

COMITATO VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(Art. 19 del D.lgs. 152/2006)

PROT. N. 62808 del 16.09.2025

Parere n. 5

Seduta del giorno 15.09.2025

OGGETTO: Ditta: VENETO STRADE S.p.A.
Sede legale: via C. Baseggio, 5
Intervento: *Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) relativo ai Lavori di Realizzazione del Raccordo Nord di Jesolo della S.R. n° 43 "Del Mare" - Stralcio 2.* Procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

1. CRONOLOGIA DELLE COMUNICAZIONI

Con nota acquisita agli atti con protocollo n. 25853 del 17.04.2025, la ditta VENETO STRADE S.p.A. ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità a VIA per il progetto di fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) relativo ai Lavori di Realizzazione del Raccordo Nord di Jesolo della S.R. n. 43 "Del Mare" – Stralcio 2.

Con nota protocollo n. 29115 del 05.05.2025 è stata effettuata la comunicazione alle amministrazioni e agli enti territoriali interessati dell'avvenuta pubblicazione il giorno 05.05.2025 sul sito web della Città metropolitana di Venezia della documentazione relativa al progetto in esame.

Con nota protocollo n. 41808 del 18.06.2025, e con il contributo di ARPAV (prot. n. 40280 del 13.06.2025) sono state richieste alla ditta integrazioni documentali ed approfondimenti tecnici al fine di poter effettuare una valutazione esaustiva degli impatti ambientali generati dall'intervento proposto. In particolare, sono state richieste ulteriori informazioni per i seguenti temi:

- Matrice rumore
- Matrice inquinamento luminoso
- Terre e Rocce da Scavo e Suolo
- Atmosfera

Con note acquisite agli atti con prot. n. 48027 e 48029 del 15.07.2025 Veneto Strade ha trasmesso la documentazione richiesta con nota prot. n. 41808/25.

Con nota acquisita agli atti con prot n. 61725 del 10.09.2025 sono state trasmesse integrazioni spontanee per un ulteriore approfondimento in merito all'impatto sulla matrice atmosfera.

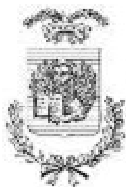
2. OSSERVAZIONI PERVENUTE

Con nota acquisita agli atti con prot n. 37846 del 04.06.2025 il comune di Jesolo ha trasmesso le proprie osservazioni

3. PARERI PERVENUTI

Con nota acquisita agli atti con prot n. 44932 del 01.07.2025 il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale osserva per quanto di competenza che non sussistono motivi ostativi alla realizzazione dell'opera nel rispetto di alcune prescrizioni.

Con nota acquisita agli atti con prot n. 38361 del 05.06.2025 l'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali ha trasmesso il proprio parere in merito alla realizzazione della nuova opera viaria che non risulta in contrasto con le NTA del PGRA, con alcune prescrizioni.



Con nota acquisita agli atti con prot n. 62207 del 12.09.2025 l'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali invia ulteriore contributo con il quale precisa che la presenza di aree con differenza di tirante idraulico superiore a 0.05 m non è coerente con l'art. 7 delle Norme Tecniche di Attuazione del PGRA, in base al quale qualsiasi intervento non deve determinare un incremento delle "condizioni di pericolo nell'area interessata, nonché a valle o a monte della stessa".

1) PREMESSA

L'intervento in oggetto riguarda il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) per la realizzazione del secondo stralcio della Circonvallazione Nord di Jesolo. La presente fase progettuale consiste nell'aggiornamento e rielaborazione di quanto già sviluppato da Veneto Strade nel 2011, che non venne mai approvato.

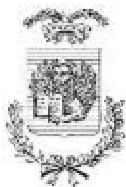
Il completamento del sistema di circonvallazione viaria di Jesolo è legato alla definizione del Progetto della tratta compresa tra la rotonda della S.P. 42 e l'attraversamento del Canale Cavetta compreso, per poi proseguire con il collegamento alla rotatoria di via Mocenigo (Piazza Torino).

L'opera così completata è finalizzata a distribuire ed ottimizzare il traffico veicolare attratto dal sistema economico jesolano, onde evitare di interferire ed aggravare l'assetto circolatorio all'interno e tra i nuclei abitati distribuiti sul territorio comunale: dalla zona produttiva a nord del centro di Jesolo Paese, lungo la S.P. 42 alla zona turistica di Jesolo Lido Est e della Pineta.

La viabilità esistente presenta infatti una serie di punti problematici, che di seguito si illustrano sinteticamente:

- per chi proviene dalla S.P.43 ed è diretto a Jesolo Lido Est e Pineta, passa per il centro di Jesolo Paese, lungo via Piave Vecchia e via Battisti, strade urbane locali, che per le loro caratteristiche geometriche e funzionali risultano inadeguate;
- l'intersezione a cinque bracci tra via Roma Destra (S.P. 42), via Roma Sinistra (S.P. 42), via Ca' Gamba, via Colombo e via Battisti, situata in prossimità del ponte girevole sul canale "Cavetta", risulta un punto di difficile attraversamento. L'intersezione, infatti, è regolata da un impianto semaforico e la chiusura del ponte per permettere il regolare passaggio dei natanti, aumenta notevolmente il tempo necessario per l'attraversamento dell'intersezione stessa, provocando disagi ai veicoli in attesa.

IL PROPONENTE e il soggetto che chiede l'avvio del procedimento all'autorità competente è **la società VENETO STRADE S.p.A.**



2) INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'intervento di progetto è situato nel comune di Jesolo e, più precisamente, nei quadranti nord e nord-orientale del territorio comunale.

Il tracciato di progetto ha il fine di collegare fra loro i nuclei insediativi di Ca' Pirami, Jesolo Paese, Jesolo Lido e la zona industriale ed artigianale situata lungo la S.P. 42.

Il completamento della circonvallazione nord di Jesolo partirà, dunque, dalla esistente rotatoria Mocenigo della zona di Piazza Torino, nei pressi del litorale orientale di Jesolo Lido, per dirigersi in direzione Nord/Nord-Ovest e attestarsi sulla rotatoria, realizzata nel primo stralcio della circonvallazione, intersecandosi con la S.P. 42 (Eraclea – Jesolo), attraversando il canale Settimo Vecchio, la viabilità locale ed il canale Cavetta (vincolo paesaggistico) e il canale Settimo Nuovo, dopo essersi mantenuto parallelo ad esso.



Figura 1 - Inquadramento intervento (stralcio 2) su ortofoto.

3) QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il Proponente ha valutato la coerenza del progetto confrontando l'ambito d'intervento con i seguenti piani urbanistici:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.).

