RELAZIONE INTEGRATIVA 01

Nell'ambito della procedura di Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale relativa agli interventi 2 e 3 del più generale intervento di sistemazione idraulica del T. Erro in Comune di Pontinvrea, il Settore Regionale VIA e Sviluppo Sostenibile ha richiesto alcune integrazioni/chiarimenti, suddivisi in 4 punti.

Nella presente nota integrativa si prendono in considerazione il punto 1 ed il punto 3.

Integrazione 1

a) Viene richiesto il cronoprogramma di massima che indichi la durata del cantiere e delle relative fasi.

Allo stato attuale, non essendo disponibile la progettazione PFTE ex d.lgs 36/2023 è solo possibile ipotizzare, in via di larga massima, il cronoprogramma degli interventi.
Si riportano di seguito i due cronoprogrammi, relativi all'intervento 2 ed all'intervento 3. I cronoprogrammi sono distinti in quanto non si può oggi prevedere se i due interventi saranno eseguiti insieme (sarebbe auspicabile dal punto di vista dell'organizzazione dei cantieri), in quanto tale evenienza dipende dall'effettiva disponibilità dei finanziamenti.
Nel caso i due interventi fossero realizzati contemporaneamente i tempi indicati non si sommeranno aritmeticamente, in quanto diverse fasi saranno condivise.

Cronoprogramma di massima intervento 2

N° fase	Descrizione	Mesi
Fase 1	Installazione cantiere, realizzazione piste, guadi	1.5
Fase 2	Escavazione alveo, realizzazione arginature, smaltimento materiale.	5.0
Fase 3	Esecuzione opere ingegneria naturalistica	1.0
Fase 3	Reinterri, ripristini, sistemazioni finali	1.5
	Totale	9.0

Cronoprogramma di massima intervento 3

N° fase	Descrizione	Mesi
Fase 0	Spostamento impianti Aziende erogatrici di servizi, spostamento fognature	1.5
Fase 1	Installazione cantiere, realizzazione piste	1.0
Fase 2	Escavazione alveo, realizzazione arginature, smaltimento materiale.	5.0
Fase 3	Esecuzione opere ingegneria naturalistica	1.0
Fase 3	Reinterri, ripristini, sistemazioni finali	1.5
	totale	10.0

b) Viene richiesto di integrare lo studio preliminare ambientale con indicazione del numero di transiti di mezzi pesanti da e per il cantiere e su quale viabilità, e delle misure di mitigazione da mettere in atto per limitare il più possibile l'impatto del cantiere;

Sulla scorta dei volumi degli scavi e delle arginature da realizzare si possono stimare i seguenti transiti:

Intervento 2

Totale scavo	6000	mc
Volume autocarro	18	mc
Numero autocarri	333.3333	
Giorni di lavoro	120	
Viaggi giornalieri	2.777778	
Massi naturali	6000	t
Portata autocarro	25	t
Numero autocarri	240	
Giorni di lavoro	120	
Viaggi giornalieri	2	
Cls	168	mc
Volume autobetoniera	7	mc
Numero autobetoniere	24	
Giorni di lavoro	120	
Viaggi giornalieri	0.2	
Totale viaggi giornalieri	3	Autocarri con materiale in uscita
	2	Autocarri di massi
	1	Autobetoniera

Totale transiti medi quotidiani	6	
Coefficiente di punta	2	
Massimo numero di transiti quotidiani	8	

Intervento 3

Totale scavo	6000	mc
Volume autocarro	18	mc
Numero autocarri	333,3333	
Giorni di lavoro	120	
Viaggi giornalieri	2,777778	
Arrotondato	3	
Totale demolizioni	333	
Volume autocarro	18	
Numero autocarri	18,5	
Giorni di lavoro	120	
Viaggi giornalieri	0,154167	
Arrotondato	1	
Massi naturali	3500	t
Portata autocarro	25	t
Numero autocarri	140	
Giorni di lavoro	120	
Viaggi giornalieri	1,166667	
Arrotondato	2	
Cls	168	mc
Volume autobetoniera	7	mc
Numero autobetoniere	24	
Giorni di lavoro	120	
Viaggi giornalieri	0,2	
Arrotondato	1	
Totale viaggi giornalieri	3	Autocarri con materiale in uscita
	1	Autocarri demolizione
	2	Autocarri di massi
	1	Autobetoniera
Totale transiti medi quotidiani	7	
Coefficiente di punta	2	
Massimo numero di transiti quotidiani	14	

Come si nota dalle tabelle suesposte, il transito medio di automezzi pesanti risulterebbe pari a 6 transiti per l'intervento 2 e 7 transiti per l'intervento 3.

Ciò nell'ipotesi di prevedere 120 giorni lavorativi che appare abbastanza plausibile. Applicando un coefficiente di punta pari a 2 si ottiene un numero massimo di transiti pari a 12 per l'intervento 2 e 14 per l'intervento 33.

Come si nota facilmente tali numeri sono decisamente modesti rispetto, ad esempio, al traffico sulla limitrofa SP 542 e comunque non tali da generare un problema ambientale. Inoltre il tempo di passaggio è estremamente limitato (pochi mesi).

c) Viene richiesto di inviare una descrizione delle lavorazioni che verranno eseguite in cantiere, e di come verranno realizzati le arginature

Le lavorazioni avranno inizio con la fase uno, ovvero l'installazione del cantiere e la preparazione delle piste e dei guadi. Nell'intervento 3, in particolare, è prevista una fase zero relativa allo spostamento di impianti da parte delle aziende erogatrici di pubblici servizi, nonché delle fognature e delle fosse settiche presenti in sponda sinistra del torrente Erro. In particolare l'azienda Enel dovrà spostare la cabina di trasformazione esistente presso la sezione ER65.

Una volta completate le fasi 0 (per il solo intervento 3) e 1 (per entrambi gli interventi), si passerà all'esecuzione vera e propria dei lavori ovvero:

- escavazione dell'alveo secondo le sezioni di progetto;
- realizzazione delle arginature in scogliera di massi calcarei di terza categoria in parte cementati, con inserimento delle talee delle essenze previste.
- realizzazione delle opere di ingegneria naturalistica nella parte sommitale delle scogliere (quali ad esempio terre armate)
- Al termine della realizzazione delle scogliere verranno ripristinati le sezioni di progetto, rimosse le piste in alveo ed eseguite le sistemazioni finali