

## Sistemazioni aree esterne (VIA p.to 10)

a) venga relazionato in merito al tombinamento lungo Via Manzoni, specificando se sia previsto l'allargamento della sede stradale in corrispondenza del tombinamento stesso.

Il tombinamento previsto lungo Via Manzoni interessa solamente il punto di ingresso delle maestranze in corrispondenza dei nuovi parcheggi lato sud ovest. Non è pertanto previsto un allargamento della sede stradale. Si riporta di seguito sezione tipo della tombinatura prevista per tale ingresso, lo stesso particolare lo si trova nella tavola **Tombinamento lungo via A. Manzoni** (integrazione prot. SUAP n. 62889 del 17.07.2017) (allegato 10.2).

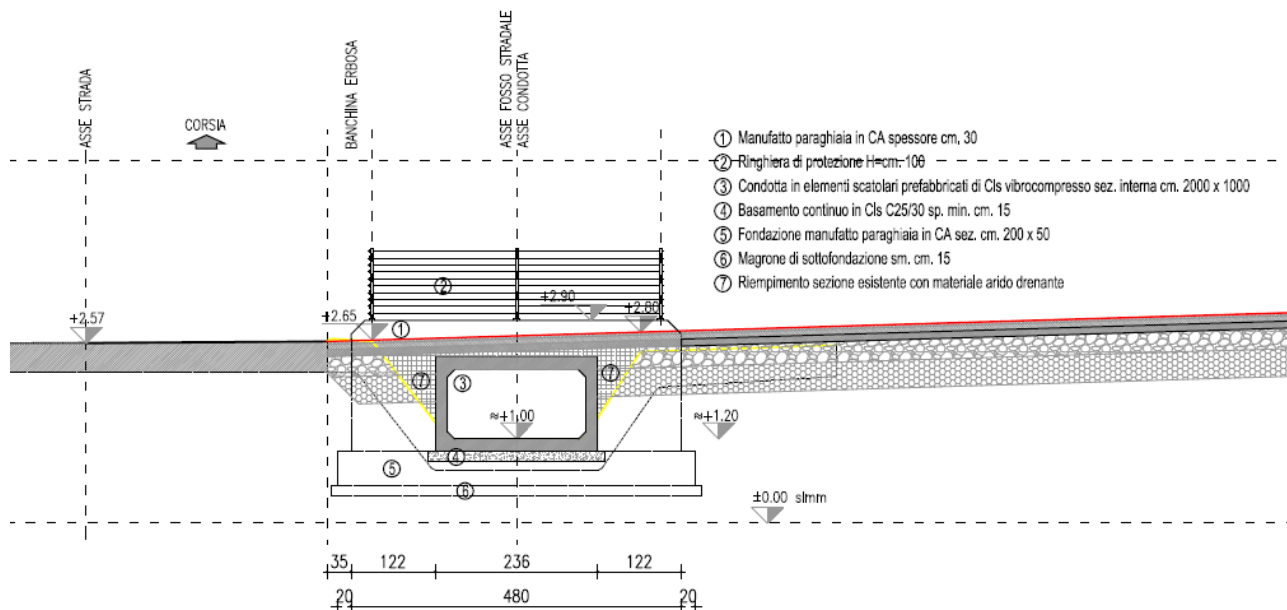


Fig. 10.1 Sezione tipo della tombinatura per ingresso da via Manzoni.

b) nella tavola generale PD-PL-SDP-A-D0.1 non risultano congruenti con le indicazioni degli altri elaborati i sotto indicati elementi:

b1) la continuità del fosso di scolo lungo il lato est dell'area degli edifici rurali (esclusi dall'intervento) e del nuovo parcheggio dipendenti.

Nella tavola in questione è presente un errore grafico dato dalla sovrapposizione dei retini. Si provvede a fornire in allegato copia sostitutiva della tavola **PD-PL-SDP-A-D0.1** (integrazione prot. SUAP n. 62889 del 17.07.2017) (allegato 10.3).

b2) l'inserimento nell'area dedicata dell'impianto dell'Elettrofiltro (T9).

La tavola **PD-PL-SDP-A-D0.1** (integrazione prot. SUAP n. 62889 del 17.07.2017) evidenzia la posizione dell'elettrofiltro T9.

c) nella tavola generale PD-PL-A-D02.1 non risultano congruenti con le indicazioni degli altri elaborati le strutture contenenti i silos, l'Elettrofiltro e il trattamento acque.

La tavola in questione individua solo i fabbricati di cui alla SEZ I; l'elettrofiltro i silos della composizione ed il trattamento acque sono visibili sulla planimetria relativa alla SEZII. Si provvede tuttavia, per maggior chiarezza, ad integrare la tavola suddetta con tratteggi ed etichette in modo da individuare anche i fabbricati appartenenti alla SEZII, che risulteranno poi esplicitati nelle tavole dedicate ad essi.

