



Anas SpA

Compartimento della viabilità per il Veneto

Cap. Soc. €2.269.892.000,00 - Iscr. R.E.A. 1024951 - P.IVA 02133681003 - C.F. 80208450587
 Sede Legale: Via Monzambano, 10 - 00185 Roma - tel. 06 44461 - fax 06 4456224
 Sede Compartimentale: via Millosevich, 49 - 30173 Venezia Mestre - tel 041 2911411 - fax 0415317321

LAVORI DI RESTAURO CONSERVATIVO, CONSOLIDAMENTO FONDAZIONALE ED ADEGUAMENTO DIMENSIONALE DEL PONTE DELLE PRIULA LUNGO LA S.S. 13 "PONTEBBANA"

PROGETTO DEFINITIVO

IL PROGETTISTA:

Dott. Ing. Carlo Maria Titton
 Ordine Ingegneri di Treviso n° A861

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

Dott. Ing. Michele Titton – strutture
 Ordine Ingegneri di Treviso n° A3082

Dott. Ing. Giustino Moro – idraulica
 Ordine Ingegneri di Treviso n° A749

IL COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

Dott. Ing. Stefano Lucchetta
 Ordine Ingegneri di Treviso n° A1773

Dott. Ing. Stefano Lucchetta – strade
 Ordine Ingegneri di Treviso n° A1773

Dott. Arch. Giansilvio Girardi – architettura
 Ordine Architetti di Treviso n° 1552



ITS srl
 Corte delle Carneve, 11
 31053 Pieve di Soligo (TV)
 Tel. 0438 82082 - Fax. 0438 980622

Via del Castello, 12
 32043 Cortina d'Ampezzo (BL)
 Tel. 0436 5220 - Fax. 0438 980622

C.F. & P.IVA 02146140260
 REA 351225 - Cap. Soc. € 100.000,00 i.v.
 info@its-engineering.com



VISTO: IL RESPONSABILE
 DEL PROCEDIMENTO

VISTO: IL RESPONSABILE
 AREA INGEGNERIA SPECIALISTICA

VISTO: IL RESPONSABILE
 DI AREA

PROTOCOLLO

DATA

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA V.I.A.

Risposta alle osservazioni

CODICE PROGETTO			NOME FILE			REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG.	N. PROG.	X				
VE232A	D	1301	CODICE ELAB. T001A00AMBRE03				
C							
B							
A	EMISSIONE		20.10.2014				
REV.	DESCRIZIONE		DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO	

Indice:

1- PREMESSA	2
2- INTEGRAZIONI RICHIESTE DALLA PROVINCIA DI TREVISO	2
3- RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI SUSEGANA.....	5

ALLEGATI:

A - Documentazione previsionale di impatto acustico

**Richieste di integrazione da parte della Sottocommissione V.I.A. della
Provincia di Treviso prot. n. 2014/0106708**

Osservazioni inoltrate dal Comune di Susegana in data 29/09/2014

1- PREMESSA

Le seguenti integrazioni sono state redatte in base alle richieste di integrazione da parte della Sottocommissione V.I.A. della Provincia di Treviso, con prot. n. 2014/0106708 (allegata) e le risposte alle osservazioni fatte dal comune di Susegana con lettera del 29/09/2014 (allegata)

2- INTEGRAZIONI RICHIESTE DALLA PROVINCIA DI TREVISO

1-• Presentare uno studio previsionale di impatto acustico che tenga conto dell'attività di cantiere (comprensivo della realizzazione della viabilità provvisoria), della messa in funzione della viabilità provvisoria e della sommatoria delle due attività (cantiere sul ponte esistente e traffico sulla viabilità provvisoria).

PUNTO 1. Relativamente agli aspetti dell'impatto acustico si conferma che l'analisi richiesta per il caso specifico della fase di cantiere ha esiti scontati. (vedi ALL. A – Documentazione previsionale di impatto acustico)

La prevista realizzazione di una viabilità provvisoria alternativa al tracciato del ponte oggetto di intervento avrà infatti sicuramente effetti sul traffico, e di conseguenza sul rumore, di riduzione degli impatti.

Tale attesa riduzione è riconducibile al fatto che la presenza di un cantiere con la realizzazione di un tracciato alternativo che risulta più lungo di circa 500 metri rispetto a quello originale, con una limitazione della velocità a 30 km/h, per certo disincentiverà la scelta di quel tragitto da parte di una aliquota di utenti. Tale percorso allunga i tempi di percorrenza rendendo valida la scelta di tracciati alternativi che garantiscano percorrenze più certe.

