



REGIONE DEL VENETO
PROVINCIA DI VENEZIA
COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE

**MODIFICHE ALL'INSEDIAMENTO COMMERCIALE
NOVENTA DI PIAVE DESIGNER OUTLET**

P65800SGCA0200

A.1

REV. 00

PROGETTO DEFINITIVO



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

SINTESI NON TECNICA

Aprile 2015

Committente:



B.M.G. NOVENTA S.r.l.

Via del Ponte di Piscina Cupa, 84
00128 - ROMA - FRAZ. CASTEL ROMANO

B.M.G. Noventa srl
Via Ponte di Piscina Cupa 84
00128 Castel Romano Roma
C.F. e P. IVA 04183210269

Estensore dello Studio d'Impatto Ambientale:



COORDINAMENTO TECNICO E GRUPPO DI LAVORO

COMMITTENTE:

BMG NOVENTA s.r.l., via Ponte di Piscina Cupa n. 64, Castelromano – 00128 Roma

ESTENSORE DELLO STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE



COORDINAMENTO GENERALE

ARCH. ROBERTO GIACOMO DAVANZO

COORDINAMENTO OPERATIVO

ARCH. FEDERICO DE MARZO

QUADRO PROGRAMMATICO

URB. FRANCESCO FINOTTO – ARCH. FEDERICO DE MARZO

DOTT. MARCO URGENTI

URB. MAURO ZANARDO

QUADRO PROGETTUALE

ARCH. VALTER GRANZOTTO - ARCH. FEDERICO DE MARZO

P.IND. IVANO MOLIN

URB. FRANCESCO FINOTTO (CONS. PROF. MARCO PASETTO)

DOTT. AGR. ALICE MORANDIN

DOTT. MAURO ZANARDO

QUADRO AMBIENTALE

DOTT. GEOL. ALESSANDRO VIDALI

ING. ENRICO MUSACCHIO

ARCH. ROBERTO GIACOMO DAVANZO

DOTT. AGR. ALICE MORANDIN

ARCH. MARCO BINCOLETTA

URB. MICHELE NAPOLI

ARCH. ROBERTO GIACOMO DAVANZO

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

BANCHE DATI TERRITORIALI, CARTOGRAFIE

SOCIO-ECONOMIA

PROGETTO ARCHITETTONICO

IMPIANTI E FABBISOGNO ENERGETICO

STUDIO DEL TRAFFICO

SISTEMAZIONI AMBIENTALI

ANALISI COSTI-BENEFICI

GEOLOGIA

SUOLO E SOTTOSUOLO, IDROGEOLOGIA, SISMICITÀ

AGENTI FISICI, MATRICI ABIOTICHE, PAESAGGIO

ECOLOGIA E MATRICI BIOTICHE

RUMORE

MATRICI AMBIENTALI

MONITORAGGIO, COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI

INDICE

1	PREMESSA.....	2
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE E DATI CATASTALI	3
3	CONTENUTI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	4
4	IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....	5
5	IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	7
5.1	PARAMETRI URBANISTICI.....	7
5.2	IL PROGETTO.....	8
5.3	SOSTENIBILITÀ DEL PROGETTO	10
5.4	MODALITÀ DI ACCESSO E MOBILITA'	11
5.5	CANTIERIZZAZIONE	11
5.6	CRONOPROGRAMMA	12
5.7	STUDIO DEL TRAFFICO	13
5.8	IMPATTO ACUSTICO	15
5.9	ANALISI COSTI BENEFICI	16
5.10	ANALISI DELLE ALTERNATIVE.....	16
6	IL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE.....	18
6.1	METODOLOGIA E CRITERI PER LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI.....	18
7	MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI.....	20
8	IL PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	21
9	CONCLUSIONI.....	22

1 PREMESSA

L'oggetto del presente studio riguarda la valutazione del progetto di modifica alla grande struttura di vendita denominata "*Noventa di Piave Designer Outlet*", sita in Noventa di Piave (Ve), via Marco Polo n.1, che il soggetto proponente, BMG Noventa S.r.l., intende realizzare allo scopo di poter completare il programma di sviluppo dell'insediamento esistente con la realizzazione di ulteriori infrastrutture viarie e nuove aree di parcheggio, nonché con la redistribuzione del layout, sfruttando le potenzialità offerte dall'acquisizione di un'area limitrofa, sulla quale il Piano Norma 28 prevedeva la costruzione di un altro insediamento commerciale.

La grande struttura di vendita esistente è dotata della favorevole Valutazione di Impatto Ambientale di cui al Decreto del Dirigente per l'Ambiente della Provincia di Venezia prot. n. 41925/2008, a norma dell'art. 26 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.. Successivamente, un progetto di ampliamento della superficie di vendita sino a complessivi mq 26.500 è stato autorizzato con Determinazione di non assoggettamento alla procedura di VIA prot. n. 1106/2013 del Dirigente per l'Ambiente della Provincia di Venezia, ai sensi del Titolo III della Parte II del D.Lgs. n. 152/2006, previo parere conforme della Commissione VIA prot. n. 37428/2013.

Il progetto di sviluppo, è stato redatto dopo che in data 11.03.2014 BMG Noventa S.r.l., soggetto proponente la presente procedura di VIA, ha acquistato il suolo adiacente al *Noventa Designer Outlet* e, pertanto, viene proposta la fusione dei due Piani Urbanistici Attuativi, PN 21/A e PN 28 prima separati, in unico strumento di attuazione, come previsto dal progetto inoltrato all'Amministrazione Comunale di Noventa di Piave in data 11.06.2014.

La superficie territoriale complessiva diverrà, in conseguenza di quanto sopra precisato, pari a mq 194.339 reali (i due PN vengono ripermetrati escludendo le superfici espropriate per la realizzazione della terza corsia dell'A4 e la prevista caserma di Polizia) e la superficie fondiaria diverrà complessivamente di mq 129.225.

Tale maggiore estensione territoriale ha fornito a BMG Noventa S.r.l. l'opportunità imprenditoriale e le condizioni urbanistiche per realizzare sia una redistribuzione del layout e della superficie di vendita dell'outlet, sia nuove ed ulteriori aree per i parcheggi e per la viabilità di collegamento, tanto in accesso che in uscita.

Nello specifico, facendo riferimento alla strutturazione del "*Noventa di Piave Designer Outlet*", come esaminata nella precedente procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA, si presentano elementi che, se considerati nel loro complesso e quale sommatoria degli effetti sull'ambiente, determinano una condizione meritevole della Valutazione di Impatto Ambientale per l'intero assetto risultante dalla fusione dei due strumenti urbanistici preesistenti.

Il progetto di sviluppo, cui fa riferimento il presente SIA, pur non ampliando la superficie di vendita già assentita e già positivamente sottoposta a VIA ed a verifica di assoggettabilità per l'ampliamento fino a 26.500 mq di superficie di vendita, assume una nuova articolazione con una revisione dell'assetto complessivo delle aree di sosta e della localizzazione delle strutture commerciali risulta meritevole di una nuova procedura di valutazione ambientale, allo scopo di prevenire qualsiasi rischio di sotto - o di incompleta - valutazione dei diversi elementi che compongono l'ambito territoriale interessato.



Veduta complessiva dell'intervento a volo d'uccello da Ovest.



Veduta complessiva dell'intervento a volo d'uccello da Sud - Est.

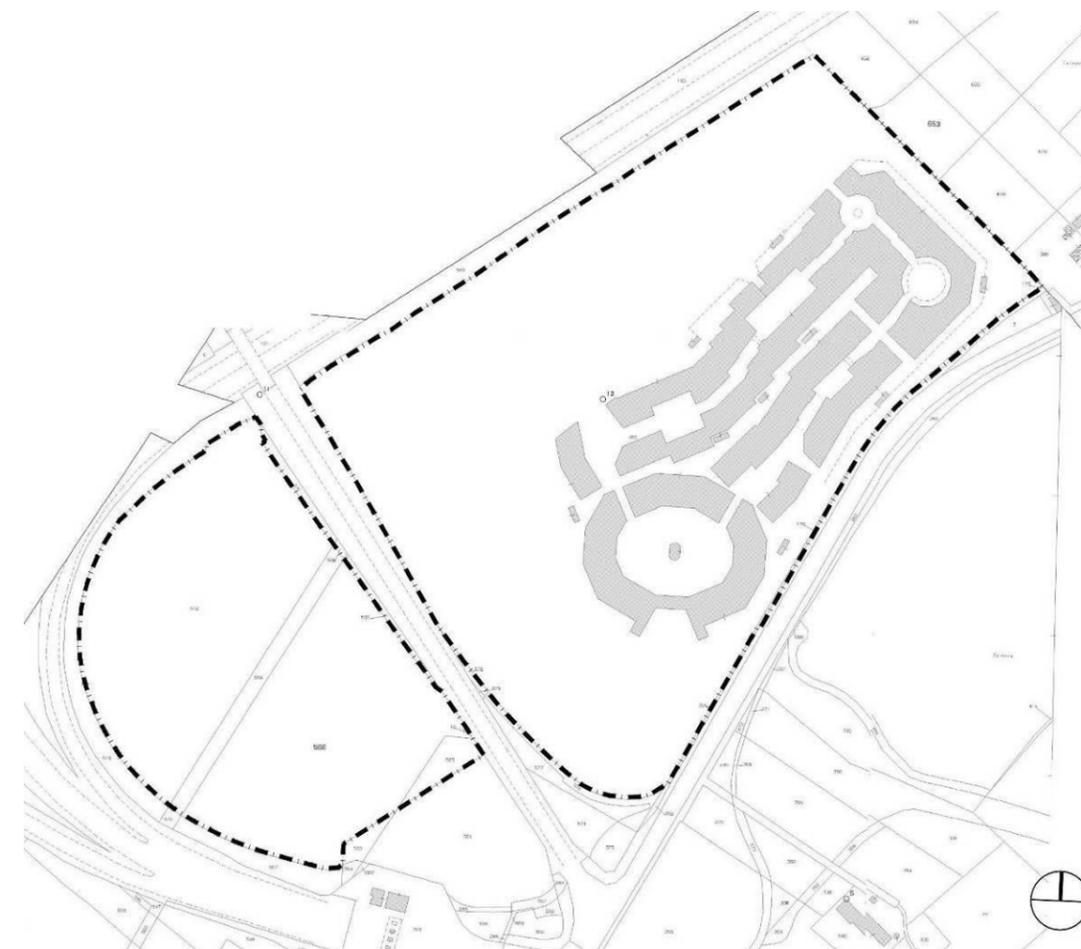
2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E DATI CATASTALI

L'area dall'intervento proposto è ubicata nel Comune di Noventa di Piave, in prossimità del casello dell'autostrada A4 Venezia - Udine/Trieste, fra la zona produttiva e l'insediamento urbano del capoluogo comunale.

