

REGIONE VENETO 	VI.ABILITA' S.R.L. 	PROVINCIA DI VICENZA 
<p style="text-align: center;"><b>Lavori di demolizione e ricostruzione del ponte della Secula lungo la S.P. 20 Bacchiglione in Comune di Longare. Commessa 17/2018.</b></p>		
<p style="text-align: center;"><b>FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA</b></p>		
oggetto:	Studio di fattibilità ambientale	
Presidente del Consiglio di Amministrazione di Vi.abilità S.R.L. Dott.ssa Magda Dellai		Il Direttore Generale  Dott. Ing. Fabio Zeni
progettazione  Ing. Cesare Gallo	R.U.P. e Responsabile dei lavori (D.Lgs. 81/08)  Ing. Andrea Leonardi Vi.abilità Srl   coordinatore per la progettazione (D.Lgs. 81/08)    coordinatore per l'esecuzione dei lavori (D.Lgs. 81/08)	relazione  <b>AM RE 01</b>  data  Settembre 2019  aggiornamento/i data e numero  scala/e  Varie  commessa/e  17/2018  codice elaborato
direzione lavori		
eseguito  Ing. Cesare Gallo	controllato  Ing. Cesare Gallo	
Vi.abilità S.R.L. via Zamenhof, 829 36100 - Vicenza - Italy	tel. +39 0444 385711 fax +39 0444 385799 e-mail info@vi-abilita.it Web site www.vi-abilita.it	Capitale sociale: 5.050.000,00 euro i.v. Partita IVA: 02928200241 Registro Imprese di Vicenza: 02928200241 R.E.A. di Vicenza: n. 285329



## INDICE

1. PREMESSA.....	4
2. DESCRIZIONE DEL CONTESTO TERRITORIALE.....	5
2.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	5
3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO.....	8
4. INQUADRAMENTO URBANISTICO E VINCOLI PRESENTI.....	10
5. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE.....	14
5.1. GESTIONE DELLA FASE DI CANTIERE.....	14
5.2. MISURE DI MITIGAZIONE PREVISTE.....	16
5.3. GESTIONE DELLA FASE DI ESERCIZIO.....	17
6. CONCLUSIONI.....	18



# 1. PREMESSA

La presente relazione è stata redatta ai sensi del D.P.R. n. 207/2010 e ss.mm.ii. ed è relativa al progetto di demolizione e ricostruzione del ponte sul Fiume Bacchiglione lungo la S.P. 20 nel comune di Longare (VI).

Il presente studio di fattibilità ambientale ha la funzione di individuare i potenziali effetti della realizzazione del progetto sulle diverse componenti ambientali coinvolte (atmosfera, acqua, etc) distinguendo tra la fase di cantiere (fase temporanea) e la fase d'esercizio (fase a regime).

Il progetto non rientra tra le categorie di opere che devono essere assoggettate alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) prevista dall'Allegato II alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. nè alla procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (fase di Screening di VIA).

La normativa di riferimento in cui si colloca questo Studio è il D.P.R. 207/2010, il quale prevede tra i documenti componenti il progetto preliminare uno Studio di prefattibilità ambientale (art. 17) finalizzato a identificare eventuali misure per ridurre gli effetti negativi sull'ambiente dell'opera in progetto.

Nello specifico l'art. 20 al comma 1 riporta i contenuti che tale studio deve comprendere:

*“Lo studio di prefattibilità ambientale in relazione alla tipologia, categoria e all'entità dell'intervento e allo scopo di ricercare le condizioni che consentano la salvaguardia nonché un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale comprende:*

- a) la verifica, anche in relazione all'acquisizione dei necessari pareri amministrativi, di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale;*
- b) lo studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini;*
- c) l'illustrazione, in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale, delle ragioni della scelta del sito e della soluzione progettuale prescelta nonché delle possibili alternative localizzative e tipologiche;*
- d) la determinazione delle misure di compensazione ambientale e degli eventuali interventi di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico, con la stima dei relativi costi da inserire nei piani finanziari dei lavori;*
- e) l'indicazione delle norme di tutela ambientale che si applicano all'intervento e degli eventuali limiti posti dalla normativa di settore per l'esercizio di impianti, nonché l'indicazione dei criteri tecnici che si intendono adottare per assicurarne il rispetto.”*

## 2. DESCRIZIONE DEL CONTESTO TERRITORIALE

Il presente studio di prefattibilità ambientale è relativo al progetto di demolizione e ricostruzione del ponte sul Fiume Bacchiglione lungo la S.P. 20 nel comune di Longare in provincia di Vicenza.

### 2.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

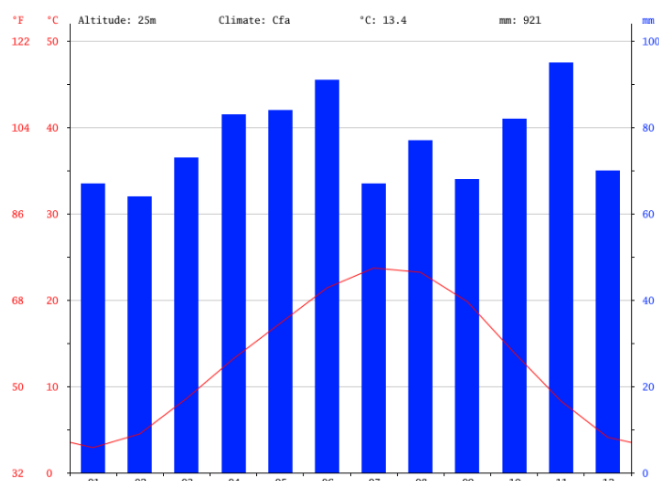
L'area di intervento è localizzata a Nord-Est del territorio comunale di Longare, al di fuori del centro abitato, in un'area di pianura a bassa antropizzazione.

Il territorio comunale di Longare si estende nella parte centrale della Provincia di Vicenza per una superficie complessiva di 22.77 km<sup>2</sup>.



Il clima che individua il territorio comunale è prevalentemente caldo e temperato.

L'area comunale è caratterizzata da una piovosità significativa durante tutto l'anno, con un valore pari a circa 921 mm di piovosità media annuale. Il mese più caldo, con una temperatura media di 24° è luglio, mentre Gennaio è il mese più freddo con valori medi pari a circa 2.9°C.