Sicuramente tali considerazioni sono valide per quella parte di traffico sistematico di attraversamento, da e verso i vari centri attrattori posti a nord e a sud del centro abitato di Ponte della Priula, che troveranno sicuramente, nella fase di cantiere, una valida alternativa nell'uso dell'autostrada ubicata a poca distanza, che a fronte di un pedaggio garantisce però tempi di percorrenza certi.

Pur essendo di difficile quantificazione l'entità della riduzione del traffico indotta dalla presenza del cantiere può essere stimata nel 10% dei flussi circolanti fatto riferimento ad esperienze analoghe.

Tale riduzione di flusso unita alla riduzione della velocità e al fatto che la nuova strada ha il tracciato, per la maggior parte, sul greto del Piave a quota inferiore rispetto agli argini, porta ad affermare con certezza che i rumori indotti sul centro abitato sono sicuramente inferiori a quelli attuali.

Analizzando il tracciato dell'asse provvisorio di cantiere l'unico punto in cui la strada si avvicina al centro abitato, peraltro per un tratto molto limitato (30 m), è in corrispondenza del superamento dell'argine vicino alla spalla sx dove però, a fronte di un avvicinamento limitato del tracciato si contrappone una riduzione dei flussi e della velocità, portando a ritenere invariato l'effetto del rumore sulle vicine abitazioni. Per tale aspetto comunque è possibile effettuare delle rilevazioni puntuali del rumore durante la fase di cantiere al fine di adottare eventuali interventi mitigativi come barriere fonoassorbenti.

Per quanto riguarda invece l'aspetto dell'impatto sull'area di pregio naturalistico va evidenziato che il tracciato della strada provvisoria di cantiere si attesta a circa 300 m a nord del ponte esistente e, alla luce delle considerazioni sopra esposte (riduzione del traffico e della velocità) e considerato che il contesto a tale distanza non sembra sostanzialmente diverso da quello del ponte attuale, si può ritenere che l'impatto del rumore non sia significativo o tale da pregiudicare l'integrità del contesto locale.

Nel merito poi dei mezzi di cantiere si evidenzia che non è previsto l'uso di macchinari particolari diversi da quelli tradizionali di un cantiere edile con lavorazioni esercitate nelle fasce orarie diurne.

In fase di richiesta di deroga acustica verranno specificati i vari macchinari usati e le relative emissioni.

Dalla descrizione delle attività di cantiere di seguito descritte si evince come non vi sia sovrapposizione degli effetti e, ove ci sia, risulta ininfluenza.

Le attività di cantiere di maggior impatto acustico saranno le seguenti :

1- Realizzazione della viabilità provvisoria che avviene con il traffico transitante sul ponte esistente

(8 settimane) non interferisce con la viabilità in quanto si svolge sul greto del fiume;

2- Demolizione dell'impalcato con conseguente conferimento in discarica dei materiali di risulta

(4 settimane) interferisce con la viabilità provvisoria solo per l'immissione dei mezzi di cantiere adetti al trasporto del materiale da conferire in discarica;

3- Demolizione della viabilità provvisoria che avviene con il traffico transitante sul ponte nuovo

(8 settimane) non interferisce con la viabilità in quanto si svolge sul greto del fiume.

La viabilità provvisoria ha una durata di 40 settimane quindi di 280 gg.

2-• Vengano indicate nella Relazione di Verifica di assoggettabilità alla VIA le eventuali misure di mitigazione dal punto di vista acustico che si intende adottare sia a livello di cantiere sia sulla viabilità provvisoria.

PUNTO 2. Come si evince dalle conclusioni riportate nella Documentazione previsionale di impatto acustico le simulazioni dei livelli acustici evidenziano una criticità già esistente presso il ricettore e comunque non particolarmente rilevante, rispetto ai limiti applicabili, presso il potenziale ricettore sensibile più disturbato. Viceversa come limiti di zona applicabili, a prescindere da ricettori, nell'area golenale interessata al cantiere ed alla viabilità provvisoria è necessario prima dell'inizio dei lavori richiedere specifica deroga acustica al comune ai sensi dell'art. 13 del regolamento acustico.vigente .