Trattasi di terreno pianeggiante delimitato a Sud - Est da via Calnova, strada di accesso alla zona produttiva; a Sud - Ovest dal cavalcavia di via Santa Maria di Campagna - S.P. n. 55; a Nord - Ovest dall'autostrada A4 - Venezia-Udine-Trieste; ed a Nord - Est da un'altra proprietà. Detta area corrisponde all'insediamento esistente del Noventa Designer Outlet, alla quale, con l'iniziativa oggetto della presente documentazione si aggiunge l'area adiacente, posta a occidente della S.P. 55, racchiuso fra questa, l'autostrada A4 e la viabilità corrispondente allo svincolo del casello autostradale di Noventa di Piave.



Veduta ortofotografica dell'area d'intervento.



Estratto di mappa catastale dell'intervento.

<i>foglio</i>	<i>mappale</i>	<i>superficie</i>	<i>categoria</i>
11	450	139.435,00	Ente Urbano
	178	440,00	seminativo 2
	179	20,00	seminativo 2
	10	15,00	seminativo 2
	525	1.025,00	seminativo 2
	566	22.360,00	seminativo 2
	569	2.405,00	seminativo 2
	572	28.115,00	seminativo 2
<i>sommano</i>		193.815,00	

Dati identificativi catastali dell'area d'intervento.

3 CONTENUTI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Il presente Studio d'Impatto Ambientale, è stato predisposto in coerenza con quanto previsto dalle direttive europee, dalla normativa nazionale in riferimento alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152, D.Lgs 16 gennaio 2008 n.4, D.Lgs. 29 giugno 2010 n.128) ed a quella regionale, ed è costituito dai Quadri di Riferimento Programmatico, Progettuale ed Ambientale nonché da apposita Sintesi non Tecnica.



Il **Quadro di Riferimento Programmatico** ha il fine di fornire tutti quegli elementi conoscitivi degli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale, che costituiscono i parametri di riferimento del giudizio di compatibilità ambientale, e sarà altresì basato sulla verifica della congruenza o meno del progetto con le indicazioni e le prescrizioni degli strumenti pianificatori.



Il **Quadro di Riferimento Progettuale** è il quadro in cui è descritto il progetto e vengono esplicitate le motivazioni per la definizione dello stesso, nonché le motivazioni tecniche delle scelte progettuali e le caratteristiche dell'opera.



Nel **Quadro di Riferimento Ambientale** sono analizzate le varie componenti ambientali biotiche ed abiotiche, secondo quanto indicato dal D.P.C.M. del 27 Dicembre del 1988, mettendo in evidenza le previsioni, gli scenari futuri e le valutazioni indotte dalle modificazioni apportate dall'opera sul territorio.



La **Sintesi Non Tecnica**, oggetto del presente documento, sintetizza lo Studio d'Impatto Ambientale, utilizzando un linguaggio non tecnico, per rendere possibile la comprensione a chiunque le caratteristiche dell'intervento e le sue implicazioni di carattere ambientale.



Veduta del Noventa Designer Outlet dalla SP 55 (via Santa Maria di Campagna).



Ingresso principale al Noventa Designer Outlet.

Sono altresì allegati al presente SIA gli elaborati relativi al Progetto Definitivo e la **dichiarazione di non necessità della procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale** redatta in funzione della distanza dai Siti della Rete Natura 2000: S.I.C. e Z.P.S. "Bosco di Cessalto" IT 3240008 (distante ca. 6,5 km) e S.I.C. "Fiumi Meolo e Vallio" IT 3240033 (distante ca. 7 km).



Rappresentazione su ortofoto delle distanze del Noventa Designer Outlet dai siti di tutela naturalistica comunitaria, SIC e ZPS, più vicini.

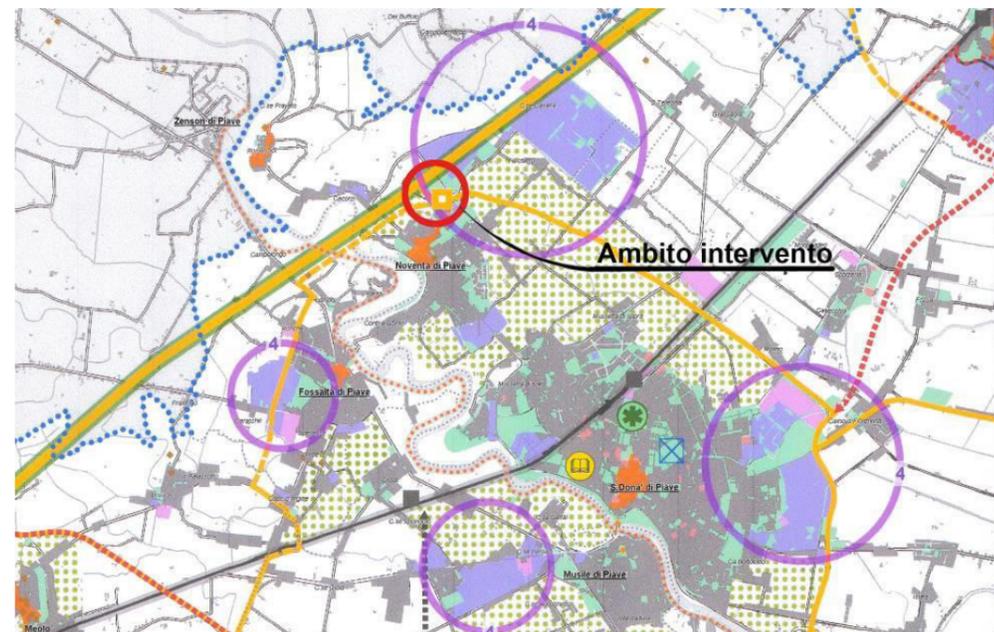
4 IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO



Nel Quadro di Riferimento Programmatico - allo scopo di fornire tutti gli elementi conoscitivi inerenti la programmazione territoriale e di settore in riferimento alle quali va espresso il giudizio di compatibilità ambientale - si è definito l'inquadramento territoriale e si è considerato il progetto proposto nel contesto delle previsioni della pianificazione corrispondente ai diversi livelli amministrativi, al sistema dei vincoli e delle tutele ambientali, alla compatibilità urbanistica dell'intervento, tanto alla scala vasta che locale. Tale analisi è stata supportata dagli opportuni elaborati cartografici di riferimento e si è verificata la coerenza dell'intervento con i suddetti strumenti di pianificazione e di programmazione.



Estratto Tav. 5a "Sviluppo economico - Produttivo" nuovo PTRC.



Estratto tav.4 "Sistema insediativo e infrastrutturale" PTCP Venezia



Estratto Piano d'Area del Sandonatese, tav. 4.2 "Struttura del sistema insediativo afferente al fiume Piave".



Estratto del P.I. (ultimo P.R.G.C. approvato).

Dal punto di vista della pianificazione a scala locale, l'intervento concretizza la fusione dei due piani urbanistici attuativi (PN 28 e PN21/A), ciascuno già confermato dalla pianificazione generale strategica del comune di Noventa di Piave (PAT), in un unico piano attuativo che regolerà l'intero intervento.

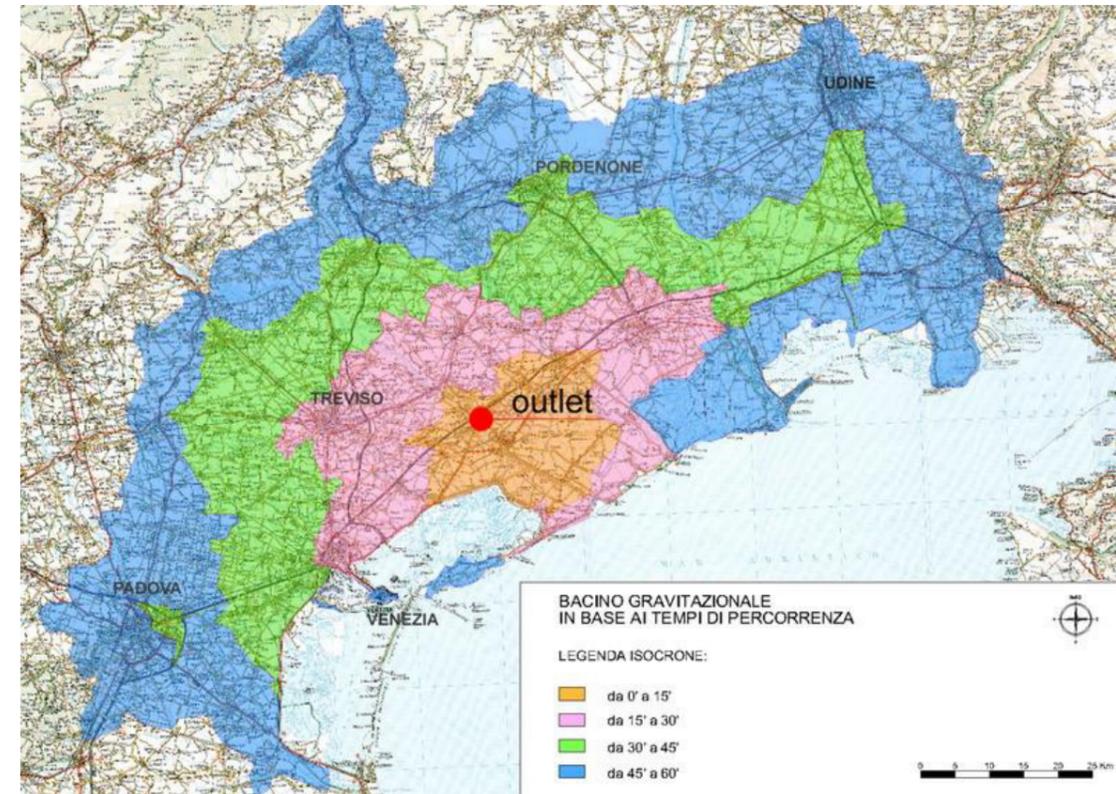


Planimetria complessiva dello P.U.A. ottenuto dalla fusione del PN 28 con PN 21/A.

