



COMUNE DI SANT'URBANO

Provincia di Padova

MESSA IN SICUREZZA DELLA S.P. N° 41 E REALIZZAZIONE PISTA CICLABILE dal km 10+500 al km 12+000 - 3° STRALCIO -

PROGETTO DEFINITIVO

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO ing. Alberto Moscardi	ELABORATO N. 14		
COD. PROG. PS008-PD			
TITOLO STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE			
PROGETTISTA ing. Giuseppe Morosinotto	SCALA		
	DATA	OTTOBRE 2018	
	REV./DATA		
STUDIO MOROSINOTTO Ingegneria & Urbanistica ex zuccherificio Montesi, Viale Montesi 5 35025 Cagnola di Cartura (PD) Tel./Fax 049.9556366 - e-mail: studio.morosinotto@libero.it	NOME FILE PS008-PD-14-Studio di prefattibilità ambientale.doc		
	ESEGUITO F. Galuppo	VERIFICATO G. Morosinotto	APPROVATO G. Morosinotto

INDICE

1. FINALITÀ DELLO STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE	pag. 1
2. LOCALIZZAZIONE, TIPOLOGIA E CARATTERE DELL'INTERVENTO	pag. 2
3. IMPATTI CONSEGUENTI ALL'ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO	pag. 3
3.1 Impatti in fase di costruzione delle opere	pag. 4
3.2 Impatti in fase di esercizio delle opere	pag. 5
4. MITIGAZIONI AMBIENTALI	pag. 5
4.1 Mitigazioni in fase di costruzione delle opere	pag. 5
4.2 Mitigazioni in fase di esercizio delle opere	pag. 6

COMUNE DI SANT'URBANO
PROVINCIA DI PADOVA

**Messa in sicurezza della s.p. n.41 e realizzazione
di pista ciclabile dal km 10+500 al km 12+000
3° stralcio**

PROGETTO DEFINITIVO

STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE

(art.20 D.P.R. n.207/2010)

1. FINALITÀ DELLO STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE

Lo Studio viene eseguito allo scopo di verificare la compatibilità ambientale, della soluzione individuata dal Progetto Definitivo dell'intervento, con il regime vincolistico esistente e, al contempo, valutare le conseguenze che gli interventi previsti possono avere sull'ambiente e sulla salute dei cittadini.

Dunque, considerato il contesto territoriale ed individuata la consistenza dell'intervento, la presente relazione viene articolata nelle seguenti fasi:

- verifica di compatibilità delle azioni di Progetto con il vincolo paesaggistico cogente, di cui al D.Lgs.42/2004, già Legge 431/1985;
- esame delle cause temporanee e permanenti indotte dalla realizzazione dell'intervento, in grado di produrre effetti potenzialmente dannosi all'ambiente e alla salute dei residenti (fasi di cantiere e di esercizio).

2. LOCALIZZAZIONE, TIPOLOGIA E CARATTERE DELL'INTERVENTO

L'ambito di intervento interessa il territorio del Comune di Sant'Urbano per una superficie di circa 10.800 mq, dei quali circa 2.650 verranno permanentemente pavimentati (cfr. elaborati di Progetto Definitivo n.2 "*Corografia generale e localizzazione dell'intervento*", n. 8 "*Planimetria di Progetto*" e n. 13 – "*Planimetria catastale e Piano particellare di esproprio*").

L'intervento, infatti, prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale che comporta l'impermeabilizzazione di circa 2.000 mq di superficie, in parte lungo il margine destro e in parte in fregio a quello sinistro della S.P. n.41 "Morosina".

Gli ulteriori 650 mq circa di nuova superficie pavimentata conseguono alla messa a norma e in sicurezza della provinciale che il Progetto persegue con l'allargamento della carreggiata esistente.

Le opere previste con il Progetto sono coerenti con le previsioni dello Strumento urbanistico generale di Sant'Urbano (cfr. elaborato di Progetto Definitivo n.1 – "*Relazione illustrativa e tecnica*", par. 1. Introduzione, pag. 1 e n. 3 "*Estratti dal Piano degli Interventi comunale*").

3. IMPATTI CONSEGUENTI ALL'ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO

Gli effetti generati dalle opere di Progetto sono stati suddivisi in base alle diverse componenti ambientali sulle quali ricadono ed in relazione al momento in cui vengono generati (fase di costruzione e fase di esercizio).

La maggior parte degli impatti individuati ricadono sulle componenti ambientali in fase di costruzione (cantiere).

3.1 Impatti in fase di costruzione delle opere

Atmosfera

Le attività di cantiere possono teoricamente determinare un incremento dei valori di concentrazione degli inquinanti, in relazione a:

- utilizzo di attrezzature e macchinari/impianti alimentati con motori a combustione;
- rallentamento e incremento del traffico veicolare indotto dalle attività di cantiere, in termini di transiti degli automezzi diretti e provenienti dal cantiere.

Gli inquinanti che potrebbero essere generati dalle attività di cantiere sono i seguenti: gas di combustione (monossido di carbonio (CO) - ossidi di azoto (NOx) – ossidi di zolfo (SOx); idrocarburi (HC); idrocarburi policiclici aromatici (IPA) quali il benzene.

Si ritiene che tale impatto sarà ininfluenza, vista l'estensione delle opere e la prevedibile breve durata delle attività di cantiere.