È possibile notare una differenza di circa 20.8°C tra il mese di Gennaio e quello di Luglio, mentre la differenza tra il mese più secco, Febbraio, ed il più piovoso, Novembre, è di 31 mm.

Il territorio del comune, con una superficie pari a 22.77 km<sup>2</sup>, suddiviso nel capoluogo Longare e nelle frazioni di Costozza e Lumignano, presenta una zona pianeggiante limitata ad Est dal Fiume Bacchiglione e dal Canale Bisatto, e una zona collinare appartenente ai Colli Berici a Sud-Ovest. Questi ultimi, caratterizzati solitamente da uno sviluppo altitudinale limitato e da un andamento contraddistinto da declivi dolci, presentano in questa zona versanti più ripidi ed incisi.

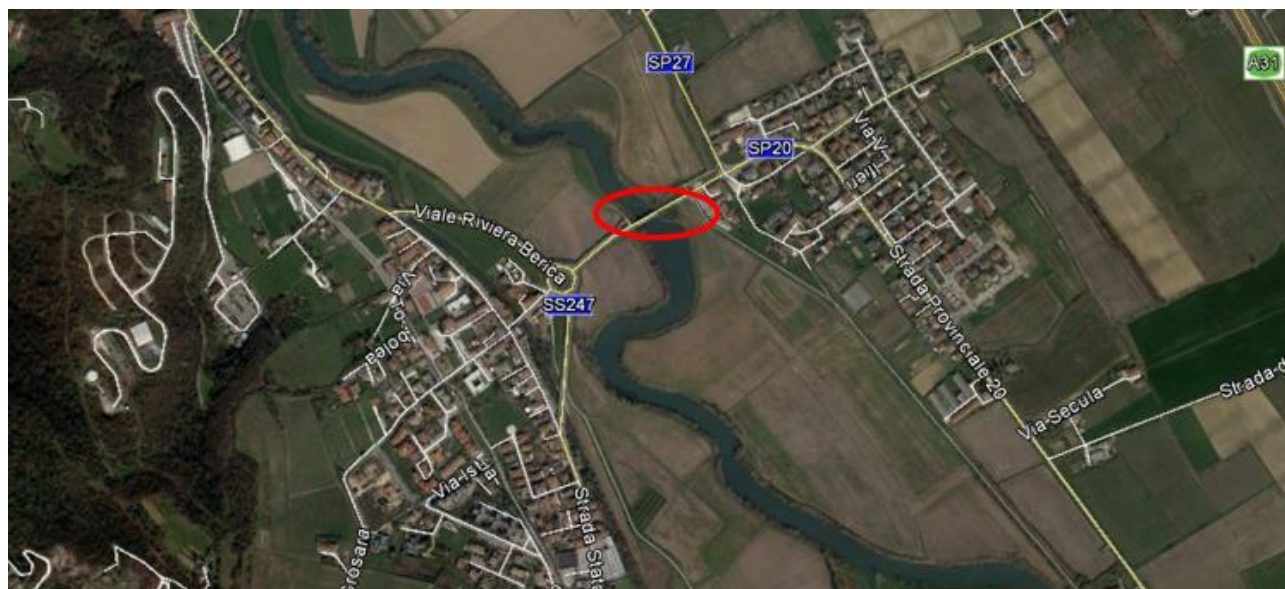
Il comune confina a:

- Nord con i comuni di Vicenza, Torri di Quartesolo e Grumolo delle Abbadesse;
- A Ovest con il comune di Arcugnano;
- A Sud con i comuni di Castagnero e Montegaldella;
- A Est con il comune di Montegalda.

L'intervento in progetto è localizzato a Nord-Est del territorio comunale, esterno dal centro abitato, più precisamente è posto come attraversamento del fiume Bacchiglione, permettendo il collegamento tra Longare e l'abitato di Secula.

Il Ponte è localizzato alle seguenti coordinate geografiche: Latitudine 45,480579° N; Longitudine 11,611944° E.

Le attività di intervento sul Ponte della Secula sono rese necessarie dalle cattive condizioni allo stato attuale dello stesso.



Nel territorio comunale, ai sensi della D.G.R. Veneto n. 449 del 21.02.2003 che ha per oggetto “Rete ecologica Natura 2000 – Revisione Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.) relativi alla Regione biogeografica continentale. Ridefinizione cartografica dei S.I.C. della Regione Veneto in seguito all’acquisizione delle perimetrazioni su Carta Tecnica Regionale alla scala 1:10.000”, nonché della D.G.R. Veneto n. 449 del 21.02.2003 avente per oggetto “Rete Ecologica Natura 2000, revisione delle Zone di protezione Speciale (Z.P.S.)”, risultano individuati due siti SIC, nello specifico quello definito come “Colli Berici” (IT3220037) e quello definito come “Bosco di Dueville e risorgive limitrofe” (IT3220040).

L’area di interesse è posta in prossimità del sito il SIC “Colli Berici” che dista circa 700 m dal Ponte Secula, mentre il “Bosco di Dueville e risorgive limitrofe” dista circa 1.4 km.



Il territorio è caratterizzato dalla presenza di una complessa rete idrografica superficiale, tra cui emerge per importanza il Fiume Bacchiglione, corso d'acqua che è attraversato dall'opera di sovrappasso su cui si vuole intervenire. Altri corsi d'acqua rilevanti sono il fiume Tesina ed il canale Bisatto, mentre di minore importanza sono il Rio Settimo, il Canale Nuovo, la Roggia Scandolara, lo Scaranto Fontana di Lumignano e lo Scolo Casoni.