Si provvede a fornire in allegato copia sostitutiva della tavola **PD-PL- A-D02.1** (integrazione prot. SUAP n. 62889 del 17.07.2017) (allegato 10.4).

**d) relativamente ai parcheggi dipendenti lungo via Manzoni, vengano precisati la dimensione degli stalli auto, delle corsie di distribuzione e dei posti disabili.**

Gli stalli auto previsti avranno dimensioni 5,00m x 2.50m in genere, 5,00m x 3,20m per disabili.

Le tavole sostitutive **PD-PL-SDP-A-D0.1** (integrazione prot. SUAP n. 62889 del 17.07.2017); **PD-PL- A-D02.1** (integrazione prot. SUAP n. 62889 del 17.07.2017) risultano integrate con dimensioni quotate degli stalli auto e corsie di distribuzione e posti disabili.

**e) con riguardo alla viabilità nella zona di innesto principale in prossimità dell'ingresso "Pesa Nord" dovrà essere fornita integrazione sulla progettazione complessiva dell'innesto stesso (parte esistente più parte in progetto).**

In corrispondenza dell'ingresso "Pesa Nord" la viabilità di progetto si integrerà alla viabilità esistente secondo le modalità meglio esplicitate nelle tavole sostitutive **PD-PL-SDP-A-D0.1** (integrazione prot. SUAP n. 62889 del 17.07.2017); **PD-PL- A-D02.1** (integrazione prot. SUAP n. 62889 del 17.07.2017).

**f) le opere di sistemazione previste lungo i lati nord e ovest dell'ambito unitario non potranno interferire con l'infrastruttura a rete del teleriscaldamento di proprietà comunale ed in servitù al Comune. Si invita ad utilizzare tutte le cautele necessarie a preservare la condotta ed i relativi manufatti.**

Verranno adottate tutte le cautele necessarie per preservare l'infrastruttura a rete del teleriscaldamento ed i relativi manufatti durante tutta la durata delle lavorazioni.

**g) per quanto riguarda la fase di cantierizzazione, si chiede che vengano fornite indicazioni e specificazioni sugli impatti a livello territoriale locale in fase di cantiere, con riferimento alla viabilità esterna interessata (esistente ed eventualmente temporanea), agli accessi mezzi, alla rete idraulica, ai depositi temporanei materiali e mezzi esterni, ed altre eventuali interferenze.**

Le tavole **PD-LAY-SIC- D01** e **PD-LAY-SIC- D02** indicano i seguenti accessi di cantiere:

**Ingresso A** - Localizzato a ovest lungo via Manzoni, in corrispondenza dei parcheggi in progetto per le maestranze.

**Ingresso B** - Localizzato nord ovest lungo via Manzoni, in corrispondenza di un accesso carraio già esistente

**Ingresso C** - Localizzato a nord est in corrispondenza dell'ingresso "Pesa Nord"; sarà l'accesso principale per i mezzi che introducono materiale in cantiere per consentire operazioni di controllo sul peso del materiale stesso.

