



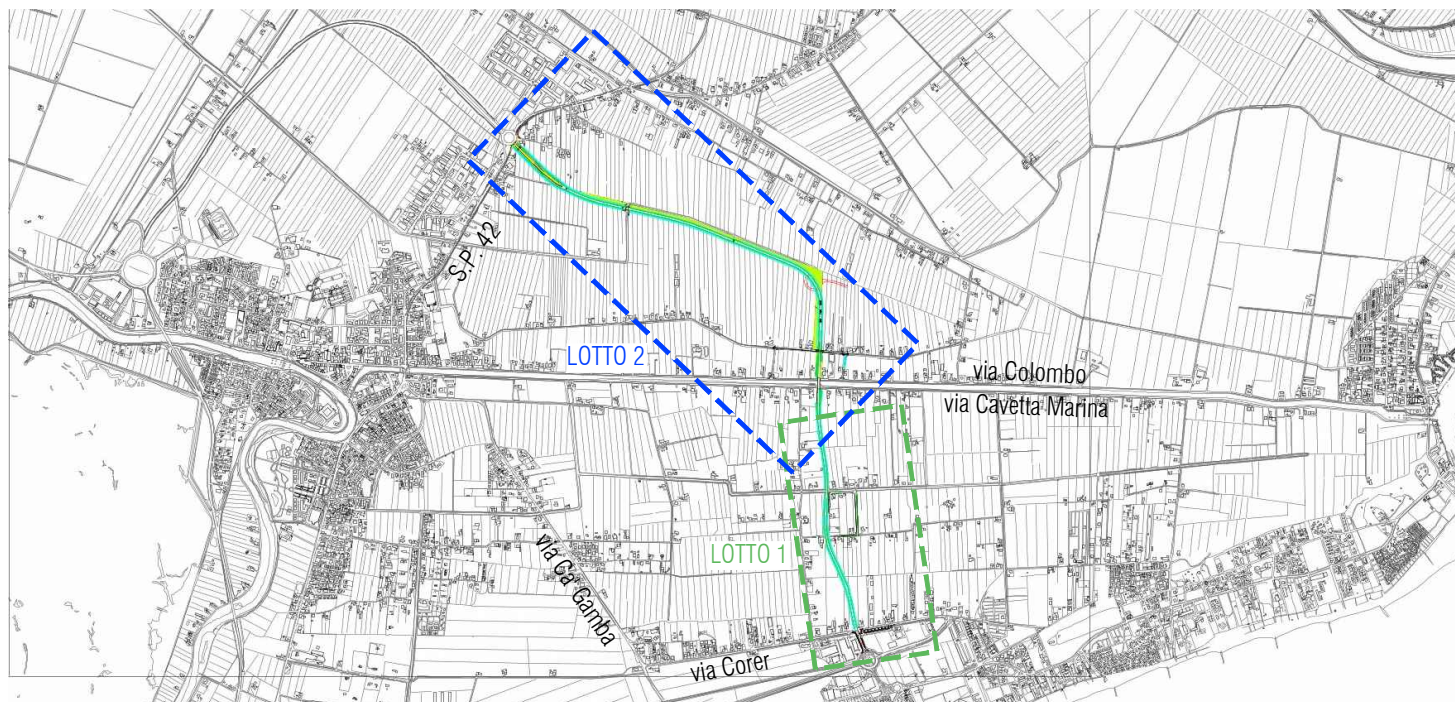
REGIONE DEL VENETO

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

RELAZIONE INTEGRATIVA ALLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

RESP. INTEGRAZ. SPECIALISTICHE E PROGETTISTA
arch. Andrea Gabatel

DATA EMISSIONE
Luglio 2025

NOME FILE
1370.0.F.Q.001.1.F.0_Rel Integrazioni



1

07/2025

0

03/2025

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.001.1.F.0

NOME FILE
1370.0.F.Q.001.1.F.0_Rel Integrazioni

REVISIONE
digitalmente da

INVIO

☐ IN PROGRESS

☒ PER APPROVAZIONE

PREVENUTO IN DATA

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
ANDREA GABATEL il 15/07/2025 11:14:08

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRÀ ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTAMENTE PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO DI VENETO STRADE S.P.A. VENEZIA, OGNI UTILIZZO NON AUTORIZZATO SARÀ PUNITO A NORMA DI LEGGE
THIS DOCUMENT MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, EITHER IN WHOLE OR IN PART, WITHOUT THE CONSENT OF VENETO STRADE S.P.A. VENEZIA, UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW

PROTOCOLLO GENERALE: 2025 / 48027 del 15/07/2025



INDICE

1	PREMESSA	1
2	RUMORE	2
3	TERRE E ROCCE	3
4	ATMOSFERA	10
4.1	Fase di cantiere	10
4.2	Fase di esercizio	10
5	OPERE DI MITIGAZIONE A VERDE	24
6	COMUNE DI JESOLO	25
6.1	Urbanistica	25
6.2	Lavori pubblici e infrastrutture	25
6.2.1	Progetto stradale	25
6.2.2	Sottopassi	25
6.2.3	Opere compensative	26
6.3	Corpo di polizia	26
6.4	Ambiente	26
6.4.1	Acustica	26
6.4.2	Atmosfera	27
6.4.3	Risorse idriche	27
6.4.4	Suolo e sottosuolo	28
7	AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE “ALPI ORIENTALI”	29
8	ELENCO ELABORATI	30



1 PREMESSA

L'Area tutela ambientale della Città Metropolitana di Venezia, dopo aver esaminato la documentazione fornita a corredo della procedura di verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale (art. 19 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.), ha trasmesso in data 17 giugno 2025 la richiesta di integrazioni e precisazioni, al fine di poter procedere ad una corretta e completa valutazione da parte del Comitato Via Metropolitano.

Il presente documento raccoglie tali richieste (riportate in corsivo) e ne evidenzia le integrazioni da parte dell'autorità proponente, rimandando ad eventuali allegati revisionati o realizzati ex novo (si veda "Elenco elaborati" in coda al documento).

La lettera della Città Metropolitana di Venezia è corredata ulteriormente dalle osservazioni pervenute ai sensi dell'art. 19 comma 4 da parte di:

- Comune di Jesolo;
- Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali.



2 RUMORE

Dall'esame della documentazione tecnica fornita si evidenzia che non è presente una Valutazione Previsionale di Impatto Acustico inerente la fase di cantiere; si chiede di voler fornire un documento integrativo.

Viene fornito documento integrativo relativo alla Valutazione Previsionale di Impatto Acustico inerente le fasi di cantiere. Si veda il documento "37.1_1370.0.F.Q.004.1.F.1_DPIA cantiere".

Presa visione della Documentazione Previsionale di Impatto Acustico presentata emerge che per alcuni ricettori è possibile un superamento dei limiti acustici; per questo motivo si chiede che venga fornita una proposta di interventi di contenimento del rumore affinché il deterioramento prospettato sia quantomeno limitato al minimo.

Nel tratto di strada oggetto di valutazione non sono stimati superamenti dei limiti di pertinenza della infrastruttura stradale, anche in relazione alle previste opere di mitigazione. Potranno essere valutate ulteriori opere di mitigazione in corrispondenza di quei ricettori per i quali, pur nel rispetto dei limiti di pertinenza stabiliti dal DPR 142/2009, siano previsti sensibili incrementi dei livelli di clima acustico rispetto a quanto riscontrato allo stato attuale. Ad ulteriore garanzia dell'efficacia delle opere di mitigazione, sono prevista n. 4 stazioni di monitoraggio del clima acustico in fase di esercizio (Post Opera). Si veda il documento "60_1370.0.F.Q.012.0.F.0_PMA".



3 TERRE E ROCCE

Si rileva il volume estremamente ridotto di terre da scavo riutilizzate in sito (circa il 10% del materiale scavato). Si chiede ai progettisti di valutare, in un'ottica di economia circolare e di risparmio di risorse non rinnovabili, la possibilità di un maggior reimpiego di terre da scavo in particolare quelle scavate nella porzione più a sud dove sono presenti suoli sabbiosi (unità CVL1-JES1 in figura 108 del SIA) che dovrebbero avere dei requisiti geotecnici idonei alla realizzazione dell'opera. In alternativa si suggerisce di valutare il trattamento a calce per il riuso dei materiali scavati al fine aumentarne le caratteristiche geotecniche.

Si chiede di fornire una planimetria della fase di cantiere con la evidenziazione, in particolare, delle zone di deposito delle terre e rocce da scavo e dei possibili rifiuti.

Si chiede la provenienza delle terre utilizzate per la realizzazione dei rilevati. Vanno altresì descritti i presidi previsti nelle zone "fisse" di cantiere, soffermandosi in particolare sulla gestione delle acque di dilavamento.

Aumento della percentuale di riutilizzo in sito del materiale scavato

In un'ottica di economia circolare, si ritiene opportuno integrare il PFTE, prevedendo il ricorso al trattamento a calce/cemento per il consolidamento del piano di appoggio del nuovo rilevato stradale, in modo da ottenere benefici di carattere ambientale, quali la riduzione degli scavi, la riduzione delle forniture di materiale da cava e maggiori trasporti che impattano sulla viabilità locale e sulla componente aria oltre che costi aggiuntivi. Il trattamento a calce potrà essere consentito come normale pratica industriale, ai sensi del DPR 120/2017, a condizione che: venga verificato, ex ante ed in corso d'opera, il rispetto delle CSC con le modalità degli Allegati 2, 4 ed 8 al DPR 120/2017 o dei valori di fondo naturale; sia indicata nel Piano di utilizzo l'eventuale necessità del trattamento di stabilizzazione e siano altresì specificati i benefici in termini di prestazioni geomeccaniche; sia esplicitata nel Piano di utilizzo la procedura da osservare per l'esecuzione della stabilizzazione con leganti idraulici (UNI EN 14227-1:2013 e s.m.i.) al fine di garantire il corretto dosaggio del legante idraulico stesso.

