



Città metropolitana di Venezia

Politiche Ambientali

Città metropolitana di Venezia
Protocollo 0081986
del 06/10/2015
Ob.: XII.2

Esc 1.8/15
29
K

COMMISSIONE VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 23 del D.Lgs 152/06 e s.m.i)

Parere n. 13/2015
Seduta del 30.09.2015

OGGETTO: DITTA: BMG NOVENTA S.R.L.

Sede Legale: Via Ponte di Piscina Cupa 64, 00128 Castel Romano Roma

Intervento: Modifiche all'insediamento commerciale (Parco Commerciale) Designer Outlet in Comune di Noventa di Piave. Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale e contestuale rilascio di autorizzazioni di carattere ambientale ai sensi dell'art. 23 D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii.

Cronologia delle comunicazioni

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 37724 del 05.05.2015 la ditta BMG Noventa S.r.l. ha presentato domanda di VIA e contestuale rilascio di autorizzazioni di carattere ambientale ai sensi all'art. 23 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. per Modifiche all'insediamento commerciale (Parco Commerciale) Designer Outlet in Comune di Noventa di Piave.

In data 07.05.2015 è stata effettuata la pubblicazione sul quotidiano "Il Gazzettino" dell'avvenuto deposito del progetto.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 40079 del 14.04.2015 lo studio di consulenza comunica di aver provveduto alla presentazione al pubblico del progetto e dello studio d'impatto ambientale il giorno 07.05.2015 c/o la sala consiliare del comune di Noventa di Piave ed allega copia della richiesta di prenotazione della sala stessa.

In data 09.07.2015 si è svolta la Conferenza di Servizi Istruttoria con gli enti interessati al rilascio di autorizzazioni, nullaosta, assensi comunque denominati utili alla realizzazione del progetto.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 58614 del 09.07.2015 il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale trasmette i due pareri tecnici di competenza prot. n. 5024 del 21.05.2015 e 7541 del 04.08.2014.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 47123 del 04.06.2015 lo studio di consulenza comunica che il Comune di Noventa di Piave, a seguito dell'adozione con delibera di giunta della Variante Urbanistica dei Piani Urbanistici Attuativi PN 21/A e 28 – Fusione degli strumenti attuativi ha provveduto alla trasmissione in Regione Veneto della documentazione necessaria all'espletamento della procedura per la verifica della Valutazione Ambientale Strategica.

Con nota prot. n. 61429 del 21.07.2015 sono state richieste delle integrazioni in merito al progetto e allo studio d'impatto ambientale a cui la ditta ha dato risposta con nota acquisita agli atti di questa Provincia con protocollo n. 65529 del 05.08.2015.

Con nota acquisita agli atti con prot. n. 71702 del 31.08.2015 lo studio di consulenza trasmette il parere motivato n. 108 del 04.08.2015 relativo all'esclusione dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica con prescrizioni in merito alla Variante Urbanistica dei Piani Urbanistici Attuativi PN 21/A e 28 – Fusione degli strumenti attuativi.

Il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale con nota acquisita agli atti con prot. n. 9357 del 29.09.2015 riconferma il proprio parere tecnico già espresso con note del 21.05.2015 e del 04.08.2014.



Città metropolitana di Venezia

Politiche Ambientali

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 che risulta meritevole di una nuova procedura di valutazione ambientale.

COLLOCAZIONE DELL'INTERVENTO

L'area oggetto dell'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

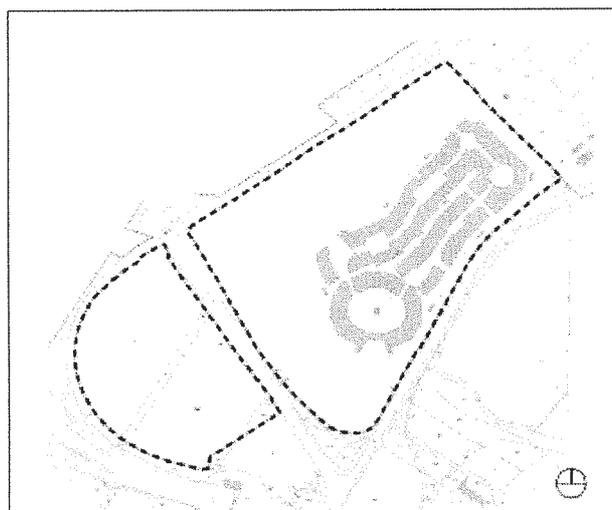


Città metropolitana di Venezia

Politiche Ambientali



Illustrazione 1: Area oggetto d'intervento



Estratto di mappa catastale dell'intervento:

folio	mappale	superficie	categoria
11	450	139.435,00	Ente Urbano
	178	440,00	seminato 2
	179	20,00	seminato 2
	10	13,00	seminato 2
	020	1.023,00	seminato 2
	566	22.360,00	seminato 2
	560	2.405,00	seminato 2
	572	28.112,00	seminato 2
sommano		165.815,00	

Illustrazione 2: Inquadramento area e sintesi dei dati



DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto oggetto di analisi riguarda l'ampliamento dell'insediamento commerciale denominato "Noventa Designer Outlet".

Al fine di effettuare quanto in progetto, in data 11.06.2014 la BMG NOVENTA s.r.l. ha presentato la domanda di approvazione del Piano Urbanistico Attuativo derivante dalla fusione del Piano Norma 21/A con il Piano Norma 28, ai sensi delle vigenti Norme Tecniche di Attuazione, risultando omogenee e convergenti le discipline urbanistiche dei predetti piani.

Il presente Studio di Impatto Ambientale espone ed analizza tutti gli elementi scaturenti dall'integrazione (strutturale e funzionale) dell'esistente outlet e dello sviluppo in predicato, che possano avere un effetto sulle matrici ambientali.

Nella fattispecie, il progetto di sviluppo si contraddistingue per le seguenti caratteristiche fondamentali:

- fusione urbanistica del Piano Norma 21/A con il Piano Norma 28;
- superficie di vendita (SV) pari a mq 26.500;
- superficie lorda di pavimento (SLP), pari a mq 52.375;
- redistribuzione della superficie commerciale, trasformando l'edificio multipiano autorizzato (su tre livelli) in un immobile su due livelli;
- traslazione dell'area dell'autorimessa interrata (su due livelli), già autorizzata, in area di parcheggio a livello terreno;
- riorganizzazione del sistema accessi/regressi dall'area con l'aggiunta di un secondo varco di uscita e selezione automatizzata dei percorsi di distribuzione ai bacini di parcheggio;
- collegamento viario tra la viabilità dei due ambiti, con un sottopasso rispetto alla Strada Provinciale n. 55;
- le aree destinate a parcheggio della clientela, ubicate sia nel PN 21/A che nel PN 28, assommano complessivamente a mq 45.930, di cui mq 15.665 sul suolo originario e mq 30.265, di nuova edificazione, sul suolo di recente acquisizione;
- i posti auto complessivi finali ammontano a 2.550 unità.

A vantaggio della semplicità descrittiva, nella tabella che segue si raffrontano sinotticamente i tratti essenziali dell'assetto attuale del "Noventa di Piave Designer Outlet", come risultante considerando quanto esistente e quanto già autorizzato ma ancora non realizzato, sia del citato relativo progetto di sviluppo, sia dell'assetto finale del complesso commerciale, vale a dire il risultato scaturente dall'integrazione dell'assetto attuale con il progetto di sviluppo:

	Assetto attuale (come approvato)	Sviluppo (delta)	Assetto futuro
P.U.A.	PN 21/A	Fusione PN21/A con PN 28	PN 21/A - PN 28
Superficie territoriale (mq)	145.770	48.569	194.339
Superficie fondiaria (mq)	83.097	46.128	129.225
Superficie di vendita (mq)	26.500	Ridistribuzione	26.500
Superficie parcheggi privati (mq)	25.060	20.870	45.930
Autorimessa interrata	SI	NO	NO
Livelli fuori terra destinati alla SV	3	1	1
Collegamento viario PN 21/A - PN 28	NO	SI	SI
Sottopasso S.P. 55	NO	SI	SI

Risulta di piena evidenza che il progetto di sviluppo, quantunque non produca un ampliamento della superficie di vendita del complesso commerciale destinato ad outlet rispetto alla vigente autorizzazione, presenta importanti fattori di novità rispetto a quanto approvato, anche in materia di matrici ambientali.

Nello specifico, facendo riferimento alla strutturazione del "Noventa di Piave Designer Outlet", come vagliata nella



Città metropolitana di Venezia

Politiche Ambientali

precedente procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA, si manifestano elementi che, se esaminati nel loro complesso e quale sommatoria degli effetti sull'ambiente, determinano una condizione meritevole della Valutazione di Impatto Ambientale, per l'intero assetto risultante.

Il progetto di sviluppo, pur non ampliando la superficie di vendita autorizzata per il Designer Outlet in oggetto e già positivamente sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale ed a Verifica di assoggettamento alla VIA, assume ora 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.

Per tale ragione, si è ritenuto opportuno effettuare un nuovo studio generale del possibile impatto ambientale della grande struttura di vendita nel suo complesso, onde prevenire qualsiasi rischio di sottovalutazione o di incompleta valutazione dei diversi elementi che compongono l'ambito territoriale interessato.

Lo Studio di Impatto Ambientale - viste le premesse - deve necessariamente considerare, a tutti gli effetti, il complesso commerciale esistente, nonché la sua parte approvata ma non ancora realizzata, sia dal punto di vista edilizio-urbanistico che ambientale.

Nel caso di specie, peraltro, non esiste, la possibilità di considerare l'ipotesi "*do nothing*", equivalente, cioè, alla non realizzazione di niente, in quanto, in assenza della domanda di sviluppo, sarebbe comunque legittimo realizzare quanto in precedenza approvato, nonché il progetto sottoposto alla Verifica di assoggettamento alla VIA.

È utile ricordare, inoltre, come il progetto sottoposto a Verifica di assoggettamento a valutazione di impatto ambientale già prevedesse misure di completa mitigazione e compensazione degli impatti prodotti.

Ai sensi di quanto sopra, la presente domanda, ferma l'efficacia dei precedenti titoli abilitativi alla realizzazione dello sviluppo della grande struttura di vendita destinata ad outlet sino alla superficie di vendita di mq 26.500, è prodotta in via cautelativa, così come accaduto in un precedente similare caso ad opera di un altro promotore, onde evitare di sottovalutare elementi che, cumulativamente esaminati, possano causare effetti impattanti sull'ambiente.

L'ampliamento in 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.

La prima fase (*primo lotto urbanistico*), 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 con luce e ombra, pieni e vuoti.

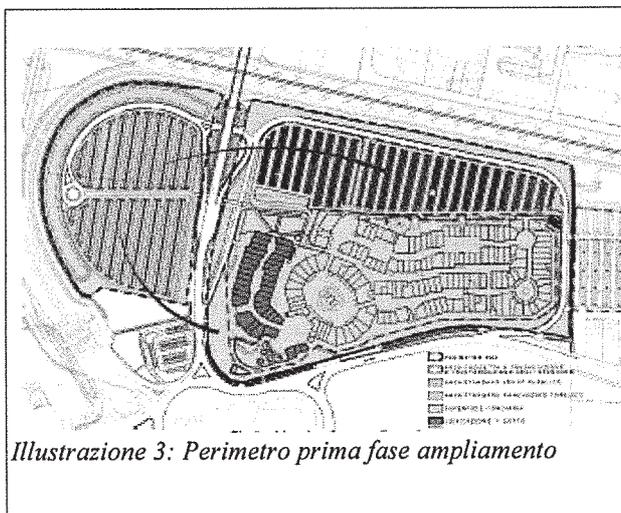


Illustrazione 3: Perimetro prima fase ampliamento

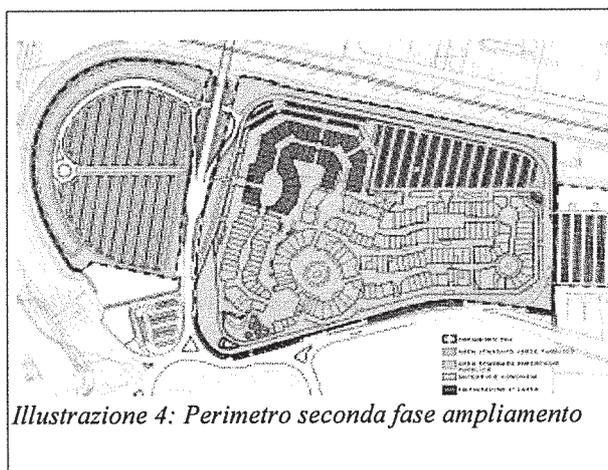


Illustrazione 4: Perimetro seconda fase ampliamento

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La pianificazione nel contesto regionale

Il PTRC vigente, approvato con DCR n. 250 del 13.12.91 ed in seguito con DCR n. 382 del 28.05.92, è stato ulteriormente modificato con DCR n. 461 e 462 del 18.11.92 e con DGR n. 1063 del 26.07.2011.

Il Piano ha posto come suoi elementi cardine i criteri e gli orientamenti di assetto spaziale e funzionale per concertare le diverse iniziative e gli interventi volti a rendere compatibili le trasformazioni territoriali, sia con la società che con l'ambiente in modo unitario e coerente con il sistema che loro stessi costituiscono e caratterizzano.

Con riferimento ad un'articolazione del territorio in quattro sistemi costitutivi (ambientale, insediativo, produttivo e relazionale), il Piano mira all'individuazione delle risorse naturalistiche ambientali, alla definizione delle direttive e dei vincoli per garantire la tutela dell'ambiente che serviranno da guida per la redazione dei Piani di settore o di area più ridotta.

