



REGIONE DEL VENETO

**REGIONE VENETO**  
**CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA**  
**COMUNE DI VENEZIA (VE)**



Città metropolitana  
di Venezia

---

**PRATICA N.: 05602670969-23052022-1211**

---

**APERTURA DI UNA GRANDE STRUTTURA DI  
VENDITA TIPOLOGIA SINGOLA  
NEL COMUNE DI VENEZIA (VE)**

DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA IN RISPOSTA ALLA RICHIESTA  
PERVENUTA IL 24/10/2022

---

**NOVEMBRE 2022**

**IL PROPONENTE**



Bricoman Italia S.r.l.  
Via G. Marconi 24  
20089, Rozzano (MI)

**IL RELATORE**



Arch. Loris Villa  
Cell: +39 320311809  
E-mail: arch.lorisvilla17@gmail.com

## **Documentazione integrativa in risposta alla richiesta pervenuta il 24/10/2022**

Con riferimento alla pratica n° 05602670969-23052022-1211:

*“Istanza per il rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) presentata dalla ditta Bricoman Italia S.r.l. per il progetto relativo alla realizzazione di una grande struttura di vendita, del settore non alimentare, di tipologia singola, da realizzarsi presso l'area sita in Via Cesco Baseggio, Comune di Venezia”*

a seguito della *Richiesta integrazione atti* (Art. 27 bis, Comma 5), pervenuta il 24/10/2022, si trasmettono le risposte elaborate dai professionisti incaricati ai diversi quesiti in essa contenuti e, per completezza, di seguito riportati:

### **“1) INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO:**

*1. Per le linee elettriche e per le cabine di trasformazione, di nuova realizzazione e/o oggetto di modifica, fornire:*

- a) la localizzazione e/o il tracciato delle nuove linee;*
- b) le relative specifiche tecniche;*
- c) il calcolo delle fasce di rispetto/distanze di prima approssimazione (DPA) ai sensi del D.M. 29 maggio 2008 con i relativi dati d'ingresso.*

#### **Risposta:**

In risposta alla richiesta di integrazione è stato prodotto l'elaborato “*VERIFICA DISTANZA DI PRIMA APPROSSIMAZIONE*” (Rif. File: 2372-D-E-DPA-rev00) contenente la relazione di calcolo e la tavola grafica che illustrano la localizzazione delle nuove linee/cabine elettriche e le fasce di rispetto calcolate, in funzione delle specifiche tecniche, al di fuori delle quali il valore d'induzione elettromagnetica risulta inferiore a 3 uT.

*2. Risulta necessario che il proponente dimostri che nelle zone individuate dalle fasce di rispetto/DPA si possa escludere qualsiasi destinazione d'uso che comporti presenza prolungata di persone (con esclusione eventualmente del personale professionalmente esposto ai campi elettromagnetici).*

#### **Risposta:**

Si conferma che all'interno delle fasce di rispetto/DPA non sono presenti locali con destinazioni d'uso che comportino presenza prolungata di persone per più di 4 ore come da D.M. 29 maggio 2008,

Architetto Loris Villa

poiché come visibile nella tavola allegata alla fine della relazione denominata “*VERIFICA DISTANZA DI PRIMA APPROSSIMAZIONE*” (Rif. File: 2372-D-E-DPA-rev00), i locali interessati dalle fasce di rispetto sono il locale Caveau ed il locale differita/controllo merci.

## **2) INQUINAMENTO LUMINOSO:**

1. Risulta assente un progetto illuminotecnico conforme alla Legge Regionale n. 17/09. Detto progetto dovrà essere elaborato con riferimento alla normativa tecnica vigente (in particolare norme UNI 10819:2021, UNI 11248: 2016, UNI EN 13201-2:2016, UNI EN 12464-2:2014, UNI-TS 11726:2018, UNI 11630:2016) e ai criteri e alle linee guida ARPAV reperibili all'indirizzo <http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-e-linee-guida-1>)

### **Risposta:**

In risposta alla richiesta d'integrazione è stato prodotto il progetto illuminotecnico in conformità alla L.R 17/09 riscontrabile nell'elaborato “*RELAZIONE PROGETTO ILLUMINOTECNICO*” (Rif. File: 2372-D-E-RPI-rev00).

## **3) INQUINAMENTO ACUSTICO**

### **VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO:**

Si elencano di seguito le integrazioni richieste per il completamento dello studio specialistico, risultante parzialmente carente al fine di consentire la valutazione oggettiva dell'impatto acustico derivante dal progetto:

**1. Modello di simulazione:** descrivere il software utilizzato per le simulazioni modellistiche e illustrare mediante planimetrie gli elementi modellistici considerati nelle simulazioni predittive (sorgenti, ricettori, edifici, strade, ecc.), per lo stato di fatto, la fase di cantiere e lo stato di progetto, individuando ogni elemento con idonea legenda illustrativa;

**2. Ricettori:** integrare il paragrafo 5.2 indicando la distanza minima che intercorre fra i confini dell'ambito d'intervento e i ricettori considerati;

**3. Sorgenti emissive:** approfondire il paragrafo 6.2.3 descrivendo i parametri caratteristici degli assi viabilistici utilizzati per il calcolo dell'incremento di emissione acustica (numero e tipologia veicoli, velocità media, ecc.). È inoltre necessario sostituire le figure di pag.25 (impianti su copertura) e 26 (flussi viabilistici) con figure aventi migliore definizione, i cui testi siano leggibili;

**4. Verifica limite differenziale:** approfondire il paragrafo 7.3 “Verifica rispetto limite differenziale” mediante tabella illustrativa degli incrementi differenziali diurni e notturni presso i ricettori;

Architetto Loris Villa

**5. Verifica di conformità dei valori predittivi:** la Tab. 12 al paragrafo 7.1 illustra la verifica di conformità dei livelli d'immissione. Presso il ricettore RIC4 (ospedale dell'Angelo) il valore di immissione diurno per la fase di cantiere risulta pari a 50,5 dB(A) superiore al limite di 50 dB(A). Si chiede di prevedere metodi di lavoro meno rumorosi oppure l'installazione di presidi acustici nel corso delle fasi di cantiere maggiormente rumorose, in modo che tutti valori risultanti dalle simulazioni predittive risultino conformi ai limiti di immissione.

**Risposta:**

In risposta alle richieste pervenute relativamente all'inquinamento acustico, il TCA, Antonio Trivellato, ha provveduto a redigere l'elaborato intitolato "VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO - INTEGRAZIONE" (Rif. File: INTEGRAZIONI INQUINAMENTO ACUSTICO), contenente le informazioni e gli approfondimenti necessari a formulare una risposta esaustiva ai quesiti.

Il file integra i contenuti della "RELAZIONE PROVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO" (Rif. File: 2372-D-AM-RPA-rev01) precedentemente consegnata, senza sostituirla.

**4) COMPATIBILITÀ IDRAULICA:**

Il progetto ha già ottenuto parere positivo del Consorzio di Bonifica Acque Risorgive prot. n. 11035/DD/MR del 19.08.2022, a seguito della richiesta di parere all'Ente del 23.06.2022 ed alle successive integrazioni / revisioni del 15.07.2022 e del 02.08.2022, come illustrato nello stesso parere. La relazione di invarianza idraulica trasmessa alla CMVE, redatta in data 15.02.2022, riporta un coefficiente udometrico pari a 10 l/s ha ed un volume d'invaso pari a 2.210 mc. Si richiede la trasmissione degli elaborati relazionali e grafici integrativi / revisionati conformi alle prescrizioni del Consorzio di Bonifica, con particolare riferimento all'utilizzo del coefficiente udometrico pari a 5 l/s ha ed al conseguente volume d'invaso non inferiore a 2.669 mc.

**Risposta:**

Si precisa a tal proposito che gli elaborati relazionali e grafici conformi alle prescrizioni del Consorzio di Bonifica, all'interno dei quali viene considerato un coefficiente udometrico pari a 5 l/s ha ed un volume d'invaso non inferiore a 2.669 mc, sono già stati trasmessi al vostro Ente in data 02/08/2022.

Le tavole in cui vengono indicate le modalità di raccolta delle acque piovane sono:

- I01 rev. 05 "PLANIMETRIA RETI ACQUE BIANCHE E INVARIANZA IDRAULICA" (elaborato integrato con quanto richiesto al punto successivo n° 5 ACQUE) – Rif. File: 2372-D-I-rev05-I01;

- I02 rev. 01 "PARTICOLARI RETI IDRAULICHE" (elaborato precedentemente consegnato con integrazione volontaria del 15/07/2022) – Rif. File: 2372-D-I-I02-rev01.

## **5) ACQUE**

1. Visto quanto indicato dall'art. 39 comma 3 lettera d) del Piano di Tutela delle Acque (Allegato A3 DGR n.107 del 05.11.2009) si ritiene opportuno sia aggiunto a valle di ogni impianto di trattamento, prima di ogni altra immissione, un pozzetto fiscale di campionamento finalizzato al monitoraggio qualitativo delle acque di Prima pioggia afferenti all'intervento "Bricoman" nel rispetto dei limiti di Legge;

### **Risposta:**

Con lo scopo di permettere il monitoraggio qualitativo delle acque meteoriche, nell'elaborato grafico I01 rev. 05 intitolato "PLANIMETRIA RETI ACQUE BIANCHE E INVARIANZA IDRAULICA" (Rif. File: 2372-D-I-rev05-I01) è stato inserito un pozzetto fiscale a valle di ciascuno dei due sistemi di trattamento acque di Prima pioggia.

2. Sia indicato in planimetria il punto di scarico finale nel corpo idrico superficiale;

### **Risposta:**

Il punto di scarico finale del corpo idrico superficiale è costituito da un pozzetto stradale esistente. Nell'elaborato grafico I01 rev. 05 intitolato "PLANIMETRIA RETI ACQUE BIANCHE E INVARIANZA IDRAULICA" (Rif. File: 2372-D-I-rev05-I01), tale elemento si può individuare mediante opportuna didascalia inserita nella planimetria stessa.