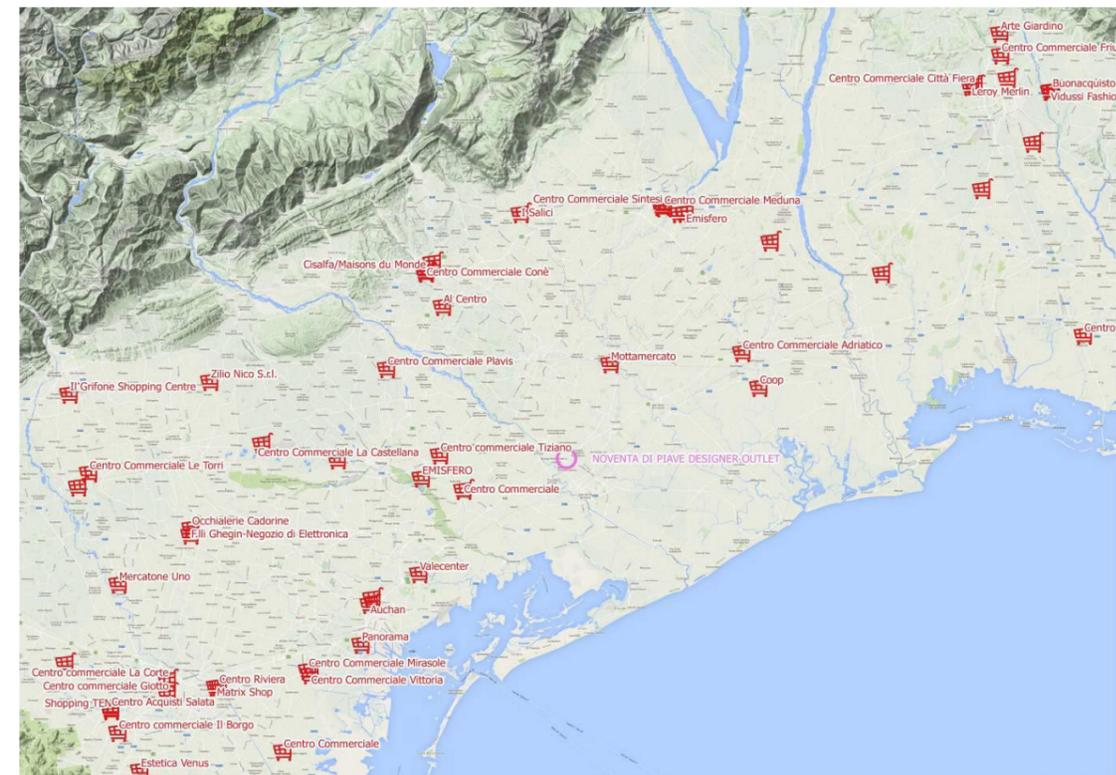
Sono stati analizzati i vincoli e le tutele ambientali operanti nel territorio interessato dall'intervento proposto, tra i quali Rete Natura 2000, oltre ai piani sopramenzionati relativi a tutti i livelli amministrativi territoriali presenti, verificando che l'intervento non interferisce con alcuno di detti vincoli e che le zone naturali protette, SIC e ZPS, sono a distanza tale che l'intervento medesimo non produce su di esse alcuna incidenza ambientale.

Anche per quanto riguarda la Valutazione Ambientale Strategica è verificato che l'intervento è compatibile con le verifiche effettuate in sede di definizione della pianificazione strategica di livello comunale e, allo scopo di avere certezza della valutazione ambientale, contestualmente alla procedura di VIA è stata anche attivata una richiesta di verifica della eventuale necessità di acquisire una nuova Valutazione Ambientale Strategica puntuale per gli effetti prodotti limitatamente dalle modifiche planivolumetriche conseguenti alla fusione degli strumenti urbanistici attuativi sopra menzionata.

Nel Quadro Programmatico è stata inoltre riportata l'analisi socioeconomica dell'area finalizzata alla valutazione degli effetti che l'intervento produrrà sul sistema sociale ed economico dell'area, tali dati costituiranno il punto di partenza per l'analisi costi benefici, sviluppata nel Quadro di Riferimento Progettuale. A tal fine, sono stati definiti il bacino di utenza dell'area potenzialmente servita dall'outlet e le caratteristiche della struttura socioeconomica della popolazione e delle attività commerciali, turistiche e produttive del contesto territoriale di riferimento.



Rappresentazione delle isocrone del bacino gravitazionale d'utenza del Noventa Designer Outlet.



La rete delle grandi strutture di vendita nel territorio di riferimento.
(Fonte OpenStreetMap)



5 IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il Quadro di Riferimento progettuale illustra e descrive il progetto dell'ampliamento dell'insediamento commerciale denominato "Noventa Designer Outlet" descrivendo gli aspetti tecnici e funzionali relativi al progetto, alle sue caratteristiche tecniche e costruttive, ai singoli impianti ed al loro funzionamento.

Gli obiettivi del Quadro di Riferimento Progettuale sono individuati nell'illustrazione dei seguenti aspetti:

- Motivazioni tecniche della scelta progettuale e dell'alternativa considerata;
- Caratteristiche tecniche
- Interventi di ottimizzazione dell'inserimento sul territorio e sull'ambiente.

Per quanto riguarda la descrizione delle caratteristiche tecniche e fisiche del progetto, essa è volta a fornire tutte le informazioni fondamentali per lo svolgimento delle analisi raccolte all'interno del Quadro di Riferimento Ambientale. Le caratteristiche rilevanti per l'analisi di un complesso commerciale sono relative a: fabbricato, viabilità di accesso, siti di deposito, fase di cantiere.

5.1 PARAMETRI URBANISTICI

Per l'area oggetto dell'intervento, a seguito della Variante ai PUA "Fusione dei PN 21/A e il P.I." depositata in data 11/06/2014 prot. 7766, le NTA del P.I. Vigente (ex PRG) prevedono quanto segue:

- identificazione dell'area entro il perimetro dei Progetti Norma n. 21/A e n°. 28 a cui corrispondono le specifiche schede del Repertorio dei Progetti Norma;
- zonizzazione suddivisa in tre tipologie di z.t.o. di tipo: D.2, Sc – Aree attrezzate a parco, gioco e sport, Aree per parcheggi.
- area a parcheggio (ex Pn21/b) a seguito procedura dello Sportello Unico ai sensi dell'art. 4 L.R. n°55/12.

Sono altresì evidenziate le fasce di rispetto ed i vincoli che gravano sull'area:

- fasce di rispetto stradale generate dall'autostrada A4 – Venezia/Udine/Trieste per un profondità di ml. 30,00 dall'attuale confine autostradale; di ml. 10,00 invece sui bordi prospicienti la S.P. 55, via S. Maria di Campagna;
- fasce di vincolo dello spessore di ml. 12,00, generata dall'oleodotto che attraversa diametralmente l'area parallelamente al tracciato dell'autostrada. (tracciato che verrà deviato prima dell'inizio della fase 2 di ampliamento)

Le superfici a servizio e gli standard vengono calcolati considerando le tipologie ammissibili, le destinazioni d'uso e le superfici minime a standard previste dal P.U.A. "Variante per fusione dei Piano Urbanistici Attuativi PN 21/A - 28" depositato in data 11/06/2014 prot. 7766 (che si riporta nella tabella sottostante) e le NTA del P.I. Vigente del comune di Noventa di Piave.

La normativa di riferimento presa in considerazione per il calcolo del fabbisogno a standard per le superfici commerciali è la Legge Regionale 21 giugno 2013, n° 50 e il relativo Regolamento Regionale n° 1 del 21 giugno 2013 in particolare per le aree al di fuori del centro urbano per le grandi strutture di vendita del settore non alimentare.

In particolare il progetto prevede l'ampliamento della superficie coperta dell'Outlet esistente di circa 15.000 mq. Si arriverà così ad una superficie coperta complessiva di circa 45.220 mq inferiore alla superficie coperta comunque ammissibile (45.229 mq).

	PUA 28 + 21/A			differenze Variante Fusione PUA rispetto schede PRG	note	%
	Unione Schede Prg (mq)	Unificazione PUA approvati (mq)	Variante Fusione PUA (mq)			
Superficie territoriale	205.918	217.689	194.339		(*)	
Superficie fondiaria	109.222	119.157	129.225			
Superficie di Utilizzo massimo	109.222					
Superficie viaria	12.876	12.841	4.740			
Superficie aiuole	-	-	121			
Superficie a verde pubblico	47.202	34.732	24.356	22.846	(**)	
Superficie a verde espropriata per ampliamento terza corsia	14.033	14.033	-	0		
di cui Superficie a verde pubblico da monetizzare			231	8.813	(***)	26,57%
Superficie a parcheggio pubblico	27.315	27.609	35.897	8.582	(****)	25,87%
Superficie verde pubblico a compensazione area verde sottratta al Pn 21/A per innesto viabilità		107	-			
Riduzione superficie verde pubblico per innesto viabilità al PN 21-B		-157	-			
Superficie espropriata per la realizzazione di Servizi pubblici secondari (caserma P.S.)	9.303	9.317	-			
perimetro (mt)		2.676	2470	206		8%

Nell'insieme i caratteri dimensionali dell'opera sono i seguenti:

- **Superficie totale intervento:** mq 194.339;
- **Superficie fondiaria lotto totale:** mq 129.225;
- **Superficie coperta esistente:** mq 29.983
- **Superficie coperta autorizzata:** mq 31.879 (come da ultimo stato assentito con Permesso di Costruire n. 24 del 29/08/2014)
- **Superficie coperta di progetto:** mq 15.237;
- **Superficie coperta complessiva:** mq 45.220
- **Superficie lorda di pavimento esistente:** mq 32.761
- **Superficie lorda di pavimento di progetto:** mq 19.614
- **Superficie lorda di pavimento complessiva:** mq 52.375
- **Superficie di vendita esistente attualmente fruita:** mq 21.286
- **Superficie di vendita complessiva autorizzata:** mq 26.500
- **Superficie a parcheggio complessiva:** mq 45.930
- **di cui superficie a parcheggio pubblico:** mq 35.897
- **Superficie a parcheggio aggiuntiva (area ex Pn 21/B) =** mq 7.400
- **Superficie a verde pubblico:** mq 24.356
- **Indice di utilizzo massimo = (sommatoria S.f. scheda PN28 + PN 21/A) = 109.222 mq:**
Slp complessiva < Slp consentita = 52.375 mq < 109.222 mq
- **Sup. coperta massima = 35% Sup. fondiaria:** mq 45.220 < 45.229 mq
- **Altezza max del fabbricati in progetto:** 3 piani fuori terra = **m 10,00**



Fotoinserimento planivolumetrico del progetto.



Vista di progetto complessiva Sud-Est dell'area dell'insediamento commerciale.



Vista di progetto complessiva Nord-Ovest dell'area dell'insediamento commerciale.

5.2 IL PROGETTO

Il progetto prevede la realizzazione di ulteriori infrastrutture viarie ed aree a parcheggio, nonché la redistribuzione dell'insediamento commerciale esistente attraverso l'aumento della superficie coperta e la modifica e redistribuzione della superficie di vendita già autorizzata di 26.500 mq.

Lo schema insediativo del nucleo da ampliare si svilupperà in continuazione con l'esistente Outlet, che per essere completato utilizzerà la superficie oggi utilizzata come area a parcheggio e in parte quella destinata a standard pubblici che verranno riallocati. In sostanza è previsto lo spostamento degli standard a parcheggio e verde pubblico all'esterno di via Marco Polo, destinando l'area, così liberata interamente a superficie fondiaria.

