



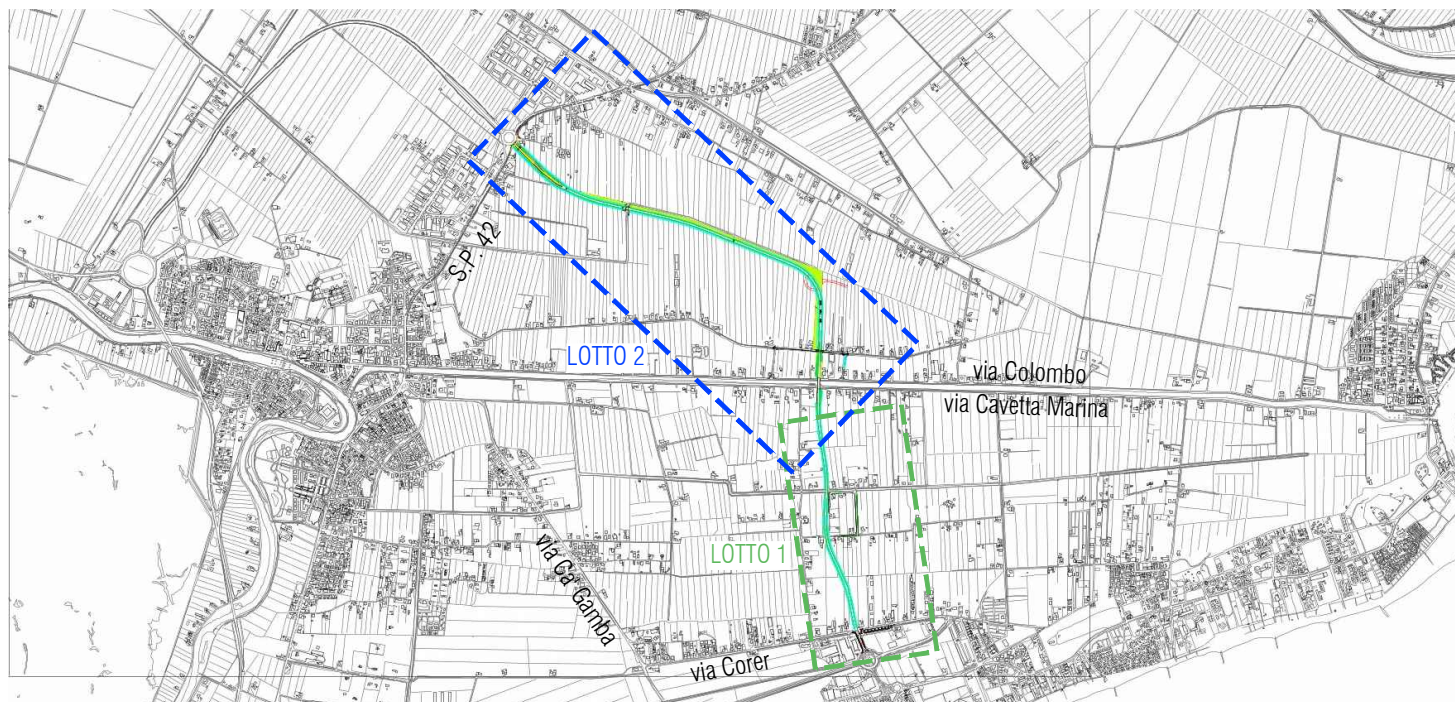
REGIONE DEL VENETO

GIUNTA REGIONALE

SEGRETERIA REGIONALE ALLE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

DIREZIONE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

VENETO STRADE S.P.A.



LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL RACCORDO NORD DI JESOLO DELLA S.R. n° 43 "DEL MARE" Stralcio 2

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Ing. Gabriella Manginelli

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA
CUP - D21B24000030002

INTERVENTO
431 - PTR 09/11

IL COORDINATORE DEL PROGETTO
Ing. Silvia Casarin

ELABORATO

Q.001

TITOLO ELABORATO

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
INTEGRAZIONI VOLONTARIE

RESP. INTEGRAZ. SPECIALISTICHE E PROGETTISTA
arch. Andrea Gabatel

DATA EMISSIONE
Settembre 2025

NOME FILE
1370.0.F.Q.001.1.F.0_Integrazioni volontarie



2	09/2025
1	07/2025
0	03/2025

INTEGRAZIONI VOLONTARIE
EMISSIONE PER RICHIESTA INTEGRAZIONI
PRIMA EMISSIONE

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Lotto 1:
ing. Alberto Novarin



Studio Novarin

Lotto 2:
Proteco Engineering srl



RIFERIMENTI INTERNI

CODICE ELABORATO
1370.0.F.Q.001.2.F.0

NOME FILE
1370.0.F.Q.001.1.F.0_Integrazioni volontarie
REVISIONE
1

INVIO

☐ IN PROGRESS

☒ PER APPROVAZIONE

PREVENUTO IN DATA



INDICE

1	PREMESSA	1
2	CLIMA ACUSTICO	2
3	MATRICE ATMOSFERA	3
3.1	Atmosfera	3
3.1.1	Studio di dispersione degli inquinanti atmosferici	3
3.1.2	Emissione di polveri in fase di cantiere	4
3.2	Traffico	5
3.2.1	Dati del traffico utilizzati nel modello	5
3.2.2	Grafo di rete	11
3.2.3	Origini/Destinazioni	11
3.2.4	Impatto dell'intervento	11
4	CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ DI CANTIERE	15
5	PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	16
6	ELENCO ELABORATI	17

1 PREMESSA

Avvalendosi dei principi generali di collaborazione istruttoria e partecipazione procedimentale, che consentono di produrre memorie e documenti in ogni fase di un procedimento amministrativo fino alla sua conclusione, di cui all'art. 10 della Legge 241/1990, il Proponente presenta integrazioni volontarie in riferimento alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 dei "Lavori di realizzazione del raccordo nord di Jesolo della SR n. 43 "del Mare" – Stralcio 2" nel Comune di Jesolo (VE), a corredo della documentazione già presentata, allo scopo di chiarire eventuali dubbi, che possono sorgere nella consultazione dei documenti presentati durante l'iter amministrativo.