3. Venga chiarito come saranno gestiti i fanghi di risulta delle vasche di sedimentazione, e fornite informazioni sulle modalità di smaltimento;

### **Risposta:**

Nella relazione sulla qualità delle acque, RIA rev. 03 "RELAZIONE QUALITA' DELLE ACQUE" (Rif. File: 2372-D-I-RIA-rev03), è stato predisposto un capitolo dove vengono descritte le modalità di gestione dei fanghi ottenuti per sedimentazione delle acque di prima pioggia.

4. Siano integrati i calcoli di processo relativi all'impianto di trattamento, in particolare indicando: volume vasca di sedimentazione, portata in ingresso al disoleatore e volume disoleatore, tenere in considerazione il volume di fango che si sedimenta sul fondo della vasca;

### **Risposta:**

Architetto Loris Villa

Nella relazione sulla qualità delle acque, RIA rev. 03 “*RELAZIONE QUALITA' DELLE ACQUE*” (Rif. File: 2372-D-I-RIA-rev03), al capitolo sul dimensionamento delle vasche di prima pioggia, è stato integrato il calcolo del volume di sedimentazione dei materiali in sospensione e dopo aver definito la portata della pompa in ingresso alla vasca del disoleatore, anche il volume della vasca stessa. I calcoli sono stati eseguiti seguendo le linee guida Arpa Emilia-Romagna LG28/DT.

5. Sia fornita copia della concessione rilasciata dal Comune di Venezia per lo scarico nella condotta di proprietà comunale.

**Risposta:**

Per ottenere l'autorizzazione allo scarico sulla condotta esistente di Vicolo Baseggio è stata inviata la documentazione di progetto all'unità Operativa Complessa Opere Idrauliche Terraferma all'attenzione della dott. Francesca Pinto.

Si allega copia della mail di richiesta effettuata tramite l'elaborato intitolato “2372-Bricoman-Richiesta di autorizzazione allaccio su condotta esistente acque bianche” (Rif. File: RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE ALLACCIO RETE COMUNALE 11-11-22).

**MITIGAZIONI AMBIENTALI COMPARTO ACQUE IN FASE DI CANTIERE:**

A pag. 87 del Quadro ambientale impatti si afferma che: “Al fine di mitigarne i possibili effetti sull'ambiente saranno adottati i seguenti accorgimenti: [...] predisposizione di soluzioni per effettuare l'allontanamento delle acque con appositi drenaggi, sia per le acque meteoriche che per le acque utilizzate nella bagnatura periodica delle piste e dei cumuli di inerti e terre.” Si richiede di descrivere precisamente quali accorgimenti saranno utilizzati (ad es. vasche interrato).

**Risposta:**

**GESTIONE ACQUE METEORICHE**

Attualmente l'area è priva di sistemazione idraulica e funziona essenzialmente per invaso. Ciò comporta che durante le fasi di cantiere non vi sono acque meteoriche immesse nella rete di fognatura bianca esistente. L'invaso è costituito dal fossato esistente che taglia tutto il lotto. Per evitare che l'area sia soggetta ad allagamento si provvederà da subito alla realizzazione del bacino di lagunaggio direttamente collegato al fossato stesso.

Il terreno scavato sarà accumulato in cantiere e mantenuto umido superficialmente in modo da non aver emissioni di polveri. L'allaccio alla fognatura bianca avverrà solo nel momento in cui le aree saranno asfaltate e non vi sia possibilità di immettere fango nella rete fognaria.

#### EMISSIONI DI POLVERI

Per evitare l'emissione di polveri all'esterno del cantiere i cumuli di terra e le strade interne di movimentazione dei mezzi saranno mantenute bagnate. Ogni superficie che possa essere soggetta all'emissione di polveri sarà mantenuta bagnata in modo da evitare qualsiasi tipo di emissione.

Per evitare di imbrattare le vie pubbliche all'uscita del cantiere sarà montato un impianto lavaruote.

#### **6) FOTOVOLTAICO**

*A pag 82 del "Quadro ambientale impatti" viene indicato che verranno posizionati 550 moduli fotovoltaici, della potenza di 400 W ognuno, per un totale di 220 Kw.*

*A pag 50 del Quadro progettuale si dice invece che verranno posizionati 537 moduli, della potenza di 400 W ognuno, per un totale di 214,8 Kw.*

*Si chiede di specificare quale sia il dato corretto.*

#### **Risposta:**

Viene precisato che il numero corretto di moduli previsti è 537, ciascuno della potenza di 400 W, per un totale di 214,8 Kw.

#### **7) INQUINAMENTO ATMOSFERICO**

##### QUADRO PROGRAMMATICO

*Prendendo a riferimento il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.) lo studio riporta la zonizzazione regionale e le modalità di assegnazione dei comuni sulla base dello stato emissivo e della qualità dell'aria:*

*1. Si ritiene necessario integrare lo studio considerando gli obiettivi di Piano e le azioni previste per la mobilità di persone e merci (rif. A7 e A8 del P.R.T.R.A.).*

#### **Risposta:**

All'interno dell'Allegato A alla D.C.R. n. 90 del 19 aprile 2016, ovvero del *Documento di Piano* dell'ultima versione disponibile del P.R.T.R.A. - *Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera*, sono riportate le linee programmatiche e le azioni specifiche di intervento della Regione Veneto per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, individuate sulla base del lavoro di analisi svolto a livello nazionale e a livello regionale, e consistenti in 44 misure suddivise nei seguenti ambiti o aree di intervento:

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.

In particolare, gli ambiti A7 ed A8, citati dalla richiesta, riguardano le azioni previste per la mobilità di passeggeri, merci e multi modalità.

Le Linee Programmatiche di intervento individuate a livello nazionale e dal gruppo di lavoro regionale "Traffico e Mobilità", per il settore A7 - "Interventi sul trasporto passeggeri" sono le seguenti:

Linee Programmatiche A7 - Interventi sul trasporto passeggeri			
Codifica e Descrizione delle Azioni	OT	OS	BP
<b>A7.Bis-4</b> Razionalizzazione della distribuzione delle merci nelle aree urbane anche come elemento per favorire la fluidità del trasporto passeggeri (sia pubblico che privato): Elaborazione di un documento, in accordo con ANCI, che raccolga gli step necessari per la realizzazione di esperienze di successo a livello europeo e nazionale e attivazione di una rete di contatti a livello nazionale per lo scambio delle buone pratiche, al fine di supportare gli amministratori locali nell'adozione delle più efficienti procedure amministrative, nell'elaborazione di business-plan, nelle attività di concertazione con gli stakeholders.	2	4	2
<b>6a</b> Potenziamento sistemi di ecodistribuzione (Citylogistic, per la riduzione del transito urbano dei veicoli merci privati).	2	4	2
<b>A7.1</b> Generale potenziamento del trasporto pubblico con approccio multimodale attraverso la costruzione e la gestione di parcheggi di scambio nei pressi delle principali uscite autostradali e le principali arterie di ingresso in connessione con i sistemi di trasporto di superficie su gomma e ferro.	4	2	1
<b>A7.4</b> Sviluppo di sistemi a banda larga e di telelavoro orientando imprese e Pubblica Amministrazione a questo nuovo tipo di gestione delle risorse umane ed infrastrutture limitando in tal modo la domanda di mobilità.	4	1	2
<b>A7.5</b> Revisione degli interventi di limitazione programmata del traffico in funzione di una loro utilizzazione limitata nel tempo e nello spazio per la verifica di idee progettuali o per la verifica dell'efficacia di alcuni interventi. Tale revisione, insieme al coordinamento delle iniziative, costituisce l'elemento di novità che eviterebbe l'abbandono di questi interventi in tempi brevi.	1	2	2
<b>A7.7</b> Sviluppare politiche rivolte alla diffusione dei veicoli elettrici, le quali richiedono interventi strutturali di una vasta pluralità di attori coinvolti, non ultimo il consumatore finale. In particolare gli interventi possono essere rivolti alla diffusione delle infrastrutture di ricarica sia pubblica che in ambiti privati, ad agevolazioni per l'acquisto dei veicoli e tariffarie per i consumi energetici, ad agevolazioni per la circolazione dei veicoli nelle città (es. accesso alle zone a traffico limitato, parcheggi riservati, etc...).	3	2	2

Architetto Loris Villa



<b>A7.8</b> Sviluppare adeguati sistemi di monitoraggio in particolare per i provvedimenti di limitazione diffusi sul territorio ed il cui successo è appunto funzione critica del livello di rispetto. Tali sistemi possono includere nuove tecnologie oppure tecnologie consolidate per il monitoraggio del territorio.	2	2	2
<b>3a</b> Incentivazione della diffusione di metano e GPL per autotrazione attraverso la concessione di uno sconto del 10% a favore di privati cittadini residenti in Regione.	2	3	2
<b>3b</b> Avvio della progettazione per la creazione della rete ferroviaria e metropolitana regionale per passeggeri. Realizzazione di nuove linee ed ammodernamento e potenziamento dell'esistente.	4	3	1
<b>3c</b> Svecchiamento parco mezzi mobilità collettiva.	3	3	2
<b>3d</b> Rinnovo delle alimentazioni del parco autobus delle aziende di trasporto su gomma /parco treni delle aziende di trasporto su rotaia con utilizzo di carburanti meno inquinanti.	2	3	2
<b>6b</b> Bando Piccole e Medie Imprese, per l'acquisto di LDV elettrici, a metano o GPL.	2	4	2
<b>6c</b> Accordo con società di autotrasporti per sostituzione volontaria dei mezzi con mezzi a basso impatto.	2	4	2
<b>6d</b> Bando per l'assegnazione ai Comuni di contributi per il rinnovo del parco veicolare degli Enti Locali cofinanziando l'acquisizione di mezzi a basso impatto ambientale (veicoli elettrici, ibridi...).	2	4	2
<b>8a</b> Incremento delle Zone a Traffico Limitato (Low Emission Zones).	1	4	3
<b>8b</b> Provvedimenti permanenti di restrizione della circolazione per i veicoli più inquinanti e contestuale creazione/potenziamento di servizi pubblici sostitutivi.	1	4	3
<b>8c</b> Interventi finalizzati alla mobilità sostenibile.	3	4	2