Il DPR 120/2017, nell'esemplificare le attività di normale pratica industriale, elimina dall'allegato 3 la stabilizzazione a calce, presente invece nel precedente DM 161/2012. L'orientamento che ha portato all'esclusione del trattamento a calce dalla normale pratica industriale appare ispirato dall'intenzione di evitare, in applicazione del principio di precauzione, che taluni trattamenti, potenzialmente applicabili a tutti i residui, quali sottoprodotti e rifiuti, vengano artatamente sottratti al regime dei controlli e delle restrizioni, previste per la gestione ordinaria dei rifiuti, solo perché inseriti in un elenco di operazioni esplicitamente qualificate anche come normale pratica industriale. Pertanto, l'inclusione di ciascun trattamento tra le normali pratiche industriali non può essere basata sulla presenza dello stesso all'interno di un elenco positivo, ma deve essere fondata su una verifica, caso per caso, finalizzata a dimostrare se la medesima attività sia qualificabile come normale pratica industriale, ovvero come attività di trattamento di rifiuti. Sono percorribili, quindi, due strade distinte: gestione come rifiuto o gestione come terra da scavo. Nel primo caso

la gestione dei materiali di scavo come rifiuto stabilisce il reimpiego al di fuori dell'ambito dei sottoprodotti delle terre e rocce da scavo, mediante l'ottenimento dell'autorizzazione al recupero di rifiuti in procedura ordinaria, di cui all'art. 208 del D.Lgs. 152/2006, per la realizzazione di rilevati e sottofondi stradali, previa esecuzione del test di cessione. Nel secondo caso si prevede la gestione dei materiali di scavo come sottoprodotto, al di fuori quindi del regime ordinario dei rifiuti, considerato più rigoroso e controllato. La sussistenza delle condizioni per dimostrare che una specifica stabilizzazione a calce o cemento è un trattamento di normale pratica industriale è a carico di tutti i soggetti coinvolti nella progettazione, nella produzione e nella gestione delle terre e rocce da scavo, dovendo mantenere la garanzia che la citata stabilizzazione non costituisce attività di bonifica/messa in sicurezza di un suolo o sottosuolo contaminato e/o di trattamento di rifiuti. La prova deve essere riportata nel Piano di gestione delle terre e rocce da scavo, predisposto secondo le indicazioni contenute nel DPR 120/2017, nel quale devono trovare spazio gli esiti della sperimentazione di laboratorio utile alla valutazione degli effetti dell'aggiunta di calce (calce viva, CaO), cemento e calce più cemento sulle proprietà del materiale di scavo, con particolare riguardo agli incrementi di resistenza al taglio e di rigidità e le variazioni di plasticità dopo maturazione. La terra stabilizzata a calce è una miscela composta da una terra, calce viva o idrata ed acqua, in quantità tali da modificare le caratteristiche fisico-chimiche e meccaniche della terra, onde ottenere una miscela idonea per la formazione di strati che, dopo costipamento, risultino di adeguata capacità portante nonché stabili all'azione dell'acqua e del gelo. I principali aspetti positivi legati al trattamento a calce delle terre sono i seguenti:

- Incremento della capacità portante della terra, sia a breve che a lungo termine sotto le azioni cicliche veicolari anche in presenza d'acqua;
- Aumento del modulo elastico della eventuale base granulare sovrastante lo strato stabilizzato;
- La sostanziale riduzione delle deflessioni in fase di esercizio del piano viabile o rotabile sovrastante sottofondazioni o fondazioni stabilizzate.

Le Norme Tecniche di riferimento sono:

- Norma CNR n. 36, per la quale una terra, affinché risulti adatta alla stabilizzazione a calce, deve essere di tipo limo-argilloso ed avere un indice di plasticità normalmente superiore a 10 e secondo cui possono essere stabilizzate a calce anche terre ghiaioso-argillose qualora presentino una frazione passante al setaccio 0.4 UNI non inferiore al 35%.
- Norma CNR-UNI 10006/63, che ha regolato la pratica tecnica di tutte le opere civili impieganti materiali granulari e che è stata riportata, integralmente o per stralci, nei capitolati speciali di appalto, negli elenchi dei prezzi e negli altri documenti contrattuali.
- Norma UNI EN 14227-15: 2015, applicabile rispettivamente ai trattamenti con calce e cemento di terreni naturali e altri materiali per strade, aeroporti e altre aree soggette a traffico.
- Norme Tecniche per le Costruzioni emanate con DM 17 gennaio 2008, che definiscono i principi per il progetto, l'esecuzione e il collaudo delle costruzioni, nei riguardi delle prestazioni loro richieste in termini di resistenza meccanica e stabilità.



Il terreno non contaminato, miscelato con calce o con altra sostanza per esigenze strutturali, rientra nella normale pratica industriale. Se, invece, il terreno è contaminato e l'aggiunta di calce o di altra sostanza è finalizzata anche a modificarne le caratteristiche chimico-fisiche, al fine di garantire che l'utilizzo nel ciclo di produzione avvenga nel rispetto di tutti i requisiti sanitari ed ambientali, esso è al di fuori della normale pratica industriale ed il materiale è un rifiuto.

Nel caso in cui il terreno da trattare non risulti inquinato, la sua miscelazione con calce e/o cemento è finalizzata esclusivamente al miglioramento delle sue caratteristiche merceologiche per renderne l'utilizzo maggiormente produttivo e tecnicamente efficace. Infatti, l'aggiunta di calce sotto forma di calce viva o idrossido di calcio, in un terreno produce un'immediata riduzione del contenuto in acqua insieme ad una modificazione delle caratteristiche fisiche e meccaniche; nel tempo dà luogo a reazioni chimiche con formazione di cristalli di silicati ed alluminati di calcio idrati, che costituiscono un cemento tra i granuli di terra. Tali processi sono impiegati esclusivamente al fine di migliorare le proprietà meccaniche del terreno, senza determinare problematiche da un punto di vista ambientale.

Qualora si confermi la proposta sopra descritta, il Soggetto Proponente intende effettuare prima dello sviluppo del progetto Esecutivo, le necessarie prove geotecniche (che forniscono l'indice di portanza CBR del campione naturale di terra e del campione di terra addizionato con una percentuale di calce viva), per verificare la possibilità di incrementare ulteriormente il riutilizzo del materiale proveniente dagli scavi anche come materiale per la formazione del nuovo rilevato.

Il nuovo bilancio dei volumi di terre e rocce da scavo, derivato dalla stabilizzazione del piano di posa del rilevato stradale, è di seguito sintetizzato.

SCAVI – Produzione Terre e Rocce		
A	Scavo di sbancamento con mezzi meccanici	28.500 mc
B	Scavo di fondazione a sezione obbligata	1.178 mc
	TOTALE SCAVO TERRENO (A+B)	29.678 mc
RIUTILIZZO EFFETTIVO		
C	Materiale utile per scarpate	4.214 mc
CONFERIMENTO OFF-SITE		
D	Conferimento a discarica autorizzata e/o ad impianto di recupero di materiali	25.464 mc

Planimetria di cantiere

Si produce un'integrazione della precedente planimetria di cantiere con l'elaborato "Planimetria e fasi di cantiere", nel quale vengono descritte le fasi in cui sono stati divisi il cronoprogramma e la cantierizzazione, vengono messe in evidenza le aree di cantiere logistico e operativo, con particolare focus sulle aree di deposito delle terre e rocce da scavo e di rifiuti.



Il precedente elaborato “29_1370.0.F.M.002.0.D.0_PSC_Planimetria di cantiere” è sostituito dall’elaborato “29_1370.0.F.M.002.0.D.1_PSC_Planimetria e fasi di cantiere”.

Provenienza delle terre

Al Capitolo 3.4.1 del documento già allegato al PFTE codice “1370.0.F.C.002.0.F.0_Gestione terre e rocce” sono indicati alcuni siti di rifornimento delle materie utilizzate per la realizzazione del rilevato. Altri siti potranno essere individuati e indicati nell’aggiornamento del documento da allegare al Progetto Esecutivo.

Gestione delle acque di dilavamento

Il riferimento per la gestione delle acque nella fase di cantiere è il Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto approvato con D.G.R. n. 4453 del 29/12/2004 e s.m.i (ultimo aggiornamento delle NTA è dell’Agosto 2021) con specifico riferimento alle disposizioni di cui all’art. 39 - Acque meteoriche di dilavamento, acque di prima pioggia e acque di lavaggio e le Linee Guida per l'applicazione di alcune norme tecniche di attuazione del Piano di Tutela delle Acque approvate con DGR n. 80 del 27 gennaio 2011. Il Piano di Gestione Ambientale di Cantiere che dovrà essere allegato al PE dovrà rispettare le suddette norme.

Fatta questa premessa si specifica che le aree di cantiere già previste in PFTE sono localizzate al di fuori degli alvei. Laddove non è stato possibile eliminare le interferenze con i fossi minori, in un’ottica di prevenzione, limitazione e mitigazione di impatti sull’ambiente idrico superficiale, nella fase di cantiere, saranno previste e adottate tutte le precauzioni atte a:

- limitare la torbidità dell’acqua e portare a termine le lavorazioni nel più breve tempo possibile, prevedendo l’immediato recupero degli ambienti interessati;
- evitare fenomeni di dilavamento di sostanze pregiudizievoli per l’ambiente anche a livello locale, nonché delle sostanze specifiche la cui presenza viene desunta dell’esame dalle schede tecniche dei prodotti utilizzati durante le lavorazioni, che potrebbero entrare in contatto con le acque superficiali;
- evitare fenomeni di diluizione delle acque di dilavamento delle aree di cantiere, attraverso acque di lavorazione potenzialmente contaminate, eventualmente generate da uno sversamento accidentale.

L’Appaltatore dei lavori per la realizzazione della nuova infrastruttura dovrà dotarsi di un sistema di gestione ambientale specifico per la fase di corso d’opera con riferimento:

- a tutte quelle misure e procedure preventive tali da evitare fenomeni di contaminazione delle acque superficiali, eventualmente generati da uno sversamento accidentale;
- alle procedure da mettere in atto nell’eventualità di insorgenza di anomalie, legate alle attività di progetto, esplicitando gli opportuni interventi correttivi o mitigativi.

