

**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**



### 1. Titolo del progetto

Lavori di realizzazione della controstrada e sottopasso ciclo-pedonale in località Malcontenta di Mira dal Km 121 + 800 al Km 122 + 100 della S.S. 309 Romea.

### 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II- bis, punto 2/lettera C	<b>strade extraurbane secondarie di interesse nazionale</b>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

### 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

**Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente**

L'intervento prevede la messa in sicurezza di un tratto della Statale "Romea" con la realizzazione di una controstrada prolungando Via Malcanton, in direzione sud-ovest, oltre l'incrocio con Via del Bosco, fino a proseguire, con una curva ad ampio raggio, parallelamente alla "Romea", fino al raccordo con la rotonda esistente sulla S.S. 309 Romea al Km 121 + 830 e di un tratto di ciclo-pedonale con sottopasso per l'attraversamento della S.S. 309 Romea, al Km 122 + 030, in sostituzione all'attraversamento a raso esistente, con adeguamento alle normative vigenti delle piazzole di sosta autobus.

L'attraversamento pedonale attualmente esistente, provvisto di impianto semaforico, si presenta pericoloso per i pedoni, dato l'elevato flusso veicolare passante sulla Romea e nel contempo crea lunghe code di veicoli in corrispondenza dello stop.

La soluzione tecnica ha lo scopo prioritario di riqualificare le zone contigue in termini di sicurezza e di benessere ambientale.

La realizzazione della controstrada che raccordi Via Malcanton con la vicina rotonda esistente, evita l'innesto laterale sulla Romea che da anni causa rallentamenti e ingorghi negli orari con traffico elevato ed eviterà la sosta delle auto in corrispondenza del passaggio pedonale, con conseguente riduzione delle emissioni di gas di scarico. Lo scopo del progetto in esame è rivolto al miglioramento dell'accessibilità dell'abitato di Malcontenta, eliminando un imbocco diretto, alquanto pericoloso, in una via di comunicazione a grande traffico come la "Romea" ed allontanandolo dall'abitato, spostandolo più a sud con l'immissione più sicura sulla rotonda già realizzata.

Il confronto fra l'attraversamento a raso esistente ed il sottopasso di progetto, presenta indubbi vantaggi per quest'ultimo, che sono di seguito elencati:

- maggior sicurezza con riduzione dell'incidentalità;
- traffico più fluido nella circolazione che prima veniva bloccata dall'attraversamento pedonale;
- minor inquinamento acustico e chimico, per la ridotta e più costante velocità;
- lo spazio di risulta in corrispondenza dell'attuale incrocio permetterà di creare una piccola zona a parcheggio per auto e cicli, proprio laddove sarà l'uscita da sottopasso ciclopedonale;
- il sottopasso ciclopedonale servirà a collegare una rete di percorsi già esistenti, evitando il contatto

*diretto con il tracciato a percorrenza veloce.*

La realizzazione della bretella presenta numerosi vantaggi di seguito elencati:

- *la piantumazione di una siepe arborea che faccia da schermo alla nuova bretella di prolungamento di Via Malcantone e la semina dei tratti in rilevato, elimina la promiscuità tra le funzioni dei tracciati a sicuro favore di una migliore integrazione paesaggistica;*
- *miglioramento dell'accessibilità dell'abitato di Malcontenta, eliminando un imbocco diretto alquanto pericoloso.*

#### 4. Localizzazione del progetto

*Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)*

L'area interessata dall'intervento è in località Malcontenta di Mira dal Km 121 + 800 al Km 122 + 100 della S.S. 309 Romea. E' ubicata ad Est del centro abitato di Mira, in località Malcontenta, e a Sud-Ovest della zona industriale di Porto Marghera, in prossimità del confine tra il Comune di Mira ed il Comune di Venezia. Il progetto si localizza in corrispondenza dell'incrocio tra Via Seriola Veneta Destra, Via Malcanton e la S.S. 309 "Romea".



Fig. 1 – Ortofoto del contesto paesaggistico di riferimento con individuazione dell'area d'intervento



**Fig. 2 – Ortofoto con individuazione dell'area d'intervento**



Fig. 3 – Ortofoto dell'area d'intervento con punti di ripresa fotografica



Fig. 4 – Foto A – Vista su Via Seriola Veneta Destra



*Fig. 5 – Foto B – Vista su S.S. “Romea” – incrocio con Via Malcanton*



*Fig. 6 – Foto C – Vista su S.S. “Romea” – incrocio con Via Malcanton da Via del Bosco*



Fig. 7 – Foto n. D – Vista dell'area di futura realizzazione della "Controstrada"

