, sigillato alla coppa di chiusura; - Accesso alla lampada ed agli ausiliari elettrici senza utensili, mediante rotazione della cupola munita di sistema anticaduta; - Portalampada montato su otturatore estraibile in poliestere termoplastico rinforzato fibra di vetro munito di guarnizione a labbro e inserito in apposita sede montata sul riflettore. - Piastra ausiliari elettrici facilmente asportabile. - Cablaggio in classe I a norme CEI 34-21 e 34-23.								
	1 - Apparecchio con lampada SAP 70W	previsti	10			n.	10	756,27	7.562,70

art.	Lavorazione	MISURE				U.M.	QUANTITA'	PREZZO UNITARIO	IMPORTO	
		n.	Lu	La	H					
P2.1.31.	Fornitura di palo conico in lamiera a sezione circolare di acciaio Fe 360 B, zincato internamente ed esternamente per immersione a caldo (secondo UNI-EN 40/4); ottenuto mediante formatura a freddo di lamiera e successiva saldatura longitudinale sterna eseguita automaticamente su maschera con procedimento ad arco sommerso (secondo norme ANSI/AWS D1.1 oppure UNI EN 10025). Esecuzione in due o più tronchi con giunzione mediante manicotto per pali di altezza superiore ai 13m. Conicità di 1cm/m. Completo di eventuale piastra di base, tirafondi, bulloni, attacco di messa a terra e quant'altro necessario.									
1	2 - Palo conico diritto h fuori terra 4m spessore 3mm									
	previsti	10				<i>n.</i>	10	229,03	2.290,30	
	Lavorazioni in economia	previste	200			<i>ore</i>	200	38,00	7.600,00	
	Impianto di illuminazione esterne, esclusi i corpi illuminanti, compresi scavi, tubazioni, pozzetti, montanti e messa a terra ed ogni altro onere derivante.									
	Valutazione a corpo	1				<i>cp</i>	1	20.000,00	20.000,00	
	Impianto di irrigazione per la manutenzione del verde, delle piante e delle alberature, compreso lo scavo, le linee, i pozzetti ed ogni altro onere derivante									
	Valutazione a corpo	1				<i>cp</i>	1	10.000,00	10.000,00	
	Imprevisti 10%	1				<i>cp</i>	1	36.500,00	36.500,00	
	SOMMANO								402.374,73	

Rapporto Ambientale Preliminare

ARCHITETTO

CLAUDIO GERA

**RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE PER LA VERIFICA DI
ASSOGETTABILITA' A VAS ai sensi dell'art. 12 del D.lgs 152/2006
e ss.mm.ii.**

***VARIANTE URBANISTICA PER LA PROGETTAZIONE DI UN COMPLESSO
RESIDENZIALE, COMMERCIALE E PRODUTTIVO IN LIDO DI VENEZIA
LOCALITA' TERRE PERSE***

Il presente lavoro è redatto a supporto del procedimento amministrativo finalizzato alla variante urbanistica necessaria per la progettazione unitaria di un insediamento che prevede la demolizione degli edifici esistenti e la loro ricostruzione da destinarsi alla residenza, alle attività commerciali e produttive in un'area sita in Lido di Venezia - Terre Perse - di proprietà della Società Venmar s.r.l.

L'area nella V.P.R.G. del Lido di Venezia è inquadrata parte come zona B1 residenziale e parte come D per insediamenti produttivi.

La parte B1 ad uso residenziale è stata acquistata da Venmar s.r.l. dalla Società Ive s.r.l. di proprietà pubblica, mentre quella D per insediamenti produttivi era già di proprietà Venmar s.r.l. e d'accordo con il Comune di Venezia, si intende procedere ad una progettazione unitaria che prevede oltre alla costruzioni di edifici con le citate destinazioni d'uso, la sistemazione delle aree esterne private e pubbliche motivazione della richiesta di verifica di assoggettabilità a VAS dell'intervento.

***1 - SUSSISTENZA DEL VINCOLO PAESAGGISTICO E NON SUSSISTENZA DEL
VINCOLO MONUMENTALE***

Per tutta l'isola del Lido è presente il vincolo paesaggistico per l'aspetto esterno ai sensi dell' art. 142 del D.lgs 22 gennaio 2004, n.42 (già L. 431/85) per la laguna veneziana. Non sono presenti altri vincoli.

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 dalla **DGRV 545 del 09 maggio 2022**, pubblicata nel BUR n. 78 del 08 luglio 2022 e relativo **allegato A** con le indicazioni di "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 dalla L. n. 108 del 29.07.2021 e dal D.L. n. 152 del 06.11.2021 convertito con la Legge 29.12.2021, n. 233" che revoca la D.G.R. 791/2009.

- 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 Verifica di assoggettabilità alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, 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;

- 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.

D.G.R. 384 del 25 marzo 2013 - Presa d'atto del parere n.24 del 26 febbraio 2013 della Commissione regionale VAS "Applicazione sperimentale della nuova procedura amministrativa di VAS", dove viene ridefinito l'iter della pratica. 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.

ELENCO DELLE AUTORITA' 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 della variante al Piano:

- Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta- Bacchiglione
- Unità di Progetto Genio Civile di Venezia;
- Regione Veneto;
- Autorità Regionale per la Protezione dell'Ambiente ARPAV;
- provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia (ex MAV)
- Soprintendenza Archeologica per il Veneto;
- Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici;
- Provincia di Venezia;
- Comune di Venezia;
- ULSS n. 3 Serenissima

SOGGETTI COINVOLTI

Come già detto in premessa, il proponente è la **Società Venmar s.r.l.**, con sede in Lido di Venezia, via Malamocco n. 76, P.Iva 00188650279, Amministratore Unico

. Detta società è proprietaria dei lotti identificati catastalmente alla sez. VE, fg. 39 con i mappali 718, 721, 724, 809 e 844 (in preliminare) ed in trattativa per la permuta del terreno Comunale identificato con il mappale 1008 del foglio 39 di Venezia. Lo studio comprende anche i mappali 719, 722 e 725 di proprietà del Demaniale e in gestione al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche. Complessivamente si studia un'area di 23.514 mq.

Autorità procedente che ai sensi dell'articolo 5 del d.lgs. 152/2006 si configura come la pubblica amministrazione che elabora il piano, programma soggetto alle disposizioni del presente decreto, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispone il piano, programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano, programma. Per il piano in esame l'autorità procedente è individuata nel **Comune di Venezia**.

Autorità Competente che ai sensi dell'articolo 5 del d.lgs. 152/2006 si configura come la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del parere motivato, nel caso di valutazione di piani e programmi, e l'adozione dei provvedimenti conclusivi in materia di VIA, nel caso di progetti ovvero il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale, nel caso di impianti. Nel caso specifico l'autorità competente è **l'area tutela e sviluppo del territorio, ed in particolare la Direzione Valutazione UO, Commissioni VAS, VINCA, NUVV della Regione Veneto**.

Il presente studio verrà consegnato alla autorità procedente unitamente al progetto complessivo di sistemazione dell'area come indicato dall'art.12, del D.lgs n. 152/2006 e dell'allegato A della DGRV 545 del 09 maggio 2022.

L'area d'intervento risulta esterna al sito della **Rete Natura 2000 ZPS IT3250046** "Laguna di Venezia", e ai siti **SIC IT3250030** "Laguna medio inferiore di Venezia" e **SIC IT3250023** "Lido di Venezia - biotopi litoranei". In tal senso il presente studio viene accompagnato dallo Studio di incidenza, redatto ai sensi dell'allegato A del DGRV n. 1400/2017.

Ai sensi del D.Lvo 42/02 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", il progetto è sottoposto ad autorizzazione paesaggistica per la quale sarà redatta una Relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12 dicembre 2005 tramite parere vincolante della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti E Paesaggio Per Il Comune Di Venezia E Laguna.

Il documento ha la seguente struttura:

- caratteristiche del piano e in particolare: ubicazione, natura, dimensioni e condizioni operative;
- coerenza del piano con gli strumenti di pianificazione e programmazione sovraordinati e comunale;
- 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:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;
- carattere cumulativo degli effetti;
- rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
- entità ed estensione nello spazio degli effetti (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;
- linee guida per l'attuazione dell'intervento con criteri di sostenibilità.

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

2 - INQUADRAMENTO TERRITORIALE LOCALIZZAZIONE

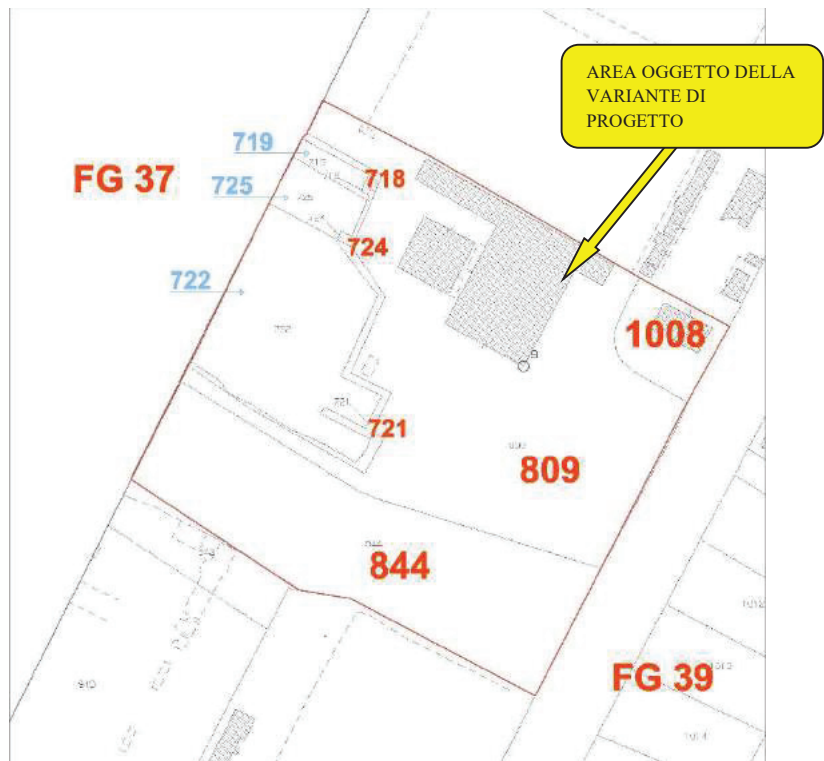
L'area di intervento situata al Lido di Venezia, è inserita nel contesto urbano ed è vicina ad uno degli assi viari dell'isola, la Via Malamocco. Come già anticipato in premessa, attualmente nell'area di proprietà Venmar s.r.l. - i mappali 718, 721, 724, 809 e in quella di proprietà demaniale - i mappali 719, 722 e 725 - si svolge l'attività di cantieristica navale di Venmar s.r.l. mentre i mappali 844 e 1008 giacciono in stato di totale abbandono.

Tale proprietà confina a est con la Via Malamocco, a sud con aree di proprietà comunale sulle quali insistono un campo di calcio a l'associazione Velica Lido con le rispettive strutture, a nord con aree di proprietà comunale pubblica dove insistono tre campi di calcio con relative strutture di supporto, infine a ovest confina con la Laguna di Venezia, più precisamente con il *Canale delle Scoasse*.



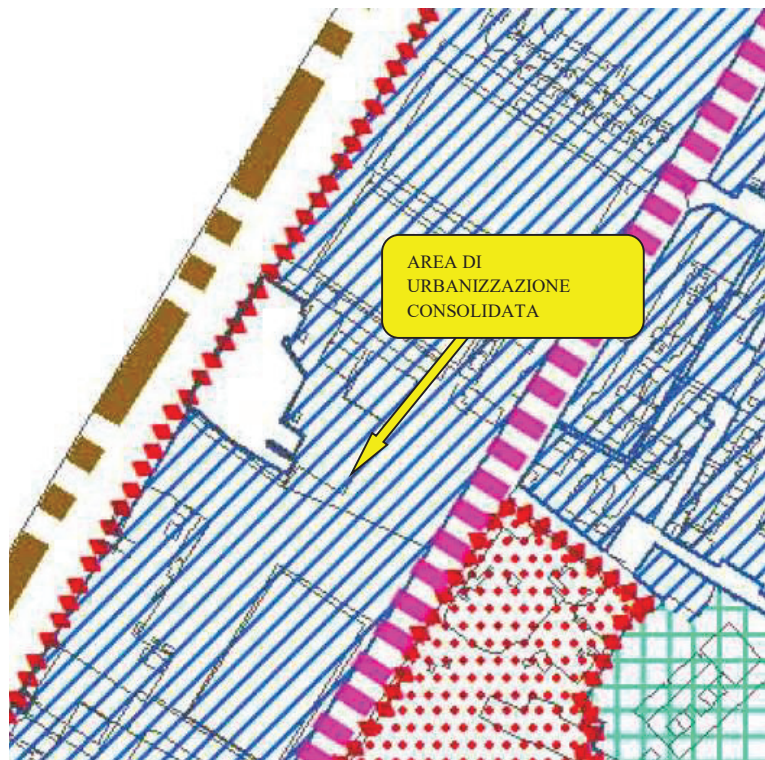
foto aerea dell'area con identificazione dei principali edifici confinanti

I terreni coinvolti, siti al Lido di Venezia zona Terre Perse sono: Foglio 39, mappali 718, 721, 724, 809 e 844 (ex Ive) di proprietà della Società VENMAR s.r.l., foglio 39, mappale 1008, di proprietà Comune di Venezia e foglio 39, mappali 719, 722 e 725 del Pubblico Demanio in gestione al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche. La superficie dei terreni indicati nel riportato estratto di mappa che consente il loro inquadramento catastale è di complessivi 23.514 mq.



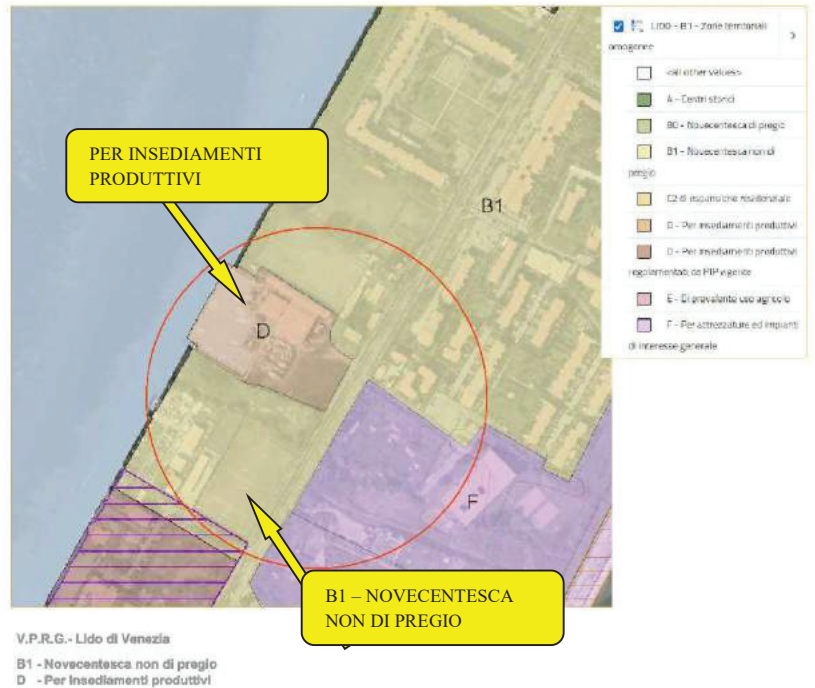
Dagli attuali strumenti urbanistici per l'area interessata alla variante urbanistica risulta quanto segue:

Nella tavola delle trasformabilità del P.A.T. l'area è stata definita come "area di urbanizzazione consolidata" che sta a significare che è regolata, senza alcuna particolare prescrizione, dalle norme previste nell'attuale V.P.R.G.



La Variante pe il Lido di Venezia riporta quanto segue:

Le aree di proprietà del Comune di Venezia sono state classificate in una Z.T.O. B1 – novecentesca non di pregio, mentre le aree di proprietà Venmar ricadono parte nella citata Z.T.O. B1 e parte in una Z.T.O. D – per isediamenti produttivi.



estratto V.P.R.G.

Nelle riportate Z.T.O. la V.P.R.G prevede le seguenti destinazioni d’uso:

Nella zona di proprietà Venmar ricadente nella Z.T.O B1 la previsione di piano è la G = residenza;

In quella di Venmar in Z.T.O. D è la L = attività ed attrezzature secondarie;

In quella di proprietà del Comune di Venezia in Z.T.O. B1 è la M = Attività ed attrezzature terziarie edifici e pertinenze.



Estratto V.P.R.G

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO DI FATTO

*foto dell'area non edificata
sud (mappale 844)*



*foto dell'area dove si svolge
attualmente l'attività di
Venmar s.r.l.*



*foto dell'area comunale
oggetto di permuta (mappale 1008)*



DESCRIZIONE DEL PROGETTO

SITUAZIONE ATTUALE

Giova rammentare che la variante urbanistica richiesta non è finalizzata a rendere edificabili terreni destinati ad altri scopi, perché l'intera area oggetto della relazione è già edificabile, la V.P.R.G., nelle precedentemente citate Z.T.O. prevede la possibilità di costruire quanto segue:

Z.T.O.	B1 - novecentesca non di pregio	Uf = 0,7 mq/mq (2,1 mc/mq)	Hmax = 10,5 m.	Ds = m. 3	Dc = m- 5	
Z.T.O.	D - per insediamenti produttivi	Uf = 0,8 mq/mq (2,4 mc/mq)	Hmax = 7 m.	Ds = m. 7	Dc = m- 5	cf = 50%

Con gli indici sopra riportati oggi è possibile costruire:

Z.T.O. B1	mappale 844	superficie complessiva	mq. 6.953,00	mq 4.867,10
Z.T.O. D	mappali 718 - 724 - 721 - 809 - 1008	superficie complessiva	mq 12.400,00	mq 9.920,00
			sommano	14.787,10

Attualmente nell'area insistono solo edifici produttivi per una superficie di circa mq. 2.230,00

Z.T.O. B1	mappale 844	superficie complessiva	mq. 6.953,00	mq 0,00
Z.T.O. D	mappali 718 - 724 - 721 - 809 - 1008	superficie complessiva	mq 12.400,00	mq 2.230,00
			sommano	2.230,00



- ① attuali fabbricati ad uso attività produttive per circa 2.230 mq. complessivi che saranno completamente demoliti
- ② scoperto di pertinenza alle attività produttive di circa 10.200 mq.
- ③ area Sky priva di costruzioni della superficie di circa 6.950 mq.
- ④ area ex porticciolo - propr. Comune di Venezia - di circa 950 mq. Il fabbricato esistente sarà demolito

L'immagine illustra gli edifici esistenti:

PROPOSTA

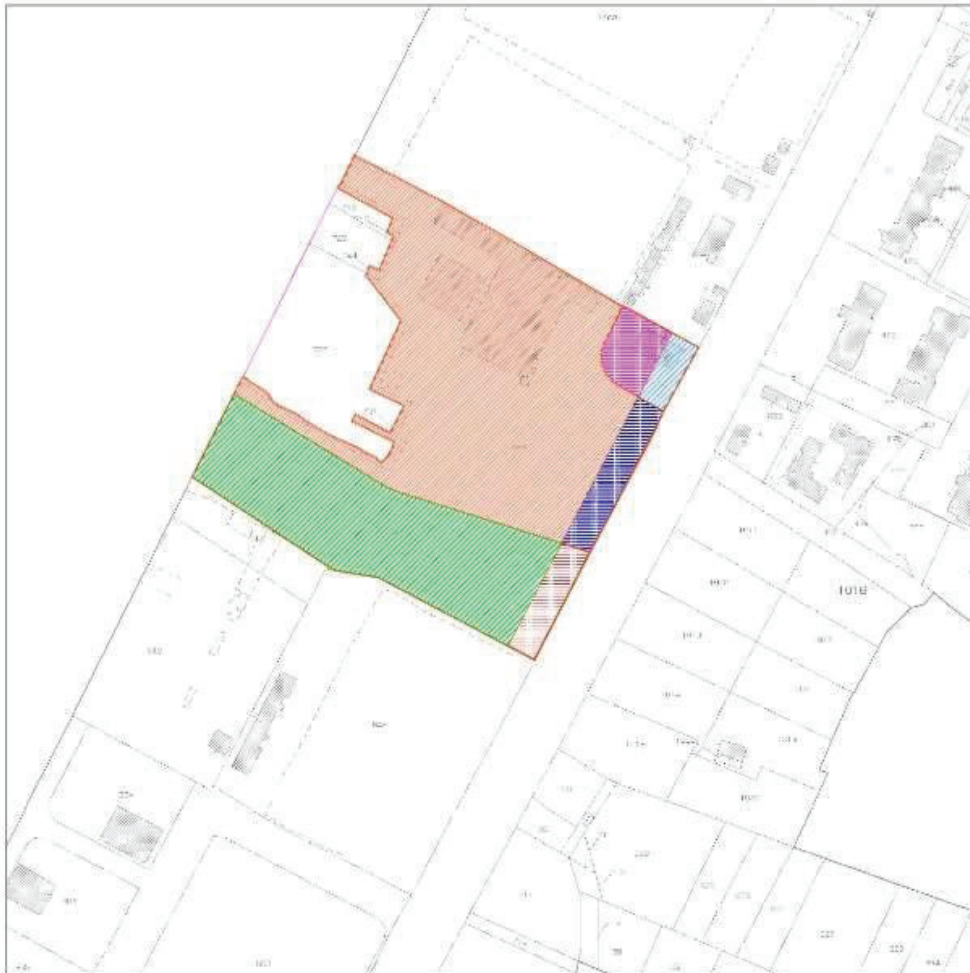
Come in precedenza indicato il progetto prevede, previa demolizione degli edifici esistenti nell'area e la loro ricostruzione nella nuova Z.T.O. richiesta, quanto segue:

Z.T.O. Unificata	mappali 718 - 724 - 721 - 809 - 844 -1008	per complessivi mq. 19.353 dei quali mq. 1.770 destinati aparcheggio pubblico	tipologia edifici	mq
			edifici cat. A1	4.876,00
			edifici cat. D1	1.888,00
			edifici cat. B	2.620,00
			sommano	9.384,00




Complessivamente la superficie progettata è di circa 9.384 mq.

Oltre alla costruzione di nuovi edifici, al fine di migliorare l'accessibilità alle aree comunali adibite ad attività sportive, nella fascia di terreno prospiciente la Via Malamocco, è stato progettato un parcheggio pubblico di circa 1.770 mq. che sarà realizzato da Venmar srl, il cui costo di circa 443.000 euro sarà successivamente scomputato dagli oneri di urbanizzazione, come previsto nell'accordo Comune-Venmar.

Come indicato nel citato accordo Comune-Venmar, la prospettata progettazione unitaria, può aver luogo solo se le compravendite o concambi dei terreni, mappale 844 in preliminare (ex I.Ve) e mappale 1008 di proprietà del Comune di Venezia, saranno finalizzate, in modo di ottenere una differente zonizzazione urbanistica dell'intera area di progetto come illustrato nelle due immagine di seguito inserite.



Foglio 39 di Venezia

-  area di proprietà Comune di Venezia ceduta a Venmar s.r.l. (mappale 1008 - parte)
-  proprietà Venmar s.r.l. ceduta al Comune di Venezia (mappale 809 - parte)
-  area Ex-Sky già Ive s.r.l. ora di proprietà Venmar s.r.l. ceduta al Comune di Venezia (mappale 844 - parte)

L'immagine indica le operazioni di acquisto e permuta dei terreni



Foglio 39 di Venezia

-  proprietà Venmar s.r.l. - progettazione unitaria (mappale 809 - 844 -1008 parziale)
-  proprietà Comune di Venezia (parcheggio pubblico)

Zonizzazione richiesta nella proposta di variante per poter eseguire l'intervento di riqualificazione con la progettazione unitaria in precedenza descritta.

Il progetto che sarà sviluppato può essere sinteticamente riassunto nei seguenti punti schematicamente rappresentati nell'inserito elaborato grafico:

- 1) La parte produttiva, con modifica/ampliamento della darsena, sarà totalmente trasferita sul lato sud dell'area di progetto (l'area Sky, ex I.Ve), confinante con i campi sportivi di proprietà pubblica. Questa zona destinata alla produzione e all'attività di Venmar s.r.l., sarà completamente indipendente, da un punto di vista funzionale, sia dalla residenza, sia dalle attività commerciali che si intendono realizzare.

In questa area sarà progettato un capannone per il rimessaggio e manutenzione di natanti, con una viabilità autonoma per l'accesso dalla strada e dalla laguna mediante la modifica della darsena, al fine di evitare qualsiasi commistione con la residenza.

Il capannone della superficie di circa 1.950 mq, sarà dotato di uffici, spogliatoi, servizi, vani tecnici ed ogni attrezzatura necessaria per la gestione delle imbarcazioni.

Sarà progettato un ulteriore edificio della superficie di circa 670 mq. per ospitare tutte le funzioni complementari alle attività di Venmar s.r.l.

I fabbricati saranno realizzati con materiali e tecnologia idonei ad avere un impatto trascurabile, in particolare sotto il profilo dell'inquinamento acustico, con gli edifici destinati alla residenza.

- 2) La parte residenziale sarà progettata tutta fronte Laguna e si svilupperà su una superficie (Sp) di circa 4.876 mq.

Questa superficie sarà utilizzata per progettare dai 40 ai 52 appartamenti, di varie metrature, tra i 50 ed i 100 mq. distribuiti su più edifici di tre piani fuori terra (piano rialzato, primo e secondo), con coperture piane da adibire a terrazze.

Gli appartamenti saranno tutti dotati di posto auto interno e di vani accessori di pertinenza al piano seminterrato.

La viabilità a motore sarà essenziale, mentre i percorsi tra i fabbricati saranno prevalentemente pedonali.

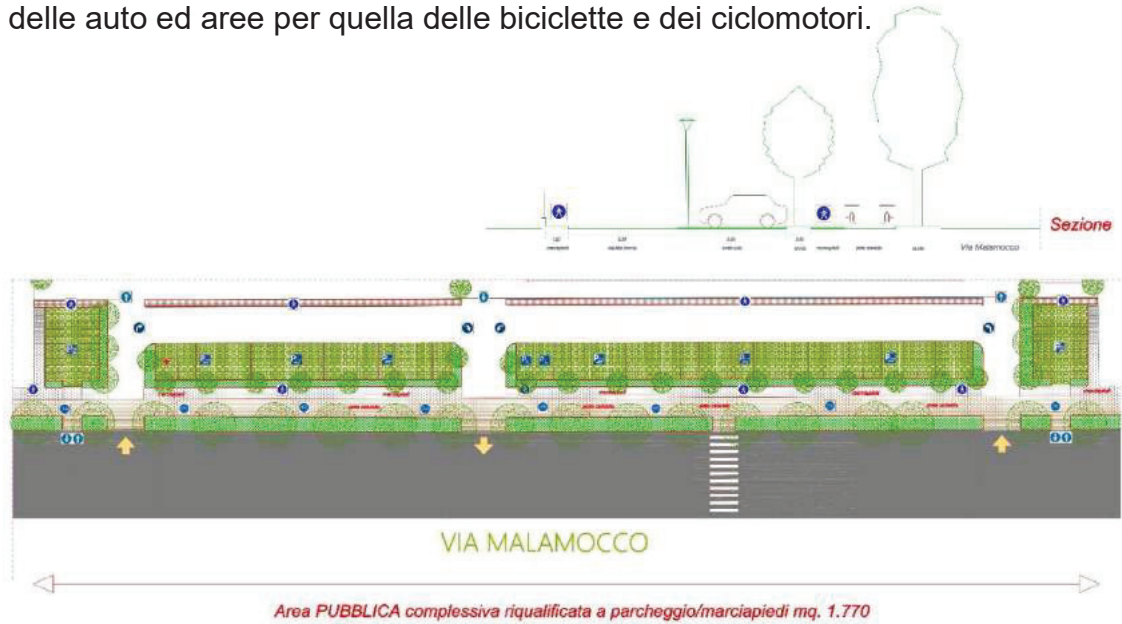
L'attrezzatura della darsena sarà opportunamente modificata per consentire ai residenti dei nuovi edifici una loro autonoma e sicura fruizione perché oltre al posto auto citato gli appartamenti saranno dotati anche del posto barca.

- 3) L'intervento prevede anche la realizzazione di edifici da adibire ad attività commerciali. Per questa funzione è stato progettato un edificio a prevalente uso commerciale, con residenza all'ultimo piano.

La parte commerciale avrà una superficie (Sp) di circa 1.888 mq. dei quali circa 1.500 mq dedicati alla vendita, con una propria area di parcheggio sul lato ovest.

