



Anas S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
 Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e
 coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e
 concessionaria ai sensi del D.L. 138/2002 (convertito con
 L. 178/2002)

Struttura Territoriale Emilia Romagna
 Viale A. Masini, 8 – 40126 Bologna T [+30] 051 6301111 – F [+39] 051 244970
 Pec anas.emiliaromagna@postacert.stradeanas.it – www.stradeanas.it

**S.S. 67 "Tosco-Romagnola"
 Adeguamento da Classe al Porto di Ravenna**

STUDIO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

PROGETTISTI: <i>Zollet Ingegneria Srl</i>		GRUPPO DI PROGETTAZIONE			
IL GEOLOGO					
COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE					
VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO					
PROTOCOLLO	DATA				

**VALUTAZIONI AMBIENTALI
 Studio di prefattibilità ambientale**

CODICE PROGETTO			NOME FILE		REVISIONE	SCALA
PROGETTO	LIV. PROG.	N. PROG.	TO0IA00AMBRE01A.doc			
B O U P 5 6	F	1 9 - -	CODICE ELAB. T O O I A 0 0 A M B R E 0 1		A	-
A	EMISSIONE		Maggio 2020	F. Zanni	M. Zanchettin	L. Zollet
REV.	DESCRIZIONE		DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

Comune di RAVENNA (RA)

Adeguamento da Classe al Porto di Ravenna
Prestazione di servizi tecnici per la redazione dello studio di
fattibilità tecnica ed economica, progetto definitivo ed esecutivo.

STUDIO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

Lavori di adeguamento da Classe al Porto di Ravenna

STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE

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

1. Titolo del progetto

Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adeguamento tecnico

S.S. 67 "Tosco-Romagnola" Adeguamento da Classe al Porto di Ravenna (Anas. S.p.A.) in Comune di Ravenna.

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
Allegato II, p.to 10 (Categoria progettuale)	Ai sensi dell'Allegato II "Progetti di competenza statale" alla Parte II del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. (p.to 10) le strade extraurbane a quattro o più corsie...
X Allegato II, p.to 18 (Categoria intervento)	P.to 18) "ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato".
<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/adeguamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente

L'ANAS S.p.A., ai sensi del D. Lgs. n. 50/2016 ha affidato l'esecuzione dei servizi tecnici per lo studio di fattibilità tecnica ed economica, progetto definitivo ed esecutivo – S.S. 67 "Tosco-Romagnola" – Adeguamento da Classe al Porto di Ravenna.

La S.S. 67 "Tosco-Romagnola" collega la città di Pisa con la città di Ravenna, attraversando lungo il suo itinerario l'Appennino tosco-romagnolo in corrispondenza del "Passo del Muraglione", per poi entrare in Romagna presso l'area urbana di Forlì: l'ambito di competenza dell'Area Compartmentale Emilia-Romagna si sviluppa su circa 86 km.

L'S.S. 67 nel tratto ravennate rappresenta un'arteria fondamentale di collegamento per il territorio: su Ravenna confluiscono numerose autostrade e strade di rango nazionale che collegano il porto con gli altri nodi interni ed esterni alla Regione; l'autostrada A14, la S.S. 16 "Adriatica", la S.S. 67 "Tosco-Romagnola", la S.S. 3 bis "Tiberina" Ravenna –Orte in direzione sud, l'A14 dir e la ex S.S. 253 "San Vitale"; la S.S. 309 dir e la S.S. 309 "Romea", tutte raccordate tramite il sistema tangenziale di Ravenna costituito dal tratto di S.S. 16 denominato "Classicana".

La **Tavola 1** e la **Tavola 2** allegate al presente documento rappresentano rispettivamente il Quadro Corografico del progetto e la localizzazione puntuale dei rilievi fotografici effettuati in campo.

Il tratto in valutazione ha inizio al km 218+550, immediatamente a valle dello svincolo di innesto con la S.S. 16 e termina in corrispondenza dello svincolo di Punta Marina/Marina di Ravenna al km 223+700.

La circolazione veicolare in questo tratto stradale presenta diverse problematiche relative alla sicurezza in particolare a causa della non conformità dell'attuale configurazione infrastrutturale, della limitata larghezza del tracciato, della mancanza di banchine stradali e corsie di sicurezza nonché del degrado a cui è soggetta l'arteria.

Lo stato attuale della S.S. 67 Classicana, dallo svincolo della S.S. 16 allo svincolo di Via Trieste è illustrato nell'**Allegato A** alla presente relazione.

Il progetto prevede la riqualificazione di circa 5,15 km ricompresi tra la località di Classe fino al Porto di Ravenna in Comune di Ravenna.



Foto 1 e 2 – Condizioni dell'attuale infrastruttura.



Foto 3 e 4 – Condizioni dell'attuale infrastruttura.



Foto 5 e 6 – Condizioni dell'attuale infrastruttura.

Anas ha pertanto intrapreso una campagna di sistemazione e miglioramento della viabilità di propria competenza attraverso interventi mirati per riadeguare il tratto stradale alle migliori condizioni di sicurezza.

Gli interventi previsti dal progetto prevedono pertanto in primo luogo l'ampliamento della sezione stradale dai 14 mt attuali ai 22 mt di progetto (con l'eccezione del viadotto sui Fiumi Uniti e dello svincolo per Porto Fuori che rimarranno tali) per conformarla alla tipologia B del D.M. 05/11/2001 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*", in secondo luogo il rifacimento delle barriere di sicurezza e di alcune opere di illuminazione (in molti ambiti oggi assenti).

Gli interventi prevedono quindi adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dell'opera esistente e quindi:

- La progettazione del **sistema di trattamento delle acque di piattaforma** (oggi non esistente);
- La progettazione di barriere acustiche stradali oggi non presenti finalizzate al **risanamento acustico** del comparto ed in particolare alla mitigazione del rumore soprattutto per gli edifici presenti più vicini al tracciato;
- La riqualificazione ambientale dell'infrastruttura con un progetto di **inserimento paesaggistico e di mitigazione degli impatti visivi** che sarà adeguatamente predisposto anche in considerazione della presenza dell'area protetta del Parco Regionale del Delta del Po.

Gli interventi di progetto previsti porteranno ad un sensibile miglioramento delle condizioni di sicurezza, nonché parallelamente a questo obiettivo, ad un miglioramento delle condizioni ambientali ed in particolare della qualità dell'aria e del disturbo acustico, contribuendo alla fluidificazione del traffico veicolare ed alla prevenzione di incidenti e congestionamenti.

L'intervento di progetto ha lo scopo di migliorare la funzionalità di tale nodo di interconnessione riqualificando l'attuale raccordo anulare di Ravenna, oggi profondamente degradato e non a norma, migliorando quindi il collegamento del porto verso tutte le direttrici sopraccitate.



Figura 1 – S.S. 67 Via Classicana a Ravenna e ambito di progetto (in rosso).



Figura 3 – Quadro corografico ambito di progetto (in giallo) su C.T.R. 1:5.000.

Le figure successive evidenziano l'uso attuale del suolo (Fonte RER, 2014) su Carta Tecnica Regionale e su ortofotografia Google Earth (2018).

Il progetto di riqualificazione del tracciato dell'attuale S.S. 67 "Classicana" interviene esclusivamente ai margini della sede stradale esistente e conseguentemente coinvolge ambiti in prevalenza compromessi dalla viabilità stessa, aree residuali in parte incolte, in parte con vegetazione arboreo-arbustiva in evoluzione, in parte coltivate. Alcuni di questi ambiti coinvolti interessano pertinenze cortilizie di abitazioni e/o pertinenze di comparti artigianali/industriali.

Dalla carta dell'uso del suolo, dalla fotointerpretazione di immagini satellitari recenti Google Earth (GE, 2018) e dai rilievi sul campo, è stato verificato quindi l'uso reale del suolo nell'area di studio.

Il contesto territoriale attraversato dall'S.S. 67 [**Rs Reti stradali** e **Rv (Aree verdi associate alla viabilità)**] in cui si inserisce il progetto, evidenzia in prevalenza ambiti **Se "Seminativi semplici irrigui"**; in minore misura ambiti **Ta "Rimboschimenti recenti"** con **Tn "Vegetazione arbustiva ed arborea"**, **Cf (Frutteti)**, **Es (Strutture residenziali isolate)** e **Vv (Ville)**, **Ia (Insediamenti produttivi)**, **Qr (Depositi di rotoami)**, **Pp (Prati stabili)**, **Zo (Sistemi colturali complessi)**, **Af (Alvei fluviali e rete minore)** e **Ax (Bacini artificiali)**, questi ultimi localizzati a distanza.



Figura 4 – Tratto stradale in riqualificazione su ortofoto (Google Earth).

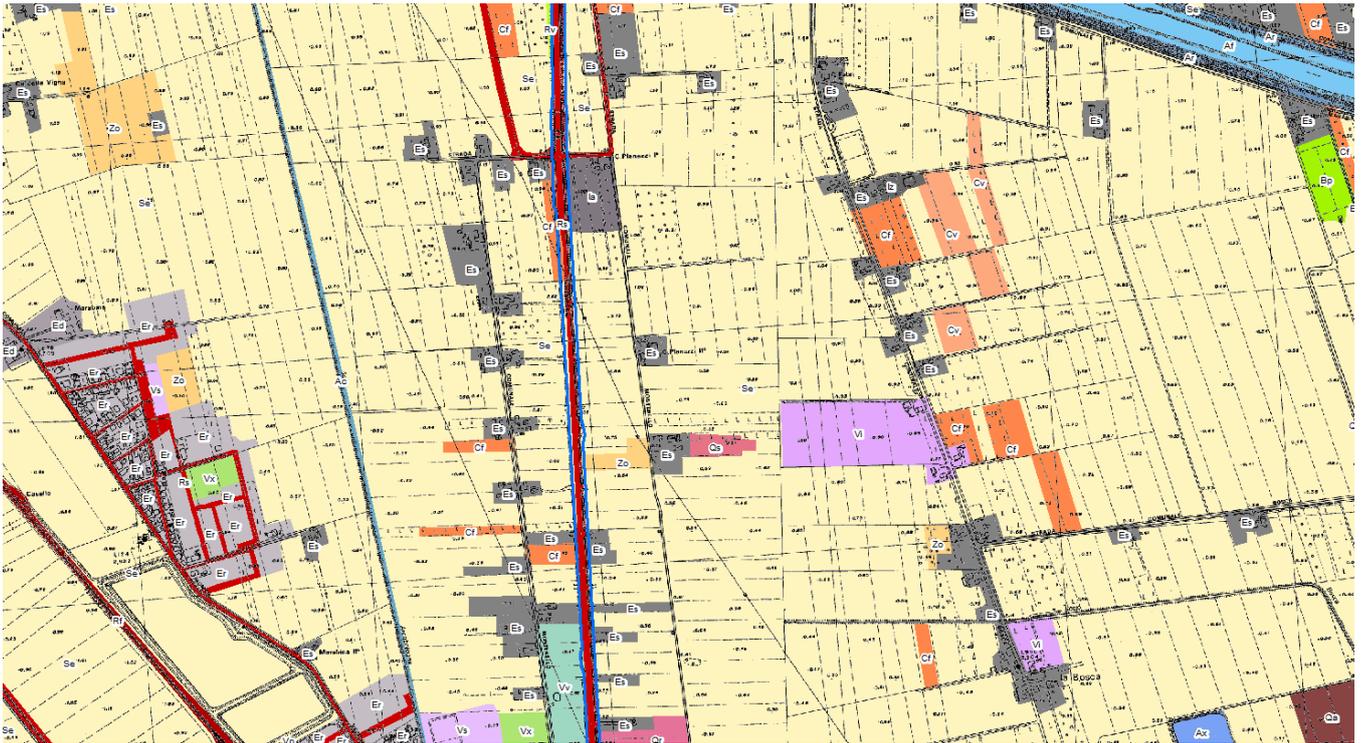


Figura 7 – Tratto stradale in riqualificazione su uso del suolo (Fonte RER, 2014) – zona Classe.

- **Seminativi semplici irrigui (e orticole)**

■ 2121 Se Seminativi semplici irrigui



- **Frutteti (e vigneti)**

■ 2220 Cf Frutteti



- **Prati stabili**

■ 2310 Pp Prati stabili



- **Rimboschimenti recenti (e vegetazione arbustiva arborea ai margini stradali)**

■ 3232 Ta Rimboschimenti recenti ■ 3231 Tn Vegetazione arbustiva e arborea



- **Reti stradali e aree verdi associate**

■ 1222 Rs Reti stradali ■ 1223 Rv Aree verdi associate alla viabilità



- **Strutture residenziali isolate e ville**

■ 1122 Es Strutture residenziali isolate ■ 1412 Vv Ville



- **Insedimenti produttivi**

■ 1211 Ia Insediamenti produttivi



- **Depositi di rottami**

1323 Qr Depositi di rottami



- **Sistemi culturali complessi**

2420 Zo Sistemi culturali e particellari complessi



- **Alvei fluviali (e rete minore)**

5111 Af Alvei di fiumi e torrenti con vegetazione scarsa



- **Bacini artificiali**

■ 5123 Ax Bacini artificiali



Figura 4 – Tratto stradale in riqualificazione su uso del suolo (Fonte RER, 2014).

L'intervento di progetto attraversa in parte il territorio dell'area contigua della Stazione Pineta di Classe e Salina di Cervia del Parco Regionale del Delta del Po istituito con L.R. 27/1988.

Il Piano Territoriale di Stazione è stato approvato con deliberazione di Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna n. 489 del 23 aprile 2012.

Il tratto di progetto non coinvolge zone Ramsar, Riserve Naturali dello Stato e/o siti della Rete Natura 2000.

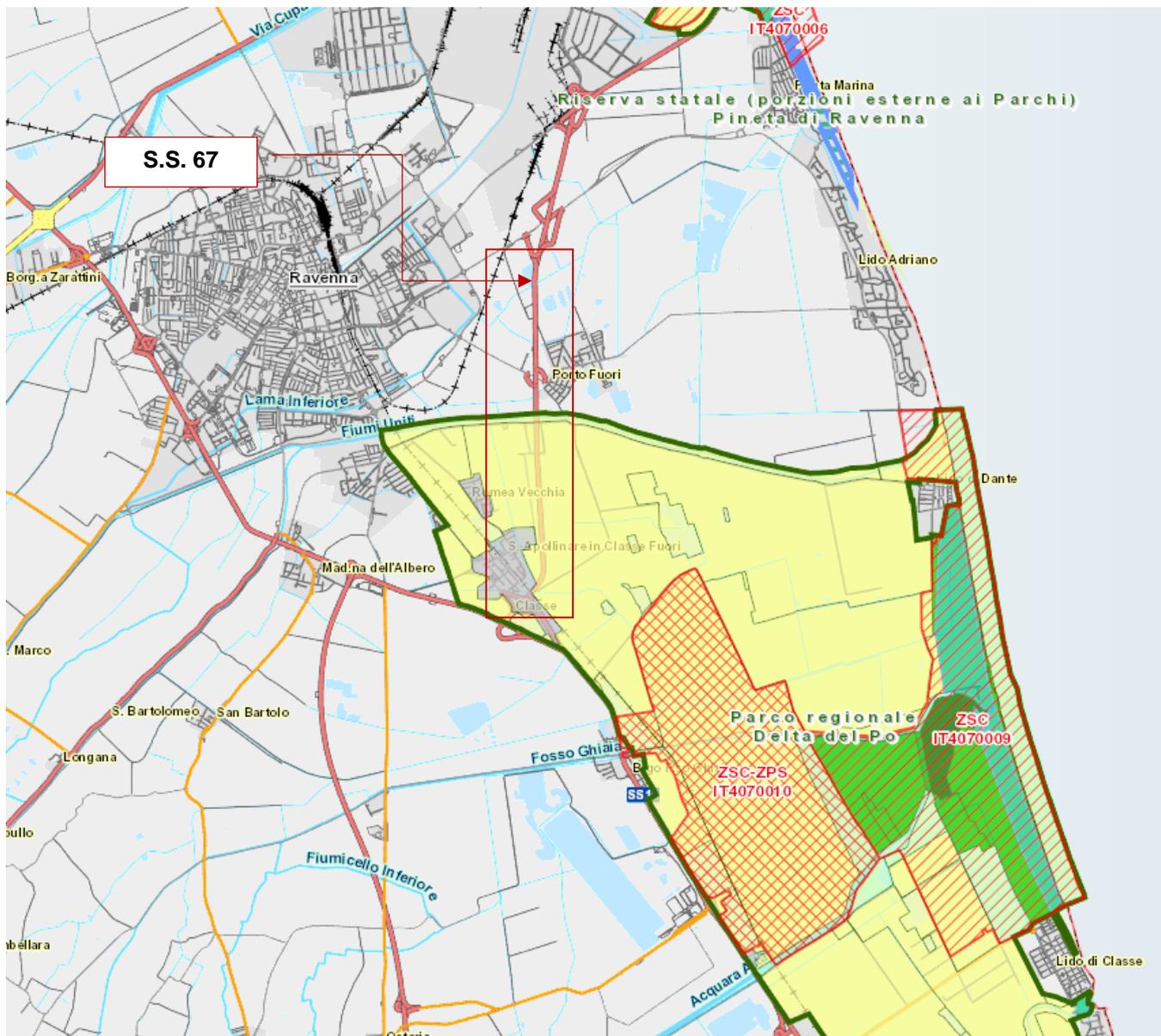


Figura 10 – Tracciato di progetto, Aree Protette e Rete Natura 2000 (fonte webGIS RER¹)

¹ https://servizimoka.regione.emilia-romagna.it/mokaApp/apps/parchi_01HTM5/index.html

Il tratto di progetto attraversa i seguenti ambiti vincolati dal punto di vista ambientale e paesaggistico:

Art. 136 del D. Lgs. n.42/2004

- Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona paesistica sud fra Savio e i Fiumi Uniti (pineta di Classe, Ortazzo e ambienti limitrofi);
- (Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'area litoranea compresa fra la foce dei Fiumi Uniti e il molo foraneo Sud, comune di Ravenna, ai sensi degli artt. 136 e seguenti del D.Lgs n. 42/04, Codice dei beni culturali e del paesaggio).

Art. 142. Aree tutelate per legge

c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna: **Fiumi Uniti, Fosso Arcabologna, Collettore Cavedona.**

f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;

g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (*norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018*);

m) le zone di interesse archeologico.

Dal punto di vista dei vincoli ambientali la situazione è illustrata nelle figure a seguire.

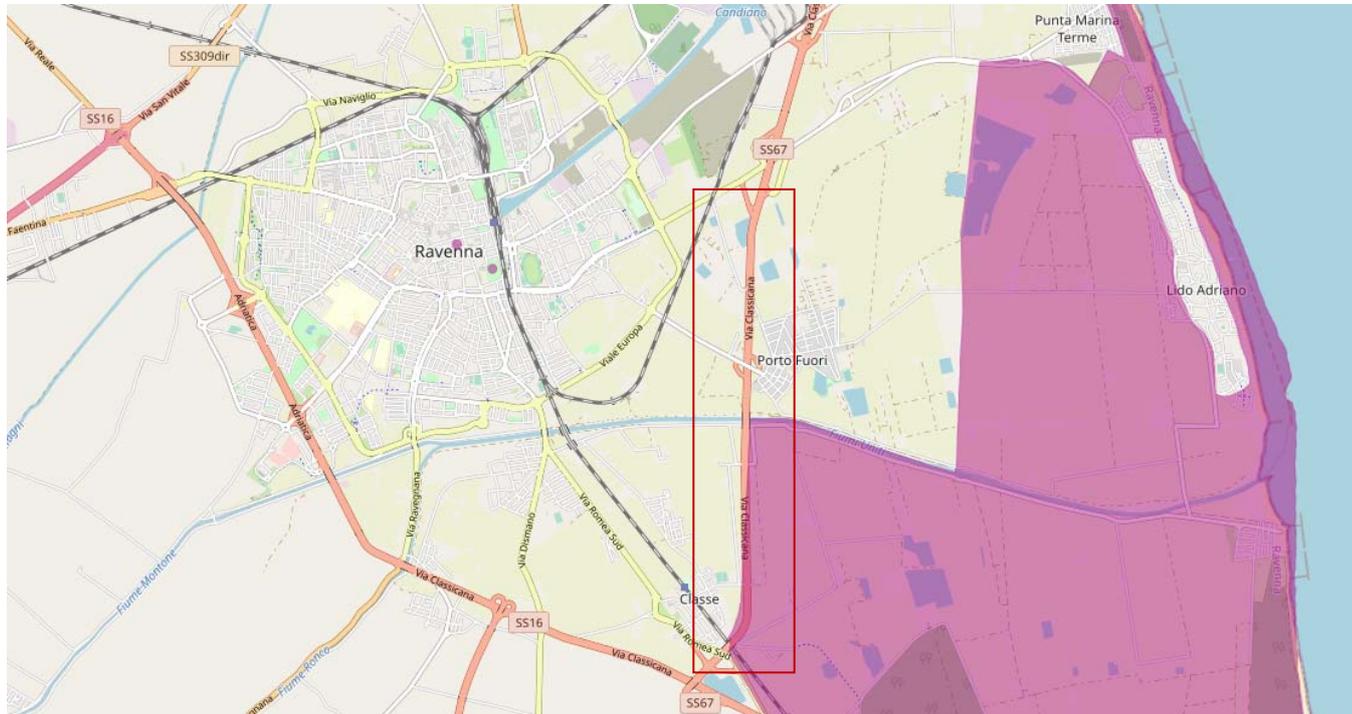


Figura 11 – Tracciato di progetto: Vincoli ex artt. 136 e 157: STATALI (fonte WebGIS SITAP ²).