In particolare, contrariamente a quanto realizzato nella precedente nota con pubblicazione della "Relazione integrativa allo Studio preliminare ambientale", si è deciso di rimettere una nuova revisione dello "Studio di ricaduta degli inquinanti atmosferici" per rispondere in maniera più precisa alle richieste che erano pervenute con la nota prot. 2025/41808 dell'Area tutela ambientale della Città Metropolitana di Venezia in data 18 giugno 2025. Altresì, il proponente ha deciso di rimettere, aggiornati, alcuni elaborati (si veda Cap. 6 - ELENCO ELABORATI) e di riprendere alcune tematiche che ha ritenuto opportuno approfondire:

- Clima acustico;
- Matrice atmosfera;
- Cronoprogramma delle attività di cantiere;
- Piano di Monitoraggio Ambientale.

2 CLIMA ACUSTICO

Per limitare il disturbo indotto dalle attività di cantiere, la ditta appaltatrice, nella fase di realizzazione delle opere di progetto dovrà adottare i seguenti accorgimenti:

1. Corretta scelta delle macchine e delle attrezzature da utilizzare, attraverso:
 - la selezione di macchinari omologati, in conformità alle direttive comunitarie e nazionali;
 - l'impiego di macchine per il movimento di terra ed operatrici gommate, piuttosto che cingolate;
 - l'installazione di silenziatori sugli scarichi;
 - l'utilizzo di impianti fissi schermati;
 - l'uso di gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati di recente fabbricazione.
2. Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, nell'ambito delle quali provvedere:
 - all'eliminazione degli attriti, attraverso operazioni di lubrificazione;
 - alla sostituzione dei pezzi usurati;
 - al controllo e al serraggio delle giunzioni, ecc.
3. Corrette modalità operative e di predisposizione del cantiere, quali ad esempio:
 - l'orientamento degli impianti che hanno un'emissione direzionale in posizione di minima interferenza;
 - la localizzazione degli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai ricettori critici;
 - l'utilizzo di basamenti antivibranti per limitare la trasmissione delle vibrazioni;
 - l'imposizione all'operatore di evitare comportamenti inutilmente rumorosi e l'uso eccessivo degli avvisatori acustici, sostituendoli ove possibile con quelli luminosi;
 - l'obbligo, ai conducenti, di spegnere i mezzi nei periodi di mancato utilizzo degli stessi;
 - la limitazione, allo stretto necessario, delle attività più rumorose nelle prime/ultime ore del periodo di riferimento.

In fase di definizione del cronoprogramma e di definizione delle attrezzature impiegate la valutazione delle emissioni acustiche dovrà essere aggiornata con le reali caratteristiche di emissione acustica delle attrezzature stesse.

In relazione ai possibili superamenti previsti dei limiti di legge si raccomanda che prima dell'avvio dei lavori venga richiesta alla competente amministrazione comunale autorizzazione in deroga ai limiti di legge per attività temporanee di cantiere, ottemperando alle eventuali prescrizioni fornite.

3 MATRICE ATMOSFERA

3.1 Atmosfera

Il proponente nella presente integrazione volontaria allega, relativamente alla componente atmosfera, i seguenti documenti:

- Studio di dispersione degli inquinanti atmosferici (revisione);
- Relazione emissione polveri PM10 in cantiere (nuova emissione).

3.1.1 Studio di dispersione degli inquinanti atmosferici

La revisione dello studio di dispersione degli inquinanti atmosferici si è reso necessario per una miglior comprensione e lettura della dispersione degli inquinanti atmosferici, la cui simulazione modellistica riprende le Linee Guida di ARPAV “Indicazioni per l'utilizzo di tecniche modellistiche per la simulazione della dispersione di inquinanti atmosferici”. In particolare, le modifiche apportate riguardano:

- l'omogenizzazione delle scale per ogni inquinante simulato nei SDF, SDP1 e SDP2;
- la correzione di alcune imprecisioni relative al recettore R19;
- l'elaborazione delle mappe relative all'inquinante benzene, il cui quadro emissivo dei tre scenari rimane pressoché invariato evidenziando valori di concentrazione molto contenuti e che rientrano ampiamente nei limiti di legge (inferiore a $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, considerato il fondo pari a $1,07 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Si segnala che nel grafo dello scenario SDP1 risulta percorribile il primo tratto di circonvallazione, sino al canale Cavetta; mancando connessioni con la viabilità locale (S.P. – Via Colombo), la circonvallazione è inefficace se non proseguita sino a Lido, sicché ogni analisi è rimandata allo scenario che prevede lo sbocco a sud in centro abitato (SDP2). Nel grafo dello scenario SDP2 è rappresentata tutta la circonvallazione, con le connessioni attese in viabilità locale, da nord a sud.