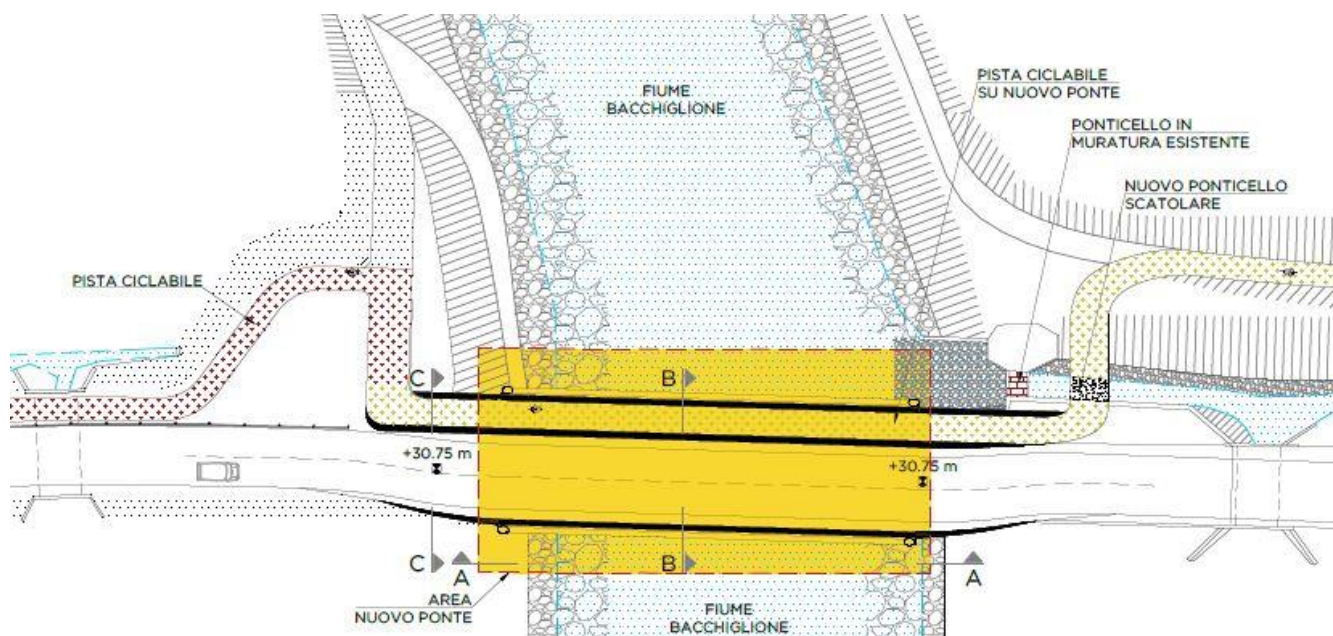
### 3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Come riportato nella relazione tecnica, a seguito delle ispezioni visive effettuate nel Novembre 2017 e nell'Ottobre del 2018, è emerso che il ponte si presenta in cattivo stato di conservazione. La causa primaria del degrado è senza dubbio l'insufficiente impermeabilizzazione degli elementi strutturali e l'assenza di un vero e proprio sistema di regimentazione e allontanamento delle acque meteoriche. Nello specifico le zone di appoggio rappresentano punti di infiltrazione facilitata per le acque di impalcato: in corrispondenza a tali posizioni infatti la pavimentazione presenta delle nette fessure trasversali, sintomo dell'inadeguata gestione delle dilatazioni/contrazioni termiche del ponte. I danni sono comunque in generale estesi e presenti su tutti gli elementi: le staffe delle travi sono in più punti ossidate o talvolta a vista, l'armatura della soletta in diverse zone è esposta, sulle pile ci sono danni da risalita di umidità. Questo fa presumere l'insufficienza del copriferro e anche che le caratteristiche del calcestruzzo sono scarse.

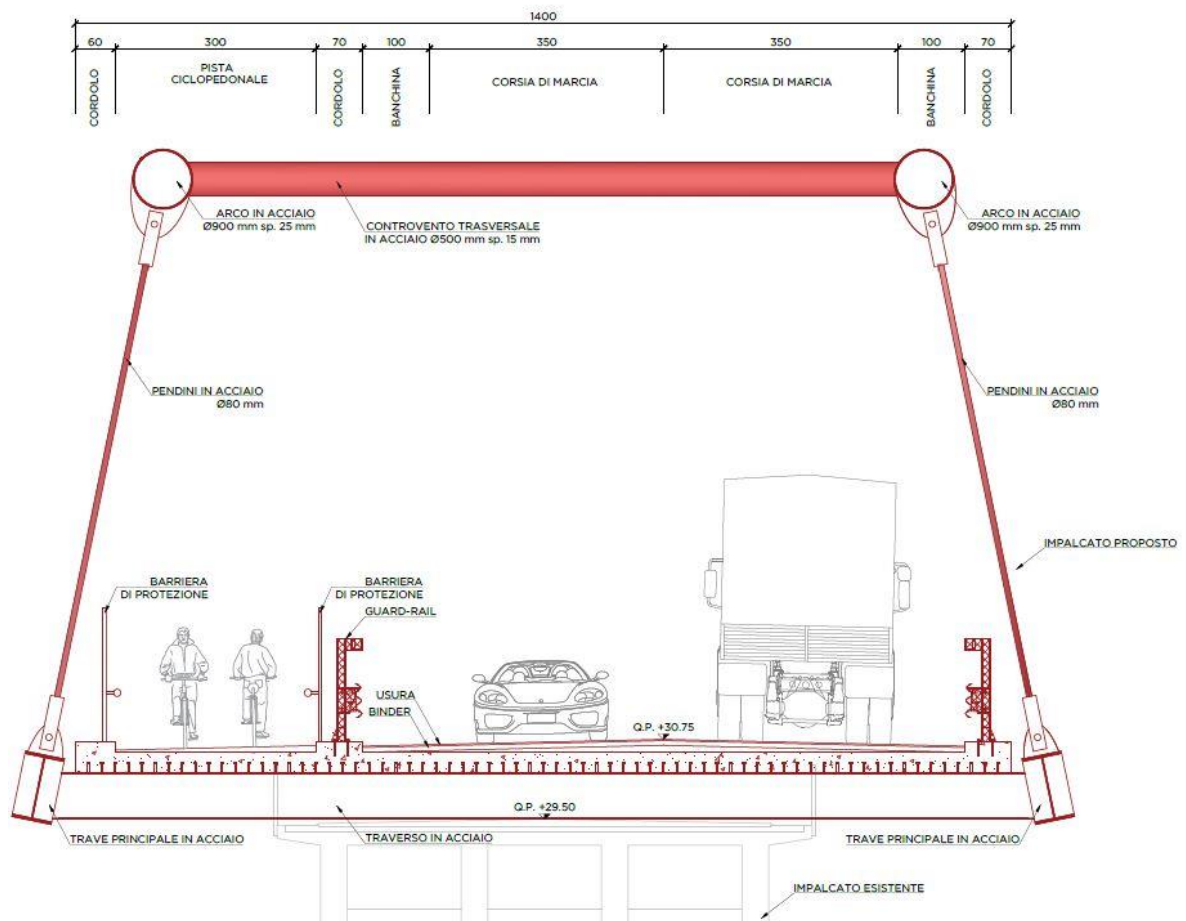
La soluzione proposta consiste nella demolizione del ponte esistente e nella costruzione di uno nuovo.