² https://servizimoka.regione.emilia-romagna.it/mokaApp/apps/parchi_01HTM5/index.html

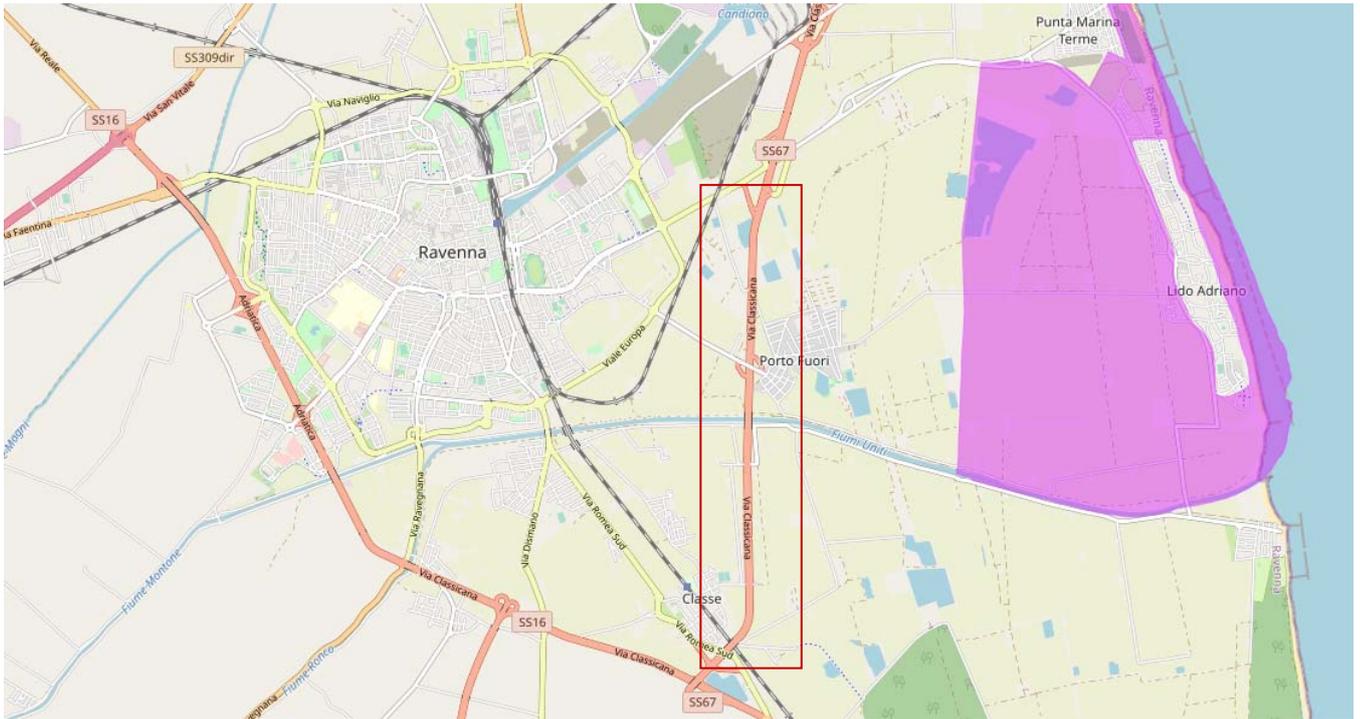


Figura 12 – Tracciato di progetto: Vincoli ex artt. 136 e 157: REGIONALI (fonte WebGIS SITAP).

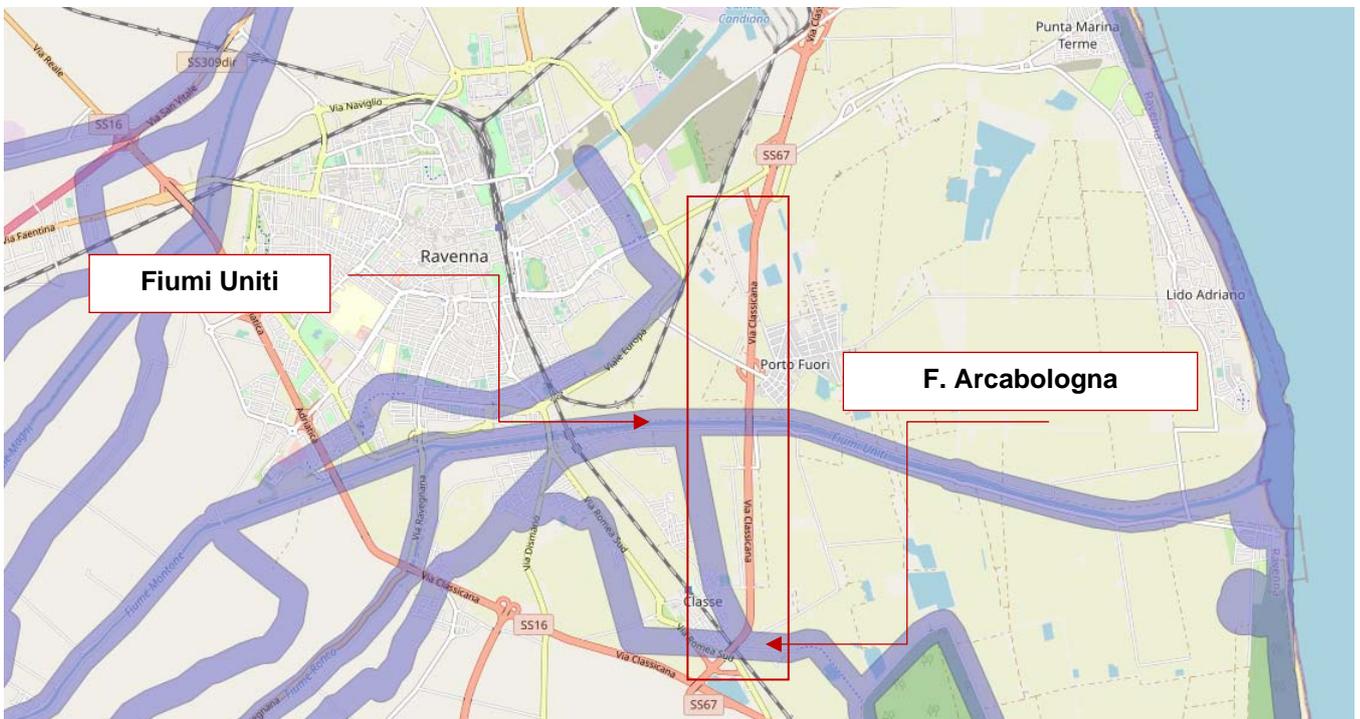


Figura 13 – Tracciato di progetto: Aree di rispetto coste e corpi idrici (fonte WebGIS SITAP).

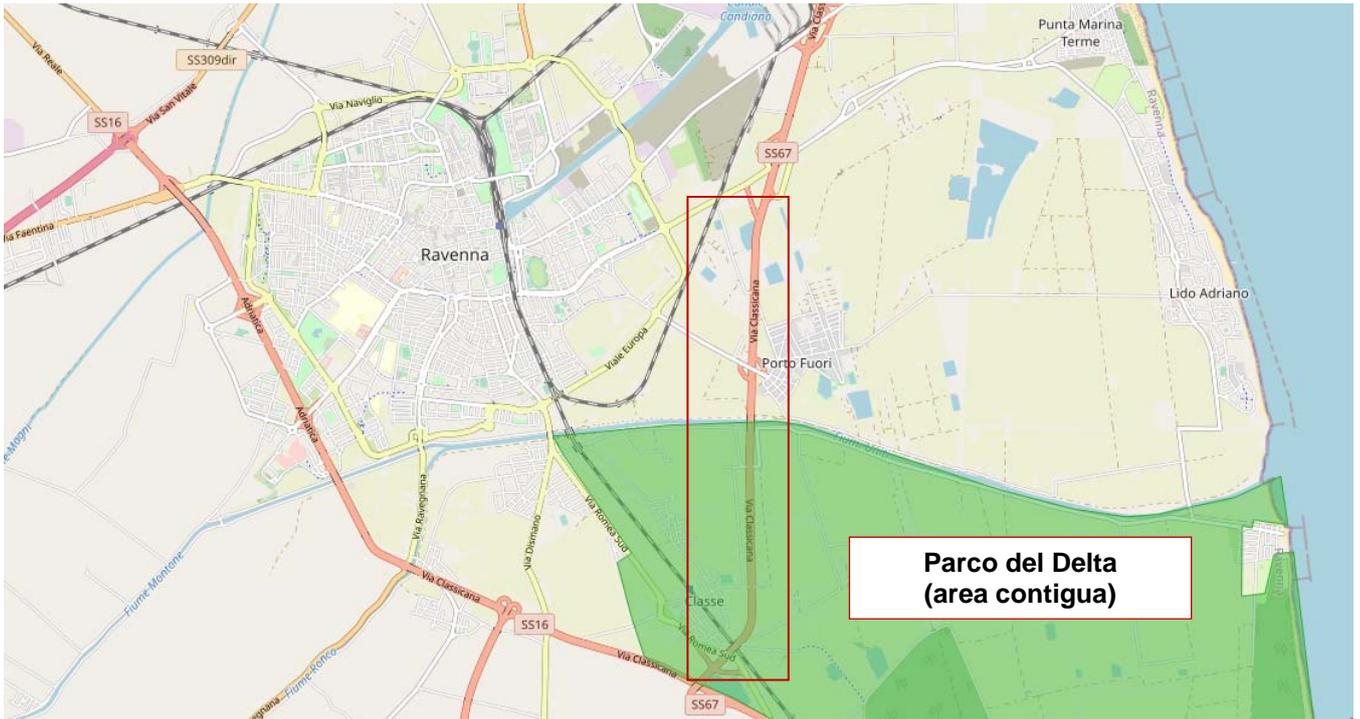


Figura 14 – Tracciato di progetto: Parchi (fonte WebGIS SITAP).

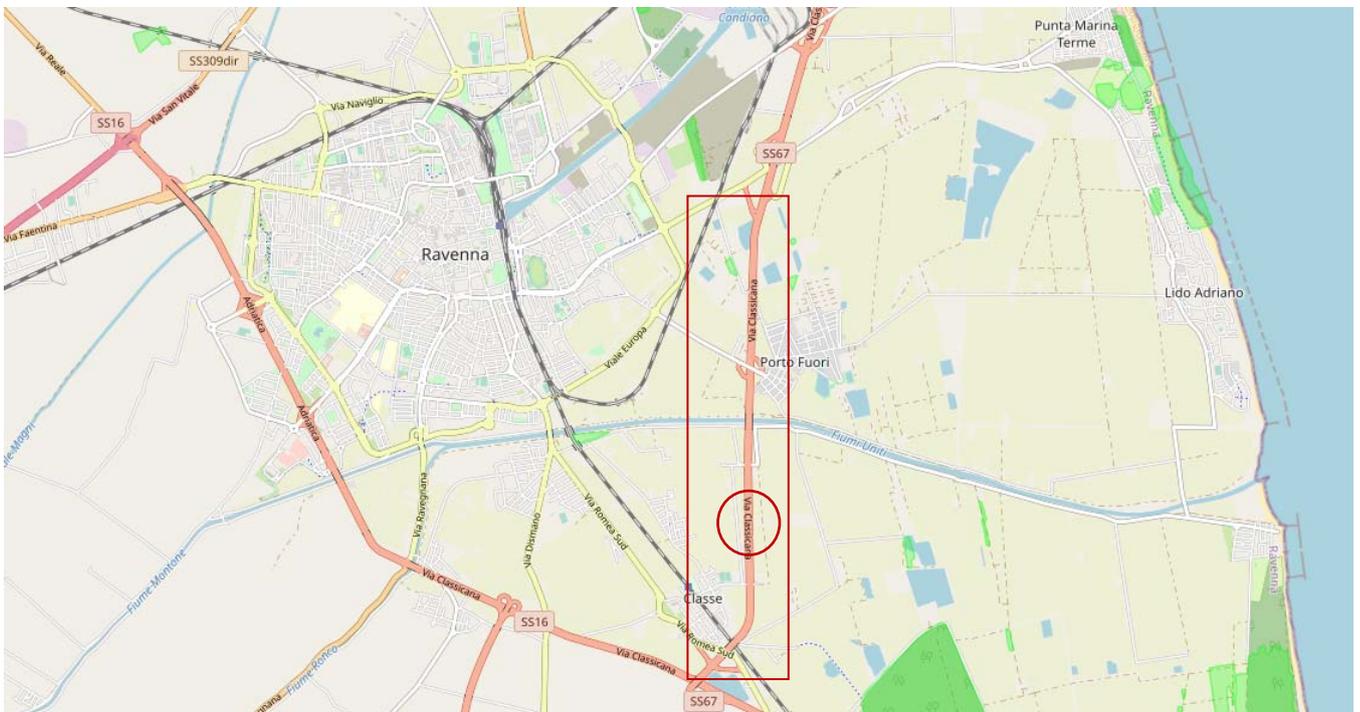


Figura 15 – Tracciato di progetto: Boschi (fonte WebGIS SITAP).

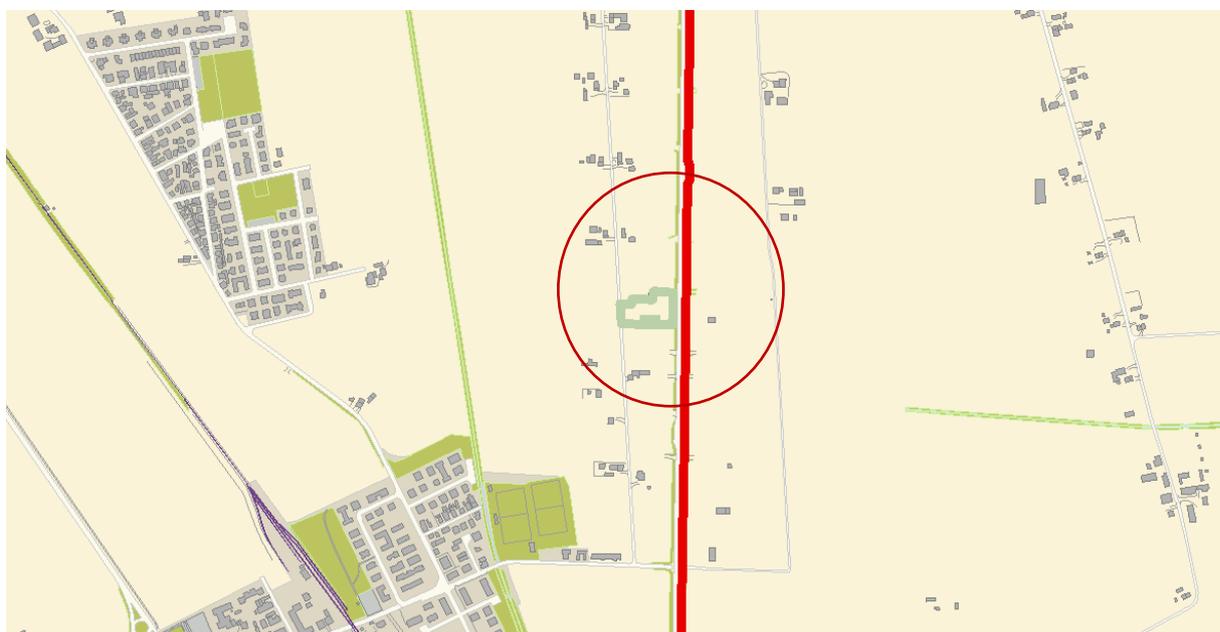
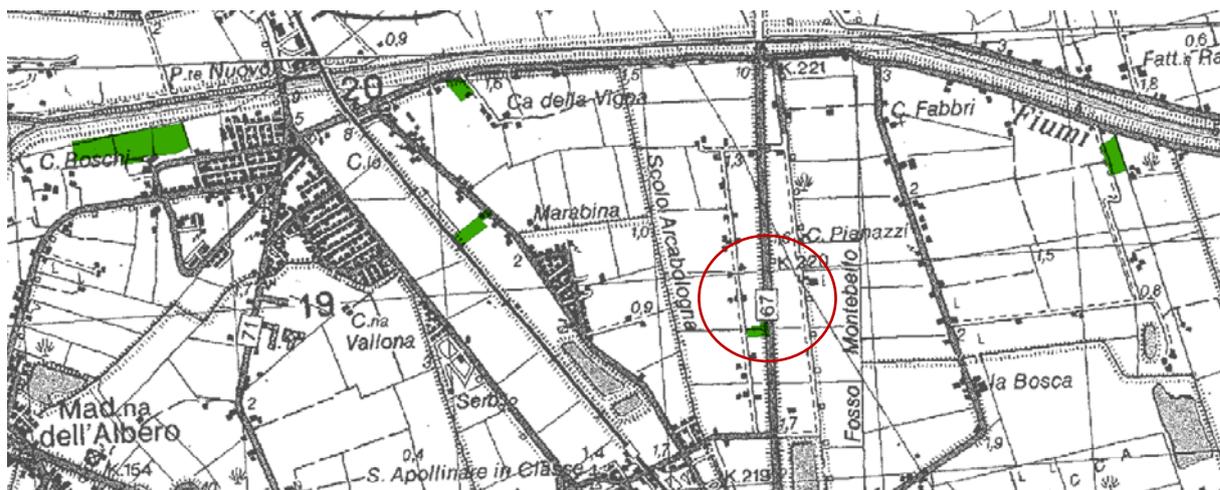


Figura 16 – Ambiti con vincoli paesaggistici D. Lgs 42/2004 “ope legis” (aree forestali da PTCP Provincia di Ravenna e R.U.E. Comune di Ravenna).

Gli interventi previsti dal progetto sono effettuati ai margini e sull’asse stradale esistente e non coinvolgono e/o compromettono direttamente o indirettamente nessuna risorsa ambientale o paesaggistica all’interno degli ambiti vincolati a meno del taglio di alcuni alberi ed arbusti marginali.

Aree archeologiche e beni culturali



sud



centro



nord

Figura 17a – Beni culturali immobili e siti Unesco (Tratto di progetto – Fonte vincoli in rete³).

³ <http://vincoliinrete.beniculturali.it/vir/vir/vir.html>



Figura 17b – Beni culturali immobili e siti Unesco (Tratto nord).

- | | | | |
|--|--|----------------------|----------------------|
| ● Archeologici di interesse culturale non verificato | | | |
| ● Archeologici di non interesse culturale | | | |
| ● Archeologici con verifica di interesse culturale in corso | | | |
| ● Archeologici di interesse culturale dichiarato | | | |
| ● Archeologici in area di interesse culturale dichiarato | | | |
| ■ Architetonici di interesse culturale non verificato | | | |
| ■ Architetonici di non interesse culturale | | | |
| ■ Architetonici con verifica di interesse culturale in corso | | | |
| ■ Architetonici di interesse culturale dichiarato | | | |
| ■ Architetonici in area di interesse culturale dichiarato | | | |
| ◆ Parchi e giardini di interesse culturale non verificato | | | |
| ◆ Parchi e Giardini di non interesse culturale | | | |
| ◆ Parchi e Giardini con verifica di interesse culturale in corso | | | |
| ◆ Parchi e Giardini di interesse culturale dichiarato | | | |
| ◆ Parchi e Giardini in area di interesse culturale dichiarato | | | |
| | | ■ Iscritti | ■ Iscritti |
| | | ■ Candidati | ■ Candidati |
| | | ■ Iscritti - buffer | ■ Iscritti - buffer |
| | | ■ Candidati - buffer | ■ Candidati - buffer |
| | | Siti Unesco | |
| ▣ Archeologici di interesse culturale non verificato | ▣ Archeologici di interesse culturale non verificato | | |
| ▣ Archeologici di non interesse culturale | ▣ Archeologici di non interesse culturale | | |
| ▣ Archeologici con verifica di interesse culturale in corso | ▣ Archeologici con verifica di interesse culturale in corso | | |
| ▣ Archeologici di interesse culturale dichiarato | ▣ Archeologici di interesse culturale dichiarato | | |
| ▣ Archeologici in area di interesse culturale dichiarato | ▣ Archeologici in area di interesse culturale dichiarato | | |
| ▣ Architetonici in area di interesse culturale non verificato | ▣ Architetonici di interesse culturale non verificato | | |
| ▣ Architetonici di non interesse culturale | ▣ Architetonici di non interesse culturale | | |
| ▣ Architetonici con verifica di interesse culturale in corso | ▣ Architetonici con verifica di interesse culturale in corso | | |
| ▣ Architetonici di interesse culturale dichiarato | ▣ Architetonici di interesse culturale dichiarato | | |
| ▣ Architetonici in area di interesse culturale dichiarato | ▣ Architetonici in area di interesse culturale dichiarato | | |
| ▣ Parchi e giardini di interesse culturale non verificato | ▣ Parchi e giardini di interesse culturale non verificato | | |
| ▣ Parchi e giardini di non interesse culturale | ▣ Parchi e giardini di non interesse culturale | | |
| ▣ Parchi e giardini con verifica di interesse culturale in corso | ▣ Parchi e giardini con verifica di interesse culturale in corso | | |
| ▣ Parchi e giardini di interesse culturale dichiarato | ▣ Parchi e giardini di interesse culturale dichiarato | | |
| ▣ Parchi e giardini in area di interesse culturale dichiarato | ▣ Parchi e giardini in area di interesse culturale dichiarato | | |

Legenda Figura 17 – Beni culturali immobili e siti Unesco.