Linee programmatiche d'intervento del settore A7 "Interventi sul trasporto passeggeri" (Fonte: P.R.T.R.A., Allegato A – D.C.R. n. 90 del 19 aprile 2016)

Analizzando le linee programmatiche relative al settore A7 – "Interventi sul trasporto passeggeri" di cui sopra, è possibile evidenziare gli elementi introdotti dal progetto che contribuiranno, una volta realizzati, seppur in minima parte rispetto all'intero contesto regionale, al perseguimento degli obiettivi delineati, ovvero:

- l'installazione di colonnine di ricarica per favorire l'utilizzo di veicoli elettrici;
- la predisposizione di nuovi percorsi per la mobilità lenta, quali specificatamente:
  - il nuovo marciapiede lungo i confini est e sud dell'ambito;
  - il nuovo tratto di pista ciclabile sviluppato lungo il confine ovest dell'ambito;
  - il percorso alberato e attrezzato previsto per il collegamento tra il nuovo punto vendita e l'area predisposta a parco all'angolo sud-ovest, oltre che con la stazione ferroviaria "Mestre Ospedale";

ciascuno di essi sarà interconnesso alla rete ciclabile e pedonale esistente, così da garantire la continuità della rete, facilitare il raggiungimento delle fermate del T.P.L., ed incentivare così l'utilizzo dei mezzi pubblici, sia per i fruitori dell'area che per il personale della struttura progettata;

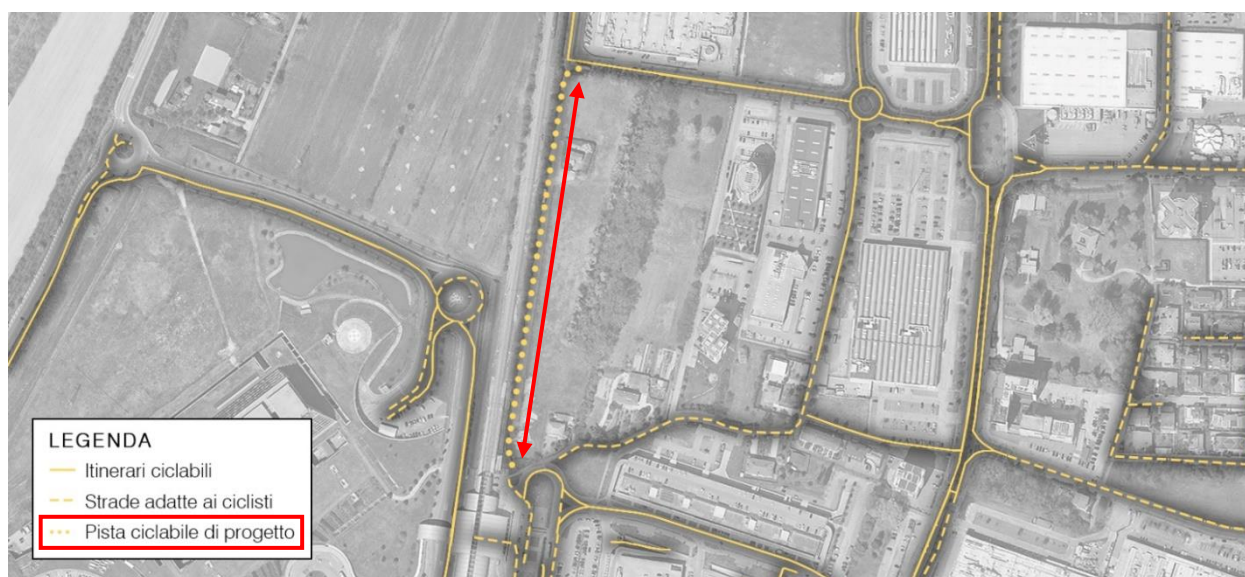
Architetto Loris Villa

- il prolungamento e l'adeguamento della strada ad ovest dell'ambito, attualmente chiusa, la quale, una volta rimessa in funzione, garantirà il completamento della viabilità di tutto il comparto "AEV Terraglio", rafforzandone la funzionalità e l'efficienza;

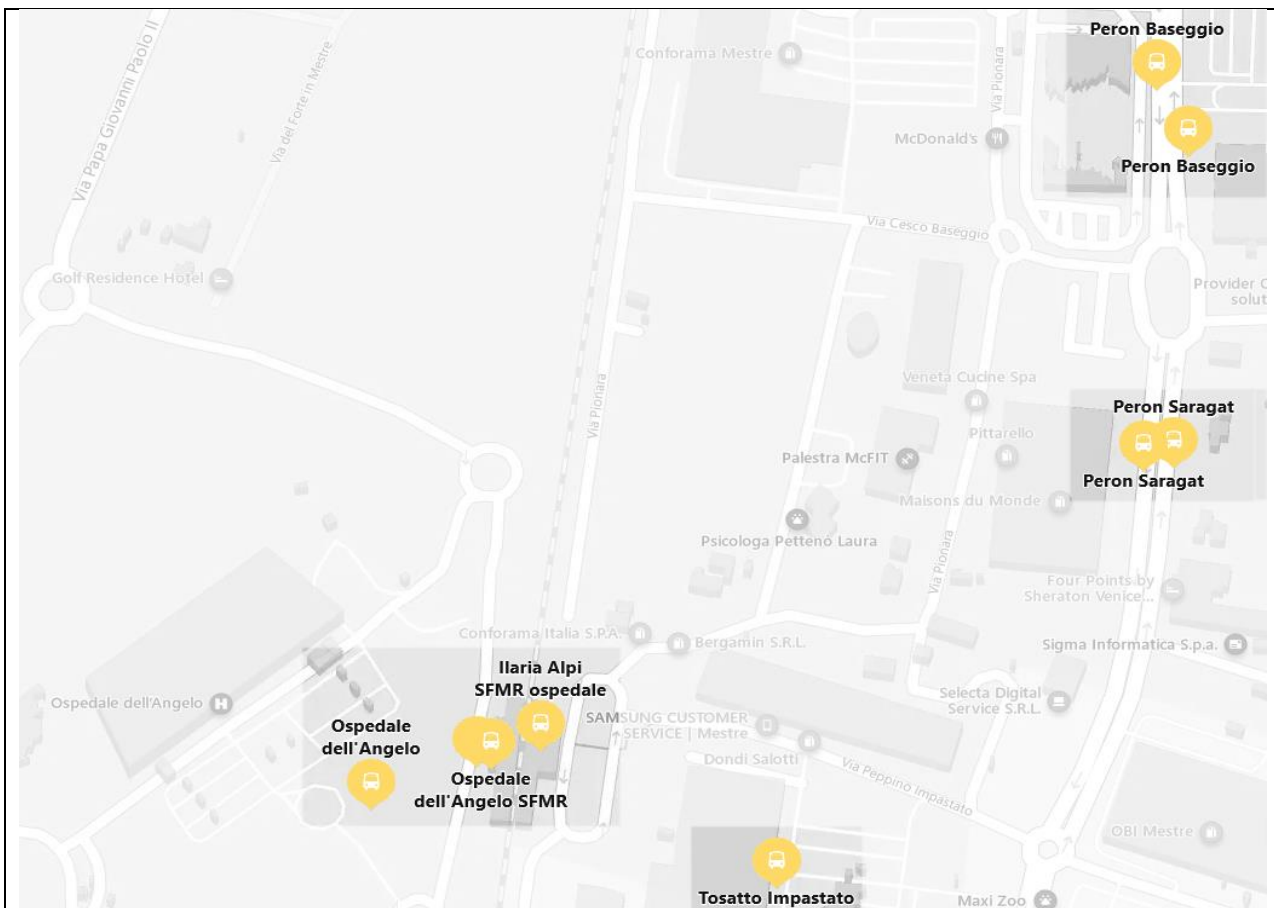
Oltre agli interventi progettuali riportati, come verrà meglio specificato in risposta ai quesiti seguenti, la committenza, nel rispetto della normativa sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane, assicura che verranno messe in atto tutte le possibili misure necessarie a promuovere, soprattutto per quanto riguarda il proprio personale dipendente, forme di mobilità sostenibili e non inquinanti, con incentivi all'utilizzo di mezzi collettivi (TPL), nella gestione degli spostamenti casa-lavoro, come del resto avviene già anche all'interno delle altre strutture di sua proprietà, prevedendo che almeno il 30 % dei dipendenti si avvarrà dell'autobus o del treno per raggiungere il posto di lavoro.

A facilitare l'utilizzo di modalità meno impattanti di spostamento del personale, è sicuramente la localizzazione del contesto d'intervento che si presenta, vista la vicinanza con il centro commerciale "Porte di Mestre" e con l'Ospedale dell'Angelo - Azienda ULSS 3 Serenissima, ben servito sia dalla rete ciclabile e pedonale esistente, che dalle linee del trasporto pubblico, grazie alla presenza di diverse fermate dell'autobus e, lungo il confine ovest dell'ambito di progetto, della Linea Ferroviaria del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (S.F.M.R.) e della relativa fermata denominata "Mestre Ospedale".

A dimostrazione di quanto affermato, vengono di seguito riportati degli elaborati cartografici con evidenziati i percorsi della mobilità lenta e le fermate del TPL che servono l'area circostante l'ambito d'intervento.