Dunque, pur essendo riportati per completezza espositiva anche il grafo ed i dati tabellari relativi allo scenario SDP1, si precisa che tale scenario, a conclusione dello studio di fattibilità, è stato scartato in quanto il mero attraversamento del canale Cavetta senza collegamenti alla viabilità minore presso il Lido di Jesolo conduce ad un'infrastruttura che sarebbe inutilizzabile.

In generale, l'assenza di ricettori in corrispondenza delle aree di maggior incremento del traffico (nuovo tratto lotto1) o comunque ricettori limitati e favorevolmente posizionati nel nuovo tratto lotto 2, come evidente dalle mappe di ricaduta al suolo, permette di ottenere risultati positivi in termini di esposizione dei ricettori agli inquinanti.

Confrontando, comunque, i quadri emissivi degli inquinanti analizzati dei due stati di progetto rispetto allo stato di fatto, i valori massimi delle concentrazioni nel dominio di calcolo risultano migliorati (diminuzione) e le variazioni di concentrazioni positive (miglioramenti) sono più rilevanti nello stato di progetto 2 rispetto allo stato di progetto 1.



Infine, si constata che il confronto dei valori assoluti simulati dal modello evidenzia negli stati di progetto alcuni valori di concentrazioni superiori al 5% VL (indicazione da linee guida ARPAV) comunque già presenti nello stato di fondo.

3.1.2 Emissione di polveri in fase di cantiere

Durante una fase di cantierizzazione sono diverse le sorgenti che generano emissioni diffuse di polveri; in particolare si devono tenere in considerazione alcune attività che generalmente si possono raggruppare in:

- Scotico e sbancamento del materiale superficiale;
- Scavi di sbancamento;
- Carico mezzi;
- Scarico mezzi;
- Transito di mezzi su strade non asfaltate.

La metodologia per il calcolo delle emissioni, tratta dalle Linee Guida di ARPA Toscana è stata sintetizzata nel documento allegato (codice elaborato: 1370.0.F.Q.003.1.F.0_Emissioni polveri cantiere).

Per prevenire l'emissione di polveri durante le attività di cantiere, la principale misura di mitigazione consiste nell'aumentare il contenuto di umidità di suolo, sottofondo stradale, inerti ecc., che favorisce quindi l'abbattimento delle polveri.

Tali operazioni di bagnatura si attuano sia con sistemi manuali e mediante idonee attrezzature (autobotti, pompe di irrigazione, fog cannon, ecc.):

- irrorare preventivamente e con la dovuta frequenza le aree oggetto di scavo e movimento terra; l'operazione deve essere eseguita in maniera tale da evitare che le acque fluiscano verso un corpo idrico, trasportandovi dei sedimenti;
- effettuare una bagnatura preventiva dei materiali in stoccaggio, del materiale prima del carico sull'autocarro, in presenza di condizioni meteo avverse (vento forte) e per materiale con elevata componente in fine aereodispersibile;
- irrorare, prima di procedere alla loro rimozione, i materiali di risulta;
- pulizia ad umido degli pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere tramite impianti di lavaggio ruote;
- agglomerazione delle polveri mediante innaffiamento, controllato e costante, soprattutto in presenza di vento sfavorevole, di piste di servizio e depositi di inerti, anche se in accumuli temporanei;
- bagnatura periodica della superficie di cantiere e preventiva delle aree da scavare o demolire.

3.2 Traffico

3.2.1 *Dati del traffico utilizzati nel modello*

Lo studio trasportistico in esame è stato finalizzato in maggio-giugno 2024, ossia in un periodo dell'anno in cui non risultava possibile effettuare un monitoraggio dei flussi ad hoc, per ragioni di limitata significatività dell'informazione che sarebbe stata acquisita. Pertanto, i dati di traffico analizzati nello studio trasportistico sono stati dedotti da rilievi eseguiti nell'ambito di interesse da diversi soggetti (Pubbliche Amministrazioni, Enti gestori, professionisti), negli ultimi 20 anni, in periodi di reale interesse per la mobilità dell'area, ossia nella stagione estiva (luglio-agosto). Le indagini esaminate, oltre ad essere distribuite nel tempo ed in alcuni casi remote al punto da non rappresentare l'attuale traffico circolante, sono tuttavia apparse non sempre utili allo scopo, per i seguenti motivi:

- in una stessa campagna di misura, le sezioni stradali di interesse non erano tutte contemporaneamente coperte;
- tra le diverse campagne, i periodi di rilievo non erano comparabili;
- in differenti indagini, le modalità di acquisizione dei flussi di traffico erano differenti (rilievo manuale, automatico ecc.);
- i dati relativi al medesimo periodo dell'anno risultavano variare non coerentemente col progredire del tempo, non sempre osservandosi flussi maggiori nei monitoraggi più recenti.

Per questo motivo, si è stabilito di fissare l'attenzione sugli esiti delle indagini più recenti (2020-2023) e di adoperare sempre e comunque, per ogni asse stradale, il volume veicolare più elevato riscontrato. Gli studi di riferimento sono stati i seguenti:

- A. Indagini per Via del Mare (2005-2006).
- B. Simulazioni per il progetto preliminare di Via del Mare (2007).
- C. Monitoraggio Provincia di Venezia (2005).
- D. Rilievi di traffico puntuali (2010).
- E. Rilievi di traffico della Provincia di Venezia (2012-2013).
- F. Rilievi di traffico PUA L'Ancora (2014).
- G. S.I.V. "Jesolo Magica" (Agosto 2017).
- H. Quadro conoscitivo del PUT 2022 (Agosto 2020).
- I. S.I.V. "Jesolo Magica" (Agosto 2022).