Figura 18 – Aree archeologiche (Fonte vincoli in rete).



- | | | |
|--------------------|---------------------|-----------------------|
| ■ Alta | ● Alta | ★ Bassa |
| ■ Media | ● Media | ★ Media |
| ■ Bassa | ● Bassa | ★ Alta |
| strutturale | superficiale | Sismica (INGV) |

Figura 19 – Vulnerabilità archeologica e sismica (Fonte vincoli in rete).

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 non è soggetto alle disposizioni di cui al D. Lgs.105/2015 in quanto trattasi di progetto di riqualificazione di un tratto stradale esistente.

La S.S. 67 "Classicana" ai sensi del vigente codice della strada è classificata come strada extraurbana secondaria e verrà adeguata ad una strada di classe tipo "B".

La definizione di strada extraurbana principale comprende strade a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi.

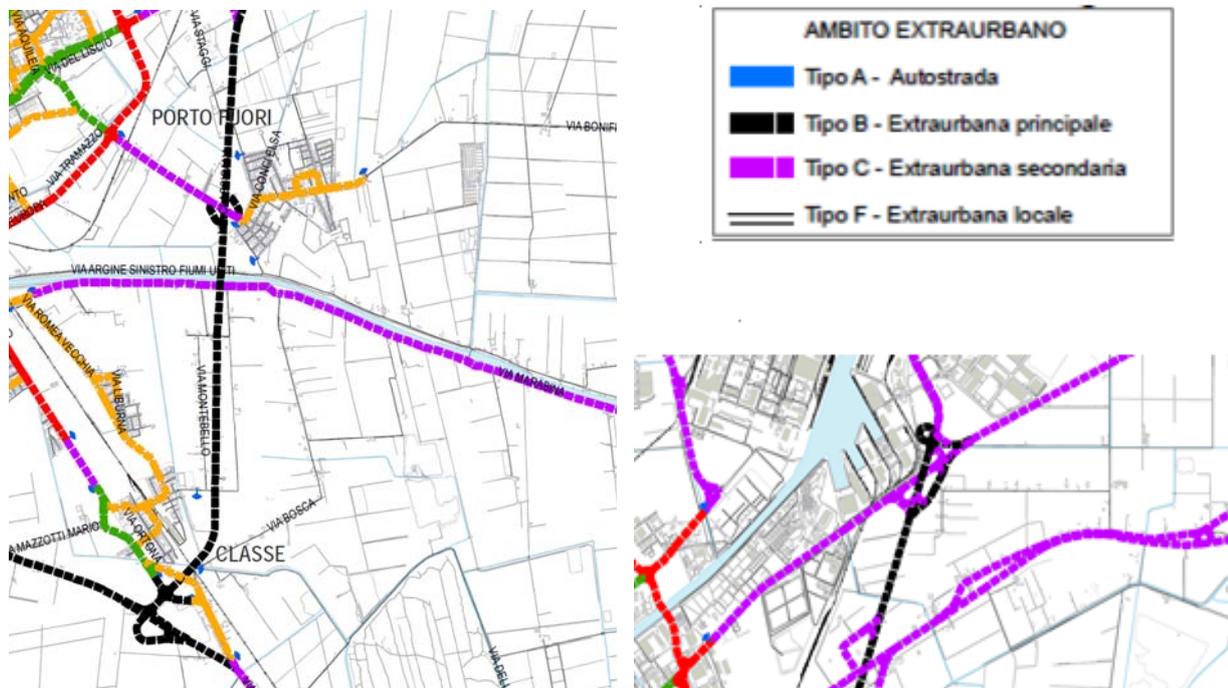


Figura 20 – Stralcio Piano Generale Traffico Urbano del Comune di Ravenna (tratto iniziale e tratto finale).

Progetto definitivo

La S.S. 67 "Tosco-Romagnola" collega la città di Pisa con la città di Ravenna, attraversando lungo il suo itinerario l'Appennino tosco-romagnolo in corrispondenza del "Passo del Muraglione", per poi entrare in Romagna presso l'area urbana di Forlì.

Su Ravenna confluiscono numerose autostrade e strade di rango nazionale che collegano il porto con gli altri nodi interni ed esterni alla Regione; l'autostrada A14, la S.S. 16 "Adriatica", la S.S. 67 "Tosco-Romagnola", la S.S. 3 bis "Tiberina" Ravenna –Orte in direzione sud, l'A14 dir e la ex S.S. 253 "San Vitale"; la S.S. 309 dir e la S.S. 309 dir e la S.S. 309 "Romea", tutte raccordate tramite il sistema tangenziale di Ravenna costituito dal tratto di S.S. 16 de-nominato "Classicana".

Per migliorare la funzionalità di tale nodo di interconnessione sono previsti alcuni interventi, tra cui quello in progetto, che costituiranno un vero e proprio raccordo anulare riqualificato attorno a Ravenna, consentendo il miglioramento del collegamento del porto verso tutte le direttrici sopracitate.

L'intervento in oggetto prevede l'adeguamento della S.S.67 dallo svincolo presso la località Classe, sulla tangenziale di Ravenna, fino al porto, prevedendone l'ampliamento della sezione per conformarla alla tipologia B del D. M. 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

Il tratto in oggetto ha inizio al km 218+550, immediatamente a valle dello svincolo di innesto con la S.S. 16 e termina in corrispondenza dello svincolo di Marina di Ravenna al km 223+700, per uno sviluppo complessivo di circa 5,15 km.

Per la fase di esercizio dell'infrastruttura ammodernata non si prevedono interazioni con l'ambiente differenti rispetto allo stato attuale.

L'impegno territoriale è sostanzialmente identico allo stato attuale. Non sono previsti nuovi importanti ingombri stradali sia in fase di costruzione sia in fase di esercizio.

La riqualificazione si ritiene possa generare al contrario effetti positivi in termini di riduzione di disturbo ed interferenze sul contesto ambientale oltre che miglioramenti della qualità paesaggistica.

I miglioramenti ambientali sono dovuti principalmente agli effetti generati dal progetto in termini di fluidificazione del traffico veicolare comportando riduzioni in termini di inquinamento acustico e di emissioni di inquinanti in atmosfera generato dai motori.

I miglioramenti ambientali sono anche generati dagli interventi di risanamento acustico che saranno previsti oltre che agli interventi progettati ai fini del trattamento delle acque di dilavamento stradale.

I miglioramenti paesaggistici sono legati agli interventi che saranno previsti di inserimento paesaggistico finalizzati anche a mitigare l'impatto visivo dell'asse stradale.

Cantiere

L'organizzazione del sistema di cantierizzazione relativa all'adeguamento del tratto della S.S. 67 prevede come descritto nelle pagine precedenti l'ampliamento della sezione trasversale per conformarla e adeguarla alla tipologia B del D.M. 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e in questo capitolo si vuole mettere in luce con particolare interesse alle fasi di lavorazione.

I lavori di ampliamento saranno condotti mantenendo attiva parte della circolazione su entrambe le carreggiate per l'intero tratto di intervento e per l'intera durata dei lavori, assicurando la percorribilità di almeno una corsia per senso di marcia, ad eccezione di interruzioni programmate che si renderanno necessarie in particolari sezioni e fasi di lavorazione e saranno eseguite preferibilmente in orario notturno.

Prima dell'inizio dei lavori, l'Impresa provvederà all'individuazione delle aree fisse di cantiere e delle piste necessarie per accedere alle aree di cantiere mobili, in corrispondenza delle opere d'arte e lungo l'asse stradale. Le piste di cantiere saranno ricavate sul sedime destinato alle strade di servizio/manutenzione della strada, mentre l'accesso ai cantieri per la costruzione delle opere d'arte (ove presenti) potrà avvenire anche dalla viabilità ordinaria esistente.

Preliminarmente all'avvio dei lavori principali, si prevede di effettuare parte dei lavori di spostamento delle reti tecnologiche interferenti l'asse stradale (se presenti), le relative pertinenze e la viabilità ordinaria oggetto di variante

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 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"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<i>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>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	Anas S.p.A.
Altre autorizzazioni	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs 42/2004 (previa redazione di Relazione Paesaggistica)	Comune di Ravenna
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione Acustica ambientale L. 447/1995 e DPR 142/2004 (previa redazione di Relazione Previsionale di Impatto Acustico)	Comune di Ravenna
<input checked="" type="checkbox"/> Nulla osta del Parco Regionale del Delta del Po	Consorzio del Parco Regionale del Delta del Po

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 ⁴ :	SI	NO	Breve descrizione ⁵
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	X	<input type="checkbox"/>	<p>Il tratto di progetto non interferisce con Zone Umide classificate ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971, resa esecutiva con decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448, e con successivo decreto del Presidente della Repubblica 11 febbraio 1987, n. 184.</p> <p>Il tratto di progetto interferisce con le zone riparie dei Fiumi Uniti.</p> <p>Il progetto non interviene sull'ambito fluviale e ripariale del corso d'acqua e pertanto non si prevedono interferenze né di carattere paesaggistico né ambientale.</p>

Le Zone Ramsar più vicine all'ambito di progetto (Figura 2) sono costituite da:

1) Ortazzo e Ortazzino in comune di Ravenna (RA) **localizzata 4,5 km a sud-est**, inclusa nel Parco Delta del Po Stazione Pineta di Classe-Salina di Cervia.

2) Salina di Cervia in comune di Cervia (RA) **localizzata 11 km a sud**, attualmente tutelata come Riserva statale inclusa nel Parco Delta del Po -Stazione Pineta di Classe-Salina di Cervia.

⁴ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

⁵ 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



Figura 21 – Zone Ramsar e S.S. 67 Classicana.

Il tratto di progetto attraversa i Fiumi Uniti ed il relativo ambito perfluviale. E' però da precisare che il progetto relativo all'adeguamento stradale della carreggiata non interessa il viadotto Fiumi Uniti in quanto escluso dal presente intervento.

Il tratto di progetto attraversa il Canale storico Fosso Arcabologna alla confluenza con il Collettore Cavedona.

I Fiumi Uniti ed entrambi i citati canali storici sono vincolati ai sensi del D. Lgs. 42/2004, art. 142 "Aree tutelate per legge" comma 1 p.to c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.

Nel tratto di attraversamento dei Fiumi Uniti (il viadotto non è oggetto del presente progetto) e sui corsi d'acqua secondari citati non sono previsti interventi, pertanto non sono preventivabili criticità dal punto di vista ambientale e paesaggistico.

La riqualificazione stradale e il suo inserimento paesaggistico comporteranno un miglioramento della qualità del paesaggio locale.



Figura 22 – Ambiti con vincoli paesaggistici D. Lgs 42/2004 “ope legis” (in violetto art. 142 comma 1 lett. c).

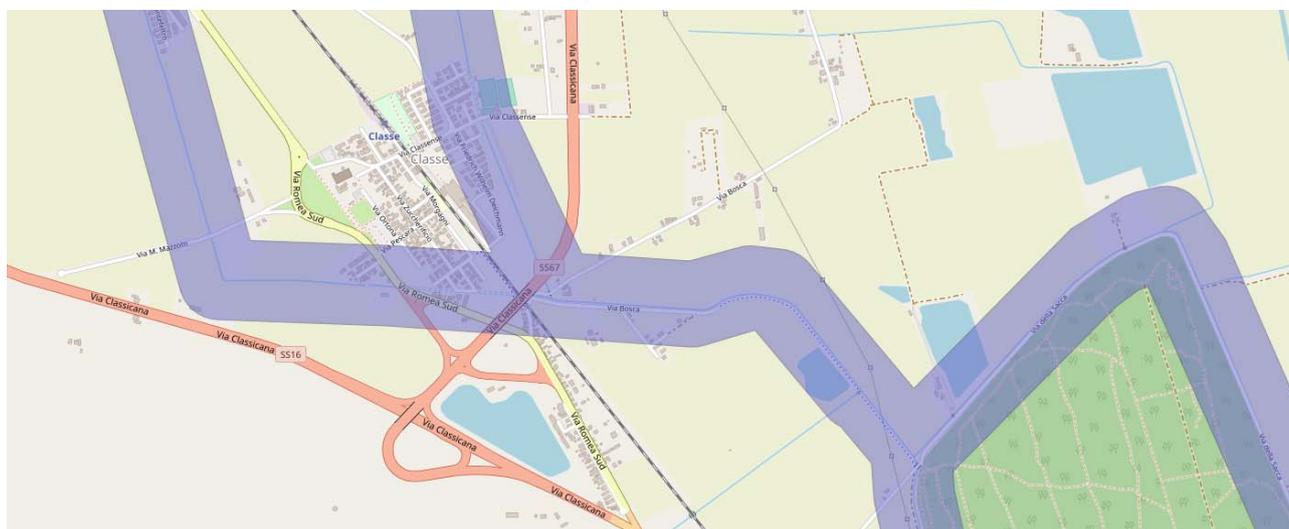


Figura 23 – Ambiti con vincoli paesaggistici D. Lgs 42/2004 “ope legis” (particolare dei canali storici a sud di Classe).

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate	SI	NO	Breve descrizione
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il tratto di progetto non interferisce con «i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare e con i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi».

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ⁶ :	SI	NO	Breve descrizione
3. Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il tratto di progetto attraversa un esiguo ambito tutelato come area forestale. L'ambito forestale non presenta interesse naturalistico ed è costituito da un vivaio abbandonato recintato con presenza di accumuli vari di materiali, privo di interesse e valore ecologico.

L'ambito forestale attraversato corrisponde ad un comparto di ex vivaio dismesso, vincolato ai sensi del D. Lgs. 42/2004, art. 142 "Aree tutelate per legge" comma 1 p.to g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018).

Il progetto coinvolge comunque nell'allargamento stradale alcuni ambiti marginali occupati da vegetazione arboreo-arbustiva priva di interesse ecologico in quanto costituita da fasce e/o filari di margine stradale caratterizzate in prevalenza da alloctone (*Robinia pseudoacacia*, *Ailanthus altissima*, *Amorpha fruticosa*) e specie autoctone o naturalizzate a diffusione spontanea.

⁶ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

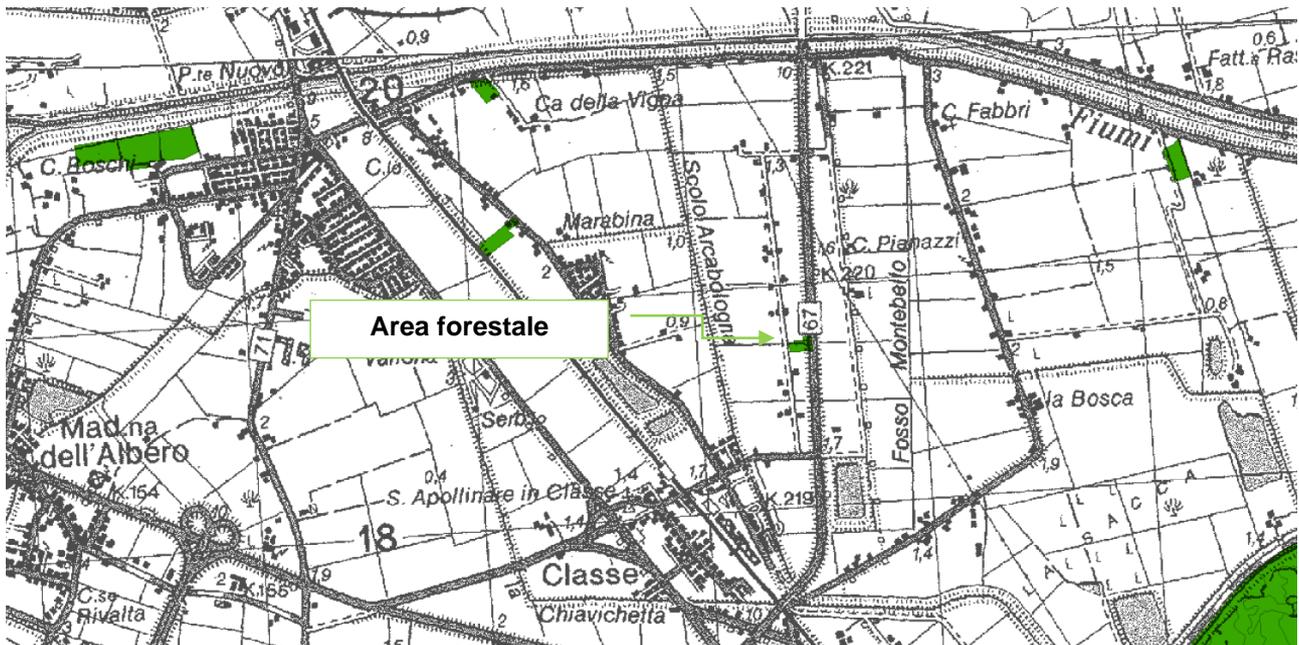


Figura 24 – Ambiti con vincoli paesaggistici D. Lgs 42/2004 "ope legis" (particolare di aree forestali da PTCP Provincia di Ravenna e R.U.E. Comune di Ravenna)

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate	SI	NO	Breve descrizione
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)	X	<input type="checkbox"/>	L'intervento di progetto attraversa in parte il territorio della Stazione "Pineta di Classe e Salina di Cervia" del Parco Regionale del Delta del Po istituito con L.R. 27/1988 (area contigua).

L'intervento di progetto attraversa in parte l'area contigua del territorio della Stazione "Pineta di Classe e Salina di Cervia" del Parco Regionale del Delta del Po istituito con L.R. 27/1988.

Il Piano Territoriale di Stazione è stato approvato con deliberazione di Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna n. 489 del 23 aprile 2012. Nell'ambito attraversato dall'infrastruttura non si rilevano emergenze di carattere ambientali che possano essere interferite dal progetto. Il comparto è agricolo con prevalenza di seminativi.

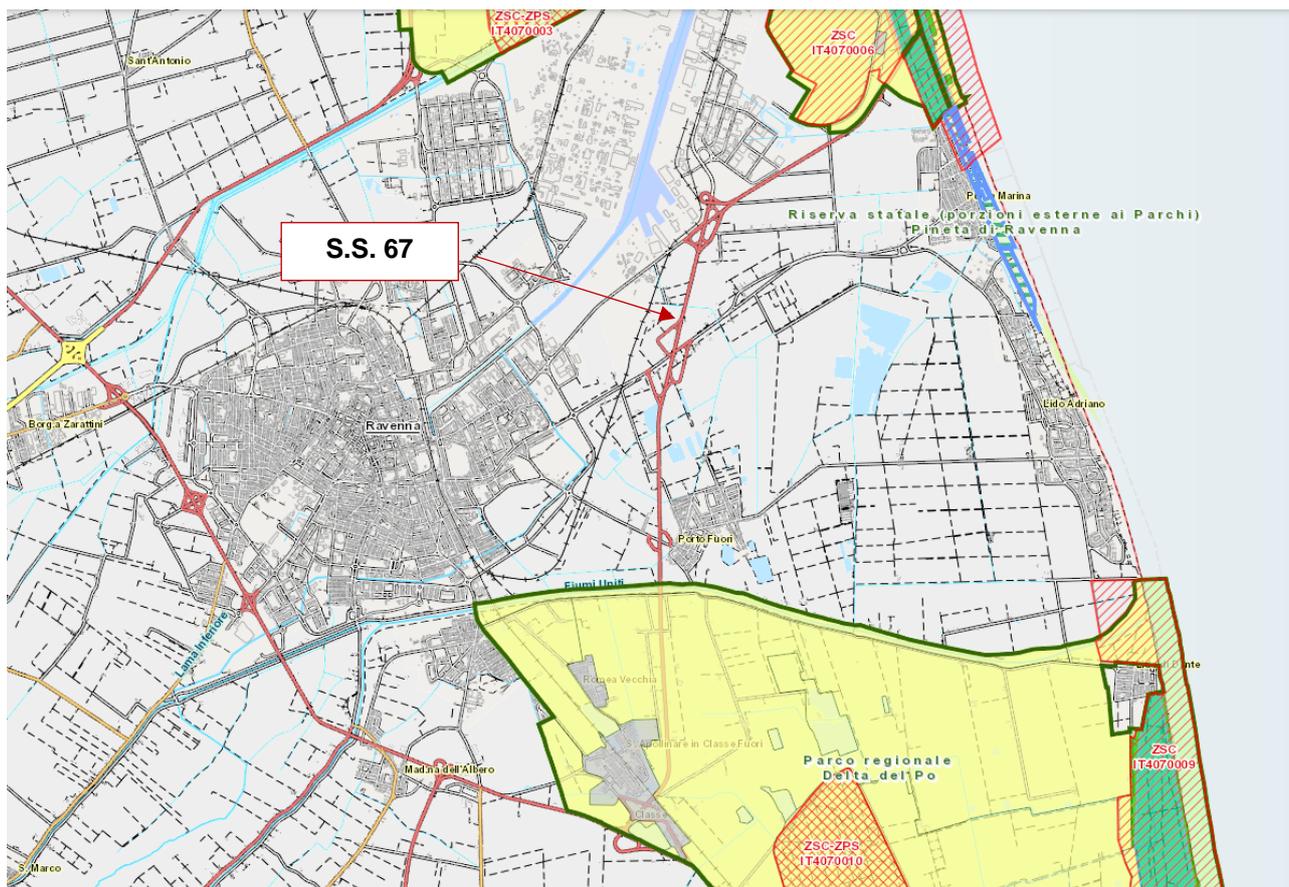


Figura 25 – Tracciato di progetto e Stazione Pineta di Classe e Salina di Cervia (la figura evidenzia anche la Rete Natura 2000).