Rete ciclabile nei pressi dell'ambito d'intervento con evidenziazione del nuovo tratto ciclabile di progetto



#### Localizzazione delle fermate dell'autobus più vicine all'ambito d'intervento

Per completezza, vengono di seguito riportate le linee del servizio di trasporto pubblico su gomma, gestito dall'Azienda ACTV S.p.A., che passano per le fermate presenti nelle immediate vicinanze dell'area d'intervento:

Fermata	Linee transitanti
Tosatto Impastato	24H
Ilaria Alpi SFMR ospedale	24H - 3
Ospedale dell'Angelo SFMR	48H - 80
Ospedale dell'Angelo	9H - 31H - 32H - 33H - 34H - 45H - 47H
Peron Saragat	3 - 24H - 32H - 34H - 45H
Peron Baseggio	3 - 24H - 32H - 34H - 45H

#### Linee transitanti per le fermate dell'autobus più vicine all'ambito d'intervento

A corredo della tabella sopra riportata, seguono delle ortofoto recanti i percorsi degli autobus ACTV per le diverse linee individuate:



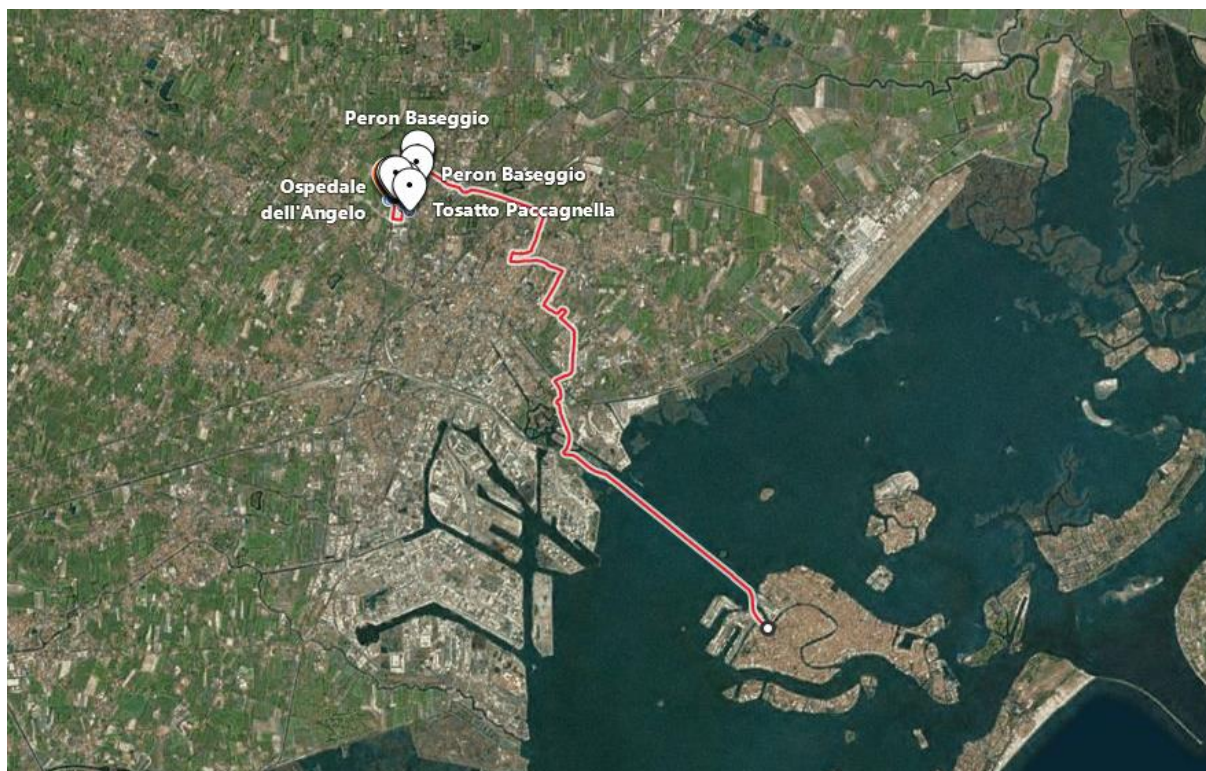
**24H**



→ VENEZIA - SAN GIULIANO - V.LE VESPUCCI -  
PERTINI - BISSUOLA - CASONA - SAN DONÀ  
- PASQUALIGO - DON PERON - SFMR  
OSPEDALE - DON TOSATTO



← DON TOSATTO - DON PERON -  
PASQUALIGO - SAN DONÀ - RIELTA-  
CASONA - BISSUOLA - PERTINI - V.LE  
VESPUCCI - SAN GIULIANO - VENEZIA



**3**



solo feriale

→ SFMR OSPEDALE - DON PERON -  
TERRAGLIO - TREZZO - V.LE GARIBALDI -  
CIRCONVALLAZIONE - CARDUCCI -  
CAPPUCCINA - VEMPA - DURANDO -  
LAVELLI - P.ZZA S. ANTONIO - PALEOCAPA  
- TRIESTE - CATENE - VILLABONA



← VILLABONA - CATENE - TRIESTE -  
PALEOCAPA - P.ZZA S. ANTONIO -  
RIZZARDI - VEMPA - CAPPUCCINA -  
CARDUCCI - CIRCONVALLAZIONE - V.LE  
GARIBALDI - TREZZO - TERRAGLIO - DON  
PERON - SFMR OSPEDALE



Architetto Loris Villa



**48H**

solo feriale

MARTELLAGO - MAERNE - OLMO -  
TRIVIGNANO - CA' LIN - GATTA -  
TERRAGLIO - SFMR OSPEDALE -  
CIPRESSINA - MESTRE CENTRO

NOTE: Deviazione Mercato: MESTRE [CLICCA QUI](#)



MESTRE CENTRO - CASTELLANA -  
CIPRESSINA - SFMR OSPEDALE -  
TERRAGLIO - GATTA - CA' LIN -  
TRIVIGNANO - OLMO - MAERNE -  
MARTELLAGO

NOTE: Deviazione Mercato: MESTRE [CLICCA QUI](#)



**80**

solo feriale

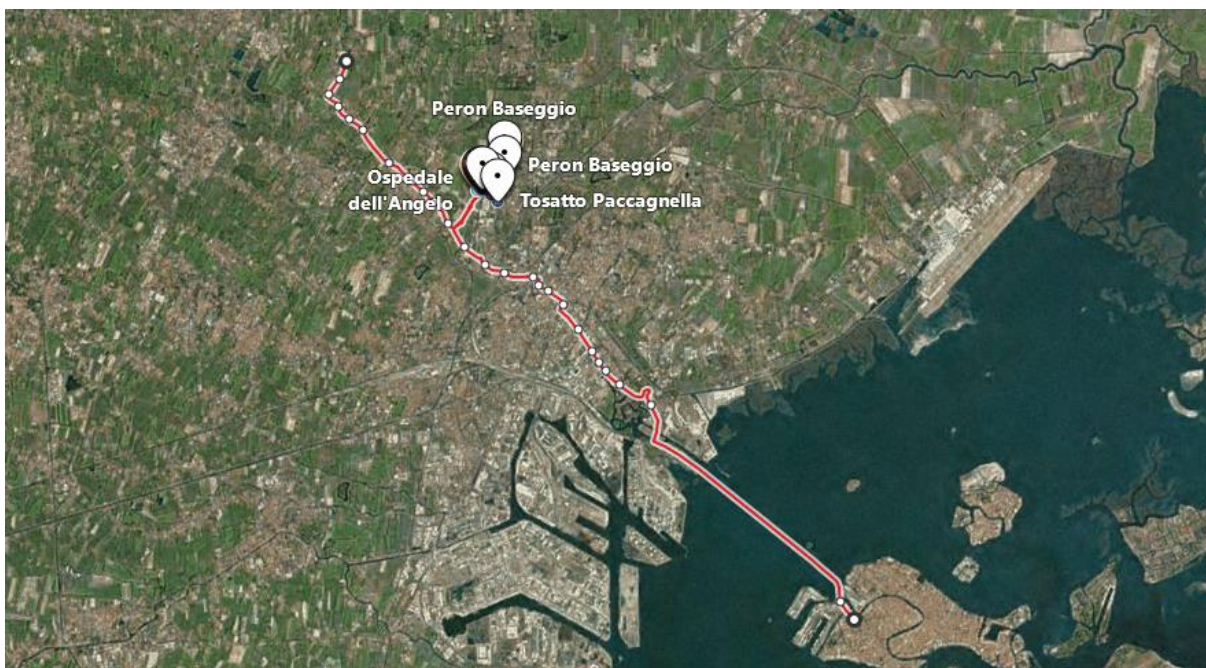
VENEZIA - SAN GIULIANO - FORTE  
MARGHERA - MESTRE CENTRO -  
CIPRESSINA - SFMR OSPEDALE - ZELARINO  
- TRIVIGNANO - CA' LIN - CASTELLANA -  
MARTELLAGO

NOTE: Deviazione Mercato: MESTRE E MARTELLAGO [CLICCA QUI](#)



MARTELLAGO - CASTELLANA - CA' LIN -  
TRIVIGNANO - ZELARINO - SFMR  
OSPEDALE - CIPRESSINA - MESTRE CENTRO  
- FORTE MARGHERA - SAN GIULIANO -  
VENEZIA

NOTE: Deviazione Mercato: MESTRE [CLICCA QUI](#)



Architetto Loris Villa



**9H**

solo feriale

OSPEDALE - CIPRESSINA - MESTRE CENTRO  
- CORSO DEL POPOLO - DELLA LIBERTÀ -  
SAN GIULIANO - ORLANDA - VILLAGGIO  
LAGUNA - P. LE ZENDRINI

NOTE: Deviazione Mercato: MESTRE [CLICCA QUI](#)

P.LE ZENDRINI - VILLAGGIO LAGUNA - ORLANDA - SAN  
GIULIANO - DELLA LIBERTÀ - CORSO DEL POPOLO -  
MESTRE CENTRO - CIPRESSINA- OSPEDALE

NOTE: Deviazione Mercato: MESTRE [CLICCA QUI](#)



**31H**

solo feriale

OSPEDALE - TERRAGLIO -  
CIRCONVALLAZIONE - PIAVE - MESTRE FS -  
CA' MARCELLO - TORINO (Univerità) - V.LE  
ANCONA - FORTE MARGHERA - MESTRE  
CENTRO - V.LE S. MARCO - SANSOVINO -  
V.LE VESPUCCI - RIONE PERTINI - PERTINI -  
BISSUOLA - MESTRE CENTRO - CIPRESSINA  
- OSPEDALE

NOTE: Deviazione Mercato: MESTRE [CLICCA QUI](#)