Il fabbricato, completo di uffici, vani di servizio e pertinenze, sarà posizionato sul lato est dell'area di progetto in posizione parallela alla Via Malamocco, dalla quale sarà distante circa 25 mt. Spazio all'interno del quale sarà realizzato un parcheggio pubblico.

- 4) È prevista, come accennato al punto 3, la costruzione di un parcheggio pubblico in dotazione ai campi sportivi pubblici posti a sud e a nord dell'area di progetto, finalizzato, oltre alla decongestione delle auto parcheggiate sulla Via Malamocco, al collegamento in sicurezza tra i campi di calcio. Il parcheggio avrà una superficie di circa 1.770 mq ed avrà aree per la sosta delle auto ed aree per quella delle biciclette e dei ciclomotori.



- 5) Nella copertura piana del capannone saranno montati pannelli fotovoltaici in grado di dare un adeguato supporto energetico a tutto il complesso progettato.

La superficie totale delle opere progettate è di circa 9.384 mq. a fronte di un massimo possibile di 14.787 mq. con un impatto edilizio-urbanistico decisamente inferiore poiché si è optato per utilizzare solo il 56% di quanto attualmente realizzabile per caratterizzare l'insediamento da una non eccessiva densità del costruito, favorendo la presenza di ampi spazi liberi da destinare a verde e giardini.

SITUAZIONE ANTE VARIANTE				SITUAZIONE POST VARIANTE			
Z.T.O. B1	edifici progettabili	cat. A1	mq. 4.867,10	Z.T.O. nuova	edifici progettati	cat. A1	mq. 4.876,00
Z.T.O. D	edifici progettabili	cat. B	9.920,00			cat. D1	1.888,00
						cat. B	2.620,00
			sommano				sommano
			14.787,10				9.384,00
SUPERFICIE PROGETTATA INFERIORE DI MQ. 5403,10 DI QUANTO ATTUALMENTE PROGETTABILE							

Gli elaborati grafici e le immagini virtuali di seguito inserire consentono di capire, seppur non ancora in presenza di un progetto definitivo, quanto si intende realizzare.



- ① 6 fabbricati ad uso residenziale per circa 4.392 mq. complessivi
- ② 2 fabbricati ad uso attività produttive di circa 2.620 mq.
- ③ 1 fabbricato ad uso misto residenziale e commercio di circa 2.372 mq.
- ▨ parcheggio pubblico di circa 1.770 mq.

Schema planivolumetrico preliminare del nuovo assetto generale dell'area.

LAGUNA DI VENEZIA
Canale delle Scoasse



Area PUBBLICA complessiva riqualificata a parcheggio/marciapiedi mq. 1.770

Bozza preliminare del progetto unitario

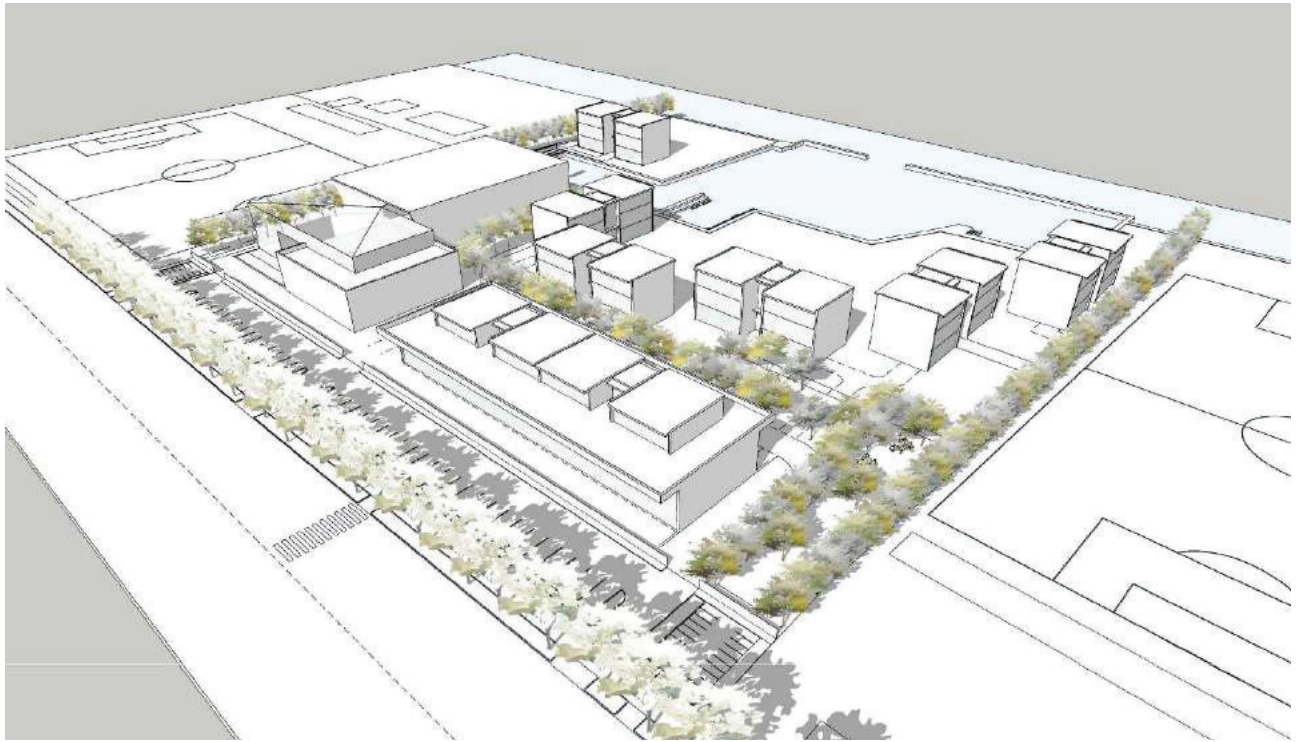


Immagine virtuale vista da nord-est



Immagine virtuale vista da nord-ovest

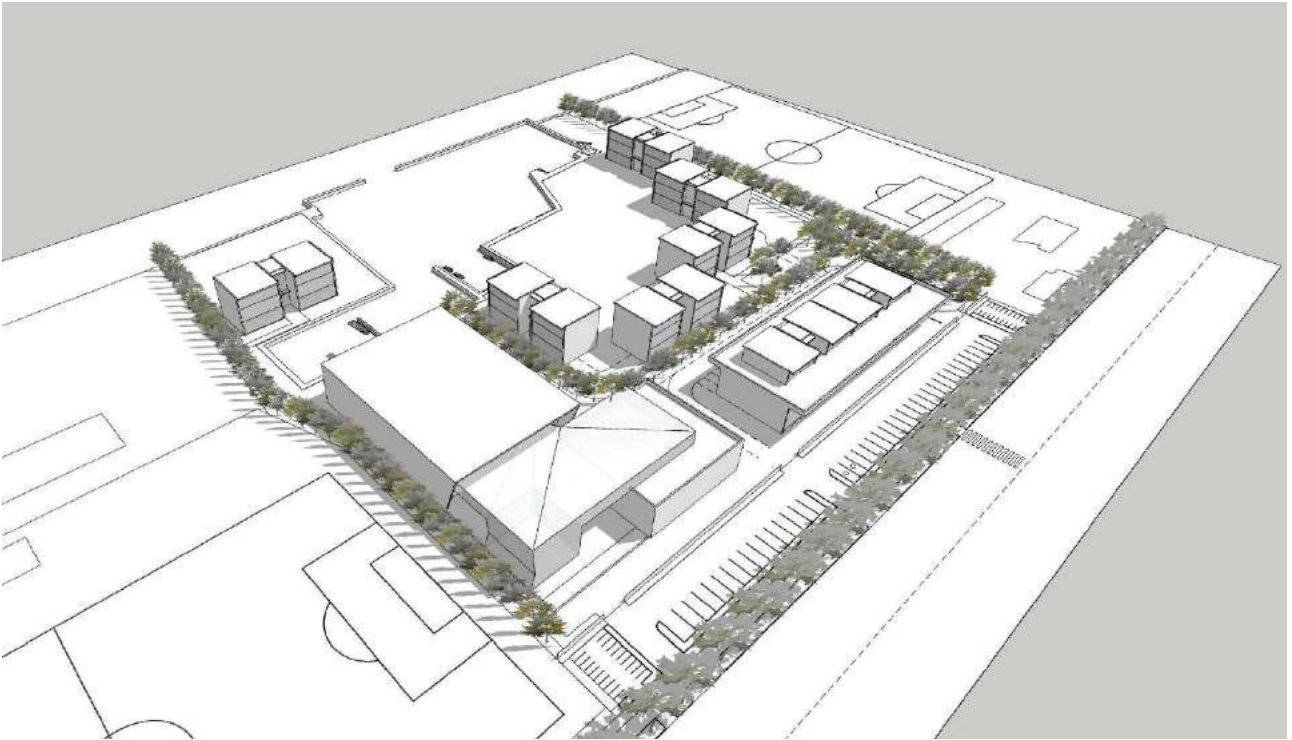


Immagine virtuale vista da sud-est



Immagine virtuale vista da sud-ovest

3 - ANALISI DEL TERRITORIO

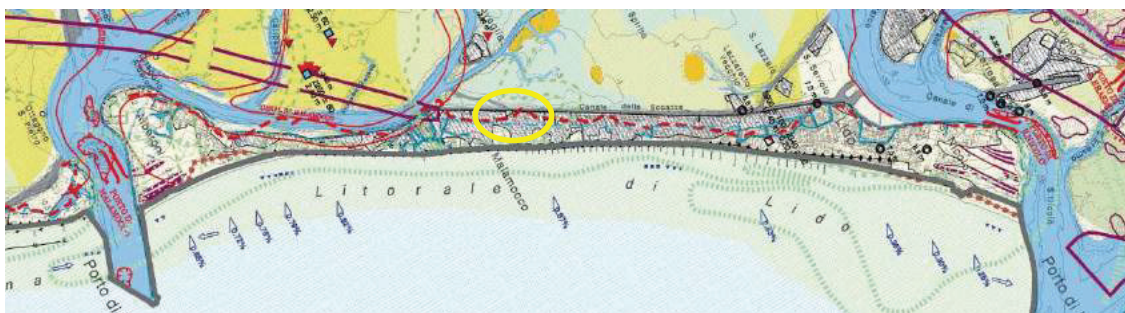
Nei paragrafi precedenti sono state fatte le dovute premesse per comprendere quali siano gli interventi oggetto della presente valutazione. Nei paragrafi che seguiranno, si analizzeranno le evoluzioni che hanno comportato la realizzazione stessa dell'intera area e, successivamente, lo stato attuale dell'ambiente.

GEOMORFOLOGIA DELLA LAGUNA DI VENEZIA E DELL'AREA D'INTERVENTO

Dall'analisi della carta geomorfologica della Provincia di Venezia, il centro storico di Venezia, così come l'area del Lido di Venezia interessata dall'intervento, risulta come area urbanizzata (campitura a quadrati) che fa parte di un sistema costiero confinante con terreni sabbiosi.

Alla complessità tipica degli ambienti deposizionali costieri, si aggiunge per l'area del centro storico di Venezia e del Lido di Venezia, un'intensa perturbazione antropica.

Fin dai primi insediamenti, si sono infatti verificati e succeduti interventi artificiali che hanno provocato importanti rimaneggiamenti e rimescolamenti della serie stratigrafica superficiale, procedendo con interventi di bonifica atti a ricavare più terreno possibile dall'acqua.



Estratto carta geomorfologica della Provincia di Venezia

FORME ANTROPICHE		
traccia desunta da fotointerpretazione di:	argine fluviale	terrapieno
probabile struttura antropica	argine fluviale desunto da cartografia storica	deviazione artificiale di corso d'acqua
strada romana	argine in laguna	area adibita ad allevamento ittico
traccia di:	confermazione lagunare (da decreto del 9.2.1990)	principali opere di regolazione idraulica
canale artificiale sepolto	fiume pensile in argine artificiale	difesa costiera trasversale
strada romana desunta da dati storici	1965 canale artificiale principale verso di deflusso e anno di realizzazione	dune artificiali, argini costieri in terra
area interessata da strutture antropiche antiche	tratto di fiume incanalato artificialmente	difesa costiera rigida
area urbanizzata	canale artificiale in laguna	difesa rigida a mare sommersa
cava	cassa di colmata	difesa rigida a mare emergente
cava allagata		ripascimento artificiale
discarica		

Nel dettaglio, la forma originaria dell'Isola del Lido di Venezia ha subito una notevole variazione da interramenti e rettifiche artificiali dei margini lagunari. Nel giro di pochi decenni il Lido è stato oggetto di una rapida e quasi totale urbanizzazione, limitata fino a quel momento al centro storico abitato di Malamocco e nei pressi di S. Nicolò.

Tale variazione è avvenuta nel corso di due momenti Storici: tra il 1870 e il 1921 e poi a cavallo tra il 1950 e il 1960. L'area oggetto d'intervento, di fatto una zona artificiale, fu realizzata nell'ultima fase dei citati interramenti e l'area di progetto, nell'inserita carta geomorfologica, viene classificata come "interramenti".

STORIA DELL'AREA D'INTERVENTO

L'area di progetto, di fatto una zona artificiale, è sorta in seguito ai citati Il interramenti probabilmente nella loro ultima fase, nel periodo tra i due conflitti mondiali.

Tutta l'isola del Lido tra la via Malamocco e la laguna di Venezia non esisteva nei tempi più antichi ma nemmeno nel XIX secolo,

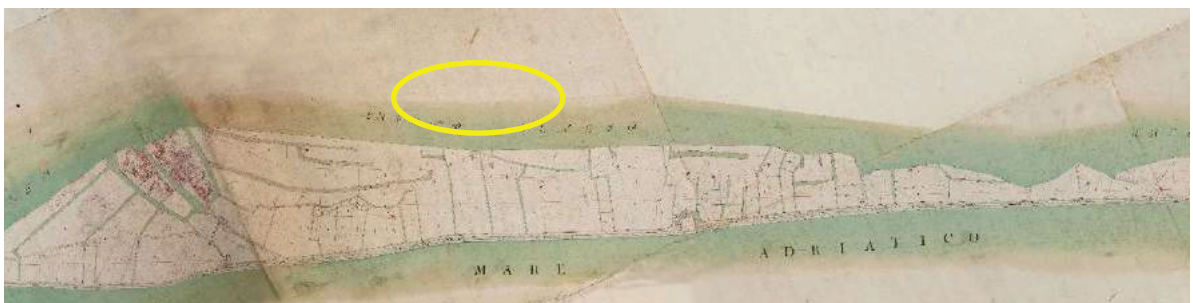
La zona, come si vede nella pianta del 1559, la più antica consultabile all'Archivio di Stato di Venezia, non esisteva. L'Isola era estremamente frastagliata, irregolare, con poche terre emerse.

Pure nei catasti napoleonici e austriaci del XIX secolo l'area di progetto è ancora assente.

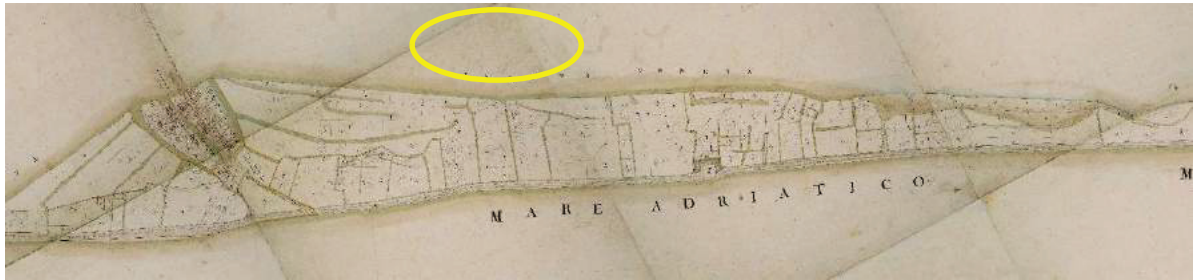
Bisognerà attendere i rilievi del catasto austro-italiano del XX secolo per vedere per la prima volta una zona di interrimento, una *sacca*, dove prenderà forma l'area oggetto dello studio.



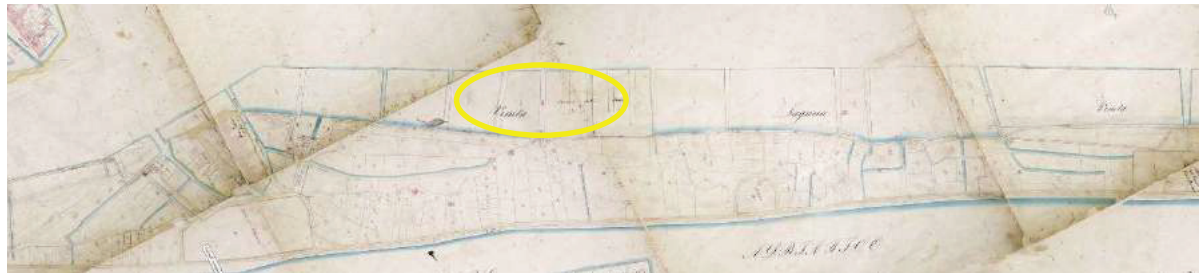
Mapa del Lido di Venezia del 1559



Catasto napoleonico



Catasto austriaco



Catasto austro italiano (1930)

4 - STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

Per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale l'allegato VI della parte II del d.lgs. 152/2006, elenca le componenti e i fattori ambientali che devono essere considerati nel Rapporto Ambientale.

In particolare dovranno essere indagate caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate dall'intervento proposto.

Per la descrizione di tali caratteristiche si è scelto di analizzare la seguente serie di componenti ambientali:

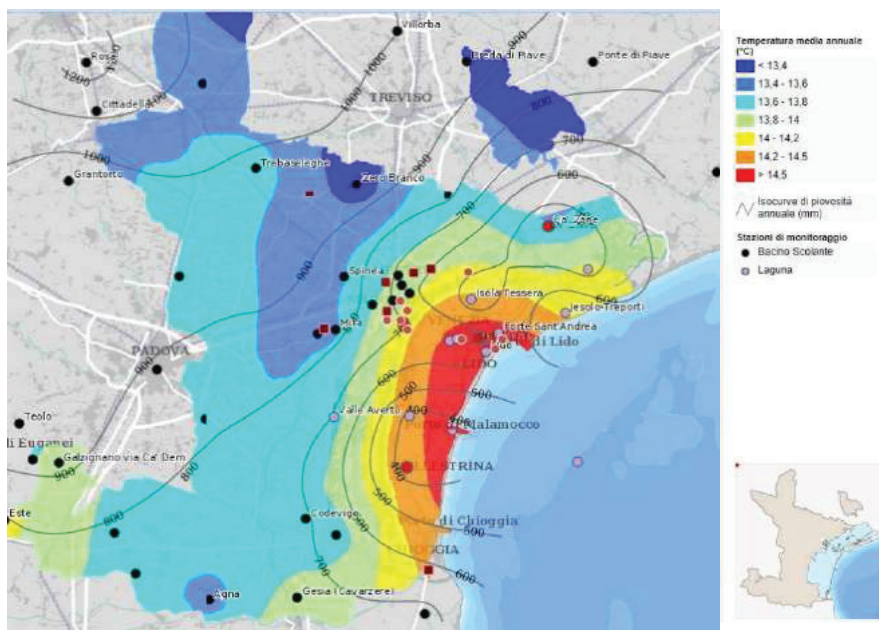
1. **atmosfera:** qualità dell'aria e caratterizzazione meteorologica;
2. **ambiente idrico:** acque sotterranee ed acque superficiali (dolci, salmastre e marine), considerate come componenti, come ambienti e come risorse;
3. **suolo e sottosuolo:** intesi come profilo geologico; geomorfologico e pedologico, nel quadro dell'ambiente in esame, ed anche come riserve non rinnovabili;
4. **ecosistemi:** flora, fauna, complessi di componenti e fattori fisici, chimici e biologici tra loro interagenti ed indipendenti, che formano un sistema unitario ed identificabile per propria struttura, funzionamento ed evoluzione temporale;
5. **aspetti socioeconomici:** attività economiche (pesca e turismo)
6. **traffico e viabilità**
7. **lettura del paesaggio:** aspetti morfologici e culturali del paesaggio, identità delle comunità umane interessate e relativi beni culturali;

8. **agenti fisici** (radiazioni ionizzanti e non, radiazioni luminose, rumore e vibrazioni);

9. **utilizzo delle risorse:** gestione dei rifiuti ed approvvigionamento idrico.

ATMOSFERA: CLIMA E QUALITA' DELL'ARIA

Dal punto di vista **climatico**, Il litorale adriatico è influenzato dalla vicinanza del mare, i cui venti umidi e le brezze penetrano in profondità verso l'interno.



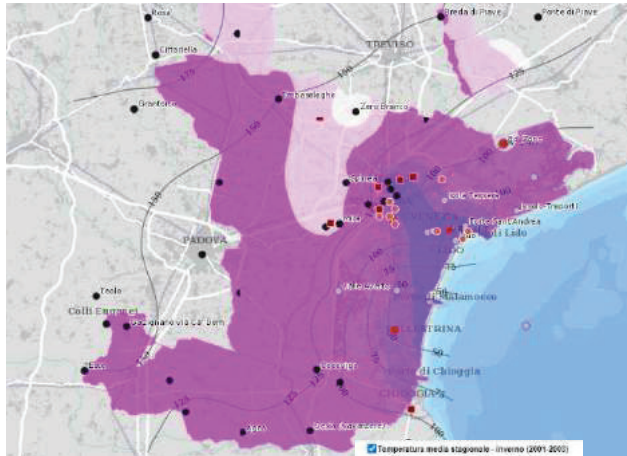
Temperatura media annuale 2000-2003 (Atlante di Venezia)

L'azione mitigatrice del mare risulta però limitata a causa di due fattori: la presenza di un mare interno, stretto e poco profondo e la sua posizione che permette di mitigare solo le masse d'aria provenienti dai settori sudorientale ed orientale.

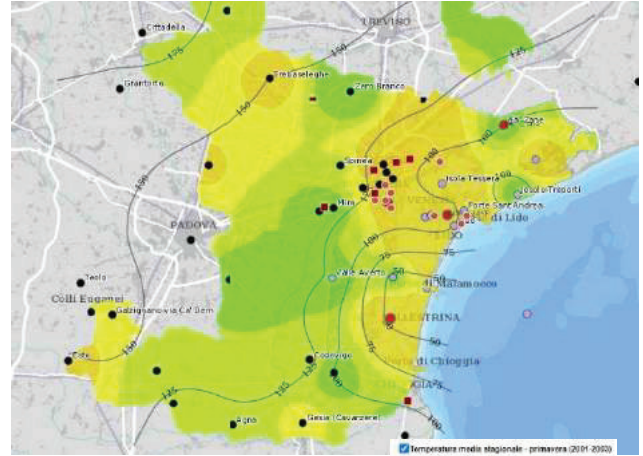
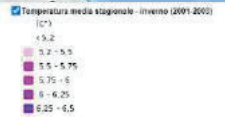
Si rilevano così durante tutte le stagioni, temperature medie superiori alla media del bacino scolante: nel triennio 2001-2003 la Laguna è risultata avere un grado in più di temperatura media superiore ai 14,5° C contro 13,5° C.

Per quanto riguarda la temperatura dell'aria, l'inverno e l'estate presentano distribuzioni molto concentrate intorno ai rispettivi valori medi, mentre l'autunno e la primavera, periodi di transizione, hanno distribuzioni più allargate, e di forma diversa. La stagione in cui c'è il maggior divario tra la minima e la massima temperatura media è l'estate (circa 5.6 °C), seguita nell'ordine da autunno (5.0 °C), primavera (4.7 °C) e inverno (3.7 °C).

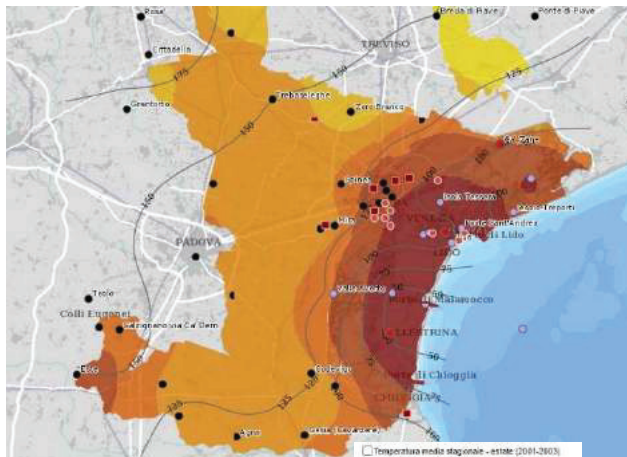
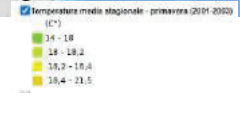
Quanto alla variabilità stagionale, la stagione a più bassa variabilità è l'inverno, seguita da estate primavera e autunno.



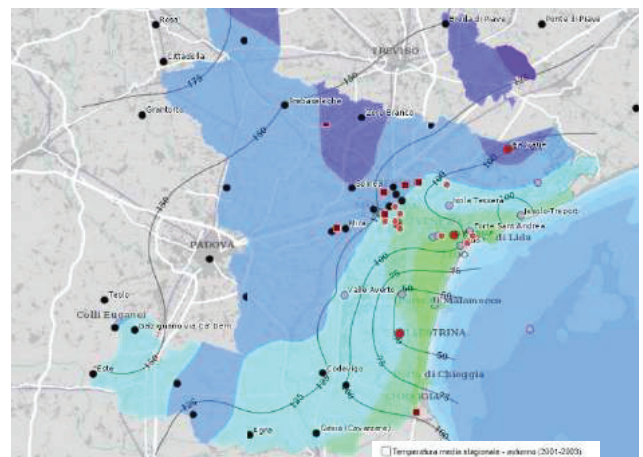
Inverno



Primavera



Estate

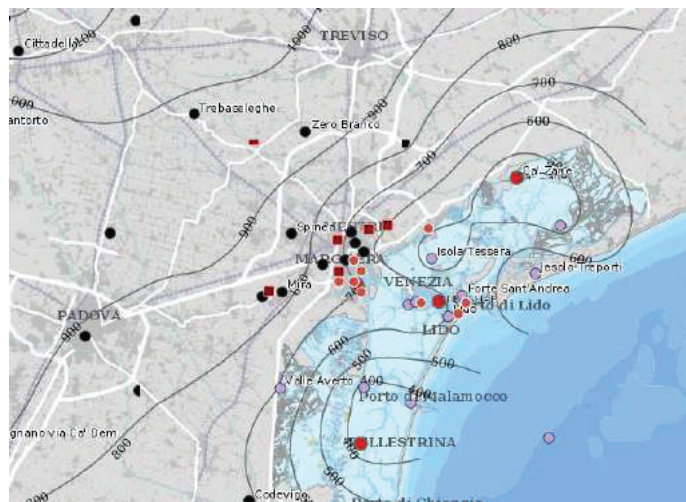


Autunno



Temperature medie stagionali della Laguna di Venezia

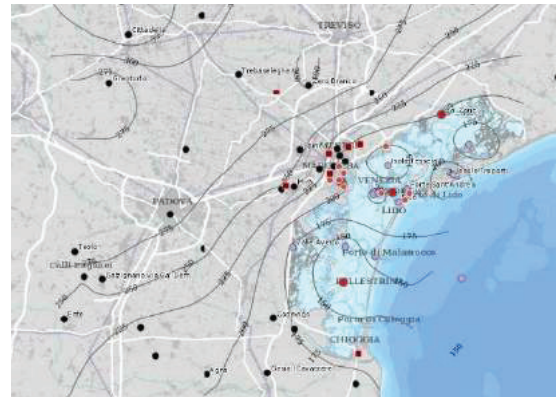
Le precipitazioni risultano invece nettamente inferiori in laguna rispetto al resto del bacino (30%): circa 250 mm di pioggia l'anno in meno.



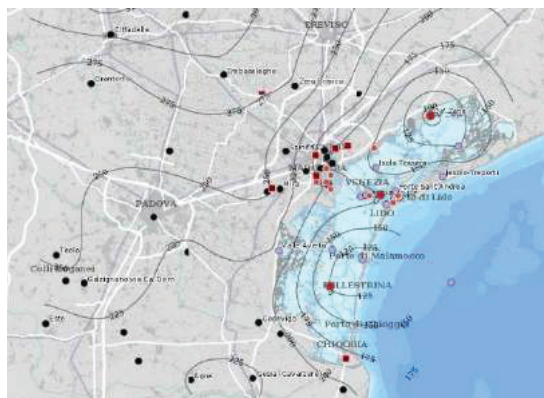
Le distribuzioni delle precipitazioni non mostrano particolari salienti, se non una diminuzione degli eventi nella stagione calda, una ripresa graduale in autunno ed il raggiungimento del massimo in inverno.