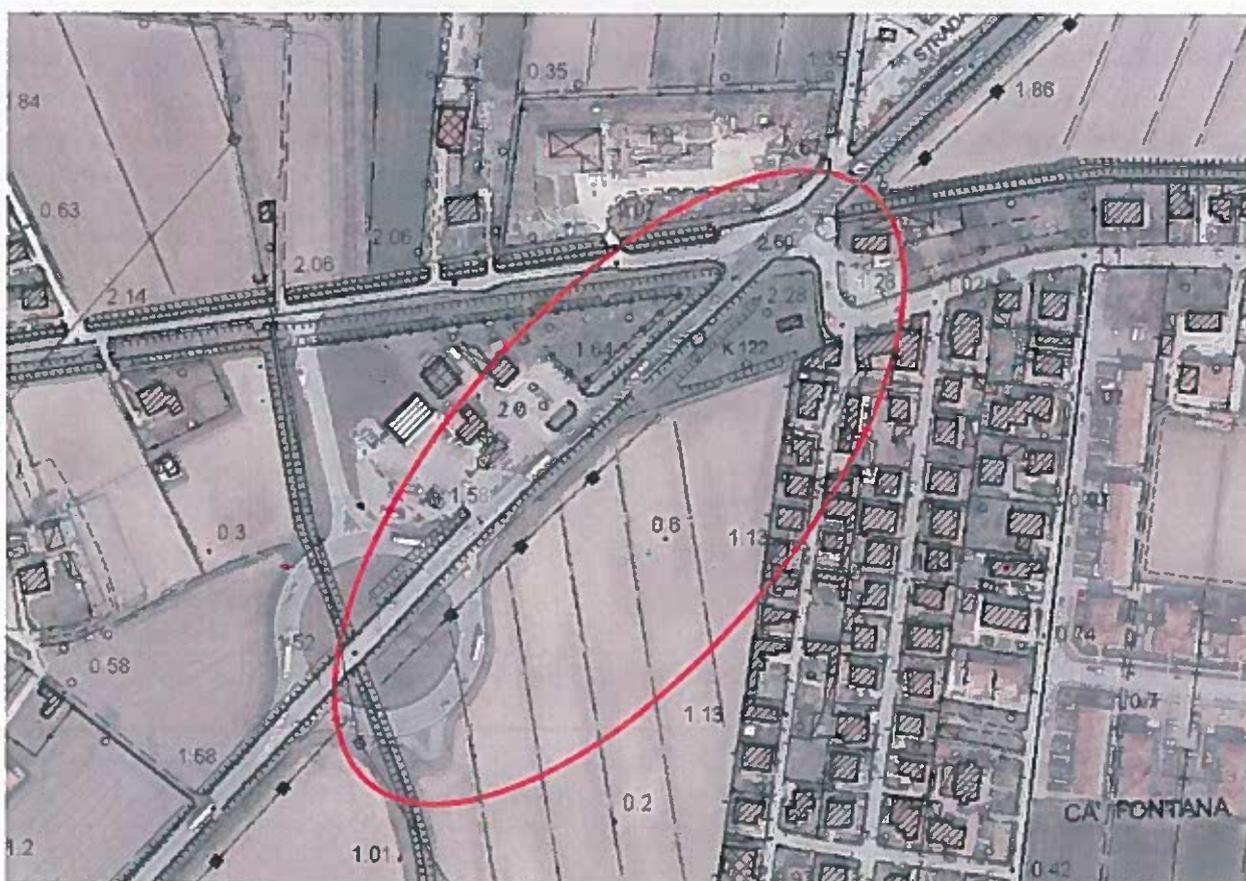


Fig. 8 – Estratto della Carta Tecnica Regionale con individuazione dell'area oggetto d'intervento



Fig. 9 – Estratto della mappa catastale con individuazione dell'area oggetto d'intervento