LINEA CIRCOLARE



**32H**

solo feriale

OSPEDALE - CIPRESSINA - MESTRE CENTRO  
- BISSUOLA - PERTINI - RIONE PERTINI -  
V.LE VESPUCCI - SANSOVINO - V.LE  
S.MARCO - MESTRE CENTRO - 27 OTTOBRE  
- FORTE MARGHERA - V.LE ANCONA - VIA  
TORINO (Università) - CA' MARCELLO -  
MESTRE FS - PIAVE - CIRCONVALLAZIONE -  
TERRAGLIO - DON PERON - DON TOSATTO  
- OSPEDALE

NOTE: Deviazione Mercato: MESTRE [CLICCA QUI](#)

LINEA CIRCOLARE



Architetto Loris Villa



**33H**   
solo festivo

→ OSPEDALE - CIPRESSINA -  
CIRCONVALLAZIONE - PIAVE - MESTRE FS -  
CORSO DEL POPOLO - MESTRE CENTRO -  
BISSUOLA - CAVERGNAGO



← CAVERGNAGO - BISSUOLA - MESTRE  
CENTRO - CORSO DEL POPOLO - MESTRE  
FS - PIAVE - CIRCONVALLAZIONE -  
CIPRESSINA - OSPEDALE



**34H**   
solo festivo

→ OSPEDALE - TERRAGLIO -  
CIRCONVALLAZIONE - PIAVE - MESTRE FS -  
CORSO DEL POPOLO - MESTRE CENTRO -  
BISSUOLA - PERTINI - RIONE PERTINI



← RIONE PERTINI - BISSUOLA - MESTRE  
CENTRO - CORSO DEL POPOLO - MESTRE  
FS - PIAVE - CIRCONVALLAZIONE -  
TERRAGLIO - OSPEDALE




**45H**   
solo festivo

→ OSPEDALE - DON TOSATTO - DON PERON -  
SAN DONA' - FAVARO - TRIESTINA -  
TESSERA - CA' NOGHERA



← CA' NOGHERA - TESSERA - TRIESTINA -  
FAVARO - SAN DONA' - DON PERON - DON  
TOSATTO - OSPEDALE



**47H**   
solo festivo

→ OSPEDALE - ZELARINO - BRENDOLLE -  
GAZZERA ALTA - MIRANESE - ASL CAVANIS -  
CHIRIGNAGO - SFMR SPINEA -  
RISORGIMENTO - ASSEGGIANO



← ASSEGGIANO - RISORGIMENTO - SFMR  
SPINEA - CHIRIGNAGO - ASL CAVANIS -  
MIRANESE - GAZZERA ALTA - BRENDOLLE -  
ZELARINO - OSPEDALE

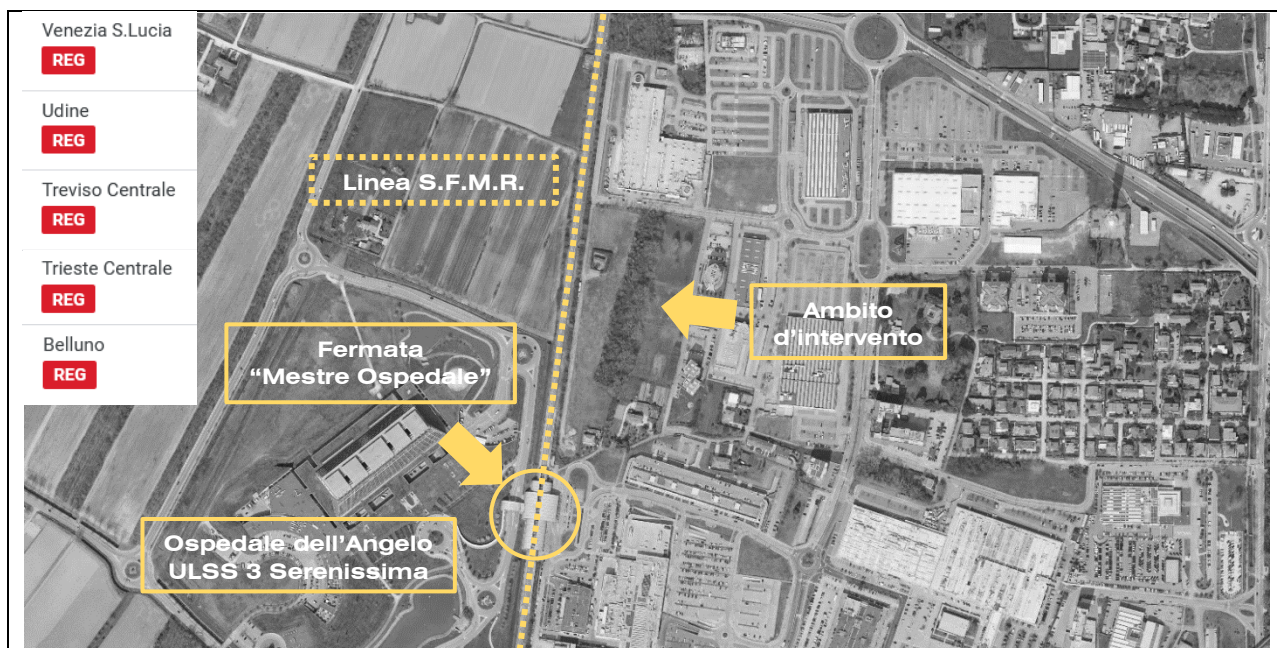


Ortofoto dei percorsi delle linee transitanti per le fermate dell'autobus più vicine all'ambito d'intervento

Architetto Loris Villa

cell: +39 320 3118809  
e-mail: arch.lorisvilla17@gmail.com





Localizzazione della fermata "Mestre Ospedale" del S.F.M.R. e relative linee ferroviarie

Per quanto riguarda il trasporto di materiali e prodotti, le Linee Programmatiche d'intervento del P.R.T.R.A., anche in questo caso, individuate a livello nazionale e dal gruppo di lavoro regionale "Traffico e Mobilità", per il settore A8 – "Interventi sul trasporto merci e multi modalità" sono le seguenti:

Linee Programmatiche A8 - Interventi sul trasporto merci e multi modalità			
Codifica e Descrizione delle Azioni	OT	OS	BP
<b>A8.2</b> Promuovere un adeguato sviluppo dei sistemi di trasporto su ferrovia e cabotaggio delle merci con l'identificazione delle strutture portuali ed il loro potenziamento. Parallelamente, dovrà essere disincentivata l'utilizzazione dei grandi assi stradali ed autostradali.	4	1	1
<b>A8.4</b> Predisposizione di linee guida per l'elettificazione dei ponti di attracco nei porti, anche attraverso l'utilizzo di fonti rinnovabili, al fine di ridurre i consumi di combustibile e le emissioni relative nei porti e il loro impatto sulla qualità dell'aria nei centri urbani interessati.	4	1	3
<b>1a</b> Potenziamento della linea ferroviaria, per il trasporto delle merci, verso i maggiori poli industriali regionali.	4	3	1

Linee programmatiche d'intervento del settore A8 "Interventi sul trasporto merci e multi modalità" (Fonte: P.R.T.R.A., Allegato A – D.C.R. n. 90 del 19 aprile 2016)

Riguardo al trasporto delle merci, ed in particolare, nel caso della struttura in oggetto, vista la sua destinazione d'uso, all'approvvigionamento dei prodotti commercializzati, la proponente afferma di avere un indotto di mezzi piuttosto limitato, che come verrà ribadito nel seguito della presente

trattazione, sarà di al massimo 4/5 mezzi pesanti al giorno, che giungeranno al punto vendita la mattina, prima delle 12:00, nei giorni in cui è strettamente necessario un rifornimento.

#### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

A pag. 9 del Quadro progettuale si afferma che *“In ogni negozio Bricoman lavora solitamente, a prescindere dalle dimensioni del negozio, un gruppo composto da almeno 120 persone.”* Tale affermazione risulta in contrasto con quanto affermato invece a pag. 28 del Quadro ambientale impatti, dove, per definire il carico fognario in abitanti equivalenti, si scrive che *“Nell'edificio si prevede di impiegare circa 45 persone”*. Si chiede pertanto di fornire un chiarimento in merito al numero di persone impiegate e se del caso, apportare le dovute correzioni al calcolo degli abitanti equivalenti e alla documentazione che fa riferimento a tale numero.

Si segnala, inoltre, che la normativa sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane prevede che, superata la soglia di 100 dipendenti, si renda obbligatorio la nomina del Mobility manager e la redazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro del personale, finalizzato alla promozione di forme di mobilità sostenibili e non inquinanti, con incentivi ai mezzi collettivi (TPL) e riduzioni dell'uso del mezzo individuale.

#### **Risposta:**

Il numero di abitanti equivalenti riportato dal Quadro ambientale impatti, ed utilizzato per definire il carico fognario, è corretto in quanto verranno assunti circa 120 dipendenti, ma non si verificherà la presenza contemporanea degli stessi all'interno della struttura di vendita essendo prevista una scansione temporale della giornata lavorativa in 3 diversi turni da 4 / 6 / 8 ore.

La grande struttura di vendita, così come avviene per tutti gli altri negozi della proponente, sarà aperta durante la settimana dalle ore 7.00 del mattino, alle ore 20.30 della sera, fatta eccezione per la domenica, giorno in cui l'apertura è posticipata alle ore 8.30 del mattino, e la chiusura è anticipata alle ore 20.00 della sera. All'interno della stessa, per coprire l'intero orario di apertura, saranno presenti contemporaneamente circa 40 addetti. In una situazione ordinaria, all'interno delle strutture analoghe dell'azienda è prevista la presenza contemporanea dei seguenti soggetti:

- 1) dipendenti area vendita: 20;
- 2) dipendenti area magazzino: 8;
- 3) dipendenti area amministrativa: 10;
- 4) dipendenti area ristorazione (bar): 2.