L. Rilievi di traffico in sezioni (Luglio-Agosto 2023).

Come sopra precisato, i dati posti a confronto sono quelli delle indagini di cui ai punti H, I, L. Di seguito una tabella che evidenzia come si sia addivenuti alla scelta dei dati dello studio trasportistico qui in esame.

Strada	Direzione	2020	2022	2023	2023 _{bis}
-	-	Veic/h	Veic/h	Veic/h	Veic/h
SR43 nord	Jesolo	<u>936</u>			762
SR43 nord	Caposile	<u>1161</u>			983
SR43 sud	Lido	1090	1268	<u>1073</u>	869
SR43 sud	Jesolo	1168	1061	<u>1215</u>	1039
SR43 var	Jesolo			<u>284</u>	
SR43 var	Eraclea			<u>81</u>	
SP42 sud	Lido	980	<u>1057</u>		
SP42 sud	Eraclea	600	<u>637</u>		
SP42 nord	Lido	457			<u>493</u>
SP42 nord	Eraclea	338			<u>361</u>
C.Colombo 1°r	Jesolo	<u>220</u>			
C.Colombo 1°r	Cortellazzo	<u>170</u>			
Papa Luciani	Lido	<u>586</u>			
Papa Luciani	Rotatoria	<u>295</u>			
Madre Teresa	Rotatoria	<u>411</u>			
Madre Teresa	Camping	<u>253</u>			

Tabella 1 - Dati di traffico (unidirezionali) 2020-2023: flussi dell'ora di picco (in corsivo quelli alla base dello studio trasportistico).

I dati utilizzati – volendo rendere la verifica maggiormente cautelativa - sono quelli più vincolanti, non sempre i più recenti e non sempre misurati nella stessa data; questa scelta ha determinato la necessità di utilizzare dati non omogenei fra loro, nel senso che i flussi utilizzati nello studio non sono quelli che in uno stesso momento impegnano la rete, ma quelli che in momenti diversi determinano le massime criticità. In tal senso, le verifiche condotte per lo scenario futuro sono destinate a diventare quelle maggiormente “rassicuranti”, perché basate sui flussi più elevati.

Da precisare che la scelta precedentemente descritta ha fatto venir meno la possibilità di effettuare un puntuale equilibrio dei flussi ai nodi della rete esaminata, perché i rami che vi convergono recano volumi veicolari non rilevati nella stessa occasione.

Di recente, a Studio trasportistico del *raccordo nord di Jesolo della S.R. n. 43 "del mare" - Secondo Stralcio, Secondo Lotto*, già completato e trasmesso, è stato acquisito:

M. Studio del traffico e indagine del traffico veicolare (Maggio 2025)

recante dati risalenti all'estate 2024. Tali dati sono stati comparati con quelli utilizzati nello studio trasportistico, al fine di verificarne la significatività. Nella successiva tabella vengono raffrontati i flussi scelti per il presente studio (quelli di Tab. 1 incrementati dell'1%) e quelli del 2024, ugualmente riferiti allo scenario del periodo estivo, mese di agosto, giorno di sabato e fascia 9:00-10:00. Si prendono in considerazione le infrastrutture per le quali entrambi gli studi forniscono informazioni assimilabili.

Strada	Sezione	Studio trasportistico	Flussi 2024
-	-	Veic/h	Veic/h
S.R. n. 43	Lato Caposile	2.118	2.574
S.R. n. 43	Tra Pirami e Picchi	2.311	2.341
S.R. n. 43 var.	V.le Mediterraneo	369	204
S.P. n. 42	Via Roma destra	1.711	996
S.P. n. 42	Lato Eraclea	863	906
C. Colombo	S.P. n. 46	394	207

Tabella 2 - Comparazione tra flussi (bidirezionali) dello studio trasportistico e flussi 2024.

Si osserva che, eccezion fatta per i dati relativi alla S.R. n. 43 lato Caposile, i dati dello studio sono allineati se non maggiori rispetto a quelli del 2024. Si osserva una maggior mobilità fra Jesolo e Caposile (+474 transiti), cui non fa riscontro un pari incremento di spostamenti nella



porzione di territorio interessata dal nuovo raccordo della S.R. n. 43 (stralcio 2 lotto 2), dove i dati utilizzati nelle simulazioni sono da ritenersi del tutto significativi. Se ne deduce che il surplus di mobilità del 2024 in S.R. n. 43 possa essere rappresentativo di relazioni fra territorio a nord del Capoluogo e Jesolo centro, oppure che i veicoli utilizzino una viabilità minore – non oggetto di monitoraggio - per raggiungere altri siti a est o sud. In ogni caso tali flussi non risultano impattare sulla rete di studio. Si desidera comunque evidenziare che il dato 2024 è meritevole di approfondimenti per possibile sovrastima del dato reale, giacché determina sulla S.R. n. 43 a nord di Jesolo un traffico di 2.574 transiti bidirezionali, assai prossimi alla “capacità ideale” (ai sensi dell'*Highway Capacity Manual*) di una strada con carreggiata unica e singola corsia per direzione di marcia (2.800 movimenti/ora).