Più in generale, per il fattore ambientale ambiente idrico si prevede l’applicazione delle seguenti misure di gestione ambientale e di mitigazione:

- Durante alcune fasi di cantiere, soprattutto per le demolizioni, la produzione di polveri e di fanghi, diventa un problema spesso difficile da risolvere, anche perché la soluzione più utilizzata è sempre l'uso di acqua corrente per la pulizia delle ruote dei camion in uscita cantiere. Per eliminare definitivamente questo problema, si propone l'installazione di un sistema lava ruote con recupero delle acque di lavaggio. Questo è composto da una vasca di raccolta e trattamento acque, e da una vasca di lavaggio passante in cui il mezzo transitandovi all'interno aziona una serie di getti d'acqua ad alta pressione che ne garantiscono la pulizia. La soluzione di per sé elementare, comporta due indubbi vantaggi: il recupero delle acque per le quali il reintegro dovuto alle acque perse nella nebulizzazione è solo minimale, ed il vantaggio di mantenere pulite, asciutte e libere dal fango tutte le aree di cantiere, limitando il lavaggio ad una sola zona dotata di un sistema di raccolta e riuso delle acque stesse. Inoltre, questo sistema, essendo rimovibile e totalmente fuori terra, permette di essere spostato velocemente adattandosi alle possibili variazioni del layout cantiere. Tale zona lavaggio sarà posizionata nei pressi dell'uscita cantiere in modo da consentire il lavaggio prima dell'immissione su strada pubblica. Laddove l'allaccio alla rete idrica non risultasse agevole, si valuterà l'impiego di spazzatrici stradali, parimenti efficaci al sistema lava-ruote.
- Considerata la natura dei lavori e l'estensione dell'intervento, si potrà prevedere alla stesura di appositi tappeti oleo-assorbenti ed idrorepellenti di tipo carrabile. Al termine delle lavorazioni tali tappeti saranno smaltiti ai sensi della norma vigente da ditta specializzata.
- Nelle zone prossime alle aree di lavoro saranno installati dei kit anti-sversamento di pronto intervento contenenti:
 - resine epossidiche, nastri al silicone, materiali auto-vulcanizzanti per la sigillatura di eventuali perdite;
 - materiale biodegradabile in polvere atto ad assorbire sia l'acqua che i derivati del petrolio;
 - materiali oleoassorbenti ed idrorepellenti;
 - pompe aspira-liquidi;
 - cuscinetti e contenitori atti ad assorbire e trattenere gocciolamenti da spine, fusti e macchinari.
- L'effettuazione delle attività di manutenzione di mezzi e macchinari sarà effettuata solo su aree impermeabilizzate dotate di cordolo di raccolta per gli sversamenti liquidi;
- Le acque di officina, ricche di idrocarburi ed olii e di sedimenti terrigeni, provenienti dal lavaggio dei mezzi meccanici o dei piazzali dell'officina, verranno stoccate e inviate ad impianto di trattamento. La loro gestione sarà a carico della ditta appaltatrice, e tale onere sarà disciplinato a livello di Capitolato Speciale di Appalti;
- Le acque provenienti dagli scarichi di tipo civile, connesse alla presenza del personale di cantiere, saranno trattate a norma di legge, ovvero nel rispetto delle N.T.A. del Piano di Tutela



delle Acque, in impianti di depurazione, oppure immessi in fosse settiche a tenuta, che verranno spurgate periodicamente;

- La realizzazione di apposite aree di stoccaggio di materiali e sostanze (chimici, liquidi, inquinanti e rifiuti) saranno dotate di idoneo sistema di raccolta e trattamento acque di percolazione e impermeabilizzazione dello strato di sottofondo, nonché sarà prevista la separazione dei materiali per tipologia con chiara identificazione degli stessi;
- Sarà prevista la protezione del materiale stoccato e dei rifiuti raccolti durante l'attività costruttiva per impedirne il contatto con le acque meteoriche ed il rilascio eventuale di sostanze inquinanti grazie ad una struttura leggera provvisoria coperta e chiusa nel perimetro da pannelli verticali in modo da creare un'area idonea per lo stoccaggio dei materiali;
- Si procederà con l'installazione di barriere rimovibili a ridosso delle aree di cantiere al fine di evitare il ruscellamento di fango, lo sversamento di composti inquinanti, o la caduta di detriti direttamente nei corsi di acqua;
- Per le aree tecniche che ricadono in aree potenzialmente allagabili, saranno adottati adeguati manufatti provvisori (dune) che fungeranno da protezioni da possibili eventi di piena (sia al fine di salvaguardare le aree e i mezzi di cantiere, sia al fine di evitare dilavamenti di sostanze e materiali potenzialmente inquinanti). Nella fattispecie per consentire la realizzazione dei piazzali e delle piste di cantiere, e per limitare l'interferenza con i corsi d'acqua, in sostituzione di eventuali guadi è prevista la posa di tombini temporanei;
- Sarà predisposto un sistema di regimazione delle acque di dilavamento dell'area di cantiere con convogliamento delle acque di prima pioggia in apposita vasca. Le acque di seconda pioggia saranno scaricate nel fosso più prossimo al cantiere;
- Sarà predisposta la raccolta delle acque di recupero che dovessero essere prodotte durante le fasi di realizzazione di elementi in calcestruzzo: nella fase di getto del conglomerato cementizio per evitare dispersione di acqua mista a cemento che, mescolandosi alle acque superficiali o penetrando nella falda, potrebbe provocarne l'inquinamento. Tali acque saranno inizialmente recapitate in apposite vasche o fosse con fondo impermeabilizzato (anche con semplici teloni in materiale plastico), che saranno predisposte nelle immediate vicinanze delle opere da realizzare, in numero necessario per ovviare sfiorii o sversamenti accidentali. Le acque di esubero saranno allontanate tramite pompaggio, se necessario, e verranno quindi opportunamente fatte decantare, per consentire la sedimentazione delle sostanze inquinanti ed il successivo deflusso nell'ambiente nel rispetto delle N.T.A. del Piano di Tutela delle Acque. Il materiale sedimentato nelle vasche/fosse verrà smaltito secondo normativa vigente. Le acque saranno stoccate e inviate a impianto di trattamento. La loro gestione sarà a carico della ditta appaltatrice (CSA);
- Per lo scavo delle fondazioni profonde, viene utilizzato lo scavo con fanghi bentonitici. Al fine di evitare processi di intorbidimento dovuti alla dispersione della componente argillosa e di dispersione degli agenti additivanti normalmente previsti che potrebbero interferire con la



falda, i fanghi saranno recuperati nella fase di getto del calcestruzzo dei pali, attraverso la predisposizione di apposite buche eseguite nel terreno, opportunamente impermeabilizzate per evitare dispersioni nel sottosuolo attraverso l'uso di teli in HDPE o di cassoni prefabbricati. Saranno riutilizzati nelle perforazioni adiacenti, fino allo smaltimento finale in idonei impianti di recupero/discariche, una volta realizzati tutti i pali di fondazione della specifica opera;

- Infine, si ricorda che per l'impiego della calce per il miglioramento delle caratteristiche geotecniche del piano di posa, si dovranno adottare le modalità gestionali descritte dalle "Linee guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo di terre e rocce da scavo (TRS)" emanate dal Sistema Nazionale per la Protezione Ambientale (SNPA, 2019). Tali accorgimenti saranno necessari al fine di scongiurare eventuali contaminazioni delle acque ad opera del dilavamento del materiale in caso di piogge improvvise ed intense.

4 ATMOSFERA

4.1 Fase di cantiere

Si chiede di integrare lo Studio di dispersione degli inquinanti atmosferici prendendo in considerazione anche la fase di cantiere. La suddetta valutazione può essere condotta con metodi anche più approssimativi rispetto allo studio di dispersione degli inquinanti da traffico, ma deve tenere conto delle distanze da possibili recettori (abitazioni). Vista la durata del cantiere di 28 mesi, sulla base della realizzazione per lotti, si chiede di presentare un cronoprogramma di massima, ma dettagliato per il periodo estivo, al fine di verificare se si possano presentare eventuali interferenze con i flussi turistici.

In analogia ad altri lavori svolti, non riteniamo significativo elaborare la dispersione degli inquinanti atmosferici per la fase di cantierizzazione, trattandosi, altresì di una fase temporanea. Andremmo a specificare le buone norme da adottare per prevenire la dispersione di inquinanti e polveri durante tale fase. Non si ritiene dover aggiornare lo Studio con mappe di dispersione degli inquinanti atmosferici nella fase di cantiere.

Considerato che l'opera è totalmente su nuovo sedime le interferenze tra il cantiere e la viabilità esistente utilizzata dai turisti sono minime. Il sedime della nuova opera sarà la viabilità di cantiere principale. Il cronoprogramma dovrà essere aggiornato in base all'effettivo inizio dei lavori per non sovrapporre alcune lavorazioni con la viabilità in periodo di alta stagione (es. costruzione ponte). L'accesso al cantiere è facilitato dalla presenza a nord della rotatoria sulla SP 42 e della rotatoria di Piazza Torino a Sud. Le attività di cantiere dovranno comunque rispettare le restrizioni dei regolamenti Comunali.

Tuttavia, sarà opportuno effettuare in tale fase il monitoraggio che permetterà, qualora ve ne sia bisogno, di attuare misure di mitigazione in concomitanza delle attività che producono maggiore emissione di polveri. L'attività di monitoraggio appare una risposta più concreta rispetto a quella di prevedere, attraverso una simulazione, lo stato di ricaduta degli inquinanti atmosferici durante la fase di cantiere. Si rimanda dunque al documento "60_1370.0.F.Q.012.0.D.0_PMA".