Dal punto di vista delle sensibilità ambientali presenti, si rileva la presenza del corso d'acqua e degli ambiti ripariali dei Fiumi Uniti, la presenza di rete idrografica minore (in particolare rete scolante), caratterizzata da fasce di sponda a fragmiteto prevalente e la presenza, come detto di alcuni ambiti con vegetazione arborea ed arbustiva.

Tutti i corsi d'acqua del comparto, compresi i Fiumi Uniti, sono soggetti a sfalci gestionali periodici, pertanto rappresentano un paesaggio effimero, compromesso nell'evoluzione ecologica naturale.

Gli interventi di progetto, eccezione fatta per il taglio di limitati arbusti ed alberature, non coinvolge direttamente e non compromette gli ambiti citati.

L'intervento di progetto si relaziona inoltre con aree tutelate per legge ed ambiti di interesse pubblico ai sensi del D. Lgs 42/2004 così come di seguito verificato: Art. 142. "Aree tutelate per legge" comma 1 p.to f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi:

- **Area contigua della Stazione "Pineta di Classe e Salina di Cervia" del Parco Regionale del Delta del Po istituito con L.R. 27/1988.**

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate	SI	NO	Breve descrizione
<p>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</p>	X	<input type="checkbox"/>	<p>1) Per la qualità dell'aria:</p> <p>In Comune di Ravenna si sono superati, anche limitatamente ad alcune porzioni di territorio, i valori limite di qualità dell'aria per il PM10 (media annuale di 40 µg/m³e media giornaliera di 50 µg/m³per più di 35 giorni/anno) e/o il valore limite annuale del biossido di azoto NO2 di 40 µg/m³, come individuati dalla cartografia delle aree di superamento approvata con DGR 362/2012 "Attuazione della DAL 51 del 26 luglio2011 -approvazione dei criteri per l'elaborazione del computo emissivo per gli impianti di produzione di energia a biomasse", riportata in Allegato 2 alla Det. 15158/2018.</p> <p>In Allegato 2b alla Det. 15158/2018 è consultabile l'elenco dei Comuni e delle aree di superamento dei valori limite di PM10 e NO2 ai sensi della DGR 362/2012 e della D.A.L. 51/2011 (Comune di Ravenna per il solo PM10).</p> <p>2) Per la qualità delle acque:</p> <p>L'area di progetto non è inclusa in Allegato 3 "Zone Vulnerabili ai Nitrati della Regione Emilia-Romagna" di cui alla Det. 15158/2018.</p>

L'intervento di progetto è localizzato in Comune di Ravenna, contesto territoriale in cui si sono verificati superamenti **dei valori limite di qualità dell'aria per il PM10** (media annuale di 40 µg/m³e media giornaliera di 50 µg/m³per più di 35 giorni/anno).

Gli interventi di progetto non influiscono sull'attuale status di qualità dell'aria in quanto prevedono la riqualificazione di un tratto stradale esistente e non sono preventivati incrementi di traffico veicolare.

Gli interventi porteranno ad un miglioramento delle attuali condizioni di sicurezza pertanto indirettamente, in relazione alle condizioni di migliore fluidificazione del traffico, sono previste condizioni migliorative.

In relazione alla qualità delle acque il progetto prevede la messa in opera di sistemi di trattamento delle acque di dilavamento stradale oggi non esistenti.

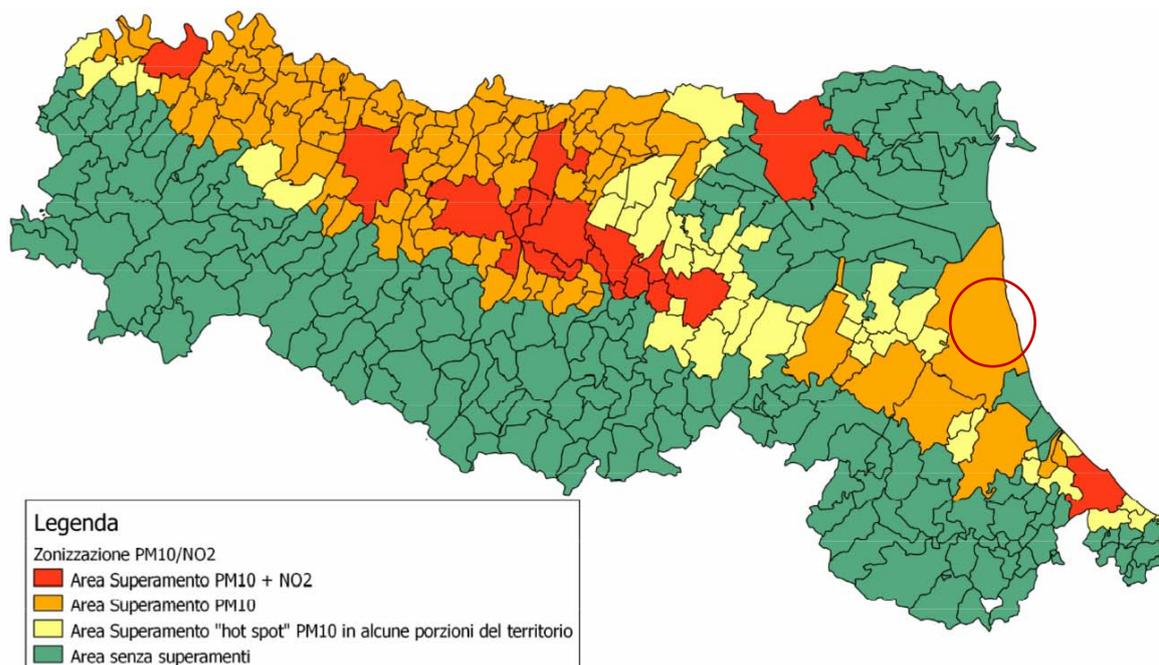


Figura 26 – Ambiti di superamento dei valori limite per PM10 e NO2 – anno di riferimento 2009 (fonte PAIR2020 – Regione Emilia-Romagna).

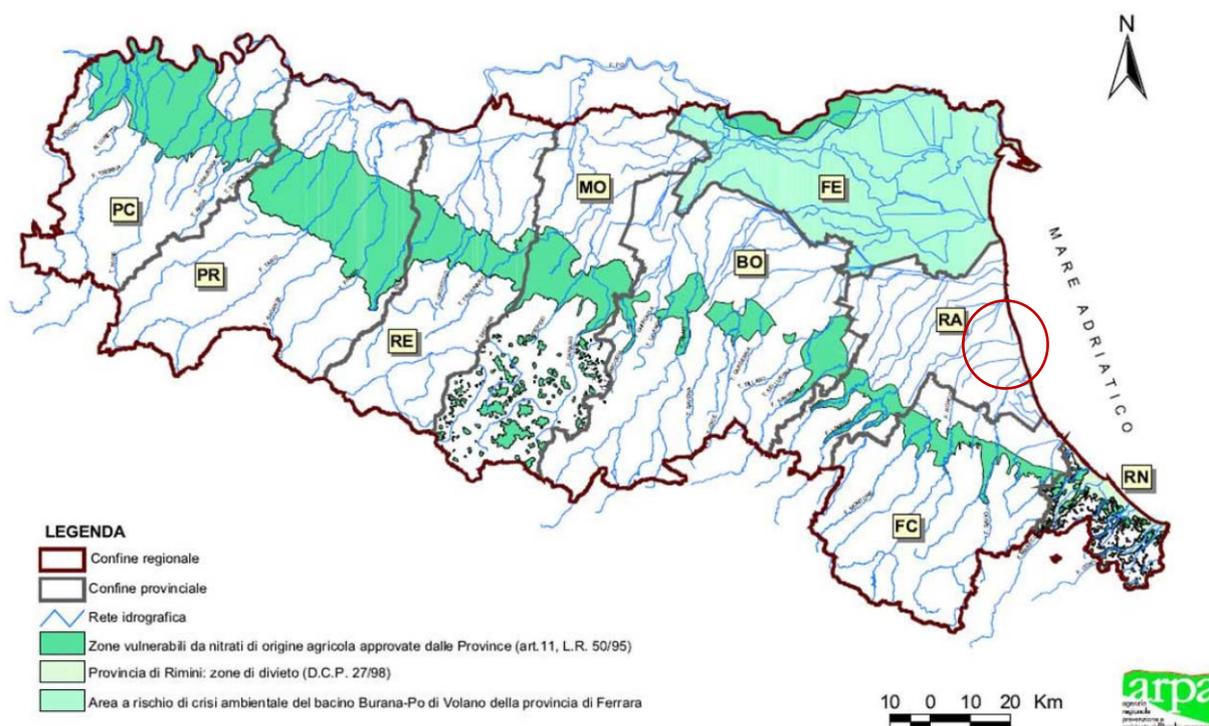


Figura 27 – Zone Vulnerabili ai Nitrati della Regione Emilia Romagna.

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate	SI	NO	Breve descrizione
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ravenna non è un comune a forte densità demografica

I territori comunali a densità superiore a 500 abitanti per Km2 e con ammontare complessivo di popolazione di almeno 50.000 abitanti risultano essere in Regione Emilia-Romagna i seguenti:

1. Bologna
2. Rimini
3. Modena
4. Piacenza
5. Parma
6. Reggio nell'Emilia
7. Carpi
8. Forlì

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate	SI	NO	Breve descrizione
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intervento di progetto si relaziona con aree di cui agli artt. 142 e 136 del Codice dei beni culturali e del paesaggio (decreto legislativo n. 42/2004) dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi del medesimo decreto.

L'intervento di progetto si relaziona inoltre con aree tutelate per legge ed ambiti di interesse pubblico ai sensi del D. Lgs 42/2004 così come di seguito verificato.

Art. 136 del D. Lgs. n.42/2004

- Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona paesistica sud fra Savio e i Fiumi Uniti (pineta di Classe, Ortazzo e ambienti limitrofi);
- (Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'area litoranea compresa fra la foce dei Fiumi Uniti e il molo foraneo Sud, comune di Ravenna, ai sensi degli artt. 136 e seguenti del D.Lgs n. 42/04, Codice dei beni culturali e del paesaggio).

L'intervento di progetto non si relaziona direttamente con aree tutelate ai sensi del D. Lgs 42/2004 comma 1 p.to m) zone di interesse archeologico. In considerazione della tipologia progettuale viene chiesto alla Soprintendenza specifica istanza per la verifica preventiva dell'interesse archeologico inviando la seguente documentazione:

- Richiesta parere archeologico;
- Planimetria degli scavi (Tavola 1, 2, 3);
- Sezione di scavo (inserita all'interno delle planimetrie);
- Relazione tecnica dell'intervento;
- Posizionamento cartografico del cantiere (file .kmz);
- Potenzialità archeologiche nell'area oggetto di intervento.

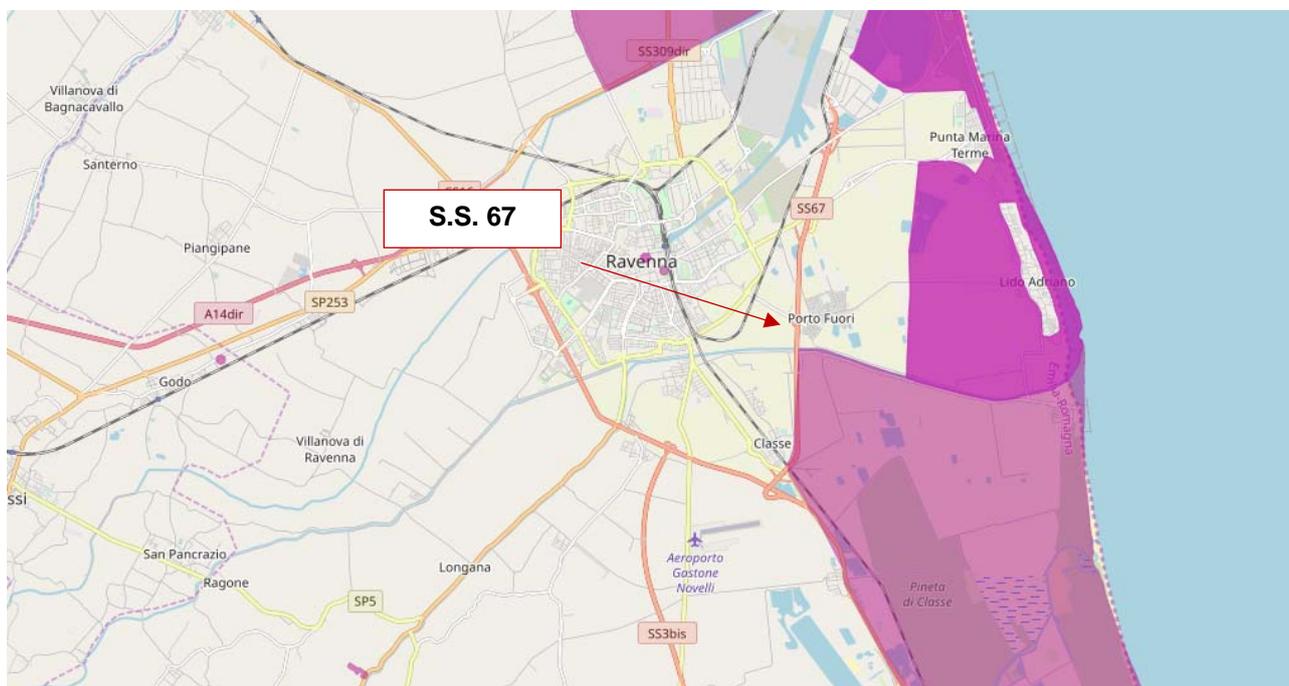


Figura 27 – Ambiti con vincoli paesaggistici D. Lgs 42/2004 “decretati” (art. 136, 142 lett m e 157).

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate	SI	NO	Breve descrizione
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D. Lgs. 228/2001)	X	<input type="checkbox"/>	In Comune di Ravenna si rileva la presenza dei seguenti prodotti denominazione di origine protetta (DOP) e a indicazione geografica protetta (IGP), (DOC), a denominazione di origine controllata e garantita (DOCG) e a indicazione geografica tutelata (IGT): 1) Pesca e nettarina di Romagna (IGP); 2) Piadina Romagnola (IGP); 3) Squacquerone di Romagna (DOP) 4) Vitigno del Bosco Eliceo (DOC) 5) Vitigni (vari) di Ravenna IGT.

Il progetto non interferisce negativamente con la qualità del territorio agricolo e dei suoi prodotti.

La riqualificazione stradale e il suo inserimento paesaggistico comporteranno un miglioramento della qualità del paesaggio locale e conseguentemente in maniera indiretta contribuiranno alla valorizzazione delle risorse presenti nel territorio.

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate	SI	NO	Breve descrizione
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D. Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>In Comune di Ravenna sono presenti alcuni siti sottoposti a procedimento di bonifica ai sensi del D. Lgs. 152/06 e s.m.i.</p> <p>Gli interventi di progetto non interessano tali siti.</p>

Gli interventi di progetto non coinvolgono direttamente ambiti di siti contaminati.

I siti più vicini all'ambito di progetto sono il numero 4 a sud dell'area portuale (EX SAROM – Terreni area deposito Ex DEIN IP - via Trieste 290) ed il numero 104 (Pegaso soc. coop - Attività di recupero di rifiuti speciali non pericolosi destinati al ripristino ambientale R10 mediante tombamento del bacino denominato Lago Staggi, via Staggi, 198) localizzato tra Ravenna e Porto Fuori.

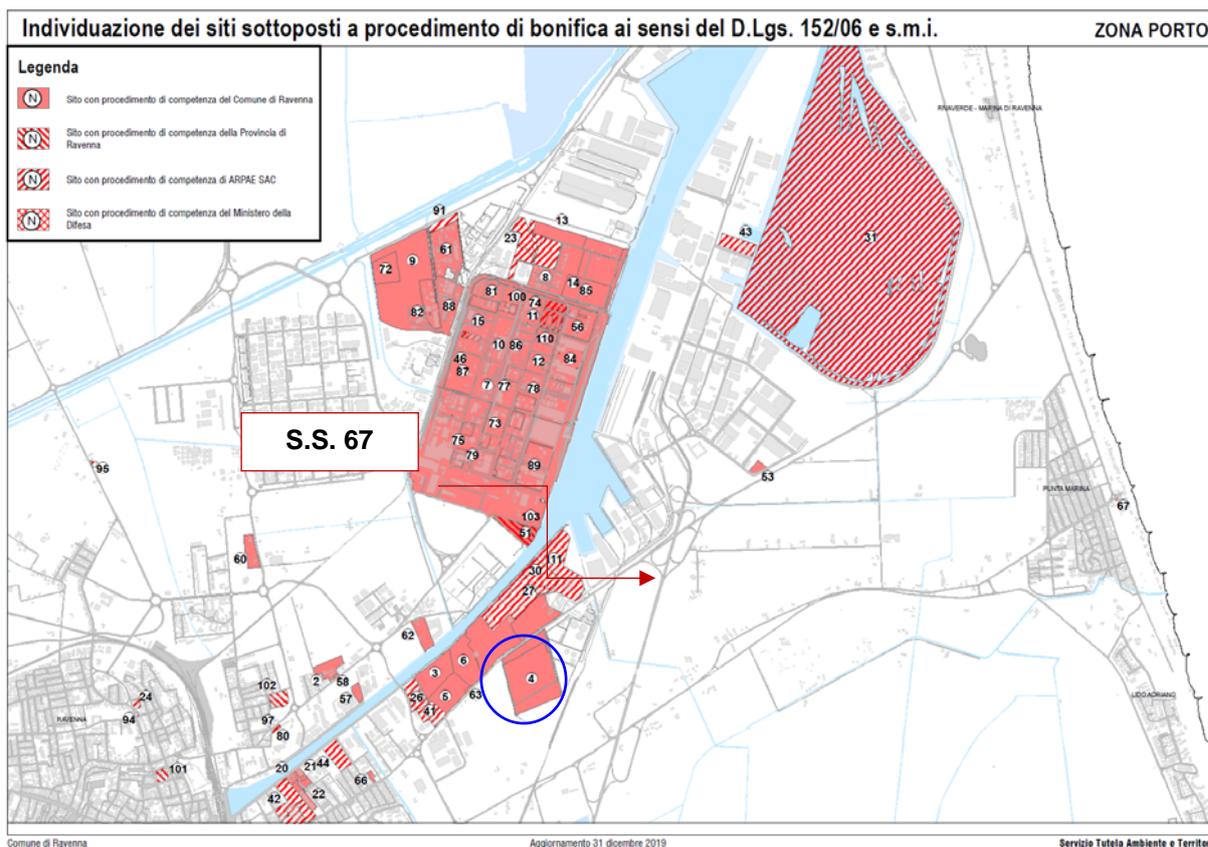


Figura 28 – Individuazione dei siti sottoposti a procedimento di bonifica ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.: zona Porto.

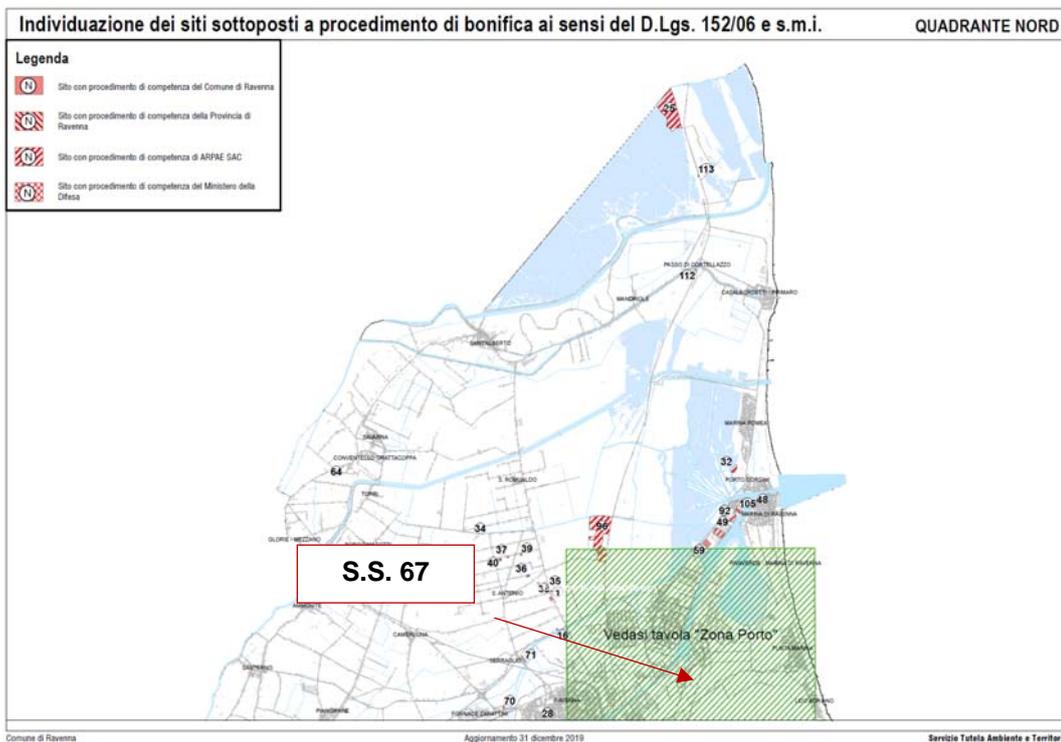


Figura 29 – Individuazione dei siti sottoposti a procedimento di bonifica ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.: quadrante nord.