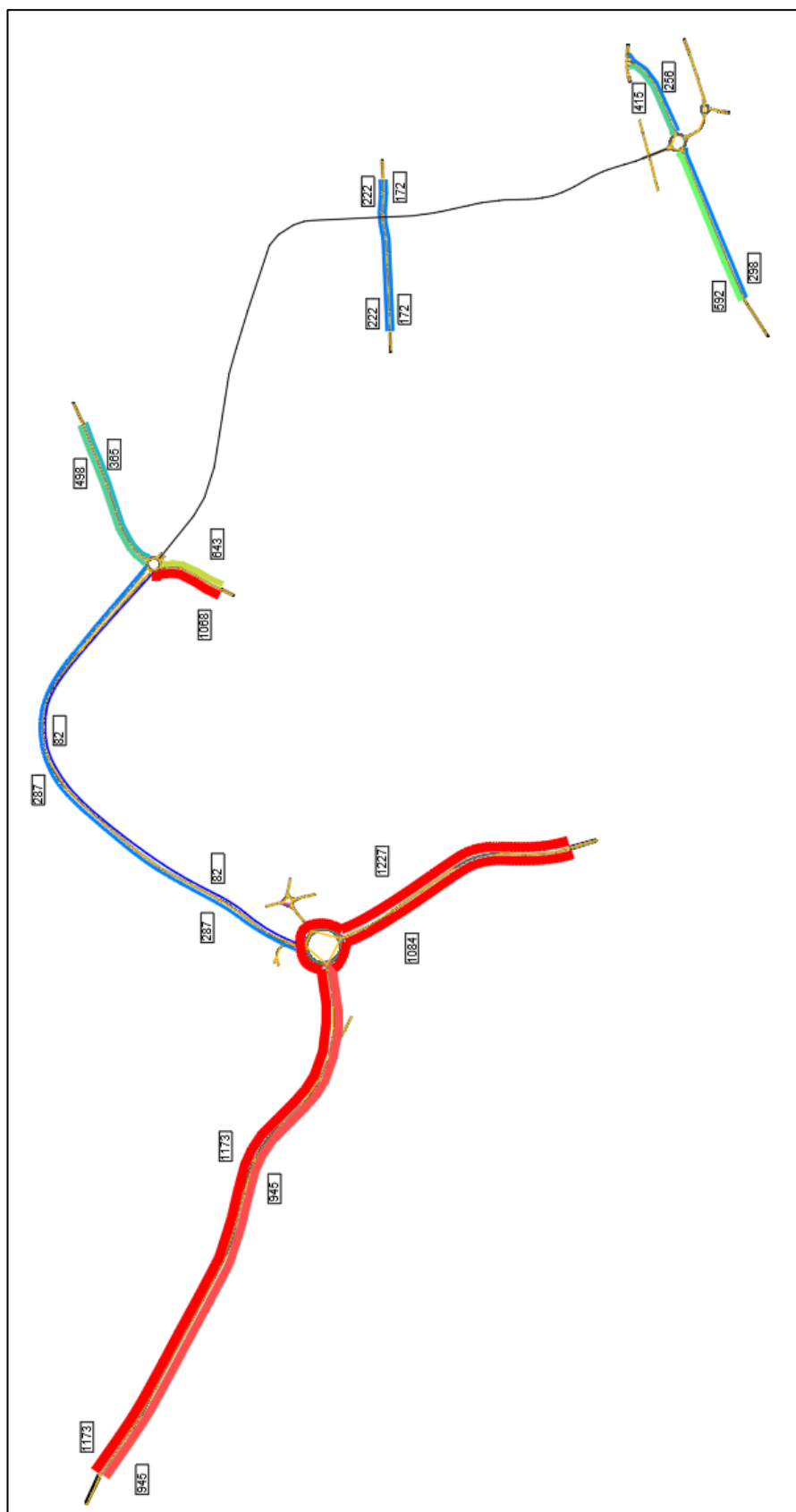


Figura 1 - Flussogramma dello studio trasportistico con dati ora di picco per direzione di marcia, scenario attuale.