Per quanto concerne *«la nomina del Mobility manager e la redazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro del personale, finalizzato alla promozione di forme di mobilità sostenibili e non inquinanti, con*

*incentivi ai mezzi collettivi (TPL) e riduzioni dell'uso del mezzo individuale», la committenza s'impegna a redigere quanto richiesto una volta assunto il personale.*

#### QUADRO AMBIENTALE

*In riferimento alla situazione di criticità del PM10, si segnalano la DGRV n. 836 del 6 giugno 2017, relativa all'Accordo di Bacino Padano, e la DGRV n. 238 del 02 marzo 2021, concernente una serie di azioni straordinarie integrative alle misure previste dall'Accordo di Bacino Padano e dal PRTRA.*

*Appare necessario evidenziare la Procedura di Infrazione n. 2014/2147 della Commissione Europea e il conseguente provvedimento della Corte di Giustizia europea (Sentenza del 10 novembre 2020). Il territorio della Regione del Veneto è tra le zone interessate dalla procedura di infrazione per il superamento del valore limite giornaliero del PM10 ed in particolare il territorio del comune di Venezia fa parte della zona IT0517, ed è pertanto soggetto alla procedura di infrazione.*

*Si segnala che è disponibile l'aggiornamento all'anno 2017 dell'inventario regionale delle emissioni in atmosfera INEMAR Veneto, al sito web: <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/emissioni-di-inquinanti/inventario-emissioni>.*

*1. I dati dell'inventario regionale delle emissioni in atmosfera (INEMAR Veneto - <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/emissioni-di-inquinanti/inventario-emissioni>) mettono in evidenza non solo l'incidenza dei trasporti su strada per le emissioni di NOx e di PM10, ma anche un ruolo predominante delle altre fonti per le emissioni di PM10 e benzo(a)pirene. Appare quindi necessario tenere in considerazione queste evidenze nella valutazione degli impatti cumulati.*

#### **Risposta:**

Premesso che il Quadro Ambientale riporta parte dei dati e dei grafici dell'aggiornamento all'anno 2017 dell'inventario regionale delle emissioni in atmosfera INEMAR Veneto a pag. 34 e 35, si prende atto della richiesta e ne vengono recepiti i contenuti nell'aggiornamento della "RELAZIONE RICADUTE IN ATMOSFERA" (Rif. File: 2372-D-AM-RRA-rev01) redatto dal Dr. Fis. Giampiero Malvasi.

Per completezza, viene di seguito riportato un quadro riassuntivo delle emissioni annue previste, quantificate, a seguito delle necessarie elaborazioni, dal relatore dello studio citato, e convertite in diversa unità di misura (kg/anno → ton/anno), così da consentirne un confronto con i dati delle emissioni annue di macroinquinanti e microinquinanti, per l'anno 2017, estrapolati dalla Relazione Generale recanti i risultati dell'Edizione 2017 dell'Inventario Regionale delle Emissioni in Atmosfera citati dal punto della richiesta sopra riportato.

EMISSIONI ANNUE PREVISTE						
PM10	PM2.5	NO <sub>2</sub>	SO <sub>2</sub>	CO	C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>	B(a)P
ton/anno						
0,0120	0,0082	0,0508	0,0003	0,3500	0,0002	3,22E-07
0,0056	0,0038	0,0238	0,0001	0,1638	0,0001	1,51E-07
0,0063	0,0043	0,0266	0,0001	0,1836	0,0001	1,69E-07
0,0086	0,0058	0,0364	0,0002	0,2507	0,0001	2,31E-07
0,0146	0,0099	0,0615	0,0003	0,4234	0,0002	3,89E-07
0,0029	0,0020	0,0123	0,0001	0,0850	0,0000	7,82E-08
0,0046	0,0031	0,0193	0,0001	0,1327	0,0001	1,22E-07
0,0033	0,0022	0,0139	0,0001	0,0960	0,0001	8,82E-08
0,0012	0,0008	0,0053	0,0000	0,0363	0,0000	3,34E-08
0,0012	0,0008	0,0051	0,0000	0,0354	0,0000	3,25E-08
0,0604	0,0410	0,2550	0,0013	1,7569	0,0009	1,62E-06

Emissioni annue previste in seguito alla messa in esercizio della grande struttura di vendita di progetto, quantificate dal relatore della "RELAZIONE RICADUTE IN ATMOSFERA" (Dr. Fis. Giampiero Malvasi)

Macrosettori emissivi (Nomenclatura SNAP97)	CH <sub>4</sub>	CO	CO <sub>2</sub>	COV	N <sub>2</sub> O	NH <sub>3</sub>	NO <sub>x</sub>	PM10	PM2.5	PTS	SO <sub>2</sub>
	t/anno	t/anno	kt/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno
M01-Produzione energia e trasform. combustibili	523	555	5'529	107	78	6	3'592	22	20	28	1'166
M02-Combustione non industriale	7'464	89'001	7'099	8'352	449	223	6'794	9'189	9'093	9'670	587
M03-Combustione nell'industria	276	6'778	5'360	1'180	132	41	10'184	330	250	429	2'152
M04-Processi produttivi	42	3'824	2'009	6'222	14	55	1'489	300	134	377	568
M05-Estrazione e distribuzione combustibili	33'979	-	-	3'041	-	-	-	-	-	-	-
M06-Uso di solventi	-	0,1	-	54'046	-	0,3	9	590	548	890	2
M07-Trasporto su strada	599	28'522	7'502	8'535	225	428	26'576	1'786	1'323	2'322	33
M08-Altre sorgenti mobili e macchinari	33	6'636	1'137	1'646	74	2	12'101	668	666	670	484
M09-Trattamento e smaltimento rifiuti	31'585	70	207	20	193	71	201	12	12	15	7
M10-Agricoltura	80'499	53	-	51'665	6'200	51'027	484	650	302	1'067	1
M11-Altre sorgenti e assorbimenti	5'729	450	-1'434	22'421	583	1	20	358	357	359	4
<b>Totale regionale anno 2017</b>	<b>160'728</b>	<b>135'889</b>	<b>27'408</b>	<b>157'235</b>	<b>7'948</b>	<b>51'855</b>	<b>61'451</b>	<b>13'905</b>	<b>12'704</b>	<b>15'826</b>	<b>5'003</b>

Emissioni di macroinquinanti in Veneto nel 2017 ripartite per Macrosettore (Fonte: Relazione Generale dell'Inventario Regionale delle Emissioni in Atmosfera INEMAR Veneto 2017)

Macrosettori emissivi (Nomenclatura SNAP97)	As	Cd	Ni	Pb	BaP
	kg/anno	kg/anno	kg/anno	kg/anno	kg/anno
M01-Produzione energia e trasform. Combustibili	36	17	132	7	4
M02-Combustione non industriale	19	290	45	602	3'769
M03-Combustione nell'industria	169	86	196	2'089	64
M04-Processi produttivi	24	21	115	729	3
M05-Estrazione e distribuzione combustibili	-	-	-	-	-
M06-Uso di solventi	-	0,5	0,04	8	-
M07-Trasporto su strada	35	28	78	887	44
M08-Altre sorgenti mobili e macchinari	6	3	258	14	7
M09-Trattamento e smaltimento rifiuti	8	1	5	4	0,1
M10-Agricoltura	0,2	0,3	0,1	0,1	4
M11-Altre sorgenti e assorbimenti	2	36	42	292	12
<b>Totale regionale anno 2017</b>	<b>298</b>	<b>483</b>	<b>871</b>	<b>4'632</b>	<b>3'907</b>

Emissioni di microinquinanti in Veneto nel 2017 ripartite per Macrosettore (Fonte: Relazione Generale dell'Inventario Regionale delle Emissioni in Atmosfera INEMAR Veneto 2017)

CONFRONTO				
INQUINANTE	EMIS. AN. REGIONALI INEMAR 2017 (t/anno)	EMIS. AN. PREVISTE (t/anno)	TOTALE (t/anno)	+ Δ %
PM10	13.905	0,0604	13.905,060380	0,00043423%
PM2.5	12.704	0,0410	12.704,040976	0,00032254%
NO <sub>2</sub>	61451 (NO <sub>x</sub> *)	0,2550	61.451,254968	0,00041491%
SO <sub>2</sub>	5.003	0,0013	5.003,001290	0,00002579%
CO	135.889	1,7569	135.890,756899	0,00129289%
B(a)P	3.907	1,62E-06	3.907,000002	0,00000004%

Confronto tra le emissioni annue regionali INEMAR 2017 e le emissioni annue previste dal progetto

\* N.B.: Non essendo disponibile il dato relativo alle sole emissioni di NO<sub>2</sub> il confronto è avvenuto con le emissioni di NO<sub>x</sub> comprendenti l'NO.

### STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

- Si chiede di evidenziare i flussi commerciali di tutti i veicoli che fruiscono dei servizi offerti da strutture di analoghe dimensioni e considerarli nella stima degli effetti indotti.

#### Risposta:

Per lo studio di impatto viabilistico sono stati utilizzati i dati di frequentazione di una struttura analoga (cfr. Cap. 6.3 pag. 28). Di seguito si riporta una tabella contenente il numero di visitatori medio suddivisi per orario e per giorno della settimana.

Giorno	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
07:00-08:00	15	20	13	20	17	31	0
08:00-09:00	41	39	39	43	49	90	35
09:00-10:00	73	89	88	80	86	151	122
10:00-11:00	117	122	124	123	110	236	229
11:00-12:00	114	122	109	112	104	227	223
12:00-13:00	79	68	66	85	73	184	164
13:00-14:00	61	58	60	57	66	100	95
14:00-15:00	80	76	70	81	80	144	116
15:00-16:00	120	109	109	109	102	220	190
16:00-17:00	128	114	118	129	113	226	242
17:00-18:00	132	140	151	130	167	250	251
18:00-19:00	146	140	135	133	148	233	240
19:00-20:00	101	92	91	96	117	135	155
20:00-21:00	12	16	10	20	13	21	3

Per quanto riguarda la tipologia veicolare dei clienti, invece, si osserva che:

Architetto Loris Villa



- il 70% dei clienti arriva in auto;
- il 30% dei clienti utilizza mezzi commerciali privati (furgoni).

In ogni caso durante l'ora di punta, in cui sono state condotte le verifiche, il numero dei furgoni è del tutto irrilevante.