Si propone una struttura ad arco a via di corsa inferiore, che consente di raggiungere luci più elevate rispetto ai classici ponti a graticcio. La soluzione scelta risulta inoltre snella dal punto di vista estetico e funzionale all'area in cui sorge: infatti tale soluzione consente di eliminare le pile presenti in alveo.

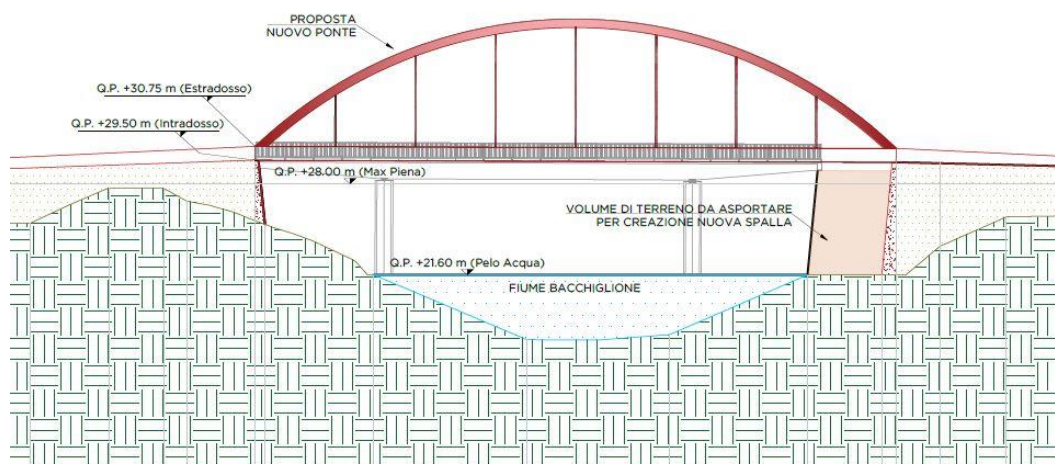
L'impalcato sarà allargato fino a raggiungere una dimensione trasversale di 14 metri, consentendo la creazione di una corsia per senso di marcia, di larghezza a norma con le vigenti normative, e di una pista ciclabile in sede propria.



Quest'ultima si andrà a raccordare con il tratto di pista presente prima e dopo il ponte attuale, consentendo di percorrere in maniera continua il percorso ciclabile. Di seguito una immagine esplicativa di confronto tra le dimensioni del vecchio (nero) e del nuovo (rosso) impalcato.



La spalla lato Secula sarà arretrata di circa 5 metri al fine di evitare, quanto possibile il contatto dell'acqua che potrebbe produrre fenomeni di scalzamento alla base della spalla. Entrambe le spalle saranno demolite e ricostruite, con dimensioni più grandi rispetto alle attuali al fine di sopperire alla maggiore larghezza del nuovo impalcato. Di seguito una immagine in cui si nota l'arretramento della spalla lato Secula rispetto all'originale posizione e il prospetto del nuovo ponte (rosso) sovrapposto al vecchio (nero).

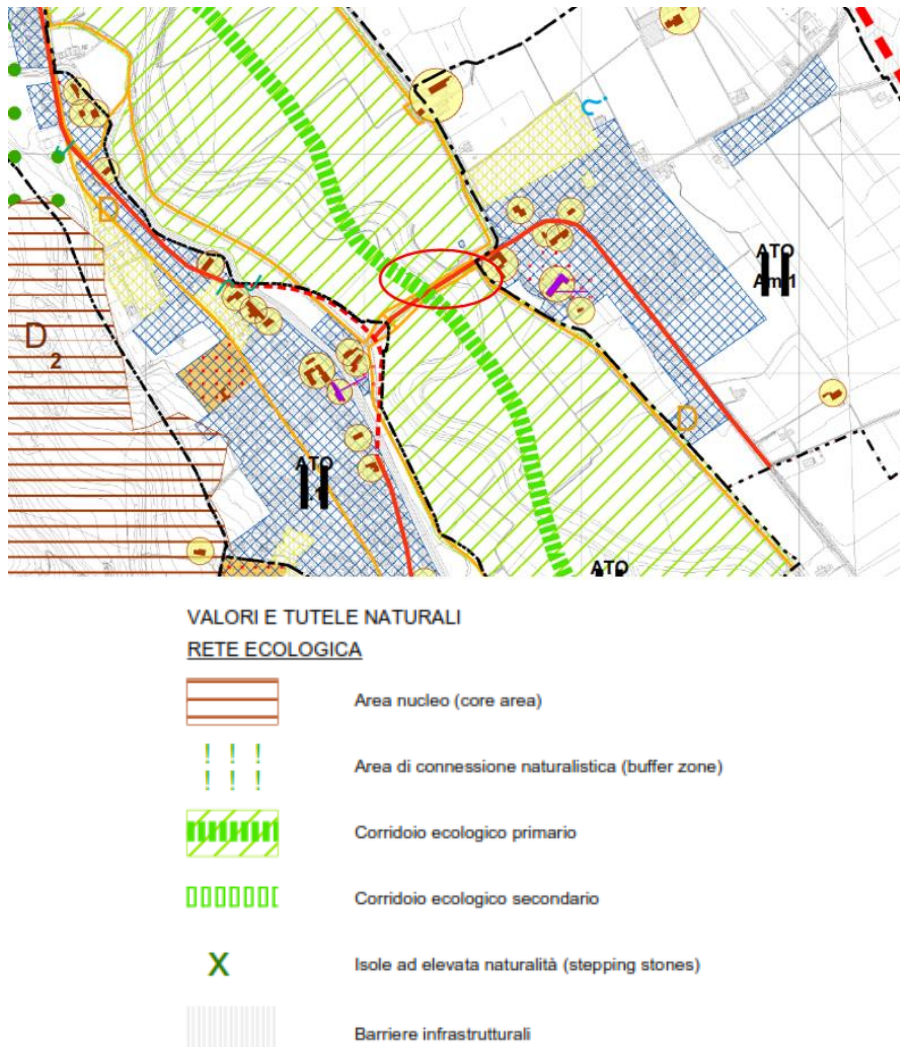


Le fondazioni delle spalle saranno su pali trivellati, collegati in testa da una platea. La quota dell'intradosso delle travi sarà tale da risultare più elevata rispetto a quella della sommità dell'alveo, onde evitare di creare problemi in caso di piena del fiume.