I servizi pubblici (parcheggi e aree a verde) troveranno conseguentemente allocazione all'esterno della strada che cinge la superficie fondiaria al di là di via Santa Maria di Campagna – SP 55, nell'area pertinente al precedente "P.U.A. PN 28". Nella soluzione d'impianto è stato tenuto conto sia della visibilità del complesso dall'autostrada, sia dell'impatto visuale che si determina sulle aree circostanti. Torna utile a questo proposito la dimensione contenuta dell'altezza degli edifici, che sarà mantenuta entro un limite massimo di 10,00 ml (max 3 piani) eccetto decori, modanature, finte torrette, le quali potranno superare detto limite, avendo la funzione di mascherare eventuali impianti tecnici per rendere più gradevole la composizione architettonica.

L'Outlet esistente si sviluppa su una superficie coperta di circa 30.000 mq; il linguaggio architettonico adottato è fortemente legato alla tradizione tipica degli insediamenti locali: l'impressione è quella di trovarsi in un ambiente storico; lungo i percorsi si incontrano facciate classicheggianti, le vie sono definite da edifici che ricordano i palazzi veneti e i centri storici della terraferma.

L'ampliamento di progetto darà continuità al medesimo linguaggio architettonico e sarà realizzato in due fasi successive e distinte. Il precedente accesso principale, che si affaccia sul lato di via Calnova, contraddistinto dall'imponente edificio con la torre decorativa, diventerà il perno della nuova edificazione; l'altro ingresso

opposto, collocato in fronte al parcheggio sul lato autostrada e caratterizzato da due torrette simmetriche, costituirà l'elemento di chiusura figurativa della parte in ampliamento.



Render di progetto – Vista nord-ovest dal cavalcavia della S.P. n. 55



Render di progetto Vista nord-ovest dal cavalcavia della S.P. n. 55



Particolare prospetti ampliamento fase 1 e 2

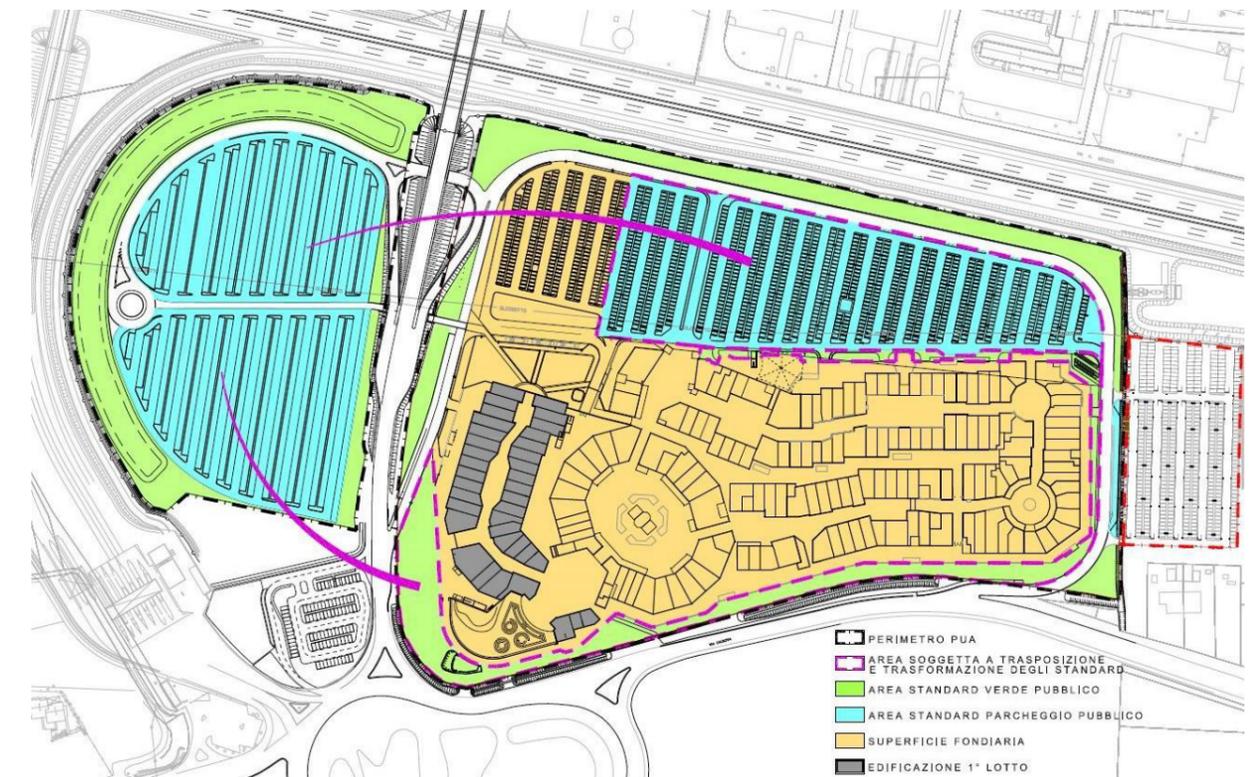
La prima fase (*primo lotto urbanistico*), che avrà inizio nell'estate 2015, comprenderà una superficie coperta di **circa 6.400 mq** e prevede la costruzione al piano terra di circa **35 unità** di vendita, un ristorante e un bar mentre i servizi igienici, gli uffici e i magazzini saranno collocati al piano primo. Verrà realizzato inoltre il nuovo bacino di parcheggi al di là della provinciale SP 55, la nuova viabilità d'accesso e il collegamento pedonale coperto che attraversa la provinciale medesima.

La seconda fase (*secondo lotto urbanistico*), comprenderà una superficie di circa **8.700 mq** coperti, con la realizzazione di circa ulteriori **50 unità** di vendita al piano terra, magazzini, uffici e servizi igienici al piano primo. Si potrà accedere da quattro ingressi pedonali distinti; due esistenti lato parcheggio autostrada verso Est, e due nuovi: a Ovest del collegamento pedonale, subito dopo il nuovo sottopasso, e a Nord, lato Ovest del parcheggio esistente verso l'autostrada.

La parte in ampliamento sarà sempre articolata in "quartieri" comprendenti più edifici, ognuno caratterizzato da precise forme architettoniche in funzione della posizione, delle attività e del rapporto figurativo stabilito con il contesto. I porticati rappresentano una costante nella tradizione insediativa - architettonica tradizionale e per questa ragione sono stati riproposti in molti tratti, approfittando anche della loro funzione di protezione dei percorsi e della possibilità di dare risalto alla forma giocando miscelando luce e ombra, pieni e vuoti.

I criteri distributivi e funzionali dell'insediamento si possono quindi richiamare sinteticamente nel seguito:

- nella progettazione delle aree esterne e dei parcheggi si è cercato di adottare le soluzioni più efficaci in relazione alla collocazione delle strutture arboree ed in riferimento alla compensazione paesistica;
- nel ricorso ad un disegno delle aree di sosta veicolare tale da permettere la maggiore estensione dimensionale delle aiuole ed il maggior numero di piantumazioni arboree possibili. Le alberature, infatti, facilitano il trattenimento delle polveri, filtrano le emissioni acustiche, consentono, in definitiva, una mitigazione anche visiva degli effetti indotti dall'intervento edificatorio e dalle attività insediate;
- nel tentativo di qualificare l'intervento, in termini positivi rispetto agli impatti sull'ambiente, è evidenziato oltre che dalla rigorosa applicazione delle indicazioni per il restauro paesistico anche dall'adozione di accorgimenti relativi alla realizzazione della massima permeabilità possibile delle superfici pavimentali, in modo da alleggerire il carico delle acque meteoriche sulle infrastrutture di regimazione e smaltimento.



Planimetria prima fase ampliamento.



Planimetria seconda fase ampliamento.

5.3 SOSTENIBILITÀ DEL PROGETTO

Tutte le superfici piane di copertura saranno isolate con pannelli in polistirene di spessore adeguato e serviranno per il posizionamento dell'impianto fotovoltaico; saranno inoltre completate da un **sistema raffrescante passivo** costituito da una membrana bituminosa bianca riflettente fino all'81% dei raggi solari o, in alternativa, dalla posa di **pittura bianca a base di polimeri**, in grado di abbassare sensibilmente la temperatura interna, evitando la formazione delle cosiddette "isole di calore" e migliorare la resa dei pannelli fotovoltaici.

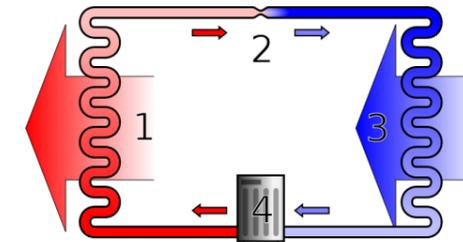
E' previsto il recupero parziale delle acque piovane dei fabbricati, mediante il serbatoio interrato esistente, per l'alimentazione dell'impianto di irrigazione delle aree a verde. Detto serbatoio, nell'area verde in prossimità della rotatoria di via Calnova, raccoglierà l'acqua dai pluviali dei nuovi fabbricati che tramite elettropompe convoglieranno l'acqua necessaria all'utilizzo irriguo. In questo modo si otterrà un notevole risparmio di risorse idriche, usufruendo della quantità di acqua meteorica captata dalle coperture.



Rappresentazione schematica del sistema di reimpiego delle acque meteoriche.

Al fine di contenere i consumi energetici degli edifici è di fondamentale importanza realizzare un **involucro termicamente performante**; questa scelta costruttiva è stata posta alla base della progettazione del complesso

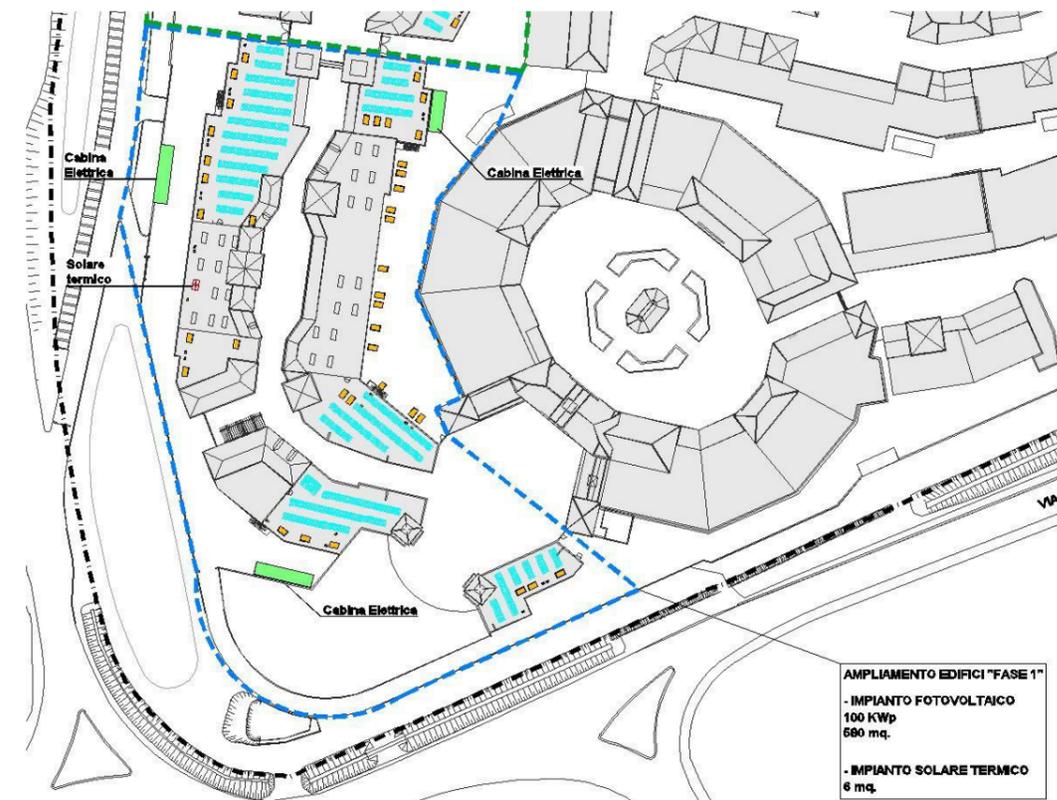
edilizio d a realizzare. Inoltre, relativamente alla climatizzazione interna, è anche previsto l'impiego di un **sistema a pompa di calore**, del tipo a scambio aria/aria fornito, per ciascuna delle unità commerciali previste, da Roof Top collocati esternamente.