Riguardo al sistema ambientale, gli obiettivi della pianificazione regionale, vengono perseguiti con:

- prevenzione dei dissesti idrogeologici per la sicurezza insediativa;
- controllo dell'inquinamento dell'acqua, dell'aria e del suolo;
- tutela delle aree di pregio ambientale;



Città metropolitana di Venezia

Politiche Ambientali

- tutela e valorizzazione dei beni storico-culturali;
- valorizzazione delle aree agricole.

Il P.T.R.C. individua il sistema insediativo della Regione Veneto come un insieme di numerosi poli di varia complessità e livello gerarchico dispersi su di un territorio in gran parte da un insieme di aree agricole, centri minori ed insediamenti sparsi.

Nel caso del paesaggio della campagna, vale a dire lo spazio aperto che costituisce la riserva strategica della città/regione ed al tempo stesso il connettivo della sua integrazione con l'ambiente fisico, nel Piano è individuata la necessità di operare un riordino composito e funzionale, volto a permettere l'interruzione della progressiva costituzione di una promiscuità insediativa, attraverso la commistione di elementi disomogenei reciprocamente conflittuali.

Il P.T.R.C. delinea, inoltre, le azioni di valorizzazione dei principali corsi d'acqua, individua "corridoi naturali" di rilevante valenza storica ed ecologica di connessione tra mare e monti e segni storici testimoniali dell'identità veneta, mediante la previsione di un insieme di politiche e strategie orientate alla difesa attiva e alla riqualificazione degli ambiti naturali esistenti e dei contesti urbani ad essi relazionati.

A tutti questi fattori è stata e dovrà continuare ad essere collegata la razionalizzazione della localizzazione delle aree produttive, in modo da consentire la riduzione dei costi per la costruzione di una rete infrastrutturale.

Considerando il rapporto dell'intervento con le previsioni del PTRC vigente, emerge che l'ambito in esame si colloca su "Aree esondabili" e in particolare su "Aree a scolo meccanico" e "Aree esondate per alluvioni nel 1951-1957-1960-1966".

In riferimento agli "Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale" l'intervento si colloca a nord dell'ambito di naturalistico di livello regionale del fiume Piave; mentre per quanto riguarda l'integrità del territorio agricolo il progetto si colloca in "Ambiti con buona integrità".

Per quanto riguarda il "Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico", il progetto si colloca a nord-est della "Zona archeologica vincolata ai sensi della L. 1089/39 e 431/85", non interferendo con questa.

Per quanto riguarda gli "Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di tutela paesaggistica" si rileva che il progetto è situato a nord dell'area di tutela paesaggistica del fiume Piave.

Relativamente al tema della mobilità "Schema di viabilità primaria- Itinerari regionali ed interregionali"), l'intervento si trova in posizione strategica in quanto situato lungo il "Sistema di mobilità di livello interregionale esistente" e "Corridoio plurimodale" dell'autostrada A4 Venezia-Trieste. .

Infine va rilevato che il PN28 si colloca all'interno di "Ambiti da sottoporre a piani di area di secondo intervento" e in prossimità di "Principali aste fluviali".

Da quanto sopra, emerge pertanto che l'intervento in esame è coerente con le previsioni del PTRC vigente, in quanto situato in un ambito caratterizzato da buona accessibilità, senza interferire con elementi ambientali o paesaggistici di rilievo.

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottato

Il Nuovo P.T.R.C., adottato D.G.R.V. n. 372 del 17.02.2009, considera le diverse componenti fisiche e strutturali che costituiscono il sistema regionale, predisponendo un apparato cartografico che analizza i seguenti sistemi:

- paesaggio, fondamentale per comprendere le relazioni storiche e culturali che si sono sviluppate tra territorio e uomo, rappresenta uno strumento necessario a garantire un corretto sviluppo e per interpretare i fenomeni insediativi e sociali;
- città, considerando il tessuto urbano come un insieme di funzioni e relazioni che risentono della dimensione spaziale, ma anche di quella funzionale e relazionale;
- montagna, non vista più come un elemento fisico di margine destinato alla sola tutela, ma come luogo di sviluppo e favorendo la riacquisizione di una centralità che si è venuta a perdere;
- uso del suolo, disciplinando la protezione degli spazi aperti, la tutela del patrimonio disponibile con limiti allo sfruttamento dove questo non risulti compatibile con la salvaguardia;
- biodiversità, ponendo le basi per il potenziamento della componente fisica e sistemica non solo relativamente agli elementi eco relazionali in senso stretto, ma anche considerando il ruolo più generale che essa può avere all'interno del sistema;
- energia e altre risorse naturali, nell'ottica della riduzione dell'inquinamento e della conservazione delle risorse energetiche, considerando la razionalizzazione dell'uso del territorio, delle risorse e delle modalità di sviluppo



Politiche Ambientali

- secondo i principi dello sviluppo sostenibile e compatibile;
- mobilità, razionalizzazione del sistema della mobilità in funzione delle necessità di relazioni e potenzialità della rete infrastrutturale, incentivando modelli di trasporto che coniughino funzionalità e compatibilità ambientale;
- sviluppo economico, ponendo le basi per la definizione di processi capaci di giocare sulla competitività su scala sia nazionale che internazionale, fornendo risposte alle richieste su scala locale e cogliendo le opportunità che il territorio è in grado di offrire;
- crescita socio-culturale, ponendo in risalto le particolarità dei luoghi e dei sistemi territoriali, evidenziando i segni storici ed i processi su cui si è venuto a stratificare il sistema base, percepandone le motivazioni, le relazioni spaziali e temporali.

Analizzando la tavola n. 1a “*Uso del suolo – Terra*” emerge che l’intervento si colloca in un ambito individuato quale “*Area agropolitana*” e “*Tessuto urbanizzato*”; mentre dalla tavola 1b “*Uso del suolo – acqua*” si desume che il progetto si trova a nord di “*Aree di maggiore pericolosità idraulica*” e nell’ambito delle “*Aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi*”.

La tavola n. 2 “*Biodiversità*” mostra che il progetto interessa un’area con “*diversità dello spazio agrario – medio bassa*”, posizionandosi a nord del corridoio ecologico del fiume Piave. Nel contempo la tavola n.3 “*Energia ed ambiente*” evidenzia che l’area interessata è caratterizzata da inquinamento da NOx compreso tra 10 e 20 µg/m³.

Dalla tavola n. 4 “*Mobilità*” emerge che l’area di progetto è collocata in prossimità dell’autostrada A4 e del casello autostradale di Noventa di Piave.

L’analisi della tavola n. 5a “*Sviluppo economico – Produttivo*” evidenzia che l’ambito d’intervento è inserito in aree aventi un’incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio $\geq 0,05$, individuate inoltre come aree produttive multiuso complesse con tipologia prevalentemente commerciale.

La tavola n. 5b “*Sviluppo economico – Turistico*” indica che il PUA non interferisce con elementi di rilievo, pur essendo situato in prossimità di elementi del sistema di polarità turistiche principali quali ville venete e un sito archeologico, rientrando inoltre nel sistema turistico locale del litorale di Jesolo e Cavallino Treporti.

Emerge dall’analisi della tavola n. 6 “*Crescita sociale e culturale*” che il progetto è situato a nord del “*Corridoio storico insediativo del Fiume Piave*”; mentre la tavola n. 7 “*Città, motore del futuro*” conferma la prossimità dell’intervento al corridoio europeo rappresentato dall’autostrada A4 Venezia-Trieste.

Il progetto dell’intervento è dunque coerente con il nuovo PTRC, in quanto risulta compatibile sia con i livelli di accessibilità pianificati che con la vocazione prevalentemente commerciale e produttiva individuata per l’area.

Il Piano di Tutela delle Acque

L’analisi della tavola n. 2.2 “*Carta della vulnerabilità intrinseca della falda freatica della pianura veneta*” evidenzia che l’area d’intervento è situata in ambiti caratterizzati da grado di vulnerabilità compreso tra Alto e Elevato; mentre la tavola n. 2.3 “*Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola*” mostra che l’intervento non interferisce zone vulnerabili.

La tavola 3.1 “*Zone omogenee di protezione dall’inquinamento*” indica che il PN28 è situato in “*Zone di pianura: zone a bassa densità insediativa*”; mentre la tavola n. 3.19 “*Carta dei territori comunali con acquiferi confinati pregiati da sottoporre a tutela*” individua il fiume Piave tra i “*Corsi d’acqua significativi D.Lgs. 152/2006*”.

Dall’analisi del piano in esame si evidenzia che l’intervento proposto risulta di dimensioni contenute e si sviluppa all’interno di un’area commerciale consolidata, non determinando impatti significativi sulla rete delle acque superficiali principali.

Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell’Atmosfera

Con DGR n. 2872 del 28.12.2012 la Regione Veneto ha adottato il Documento di Piano e il Rapporto ambientale del nuovo Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell’Atmosfera, avviando anche la fase di consultazione e partecipazione del Piano secondo le modalità previste dal D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Il sistema degli obiettivi del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell’Atmosfera fa capo a:

1. la programmazione comunitaria in materia di ambiente;
2. la strategia tematica sull’inquinamento atmosferico;
3. le direttive europee che regolamentano la qualità dell’aria e le fonti di emissione;



Città metropolitana di Venezia

Politiche Ambientali

4. la normativa nazionale in tema di inquinamento atmosferico ed emissioni in atmosfera.

Le nuove linee programmatiche d'intervento della Regione Veneto, enunciate dal Piano, sinteticamente sono costituite da 44 misure suddivise nei sottoelencati ambiti:

- A1) *Utilizzazione delle Biomasse in impianti industriali*
- A2) *Utilizzazione delle Biomasse in piccoli impianti civili e combustioni incontrollate*
- A3) *Risollevamento ed emissioni non motoristiche da traffico*
- A4) *Settore industriale: margini di intervento sui piccoli impianti*
- A5) *Contenimento dell'inquinamento industriale e da impianti di produzione energetica*
- A6) *Interventi di riconversione del patrimonio edilizio in funzione del risparmio energetico*
- A7) *Interventi sul trasporto passeggeri*
- A8) *Interventi sul trasporto merci e multi modalità*
- A9) *Interventi su agricoltura ed Ammoniaca*
- A10) *Emissioni da cantieri di costruzione civili e di grandi infrastrutture.*

Detti ambiti sono correlati ai settori emissivi maggiormente impattanti per lo stato della qualità dell'aria. Parallelamente sono stati indicati anche degli altri ambiti di intervento (B e C) e sono state individuate alcune misure legate all'approfondimento delle conoscenze, all'informazione del pubblico in materia di valutazione e risanamento della qualità dell'aria:

- B1) *Aspetti scientifici e di conoscenza del problema*
- B2) *Stato dell'arte degli strumenti predittivi e modellistici utilizzati in Italia, inclusi inventari delle emissioni*
- B3) *Monitoraggio dell'efficacia dei provvedimenti*
- B4) *Evidenze sanitarie e priorità per la riduzione dell'inquinamento da particolato*
- B5) *Informazione al pubblico, consenso sociale e comunicazione*
- C1) *Stato degli Inventari delle emissioni per tutti gli impianti*
- C2) *Stato delle conoscenze sugli impatti del trasporto su strada.*

In particolare, fra le azioni più significative, rispetto all'oggetto del presente S.I.A., si segnala quanto relativo alle seguenti misure programmatiche:

A3 - Risollevamento ed emissioni non motoristiche da traffico - Con riduzione dei chilometri percorsi: a parità di altri fattori, il risollevamento e le emissioni non exhaust sarebbero proporzionalmente ridotte, a detta diminuzione si giungerà attraverso misure sulla mobilità locale e regionale.

Promozione dello sviluppo tecnologico di freni e pneumatici a minore consumo/usura in particolare in ambito Comunitario.

Prosecuzione e promozione dello studio degli effetti del lavaggio delle strade come strumento per portare all'attenzione del pubblico il problema. Il lavaggio è consigliato dopo lo scioglimento della neve caduta sulle superfici delle strade.

Evitare che le strade siano sporcate da depositi di materiale incoerente causato da cattiva regimentazione delle acque meteoriche oppure da depositi causati da gestione impropria di cantieri oppure da cattiva manutenzione delle strade.

Piano Regionale dei Trasporti del Veneto

Rispetto all'area oggetto d'intervento di cui al presente studio, gli interventi infrastrutturali che hanno attinenza con la programmazione di livello regionale e, dunque di interesse generale, sono sicuramente quelli relativi al rafforzamento della direttrice Est – Ovest di cui sopra, in particolare:

- il completamento della realizzazione della 3^a corsia autostradale della A4, già realizzato per il tratto compreso fra l'area di intervento e il nodo di allaccio con il passante di Mestre;
- la realizzazione della linea ferroviaria ad Alta Velocità nella tratta fra Venezia e Trieste;
- il completamento degli interventi per la realizzazione della SFMR.

E' inoltre da considerare, per le influenze che potrebbe avere in relazione ai flussi di traffico che interessano le aree litoranee, la ipotizzata realizzazione dell'arteria a grande scorrimento che dovrebbe connettere il casello A4 di Meolo con il litorale di Jesolo/Cavallino.



Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani

Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale del Veneto n. 59 del 22 novembre 2004.

Per quanto riguarda la provincia di Venezia, prima dell'approvazione del presente Piano Regionale, il territorio risultava organizzato in cinque bacini d'utenza; una volta approvato il P.R.G.R.U. l'organizzazione tecnico amministrativa diventa caratterizzata dall'istituzione di una ATO unica, che coincide con il territorio provinciale nel quale opera un'unica Autorità d'Ambito (A.d'A.).

Dal punto di vista dell'organizzazione del sistema delle raccolte, il territorio provinciale si presenta particolarmente variegato e con una notevole diversità fra le zone orografiche; sono distinguibili, in particolare, il Comune capoluogo e tutta la zona circostante, le zone litoranee con fortissima presenza turistica nel periodo estivo e la zona intorno a Mestre, con un'elevata presenza di attività commerciali di grande distribuzione.