3-• Integrare la relazione di VINCA con gli esiti dello Studio previsionale di impatto acustico, al fine di verificare eventuali interferenze con la fauna presente nel sito natura 2000.

4-• Considerando che il cantiere interessa (in particolare per la viabilità provvisoria) le sponde (e non solo) del Fiume, si richiede di integrare la VINCA con delle considerazioni più puntuali sulla avifauna nidificante presente nella zona di intervento indicandone, per le specie nidificanti effettivamente presenti, i periodi riproduttivi.

PUNTO 3-4 A tal riguarda si rimanda all'allegato B Integrazione alla VINCA.

3- RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI SUSEGANA

Osservazioni di carattere generale.

Si osserva fin da subito che l'analisi delle componenti rilevanti sotto il profilo ambientale non ha tenuto conto della presenza nella prossimità dell'area oggetto dell'intervento, in territorio comunale di Nervesa della Battaglia, del progetto di realizzazione della Centrale per la messa in produzione del pozzo Sant'Andrea 1 dir ST presentato dalla Ditta Appenine Energy SpA (procedura v.i.a. regionale). Pertanto le conclusioni assunte dallo studio ITS Engineering al punto 3.3.2 dell'elaborato AMB-RE02 non paiono corrette per come formulate.

RISP. Gli eventuali effetti che potrebbero portare al “cumulo “ sarebbero quelli derivanti dalla viabilità provvisoria in quanto gli interventi sul ponte hanno valenza limitata essendo quelli derivanti da un normale cantiere edile con durata limitata nel tempo.

	SITO PONTE SUL PIAVE	SITO APENNINE	CUMULO
	Viabilità provvisoria	Pozzo già eseguito progetto di coltivazione	
TRAFFICO			
Impatto acustico	Si	Non contiguo	Non contiguo
Emissioni	Si	Non contiguo	Non contiguo
AMBIENTE			
Suolo e sottosuolo	Si	Si	No
Atmosfera	Si	Si	No
Ambiente idrico	Si	No	No
Rumore ed vibrazioni ed emissioni	Si	Non contiguo	Non sovrapponibile
Paesaggio valenza storica-culturale	Si	No	No
Ecosistemi – flora – fauna	Si	No	No
Sistema socio economico	Si	Si	Non contiguo
CARATTERISTICHE DEL PROGETTO			
Utilizzo risorse naturali	Si	Si	Non contiguo
Produzione rifiuti	Si	Si	
Inquinamento e disturbi ambientali	Si	Si	Non sovrapponibile
Rischio di incidenti	No	Si	No
LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO			
Utilizzazione del territorio	Si	Si	Non sovrapponibile
Capacità di carico dell'ambiente naturale	Si	SI	Non sovrapponibile

Nella tabella soprariportata sono stati analizzati gli impatti derivanti dai due progetti. Non vi è sovrapposizione degli effetti in quanto il cantiere della Ditta Appenine Energy SpA è situato al di fuori dell'alveo del fiume Piave dove è inserita la viabilità provvisoria e ad una distanza sufficiente perchè gli effetti non si sovrappongano. Inoltre i due progetti verranno realizzati con tempistiche non sovrapponibili.

Osservazioni all'elaborato progettuale GEN RE01 Relazione Tecnico Descrittiva Generale.

In merito al dato dei passaggi totali di cui alle pp. 17 e 18 si prende atto che il rilievo è stato eseguito al Km 44,777 della SS 13 corrispondente al civico n. 90 di via Conegliano (Casa Cantoniera) ovvero distante circa 3,5 chilometri la ponte oggetto degli interventi. Si ritiene pertanto che lo scenario così elaborato e presentato sia in difetto di tutte le informazioni relative al traffico di quattro strade provinciali che si immettono tra la postazione di rilevamento ed il ponte sul Piave e precisamente: 1) la S.P. 34 "Sinistra Piave" traffico proveniente dal Quartiere del Piave; 2) la S.P. 34 - via Colonna traffico proveniente dalla direzione di Oderzo - Cimadolmo; 3) lo svincolo di Stradonelli dove arriva il traffico proveniente dalla S.P. 45 ed S.P. 47.

RISP. Nella relazione (GEN RE01) sono state riportate le schede di rilevamento del traffico presso la casa cantoniera di Spresiano come documento fornito da ANAS.

