



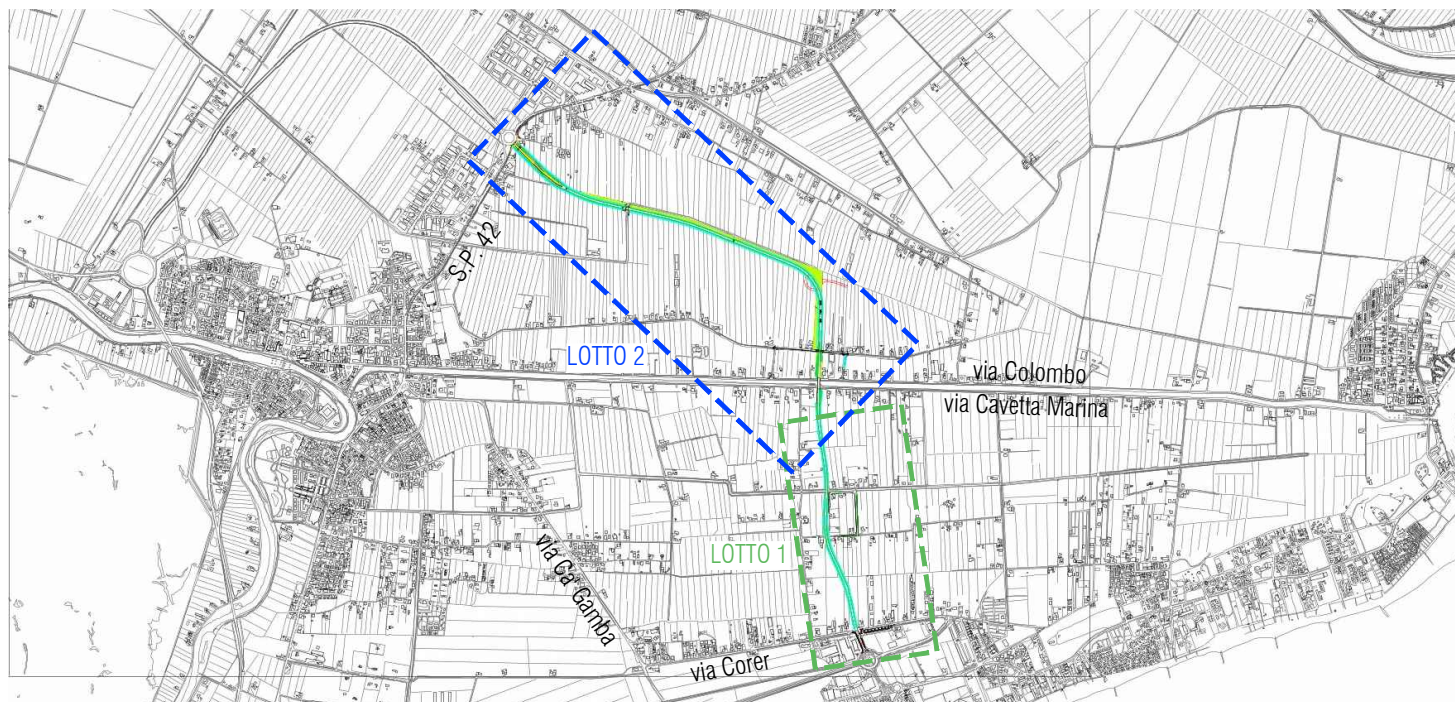
REGIONE DEL VENETO

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

M.002

TITOLO ELABORATO

CANTIERIZZAZIONE E SICUREZZA
CRONOPROGRAMMA

RESP. INTEGRAZ. SPECIALISTICHE E PROGETTISTA
arch. Andrea Gabatel

DATA EMISSIONE
Settembre 2025

NOME FILE
1370.0.F.Q.012.0.F.1_PSC Crono



2

09/2025

1

07/2025

0

03/2025

INTEGRAZIONI VOLONTARIE

EMISSIONE PER RICHIESTA INTEGRAZIONI

PRIMA EMISSIONE

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Lotto 1:
ing. Alberto Novarin