In questo tipo di situazione, le iniziative da applicare secondo il P.R.G.R.U. sono le seguenti:

- i C.O.G. ed i Comuni dovranno avviare modelli di raccolta differenziata integrata;
- i sistemi di raccolta differenziata dovranno tendere a responsabilizzare l'utenza e dovranno essere dimensionati in modo da garantire la massimizzazione del recupero;
- dovrà essere privilegiata la destinazione dei fanghi derivati dal trattamento delle acque reflue urbane e del settore agro-alimentare;
- dovranno essere definite le modalità di riferimento per la raccolta ed una rete di impianti di selezione per reflui assimilabili agli urbani, così da garantire il massimo recupero;
- dovrà essere attivata la raccolta differenziata dei beni durevoli con destinazione ad impianti di bonifica e recupero;
- dovrà essere attuata una politica mirante all'eliminazione delle plastiche clorurate dai rifiuti destinati al recupero energetico.

In base alla definizione organizzativa delineata, risulta opportuno che ogni C.O.G. sia dotato di un proprio sistema integrato di trattamento dei rifiuti urbani che lo renda autosufficiente; per questo gli interventi prefigurati riguardano la realizzazione di due impianti per il trattamento della frazione organica e la produzione di CDR da localizzare, nel territorio provinciale, nella zona nord-orientale (in prossimità della Discarica di Portogruaro) e nella zona meridionale (nel Comune di Cona).

Per quanto riguarda le discariche attualmente in servizio nel territorio provinciale, queste risultano in grado di garantire un buon margine di autosufficienza allo smaltimento a livello di Provincia; tuttavia, le volumetrie aggiuntive, che diventeranno necessarie con l'andare del tempo, dovranno essere ricercate mediante ampliamenti di discariche già esistenti o, in alternativa, attraverso l'individuazione di una nuova discarica.

Considerando i dati monitorati per il controllo dei risultati conseguiti dalle politiche di gestione dei rifiuti urbani rispetto agli obiettivi della pianificazione regionale, riferiti all'anno 2013 e pubblicati da ARPAV nel rapporto del giugno 2014, emerge che nel 2013 rispetto all'anno 2010 (anno zero):

- rispetto l'obiettivo di ridurre la produzione di rifiuti urbani:
 1. la produzione totale di rifiuti è diminuita dell'8%
 2. la produzione pro-capite di rifiuti è diminuita dell'8%
 3. è aumentato il numero di comuni che adotta la pratica del compostaggio domestico
- rispetto l'obiettivo di favorire il recupero di materia:
 1. la percentuale di raccolta differenziata è aumentata di 5,3 punti
 2. la produzione pro-capite di raccolta differenziata è aumentata leggermente
 3. il quantitativo di rifiuti urbani avviato a recupero è aumentato del 4,4%
 4. è aumentata la percentuale di abitanti che adottano il sistema di raccolta secco-umido domiciliare
 5. è aumentato il numero di comuni dotati di centro di raccolta
- rispetto l'obiettivo di favorire altre forme di recupero:
 1. è aumentato l'avvio a recupero di materia del rifiuto secco residuo del 10%
 2. è aumentato l'avvio di rifiuto residuo e spazzamento e ingombranti ad impianti di recupero rispettivamente del 5% e 61%
- rispetto l'obiettivo di minimizzare il ricorso alla discarica:



Città metropolitana di Venezia

Politiche Ambientali

- è diminuito del 10% il quantitativo smaltito direttamente in discarica
- i rifiuti urbani smaltiti direttamente in discarica (scarti esclusi) rispetto al totale del rifiuto residuo sono solo il 13% continuando il progressivo trend di diminuzione.

I risultati raggiunti nel 2013 risultano quindi perfettamente in linea con le previsioni di Piano e hanno permesso di raggiungere gli obiettivi individuati.

LA PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.), adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 2008/104 del 05.12.2008 e approvato con D.G.R. in data 30.12.2010 con delibera n. 3359, in applicazione della L.R. 11/2004, è stato elaborato con un vasto processo di partecipazione e ha assunto un forte carattere sperimentale, legato a una legge innovativa nei modi e nei soggetti che ha determinato un processo interpretativo e formativo continuo.

Analizzando la tavola n. 1 “*Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale*” si evince che l’intervento è collocato su aree soggette a “*Vincolo idrogeologico-forestale R.D.L. 30.12.1923, n. 3267*”, rientrando nell’ambito di “*Piano di Area o di Settore vigente o adottato*”.

La tavola n. 2 “*Carta delle fragilità*” indica che il PN28 è situato su aree con “*Pericolosità idraulica in riferimento al P.P.A.I. adottati o ai P.A.I. approvati*”; inoltre segnala la presenza di un impianto di comunicazione elettronica radiotelevisiva a nord, est e ovest dell’area.

La tavola n. 3 “*Sistema Ambientale*” evidenzia che il progetto è situato in area urbanizzata situata a ridosso dell’autostrada A4 Venezia-Trieste e del casello di Noventa di Piave; in tale ambito il PTCP indica la presenza di un corridoio ecologico di livello provinciale.

La tavola n. 4 “*Sistema insediativo e infrastrutture*” mostra come l’intervento sia situato su aree destinate dal PTCP di Venezia a Servizi, in prossimità del casello autostradale e all’interno del “*polo produttivo di rilievo sovra comunale*” denominato polo produttivo della “*Città del Piave*”.

Infine, la tavola n. 5 “*Sistema del paesaggio*”, indica e l’area d’intervento si colloca nel “*Paesaggio rurale*”, anche se l’area di progetto interessa aree attualmente già urbanizzate.

Emerge pertanto che l’intervento in esame è coerente con le previsioni del PTCP di Venezia, in quanto situato in un ambito che il piano riconosce avere vocazione a terziario.

LA PIANIFICAZIONE D’AREA

A seguito della sottoscrizione di un “*Accordo di Programma*” fra i diversi livelli di governo del territorio (Comuni, Provincia, Regione) dell’area denominata “*Città del Piave*” (Comuni di San Donà di Piave, Musile di Piave, Fossalta di Piave e Noventa di Piave), con DGR 2807 del 19.10.2001, pubblicata sul Bur n. 104 del 16.11.2001 è stato adottato il **Piano d’Area del Sandonatese**, il quale attualmente presenta le salvaguardie scadute. Tale piano contemplava, fra gli elaborati allegati, anche l’individuazione di alcuni interventi - esplicito oggetto della concertazione - dotati di “*Schema direttore*”, ovvero di uno schema di assetto, per quanto di massima, che ne delineava già l’impianto e la destinazione d’uso.

In particolare l’intervento in esame veniva individuato nell’ambito dello “*Schema direttore n. 2*” e classificato quale “*Cardine Europeo*”, ovvero luogo la cui posizione strategica “*suggerisce l’inserimento di funzioni di rango territoriale a scala vasta*”.

Relativamente alla destinazione d’uso dell’intervento da realizzarsi in tale area, lo stesso Piano, fra le direttive specifiche per lo Schema Direttore 2, prevede testualmente un intervento finalizzato a “*sviluppare la città commerciale degli sconti nonché i servizi ricettivi e ricreativi necessari*”.

La visualizzazione grafica dello schema contenuta nell’allegato relativo agli Ambiti di intervento con Schema Direttore, oltre ad individuare il perimetro dell’ambito ed i punti di accesso, indica anche alcuni criteri per il dimensionamento dello schema:

- la soglia urbana, cioè il limite del sistema insediativo che, nello specifico, riguarda la linea di frontiera per l’allineamento dell’insediamento verso l’autostrada;
- l’asse ordinatore principale, ossia la “*direttrice fondamentale che relaziona gli elementi più significativi di ciascun sistema insediativo*”. In relazione all’intervento in esame, tale asse è collocato longitudinalmente all’area compresa fra via Calnova e l’autostrada;



- i cardini figurativi, ovvero la collocazione di “un tema collettivo strategico per l’equilibrio compositivo di ciascun sistema insediativo”. Tali cardini sono collocati alle teste ed in posizione mediana rispetto all’asse ordinatore di cui sopra.

Il Piano d’Area, inoltre, sempre mediante la scheda specifica relativa all’Ambito dello Schema Direttore n. 2, articola i seguenti elementi prescrittivi:

- in relazione alla sensibilità ambientale, definita quale indicatore della qualità di caratterizzazione dell’area rispetto al paesaggio. Tale sensibilità, per l’area in esame, è definita “*Contenuta*” e pertanto al livello meno significativo previsto per tale indicatore;
- in riferimento al riequilibrio ecologico, indicante l’indice che identifica le aree o le opere “*indispensabili per limitare lo stress ambientale generato dall’intervento*”. Anche per tale indice, il Piano d’Area prescrive il livello più modesto, ovvero “*interventi relativi alle infrastrutture/arredo urbano*”, per le quali, infine, richiama particolare attenzione da porre nella realizzazione delle superfici a parcheggio e nella contestualizzazione dell’arredo urbano e dei supporti della comunicazione.

Le previsioni del Piano d’area in esame, seppur con salvaguardia scaduta, confermano la vocazione commerciale dell’area e, di conseguenza, la compatibilità dell’intervento con lo strumento di pianificazione.

Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico del bacino del Fiume Sile e della pianura fra Piave e Livenza

Dall’analisi del Piano si osserva che il progetto ricade in un’area classificata quale “*P1 – pericolosità moderata – Area soggetta a scolo meccanico*” e non risulta essere interessata da fenomeni di pericolosità idraulica

LA PIANIFICAZIONE COMUNALE

Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Noventa di Piave, approvato con verbale della conferenza di servizi indetta dalla Provincia di Venezia il 16/12/2013, ratificato dalla Giunta Provinciale di Venezia con delibera n. 03 del 17.01.2014, pubblicati nel BUR della Regione Veneto n. 21 del 21/02/2014, conferma per quest’area il ruolo strategico attribuito dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.), dal Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento (P.T.P.) e dal Piano d’Area, ancorché solo adottato, ma di fatto recepito dalla pianificazione locale anche a seguito di preliminari protocolli d’intesa sottoscritti tra la Regione del Veneto, la Provincia di Venezia e i Comuni di Noventa di Piave, San Donà di Piave, Musile di Piave e Fossalta di Piave

I due strumenti urbanistici attuativi, già approvati, sono confermati dal P.A.T. quali aree di urbanizzazione consolidata. Ai sensi dell’art 48, comma 5 bis della L.R. 11/2004, il previgente P.R.G.C. (ultimo approvato) è diventato automaticamente il primo P.I. (Piano degli Interventi) per le parti compatibili con il P.A.T. approvato.

La vigente normativa tecnico-urbanistica corrisponde a quella sulla cui base sono stati approvati i due strumenti urbanistici attuativi – PN21/A e PN 28 – e sulla quale s’impenna anche il piano risultante dalla fusione dei due PUA.

La normativa consente l’attuazione unitaria degli interventi oggetto dei PN di che trattasi, in quanto aree limitrofe (a stretto contatto), così come contemplato dall’art. 8, comma 6 delle Norme Tecniche del P.R.G..

E’ comunque esclusa la possibilità di aumentare l’edificabilità e ridurre le superfici per servizi definiti dalle singole schede di ciascun PN, rendendo possibile l’attuazione attraverso un unico strumento attuativo nel quale si comprende la sommatoria delle carature, la loro redistribuzione e trasposizione all’interno dello strumento stesso. Tale modalità non costituisce variante allo strumento urbanistico generale.

Il Piano degli Interventi

Per le aree oggetto dell’intervento, la cui destinazione risulta compatibile con le previsioni del P.A.T., il P.I., ovvero il previgente P.R.G.C., contempla quanto segue:

- identificazione delle aree entro i perimetri dei Progetti Norma n. 21 - ambito A e PN 28, 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.

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. 60,00; di ml. 20,00 invece sui bordi prospicienti la S.P. 55, via S. Maria di Campagna e la via Calnova;
- fasce di vincolo dello spessore di ml. 22,00 generata dal gasdotto che attraversa l'area costeggiandone il margine sudoccidentale; di ml. 12,00, generata dall'oleodotto che attraversa diametralmente l'area parallelamente al tracciato dell'autostrada.

IL PROGETTO NORMA 21 - AMBITO A

Il Repertorio allegato allo strumento urbanistico generale - per il Progetto Norma n. 21 - definisce il seguente carattere dell'intervento: *“Nell'area compresa tra l'autostrada A4 e via Calnova, ad est del sovrappasso, è prevista la realizzazione della «città degli sconti», un Outlet Factory Store, direttamente relazionata con le spiagge ed il nord-est mediante un efficace sistema viabilistico, in corso di completamento. Ne risulta una diversificazione delle vocazioni del territorio. Non solo attività produttive, ma anche discount griffato, shopping di marca d'occasione, oltre che centro di attività ludiche e ricreative. La tipologia dell'intervento impone ampi spazi aperti, vasti parcheggi e spazi a verde attrezzato, una bassa percentuale di superficie coperta, un efficace prospetto sull'autostrada, facilità d'accesso, la non interferenza con i flussi di traffico quotidiani, nessuna conflittualità con il dettaglio tradizionale. La soluzione prevista rispetta ciascuna di queste condizioni, tenendo conto anche della fascia di rispetto imposta dal tracciato dell'oleodotto. L'intervento, pur essendo unitario, è stato suddiviso in due ambiti, ambito «A» e «B», ciascuno dotato di carature urbanistiche e destinazioni d'uso specifiche, per consentirne un'attuazione articolata e progressiva.”*

Le destinazioni d'uso ammesse sono quelle previste dall'art. 36 delle N.T.A., ovvero: l'eventuale piano interrato a garage o posti macchina coperti, o magazzini e depositi. Il piano terra e gli eventuali piani superiori ad attività commerciali, a terziario diffuso, attività ricettive, direzionali ed uffici, nonché, secondo quanto previsto dal singolo Progetto Norma n. 21, attività di spaccio aziendale (outlet factory store).