Nella AMB-RE02 Verifica di Assoggettabilità alla V.I.A. sono allegate le schede di rilevamento del traffico acquisite in fase di progettazione dalla provincia di Treviso il cui rilevamento è eseguito al Km 232 della SS 13 , praticamente a ridosso del ponte come evidenziato dalla foto della centralina di rilevamento allegata alla relazione descrittiva a pag. 37 (Foto 28).

Tutte le informazioni relative al traffico delle quattro strade provinciali citate nell'osservazione del comune di Susegana e precisamente: 1) la S.P. 34 "Sinistra Piave" traffico proveniente dal Quartiere del Piave; 2) la S.P. 34 - via Colonna traffico proveniente dalla direzione di Oderzo - Cimadolmo; 3) lo svincolo di Stradonelli dove arriva il traffico proveniente dalla S.P. 45 ed S.P. 47 sono contenute, quindi, nelle schede citate pertanto lo scenario elaborato nel progetto è completo di tutte le informazioni relative al traffico.

OS -Appreso quanto rappresentato a p. 40 si chiede di prevedere, quali opere di progetto, anche il completo ripristino della pavimentazione in pietra e ciottoli e il riposizionamento del monumento e dell'impianto di illuminazione dell'area monumentale.

RISP. (osservazioni non pertinente a fini VIA) Il manufatto è stato realizzato su area demaniale e non è stato autorizzato dall'ANAS.

Tale opera comunque verrà ricostruita ed i relativi elaborati faranno parte del progetto esecutivo.

OS -Si ritiene inoltre che il progetto non trovi soluzione di raccordo in corrispondenza del monumento tra il nuovo percorso ciclopedonale con quota di imposta a + 1,60 mt e lo stato di fatto.

RISP. (osservazioni non pertinente a fini VIA) Come concordato ed approvato dalla Sovrintendenza ai Beni Architettonici ed Ambientali del Veneto l'innalzamento della carreggiata rispetto allo stato attuale è di circa +85 cm (quota media) nelle campate centrali, quota chiaramente esplicitata nella T00-SG00-ARC-DC01 -

Sezioni Rendering e particolari tipo, e si ridurrà a + 60 cm sulle campate di testa , il raccordo tra l'esistente e lo stato di fatto sarà recuperato, sia in dx che in sx, nei 15-20 ml liberi da accessi laterali subito dopo il ponte con un incremento della pendenza attuale del 3-4% (in fase esecutiva tali pendenze possono essere anche ridotte)

OS -Si chiede altresì di valutare il dilavamento delle aree private e la compatibilità dell'intervento con gli accessi privati esistenti fronte SS 13.

RISP. La situazione finale non varia dall'attuale dopo i primi 20 ml , tutti gli accessi esistenti e le aree private sono ubicati a distanze maggiori e comunque la totalità degli accessi ai lotti privati avviene non dalla S.S. 13 ma da strade comunali laterali .

OS -Si chiede altresì di prevedere la realizzazione di attraversamenti pedonali (lato dx - lato sx SS 13) per non intaccare la fruibilità dell'argine ai pedoni e ai cicli.

RISP. (osservazioni non pertinenti a fini VIA) La realizzazione di attraversamenti pedonali in corrispondenza degli imbocchi del ponte per la fruibilità dell'argine alla mobilità ciclabile e pedonale compromette la regolarità del traffico veicolare sul ponte stesso costituendo peraltro una soluzione ad elevato rischio di incidentalità.

In fase di progetto esecutivo l'Amministrazione Comunale potrà formulare le opportune proposte da verificare con A.N.A.S. .

Osservazioni all'elaborato progettuale IDRRE01 Relazione idrologico idraulica.

Visto quanto a p. 27, in fase esecutiva si ravvisa la necessità di realizzare, predisporre e mantenere sul posto idonea segnaletica di deviazione per tutti i veicoli nel caso in cui sia necessario interrompere la circolazione sul greto del Piave e sul ponte provvisorio per motivi di sicurezza pubblica e della circolazione.

RISP. Nell'elaborato T00-SI00-SIC-RE01 - PSC r01 (piano di sicurezza) nei vari capitoli sono indicati le modalità e le incombenze con cui l'impresa dovrà gestire non solo il cantiere ma la cartellinistica e le emergenze.