Studio Novarin

Lotto 2:
Proteco Engineering srl



RIFERIMENTI INTERNI

CODICE ELABORATO
1370.0.F.M.002.0.D.1

NOME FILE
1370.0.F.Q.012.0.F.1_PSC Crono

REVISIONE

1

INVIO

☐ IN PROGRESS

☒ PER APPROVAZIONE

PREVENUTO IN DATA



INDICE

1	CRONOPROGRAMMA	1
2	ALLEGATI	4

1 CRONOPROGRAMMA

Durante lo sviluppo della progettazione è emerso che il cantiere potrebbe essere fonte di disagio, anche consistente, al traffico nei mesi estivi, poiché l'accesso al cantiere avverrà dalla rotatoria che insiste all'intersezione della Strada Provinciale 42 con la Variante alla Strada Regionale 43. Su tale nodo, durante i mesi estivi, converge buona parte del traffico veicolare diretto alle spiagge di Jesolo, sia di levante che di ponente, e da questo nodo si differenzia il traffico proveniente da Eraclea e dalla viabilità secondaria di Passarella diretto alle spiagge di levante e ponente e verso la rotatoria Picchi, che consente di proseguire lungo la provinciale 42 in direzione di Cavallino Treporti e Punta Sabbioni.

Poiché il cantiere utilizzerà lo stesso nodo per l'ingresso dei mezzi necessari per la consegna degli inerti, con i quali realizzare il sottofondo ed il rilevato stradale, il carico di traffico aggiuntivo potrebbe determinare una significativa riduzione del livello di servizio del nodo. Essendo la nuova viabilità di tipo C1 con larghezza di m 10.50 e spessore minimo del rilevato e sottofondo dell'ordine del metro, è facile calcolare che per ogni metro di lunghezza della strada sia necessario il contenuto di inerti trasportabile da un autocarro. Essendo la strada lunga alcuni chilometri, il numero di autocarri complessivo sarà dell'ordine delle migliaia, tenuto conto che si dovrà eseguire anche il rilevato per l'attraversamento del canale Cavetta, il quale, essendo navigabile, richiede che l'intradosso del ponte di attraversamento sia a quota non inferiore a m 7.5 dal pelo libero del canale. Ne consegue che l'altezza del rilevato occorrente per accedere al ponte sia notevole. A ciò, si aggiunge il fatto che tale rilevato dovrà anche essere particolarmente lungo, dovendosi mantenere una opportuna e limitata pendenza della rampa di accesso ai fini del rispetto delle normative stradali vigenti in merito di accessibilità e visibilità.

Nel complesso, il traffico di automezzi destinati al trasporto dei soli inerti necessari richiederà migliaia di viaggi e quindi, concentrandosi i lavori di posa del rilevato nella stagione estiva, più favorevole di quella invernale, potrebbero verificarsi riduzioni significative o addirittura interruzioni del livello di servizio nelle ore di punta.

Le condizioni sopra ricordate potrebbero comportare anche un significativo aumento delle emissioni in atmosfera, dato che i veicoli potrebbero stazionare a lungo sul nastro stradale con i motori accesi per la riduzione del livello di servizio.

Nel complesso, il cantiere dell'opera, se attivo nei periodi di maggior afflusso turistico, potrebbe provocare un notevole disservizio per il traffico e un aumento delle emissioni in atmosfera, che potrebbero affliggere in particolare le abitazioni vicine all'area di cantiere.

Al fine di eliminare all'origine i probabili effetti indesiderati legati alle problematiche descritte, è stata predisposta una revisione della cantierizzazione dell'opera, che ora prevede la sospensione del cantiere per l'intero mese di agosto (il mese di maggiore afflusso turistico). Essendo la durata complessiva del cantiere di 28 mesi, ed essendo quindi il numero di mesi di agosto ricadenti nel cantiere variabile in relazione alla data di effettivo inizio del cantiere, in via preventiva è stato considerato, a favore della sicurezza, che l'inizio del cantiere avvenga nel mese di giugno e, di

conseguenza, il numero delle sospensioni del cantiere sia massimo e pari a 3.

La presenza delle sospensioni del cantiere ha comportato una rimodulazione delle lavorazioni e, in particolare, un maggiore utilizzo del posizionamento delle lavorazioni in parallelo. La durata complessiva del cantiere è rimasta inalterata a 28 mesi complessivi e pertanto le imprese realizzatrici dovranno predisporre un numero di squadre operative autonome per operare lavorazioni in parallelo, costruendo contemporaneamente anche in zone diverse del cantiere. A titolo di esempio, è stato previsto che, mentre una o più squadre si occuperanno della costruzione della viabilità principale, una seconda squadra completamente autonoma per mezzi e maestranze, proceda alla realizzazione della viabilità secondaria su via Colombo nei pressi del Cavetta. In modo analogo è stato previsto che, mentre la formazione del sottofondo stradale avanzerà dall'origine del cantiere, una ulteriore squadra si occupi delle opere idrauliche di attraversamento del rilevato presso la curva del tracciato prevista in corrispondenza del canale Settimo Nuovo per garantire la invarianza idraulica del territorio. Le opere idrauliche dovranno, pertanto, essere ultimate prima che la costruzione del sottofondo stradale avanzi sino alla citata curva. Questi sono solo un paio di esempi, ma il cantiere è stato riorganizzato con un consistente utilizzo delle lavorazioni in parallelo.