La medesima scheda del Progetto Norma n. 21, al punto 6, prescrive altresì, da parte dei soggetti attuatori dell'intervento, la partecipazione pro quota ai costi necessari per la realizzazione di un tratto di viabilità di raccordo alla S.P. 14 in direzione di Ponte di Piave, esterna all'ambito dell'intervento, ma ad esso funzionalmente connesso, in quanto determinante per realizzare un efficace collegamento con il territorio della provincia di Treviso.

Nota: Con l'approvazione del PUA del Progetto Norma 21/A è stata inclusa anche un'area residuale anch'essa normata dall'art. 36 delle N.T.A. del P.R.G. Vigente. Pertanto in termini di destinazioni d'uso, di rapporto di copertura massimo, di indice di utilizzo e di altezza massima dei fabbricati la norma è comune ed omogenea con l'area contigua del Progetto Norma 21.

Per quanto riguarda le distanze tra edifici e rispetto dei confini del lotto lo strumento urbanistico attuativo definirà puntualmente i parametri da rispettare.

IL PROGETTO NORMA 28

Il Repertorio allegato allo strumento urbanistico generale - per il Progetto Norma n. 28 - definisce il seguente carattere dell'intervento: *“In adiacenza al casello a autostradale, compreso tra l'autostrada A4 e il sovrappasso di via S. Maria di Campagna, in continuità con il già previsto Outlet Factory Store, è localizzato un insediamento commerciale, direzionale e ricettivo che tiene conto del ruolo strategico di quest'area: porta del sandonatese da e per l'Europa. La tipologia dell'intervento impone ampi spazi aperti, vasti parcheggi e spazi a verde attrezzato, una bassa percentuale di superficie coperta, un efficace prospetto sull'autostrada, facilità d'accesso, la non interferenza con i flussi di traffico quotidiani, nessuna conflittualità con il dettaglio tradizionale.*

Destinazioni d'uso: secondo quanto previsto dall'art. 36 delle N.T.A., nonché Outlet, ai sensi della L.R. 13/8/04 n. 15 (ora L.R. 50/2012)”.

Anche per questo Progetto Norma, come per il 21/A è prevista, quale perequazione, la compartecipazione alla realizzazione, pro quota, del tratto di viabilità di raccordo alla S.P. 14 in direzione di Ponte di Piave.

LA VARIANTE AI PIANI URBANISTICI ATTUATIVI (FUSIONE DEI PROGETTI NORMA 21/A E 28)



BMG Noventa s.r.l. allo scopo di dare avvio alle procedure finalizzate al compimento del programma di sviluppo oggetto dell'intervento di cui al presente studio, in data 11.06.2014 con prot. 7766, ha depositato presso il comune di Noventa di Piave la richiesta di Variante ai Progetti Urbanistici Attuativi PN 21/A e PN28 – Fusione degli strumenti attuativi.

A seguito dell'acquisizione delle aree pertinenti il PN 28 da parte di BMG, avvenuta in data 11.03.2014 e divenuta quindi unico soggetto attuatore dei Progetti Norma 21/A e 28, ai sensi della normativa vigente, la medesima propone una fusione dei due ambiti in un unico strumento urbanistico attuativo, le cui carature corrisponderanno alla somma delle carature dei due singoli P.U.A..

L'ambito territoriale della variante ai PUA approvati è di fatto la somma dei due piani e dal perimetro di piano sono state escluse le aree oggetto di esproprio per la realizzazione della terza corsia dell'autostrada A4, nel tratto compreso fra Quarto d'Altino e Noventa di Piave. Tale opera è stata approvata dal CIPE e, resa esecutiva, dal Commissario Delegato, pertanto costituisce variante allo strumento urbanistico generale del Comune di Noventa di Piave per la parte interessata dall'opera.

Inoltre con lo stesso procedimento è stata espropriata l'area per la realizzazione della prevista caserma per la Polizia Stradale, standard di tipo secondario previsto dallo strumento urbanistico generale.

Ai sensi delle vigenti Norme Tecniche di Attuazione, all'interno dei Progetti Norma, è consentita la riduzione di 1/3 del verde pubblico mediante trasformazione in area a parcheggio pubblico ovvero monetizzazione della minor superficie prevista. La monetizzazione avverrà, nei termini previsti dalla Convenzione Urbanistica, al valore definito dall'Amministrazione Comunale alla data di approvazione del Piano Urbanistico Attuativo.

Rispetto ai perimetri di piano attuativo definiti dallo strumento urbanistico generale per i Progetti Norma n 21/A e 28, il nuovo perimetro conseguente allo stralcio delle aree oggetto di esproprio, rientra comunque entro i limiti del 10% previsto dall'art. 11 della L.R. 61/85.

L'iter amministrativo della variante è già stato avviato con lo svolgimento della Conferenza di Servizi istruttoria effettuata in data 04.08.2014, nell'ambito della quale, come sinteticamente riportato nel verbale redatto dal Responsabile dei Servizi Tecnici del comune di Noventa di Piave, sono stati raccolti i pareri favorevoli con alcune prescrizioni degli enti intervenuti.

Al momento della redazione del presente studio, il soggetto proponente sta provvedendo alla definizione delle soluzioni tecniche più idonee per sciogliere le criticità emerse nella Conferenza istruttoria sopraccitata e per ottemperare alle varie prescrizioni impartite, le quali sono già state recepite nella documentazione progettuale cui il presente SIA si riferisce.

MODALITÀ, TEMPI DI ATTUAZIONE E VALIDITÀ DEL P.U.A. CONSEGUENTE ALLA FUSIONE

La particolare situazione in cui è previsto di operare, dettata dalla presenza di un intervento pressoché completato sull'area del Progetto Norma 21 ambito A e la necessità di spostare gli standard a parcheggio pubblico e, parte, a verde pubblico sull'area del contiguo Progetto Norma 28, obbliga un'attenta valutazione nella realizzazione degli stralci/lotti d'intervento in modo da non venir mai a mancare gli standard per cui è stata concessa l'agibilità degli edifici.

A tal fine è prevista la realizzazione in due stralci dell'intervento edilizio. Il secondo stralcio, la cui realizzazione andrà parzialmente a sottrarre area a parcheggio pubblico, non potrà essere avviato prima della messa in funzione del parcheggio previsto nell'ambito del PN 28, soddisfacendo in tal modo la previsione di standard fissati dallo strumento urbanistico generale.

A partire dallo stato di fatto, la sequenza degli stralci funzionali dovrà quindi seguire il seguente percorso:

- Il primo lotto prevede la realizzazione di un intervento edilizio di circa mq 6.400 di superficie coperta e la realizzazione di tutti gli standard previsti dalla fusione dei due Progetti Norma
- Il secondo lotto riguarda il completamento dell'intervento edilizio, cui sarà dato inizio comunque dopo il collaudo favorevole delle opere pubbliche previste dal presente Piano Urbanistico Attuativo.

Il Piano Urbanistico Attuativo, di iniziativa privata, è approvato secondo la procedura prevista dall'art 20 della L.R. 11/04. Ai sensi del comma 9 dell'art. 20 della L.R. 11/2004, il P.U.A. ha validità temporale di dieci anni a partire dalla sua entrata in vigore, fatte salve eventuali proroghe concesse dall'Amministrazione Comunale, mentre le opere previste dovranno essere realizzate nei termini previsti dalla Convenzione che sarà stipulata fra soggetto attuatore ed Amministrazione Comunale.



Città metropolitana di Venezia

Politiche Ambientali

La particolarità del presente piano, in variante ai Piani Urbanistici Attuativi approvati, deriva dalla necessità di fondere insieme due strumenti approvati in tempi diversi. Il Progetto Norma 28, approvato con delibera di G.C. n. 75 del 23.07.2013, ha validità 10 anni successivi alla sua pubblicazione, mentre il Progetto Norma 21/A, approvato con delibera di C.C. n. 39 del 03.08.2005, pubblicata il 05.08.2005, in vigore dal 15.08.2005, ha validità fino al 14.08.2015, fatte salve

eventuali proroghe, come contemplato dal comma 11 dell'art. 20 della L.R. 11/2004.

Al fine di unificare i termini temporali dei Piani Norma è quindi necessario che l'Amministrazione Comunale, in sede di approvazione definitiva, preveda una data comune di scadenza.

Sempre ai sensi dell'art. 20, 11° comma della L.R. 11/2004, è comunque prevista la possibilità di presentare un nuovo piano per il completamento della parte rimasta inattuata entro 60 giorni dalla scadenza del termine stabilito.

Il P.U.A. consente l'inoltro delle istanze per l'ottenimento dei permessi di costruire anche per singoli edifici, seppure ricompresi all'interno di un unico perimetro di inviluppo e consente trasposizioni di superficie coperta, sia in fase di richiesta di permesso di costruire, sia in fase di eventuali varianti al progetto edilizio, purché nel rispetto della superficie coperta complessiva prevista dallo strumento urbanistico generale, nel rispetto delle modalità stabilite dalle Norme Tecniche di Attuazione che costituiscono parte integrante del P.U.A..

Il completamento della procedura di adozione-approvazione dello strumento urbanistico attuativo ottenuto dalla fusione del PN 28 col PN 21/A, darà quindi piena compatibilità urbanistica all'intervento proposto da BMG Noventa srl, oggetto del presente SIA.

Effetti ambientali dell'intervento

Impatti sull'atmosfera

Anche per quanto riguarda la matrice *Atmosfera* le precedenti determinazioni dirigenziali di compatibilità VIA e di non assoggettabilità alla medesima procedura per l'ampliamento della superficie di vendita, hanno prescritto l'esecuzione di un Piano di Monitoraggio. Detto Piano, descritto nella Relazione degli Adempimenti alla originaria compatibilità ambientale, ha contemplato l'esecuzione delle seguenti campagne di rilevazione, eseguite mediante stazioni mobili collocate in prossimità dell'ingresso principale alla struttura.

Le rilevazioni sono state eseguite nel luglio del 2012, nel gennaio e nel luglio del 2014, nel gennaio del 2015, in concomitanza con i picchi di massimo afflusso al compendio commerciale corrispondenti ai periodi dei saldi stagionali. I risultati acquisiti in relazione ai principali inquinanti misurati nelle sottoelencate campagne

eseguite con durata settimanale sono seguenti:

□ *Campagna di luglio 2012 (09.01.2012 – 16.01.2012):*

analogamente a quanto poi ripetutosi nelle successive campagne di rilevazione, i valori riferiti a Benzene (C₆H₆) e Monossido di Carbonio (CO) sono stati identificati solo in forma di tracce, in quanto al di sotto della soglia di rilevanza, mentre il valore di Ozono (O₃), seppur rilevabile, mostra comunque valori molto al di sotto dei valori soglia. Per quanto riguarda il Particolato Atmosferico (PM₁₀) non si è mai superato il valore del limite soglia, oscillando fra un valore minimo di 19 µg/m³ e un picco di 33 µg/m³.

□ *Campagna di gennaio 2014 (03.01.2014 – 10.01.2014):*

Si confermano sostanzialmente i valori riscontrati nella campagna di cui sopra, tranne che per il Particolato Atmosferico (PM₁₀), che ha superato abbondantemente il valore di soglia nelle rilevazioni orarie comprese 7 e il 9 gennaio, con picchi vicini a 150 µg/m³. Ciò comunque corrisponde con i dati rilevati da ARPAV nella centralina di San Donà di Piave e sostanzialmente nell'intera rete di stazioni della pianura e la motivazione è da ricondurre agli eventi della celebrazione dell'Epifania, che, nella serata precedente alla festività, vedono la tradizionale accensione di falò. Il superamento è dunque spiegato con le emissioni e la dispersione in aria dei residui prodotti dalla combustione di dette pire propiziatriche.

□ *Campagna di luglio 2014 (04.07.2014 – 13.07.2014):*

I valori di Benzene (C₆H₆) e Monossido di Carbonio (CO) si confermano sempre al di sotto dei valori soglia, seppure nel caso del primo inquinante con dei picchi riscontrati in un paio di intervalli del periodo di misurazione. Anche i valori di Ozono (O₃) e Biossido di Azoto (NO₂), rientrano al di sotto del valore di norma, seppure, soprattutto nel caso dell'Ozono, con un andamento assai variabile. Il Particolato Atmosferico (PM₁₀), che nella prima parte del periodo di rilevazione arriva a superare i 25 µg/m³, restando comunque al di sotto delle soglie limite, scende poi al di sotto del



valore di 10 µg/m³.

□ *Campagna di gennaio 2015 (04.01.2015 – 11.01.2015):*

Tutti i valori per gli inquinanti registrano il rispetto dei limiti normativi, tranne che per il Particolato Atmosferico (PM10), per il quale il valore della media giornaliera supera costantemente la soglia di 50 µg/m³. Al fine di comprendere meglio la situazione, sono stati raffrontati con i valori rilevati dalle centraline della rete ARPAV, distribuite sul territorio della provincia di Venezia. La ragione di tali effetti, deve però essere riferita anche alla situazione meteorologica, caratterizzata nel periodo di riferimento, da una protratta assenza di precipitazioni meteorologiche, il che ha generalmente favorito l'assenza di precipitazione a terra degli inquinanti e, perciò, la loro maggiore concentrazione in atmosfera

Ad esclusione dell'intervallo compreso fra 6 e 7 gennaio, i valori rilevati in prossimità dei parcheggi dell'Outlet sono mediamente migliori rispetto al resto della Provincia, anche se sempre superiori alla soglia.