4.2 Fase di esercizio

Lo studio di dispersione presenta alcune incongruenze che sono di seguito evidenziate, si chiede di voler controdurre punto per punto:

1. *La massima concentrazione media annuale di NO₂ stimata nell'intero dominio nello scenario stato di progetto 2 (SP2) con il fondo è pari a 29.6 µg/m³ (Paragrafo 9.9 Risultati dello studio di pag. 39 su 65 del documento 36_1370.0.F.Q.003.0.F.0_Studio inquinanti atm), tuttavia nella Tabella di pagina 50 è prevista una concentrazione superiore, cioè a pari a 30.00 µg/m³, nel recettore R19.*

Si conferma, sulla base delle simulazioni con il post-processore Run-analyzer, un valore massimo di 30 µg/m³, rilevato solo nel recettore R19. La lieve discrepanza (0,04 µg/m³)

deriva dall'interpolazione cartografica GIS e non è significativa. I valori corretti sono quelli riportati nelle tabelle dell'Allegato 2 del documento "36_1370.0.F.Q.003.0.F.0_Studio inquinanti atm". A supporto, si riportano i dati di output (post processamento) del modello di calcolo per dare evidenza di quanto sopra riportato anche con riferimento al recettore R19:

Recettore	X(m)	Y(m)
R19	1785053	5049809

Informazioni	
Valori medi in ogni recettore calcolati sulla media di 1 hr;	
Dati calcolati più fondo. Specie chimica: NO2 ARM2 (ug/m ³);	
Periodo: 01/01/2022 00:00:00 <-> 31/12/2022 22:00:00 (orario: 0 - 23)	
Copia	
Elemento	Valore
Informazioni	
Reticolo Origine	1780098 X(m); 5046801 Y(m) 32N
Reticolo Dimensioni	Punti: 10 x 10; Dimensioni cella: 816,0 DX(m) x 491,0 DY(m)
Recettori Discreti	1167
Valore Massimo	3,00E+001; [Posizione: 1785053 X(m); 5049809 Y(m) 32N]
Valore Minimo	2,60E+001; [Posizione: 1788443 X(m); 5047353 Y(m) 32N]
Valore Medio	2,62E+001
Valori Massimi	
Valore massimo 1	3,00E+001; [Posizione: 1785053 X(m); 5049809 Y(m) 32N]
Valore massimo 2	2,94E+001; [Posizione: 1782748 X(m); 5049384 Y(m) 32N]
Valore massimo 3	2,89E+001; [Posizione: 1785243 X(m); 5050236 Y(m) 32N]
Valore massimo 4	2,87E+001; [Posizione: 1785218 X(m); 5050133 Y(m) 32N]
Valore massimo 5	2,85E+001; [Posizione: 1784917 X(m); 5049584 Y(m) 32N]
Valore massimo 6	2,85E+001; [Posizione: 1785027 X(m); 5049799 Y(m) 32N]
Valore massimo 7	2,85E+001; [Posizione: 1785854 X(m); 5050669 Y(m) 32N]
Valore massimo 8	2,81E+001; [Posizione: 1786150 X(m); 5050788 Y(m) 32N]
Valore massimo 9	2,78E+001; [Posizione: 1785618 X(m); 5050615 Y(m) 32N]
Valore massimo 10	2,78E+001; [Posizione: 1783300 X(m); 5049158 Y(m) 32N]
Valore massimo 11	2,78E+001; [Posizione: 1783736 X(m); 5048295 Y(m) 32N]
Valore massimo 12	2,77E+001; [Posizione: 1780583 X(m); 5050450 Y(m) 32N]
Valore massimo 13	2,76E+001; [Posizione: 1786189 X(m); 5050858 Y(m) 32N]
Valore massimo 14	2,76E+001; [Posizione: 1784994 X(m); 5049747 Y(m) 32N]
Valore massimo 15	2,76E+001; [Posizione: 1783688 X(m); 5048713 Y(m) 32N]
Valore massimo 16	2,76E+001; [Posizione: 1785954 X(m); 5050740 Y(m) 32N]
Valore massimo 17	2,75E+001; [Posizione: 1783772 X(m); 5047818 Y(m) 32N]
Valore massimo 18	2,75E+001; [Posizione: 1783742 X(m); 5048441 Y(m) 32N]
Valore massimo 19	2,74E+001; [Posizione: 1782951 X(m); 5049454 Y(m) 32N]
Valore massimo 20	2,74E+001; [Posizione: 1787442 X(m); 5047783 Y(m) 32N]
Valore massimo 21	2,74E+001; [Posizione: 1786947 X(m); 5047273 Y(m) 32N]
Valore massimo 22	2,73E+001; [Posizione: 1783918 X(m); 5047131 Y(m) 32N]
Valore massimo 23	2,73E+001; [Posizione: 1784945 X(m); 5049571 Y(m) 32N]
Valore massimo 24	2,73E+001; [Posizione: 1780914 X(m); 5050238 Y(m) 32N]
Valore massimo 25	2,73E+001; [Posizione: 1781955 X(m); 5049917 Y(m) 32N]



2. La massima concentrazione media annuale di PM10 stimata nel recettore R19 nello stato di progetto 2 con il fondo è pari a $30.8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Paragrafo 9.9 Risultati dello studio di pag. 39 su 65 del documento 36_1370.0.F.Q.003.0.F.0_Studio inquinanti atm.pdf), tuttavia nella Tabella di pagina 50 è prevista una concentrazione di $30.90 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pertanto si chiede di correggere l'errore di calcolo.

Si conferma, sulla base delle simulazioni effettuate con Runanalyzer, un valore massimo di concentrazione pari a $30,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$, rilevato esclusivamente nel recettore R19. Le differenze riscontrate ($0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$) derivano dall'interpolazione cartografica del software GIS (surfer) e non sono significative. I valori corretti restano quelli riportati nelle tabelle dell'Allegato 2 del documento "36_1370.0.F.Q.003.0.F.0_Studio inquinanti atm", ottenuti dal post-processamento Runanalyzer. A supporto, saranno allegati i listati di output del modello di simulazione con i valori massimi di concentrazione del dominio e ai recettori.

Recettore	X(m)	Y(m)
R19	1785053	5049809

Informazioni	
Valori medi in ogni recettore calcolati sulla media di 24 hr;	
Dati calcolati più fondo. Specie chimica: Particolato generico ($\mu\text{g}/\text{m}^3$); Periodo: 01/01/2022 00:00:00 <-> 31/12/2022 22:00:00 (orario: 0 - 23)	
Copia	
Elemento	Valore
Informazioni	
Reticolo Origine	1780098 X(m); 5046801 Y(m) 32N
Reticolo Dimensioni	Punti: 10 x 10; Dimensioni cella: 816,0 DX(m) x 491,0 DY(m)
Recettori Discreti	1135
Valore Massimo	3,09E+001; [Posizione: 1785053 X(m); 5049809 Y(m) 32N]
Valore Minimo	2,96E+001; [Posizione: 1787442 X(m); 5051220 Y(m) 32N]
Valore Medio	2,98E+001
Valori Massimi	
Valore massimo 1	3,09E+001; [Posizione: 1785053 X(m); 5049809 Y(m) 32N]
Valore massimo 2	3,07E+001; [Posizione: 1782748 X(m); 5049384 Y(m) 32N]
Valore massimo 3	3,06E+001; [Posizione: 1785243 X(m); 5050236 Y(m) 32N]
Valore massimo 4	3,06E+001; [Posizione: 1785218 X(m); 5050133 Y(m) 32N]
Valore massimo 5	3,05E+001; [Posizione: 1785027 X(m); 5049799 Y(m) 32N]
Valore massimo 6	3,05E+001; [Posizione: 1784917 X(m); 5049584 Y(m) 32N]
Valore massimo 7	3,04E+001; [Posizione: 1783736 X(m); 5048295 Y(m) 32N]
Valore massimo 8	3,04E+001; [Posizione: 1785854 X(m); 5050669 Y(m) 32N]
Valore massimo 9	3,04E+001; [Posizione: 1783300 X(m); 5049158 Y(m) 32N]
Valore massimo 10	3,03E+001; [Posizione: 1786150 X(m); 5050788 Y(m) 32N]
Valore massimo 11	3,03E+001; [Posizione: 1783742 X(m); 5048441 Y(m) 32N]
Valore massimo 12	3,03E+001; [Posizione: 1783772 X(m); 5047818 Y(m) 32N]
Valore massimo 13	3,03E+001; [Posizione: 1783688 X(m); 5048713 Y(m) 32N]
Valore massimo 14	3,03E+001; [Posizione: 1780583 X(m); 5050450 Y(m) 32N]
Valore massimo 15	3,02E+001; [Posizione: 1784994 X(m); 5049747 Y(m) 32N]
Valore massimo 16	3,02E+001; [Posizione: 1783918 X(m); 5047131 Y(m) 32N]
Valore massimo 17	3,02E+001; [Posizione: 1784945 X(m); 5049571 Y(m) 32N]
Valore massimo 18	3,02E+001; [Posizione: 1783392 X(m); 5049155 Y(m) 32N]
Valore massimo 19	3,02E+001; [Posizione: 1785618 X(m); 5050615 Y(m) 32N]
Valore massimo 20	3,02E+001; [Posizione: 1782951 X(m); 5049454 Y(m) 32N]
Valore massimo 21	3,02E+001; [Posizione: 1786947 X(m); 5047273 Y(m) 32N]
Valore massimo 22	3,02E+001; [Posizione: 1780914 X(m); 5050238 Y(m) 32N]
Valore massimo 23	3,01E+001; [Posizione: 1786189 X(m); 5050858 Y(m) 32N]
Valore massimo 24	3,01E+001; [Posizione: 1783017 X(m); 5049326 Y(m) 32N]
Valore massimo 25	3,01E+001; [Posizione: 1783138 X(m); 5049288 Y(m) 32N]

3. Nelle mappe di dispersione presentate alla fine dello Studio di dispersione degli inquinanti atmosferici mancano le mappe relative al benzene.

Come evidenziato dai valori riportati nelle tabelle relative al post-processamento, le concentrazioni di benzene nei diversi scenari analizzati (SDF e due stati di progetto) risultano

pressoché equivalenti, senza differenze significative. Pertanto, non si è ritenuto necessario produrre elaborazioni cartografiche, in quanto le mappe avrebbero semplicemente confermato graficamente tale sostanziale uguaglianza.

4. *Nelle mappe di dispersione presentate alla fine dello Studio di dispersione degli inquinanti atmosferici si osservano i maggiori impatti lungo la Strada regionale 43 e lungo la Strada provinciale 42 in tutti gli scenari (stato di fatto, stato di progetto 1 e stato di progetto 2). Appare anomalo che, anche nello scenario di progetto 2 con il completamento del raccordo nord di Jesolo, restino elevati gli impatti sulla SR43 e sulla SP42. Ci si aspetta, infatti, che una parte dei flussi in ingresso dalla SR43 percorrano Via Mediterraneo e raggiungano il litorale est, con relative riduzioni degli impatti sulla SR43 verso sud/Lido.*

Come evidenziato dalle tabelle, che riportano i valori puntuali di concentrazione ai recettori, nei punti R1, R2, R3, R4 e R6, situati lungo la SR 43 verso sud, si osserva una lieve riduzione delle concentrazioni rispetto allo stato di fatto, sebbene non significativa.

Tale andamento, chiaramente rilevabile dai dati numerici, risulta meno percepibile nelle mappe di ricaduta a causa dei limiti intrinseci della visualizzazione cartografica. Per questo motivo, si è ritenuto opportuno affiancare alle mappe anche i valori tabellari, al fine di garantire una lettura più precisa dei risultati.