Nella Carta dell'Uso del Suolo (Tavola 01a) emerge un ambito agropolitano sviluppato alle spalle del litorale fortemente urbanizzato e con notevoli superfici ad elevata utilizzazione agricola. Il territorio risulta la di sotto del livello del mare.

Riguardo al sistema ecologico, nella Tavola 02 "Biodiversità", la porzione di intervento si trova in un'area con diversità agraria da bassa a medio alta, compresa tra i tessuti urbanizzati di Jesolo Lido e Paese e dell'area nucleo della laguna di Venezia. Si segnala che il corso del Cavetta è individuato come corridoio ecologico.

Dall'estratto della Tavola 04 "Mobilità" Jesolo risulta una polarità nel macroambito della nautica da diporto, raggiungibile tramite un sistema di connessione territoriale legato alle località balneari, perpendicolare alla linea di costa, che può essere potenziato con la realizzazione di una superstrada. Non si evidenziano criticità.

Ambito di progetto

- Piano Territoriale Generale Metropolitano (ex PTCP)

Il PTG nella Tavola n. 1 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" evidenzia un'area a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al PAI, mentre la fascia che si sviluppa lungo il canale Cavetta è sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 152/2006.

Nella Tavola n. 2 "Fragilità" si evidenziano le seguenti vulnerabilità del territorio oggetto di analisi: Vulnerabilità degli acquedotti (ECO+ECO S.r.l. "Area 10 ha" ma, elevata e alta), Allineamento di dune e paleodune naturali e artificiali, (ex Eco-Ricicli Veritas S.r.l.)



Rilevanza del fenomeno della subsidenza da alta ad altissima, Vicinanza ad aree depresse, Pericolosità idraulica in riferimento ai PAI, Prossimità ad aree allagate negli ultimi 5-7 anni.

La Tavola n. 4 “Sistema insediativo: dalla rotatoria di raccordo con la SP 42 ha inizio il 2° stralcio, oggetto della presente valutazione, che attraversa un territorio agricolo e, dopo aver scavalcato il Canale Cavetta (ambito in cui si snoda un itinerario ciclabile principale di progetto) attraversa un’area urbano rurale, prima di raggiungere nuovamente il tessuto urbano di Jesolo Lido est.

La Tavola n. 5 “Sistema del Paesaggio” mette in risalto, in corrispondenza della realizzazione del nuovo tracciato infrastrutturale, la natura agricola e rurale dell’ambito in cui si è sviluppato il paesaggio intensivo della bonifica, con evidenza delle opere storiche realizzate dalla Serenissima di Venezia. Non segnala la presenza di particolari criticità.

- **Piano d’Area della Laguna e dell’Area Veneziana (P.A.L.A.V.).**

L’ambito d’intervento è posto in prossimità di aree in cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti. Non interferisce nessun ambito ad eccezione del corso del Canale Cavetta, individuato nel PALAV come “corsi d’acqua da attrezzare per la percorribilità”, disciplinato dall’art. 28 delle norme di attuazione, secondo il quale i ponti e i manufatti di nuova costruzione non devono ostacolare la percorribilità fluviale di tali corsi d’acqua: non si evidenziano criticità.

- **Piano di Assetto del Territorio (P.A.T)**

Dalla Tavola dei Vincoli e della Pianificazione territoriale l’intervento interferisce con:

- Area vincolata lungo i corsi d’acqua, ai sensi dell’art. 142 del D.Lgs. 42/2004;
- Area soggetta a scolo meccanico (pericolosità moderata – P1);
- Elettrodotti e fasce di rispetto;
- Viabilità principale esistente;
- Fasce di servitù idraulica relativa all’idrografia pubblica.

Dalla Tavola delle Invarianti l’intervento interferisce con:

- Geologiche, quali paleoalvei e allineamenti di dune e paleodune naturali e artificiali;
- Ambiti di sensibilità paesaggistica, corrispondente all’area agricola attraversata;
- Filari alberati individuati lungo la SP 42 e la rotatoria di inizio intervento a nord, lungo la quale si sviluppa una porzione della rete degli itinerari d’interesse naturalistico, paesaggistico e storico testimoniale;
- Corridoio ecologico principale lungo il corso del Cavetta;
- Edificio storico testimoniale in corrispondenza del sedime d’intervento in prossimità di Via Cristoforo Colombo.

Dalla Tavola delle Fragilità l’infrastruttura di progetto è collocata su terreni idonei a condizione A, B e C, nonché in aree esondabili o a ristagno idrico per insufficienza della rete strutturale fognaria, di bonifica o idrografica e aree soggette a subsidenza (velocità > 3 mm all’anno). In prossimità dei corsi d’acqua e dei canali di bonifica si segnalano zone di tutela relativa all’idrografia principale.

Dalla Tavola delle Trasformabilità l’intervento interferisce con:

- Aree di urbanizzazione consolidata in corrispondenza dell’aggancio alla rotatoria sud a fine intervento;
- Una piccola porzione di edificazione diffusa a inizio intervento in prossimità della rotatoria nord;
- Parco rurale agrituristico; il PAT individua quella porzione di territorio, con funzioni di ampia cintura a verde dei centri urbani, che costituisce ambiti di transizione e interconnessione tra le aree rurali, utilizzate a fini agricoli, e le aree più intensamente urbanizzate.
- Viabilità di progetto di rilevanza strategica, che viene ricalcata nella sua quasi interezza dalla proposta progettuale in oggetto.

Nella Tavola degli Obiettivi strategici del PAT sono rappresentati gli obiettivi ed i temi della strategia di governo del territorio che lo strumento di pianificazione intende sviluppare. Il tracciato dell’infrastruttura viaria è definito quale elemento di “Completamento del sistema infrastrutturale”, da inserire all’interno dell’ambito rurale sviluppatosi tra Jesolo Paese, Lido e Cortellazzo.

Non si evidenziano criticità per la realizzazione del progetto

- **Piano degli Interventi (P.I.).**

Come da Parere dell’ufficio Urbanistica del Comune di Jesolo, 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 prende atto di quanto sopra evidenziato e si evidenzia che, 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”. A seguito del parere di verifica di assoggettabilità a VIA, il Comune adeguerà gli strumenti di pianificazione urbanistica per rendere conforme l’opera urbanisticamente. Sarà a



carico del proponente trasmettere gli elaborati di Piano aggiornati, comprensivi di Quadro conoscitivo e supporto per la redazione delle eventuali controdeduzioni, sia in formato pubblicabile (PDF) che editabile attribuito della vestizione conforme alle disposizioni regionali (SHP).