Rappresentazione schematica del principio di funzionamento degli impianti di climatizzazione.

Il progetto degli impianti elettrici è stato sviluppato con l'obiettivo di realizzare soluzioni tecnologiche di pregio, volte a favorire il contenimento dei consumi energetici. A tale scopo, si è fatto ricorso a sistemi di **gestione e monitoraggio delle prestazioni degli impianti elettrici e speciali**, contribuendo così al miglioramento generale dell'efficienza energetica della struttura. L'illuminazione esterna e dei parcheggi sarà inoltre realizzata mediante **l'impiego di LED**, i cui vantaggi sono ormai ampiamente verificati sia rispetto al contenimento dei consumi e all'efficienza energetica, che al risparmio dei costi di gestione. Dopo le 22.00 il BMS comanderà lo spegnimento automatico di quei circuiti dell'illuminazione artistica ritenuti superflui durante la notte, riducendo di conseguenza anche la potenza assorbita.

L'installazione dell'impianto fotovoltaico, è proposta con la duplice finalità del contenimento energetico e della riduzione al minimo della produzione di sostanze inquinanti. Detti moduli fotovoltaici saranno installati sulle coperture piana dei nuovi corpi fabbrica.



Planimetria disposizione impianti fonti rinnovabili - fase 1

Le emissioni di *anidride carbonica* (CO₂) imputabili ai consumi energetici dell'ampliamento (energia primaria) saranno **compensate dall'acquisto di energia "pulita"** attraverso appositi "contratti verdi" come già avviene per la parte esistente, ovvero forniture certificate da produttori che immettono in rete energia prodotta da fonti rinnovabili.

5.4 MODALITÀ DI ACCESSO E MOBILITÀ

Il progetto, in armonia con le indicazioni urbanistiche e con le caratteristiche delle infrastrutture stradali esistenti, prevede un unico punto di accesso meccanico all'area, spostando l'attuale di circa 140 ml verso il cavalcavia dell'autostrada A4.

Entrati nell'area la viabilità si sdoppia: a sinistra, sottopassando la SP 55 (via Santa Maria di Campagna), si giunge al nuovo parcheggio in cui sono previsti circa **1460** posti auto; svoltando a destra si raggiungerà il parcheggio esistente, così come modificato a intervento completato, con previsti circa **730** posti auto e n. **5** parcheggi per autobus, cui si aggiungono ulteriori **360** parcheggi auto esterni all'ambito dello strumento urbanistico in area contigua al PN21/A di proprietà e realizzati di recente attraverso la procedura dello Sportello Unico. Si arriverà così ad un totale di **2.550 posti auto** (contro gli attuali 1.950 interni al PN 21/A). L'utente, all'ingresso dell'Outlet, troverà un pannello elettronico avvisatore del livello di saturazione dei posti auto, così da essere orientato verso quello disponibile a riceverlo.



Planimetria parcheggi ambito esistente.

Dai due bacini di parcheggio si potrà uscire attraverso due distinti collegamenti alla viabilità pubblica. Il primo, quello in progetto, raccordandosi alla SP 55 in direzione del casello autostradale, il secondo, da cui potranno uscire gli utenti dei 1.090 posti auto e gli autobus, immettendosi, come di fatto oggi già avviene, su via Calnova.

In tal modo sarà considerevolmente ridotta la pressione cui oggi la rotatoria è sottoposta nel tratto tra via Calnova e il raccordo alla SP 55, dovuta alla sovrapposizione degli automezzi in ingresso e uscita dall'Outlet.

La movimentazione pedonale nell'ambito del comparto è assicurata mediante percorsi in sede propria, in particolare, quello che conetterà il nuovo parcheggio nell'ambito del PN 28, non avrà alcuna sovrapposizione con i percorsi veicolari e sarà direttamente collegato con il complesso commerciale attraverso un tunnel collocato al di sotto della strada provinciale.

La nuova area a parcheggio avrà un accesso esclusivo dedicato ai mezzi di soccorso e posizionato nei pressi dell'attuale ingresso dei mezzi agricoli a confine con il parcheggio realizzato da Autovie Venete nei pressi dell'ingresso autostradale.



Estratto planimetria flussi veicolari - accesso nuovo parcheggio

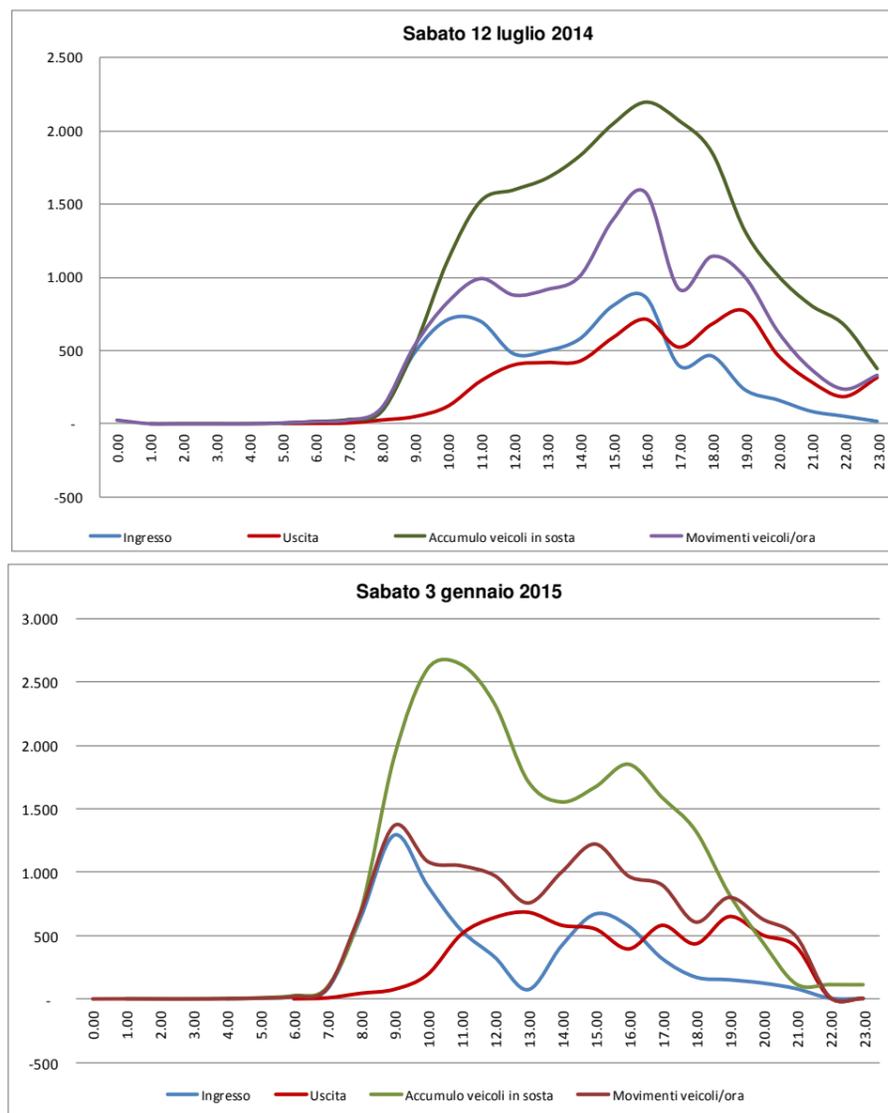
5.5 CANTIERIZZAZIONE

La realizzazione delle modifiche all'insediamento commerciale "Noventa Designer Outlet" costituiscono un cantiere multiforme e composito, da attivare per fasi distinti e consequenziali.

5.7 STUDIO DEL TRAFFICO

L'analisi delle condizioni di esercizio dell'infrastruttura stradale di riferimento dell'intervento oggetto del presente SIA (stato attuale e scenario di progetto) è stata fatta sulla base dei dati di traffico raccolti con il monitoraggio degli accessi e delle uscite dalla struttura commerciale esistente fin dalla sua entrata in esercizio al pieno regime delle superfici autorizzate.