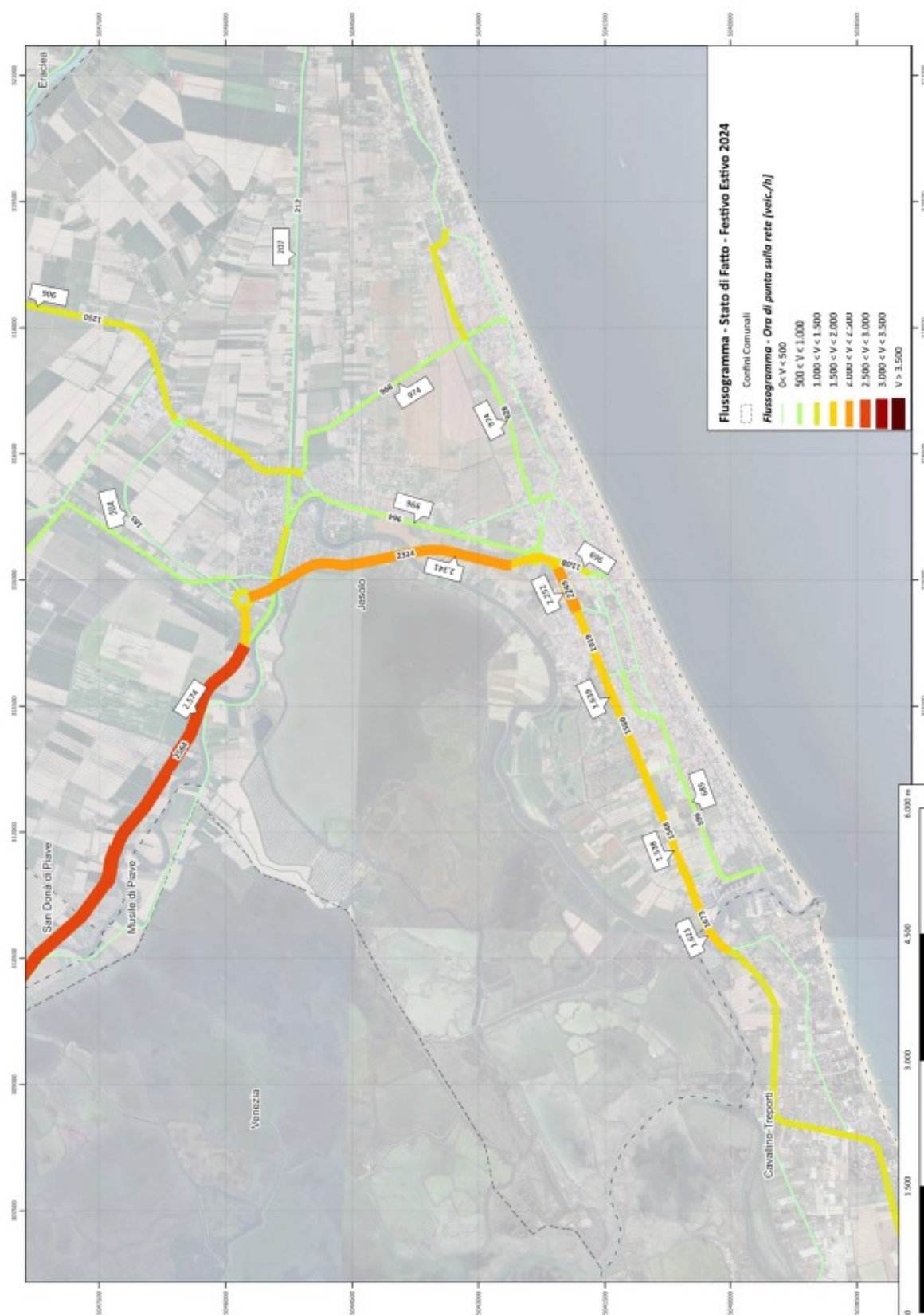


Figura 2 - Flussogramma dello studio 2024 con dati ora di picco bidirezionali.



3.2.2 Grafo di rete

Il grafo utilizzato per le considerazioni svolte nello studio trasportistico in esame è stato costruito inserendo gli assi stradali per i quali sono disponibili informazioni certe e confrontabili sui flussi di percorrenza. Per questo motivo, il grafo risulta mancante della porzione di rete urbana di Jesolo capoluogo centro, non essendo rinvenibili rilievi di traffico eseguiti in tale ambito con valenza confrontabile con quella dei monitoraggi eseguiti in ambito extraurbano.

Tuttavia non si ritiene che ciò menomi gli esiti della valutazione condotta perché, infatti, va anche detto che siccome lo scopo dello studio trasportistico è quello di dimostrare la valenza del nuovo collegamento nel drenare il traffico di attraversamento (ciò che risulta dalle disamine effettuate) dal centro cittadino, ci si deve attendere che la mobilità interna al Capoluogo, fra scenario attuale e scenario di progetto, diminuisca, rendendo meno rilevante anche valutare nel centro urbano l'impatto della nuova opera in termini di inquinamento acustico ed atmosferico.

3.2.3 Origini/Destinazioni

Come per il monitoraggio del traffico, non è stato possibile eseguire un'indagine Origine/Destinazione (O/D) "al cordone", essendo questa incompatibile con la data di stesura dello studio trasportistico. Allo stesso modo va osservata l'indisponibilità di dati O/D risalenti a precedenti rilievi, ciò che si comprende considerando la vastità dell'ambito da monitorare, che di per sé renderebbe non utilizzabili diverse metodologie di indagine, fra cui il metodo delle targhe, le videoriprese ecc. a causa della forte dispersione delle traiettorie veicolari. Presumibilmente, il modo migliore per realizzare un'indagine O/D attendibile sarebbe l'effettuazione di interviste all'utenza, ciò che peraltro deve attendersi come operazione assai complicata, in ragione del periodo in cui farsi, dei flussi e condizionamenti in quell'epoca esistenti ecc.

Sono, invece, disponibili nei vari studi considerazioni qualitative sui percorsi veicolari, sull'attrattività dei diversi poli, talora sulle manovre nei singoli nodi, ciò che ha costituito la base di riferimento per l'impostazione dello studio trasportistico in esame.

3.2.4 Impatto dell'intervento

L'esito delle simulazioni condotte, basto sui presupposti precedentemente illustrati, è esplicitato nello studio trasportistico in esame mediante flussogrammi o tabelle riassuntive; in queste ultime, sempre ai sensi dei dettami HCM, sono stati quantificati i Livelli di servizio attesi. Qui di seguito si pongo a confronto i dati ottenuti.