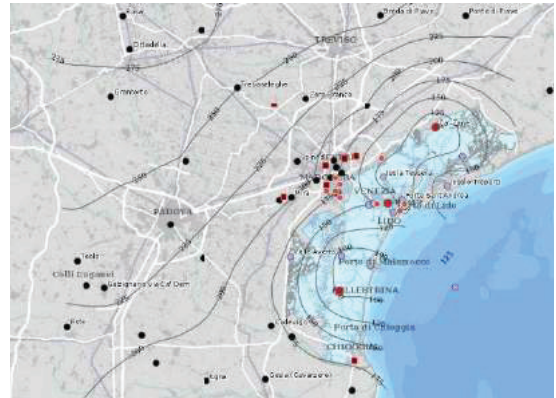
Inverno



Primavera



Estate



Autunno

Per quanto riguarda l'umidità i valori minimi si registrano in estate ed i valori massimi in inverno.

L'andamento è ciclico giornaliero. Il ciclo annuale passa da un minimo di 75.0% in estate (media giornaliera), a un massimo in inverno di 82.5%.

Per avere invece 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. In questo rapporto sono riportati dati più aggiornati ricavati dalla Relazione Annuale 2017 pubblicata nell'agosto del 2018 elaborata dal Dipartimento ARPAV Provinciale di Venezia sulla Qualità dell'Aria della Provincia di Venezia qualità dell'aria, raffrontata con i dati storici dal 2002 e con i criteri previsti dalla normativa, ha portato ad alcune valutazioni di tendenza.

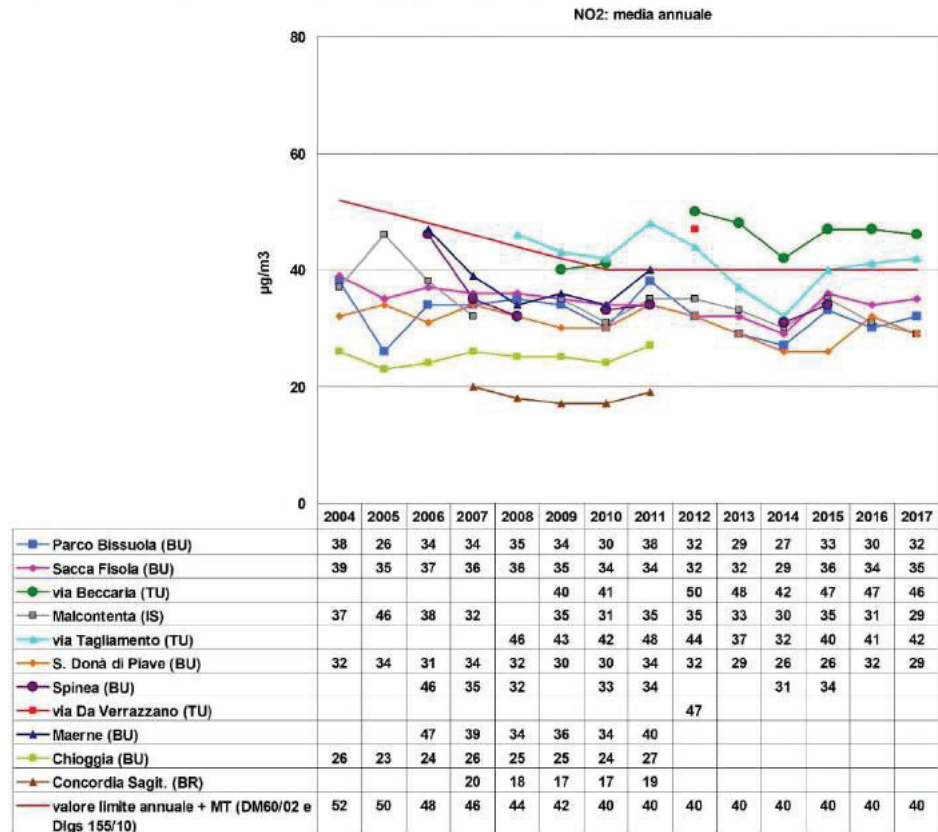
Per tale analisi si prenderà in considerazione la stazione di monitoraggio di Sacca Fisola e del Parco Bissuola, in quanto più vicine all'area di intervento.

L'analisi ha verificato le concentrazioni di Biossido di Azoto (NO₂), Benzene (C₆H₆), Biossido di Zolfo (SO₂), Benzo(a)pirene, Ozono (O₃), polveri PM10 e PM2.5 ed i metalli pesanti, Cadmio, piombo, arsenico e nichel .

BOSSIDO DI AZOTO (NO₂)

Valutando nel complesso l'andamento pluriennale si può osservare una certa stazionarietà della qualità dell'aria nel lungo termine per quanto riguarda il parametro NO₂.

Grafico 38: Confronto tra le concentrazioni medie annuali di NO₂ in riferimento al valore limite di protezione della salute di 40 µg/m³, aumentato del margine di tolleranza quando prescritto.



BENZENE (C₆H₆)

Grafico 41: Confronto tra le concentrazioni medie annuali per il benzene in riferimento al valore limite annuale di 5.0 µg/m³ eventualmente aumentato del margine di tolleranza

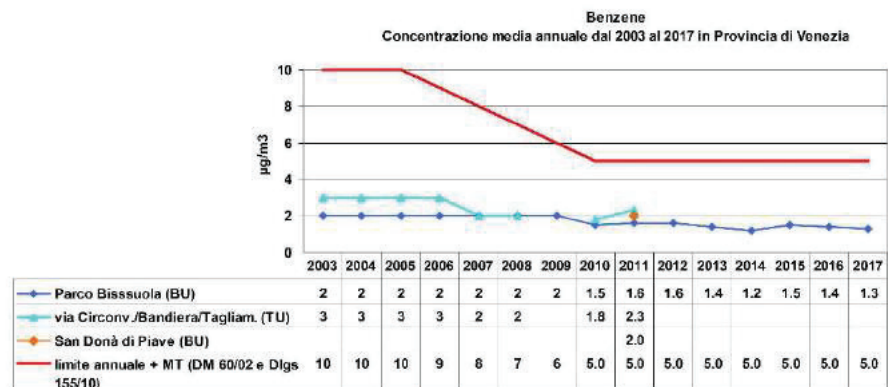


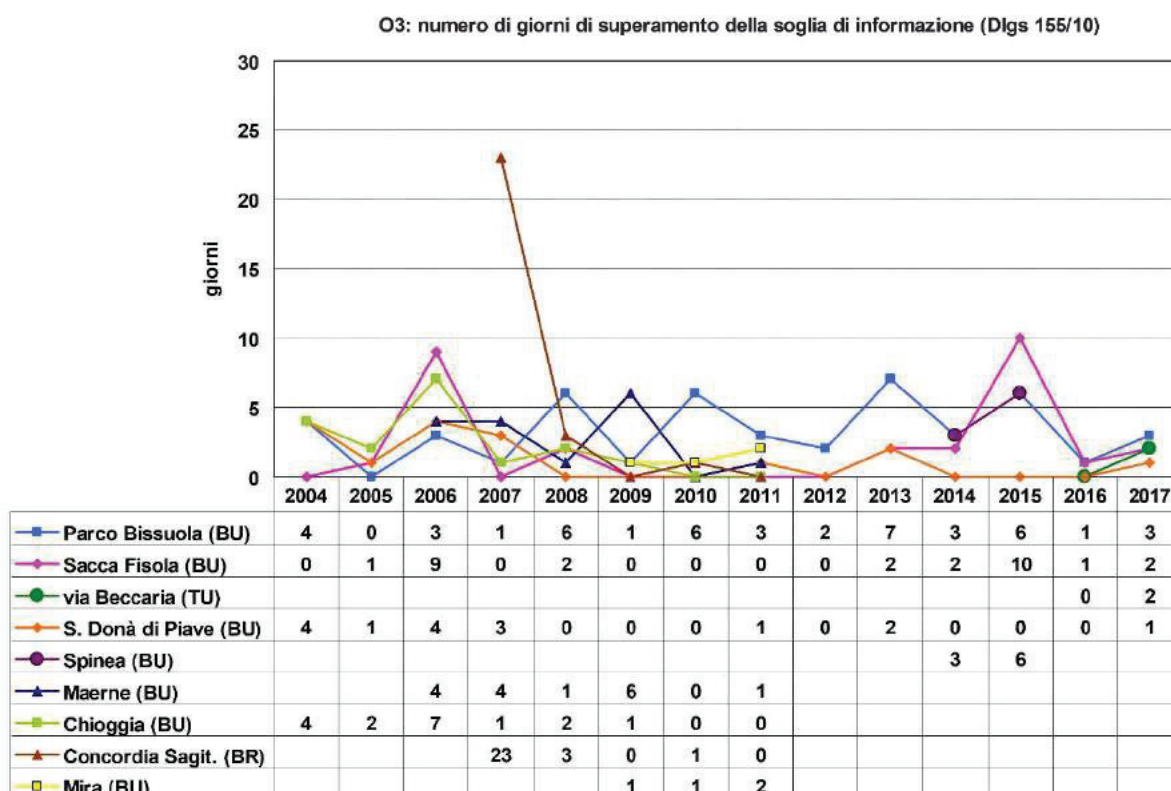
Grafico 42: Medie mensili di benzene registrate presso la stazione storica di monitoraggio di Mestre - Parco Bissuola da gennaio 2002 a dicembre 2017.

OZONO (O3)

Con riferimento al numero di giorni di superamento della soglia di informazione oraria di 180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Dlgs 155/10), nel Grafico 39 si riporta l'andamento dei giorni di superamento per gli anni compresi tra il 2004 ed il 2017, per le stazioni di monitoraggio del territorio provinciale.

Si conferma un andamento variabile dovuto principalmente all'effetto indotto dalle stagioni estive più o meno calde e ventose. I superamenti registrati nel 2017 sono già stati discussi al paragrafo 2.2.5.

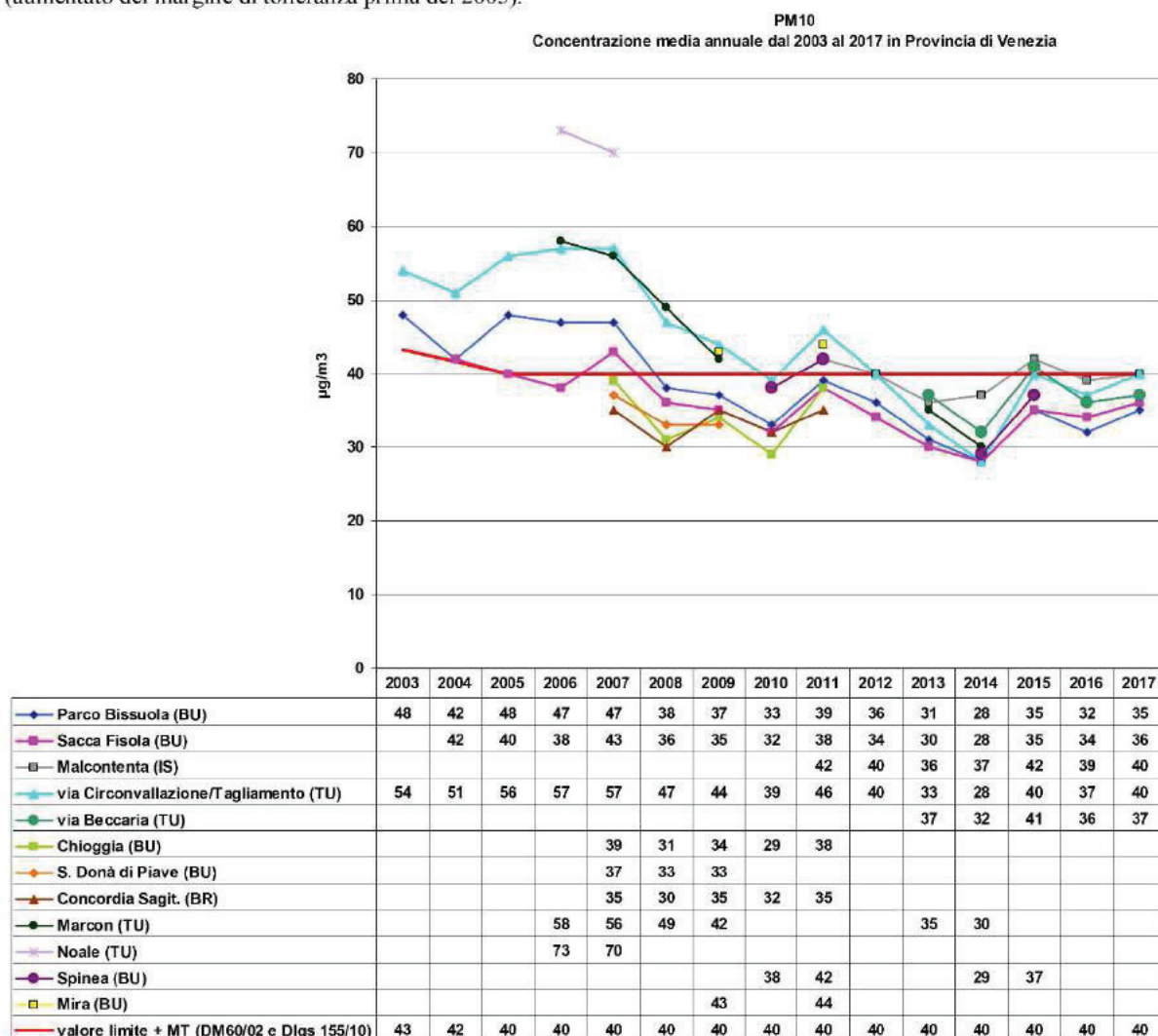
Grafico 39: Numero di giorni di superamento della soglia di informazione per l'O₃ di 180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nelle stazioni di monitoraggio della Provincia di Venezia.



La soglia di allarme oraria di 240 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Nel 2016 e nel 2017 non sono stati registrati superamenti di tale soglia.

POLVERI PM10

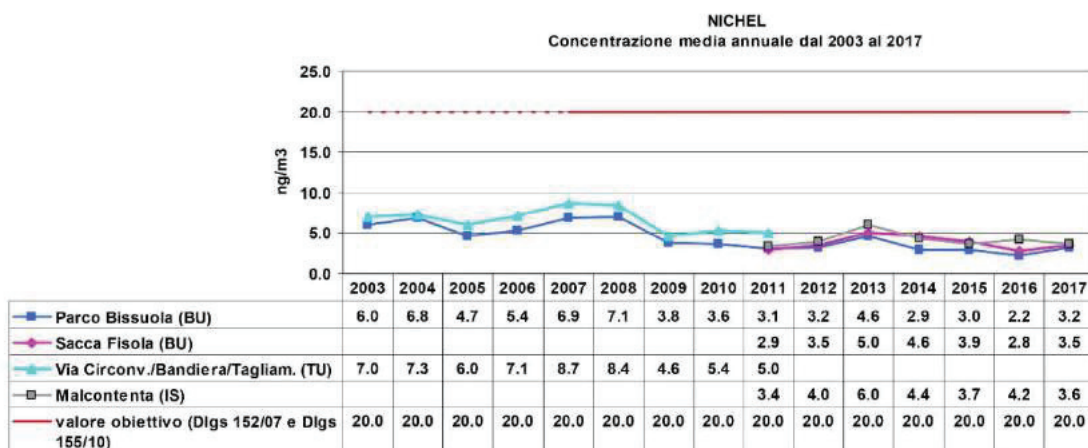
Grafico 47: Confronto tra le concentrazioni medie annuali di PM₁₀ in riferimento al valore limite annuale di 40 µg/m³ (aumentato del margine di tolleranza prima del 2005).



L'andamento delle medie mensili rilevate presso la stazione storica di Mestre – Parco Bissuola, rappresentate nel Grafico 48 a partire dal 2002, evidenzia un picco di concentrazione nei mesi autunnali ed invernali, con una netta tendenza al superamento del valore limite annuale. Si osserva che le massime concentrazioni medie dei mesi invernali (gennaio e febbraio) si sono progressivamente ridotte fino agli anni 2009 e 2010, per poi aumentare nel 2011 e tendere nuovamente alla decrescita negli anni successivi fino al 2014.

NICHEL

Grafico 54: Confronto tra le concentrazioni medie annuali di nichel in riferimento al valore obiettivo di 20.0 ng/m³ in vigore dal 2007. Dal 2003 al 2006 il valore limite annuale è indicato con la linea tratteggiata poiché, sebbene trattato dalla Direttiva Europea 2004/107/CE, è entrato in vigore solo dal 2007 (Dlgs 152/07).



In conclusione, in generale c'è stato un miglioramento della qualità dell'aria nell'ultimo anno che riprende un trend sostanzialmente di decrescita delle concentrazioni. Tuttavia deve essere mantenuta alta l'attenzione sulle criticità riscontrate per benzo(a)pirene, ozono, particolato atmosferico e ossidi di azoto. Il Decreto Legislativo n. 155/2010 stabilisce che le Regioni redigano un progetto di riesame della zonizzazione del territorio regionale sulla base dei criteri individuati in Appendice I al decreto stesso. La zonizzazione approvata con Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 3195/2006 fu presa in riesame dalla Regione Veneto in ottemperanza alle disposizioni del Decreto Legislativo n.155/2010 redatto da ARPAV – Servizio Osservatorio Aria, in accordo con l'Unità Complessa Tutela Atmosfera.

La metodologia utilizzata per la zonizzazione del territorio ha visto prima l'individuazione degli agglomerati e poi l'individuazione delle altre zone. Come indicato dal Decreto Legislativo n.155/2010 ciascun agglomerato corrisponde ad una zona con popolazione residente superiore a 250.000 abitanti, ed è costituito da un'area urbana principale e dall'insieme delle aree urbane minori che dipendono dalla prima sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci.

L'agglomerato di cui fa parte il sito oggetto del presente documento è definito "agglomerato Venezia" e rientra in zona A per quanto concerne il carico emissivo degli inquinanti principali (monossido di carbonio, biossido di zolfo, benzene, benzo-a-pirene, piombo, arsenico, cadmio e nichel), ossia una zona caratterizzata da maggiore carico emissivo [estratto da All. A alla DGR 2130/2012].

Per gli inquinanti con prevalente o totale natura secondaria (PM10, PM2.5, Ossidi di azoto e ozono) le zone sono state individuate sulla base di aspetti come le

caratteristiche orografiche e meteo climatiche, il carico emissivo e il grado di urbanizzazione del territorio.

Tale metodologia fa ricadere l'area oggetto di analisi, all'interno della zona cosiddetta di "bassa pianura e colli", caratterizzata dai comuni con densità emissiva inferiore a 7 ton/a per km².

AMBIENTE IDRICO: ACQUE SUPERFICIALI, ACQUE SOTTERRANEE E BATIMETRIA DEI FONDALI.

Tutta l'area insulare di Venezia presenta una fitta rete di scoli e scoline, che provvedono allo smaltimento e deflusso delle acque superficiali, fortemente condizionato dalle escursioni di marea.

L'aspetto che dunque è più interessante esaminare per interventi di pianificazione o progettazione che prevedano la modifica dell'uso del suolo è il livello di rischio idraulico dell'area in oggetto e l'aumento di rischio idraulico indotto che le nuove attività andrebbero a comportare.

Le aree soggette a dissesto idrogeologico nel comune di Venezia, sono state di seguito delimitate in base alle voci di legenda presenti negli aggiornamenti pubblicati nel sito internet della Regione Veneto degli atti di indirizzo della L.R. 11/2004 e, nel territorio comunale di Venezia, sono state delimitate unicamente le aree esondabili o a ristagno idrico suddividendole in tre categorie in base alla motivazione o all'evento naturale che è causa di allagamenti.

Sulla base delle informazioni raccolte per la redazione dello studio geologico e idraulico, sono state segnalate le seguenti aree esondabili o a ristagno idrico durante eventi di mareggiata evento naturale di maggior interesse per l'ambito del Lido

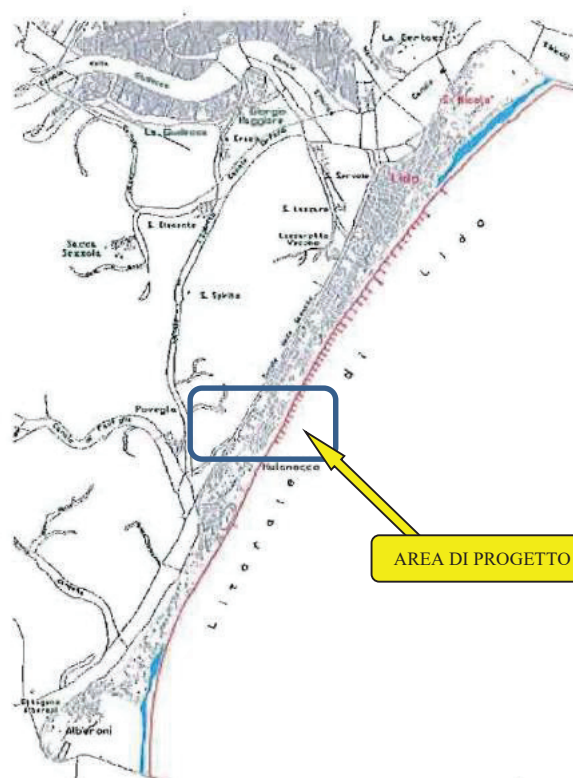
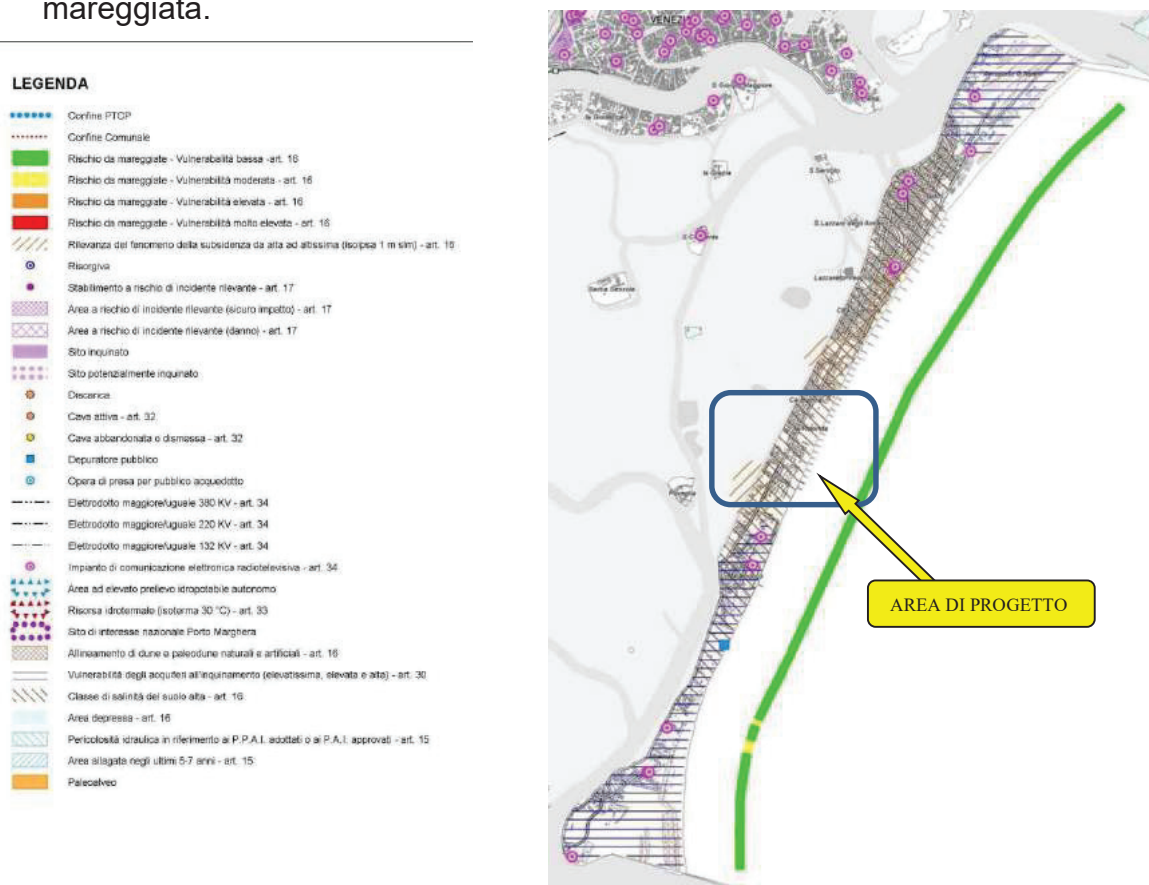


Figura 2, Aree esondabili o a ristagno idrico durante eventi di mareggiata nel Litorale del Lido

Nel PTCP, e più precisamente nella tavola delle fragilità 2.2 l'area in oggetto è identificata come " area con classe di salinità dei suoli alta" e con una elevata vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento.

L'area litoranea è quasi tutta identificata poi con una vulnerabilità bassa al rischio mareggiata.



Carta delle fragilità 2.2 P.T.C.P. di Venezia

Si può sostenere che in un territorio già gravato da un elevato rischio idraulico, quale quello del bacino scolante in Laguna di Venezia, le previsioni di sviluppo insediativo o comunque di modificazione dell'uso dei suoli vanno attentamente valutate ai fini della salvaguardia idraulica del territorio.

Ogni intervento di modifica si riflette infatti in aumenti di superfici impermeabili e semipermeabili con conseguente aumento dei deflussi superficiali generati dalle precipitazioni. Questo comporta la necessità di adottare specifiche politiche progettuali con la predisposizione di adeguate opere di compenso.

Durante la fase conoscitiva si è giunti di categorizzare, a livello di macroarea veneziana, il rischio idraulico secondo i due principali aspetti:

1- l'insufficienza delle reti fognarie di tipo misto, dovuta principalmente alla continua espansione degli insediamenti abitativi che vi insistono, con conseguente aumento delle superfici impermeabili e quindi dei picchi di portata da smaltire in tempo di pioggia;

2- l'inadeguatezza della rete idrografica superficiale, sia pubblica che privata, costituente il recapito delle acque meteoriche, dovuta al cattivo stato di pulizia dei canali o all'inadeguatezza delle sezioni o ancora all'insufficienza degli organi di sollevamento terminali per l'evacuazione delle acque in Laguna.

Si precisa che per l'area di progetto alle Terre Perse non vige l'obbligo di presentare una relazione di compatibilità per le nuove aree impermeabilizzate poiché già previste negli attuali strumenti urbanistici. La progettazione in ogni caso prevede un adeguato rapporto di superfici permeabili ed impermeabili, migliore di quello attualmente eseguibile e un opportuno sistema di smaltimento sia fognario che delle acque meteoriche.

Dal punto di vista della **classificazione delle acque sotterranee**, l'area oggetto di analisi è individuata come bassa pianura veneta ad acquifero differenziato. È una zona posta a valle della media pianura, per una larghezza minima di circa 25-30 km nel bacino orientale per spingersi fino alla costa adriatica e fino al fiume Po nella rimanente porzione di bassa pianura.