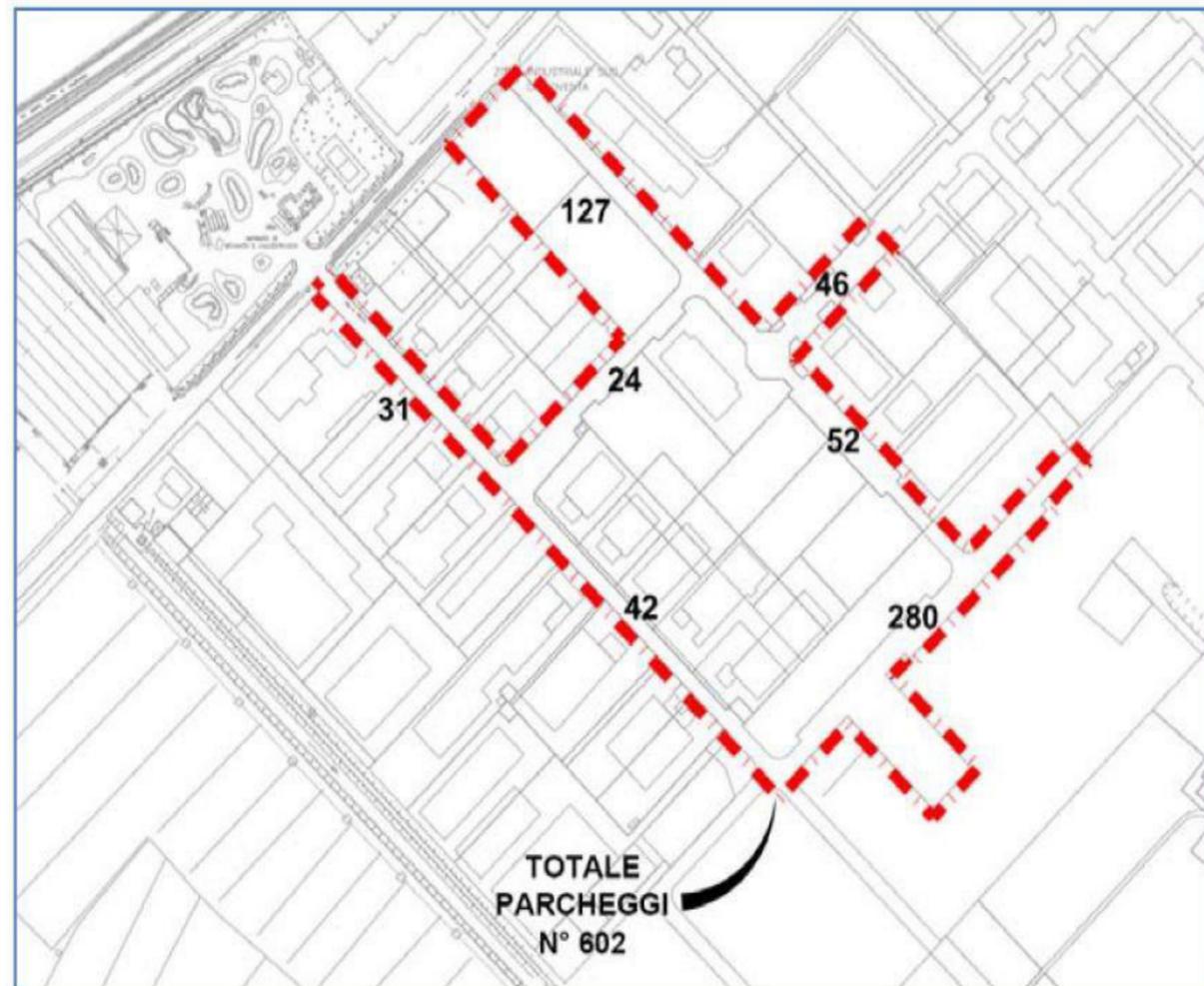
Nel corso degli ultimi anni, con l'incremento della superfici di vendita dagli iniziali 11.442 mq del 2010 agli attuali 21.286 mq, la curva degli arrivi e delle partenze nel periodo di massimo afflusso (saldi estivi e invernali) ha mostrato due diverse modalità di manifestazione: nei saldi estivi la curva degli arrivi, dopo il picco iniziale della mattinata, si mantiene sostenuta arrivando ad un massimo nel pomeriggio, con le partenze prevalentemente collocate nelle ore serali; in quelli invernali gli arrivi prevalgono al mattino e dopo il calo meridiano riprendono nel primo pomeriggio, con una sostanziale continuità dei flussi di partenza durante tutto il pomeriggio e la serata.



Esemplificazione di confronto fra la movimentazione veicolare in una giornata di saldi invernali e in una degli estivi.

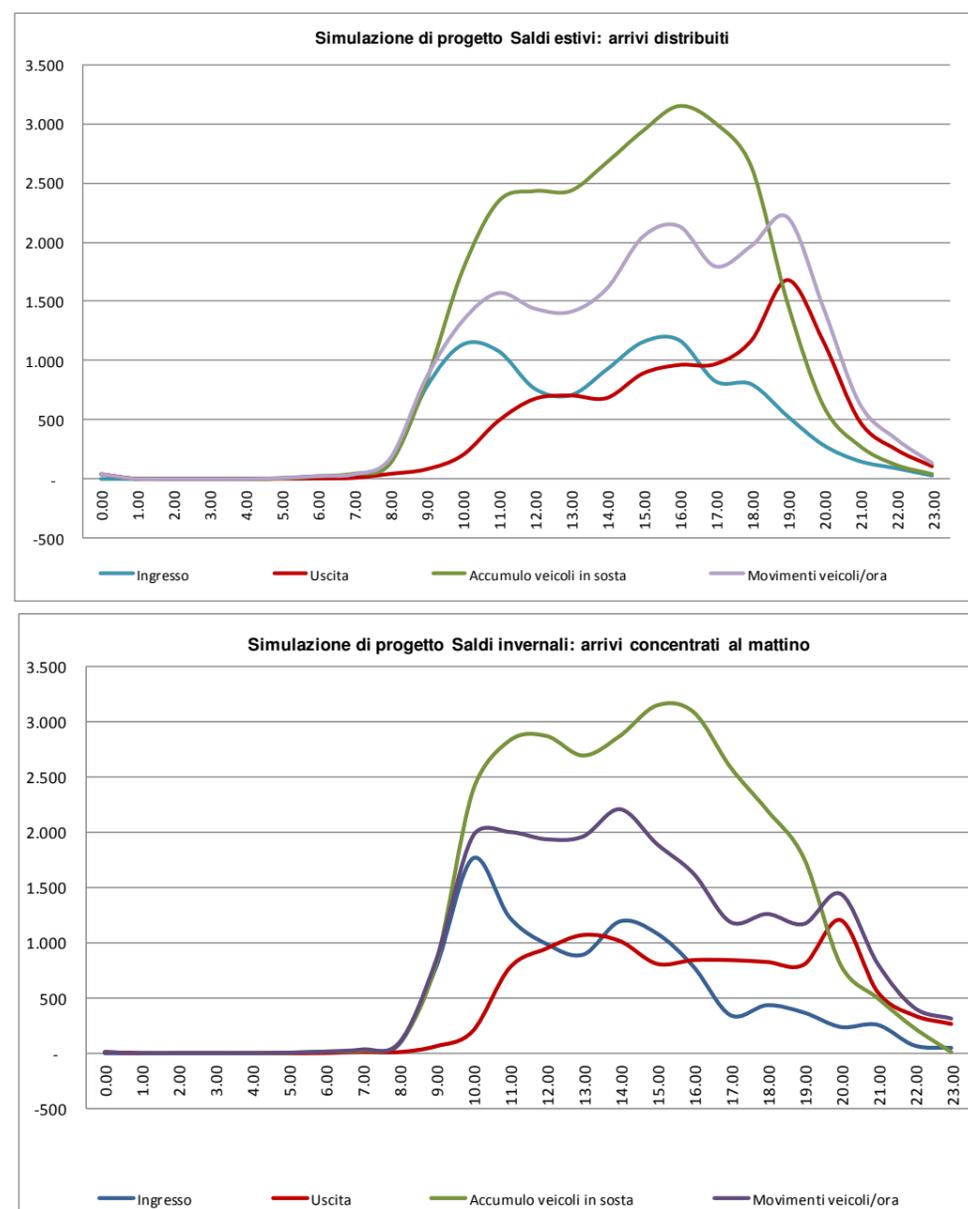
Queste modalità influiscono sia sulla circolazione, che sui parcheggi, la verifica dello scenario di progetto è stata fatta valutando entrambe le curve di distribuzione nel corso della giornata.

Relativamente ai posti macchina si precisa che in aggiunta ai 1.980 posti auto disponibili nelle pertinenze dell'Outlet (sufficienti a soddisfare il fabbisogno degli standard di norma) per i periodi dei saldi è operativa una dotazione aggiuntiva di aree a parcheggio (corrispondenti a 602 posti auto) localizzate nella zona industriale di via Calnova e serviti in tali frangenti da bus navetta (per un totale di 2.582 posti auto effettivi).



Rappresentazione dei parcheggi della zona industriale.

Lo scenario di progetto analizzato considera dunque una superficie di vendita complessiva di mq 26.500, con 3.152 posti auto a parcheggio (2.550 interni alla nuova configurazione dell'outlet, più 602 localizzati in via Calnova per i periodi dei saldi). Il calcolo è stato sviluppato assumendo parametri di attrattività prudenziali e quindi ottenendo simulazioni che dovrebbero garantire con una certa alea di riserva la capacità del sistema di reagire positivamente alle situazioni più critiche.



Rappresentazione della movimentazione veicolare nelle giornate di saldo assunta nelle verifiche di progetto.

Nello studio sono quindi stati considerati l'assetto distributivo della mobilità interna all'outlet e la nuova configurazione delle connessioni con la viabilità esterna, conseguente alla fusione dei due PUA descritta in precedenza.

La soluzione di progetto prevista esclude intersezioni tra flussi in manovra e flussi circolanti sulla rete esterna, limitando le interferenze a sole diversioni e immissioni.

La metodologia seguita ha definito i grafi della viabilità, individuando le origini e le destinazioni dei flussi di traffico e quindi attribuendo i carichi numerici ottenuti dalle rilevazioni implementate delle quantità ottenute dalle previsioni conseguenti alla nuova configurazione assunta dalla struttura commerciale.

I risultati dello studio attestano in sostanza un'ottima funzionalità dell'impianto, come dimostrano i livelli di servizio delle tratte stradali studiate, permanendo comunque la necessità di gestire le situazioni di emergenza corrispondenti agli eventi dei saldi stagionali, quando la forte concentrazione degli arrivi satura in breve tempo la disponibilità degli spazi di sosta.

A tale scopo viene proposta un'azione di gestione organizzata, consistente nell'intercettazione dei flussi di traffico diretti all'outlet, prima che arrivino a caricare i nodi della rete stradale esterna intervenendo sul deflusso lungo via Calnova e via Martiri delle foibe ed effettuandone una diversione verso la Zona produttiva di Calnova, dove è presente un'ampia disponibilità di parcheggio, quantificabile in 602 posti auto, ai quali il traffico diretto all'Outlet è già ora destinato nei periodi di punta dei saldi. Si tratterebbe in questo caso di intercettare il flusso di traffico proveniente da sud, sud-est, prima che entri in rotatoria.



Localizzazione della Zona Industriale di via Calnova con i percorsi dei veicoli verso/da la Zona industriale

Al fine di drenare il traffico in avvicinamento all'Outlet, si tratterebbe di intervenire su:

- veicoli provenienti da nordest, lungo via Calnova, inducendoli a parcheggiare in Zona Industriale, fermanovisi;
- veicoli provenienti da sudest, lungo via Martiri delle foibe, inducendo anch'essi a parcheggiare in Zona Industriale, facendoli uscire in corrispondenza della SP 56 (San Donà – Grassaga) e indirizzandoli al parcheggio mediante la nuova viabilità.

In tal modo verrebbe intercettato approssimativamente l'80% dei flussi da sud e il 100% dei flussi da est, attivando, in tali occasioni, un trasporto gratuito dai parcheggi esterni all'Outlet, con piccoli bus della capienza di 20 posti.

Infine, per ottimizzare l'intervento, si prevede di mantenere in via Marco Polo due corsie di marcia sino a via Calnova, prevedendo per i veicoli incolonnati a sinistra di poter manovrare verso la stessa strada, in direzione nord (tale manovra oggi non è consentita e, per effettuarla, occorre immettersi nella rotonda antistante l'Outlet percorrendola al completo).

