

**CONSORZIO DI BONIFICA DELLA
BARAGGIA BIELLESE E VERCELLESE**

**RIFACIMENTO INVASO SUL TORRENTE SESSERA IN SOSTITUZIONE
DELL'ESISTENTE PER IL SUPERAMENTO DELLE CRISI
IDRICHE RICORRENTI, IL MIGLIORAMENTO DELL'EFFICIENZA IDRICA
DEGLI INVASI ESISTENTI SUI TORRENTI RAVASANELLA ED OSTOLA,
LA VALORIZZAZIONE AMBIENTALE DEL COMPENSORIO**

DATA

DICEMBRE 2011

AGGIORNAMENTO

ATTIVITÀ DI PROGETTAZIONE



(dott. ing. Domenico Castelli)

INTEGRAZIONI VIA

FASCICOLO F 16
IMPATTO VEICOLARE ED EMISSIONI

ELABORATO N.

F 16

PROGETTO DEFINITIVO

PRATICA N°10131D

ARCH. N°IB080

MODIFICHE

Aggiornamento

AGGIORNAMENTI

Data

ATTIVITÀ SPECIALISTICA

CONSULENZA GENERALE
(dott. ing. Gianfranco Saraca)

CONSULENZA STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

IAMS *ingegneria*
(dott. agr. Guido Politi)

FASCICOLO F16 - IMPATTO VEICOLARE ED EMISSIONI

2. INTEGRAZIONI PROGETTUALI RICHIESTE DALLA REGIONE PIEMONTE CON NOTA PROT. N. 54236/DB 14.02 DEL 12/07/2011

CONCESSIONI, VIABILITA' PROVINCIALE, TERRE E ROCCE DA SCAVO, ACUSTICA

AMBITO BIELLESE

2.1 Studio impatto ambientale all3 – Quadro di riferimento progettuale

3.8. Caratteristiche tecniche e fisiche del progetto Pag 69

Ai fini dell'impatto veicolare, deve essere valutata la eventuale sovrapposizione del cantiere con i lavori della costruenda centralina idroelettrica "Granero" in Comune di Portula pratica prov 294BI.

La sovrapposizione cui si fa riferimento non è reale in quanto le tempistiche previste per i due interventi sono sufficientemente distanti e tali da evitare contemporaneità nelle lavorazioni.

In particolare, la durata delle attività di costruzione della costruenda centralina idroelettrica di "Granero", vista anche l'entità dei lavori, è relativamente ridotta e, comunque, tale da terminare prima dell'inizio dei lavori del progetto in oggetto nella zona di Granero.

Inoltre, anche considerando un prolungamento dei lavori per la realizzazione della centralina idroelettrica suddetta rispetto alle tempistiche previste, l'eventuale sovrapposizione delle attività con il progetto in oggetto sarà tale da poter essere considerato trascurabile e, comunque, ampiamente compreso nei cautelativi dati progettuali ipotizzati.

CONSIDERAZIONI TECNICO-AMMINISTRATIVE VARIE UTILI AI FINI ISTRUTTORI

Quadro ambientale

- *le conseguenze dei movimenti terra da e per il cantiere, sommate ai movimenti rifiuti dal cantiere ai siti di discarica, in termini anche di consumi energetici ed emissioni in atmosfera;*

Come già sviluppato in fase di progettazione, la valutazione delle emissioni in atmosfera dovuta alla movimentazione dei mezzi di cantiere per la realizzazione dell'opera in progetto è stata condotta per lo scenario emissivo relativo a:

- Viabilità mezzi d'opera
- Aree di cantiere

Per lo scenario Viabilità mezzi d'opera si è simulato:

- un caso relativo al solo traffico dei mezzi d'opera (caso mezzi d'opera)

- un caso relativo al traffico reale, ossia traffico attuale + traffico mezzi d'opera (caso reale).

Il confronto tra le simulazioni effettuate per il caso reale e per il caso mezzi d'opera permette di mettere in evidenza il contributo emissivo del periodo di cantierizzazione, rispetto ad uno stato verosimilmente attuale dominato dalle emissioni del traffico veicolare locale.

Inoltre, all'interno dello Studio di Impatto Ambientale è riportata anche una sintesi sulle valutazioni degli impatti potenziali dei vari settori.

A) PROBLEMATICHE DI TIPO AMBIENTALE

- *In considerazione della significativa movimentazione giornaliera di materiale, non si ritiene sufficientemente sviluppata la tematica del “controllo sulla produzione e diffusione delle polveri” (es: utilizzo di autocarri idoneamente compartimentati).*

L'emissione di polveri prodotte da gas di scarico dei mezzi di cantiere è ampiamente descritta sia per quanto riguarda l'emissione di polveri inquinanti dovuti alla combustione dei motori termici (si veda risposta precedente) sia per quanto riguarda l'emissione di polveri da trasporto di materiale. In particolare, per quest'ultimo argomento sono stati sviluppati due scenari che riguardano il transito dei mezzi d'opera lungo la viabilità esistente (Viabilità mezzi d'opera) e le attività di lavorazione nelle aree di cantiere (Aree di cantiere), individuando nelle aree di cantiere “Nodo di Valle – Granero”, “Nodo intermedio – Piancone” e “Caantiere Diga” le fasi di lavorazione che comportano scenari emissivi più critici, rispettivamente imputabili al transito dei mezzi d'opera ed alle lavorazioni in area di cantiere.

Inoltre, all'interno dello Studio di Impatto Ambientale è riportata anche una sintesi sulle valutazioni degli impatti potenziali dei vari settori.