Impatti potenziali generabili dall'intervento

Dall'analisi dei dati riscontrati, si evidenzia che nelle situazioni di maggiore criticità determinata dai volumi di traffico più elevati riscontrabili nell'arco dell'anno, l'area del Designer Outlet non presenta situazioni di criticità diverse da quelle riferibili alla situazione generalizzata della pianura, in particolare per quanto riguarda i valori rilevati di PM10, soprattutto in occasione della campagna di monitoraggio più recente.

In riferimento alle modifiche che l'intervento oggetto del presente studio propone per il Noventa Designer Outlet, posto che la superficie di vendita rimarrà invariata rispetto alle valutazioni già espresse in sede della precedente verifica di assoggettabilità a VIA, si concorda con i proponenti secondo cui il nuovo sistema della mobilità, con la realizzazione di ulteriori parcheggi ed accessi, nonché con l'attenuazione dell'attuale fattore di criticità (sul lato Nord della grande rotonda antistante all'Outlet), costituito dall'intersezione tra il traffico in uscita dal FOC con quello in arrivo, servirà a limitare le emissioni in atmosfera, poiché renderà più scorrevoli i flussi veicolari, più rapide ed efficienti le operazioni di parcheggio e, di conseguenza, contribuirà a contenere gli impatti ambientali locali.

Per fronteggiare le emissioni totali annue di CO₂ prodotte dall'insediamento in esame, per la quota prodotta dai gas di scarico apportati dal traffico veicolare, i proponenti intendono sfruttare la capacità di assorbimento in loco e delle specie arboree ed arbustive esistenti e di progetto, nonché considerare il contributo a tale finalità prodotto dalle superfici prative previste

Il fabbisogno di alberi necessari per assorbire la rimanenza di anidride carbonica prodotta dal sistema del traffico indotto dall'insediamento commerciale "Noventa Designer Outlet" risulta essere dunque di 5.656 unità. Si ipotizza di prevedere l'utilizzo di un modulo boschivo basandosi su un modello proposto dalla Regione Veneto nelle "Linee guida e prontuario tecnico per l'impianto" secondo l'Allegato B della DGR 2181 del 17 luglio 2007 – Modulo 1. Rispetto allo stesso si prevede un allargamento dell'interasse delle specie arbustive da 50 cm a 100 cm, al fine di permettere uno maggiore sviluppo delle chiome e quindi una maggiore attività organicante. Il modulo prevede 4 file di specie arboree, alternate tra loro in maniera irregolare lungo la fila; ogni 4 file viene inserita 1 fila di sole specie arbustive alternate tra loro in maniera irregolare. La quantità totale è di 1607 piante/ha, di cui 1250 alberi e 357 arbusti.

Rispetto alla quantità di piante necessarie (5.656) per compensare la produzione di CO₂ prodotta dal traffico veicolare indotto si dovrà prevedere una superficie pari a 35.200 mq.

Considerato che con determina di Compatibilità ambientale prot. 4195/08 del 13/06/2008 veniva già realizzata e ceduta a parziale compensazione degli impatti creati dal traffico dell'Outlet esistente un'area destinata a verde alberato di 20.000 mq, così come rappresentata negli elaborati trasmessi dal Comune di Noventa di Piave alla Provincia di Venezia con lettera del 4/02/2011 prot. 1647 (area reperita lungo la bretella di collegamento alla S.P. n.14 realizzata per collegare adeguatamente l'intervento alla rete viaria esistente), l'area da reperire per il rimboschimento sarà pari a: 35.200 mq (fabbisogno verde arborato) – 20.000 mq (area a verde arborato già realizzata) = 15.200 mq circa.

La nuova area a verde arborato dovrà essere reperita in accordo con il Comune di Noventa di Piave, in area il più possibile prossima all'intervento, restando i relativi oneri a carico del FOC.

Impatti sull'ambiente idrico

Caratteri idrografici e idrogeologici dell'area

L'area d'intervento ricade in una zona caratterizzata dalla presenza di superfici artificiali, in particolare dai parcheggi



dell'Outlet Factory Store. In tale ambito, è previsto lo smaltimento delle acque meteoriche e reflue con reti separate. Le acque meteoriche sono convogliate nel canale Fossa Antica, previa separazione e trattamento delle acque di prima pioggia e con interposizione di un bacino di laminazione delle piene, a protezione del canale consortile. Le acque di prima pioggia sono inviate ad apposita vasca di accumulo ed in seguito restituite alla rete fognaria comunale collegata alla depurazione.

Per quanto concerne questo aspetto specifico è stata svolta un'istruttoria dal competente ufficio tutela dell'atmosfera e delle acque, competente all'autorizzazione allo scarico dell'acqua di prima pioggia dei parcheggi. L'esito di tale istruttoria è stato favorevole con le prescrizioni riportate nell'allegato A al presente parere.

Le acque reflue sono invece convogliate alla rete di acque miste comunale presente in via Calnova, attraverso la quale sono convogliate al depuratore.

Le acque del canale Fossa Antica scorrono da sud a nord incontrandosi con le portate provenienti dal Canale Sabbionera, prima di sfiorare nel Cirgogno, canale collettore delle acque alte del bacino di bonifica omonimo in cui ricade il sito di intervento. Il corpo idrico maggiore presente nell'area limitrofa è il fiume Piave, senza che questo, però, venga interessato direttamente dalle acque drenanti dalla zona di intervento, le quali, come già esposto, alimentano la portata del confinante canale Fossa Antica.

Il livello dell'acqua di falda misurato nel foro delle prove penetrometriche statiche effettuate in data 17.11.2004, si trovava alla profondità di $-1.20 \div -1.80$ m dal piano campagna. Il deflusso delle acque meteoriche avviene per mezzo di scolo meccanico alternato.

Qualità delle acque

Sulla scorta dei monitoraggi effettuati sia nella fase di costruzione che di esercizio della struttura commerciale attivata, in ottemperanza a quanto previsto dalle precedenti determinazioni di compatibilità ambientale e di verifica di assoggettabilità citati in premessa al presente studio, si possono delineare anche i profili di qualità sia delle acque sotterranee che di quelle superficiali.

ACQUE SOTTERRANEE

Il programma di monitoraggio ambientale attivato dal soggetto proponente, a seguito dell'emissione della Determinazione di Compatibilità Ambientale di cui alla V.I.A. prot. n. 41925/2008, contemplava la realizzazione di n. 2 punti di prelievo campionamento della qualità delle acque sotterranee, su piezometri spinti fino alla profondità di 10,00 m dal piano di campagna, posti rispettivamente a monte e a valle dell'insediamento dell'Outlet. Contestualmente all'emissione della

successiva Determinazione di non Assoggettabilità a V.I.A. prot. n. 1106/2013, veniva prescritto di proseguire le attività di monitoraggio ambientale anche oltre il termine biennale della fase di post opera inizialmente previsto dalla documentazione di adempimento alla sopraddetta Determinazione di compatibilità V.I.A. del 2008. Le campagne di rilevazione sono pertanto proseguite secondo la cadenza prevista, con prelievi dei campioni eseguiti semestralmente, in modo da ottenere dati riferibili ai diversi regimi principali di portata stagionale, invernale ed estiva, al fine, soprattutto, di verificare se la qualità delle acque sotterranee potesse risultare modificata dalle attività connesse all'esercizio della struttura commerciale, in particolare la suscettibilità della falda all'apporto di sostanze inquinanti provenienti dai parcheggi.

Non sono stati rilevati superamenti dei valori riconducibili alle problematiche di cui sopra, avendo riscontrato - sia dai campionamenti effettuati nel corso d'opera (19.07.2010 e 10.01.2011), relativo alla realizzazione della struttura, che dai successivi di post opera (11.07.2012, 08.07.2013, 07.01.2014 e 07.01.2015) con la medesima in esercizio a pieno regime - nessun superamento dei valori soglia riferiti agli *inquinanti inorganici*, ai *composti organici aromatici e aromatici policiclici*, nonché ai diversi *alifatici*. Si sono però riscontrati valori di superamento, anche consistenti e ragguardevoli, per alcuni metalli, quali il Ferro, il Manganese, il Nichel e per il metalloide Arsenico.

Riguardo tali superamenti, deve però essere considerato il contesto di riferimento e l'orizzonte che si determina dalla lettura dei dati e degli studi condotti da ARPAV in merito alla tematica specifica, dai quali si deduce, per tali componenti, una frequenza di superamenti assai diffusa nel territorio della bassa pianura veneta.

In generale il sottosuolo di questo territorio è caratterizzato da litotipi argilloso-limosi a bassa o bassissima permeabilità e gli orizzonti sabbiosi presenti sono comunque ricchi di limi. Inoltre, in tutto il territorio sono molto frequenti strati torbosi più o meno mineralizzati. Gli acquiferi sono caratterizzati da limitata estensione, verticale ed orizzontale,



ospitando falde caratterizzate da rapida depressurizzazione e da bassissima portata.

La qualità delle acque estratte è complessivamente scadente o pessima per la presenza di ammoniaca, manganese e ferro, a livelli superiori rispetto a tutte le altre aree della provincia.

Tali valori estremamente elevati non sono costanti nel tempo, ma subiscono oscillazioni continue, raggiungendo spesso valori minimi di <5 mg/l di *Ferro* e di <2 mg/l di *Arsenico*.

In generale, comunque, in questa porzione di territorio provinciale, ma anche nella media e bassa pianura veneta, il chimismo delle acque è controllato da processi naturali di tipo riduttivo legati alla degradazione della sostanza organica presente nella matrice solida dell'acquifero (da qui gli elevatissimi valori di Ione Ammonio).

ACQUE SUPERFICIALI

Il programma di monitoraggio ambientale in corso di attuazione contempla anche l'analisi delle acque correnti nel canale a monte ed a valle dello scarico del bacino di laminazione che raccoglie le acque meteoriche dell'insediamento, nonché il rispetto delle analoghe procedure di esecuzione e pubblicazione dei dati seguite per le altre matrici ambientali. I campionamenti sono stati eseguiti nelle medesime date di quelli effettuati sulle acque di falda e in nessuna delle analisi effettuate sono state riscontrate anomalie o superamenti dei parametri normativi di soglia.

Sintesi delle criticità e degli impatti attesi

In relazione alle acque sotterranee, la criticità più rilevante riscontrata è rappresentata indubbiamente dai superamenti dei valori di soglia normativa riguardanti i metalli sopra commentati, mentre, per quanto riguarda i possibili impatti indotti dall'infiltrazione delle acque superficiali nel sottosuolo e quindi nella falda, tanto i dati del monitoraggio, che gli accorgimenti

di trattamento adottati nella soluzione progettuale relativa al sistema di smaltimento delle acque meteoriche di piazzali e parcheggi, nonché struttura geologica del suolo di tipo limo-argilloso e argilloso, confermano la sostanziale assenza di impatti generati sulla qualità delle acque di falda dall'esercizio delle attività inerenti le strutture commerciali dell'outlet. Tuttavia, allo scopo di aggiungere un ulteriore elemento di verifica, si aggiungerà fra le attività di monitoraggio il controllo della qualità delle acque del collettore proveniente dalla zona produttiva posta a nord dell'autostrada, onde disporre di ulteriori elementi presumibilmente utili a comprendere l'origine dei superamenti rilevati.

Considerata la localizzazione dell'intervento, gli impatti sull'ambiente idrico di superficie dovuti alla realizzazione dell'opera non hanno particolare rilevanza, se non a livello puntuale. Non si viene, infatti, a modificare l'assetto della rete delle acque di superficie poiché si interviene all'interno di un microsistema con limitate relazioni con l'intorno; l'unica alterazione sensibile deriverà dall'impermeabilizzazione dei suoli prodotta dalla realizzazione dei sedimi edilizi, delle strade e dei parcheggi, peraltro completamente compensata mediante introduzione di bacini di laminazione di nuova costruzione.

Impatti sulla componente suolo

Caratteri geomorfologici dell'area

Dal punto di vista della caratterizzazione geomorfologica l'area di intervento è posta ad una quota di livello pari a 4,00 □ 3,50 m s.m.m., il cui valore maggiore interessa la parte sud-ovest dell'area, per poi scendere a circa 3,50 s.m.m. nella parte nord-est. La conformazione geomorfologica naturale permette un deflusso delle acque scolanti in direzione sud-nord le quali sono convogliate nei canali di scolo attualmente presenti.

Elemento morfologico di rilievo è l'alto strutturale (dosso) orientato in senso NW-SE originato dalle esondazioni del Fiume Piave, situato a sud-ovest dell'ambito di progetto e caratterizzato da quote topografiche di ca. 1.50 m più alte rispetto alle aree circostanti.

Caratteri geologici

Sotto il profilo geologico l'area oggetto di indagine, ricade nella pianura bassa e medio-bassa del territorio della



Provincia di Venezia ed è costituita da antiche alluvioni argilloso-limose e sabbioso-limose, talora rimaneggiate in superficie da apporti più recenti, di natura calcarea/calcareo-dolomitica del Quaternario, ascrivibili al Postglaciale (10000 anni fa) deposte dal Fiume Piave.

Altimetricamente i terreni si trovano a circa 2.20 m s.l.m. e si trovano in sinistra idrografica rispetto all'asta fluviale principale costituita dal fiume Piave, da cui distano circa 1.5 km. I terreni, altresì, non presentano evidenze di fenomeni erosivi o di instabilità in atto, o potenziali e sono stati sottoposti a bonifica per drenaggio e/o idrovora in epoca storica. Sotto il profilo geologico, l'area oggetto di indagine, ricade nella pianura bassa e medio-bassa del territorio della Provincia di Venezia ed è costituita da antiche alluvioni argilloso-limose e sabbioso-limose, talora rimaneggiate in superficie da apporti più recenti, di natura calcarea/calcareo-dolomitica del Quaternario, ascrivibili al Postglaciale (10000 anni fa) deposte dal F. Piave.