In particolare al capitolo "B2 CARATTERISTICHE IDROGEOLOGICHE DEL TERRENO" si legge : "L'impresa affidataria dovrà prevedere nel proprio POS le misure e le procedure di sicurezza e di dettaglio che intende adottare al fine di eliminare il rischio derivante dalle piene e dai repentini innalzamenti idrometrici del fiume Piave.

Procedure e misure di sicurezza che vanno comunque concordate con l'Ufficio del Genio Civile di Treviso, ente competente per il corso d'acqua in oggetto.

L'impresa dovrà giornalmente scaricare il Bollettino Meteo del Veneto, al fine di poter prevedere l'andamento meteorologico nel bacino del fiume Piave, e quindi prevedere situazioni di rischio con anticipo di qualche giorno e poter procedere con le misure e le procedure di sicurezza definite.

In presenza di pioggia, o comunque nel caso in cui si tema un innalzamento del livello idrometrico del corso d'acqua, le lavorazioni dovranno essere tempestivamente sospese, e le aree di cantiere dovranno essere messe in sicurezza, smobilizzando dall'interno dell'alveo eventuali materiali, apprestamenti e/o attrezzature che possano essere investite dall'onda di piena e quindi trasportate a valle dalla corrente."

Inoltre al capitolo B6 RISCHI E MISURE CONNESSI CON ATTIVITÀ E/O INSEDIAMENTI LIMITROFI si legge : " L'impresa appaltatrice dovrà concordare con la Polizia Locale e con ANAS SpA le effettive modalità di organizzazione della viabilità e della relativa segnaletica stradale per la gestione del traffico, nel rispetto delle previsioni di deviazione al traffico del presente Piano.

Particolare cura ed attenzione dovrà essere posta all'atto della deviazione del traffico dal percorso normale a quello provvisorio, definendo nel dettaglio tempi e modi dell'esecuzione della deviazione.

L'impresa appaltatrice deve inoltre disporre idonea segnaletica nell'area di cantiere e nei tratti stradali adiacenti e intersecanti le zone di lavoro, in conformità al Nuovo Codice della Strada e al DM 10.07.2002.

Per la realizzazione della recinzione di cantiere dovranno essere comunque garantiti gli spazi di manovra e di transito necessari a non intralciare la viabilità esistente."

Osservazioni all'elaborato progettuale AMB-RE02 Verifica di Assoggettabilità alla V.I.A. - analisi del traffico - impatto sulla circolazione.

Si chiede di chiarire se il dato riguardante i passaggi totali dei veicoli, rispettivamente rilevato nelle direzioni "Conegliano" e "Treviso", faccia riferimento all'intero periodo di osservazione (6/6/13- 13/6/13) ovvero se si riferisca a nr passaggi/die.

RISP. Nell'elaborato AMB-RE02 Verifica di Assoggettabilità alla V.I.A. alla pagine da 40 a 47 sono riportate le tabelle con specificato :

Periodo di osservazione

Direzione (verso Conegliano e verso Treviso)

e riportati i flussi di traffico per :

Tutti i mezzi

Mezzi pesanti

e i flussi sono suddivisi per giorni e per ore.

OS - Fatto salvo quanto sopraevidenziato, per ragioni di fluidità della circolazione, di salute pubblica ed igiene ambientale, considerata la vicinanza di una rotatoria che già crea questo genere di problemi in condizioni di normalità, **si chiede di** valutare anche un secondo scenario ove venga valutata la deviazione del traffico pesante su diversi itinerari mediante adeguata segnaletica installata a largo raggio vietandone il transito sul ponte almeno dalle ore 6.00 alle ore 20.00.

Si rileva inoltre la necessità di eseguire approfondimenti in merito agli eventuali impatti generati dalle emissioni in atmosfera indotte dalla viabilità accessoria, con particolare riferimento al punto di innesto in prossimità del monumento, e sue conseguenze a monte (centro di Ponte della Priula). Si ritiene infatti che la scelta progettuale descritta negli elaborati (innesto tra i pini attraverso la rimozione dei cipressi) possa

comportare limiti di funzionamento alla viabilità stessa, con particolare riferimento al transito dei mezzi pesanti (direzione Treviso).

Si chiede infine di chiarire se il traffico esclusivamente di cantiere abbia accesso anche dal lato sx del ponte e di descriverne gli eventuali impatti sull'ambiente derivanti (emissioni acustiche ed atmosferiche).