Vegetazione

La deposizione di polveri sulla superficie fogliare potrebbe determinare la riduzione dei processi biochimici delle piante. Tale impatto potrebbe risultare significativo in prossimità delle aree di cantiere, in relazione alle diverse attività previste ed al traffico di mezzi pesanti.

L'impatto è temporalmente limitato alla fase di cantiere e coinvolge una superficie variabile in relazione alle lavorazioni in atto ed alle condizioni atmosferiche (vento, pioggia).

Tenuto conto delle dimensioni dell'opera e della durata limitata delle attività di movimento terra, si ritiene che tale impatto sia trascurabile.

Aspetti paesaggistici

Dal punto di vista paesaggistico è prevedibile che il momento di maggior disturbo risulti concomitante al periodo di costruzione, ovvero nelle fasi realizzative che interesseranno, oltre ai siti di localizzazione delle opere, anche le aree per il deposito temporaneo dei materiali e per la movimentazione dei mezzi d'opera.

Le aree di intervento e di deposito saranno delimitate in modo da essere inaccessibili ai non addetti ai lavori e saranno occupate da attrezzature e mezzi d'opera di cantiere che risulteranno elementi di disturbo paesaggistico. Tuttavia, visto il contesto in cui sono collocati ed il carattere temporaneo della loro presenza, si ritiene che tale impatto non sia da considerare significativo.

Rumore

Le principali attività del cantiere, necessarie alla realizzazione delle opere di Progetto e significative dal punto di vista degli impatti acustici, riguardano:

- il traffico indotto dalle attività di cantiere;
- l'attività delle macchine operatrici.

3.2 Impatti in fase di esercizio delle opere

L'attuazione delle previsioni del Progetto Definitivo comporterà, come già detto, un aumento delle superfici pavimentate. Questa previsione risulta però ininfluenza rispetto alla situazione attuale del paesaggio, in quanto gli interventi previsti corrispondono all'allargamento di una infrastruttura stradale esistente, con un aumento della superficie di occupazione pari al 15%, e non implicano la soppressione di elementi o segni esistenti che contraddistinguono il territorio e che sono invece riproposti, come nel caso dei fossi di guardia della strada provinciale, in posizione impercettibilmente diversa.

Sotto il profilo idraulico, l'intervento non rende critico il carico idraulico nell'attuale sistema scolante, in quanto le sezioni trasversali dei fossi di guardia esistenti e di quelli da rifezionare in fregio alla strada provinciale, saranno in grado di smaltire anche le portate idrauliche generate dalla nuova pavimentazione, come illustrato nella "Relazione idraulica" redatta dallo Studio C+P Engineers (dic. 2014), messa a disposizione dall'Amministrazione ed esaminata per la redazione del Progetto Definitivo.

4. MITIGAZIONI AMBIENTALI

4.1 Mitigazioni in fase di costruzione delle opere

Atmosfera

Gli interventi di mitigazione risultano differenti in funzione delle tipologie di inquinante che si intende contenere.

Per ciò che concerne le emissioni autoveicolari è fondamentale impiegare macchinari non vetusti ed effettuare periodici controlli degli scarichi, assicurandosi che siano conformi alle indicazioni prescritte dalla normativa.

Per le polveri, invece, risulta fondamentale evitare di movimentare materiale con livelli di umidità particolarmente bassi, in tal caso sarà necessario provvedere ad attività di innaffiamento. Relativamente a quelle prodotte dal movimento dei mezzi d'opera ci si atterrà alle seguenti prescrizioni:

- limitazione della loro velocità massima (10 ÷ 30 km/h);
- predisposizione di adeguata copertura dei carichi trasportati.

Rumore

Al fine di minimizzare il disturbo ai residenti ed alle attività limitrofe all'area di intervento, anche in presenza di un sostanziale rispetto delle prescrizioni normative, sarà compito dell'impresa appaltatrice dei lavori applicare ogni possibile cautela per contenere le emissioni di rumore. A tale scopo si riporta a titolo esemplificativo una serie di prescrizioni e attenzioni.

Scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramenti prestazioni:

- selezione di macchine ed attrezzature omologate in conformità alle direttive della Comunità Europea e ai successivi recepimenti nazionali;
- impiego, se possibile, di macchine movimento terra ed operatrici gommate piuttosto che cingolate;
- utilizzo di gruppi elettrogeni e compressori di recente fabbricazione insonorizzati.

Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature:

- eliminazione degli attriti attraverso operazioni di lubrificazione;

- sostituzione dei pezzi usurati e che lasciano giochi;
- controllo e serraggio delle giunzioni;
- bilanciatura delle parti rotanti delle apparecchiature per evitare vibrazioni eccessive.

Modalità operative durante l'esecuzione dei lavori:

- imposizione di direttive agli operatori tali da evitare comportamenti inutilmente rumorosi (evitare di far cadere da altezze eccessive i materiali o di trascinarli quando possono essere sollevati);
- divieto di uso scorretto degli avvisatori acustici, sostituendoli quando possibile con avvisatori luminosi.

Transito dei mezzi pesanti:

- riduzione delle velocità di transito in presenza di residenze nelle immediate vicinanze dell'area di intervento;
- limitazione dei transiti dei mezzi nelle prime ore della mattina e nel periodo serale.

4.2 Mitigazioni in fase di esercizio delle opere

Per le ragioni esposte al precedente punto 3.2, l'attuazione delle previsioni del Progetto Definitivo non necessita di alcun intervento di mitigazione, in quanto modeste sotto il profilo ambientale e da attuare su una infrastruttura stradale esistente.