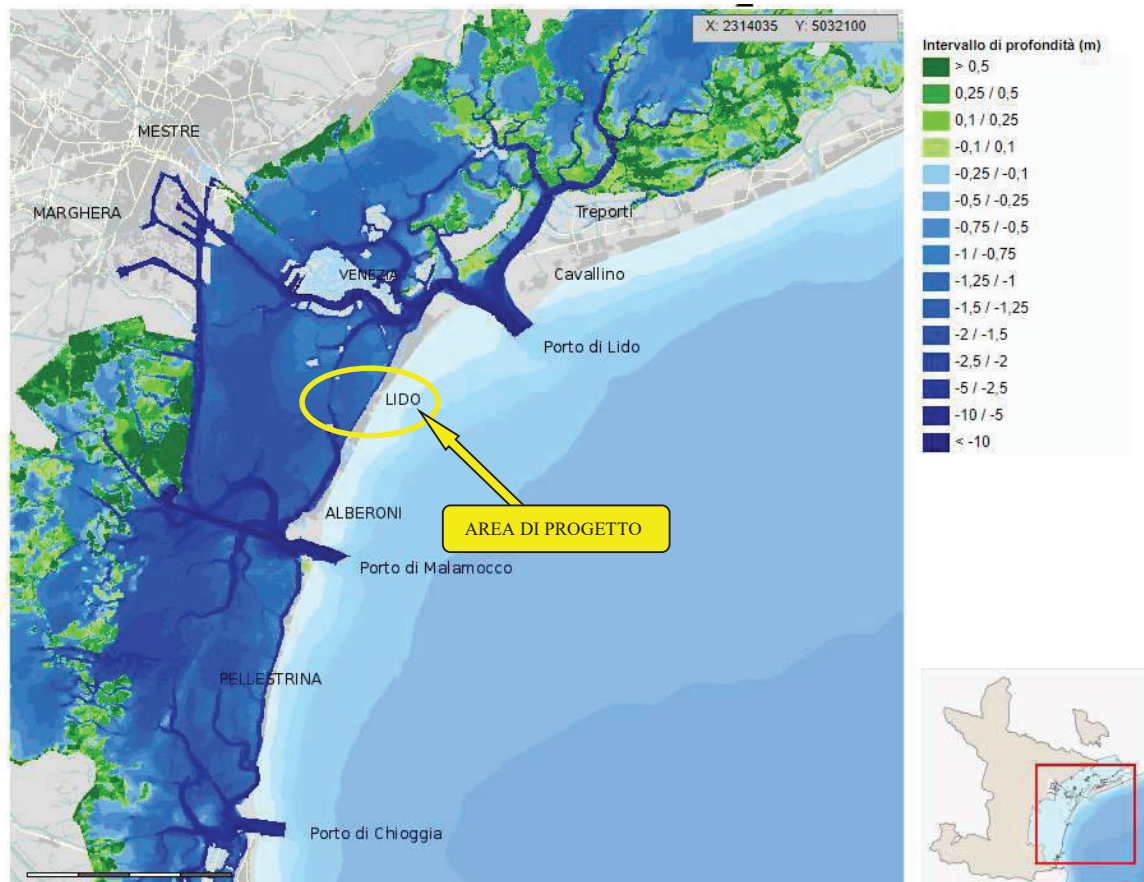
Il sottosuolo è costituito da depositi sabbiosi, costituenti i corpi acquiferi, interdigerati a livelli limoso-argillosi, che fungono da acquicludi ed acquitardi.

Le numerosissime informazioni stratigrafiche in possesso, hanno permesso di individuare i livelli sabbiosi mediamente entro i primi 300 metri di profondità. Nel bacino centro orientale ed in prossimità della costa adriatica alcuni orizzonti ghiaiosi sono segnalati al di sotto di questa profondità, fino ad un massimo di 850 metri nell'area di San Donà di Piave. Tale struttura litostratigrafica è idrogeologicamente giustificata dalla presenza di un acquifero indifferenziato superficiale, in cui alloggia una falda freatica poco profonda, a diretto contatto col suolo, e quindi molto vulnerabile, ed una serie di acquiferi differenziati profondi, in cui trovano sede alcune falde artesiane e semi artesiane, con vari gradi di continuità, ed a potenzialità variabile.

A grandi profondità, gli orizzonti poco permeabili acquistano maggiore continuità, e le falde acquistano caratteri artesiani maggiormente spiccati. Il numero di acquiferi artesiani varia da zona a zona, in base allo spessore dei sedimenti ed alla profondità del basamento roccioso. Il primo acquifero artesiano è mediamente individuato alla profondità media di 340 m dal piano campagna nella porzione settentrionale, mentre acquiferi artesiani molto profondi sono individuabili a profondità superiori a 650 metri nell'estremità orientale della regione.

Per quanto riguarda la morfologia dei fondali prossimi alla zona delle Terre Perse, dell'"Atlante delle Laguna" viene riportata la cartografia relativa alla "**Batimetria dei fondali**".

In generale, osservando tale cartografia, si nota che la profondità media (comprese le aree emerse) della Laguna centrale e meridionale è maggiore rispetto a quella della Laguna Nord: -1,8 m rispetto a -1,3 m.



I fondali localizzati in prossimità dell'area di progetto alle Terre Perse (escludendo il canale) presentano batimetrie comprese tra -0,98 e -1,39 m.

SUOLO E SOTTOSUOLO: GEOLOGIA E AREE MORFOGENETICHE, LA SUBSIDENZA, IL CUNEO SALINO, SEDIMENTI SUPERFICIALI E INQUINANTI INORGANICI ED ORGANICI

L'origine della Laguna di Venezia è dovuta a fenomeni che hanno determinato il definitivo assestamento della linea di costa del golfo alto adriatico, a partire dall'ultimo periodo post glaciale.

Tra il 4.000 e il 6.000 a.C., si colloca il fenomeno idrogeologico di formazione delle lagune attuali nell'arco costiero veneto friulano. Esso avviene, in sostanza, nel momento in cui le alluvioni dei maggiori fiumi alpini (Brenta, Piave, Tagliamento) convogliano verso il litorale una grande quantità di sedimento fine e finissimo, tale da formare una piattaforma di debolissima pendenza sovrapposta al sedimento grossolano delle antiche alluvioni.

Tali sedimenti formati da argille, limi e sabbie sono sottoposti all'incessante sollecitazione di fattori morfogenetici, tra cui le correnti fluviali, i venti e il moto ondos.

Si formano i bacini costieri a basso fondale in cui i fiumi alpini espandono le loro torbide e che i fenomeni di marea allagano e svuotano.

La stessa azione dei flutti marini spinge il sedimento fluviale sui bassi fondali, creando scanni lineari (lidi), che progressivamente separano i bacini costieri dal mare aperto e determinando la nascita di ambienti propriamente lagunari. Il collegamento con il mare avviene attraverso i varchi dei lidi, mantenuti aperti da correnti fluviali e di marea, destinati a diventare le cosiddette bocche di porto.

I fenomeni di genesi successivi avrebbero potuto far letteralmente scomparire le lagune, per effetto di violente ingressioni dovute all'innalzamento del livello del mare, oppure prosciugarsi per effetto di una leggera espansione glaciale e del conseguente ritiro della linea di costa con imbonimento e inerbimento dei bassi fondali.

Le condizioni che si crearono e gli interventi dell'uomo hanno contribuito a determinarne lo stato attuale.

Il paesaggio e la geografia della laguna variano comunque in relazione all'andamento della marea: in condizioni di bassa marea emergono infatti superfici di basso fondale chiamate velme, poi sommerse dall'innalzamento delle acque.

La laguna che oggi possiamo osservare è il frutto dell'incessante opera dell'uomo che nella storia ha contrastato o accompagnato le dinamiche naturali lagunari, a seconda delle proprie esigenze.

Alcune strutture e apparati di origine antropica sono chiaramente invasivi e impattanti sul sistema lagunare (aeroporto, dighe foranee, Canale dei Petroli, casse di colmata, insediamenti industriali, ecc.); viceversa, in molti luoghi, l'opera dell'uomo si armonizza con gli elementi del paesaggio naturale.

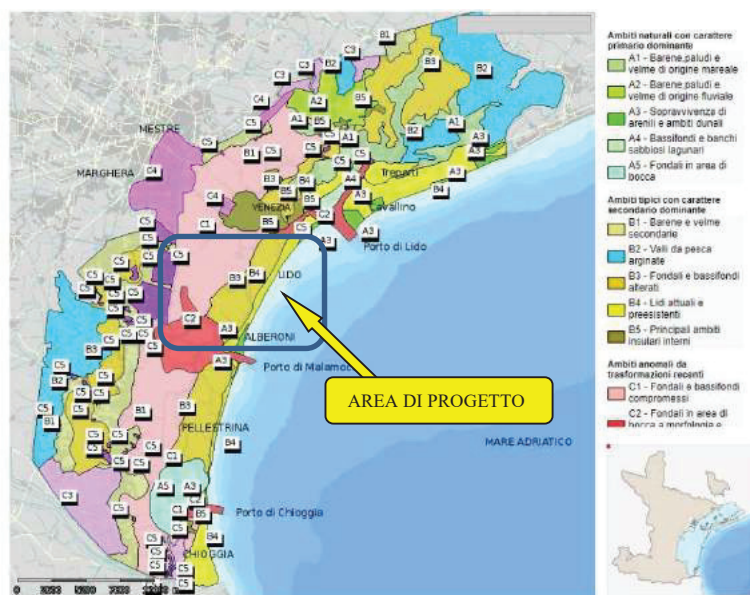
Lo studio micropaleontologico ha evidenziato come tutta l'area del centro storico di Venezia fosse una laguna aperta con canali mareali ed apporti marini prevalenti. A nord e a sud della città, e a Murano, era presente invece un ambiente lagunare chiuso caratterizzato da scarso ricambio idrico.

Le **“Aree morfogenetiche”** sono costituite da macroaree classificate secondo criteri legati ai processi di formazione presenti o passati, in “ambiti naturali con carattere primario dominante”, “ambiti tipici con carattere secondario dominante” e “ambiti anomali da trasformazioni recenti”.

Come “ambienti primari” vengono considerati quelli nei quali le azioni di trasformazione operate dall’uomo non hanno ancora compromesso in modo radicale le caratteristiche fisiche e biologiche e le dinamiche originarie.

Come “ambienti secondari” vengono invece considerati quelli interessati da trasformazioni antropiche, dirette o indotte, che hanno determinato perdita dell’originarietà.

L’area d’intervento rientra negli “Lidi attuali e preesistenti” (B4); si tratta delle isole storicamente urbane, interessate da ripetute modifiche morfologiche minori. La laguna prossima all’area di intervento rientra invece negli “Ambiti Tipici con carattere secondario dominante” e più precisamente sono classificati come “Fondali e bassifondi alterati” (B3).



Un altro fenomeno che ha effetti importanti sul territorio della laguna di Venezia e qui preso in esame è la **subsidenza**.

Venezia è la città più nota nel mondo riguardo alla problematica della subsidenza relativa o *Relative Land Subsidence*, cioè la perdita di altimetria del suolo rispetto al livello del mare dovuta alla combinazione di subsidenza (abbassamento del terreno) ed eustatismo (innalzamento del mare).

Laguna e delta del Po rappresentano quindi ecosistemi molto vulnerabili: la pianura costiera che li circonda è generalmente soggiacente il livello marino, anche di oltre 4 metri e il rischio idrogeologico e ambientale associato è particolarmente elevato, con rischi di inondazione e desertificazione.

L’Istituto di scienze marine del Consiglio nazionale delle ricerche (Ismar-Cnr) di Venezia e l’Università di Padova sono impegnati nello studio e nel monitoraggio della subsidenza di quest’area da oltre 40 anni.

Al margine settentrionale della Laguna la subsidenza delle aree naturali è circa doppia di quella dei corpi arginali (fino a 7 mm/anno contro 4), mentre nel delta del Po il comportamento è opposto, con le strutture antropiche che risentono di una subsidenza maggiore delle zone coltivate. Tali variabilità e caratteristiche sono il risultato di diversi fattori geologici e antropici, quali la presenza di suoli di recente deposizione e i prelievi d’acqua di falda.

Nella presente indagine territoriale un elemento di particolare importanza è lo studio della contaminazione salina. Questa è un problema grave non solo per

l'inquinamento delle acque sotterranee ma anche perché può innescare, con la salinizzazione dei sedimenti, il collasso delle argille superficiali per la variazione del chimismo della loro parte umida, costituita dall'acqua interstiziale. Porta quindi all'accentuare di un altro fenomeno molto impattante per le zone costiere: la subsidenza.

Il problema della salinizzazione della falda e dei terreni è tipico delle zone costiere ove l'acqua del mare si infiltra sostituendo l'acqua dolce degli acquiferi freatici e artesiani. Questo fenomeno prende il nome di **intrusione salina**.

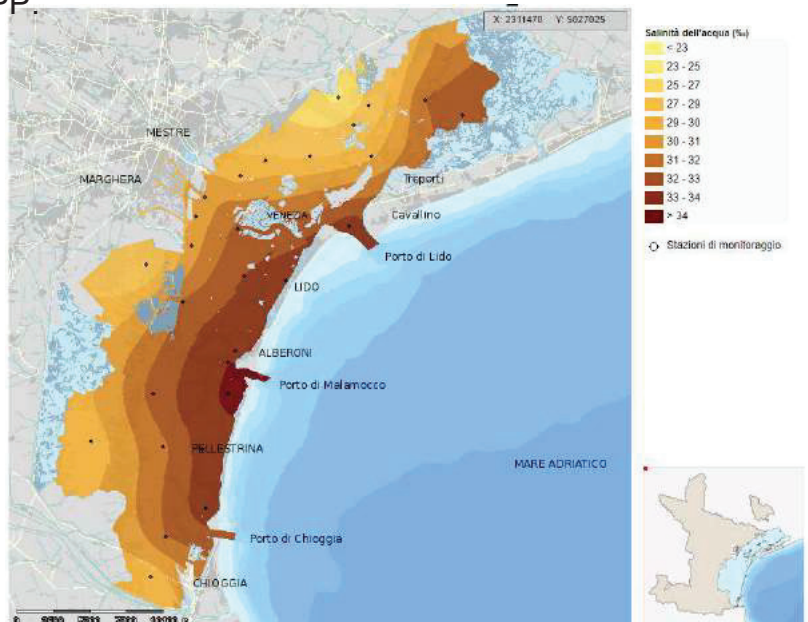
Negli acquiferi, l'acqua dolce, per la minor densità ed il maggior carico idraulico rispetto all'acqua salata, "galleggia" senza miscelarsi con essa mantenendo in profondità la superficie di separazione che prende il nome di interfaccia. Considerando i valori di densità per acqua dolce e salata si ottiene che $H_n = 37 H$, dove H_n indica l'altezza di falda freatica ed H profondità dell'interfaccia dal livello medio del mare, cioè per un'elevazione della falda freatica di 1 m sul livello medio del mare, si ottiene un approfondimento dell'interfaccia di circa 37 m.

Quando la superficie della falda si abbassa, si ha un ingresso dell'acqua del mare che, entrando nell'acquifero per via sottomarina, si sostituisce all'acqua dolce. L'acqua dolce comunque copre ancora quella salata e continua ad esistere tra di esse una interfaccia che può variare da 50 cm a oltre 100 m di spessore e la cui forma è regolata dalle relazioni idrodinamiche tra flusso dolce e flusso salato.

Il fenomeno della contaminazione salina è spesso relazionata all'emungimento di acqua da una falda costiera che, modificando l'equilibrio idraulico, "richiama" l'acqua salata in direzione del pozzo. Non solo, anche l'ubicazione sbagliata di pozzi di estrazione possono risultare fattori innescanti l'intrusione di acqua salata. Le prime indagini sul fenomeno nella laguna di Venezia, risalgono ad uno studio del "Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali" svolto negli anni 1970 su incarico del Ministero dei LL.PP.

La contaminazione interessava una profondità massima di circa 20 m e si sviluppava lungo tutto il margine interno della laguna. Nello stesso studio si è costruita la mappa delle isobate del tetto del substrato conduttore riferibile alle acque saline fossili. Per la parte qui presa in considerazione il valore di quest'ultimo si assestava su valori medi di 350 m. Dopo tale indagine il problema è stato sporadicamente

trattato e studiato fino ai primi anni 90 quando in tempi diversi si è arrivati a definire una rete di monitoraggio ed una prima analisi dello stato attuale della contaminazione salina nel bacino lagunare.



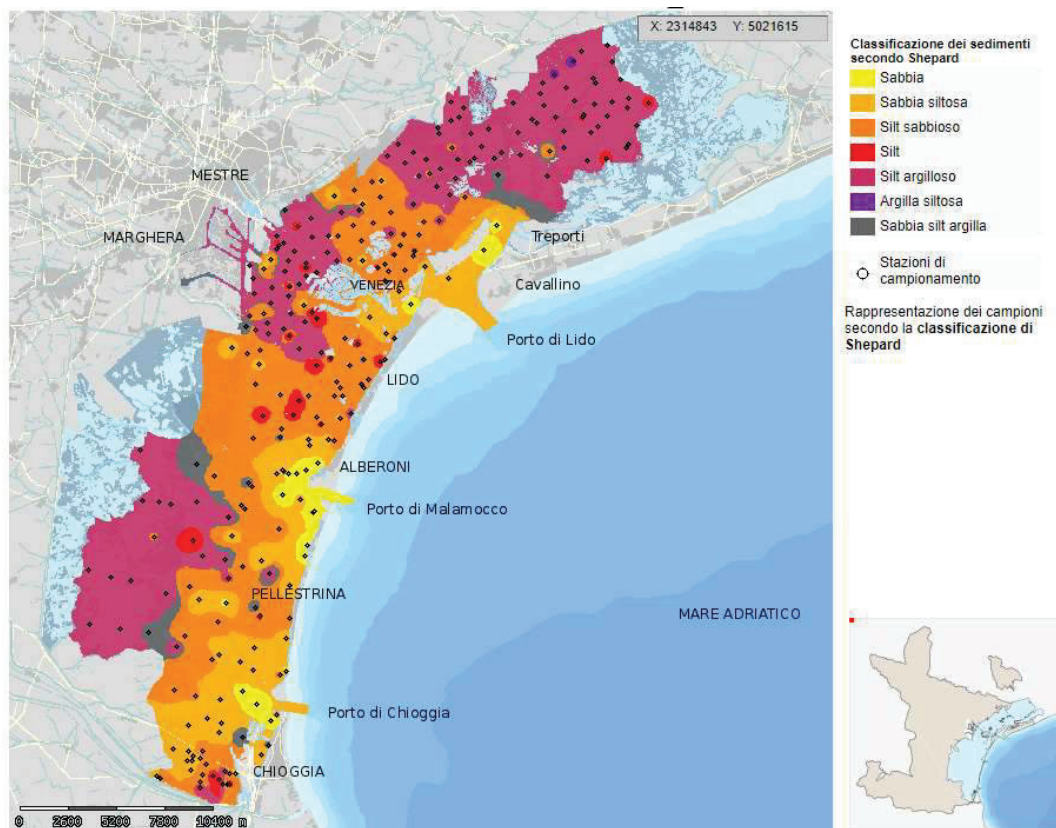
I risultati di tale lavoro, relativamente alla zona di nostro interesse, dimostrano che l'intrusione salina è compresa tra la laguna ed il fiume Brenta; in alcune fasi annuali, tuttavia, la contaminazione riesce a superare la linea del fiume essendo l'influenza positiva di questo ristretta ad un intorno abbastanza limitato.

Per quanto riguarda i sedimenti della Laguna di Venezia l'Atlante di Venezia ha redatto una "classificazione dei sedimenti superficiali secondo Shepard", la parte centrosettentrionale risulta costituita principalmente da sedimenti fini (silt e siltargilloso), mentre la parte Sud è caratterizzata da sedimenti grossolani (siltsabbioso e sabbiasiltosa).

La tessitura del sedimento è fondamentale per interpretare i processi sedimentari che sono intervenuti e che intervengono in Laguna di Venezia; la presenza di sedimenti a granulometria fine è indice di un ambiente idrico caratterizzato da un'energia molto bassa.

In generale è possibile riconoscere una progressiva diminuzione della dimensione delle particelle procedendo verso le aree più interne con un accumulo di materiali di granulometria più grossolana (sabbia e sabbia siltosa) in prossimità delle Bocche di Porto (dove la velocità della corrente è elevata) e la sedimentazione della frazione più sottile (limo e argilla) nelle aree interne caratterizzate da minor energia.

Esaminando più in dettaglio la tavola relativa alla classificazione granulometrica, appare come in prossimità dell'area d'intervento i sedimenti superficiali siano caratterizzati dalla presenza di silt.



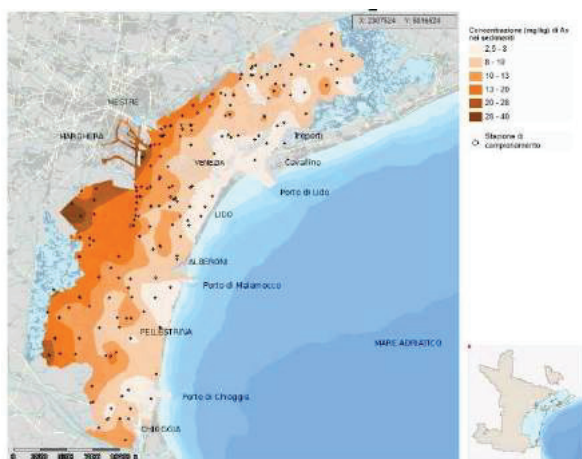
Dall'Atlante della Laguna, è riportata la cartografia relativa ai "inquinanti inorganici nei sedimenti di basso fondale", dove sono considerate le concentrazioni di

arsenico (As), mercurio (Hg), nichel (Ni) e zinco (Zn) nei sedimenti superficiali (015 cm) rilevate tramite studi effettuati nel periodo 1995-2001.

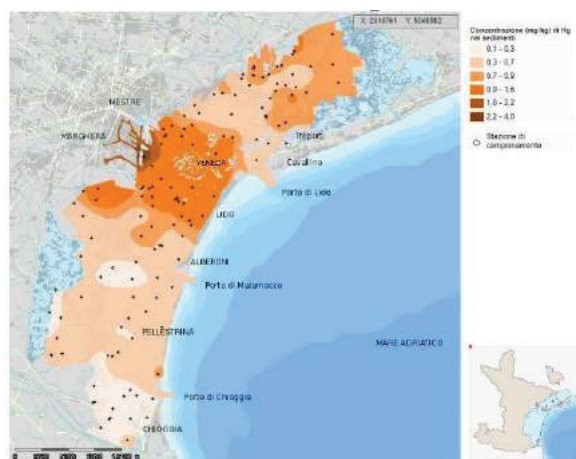
Come si può vedere, Hg e Zn presentano valori di concentrazione più elevati in Laguna centrale, in relazione alla vicinanza al polo industriale di Marghera.

Per quanto riguarda i sedimenti presenti in prossimità della zona delle Terre Perse, oggetto del rapporto, si registrano concentrazioni basse di As (tra 2,5 e 8 mg/kg),

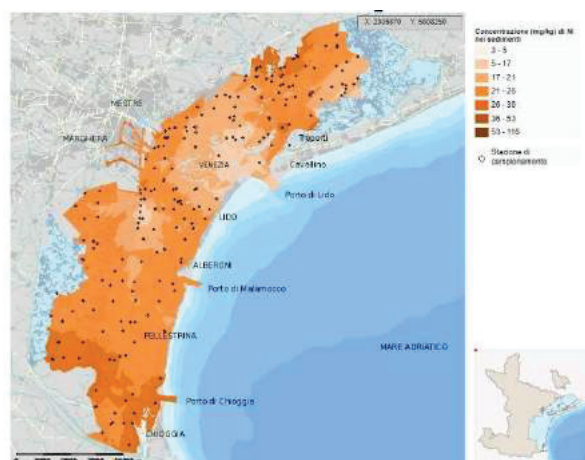
concentrazioni medie di Hg (tra 0,9 e 1,6 mg/kg) e di Ni (tra 17 e 26 mg/kg) e concentrazioni medio – basse di Zn (tra 87 e 141 mg/kg).



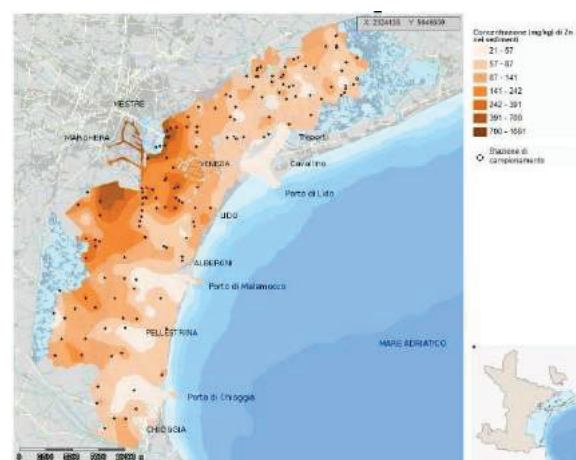
Arsenico



Mercurio



Nichel



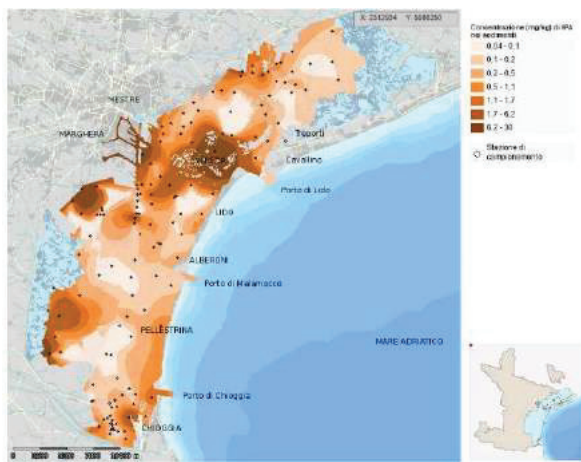
Zinco

Oltre ai dati sugli **“inquinanti inorganici nei sedimenti di basso fondale”** l’Atlante della Laguna, riporta anche la cartografia relativa ai **“inquinanti organici nei sedimenti di basso fondale”**, relativi alla presenza, nel periodo 1995-2001, di idrocarburi policiclici aromatici (IPA), diossine e furani (PCDD/F), policlorobifenili (PCB) e ottaclorodibenzofurani (OCDF), tutti rientranti nei cosiddetti POPS (microinquinanti organici persistenti).

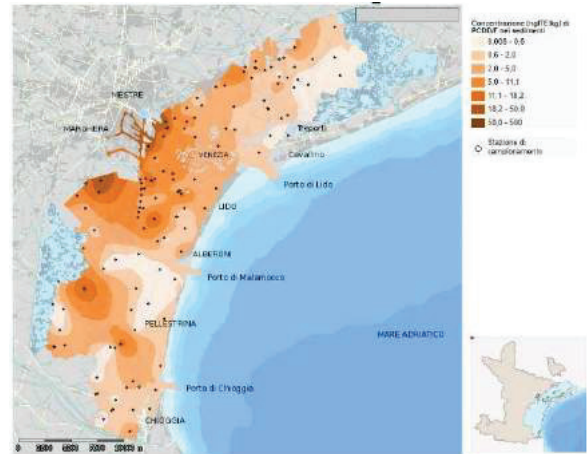
Gli IPA in particolare, sono emessi dagli scarichi dei mezzi motorizzati e dalla combustione in generale, presentano concentrazioni elevate in prossimità del

centro storico di Venezia, con valori massimi presso Murano e la bocca di porto di Lido.

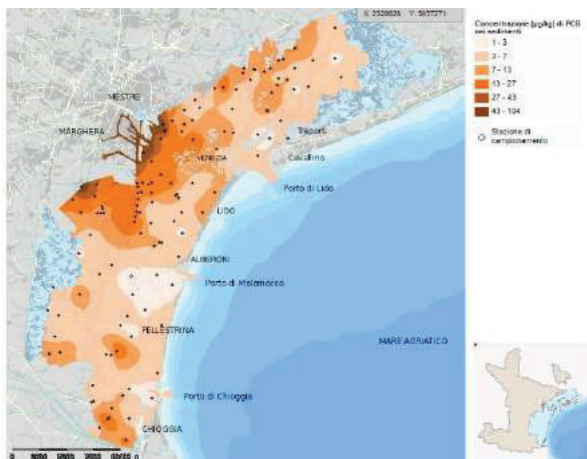
Gli altri tre, PCDD/F, PCB e OCDF, risentono dell'influsso esercitato dall'area industriale di Porto Marghera.



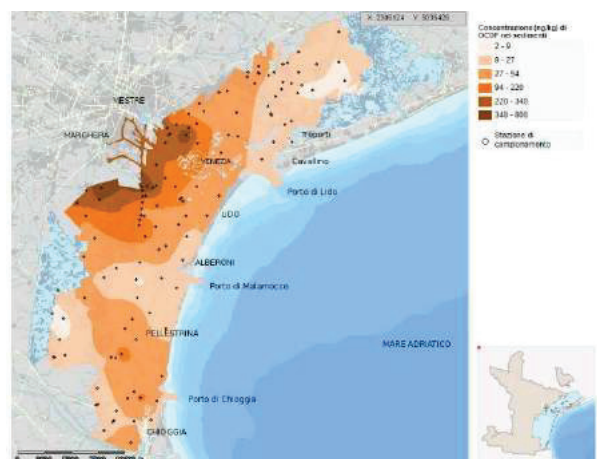
IPA



PCDD/F



PCB



OCDF

I valori dei sedimenti posti in prossimità dell'area oggetto di analisi registrano valori bassi di IPA (tra 0,04 e 0,1 mg/kg) e valori medio bassi di PCDD/F (tra 2 e 5 mg/kg), di PCB (tra 7 e 13 mg/kg) e di OCDF (tra 27 e 94 mg/kg).