Con tali premesse, nei Livelli di Servizio che si ricavano per lo scenario di progetto, si nota che aumenta la fluidità nel casello autostradale, migliorando il deflusso da via Santa Maria di Campagna e, soprattutto, in maniera consistente, quello da Via Calnova. Quest'ultima trae particolare beneficio dall'intercettazione dei flussi che, senza gli "interventi di mitigazione", vi afferirebbero da sud ed est.

5.8 IMPATTO ACUSTICO

È stato redatto uno studio previsionale acustico specifico per verificare gli impatti indotti dal *Noventa Designer Outlet*, nel nuovo assetto modificato. A tal fine sono stati eseguiti opportuni rilievi fonometrici e sono stati considerati i monitoraggi eseguiti periodicamente nel corso degli anni. Posto che, durante la fase di esercizio ad assetto definitivo, la fonte più rilevante di emissioni rumorose sarà quella rappresentata dal traffico, lo studio ha simulato i diversi climi acustici, sia diurni che notturni, elaborati tenendo conto dei picchi massimi di affluenza al complesso e dei conseguenti valori più elevati di emissioni. Il confronto fra le simulazioni del clima acustico esistente (particolarmente influenzato dall'autostrada), rispetto a quello ad intervento ultimato, seppur dimostrando un incremento della rumorosità ambientale complessiva, attesta comunque una distribuzione equilibrata nell'area di intervento e, in corrispondenza dei recettori residenziali più vicini, un sostanziale mantenimento dei valori attuali.

Risultano dunque rispettati, in termini previsionali, i valori di limite fissato dalle norme e, pertanto, il nuovo intervento risulta sostanzialmente ininfluenza rispetto ai requisiti riferibili alla percezione di rumore da esso prodotto.



Rappresentazione del clima acustico diurno – PROGETTO (intervento realizzato).



Rappresentazione del clima acustico diurno a Q.+4,00 – ANTE OPERA (stato attuale).



Possibili superamenti dei limiti di zona per la classe III del Piano comunale di classificazione acustica (classe con i valori più restrittivi nella parte di territorio analizzata) – PROGETTO DIURNO (lavori completati e struttura in esercizio).

5.9 ANALISI COSTI BENEFICI

Il *Noventa Designer Outlet* è ormai una realtà del territorio che per interesse oltrepassa i confini regionali e nazionali e si proietta sempre più verso un mercato che ha nel *made in Italy* il suo punto di riferimento, grazie anche all'apporto dei flussi turistici provenienti dai centri balneari del litorale e dal capoluogo veneziano. Solo nel 2013, infatti, le presenze sono state circa 3 milioni, con punte nei mesi di Luglio e Agosto pari al 25% dell'intero anno.

L'obiettivo del proponente è quindi il consolidamento e l'ampliamento della presenza dei grandi marchi nella struttura commerciale di Noventa di Piave, ottimizzando accessibilità e permanenza, qualità degli spazi di vendita e di sosta, con impatti diretti sulla comunità, prodotti dai benefici generati dall'incremento dell'offerta di nuovi posti di lavoro e dalla maggior disponibilità di strutture di vendita.

L'incremento degli addetti è stimato in un valore aggiuntivo di 211 unità impiegate direttamente nella vendita, oltre a 13 ulteriori addetti nel team di staff a servizio della struttura, portando quindi il personale impiegato dalle 865 unità a 1.076.

Nella tabella che segue (analisi SWOT) si riassume il confronto fra gli elementi positivi e quelli negativi analizzati in relazione agli effetti prodotti dalla realizzazione dell'intervento proposto.

<p style="text-align: center;">Punti di forza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Numero elevato di popolazione presente nei Comuni del bacino di possibili fruitori • Localizzazione strategica in prossimità del casello • Completamento di un ambito commerciale già consolidato • Generazione di nuovi posti di lavoro interni • Amplificazione risonanza della località a livello extraregionale/internazionale (attrattività turistica da litorali e Venezia) 	<p style="text-align: center;">Punti di debolezza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concentrazione maggiore di veicoli nel Comune, soprattutto in orari di punta ed eventi speciali o periodi di saldi stagionali • Rallentamento della circolazione • Sottrazione suolo agricolo • Concentrazione di CO2 per effetto del traffico veicolare
<p style="text-align: center;">Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumento del volano economico ed occupazionale nell'indotto • Assenza di competitor di pari dimensioni e funzioni • Forte concentrazione di abitanti nella fascia dei 45 – 60 minuti di distanza dal sito • Consolidamento delle presenze turistiche anche con finalità di scopo specializzato per l'acquisto di prodotti di <i>fashion design</i> • Sviluppo di altre attività di servizio dei fruitori nelle aree vicine (<i>magnete della moda</i>) • Polarità attraente come offerta turistica complementare 	<p style="text-align: center;">Minacce</p> <ul style="list-style-type: none"> • Polo attrattore di flussi • Contrazione generale del mercato e della capacità di spesa • Scarsa dotazione delle direttrici infrastrutturali di connessione con la costa

L'intervento proposto, a fronte di un consumo di suolo agricolo, comunque ricompreso in un'area di forte densità insediativa, non evidenzia particolari criticità, evidenziando piuttosto un'opportunità di sviluppo con effetti positivi, sia per l'occupazione che per la specializzazione funzionale dell'area. Certamente vi saranno, soprattutto nei giorni di grande afflusso, un aumento di emissioni prodotte soprattutto dal traffico veicolare, anche se non

proporzionalmente lineare agli attuali volumi registrati. Tali effetti negativi saranno comunque in parte mitigati dal miglioramento delle modalità di accesso/uscita dall'area apportate dalle soluzioni infrastrutturali previste dalla proposta.

5.10 ANALISI DELLE ALTERNATIVE

L'individuazione delle possibili alternative alla soluzione di progetto proposta costituisce uno dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale, il quale, in ottemperanza ai disposti normativi, analizza ulteriori due scenari, oltre a quello oggetto della proposta.

Detti scenari, come indicato dalla norma, comprendono anche "l'opzione zero", ovvero l'ipotesi che la situazione rimanga quella preesistente alla realizzazione del progetto.

In tal caso, si dovrebbe dare corso a quanto previsto dal precedente atto di autorizzazione legittimo che corrisponde alla situazione prefigurata nell'ambito della Verifica di Non Assoggettabilità a VIA, dell'aprile 2013, relativa all'ampliamento della superficie di vendita sino a 26.500 mq da realizzarsi tutti su un edificio di 3 piani con parcheggi ricavati su due livelli interrati, senza dunque utilizzare il vasto parcheggio ottenuto dall'area del PN 28.



Planimetria generale dello scenario zero, con edificio multipiano, oggetto di Verifica di Non Assoggettabilità VIA dell'aprile 2013.

La soluzione sarebbe comunque non armonica con l'impianto insediativo dell'outlet esistente, oltre al dispendio

tecnico-economico prodotto dalla realizzazione di ben due livelli di autorimessa interrata che rappresenterebbe un fattore di rischio non presente nell'ipotesi della proposta base.

La seconda ipotesi alternativa, denominata "*Scenario 1*", rappresenta sostanzialmente una variante del progetto base proposto, in quanto propone la realizzazione di una rotatoria a due corsie di marcia all'attuale uscita dall'outlet su via Calnova. La soluzione fluidificherebbe i flussi di autoveicoli, rendendo più sicura e funzionale l'intersezione stradale in uno dei punti chiave del sistema viario di riferimento, soprattutto nei momenti di massimo afflusso.

L'aspetto negativo però di tale scenario è rappresentato dalla necessità di dover di una porzione di area che non di proprietà del proponente, né del comune di Noventa di Piave.



Planimetria complessiva Scenario 1 alternativo.



6 IL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Il Quadro di Riferimento Ambientale contiene le analisi dei sistemi ambientali direttamente e indirettamente interessati dal progetto, rispetto ai quali è possibile il verificarsi di impatti. Rispetto alle caratteristiche ambientali, definite all'interno del quadro analitico, si valutano le possibili alterazioni, positive e negative, in relazione alle tipologie e gradi di trasformazione, indotti dalla realizzazione dell'intervento.

Nel Quadro di Riferimento Ambientale in esame sono analizzate, ai sensi del DPCM del 27 Dicembre 1988, le seguenti componenti:

- Suolo e sottosuolo
- Uso del suolo
- Qualità delle acque superficiali e sotterranee;
- Vegetazione;
- Fauna;
- Ecosistemi;
- Rete ecologica;
- Rumore
- Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti;
- Atmosfera;
- Salute pubblica;
- Archeologia;
- Trasformazioni territoriali;
- Valenze storico-culturali e paesaggistiche.

Sono inoltre presenti:

- Sintesi delle problematiche ambientali;
- Mitigazioni e compensazioni.

6.1 METODOLOGIA E CRITERI DI VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

La stima degli impatti, che la realizzazione dell'intervento produrrà, è stata sviluppata seguendo un processo articolato in due fasi: analisi e valutazione. La prima fase chiarisce il quadro ambientale esistente, individuando per ogni componente caratteri determinanti, valenze, sensibilità e aspetti critici per individuare le sensibilità alle alterazioni indotte dalla realizzazione del progetto.

La fase di valutazione si basa su una rappresentazione di tipo matriciale che, prima in modo qualitativo e poi in modo quantitativo, misura gli impatti rilevati per le diverse componenti dei sistemi ambientali. Si riportano nel

seguito le matrici ottenute, precisando che i gradi di impatto considerati sono stati determinati sulla base del principio di precauzione, cioè considerando le condizioni più sfavorevoli e critiche.

Sistema	Componente Ambientale	Elementi interferiti	Grado di alterazione	Legenda
Fisico	Idrologia di superficie	Alterazioni qualitative		Positivo rilevante
		Alterazioni quantitative		Positivo lieve
	Aria	Alterazione della qualità dell'aria		Nulla o contenuta
	Geologia	Interferenza con suolo		Negativo lieve
		Interferenza con il sottosuolo		Negativo rilevante
	Idrogeologia	Alterazione sistema idrico di sottosuolo		
Rumore	Alterazione clima acustico			
	Rete ecologica	Alterazione dei corridoio secondario		
Alterazione delle aree nucleo				
Alterazione delle aree cuscinetto				
Alterazione delle area di completamento				
Componente biotica	Fauna			
	Flora			
Paesaggio	Caratteri paesaggistici	Matrice fisico-morfologica		
		Matrice naturalistica		
		Matrice antropica storica		
		Mosaico agrario		
		Matrice identitaria		
		Bacini visivi		
		Emergenze architettoniche		
		Emergenze vegetazionali		
Antropico	Organizzazione insediativa	Rapporto con il tessuto residenziale		
		Rapporto con il sistema produttivo		
		Rapporto con il sistema commerciale		
	Sistema viabilistico	Infrastrutture di scala territoriale		
		Infrastrutture di scala locale		
	Tessuto socio-economico	Rapporto con la rete commerciale		
		Rapporto col sistema occupazionale		
	Salute pubblica	Alterazione della qualità ambientale		
		Incidentalità		

Matrice qualitativa degli impatti potenziali.