La caratterizzazione geologica dell'area è ben conosciuta, sia perché studiata adeguatamente in occasione della formazione del PAT, sia perché oggetto di indagini e valutazioni specialistiche focalizzate sull'area di interesse. Le indagini di caratterizzazione geologica dell'area, infatti, sono state condotte in momenti diversi: dapprima in concomitanza con la realizzazione della prima fase di insediamento della struttura commerciale, la seconda in fase di studio preliminare all'attuazione insediativa del PN 28. Entrambi gli studi sono stati effettuati dal dott. geol. Alessandro Vidali di San Donà di Piave.

Precedentemente alla realizzazione della prima fase insediativa, **sul PN 21/A** sono state eseguite n. 4 prove penetrometriche statiche (CPT) in sito.

Sulla base delle prove eseguite le caratteristiche geotecniche dei terreni su cui insiste il progetto possono così essere sintetizzate:

- dal p.c. a m 0,40 ca. terreno arativo;
- da m 0,40 a m 3,40 limo argilloso con valori rappresentativi di resistenza alla punta $R_p = 10 \div 15 \text{ kg/cm}^2$ e resistenza al taglio $C_\mu = 0,5 \div 0,75 \text{ kg/cm}^2$, passante nella CPT n. 4 da m 2,00 a m 3,00 ad argilla con $R_p = 6 \text{ kg/cm}^2$ e $C_\mu = 0,3 \text{ kg/cm}^2$;
- da m 3,40 a m 4,40 ca. sabbia limosa con valori rappresentativi di resistenza alla punta $R_p = 60 \div 80 \text{ kg/cm}^2$ e angolo $\Phi = 30^\circ \div 32^\circ$;
- da m 4,40 a m 6,60 ca. limo argilloso con valori rappresentativi di resistenza alla punta $R_p = 10 \div 15 \text{ kg/cm}^2$ e resistenza al taglio $C_\mu = 0,75 \div 1 \text{ kg/cm}^2$, passante nella CPT n. 4 ad argilla con $R_p = 7 \text{ kg/cm}^2$ e $C_\mu = 0,35 \text{ kg/cm}^2$;
- da m 6,60 a m 7,60 ca. sabbia limosa con valori rappresentativi di resistenza alla punta $R_p = 60 \text{ kg/cm}^2$ e angolo $\Phi = 30^\circ$;
- da m 7,60 a m 12,00 ca. argilla limosa con valori rappresentativi di resistenza alla punta $R_p = 8 \div 12 \text{ kg/cm}^2$ e resistenza al taglio $C_\mu = 0,4 \div 0,6 \text{ kg/cm}^2$, passante nella CPT n. 1 da m 10,00 a m 12,00 a sabbia addensata con $R_p = 200 \text{ kg/cm}^2$ e angolo $\Phi = 40^\circ$;
- da m 12,00 a m 15,0 ca. sabbia medio-fine con valori rappresentativi di resistenza alla punta $R_p = 80 \div 100 \text{ kg/cm}^2$ e angolo $\Phi = 32^\circ \div 34^\circ$, passante nella CPT n. 1 da m 12,00 a m 14,00 a sabbia addensata con $R_p = 200 \text{ kg/cm}^2$ e angolo $\Phi = 40^\circ$.

In base a tali risultanze, pertanto, le caratteristiche geotecniche dei terreni di fondazione erano da ritenersi discrete, ad eccezione della CPT n. 4, dove le caratteristiche geotecniche dei terreni erano da ritenersi mediocri per la presenza di terreni coesivi più o meno comprimibili fino a ca. 7,00 m di profondità dal piano campagna.

Il livello dell'acqua di falda misurato nel foro delle prove penetrometriche statiche, si trovava alla profondità di -1.20 ÷ -1.80 m dal piano campagna.

Sulla scorta dell'esperienza diretta e della conoscenza del contesto, il medesimo geologo, nel 2009, ha anche redatto una perizia sulle caratteristiche geologiche e geotecniche dell'area riferita al **PN 28**, basandosi anche sulle risultanze di prove e sondaggi eseguite su terreni prossimi a quello oggetto di valutazione, oltre che a quelle descritte in precedenza.

Il profilo stratigrafico schematizzato risultava simile al precedente:

- dal p.c. a m 3,50 ca. argilla limosa con valori rappresentativi di resistenza alla punta $R_p = 10 \div 15 \text{ kg/cm}^2$ e resistenza al taglio $C_\mu = 0,5 \div 0,75 \text{ kg/cm}^2$;
- da m 4,50 a 6,50 ca. sabbia limosa con valori rappresentativi di resistenza alla punta $R_p = 60 \div 80 \text{ kg/cm}^2$ e resistenza al taglio $C_\mu = 0,5 \div 0,75 \text{ kg/cm}^2$ e angolo $\Phi = 30^\circ \div 32^\circ$;
- da m 3,50 a 4,50 ca. limo argilloso con valori rappresentativi di resistenza alla punta $R_p = 15 \div 20 \text{ kg/cm}^2$ e resistenza al taglio $C_\mu = 0,5 \div 0,75 \text{ kg/cm}^2$ e $C_\mu = 0,75 \div 1,00 \text{ kg/cm}^2$;
- da m 6,50 a 7,50 ca. sabbia limosa con valori rappresentativi di resistenza alla punta $R_p = 60 \text{ kg/cm}^2$ e angolo $\Phi = 30^\circ$;
- da m 7,50 a 10,00 ca. argilla limosa con valori rappresentativi di resistenza alla punta $R_p = 10 \text{ kg/cm}^2$ e resistenza al



taglio $C_{\mu} = 0,5 \text{ kg/cm}^2$;

- da m 10,00 a 15,00 ca. sabbia con valori rappresentativi di resistenza alla punta $R_p = 150\div 200 \text{ kg/cm}^2$ e angolo $\Phi = 38^{\circ}\div 40^{\circ}$.

In base a dette considerazioni le caratteristiche geotecniche dei terreni corrispondenti al PN 28 venivano pertanto anch'esse considerate discrete.

Caratteristiche delle terre

Nelle aree interessate dall'intervento oggetto del presente SIA, sono state realizzate due diverse caratterizzazioni delle terre: la prima eseguita in data 10.05.2013 nell'ambito del PN 21/A, in concomitanza con il progetto di ampliamento sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA, il secondo in data 06.02.2014 nell'ambito delle attività svolte per l'elaborazione del progetto per il piano attuativo PN 28.

I valori risultanti dalle analisi chimiche per ciascun campione dimostrano che le terre analizzate sono conformi alla colonna A di cui alla Tabella 1, Allegato 5, Parte V[^] del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Sintesi delle criticità e degli impatti attesi

Per quanto riguarda gli aspetti di tipo geologico-geotecnico e sismico, si ritengono le indicazioni fornite dalle indagini condotte e i requisiti per il dimensionamento strutturale e geotecnico del tutto cautelativi rispetto alla determinazione dei rischi.

Infine, per quanto riguarda il profilo chimico-fisico dei terreni, la caratterizzazione effettuata consente di ritenere le materie presenti in sito di buona qualità e interamente riutilizzabili in sito, come previsto dal progetto dell'intervento.

Impatto acustico

L'area oggetto di intervento è posta in margine all'autostrada A4, in un contesto periferico, con scarso numero di abitazioni, ma con presenza di strutture recettive/alberghiere. Oltre il tracciato della infrastruttura autostradale è collocata la zona produttiva di Noventa di Piave, con fabbricati ad uso artigianale, industriale e commerciale.

L'autostrada A4 è interessata da traffico molto intenso, con rilevante presenza di mezzi pesanti durante l'intera giornata e anche le altre infrastrutture di contorno sono caratterizzate da flussi di traffico intensi, con rilevante presenza di mezzi pesanti.

Non si rileva la presenza di altre attività che possano determinare ulteriori fonti di disturbo, né si rilevano ostacoli che possano determinare una schermatura alla propagazione del rumore.

Durante i sopralluoghi effettuati non sono stati individuati ricettori "sensibili" (scuole, ospedali, parchi, ecc.) prossimi al sito di intervento.

Le principali sorgenti di rumore presenti allo stato attuale sono costituite dalle strade di contorno e in particolare dalla Autostrada A4 Venezia Trieste. Il contributo dovuto a tali sorgenti è stato valutato nel complesso, ipotizzando i singoli contributi proporzionali ai flussi di traffico che le interessano. Per la determinazione del valore di clima acustico caratterizzante dei periodi diurno e notturno si sono eseguiti una serie di monitoraggi.

Sono stati, quindi, eseguiti due monitoraggi nell'arco delle 24 ore, entrambi in posizione custodita a distanza dalla sede autostradale A4, per la determinazione dell'andamento qualitativo dei livelli di clima acustico attuale nei periodi di riferimento diurno e notturno. Tali monitoraggi sono stati programmati in coincidenza con periodi di intenso afflusso di traffico stradale, in occasione del periodo di saldi presso lo stesso Outlet.

I flussi di traffico sono risultati costanti durante la giornata, con incremento nelle ore di punta. Tali flussi sono stati rilevati contestualmente alle campagne di misura.

Oltre ai suddetti monitoraggi, si è individuato quale periodo di osservazione per il periodo diurno, l'intervallo compreso fra le ore 09:00 e le ore 12:00 del sabato, in quanto caratterizzato da valori che meglio approssimano, con adeguato margine di sicurezza, il valore medio diurno direttamente rilevato. Inoltre, sono stati ripresi anche monitoraggi eseguiti in tempi diversi, eseguiti in occasione delle precedenti valutazioni redatte per gli studi connessi agli interventi elaborati nel recente passato, in modo da coprire l'intera area di riferimento interessata.

Sulla scorta dei valori rilevati nelle sessioni di 24 ore, si è scelto di non operare ulteriori rilevamenti in periodo notturno, in quanto le attività, sia esistenti che di nuovo insediamento, non sono operative in detto periodo.

Durante le successive sessioni di misura non sono state rilevate altre sorgenti disturbanti.

I rilievi fonometrici eseguiti ex novo, sono stati eseguiti in n. 8 stazioni di misura, con tempi di riferimento sufficienti alla caratterizzazione della rumorosità ambientale e all'individuazione del contributo dovuto alle singole sorgenti



esistenti.

Considerata la natura dell'intervento oggetto del presente SIA, sono ipotizzabili due tipologie di nuove fonti di rumore:

- incremento del rumore prodotto da nuovi flussi di traffico interessanti l'insediamento;
- nuove sorgenti fisse dovute alla presenza di impianti a servizio delle singole attività.

Allo stato, non è prevista l'installazione di particolari elementi impiantistici che possano produrre livelli di emissione sonora, nei confronti dei recettori individuati, al di sopra dei valori limite prescritti dalla classificazione acustica sopra descritta, ma è comunque ipotizzabile che gli impianti di riscaldamento e raffrescamento delle singole unità di vendita previste, possano essere assimilate a quelle di tipo civile e pertanto ininfluenti rispetto al clima acustico complessivo.

Per quanto riguarda la componente di disturbo acustico riferibile al traffico veicolare, si sono prese in considerazione le analisi e previsioni contenute nello studio di impatto prodotto dal traffico veicolare allegato al presente SIA, nonché i dati rilevati nelle predette campagne di rilevazione acustica.

Ai fini della determinazione dei valori di emissione delle sorgenti sonore stradali, si è utilizzato il database presente all'interno del software impiegato che prevede l'inserimento dei flussi di traffico previsti sulle diverse strade, con indicazione percentuale dei veicoli pesanti sul totale dei veicoli transitanti e della relativa velocità media. Per tutte le altre sorgenti individuate sono stati direttamente inseriti i valori di potenza sonora stimati o direttamente rilevati nelle singole sessioni di misura.

Per poter valutare la bontà del modello impiegato si è preliminarmente proceduto ad un calcolo su singoli ricettori, coincidenti con i punti di misura strumentale, inserendo i dati relativi ai flussi di traffico rilevati contestualmente alle sessioni di misura, al fine di verificare le eventuali discordanze rispetto ai valori direttamente misurati. Il metodo di calcolo considerato e le condizioni imposte dallo stesso, determinano una accuratezza indicata all'interno della norma stessa in ± 3 dB(A) che dipende dalle modalità di calcolo e da eventuali effetti diversamente stimati e differenti tra le condizioni di misura e quelle di progetto.

E' stata eseguita una simulazione dello stato di ante opera, utilizzando i dati dello studio d'impatto viabilistico integrata dai dati determinati dalle rilevazioni fonometriche.

La simulazione evidenzia che i livelli di rumorosità risultano mediamente elevati all'interno dell'area di intervento, e fortemente dipendenti dalla distanza rispetto alle principali sorgenti stradali individuate, in particolare dalla Autostrada. I contributi dovuti alla presenza di altre sorgenti rilevate risultano pressoché ininfluenti.

Allo stato attuale i limiti di zona imposti dal Piano di Classificazione Acustica per la Classe IV per la classe III risultano generalmente rispettati nelle posizioni maggiormente distanti rispetto alla sorgente autostradale.

Alcuni possibili superamenti dei limiti di zona risultano evidenziati già allo stato attuale in prossimità della Autostrada A4, in particolare entro i primi 70 metri di distanza dalla medesima.

Tali superamenti rientrano in ogni caso entro la fascia di pertinenza acustica della sorgente stradale individuata dal Piano di Classificazione Acustica Comunale ed altresì all'interno di quella stabilita dal DPR 142/2004.

Simulazione dello stato di progetto

Per la valutazione complessiva del clima acustico a progetto realizzato, si sono utilizzati i dati relativi all'incremento dei volumi di traffico calcolati dallo studio di impatto sulla viabilità, valutati nello scenario 4 dello stesso studio, dal quale emerge un incremento solo per i mezzi leggeri.

Tale incremento è stato sommato ai flussi medi rilevati o determinati dallo stesso studio, nella situazione maggiormente cautelativa e gravosa, riconducibile al periodo di massimo afflusso (periodo di saldi), considerando immutati i contributi prodotti dalle altre sorgenti.