Nel predisporre le sospensioni del cantiere sono state prese in considerazione le disposizioni comunali in merito alla regolazione delle attività di cantiere durante la stagione turistica che il Comune considera estesa dal primo maggio al trenta settembre di ogni anno. Il Comune, inoltre, assegna disposizioni diverse in relazione alla posizione del cantiere nel territorio, che è stato suddiviso in tre fasce in base alle risultanze del piano di zonizzazione acustica del territorio. Nel dettaglio sono state individuate 3 fasce, la prima costituita dall'entroterra, la seconda dalla zona adiacente al litorale che comprende la parte nord dell'abitato del Lido ed infine la terza che si estende lungo il litorale tra il confine della seconda ed il mare. Le tre zone individuate sono illustrate nell'allegato 1 in calce alla presente relazione. In tale allegato è stato riportato anche il tracciato dell'opera, che consente di verificare che l'intera viabilità si trova nella prima fascia, quella dell'entroterra. Nei mesi di febbraio/marzo di ogni anno, il Comune di Jesolo delibera le disposizioni di sospensione dei cantieri in vigore per ciascun anno, articolando la disciplina delle zone per fascia, per orario nella giornata e per periodo dell'anno. A titolo di esempio, nel 2025, il Comune prevede che nella prima fascia (quella di interesse per il cantiere) l'attività edilizia disciplinata come riportato nella seguente tabella:

Fascia	Dal 01 Maggio al 17 Maggio	
1 Entroterra	08.00 ÷ 12.00 / 13.00 ÷ 19.00	12.00 ÷ 13.00 e 19.00 ÷ 08.00
	Attività libera	Attività sospesa
	Dal 18 Maggio al 21 Settembre	
	08.00 ÷ 12.00 / 13.00 ÷ 19.00	12.00 ÷ 13.00 e 19.00 ÷ 08.00
	Attività libera	Attività sospesa
	Dal 22 Settembre al 30 Settembre	
	08.00 ÷ 12.00 / 13.00 ÷ 19.00	12.00 ÷ 13.00 e 19.00 ÷ 08.00
	Attività libera	Attività senza arrecare disturbo ¹

¹ L'attività senza arrecare disturbo presuppone la predisposizione di uno studio di valutazione previsionale



Come si può constatare direttamente nella tabella, il cantiere in oggetto non subirebbe alcuna limitazione nella fascia oraria diurna mentre si avrebbero limitazioni se si dovesse operare nel periodo notturno. Per rendere il cantiere meglio inseribile nella stagione estiva, si sono considerate le limitazioni possibili in termini di operatività ma anche i volumi di traffico derivanti dalla fornitura di inerti in cantiere, che potrebbero costituire un disagio sia in termini di inquinamento e polveri sottili disperse in atmosfera che di rumore. Per questi motivi, è stato deciso di sospendere comunque l'attività del cantiere in corrispondenza del mese di agosto (il più critico della stagione turistica), al fine di un migliore inserimento delle attività disturbanti del cantiere nel contesto ambientale di riferimento.

Si precisa, inoltre, che la nuova viabilità prevista è stata inserita nel piano di zonizzazione acustica comunale e, come si può constatare nell'allegato 2 in calce alla presente relazione, sono state definite le fasce di pertinenza acustica stradale, nelle quali sono stabilite dalla normativa le immissioni massime di rumore per non creare disturbo ai ricettori eventualmente presenti. Nel caso in cui si eccedano i limiti di emissione previsti per le varie tipologie di strada dalla vigente normativa (L. 447/95; DPR 142/04). Ad esempio per la tipologia di strada C1 in progetto, la fascia di pertinenza stradale ordinaria è di 250 m a partire dal ciglio strada su entrambi i lati.

del clima acustico del cantiere che contenga la verifica che la rumorosità emessa non sia disturbante per i ricettori a distanza di legge dal cantiere.