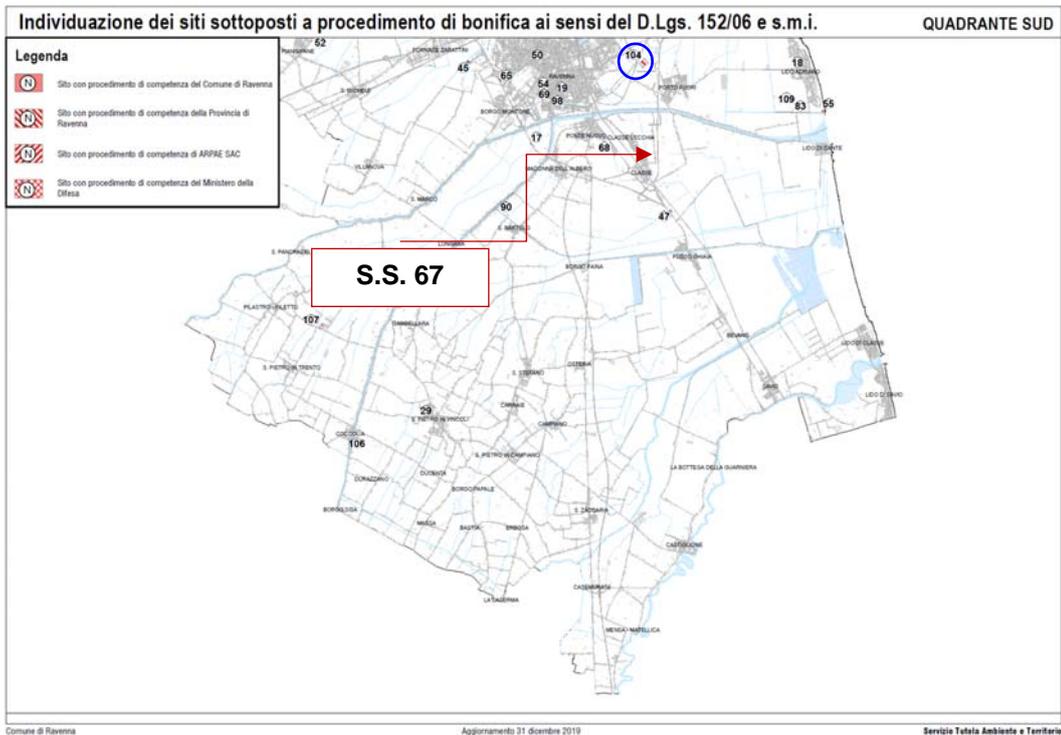


Figura 30 – Individuazione dei siti sottoposti a procedimento di bonifica ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.: quadrante sud.

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate	SI	NO	Breve descrizione
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Gli interventi di progetto non interessano ambiti vincolati.

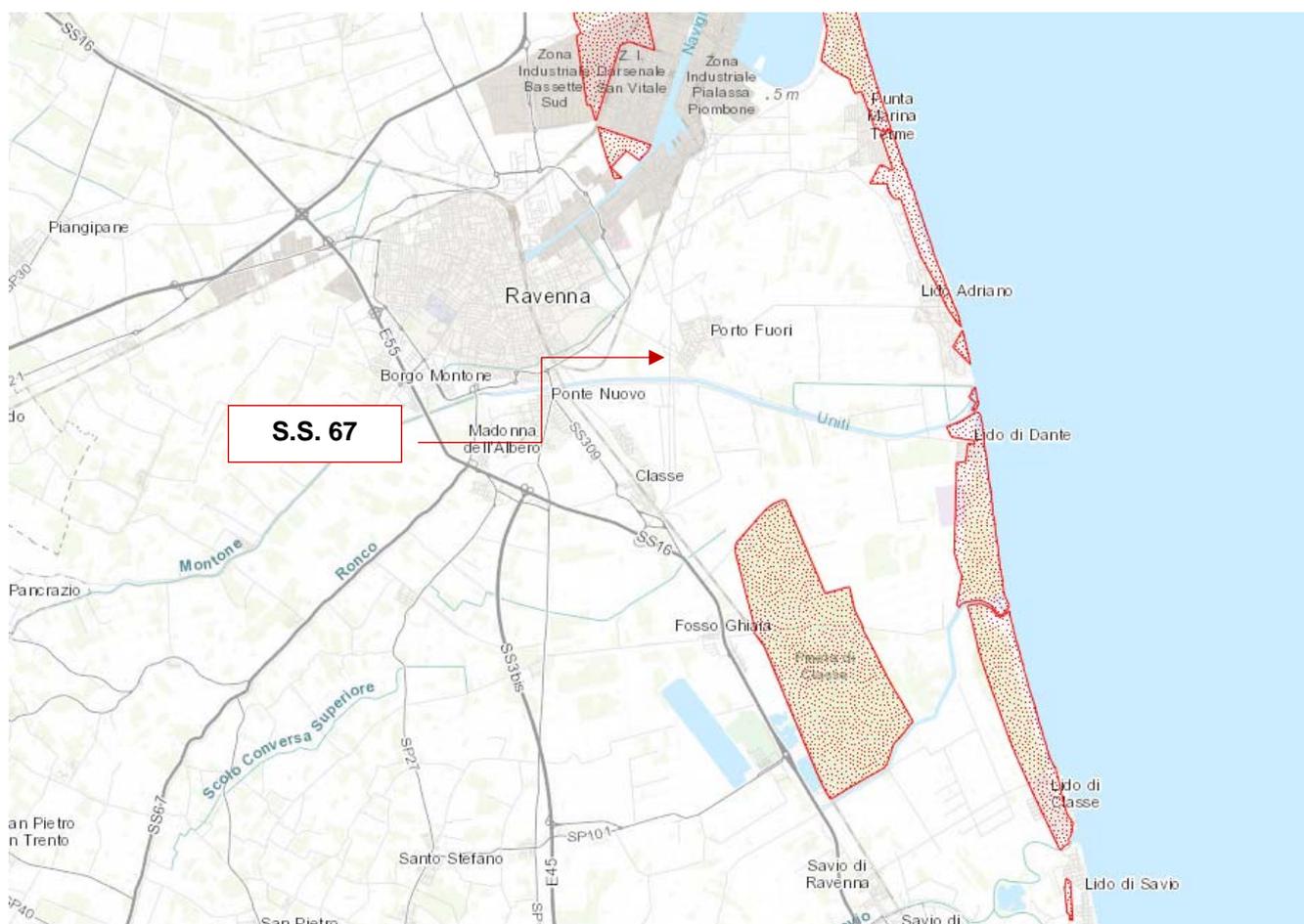
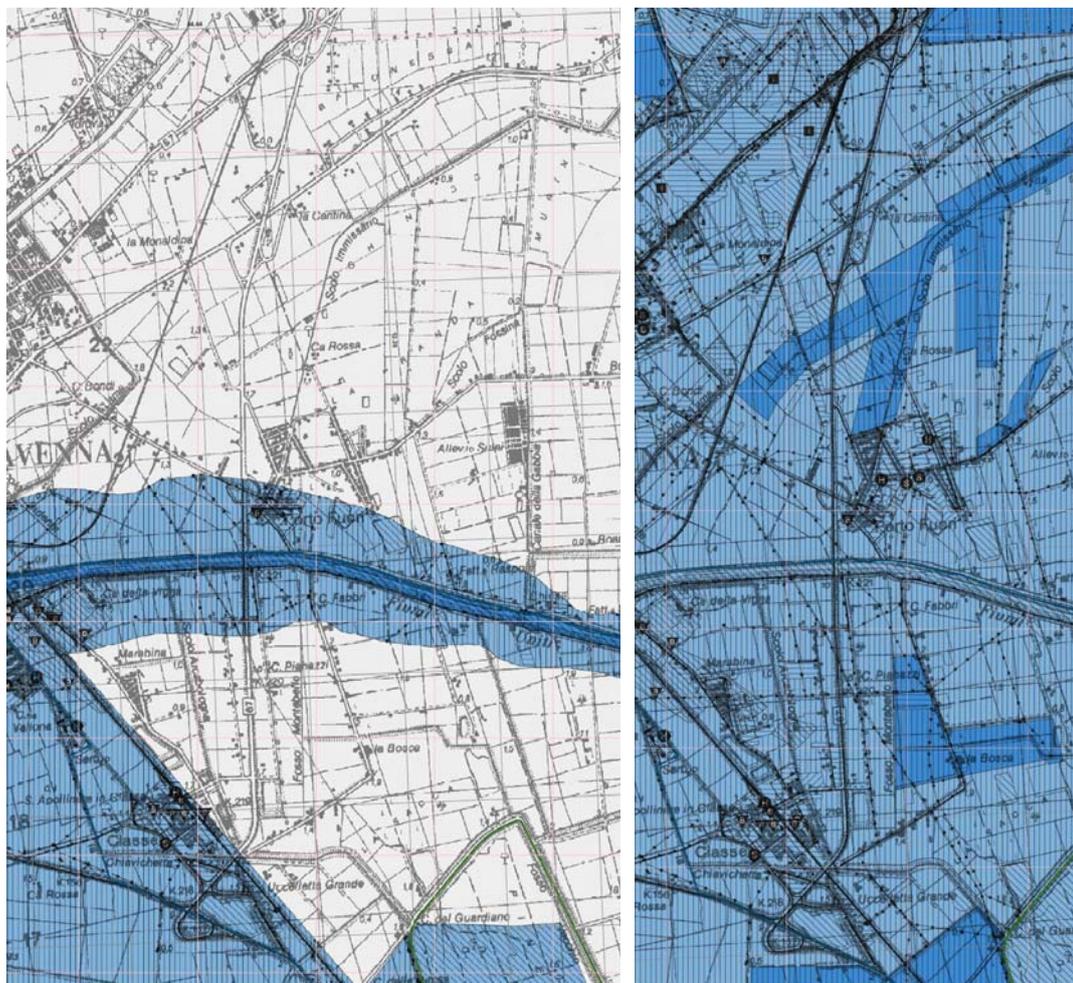


Figura 31 – Vincolo Idrogeologico (Fonte Vincoli Ambientali Provincia di Ravenna).

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate	SI	NO	Breve descrizione
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"/>	Alcuni ambiti del progetto interessano aree a rischio.

Nella seduta di Comitato Istituzionale del 17 dicembre 2015, con deliberazione n.7/2015, è stato adottato il Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume Po. Riesame e aggiornamento al 2015 (PdG Po 2015). Successivamente nella seduta del Comitato Istituzionale del 3 marzo 2016, deliberazione n.1/2016 (DPCM 27 Ottobre 2016), il Piano è stato approvato.

La Direttiva Europea 2007/60/CE, recepita nel diritto italiano con D.Lgs. 49/2010, ha dato avvio ad una nuova fase della politica nazionale per la gestione del rischio di alluvioni, che il Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA) deve attuare, nel modo più efficace. Il PGRA, introdotto dalla Direttiva per ogni distretto idrografico, dirige l'azione sulle aree a rischio più significativo, organizzate e gerarchizzate rispetto all'insieme di tutte le aree a rischio e definisce gli obiettivi di sicurezza e le priorità di intervento a scala distrettuale, in modo concertato fra tutte le Amministrazioni e gli Enti gestori, con la partecipazione dei portatori di interesse e il coinvolgimento del pubblico in generale.



Scenari di Pericolosità

- P3 – H (Alluvioni frequenti:
tempo di ritorno tra 20 e 50 anni - elevata probabilità)
- P2 – M (Alluvioni poco frequenti:
tempo di ritorno tra 100 e 200 anni - media probabilità)
- P1 – L (Scarsa probabilità di alluvioni o scenari di eventi estremi)

Elementi Potenzialmente Esposti

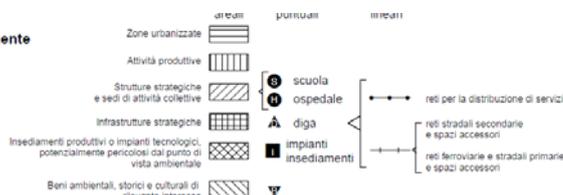


Figura 32 – Scenari alluvioni e mappe di pericolosità e di rischio di alluvioni

Nell'ambito della progettazione stradale è essenziale definire le modalità di raccolta, controllo e smaltimento delle acque derivanti dalla piattaforma stradale, sia da un punto di vista quantitativo sia qualitativo. Dal punto di vista qualitativo le acque drenate dalla pavimentazione stradale, specie nei primi minuti di precipitazione (prima pioggia), rimuovono, in quantità variabili con la combinazione di diversi fattori, le sostanze ivi depositate a causa di:

- esercizio della strada (carburanti incombusti, detriti di pneumatici, gocciolamento di sostanze detergenti e anticongelanti, abrasione di conglomerato bituminoso, ecc.) e alla sua manutenzione (vernici per demarca-zione segnaletica orizzontale, sostanze chimiche utilizzate per la pulizia dei segnali verticali);
- eventi accidentali (dispersione sostanze solubili e insolubili in acqua, liquidi infiammabili, ecc.);
- altri fattori inquinanti: resti di materiali da costruzione (inerti, cementi, ...), depositi di componenti di vegetazione (fogliame, residui dello sfalcio dell'erba, pollini), resti di animali morti, ecc.

Il manto stradale trasferisce alle acque di dilavamento, dunque, sia materiale organico – in buona parte biodegradabile (oli e grassi, alcani, alcheni,...) ma contenente una piccola frazione a lenta degradabilità (Idrocarburi polici-clici aromatici, furani,...) -, sia solidi inerti (sali inorganici di varia natura), nutrienti (azoto e fosforo) e metalli pesanti.

Alla luce di questi aspetti, la scelta progettuale adottata è quella di sottoporre a trattamento il ruscellamento dell'acqua di prima pioggia, visto le maggiori concentrazioni di inquinanti trasportate, e di recapitare direttamente nei corsi d'acqua esistenti la seconda pioggia.

Viene anche proposta la segregazione in appositi volumi di stoccaggio, l'eventuale onda nera, proveniente da sversamenti accidentali di liquidi oleosi sulla sede stradale.

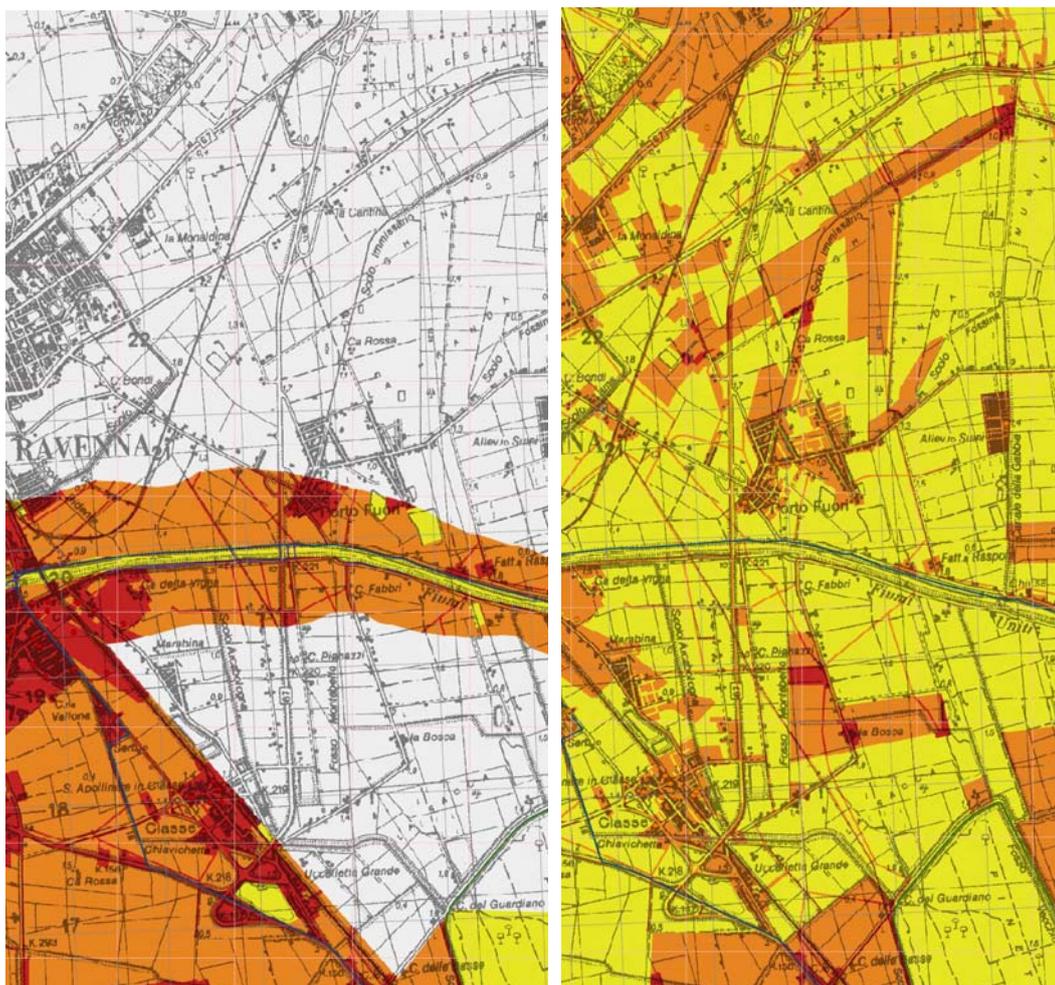
Dal punto di vista quantitativo la progettazione è legata alla definizione dell'intensità e della durata dell'evento piovoso di progetto e del sistema di raccolta e convogliamento ed alla capacità idraulica dei recettori finali.

Riassumendo, il sistema di raccolta delle acque di piattaforma a servizio dell'infrastruttura oggetto di adeguamento è stato definito in modo tale da raggiungere i seguenti obiettivi:

- realizzare un più efficace sistema di smaltimento delle acque di piattaforma vista anche la maggior superficie impermeabile che si realizzerà al seguito dell'allargamento della piattaforma stradale;
- garantire il trattamento delle acque di prima pioggia;
- garantire la protezione dei corpi idrici dal rischio di sversamento di sostanze inquinanti a seguito di eventuali incidenti stradali;
- utilizzare, quali recapiti finali, corsi d'acqua capaci di smaltire le portate conferite senza alterare in modo significativo le proprie caratteristiche idrauliche e le condizioni di sicurezza idraulica del territorio a valle dell'infrastruttura.

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione</i>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ⁷	X	<input type="checkbox"/>	

⁷ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica



Legenda



Figura 32 - Mappe del Rischio.

Secondo l'Ordinanza n.3274 del 20 marzo 2003 "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica", il comune interessato dall'infrastruttura in esame è localizzato in zona sismica 3, cui corrispondono, come indicato in tabella sottostante, valori di accelerazione di picco orizzontale del suolo (a_g), con probabilità di superamento del 10% in 50 anni, compresi tra 0,05g e 0,15g.

Zona	Accelerazione orizzontale con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni [a_g/g]
1	>0,25
2	0,15-0,25
3	0,05-0,15
4	<0,05

La cartografia rappresentata consiste nella mappatura del rischio di alluvioni, predisposta in attuazione della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs. 49/2010. In particolare, l'art. 6 comma 5 del D.Lgs. 49/2010 recita:
"Le mappe del rischio di alluvioni indicano le potenziali conseguenze negative derivanti dalle alluvioni, nell'ambito degli scenari di cui al comma 2 e prevedono le 4 classi di rischio di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 29 settembre 1998, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 3 del 5 gennaio 1999 [...]".
Il D.P.C.M. 29.09.98 "Atto di indirizzo e coordinamento per l'individuazione dei criteri relativi agli adempimenti di cui all'art. 1, commi 1 e del D.L. 11.06.98, n. 180", richiamato nel D.Lgs. 49/2010, definisce quattro classi di rischio:
•**R4 (rischio molto elevato)**: per il quale sono possibili perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale, la distruzione di attività socio-economiche.
•**R3 (rischio elevato)**: per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, la interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni relativi al patrimonio ambientale;
•**R2 (rischio medio)**: per il quale sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche;
•**R1 (rischio moderato o nullo)**: per il quale i danni sociali, economici ed al patrimonio ambientale sono trascurabili o nulli.
Ai fini dell'attuazione del D.Lgs. 49/2010, le mappe del rischio sono state elaborate seguendo le indicazioni di cui al documento "Indirizzi operativi per l'attuazione della direttiva 2007/60/ce relativa alla valutazione ed alla gestione dei rischi da alluvioni con riferimento alla predisposizione delle mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni", (MATTM, aprile 2013: http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/vari/documento_definitivo_indirizzi_operativi_direttiva_alluvioni_gen_13.pdf) in base ai quali la definizione del concetto di rischio si basa sulla seguente formula:
 $R = P \times E \times V = P \times Dp$ dove:
P (pericolosità): probabilità di accadimento, all'interno di una certa area e in un certo intervallo di tempo, di un fenomeno naturale di assegnata intensità;
E (elementi esposti): persone e/o beni (abitazioni, strutture, infrastrutture, ecc.) e/o attività (economiche, sociali, ecc.) esposte ad un evento naturale;
V (vulnerabilità): grado di capacità (o incapacità) di un sistema/elemento a resistere all'evento naturale;
Dp (danno potenziale): grado di perdita prevedibile a seguito di un fenomeno naturale di data intensità, funzione sia del valore che della vulnerabilità dell'elemento esposto;
R (rischio): numero atteso di vittime, persone ferite, danni a proprietà, beni culturali e ambientali, distruzione o interruzione di attività economiche, in conseguenza di un fenomeno naturale di assegnata intensità.
L'analisi del rischio è stata svolta, pertanto, sovrapponendo, mediante procedure automatizzate su piattaforma GIS - Arcmap, alle mappe della pericolosità di alluvioni la cartografia degli elementi esposti distinti in 4 classi di danno potenziale (da D4 a D1), utilizzando l'algoritmo definito dagli "Indirizzi operativi" del MATTM, in particolare mediante la elaborazione di una matrice generale (Figura 1) che associa le classi di pericolosità P1, P2, P3 alle classi di danno D1, D2, D3 e D4, declinata in funzione della specificità e dell'intensità dei processi attesi (Figura 2, Figura 3 e 4).
Pertanto, definiti i 3 livelli di pericolosità (P3, P2, P1) e i 4 di danno potenziale (D4, D3, D2, D1) sono stati stabiliti i quattro livelli di Rischio conseguenti R4, R3, R2 ed R1 e quindi redatte le mappe del rischio.