I risultati della simulazione dimostrano quindi un incremento generale della rumorosità ambientale complessiva equilibrato e distribuito nell'area di intervento. In corrispondenza dei recettori individuati e delle aree prossime a quella di intervento, i livelli di clima acustico risultano sostanzialmente invariati rispetto alla situazione attuale. Si sottolinea il contributo dovuto al nuovo parcheggio, calcolato in situazione di massimo carico derivanti dalle ipotesi di progetto. In particolare, in corrispondenza del recettore residenziale maggiormente prossimo all'area di intervento, collocato oltre la rotonda, è possibile verificare la sostanziale invariabilità rispetto alle condizioni attuali, con un livello equivalente stimato in linea con quello determinato nella situazione di ante opera.

Risultano generalmente rispettati entro l'ambito di intervento i valori limite imposti dal Piano di Classificazione Acustica Comunale per la classe IV e per la classe III in corrispondenza dei recettori individuati (in particolare per i recettori residenziali di recente fabbricazione posti in vista del casello autostradale).

Alcuni possibili superamenti dei limiti di zona, come peraltro già allo stato attuale, si verificano in prossimità delle



infrastrutture stradali e in particolare dell'autostrada A4, entro la fascia laterali della profondità di 70 metri. Tali superamenti rientrano in ogni caso entro la fascia di pertinenza acustica della sorgente stradale individuata sia dal Piano di Classificazione Acustica Comunale che dal DPR 142/2004.

RADIAZIONI

Le *radiazioni ionizzanti* – che rappresentano energia in grado di modificare la struttura della materia con cui interagiscono – hanno sorgenti appartenenti a due categorie principali:

- Sorgenti naturali legate all'origine naturale terrestre ed extraterrestre, le cui principali componenti sono dovute ai prodotti di decadimento del radon, alla radiazione terrestre e ai raggi cosmici.
- Le sorgenti artificiali derivano invece da attività umane, quali la produzione di energia nucleare o di radioisotopi per uso medico, industriale e di ricerca.

La causa principale di esposizione della popolazione alle radiazioni ionizzanti è costituita dal radon, gas radioattivo derivato dall'uranio le cui fonti primarie di immissione sono il suolo e alcuni materiali da costruzione.

Le verifiche condotte non evidenziano tale componente ambientale quale fonte di rischio relativamente alla localizzazione e alla tipologia dell'intervento oggetto del presente studio, in quanto nell'individuazione delle aree a rischio radon, definita dalla regione Veneto, l'ambito geografico di riferimento non risulta inserito nelle aree di potenziale pericolosità, che secondo la DGRV n. 79 del 18.01.2002, è definita in base alle abitazioni dove si riscontra il superamento

del livello di riferimento di 200 Bq/m³.

Per quanto invece riguarda le *radiazioni non ionizzanti*, nell'area di intervento non sono presenti elettrodotti o altre strutture assimilabili.

Impatto sulla flora e fauna

Per quanto riguarda l'ambito del PN 21/A, interessato dall'insediamento commerciale dell'outlet esistente e dai parcheggi connessi, dove l'intervento proposto prevede una diversa disposizione delle volumetrie edilizie di ampliamento precedentemente ipotizzate in una struttura multipiano, le aree scoperte che saranno occupate sono sostanzialmente rappresentate da superfici scoperte e viabilità. Pertanto, non sono interferite strutture vegetazionali di pregio, né esemplari di origine autoctona, per i quali possa sussistere una qualche necessità di tutela o salvaguardia.

In riferimento all'area corrispondente all'ambito del PN 28, anch'essa non presenta caratteri di rilevanza specifica per quanto riguarda la componente vegetale, consistendo sostanzialmente in un appezzamento di terreno pianeggiante intercluso fra assi infrastrutturali di grande rilevanza (autostrada A4, svincolo e raccordi SS.PP. 55/83) ed essendo coltivata a seminativi estensivi a rotazione, con sistemazione degli appezzamenti "alla ferrarese", priva di qualsiasi filare alberato o arbustivo.

Dal punto di vista faunistico, dato l'alto grado di antropizzazione, che ha alterato la qualità degli habitat ecologici originari e la presenza di rilevanti infrastrutture lineari (strade e autostrada), ne consegue una frammentazione degli spazi, solo in parte compensata dalla rete di scolo consortile. I fattori di disturbo che insistono sulla zona, limitano l'instaurazione di habitat in grado di sostenere, in modo stabile e continuativo, un sistema faunistico degno di rilievo.

Si segnalano solamente sporadiche presenze di specie aviarie nidificanti, nonché di una generica microfauna terrestre.

Considerando anche il Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Venezia non si riscontrano elementi di particolare interesse per il sistema faunistico in prossimità dell'area in oggetto di studio.

Detto contesto, in breve, considerata l'interclusione infrastrutturale del fondo e il conseguente forte disturbo determinato dal traffico di mezzi pesanti, nonché la maggiore esposizione ai fenomeni d'inquinamento che tale situazione comporta, riscontra anche la mancanza di molte specie animali che possono essere osservate ad esempio all'interno degli insediamenti urbani. Anche per quanto riguarda l'avifauna, che tra le varie classi animali è quella dotata di maggiore mobilità, ritroviamo un numero ridotto di specie. Esse sono per la maggior parte specie generaliste, come i corvidi

cornacchia grigia (*Corvus corone cornix*) e gazza (*Pica pica*), oltre alla tortora dal collare (*Streptopelia decaocto*), ballerina bianca e passeriformi come l'usignolo (*Passer domesticus*) e la cinciallegra (*Parus major*).

L'area interessata dall'intervento oggetto del presente studio, può essere ricondotta alla categoria delle aree urbane residenziali e produttive: in questa sono inclusi tutti i nuclei urbani con destinazione residenziale e le aree produttive e



commerciali. Nel caso in esame le tessere del mosaico ambientale occupate da tali attività, mancano spesso di superfici occupate da una copertura vegetale o quando presenti, sono estremamente limitate. A ciò si deve aggiungere anche il già menzionato maggior disturbo indotto dal traffico di mezzi pesanti e al maggiore inquinamento che può essere registrato in tali ambiti. L'area in oggetto è collocata quindi in un ambito ormai compromesso in chiave ecosistemica, influenzata dalle pressioni antropiche esercitate dalle aree commerciali già presenti e dalle infrastrutture stradali (Autostrada A4 Venezia - Trieste, S.P. 55 - via S. Maria di campagna e via Calnova).

Considerando la rete ecologica della Provincia di Venezia, così come definita dagli elaborati facenti parte del P.T.C.P., si rileva che l'impianto progettuale della stessa si basa sulla dorsale che attraversa da sud-ovest a nord-est l'intero territorio provinciale, come illustrato con maggiore chiarezza negli schemi progettuali della stessa.

L'intervento oggetto del presente studio, conserva la fascia di rispetto autostradale, mantenendo quindi inalterata la previsione di *Corridoio Ecologico di Progetto* indicata dalla Rete Ecologica del P.T.C.P.

Impatto sul paesaggio

Il sistema paesaggistico che caratterizza il contesto nel quale si inserisce il progetto in esame è definito in modo quasi esclusivo dalla componente antropica, in particolare in relazione alle attività commerciali già insediate e al sistema infrastrutturale esistente. Tale contesto risulta quindi essere caratterizzato da corpi di fabbrica di particolare peso e con caratteristiche tipiche in termini di forme, colori e componente percettiva, dovuta alla funzionalità degli edifici e necessità di comunicazione inerente le funzioni svolte.

Essendo l'intervento collocato nell'area commerciale attivata, la sua realizzazione non comporterà sostanziali alterazioni del contesto esistente.

Capacità di carico nell'ambiente naturale



View of the area of intervention at the junction of the A4 highway and the SS5 road, current state.



Optimization of the existing landscape with the integration of new buildings.



View of the area of intervention at the junction of the A4 highway and the SS5 road, current state.



Optimization of the existing landscape with the integration of new buildings.

Nelle immediate prossimità dell'ambito di progetto non risultano presenti aree di valenza e sensibilità naturale individuate dalla vigente strumentazione di gestione del territorio. Considerando le aree classificate quali S.I.C. e Z.P.S. si evidenzia come le aree così definite risultino ad una distanza piuttosto considerevole. Le più vicine aree protette sono, ad est, l'ambito del Bosco di Cessalto, definito sia come S.I.C. che Z.P.S. (IT 3240008), situato ad una distanza di circa 6,5 km, ad ovest si trova l'ambito dei fiumi Meolo e Vallio, individuato come S.I.C. (IT 3240033), distante circa 7 km dall'area di progetto. Tra queste zone e il sito dell'intervento non sussistono relazioni di tipo sistemico - ambientale dirette o indirette.

Non si segnalano quindi criticità riferibili alla Rete Natura 2000 nell'area esaminata. La notevole distanza dai siti e la tipologia di intervento scongiurano possibili incidenze



Va rilevato che:

- in occasione dell'emissione della favorevole Valutazione di Impatto Ambientale di cui al Decreto del Dirigente per l'Ambiente della Provincia di Venezia prot. n. 41925/2008, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs n. 152/2006, relativo al "*Progetto di realizzazione di una grande struttura di vendita - Outlet Factory Store*", è stata espletata la procedura per la valutazione d'incidenza ai sensi dell'allegato A punto 4.2 della DGRV n. 3173/2006, contemplante l'inclusione della stessa nell'ambito della procedura di VIA;
- in riferimento alla procedura di Verifica di Assoggettabilità alla procedura di VIA, conclusasi con la Determinazione Dirigenziale della Provincia di Venezia di non assoggettabilità, prot. n. 1106/2013 ai sensi del Titolo III della Parte II del D.Lgs n. 152/2006 previo conforme parere della Commissione VIA prot. n. 3748/2013, è stata valutata positivamente l'asseverazione di non incidenza ambientale relativa all'intervento di ampliamento della superficie di vendita sino a mq 26.500,00.

Per tale ragione, il proponente, in riferimento al progetto di "*Modifiche dell'insediamento commerciale Noventa di Piave Designer Outlet*", oggetto del presente SIA, rimanendo invariate le circostanze che hanno motivato le precedenti sopraccitate verifiche, produce specifica "*Dichiarazione di non necessità di valutazione di incidenza*" redatta su modello di cui all'allegato E alla DGRV n. 2299 del 09.12.2014, nella quale si richiama la fattispecie specifica ricorrente per l'intervento in oggetto, con riferimento alla casistica di cui al punto "*2.2 piani, progetti e interventi per i quali non è necessaria la procedura di valutazione di incidenza*".

Risorse energetiche

Dai monitoraggi realizzati si è appurato che il consumo di energia elettrica complessivo dell'insediamento esistente è pari a circa 7.200 MWh/anno.

Attualmente la totalità di energia elettrica acquistata dal centro è certificata come proveniente da fonti rinnovabili dal trader.

Tuttavia la gestione del centro ha deciso di intraprendere un percorso di riduzione dei consumi energetici dell'insediamento esistente e delle emissioni di CO₂ in loco, mettendo in campo un piano di interventi di gestione e di efficientamento energetico degli impianti tecnologici già avanzati nella relazione tecnica redatta da "*Ecoringegneria*" e allegata alla richiesta di integrazioni di marzo 2013 all'interno del procedimento di non assoggettabilità alla procedura di VIA conclusa

con parere conforme della Commissione VIA prot. n. 3748/2013.

Tali interventi riguarderanno la gestione degli impianti di illuminazione e climatizzazione del centro, la sostituzione progressiva delle sorgenti luminose esistenti con altre di tipologia a LED e la pianificazione della sostituzione a fine vita degli impianti di climatizzazione esistenti con altri assimilabili a fonti rinnovabili di tipologia simile a quanto già previsto nella porzione in ampliamento (fotovoltaico, solare e pompe di calore)

Per quanto riguarda le emissioni di CO₂ prodotte dai consumi energetici dell'ampliamento (energia primaria) saranno compensate dall'acquisto di energia "pulita" attraverso appositi contratti "verdi" come già avviene per la parte esistente a seguito degli adempimenti delle prescrizioni di cui al Decreto di Compatibilità Ambientale prot. n. 41925/08 (*entro un anno dalla prima agibilità del primo edificio, l'energia elettrica consumata, nella misura stabilita dalla Commissione di*

almeno il 20%, ed almeno il 50% dell'acqua calda per usi sanitari dovrà essere prodotta da fonti rinnovabili).

Impatto economico e sociale

L'intervento determinerà un aumento dell'occupazione legata alle attività di esercizio con l'inserimento di nuovi spazi vendite e quindi un aumento dell'indotto. Non in ultimo, si determinerà la possibilità di creare nuovi punti di incontro e aggregativi e dunque benefici per la componente sociale.



CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra esposto, considerato che :

- ✓ La documentazione presentata anche a mezzo di successive integrazioni, risulta completa in tutti i suoi elementi;
- ✓ Gli interventi previsti consistono nell'ampliamento di una grande struttura di vendita Parco Commerciale Noventa Designer Outlet sita in comune di Noventa di Piave.
- ✓ Le proposte progettuali per la realizzazione dell'ampliamento non evidenziano potenziali impatti negativi significativi;
- ✓ Le indagini effettuate e sintetizzate nel presente documento permettono di affermare che i potenziali impatti generati dall'intervento, sia in fase di cantiere sia in quella di esercizio, sulle componenti ambientali risultano di entità trascurabile.
- ✓ Il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale con nota acquisita agli atti con prot. n. 9357 del 29.09.2015 riconferma il proprio parere tecnico già espresso con note del 21.05.2015 e del 04.08.2014.
- ✓ La Regione Veneto con parere motivato n. 108 del 04.08.2015 ha escluso dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica con prescrizioni la Variante Urbanistica dei Piani Urbanistici Attuativi PN 21/A e 28 – Fusione degli strumenti attuativi.
- ✓ Non si riscontrano possibili interferenze dell'intervento proposto con i più vicini siti S.I.C. e Z.P.S. La dichiarazione V.Inc.A, acquisita agli atti esclude effetti significativi negativi sui siti della rete "Natura 2000".