Si evidenzia che in ottemperanza del regolamento regionale 09 gennaio 2025, n. 3 - Regolamento attuativo in materia di VAS (articolo 7 della legge regionale 27 maggio 2024, n. 12), la procedura è esclusa dall'ambito di VAS ai sensi dell'art. 5, c.3 lett. b) ed è parimenti esclusa dai limiti di "consumo di suolo" come disposto dalla L.R. 14/2017 art.12 c.1 lett. c)

Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PRGA)

L'area di intervento ricade in zona P2, pericolosità media, per la zona a nord del Cavetta, in zona P1 pericolosità moderata, a sud del Canale Cavetta. Lo stesso si può dire per il Rischio idraulico, per la quasi totalità l'area ricade in zona R2, rischio medio a nord, a sud del Canale Cavetta in zona R1, Rischio moderato ed in zona R3, rischio elevato all'altezza della rotonda sulla S.P. 42. Per quanto riguarda i tiranti idrici che si instaurano in caso di alluvione, questi sono variabili da 0.0 m a > 2.0 m per le aree più depresse per tutti gli scenari di probabilità (Tr 30, 100 e 300 anni).

Dai risultati delle modellazioni riportati si evince che all'interno dell'area di intervento, dal confronto tra stato di fatto e stato di progetto, per un Tempo di Ritorno di 100 anni, i tiranti instaurabili sono paragonabili optando per una soluzione con scatolari come descritti al paragrafo 4.2.1. La quota di progetto del manto d'usura pari a 0.75 m s.m.m. è sufficiente a garantire la sicurezza idraulica dell'opera e gli scatolari previsti in progetto consentono senza ostruzioni la propagazione dell'alluvione a campagna. Il ponte sul canale Cavetta è verificato secondo le NTC 2018 garantendo ampiamente il franco minimo di 1.50 m tra l'impalcato e il massimo livello idrico.

A seguito di tali evidenze, si può attestare che la nuova opera, in condizioni di alluvione di pianura per un tempo di ritorno di 100 anni, non ha alcun impatto rilevante sul territorio in termini di aumento dei livelli idrici, che rimangono contenuti entro i 5 cm, e di propagazione dell'onda di piena rispetto allo stato di fatto. L'opera pertanto è idraulicamente compatibile.

- Piano di classificazione acustica comunale

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.

- Piano Urbano del Traffico (PUT) di Jesolo

Con Parere VAS 132/2023 il PUT del Comune di Jesolo non deve essere assoggettato alla Procedura VAS, ma per la sua attuazione devono essere messe in atto tutte le indicazioni, le mitigazioni e/o le compensazioni previste nel RAP e devono essere ottemperate le indicazioni impartite nei contributi resi dalle Autorità Ambientali consultate.

- Sintesi dei vincoli

Dalla ricognizione dei vincoli emergono le seguenti interferenze dal progetto:

- La fascia di tutela paesaggistica di legge generata dal canale Cavetta, ai sensi del D.Lgs. 42/2004, art. 142, co. 1 lett. c);
- L'edificio ricadente fra i manufatti storico-testimoniali di cui all'art. 33 delle NTA del P.I. vigente (già PRG) e schedato al n. 223 delle Schede B, quale edificio rurale, non abitato e in pessimo stato di conservazione, privo di elementi architettonici significativi da conservare e classificato con grado 4 di protezione.

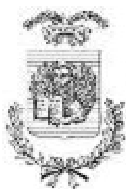


Figura 2 - Estratto della Tavola "Sintesi dei vincoli e delle tutele"

4) QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il primo tratto di circonvallazione di Jesolo, tra la rotonda Frova e la S.P. 42 per Eraclea, è già stato realizzato ed in servizio.

Il secondo tratto, oggetto della presente istanza di valutazione ambientale, che permetterà di completare la circonvallazione Nord di Jesolo, è denominato 2° stralcio e partirà dalla rotatoria esistente "Mocenigo" nei pressi di Piazza Torino e si congiungerà alla rotatoria esistente lungo la S.P. 42, dopo aver scavalcato il canale Cavetta.

L'elaborazione del PFTE è stata accompagnata da uno studio piuttosto articolato delle diverse alternative e scenari che potevano contemplarsi per la scelta della soluzione definitiva. Tale studio ha riguardato sia l'articolazione dell'asse stradale che la definizione dell'opera d'arte più rilevante costituita dal manufatto di attraversamento del canale Cavetta, con lo scopo di individuare la soluzione più efficiente e con minor impatto sul territorio e sull'ambiente. Nel seguito si espongono sinteticamente i differenti scenari considerati, al fine di completare il quadro di riferimento delle scelte progettuali intraprese.

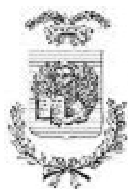
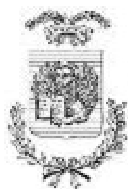


Figura 3 – le tre alternative di progetto: in azzurro l'ipotesi 1. In verde l'ipotesi 2 e in giallo l'ipotesi 3 ritenuta la più efficiente e funzionale

Pur avendo uno sviluppo dimensionale maggiore, la soluzione di tracciato di cui all'ipotesi n. 3 risulterebbe quella con le migliori performance, sia di carattere funzionale che di inserimento sul territorio, in quanto:

- consente di drenare il carico veicolare che si riversa sull'insediamento litoraneo di Jesolo e Cavallino tramite la SR43 e che congestiona durante la stagione balneare il sistema di rotatorie Frova e Picchi, selezionando i flussi provenienti dalla suddetta SR e diretti alla zona Est del Lido, alleggerendo pertanto la direttrice Cavallino di una componente significativa;
- consente di portare i flussi di traffico diretti alla zona orientale del Lido e provenienti dalla SR43, in un punto più avanzato verso Est dell'insediamento urbano litoraneo;
- corrisponde integralmente alle indicazioni poste dalla pianificazione strategica del comune di Jesolo (PAT);
- adempie alle raccomandazioni e prescrizioni relative alle opere complementari, come da parere MATTM 2012 (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) nell'ambito del procedimento di approvazione della "Via del Mare";
- i dati contenuti nello Studio del Traffico, allegato alla istanza, comprovano l'efficacia funzionale della soluzione di tracciato n. 3;
- l'articolazione del tracciato contemplato dalla soluzione n. 3, seguendo l'orditura agraria esistente, consente il mantenimento della tessitura paesaggistica esistente;
- lo sviluppo in leggero rilevato della nuova infrastruttura ne attenua la percezione visiva, minimizzando pertanto il disturbo che potrebbe percepirsi nelle visuali in campo lungo e di apertura ampia, tipiche del paesaggio della bonifica recente.

Definito il tracciato, l'opera più importante che incide sulla realizzazione della circonvallazione nord di Jesolo è l'attraversamento del Canale Cavetta, parte della Litoranea Veneta e quindi navigabile, classificato come linea di navigazione di classe 2 (Classificazione C.E.M.T del 1992). Sono state studiate più ipotesi per l'attraversamento del canale prima di giungere alla soluzione prevista dal presente PFTE.