2 ALLEGATI

- Allegato 1: Suddivisione in fasce orario delle attività di cantiere ai sensi dell'art. 48 del Regolamento di Polizia Urbana di Jesolo.
- Allegato 2: Suddivisione in fasce territoriali di pertinenza acustica delle infrastrutture stradali.
- Allegato 3: Cronoprogramma dei lavori.

- Allegato 1

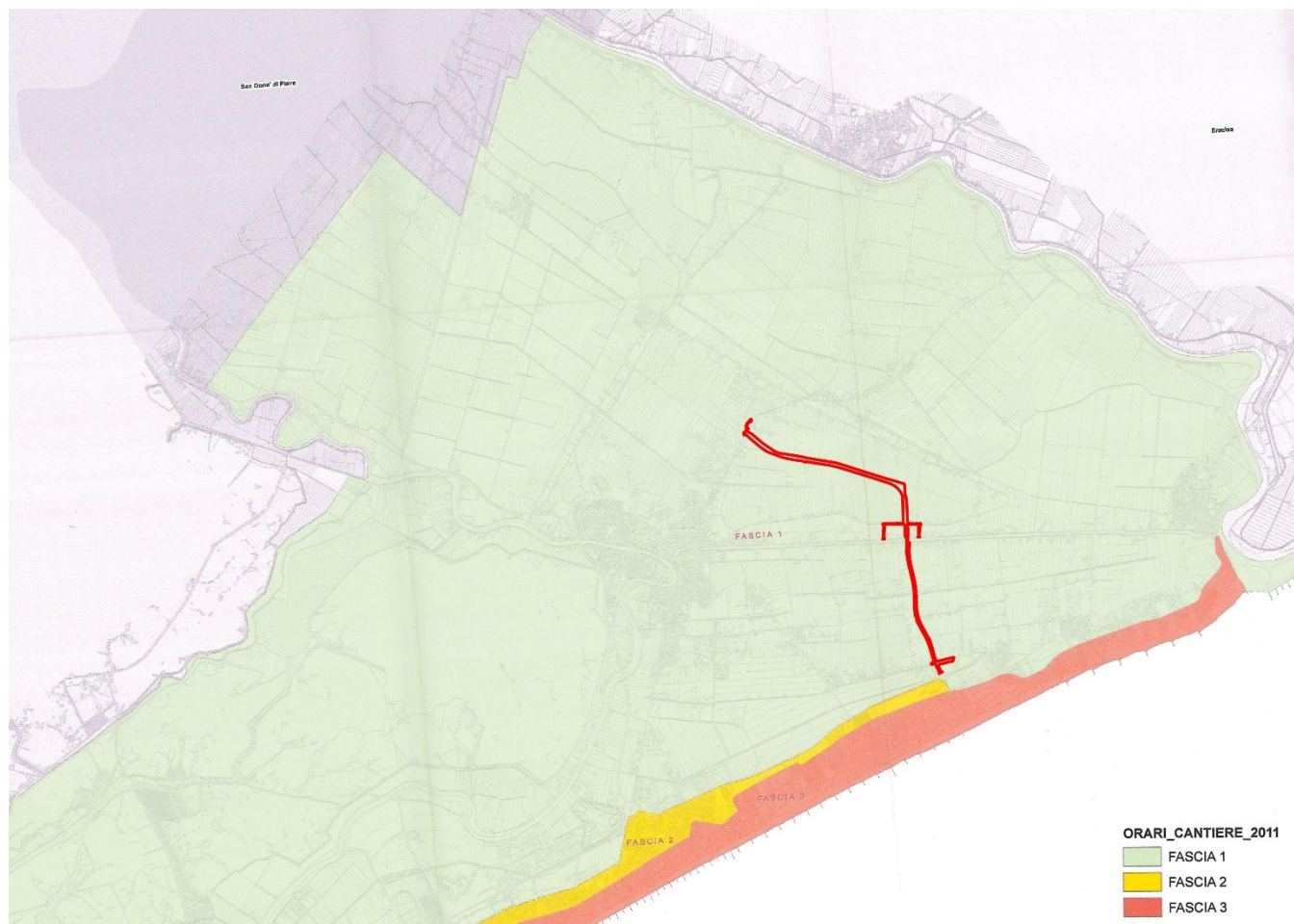


Figura 1 - Estratto della Tavola del Piano di Classificazione Acustica di Jesolo (2011) "Orario delle attività di cantiere ai sensi dell'art. 48 del Regolamento di Polizia Urbana". In rosso è evidenziato il sedime dell'infrastruttura di progetto.