CLASSI DI RISCHIO	CLASSI DI PERICOLOSITA'		
	P3	P2	P1
D4	R4	R4	R2
D3	R4	R3	R2
D2	R3	R2	R1
D1	R1	R1	R1

Figura 1 - Matrice del rischio (Indirizzi Operativi MATTM)

CLASSI DI RISCHIO	CLASSI DI PERICOLOSITA'		
	P3	P2	P1
D4	R4	R4	R2
D3	R4	R3	R2
D2	R3	R2	R1
D1	R1	R1	R1

Figura 2 - Matrice del rischio di tipo A

CLASSI DI RISCHIO	CLASSI DI PERICOLOSITA'		
	P3	P2	P1
D4	R4	R3	R2
D3	R3	R3	R1
D2	R2	R2	R1
D1	R1	R1	R1

Figura 3 - Matrice del rischio di tipo B

CLASSI DI RISCHIO	CLASSI DI PERICOLOSITA'	
	P3	P2
D4	R3	R2
D3	R3	R1
D2	R2	R1
D1	R1	R1

Figura 4 - Matrice del rischio di tipo C

Tipologia Matrice	Ambito
Matrice A	Corsi d'acqua naturali principali ITN008 (distretto padano)
Matrice B	Corsi d'acqua naturali principali e secondari UoM ITI021, ITR081, ITI01319 (distretto appennino settentrionale) e reticolo secondario collinare-montano ITN008 (distretto padano)
Matrice B	Aree costiere marine
Matrice C	Reticolo Secondario artificiale di Pianura

Le mappe del rischio elaborate applicando le matrici sopra descritte sono costituite da tre tematismi:
-copertura poligonale: derivante dall'intersezione effettuata tra pericolosità e elementi esposti di tipo areale (uso del suolo, etc);
-copertura lineare: derivante dall'intersezione effettuata tra pericolosità e elementi esposti di tipo lineare (p.e. viabilità stradale e ferroviaria, etc);
-copertura puntuale: derivante dall'intersezione effettuata tra pericolosità e elementi esposti di tipo areale (istituti scolastici, strutture sanitarie e ospedaliere, impianti IED, etc).
Gli elementi a rischio di tipo puntuale (p.e. istituti scolastici) e lineari (p.e. viabilità stradale) sono stati rappresentati attribuendo al punto o alla linea il colore corrispondente al livello di rischio derivante dal calcolo.
Le mappe così redatte sono state corredate anche delle informazioni circa il numero di abitanti potenzialmente esposti all'alluvione.
Le mappe del rischio elaborate per ciascuno degli ambiti territoriali considerati (corsi d'acqua naturali, reticolo secondario artificiale di pianura e aree costiere-marine) sono state poi sintetizzate nella mappa del rischio massimo che rappresenta per ciascuna porzione di territorio la classificazione più elevata del rischio.
Le mappe del rischio devono comunque essere lette e interpretate in stretta correlazione con le mappe della pericolosità e degli elementi esposti.
Informazioni di carattere generale
Si specifica che i dati rappresentati nella mappa hanno valenza informativa e sono propedeutici alla elaborazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni.
Le valutazioni tecniche condotte e le attività svolte dal Gruppo di Lavoro hanno consentito il raggiungimento, sull'intero reticolo idrografico e ambiti indagati, di un livello di confidenza complessivamente adeguato rispetto alla finalità delle mappe e alla prima fase di gestione prevista dalla Direttiva europea 2007/60/CE. Analisi e usi di tipo diverso, tuttavia, devono essere valutati caso per caso, in funzione delle incertezze e dei limiti intrinseci della mappatura.
Si sottolinea che i dati rappresentati potranno subire modifiche e integrazioni anche in relazione al percorso di presentazione, condivisione e diffusione che le Autorità di Bacino e la Regione Emilia-Romagna stanno portando avanti e continueranno a sviluppare contestualmente alla elaborazione del Piano.
Le Autorità di Bacino e la Regione non saranno ritenuti responsabili nel caso in cui i dati venissero modificati o utilizzati per scopi diversi da quelli indicati.
I contenuti della carta possono essere utilizzati, senza alterarli, citando esplicitamente la fonte, secondo la seguente dicitura:
"Fonte: Mappa del rischio di alluvioni a scala 1:25'000, predisposta in attuazione dell'art. 6 della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs. 49/2010".

Per approfondimenti:

<http://pianoalluvioni.adbpo.it/> <http://www.appenninosettentrionale.it> <http://www.abtevere.it>

Cartografia interattiva: <http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/luogo-bacino/sezioni/piano-di-gestione-del-rischio-alluvioni/cartografia>

Per partecipare alla consultazione sul Progetto di Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni:

<http://partecipazione.regione.emilia-romagna.it/iopartecipo>

<http://partecipazione.regione.emilia-romagna.it/iopartecipo/valutazione-e-gestione-del-rischio-di-alluvioni-verso-il-piano-di-gestione-del-rischio-di-alluvioni>

Per informazioni e contatti: direttivaAlluvioni@regione.emilia-romagna.it

Legenda

Aree Protette		Zone Parco		SIC - ZPS
Classi di Rischio		puntuali	lineari	areali
R1 (rischio moderato o nullo)				
R2 (rischio medio)				
R3 (rischio elevato)				
R4 (rischio molto elevato)				

Legenda

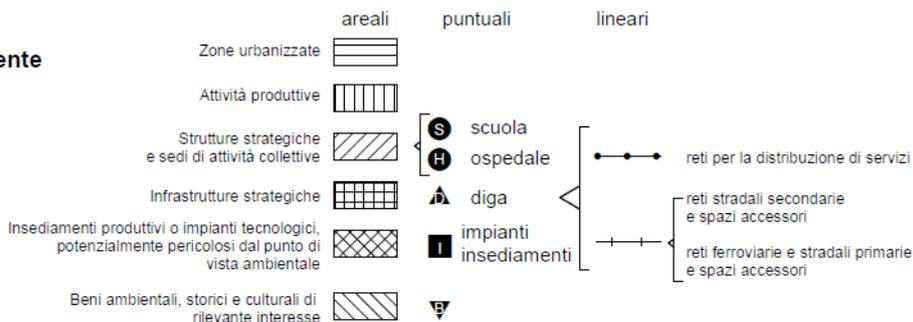
Scenari di Pericolosità

- P3 – H (Alluvioni frequenti: tempo di ritorno tra 20 e 50 anni - elevata probabilità)
- P2 – M (Alluvioni poco frequenti: tempo di ritorno tra 100 e 200 anni - media probabilità)
- P1 – L (Scarsa probabilità di alluvioni o scenari di eventi estremi)

Aree Protette

- Zone Parco
- SIC - ZPS

Elementi Potenzialmente Esposti



La cartografia rappresentata consiste nella mappatura del rischio di alluvioni, predisposta in attuazione della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs. 49/2010. In particolare, l'art. 6 comma 5 del D.Lgs. 49/2010 recita:

"Le mappe del rischio di alluvioni indicano le potenziali conseguenze negative derivanti dalle alluvioni, nell'ambito degli scenari di cui al comma 2 e prevedono le 4 classi di rischio di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 29 settembre 1998, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 3 del 5 gennaio 1999 [...]".

Il D.P.C.M. 29.09.98 "Atto di indirizzo e coordinamento per l'individuazione dei criteri relativi agli adempimenti di cui all'art. 1, commi 1 e del D.L. 11.06.98, n. 180", richiamato nel D.Lgs. 49/2010, definisce quattro classi di rischio:

- *R4 (rischio molto elevato):** per il quale sono possibili perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale, la distruzione di attività socio-economiche.
- *R3 (rischio elevato):** per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, la interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni relativi al patrimonio ambientale;
- *R2 (rischio medio):** per il quale sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche;
- *R1 (rischio moderato o nullo):** per il quale i danni sociali, economici ed al patrimonio ambientale sono trascurabili o nulli.

Ai fini dell'attuazione del D.Lgs. 49/2010, le mappe del rischio sono state elaborate seguendo le indicazioni di cui al documento "Indirizzi operativi per l'attuazione della direttiva 2007/60/ce relativa alla valutazione ed alla gestione dei rischi da alluvioni con riferimento alla predisposizione delle mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni", (MATTM, aprile 2013: http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/vari/documento_definitivo_indirizzi_operativi_direttiva_alluvioni_gen_13.pdf) in base ai quali la definizione del concetto di rischio si basa sulla seguente formula:

$$R = P \times E \times V = P \times Dp$$

dove:

- P (pericolosità):** probabilità di accadimento, all'interno di una certa area e in un certo intervallo di tempo, di un fenomeno naturale di assegnata intensità;
- E (elementi esposti):** persone e/o beni (abitazioni, strutture, infrastrutture, ecc.) e/o attività (economiche, sociali, ecc.) esposte ad un evento naturale;
- V (vulnerabilità):** grado di capacità (o incapacità) di un sistema/elemento a resistere all'evento naturale;
- Dp (danno potenziale):** grado di perdita prevedibile a seguito di un fenomeno naturale di data intensità, funzione sia del valore che della vulnerabilità dell'elemento esposto;
- R (rischio):** numero atteso di vittime, persone ferite, danni a proprietà, beni culturali e ambientali, distruzione o interruzione di attività economiche, in conseguenza di un fenomeno naturale di assegnata intensità.

L'analisi del rischio è stata svolta, pertanto, sovrapponendo, mediante procedure automatizzate su piattaforma GIS – Arcmap, alle mappe della pericolosità di alluvioni la cartografia degli elementi esposti distinti in 4 classi di danno potenziale (da D4 a D1), utilizzando l'algoritmo definito dagli "Indirizzi operativi" del MATTM, in particolare mediante la elaborazione di una matrice generale (Figura 1) che associa le classi di pericolosità P1, P2, P3 alle classi di danno D1, D2, D3 e D4, declinata in funzione della specificità e dell'intensità dei processi attesi (Figura 2, Figura 3 e 4).

Pertanto, definiti i 3 livelli di pericolosità (P3, P2, P1) e i 4 di danno potenziale (D4, D3, D2, D1) sono stati stabiliti i quattro livelli di Rischio conseguenti R4, R3, R2 ed R1 e quindi redatte le mappe del rischio.

CLASSI DI RISCHIO CLASSI DI DANNO	CLASSI DI PERICOLOSITA'		
	P3	P2	P1
D4	R4	R4	R2
D3	R4	R3	R2
D2	R3	R2	R1
D1	R1	R1	R1

Figura 1 – Matrice del rischio (Indirizzi Operativi MATTM)

CLASSI DI RISCHIO CLASSI DI DANNO	CLASSI DI PERICOLOSITA'		
	P3	P2	P1
D4	R4	R4	R2
D3	R4	R3	R2
D2	R3	R2	R1
D1	R1	R1	R1

Figura 2 – Matrice del rischio di tipo A

CLASSI DI RISCHIO CLASSI DI DANNO	CLASSI DI PERICOLOSITA'		
	P3	P2	P1
D4	R4	R3	R2
D3	R3	R3	R1
D2	R2	R2	R1
D1	R1	R1	R1

Figura 3 – Matrice del rischio di tipo B

CLASSI DI RISCHIO CLASSI DI DANNO	CLASSI DI PERICOLOSITA'	
	P3	P2
D4	R3	R2
D3	R3	R1
D2	R2	R1
D1	R1	R1

Figura 4 – Matrice del rischio di tipo C

Tipologia Matrice	Ambito
Matrice A	Corsi d'acqua naturali principali ITN008 (distretto padano)
Matrice B	Corsi d'acqua naturali principali e secondari UoM ITI021, ITR081, ITI01319 (distretto appennino settentrionale) e reticolo secondario collinare-montano ITN008 (distretto padano)
Matrice B	Aree costiere marine
Matrice C	Reticolo Secondario artificiale di Pianura

Legenda

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione</i>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

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.)?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Il progetto comporta limitate occupazioni di suolo.</p> <p>Il progetto non determina sostanzialmente nuove occupazioni di suolo. Il progetto consiste in una riqualificazione di un tracciato stradale esistente (S.S. 67 Classicana); i lavori sono localizzati marginalmente all'asse stradale e prevedono l'ampliamento della sezione stradale dai 14 mt attuali ai 22 mt di progetto. Oltre all'ampliamento sono previsti interventi secondari finalizzati alla sicurezza stradale.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Non si ritiene, considerate le dimensioni minimali degli interventi e la loro localizzazione (marginalmente ad un ambito stradale esistente), che possano generarsi modifiche all'ambiente naturale ed alla geomorfologia.</p> <p>L'uso del suolo viene lievemente modificato a livello locale ma tale modifica non si ritiene essere significativa per le caratteristiche dimensionali e la localizzazione del progetto ai margini di un tracciato stradale esistente.</p>
<p>Le attività di cantiere non comporteranno modifiche significative: le aree di ampliamento sono in prevalenza zone agricole o comunque ambiti marginali all'attuale tracciato stradale già attualmente disturbati dalla viabilità. Tutte le eventuali aree utilizzate dal cantiere saranno ripristinate.</p> <p>Il progetto in fase di esercizio non determina impatti ambientali differenti rispetto alla situazione attuale.</p> <p>Dal punto di vista delle interferenze con l'ambiente il progetto è di carattere migliorativo in relazione in particolare ai seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento della sicurezza stradale e prevenzione incidenti; • Progettazione del sistema di trattamento delle acque di dilavamento stradale oggi non esistente; • Interventi di inserimento paesaggistico finalizzati alla messa a verde ed alla mitigazione degli impatti visivi; • Risanamento acustico (attualmente non sono previste barriere), previa redazione di Relazione previsionale di Impatto Acustico ai sensi della L. 447/1995. 			

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
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Il progetto è un cantiere stradale pertanto per la realizzazione dei nuovi tratti saranno necessarie risorse, in particolare modo materiali.</p> <p>Il progetto non comporta l'utilizzo di risorse strategiche scarsamente disponibili e non determina significative occupazioni di suolo. L'intervento non determina problematiche di particolare rilevanza in relazione alla sostenibilità, ed all'utilizzo di risorse.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Il progetto impegna spazi limitati lungo i margini stradali esistenti e non determina cambiamenti significativi a livello territoriale.</p> <p>Le quantità di materie da utilizzare sono contenute e non si prevede il ricorso a materiali o tecnologie costruttive di particolare impegno dal punto di vista degli impatti ambientali.</p>	
Per l'ampliamento stradale durante il cantiere saranno necessarie le seguenti risorse:				
		Volume in banco	Volume fiorito	
Materiali prodotti				
Scavi		51.362,60 m ³	66.770,60 m ³	
TOTALE SCAVI			66.770,60 m³	
Materiali riporti				
Riporti			161.142,20 m ³	
TOTALE RIPORTI			161.142,20 m³	
Il progetto in fase di esercizio non determina impatti ambientali differenti rispetto alla situazione attuale. Dal punto di vista delle interferenze con l'ambiente il progetto è di carattere migliorativo.				
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
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?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Non è previsto l'impiego di materiali o sostanze nocive, salvo i materiali usualmente impiegati nei cantieri di costruzione/manutenzione di infrastrutture stradali, comunque di limitata quantità d'impiego.</p> <p>Non si prevedono per le lavorazioni previste eventi accidentali particolarmente rischiosi o di rilevante pericolo per la salute umana o per l'ambiente.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Durante la realizzazione degli interventi saranno impiegati protocolli di cantiere finalizzati a garantire la sicurezza per l'ambiente e le persone oltre al contenimento di incidenti, quali lo sversamento involontario di carburanti/oli derivanti dai macchinari, o in linea generale di liquidi infiammabili.</p> <p>In fase di cantiere saranno prese tutte le possibili mitigazioni e/o accorgimenti di sicurezza e prevenzione.</p>	
<p>Il progetto consiste in un intervento di riqualificazione di un tracciato stradale esistente. Le attività di cantiere sono inerenti a lavori stradali.</p>				
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>In fase di cantiere saranno prodotti limitati materiali provenienti dalla demolizione del corpo stradale esistente e dagli scavi necessari oltre che da eventuali sfalci e tagli di vegetazione erbacea, arboreo-arbustiva marginale.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>La gestione dei materiali provenienti dalle demolizioni stradali andrà gestita secondo prescrizioni di legge per lo smaltimento o il riciclo di rifiuti (generalmente tutti rifiuti non pericolosi).</p> <p>Le terre e rocce da scavo potranno essere trattate nell'ambito del DPR 120/2017 e ss.mm.ii. e verificato il sottoprodotto tramite la caratterizzazione e le analisi chimiche, saranno riutilizzate in cantiere o avviate al ciclo di recupero e/o riutilizzo.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
<p>Le attività di cantiere non comporteranno la produzione di rifiuti di particolare rilevanza. Al termine del cantiere tutti i rifiuti prodotti saranno gestiti a norma di legge e sarà ripristinato per le aree di cantiere lo stato ante lavori.</p> <p>Lo stoccaggio dei materiali sarà effettuato in specifiche aree di deposito poste al di fuori delle vie di transito, in modo tale da garantire tutte le condizioni di sicurezza e da non creare ostacoli, prestando particolare attenzione alle cataste, alle pile e ai mucchi di materiale che possono crollare o cedere alla base.</p> <p>Il deposito dei rifiuti sarà effettuato servendosi di idonei contenitori che verranno posizionati in luoghi tali da evitare disturbi, provvedendo poi al recapito nei punti di raccolta autorizzati, secondo le normative vigenti.</p> <p>Dall'esame dei dati geognostici a disposizione risulta che la quasi totalità dei terreni di fondazione dei rilevati stradali sono rappresentati da terreni sabbiosi limoso-argillosi o limoso-argillosi poco compatti, pertanto il progetto dovrà prevederne la stabilizzazione a cemento (o a calce). Gli scavi di bonifica variano tra 20÷100 cm. Sporadicamente sotto i primi quattro metri di profondità dal p.c. sono presenti livelli torbosi decimetrici.</p> <p>Il progetto in fase di esercizio non determina impatti ambientali differenti rispetto alla situazione attuale.</p> <p>Dal punto di vista delle interferenze con l'ambiente il progetto è di carattere migliorativo in relazione in particolare ai seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento della sicurezza stradale e prevenzione incidenti; • Progettazione del sistema di trattamento delle acque di dilavamento stradale oggi non esistente; • Interventi di inserimento paesaggistico finalizzati alla messa a verde ed alla mitigazione degli impatti visivi; • Risanamento acustico (attualmente non sono previste barriere), previa redazione di Relazione previsionale di Impatto Acustico ai sensi della L. 447/1995. 				
5. Il progetto genererà emissioni	<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

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Le uniche emissioni di inquinanti nell'atmosfera saranno quelle prodotte dai gas di scarico del traffico veicolare in transito (in fase di cantiere e in fase di esercizio).</p> <p>In fase di esercizio il traffico veicolare rimarrà il medesimo del volume esistente.</p>	<p><i>Perché:</i></p> <p>Il traffico veicolare in transito sulla SS 67 rimarrà pari al volume di traffico esistente. Non si prevede quindi un incremento di emissioni da traffico veicolare aggiuntivo rispetto alla situazione attuale.</p> <p>La realizzazione degli interventi di riqualificazione dell'asse stradale esistente contribuirà a fluidificare il traffico e quindi a diminuire localmente le emissioni in atmosfera.</p> <p>In fase di cantiere sono possibili disturbi limitati, temporanei e reversibili generati dall'attività dei mezzi a motore: il traffico sarà parzializzato al fine di garantire la circolazione stradale.</p>

La durata della fase di cantiere è di 720 giorni naturali e consecutivi; secondo le fasi di cantiere è previsto l'utilizzo di diversi mezzi d'opera quali pala, escavatore, fresa, rullo, vibrofinitrici, gru, trivelle, betoniere ed autocarri per il carico/scarico dei materiali.

Le emissioni di inquinanti in atmosfera in fase di costruzione sono pertanto imputabili essenzialmente alle polveri derivanti dai materiali movimentati (con specifico riferimento alle attività di costruzione dell'ampliamento) ed alle polveri e ai gas di scarico delle macchine e dei mezzi pesanti impiegati nei lavori.

L'inquinamento da fumi di scarico derivante dal transito e dall'attività dei mezzi meccanici durante il cantiere non si ritiene possa considerarsi significativo in quanto temporaneo e di carattere reversibile.