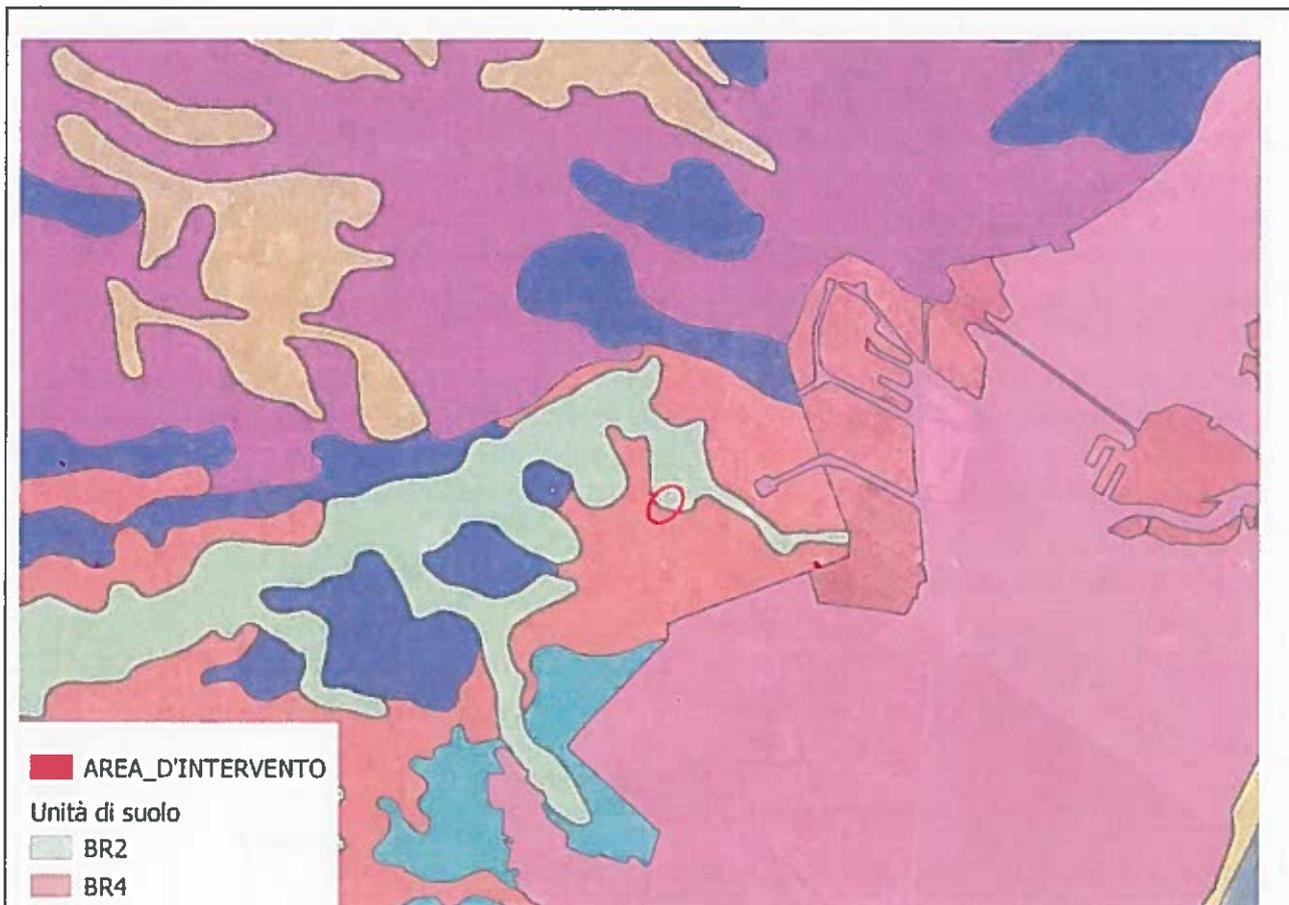


Fig. 10 – Carta dei suoli del Veneto

Nella Carta dei suoli del Veneto in cui vengono descritte le unità cartografiche ed in riferimento al paesaggio vengono specificate: la morfologia, il materiale parentale, le quote, la vegetazione, l'uso del suolo, il regime idrico e la presenza di non suolo.

L'area oggetto di intervento rientra nel suolo BR – Bassa pianura recente, calcarea, a valle della linea delle risorgive, con modello deposizionale a dossi sabbiosi e piane e depressioni a depositi fini (Olocene). Sono suoli a differenziazione del profilo moderata (Cambisols) e, più specificatamente, una parte dell'area ricade nell'Unità Cartografica BR 2.3 – dossi fluviali del Brenta, pianeggianti (<0,2% di pendenza) formati da sabbie e limi fortemente calcarei, dove l'uso del suolo è principalmente seminativo (mais, soia); l'altra parte ricade nell'Unità di Cartografica BR 4.7 – pianura modale del Brenta, pianeggiante (<0,2% di pendenza) formata da limi fortemente calcarei, dove l'uso del suolo è principalmente a seminativo (mais).

## 5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

Il progetto di eliminazione dell'attraversamento a raso si compone principalmente di due tipologie di intervento:

- Controstrada / bretella S.S. 309 Romea.
- Sottopasso ciclo-pedonale

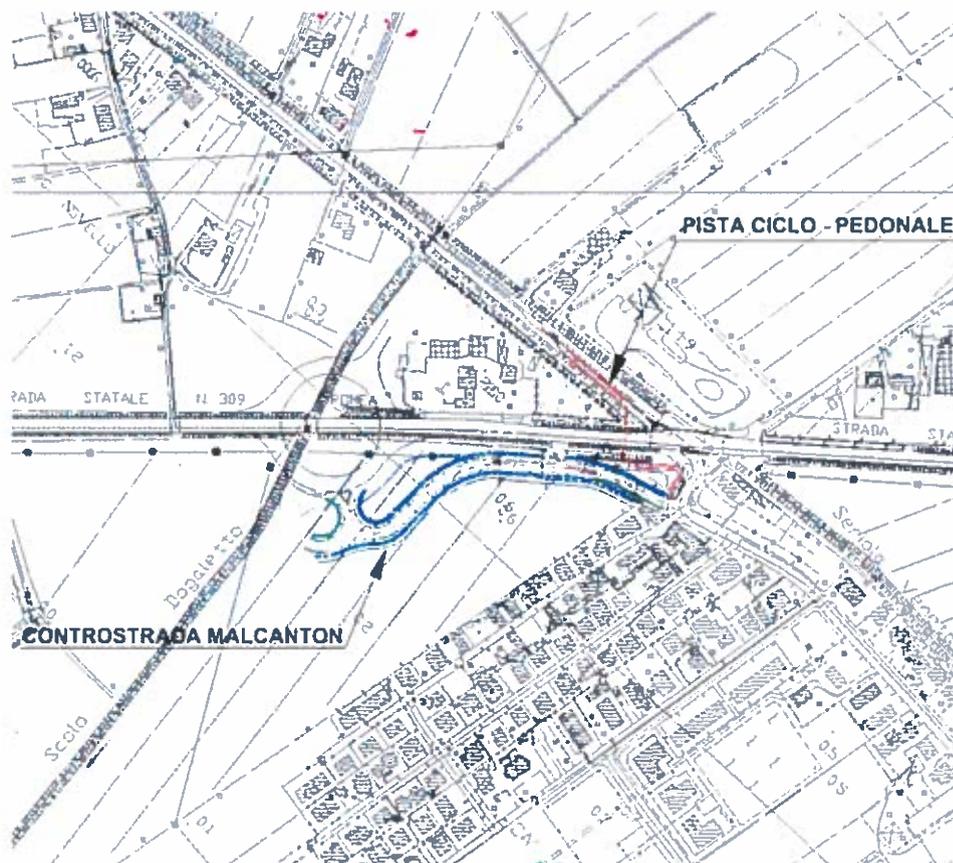


Fig. 11 - Planimetria di progetto su CTR

### Controstrada / bretella S.S. 309 Romea.

Attualmente l'intersezione tra la S.S.309 e Via Malcanton è del tipo a raso con precedenza data ai veicoli che transitano sulla statale; sono permesse tutte le manovre sia in immissione che in uscita dalla strada statale e sono presenti le corsie specializzate di accumulo per la svolta a sinistra in entrambi i sensi di marcia della S.S.309.

Uno studio sulla mobilità, relativo a questa grande direttrice di traffico veicolare, ha evidenziato una profonda criticità della componente di attraversamento, che, in prossimità del nucleo abitato, genera una sovrapposizione tra funzioni insediative e funzioni viabilistiche con la conseguente compromissione dei livelli generali di sicurezza per tutte le categorie di utenza.

Nell'indagine eseguita, l'analisi relativa allo stato di fatto, alla dimensione della Via Malcanton e quindi alla domanda di trasporto locale, ha determinato la scelta della categoria di strada di progetto, del tipo extraurbana secondaria "F2".

La viabilità in progetto, come già predetto, consiste nel prolungamento di Via Malcanton, oltre l'incrocio con Via del Bosco, in direzione sud-ovest fino a porsi, con una curva ad ampio raggio, parallelamente con la S.S.309 "Romea" per allontanarsi dalla statale per realizzare il raccordo con la rotonda esistente. La scelta del tracciato è stata condizionata dalla presenza del canale "Parallelo Alla Seriola Intercluso" che scorre a lato della Romea, dal cui ciglio si è rispettata la distanza di quattro metri come richiesto dal "Regolamento di Polizia Idraulica" allegato al Verbale di Deliberazione dell'Assemblea n° 13 del 11/09/2012 del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta.

Partendo da Via Malcanton il tracciato si sviluppa così come segue:

- un rettilineo lungo 32,17 m,
- una curva a destra con raggio 120,00 m. di sviluppo in asse pari a 50,50 m,
- un rettilineo lungo 50,86 m,
- una curva di raggio 80,00 m. con sviluppo in asse di 69,00 m,
- un rettilineo lungo 35,54 m. per arrivare al raccordo con la rotonda esistente.

Il raccordo con la rotonda è stato progettato con raggio minimo pari a 21,50 m che con corsia larga 3,25 m e banchina pavimentata di un metro, garantiscono il passaggio a qualsiasi auto, mezzo articolato con carreggiata massima di 2,50 m e lunghezza massima di 18,35 m.

La lunghezza totale del tracciato in asse è di 303,33 ml. oltre a circa 19,00 ml di raccordo con il manto di usura esistente.

La livelletta altimetrica è unica per l'intero tracciato con pendenza del 1‰.

#### Sottopasso ciclo-pedonale

Con riferimento alle istruzioni tecniche per la progettazione delle reti ciclabili del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 2014, rapportate al flusso ciclistico attuale e previsto, è stata fatta la scelta progettuale di un percorso promiscuo pedonale e ciclabile con carreggiata larga tre metri.

Il tracciato è condizionato alla progettazione del sottopasso alla S.S. 309 Romea, al canale "Fosso Stocchero" e al canale "Parallelo Alla Seriola Intercluso"; i ridotti spazi, la profondità dei canali e la necessità di avere una pendenza delle rampe inferiore al 10%, come previsto dal D.M. 557 1999, hanno dettato le scelte del tracciato planimetrico.

Partendo dal marciapiede su Via Malcanton abbiamo:

- una curva a destra con raggio 16,00 m con sviluppo in asse di 25,23 m,
- un rettilineo di 40,56 m,
- una curva sinistra con raggio di 24,00 metri con sviluppo di 53,28 m,
- un rettilineo lungo 136,65 m fino all'ingresso del sottopasso,
- una curva a destra interna al sottopasso con raggio 24,00 m e sviluppo di 37,70 m,
- un rettilineo interno al sottopasso, lungo 155,73 m,
- una curva a sinistra con raggio 32,00 m fino alla fine del sottopasso,
- un rettilineo lungo 233,90 m fino al raccordo con Via Seriola Veneta Destra,
- raccordo con strada esistente progettato con curva a destra e controcurva a sinistra con raggi da 80,00 m per uno sviluppo di 69,73 m.

Lungo il tracciato ci sono tre livellette, la prima rampa in discesa con pendenza del 9,9% lunga 64,71 m, il sottopasso con pendenza a salire del 2,0% e la rampa fino a Via Seriola Veneta Destra con pendenza del 9,9% e lunga 62,66 m; i raccordi altimetrici sono progettati con raggi da 20,00 m a 40,00 m.