- Allegato 2

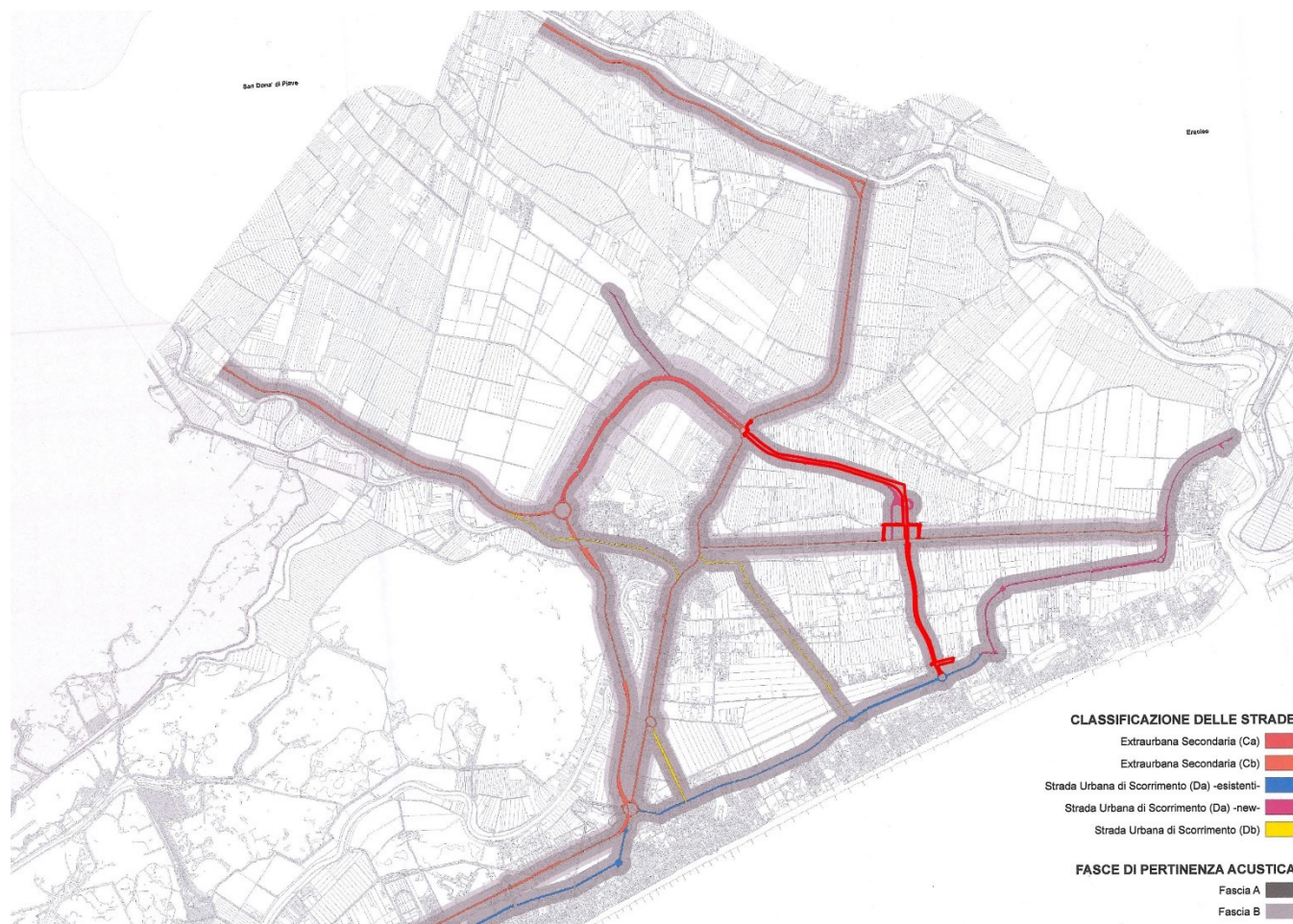


Figura 2 - Estratto della Tavola del Piano di Classificazione Acustica di Jesolo (2011) “Fasce territoriali di pertinenza acustica delle infrastrutture stradali”. In rosso è evidenziato il sedime dell'infrastruttura di progetto.