Possono però verificarsi situazioni di disturbo durante i lavori, derivanti non solo dall'attività dei mezzi meccanici in opera, ma anche dal rallentamento del traffico veicolare sulla S.S. 67 imputabile alla presenza dei lavori (il traffico viene parzializzato con la posa di new jersey).

In relazione alla tipologia, all'entità ed alla tempistica di attuazione delle opere da eseguire lungo le diverse tratte del tracciato in progetto, si rende necessario disporre di 3 aree di cantierizzazione principali (1 fissa e 2 temporanee), per ciascuna delle quali sono state indicate le ipotesi di collocamento in apposite planimetrie di cantiere.

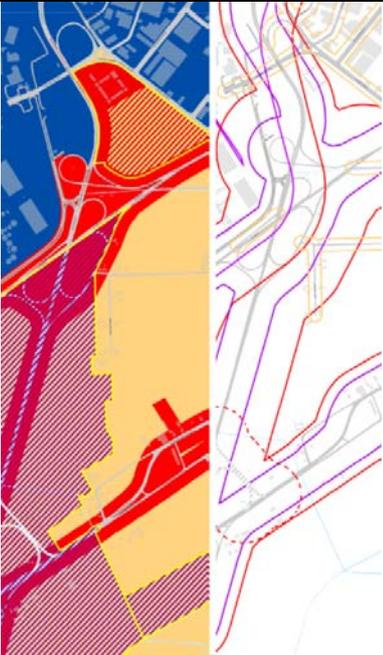
Si segnala che la maggior parte dei lavori relativi alla sede stradale dell'intero itinerario verranno realizzati grazie a cantieri itineranti che si muoveranno lungo la linea del percorso stradale esistente o di progetto.

Si può ragionevolmente affermare che il relativo impatto sull'atmosfera durante il cantiere sia da considerarsi basso, in quanto i mezzi al lavoro costituiscono una presenza temporanea in parte assimilabile al transito veicolare di automezzi ed in quanto sarà fatta particolarmente attenzione alla messa in atto delle più opportune misure mitigative.

La velocità massima all'interno dell'area di cantiere non sarà mai superiore ai 5 Km/h, velocità tale da garantire la stabilità dei mezzi e dei loro carichi. Gli automezzi autorizzati all'accesso in cantiere saranno parcheggiati in appositi spazi e solo per il tempo necessario ai lavori. Il piano viabile dei percorsi di servizio e dei piazzali interni alle aree di cantierizzazione sarà realizzato principalmente con inerti di varie pezzature, miscelati secondo un'opportuna curva granulometrica e adeguatamente costipati.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale		
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
<p>La produzione di polveri all'interno delle aree di cantiere sarà adeguatamente controllata mediante l'adozione degli accorgimenti di seguito indicati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bagnatura periodica delle superfici di cantiere in relazione al passaggio dei mezzi ed alle operazioni di carico/scarico, con aumento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva; • stabilizzazione delle piste di cantiere; • bagnatura periodica delle aree destinate allo stoccaggio temporaneo dei materiali, o loro copertura al fine di evitare il sollevamento delle polveri; • bagnatura degli inerti prima della fase di lavorazione e dei materiali risultanti dalle demolizioni e scavi. <p>In riferimento ai tratti di viabilità urbana (in corrispondenza degli ambiti residenziali) impegnati dai transiti dei mezzi pesanti demandati al trasporto dei materiali, occorrerà effettuare le seguenti azioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • adozione di velocità ridotta da parte dei mezzi pesanti; • copertura dei cassoni dei mezzi con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto dei materiali; • lavaggio giornaliero dei mezzi di cantiere e pulizia con acqua degli pneumatici dei veicoli in uscita dai cantieri. <p>Per il contenimento delle polveri nell'intorno delle aree di cantiere, in presenza di recettori, si potranno eventualmente adottare pannellature temporanee, prevedendo monitoraggi periodici delle polveri in campioni d'aria prelevati nei pressi dei recettori ritenuti maggiormente esposti.</p>		
<p>Si segnalano, infine, le azioni da intraprendere per minimizzare i problemi relativi alle emissioni di gas e particolato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • utilizzo di mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti (es. Euro 5), ossia dotati di sistemi di abbattimento del particolato di cui occorrerà prevedere idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza anche attraverso misure dell'opacità dei fumi; • l'impiego di mezzi in buone condizioni di funzionamento curandone la manutenzione e prevedendo l'utilizzo di carburanti di alta qualità; • lo spegnimento dei mezzi quando non necessari; • l'uso di attrezzature di cantiere e di impianti fissi prevalentemente con motori elettrici alimentati dalla rete esistente. <p>Il disturbo derivante dalle attività di cantiere per produzione di inquinamento (gas di scarico) e polveri è in sintesi da considerarsi temporaneo, reversibile e limitato, in quanto i mezzi utilizzati sono limitati nel numero e saranno adottati idonei sistemi di abbattimento e accorgimenti di prevenzione e mitigazione di disturbi ed inquinamenti.</p> <p>Le emissioni in atmosfera generate dalla combustione dei motori diesel dei mezzi meccanici utilizzati, pur costituendo un apporto aggiuntivo di inquinanti in aria, non si ritiene possano comportare situazioni di concentrazione allarmanti in rapporto agli standard di riferimento previsti dalla legge e/o alterazioni qualitative significative e sostanziali.</p> <p>In considerazione di una adeguata pianificazione del lavoro di cantiere non sono prevedibili effetti significativi di aggravio del congestionamento del traffico.</p>		

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
		<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Rumori\vibrazioni\emissioni sono generate unicamente in fase di cantiere dal traffico dei mezzi d'opera ed in fase di esercizio dal normale traffico veicolare.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Il traffico veicolare in transito sulla SS 67 rimarrà pari al volume di traffico esistente.</p> <p>Non si prevede quindi un incremento di emissioni da traffico veicolare aggiuntivo rispetto alla situazione esistente.</p> <p>La realizzazione degli interventi di riqualificazione dell'asse stradale esistente contribuirà a fluidificare il traffico e quindi a diminuire localmente le emissioni in atmosfera.</p> <p>In fase di cantiere sono possibili disturbi limitati, temporanei e reversibili generati dall'attività dei mezzi a motore.</p>
<p>Le attività di cantiere non comporteranno interferenze particolari. Il cantiere riguarda lavori stradali. Per la fase di cantiere dovrà essere redatta Relazione Previsionale di Impatto acustico ai sensi della D.G.R. 45/2002 della Regione Emilia-Romagna.</p> <p>Il progetto in fase di esercizio non determina impatti ambientali differenti rispetto alla situazione attuale.</p> <p>Il progetto dal punto di vista dell'acustica è di carattere migliorativo rispetto alla situazione attuale in quanto prevede, previa relazione di Relazione Previsionale di Impatto acustico ai sensi della L. 447/1995 e delle specifiche normative di riferimento, la messa in opera di barriere acustiche al fine di tutelare i principali ricettori residenziali limitrofi al tracciato.</p> <p>In relazione all'acustica l'intervento di progetto implica semplicemente una modifica lieve del tracciato della S.S. 67 (allargamento), senza generare alcuna variazione in termini di entità dei flussi di traffico.</p> <p>Già nello scenario attuale emergono possibili superamenti dei limiti di norma in considerazione della vicinanza di alcuni edifici al tracciato stradale esistente; nello scenario di esercizio, grazie alle modifiche progettuali, tutti i superamenti saranno eliminati. In ogni caso, le modifiche progettuali non genereranno mai incrementi delle criticità acustiche esistenti, né tantomeno l'insorgere di nuove criticità.</p> <p>Lo studio acustico sarà effettuato in modo tale da analizzare soluzioni mitigative per tutte le situazioni di superamento dei limiti, a causa della morfologia dell'area e della vicinanza degli edifici alla sede stradale.</p>			

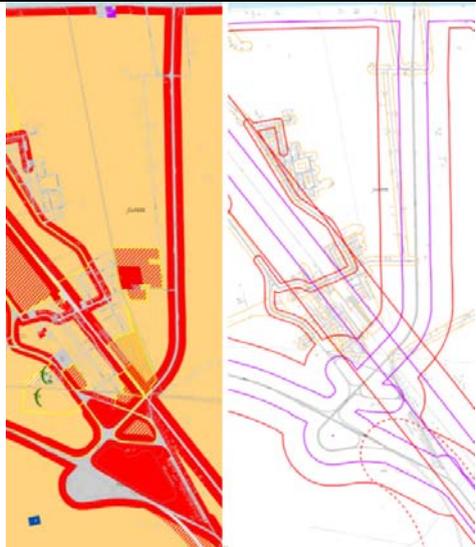
9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale		
Domande	Si/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
		
		

Zonizzazione Acustica Comune Ravenna e pertinenze infrastrutturali

Zonizzazione Acustica Comune Ravenna e pertinenze infrastrutturali

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
----------------	--------------------------------------	---



Zonizzazione Acustica Comune Ravenna e pertinenze infrastrutturali

TABELLA 2
(STRADE ESISTENTI E ASSIMILABILI)
(ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti)

TIPO DI STRADA (secondo codice della strada)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo Norma CNR 1990 e direttive P.U.T.)	Ampiezza minima di pedinatura acustica (m)	Strette, ospedali, case di cura e di riposo		Altri obiettivi	
			Distanza (m)(A)	Riv. (m)(A)	Distanza (m)(A)	Restano (m)(A)
A - autostrade		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
B - extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
C - extraurbana secondaria	Ca (strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1990)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	Cb (tutte le altre strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)			65	55
D - urbana di scorrimento	Da (strade a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60
		Db (tutte le altre strade urbane di scorrimento)	100	50	40	65
E - urbana di quartiere		30	definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 9, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995.			
F - locale		30	definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 9, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995.			

Viabilità Esistente

-  Classe III
-  Classe IV
-  Classe V

Stato Attuale

-  Classe I
-  Classe II
-  Classe III
-  Classe IV
-  Classe V
-  Classe VI

Viabilità di Progetto

-  Classe III
-  Classe IV

Stato di Progetto

-  Classe I
-  Classe II
-  Classe III
-  Classe IV
-  Classe V
-  Classe VI

Ferrovia

-  Classe V
-  Classe IV

-  Allevamenti
-  Scuole esistenti
-  Scuole di progetto
-  Strutture sanitarie esistenti
-  Strutture sanitarie di progetto
-  Ambiti soggetti a POC
-  Perimetri di aree di cava

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
<p>Le sorgenti emmissive di vibrazioni principali di un cantiere stradale sono le macchine operatrici ed i mezzi adibiti al trasporto. Le prime hanno una distribuzione spaziale prevedibile e circoscritta mentre i secondi si distribuiscono lungo l'intero percorso di cantiere (paragonabili al traffico in esercizio).</p> <p>I cantieri operativi sono localizzati ai margini e lungo l'asse dell'infrastruttura di progetto.</p> <p>Non sono attesi impatti significativi dovuti a vibrazioni durante il cantiere; il cantiere sarà gestito in piena sicurezza operativa ed ambientale e secondo le normative vigenti in materia.</p> <p>Vista la durata limitata nel tempo di un'eventuale interferenza, un possibile disagio da parte dei residenti con abitazioni più prossime alle aree operative, sarebbe confinato ad un arco temporale limitato.</p> <p>Pur ritenendo che i lavori non possano generare danni agli edifici o particolare disagio ai residenti presenti nell'intorno del progetto, per i recettori ubicati a distanza ridotta dalle operazioni, saranno adottate tutte le possibili cautele durante l'esecuzione degli stessi.</p> <p>Durante i flussi veicolari leggeri e pesanti gommati, in relazione ai dati consolidati da letteratura ed alla distanza dei recettori dall'asse stradale è possibile affermare che l'impatto da vibrazioni, visto anche lo stato attuale di esercizio dell'area di intervento, sarà nullo o trascurabile.</p> <p>Gli effetti di propagazione delle vibrazioni sono valutabili ad una distanza di pochi metri dal ciglio della sede stradale.</p> <p>A distanze superiori a circa 15 m dal bordo carreggiata, la presenza di sollecitazioni si ritiene possa avere un'ampiezza inferiore a quella definita come soglia di percettibilità, con rischio trascurabile per gli edifici e tale da minimizzare il disagio per la popolazione.</p>				
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Il rischio di contaminazione è rappresentato solo da eventi accidentali eventualmente generabili in fase di cantiere e successivamente dal traffico veicolare sulla infrastruttura in caso di incidente.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Il cantiere sarà gestito secondo i principi della sostenibilità.</p> <p>Il traffico veicolare in transito sulla SS67 rimarrà pari al volume di traffico esistente.</p> <p>Non si prevede quindi un incremento di tale rischio rispetto alla situazione esistente, anzi gli effetti sulla fluidificazione del traffico generati dagli interventi di progetto contribuiranno a ridurre il rischio di incidentalità, limitando soprattutto gli urti più gravi.</p> <p>Il progetto prevede la predisposizione di sistemi di trattamento delle acque di dilavamento stradale pertanto è da considerarsi migliorativo rispetto alla situazione attualmente in essere.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
<p>Le attività di cantiere non comporteranno interferenze significative in termini di contaminazione del terreno in quanto trattasi di cantiere stradale. Durante i lavori saranno prese tutte le possibili precauzioni e cautele finalizzate a prevenire ogni possibile evento accidentale di contaminazione dei suoli dovuto a perdite di oli, carburanti e lubrificanti.</p> <p>Il progetto in fase di esercizio non determina impatti ambientali differenti rispetto alla situazione attuale.</p> <p>Dal punto di vista delle interferenze con l'ambiente il progetto è di carattere migliorativo in relazione in particolare ai seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento della sicurezza stradale e prevenzione incidenti; • Progettazione del sistema di trattamento delle acque di dilavamento stradale oggi non esistente; • Interventi di inserimento paesaggistico finalizzati alla riqualificazione ambientale ed alla mitigazione degli impatti visivi; • Risanamento acustico (attualmente non sono previste barriere), previa redazione di Relazione previsionale di Impatto Acustico ai sensi della L. 447/1995. 				
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Il rischio è riconducibile alla eventualità di incidenti durante le fasi costruttive tra mezzi di cantiere e la viabilità ordinaria.</p> <p>Il rischio in fase di esercizio è legato all'incidentalità stradale e rimane assimilabile al rischio attuale fermo restando che l'intervento è finalizzato a garantire migliori condizioni di sicurezza.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>In cantiere si adotteranno tutti gli accorgimenti, presidi, provvedimenti previsti dal D. Lgs 81/08 per garantire la sicurezza dell'ambiente, della popolazione, dei lavoratori e del cantiere.</p> <p>Una volta in esercizio si prevede una significativa diminuzione dell'incidentalità nel tracciato stradale in intervento in funzione delle condizioni di migliore fluidificazione del traffico e migliore visibilità.</p> <p>L'ampliamento della sezione stradale e la realizzazione di adeguate banchine e barriere determinano una riduzione del rischio di possibili incidenti.</p>	
<p>Previamente all'esecuzione delle attività di cantiere sarà redatto un Piano di Sicurezza e Coordinamento ai sensi delle norme in materia (D.Lgs 81/2008): trattasi di cantiere stradale.</p> <p>In fase di esercizio non si prevedono rischi di incidente differenti all'attuale: si precisa che l'intervento è finalizzato a migliorare le condizioni di sicurezza stradale.</p>				

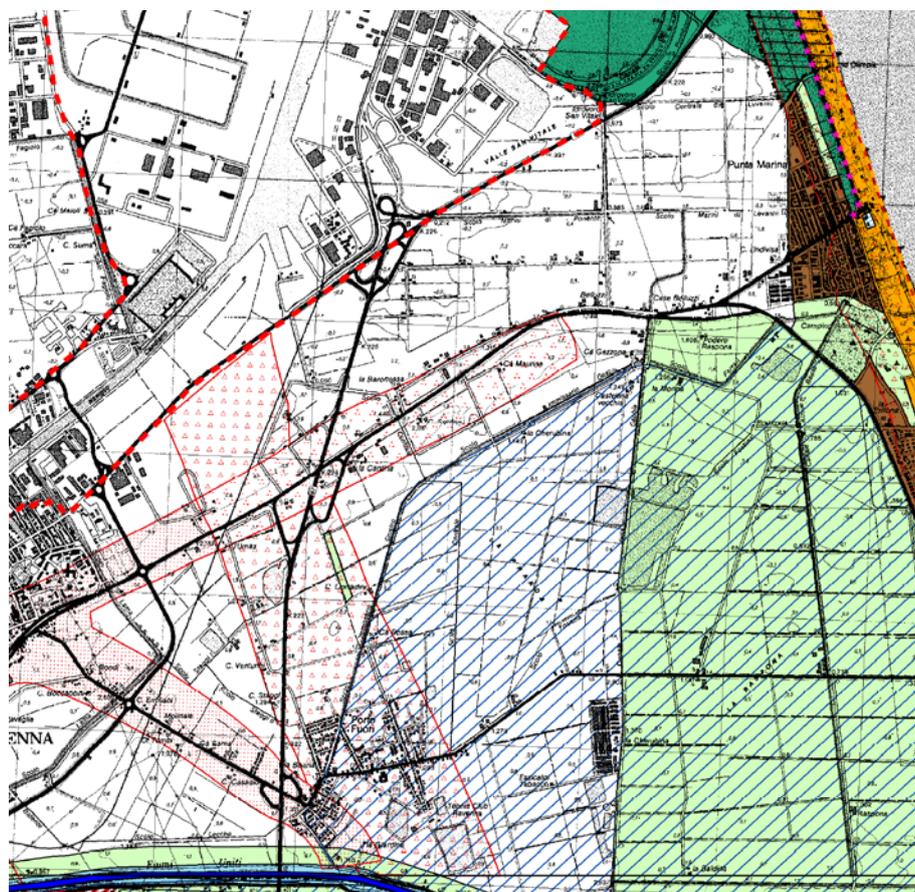
9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Come da tabella 8, l'intervento si inserisce in zone sottoposte a tutela paesaggistica ai sensi del D. Lgs 42/2004.</p> <p>La fascia di "Foreste e boschi" che caratterizza in alcuni esigui ambiti l'area dell'attuale sedime stradale non verrà significativamente influenzata dai lavori. L'intervento di progetto non comporta impatto sull'attuale status delle fitocenosi forestali nel territorio indagato.</p> <p>Le fasce esterne tutelate paesaggisticamente dei corsi d'acqua (Fiumi Uniti in particolare e Canali storici minori), nell'ambito dove sono previsti i lavori non presentano valore ecologico significativo e strategico: i lavori localizzati sull'attuale sedime stradale non coinvolgono la qualità paesaggistica degli ambiti tutelati. Medesime considerazioni valgono per i Canali storici.</p> <p>Non sono previsti effetti sul paesaggio e le sue risorse e nessuna modifica qualitativa agli ambiti tutelati come Area Protetta del Parco Regionale del Delta del Po Stazione Pineta di Classe e Salina di Cervia.</p> <p>I siti della Rete Natura 2000 più vicini sono piuttosto distanti dall'area di progetto.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>L'intervento è localizzato su un asse stradale esistente e si sviluppa su un'area di dimensioni limitate e minimali. I lavori di riqualificazione previsti non genereranno interferenze significative e irreversibili sugli attuali ambiti oggetto di tutela. Il progetto porterà ad una riqualificazione dell'asse stradale esistente e pertanto ad un miglioramento percettivo e della panoramicità.</p> <p>I tagli di vegetazione interesseranno prevalentemente la sola vegetazione arboreo arbustiva che cresce ai margini dell'attuale Classicana (vegetazione arboreo-arbustiva di margine a diffusione spontanea il cui sviluppo è limitato e compromesso dalla presenza della strada stessa).</p> <p>Tale contesto non presenta valore ecologico, naturalistico e/o paesaggistico. La vegetazione perimetrale all'asse stradale non sarà compromessa significativamente; la vegetazione prevalente che interessa tali margini stradali è caratterizzata in prevalenza da specie sinantropiche, invasive di scarso interesse naturalistico e da erbacee nitrofile e ruderali.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
---------	------------------------------	---

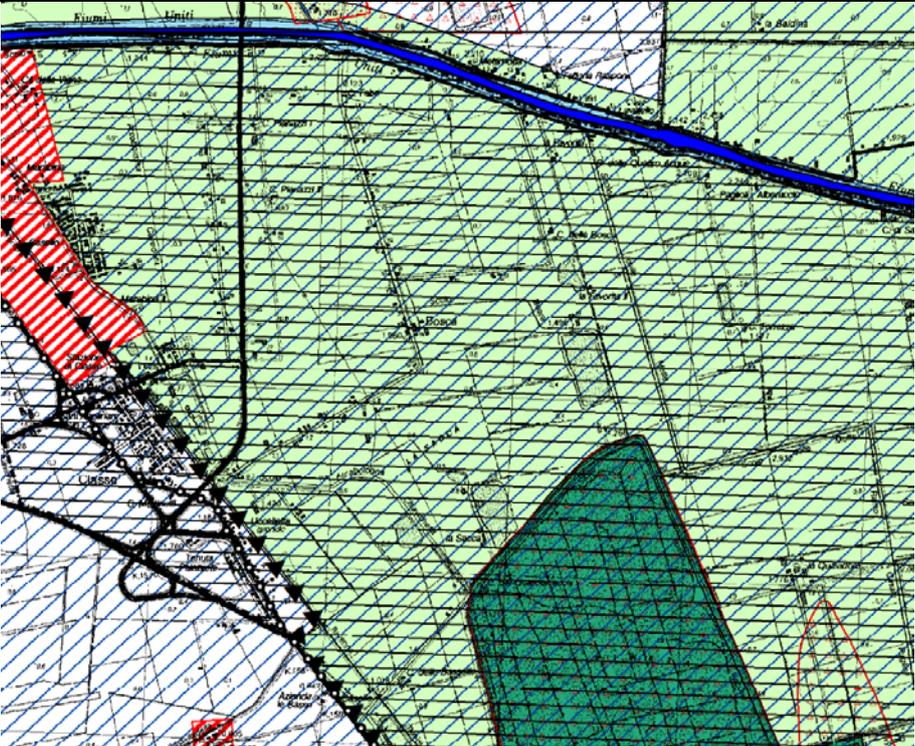
Gli interventi di cantiere previsti dal progetto sono effettuati ai margini dell'asse stradale esistente e non coinvolgono sostanzialmente ambiti forestali o fitocenosi di valore ecologico: interessano in prevalenza aree agricole coltivate a seminativo.