Per il Ponte sul Cavetta, considerate anche le indicazioni della competente Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna, si ritiene opportuno in questa fase perseguire e sviluppare la soluzione di minor impatto che coincide maggiormente con l'IPOTESI D.



Figura 4 – fotoinserimento ipotesi D con la proposta di scavalco del canale Cavetta

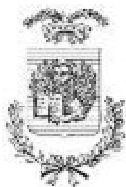
Ultimo aspetto importante da analizzare è l'intersezione tra la Provinciale (via C. Colombo), l'arteria principale e la viabilità locale.

La soluzione, dotata di sottopasso, consente di utilizzare la viabilità locale, ovvero i diversi “rami” di Via Colombo, come un sistema “rotatorio”, ma senza interferire il traffico lungo la nuova bretella, agevolandone il deflusso a scala territoriale maggiore. A scala più locale, con questa soluzione si rinuncia al collegamento diretto tra la nuova infrastruttura ed il 1° ramo di via Colombo. Considerato il ridotto carico veicolare che interessa il 3° ramo di via Colombo, la soluzione a senso alternato non altera il flusso locale.



Figura 5 – stralcio planimetrico soluzione interferenza con il 3° ramo di via Colombo

L'infrastruttura viaria oggetto del presente studio avrà caratteristiche funzionali e geometriche previste dalla normativa vigente, come riportato nella seguente Tabella:



Tipo secondo Codice della Strada	LOCALI EXTRAURBANE
Ambito territoriale	EXTRAURBANO
Categoria (DM 5/11/2001)	C1
Limite massimo di velocità	90 km/ora
Corsie per senso di marcia	1
Velocità di progetto minima	40 km/ora
Velocità di progetto massima	100 km/ora
Larghezza della corsia di marcia	Min. 3,75 m
Larghezza minima della banchina	Min. 1,50 m
Pendenza trasversale massima	0.07 (7%)
Pendenza massima livellata	0.07 (7%)
Livello di servizio	C (1 corsia)
Portata di servizio per corsia	600 veicoli equivalenti/ora
Larghezza minima marciapiede	(non previsto)

La lunghezza del secondo stralcio della circonvallazione nord di Jesolo, è di circa 2,750 km a partire dalla rotatoria allo scavalco del Canale Cavetta.

Cantierizzazione

Il cantieramento dell'opera sarà piuttosto complesso ed articolato e dovrà essere attuato mediante la realizzazione di cantieri mobili in avanzamento sia per la strada principale da realizzare, sia per le bretelle secondarie di raccordo a Via Colombo primo ramo. Il cantiere mobile per la realizzazione della strada principale dovrà partire dalla rotatoria all'incrocio fra SP 42 e SR 43 e procedere verso il canale Cavetta. Come viabilità di cantiere dovrà essere utilizzata la strada in costruzione per non gravare sui costi dell'opera, sia con l'occupazione temporanea di una ulteriore fascia di terreno agricolo parallela a quella espropriata per l'opera, sia per gli apprestamenti per rendere carrabile tale pista e per ripristinare i terreni agricoli a fine cantiere. Questa soluzione consente di non gravare sul traffico lungo la viabilità minore, che conduce al centro di Jesolo Paese con il transito di mezzi diretti e provenienti dal cantiere, che arriveranno solo fino alla rotatoria all'incrocio fra SP 42 ed SR 43, che consentirà anche un'agevole manovra ai mezzi pesanti per l'ingresso in cantiere e per l'uscita e la reimmissione nel traffico ordinario all'uscita dal cantiere.

In prossimità della rotatoria tra la SP 42 e la SR 43 si prevede di localizzare una delle aree fisse di cantiere adibite sia a logistica che a deposito materiali. In caso di installazione dell'area fissa di cantiere in tale posizione sarebbe comunque necessario eseguire una occupazione temporanea, rendere carrabile la viabilità di cantiere interna e ripristinare la campagna a fine utilizzo.

Nell'area di cantiere non si prevede la predisposizione di spazi per il deposito degli inerti per rilevato e fondazione stradali.

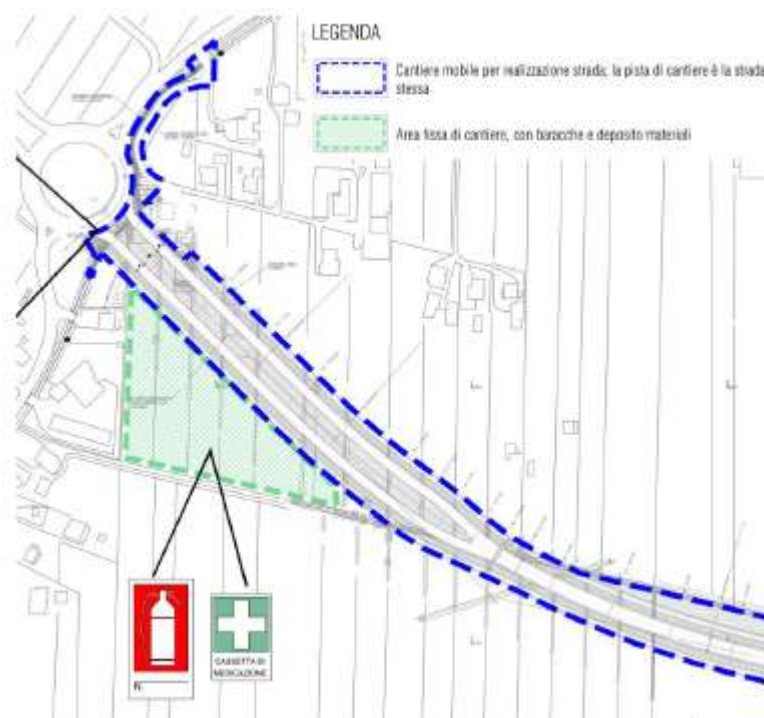
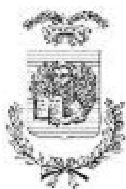


Figura 6 –planimetria area fissa di cantiere

A Sud del canale Cavetta si prevede la predisposizione di due aree di cantiere, una in prossimità della rotonda Mocenigo di Piazza Torino e un'altra in prossimità dell'attraversamento del canale Cortellazzo e di via Fornasotto (indicate in verde nella figura seguente).