La lunghezza totale del tracciato in asse è di 202,17 ml, di cui 175,00 ml è la lunghezza in asse del sottopasso, i rimanenti sono raccordi con il marciapiede esistente in Via Malcanton e il raccordo con il marciapiede da realizzare in via Seriola Veneta Destra per un tratto di circa 420 m.

Per la sede stradale è stata adottata la "sezione tipo di categoria F2 strade extraurbane secondarie, locali", con intervallo di velocità di progetto variabile da un minimo di 40 km/h ad un massimo di 100 km/h, pur mantenendo il limite pari a 50 km/h.

La larghezza della strada è pari a 8,50 m, composta da due corsie di marcia di 3,25 m, affiancate da due banchine di 1,00 m per la parte pavimentata.

Per i tratti in rilevato gli elementi marginali sono caratterizzati da due arginelli in terra da inerbire, di larghezza pari a 0,75 m, correttamente dimensionati per il collocamento delle barriere di sicurezza previste dalla legge; per eventuali tratti in trincea viene predisposta una cunetta del tipo "alla francese" in adiacenza alle opere di sostegno necessarie per contenere le altezze delle trincee.

Le pendenze trasversali minime sono del 2,5%, nei tratti in rettilineo, e sono state opportunamente calcolate secondo quanto indicato dalla nuova normativa per le curve, fatta eccezione per il tratto di raccordo con le

viabilità esistenti.

La sede stradale sarà realizzata con tecniche e materiali tipici, nel rispetto dei caratteri geotecnici dei suoli. Non si prevede l'utilizzo di particolari soluzioni tecnologiche.

### PARTICOLARE "A" PAVIMENTAZIONE STRADALE



Fig. 12 - Pacchetto stradale

Le aree intercluse all'interno della viabilità saranno destinate a verde, ospitando i fossi e scoline necessarie per garantire la continuità e sicurezza idraulica dell'area; in particolare l'area di intervento è stata suddivisa in 3 sub-bacini, in funzione dei diversi punti di scarico delle acque meteoriche nel recettore terminale, unico, individuato nello scolo consortile denominato Fosso Stocchero.

La superficie di riferimento è quella per la quale è prevista la modificazione di uso del suolo, e quindi pari a 3'722 mq considerando l'intervento nella sua totalità. La classe di intervento di riferimento è quella di "modesta impermeabilizzazione", per la quale è previsto il dimensionamento dei volumi compensativi cui affidare funzioni di laminazione delle piene.

Unitamente ai due interventi principali il progetto prevede la realizzazione di una serie di opere ad essi legate:

- un marciapiede parallelo a Via Seriola Veneta che si estenderà dall'imbocco delle rampe fino alla strada statale "Romea".
- l'installazione di barriere new-jersey, lungo la corsia direzione sud della Romea, in sostituzione del guard-rail esistente a protezione della fermata autobus e nuovo marciapiede, con un varco aperto, di larghezza 1,50 m, per l'accesso alla nuova pensilina e marciapiede e lungo la corsia direzione nord, poiché verrà chiuso l'incrocio tra Via Malcantone e la SS "Romea". Inoltre la fermata degli autobus, su corsia direzione nord, verrà ricollocata in ottemperanza alla normativa
- il tratto chiuso di Via Malcantone sarà riorganizzato come segue: saranno predisposte idonee rampe per la fruizione del marciapiede da parte di persone di persone diversamente abili, sia in corrispondenza dell'imbocco del sottopasso ciclo-pedonale sia dalla parte opposta di Via Malcantone; verrà disegnata con un leggerissimo dislivello dal piano strada, idonea rotatoria per l'inversione di marcia degli autoveicoli e nello spazio restante tra i nuovi new-jersey e tale rotatoria saranno collocati n. 6 parcheggi a spina di pesce, di cui uno di dimensioni adeguate per portatori di handicap ed uno spazio di sosta per le bici; nello spazio di risulta tra parcheggi e new-jersey, non utilizzabili per manovre o altro, saranno predisposti arbusti e verde in modo tale da creare una "quinta" di separazione dal tracciato a grande percorrenza (art. 47 NTA del PALAV); la realizzazione di una rampa per l'accesso dei mezzi dedicati alla manutenzione di fossi e canali;
- una recinzione in rete metallica, alta 1,50 m, sarà posizionata ad una distanza di 3,00 m dall'argine del fosso della contro strada, così da permettere di effettuare la manutenzione agli operatori e ai mezzi.
- a ridosso della recinzione e per tutta la sua estensione in lunghezza è prevista la realizzazione di una siepe arboreo-arbustiva, come meglio specificato nel precedente Capitolo relativo alle "Opere di mitigazione paesaggistica ed ambientale". Gli interventi di mitigazione proposti si pongono come

obiettivo primario la ricucitura paesaggistica delle aree interessate dall'intervento con l'ambiente circostante, in modo da ottenere un inserimento paesaggistico dell'opera di progetto il meno marcato possibile nei confronti del territorio circostante. A tale scopo si provvederà al riinverdimento delle scarpate dei rilevati tramite la semina di un miscuglio di specie erbacee appositamente selezionate ed al mascheramento, ove possibile di strutture artificiali tramite l'impianto di essenze arboree ed arbustive.