Si sottolinea, inoltre, la complessità dei modelli di simulazione della qualità dell'aria, i quali integrano dati meteorologici forniti da ARPAV e informazioni relative alla chimica atmosferica. Tali modelli possono generare distribuzioni spaziali e intensità di concentrazione non sempre intuitive, in quanto fortemente influenzate dalle condizioni meteo-climatiche locali, che possono amplificare o attenuare l'impatto delle sorgenti emmissive.

5. *Nelle mappe di ricaduta al suolo di inquinanti presentate alla fine dello Studio di dispersione (Allegato 3) si osserva che lungo la strada SP43 le concentrazioni aumentano (in area ed intensità) dallo scenario stato di fatto allo scenario stato di progetto 1 e 2. Questo è in contrasto con le tabelle dell'Allegato 2 e con l'intento dell'opera. Si chiede di correggere o motivare e di allineare le scale della legenda delle mappe.*

Si ribadisce l'importanza di basare le valutazioni sui dati tabellari, in quanto forniscono i valori puntuali di concentrazione risultanti dal modello di simulazione, privi di effetti dovuti all'interpolazione grafica e ai limiti della rappresentazione cartografica.

Per quanto riguarda le mappe di ricaduta al suolo, si precisa che non è possibile effettuare confronti diretti tra le estensioni e le intensità delle concentrazioni nei diversi scenari, in quanto ogni scenario simulato rappresenta una condizione previsionale autonoma, elaborata con una propria scala cromatica e di intensità, finalizzata a evidenziare le variazioni interne allo stesso scenario.

Si invita, pertanto, a fondare le valutazioni comparative sulle tabelle di output del modello, riportate nell'Allegato 2 (post-processamento Run-analyzer), che consentono un confronto oggettivo e accurato dei valori di concentrazione ai recettori.

6. *Nelle mappe di dispersione presentate alla fine dello Studio di dispersione degli inquinanti atmosferici si nota che la Strada provinciale 42 è caratterizzata da elevate concentrazioni di inquinanti, in particolare nel tratto verso Jesolo Paese; questo avviene in tutti gli scenari presentati. Appare anomalo che questo tratto di strada venga simulato fino ad un certo punto e poi si interrompa senza ulteriori informazioni sul proseguimento degli impatti di quel flusso di traffico. In pratica si chiede di non presentare interruzioni sul grafo stradale, in particolare se caratterizzato da ricadute significative. Si chiede quindi di completare il grafo delle simulazioni con il proseguimento dell'arteria stradale SP42 Via Roma Destra di attraversamento di Jesolo Paese (direzione sud) e di via Cristoforo Colombo, lungo il Canale Cavetta (direzione est).*

Il modello di dispersione degli inquinanti in atmosfera si riferisce ad una nuova viabilità extraurbana, che ha origine presso la rotatoria all'intersezione tra la SP 42 e la SR 43 e che si sviluppa in direzione sud-est allontanandosi in modo consistente dall'abitato di Jesolo paese. Nella simulazione modellistica dello stato di fatto viene evidenziata la presenza di un significativo livello di inquinamento nel tratto della SP42, che si sviluppa a sud della citata rotatoria, verso l'abitato di Jesolo paese. Si nota peraltro che, negli scenari di modellazione di progetto, si può constatare (come evidenziato nelle tabelle di concentrazione degli inquinanti presso i recettori di cui all'Allegato 2) che la concentrazione degli inquinanti nel tratto di interesse si abbassa in modo consistente tra le condizioni di fatto e le condizioni di progetto, pur non potendosi annullare in quanto la presenza della nuova viabilità è condizione sufficiente per eliminare completamente il traffico diretto verso l'abitato di Jesolo paese. Constatata la riduzione di concentrazione di inquinanti rispetto allo stato di fatto con il conseguente miglioramento delle condizioni attuali, essendo la modellazione focalizzata sulla determinazione degli effetti di una viabilità extraurbana, si è ritenuto non rilevante, ai fini della modellazione degli effetti della nuova viabilità nel suo complesso, approfondire nel dettaglio la dispersione degli inquinanti all'interno dell'abitato, ancorché permangano nel tratto di concentrazioni di inquinanti significative. Le medesime considerazioni valgono anche per via Colombo, la quale peraltro è interessata da livelli di traffico molto meno consistenti rispetto a quelli della SP 42.

7. *Nelle tabelle delle pagine 42-43-44 dello studio di dispersione sono presentati i dati di traffico inseriti nel modello e il calcolo dei fattori di emissione pesati. Si osserva che i flussi di traffico dei tre scenari diversi sono molto simili sui medesimi tratti (v. tab. di sintesi che segue). Si considera improbabile che la ripartizione del traffico con il raccordo in esercizio sia così simile allo stato di fatto, infatti la SR43 parrebbe ridursi di soli 44 veicoli in SDP1 e 135 veicoli in SDP2, assorbendo in Viale Mediterraneo solo 50 veicoli in SDP1 e 180 veicoli in SDP2. Anche in SP42 Via Roma Destra la riduzione pare minima, di 103 veicoli in SDP1 e 288 veicoli in SDP2, con incremento in SR43 di soli 191 veicoli nel 1° stralcio. Infine su Via C. Colombo la viabilità locale non verrebbe sgravata dal nuovo raccordo (solo -10 veicoli in SDP2) ed all'innesto della rotatoria finale Via Papa Luciani registra +133 veicoli e Via Madre Teresa +157 veicoli. Considerato che si tratta di un TGM con*

flussi di traffico bidirezionali nelle 24 ore, i dati sembrano sottostimati. Si chiede di correggere o motivare quanto scritto e di rappresentare i flussi elencati in tabella in una mappa.

Strada e TGM/24 BIDIR	Stato di fatto – SDF	Stato di progetto1 – SDP1	Stato di progetto 2 – SDP2
SR43 nord	1935	1935	1935
SR43 sud	1852	1808	1717
SR43 var/V.le Mediterraneo	209	259	389
SP42 sud (Via Roma destra)	1027	924	739
SP42 nord (Via Roma sinistra)	680	680	680
SR43 var 1° stralcio		123	314
SR43 var 2° stralcio			201
C.Colombo 1°r (SP 46)	182		
C.Colombo 1°r (SP 46) est		182	172
C.Colombo 1°r (SP 46) ovest		105	105
Papa Luciani	500	500	633
Madre Teresa	394	394	551

I dati di traffico utilizzati nello studio trasportistico (rev. 02) sono dedotti da rilievi eseguiti in loco, che tuttavia risalgono a siti e periodi di indagine non omogenei, non essendo stato possibile né significativo eseguire una campagna di monitoraggio del traffico all'atto di stesura dello studio qui in esame. In particolare, si è fatto riferimento (vd. Studio trasportistico) a:

- 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).

Di recente, è stato acquisito uno Studio del traffico e indagine del traffico veicolare, datato

maggio 2025, redatto da Veneto Strade Spa.

Come precisato, essendo i dati provenienti da indagini diverse, essi sono il risultato di metodologie di rilievo differenti (indagini automatiche di vario tipo o manuali, rilievi in sezioni o in intersezioni con conteggio delle manovre ecc.), restituzione e rappresentazione di dati varie in forma e contenuti, e si riferiscono ad anni, congiunture economiche e sociali, stagioni dell'anno diversi fra loro. I dati disponibili sono stati esaminati, confrontati, aggiornati ed allineati per quanto possibile, al fine di costruire lo stato di fatto, precisando che lo scenario "attuale" è stato considerato quello del periodo estivo, mese di agosto, giorno di sabato e fascia 9:00-10:00, che costituisce il picco meritevole di esame.

Quanto alla presunta sottostima dei dati, si pongono a confronto i flussi di picco dello studio trasportistico e del DocFAP 2025 (rilievi 2024), di cui al precedente punto M, non disponibili al momento della redazione dello studio qui in esame.

Sezione	Sezione	Studio trasportistico	DocFAP 2025
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

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 luglio 2024. Si osserva una maggior mobilità fra Jesolo e Caposile, cui non fa riscontro un pari incremento di spostamenti nella porzione di territorio interessata dal raccordo nord Jesolo della S.R. n. 43 "del mare" -stralcio 2, dove i dati utilizzati nelle simulazioni sono da ritenersi del tutto significativi.

Si riportano di seguito, graficamente, i dati dei flussi orari di picco e TGM utilizzati nelle verifiche, precisando che il diagramma allegato non è un flussogramma comprensivo di tutte le manovre di svolta alle intersezioni, ma un grafo di supporto alla rappresentazione dei flussi massimi registrati per ogni singolo ramo. Conseguentemente non deve essere verificato l'equilibrio entrate/uscite ai singoli nodi. Di seguito:

1. Flussogrammi dell'ora di picco, scenario circonvallazione 1° Stralcio, stato attuale.
2. Flussogrammi del TGM, scenario circonvallazione 1° Stralcio, stato attuale.

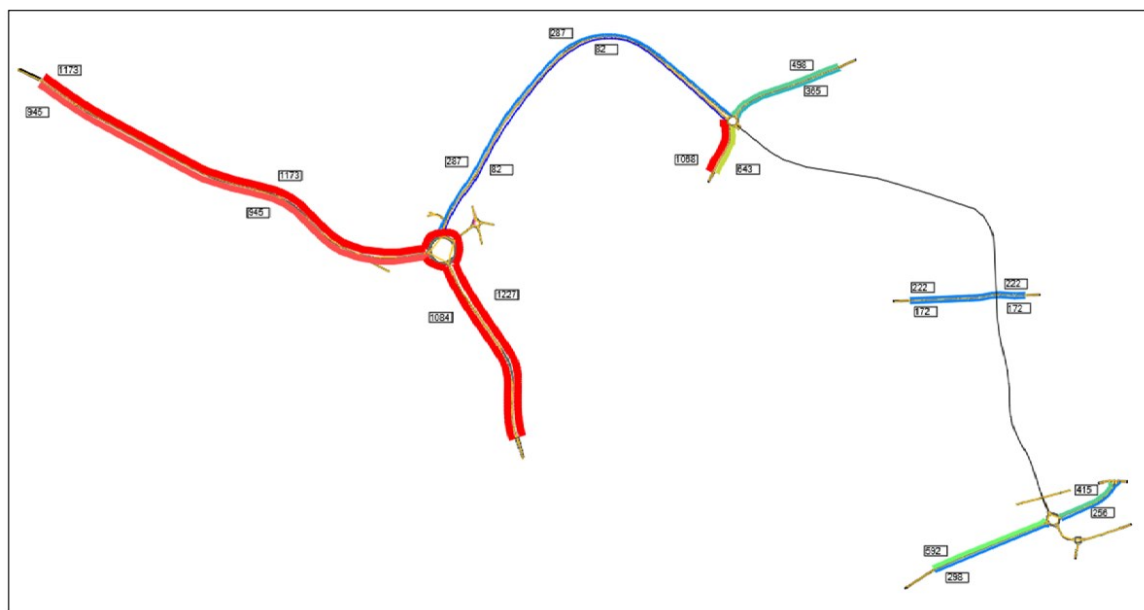


Figura 1 - Flussogrammi dell'ora di picco, scenario circonvallazione 1° stralcio – stato attuale.