## 4. INQUADRAMENTO URBANISTICO E VINCOLI PRESENTI

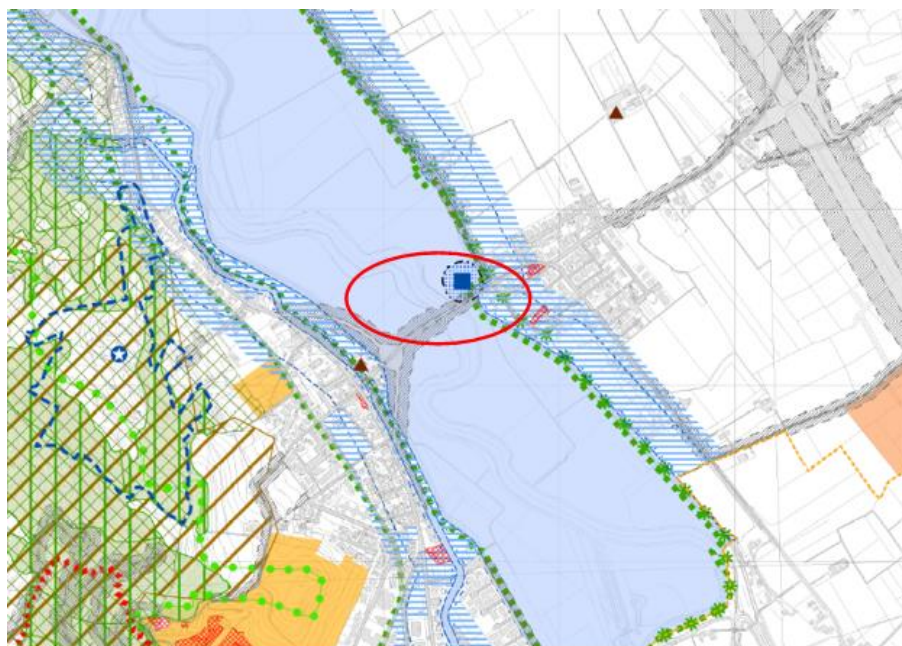
Il Comune di Longare è dotato del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T) quale strumento urbanistico previsto dalla L.R. 11/2004 approvato dalla Regione Veneto con DGR 2391 del 14/10/2010.

### Carta della Trasformabilità



Nella Carta della Trasformabilità del PAT del Comune il ponte sul fiume Bacchiglione attraversa trasversalmente un corridoio ecologico principale rappresentato dal corso d'acqua ma non interferisce sulla sua continuità spaziale, così come non interferiranno le soluzioni progettuali proposte descritte in precedenza.





#### VINCOLI

	Vincolo Monumentale D. Lgs 42/2004
	Vincolo Idrogeologico Forestale R.D. 3267/1923
	Vincolo Sismico Zona 3 Interio Territorio Comunale O.P.C.M. 3519/2006
	Vincolo Paesaggistico D. Lgs. 42/2004 Aree di notevole interesse pubblico (art.136)
	Vincolo Paesaggistico D. Lgs. 42/2004 Corsi d'acqua
	Vincolo Paesaggistico D. Lgs. 42/2004 Territori coperti da foreste e boschi (art.142, lett.g)
	Vincolo Paesaggistico D. Lgs. 42/2004 Zone di interesse archeologico
	Vincolo di Destinazione Forestale (art.15 L.R. 52/78)

#### PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SUPERIORE

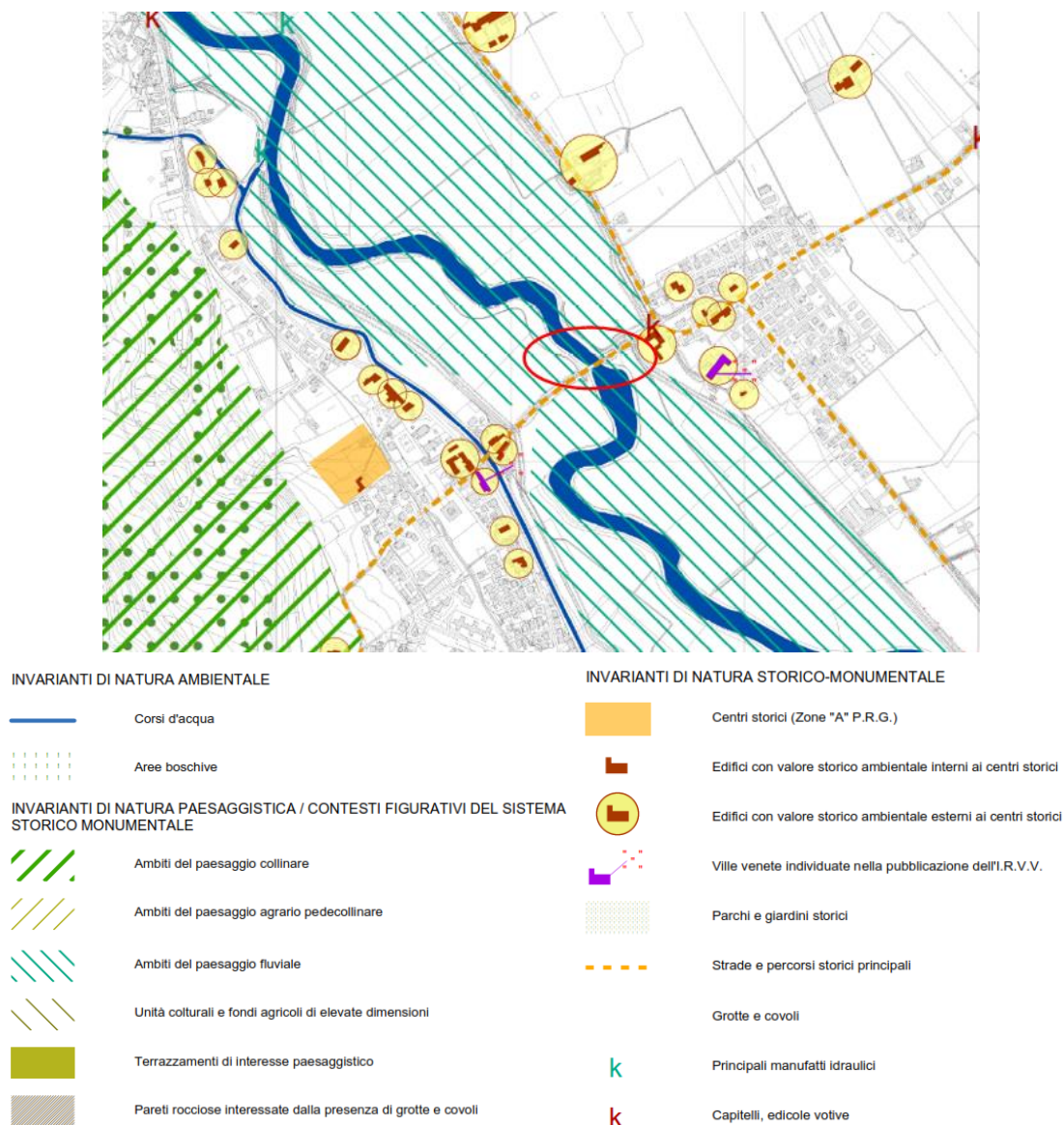
	Ambiti naturalistici di livello regionale (art.19 N.d.A. del P.T.R.C.)
	Ambiti per l'istituzione di Parchi naturali-archeologici (art.27 N.d.A. del P.T.R.C.)
	Piano d'Area dei Monti Berici (art. 3 P.T.R.C. - approvazione D.C.R. n.31 del 09.07.2006)
	Centri storici (Zone "A" P.R.G.)
	Area di pertinenza fluviale (art.17 Piano stralcio per l'assetto idrogeologico)

#### FASCE DI RISPETTO

	Rispetto cimiteriale - R.D. 1265/1934 e s.m.i.
	Viabilità / Rispetto stradale - D.Lgs.285/1992 - Circ.6/98 L.R.21/98
	Idrografia / Rispetto idraulico - Servitù idraulica - R.D.368/1904 - R.D.523/1904
	Zone di tutela - L.R. 11/04 art.41
	Depuratore
	Elettrodotti

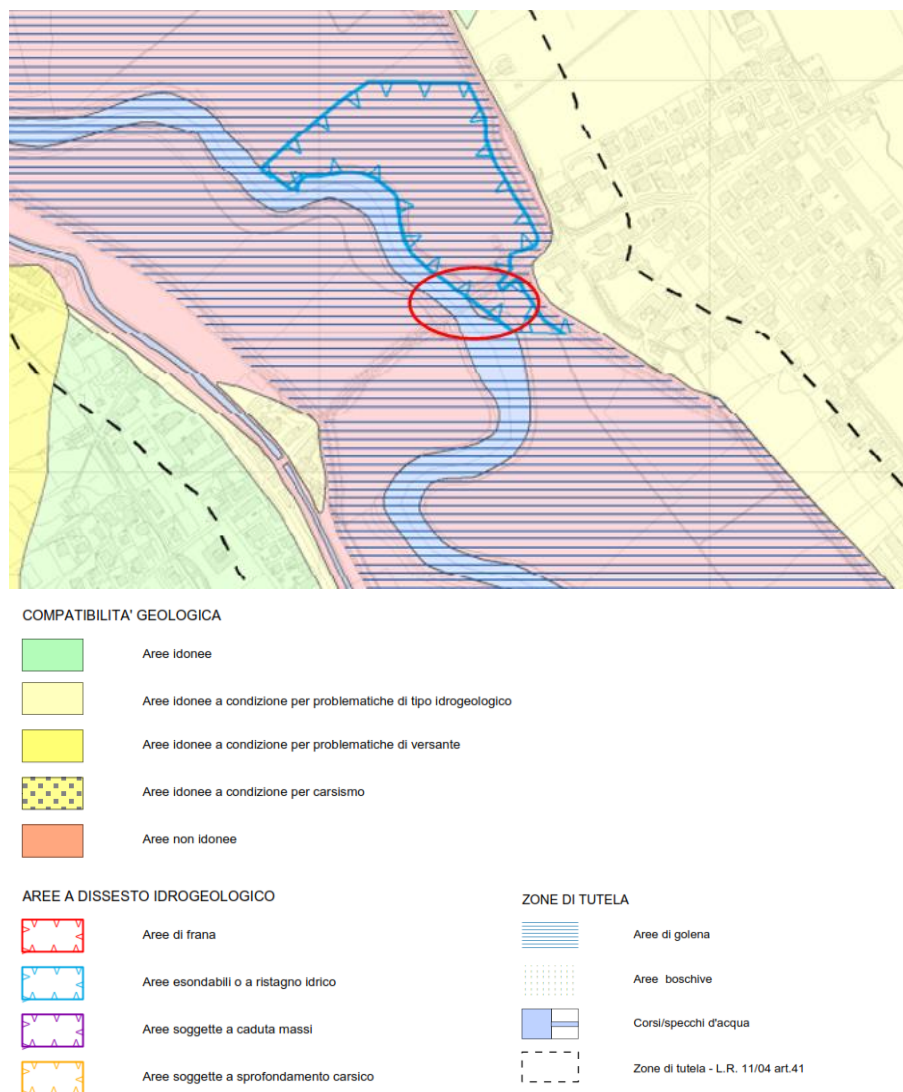
Come si può vedere nella Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del PAT del Comune l'area di interesse rientra nell'area di pertinenza fluviale e in ambiti naturalistici di livello regionale. Inoltre il fiume Bacchiglione rappresenta un vincolo paesaggistico.