- Le soluzioni impiantistiche agli impianti di illuminazione e segnaletica saranno definite ad integrazione ed in continuità con gli elementi già esistenti

Nella figura sottostante è individuata l'area indicata come cantiere base. Tale area è di proprietà privata e pertanto è previsto un esproprio dell'area la quale sarà prontamente disponibile alla consegna dei lavori.

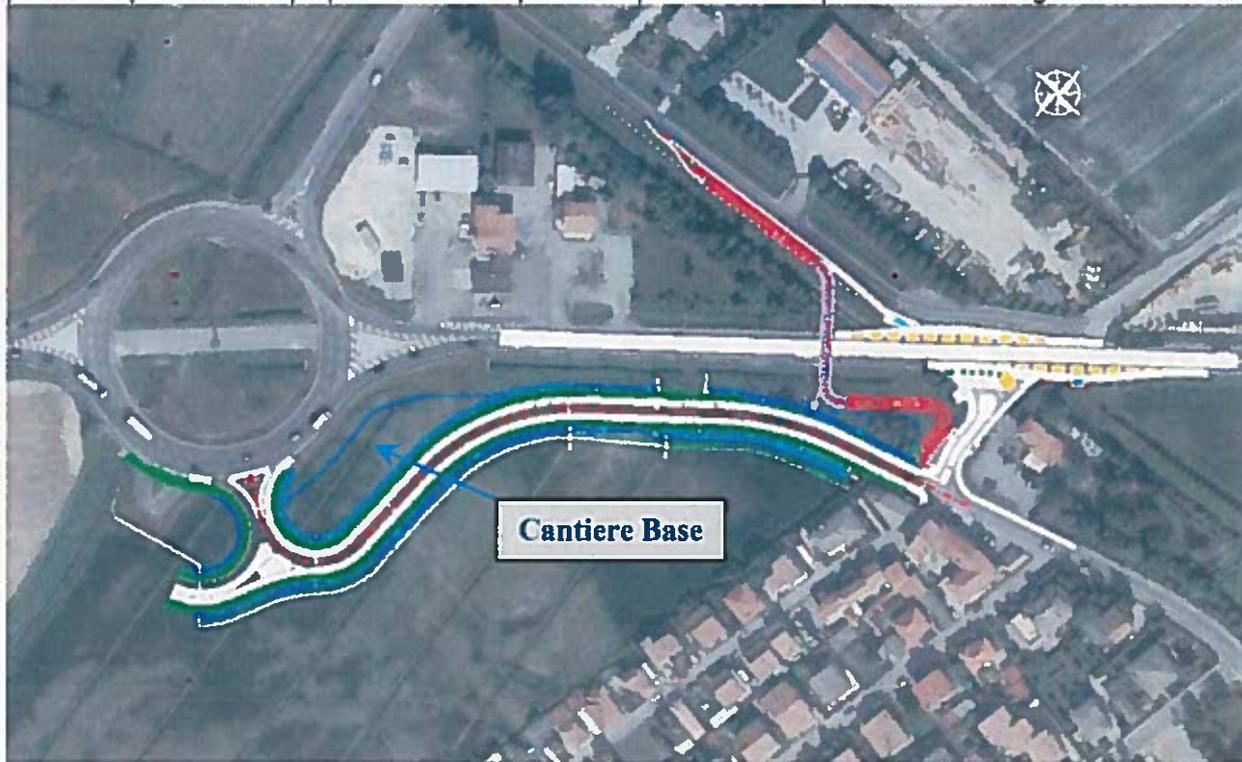


Fig. 13 - Individuazione dell'Area del Cantiere base

Il cantiere base avrà la funzione di:

- Installazione di servizi igienici, spogliatoio e uffici impresa e D.L..
- Stoccaggio materiali sciolti;
- Stoccaggio armatura di carpenteria;
- Stoccaggio materiali di risulta;
- Banco ferraioli;
- Deposito ponteggi;
- Deposito macchinari;
- Deposito attrezzature;

Per la realizzazione delle opere in progetto è prevista la produzione delle seguenti tipologie di materiali derivanti dalle lavorazioni:

I. Materiali provenienti dall'installazione del cantiere:

- Lavorazioni preliminari (decespugliamento);
- Rimozione recinzioni;
- Materiali provenienti dall'esecuzione di scavi (relative solo alla preparazione del cantiere base).

II. Materiali provenienti dalla demolizione:

- Rimozione barriere stradali;
- Fresato stradale (per Fresato si intende il conglomerato bituminoso che si origina dalla scarifica dello strato superficiale del manto stradale);

- Demolizione cls;
- Scarti ferrosi;
- Demolizione rudere in laterizio;

III. Rifiuti prodotti dalla manutenzione degli automezzi in cantiere.

L aree di stoccaggio dovranno essere dimensionate in funzione dei quantitativi di materiali da accumulare, verranno realizzate in modo da contenere al minimo gli impatti sulle matrici ambientali, con specifico riferimento alla tutela delle acque superficiali e sotterranee ed alla dispersione delle polveri.

All'interno delle singole aree il terreno dovrà essere stoccato in cumuli separati, distinti per natura e provenienza del materiale, con altezza massima derivante dall'angolo di riposo del materiale in condizioni sature, tenendo conto degli spazi necessari per operare in sicurezza nelle attività di deposito e prelievo del materiale.