RISP. In fase di progettazione sono state analizzate le varie possibilità per la deviazione del traffico :

- viabilità deviata (attraverso S.P. 45 o via Tempio Votivio) sul ponte di Maserada
- viabilità deviata (attraverso via Mercatelli e via Nervesa) sul ponte di Vidor
- viabilità deviata (attraverso S.P. 45 o via Tempio Votivio) verso ristorante il Gabbiano con ponte provvisorio

Tutte queste alternative non sono percorribili in quanto costituite da strade con capacità insufficiente.

Per quanto riguarda l'innesto della viabilità provvisoria si precisa che i raggi di curvatura sono maggiori di 40 ml (60 ml nel greto del Piave) e la pendenza massima delle rampe è del 6% con caratteristiche di strada urbana .

Osservazioni all'elaborato progettuale AMB-RE02 Verifica di Assoggettabilità alla V.I.A. - impatto acustico.

Non risulta essere agli atti della documentazione presentata un completo studio previsionale di impatto acustico relativo all'opera in progetto. Risulta mancante infatti lo studio di verifica di assoggettabilità a v.i.a. di elementi atti a descrivere il potenziale impatto acustico che il progetto avrà.

Si ritiene infatti doveroso un approfondimento in materia al fine di comprendere almeno i seguenti aspetti:

- previsionale impatto acustico cantiere (comprensivo dei lavori di realizzazione della viabilità provvisoria);
- previsionale impatto acustico generato dall'utilizzo della viabilità provvisoria;
- sommatoria potenziali impatti acustici sovra elencati (traffico indotto/ traffico attuale; traffico/cantiere).

Con particolare riferimento alla viabilità provvisoria si chiede inoltre di chiarire quanto segue: nell'elaborato di progetto CAN-PP03 Sez. 3, il profilo della strada provvisoria parrebbe superare l'argine sinistro. Nelle sezioni successive invece parrebbe essere al di sotto dello stesso. Si chiede di valutare il previsionale impatto acustico della viabilità provvisoria rispetto al centro abitato di Ponte della Priula nella porzione interessata dall'intervento, chiarendo anche la velocità max consentita ai veicoli in transito sull'asse provvisorio, al fine di verificare l'eventuale necessità di ulteriori interventi mitigativi (es. barriere fonoassorbenti) in considerazione anche dell'impatto acustico proveniente dall'intero cantiere.

Lo studio previsionale di impatto acustico generato dalle attività di cantiere si ritiene essere sostanziale vista l'area di pregio naturalistico ove trova inserimento l'intervento, al fine di verificare eventuali corrette attività mitigative da prescrivere in fase di rilascio di eventuale deroga acustica. Pertanto si richiede opportuno un maggior dettaglio descrittivo delle operazioni (comprensivo di elencazione delle macchine operatrici e caratteristiche tecniche) e delle tempistiche di utilizzo (fascia diurna - notturna).

Si ritiene infine che lo studio previsionale di impatto acustico debba inoltre descrivere la componente traffico intesa come traffico veicolare leggero e pesante quotidiano e traffico indotto dal cantiere. Si prende atto che lo studio di impatto acustico allegato all'elaborato AMB-RE02, seppur di competenza del Comune di Nervesa della Battaglia, abbia confermato come stato di fatto un superamento dei limiti acustici previsti per l'arteria stradale in studio.

RISP. Relativamente agli aspetti dell'impatto acustico si conferma che l'analisi richiesta per il caso specifico della fase di cantiere ha esiti scontati. (vedi ALL. B – Documentazione previsionale di impatto acustico)

La prevista realizzazione di una viabilità provvisoria alternativa al tracciato del ponte oggetto di intervento avrà infatti sicuramente effetti sul traffico, e di conseguenza sul rumore, di riduzione degli impatti.

Tale attesa riduzione è riconducibile al fatto che la presenza di un cantiere con la realizzazione di un tracciato alternativo che risulta più lungo di circa 500 metri rispetto a quello originale, con una limitazione della velocità a 30 km/h, per certo disincentiverà la scelta di quel tragitto da parte di una aliquota di utenti. Tale percorso allunga i tempi di percorrenza rendendo valida la scelta di tracciati alternativi che garantiscano percorrenze più certe.

Sicuramente tali considerazioni sono valide per quella parte di traffico sistematico di attraversamento, da e verso i vari centri attrattori posti a nord e a sud del centro abitato di Ponte della Priula, che troveranno sicuramente, nella fase di cantiere, una valida alternativa all'uso dell'autostrada ubicata a poca distanza, che a fronte di un pedaggio garantisce però tempi di percorrenza certi.