All'interno delle Norme Tecniche del PAT, in riferimento ai vincoli paesaggistici individuati dai corsi d'acqua si afferma per le fasce di rispetto: "Vincolo paesaggistico (D.Lgs. n° 42/2004, art. 142 - corsi d'acqua), fiumi, torrenti, corsi d'acqua, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna".



La Carta delle Invarianti rappresenta i limiti che il PAT pone alla trasformazione del territorio, individuando quelle parti che, o per loro valore intrinseco o perché si intende maggiormente valorizzarle, costituiscono elementi di bassa trasformabilità sia dal punto di vista paesaggistico e ambientale sia da quello storico monumentale e testimoniale.

In questo caso il ponte sul fiume Bacchiglione si trova in corrispondenza dell'invariante individuata dal corso d'acqua, all'interno di ambiti del paesaggio fluviale. Il Ponte è individuato inoltre come una strada storica principale.



L'area di intervento è classificata nella Tavola delle fragilità come "Aree non idonee", ricadente all'interno di zone di tutela rappresentate dal corso d'acqua e dalle aree di golena. In prossimità del ponte è individuata un'area identificata come area esondabile o a ristagno idrico.

Le Norme Tecniche del PAT definiscono le aree classificate come "terreno non idoneo" nelle quali l'edificazione è da precludere per l'elevatissima penalizzazione. Sono ammissibili solo gli interventi volti alla riparazione e al consolidamento dell'esistente o alla stabilizzazione e alla protezione dell'area e opere e infrastrutture di interesse pubblico. Zona molto esposta a rischio geologico idraulico.

In riferimento all'area esondabile presente, allo scopo di minimizzare, o almeno mitigare, i livelli di rischio il P.A.T. individua i seguenti provvedimenti e rimedi da attuare attraverso interventi specifici o da tradurre in suggerimenti operativi e progettuali per il P.I.

- "Aree esondabili: approfondire la cura dei canali di scolo afferenti ai singoli insediamenti o ai comparti condominiali. Controllare l'idoneità delle difese arginali anche chiamando in causa gli Enti gestori competenti per territorio (Genio Civile per il F. Bacchiglione e Consorzio di Bonifica Berico per il sottobacino FimonBisatto). Mantenimento della fascia di rispetto arginale sgombra da strutture anche temporanee evitando sia i lavori agricoli che rimaneggiando il suolo e il sottosuolo possono innescare processi di "sifonamento" sia attingimenti di acqua di falda, specie se alimentata dal corso d'acqua adiacente."

## 5. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

In relazione agli interventi previsti, di seguito vengono elencati i potenziali impatti ambientali sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio.

Matrice ambientale	Fattori di pressione potenziali	
	Fase di cantiere	Fase di esercizio
Atmosfera	Emissione delle macchine operatrici - Produzione di polveri	Emissioni derivanti da traffico indotto
Ambiente idrico	Sversamenti accidentali di sostanze inquinanti – Restringimento temporaneo dell'alveo del Fiume Bacchiglione	/
Suolo e sottosuolo	Sversamenti accidentali di sostanze inquinanti	/
Territorio	Emissioni acustiche e vibrazioni dovute alle macchine operatrici	Emissioni acustiche prodotte dal traffico
Illuminazione	/	/
Mobilità	Interferenze con la mobilità prodotte dai mezzi di cantiere	/
Rifiuti	Produzione di rifiuti edili	/

A fronte di quanto sopra esposto si può ragionevolmente affermare che gli impatti principali sulle matrici ambientali potrebbero avvenire durante la fase di cantiere.

Nei capitoli seguente verranno presi in considerazione ed analizzati i singoli impatti per la fase di cantiere e i potenziali impatti per la fase di esercizio.

### 5.1. GESTIONE DELLA FASE DI CANTIERE

I potenziali impatti derivanti dalla fase di realizzazione dell'intervento sono riassunti nella tabella seguente:

Matrice ambientale coinvolta	Fattore di pressione
Atmosfera	Emissioni gassose dalle macchine operatrici
	Produzione di polveri
Ambiente idrico	Restringimento temporaneo alveo del fiume
Territorio	Emissioni acustiche prodotte dalle macchine operatrici
	Vibrazioni prodotte dalle macchine operatrici
Mobilità	Interferenze con la viabilità attuale prodotte dalle macchine di cantiere
Rifiuti	Produzione di rifiuti edili

Nelle tabelle riepilogative di seguito riportate vengono evidenziati tutti i fattori di impatto potenziali connessi alla fase di cantiere relative agli interventi proposti e la legenda per interpretare i risultati ottenuti.

1	Impatto potenziale elevato
2	Impatto potenziale medio
3	Impatto potenziale basso
4	Impatto potenziale trascurabile

		Impianti di cantiere	Demolizioni	Scavi	Realizzazione opere
Matrice ambientale	Fattori di pressione				
Atmosfera	Emissioni gassose	3	3	3	3
	Polveri	3	2	2	3
Ambiente idrico	Restringimento temporaneo dell'alveo	4	2	4	4
Territorio	Rumore	3	2	2	3
	Vibrazioni	4	2	2	3
Mobilità	Interferenza con la mobilità	3	4	4	2
Rifiuti	Non pericolosi	4	2	4	4

Di seguito vengono analizzate le singole matrici ambientali soggette a potenziale impatto dalla fase di cantiere dell'intervento in oggetto.

- Atmosfera

Le principali interferenze ambientali sono quelle legate alla produzione di polveri ed alle emissioni dai motori dei macchinari utilizzati, soprattutto durante le operazioni di scavo ed demolizione della pila (lato Secula).

Le maggiori sorgenti di emissione saranno costituite dalle aree di deposito e di movimentazione dei materiali, nonchè dai possibili effetti di risollevarimento ad opera del vento.

Le misure di mitigazione previste per i fattori di pressione relativi alla matrice atmosfera-emissioni gassose e polveri, se osservate in maniera scrupolosa, risulteranno idonee a ridurre in maniera significativa tali impatti.

- Ambiente idrico

Le interferenze ambientali sulla componente idrica sono legate al restringimento temporaneo dell'alveo per poter effettuare gli interventi di demolizione delle pile e di ripristino/demolizione/ricostruzione delle spalle.