All'interno delle aree di stoccaggio si dovrà aver cura di predisporre, in modo separato e con chiara segnalazione di identificazione:

- depositi di accumulo dei materiali da scavo da sottoporre ad analisi, ovvero aree in cui verranno depositate le terre e rocce da scavo in attesa della determinazione delle caratteristiche di qualità ai fini della loro riutilizzazione;
- depositi di accumulo dei materiali da riutilizzare, ovvero aree in cui verranno stoccate, per un successivo riutilizzo, le terre e rocce da scavo già caratterizzate e che non vengono immediatamente reimpiegate;
- depositi temporanei di rifiuti non pericolosi, ovvero aree in cui vengono accumulati i rifiuti identificati come non pericolosi prima di procedere al loro smaltimento e/o recupero.

Al fine di garantire la massima tutela nelle aree destinate ai rifiuti, i tempi di deposito per le singole tipologie di materiali non dovranno superare quanto stabilito dalla normativa attualmente vigente. Inoltre le diverse tipologie di rifiuti dovranno essere mantenute separate tra loro.

## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	ANAS S.p.A. _____

Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____
--	--

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	SI	NO	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il territorio interferito si trova in prossimità del Canale Seriola Veneta e del Fosso Stocchero.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il territorio ricade all'interno della Laguna di Venezia.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di interesse si colloca negli Ambiti di Paesaggio n. 31 «Laguna di Venezia» e n. 27 "Pianura Agropolitana Centrale" dell'Atlante Ricognitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree di tutela naturalistica, sia di interesse comunitario (SIC, ZPS) che regionali, si trovano ad una distanza tale da non inficiare le riserve.

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Considerata la distanza dagli ambiti sensibili e la limitata entità degli interventi, non si ritiene che possano essere ridotti o compromessi gli standard di qualità indicati.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zona non ha caratteristiche di forte densità demografica essendo una frazione di Mira (Comune di Venezia).
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'ambito d'intervento e quello di riferimento contestuale hanno una valenza paesaggistica ed archeologica evidenziata all'interno del PTCP (vedi allegato 03).
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il luogo d'intervento ricade nella Zona E.2 e nella Zona E.2.2 del PRG.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le ricognizioni effettuate non hanno prodotto dati a riguardo.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area oggetto di esame compare tra quelle perimetrate a pericolosità idraulica nella cartografia del PAI, in condizione P1 – Moderata.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mira si colloca nell'ambito del territorio di applicazione del Piano per l'Assetto Idrogeologico redatto dal Consiglio di Bacino Laguna di Venezia.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Secondo quanto disciplinato dall' Ordinanza P.C.M. del 28 Aprile 2006 n. 3519, Mira è classificata in "Zona" 4 (<0,050). E' la zona meno pericolosa, dove i terremoti sono rari ed è facoltà delle Regioni prescrivere l'obbligo della progettazione antisismica.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L' intervento ricade prevalentemente in area di viabilità principale relativa alla S.S.309 "Romea".

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<i>Descrizione:</i> Trattasi di intervento di ampliamento di un tratto infrastrutturale esistente con conseguente cambio di uso del suolo da agricolo a rete stradale.		<i>Perché:</i> L'intervento è limitato ad un ambito contenuto e circoscritto quasi totalmente nella fascia di rispetto stradale. Gli accorgimenti di progetto sono tali da contenerne l'invasività.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<i>Descrizione:</i> L'intervento non contempla particolare rilevanza in relazione alla sostenibilità. Il progetto prevede inoltre l'utilizzo di fonti energetiche a basso consumo ed il riutilizzo del materiale derivante dalle lavorazioni.		<i>Perché:</i> Le quantità di materiale da utilizzare sono contenute e non si prevede il ricorso a materiali o tecnologie costruttive di particolare impegno dal punto di vista degli effetti ambientali.
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non è previsto l'impiego di materiali o sostanze nocive, salvo quelle usualmente impiegate nella costruzione di intersezioni stradali e comunque di limitata quantità d'impiego.		<i>Perché:</i> L'utilizzo di eventuali prodotti tossici è limitata a piccole quantità (per esempio solventi). Durante la realizzazione saranno adottati protocolli di gestione delle emergenze per l'eventuale contenimento degli effetti.
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In fase di costruzione saranno prodotti materiali provenienti da demolizione del corpo stradale esistente, del rudere di un vecchio fabbricato e dagli scavi necessari per la realizzazione delle opere in sotterraneo.		<i>Perché:</i> La gestione dei materiali provenienti dalle lavorazioni verrà condotta secondo prescrizioni di legge per lo smaltimento o il riciclaggio degli stessi. Le terre e rocce da scavo saranno riutilizzate in cantiere e/o avviate al ciclo di smaltimento.
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le emissioni inquinanti saranno quelle prodotte dai gas di scarico dei mezzi di cantiere.		<i>Perché:</i> Non si prevedono emissioni aggiuntive rispetto a quelle prodotte dai mezzi di cantiere e dal traffico veicolare.
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni,	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<i>Descrizione:</i> Le emissioni rumorose sono riconducibili alle lavorazioni previste nonché al traffico veicolare presente durante i lavori.		<i>Perché:</i> Non si prevedono emissioni rumorose aggiuntive rispetto a quelle indicate.	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il rischio è rappresentato da limitati ed eventuali sversamenti accidentali in fase di scavo e di costruzione.		<i>Perché:</i> Il cantiere e gli operatori saranno formati e dotati di presidi di pronto intervento per contenere gli eventuali effetti di contaminazione accidentale.	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