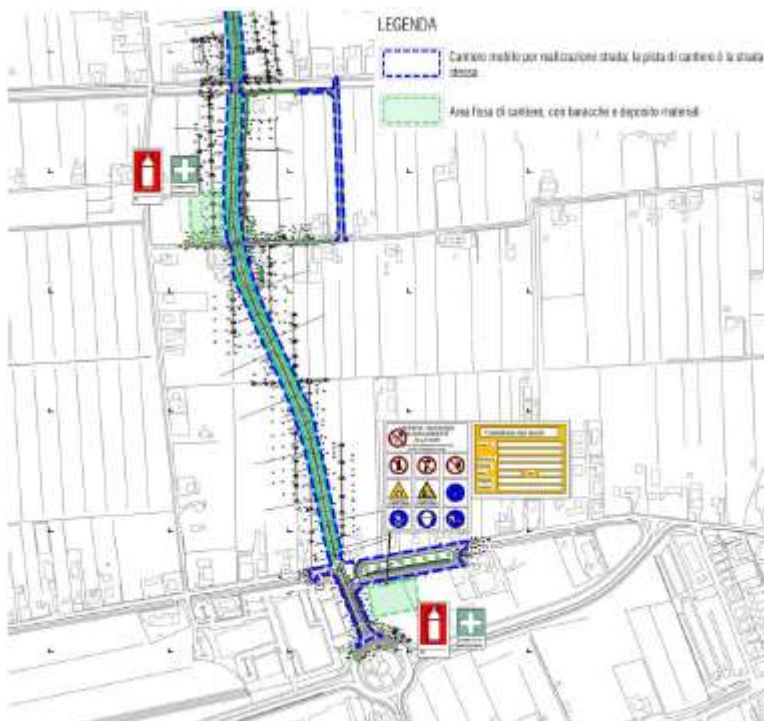
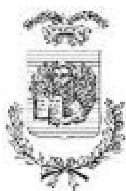


Figura 7 –aree di cantiere a Sud del Cavetta

La realizzazione del sottopasso di via Colombo permette di dare continuità, in sicurezza, sia alla viabilità locale esistente sia alla viabilità principale di nuova realizzazione, senza creare conflitti e interferenze.

Cronoprogramma

La durata prevista è pari a circa 28 mesi.



5) QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

5.1 Caratteristiche dell'impatto potenziale

Si procederà di seguito alla verifica di impatti e mitigazioni adottate rispetto alle seguenti componenti:

- Qualità dell'aria (emissioni in atmosfera)
- Ambiente idrico superficiale
- Suolo e sottosuolo, acque sotterranee
- Biodiversità Ecosistemi
- Traffico
- Rumore
- Paesaggio
- Inquinamento luminoso
- Rifiuti

5.1.1 Qualità dell'aria (emissioni in atmosfera)

In tutti i ricettori analizzati (ricettori più esposti) le concentrazioni degli inquinanti esaminati (PM10, PM2.5, NO2 e C6H6) rispettano i limiti di legge con riferimento al D.Lgs. 155/2010 e s.m.i. (ad esclusione del numero di superamenti giornalieri del PM10 già presente nello stato di fatto) e che gli scenari di progetto non determinano impatti significativi rispetto allo stato di fatto. In generale, l'assenza di ricettori in corrispondenza delle aree di maggior incremento di traffico o comunque la presenza di ricettori favorevolmente posizionati rispetto ai nuovi tratti viari, permette di ottenere risultati positivi in termini di esposizione dei ricettori agli inquinanti con incrementi molto contenuti e non significativi.

Alla luce di quanto esposto si stima l'impatto in fase di esercizio come lieve. In fase di cantiere si considera un impatto sostanzialmente lieve in considerazione dell'ambito, prevalentemente agricolo e privo di ricettori, in cui avranno luogo le lavorazioni, che saranno condotte opportunamente seguendo le pratiche di buona prassi.

Considerazioni del gruppo istruttorio: Alla luce di quanto presentato e delle integrazioni fornite si ritiene che l'impatto sulla matrice sia da considerarsi poco significativa, prevedendo alcune raccomandazioni.

5.1.2 - Ambiente idrico superficiale

Dai risultati della modellazione idraulica, si può attestare che la nuova opera, in condizioni di alluvione di pianura per un tempo di ritorno di 100 anni, non ha alcun impatto sul territorio in termini di aumento dei livelli idrici e di propagazione dell'onda di piena rispetto allo stato di fatto ed è idraulicamente compatibile. La mappatura della pericolosità e del rischio idraulico rimangono, dunque, uguali allo stato di fatto.

Tale situazione è possibile grazie all'inserimento di scatolari, ognuno dei quali ha una luce di 5.00 m di larghezza per 1.20 m di altezza, che sono stati modellati come dei ponti in appoggio al rilevato stradale.

In fase di esercizio, in condizioni di alluvione di pianura per un tempo di ritorno di 100 anni, non ha alcun impatto (impatto nullo) sul territorio in termini di aumento dei livelli idrici e di propagazione dell'onda di piena rispetto allo stato di fatto ed è idraulicamente compatibile.

Data la tipologia d'intervento e la previsione molto improbabile di accadimento di incidenti in fase di cantiere, si stima un impatto lieve.

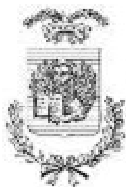
In fase di esercizio non si ravvedono effetti peggiorativi sulla componente ambiente idrica rispetto allo stato attuale; pertanto, gli impatti legati alla possibilità di alterazione qualitativa delle acque sono nulli sulla componente ambiente idrico in fase di esercizio.

Considerazioni del gruppo istruttorio: alla luce di quanto esposto si ritiene che l'impatto sulla matrice possa essere valutato come **non significativo**. Si raccomanda di mettere in atto tutte le misure mitigative e i presidi previsti e descritti nel documento "Relazione integrativa alla Studio Preliminare Ambientale – Gestione delle acque di dilavamento", e le prescrizioni di cui ai pareri del Consorzio di bonifica Veneto Orientale e dell'Autorità di Bacino. Si raccomanda inoltre che il progetto esecutivo contenga un piano di manutenzione adeguata degli scatolari.

5.1.3 - Suolo e sottosuolo

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 bilancio dei volumi di terre e rocce da scavo presentato in sede di richiesta di integrazioni, 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

In fase di cantierizzazione l'eventuale materiale scavato sarà depositato in aree apposite per il deposito temporaneo, per poi essere riutilizzato oppure conferito in un sito esterno.

Per la logistica di cantiere saranno occupate temporaneamente alcune superfici, in particolare agricole, per la messa in esercizio di aree di cantiere, che a fine lavori saranno ripristinate agli usi attuali.

Per tali motivazioni, considerando l'esecuzione dei lavori come da prassi, si ritiene l'impatto conseguente alle attività di cantiere basso.

La realizzazione di una nuova infrastruttura stradale comporta l'impermeabilizzazione di una superficie di suolo con la perdita delle diverse funzioni svolte da questa risorsa non rinnovabile.