ECOSISTEMI: SITI ZPS E SIC FLORA E VEGETAZIONE, FAUNA

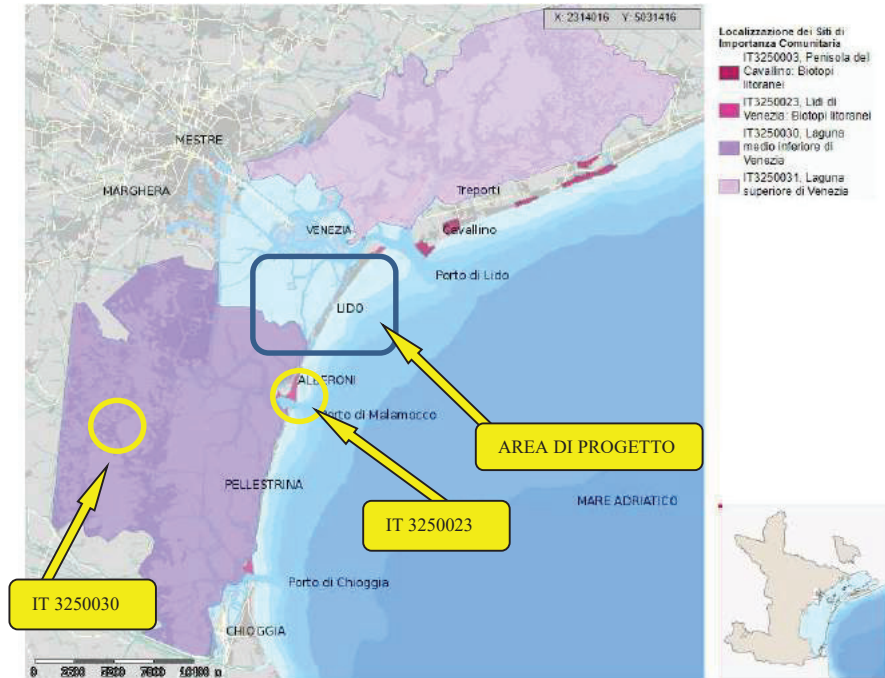
Tre i siti della rete Natura 2000 presenti nella Laguna di Venezia

1) **IT3250023**: "Lido di Venezia - biotopi litoranei" Questo sito interessa in particolare l'estremità sud dell'Isola del Lido, denominata Alberoni.

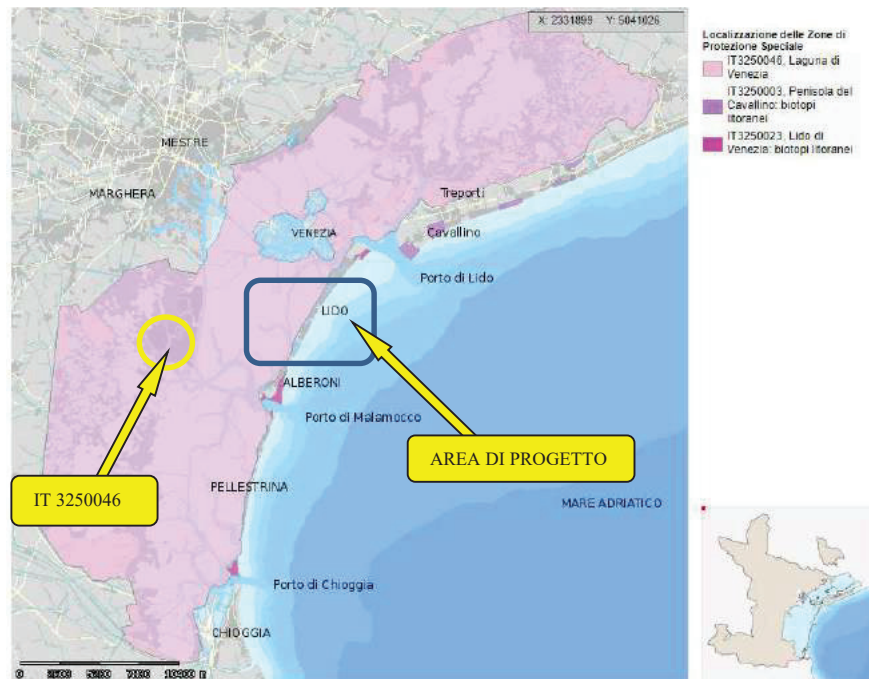
2) **IT3250030** "Laguna Medio Inferiore di Venezia. I Sito interessa la parte inferiore della Laguna di Venezia. L'inizio di tale tratto di Laguna può essere fatto coincidere con il

ponte di Malamocco che collega la Via Malamocco alla Riva Giovanni Diacono sul fronte del Borgo e/o l'antistante l'Isola di Poveglia.

3) **IT3250046**: "Laguna di Venezia"; Questo sito comprende tutta la Laguna, nella sua parte acqua.



Siti IT3250023 e IT3250030



Sito IT3250046

Il sito risulta avere un valore eccellente per rappresentatività e grado di conservazione dell'habitat delle "Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea".

Gli habitat dei “Prati di Spartina” (*Spartinion maritimae*) e della “Vegetazione annua pioniera a *Salicornia* e altre specie delle zone fangose e sabbiose” occupano in questo sito una superficie che rappresenta una buona percentuale di quella coperta a livello nazionale (tra il 15,1% ed il 100%).

Qualità e importanza del sito sono legate alla presenza di tipi e sintipi endemici, di specie animali e vegetali rare e minacciate sia a livello regionale che nazionale. Il sito è una zona di eccezionale importanza per svernamento e migrazione dell'avifauna legata alle zone umide, in particolare aldeidi, anatidi e limicoli, ed è un'importante area di nidificazione per numerose specie di uccelli, tra i quali sternidi e caradriformi. Ben 66 sono le specie ornitiche presenti nel sito e citate all'interno dell'allegato I della Direttiva 79/409/CEE.

In particolare il sito risulta avere un valore eccellente per la conservazione di strolaga mezzana dell'Artico (*Gavia arctica*), strolaga minore (*Gavia stellata*), svasso cornuto (*Podiceps auritus*) e cavaliere d'Italia (*Himantopus himantopus*).

L'isola del Lido appare più densamente abitata e ancora maggiormente coltivata rispetto le altre isole maggiori della Laguna. In particolare, gran parte del lato laguna dell'isola, così come la porzione centromeridionale della stessa, sono occupati da insediamenti urbani con il relativo verde pubblico e privato, orti funzionanti o in parte più o meno abbandonati e da piccole imprese. Inoltre, in corrispondenza delle due estremità dell'isola, sono presenti aree ad uso militare.

Al Lido si rinvencono sia i tipi di vegetazione legati all'ambiente dunale, sia bassure umide più o meno salate e comunità sinantropiche

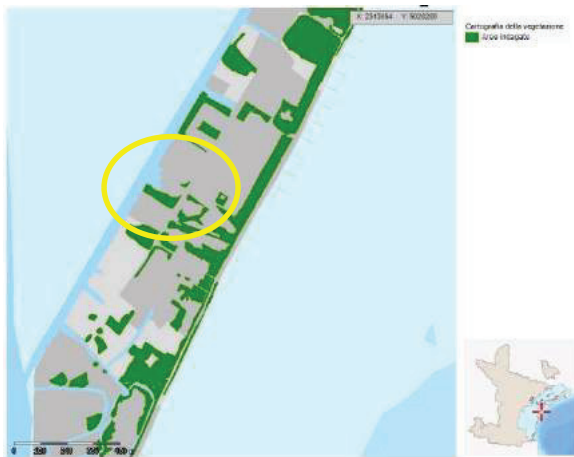
Gli ambienti dunali sono situati agli estremi dell'isola in località San Nicolò e Alberoni, in corrispondenza degli arenili che si sono sviluppati soprattutto in seguito alla costruzione dei moli alle bocche di porto di Lido e di Malamocco. Aree per gran parte comprese nel **SIC IT3250023** - Lido di Venezia: biotipi litoranei.

Dall'Atlante della Laguna, è riportata la cartografia relativa al “**paesaggio vegetale**” che ha studiato la flora esistente nell'isola del Lido.

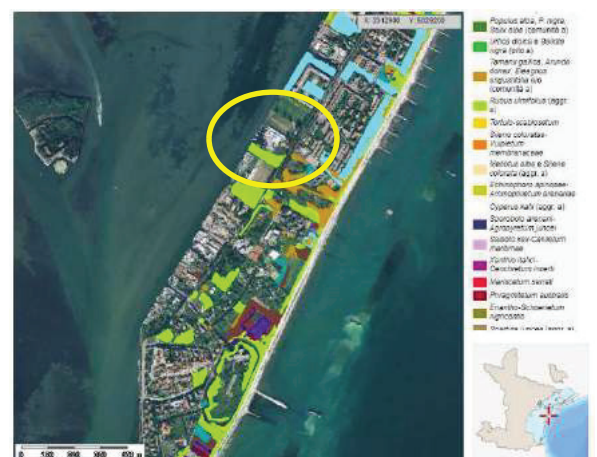
Lo studio ha individuato alcune zone da indagare, ritenute le più significative in particolare è stata elaborata una carta riguardante “**la vegetazione del litorale**”, altra ha analizzato gli “**Habitat dei litorali**” ed infine una dedicata al “**valore floristico-vegetazionale dei litorali**”.

Lo studio, che ha coinvolto meno del 30% dell' area di progetto è giunto ai seguenti risultati:

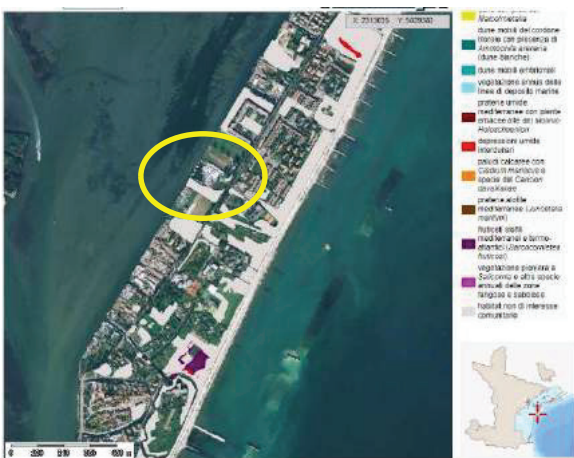
- 1) “**la vegetazione del litorale**”: è indicato il *rubus ulmifolius* (rovo selvatico).
- 2) “**Habitat dei litorali**”: habitat non di interesse comunitario,
- 3) “**valore floristico-vegetazionale dei litorali**” : moderato.



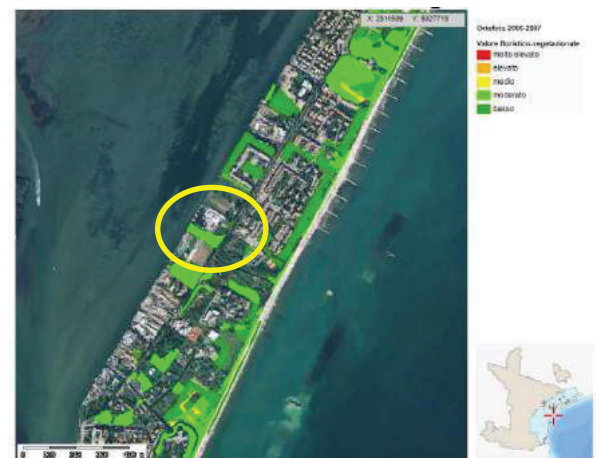
Aree di studio



vegetazione



Interesse



valore

La zona oggetto dell'intervento non è all'interno di alcuno dei tre siti precedentemente indicati, in particolare:

IT3250023: "Lido di Venezia - biotopi litoranei": Da questo sito l'area d'intervento dista quasi 5 km.



IT3250030 "Laguna Medio Inferiore di Venezia. Termina in prossimità del ponte di Malamocco che collega la Via Malamocco alla Riva Giovanni Diacono distante circa 1,1 km dall'area di progetto.



IT3250046: "Laguna di Venezia"; Questo sito comprende tutta la Laguna, nella sua parte acquea ed è confinante con l'area dell'intervento.

L'Atlante della Laguna di Venezia affronta anche il tema dell'**avifauna**, con un ampio studio sul "**ruolo della Laguna per la conservazione degli uccelli acquatici**" non individuando alcun luogo nell'intera isola del Lido utile a quello scopo.

ASPETTI SOCIO ECONOMICI: TURISMO, SETTORE DELLA PESCA

L'**economia turistica** veneta è riuscita negli anni a far fronte a diverse congiunture negative e a spiegare questa dinamica stanno alcuni fattori.

Il primo va ricondotto all'ormai riconosciuta appartenenza della vacanza al paniere dei beni di largo consumo, piuttosto che a quello dei beni di lusso, con la conseguenza che in condizioni di difficoltà, economica e non, più che rinunciare ad essa si opta per una combinazione alternativa, vuoi meno costosa, vuoi più vicina, vuoi più sicura.

In questo contesto, il Veneto ha saputo reagire grazie alla penetrazione nei mercati nord europei e dell'Est Europa e al rafforzamento della domanda domestica, che ha riscoperto il piacere di una vacanza in montagna o in una delle molte località culturali cosiddette minori. Ciò ha consentito, negli anni di congiuntura negativa, di bilanciare la caduta del mercato extraeuropeo e di azzerare la contrazione del fatturato da turismo internazionale.

Il secondo fattore va sicuramente cercato nello sforzo compiuto da molte destinazioni per differenziare i propri mercati e il proprio prodotto: laddove strategie di *destination management* sono state elaborate e avviate, più rapido è stato il recupero, anche grazie ai processi di riorganizzazione della domanda.

Nello specifico, la destinazione Balneare accorpa il 44% di arrivi e il 70% delle presenze totali del flusso turistico metropolitano, con conseguenti vantaggi anche per il Lido di Venezia

La Città d'Arte rappresenta il 51% di arrivi e il 28% delle presenze sul territorio metropolitano.

Un altro settore di fondamentale importanza nel panorama socio economico di Venezia è il **settore della pesca**.

La laguna centrale di Venezia è caratterizzata dalla presenza di numerose attività della pesca e acquacoltura, in particolare si segnala : *Pesca artigianale tradizionale con tresse munite di bertovelli (reti fisse)* su tutti i bassi fondali della laguna di Venezia, non concessi per l'attività di pesca allevamento della vongola filippina.

Pesca con nasse e reoni lungo i principali canali della laguna di Venezia. *Venericoltura*: pesca allevamento di molluschi bivalvi *Tapes philippinarum* (vongola filippina) su bassi fondali della laguna di Venezia dati in Concessione dal Magistrato alle Acque alla società GRAL e poi affidati in subconcessione a cooperative e consorzi locali.

La pesca artigianale tradizionale con le tresse munite di cogolli (bertovelli), sono lunghi sbarramenti che restano in opera per mesi, il pescato è convogliato esclusivamente nei cogolli e raccolto quotidianamente oppure ogni 23 giorni a seconda delle tradizioni locali.

Questo sistema di pesca si fonda sul fenomeno della marea: quando l'acqua entra in laguna il pesce si sposta dalle zone più profonde delle aree a basso fondale e, quando a marea uscente il livello dell'acqua si abbassa, segue il verso opposto. Seguendo la corrente il pesce fiancheggia gli sbarramenti in rete fino ad incontrare le camere di cattura: i bertovelli.

La Provincia di Venezia concede annualmente l'autorizzazione al posizionamento delle tresse ai richiedenti, che poi a seconda delle tradizioni locali organizzano la loro stagione di pesca.

La pesca con nasse e reoni per seppie: rientrano nella categoria delle trappole e sono attrezzi da pesca di tipo artigianale, generalmente di forma cilindrica o di parallelepipedo, costituiti da un'intelaiatura rigida in plastica o metallo su cui viene montata la rete e una o due bocche di ingresso a forma di imbuto.

In mare le nasse vengono unite in lunghe serie (tire), disposte in genere parallelamente alla costa ed assicurate al fondale con degli ancoraggi posizionati alle estremità. L'attività di controllo e recupero del pescato avviene con frequenza quasi giornaliera e vede impegnati uno o due pescatori che utilizzano di norma piccole imbarcazioni, spesso utilizzate anche per la pesca in acque interne, dotate in alcuni casi di verricello per agevolare il salpamento delle nasse.

La pesca delle vongole in laguna, condotta inizialmente a mano e successivamente con l'ausilio di attrezzi a bassa meccanizzazione come rasche e rastrelli manuali, ostregheri e casse da ostreghe, ha subito una profonda trasformazione a partire

dall'inizio degli anni '90 in seguito alla diffusione della vongola filippina *Tapes philippinarum*. Introdotta nella laguna di Venezia negli anni '80, con lo scopo di valutare la possibilità di diversificare il settore della molluschicoltura lagunare, la vongola filippina invece ha colonizzato rapidamente ampie aree lagunari grazie ad un elevato tasso di accrescimento ed alla capacità di adattarsi ad un ampio spettro di condizioni ambientali (salinità, temperatura, tipologia di sedimento, ecc.). Parallelamente alla sua diffusione ha avuto inizio lo sfruttamento dei banchi naturali con l'impiego di sistemi di pesca ad elevata meccanizzazione come le draghe idrauliche (fino alla metà degli anni 90), i barchini con rusca e le draghe vibranti (dalla metà degli anni 90 in poi), e la rasca a pompa (dall'anno 2011).

L'intervento che si intende realizzare nell' area delle Terre Perse, non compromette né incide sulle importanti attività sopra descritte.

VIABILITA' ACQUEA E STRADALE

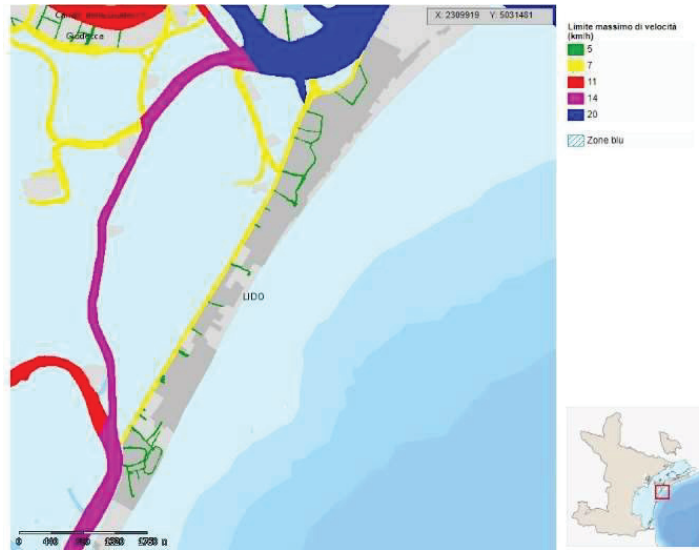
L'isola del Lido è costeggiata da molti canali di navigazione che consentono il raggiungimento della stessa da Venezia città storica e dalla terraferma sia con mezzi privati, che grazie ad una rete di navigazione pubblica (ACTV).

I principali canali che conducono all'Isola del Lido sono il Canale di San Marco, quello di San Nicolò, il Canale di Santo Spirito collegato a quello di Malamocco fino al Canale Rocchetta.

A diretto contatto con l'area oggetto di questa analisi c'è il Canale delle Scoasse .



Nei canali della Laguna si naviga con precisi limiti di velocità

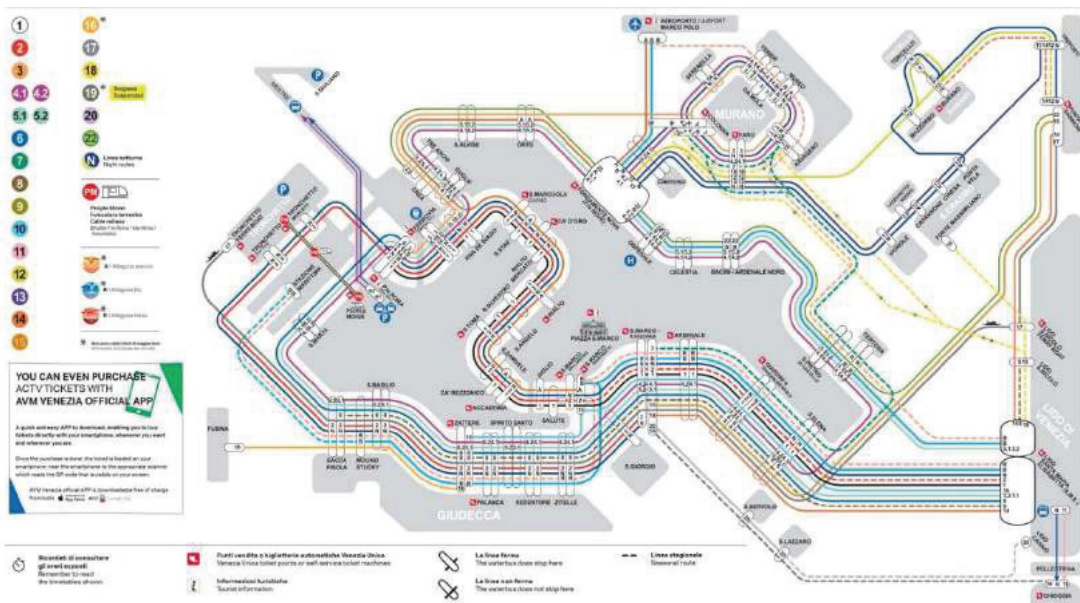


Il trasporto acquatico pubblico, che dalla Terraferma, Venezia Centro Storico e dalle altre Isole Maggiori conduce al Lido, ha i principali approdi a S.M. Elisabetta, terminal delle maggiori linee sia annuali che stagionali.

Vi è poi S. Nicolò, dove si trova l'unico attracco del Ferryboat (collegamento con la terraferma Tronchetto e Punta Sabbioni con trasporto di persone e mezzi di locomozione) e l'attracco di alcune linee di vaporetti stagionali.

Infine il collegamento dagli Alberoni a Pellestrina e Chioggia (collegamento con trasporto di persone e mezzi).

Vi è inoltre una linea pubblica stagionale (n.20) che da S. Zaccaria conduce al Casinò del Lido di Venezia e che transita nell'omonimo Canale del Casinò.



Sia i collegamenti acquei che terrestri vengono garantiti dall'azienda comunale A.C.T.V

Il Lido di Venezia, è caratterizzato anche da una viabilità stradale che consente il raggiungimento dei punti focali di collegamento alla Terraferma. Come detto in precedenza, l'unica possibilità di raggiungere la Terraferma di Venezia ed eventualmente le Isole di Pellestrina e Chioggia, anch'esse percorribili con veicoli su ruote, sono le linee di navigazione che partono da San Nicolò e, al polo opposto, dagli Alberoni.

Il servizio automobilistico pubblico del Lido di Venezia è invece costituito da un sistema di linee che connettono tutte le località al polo di Santa Maria Elisabetta, ove convergono le linee di navigazione ed è dunque strettamente integrato alla rete acquea.

Il servizio ha uno sviluppo particolare nel periodo estivo, a seguito del maggior afflusso di pendolari delle spiagge, prevalentemente locali.

L'uso del trasporto pubblico nell'Isola del Lido è certamente favorito per una serie di fattori:

- La forma lineare del territorio, che facilita il "disegno" del servizio e quindi la sua 'leggibilità' e fruizione da parte dell'utenza;
- La concentrazione di quota rilevante delle destinazioni nell'area centrale del Lido e in particolare nel Piazzale di S.M. Elisabetta (la concentrazione penalizza l'uso dell'auto privata e favorisce il mezzo pubblico);
- La presenza di quota rilevante di utenza che prosegue con il vaporetto verso il Centro Storico di Venezia o la Terraferma, e quindi favorisce l'uso integrato del trasporto pubblico bus+vaporetto.

Il servizio attuale di trasporto è impostato su 5 linee:

- la linea 11 di collegamento fra S.M. Elisabetta e Pellestrina;
- la semilinea A circolare a senso unico di collegamento fra S.M. Elisabetta e S. Nicolò, con il percorso S.M. Elisabetta, S. Nicolò, Piazzale Ravà, Ospedale al Mare, S.M. Elisabetta, con frequenza base 20';
- la semilinea A di collegamento fra S.M. Elisabetta e Alberoni, con il percorso S.M. Elisabetta, Via S. Gallo, Malamocco, Alberoni, Faro Rocchetta, con frequenza base 20';
- la semilinea B circolare a senso unico che costituisce il ritorno della semilinea A circolare a senso unico sul percorso S.M. Elisabetta, Ospedale al Mare, Piazzale Ravà, Aeroporto, S. Nicolò, S.M. Elisabetta, con frequenza base 20';
- la semilinea B di collegamento fra S.M. Elisabetta e Alberoni, intercalata con la semilinea A, con il medesimo percorso S.M. Elisabetta, Via S. Gallo, Malamocco, Alberoni, Faro Rocchetta, con frequenza base 20';
- la linea C Celeste che realizza il rinforzo delle semilinee A e B lungo Via S. Gallo, sul percorso S.M. Elisabetta, Via S. Gallo, INCIS, Via S. Gallo, S.M. Elisabetta, con frequenza base 20' nelle ore di morbida e 10' nell'ora di punta del mattino;
- la linea V Verde di collegamento fra S.M. Elisabetta e via Parri (prima di Malamocco), con transito per il Gran Viale e il Lungomare Marconi, con frequenza base 20' nelle ore di morbida e 10' nelle ore di punta;
- la linea N Notturna di collegamento lungo l'asse Pellestrina – Alberoni – Malamocco – S.Maria Elisabetta con corse saltuarie.

Nello specifico l'area oggetto di studio è interessata dalle linee 11, A e B nel tratto dell'antistante Via Malamocco, e dalla linea V che fa capolinea nella Via Ferruccio Parri distante circa 200 metri a sud della zona oggetto della relazione ed ovviamente dalla linea N (notturna) che arriva fino agli Alberoni

La variante richiesta avrà una incidenza **nulla** sui trasporti pubblici poiché le superfici che si andranno a progettare sono inferiori a quelle attualmente progettabili.

LETTURA DEL PAESAGGIO

Il paesaggio è l'aspetto visivo del territorio e si può distinguere in due categorie: il paesaggio originario ed il paesaggio antropizzato.

Il paesaggio originario è il paesaggio in cui non è intervenuto l'uomo; mentre il paesaggio antropizzato è il paesaggio in cui è intervenuto l'uomo e si può suddividere in tre tipologie:

- il paesaggio urbano,
- il paesaggio industriale
- il paesaggio agrario in cui viene effettuato un primo intervento elastico e successivamente vengono fatti gli interventi permanenti.

Il termine paesaggio assume secondo le più recenti teorie un significato onnicomprensivo che lo allontana del senso puramente estetico cui viene normalmente abbinato e che identifica una realtà complessa, interdisciplinare, frutto dell'attività dell'uomo, che valuta le modifiche da apportare al territorio per soddisfare le sue esigenze, abitative, economiche e sociali in maniera armonica.

Non è semplice valutare un paesaggio perché la cosa dipende da molteplici fattori, tra i quali:

- a) La definizione della qualità del paesaggio che cambia col cambiare degli osservatori.
- b) L'individuazione degli elementi determinanti la qualità del paesaggio.

Mentre il punto a) risulta estremamente soggettivo, per il punto b) si può far riferimento alle normative che aiutano a definire la qualità del paesaggio ed i vincoli da rispettare quando un intervento ne cambia l'aspetto.

Si può in sintesi ricondurre a tre le casistiche dei paesaggi: a) Il **Paesaggio Naturale** con il predominio della natura sull'opera dell'uomo, b) il **Paesaggio storico monumentale**, che testimonia quanto l'uomo ha pregevolmente realizzato nei secoli scorsi, e Venezia ne è un esempio, un insieme di opere soggette a Vincolo monumentale (art. 134 D.lgs 42/2004) oltre a quello Paesaggistico (art. 142 D.lgs 42/2004 che grava su tutta l'area lagunare; c) il **Paesaggio contemporaneo** che vede l'azione dell'uomo guidata da una nuova cultura e con tecnologie di avanguardia che comunque si devono rapportare con il Vincolo Paesaggistico. Il Lido di Venezia si inserisce in questa terza definizione di paesaggio essendo il frutto di una urbanizzazione avvenuta quasi totalmente nel XX secolo configurandosi come il più ampio intervento di urbanizzazione recente di questa porzione di territorio, che come già anticipato ha avuto inizio nel 1900.

Anche in questo caso, molti degli edifici del Lido di Venezia sono soggetti a vincolo monumentale (art. 134 D.lgs 42/2004).

Nello specifico l'area d'intervento ricade in un'area "artificiale" ottenuta con gli interventi di bonifica eseguiti nei primi anni del '900 sulla quale vige il solo vincolo Paesaggistico (art. 142 D.lgs 42/2004).