<b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale</b>			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'ambito di intervento si trova in prossimità del Canale Seriola Veneta, del Fosso Stocchero e delle Laguna di Venezia.		<i>Perché:</i> La natura e le dimensioni dell'intervento sono tali da non sollevare attenzione rispetto al rischio di inquinamento idrico superficiale e sotterraneo.
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento riguarda un provvedimento di sistemazione di una intersezione stradale ricadente su di una strada di importanza prioritaria e con volumi di traffico consistenti.		<i>Perché:</i> La finalità di intervento è proprio quella di contribuire a contenere gli effetti di disturbo ambientale e sociale prodotti dall'attraversamento esistente.
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento si trova nelle condizioni indicate.		<i>Perché:</i> Il tratto interessato è in gran parte occultato da insediamenti antropici e vegetali.
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento contempla una limitata occupazione di suolo non antropizzato.		<i>Perché:</i> La superficie in cui ricade il progetto è in gran parte in fascia di rispetto stradale e contermina all'abitato.
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<b>Descrizione:</b> L'area di interesse si colloca nell'Ambito di Paesaggio n. 31 «Laguna di Venezia» e nell'Ambito n. 27 "Pianura Agropolitana Centrale" dell'Atlante Ricognitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ed è disciplinato, per quasi tutta la sua estensione, dal Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV). Quest'ultimo promuove la tutela e la valorizzazione dell'ambiente e delle risorse.		<b>Perché:</b> Dalla ricognizione effettuata non si evincono particolari condizioni di utilizzo del suolo e delle aree interessate dal progetto.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<b>Descrizione:</b> Il caso non ricorre.		<b>Perché:</b> L'intervento è collocato in un'area antropizzata ma non con una densità tale da poter essere disturbata dall'opera.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<b>Descrizione:</b> In prossimità dell'intervento non sono presenti ricettori sensibili.		<b>Perché:</b> Tutti i ricettori sensibili (scuole, ospedali, ecc.) sono situati a distanza tale da non subire interferenze dalla realizzazione del progetto.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

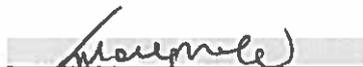
9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento si trova nelle condizioni indicate.		<i>Perché:</i> L'intervento è posto a ridosso del Canale Seriola Veneta, del Fosso Stocchero ed è ai confini della Laguna di Venezia. Le dimensioni dell'intervento non sono tali da far rilevare presenza di rischi per la risorsa idrica, né per le altre risorse presenti nell'ambito contestuale.
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il caso non ricorre.		<i>Perché:</i> Dalle ricognizioni effettuate non si evincono indicazioni a riguardo.
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Dalla carta delle fragilità emergono i rischi del tipo indicato (vedi allegato 07).		<i>Perché:</i> Si ritiene che l'osservazione degli accorgimenti derivanti dalle prescrizioni normative siano sufficienti a tutelare il rischio indicato.
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non si ritiene il caso applicabile al progetto in esame.		<i>Perché:</i> Non sono evidenziati altre situazioni che possano produrre effetti ambientali cumulativi a quelli prodotti dal progetto.
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Eventualità non presente.		<i>Perché:</i> L'ubicazione dell'intervento è tale da non presentare il rischio indicato.

10. Allegati
<p>Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.</p>

*Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)*

<b>N.</b>	<b>Denominazione</b>	<b>Scala</b>	<b>Nome file</b>
<b>01</b>	<b>Inquadramento su Ortofoto</b>		<b>C09_LCVP_ALL_01</b>
<b>02</b>	<b>Inquadramento su CTR</b>		<b>C09_LCVP_ALL_02</b>
<b>03</b>	<b>Individuazione su TAV 01 del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale</b>		<b>C09_LCVP_ALL_03</b>
<b>04</b>	<b>Individuazione su TAV 03 del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale</b>		<b>C09_LCVP_ALL_04</b>
<b>05</b>	<b>Individuazione su TAV 01 del Piano di Assetto Territoriale</b>		<b>C09_LCVP_ALL_05</b>
<b>06</b>	<b>Individuazione su TAV 02 del Piano di Assetto Territoriale</b>		<b>C09_LCVP_ALL_06</b>
<b>07</b>	<b>Individuazione su TAV 03 del Piano di Assetto Territoriale</b>		<b>C09_LCVP_ALL_07</b>
<b>08</b>	<b>Individuazione su TAV 04 del Piano di Assetto Territoriale</b>		<b>C09_LCVP_ALL_08</b>
<b>09</b>	<b>Individuazione su TAV 13.1 della Variante Tecnica al Piano Regolatore Generale</b>		<b>C09_LCVP_ALL_09</b>
<b>10</b>	<b>Relazione Paesaggistica</b>		<b>C09_LCVP_ALL_10</b>
<b>11</b>	<b>Relazione Archeologica</b>		<b>C09_LCVP_ALL_11</b>

**Il/La dichiarante**



*(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>*

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.