• *Si chiede una ricostruzione del traffico futuro completa e rappresentativa della tipologia di clienti previsti. L'estensore del SIA ha dichiarato che i maggiori fruitori sono professionisti del settore dell'edilizia nel mattino del giorno ferialo. Tuttavia, da un'analisi del brand "bricomani" effettuata dagli uffici risulta che non è esclusa la fruizione dei negozi da parte di utenti interessati alla minuteria ed è possibile procedere all'acquisto anche di un singolo pezzo, tant'è che i negozi risultano aperti anche il sabato e la domenica.*

**Risposta:**

Sulla base delle informazioni ricevute dalla proponente, basate sull'esperienza sperimentata nelle altre strutture analoghe di sua proprietà, e considerata la sua formula commerciale innovativa, pensata e strutturata per offrire ai professionisti e alle piccole imprese un moderno modello distributivo, incentrato sulla vendita di prodotti tecnici per la costruzione, la ristrutturazione, e la finitura della casa, che da sempre porta avanti con i propri punti vendita, è possibile affermare che, relativamente alla tipologia di clientela:

- dal lunedì al venerdì: essa è costituita per l'80% da professionisti del settore, e per il 20% da clientela generica;
- il sabato e la domenica: essa è costituita, inversamente, per l'80% da clientela generica, e per il 20% da professionisti del settore.

Per queste considerazioni si conferma quanto espresso dallo S.I.A. e dalle relazioni ambientali, aggiungendo inoltre che i clienti, nelle altre strutture dell'Azienda in oggetto, come riportato dalla risposta al precedente punto, arrivano per il 70% in auto, per il 30% a bordo di mezzi commerciali leggeri, e in nessun caso a bordo di mezzi pesanti.

• *Si segnala la mancanza della stima del volume di traffico dei mezzi pesanti che effettuano la consegna/approvvisionamento della merce di vendita. Si richiede quindi di integrare lo studio con una stima del traffico dovuto da tali mezzi.*

**Risposta:**

Architetto Loris Villa

La proponente ha dichiarato che la consegna/l'approvvigionamento della merce di vendita, quando necessario, avviene al mattino, entro le ore 12:00, attraverso l'impiego al massimo, di 4/5 mezzi pesanti, sopraggiungenti dalle strutture viarie principali della rete di afferenza analizzate.

Lo studio di impatto viabilistico non ricomprende tale quota di traffico in quanto le analisi sono riferite all'ora di punta in cui non sono previsti spostamenti significativi dovuti all'approvvigionamento della merce di vendita.

- *Si segnala la mancanza della quota di utenti e dipendenti che possono usare il Trasporto Pubblico Locale su ferro e gomma, alla luce della vicina stazione del SFMR Ve-Ospedale e dell'obiettivo di risanamento della qualità dell'aria dato dalla riduzione del traffico privato a favore di mezzi collettivi e mobilità sostenibile.*

**Risposta:**

Sulla base delle caratteristiche del punto vendita progettato, del contesto d'inserimento, e dell'esperienza sperimentata in strutture analoghe, la proponente ritiene in questo momento, pur non essendosi ancora svolte le assunzioni e non sapendo quale sarà la provenienza del personale, di poter ipotizzare che almeno il 30 % degli addetti raggiungerà il luogo di lavoro avvalendosi dei mezzi pubblici disponibili.

Come precedentemente riportato, relativamente alla nomina del *Mobility manager* ed alla redazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro del personale, la committenza s'impegna a redigere quanto richiesto una volta assunto il personale.

*Lo studio cita che in ogni struttura di vendita Bricoman lavora solitamente, a prescindere dalle dimensioni, un gruppo composto da almeno 120 persone.*

- *Si segnala la mancanza della stima dei mezzi privati appartenenti al personale dipendente che sarà impiegato nella vendita, nelle attività di magazzino, amministrative e di ristorazione, che deve essere compresa nella stima degli impatti. Si richiede quindi di integrare lo studio sulla base delle funzionalità che verranno attivate nella struttura e del rispettivo personale coinvolto.*

**Risposta:**

Come precedentemente riportato, secondo quanto indicato dalla committenza, sebbene all'interno della struttura di vendita, saranno presenti contemporaneamente circa 40 addetti, vista la scansione temporale della giornata lavorativa, in totale verranno assunte circa 120 persone per coprire l'intero orario di apertura.

Architetto Loris Villa



Di questi 120 soggetti, è possibile prevedere che, visto quanto avviene in contesti analoghi e considerato il fatto che l'area è ampiamente servita, come dimostrato, dalle linee di trasporto pubblico (bus e treno), almeno il 30 % degli stessi, e quindi circa 36 dipendenti, si avvarranno dei mezzi pubblici per raggiungere l'ambito d'intervento.

È per le ragioni riportate, che, considerando la condizione più sfavorevole per cui ciascuno degli addetti che non utilizzerà i mezzi pubblici, raggiungerà il punto vendita avvalendosi di un mezzo proprio, è stato considerato, nel nuovo studio aggiornato relativamente alle ricadute in atmosfera, un traffico indotto di 84 auto generato dal personale.

Lo studio di impatto viabilistico invece non ricomprende tale quota di traffico in quanto le analisi sono riferite all'ora di punta in cui non sono presenti spostamenti dovuti ai dipendenti.

- *Si chiede di verificare il calcolo per la determinazione dei mezzi movimentati nel periodo di cantiere stimato in 655 giorni.*

**Risposta:**

Il calcolo dei viaggi è stato effettuato computando i quantitativi dei materiali che sono da approvvigionare all'interno del cantiere, tenendo conto delle capacità di carico dei mezzi stessi.

Per quanto attiene i terreni in generale si è utilizzato un peso specifico di 23 KN/m<sup>3</sup> e una capacità del mezzo di trasportare circa 300 KN per viaggio.

I viaggi riferiti a materiali diversi sono legati alla dimensione ed alla trasportabilità del componente stesso. A tal proposito, ad esempio: il numero di viaggi legati alla fornitura di tubazioni parte dal presupposto che non si possono impilare più di tre tubazioni di diametro utile 1.0 m o maggiore per camion.

Le distanze computate tengono conto della volontà di utilizzare ditte locali in modo da minimizzare i percorsi di fornitura.

*L'analisi microsimulativa (cap. 8) illustra i risultati delle microsimulazioni effettuate nell'ora di punta (17.30-18.30) per il quale si verificano alcune incongruenze, per cui si chiede di fornire chiarimenti:*

- *Nello scenario di progetto la velocità media è di 30.6 km/h mentre la Tab. 8.2 riporta 32.6 km/h.*
- *La Tab. 5.3 riporta il totale dei veic. eq. giornalieri (8.00-20.00) mentre sarebbero diurni.*
- *La Fig. 5.16 riporta i flussi di traffico giornalieri (venerdì e sabato) mentre sarebbero diurni.*

- Nelle valutazioni di nodo al Nodo 1 si dice che la variazione del LOS non desta preoccupazioni, anche se la coda media passa da 17 m a 21,9 m ed il ritardo medio per veicolo passa da 16,1 sec. A 18,6 sec. (dallo scenario 0 allo scenario 1).
- Analogamente al Nodo 2 si dice che la variazione del LOS è molto contenuta, anche se la coda media passa da 26,3 m a 30,5 m ed il ritardo medio per veicolo passa da 20,9 sec. a 22,1 sec. (dallo scenario 0 allo scenario 1).

Sempre relativamente all'analisi di micro-simulazione, si chiede di integrare con quanto sotto indicato:

**1. Modello di microsimulazione:** illustrare il software utilizzato per l'esecuzione delle analisi di microsimulazione. Si ritiene necessario includere nell'analisi la rotatoria d'intersezione fra via Don Tosatto, via Paccagnella e via G. Bella, in quanto distante meno di 1.000 metri dall'ambito d'intervento (si confronti l'art. 11 lett. b) dell'Al. A del DGR n. 1047/2013) e sarà influenzata dai flussi viabilistici in direzione Mestre e Martellago.

Per la verifica dell'impatto sul traffico generato dall'attuazione dell'intervento è stata eseguita la valutazione mediante modellazione di microsimulazione viabilistica, senza riscontro della calibrazione del modello.

Sia integrata la documentazione mediante calibrazione del modello di microsimulazione viabilistica mediante il confronto tra i dati misurati i valori simulati;

**2. Livelli di servizio:** illustrare mediante tabelle il livello di servizio residuo dei rami delle rotatorie per passare dal livello "C" a "D" sia per lo stato di fatto che di progetto, in termini di veicoli equivalenti e in termini percentuali;

**3. Elaborati grafici:** in conformità all'Allegato A del DGR n°1047 del 18/06/13 siano fornite le analisi dettagliate con rappresentazione geometrica, secondo i principi della "Teoria e Tecnica della Circolazione", di tutti i nodi ed intersezioni viabilistiche considerate nello studio viabilistico, riferite allo stato attuale della viabilità di scorrimento. In particolare in merito ai nodi a rotatoria siano indicate le dimensioni geometriche caratteristiche, quali ad esempio larghezza dell'isola spartitraffico all'estremità del braccio, larghezza dell'anello, larghezza della semicarreggiata del braccio, misurato dietro al primo veicolo fermo all'altezza della linea del "dare precedenza", la misura di ogni singola corsia delimitata dalla segnaletica orizzontale. Ne consegue che il modello di microsimulazione pertinente sia allo scenario attuale che con la previsione d'incremento del traffico dovuto agli insediamenti in progetto, siano aggiornati utilizzando i dati geometrici elencati in precedenza.

**Risposta:**

Architetto Loris Villa

Si veda l'allegato fornitovi denominato "STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO Risposta alla richiesta di integrazione" (Rif. File: BRIPT22 068 - SIV Bricoman Mestre\_Integrazioni).

Presentare inoltre gli elaborati grafici riferiti al progetto della nuova strada che collegherà via Baseggio con la rotatoria d'intersezione fra via Impastato e via Pionara.