. Tuttavia tale impatto può essere considerato trascurabile poichè la parte che verrà messa all'asciutto sarà solo la porzione del fiume nell'intorno della pila su cui si lavora e sarà per un breve periodo di tempo. Di conseguenza tale operazione non interferisce in maniera significativa sui processi fisici e biologici presenti all'interno del corso d'acqua.

- Territorio

Le vibrazioni ed il rumore possono creare un potenziale impatto durante tutta la fase di cantiere, ma avranno un impatto maggiore durante le operazioni di scavo e/o demolizione previste

- Mobilità

Il conferimento all'interno del cantiere dei materiali necessari per la realizzazione degli interventi in progetto potrebbe causare un 'interferenza dei mezzi di cantiere con la viabilità del posto.

Maggiore sarà invece l'interferenza sul traffico durante la fase di realizzazione dell'impalcato sul Fiume Bacchiglione;



- Rifiuti

La gestione dei rifiuti solitamente costituisce una delle problematiche di rilievo in un cantiere. Per effettuare una corretta gestione è necessario ottimizzare le operazioni di recupero coscienti del fatto che in genere il 70% del totale dei rifiuti derivanti da scavo sono classificati come inerti i quali, pur contenendo basse concentrazioni di inquinanti (fatta eccezione per specifiche contaminazioni da sostanze pericolose) possono configurarsi come una potenziale sorgente di rischio a causa dei notevoli volumi in gioco e per modalità di smaltimento non corrette.

I materiali di risulta della fase di cantiere verranno analizzati, classificati secondo la normativa vigente e smaltiti in impianti idonei a riceverli.

## 5.2. MISURE DI MITIGAZIONE PREVISTE

Nella tabella seguente vengono riportate le misure di mitigazione previste in relazione alle matrici interessate dai potenziali impatti.

ATMOSFERA	
Trattamento e movimentazione del materiale	Irrorazione del materiale che risulta polverulento prima di rimuoverlo
	Utilizzo di canali di scarico a tenuta di polveri con bocca di scarico il più vicino possibile alla zona di raccolta
Depositi di materiale	Obbligo di copertura con teloni dei carichi polverulenti
	Stoccaggio di materiale polverulento in zone delimitate e protette
	Umidificazione dei materiali di pezzatura fine stoccati in cumuli
Aree di circolazione nei cantieri e all'esterno	Limitazione della velocità nelle aree di accesso al cantiere (max 20 km/h)
	Adeguate segnaletica nei percorsi coinvolti dal trasporto di materiale
	Lavaggio ruote all'uscita del cantiere
	Ottimizzazione dei carichi trasportati
Macchine	Se possibile, impiego di motori elettrici (a basse emissioni)
	Utilizzo di filtri per particolato per le macchine a motore diesel
	Manutenzione periodica di macchine e apparecchi

RUMORE	
Procedure attive	Selezione preventiva delle macchine e delle attrezzature
	Manutenzione adeguata dei mezzi e delle attrezzature
	Spegnimento dei motori nei casi di pause significative ed arresto delle apparecchiature nel caso di funzionamento a vuoto
	Limitazione dell'utilizzo dei motori ai massimi regimi di rotazione

<b>RUMORE</b>	
Procedure passive	Creazione di barriere anti-rumore provvisorie al perimetro dell'area di cantiere
	Progettazione di barriere mobili finalizzate a proteggere le eventuali aree o ricettori sensibili presenti, limitatamente alla durata delle attività critiche come la demolizione e lo scavo.

<b>RIFIUTI</b>	
Gestione	Separazione rifiuti pericolosi dai non pericolosi
	Gestione corretta del deposito temporaneo di rifiuti
	Adozione di opportune precauzioni per evitare contaminazioni nel caso di deposito temporaneo di rifiuti pericolosi
	Verifica della chiusura ermetica degli imballaggi che hanno contenuto rifiuti pericolosi
	Raccolta e stoccaggio separato dei rifiuti da inviare a recupero
	Tempestivo conferimento smaltimento dei rifiuti non riutilizzabili mediante affidamento a ditta autorizzata in modo da limitare il deposito temporaneo in cantiere
	Informazione a tutto il personale riguardo la corretta gestione dei rifiuti prodotti in cantiere

Per le diverse attività svolte in cantiere è necessario pertanto predisporre tutte le misure necessarie a evitare o ridurre l'emissione di inquinanti fisici e chimici in atmosfera.

### 5.3. GESTIONE DELLA FASE DI ESERCIZIO

In fase di esercizio gli interventi di adeguamento proposti non prevedono impatti significativi dal punto di vista ambientale. L'unico fattore da tenere in considerazione risulta essere l'aspetto visivo delle opere.

Tuttavia la realizzazione dell'impalcato sul tracciato attuale con una morfologia nel rispetto del territorio circostante permette di considerare trascurabile l'aspetto visivo.

## 6. CONCLUSIONI

A seguito dell'analisi effettuata in merito agli strumenti di pianificazione è emerso che, come riportato dalla “Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale”, l'area di intervento interessa il vincolo paesaggistico individuato dal fiume Bacchiglione.

Dalle valutazioni condotte e dalle considerazioni svolte non emergono criticità ambientali rilevanti né impatti irreversibili.

Gli impatti per cui si ritiene opportuno l'adozione di misure di mitigazione affinché essi non risultino significativi riguardano le emissioni di polveri e le emissioni di rumore e vibrazione soprattutto durante le attività di demolizione e scavo.

Al fine di una corretta gestione ambientale del cantiere si consiglia l'adozione di un piano di monitoraggio e controllo della componente atmosfera per la durata dell'intero cantiere.

In conclusione, rilevato che non si evidenziano criticità ambientali tali da sconsigliare l'esecuzione dei lavori in progetto, si ritiene che, messe in atto le misure di mitigazione previste per ridurre la significatività dei potenziali effetti, gli interventi possano ritenersi compatibili con le condizioni ambientali del contesto, a maggior ragione se si considera che attualmente la struttura sul Fiume Bacchiglione non risulta verificata e quindi costituisce un pericolo per i fruitori della strada.

Il tecnico

---