Figura 2 - Flussogrammi del TGM, scenario circonvallazione 1° stralcio – stato attuale.

8. Nelle tabelle dello Studio di dispersione riportanti le concentrazioni ai recettori (Allegato 2 a pagina 45) i risultati del modello, queste non vengono confrontate con il 5% del valore limite, come previsto dalle "Indicazioni per l'utilizzo di tecniche modellistiche per la simulazione della dispersione di inquinanti atmosferici" di ARPAV (linea guida per il proponente disponibile alla pagina web <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/la-modellistica-atmosferica>). In particolare si osserva che alcune concentrazioni stimate in ricaduta

sono superiori al 5% del valore limite, ad esempio la concentrazione media annua di NO₂ nei recettori R9 e R19 (scenario stato di progetto 2 senza fondo). Si chiede quindi di presentare lo studio di dispersione in conformità alle Indicazioni ARPAV e di segnalare eventuali impatti significativi.

Si evidenzia che il confronto tra scenari deve essere sempre effettuato su basi omogenee, includendo il contributo del fondo ambientale. Di conseguenza, l'analisi dell'impatto significativo si fonda sul confronto tra lo **stato di progetto** (fondo + sorgenti emissive lineari) e lo **stato di fatto** (fondo + sorgenti emissive lineari).

La differenza tra questi due scenari rappresenta la variazione reale attribuibile all'intervento e viene valutata rispetto alla soglia del 5%, definita come criterio di significatività dell'impatto.

Non è metodologicamente corretto considerare lo stato di progetto senza il fondo, in quanto il fondo non rappresenta lo stato di fatto e, di conseguenza, la sottrazione del fondo non consente un confronto valido con la soglia di significatività dell'impatto (pari a 2 µg/m³).

9. *I flussi di traffico delle tabelle alle pagg. 42-44 appaiono sottostimati anche alla luce del procedimento di assoggettabilità a VIA del P.U.A. "Ex Cattel – Capannine" dove gli studi allora presentati rilevavano volumi veicolari in SR43/SP42 conteggiati al "cordone" dell'intero ambito esaminato di 48.000 transiti in accesso all'area, nelle 14 ore diurne del giorno feriale, con picchi orari poco inferiori a 4.250 veicoli. La differenza risulta minima, comunque confrontabile, con i rilievi SIRSE della Provincia di Venezia (anno 2005) di 45.137 veicoli nel fine settimana sulla SR43. Sempre a pag. 59 dello Studio del Traffico si riportano per la "Via del Mare" (anno 2007) nel tratto tra Caposile e la futura circonvallazione di Jesolo, flussi attesi nel fine settimana fino a 48.000 veicoli/24h, con medie nei giorni feriali di circa 33.600 v. Inoltre nel 2010 con TDM in SP42 Via Roma Destra si rilevano flussi di 3.956 veicoli, che aumentano nel periodo prefestivo fino a 5.089 veicoli. Infine i rilievi di traffico della Provincia di Venezia (2012-2013) registrano nell'arteria un TGM di circa 20.000 veicoli e quelli per il PUA L'Ancora (2014) evidenziano picchi di traffico unidirezionali di circa 1.000 veicoli/ora nel giorno prefestivo e la domenica 800 transiti orari per direzione. Dopo la pandemia COVID la necessità di aggiornare i rilievi precedenti ha evidenziato picchi orari massimi prossimi a 5.400 veicoli, TDM di 10.568 transiti in SP42 e 7.813 passaggi in SR43, con massimi in rotatoria Picchi il giorno prefestivo diurno di 14.693 passaggi (anno 2022, confermati anche dal monitoraggio 2020 per il PUT). Nel monitoraggio di Veneto Strade (2023) sulla SR43 il TGM feriale bidirezionale registrato è pari a 32.866 veicoli, prefestivo 35.631 veicoli e festivo 34.264 veicoli. Si chiede di rivedere i flussi di traffico considerati per la simulazione modellistica, ed il conseguente impatto in atmosfera, confrontando gli scenari dello stato di fatto che riportano per la SR43 1.935 veicoli nel TGM/24 BIDIR per SDF, SDP1, SDP2.*

Il significato dei dati nei singoli rilievi richiamati da Città Metropolitana di Venezia è stato

ampiamente spiegato nello Studio trasportistico. Anche nella presente memoria si evidenzia che “essendo i dati provenienti da indagini diverse, essi sono il risultato di metodologie di rilievo differenti (indagini automatiche di vario tipo o manuali, rilievi in sezioni o in intersezioni con conteggio delle manovre ecc.), restituzione e rappresentazione di dati varie in forma e contenuti, e si riferiscono ad anni, congiunture economiche e sociali, stagioni dell’anno diversi fra loro”. Analizzare dati al cordone di ambiti diversi, peraltro non sovrapponibili a quelli del presente studio, non ha molto significato. Comunque sia, i dati utilizzati nella simulazione derivano dalla omogeneizzazione delle informazioni disponibili per l’area alla quale si riferisce l’intervento in esame, senza alcuna pretesa di ridimensionare l’impatto del traffico.

10. *Per quanto riguarda i Livelli di Servizio associati alle infrastrutture esaminate in Stato di Fatto e in Stato di Progetto (SDP2), dall’esame delle tabelle di pag. 110-111 non si verificano miglioramenti significativi. In particolare rimane critica la SR43 (nord e sud) con LdS D/E, quindi con densità veicolare molto elevata che si avvicina alla capacità massima della strada. Il proponente sottolinea la mancanza di una indagine origine/destinazione dei flussi, che effettivamente a nostro avviso si renderebbe necessaria anche per dimostrare se l’affermazione “che la viabilità esistente più a sud possa, in virtù delle nuove opere, alleggerire il traffico fino al 30% nell’ora di punta” risponde al vero. Inoltre, a ulteriore supporto di quanto espresso sopra, si evidenzia che nella SP42 Via Roma Destra si ha un miglioramento del Livello di Servizio da D a C, ma in Via Roma Sinistra il livello di servizio permane uguale (C/D), così come in Via C. Colombo: ci si aspetterebbe invece che la nuova circonvallazione contribuisca significativamente a sgravare l’abitato di Jesolo dal traffico di attraversamento, cosa che dai dati non sembra particolarmente evidente.*

Si osserva che l’opera in esame non è *tout court* una circonvallazione di Jesolo, perché, pur agganciandosi a nord del Capoluogo, diventa una bretella a servizio più dei flussi da/per Jesolo Pineta e Cortellazzo che di quelli diretti a Lido o Cavallino Treporti, costituendo un by-pass largo rispetto alla direttrice S.R. n 43 Jesolo-Lido (lato laguna) o S.P. n. 42 Eraclea-Lido. Tanto più se si considera che mancano connessioni fra la nuova viabilità e la S.P. n. 46, che rappresenterebbe ingresso/egresso in Jesolo e Lido ad est.

Ciò premesso, va sottolineato che le simulazioni condotte nello studio trasportistico attualmente considerano l’effetto della nuova viabilità sui tempi di percorrenza della rete, per un traffico noto a livello quantitativo ma non compositivo (in termini di percorsi); la disponibilità di maggiori informazioni di tipo relazionale può condurre a scenari presumibilmente migliorativi per la viabilità gravata da maggiori flussi e non ancora peggiorativi per la viabilità di progetto. Si osservi che, in tutto ciò, l’asse stradale interessato da peggiori Livelli di Servizio, ossia la S.R. n. 43 lato Caposile, non apparirà beneficiare di alcun vantaggio sintantoché non saranno predisposti assi infrastrutturali complementari e alternativi.

11. *Sembrano mancare gli impatti cumulativi citati e legato alle nuove lottizzazioni. A pagina*

125 dello SPA infatti si legge: “Questo nuovo tratto della circonvallazione tiene conto anche delle nuove e previste realizzazioni di aree commerciali, quali: l’area produttiva adiacente alla già esistente area industriale ed artigianale e l’area mista residenziale-commerciale posta a ridosso della rotatoria a nord di Piazza Torino. Tali insediamenti, tra l’altro, diventeranno nuovi poli catalizzatori, che generano a loro volta nuovi flussi veicolari.” Si chiede di integrare lo studio con la stima del traffico indotto da queste lottizzazioni o di chiarire se tali flussi si intendono compresi negli incrementi di Via Papa Luciani (+133 veicoli in SDP2) e Via Madre Teresa (+157 veicoli in SDP2). In questo caso però tali flussi sembrano sottostimati, considerato che si tratta di un TGM con flussi di traffico bidirezionali nelle 24 ore e che il numero di veicoli che si aggiungono è molto esiguo.

I flussi di progetto tengono conto degli scenari futuri onnicomprensivi, pur considerando che essendo l’ora di punta riferita al sabato estivo, fascia oraria 9.00-10.00, deve attendersi un apporto alla mobilità complessiva praticamente nullo per l’area “produttiva adiacente alla già esistente area industriale ed artigianale” e assai ridotto per l’area “mista residenziale-commerciale” prossima a Piazza Torino, essendo tendenzialmente evitati gli spostamenti nel periodo di massimo traffico nella rete.