**Risposta:**

Lo sviluppo grafico della rotatoria d'intersezione fra Via Impastato, Via Pionara e la nuova strada in progetto è contenuta nell'elaborato grafico A18 rev00 "STATO DI PROGETTO - ROTONDA STAZIONE" (Rif. File: 2372-D-A-A18-rev00).

**RELAZIONE RICADUTE IN ATMOSFERA**

Si elencano di seguito le integrazioni richieste per il completamento dello studio specialistico, risultante parzialmente carente al fine di consentire la valutazione oggettiva dell'impatto delle emissioni atmosferiche derivanti dal progetto, in particolare con riferimento a quanto illustrato dalle Linee Guida "Indicazioni per l'utilizzo di tecniche modellistiche per la simulazione della dispersione di inquinanti in atmosfera" redatte da ARPAV e Regione Veneto:

**1. Inquinanti emessi:** giustificare perché altri inquinanti usualmente emessi dagli automezzi e regolamentati mediante limiti dal D.Lgs. 155/2010, come ad esempio PM2.5 e Benzene, non siano stati considerati significativi per lo studio modellistico. Si segnala inoltre che la pagina 7 della relazione, riportante la tabella con i limiti del D.Lgs. 155/2010, non risulta leggibile;

**2. Ricettori:** in conformità alle Linee Guida ARPAV si chiede di illustrare in tabelle le coordinate e le quote altimetriche degli elementi modellistici considerati (estremi delle sorgenti lineari, ricettori, edifici, ecc.). Si chiede di evidenziare i ricettori maggiormente sensibili (ospedali, ecc.);

**3. Modello predittivo:** in conformità a quanto richiesto dalle Linee Guida si chiede di illustrare i parametri modellistici utilizzati. È necessario inoltre illustrare l'intervallo di tempo per cui è stata eseguita la simulazione modellistica, utilizzando per le variabili meteorologiche e il calcolo delle concentrazioni di inquinanti emessi una risoluzione oraria. Nel caso l'intervallo di simulazione sia inferiore ad un anno si chiede di ripetere le simulazioni modellistiche utilizzando i dati meteorologici registrati nel corso di un anno recente (il quale dev'essere dichiarato), al fine di ottenere come risultato il giorno / ora di massimo impatto e l'impatto medio annuale delle emissioni in atmosfera;

**4. Variabili meteorologiche:** descrivere in modo più approfondito le variabili meteorologiche considerate e come sono state inserite nel modello (vento, precipitazioni, umidità, temperatura, ecc.). Dovranno essere presentate le rose dei venti stagionali e la rosa dei venti relativa all'intero periodo di simulazione,

Architetto Loris Villa

al fine di verificarne la congruenza con le mappe d'impatto, e la descrizione statistica delle velocità del vento per ogni stagione;

**5. Traffico viabilistico:** descrivere il numero di veicoli di ogni tipologia considerati nella simulazione modellistica, in base a quanto rilevato dalle analisi automatiche e manuali eseguite per lo Studio Viabilistico. Si osserva che la mappa in Figura 4, riportante le sorgenti in percentuale, non è comprensibile in quanto non adeguatamente descritta e non contiene le stesse percentuali di distribuzione del traffico e gli stessi assi viabilistici riportati nello Studio Viabilistico (ad esempio non si riporta via Baseggio fra le "sorgenti" di emissioni);

**6. Simulazioni predittive in due scenari:** si ritiene necessaria l'esecuzione di n°2 simulazioni modellistiche: una per lo stato di fatto ed una per lo stato di progetto. In entrambi i casi le concentrazioni di inquinanti risultanti devono essere sommate alle concentrazioni di fondo medie date dalle centraline di misurazione dell'ARPAV, mediate per gli ultimi 5 anni di misurazioni disponibili.

Per ognuno dei due modelli richiesti sarà necessario:

- redigere una tabella illustrante il numero e tipologia di veicoli transitanti per ogni ora dei giorni di simulazione (in base ai rilievi eseguiti) e l'emissività oraria massima e media di ogni inquinante per ogni asse viabilistico, considerando la velocità media reale che tenga conto anche della formazione di code in prossimità delle intersezioni a rotatoria;
- illustrare le mappe di dispersione degli inquinanti (stato di fatto e stato di progetto);
- illustrare i risultati in tabelle, riportando la di concentrazione massima giornaliera e media annuale di ogni inquinante, evidenziando l'incremento percentuale predittivo presso ogni ricettore considerato e presso il punto di massima ricaduta, da confrontare con la soglia di significatività (5% dei limiti del D.Lgs. 155/2010);

**7. Valore di fondo di qualità dell'aria:** nello studio sono stati confrontati i risultati con le misurazioni di qualità dell'aria eseguite dall'ARPAV dell'anno 2019. Si chiede di confrontare le concentrazioni mediate negli ultimi 5 anni di misurazioni disponibili, al fine di ottenere un dato mediato maggiormente rappresentativo e non influenzato dalle condizioni meteorologiche ed emissive di un singolo anno;

Per ognuno dei due modelli richiesti sarà necessario illustrare in tabelle le concentrazioni predittive, sommando le concentrazioni di fondo con quelle risultanti dal modello, al fine di verificare il superamento dei limiti del D.Lgs. 155/2010.

**8.** La stazione meteo scelta di riferimento è quella di Porto Marghera (Fig. 3 e Tab. 3) con dati forniti dal CMT di ARPAV ma manca l'anno meteorologico. Si chiede di definire qual è l'anno meteorologico di riferimento.

Architetto Loris Villa

---

9. Nel testo si rimanda ai riferimenti bibliografici ma in bibliografia non sono citati i dati CMT ARPAV. Si chiede di integrare.

10. Si chiede di integrare il passaggio dai dati di traffico alle concentrazioni medie risultanti dalla simulazione. Pur avendo citato i fattori medi di emissione utilizzati nel calcolo (Tab. 4 fonte ISPRA 2018) la stima deve essere riconducibile a tutti i passaggi e deve essere ripercorribile.

**Risposta:**

Si veda l'allegato aggiornato fornitovi denominato "RELAZIONE RICADUTE IN ATMOSFERA" (Rif. File: 2372-D-AM-RRR-rev01) redatto dal Dr. Fis. Giampiero Malvasi, che sostituisce la relazione precedentemente consegnata, aggiornandone i contenuti e rispondendo ai 10 punti precedentemente riportati.

**QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE. IMPATTI**

Lo studio dichiara che le immissioni considerate sono relative al traffico indotto e al riscaldamento a metano. Relativamente all'Impatto sul traffico le analisi condotte dimostrano "come i nodi esaminati sia nello stato di fatto che nello scenario futuro non presentano, dal punto di vista viabilistico, particolari problematiche in quanto le varie configurazioni geometriche permettono l'adeguato smaltimento dei flussi futuri senza rigurgiti verso le intersezioni limitrofe, garantendo conseguentemente dei livelli prestazionali soddisfacenti e congruenti tra stato di fatto e scenario futuro".

- Relativamente alle emissioni da cantiere lo studio dichiara che la distanza media percorsa dai mezzi, escludendo le movimentazioni interne al cantiere, risulta di 12,5 km. È necessario integrare le informazioni esplicitando le classi Euro dei mezzi impiegati nel cantiere, al fine di verificare l'utilizzo di tecnologie recenti e a ridotte emissioni inquinanti. Si invita ad adottare per la fase di cantiere tutte le precauzioni e mitigazioni del caso (per la presenza di mezzi operativi, produzione di polveri e di gas di scarico, ecc.), anche impiegando automezzi con standard qualitativo minimo di omologazione EURO 5 per autoveicoli commerciali leggeri e pesanti e STAGE IV per i mezzi di cantiere.

**Risposta:**

Prendendo atto della richiesta, la committenza s'impegna, in futuro, ad incaricare, per la realizzazione dell'intervento, soltanto aziende dotate di automezzi con standard qualitativo minimo di omologazione EURO 5, per veicoli commerciali leggeri e pesanti, e STAGE IV, per i mezzi di cantiere, inserendo questa dotazione tra i requisiti necessari alla partecipazione alla gara d'appalto che verrà indetta per la scelta delle ditte esecutrici dell'opera.

- *Relativamente alle Mitigazioni (7.2 Aria) lo studio dichiara che per la fase di cantiere verranno pavimentate con asfalto le aree destinate alla viabilità in modo tale da mitigare dell'emissione delle polveri. Si richiede di specificare quale viabilità sarà asfaltata in fase di cantiere e se tali aree saranno mantenute tali durante l'esercizio commerciale.*

**Risposta:**

Le aree destinate alla viabilità di cantiere corrispondono alla superficie di realizzazione del nuovo collegamento tra la rotatoria d'intersezione fra Via Impastato, Via Pionara e la nuova strada in progetto.

Al fine di illustrare al meglio le fasi iniziali di cantierizzazione dell'ambito, è stato redatto dai progettisti dell'intervento, lo studio Al Progetti S.r.l., l'elaborato grafico A19 rev 00 "FASI DI CANTIERIZZAZIONE" (Rif. File: 2372-D-A-A19-REV00).

L'area di cantiere è racchiusa da spazi già urbanizzati. Per tale ragione si terrà conto nella cantierizzazione della necessità di minimizzare l'impatto del cantiere nei confronti dell'ambiente circostante.

Si prevede in particolare:

- La costante bagnatura di tutte le superfici dell'area e in particolare modo dei cumuli di terra affinché non vi sia emissione all'esterno dell'area di cantiere di polveri.
- Si provvederà alla pulizia delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere mediante apposita piazzola predisposta in modo da evitare di sporcare la pubblica via.
- Si provvederà alla raccolta dei fanghi di bentonite da utilizzarsi per la realizzazione dei pali trivellati ed il loro corretto smaltimento.
- Non è previsto il collettamento di acque meteoriche al di fuori del cantiere ma l'utilizzo della vasca di laminazione come bacino di invaso.
- Per quanto attiene ai percorsi interni si prevede di utilizzare la strada esistente che corre a fianco della ferrovia. Essa permette un collegamento asfaltato sui punti posti alle due estremità del cantiere che distano fra loro centinaia di metri, evitando emissione di polveri.