La 'pesatura' quantitativa dei diversi elementi di interferenza, rispetto ciascun sistema ambientale, è stata invece eseguita mediante un calcolo aritmetico che ha determinato i valori riportati nella tabella seguente.

Sistema		Componente ambientale		Elementi interferiti		Pesi relativi	
Fisico	30	Idrologia di superficie	0,10	Alterazioni qualitative	0,50	1,50	
				Alterazioni quantitative	0,50	1,50	
		Aria	0,30	Alterazione della qualità dell'aria	1,00	9,00	
		Geologia	0,10	Interferenza con suolo	0,50	1,50	
				Interferenza con il sottosuolo	0,50	1,50	
		Idrogeologia	0,10	Alterazione del sistema idrico di sottosuolo	0,40	1,20	
Interferenza con il sistema di deflusso	0,60			1,80			
Rumore	0,40	Alterazione clima acustico	1,00	12,00			
Naturalistico	10	Rete ecologica	0,60	Interferenza con corridoi primari	0,20	1,20	
				Interferenza con corridoi secondari	0,20	1,20	
				Interferenza con aree nucleo	0,20	1,20	
				Interferenza con aree cuscinetto	0,20	1,20	
				Interferenza con aree di completamento	0,20	1,20	
		Componente biotica	0,40	Fauna	0,50	2,00	
Flora	0,50			2,00			
Paesaggio	10	Caratteri paesaggistici	1,00	Matrice fisico-morfologica	0,10	1,00	
				Matrice naturalistica	0,10	1,00	
				Matrice antropica storica	0,10	1,00	
				Mosaico agrario	0,20	2,00	
				Matrice identitaria	0,10	1,00	
				Bacini visivi	0,10	1,00	
				Emergenze architettoniche	0,00	0,00	
				Emergenze vegetazionali	0,00	0,00	
				Viste	0,30	3,00	
Antropico	50	Organizzazione insediativa	0,10	Rapporto con il tessuto residenziale	0,10	0,50	
				Rapporto con il sistema produttivo	0,10	0,50	
				Rapporto con il sistema commerciale	0,80	4,00	
		Sistema viabilistico	0,50	Infrastrutture di scala territoriale	0,50	12,50	
				Infrastrutture di scala locale	0,50	12,50	
		Tessuto socio-economico	0,30	Rapporto con la rete commerciale	0,20	3,00	
				Rapporto col sistema occupazionale	0,80	12,00	
		Salute pubblica	0,10	Alterazione della qualità ambientale	0,60	3,00	
Incidentalità	0,40			2,00			

I sistemi naturalistici e paesaggistici non risultano particolarmente sensibili alle alterazioni prodotte dall'intervento, considerato che si interviene all'interno di spazi già utilizzati per attività commerciali o comunque già destinati ad attività analoghe o affini.

Dalle rappresentazioni matriciali sopra riportate, si ricava che il sistema ambientale più sensibile a risentire gli effetti dell'intervento è soprattutto quello antropico. Tale considerazione consegue alla collocazione dell'intervento stesso all'interno di un tessuto insediativo con destinazione commerciale già consolidata, senza quindi interferire in modo diretto con spazi caratterizzati da valenze significative che compongono gli altri sistemi (naturalistico e paesaggistico). Il sistema che potrà risentire degli effetti prodotti dall'intervento sarà quello fisico, in quanto potrà essere influenzato da effetti generati dal traffico veicolare generato e attratto dall'attività commerciale, con le conseguenti ricadute in termini di rumorosità, qualità dell'aria, concentrazione di inquinanti.

7 MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI

Lo Studio di Impatto Ambientale ha evidenziato che le alterazioni più significative prodotte sull'ambiente dalla realizzazione del progetto riguardano sostanzialmente gli effetti conseguenti all'attrattività del complesso commerciale, in particolare: le emissioni di *anidride carbonica* prodotte dai consumi energetici e dal traffico veicolare e le situazioni di criticità prodotte, sempre dal traffico veicolare, in occasione delle giornate di massimo afflusso alla struttura che si verificano, seppure episodicamente, in occasione dei saldi stagionali. Per tali motivi si sono elaborate alcune strategie compensative con lo scopo di attenuare i sopradetti effetti. Riguardo alla prima fattispecie si propongono i seguenti provvedimenti:

- in riferimento ai consumi energetici, estensione anche alle nuove attività da insediare dell'obbligo a sottoscrivere contratti di fornitura energetica di tipo "verde", come già avviene per la parte esistente, a seguito degli adempimenti delle prescrizioni di cui al precedente Decreto di Compatibilità Ambientale prot. n. 41925/08;
- prosecuzione della politica di gestione del centro secondo i principi e gli impegni assunti dal proponente in occasione del rilascio nel 2013 della Determinazione Dirigenziale della Provincia di Venezia di Non Assoggettabilità a VIA del precedente progetto di ampliamento della superficie di vendita, sino a 26.500 mq, riguardante la sostituzione progressiva degli apparecchi illuminanti con tipologie conformate ai principi di risparmio energetico e la pianificazione della sostituzione a fine vita degli impianti di climatizzazione esistenti con altri assimilabili a fonti rinnovabili;
- l'installazione di impianti fotovoltaici per l'utilizzo di energia rinnovabile (solare) nella realizzazione degli edifici in ampliamento;
- per compensare l'inquinamento prodotto dai gas di scarico apportati dal traffico veicolare, l'incremento dell'assorbimento locale assicurato da alberature e prati, provvedendo all'impianto di oltre **5.600 piante** che, non risultando sufficiente la disponibilità di area all'interno dell'ambito d'intervento, saranno in gran parte poste a dimora su aree per le quali si chiede la disponibilità alla pubblica amministrazione del comune di Noventa di Piave;
- in riferimento alla gestione delle criticità di traffico nei periodi dei saldi gestionali, ricorrere alle seguenti misure:
 - istituzione di un servizio di navette gratuite a favore dei posti auto aggiuntivi reperibili nella vicina zona industriale;
 - fornire in tempo reale, mediante il sito web dell'Outlet e i social network, informazioni sui percorsi alternativi e la collocazione di parcheggi aggiuntivi collegati alla struttura commerciale dalle navette gratuite;
 - realizzazione di un sistema di comunicazione mediante pannelli elettronici a comunicazione variabile, in modo da intercettare efficientemente i flussi di traffico con il carico veicolare più gravoso rispetto al sistema della viabilità locale e agli accessi/uscite dall'outlet. L'intero sistema di segnalazione potrebbe essere gestito, mediante impianto a radiofrequenze, da un'unica postazione di regia operativa posta all'interno della direzione dell'outlet.



Planimetria di individuazione dei punti di installazione dei pannelli informativi.



8 IL PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Si propone di dare continuità alle campagne di rilevazione avviate in riferimento alle medesime matrici ambientali già oggetto di controllo e proseguendo con le medesime cadenze temporali previste dal sistema informativo ambientale in essere, attivato secondo le prescrizioni contemplate dai precedenti atti di compatibilità ambientale già acquisiti dal *Noventa Designer Outlet*.

Le componenti ambientali che dovranno essere controllate sono le seguenti:

- Atmosfera: due campagne di rilievo per anno (frequenza semestrale) con durata settimanale e in concomitanza con i periodi dei saldi stagionali.
- Rumore: campagne di misura fonometrica a cadenza semestrale su due stazioni collocate nei pressi dei ricettori sensibili prossimi al complesso.
- Traffico: misurato con il sistema informatico dotato di sensori di rilevazione posti in corrispondenza dei varchi di accesso/uscita dal compendio commerciale.
- Qualità dell'ambiente idrico acque: le misure di monitoraggio comprenderanno:
 - Acque superficiali: saranno controllate le acque provenienti dagli edifici e dai piazzali di parcheggio, attraverso due prelievi, a monte e a valle del punto di immissione nel corpo idrico ricettore. Si aggiungerà una stazione di prelievo per ampliare i punti di controllo rispetto al sistema generale di smaltimento meteorico.
 - Acque sotterranee: continueranno ad essere eseguiti i prelievi sui due piezometri a monte e a valle idrofreatica dell'insediamento.
- Rifiuti: continuerà la misurazione delle quantità di materiale raccolto e conferito al sistema di riciclo/smaltimento.
- Consumi energetici: prosecuzione del rilevamento trimestrale dei consumi e della quantità di energia prodotta dai pannelli fotovoltaici che andranno installati in copertura.
- Consumi acqua potabile: rilevamento trimestrale secondo le modalità già seguite in precedenza.

Il monitoraggio ambientale sarà eseguito per l'intero periodo di 44 mesi della fase di costruzione e per i successivi 2 anni di esercizio del complesso nella sua totalità.

9 CONCLUSIONI

In sintesi, dalle analisi condotte, risulta che l'intervento proposto ed oggetto del presente SIA, si inserisce in maniera coerente rispetto alle previsioni della pianificazione territoriale e urbanistica, sia a scala vasta che locale.

Si rammenta, infatti, che l'intervento in esame costituisce attuazione di quanto previsto dalla pianificazione territoriale e comunale, in particolare dal Piano di Assetto del Territorio del comune di Noventa di Piave, approvato dalla Giunta Provinciale di Venezia con delibera n. 03 del 17.01.2014.

Il Progetto definitivo proposto, è stato inoltre redatto in applicazione del Piano Urbanistico Attuativo conseguente alla fusione dei due Piani Urbanistici Attuativi adiacenti, PN 28 e PN21/A, secondo le modalità previste e contemplate dal PAT sopracitato.

Il progetto di sviluppo, pur non ampliando la superficie di vendita autorizzata per l'Outlet in oggetto e già positivamente sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale ed a Verifica di assoggettamento alla VIA, assume una nuova articolazione, grazie al diverso impiego di un'area di consistenti dimensioni, con la realizzazione di nuova viabilità, la revisione dell'assetto delle aree di sosta e la parziale redistribuzione della superficie di vendita delle strutture commerciali.

Al contempo, dà completamento insediativo al polo commerciale esistente, ottimizzandone significativamente la funzionalità e le dotazioni infrastrutturali di servizio, che, oltre ad aumentare la fluidità veicolare, diminuiscono la pressione sui nodi, aumentano il numero di parcheggi disponibili e migliorano le modalità di accesso e uscita dall'area.

I benefici prodotti dall'intervento proposto concretizzano un significativo incremento dell'offerta occupazionale sul territorio e le compensazioni proposte migliorano complessivamente la sostenibilità ambientale dell'intero polo commerciale, sia attraverso gli accorgimenti di carattere impiantistico che mediante le strategie individuate per la gestione delle emergenze più difficili, rappresentate dalle punte di traffico che si verificano in occasione dei saldi di vendita stagionali.

Gli impatti prodotti sul sistema abiotico e biotico del contesto non risultano pertanto rilevanti, pur tuttavia è stato previsto il mantenimento delle attività di monitoraggio ambientale per la verifica dell'effettivo verificarsi delle condizioni di sostenibilità previste ed evidenziate nello Studio di Impatto Ambientale.