AGENTI FISICI: RADIAZIONI NON IONIZZANTI, RADON, RADIAZIONI LUMINOSE, RUMORE

Le **radiazioni non ionizzanti** sono forme di radiazioni elettromagnetiche - comunemente chiamate campi elettromagnetici - che, al contrario delle radiazioni ionizzanti, non possiedono l'energia sufficiente per modificare le componenti della materia e degli esseri viventi (atomi, molecole). Le radiazioni non ionizzanti possono essere suddivise in:

- campi elettromagnetici a frequenze estremamente basse (ELF)
- radiofrequenze (RF)
- microonde (MO)
- infrarosso (IR)
- luce visibile

L'umanità è sempre stata immersa in un fondo elettromagnetico naturale: producono onde elettromagnetiche il Sole, le stelle, alcuni fenomeni meteorologici come le scariche elettrostatiche, la terra stessa genera un campo magnetico.

A questi campi elettromagnetici di origine naturale si sono sommati, con l'inizio dell'era industriale, quelli artificiali, strettamente connessi allo sviluppo scientifico e tecnologico. Tra questi ci sono i radar, gli elettrodotti, ma anche oggetti di uso quotidiano come apparecchi televisivi, forni a microonde e telefoni cellulari.

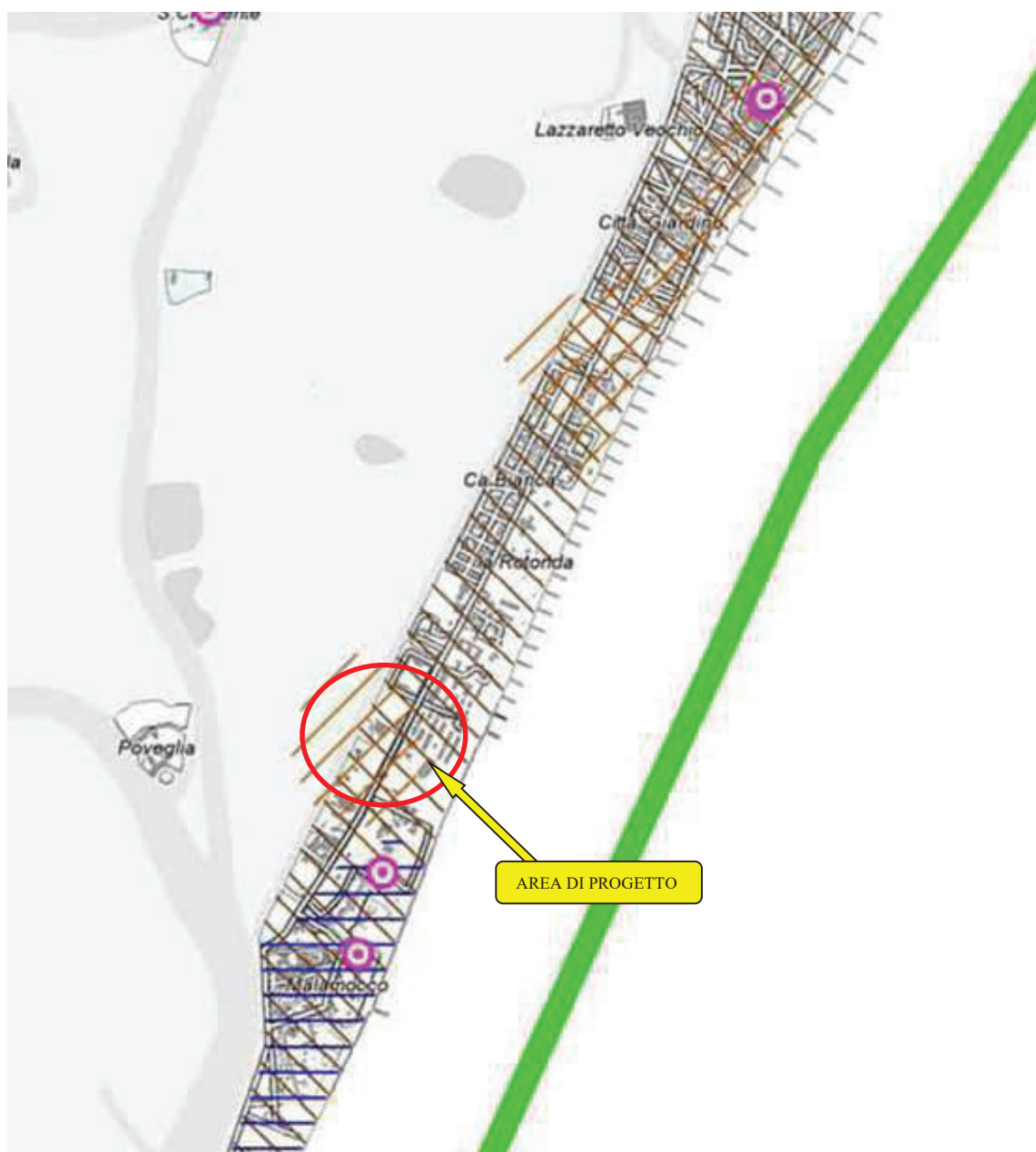
Le istituzioni hanno applicato a questa "relativamente" nuova materia una normativa adeguata ed efficiente, e le Agenzie ambientali esercitano un'attività di controllo sistematica sugli impianti e sui siti coinvolti.

La "Legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici" n. 36, 22/02/01 definisce i concetti di limite di esposizione, valore di attenzione e obiettivi di qualità.

Mentre il limite di esposizione non deve essere superato in alcuna condizione di esposizione, allo scopo di tutelare la popolazione dagli effetti acuti, ossia immediati, il valore di attenzione non deve essere superato nei luoghi adibiti a prolungata permanenza ed è finalizzato alla protezione da possibili effetti di lungo termine. Infine è definito un obiettivo di qualità al fine della progressiva minimizzazione dell'esposizione della popolazione.

Le sorgenti che producono radiazioni ad alta frequenza (RF Radio Frequencies) sono gli impianti radiotelevisivi, le Stazioni Radio Base e i telefoni cellulari.

Nella figura che segue, sempre estratta dalla Carta delle fragilità del PTCP 2011, viene riportata (pallino rosa) la localizzazione degli impianti di telecomunicazione.



Carta della fragilità 2.2 del P.T.C.P. di Venezia

Come si può osservare in prossimità dell'area di intervento non sono indicate fonti elettromagnetiche, ed uno studio dell'ARPAV, interessante in modo puntuale l'area oggetto di studio ha rilevato un inquinamento elettromagnetico con valori molto bassi (media 0,9 V/m – massimo 1,3 V/m) di molto inferiori alla soglia di attenzione posta a 6 V/m.

Monitoraggio dei Campi Elettromagnetici

Dipartimento Provinciale di VENEZIA

Punto di misura: Terre Perse via Malamocco 72 c/o Centro Sportivo "J. Reggio"

Campagna dal 15 ottobre 2007 al 27 novembre 2007

Localizzazione: impianto sportivo



Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto

Foto del punto di misura

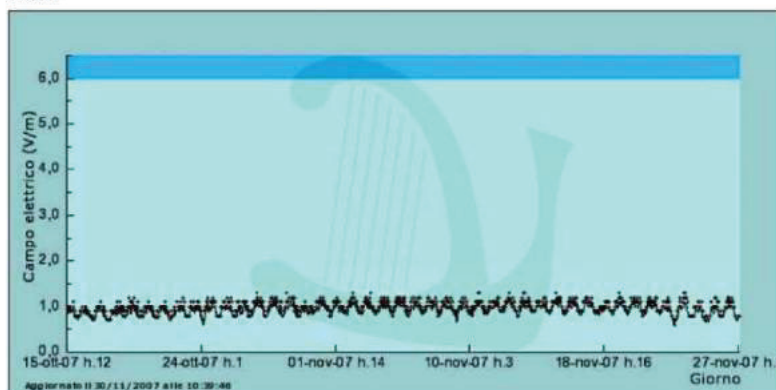


Campo elettrico: Indicatori Complessivi della Campagna (V/m)

Media: 0.9

Massimo: 1.3

Grafico



Il grafico mostra, in ascissa, il periodo di rilevamento e, in ordinata, la media ed il massimo orari del campo elettrico in V/m; sull'asse delle ordinate è evidenziato anche il valore di attenzione/obiettivo di qualità di 6 V/m previsto dalla normativa vigente.

●	Valore massimo orario
—	Valore medio orario
■	Valore attenzione/obiettivo di qualità

Mappa



Legenda

- **Media mobile su 6 minuti**
La media mobile su 6 minuti è la media dei valori misurati negli ultimi 6 minuti, aggiornata ogni minuto con l'ultimo dato rilevato.
- **Media oraria**
La media oraria è la media di tutte le medie mobili su 6 minuti calcolate nell'ora di riferimento.
- **Massimo orario**
È la media mobile su 6 minuti che, nell'arco dell'ora di riferimento, ha assunto il valore più elevato.
- **Media della campagna di monitoraggio**
La media della campagna è la media di tutte le medie orarie calcolate nell'intero periodo di monitoraggio.
- **Massimo della campagna di monitoraggio**
È la media mobile su 6 minuti che, nell'arco della campagna di monitoraggio, ha assunto il valore più elevato.
- **Valore attenzione/obiettivo di qualità**
Valore che non deve essere superato negli ambienti adibiti a permanenze prolungate per la protezione da possibili effetti a lungo termine e obiettivo da conseguire per la minimizzazione delle esposizioni, con riferimento a possibili effetti a lungo termine.

UTILIZZO DELLE RISORSE

La **produzione di rifiuti urbani** è un valido indicatore per stimare l'impatto che esercita una città sul sistema ambientale. Questo deve essere valutato non solo dalla quantità di rifiuti prodotti dalla comunità, ma anche dalla qualità dei rifiuti e dai sistemi di smaltimento. VERITAS, gestisce la raccolta dei rifiuti urbani per i comuni di Venezia, Cavallino-Treporti, Meolo, Marcon e Quarto d'Altino.

La raccolta avviene secondo due modalità:

- tramite contenitori stradali differenziati nella terraferma veneziana e a Lido e Pellestrina e nei comuni di Cavallino-Treporti, Meolo. La raccolta è differenziata in carta cartone, vetro plastica e lattine, frazione organica indumenti usati, farmaci scaduti e pile (presso i rivenditori), verde e ramaglie (solo nella terraferma veneziana) e rifiuto urbano residuo. È previsto un servizio per la raccolta separata di cartucce esauste di stampanti e toner di fotocopiatrici presso i produttori, i rivenditori, le aziende, gli studi professionali e le scuole. Attivo anche un servizio a domicilio su prenotazione per l'asporto, gratuito fino ad un metro cubo, di oggetti voluminosi. Sono presenti anche due ecocentri a Venezia (a Mestre e a Lido), uno a Marcon ed uno a Meolo, dove i residenti dei rispettivi comuni possono conferire direttamente i rifiuti separati.

- porta a porta nel centro storico di Venezia e a Murano e Burano.

Il servizio di spazzamento, manuale o meccanizzato a seconda del territorio, viene effettuato nei Comuni di Venezia, Cavallino Treporti, Quarto d'Altino, Marcon, Meolo.

A Venezia centro storico, Murano e Burano la pulizia è effettuata a mano, ogni giorno. In Terraferma a Lido e a Pellestrina, lo spazzamento manuale viene effettuato sui marciapiedi, nelle vie e nei centri pedonali, altrimenti inaccessibili alle autospazzatrici. Lo spazzamento meccanizzato interessa l'intera rete stradale e viene effettuato con l'impiego di macchine spazzatrici, che raccolgono i rifiuti con spazzole d'acciaio, le aspirano e le raccolgono nel cassone.

Altra risorsa che risulta particolarmente importante ed utilizzata dalle attività previste dal piano è la componente acqua.

L'acqua distribuita a Venezia e alle sue isole, proviene da una delle falde più vaste d'Europa. L'ente gestore eroga acqua potabile e gestisce la fognatura e la depurazione a 283.000 persone che vivono a Mestre e nell'entroterra veneziano, nel centro storico di Venezia, nelle isole di Lido e Pellestrina e nel Comune di Cavallino-Treporti ma anche agli oltre 25 milioni di turisti che ogni anno visitano Venezia e l'entroterra.

La rete di distribuzione, che supera i 1.153 chilometri di lunghezza (di cui 300 nel centro storico di Venezia), eroga oltre 62 milioni di metri cubi all'anno di acqua potabile, di falda (l'87% del totale) e superficiale (proveniente dal fiume Sile). L'acqua di falda viene prelevata da 5 campi acquiferi di tipo artesiano (con 44 pozzi complessivi) che si trovano a cavallo tra le province di Venezia, Padova e Treviso. L'acqua superficiale viene prelevata dal fiume Sile, il più importante fiume di risorgiva in Italia caratterizzato da acque particolarmente pulite, e resa potabile

nell'impianto di Ca' Solaro (a Favaro Veneto), dove funziona un sistema di filtri a carboni attivi che ne migliora il sapore e le caratteristiche. Questa risorsa costituisce una riserva idrica fondamentale per coprire i picchi di consumo.

Le reti fognarie dei Comuni di Venezia e Cavallino-Treporti sono suddivise nei quattro ambiti di Fusina, Campalto, Lido e Cavallino-Treporti.

Venezia e le isole non sono dotate di fognature: le acque reflue vengono scaricate direttamente in laguna, dopo trattamento di chiarificazione in fosse settiche, anche se in alcune zone sono stati installati depuratori.

Lo sviluppo totale delle reti di fognatura di competenza dell'attuale ente gestore è di 1.090 chilometri, con 118 centrali di sollevamento.

La parte più estesa è quella di Terraferma, che serve l'85% degli abitanti e si articola nei bacini di Fusina e Campalto. La depurazione delle acque reflue avviene in quattro impianti:

- Lido (a Malamocco, ha una potenzialità di 30.000 abitanti equivalenti);
- Campalto (tratta reflui provenienti da parte della Terraferma e da Mogliano, con una potenzialità di 110.000 abitanti equivalenti);
- Cavallino (in località Ca' Pasquali, impianto con potenzialità massima di 105.000 abitanti equivalenti, per far fronte alle esigenze estive dovute al turismo);
- Fusina (tratta reflui provenienti da Mestre e dall'area del Miranese e della Riviera del Brenta, quelli industriali di Porto Marghera e i reflui provenienti dagli espurghi di pozzi neri, con una potenzialità di 330.000 abitanti equivalenti).

Gli impianti disponibili per la fornitura dell'acqua potabile e per il trattamento dei reflui del Lido di Venezia sono in grado di assorbire agevolmente le variazioni demografiche derivanti dal progetto che si intende realizzare.

5 - DESCRIZIONE E VALUTAZIONE DELLE INTERFERENZE CON LE AREE OGGETTO D'INTERVENTO.

L'analisi degli impatti viene svolta conformemente a quanto previsto nell'allegato I della parte II^a del DLGS 152/2006 e ss.mm.ii. analizzando le caratteristiche del piano o del programma e le caratteristiche degli impatti e delle aree interessate.

Occorre premettere che l'attuale caratterizzazione ambientale è stata resa possibile grazie alla lettura delle componenti ambientali secondo opportuni indicatori; la stessa operazione tramutata per la valutazione degli effetti degli interventi progettuali, risulta però più complessa in quanto, la simulazione delle ripercussioni ambientali nel tempo dall'opera, ha un grado attendibilità sicuramente non molto elevato.

È tuttavia possibile però simulare l'interferenza del progetto, attraverso la stima degli impatti sia in fase di cantiere che in fase di esercizio dell'opera di progetto.

È doveroso, a questo punto, ribadire che nell'area oggetto d'intervento, è già operante una attività produttiva che interessa oltre il 70% dell'intera superficie.

Alla luce di ciò, è possibile già valutare le influenze, dal punto di vista ambientale, del progetto che si intende realizzare.

L'analisi degli impatti verterà su alcuni degli indicatori ambientali analizzati nei paragrafi precedenti, quelli cioè che, in maniera più significativa, rappresentano l'impatto sulla componente di riferimento. Questi sono:

1. atmosfera: emissioni inquinanti in Atmosfera;
2. ambiente idrico: produzione di reflui, utilizzo di acqua potabile;
3. suolo e sottosuolo: volumi di scavo, occupazione di suolo;
4. ecosistemi: interferenze con Habitat, flora e fauna;
5. aspetti socioeconomici: indotti derivante dalle strutture esistenti, traffico e viabilità;
6. paesaggio: morfologia, compagine vegetale, skyline, dell'aspetto proiettivo, assetto insediativo; caratteri topologici, assetto fondiario, caratteri strutturali. Fenomeni di intrusione, suddivisione, frammentazione, riduzione e destrutturazione.
7. agenti fisici: inquinamento luminoso e rumore;
8. utilizzo delle risorse: produzione di rifiuti utilizzo d'acqua potabile.

Prima di procedere con l'analisi puntuale delle incidenze sugli 8 elementi individuati, occorre ribadire che la società Venmar svolge dal **1969** la sua attività produttiva nel settore della nautica in assoluta compatibilità ambientale e di conseguenza **l'attuale valutazione è esclusivamente riferita al nuovo assetto che si intende dare all'intera area di progetto.**

ATMOSFERA

Nell'analisi verranno differenziati gli effetti in fase di cantiere con quelli in fase di esercizio.

In fase di cantiere, l'emissione di polveri ed inquinanti legate ai mezzi di cantiere, alla realizzazione delle opere edili ed al trasporto di materie prime, di rifiuti o materiali di risulta andranno sicuramente ad interferire con l'atmosfera.

Senza alcun dubbio la parte più copiosa dell'intervento riguarda la realizzazione degli edifici con gli scavi necessari alla formazione dei piani interrati e le opere relative alla costruzione del parcheggio. Le opere previste dal progetto contemplano

anche la demolizione di tutti i fabbricati oggi esistenti con la movimentazione di tutti i materiali di risulta.

Inoltre per demolizioni e scavi, qualora si noti che ci saranno troppe emissioni di polveri nell'atmosfera, verranno utilizzati getti d'acqua per abbassare le polveri.

Se dunque in fase di rimozione la pericolosità della lavorazione risulterà di entità non trascurabile, se effettuata con i corretti criteri avrà un fine sicuramente migliorativo dell'impatto che i materiali hanno, non solo sull'atmosfera ma anche sull'uomo.

Una volta realizzate tutte le opere progettate, In fase di esercizio le uniche fonti di emissione in atmosfera si possono invece stimare di **entità trascurabile**, considerando che l'attività che vi sarà svolta sarà di tipo residenziale, commerciale e produttivo che non implica l'emissione di sostanze inquinanti, con spazi aperti ispirati ai principi dello sviluppo sostenibile, con particolare attenzione all'uso razionale dell'energia contenendo i consumi attraverso l'uso delle tecnologie più avanzate oggi disponibili.

L'impatto sulla componente atmosfera si può quindi definire **trascurabile** sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

AMBIENTE IDRICO

Durante l'attività di cantiere, la formazione di reflui di tipo civile e di reflui derivanti dalle aree di cantiere, saranno raccolti e smaltiti conformemente alla normativa vigente in materia.

Per quanto riguarda la componente acqua, si possono presentare possibili interferenze di tipo diretto legate alle ricadute nell'acqua delle polveri e degli inquinanti soprattutto derivate dalle operazioni di demolizioni, scavo, movimentazione terra e dei mezzi di cantiere, oltre che di tipo indiretto legate alle ricadute al suolo di polveri ed inquinanti.

Vi sono poi le acque di dilavamento derivanti dalle superfici di piano durante la fase di cantiere, che potrebbero trasportare materiale presente sulle superfici in lavorazione. Considerata però la tipologia delle opere e la loro localizzazione, si può considerare che l'interferenza sia, anche in questo caso, **trascurabile**.

Ultimate le opere, l'elemento che più potrà interferire con l'ambiente idrico sarà la produzione di reflui.

Il progetto, nella sua totalità, prevede la realizzazione di un impianto di smaltimento di acque meteoriche. Le acque di prima pioggia provenienti dai piani interrati, nei quali sono stati realizzati i parcheggi a servizio dell'intero insediamento, saranno sempre collegate mediante un sistema a due pompe di risalita collegate tra loro a titolo precauzionale, in quanto nel caso di mancata attivazione della prima entrerà in funzione la seconda, garantendo così il funzionamento dell'impianto.

Prima di collegare la tubazione principale al collettore stradale, è previsto l'inserimento di un disoleatore, per trattare le acque di prima pioggia che dilavano superfici sulle quali possono trovarsi residui di idrocarburi (oli, benzine, carburanti.).

Per lo smaltimento dei reflui provenienti dall'attività residenziale, commerciale e produttiva sarà progettata una rete fognaria di tipo dinamico da allacciare al depuratore di Malamocco, munita di fosse condensa grassi e ogni altra prescrizione di legge.

Alla luce di quanto sopradescritto si può dunque anche in questo caso definire **trascurabile** l'impatto dell'opera in fase di esercizio.

SUOLO E SOTTOSUOLO

EROSIONE MOTO ONDOSI INDOTTO

Uno dei problemi più significativi di Venezia, e che rientra nel presente paragrafo, è il così detto "moto ondoso".

Il continuo passaggio di imbarcazioni con scafi e potenza dei motori non consoni, determinano un grave impatto, sia sulla delicata struttura edilizia della città (costruita per un altro tipo di traffico), sia sull'altrettanto delicata struttura della morfologia lagunare, bassi fondali, velme, barene, gengive dei canali, su cui si scarica l'effetto erosivo della pressione delle onde.

In città ed in laguna si stanno sempre più evidenziando in tutta la loro gravità i danni prodotti dal moto ondoso che oltretutto incide negativamente anche sulla vivibilità di certe aree abitate che si affacciano sui rii di attraversamento, che contano anche migliaia di passaggi di imbarcazione al giorno.

Il fenomeno è altrettanto preoccupante nelle aree di laguna dove vi sono le barene, velme, bassi fondali e dove ancora si riscontrano forti fenomeni erosivi causati soprattutto dal traffico passante. In queste zone si stanno mettendo in opera veri e propri sistemi di difesa delle barene con strutture solide a coronamento di protezione dalle onde generate dalle barche a motore.

Occorre considerare, comunque, che la maggiore problematica di gestione del traffico acquatico in Laguna di Venezia, nelle aree esterne al Centro storico, è il traffico passante proveniente dalla gronda lagunare e dalla Laguna Nord (Sile, Siloncello, Portegrandi), e gravitante attorno Burano Torcello, che attraversa le parti più delicate della Laguna per dirigersi verso la bocca di Lido, causando un forte fenomeno di moto ondoso che è una delle cause principali del dissesto degli ambienti lagunari più delicati (soprattutto barene, steppe salate, prati a Limonium habitat prioritario secondo dir. 92/43/CEE), come specificato anche nella scheda Rete Natura 2000 dove è indicato come principale fattore di minaccia per la conservazione della biodiversità della **ZPS IT3250046**.

Rispetto alle considerazioni fatte sopra, nessun fattore può eventualmente interessare questo aspetto, in seguito alla realizzazione del progetto, perché non varierà l'utilizzo dell'attuale darsena che continuerà ad esistere ed ospitare le barche dei proprietari delle strutture che si intendono realizzare. L'ampliamento previsto sarà utilizzato esclusivamente per il varo e l'alaggio delle imbarcazioni che saranno oggetto di manutenzione o ricovero nella struttura produttiva di Venmar e non per la creazione di nuovi posti barca che rimangono i 50 attuali, senza **alcun appesantimento del traffico acqueo**.

Appare quasi superfluo dire che non ci sarà alcuna mutazione del traffico acqueo che ad oggi interessa la fascia di laguna prospiciente l'area d'intervento ed il canale confinante, *il canale delle scoasse*, che non prevede il passaggio di alcun mezzo di linea di navigazione ACTV.

Un leggero incremento potrebbe essere ipotizzato, pur in presenza dello stesso numero di posti barca attuale, solo dal fatto che essendo i posti barca assegnati ai nuovi appartamenti che si andranno a costruire, trasformando la darsena in un'area ad essi esclusivamente riservata, la residenzialità che si installerà nell'area potrebbe portare ad un uso più frequente delle imbarcazioni da parte dei proprietari, un incremento del traffico acqueo in ogni caso da ritenere sicuramente **trascurabile** e non **invasivo**.

IMPERMEABILIZZAZIONE E SCAVI

Come già evidenziato nei paragrafi precedenti, le opere di scavo più importanti riguardano la realizzazione degli edifici con relativi piani interrati, e la realizzazione del parcheggio pubblico, con una modesta produzione di materiale da scavo in ambito lagunare.

Ad ogni modo, tutti materiali scavati saranno considerati come sottoprodotti ai sensi del DPR 120/2017 redigendo quindi prima dell'avvio delle attività di scavo un apposito Piano di Utilizzo. Secondo tale normativa il progetto esecutivo dell'opera dovrà essere corredato da un apposito allegato, sottoscritto dal progettista, recante:

- 1) dichiarazione che il sito non sia contaminato o sottoposto ad interventi di bonifica ai sensi del titolo V della parte quarta del D.Lgs. n. 152/2006;
- 2) indagine ambientale del sito effettuata in conformità a quanto di seguito previsto;
- 3) indicazione dei processi industriali e/o dei siti di destinazione del materiale e dei tempi dell'eventuale deposito in attesa di utilizzo (massimo un anno per i materiali che vengono esportati, massimo tre anni per quelli utilizzati nell'ambito del progetto).
- 4) Nei casi in cui, prima dell'inizio dei lavori di scavo, emerga la necessità di utilizzare il materiale in processi industriali e/o in siti idonei ma diversi da quelli indicati nella documentazione sopraindicata (progetto) deve essere presentata all'Autorità che ha approvato il progetto, da parte dell'appaltatore, una dichiarazione che individui i processi industriali e/o i siti idonei ove il materiale verrà effettivamente utilizzato.

Alla fine dei lavori il Direttore dei Lavori deve presentare alla medesima autorità una dichiarazione che attesti i processi industriali e/o i siti idonei nei quali il materiale è stato effettivamente utilizzato individuandone per ciascuno la tipologia e la quantità. In fase di cantiere il principale impatto su suolo e sottosuolo, oltre che alle operazioni di scavo, saranno anche i possibili spandimenti accidentali di sostanze inquinanti e dalle occupazioni temporanee per la realizzazione delle opere.

In particolare si potrà eventualmente realizzare un'area impermeabilizzata da adibire alla messa in riserva dei rifiuti prima delle operazioni di recupero ed al successivo deposito dopo l'esecuzione delle stesse.

Proprio in conseguenza agli accorgimenti previsti e degli obblighi di legge nello svolgere tali attività, non si prevede che le operazioni di cantiere possano creare particolari interferenze con la matrice suolo.

In fase di esercizio, o meglio ad opera finita, la componente che maggiormente influirà nel suolo si ritiene la modificazione del rapporto tra aree impermeabili (costruito) e permeabili (aree verdi e simili).

Si consideri che nella progettazione degli spazi scoperti e nella scelta di materiali da utilizzare per le finiture degli stessi, si terrà conto di quanto prescritto dalle N.T.A. vigenti per l'isola del Lido, all'art. 47.2, e dunque del rapporto che vi dovrà essere tra le due superfici. L'area impermeabile non supererà il 30% dell'intera area oggetto dello studio. Di conseguenza il grado di incidenza del progetto è da definirsi **limitato**.

ECOSISTEMI

Nel presente paragrafo si valuterà l'incidenza del progetto sull'habitat, sulla fauna e sulla flora.

Si premette che l'area d'intervento risulta confinante e non rientrante nel sito della **Rete Natura 2000 ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia"**, ed è esterna a tutti i siti SIC.

Per la componente in esame non si identificano potenziali interferenze negative considerato anche lo stato di fatto dell'area di intervento e la caratterizzazione ambientale dell'ambito nel quale essa si colloca.

L'emissione di rumore in fase di cantiere potrebbe portare ad interferenze sull'habitat "Lagune costiere" in quanto habitat di specie; tuttavia, considerando la caratterizzazione ambientale dell'area (assenza di avifauna svernante e specie nidificanti), oltre alla localizzazione dell'ambito di intervento, le interferenze sull'habitat sono valutabili, per tale fase, di entità **trascurabile**.

Per quanto riguarda l'avifauna, potenzialmente si potrebbero verificare delle interferenze durante la fase di cantiere, a causa principalmente del rumore generato. Tuttavia, all'interno di tale ambito di potenziale interferenza non risultano presenti siti di particolare interesse per l'avifauna oggetto di tutela dei siti Natura 2000, che potrebbe quindi utilizzare solo occasionalmente per la sosta e l'alimentazione le aree presenti in prossimità dell'area d'intervento.