Alla luce di queste considerazioni, l'impatto sulla componente risulta medio, considerando l'estensione significativa del nuovo tracciato, tuttavia indispensabile per connettere il settore orientale di Lido di Jesolo con la viabilità regionale in ingresso.

Considerazioni del gruppo istruttorio: alla luce delle integrazioni fornite si ritiene che l'impatto sulla matrice in fase di cantiere sia non significativa, mentre in fase di esercizio è da considerarsi poco significativo.

5.1.4 Biodiversità Ecosistemi

Dalla consultazione della Rete ecologica Regionale emerge che l'intervento interferisce il corridoio ecologico del Cavetta, che connette le due aree nucleo della Laguna di Venezia e della Laguna del Mort. La previsione di progettare il manufatto di sovrappasso del corso d'acqua senza realizzare pile in alveo, al di là degli argini che lo delimitano, consente di limitare ampiamente l'interferenza con il corridoio ecologico.

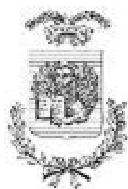


Figura 8 – Rete ecologica nell'ambito di studio, costituita da aree nucleo e corridoi ecologici (evidenziati in arancio).

Dall'analisi delle relazioni che intercorreranno tra l'infrastruttura di progetto e la rete ecologica esistente, si evince che l'infrastruttura di progetto interferirà con un ambito prevalentemente agricolo, caratterizzato dalla presenza di alcune aree ad urbanizzazione consolidata e da una fitta rete di insediamenti sparsi (singole frazioni e sviluppi urbani lungo infrastrutture viarie esistenti).

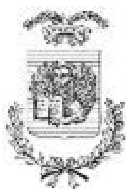


Figura 9 – Siti Natura 2000

L'intervento non produce effetti significativi. Si provvederà a compensare il patrimonio vegetale con nuovi impianti e a realizzare delle strutture di attraversamento faunistico finalizzate ad assicurare la continuità funzionale ecosistemica diffusa nelle aree ad utilizzazione agricola dove si inserisce la nuova infrastruttura stradale.

Per tali perturbazioni in fase di cantiere, quindi, l'impatto è stimato complessivamente lieve, mentre in fase di esercizio, in relazione anche alla previsione di piantumare numerosi filari arboreo-arbustivi nei punti dove risulta opportuno mitigare la presenza fisica della nuova infrastruttura oppure in corrispondenza di porzioni di superfici agricole relitte, si stima un impatto positivo, arricchendo la componente vegetazionale nella matrice agricola.

Per quanto riguarda la fauna, le perturbazioni della fase di cantiere possono comportare disturbo alle specie per fonoinquinamento da presenza di persone e mezzi d'opera e inquinamento da dispersione di polveri, oltre a perdita di individui delle specie meno mobili, di nidi e tane a causa di schiacciamento dei mezzi in movimento. In relazione alla bassa vocazione faunistica dell'ambito, si stima l'impatto come lieve.

L'effetto barriera prodotto dalla nuova infrastruttura viene parzialmente mitigato dalla progettazione di alcuni ecodotti, che garantiscono l'attraversamento di fauna di medie e piccole dimensioni. Gli ecodotti sono collocati nel tratto di nuova infrastruttura posto fra l'innesto alla rotatoria sulla SP42 – Jesolana e l'attacco della rampa Nord di approccio al ponte sul canale Cavetta, tratto che interferisce particolarmente con la zona a più marcata utilizzazione agricola continua degli ambiti attraversati dalla nuova strada. Anche in questo caso si stima l'impatto lieve in fase di esercizio.

Non sono interessate colture storicamente assestate e le sottrazioni più significative riguardano sostanzialmente superfici utilizzate a seminativo. Altresì, le scelte planimetriche sono state sviluppate in funzione di una maggiore conservazione della tessitura agraria esistente, mantenendo l'assetto insediativo storico afferente alla bonifica recente, rispettando la geometria del paesaggio agrario: a nord del Cavetta riprendendo il segno ordinatore del collettore VII Nuovo, a sud del Cavetta con uno sviluppo infrastrutturale, che segue la medesima direzione Nord-Sud degli appezzamenti agricoli. Per tali motivazioni si considerano lievi gli impatti su questa componente, sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio.

Considerazioni del gruppo istruttorio: si ritiene che l'impatto del nuovo progetto sulla matrice Biodiversità ed Ecosistemi possa essere valutato come **poco significativo**.



5.1.5 Paesaggio e Archeologia

L'intervento comporta necessariamente la presenza di alcuni elementi e manufatti che determinano effetto intrusivo nel contesto paesaggistico, particolarmente rappresentato dalle rampe di approccio e dal nuovo ponte sul Cavetta. L'intervento, pur adattandosi il più possibile alla trama agraria esistente, determinerà effetti di suddivisione nell'ambito agricolo attraversato dalla nuova strada, frammentando in modo non sostanziale alcune porzioni di territorio. Tuttavia, non sono interessate colture storicamente assestate e le sottrazioni più significative riguardano sostanzialmente superfici utilizzate a seminativo.

Infine, il progetto prevede sbancamenti, movimentazioni di terra e costruzione di piste di cantiere, con lo sviluppo della nuova infrastruttura che per gran parte avviene in rilevato, con una contenuta differenza di quota rispetto al piano campagna esistente.

Dall'altra parte la costruzione della nuova strada e in particolare del manufatto di scavalco del Cavetta consentirà di aprire un nuovo itinerario percettivo sopraelevato dal quale sarà possibile apprezzare l'ambito agricolo circostante.

Alla luce di queste considerazioni, si stima per la componente paesaggistica e culturale un impatto basso sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio.

La valutazione del rischio archeologico, effettuata ai sensi dell'art. 41, comma 4 e dell'Allegato I.8 del D.Lgs. 36/2023, secondo le indicazioni metodologiche di cui alle Linee Guida dell'Allegato alla Circolare n. 53/2022 della Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Ministero della Cultura, si è conclusa con una valutazione di rischio basso circa l'eventualità che l'esecuzione di scavi in profondità possa portare in luce ed eventualmente intaccare strutture e/o contesti di interesse archeologico, pur presentando un discreto grado di rielaborazione dell'immediato sottosuolo.

Considerazioni del gruppo istruttorio: si ritiene che l'impatto del progetto sulla matrice "paesaggio" possa essere valutato come poco significativo.