12. *In merito ai Fattori di emissione pesati utilizzati per lo studio di dispersione degli inquinanti (rif. pag. 34) si osserva che sono stati assegnati alla modalità di guida R (extraurbano), sostenendo che non viene attraversato il centro abitato. Visti i Livelli di servizio con congestione e traffico sostenuto nei picchi estivi, con frequenti situazioni di stop and go ed aumento della possibilità di rallentamenti in corrispondenza dell’ambito di studio (entrata in centro abitato di Lido) si invita a considerare i FE relativi all’ambito urbano. Questi si ritengono rappresentativi dello SDF anche alla luce della dichiarazione (pag. 84) che “percentuali critiche di saturazione si riscontrano nell’area est a causa dei flussi provenienti dal nord est verso Cortellazzo e poi in entrata verso Lido di Jesolo da viale Oriente”.*

Come evidente dalla seguente Figura 3, le tratte stradali oggetto di studio non attraversano aree di centro abitato. Pertanto, le condizioni di traffico rilevanti per il modello non corrispondono a modalità di guida tipica-mente urbane caratterizzate da elevata concentrazione veicolare e frequenti fermate, ma piuttosto a condizioni di traffico extraurbano.

Di conseguenza, l’utilizzo di fattori di emissione riferiti alla guida urbana non risulta appropriato per le tratte considerate, e si ritiene più corretto adottare parametri coerenti con la modalità di guida extraurbana effettivamente presente sul territorio.



Figura 3 - Inquadramento dei recettori individuati nel territorio oggetto di analisi.

13. Eventuali altre osservazioni sullo studio del traffico riportano all'ipotesi di collegamento tramite la Superstrada a pedaggio denominata "Via del Mare: collegamento A4 - Jesolo e litorali" dove, oltre alla sostenibilità economico-finanziaria, la valutazione degli scenari futuri mette in dubbio la riduzione della pressione veicolare di entrata e uscita che caratterizza il Lido di Jesolo: "non è pensabile che la viabilità esistente riesca a sopportare i flussi che più rapidamente e in maggior quantità raggiungerebbero le porte di Jesolo" (pag. 55). Dallo Studio del Traffico emerge l'incertezza nel grado di utilizzo della viabilità futura, in quanto non comprovato dall'esito di un'indagine sui flussi origine/destinazione (che sarebbe infatti necessaria, vedi punto precedente) e sugli itinerari attualmente utilizzati dall'utenza: "si osserva che la SR43 var., una volta realizzata il prolungamento a sud, potrà incrementare il proprio traffico fino al 77%, rendendolo maggiormente consono alle sue funzioni; allo stesso tempo, nel tratto di nuova realizzazione si avrà un ulteriore aumento del 6%, al quale farà riscontro una riduzione di flussi del 18% nella SP42 nord e di oltre il 30% nella SP42 sud. Sulla viabilità comunale litoranea dell'entroterra il traffico dell'ora di punta subirà incrementi maggiormente marcati" (rif. pag. 108). Alla luce di quanto esposto sopra si chiede di considerare adeguatamente nei conteggi della stima degli impatti anche gli incrementi di traffico significativi che saranno conseguenti alla realizzazione della Via del Mare.

Non disponendo di dati precisi relativi alla Superstrada a pedaggio denominata "Via del Mare: collegamento A4 - Jesolo e litorali" si ritiene che le valutazioni già contenute nello Studio del traffico siano congrue agli input assunti. Qualora fossero disponibili i dati relativi



al traffico della nuova Superstrada prima dello sviluppo del Progetto Esecutivo si potrà valutare la coerenza con i dati oggi assunti, integrare eventualmente gli studi degli impatti sulle componenti ambientali e migliorare le opere di mitigazione se necessario.

5 OPERE DI MITIGAZIONE A VERDE

Si chiede di voler fornire un progetto di massima del verde lungo il tracciato che non coinvolga solo gli spazi di “risulta” ma che sia più possibile uniforme e articolato, per un miglior inserimento territoriale.

Sono stati aggiornati e integrati i seguenti elaborati:

- 1370.0.F.J.001.0.F.1_Relazione Tecnica MitAmb
- 1370.0.F.J.002.0.D.1_Mitigazione ambientale-TAV-01
- 1370.0.F.J.003.0.D.1_Mitigazione ambientale-TAV-02
- 1370.0.F.J.004.0.D.1_Mitigazione ambientale-TAV-03
- 1370.0.F.J.005.0.D.1_Mitigazione ambientale-TAV-04

In tale fase, senza modificare le tipologie delle specie vegetali autoctone scelte in precedenza e con leggere modifiche ai sesti d’impianto, è stato proposto un inserimento più corposo delle opere a verde, in modo che aumenti l’integrazione ecologica-paesaggistica e la connettività tra le aree a verde in progetto, tale da mitigare maggiormente l’intrusione, nel contesto agricolo, dovuta dalla nuova infrastruttura. In particolare, è stata aggiunta una siepe arbustiva lungo l’intero fronte sud del tratto a nord del Cavetta che corre lungo il canale Settimo nuovo. Si ottiene così una maggiore integrazione tra gli ambiti a verde di progetto ed una maggiore mitigazione visiva dell’infrastruttura dal settore meridionale del contesto agricolo e dal gruppo di case esistente lungo la SP 42.



6 COMUNE DI JESOLO

Viene data evidenza dei pareri di competenza e delle osservazioni pertinenti al procedimento attinenti agli aspetti urbanistici, infrastrutturali ed ambientali.

6.1 Urbanistica

Il tracciato non risulta totalmente conforme alle previsioni urbanistiche ricomprese nella variante n. 14 al P.I. approvata con deliberazione di Consiglio comunale n. 45 del 23/04/2025, in quanto ricadente in parte nella zona disciplinata dall'Art. 51 - Disciplina delle zone agricole, delle norme del P.I. vigente. Si fa altresì presente che nella tavola A.006 sopracitata è stato usato come riferimento rappresentativo il vecchio P.I. e non l'estratto di P.I. vigente.

Si prende atto, la tavola "08_1370.0.F.A.006.0.D.0_Inq PRG PAT" sarà aggiornata in "08_1370.0.F.A.006.0.D.1_Inq PI PAT".

6.2 Lavori pubblici e infrastrutture

Si premette che, in base in base all'accordo di programma sottoscritto in data 07/08/2024 tra il comune di Jesolo e Veneto Strade S.p.A., sono state ripartite tra i due soggetti le funzioni relative alla redazione del PFTE (Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica), comprensivo dello screening ambientale, ed alla successiva progettazione esecutiva. Si esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni/prescrizioni.

6.2.1 Progetto stradale

È necessario garantire continuità di accesso ai fondi agricoli e alle proprietà private, valutando eventuali strade di servizio. Si raccomanda l'inserimento di un elaborato dedicato alla viabilità secondaria di accesso.

Saranno messi in maggiore evidenza gli accessi ai fondi agricoli e la viabilità di servizio nelle planimetrie del verde (mitigazioni), che saranno aggiornate:

- 31_1370.0.F.J.002.0.D.1_Mitigazione ambientale-TAV-01
- 32_1370.0.F.J.003.0.D.1_Mitigazione ambientale-TAV-02
- 33_1370.0.F.J.004.0.D.1_Mitigazione ambientale-TAV-03
- 34_1370.0.F.J.005.0.D.1_Mitigazione ambientale-TAV-04.

6.2.2 Sottopassi

Presentano pendenze accentuate e sezioni ridotte, specie per l'utenza ciclopeditone. Si prescrive:

- *verifica di accessibilità ai sensi del DM 236/89;*
- *valutazione della sicurezza in condizioni di pioggia (scarichi, illuminazione, visibilità);*

- *inserimento di corridoi separati per bici/pedoni ove non esplicitamente indicato.*

I sottopassi di via Fornasotto e via Colombo sono stati allargati di 0,50 m in corrispondenza delle piste occupate dall'utenza ciclopedonale, separate dalla viabilità tramite un parapetto. Gli elaborati grafici "21_1370.0.F.E.008.1.D.0_Sottopasso via Fornasotto" e "22_1370.0.F.E.008.2.D.0_Sottopasso via Colombo" sono stati integrati con i rispettivi codici "21_1370.0.F.F.001.2.D.1_Sottopasso Fornasotto" e "22_1370.0.F.F.006.2.D.1_Sottopasso Colombo".

6.2.3 Opere compensative

Si richiede di valutare l'inserimento di opere compensative - adeguamento di sede stradale, asfaltatura di strade bianche e realizzazione di impianto di illuminazione su viabilità interessata dall'intervento (cfr. Allegato n. 2) -, i cui contenuti verranno definiti anche a seguito degli esiti della procedura di screening secondo gli impegni dell'accordo di programma.

Gli interventi compensati proposti non sono strettamente correlati alla nuova infrastruttura. Si potrà comunque valutarne la realizzazione in virtù delle disponibilità economiche determinabili con lo sviluppo del Progetto Esecutivo e comunque in ottemperanza agli impegni assunti con la sottoscrizione dell'Accordo di Programma tra Comune e veneto Strade.

6.3 Corpo di polizia

Parere favorevole, nessuna richiesta pervenuta.

6.4 Ambiente

Parere favorevole con le seguenti osservazioni.

6.4.1 Acustica

L'infrastruttura oggetto di intervento risulta inserita in un contesto di tipo misto ed interessa quasi esclusivamente aree di classe III, con limiti assoluti di immissione nel periodo di riferimento diurno e notturno rispettivamente di 60 e 50 dB(A), così come tutti i recettori potenzialmente esposti. La DPIA analizza il clima acustico e le sue eventuali variazioni (impatto acustico) generate dall'intervento di realizzazione della nuova infrastruttura stradale classificata come strada di tipo C1 (extraurbana secondaria), per cui il DPR n. 142/2004 stabilisce in Allegato 1 Tabella 1 una fascia di pertinenza acustica di mt. 250 con limiti nel periodo di riferimento diurno e notturno rispettivamente di 65 e 55 dB(A), in corrispondenza di tutti i ricettori, ad esclusione di scuole, ospedali, case di cura e di riposo per cui sono stabiliti limiti rispettivamente pari a 50 dB(A) in periodo di riferimento diurno e 40 dB(A) in periodo di riferimento notturno.

Si prescrive di effettuare misurazione fonometrica a comprova dell'efficacia degli interventi di mitigazione acustica previsti tramite posa di barriere fonoassorbenti, in corrispondenza di alcuni recettori molto prossimi all'innesto sulla rotatoria tra la S.P. 42 e la S.R. 43 ed all'innesto di via C. Colombo, per cui la DPIA evidenzia un possibile superamento dei limiti di zona, garantendo il



rispetto dei valori limite all'interno della fascia di pertinenza acustica.

Nel PMA sono state previste misure fonometriche ante operam e post operam in corrispondenza dei recettori potenzialmente più esposti prossimi all'innesto sulla rotatoria tra la SP 42 e la SR 43 ed all'innesto su Via Colombo, al fine di verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione acustica previsti.