In base, dunque, a tali considerazioni, le interferenze con la componente avifauna sono valutabili, per la fase di cantiere, di entità **trascurabile**.

Per quanto riguarda l'ittiofauna, le interferenze su tale componente che potrebbero presentarsi in fase di cantiere si possono considerare sicuramente **nulle**.

Per quanto riguarda infine la flora, essendo l'intera area priva di vegetazione, le interferenze su tale componente nella fase di cantiere sono **inesistenti**.

Per quanto riguarda invece la fase di esercizio ed in base alle considerazioni già riportate nei paragrafi precedenti, il progetto prevede alcuni accorgimenti atti a non influire negativamente con l'ambiente.

Tali interventi possono essere ricondotti alla realizzazione di un adeguato impianto di smaltimento sia delle acque meteoriche sia dei reflui, il quale limiterà considerevolmente il disperdersi di elementi inquinanti in laguna e che pertanto, indirettamente contribuiranno alla **inalterazione** dell'ecosistema dell'habitat **Rete Natura 2000 ZPS IT3250046**.

Per quanto riguarda nello specifico la flora, l'intervento prevede la progettazione delle aree verdi di pertinenza, redatto da un tecnico abilitato (Agronomo) con la piantumazione di nuove essenze in armonia col contesto e tipologiche della zona.

Concludendo, l'impatto dell'intervento sugli ecosistemi si può definire **nullo**.

ASPETTI SOCIO ECONOMICI.

INDOTTO ECONOMICO

Il progetto proposto prevede la costruzione di edifici residenziali, commerciali e produttivi che diventa l'indicatore ambientale, che sarà influenzato dall'opera nella sua totalità, con effetti **positivi** nell'intera area.

Sotto il profilo economico si possono analizzare due fasi:

a) La fase di costruzione, che genererà benefici sia per il pubblico con il pagamento di oneri di concessione e di urbanizzazione, sia per il privato che si vedrà impegnato con numerose aziende interdisciplinari nella realizzazione dell'opera che comporta un investimento stimabile in circa 10 milioni di euro, oltre 150.000 ore di lavoro che impiegheranno numerose maestranze per almeno un paio d'anni. Oltre costo di costruzione va considerato anche quello relativo alle attività complementari d'arredo.

b) Una volta realizzato il progetto, che apporterà chiaramente un aumento di offerta di spazi dedicati alla residenza ed alle attività lavorative, con la conseguente creazione di numerosi posti di lavoro stabili, anche per gli interventi manutentivi interni ed esterni alle strutture e agli spazi costruiti che avranno un'**incidenza sicuramente positiva** al PIL del Lido di Venezia inserendosi in un quadro generale di tutte le attività presenti quali negozi, ristoranti, bar, chioschi, ecc. che trarranno

vantaggi diretti ed indiretti derivanti da un incremento, seppur modesto, dei residenti.

Per quanto sopra riportato, l'incidenza sulla componente socio economica è chiaramente **notevole e migliorativa**.

TRAFFICO E VIABILITA'

L'isola del Lido ha due tipologie di viabilità quella su strada e quella acqua.

Per la viabilità acqua, in fase di cantiere si ritiene pressoché **nullo** l'utilizzo di mezzi acquei per il trasporto dei materiali sia di risulta che da impiegare nelle costruzioni, considerato il collegamento con la Terraferma grazie al Ferryboat che collega appunto l'Isola del Lido al Tronchetto.

L'unica via percorribile per arrivare all'area di studio sarà quella che dal Ferry Boat a San Nicolò, lungo il Lungomare Marconi, immette in Via Sandro Gallo che poi diventa Via Malamocco attualmente già moderatamente trafficata che risentirebbe di un maggior afflusso di mezzi pesanti.

La Via Malamocco consente di raggiungere l'area di progetto, che fa parte del foglio 39 del Catasto, e tutti gli immobili presenti fino all'estremità sud del Lido (Alberoni). Gli immobili attualmente esistenti dal foglio 39 fino al foglio 48, sono circa 1.970 che saranno incrementati dalla progettazione che si intende realizzare di una decina di nuovi edifici con un incremento di circa l'0,4%. Si rammenta che questo incremento è fattibile indipendentemente dalla variante urbanistica richiesta che anzi lo contiene rendendo nullo, come in precedenza riportato un aggravamento di carico sui trasporti pubblici esistenti.

Complessivamente la variante oggetto di valutazione, che prevede la progettazione di edifici dotati di parcheggi interni per tutte le unità immobiliari, migliorerà la situazione attuale del traffico privato grazie alla realizzazione di un parcheggio pubblico al servizio degli esistenti campi sportivi comunali, che consente la sosta di 42 automobili ed altrettanti motocicli e biciclette, in grado di decongestionare l'area in occasione di manifestazioni sportive e non solo.

Concludendo, se in fase di cantiere l'interferenza con la viabilità ed il traffico potrà essere **non trascurabile**, nella fase di esercizio dell'intervento è da considerarsi sicuramente **migliorativa**.

PAESAGGIO

Le seguenti valutazioni esamineranno l'influenza dell'opera sui principali elementi distintivi del paesaggio lagunare e urbano. In questo paragrafo sarà valutata la sola fase di esercizio dell'opera, essendo quella di cantiere, di fatto, una fase di sviluppo e dunque di modificazione graduale verso l'opera finita.

L'influenza dell'opera sul paesaggio è fondamentalmente la dimostrazione delle modificazioni che questa può comportare ai diversi elementi che determinano il paesaggio, e si possono così riassumere:

- modificazione della morfologia;
- modificazione dello skyline;
- modificazione della compagine vegetale;
- modificazione della funzionalità;
- modificazioni all'assetto insediativo-storico;
- modificazioni ai caratteri tipologici;
- modificazione dei caratteri strutturali del territorio lagunare;
- interruzione di processi ecologici ed ambientali.

L'area d'intervento è un terreno completamente pianeggiante, in parte in stato di degrado, che si affaccia su via Malamocco ed è sorto con le opere di bonifica dei primi del Novecento che hanno sottratto superficie alla Laguna per creare nuove aree edificabili.

Tutti gli interventi che si andranno a realizzare non andranno a modificare l'attuale (comunque non naturale) morfologia della riva o l'andamento del terreno, che ipoteticamente potrebbe anche essere ripristinato.

Molto più semplicemente, il terreno non sarà modificato dalla sua forma ma al contrario, con l'unione dei diversi mappali in un unico grande progetto, si andrà a ristabilire l'assetto originale del terreno, parzialmente la sacca iniziale.

Allo stesso tempo, tale intervento di edificazione e urbanizzazione può considerarsi come una continuazione del progetto Novecentesco ideato da Nicolò Spada che ha dato vita al terreno stesso e alla "costruzione" del Lido di Venezia.

Tutto ciò premesso, valutando l'incidenza del progetto sulla morfologia naturale del terreno, l'impatto dell'opera è di fatto non solo **trascurabile**, ma **positivo**.

Diversa è invece la valutazione dell'incidenza dell'opera sullo **skyline**. Se la morfologia "naturale" del terreno non è da intendersi modificata da questi volumi artificiali, lo skyline ne sarà sicuramente modificato.

Gli edifici realizzati, visibili sia dalla Laguna che dalla Via Malamocco offrono alla vista un aspetto completamente differente, con architetture contemporanee con edifici di 2 o 3 piani fuori terra, realizzati con le attuali tecnologie.

Risulteranno, nel loro complesso, come un elemento aggiuntivo ma può affermare che l'impatto che l'opera avrà sullo skyline del contesto sarà presente ma **ben integrato**.

Simile sarà l'impatto sulla **compagine vegetale**. L'area di progetto oggi si presenta come un terreno incolto, con presenze vegetali infestanti. Situazione che sarà migliorata con la progettazione delle aree verdi di pertinenza che prevede la

piantumazione di essenze coerenti con le caratteristiche del luogo, e del Lido in generale.

L'impatto della modificazione alla compagine vegetale esistente sarà **nullo**, viceversa è da considerarsi **migliorata** in seguito alle nuove piantumazioni.

Per quanto riguarda la funzionalità, terremo conto di due tipologie: **funzionalità ambientale**, ossia ecologica, idraulica e di equilibrio idrogeologico e la **funzionalità dello spazio**.

Se per la funzionalità ambientale gli interventi previsti non comporteranno alcune modificazioni, per la funzionalità dello spazio, il progetto è nato proprio per modificarne l'assetto.

Il progetto pertanto prevede un recupero, oltre che estetico, anche funzionale con un uso ordinato e pensato degli spazi, con percorsi sia scoperti che all'interno delle costruzioni, omogenei e con uno scopo preciso, con particolare attenzione alla fruibilità delle persone diversamente abili.

Le proposte progettuali influiranno anche sulla funzionalità dei percorsi pubblici, in quanto prevedono parcheggi pubblici e marciapiedi, realizzati nell'area di progetto, al servizio dei campi sportivi di proprietà pubblica. Tale opera sarà sicuramente migliorativa in quanto apporterà una agevolazione alla viabilità, come detto in precedenza.

Dal punto di vista della funzionalità sia ambientale che di fruibilità degli spazi, l'opera sarà per la prima **trascurabile** e per la seconda sicuramente **migliorativa**.

Come detto nei paragrafi precedenti, la storia (**assetto storico**) del terreno è testimoniata dall'area tra i campi sportivi ed il mappale 809 attualmente utilizzato da Venmar. Tale area (mappale 844) è da anni un "campo" incolto senza alcuna funzione e poco decoroso nel contesto.

L'opera proposta di per sé non andrà quindi a modificare l'assetto storico, ma ne svilupperà il progetto originario di urbanizzazione, come descritto in precedenza.

L'impatto è per questo da considerarsi **trascurabile**.

Allo stesso modo, vi saranno rilevanti modificazioni ai **caratteri tipologici** dell'area di progetto ed ai **caratteri strutturali del territorio lagunare come dell'assetto fondiario**.

Inalterati saranno anche i processi ecologici e ambientali.

AGENTI FISICI

INQUINAMENTO LUMINOSO

L'inquinamento luminoso in fase di cantiere è da considerarsi pressoché **nullo** essendo questo legato unicamente ad alcune luci segnalatrici di eventuali pericoli o indicanti la presenza di mezzi o dispositivi per le lavorazioni.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, il progetto propone di illuminare sia i percorsi interni dell'intero insediamento, sia ovviamente il parcheggio pubblico sulla Via Malamocco.

Come già anticipato, per una questione di risparmio energetico, il sistema di illuminazione sarà ad attivazione crepuscolare.

Lungo i percorsi pedonali principali, vialetti nelle aree verdi, saranno installati corpi illuminanti bassi che diffonderanno la luce orizzontalmente (segna passo) che se da una parte avranno la funzione di illuminare il percorso, eviteranno la dispersione della luce verso l'alto.

Si evidenzia che il progetto insisterà in una zona urbana, pertanto già dotata di illuminazione pubblica. Si ritiene che, l'apporto all'inquinamento luminoso che comporterà l'intero progetto sarà comunque relativo rispetto allo stato attuale della zona.

Concludendo, se in fase di cantiere l'inquinamento luminoso sarà **nullo**, in fase di esercizio, l'incremento all'illuminazione attuale risulterà molto **limitato**.

RUMORE

Le emissioni acustiche sono normate dalla L. 447/95 e dal D.P.C.M. 14/11/97. Si definisce inquinamento acustico *"...l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo e alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi..."* (Legge 447/95 art. 2 comma a).

Secondo il Piano Comunale di Classificazione Acustica l'area in oggetto risulta essere in classe 3 – "aree di tipo misto". Ed il progetto prevede l'eliminazione della classe IV prevista in una parte dell'area.

I limiti previsti sono quelli stabiliti dal DPCM 14/11/97 riportati nella seguente tabella.

Classe acustica III - Aree di tipo misto

Rientrano in questa classe le 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.

	Emissione	Assoluti di immissione	Differenziali di immissione	Qualità	Attenzione riferiti a un'ora
Periodo diurno	55	60	5	57	70
Periodo notturno	45	50	3	47	55

Valori limite della classe acustica III

Si sono dunque stimate le emissioni acustiche nella fase di cantiere, asserendo che queste derivino principalmente dai mezzi d'opera. Le lavorazioni avverranno nel periodo diurno, secondo gli orari previsti dal vigente regolamento comunale (dalle ore 8:00 alle ore 19:00).

L'utilizzo di macchinari (atti a generare vibrazioni e rumori differenti da quelli di un normale cantiere edile) saranno limitati agli orari dalle ore 8:00 alle ore 12:00 e dalle ore 14:00 alle ore 17:00.

Ovviamente le macchine operatrici non funzioneranno tutte contemporaneamente in quanto, in genere, si opera per fasi di intervento, limitatamente al periodo diurno, di un parziale numero di mezzi.

In ogni caso, in base alla tipologia ed alle potenze sonore delle macchine di cui è previsto l'utilizzo, ed in relazione alla temporaneità delle attività di cantiere, si ritiene che le emissioni sonore prodotte dalle macchine operatrici, il vettore rumore possa avere una potenziale interferenza entro un raggio di 500 m.

Saranno comunque adottate tutte le misure di mitigazione utili a contenere quanto maggiormente possibile i livelli di pressione sonora attraverso:

- 1- una corretta scelta delle macchine e delle attrezzature, con opportune procedure di manutenzione;
- 2- interventi sulle modalità operative e di predisposizione del cantiere.

In fase di esercizio non si prevede l'esistenza di fonti di rumore, se non quelle legate alle operazioni di manutenzione delle opere realizzate che in ogni caso possono ritenersi di **entità trascurabile**.

UTILIZZO DELLE RISORSE

La produzione di rifiuti durante la fase di cantiere sarà legata principalmente alle operazioni di demolizione delle strutture esistenti e al disimballaggio dei materiali necessari per la realizzazione delle opere progettate.

La gestione di tali rifiuti avverrà comunque in conformità alle disposizioni di legge ed in particolare a quanto previsto dal Dlgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

In fase di cantiere si prevede l'impiego di alcune risorse naturali non rinnovabili quali materiali edili, legno, ferro e altri metalli utilizzati per la realizzazione degli interventi.

Si considera comunque **trascurabile** l'utilizzo di altre risorse naturali in fase di cantiere.

Durante la fase di esercizio si prevede l'utilizzo di risorse come, normalmente, accade per gli edifici a residenziale, commerciale e produttivo e per le operazioni di manutenzione delle opere realizzate.

Le risorse naturali che maggiormente possono essere utilizzate in tale fase sono l'acqua ed i prodotti energetici.

Il risparmio delle risorse idriche potrà essere realizzato attraverso:

- 1 - la divulgazione di materiale che inviti ad un uso più parsimonioso del bene acqua;
- 2 - il recupero dell'acqua piovana che sarà poi utilizzata per l'irrigazione.

Il risparmio delle risorse energetiche può essere raggiunto non solo abbattendo i consumi, adottando tutte le tecnologie oggi disponibili, ma soprattutto utilizzando forme autonome di produzione quali i previsti impianti fotovoltaici sulla copertura di alcuni edifici per una superficie idonea a garantire una certa autonomia.

In fase di esercizio non si prevede l'esistenza di fonti di produzione di rifiuti, se non quelle legate alle normali attività previste: residenza, commercio, produzione ed alle operazioni di manutenzione delle opere realizzate.

La gestione dei rifiuti avverrà comunque in conformità alle disposizioni di legge ed in particolare a quanto previsto dal Dlgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

RISCHI PER LA SALUTE UMANA E PER L'AMBIENTE

Per quanto riguarda le attività sia in fase di cantiere che, in fase di esercizio dell'opera, non sono previste attività pericolose ed in ogni caso normate secondo il D.Lgs. 81/2008 e ss. mm.

Per le altre fasi di cantiere saranno inoltre previste procedure per l'intervento rapido in caso di versamenti accidentali in terra o acqua di reflui inquinanti e l'impiego di polvere granulare per suolo, barriere oleo assorbenti e disperdente per la bonifica di acque contaminate da idrocarburi.

In fase di esercizio non sono previste attività rischiose per la salute umana o per l'ambiente.

Per questo il rischio è da valutarsi **trascurabile**.

6. CONCLUSIONI

Il progetto in esame è stato sottoposto alla "Verifica di Assoggettabilità" normata dal titolo II, art.12 del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii. che prevede l'applicazione delle disposizioni in materia VAS per i progetti che hanno impatti significativi o costituiscono modifiche sostanziale del territorio.

In riferimento a quanto analizzato nella presente relazione si ritiene che l'intervento proposto non generi sul territorio e nei confronti dell'ambiente impatti sostanziali e significativi tali da essere approfonditi in sede di Valutazione Ambientale Strategica e quindi si ritiene opportuno fermare il procedimento alla presente verifica di assoggettabilità alla VAS.

Nella presente relazione di verifica di assoggettabilità si è provveduto all'individuazione degli elementi progettuali e dei fattori perturbativi che potrebbero comportare effetti sulle componenti ambientali.

Sono state, inoltre, espone le possibili misure di mitigazione e accorgimenti finalizzati alla riduzione o al controllo degli effetti sia in fase di cantiere che in quella di esercizio.

I fattori perturbativi in riferimento alla fase di cantiere avranno **carattere temporaneo**, reversibili e di moderata entità, mentre l'entrata in servizio delle strutture realizzate comporterà effetti positivi permanenti soprattutto nell'economia locale.

In relazione ai possibili impatti derivanti da emissioni dei mezzi di trasporto, dal rumore, dal sollevamento di polveri con conseguente dispersione delle stesse lungo la viabilità, non vi sarà sostanziale incremento di traffico veicolare rispetto a quello già presente, anzi al contrario sono state adottate misure che ne miglioreranno la fruibilità.

Quanto sopra esposto e descritto, analizzato e valutato, e l'assenza di effetti ambientali significativi, consente di ritenere che il piano proposto non sia da assoggettare a Valutazione Ambientale Strategica.

Venezia 20.07.2022

Arch. Claudio Gera

Dichiarazione non necessità di Valutazione di Incidenza

**PROCEDURA PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA
MODELLO PER LA DICHIARAZIONE DI NON NECESSITÀ
DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA**

Il sottoscritto CLAUDIO GERA

[la parte in corsivo da compilarsi qualora non si provveda alla sottoscrizione con firma elettronica qualificata o con firma elettronica digitale ai sensi del D.Lgs n. 82/2005 e ss.mm.ii. e del D.P.C.M. n. 129/09]

nato a [redacted] e residente in [redacted] nel Comune di [redacted], prov. [redacted] tel. [redacted], fax [redacted] email [redacted]

in qualità di Architetto progettista del progetto di *VARIANTE URBANISTICA PER LA PROGETTAZIONE DI UN COMPLESSO RESIDENZIALE, COMMERCIALE E PRODUTTIVO IN LIDO DI VENEZIA LOCALITÀ TERRE PERSE*

DICHIARA

che per l'istanza presentata NON è necessaria la valutazione di incidenza in quanto riconducibile all'ipotesi di non necessità di valutazione di incidenza prevista dell'Allegato A, paragrafo 2.2 della D.G.R. n° 1400 del 29/08/2017 al punto / ai punti [barrare quello/i pertinente/i]

1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	

Alla presente si allega la relazione tecnica dal titolo: **PROGETTO DI VARIANTE URBANISTICA IN LIDO DI VENEZIA – TERRE PERSE – RELAZIONE ESPLICATIVA DI NON NECESSITA' DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA**

DATA 30 luglio 2022

IL DICHIARANTE

Informativa sull'autocertificazione ai sensi del D.P.R. 28/12/2000 n. 445 e ss.mm.ii.

Il sottoscritto dichiara inoltre di essere a conoscenza che il rilascio di dichiarazioni false o mendaci è punito ai sensi dell'art. 76 del D.P.R. 28/12/2000 n. 445 e ss.mm.ii., dal Codice Penale e dalle leggi speciali in materia.

Tutte le dichiarazioni contenute nel presente documento, anche ove non esplicitamente indicato, sono rese ai sensi e producono gli effetti degli artt. 47 e 76 del DPR 445/2000 e ss.mm.ii.

Ai sensi dell'art. 38 del DPR 445/2000 ss.mm.ii., la dichiarazione è sottoscritta dall'interessato in presenza del dipendente addetto ovvero sottoscritta o inviata insieme alla fotocopia, non autenticata di un documento d'identità del dichiarante, all'ufficio competente Via fax, tramite un incaricato, oppure mezzo posta.

DATA 30 luglio 2022

IL DICHIARANTE

ARCHITETTO

CLAUDIO GERA

VARIANTE URBANISTICA PER LA PROGETTAZIONE DI UN COMPLESSO RESIDENZIALE, COMMERCIALE E PRODUTTIVO IN LIDO DI VENEZIA LOCALITA' TERRE PERSE

oooooooo

RELAZIONE ESPLICATIVA DI NON NECESSITA' DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA

L'area di intervento, situata al Lido di Venezia, è inserita nel contesto urbano ed è vicina ad uno degli assi viari dell'isola, la Via Malamocco.

1 - INQUADRAMENTO TERRITORIALE LOCALIZZAZIONE - premessa

L'area identificata nel foglio 39 di Venezia è in parte privata ed in parte pubblica: i mappali 718, 721, 724, 809 e 844 (in preliminare l'844) appartengono a Venmar s.r.l., il mappale 1008, oggetto di parziale permuta, appartiene al Comune di Venezia, i mappali 719, 722 e 725 di proprietà demaniale in gestione al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche (ex MAV).

Tale proprietà confina a est con la Via Malamocco, a sud con aree di proprietà comunale sulle quali insistono un campo di calcio a l'associazione Velica Lido con le rispettive strutture, a nord con aree di proprietà comunale dove insistono tre campi di calcio con relative strutture di supporto, infine a ovest confina con la Laguna di Venezia, più precisamente con il *Canale delle Scoasse*.



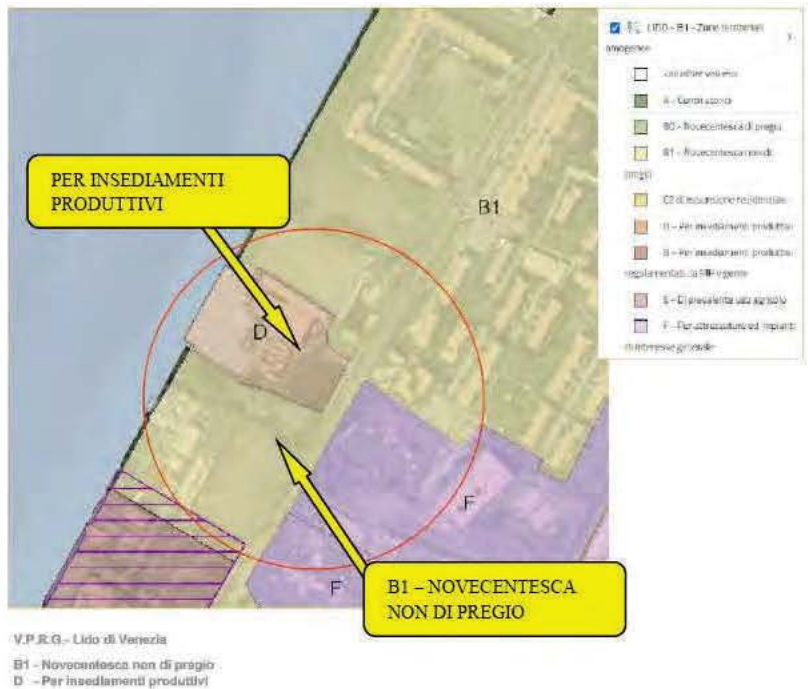
Estratto di mappa



foto aerea dell'area con identificazione dei principali edifici confinanti

Dagli attuali strumenti urbanistici per l'area interessata alla variante urbanistica risulta quanto segue:

Le aree di proprietà del Comune di Venezia sono state classificate in una Z.T.O. B1 – novecentesca non di pregio, mentre le aree di proprietà Venmar ricadono parte nella citata Z.T.O. B1 e parte in una Z.T.O. D – per insediamenti produttivi.

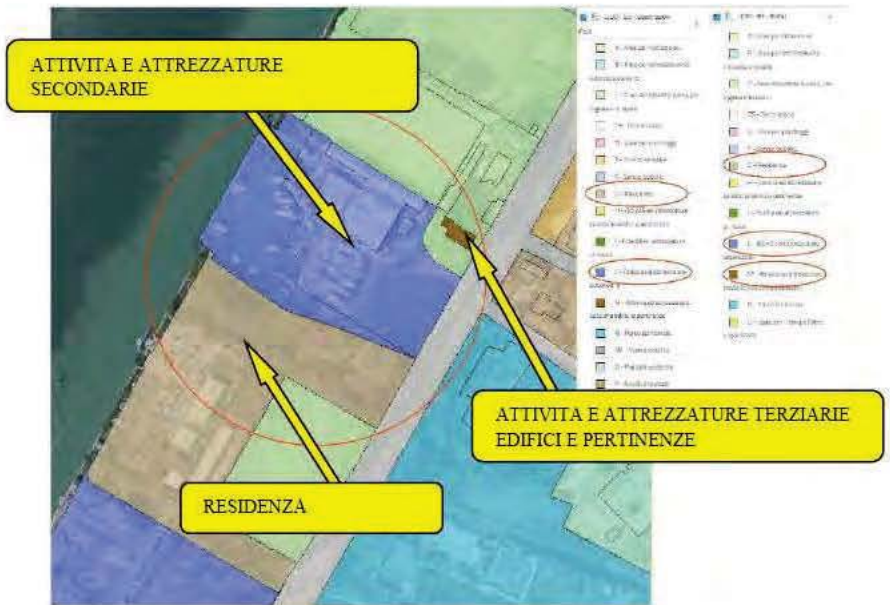


Nelle riportate Z.T.O. la V.P.R.G. prevede le seguenti destinazioni d'uso:

Nella zona di proprietà Venmar ricadente nella Z.T.O. B1 la previsione di piano è la G = residenza;

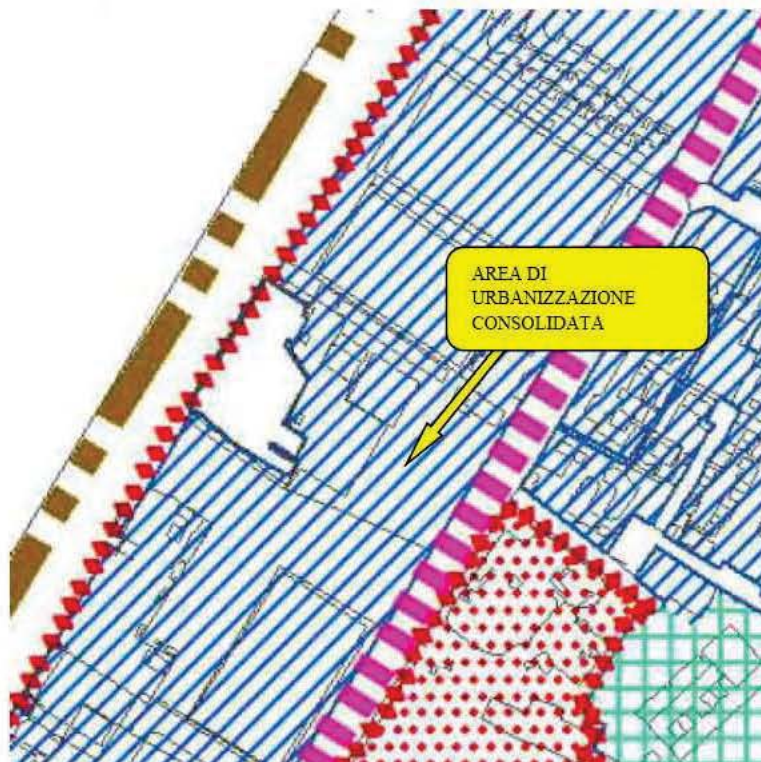
In quella di Venmar in Z.T.O. D è la L = attività ed attrezzature secondarie;

In quella di proprietà del Comune di Venezia in Z.T.O. B1 è la M = Attività ed attrezzature terziarie edifici e pertinenze.



V.P.R.G.-Lido di Venezia
G - Residenza
L - Attività ed attrezzature secondarie
M - Attività ed attrezzature terziarie edifici e pertinenze

Un'ulteriore e finale premessa va fatta in merito a quanto viene previsto dal PAT per questa zona: nelle norme tecniche l'area è individuata come area di urbanizzazione consolidata (art. 26) per cui gli interventi consentiti dal PRG previgente che disciplinava tali parti di città, sono da ritenersi coerenti con il PAT e possono assumere valore di PI contestualmente all'approvazione del PAT stesso per quanto attiene all'edificazione privata.



DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO DI FATTO

*foto dell'area non edificata
sud (mappale 844)*



*foto dell'area dove si svolge
attualmente l'attività di
Venmar s.r.l.*



*foto dell'area comunale
oggetto di permuta (mappale 1008)*



Gli interventi di seguito descritti prevedono un contestuale e parziale cambio della destinazione d'uso che non sarà puntuale bensì generica per una progettazione indistinta, sul piano territoriale, di fabbricati ad uso residenziale, commerciale e produttivo.

2 - ECOSISTEMI: SITI ZPS E SIC FLORA E VEGETAZIONE, FAUNA

L'area d'intervento risulta confinante al sito della Rete Natura 2000 ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia", ed esterna a tutti i siti SIC.



Il sito ZPS IT 3250046 presenta un'estensione di 55.209 ettari e comprende tutta la Laguna di Venezia, complesso sistema specchi d'acqua, foci fluviali, barene, canali, paludi, con ampie porzioni usate prevalentemente per l'allevamento del pesce e di molluschi. Il paesaggio naturale è caratterizzato da spazi di acqua libera con vegetazione macrofita sommersa e barene che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore nord adriatico. In parte sono presenti anche aree bonificate negli anni Sessanta per uso industriale (casse di colmata); tali zone sono state da allora ricolonizzate da vegetazione spontanea conformazioni umide sia alofile che salmastre e formazioni boschive costituite in prevalenza da pioppi e salici.

I tipi di habitat riportati nell'Allegato I della Direttiva 92/43/CEE e presenti nel sito sono per il 20% "Lagune costiere" (habitat prioritario), per il 15% "Praterie e fruticeti mediterranei e termoatlantici" (Sarcocornetea fruticosi), per l'11% da "Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea" e per un altro 13% complessivamente "Steppe salate mediterranee" (Limonietalia – habitat prioritario), "Pascoli inondata mediterranei" (Juncetalia maritimi), "Prati di Spartina" (Spartinion maritimae), "Vegetazione annua pioniera a Salicornia e altre specie delle zone fangose e sabbiose", "Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition" e "Vegetazione annua delle linee

di deposito marine". Il sito risulta avere un valore eccellente per rappresentatività e grado di conservazione dell'habitat delle "Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea". Gli habitat dei "Prati di Spartina" (*Spartinion maritimae*) e della "Vegetazione annua pioniera a *Salicornia* e altre specie delle zone fangose e sabbiose" occupano in questo sito una superficie che rappresenta una buona percentuale di quella coperta a livello nazionale (tra il 15,1% ed il 100%).

Qualità e importanza del sito sono legate alla presenza di tipi e sintipi endemici, di specie animali e vegetali rare e minacciate sia a livello regionale che nazionale. Il sito è una zona di eccezionale importanza per svernamento e migrazione dell'avifauna legata alle zone umide, in particolare aldeidi, anatidi e limicoli, ed è un'importante area di nidificazione per numerose specie di uccelli, tra i quali sternidi e caradriformi. Ben 66 sono le specie ornitiche presenti nel sito e citate all'interno dell'allegato I della Direttiva 79/409/CEE.

In particolare il sito risulta avere un valore eccellente per la conservazione di strolaga mezzana dell'Artico (*Gavia arctica*), strolaga minore (*Gavia stellata*), svasso cornuto (*Podiceps auritus*) e cavaliere d'Italia (*Himantopus himantopus*).

L'isola del Lido appare più densamente abitata e ancora maggiormente coltivata rispetto le altre isole maggiori della Laguna. In particolare, gran parte del lato laguna dell'isola, così come la porzione centromeridionale della stessa, sono occupati da insediamenti urbani con il relativo verde pubblico e privato, orti funzionanti o in parte più o meno abbandonati e da piccole imprese. Inoltre, in corrispondenza delle due estremità dell'isola, sono presenti aree ad uso militare.

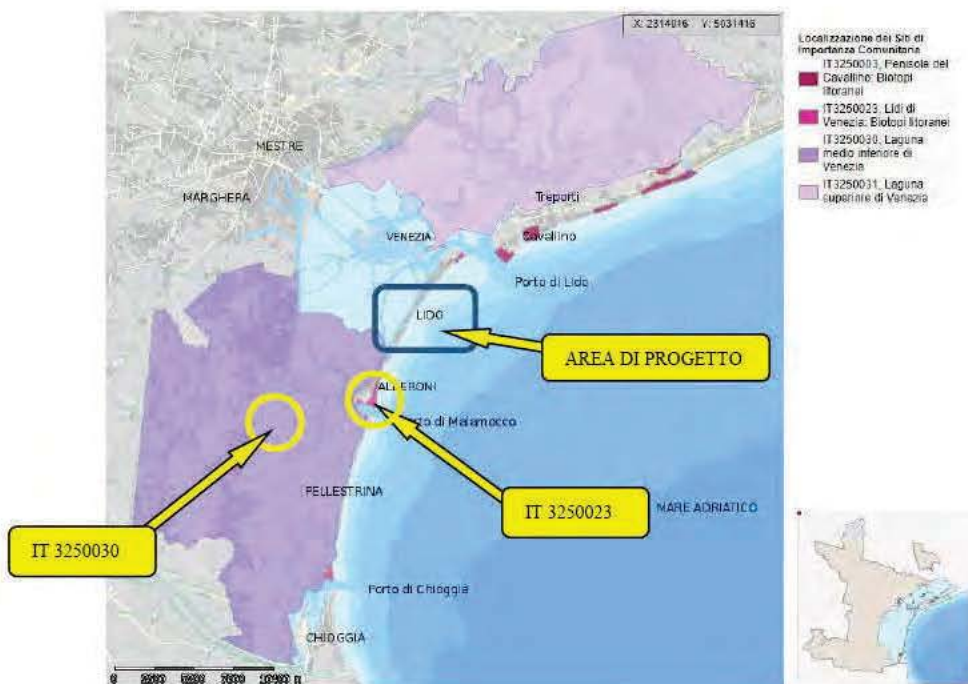
Al Lido si rinvencono sia i tipi di vegetazione legati all'ambiente dunale, sia bassure umide più o meno salate e comunità sinantropiche

Gli ambienti dunali sono situati agli estremi dell'isola in località San Nicolò e Alberoni, in corrispondenza degli arenili che si sono sviluppati soprattutto in seguito alla costruzione dei moli alle bocche di porto di Lido e di Malamocco. Aree per gran parte comprese nel SIC IT3250023 - Lido di Venezia: biotopi litoranei

La rete Natura 2000 contempla altri due siti nella Laguna di Venezia

1) **IT3250023**: "Lido di Venezia - biotopi litoranei" Questo sito interessa in particolare l'estremità sud dell'Isola del Lido, denominata Alberoni.

2) **IT3250030** "Laguna Medio Inferiore di Venezia. I Sito interessa la parte inferiore della Laguna di Venezia. L'inizio di tale tratto di Laguna può essere fatto coincidere con il ponte di Malamocco che collega la Via Malamocco alla Riva Giovanni Diacono sul fronte del Borgo e/o l'antistante l'Isola di Poveglia.



Siti IT3250023 e IT3250030

L'area di progetto è esterna ai citati siti e la distanza che li separa da essi rende nulla qualsiasi ricaduta sugli stessi.

IT3250023: "Lido di Venezia - biotopi litoranei": Da questo sito l'area d'intervento dista quasi 5 km.

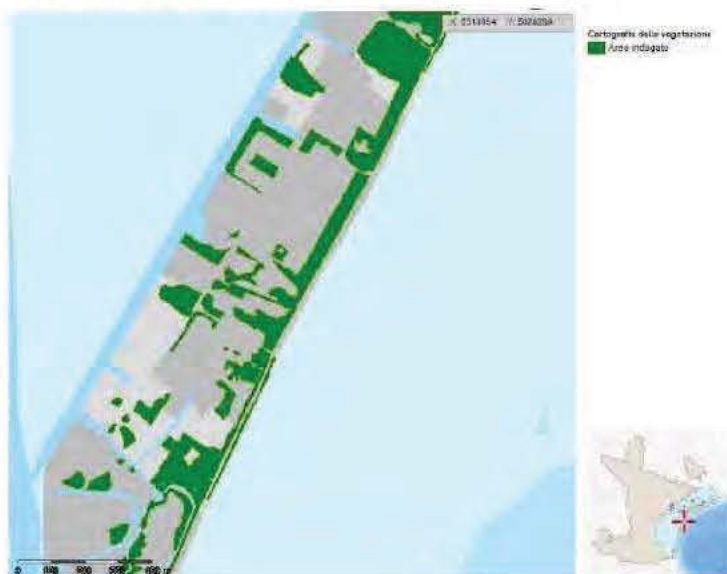


IT3250030 "Laguna Medio Inferiore di Venezia. Termina in prossimità del ponte di Malamocco che collega la Via Malamocco alla Riva Giovanni Diacono distante circa 1,1 km dall'area di progetto.



Dall'Atlante della Laguna, è riportata la cartografia relativa al "paesaggio vegetale" che ha studiato la flora esistente nell'isola del Lido, in alcune aree libere dalle edificazioni, ritenute le più significative in particolare è stata elaborata una carta riguardante "la vegetazione del litorale", altra ha analizzato gli "Habitat dei litorali" ed infine una dedicata al "valore floristico-vegetazionale dei litorali". Lo studio, che ha coinvolto meno del 30% dell' area di progetto, è giunto ai seguenti risultati:

- 1) "la vegetazione del litorale": è indicato il rubus ulmifolius (rovo selvatico).
- 2) "Habitat dei litorali": habitat non di interesse comunitario,
- 3) "valore floristico-vegetazionale dei litorali" : moderato.



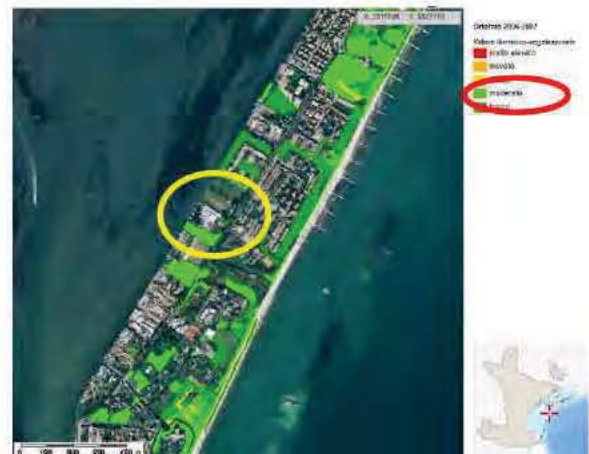
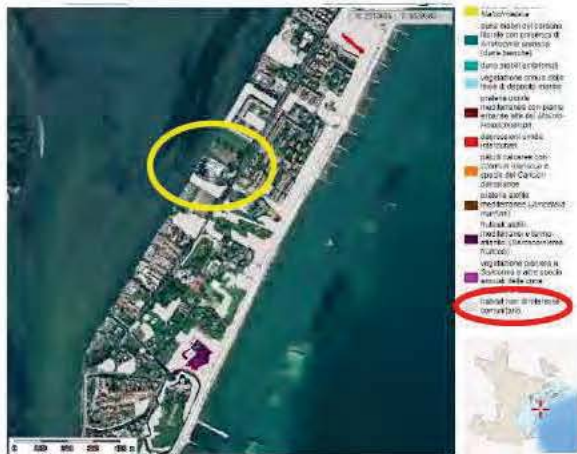
Aree di studio

Dagli estratti sotto riportati, parte del terreno oggetto di analisi, risulta segnalato per le tipologie di vegetazione spontanee con il codice Aru "Aggruppamento a Rubus ulmifolius".

Puh	- Puccinello festuciformis-Halimionetum portulacoidis
Puj	- Puccinello festuciformis-juncetum maritimi
Pup	- Puccinello festuciformis-Phragmitetum australe
Mce	- Mosaico: aggruppamento a Carex extensa - Eriantho-SI
Mji	- Mosaico: juncetum maritimi-acuti - Junco gerardi-Obionei
Acl	- Aggruppamento a Crithmum maritimum e Limonium virg
Mas	- Mariscetum serrati fragm...
Pha	- Phragmitetum australe
Aru	- Aggruppamento a Rubus ulmifolius
Pop	- Populeto a Populus alba, Eleagnus angustifolia,
Cna	- Comunità nemorali antropogeniche di aghifoglie derivat
Cnl	- Comunità nemorali antropogeniche di latifoglie di voita
Moa	- Mosaico comunità nemorali antropogeniche di latifoglie
Mpa	- Mosaico: popolamento con Arundo donax, Eleagnus ang
Mlp	- Mosaico: comunità nemorali antropogeniche di latifoglie
Mpa	- Mosaico: comunità nemorali antropogeniche di aghifog
Mlp	- Mosaico comunità nemorali antropogeniche di latifoglie,
Mec	- Eriantho-Schoenetum nigracantis con impianto di Pinus
Mtp	- Tortulo Scabrosetum con impianto di Pinus sp.pl. - com



Carta della vegetazione e degli habitat del litorale (2003-2007) (Atlante della Laguna)



“Habitat dei litorali”: habitat non di interesse comunitario

“valore floristico-vegetazionale dei litorali” : moderato

Come già anticipato, l’area oggetto di analisi non rientra in alcuna zona SIC né nella zona Zps alla quale è invece confinante.

Come tutta la laguna di Venezia, anche i canali che circondano l’area oggetto di analisi, sono catalogati negli habitat NATURA 2000 come 1150* Lagune costiere così definiti: ambienti acquatici costieri con acque lentiche, salate o salmastre, poco profonde, caratterizzate da notevole variazioni stagionali in salinità e in profondità in relazione agli apporti idrici (acque marine o continentali), alla piovosità e alla temperatura che condizionano l’evaporazione. Sono in contatto diretto o indiretto con il mare, dal quale sono in genere separati da cordoni di sabbie o ciottoli e meno frequentemente da coste basse rocciose. La salinità può variare da acque salmastre a ipersaline in relazione con la pioggia, l’evaporazione e l’arrivo di nuove acque marine durante le tempeste, la temporanea inondazione del mare durante l’inverno o lo scambio durante la marea.

I principali canali che conducono all’Isola del Lido sono il Canale di San Marco, quello di San Nicolò, il Canale di Santo Spirito collegato a quello di Malamocco fino al Canale Rocchetta. A diretto contatto con l’area oggetto di questa analisi c’è il Canale delle Scoasse .



Per quanto riguarda l'ittiofauna nella Laguna di Venezia vi è la presenza delle specie Pomatoschistus canestrinii (Ghiozzetto cenerino), Knipowitschia panizzae (Ghiozzetto lagunare) e Aphanus fasciatus (Nono), ossia delle specie più tipicamente lagunari. Tali specie sono citate all'interno della Direttiva Habitat (CEE/43/92), in quanto considerate vulnerabili dal punto di vista della fragilità ecologica e soggette ad una accertata contrazione dell'habitat o della popolazione. Le zone più favorevoli ad ospitare tali specie ittiche sono quelle prossime all'area delle Casse di colmata in Laguna centrale dove, unitamente al ghiozzetto lagunare ed al ghiozzetto cenerino si rileva la presenza di Nono (Aphanus fasciatus), luoghi non in prossimità dell'area d'intervento.

L'Atlante della Laguna di Venezia affronta anche il tema dell'avifauna, con un ampio studio sul "ruolo della Laguna per la conservazione degli uccelli acquatici". Nelle mappe di distribuzione delle specie di uccelli svernanti e nidificanti nel territorio del comune di Venezia - anni 2006-2011, non è stato individuato, secondo la classificazione predisposta, nel raggio di 500 m. dell'area di studio alcun luogo utile a quello scopo.

- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| ○ solo presenza | ● 1 individuo |
| ● nidificazione possibile | ● da 2 a 10 individui |
| ● nidificazione probabile | ● da 11 a 50 individui |
| ● nidificazione certa | ● da 51 a 100 individui |
| <i>Nidificanti</i> | <i>Svernanti</i> |



3 - DESCRIZIONE DEL PROGETTO

SITUAZIONE ATTUALE

Giova rammentare che la variante urbanistica richiesta non è finalizzata a rendere edificabili terreni destinati ad altri scopi, perché l'intera area oggetto della relazione è già edificabile, la V.P.R.G., nelle precedentemente citate Z.T.O. prevede la possibilità di costruire quanto segue:

Z.T.O.	B1 - novecentesca non di pregio	Uf = 0,7 mq/mq (2,1 mc/mq)	Hmax = 10,5 m.	Ds = m. 3	Dc = m- 5	
Z.T.O.	D - per insediamenti produttivi	Uf = 0,8 mq/mq (2,4 mc/mq)	Hmax = 7 m.	Ds = m. 7	Dc = m- 5	cf = 50%

Z.T.O. B1	mappale 844	superficie complessiva	mq. 6.953,00	mq 0,00
Z.T.O. D	mappali 718 - 724 - 721 - 809 - 1008	superficie complessiva	mq 12.400,00	mq 2.230,00

sommano	2.230,00
---------	----------

Attualmente nell'area insistono solo edifici produttivi per una superficie di circa mq. 2.230,00



- ① attuali fabbricati ad uso attività produttive per circa 2.230 mq. complessivi che saranno completamente demoliti
- ② scoperto di pertinenza alle attività produttive di circa 10.200 mq.
- ③ area Sky priva di costruzioni della superficie di circa 6.950 mq.
- ④ area ex porticciolo - propr. Comune di Venezia - di circa 950 mq.
Il fabbricato esistente sarà demolito

L'immagine illustra gli edifici esistenti:

Con gli indici sopra riportati oggi è possibile costruire:

Z.T.O. B1	mappale 844	superficie complessiva	mq. 6.953,00	mq 4.867,10
Z.T.O. D	mappali 718 - 724 - 721 - 809 - 1008	superficie complessiva	mq 12.400,00	mq 9.920,00

sommano	14.787,10
----------------	------------------

Complessivamente si possono costruire edifici per una superficie di mq. 14.787

PROPOSTA

Come in precedenza indicato il progetto prevede, previa demolizione degli edifici esistenti nell'area e la loro ricostruzione nella nuova Z.T.O. richiesta, quanto segue:

Z.T.O. Unificata	mappali 718 - 724 - 721 - 809 - 844 -1008	per complessivi mq. 19.353 dei quali mq. 1.770 destinati aparcheggio pubblico	tipologia edifici	mq
			edifici cat. A1	4.876,00
			edifici cat. D1	1.888,00
			edifici cat. B	2.620,00

sommano	9.384,00
----------------	-----------------




Complessivamente la superficie progettata è di circa 9.384 mq.

Oltre alla costruzione di nuovi edifici, al fine di migliorare l'accessibilità alle aree comunali adibite ad attività sportive, nella fascia di terreno prospiciente la Via Malamocco, è stato progettato un parcheggio pubblico di circa 1.770 mq. che sarà realizzato da Venmar srl, il cui costo di circa 443.000 euro sarà successivamente scomputato dagli oneri di urbanizzazione, come previsto nell'accordo Comune-Venmar.

Come indicato nel citato accordo Comune-Venmar, la prospettata progettazione unitaria, può aver luogo solo se le compravendite o concambi dei terreni, mappale 844 in preliminare (ex I.Ve) e mappale 1008 di proprietà del Comune di Venezia, saranno finalizzate, in modo di ottenere una differente zonizzazione urbanistica dell'intera area di progetto come illustrato nelle due immagine di seguito inserite.





Foglio 39 di Venezia

-  area di proprietà Comune di Venezia ceduta a Venmar s.r.l. (mappale 1008 - parte)
-  proprietà Venmar s.r.l. ceduta al Comune di Venezia (mappale 809 - parte)
-  area Ex-Sky già Ive s.r.l. ora di proprietà Venmar s.r.l. ceduta al Comune di Venezia (mappale 844 - parte)

L'immagine indica le operazioni di acquisto e permuta dei terreni



Foglio 39 di Venezia

-  **proprietà Venmar s.r.l. - progettazione unitaria (mappale 809 - 844 -1008 parziale)**
-  **proprietà Comune di Venezia (parcheggio pubblico)**

Zonizzazione richiesta nella proposta di variante per poter eseguire l'intervento di riqualificazione con la progettazione unitaria in precedenza descritta.

Il progetto che sarà sviluppato può essere sinteticamente riassunto nei seguenti punti schematicamente rappresentati prevede:

- 1) La parte produttiva, con modifica/ampliamento della darsena, sarà totalmente trasferita sul lato sud dell'area di progetto (l'area Sky, ex I.Ve), confinante con i campi sportivi di proprietà pubblica. Questa zona destinata alla produzione e all'attività di Venmar s.r.l., sarà completamente indipendente, da un punto di vista funzionale, sia dalla residenza, sia dalle attività commerciali che si intendono realizzare.

In questa area sarà progettato un capannone per il rimessaggio e manutenzione di natanti, con una viabilità autonoma per l'accesso dalla strada e dalla laguna mediante la modifica della darsena, al fine di evitare qualsiasi commistione con la residenza.

Il capannone della superficie di circa 1.950 mq, sarà dotato di uffici, spogliatoi, servizi, vani tecnici ed ogni attrezzatura necessaria per la gestione delle imbarcazioni.

Sarà progettato un ulteriore edificio della superficie di circa 670 mq. per ospitare tutte le funzioni complementari alle attività di Venmar s.r.l.

I fabbricati saranno realizzati con materiali e tecnologia idonei ad avere un impatto trascurabile, in particolare sotto il profilo dell'inquinamento acustico, con gli edifici destinati alla residenza.

- 2) La parte residenziale sarà progettata tutta fronte Laguna e si svilupperà su una superficie (Sp) di circa 4.876 mq.

Questa superficie sarà utilizzata per progettare dai 40 ai 52 appartamenti, di varie metrature, tra i 50 ed i 100 mq. distribuiti su più edifici di tre piani fuori terra (piano rialzato, primo e secondo), con coperture piane da adibire a terrazze.

Gli appartamenti saranno tutti dotati di posto auto interno e di vani accessori di pertinenza al piano seminterrato.

La viabilità a motore sarà essenziale, mentre i percorsi tra i fabbricati saranno prevalentemente pedonali.

L'attrezzatura della darsena sarà opportunamente modificata per consentire ai residenti dei nuovi edifici una loro autonoma e sicura fruizione perché oltre al posto auto citato gli appartamenti saranno dotati anche del posto barca.

- 3) L'intervento prevede anche la realizzazione di edifici da adibire ad attività commerciali. Per questa funzione è stato progettato un edificio a prevalente uso commerciale, con residenza all'ultimo piano.

La parte commerciale avrà una superficie (Sp) di circa 1.888 mq. dei quali circa 1.500 mq dedicati alla vendita, con una propria area di parcheggio sul lato ovest.

Il fabbricato, completo di uffici, vani di servizio e pertinenze, sarà posizionato sul lato est dell'area di progetto in posizione parallela alla Via Malamocco, dalla quale sarà distante circa 25 mt. Spazio all'interno del quale sarà realizzato un parcheggio pubblico.

- 4) È prevista, come accennato al punto 3, la costruzione di un parcheggio pubblico in dotazione ai campi sportivi pubblici posti a sud e a nord dell'area di progetto, finalizzato, oltre alla decongestione delle auto parcheggiate sulla Via Malamocco, al collegamento in sicurezza tra i campi di calcio. Il parcheggio avrà una superficie di circa 1.770 mq ed avrà aree per la sosta delle auto ed aree per quella delle biciclette e dei ciclomotori.



- 5) Nella copertura piana del capannone saranno montati pannelli fotovoltaici in grado di dare un adeguato supporto energetico a tutto il complesso progettato.

La superficie totale delle opere progettate è di circa 9.384 mq. a fronte di un massimo possibile di 14.787 mq. con un impatto edilizio-urbanistico decisamente inferiore poiché si è optato per utilizzare solo il 56% di quanto attualmente realizzabile per caratterizzare l'insediamento da una non eccessiva densità del costruito, favorendo la presenza di ampi spazi liberi da destinare a verde e giardini.

Gli elaborati grafici e le immagini virtuali di seguito inserire consentono di capire, seppur non ancora in presenza di un progetto definitivo, quanto si intende realizzare.



- ① 6 fabbricati ad uso residenziale per circa 4.392 mq. complessivi
- ② 2 fabbricati ad uso attività produttive di circa 2.620 mq.
- ③ 1 fabbricato ad uso misto residenziale e commercio di circa 2.372 mq.
- ▨ parcheggio pubblico di circa 1.770 mq.

Schema planivolumetrico preliminare del nuovo assetto generale dell'area.

LAGUNA DI VENEZIA
Canale delle Scoasse



Area PUBBLICA complessiva riqualificata e parcheggio/marciaiedi mq. 1.770

Bozza preliminare del progetto unitario



Immagine virtuale vista da nord-est



Immagine virtuale vista da nord-ovest



Immagine virtuale vista da sud-est



Immagine virtuale vista da sud-ove

A conclusione di quanto detto finora, e come già anticipato in premessa, il progetto sopra descritto, necessita di una modifica al Piano Regolatore comunale, ma di fatto **ai fini della valutazione ambientale, nulla cambia** perché rimangono in essere sia la vocazione residenziale, sia quella produttiva.

4. CONCLUSIONI: VALUTAZIONE DELLE INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL SITO DELLA RETE NATURA 2000 ZPS IT3250046 "LAGUNA DI VENEZIA".

Nel presente paragrafo si valuterà l'incidenza del progetto sull'habitat, sulla fauna e sulla flora. Si premette che l'area d'intervento risulta confinante e non rientrante nel sito della Rete Natura 2000 ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia", ed esterna a tutti i siti SIC (IT3250023 e IT3250030).

Per la componente in esame **non si identificano potenziali interferenze negative** considerato anche lo stato di fatto dell'area di intervento e la caratterizzazione ambientale dell'ambito nel quale essa si colloca.

L'emissione di rumore in fase di cantiere potrebbe portare ad interferenze sull'habitat "Lagune costiere" in quanto habitat di specie; tuttavia, considerando la caratterizzazione ambientale dell'area (assenza di avifauna svernante e ridotto numero di specie nidificanti), oltre alla localizzazione dell'ambito di intervento, le interferenze sull'habitat sono valutabili, per tale fase, di **entità trascurabile**.

Per quanto riguarda l'avifauna, potenzialmente si potrebbero verificare delle interferenze durante la fase di cantiere, a causa principalmente del rumore generato. Tuttavia, all'interno di tale ambito di potenziale interferenza non risultano presenti siti di particolare interesse per l'avifauna oggetto di tutela dei siti Natura 2000, che potrebbe quindi utilizzare solo occasionalmente per la sosta e l'alimentazione le aree presenti in prossimità dell'area d'intervento. In base, dunque, a tali considerazioni, le interferenze con la componente avifauna sono valutabili, per la fase di cantiere, di **entità trascurabile**.

Per quanto riguarda l'ittiofauna, le interferenze su tale componente che potrebbero presentarsi in fase di cantiere si possono considerare **nulle**, considerato che le opere non andranno in alcun modo ad intaccare l'ambiente laguna.

Per quanto riguarda infine la flora, le interferenze su tale componente che potrebbero presentarsi in fase di cantiere si possono stimare come trascurabili, in quanto l'area giace in stato di degrado con poche alberature malate, ricoperte da rampicanti infestanti, che saranno tutte rimosse. Attualmente, come riportato in precedenza, il pregio floristico di tale vegetazione è indicato come moderato nell'Atlante della Laguna. Per quanto riguarda invece la fase di esercizio ed in base alle considerazioni già riportate nei paragrafi precedenti, il progetto prevede la progettazione di aree verdi e parcheggi pubblici e privati con piantumazione di nuove essenze in armonia col contesto e tipologiche della zona secondo le indicazioni di tecnici (agronomi) autorizzati, con accorgimenti atti a non influire negativamente con l'ambiente. Tali interventi possono essere ricondotti alla realizzazione di un adeguato impianto di smaltimento sia delle acque meteoriche sia dei reflui, il quale

limiterà considerevolmente il disperdersi di elementi inquinanti in laguna e che pertanto, indirettamente contribuiranno alla **inalterazione** dell'ecosistema dell'habitat Rete Natura 2000 **ZPS IT3250046**.

Per quanto sopra si ribadisce che il progetto analizzato con la presente relazione non ha alcuna interferenza con i siti della Rete Natura 2000, e si ritiene di conseguenza che per l'istanza presentata NON è necessaria la valutazione di incidenza in quanto riconducibile all'ipotesi di non necessità di valutazione di incidenza prevista dell'Allegato A, paragrafo 2.2 della D.G.R. n° 1400 del 29/08/2017 al punto 23 che recita "piani, progetti e interventi per i quali sia dimostrato tramite apposita relazione tecnica che non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000"

Venezia 30.07.2022

Arch. Claudio Gera 