Pur essendo di difficile quantificazione l'entità della riduzione del traffico indotta dalla presenza del cantiere può essere stimata nel 10% dei flussi circolanti fatto riferimento ad esperienze analoghe.

Tale riduzione di flusso unita alla riduzione della velocità e al fatto che la nuova strada ha il tracciato, per la maggior parte, sul greto del Piave a quota inferiore rispetto agli argini, porta ad affermare con certezza che i rumori indotti sul centro abitato sono sicuramente inferiori a quelli attuali.

Analizzando il tracciato dell'asse provvisorio di cantiere l'unico punto in cui la strada si avvicina al centro abitato, peraltro per un tratto molto limitato (30 m), è in corrispondenza del superamento dell'argine vicino alla spalla sx dove però, a fronte di un avvicinamento limitato del tracciato si contrappone una riduzione dei flussi e della velocità, portando a ritenere invariato l'effetto del rumore sulle vicine abitazioni. Per tale aspetto comunque è possibile effettuare delle rilevazioni puntuali del rumore durante la fase di cantiere al fine di adottare eventuali interventi mitigativi come barriere fonoassorbenti.

Per quanto riguarda invece l'aspetto dell'impatto sull'area di pregio naturalistico va evidenziato che il tracciato della strada provvisoria di cantiere si attesta a circa 300 m a nord del ponte esistente e, alla luce delle considerazioni sopra esposte (riduzione del traffico e della velocità) e considerato che il contesto a tale distanza non sembra sostanzialmente diverso da quello del ponte attuale, si può ritenere che l'impatto del rumore non sia significativo o tale da pregiudicare l'integrità del contesto locale.

Nel merito poi dei mezzi di cantiere si evidenzia che non è previsto l'uso di macchinari particolari diversi da quelli tradizionali di un cantiere edile con lavorazioni esercitate nelle fasce orarie diurne.

In fase di richiesta di deroga acustica verranno specificati i vari macchinari usati e le relative emissioni.

Si precisa inoltre che le attività di cantiere di maggior impatto acustico saranno le seguenti :

- 1- Realizzazione della viabilità provvisoria che avviene con il traffico transitante sul ponte esistente (8 settimane) non interferisce con la viabilità in quanto si svolge sul greto del fiume;

- 2- Demolizione dell'impalcato con conseguente conferimento in discarica dei materiali di risulta
(4 settimane) interferisce con la viabilità provvisoria solo per l'immissione dei mezzi di cantiere adetti al trasporto del materiale da conferire in discarica;
- 3- Demolizione della viabilità provvisoria che avviene con il traffico transitante sul ponte nuovo
(8 settimane) non interferisce con la viabilità in quanto si svolge sul greto del fiume.

La viabilità provvisoria ha una durata di 40 settimane quindi di 280 gg.

Osservazioni all'elaborato progettuale AMB-RE02 Verifica di Assoggettabilità alla V.I.A. - acque.

Si chiede di fornire dedicata planimetria intesa a rappresentare il sistema di smaltimento delle acque meteoriche di dilavamento e di lavaggio della viabilità provvisoria fuori dall'area sottoposta a vincolo ai sensi dell'art. 16 comma 1 lettera d) del vigente PTA, chiarendo anche il recettore finale delle stesse.

RISP. Lo smaltimento delle acque meteoriche di dilavamento e di lavaggio della viabilità provvisoria avviene attraverso delle canalette laterali che scaricano superficialmente nel fiume Piave, in conformità al comma 5 dell'art.39 del P.T.A. .

Nel tratto di strada ubicata nell'area sottoposta a vincolo ai sensi dell'art. 16 comma 1 lettera d) del vigente PTA, tali canalette saranno impermeabili.

Osservazioni all'elaborato progettuale AMB-RE01 Valutazione di incidenza ambientale - emissione sonore.

Lo studio delle emissioni sonore ai fini Vinca si ritiene debba essere confermato sulla scorta della più recente valutazione acustica allegata alla verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale.

RISP. Vedi risposta al punto precedente sull'impatto acustico. Si precisa inoltre che le conclusioni derivanti dallo studio previsionale di impatto acustico sono quelle prese in considerazione nella stesura del progetto e di tutti i suoi allegati.