5.1.6 Agenti fisici

Nella fase di realizzazione dell'opera è possibile intercettare alcune interferenze legate principalmente all'emissione di radiazioni non ionizzanti, riconducibili alle seguenti tipologie:

- Interferenze aeree, quali tutte le linee elettriche ad alta tensione, parte delle linee elettriche a media e bassa tensione, l'illuminazione pubblica e parte delle linee telefoniche.
- Interferenze interraste, quali gasdotti, fognature, acquedotti, condotte di irrigazione a pressione, parte delle linee elettriche a media e bassa tensione e parte delle linee telefoniche.

Perciò, in fase di progettazione sono stati censiti e valutati prioritariamente gli aspetti riguardanti la presenza di linee impiantistiche interne ed esterne alle opere in progettazione, oggettivamente o potenzialmente interferenti, riassumibili in:

- Presenza di linee elettriche in rilievo o interraste con conseguente rischio di elettrocuzione/folgorazione per contatto diretto o indiretto;
- Rischio di intercettazione (specie nelle operazioni di scavo) di linee o condotte e di interruzione del servizio idrico, sanitario, telefonico, gas, ecc.

Trattandosi di opere e lavorazioni che interessano zone urbanizzate (in particolare inizio e fine tracciato e ambito attorno al Cavetta), si dovranno adottare tutte le soluzioni necessarie ad evitare sospensioni del servizio, di concerto con l'ente proprietario del servizio, con il quale saranno concordate le azioni necessarie.

Fatte queste considerazioni, si stimano gli impatti per la fase di cantiere con un grado lieve.

Inquinamento luminoso

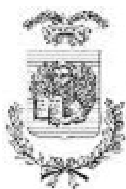
La nuova illuminazione dovrà rispettare la normativa vigente in materia di riduzione e risanamento dell'inquinamento luminoso così come disciplinato dalla L.R. del Veneto n. 17 del 7 agosto 2009.

Considerazioni del gruppo istruttorio: si ritiene necessario prevedere una condizione ambientale che preveda la redazione di un progetto illuminotecnico ai sensi della LR n. 17/2009.

5.1.7 – Rumore e Vibrazioni

Allo stato attuale le principali sorgenti di rumore sono rappresentate dalla presenza di alcune attività produttive e commerciali e dal traffico, che è quella predominante, il cui contributo risulta differente in relazione alle posizioni di misura. L'intervento in oggetto riguarda la realizzazione di una nuova infrastruttura stradale classificata come strada di tipo C1 (extraurbana secondaria).

Il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Jesolo individua invece a margine dell'infrastruttura una fascia di pertinenza limitata a 100 metri aventi i seguenti limiti.



Valore limite strada Tipo C1	Tempi di riferimento	
	Diurno (06.00-22.00)	Notturno (22.00-06.00)
In Presenza di recettori sensibili Leq in dB(A)	50	40
Per tutti gli altri recettori Leq in dB(A)	65	55

Figura 10 – Localizzazione dei punti di misura

Tramite rilievi strumentali e simulazioni è stata valutata la situazione acustica del sito interessato dall'intervento progettato. Contestualmente ai rilievi fonometrici sono stati anche annotati i flussi veicolari sulle strade di contorno. Tali flussi sono stati utilizzati unicamente ai fini della taratura del modello di calcolo. Ai fini delle simulazioni delle mappe di isolivello relative allo stato di fatto e progetto si sono, invece, utilizzati i dati di flussi di traffico ricavati dallo studio appositamente condotto e allegato al progetto.

La nuova infrastruttura determina in corrispondenza di alcuni ricettori molto prossimi, ed in particolare dei ricettori R5, R6 ed R39, in prossimità dell'innesto sulla rotatoria sulla SP 42, e dei ricettori R10, R11, R12, R35 ed R36 in prossimità dell'innesto su Via Colombo, un sensibile aggravio della situazione esistente con possibile superamento dei limiti di zona.

Pertanto, è stato previsto in corrispondenza di tali ricettori un intervento di contenimento e mitigazione della sorgente stradale al fine di ridurre le emissioni, garantendo il rispetto dei valori limite all'interno della fascia di pertinenza acustica. Tale intervento sarà realizzato mediante barriere acustiche fonoassorbenti parzialmente trasparenti poste a margine della strada.

Oltre alla fascia di pertinenza acustica, appaiono rispettati anche i limiti di zona indicati dal PCA comunale.

Anche nella valutazione degli impatti cumulativi appaiono rispettati i limiti indicati dal PCA comunale in corrispondenza di tutti i ricettori individuati, sia ricadenti in aree di classe III sia ricadenti in fascia di pertinenza delle infrastrutture stradali esistenti e di progetto.

L'intervento risulta, pertanto, compatibile con la classificazione acustica dell'area della normativa vigente in materia.

Per tali ragioni si considerano gli impatti in fase di esercizio con un grado lieve.

L'impatto in fase di cantiere, con l'applicazione delle misure di mitigazione in fase di cantiere, è stimato con grado basso. le vibrazioni, prodotte durante le attività di cantiere, in particolare durante scavi, costruzioni e demolizioni, sono un aspetto da considerare; sono ampiamente variabili in relazione al tipo di attrezzatura/macchina operatrice impiegata, al contesto di utilizzazione e all'operatore.

Data la situazione ambientale analizzata, gli impatti, che possono verificarsi in fase di cantiere, sono stimati con un grado lieve.

Considerazioni del gruppo istruttorio: alla luce delle integrazioni fornite il gruppo istruttorio ritiene che l'impatto del progetto sulla matrice possa essere valutato come poco significativo; tuttavia, si ritiene necessario predisporre una campagna di misure per monitorare il rumore prodotto in fase di cantiere.

5.1.8 Traffico

Dall'esame dei dati si osserva che il nuovo asse stradale (circonvallazione) garantisce Livelli di Servizio accettabili in tutte le diverse fasi di esercizio (attuale, con opere complete). Il Livello di servizio, come previsto dal progetto, non sarà peggiore di C.

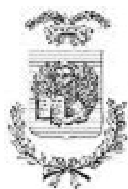
Alla luce di quanto esposto nello Studio del Traffico si valuta l'impatto in fase di esercizio con grado positivo.

In fase di cantiere si potranno avere lievi interferenze sulla viabilità ordinaria esistente, in particolare sulla rotatoria della SP 42 e su Via Colombo. Nelle fasi progettuali successive sarà possibile affinare le potenziali interferenze sulla base delle diverse fasi di realizzazione della nuova infrastruttura.

Alla luce di quanto esposto, il gruppo istruttorio può concludere che gli impatti sulla componente traffico in fase di cantiere siano poco significativo. Al fine di monitorare l'efficienza delle soluzioni tecniche adottate, si ritiene necessario predisporre una indagine Origine/Destinazione sui flussi di traffico con l'opera a regime.