Tutto ciò visto e considerato

La Commissione VIA, all'unanimità dei presenti esprime:

PARERE FAVOREVOLE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

per il progetto di modifica all'insediamento commerciale (Parco Commerciale) Designer Outlet in Comune di Noventa di Piave proposto dalla ditta BMG Noventa S.r.l. in quanto si ritiene che gli impatti ambientali derivanti dall'esecuzione del progetto in parola siano mitigabili e dunque accettabili a seguito delle soluzioni progettuali proposte e le prescrizioni impartite:

- a. le prescrizioni impartite dalla Valutazione ambientale strategica espresse con parere motivato n. 108 del 04 agosto del 2015.
- b. le prescrizioni impartite dalla Provincia di Venezia, Dipartimento dei Servizi al Territorio con parere del 15/04/2015.
- c. Siano adempiute le prescrizioni del parere istruttorio endoprocedimentale dell' Unità Operativa complessa Tutela dell' Atmosfera e delle Acque, riportate nell'allegato A.
- d. Il parco commerciale "Outlet Factory Store" mantiene invariata la superficie di vendita assentita con precedente determina di esclusione dalla Valutazione dell'Impatto Ambientale n° 1106 del 23/04/2013 (prot. n° 37962/2013), la quale contemplava alla lettera g) una prescrizione inerente l'impatto energetico indotto dagli edifici esistenti, interessati dagli aumenti e ripartizioni di superficie di vendita richieste, che si ritiene di confermare e modificare come segue: sia data attuazione al programma gestionale e di interventi di tipo tecnico



Città metropolitana di Venezia

Politiche Ambientali

proposti per la parte di complesso commerciale esistente nella “relazione tecnica esplicativa di cui al punto 2.g della determina dirigenziale n. 1106/2013 relativa la non assoggettamento alla procedura di VIA”, acquisita agli atti con prot. n. 70347/2013 Al fine di verificare l’effettivo conseguimento degli obiettivi ivi posti dovrà essere nominato un referente atto a monitorare l’andamento dei consumi e l’attuazione delle misure proposte, con il quale la Città Metropolitana di Venezia potrà confrontarsi e relazionarsi sul tema dell’energia. Al termine di ogni anno solare dovrà essere inserita nel sito web dedicato al monitoraggio ambientale dell’outlet una relazione illustrante l’andamento dei consumi, gli interventi attuati rispetto a quelli proposti e la loro efficacia in termini di riduzione del fabbisogno energetico.

- e. Sia data piena attuazione a quanto previsto nella relazione tecnica illustrativa generale, per quanto attiene all’installazione di FER e la realizzazione aree verdi di compensazione della CO2 prodotta.

Raccomandazione:

La parte esistente del parco commerciale “Outlet Factory Store” venga progressivamente adeguata ai valori prestazionali e di autoproduzione di energia da fonti rinnovabili stabiliti dal D.M. 28/2011.

Il Segretario di Commissione

dott.ssa Stefania Donà

Il Presidente della Commissione VIA

Dott.ssa Anna Maria Pastore



Città metropolitana di Venezia

Politiche Ambientali

RELAZIONE ISTRUTTORIA

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:
ISTRUTTORE:

ING. FRANCESCO CHIOSI
DOTT.SSA ORNELLA DE ROS

81986/15
06/10/15

ALLEGATO A: ISTRUTTORIA INERENTE LO SCARICO DI ACQUE PRIMA PIOGGIA IN CORPO IDRICO SUPERFICIALE

OGGETTO: Ditta: **BMG Noventa s.r.l.**
Sede Legale: Via del Ponte di Piscina Cupa 64 – Roma
Centro commerciale “Noventa Designer Outlet” - Comune di Noventa di Piave
Autorizzazione preventiva per l’impianto di trattamento delle acque di dilavamento della nuova area di piazzale adibita a parcheggio e del relativo scarico in acque superficiali.

Cronologia delle comunicazioni

Con note assunte agli atti con prot. n. 37724 del 05.05.2015 la Ditta ha trasmesso l’istanza per l’espressione del giudizio di Compatibilità Ambientale per modifica di una grande struttura di vendita, con rilascio contestuale dell’autorizzazione all’impianto per il trattamento delle acque meteoriche di dilavamento della nuova parte di piazzale e al relativo scarico.

In data 09.07.2015 si è tenuta la Conferenza dei Servizi volta alla discussione del progetto di modifica, di verbale prot. n. 60597 del 16.07.2015.

Con nota prot. n. 61429 del 21.07.2015 questi uffici hanno richiesto delle integrazioni al progetto presentato.

Con nota assunta agli atti con prot. n. 65529 del 05.08.2015 la Ditta ha trasmesso le integrazioni all’istanza.

Premessa

Relativamente alla parte scarichi, il progetto presentato prevede di raccogliere e trattare le acque meteoriche di dilavamento di prima pioggia ricadenti nel nuovo piazzale in progetto adibito a parcheggio posto a ovest della proprietà e trattarle nell’impianto di depurazione. Lo scarico è previsto nel bacino di laminazione in progetto posto a est della S.P. 55, quindi nel bacino di laminazione esistente posto a sud di via Calnova e quindi nel canale Fossa Antica.

Il parcheggio esistente risulta regolarmente autorizzato allo scarico in pubblica fognatura da ASI.

Descrizione dell’attività

Si tratta di una nuova porzione di parcheggio in progetto ad uso dei clienti e degli impiegati del centro commerciale, posto ad ovest della proprietà.

Tecnologie adottate per prevenire l'inquinamento

Il progetto prevede di realizzare una nuova edificazione e un nuovo parcheggio a servizio dell'ampliamento del complesso commerciale, ivi comprese nuove strade di servizio e delle aree a verde. Sarà inoltre realizzato un nuovo bacino di laminazione. Le aree di sosta del parcheggio verranno realizzate con grigliato e saranno pertanto parzialmente permeabili.

Verrà pertanto realizzata una nuova rete di drenaggio delle acque meteoriche di dilavamento nella nuova area di parcheggio.

La ditta dichiara una superficie totale soggetta a trattamento (stalli per auto + viabilità) pari a 38.141 m² ed effettua il trattamento delle acque di prima pioggia pari a 5 mm. E' stato calcolato il coefficiente di deflusso medio pesato della superficie, che è risultato pari a 0,72.

Pertanto il volume da trattare risulta: $V = 38141 * 0,72 * 0,005 = 138 \text{ m}^3 = 153 \text{ l/s}$.

Viene inoltre considerata la portata di punta calcolata senza applicare il coefficiente di deflusso: $V = 38.141 * 0,005 = 190,7 \text{ m}^3 = 211 \text{ l/s}$.

La ditta intende quindi installare un impianto di depurazione in continuo avente portata pari a 200 l/s.

Impianto di depurazione

Si tratta di un sistema di trattamento in continuo monoblocco costituito dalle seguenti sezioni:

- Pozzetto scolmatore per la separazione delle acque di prima pioggia da quelle di seconda pioggia.
- Vasca monoblocco TIPO KMC-SMA 200-22,2-EN, con potenzialità di 200 l/s, con funzione di sedimentazione fanghi e disoleazione. All'ingresso della vasca è posto uno speciale frangiflutti. E' poi installato un dispositivo di disoleazione costituito da pacchi lamellari che favoriscono la risalita degli oli verso la superficie e quindi verso il serbatoio di accumulo. L'impianto avrà una zona di defangazione di capacità pari a 22,23 mc, separata dalla zona di separazione oli avente capacità di accumulo oli pari a 3,56 mc.
- Manufatto gemello denominato a quello sopra descritto, denominato "vasca onda nera". Costituisce un serbatoio a tenuta per gli eventuali reflui addotti a seguito di eventi incidentali. I liquidi in esso trattenuti andranno rimossi mediante aspirazione da autobotte per essere portati a idoneo smaltimento. Tale manufatto, in sostanza, costituisce un'unica entità con il disoleatore.
- Pozzetto di ispezione (corrispondente al pozzetto T in planimetria 028). Si tratta di un dispositivo idraulico che impedisce l'uscita a valle di portate superiori a 10 l/s per ettaro e serve a far riempire la vasca di laminazione quando piove in eccesso rispetto alla portata assegnata.

Le acque in uscita dall'impianto scaricheranno nel bacino di laminazione in progetto posto a est della S.P. 55, quindi nel bacino di laminazione esistente posto a sud di via Calnova e quindi nel canale Fossa Antica.

Caratteristiche dei fanghi

I materiali sedimentati sono classificati rifiuti speciali non pericolosi e dovranno essere smaltiti periodicamente da Ditte autorizzate.

Considerazioni istruttorie

Si ritiene che l'autorizzazione per l'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia di dilavamento del parcheggio possa essere rilasciata con le seguenti prescrizioni:

La Ditta, secondo il disposto degli articoli 5, 49 e 50 della legge regionale 16 aprile 1985, n. 33, è autorizzata all'esercizio dell'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia di dilavamento dell'area di parcheggio posta a ovest del Centro Commerciale.

Secondo il disposto dell'articolo 49, comma 4 della legge regionale citata l'autorizzazione di cui sopra costituisce anche autorizzazione allo scarico dell'impianto stesso e delle acque di prima pioggia nel bacino di laminazione in progetto posto a est della S.P. 55, quindi nel bacino di laminazione esistente posto a sud di via Calnova e quindi nel canale Fossa Antica, ai sensi dell'articolo 124 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nel rispetto delle seguenti prescrizioni.

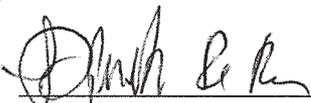
L'autorizzazione allo scarico delle acque di prima pioggia ha validità pari a 4 anni a partire dalla data di rilascio del presente provvedimento e s'intende tacitamente rinnovata se ogni quattro anni, prima del suo termine di scadenza, la Ditta interessata invierà alla Città Metropolitana di Venezia un'asseverazione attestante che non sono intervenute variazioni significative della tipologia dei materiali depositati, delle lavorazioni o delle circostanze che possono determinare variazioni significative nella quantità e delle acque di dilavamento.

- a. Le acque di scarico dovranno rispettare i limiti di accettabilità contenuti nella colonna "scarico in acque superficiali" della tabella 1 dell'allegato B al piano di tutela delle acque.
- b. Deve essere adottato e tenuto aggiornato il quaderno di manutenzione, previsto dal modello B.3 allegato alla circolare regionale 4 giugno 1986, n. 35 per l'annotazione dei principali interventi di manutenzione programmata, ordinaria e straordinaria dell'impianto di trattamento di tipo fisico ad eccezione degli interventi relativi allo smaltimento dei rifiuti derivanti dal ciclo di trattamento; il quaderno indicato non è soggetto a vidimazione né a timbratura.
- c. La Ditta è tenuta ad installare, prima dell'attivazione dello scarico, un pozzetto di campionamento posto a valle dello scarico dell'impianto stesso, fornito di idonea chiusura, provvisto di un salto di fondo di almeno 30 cm rispetto al tratto di tubazione in ingresso al pozzetto, atto a consentire il campionamento delle acque in uscita dall'impianto di trattamento e ad evitare il ristagno delle stesse sul fondo.
- d. La data di avvio dell'impianto secondo il progetto presentato dalla Ditta, e autorizzato all'esercizio con il presente provvedimento, dovrà essere preventivamente comunicato, contestualmente al certificato di regolare esecuzione dell'opera e di ultimazione dei lavori, rilasciato dal Direttore dei lavori stessi, al Dipartimento provinciale di Venezia dell'A.R.P.A.V. e alla Città Metropolitana di Venezia.
- e. La Ditta deve adottare e tenere aggiornato il registro di carico e scarico dei rifiuti di cui all'articolo 190 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal decreto legislativo del 16 gennaio 2008, n. 4 vidimato secondo le norme vigenti in materia di gestione dei rifiuti per i fanghi prodotti, per le emulsioni oleose, per i filtri a coalescenza esausti e per eventuali altri rifiuti prodotti nel ciclo di trattamento.
- f. Entro 60 giorni dalla data di comunicazione, prevista dalla lettera d, di avvio dell'impianto e, successivamente, almeno ogni 365 giorni, dovranno essere effettuate da un laboratorio accreditato secondo le norme UNI CEI EN ISO/IEC 17025, analisi delle acque di scarico dell'impianto di trattamento di tipo fisico su un campione medio composito di durata commisurata a quello dello

scarico dal pozzetto di campionamento, con valutazione dei seguenti parametri: pH, COD, solidi sospesi totali, idrocarburi totali.

- g. I verbali di prelievo redatti dal personale del laboratorio accreditato e i corrispondenti rapporti di prova devono essere conservati allegati al quaderno di manutenzione per un periodo di almeno quattro anni dalla loro data ai sensi dell'articolo 124 del D.Lgs n. 152/2006.
- h. A seguito di un eventuale ampliamento e/o ristrutturazione da cui derivi uno scarico avente caratteristiche qualitative e/o quantitative diverse da quelle già autorizzate, la Ditta è tenuta a presentare preventivamente a questa Amministrazione, per il tramite il SUAP del Comune competente, una richiesta di modifica dell'autorizzazione allo scarico corredata da adeguata documentazione tecnica; nell'ipotesi in cui lo scarico non abbia caratteristiche qualitative o quantitative diverse, la Ditta deve darne comunicazione a per la verifica della compatibilità dello scarico con il corpo ricettore e l'adozione dei provvedimenti eventualmente necessari.

Mestre, 30.09.2015



Istruttore



Il responsabile del procedimento