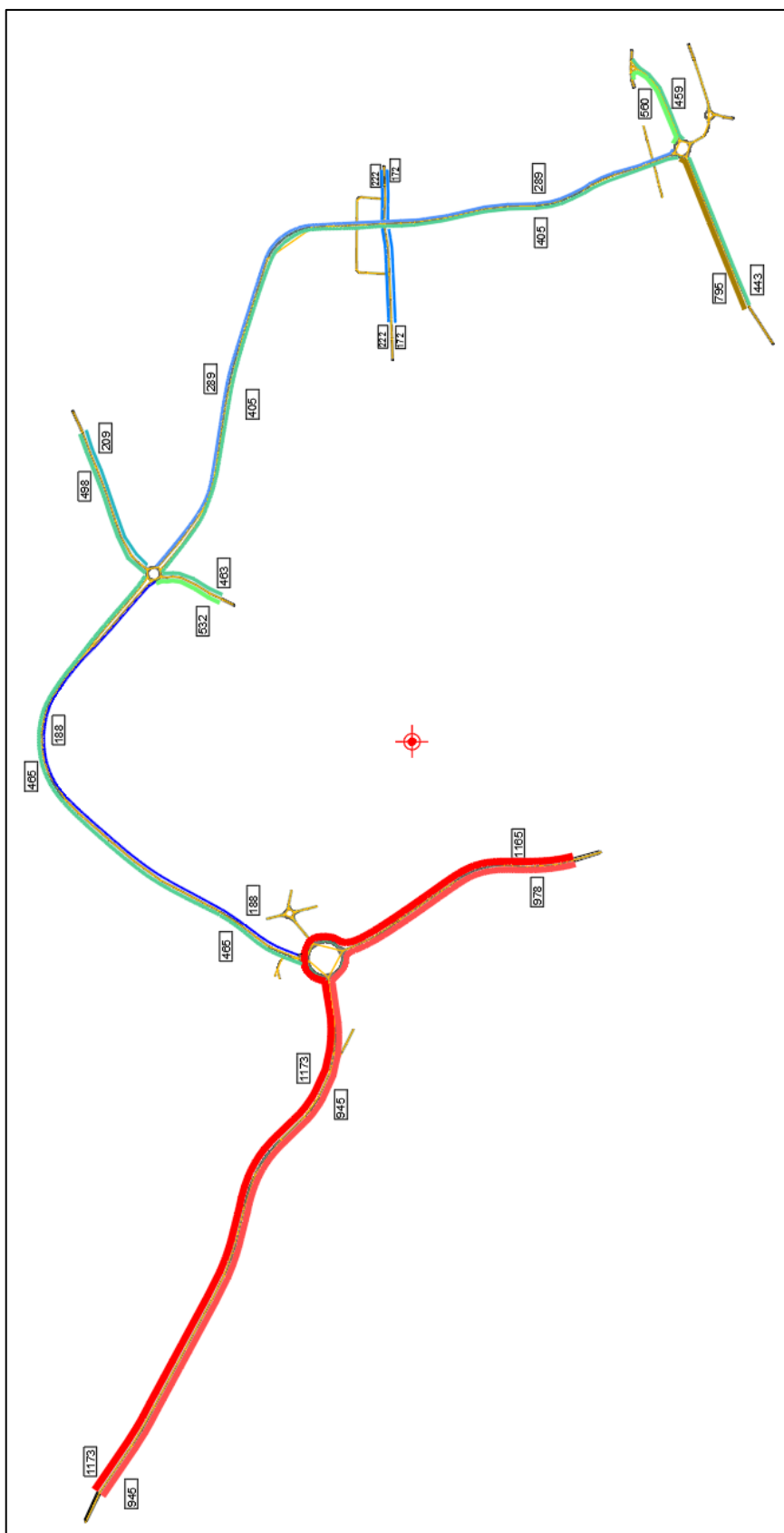


Figura 3 - Flussogramma dello studio trasportistico con dati ora di picco per direzione di marcia, progetto.

Strada	Sezione	Scenario attuale	Scenario progetto	Effetto futuro atteso
-	-	Veic/h	Veic/h	%
SR43 nord	Lato Caposile	2118	2118	0
SR43 sud	Tra Pirami e Picchi	2311	2143	-7,3
SR43 var	V.le Mediterraneo	369	653	+77,0
SP42 sud	Via Roma destra	1711	995	-41,8
SP42 nord	Via Roma sinistra	863	707	-18,1
SR43 var	2°S e 2°L		694	-
SR43 var	2°S e 1°L		694	-
C.Colombo 1°r	S.P. n. 46	415	394	-5,1

Tabella 3 - Flussi dell'ora di picco negli scenari attuale e di progetto (a circonvallazione ultimata).

Al fine di una corretta e completa comprensione dei dati sopra riportati, si ritiene di precisare che:

1. non è previsto un aumento di attrattività della S.R. n. 43 a seguito della costruzione della nuova infrastruttura, in considerazione del fatto che il Livello di Servizio è già prossimo al peggiore possibile (tende ad E con potenziale F al minimo effetto di perturbazione della circolazione);
2. l'effetto più marcato sulle condizioni di deflusso si osserva nella S.P. n. 42 sud (-42%), in quanto asse più prossimo all'ambito servito dalla nuova circonvallazione; più ridotto l'effetto sulla S.R. n. 43 sud (-7%), la quale possiede una valenza a servire maggiormente il territorio a sud (Cavallino e Jesolo Lido);
3. globalmente, la riduzione di traffico che coinvolge S.R. n. 43 sud e S.P. n. 42 sud vale il 22% circa:

$$1 - \frac{\text{Flusso di progetto} - \text{Flusso attuale}}{\text{Flusso attuale}} = 1 - \frac{(2143+995) - (2311+1711)}{(2311+1711)} = -0,2198$$

quantità che, a meno delle cautele adottate, in ragione dell'attrattività della nuova infrastruttura e della congestione della rete esistente, si stima possa raggiungere facilmente il 30%, una volta la circonvallazione sia in esercizio;

4. i flussi drenati dalla nuova bretella sono mantenuti cautelativamente ridotti; ogni ulteriore incremento può essere assorbito da Livelli di Servizio ammissibili, perché comparabili con quelli che il D.M. 5/11/2001 prevede per le strade di nuova realizzazione.