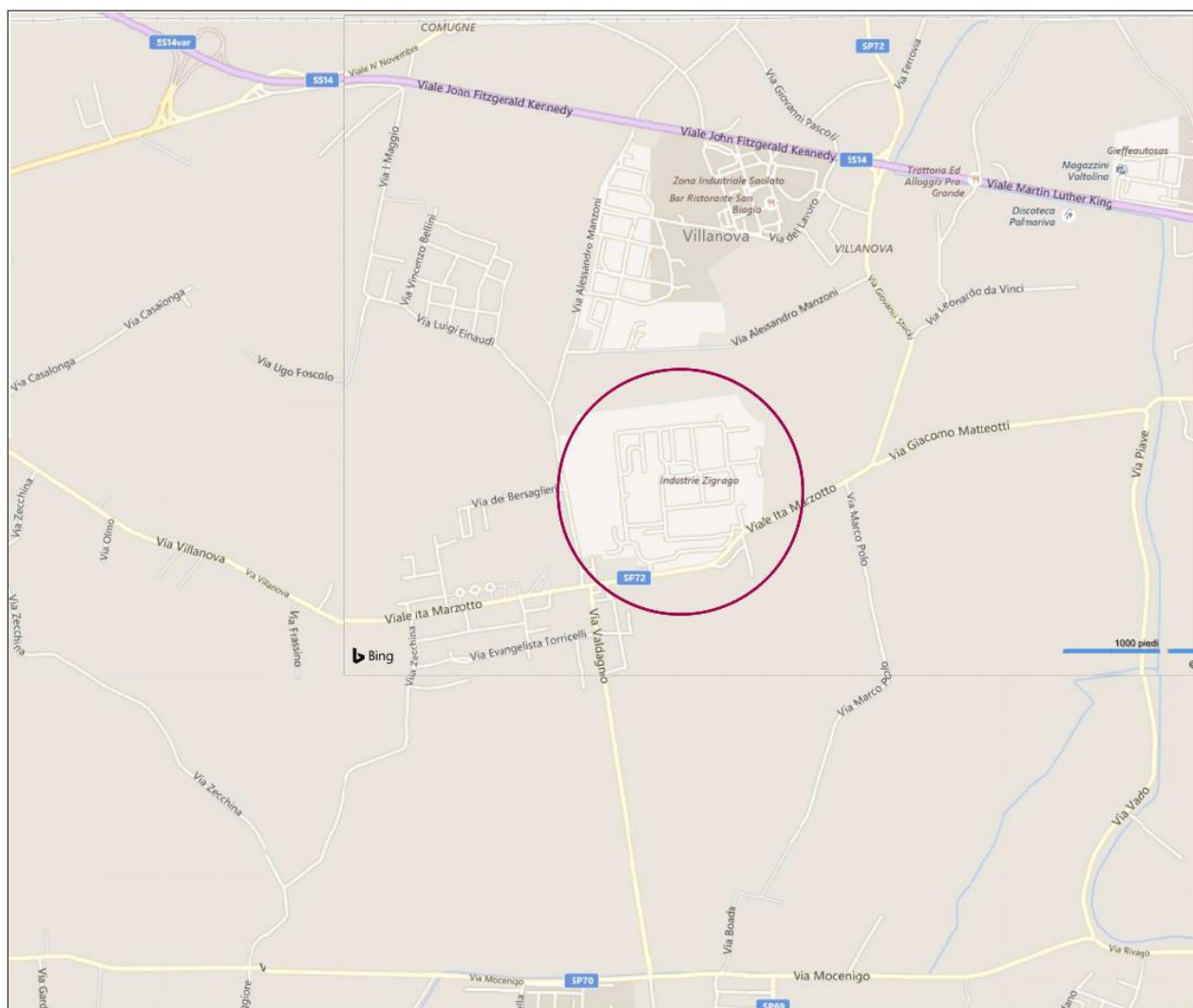
**Ingresso D** - Localizzato a sud, attraverso lo stabilimento esistente, tale ingresso sarà consentito solo ai dirigenti dello stabilimento Zignago per effettuare le visite di controllo dei lavori e non sarà invece consentito l'accesso ai mezzi di cantiere per evitare possibili interferenze con le attività produttive dello stabilimento stesso.

Non sono previsti altri accessi carrai o nuovi percorsi di transito diversi da quelli già indicati.

Gli elaborati **PD-LAY-SIC- D01** e **PD-LAY-SIC- D02** individuano la presenza in cantiere di un'area centrale di deposito intermedio (temporaneo) di terra da scavo con volumetria e dimensioni indicate nel Piano di Utilizzo delle terre da scavo di cui al punto 3 – (gestione delle terre e rocce da scavo). Sono altresì presenti all'interno del cantiere altre aree di deposito temporaneo e aree di carico-scarico materiali; per ragioni di sicurezza di escludono invece depositi esterni all'area di cantiere ad eccezione del deposito intermedio 2 (terre da scavo) localizzato comunque all'interno del sito ASVO (vedi piano di Utilizzo terre e rocce da scavo).

Gli impatti dell'attività di cantiere a livello territoriale saranno previsti in primo luogo attraverso un incremento del traffico nelle vie perimetrali all'area di cantiere a causa del trasporto di materiale da costruzione quale calcestruzzo con autobetoniere ed acciaio con autoarticolati, oltre che al trasporto all'esterno del cantiere del materiale in esubero quale terre da scavo con camion.

L'entità attesa del traffico a causa dei mezzi d'opera è riportato nelle relazioni PD-LAV-SIC-R01 e PD-LAV-SIC-R02, ove si stima un'escursione giornaliera di transiti attesi pari a 7-8 viaggi al giorno per le prime fasi di cantiere fino a 16-18 viaggi al giorno nelle fasi di picco dei lavori.



**Fig. 10.2** Posizione geografica del sito interessato dal progetto F1bis di Zignago Vetro.

L'incremento della viabilità sarà atteso su via Alessandro Manzoni fino all'incrocio con SS14 da dove arriveranno i mezzi di cantiere; non è previsto il passaggio per via Stucchi. Per i mezzi in uscita sarà riscontrabile un incremento del traffico dovuto al trasporto del materiale da scavo da via Alessandro Manzoni a SS14 fino alla località Centa Taglio presso sito ASVO. In figura 10.3 viene indicato il percorso previsto per il tragitto Zignago-ASVO.



**Fig. 10.3** Percorso dei mezzi nel tragitto Zignago-ASVO.

*Per quanto riguarda la rete idraulica, non si prevedono durante le fasi di cantiere variazioni rilevanti alla normale rete di deflusso che resterà collegata al canale “La Vecchia” ed al canale “Bisson”.*

Relazione tecnica e integrazioni realizzate da Flavia Da Ros architetto e Marco Pujatti ingegnere.