Ulteriori considerazioni emerse dalla consultazione degli atti endoprocedimentali presso gli uffici della Città Metropolitana di Venezia in data 09/07/2025, con riferimento alla richiesta di accesso ai sensi dell'art. 10 della Legge 7 agosto 1990 n. 241.

- La documentazione depositata viene integrata con le schede di rilevamento fonometrico (allegato 14);
- La documentazione previsionale di impatto acustico riporta la modellizzazione comprensiva delle opere di mitigazione previste che fanno parte integrante del progetto, pertanto non vi è evidenza nella documentazione degli effetti della infrastruttura se priva di tali elementi di mitigazione. Tale valutazione, seppur del tutto teorica, potrà essere oggetto di eventuali ulteriori integrazioni se ritenuta necessaria;
- La documentazione di progetto riporta al paragrafo 6.5 le caratteristiche geometriche e tipologiche delle barriere impiegate nella modellizzazione. Le specifiche prestazioni tecniche (nel rispetto dei parametri minimi previsti dalla normativa di riferimento) saranno sviluppate nelle successive fasi progettuali.

6.4.2 Atmosfera

Dovranno essere garantite le misure intese ad evitare il risollevarimento di polveri generate da attività di movimentazione terra e dal transito dei mezzi sia durante le attività di cantiere sia nella messa in esercizio dell'opera. Si propone di monitorare l'efficacia delle misure di mitigazione volte al contenimento dell'impatto sulla componente ambientale ed a tutela della salute umana.

Nella redazione del Piano di Monitoraggio Ambientale è stata presa in considerazione la componente atmosferica, con lo scopo di monitorare l'efficacia delle misure di mitigazione volte al contenimento dell'impatto durante le attività di cantiere, momento in cui è effettivamente possibile attuare azioni correttive. Diversamente, risulta difficile attuare contromisure in fase di esercizio, anche perché il monitoraggio di emissione di inquinanti traffico-correlati andrebbe effettuato nel periodo di massima pressione veicolare che, nel contesto territoriale di analisi si verifica nei mesi estivi; tuttavia, il periodo dell'anno, le cui condizioni meteorologiche favoriscono il maggior ristagno di inquinanti nell'aria, è quello relativo ai mesi invernali, circa da ottobre a febbraio.

6.4.3 Risorse idriche

Si prende atto della stima di impatto nullo sull'ambiente idrico, in fase di esercizio dell'opera (rif. paragrafo 6.2.3 dello SPA). Si evidenzia tuttavia l'opportunità di approfondire il potenziale impatto sulle acque meteoriche, generato dal trasporto di materiale particolato e di composti inquinanti



originati dalla sorgente traffico, per effetto di corrivazione dalla sede stradale nei canali di scolo e nei fossati di guardia, ai fini del rispetto delle concentrazioni soglia di contaminazione di cui ai valori limite indicati in Tabella 3, Allegato 5 alla Parte III del D.Lgs. n. 152/2006, nonché i valori limite riportati in allegato alle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque - Allegato A3 alla D.C.R. Veneto n. 107 del 05/11/2009 e s.m.i. relativamente allo scarico in acque superficiali.

La matrice sarà opportunamente monitorata nella fase di esercizio (PO) per evidenziare la presenza di criticità o anomalie, come descritto nel Piano di Monitoraggio Ambientale, al quale si rimanda.

Relativamente alle precauzioni da adottare durante la fase di cantiere atte ad assicurare la tutela dall'inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e ad evitare fenomeni di trascinamento di materiale solido nella rete idrica superficiale (rif. parag. 9.2 dello SPA), si valuti preventivamente la definizione della disciplina normativa da applicare ai casi ivi descritti.

Si rimanda a quanto già integrato al Capitolo 3 per il tema della gestione delle acque di dilavamento.

Nei sottopassi, si valuti l'installazione di sistemi di segnalazione in caso di allagamento, ovvero di limitazione degli accessi, ed altresì eventuali sistemi di aggettamento delle acque, da porre in esercizio all'occorrenza di intense precipitazioni, a tutela della sicurezza nel transito di veicoli e pedoni. Si rimanda alle valutazioni del Consorzio di bonifica Veneto Orientale e dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali per i rispettivi aspetti nelle specifiche materie di competenza.

I sottopassi sono dotati di impianto semaforico. L'impianto previsto, dotato di tecnologia con gestione a distanza, potrà essere collegato al competente ufficio di Gestione Emergenze comunale per la regolazione ed il comando in caso di allagamenti e/o altre criticità.

6.4.4 Suolo e sottosuolo

Per effetto di quanto esposto nel punto precedente, si propone di monitorare il potenziale impatto sulla matrice, in fase di esercizio dell'opera, generato dal rilascio di inquinanti da traffico, ai fini del rispetto delle concentrazioni soglia di contaminazione di cui ai valori limite indicati in Tabella 1, Allegato 5 al Titolo V della Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006, secondo le specifiche destinazioni d'uso.

La matrice sarà opportunamente monitorata nella fase Post Operam (PO), come descritto nel Piano di Monitoraggio Ambientale.

7 AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE “ALPI ORIENTALI”

La compatibilità dell'intervento con le condizioni di pericolosità idraulica esistente è dettata dalle Norme tecniche di attuazione del PGRA (Allegato V).

Tutto ciò premesso, in virtù della tipologia dell'intervento, la Scrivente rileva che l'intervento in oggetto non è in contrasto con le NTA del PGRA.

Si evidenzia inoltre che, ai fini del rilascio dei futuri titoli abilitativi, dovrà essere garantita la coerenza con il PGRA, provvedendo a correggere e aggiornare la verifica di compatibilità idraulica trasmessa, che presenta alcune criticità; a titolo d'esempio si rappresenta che:

- *nella modellazione idraulica monodimensionale non è stata effettuata la taratura del modello;*

Anche se era già stata realizzata, in relazione sarà messa in evidenza la taratura del modello; si aggiorna la relazione “42_1370.0.F.G.002.0.F.1_Rel PGRA” al Cap. 4.4.1.

- *nella modellazione idraulica il valore del coefficiente di resistenza al moto da assumere nei territori allagabili è pari a 10 m^{1/3}/s;*

È stato aggiornato il coefficiente di scabrezza a 10 m^{1/3}/s (Cap. 4.2).

- *le mappe degli allagamenti vanno realizzate effettuando l'involuppo dei massimi tiranti relativi a tutti gli scenari modellati; a tale riguardo si precisa che la mappa dei tiranti relativa allo stato di fatto deve risultare coerente con le mappe del PGRA;*

Verrà visualizzato l'involuppo degli allagamenti (Cap. 4.4.2 e 4.4.3).

- *non è presente la mappa delle variazioni di tirante che, per l'evento centenario, si manifestano tra stato di fatto e stato di progetto.*

È stata aggiornata la mappa, qualora si verificano variazioni del tirante dovute all'opera (Cap. 4.4.4).

Si precisa inoltre che l'attraversamento del canale Cavetta va verificato secondo le vigenti Norme Tecniche delle Costruzioni.

Si rimanda alla Relazione “42_1370.0.F.G.002.0.F.1_Rel PGRA” (Cap. 5).



8 ELENCO ELABORATI

Di seguito è consultabile l'elenco elaborati che integra e aggiorna il precedente elenco presentato con la domanda di procedura di verifica di assoggettabilità a VIA. Sono elencati solamente gli elaborati per gli argomenti che richiedevano approfondimenti e chiarimenti. Sono stati evidenziati in azzurro gli elaborati di nuova redazione.

ELENCO ELABORATI			
RACCORDO NORD DI JESOLO - 2° STRALCIO			
PROGR.	TITOLO	CODICE ELABORATO	REVISIONATO/EX NOVO
01.1	RELAZIONE INTEGRATIVA ALLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE	1370.0.F.Q.001.0.F.0_Relazione integrativa	EX NOVO
08	INQUADRAMENTO TRACCIATO SU PAT E PI	1370.0.F.A.006.0.D.1_Inq PI PAT	REVISIONATO
21	DETTAGLIO SOTTOPASSO VIA FORNASOTTO	1370.0.F.F.001.2.D.1_Sottopasso Fornasotto	REVISIONATO
22	DETTAGLIO SOTTOPASSO VIA COLOMBO III RAMO	1370.0.F.F.006.2.D.1_Sottopasso Colombo	REVISIONATO
29	PLANIMETRIA E FASI DI CANTIERE	1370.0.F.M.002.0.D.1_PSC_Planimetria e fasi di cantiere	EX NOVO
30	RELAZIONE TECNICA MITIGAZIONE AMBIENTALE	1370.0.F.J.001.0.F.1_Relazione tecnica MitAmb	REVISIONATO
31	PLANIMETRIA OPERE A VERDE E MITIGAZIONE ACUSTICA 1/4	1370.0.F.J.002.0.D.1_Mitigazione ambientale	REVISIONATO
32	PLANIMETRIA OPERE A VERDE E MITIGAZIONE ACUSTICA 2/4	1370.0.F.J.003.0.D.1_Mitigazione ambientale	REVISIONATO
33	PLANIMETRIA OPERE A VERDE E MITIGAZIONE ACUSTICA 3/4	1370.0.F.J.004.0.D.1_Mitigazione ambientale	REVISIONATO
34	PLANIMETRIA OPERE A VERDE E MITIGAZIONE ACUSTICA 4/4	1370.0.F.J.004.0.D.1_Mitigazione ambientale	REVISIONATO
37	DOCUMENTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO	1370.0.F.Q.004.0.F.1_DPIA	REVISIONATO
37.1	DPIA_FASE DI CANTIERE	1370.0.F.Q.004.1.F.0_DPIA cantiere	EX NOVO
42	RELAZIONE COMPATIBILITÀ IDRAULICA PGRA 2021-2027	1370.0.F.G.002.0.F.1_Rel PGRA	REVISIONATO
60	PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	1370.0.F.Q.012.0.F.0_PMA	EX NOVO
61	PLANIMETRIA ESPROPRI	1370.0.F.L.002.0.D.1_Espropri	REVISIONATO
62	PLANIMETRIA ESPROPRI	1370.0.F.L.003.0.D.1_Espropri	REVISIONATO
63	PLANIMETRIA ESPROPRI	1370.0.F.L.004.0.D.1_Espropri	REVISIONATO