Gli impatti di un eventuale parallelo intervento sulla cosiddetta *Via del Mare*, considerati nello



studio 2025 di cui al punto M sopra menzionato, per quanto i flussi della S.R. n. 43 in ingresso ed egreso a Jesolo possano aumentare, non conducono ad un aggravio dei Livelli di Servizio, grazie alle opere viarie future attese, come evidenziato in precedenti controdeduzioni (vd. flussogrammi in Figura 6 e Livelli di Servizio in Figura 7). Peraltro, gli effetti riguardano prevalentemente la viabilità a ovest di Jesolo, con conseguenze di limitato rilievo sulla rete a est.

4 CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ DI CANTIERE

Nella precedente richiesta di integrazioni è stato menzionato un cronoprogramma di 28 mesi, senza tuttavia presentare un elaborato che sintetizzasse l'effettivo sviluppo dei lavori.

Si allega, dunque, alle presenti integrazioni volontarie il Cronoprogramma di cantiere (codice elaborato: 1370.0.F.M.002.0.D.1_PSC_Cronoprogramma).

Durante lo sviluppo della progettazione è tuttavia emerso che il cantiere potrebbe essere fonte di disagio, anche consistente, al traffico nei mesi estivi, poiché l'accesso al cantiere avverrà dalla rotonda, che insiste all'intersezione della Strada Provinciale 42 con la Variante alla Strada Regionale 43. Su tale nodo, durante i mesi estivi, converge buona parte del traffico veicolare diretto alle spiagge, sia di levante che di ponente, di Jesolo.

Poiché il cantiere utilizzerà lo stesso nodo per l'ingresso dei mezzi necessari per la consegna degli inerti, con i quali realizzare il sottofondo ed il rilevato stradale, il carico di traffico aggiuntivo potrebbe determinare una significativa riduzione del livello di servizio. Al disservizio per il traffico si aggiunge inoltre l'aumento delle emissioni in atmosfera, che potrebbe interessare le abitazioni vicine all'area di cantiere.

Al fine di eliminare all'origine i probabili effetti indesiderati legati alle problematiche qui sopra esposte, è stata predisposta una revisione della cantierizzazione dell'opera, che ora prevede la sospensione del cantiere per l'intero mese di agosto (il mese di maggiore afflusso turistico).

La presenza delle sospensioni del cantiere ha comportato una rimodulazione delle lavorazioni e, in particolare, un maggiore utilizzo del posizionamento delle lavorazioni in parallelo. La durata complessiva del cantiere è rimasta inalterata a 28 mesi complessivi.

5 PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Con la presente integrazione volontaria si allega nuovamente il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) revisionato con alcune modifiche (che sono state evidenziate in giallo nel testo per una lettura più agevole):

- Per la matrice atmosferica, è stato aggiunto il monitoraggio dei livelli di concentrazione degli inquinanti da traffico veicolare, quindi degli ossidi di azoto, da monitorare in fase di esercizio (PO, Post Operam).
- Sono state aggiunte due postazioni di monitoraggio degli inquinanti atmosferici, in corrispondenza di tutte le aree di cantiere individuate. Tali modifiche saranno concordate e condivise con gli Enti competenti, anche sulla base di revisione della progettazione esecutiva oppure di situazioni critiche che potrebbero verificarsi.
- È stata modificata l'articolazione temporale delle indagini atmosferiche, tenendo conto che la durata dei monitoraggi rispetti gli obiettivi di qualità dei dati per misure indicative previste dall'Allegato 1 del D.Lgs. 155/2010.
- Sono state prese in considerazione le misure mitigative di gestione ambientale da applicare per contenere le emissioni in atmosfera.
- Il monitoraggio del clima acustico, rispetto a quanto inizialmente presentato, è stato implementato con l'esecuzione di monitoraggi in corso d'opera (CO), in concomitanza dello svolgimento delle attività di cantiere più rumorose previste dal cronoprogramma.
- Sono state prese in considerazione le misure mitigative di gestione ambientale da applicare per contenere le emissioni acustiche e impatti sui recettori.

6 ELENCO ELABORATI

Di seguito è consultabile l'elenco degli elaborati redatti a supporto delle integrazioni a corredo della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA.

Sono stati evidenziati in azzurro gli elaborati di nuova redazione.

ELENCO ELABORATI – INTEGRAZIONI VOLONTARIE			
RACCORDO NORD DI JESOLO - 2° STRALCIO			
PROGR.	TITOLO	CODICE ELABORATO	REVISIONATO/EX NOVO
01.2	INTEGRAZIONI VOLONTARIE	1370.0.F.Q.001.2.F.0_Integrazioni volontarie	EX NOVO
29.1	CRONOPROGRAMMA DI CANTIERE	1370.0.F.M.002.0.D.1_PSC_Cronoprogramma	EX NOVO
36	STUDIO DI DISPERSIONE DEGLI INQUINANTI ATMOSFERICI	1370.0.F.Q.003.0.F.1_Studio inquinanti atm	REVISIONATO
36.1	STIMA EMISSIONI POLVERI IN FASE DI CANTIERE	1370.0.F.Q.003.1.F.0_Emissioni polveri cantiere	EX NOVO
60	PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	1370.0.F.Q.012.0.F.1_PMA	REVISIONATO