- *Non appare chiara la metodologia di gestione delle polveri nel nodo di carico di Granero.*

Nel nodo di carico di Granero verrà effettuato lo spostamento dei materiali da movimentare da trasporto su gomma a rotaia e viceversa utilizzando la galleria in progetto per la posa della condotta di derivazione. Tale galleria avrà un diametro di 4,70 m e si svilupperà per circa 3.700 m partendo dal nodo di Granero per arrivare fino in prossimità della centrale idroelettrica di Piancone.

Come riscontrabile negli elaborati relativi la cantierizzazione, il centro di smistamento di Granero ed il relativo sistema di trasporto è stato progettato per ridurre al minimo i tempi di stoccaggio e di movimentazione dei materiali depositati. Va sottolineato anche che tale area di smistamento si trova all'interno di una zona con una vegetazione molto folta ed in grado di attutire in modo sostanziale la dispersione dei polveri nell'atmosfera. Inoltre, negli elaborati progettuali è descritto tutto il processo di carico e scarico dei materiali ed, in particolare, vengono indicate tutte le metodologie atte a minimizzare le emissioni di polveri come l'utilizzo di trincee in cemento armato o l'utilizzo di silos per il deposito dei materiali più propensi alla produzione di polveri. Inoltre, all'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento sono elencate tutte le ulteriori procedure atte a minimizzare l'emissione

di polveri come, ad esempio, la bagnatura del carico o delle aree di carico e scarico, e la copertura con appositi teloni dei cassoni dei camion che trasportano il materiale.

- *Si ritiene sia stato sottovalutato l'impatto del cantiere sulla viabilità nel concentrico di Trivero e lungo la strada Portula - Centrale Piancone.*

Nella determinazione dell'impatto del cantiere sulla viabilità del concentrico di Trivero e lungo la strada Portula – Centrale Piancone sono state utilizzate le stesse ipotesi utilizzate per tutti gli altri tratti di viabilità interessata dal cantiere. Tali ipotesi sono estremamente cautelative e prevedono il costante e massimo volume di transito dei mezzi d'opera nella fascia di 16 ore lavorative considerando il giorno "tipo" più critico tra tutti i giorni lavorativi. Inoltre, dai risultati delle simulazioni riportate, anche all'interno dei vari quadri di sintesi, si nota come l'area indicata sia, tra l'altro, anche una di quelle potenzialmente e maggiormente interessate dall'impatto del cantiere.

3. CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO PERVENUTE **CUSTODIAMO LA VALSESSERA**

E mail in data 19.06.2011

OSSERVAZIONI SU RIFACIMENTO INVASO SESSERA

5 – Esame del quadro di riferimento ambientale, dello Studio di Impatto Ambientale e della Valutazione di incidenza

QUADRO delle Emissioni in atmosfera e carico veicolare

L'analisi condotta dal Proponente si limita alle sole emissioni dirette ma non valuta le emissioni indirette. In tal senso le scriventi associazioni sollecitano una valutazione puntuale sul carico veicolare ulteriormente rallentato dall'elevato frequenza di transito di mezzi di movimentazione materiale, in particolare tra l'area principale di carico a Granero e quelle di fornitura o di deposito temporaneo e definitivo.

Anche il nodo e gli impatti veicolari che si determineranno per l'accesso "alto" dell'area di cantiere, anche solo per il raggiungimento del personale, ovvero da Trivero/Portula a Piancone 1 e da Piancone 1 alla sezione dell'invaso non è nel progetto ben analizzato (frequenze, carichi, ecc.).

Il quadro delle emissioni in atmosfera dovrebbe inoltre essere valutato in ragione di concomitanza ad altro cantiere che temporalmente potrà sovrapporsi determinando carichi aggiunti: la realizzazione del peduncolo autostradale, della centralina di Granero, ecc..

Relativamente alle polveri sottili il Proponente non sviluppa alcuna analisi e considerazione. L'insussistenza di normativa specifica ed obblighi di legge (soglie definite di rispetto) non dovrebbe escludere a priori tale analisi in sede di SIA.

Ogni simulazione è stata effettuata nel rispetto della normativa vigente ed, in particolare, del rispetto del D.M. 60/2002 emanato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio che, a sua volta, aveva recepito le direttive europee 199/30/CE e 2000/69/CE e di tutti i riferimenti successivi ad esso collegati.

Nella simulazione atta a determinare l'immissione di inquinanti nell'atmosfera si è anche considerato il caso relativo al traffico reale, ossia traffico attuale + traffico mezzi d'opera (caso reale) ottenendo risultati che sono di diversi ordini di grandezza inferiori rispetto ai limiti di legge imposti dalla normativa vigente. Tali margini di sicurezza permettono di definire con certezza l'ininfluenza di eventuali ritardi dovuti alla contemporaneità di transito dei mezzi di cantiere e di quelli del traffico locale. Si sottolinea anche che, come descritto ampiamente in più punti all'interno delle varie relazioni di settore, il ridotto incremento di traffico dovuto alla presenza dei mezzi di cantiere sulla viabilità locale non è mai tale da generare rallentamenti di importante entità. In particolare, considerando il flusso massimo di 70 transiti giornalieri nelle 16 ore di attività, si ha un incremento di traffico pari a circa 4,5 mezzi/ora.

L'impatto veicolare generato dal traffico dei mezzi delle persone di cantiere è assolutamente trascurabile così come, viste le distanze, tra il cantiere in oggetto ed eventuali altri cantieri che riguardano altre infrastrutture.