5.1.9 Produzione di rifiuti

In fase di cantiere sarà possibile la produzione di rifiuti derivanti dall'attività di costruzione e demolizione, che sono costituiti dagli sfridi derivanti dalle lavorazioni di materiali e componenti, dagli involucri e confezioni degli stessi, dai residui



derivanti dalle demolizioni, dai residui di scavi inquinati da sostanze pericolose, dall'acqua di risulta dalle lavorazioni. Tali rifiuti appartengono in gran parte alla categoria merceologica dei rifiuti da costruzione e demolizione, che secondo la classificazione della Commissione 2000/532/CE del 3 maggio 2000, corrispondono ai rifiuti appartenenti al capitolo CER 17.

Il deposito temporaneo è il raggruppamento dei rifiuti e il deposito preliminare alla raccolta ai fini del trasporto di detti rifiuti in un impianto di trattamento.

la gestione dei rifiuti prodotti sarà opportunamente condotta come da normativa e linee guida, si stima in fase di cantiere un impatto lieve su tale matrice.

Considerazioni del gruppo istruttorio: alla luce delle integrazioni fornite il gruppo istruttorio ritiene che l'impatto del progetto sulla matrice rifiuti possa essere valutato come poco significativo.

6) CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra esposto, considerato che:

- L'intervento in oggetto riguarda il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) per la realizzazione del secondo stralcio della Circonvallazione Nord di Jesolo.
- Le indagini effettuate e sintetizzate nel presente documento permettono di affermare che gli impatti generati dall'intervento, sia in fase di cantiere sia in quella di esercizio, sulle componenti ambientali risultano ulteriormente mitigabili con le condizioni e le raccomandazioni evidenziate nel presente parere di verifica di assoggettabilità a VIA.
- Non si riscontrano possibili interferenze dell'intervento proposto con i più vicini siti SIC & ZPS – "Laguna di Venezia" e "Laguna medio - inferiore di Venezia".

Tutto ciò visto e considerato

Il Comitato VIA, all'unanimità dei presenti, in merito al progetto al Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) per la realizzazione del secondo stralcio della Circonvallazione Nord di Jesolo proposto dalla società Veneto Strade S.p.A. esprime parere di non assoggettabilità a VIA con le seguenti condizioni ambientali e raccomandazioni:

Si prescrivono le seguenti condizioni ambientali:

Condizione n° 1

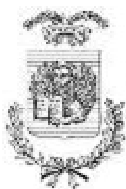
CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	Corso d'opera
Oggetto della condizione	Sia effettuata una campagna di misure per monitorare il rumore prodotto in fase di cantiere inviando preliminarmente un progetto di monitoraggio.
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Trenta giorni prima dell'apertura dei cantieri sia inviato il progetto di monitoraggio. Il medesimo sarà oggetto di validazione da parte dei soggetti verificatori.
Soggetto verificatore	Comune di Jesolo - ARPAV

Condizione n° 2

CONTENUTO	DESCRIZIONE
Macrofase	Post Operam
Oggetto della condizione	Sia predisposta una indagine Origine/Destinazione sui flussi di traffico
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Entro 12 mesi dalla data di apertura dell'opera stradale
Soggetto verificatore	CMVe - ARPAV

Condizione n° 3

CONTENUTO	DESCRIZIONE
-----------	-------------



Macrofase	Ante-operam
Oggetto della condizione	Sia fornito un progetto illuminotecnico conforme alla Legge Regionale n. 17/09. Detto progetto dovrà essere elaborato con riferimento alla normativa tecnica vigente (in particolare norme UNI 10819:2021, UNI 11248: 2016, UNI EN 13201-2:2016, UNI EN 12464-2:2014, UNI-TS 11726:2018, UNI 11630:2016) e ai criteri e alle linee guida ARPAV reperibili all'indirizzo http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-e-linee-guida-1 .
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	Entro un anno dal rilascio del provvedimento di verifica di assoggettabilità di VIA.
Soggetto verificatore	ARPAV – Dipartimento di Venezia

RACCOMANDAZIONI:

PMA presentato dal Proponente

- Si raccomanda di approfondire i Livelli di Servizio attesi soprattutto nella fase di cantierizzazione alla luce della necessità di trasportare gli inerti con un numero di autocarri complessivo dell'ordine delle migliaia, come riportato al par. 1 del Cronoprogramma. Inoltre, le simulazioni condotte nello studio trasportistico hanno portato a quantificare i LdS attesi della SR43, a seguito della costruzione della nuova infrastruttura, affermando che il LdS è già prossimo al peggiore possibile (tende ad E con potenziale F al minimo effetto di perturbazione della circolazione). I documenti precedenti riportavano una criticità con LdS D/E, quindi con densità veicolare comunque molto elevata che si avvicinava alla capacità massima della strada.
- Nel Piano di Monitoraggio Ambientale si osserva che la durata del monitoraggio di Corso d'Opera è di 2 settimane, invece che di 8 settimane all'anno distribuite uniformemente nel corso dell'anno stesso. Si raccomanda che la durata del monitoraggio rispetti gli obiettivi di qualità dei dati per misure indicative previsti all'Allegato 1 del Decreto Legislativo 155/2010, in qualunque fase e per ciascun anno di Corso d'Opera.
- Nel Piano di Monitoraggio Ambientale si raccomanda di confrontare le medie di campagna del solo monitoraggio PO con quelle della fase AO, mentre i dati elementari (orari e giornalieri) della fase CO dovranno essere comparati con quelli sincroni rilevati dalla stazione di riferimento della Rete Regionale di monitoraggio della qualità dell'aria di San Donà di Piave.
- Si raccomanda che il periodo stagionale del monitoraggio PO deve essere confrontabile con quello del monitoraggio AO.
- Si raccomanda che le misure di mitigazione ulteriori siano applicate nel caso in cui i dati superino le soglie indicate (20% i valori medi rilevati presso la centralina di S. Donà di Piave).
- Si raccomanda che le misure di mitigazione ordinarie elencate siano applicate regolarmente durante tutto il cantiere e non solo in alcuni periodi. Si raccomanda inoltre che i depositi di materiale sciolto in cumuli caratterizzati da frequente movimentazione, in caso di vento, siano protetti da barriere e umidificati, mentre i depositi con scarsa movimentazione siano protetti mediante idonee coperture.

Ambiente idrico:

- Si raccomanda di mettere in atto tutte le misure mitigative e i presidi previsti e descritti nel documento "Relazione integrativa alla Studio Preliminare Ambientale – Gestione delle acque di dilavamento", e le prescrizioni di cui ai pareri del Consorzio di bonifica Veneto Orientale e dell'Autorità di Bacino. Si raccomanda inoltre che il progetto esecutivo contenga un piano di manutenzione adeguata degli scatolari.

La Dirigente

Dott.ssa Cristiana Scarpa