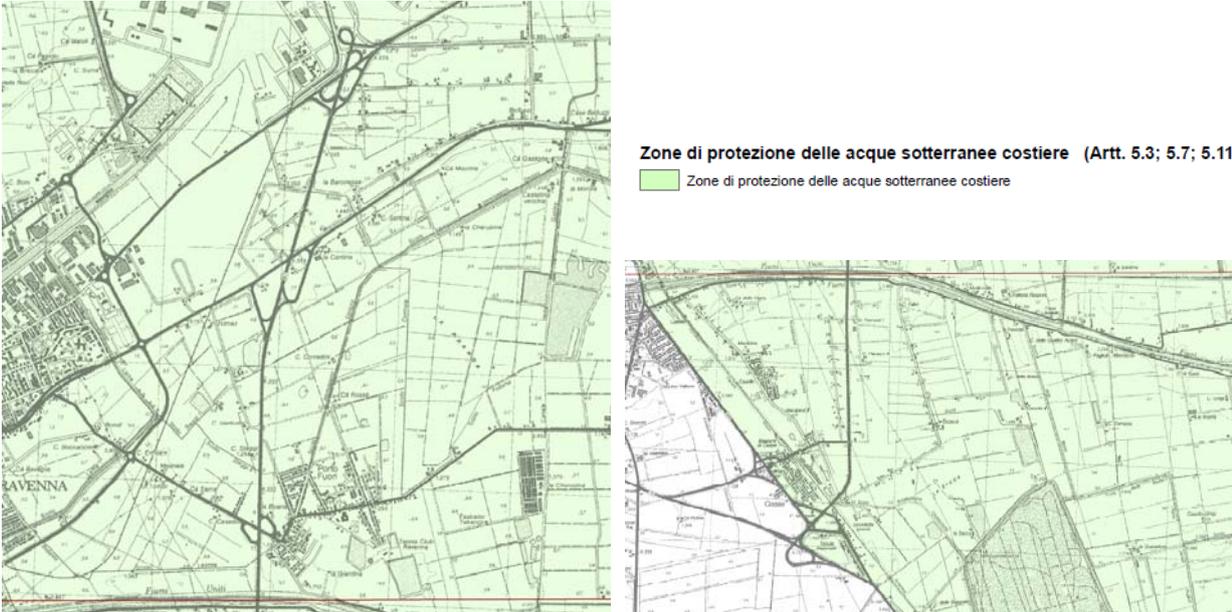
A titolo illustrativo si riporta a seguire stralcio della Tavola 2 "Tutela sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali" del vigente PTCP della Provincia di Ravenna.



- ▲▲▲ Costa Art. 3.12
- Elementi dell'impianto storico della centuriazione Art. 3.21.Bd
- ▤ Paleodossi fluviali particolarmente pronunciati Art. 3.20a
- ▥ Paleodossi di modesta rilevanza Art. 3.20c
- ▧ Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentale paesistica Art. 3.20d
- ▨ Bonifiche Art. 3.23
- ▩ Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale Art. 3.19
- Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua Art. 3.17
- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua Art. 3.18
- Strade storiche Art. 3.24.A
- ▭ Parchi regionali Art. 7.4

Tavola 2 Tutela sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali (stralcio nord PTCP)

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale		
Domande	Si/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
		
<p>Tavola 2 Tutela sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali (stralcio sud PTCP)</p> <p>L'infrastruttura attraversa i seguenti ambiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Costa - Art. 3.12; • Parchi Regionali - Art. 7.4; • Elementi dell'impianto storico della centuriazione - Art. 3.21. Bd; • Strade storiche – Art. 3.24A • Paleodossi fluviali particolarmente pronunciati - Art. 3.20a; • Paleodossi di modesta rilevanza - Art. 3.20c; • Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentale paesistica - Art. 3.20d; • Bonifiche - Art. 3.23; • Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale - Art 3.19; • Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua - Art. 3.17; • Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua - Art. 3.18. <p>Minimali interferenze con vegetazione arboreo-arbustiva sono possibili in relazione a quei tratti laddove i margini stradali (le fasce di pertinenza stradale) sono occupati da vegetazione a diffusione spontanea. Questi ambiti sono, come detto, prevalentemente caratterizzati da specie alloctone e sinantropiche prive di interesse ecologico e/o da vegetazione erbacea invasiva di carattere nitrofilo e ruderale.</p> <p>Il progetto prevede una riqualificazione dell'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura con adeguati interventi di messa a verde in sintonia con gli elementi ed i caratteri del paesaggio circostante.</p>		

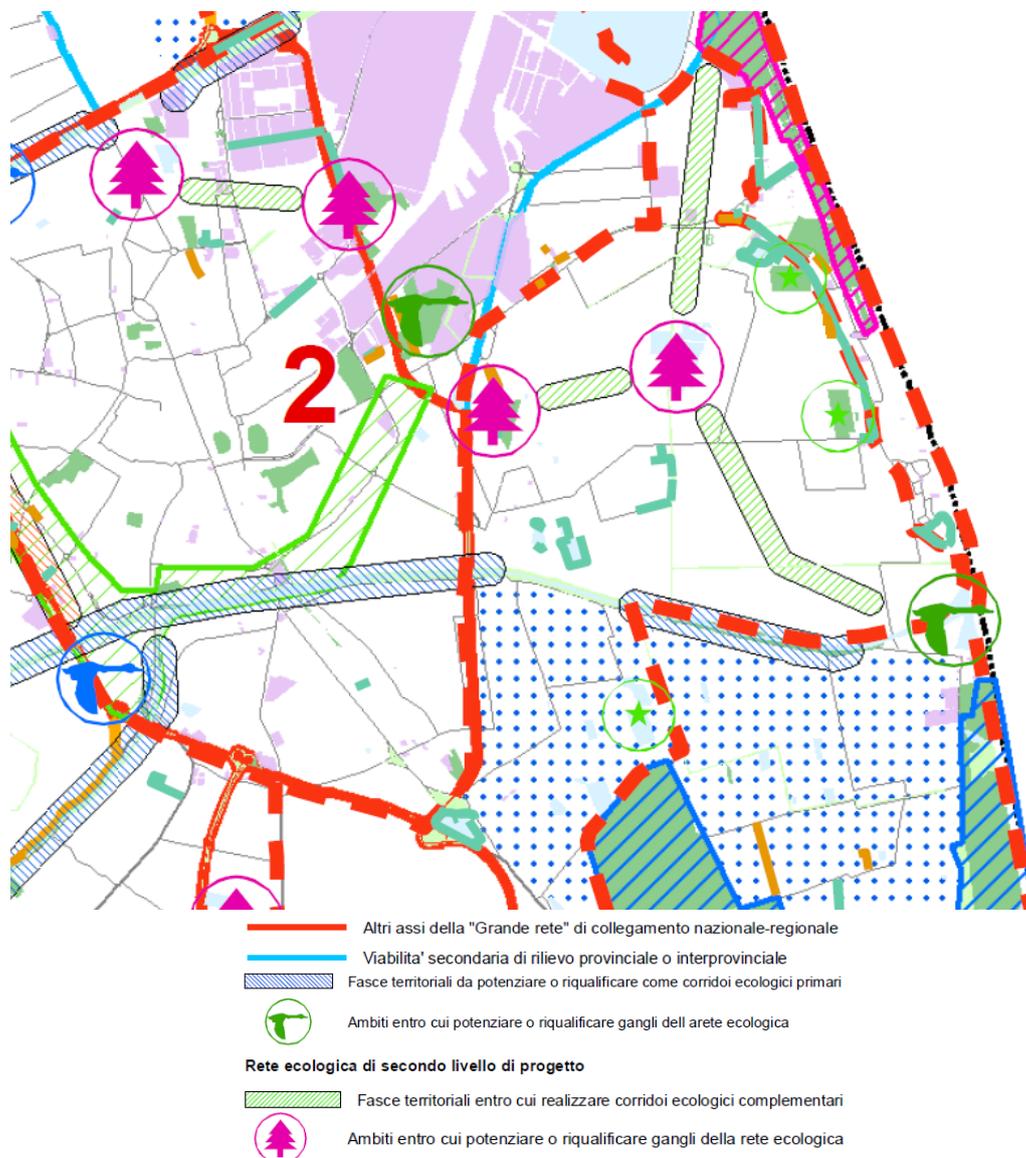
9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
 <p>Stralcio Tavola 3 Carta della tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee (PTCP)</p> <p>Zone di protezione delle acque sotterranee costiere (Artt. 5.3; 5.7; 5.11) <input type="checkbox"/> Zone di protezione delle acque sotterranee costiere</p>				
<p>Il progetto prevede la realizzazione del sistema di trattamento delle acque di dilavamento stradale oggi non esistente.</p>				
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>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?</p>	<p>Descrizione: L'intervento in progetto si inserisce in un contesto naturalistico di interesse dove si evidenzia la presenza del Parco Regionale del Delta del Po e dei Fiumi Uniti, ambito perifluviale di interesse paesaggistico. Gli interventi di progetto riguardano però la manutenzione di un tratto stradale esistente (escluso il viadotto Fiumi Uniti) e del relativo ambito di pertinenza e non coinvolgono ambiti o risorse di interesse naturalistico o ecologico.</p>		<p>Perché: I siti e i luoghi più sensibili e tutelati dal punto di vista ecologico sono lontani dall'ambito di intervento che interessa esclusivamente l'ambito stradale esistente e le immediate aree in adiacenza. Gli ambiti locali, in area di progetto, sono già influenzati dal punto di vista delle dinamiche naturali dalla presenza di un'infrastruttura. Non sono ipotizzabili pertanto presenze faunistiche importanti e/o aree di nidificazione sensibili e strategiche per la fauna.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
---------	------------------------------	---

Gli interventi di progetto non coinvolgono ambiti o risorse di interesse naturalistico o ecologico. Il progetto interviene su un asse stradale esistente.

Si riporta a seguire stralcio della Tavola 6 "Progetto reti ecologiche in provincia di Ravenna" del vigente PTCP di Ravenna.



Stralcio Tavola 6 Progetto reti ecologiche in provincia di Ravenna (PTCP)

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
<p><i>Descrizione:</i></p> <p>L'intervento di progetto riguarda la riqualificazione di un asse stradale che alla progressiva chilometrica 221+100 attraversa i Fiumi Uniti (il tratto di viadotto non è interessato dall'intervento), corso d'acqua tutelato ai sensi del D. Lgs 42/2004.</p> <p>L'asse stradale attraversa alcuni corsi d'acqua secondari.</p> <p>Il tratto di progetto attraversa in particolare il Canale storico Fosso Arcabologna alla confluenza con il Collettore Cavedona.</p> <p>Il progetto non prevede interventi sui corpi idrici citati.</p> <p>Tutti i corpi idrici relazionabili all'attuale asse della S.S. 67 non sono influenzabili dagli interventi di riqualificazione stradale previsti dal progetto perché questi ultimi intervengono esclusivamente ai margini stradali senza compromettere l'attuale funzionalità dei corpi idrici.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>L'intervento è localizzato su un asse stradale esistente e non coinvolge direttamente corpi idrici e/o ambiti naturali.</p> <p>I lavori di riqualificazione dell'asse stradale non genereranno interferenze significative e irreversibili sugli attuali ambiti fluviali e perfluviali.</p> <p>Le fasce esterne tutelate paesaggisticamente dei corsi d'acqua (Fiumi Uniti in particolare e Canali storici minori), nell'ambito dove sono previsti i lavori non presentano valore ecologico significativo e strategico: <i>i lavori non interessano il viadotto Fiumi Uniti, sono localizzati sull'attuale sedime stradale e non coinvolgono la qualità paesaggistica degli ambiti tutelati.</i></p> <p>Non sono previste interferenze con le falde sotterranee in relazione al fatto che gli interventi sono di limitata entità e che sono realizzati in prevalenza sulla sede stradale esistente nel rispetto dell'ambiente e delle normative vigenti in materia.</p> <p><i>Il progetto prevede la predisposizione di sistemi di trattamento delle acque di dilavamento stradale pertanto è da considerarsi migliorativo rispetto alla situazione attualmente in essere.</i></p>		

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
<p>Il sistema delle acque superficiali può essere interferito dagli interventi di progetto nel caso in cui si verifichino alterazioni della funzionalità idrografica-morfologica, idrologica-idraulica, interferenze con aree tutelate idraulicamente e potenzialmente allagabili.</p> <p>Il progetto non coinvolge direttamente tali ambiti (in particolare non interessa l'opera d'arte del viadotto Fiumi Uniti) e sul Canale storico Fosso Arcabologna alla confluenza con il Collettore Cavedona, ambiti tutelati dal D.Lgs 42/2004.</p> <p>Ulteriori interferenze sono legate al rilascio di acque di piattaforma (acque di prima pioggia e sversamenti accidentali).</p> <p>Il progetto prevede la predisposizione di sistemi di trattamento delle acque di dilavamento stradale pertanto è da considerarsi migliorativo rispetto alla situazione attualmente in essere.</p>				
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>L'intervento si inserisce nel contesto della razionalizzazione dell'asse della SS 67 Via Classicana che rappresenta una importante via di comunicazione.</p> <p>Pertanto, riguardando l'intervento strade di importanza sovralocale e locale, coinvolge volumi di traffico consistenti.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>La finalità dell'intervento è proprio quella di contribuire a mettere in sicurezza la circolazione stradale, evitare congestioni del traffico, e contenere gli effetti di disturbo ambientale generati dalla configurazione stradale esistente.</p> <p>L'intervento è migliorativo.</p>	
<p>In fase di esercizio non si prevedono rischi di incidente differenti all'attuale in relazione all'entità del traffico veicolare: si precisa che l'intervento è finalizzato a migliorare le condizioni di sicurezza stradale.</p>				

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
		<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>La strada S.S. 67 attraversa un'area di pianura ad elevata intervisibilità e caratterizzata dalla tipica "larga" agricola con coltivazioni in prevalenza a seminativo.</p> <p>Lungo il suo tracciato attraversa alcuni ambiti con edificato sparso anche di tipo residenziale.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>L'asse stradale si localizza in una area dove la visibilità è aperta anche a grande distanza e da luoghi a fruizione pubblica (ambiti residenziali).</p> <p>Gli interventi non generano modifiche sull'attuale qualità del paesaggio e sulla percezione visiva in quanto non prevedono nessuna nuova importante occupazione di suolo.</p> <p>I lavori sono svolti ai margini dell'asse stradale esistente e non interferiscono con l'attuale status del paesaggio a scala locale e di area vasta.</p> <p>Il progetto porterà ad un miglioramento di una attuale situazione stradale che presenta deterioramento.</p> <p>Il progetto prevede una riqualificazione dell'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura con adeguati interventi di messa a verde in sintonia con gli elementi ed i caratteri del paesaggio circostante, previo studio degli impatti visivi e dell'intervisibilità.</p>
<p>Non si ritengono sostanziali gli effetti sull'intervisibilità derivanti dall'allargamento previsto al tracciato esistente, seppure è previsto un limitato taglio di vegetazione in parte di interesse.</p> <p>Negli ambiti stradali la vegetazione sarà ripristinata con l'inserimento di specie autoctone in sintonia con il paesaggio locale, previo studio di intervisibilità finalizzato all'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura da integrarsi in una Relazione Paesaggistica da redigersi ai sensi del D. Lgs. 42/2004.</p> <p>L'ambito di progetto è un ambito stradale esistente.</p>			

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	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
<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Lungo il suo tracciato, l'S.S. 67 attraversa alcuni ambiti anche con edificato sparso residenziale.</p> <p>Non vi sarà nessuna perdita significativa di suolo non antropizzato in quanto i terreni interessati sono in prevalenza terreni agricoli.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Gli interventi non generano modifiche dell'ambiente e del territorio in quanto non prevedono nessuna nuova ingente e importante occupazione di suolo (viene occupata un'area di limitata estensione sui margini stradali esistenti) e nessuna compromissione di risorse importanti.</p> <p>I lavori sono svolti ai margini dell'asse stradale esistente e non interferiscono significativamente con l'attuale assetto urbano e con lo status ambientale a scala locale e di area vasta.</p>		
<p>Gli interventi di progetto non coinvolgono ambiti o risorse di interesse naturalistico o ecologico. Il progetto interviene su un asse stradale esistente (ai suoi margini).</p>				
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Da quanto emerge dalla pianificazione urbanistica e territoriale la realizzazione degli interventi di progetto è compatibile e sostenibile.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Il progetto riguarda la riqualificazione di un asse stradale esistente e non prevede nuove importanti occupazioni di suolo.</p> <p>Trattasi di intervento di riqualificazione.</p> <p>Dall'esame della pianificazione urbanistica e territoriale non si rilevano elementi ostativi alla realizzazione delle riqualificazioni previste dal progetto.</p>	
<p>Nel tratto di Via Classicana a nord (fuori dall'ambito del presente intervento) è coinvolto l'ambito portuale che in considerazione dei recenti interventi di espansione può essere interessato dalla realizzazione del progetto. Tale ambito non è attualmente interessato dalla progettazione.</p>				

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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<i>Descrizione:</i> L'area è antropizzata dalla sola viabilità stradale. Non vi sono zone urbane significative in prossimità, con l'eccezione di alcuni ambiti residenziali sparsi, che in parte saranno interessati da esproprio (accordo bonario). Lungo il suo tracciato l'S.S. 67 attraversa alcuni ambiti con edificato sparso anche di carattere residenziale.		<i>Perché:</i> L'antropizzazione dell'area è modesta e l'intervento in progetto non modifica in alcun modo lo stato urbanistico esistente e non genera nessun tipo di alterazione significativa dell'assetto attuale.	
	Il progetto interferisce in prevalenza con aree agricole. In alcuni contesti saranno coinvolti dall'allargamento alcuni ambiti cortilizi di abitazioni.			
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"/> Si		<input checked="" type="checkbox"/> No	
	<i>Descrizione:</i> L'area è antropizzata prevalentemente dalla sola viabilità stradale. Non vi sono zone urbane significative in prossimità con l'eccezione di alcuni edifici residenziali che in parte saranno coinvolti dal progetto. Lungo il suo tracciato l'S.S. 67 attraversa alcuni ambiti con edificato sparso anche di carattere residenziale.		<i>Perché:</i> Gli ambiti residenziali limitrofi alle zone dove saranno eseguiti i lavori sono limitati a pochi edifici. Il cantiere adotterà tutte le possibili mitigazioni e cautele al fine di rendere contenuto e minimo il disturbo in tali contesti. Il progetto prevede una riqualificazione dell'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura con adeguati interventi di messa a verde in sintonia con gli elementi ed i caratteri del paesaggio circostante, previo studio degli impatti visivi e dell'intervisibilità. Il progetto prevede il risanamento acustico dell'asse stradale pertanto i ricettori abitati interessati dai lavori saranno interessati da un miglioramento in termini di benessere.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
<p>In fase di cantiere saranno adottate tutte le possibili mitigazioni e cautele finalizzate a prevenire disturbi sugli ambiti residenziali più vicini agli interventi.</p> <p>Dal punto di vista delle interferenze con l'edificato residenziale il progetto prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento della sicurezza stradale e prevenzione incidenti (la riqualificazione è finalizzata a tale scopo); • Interventi di inserimento paesaggistico finalizzati alla riqualificazione ambientale ed alla mitigazione degli impatti visivi; • Risanamento acustico (attualmente non sono presenti barriere acustiche), previa redazione di Relazione previsionale di Impatto Acustico ai sensi della L. 447/1995, della normativa di riferimento ivi compresa la normativa regionale sui cantieri (D.G.R. 45/2002). 				
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>L'intervento in progetto si inserisce in un contesto naturalistico di interesse dove si evidenzia la presenza del Parco Regionale del Delta del Po (area agricola contigua) e dei Fiumi Uniti.</p> <p>Gli interventi si inseriscono in zone sottoposte a tutela paesaggistica ai sensi del D. Lgs 42/2004.</p> <p>L'intervento non coinvolge e non interferisce con nessuna risorsa di elevata qualità o di scarsa disponibilità.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>I siti e i luoghi più sensibili e strategici dal punto di vista ecologico sono lontani dall'ambito di intervento che in area locale interessa i margini di un asse stradale esistente.</p> <p>Gli ambiti interessati dal progetto sono già influenzati dal punto di vista delle dinamiche naturali dalla presenza di un'infrastruttura.</p> <p>I lavori non genereranno interferenze significative e irreversibili sugli ambiti naturali limitrofi in quanto si svolgono su un asse stradale esistente e in maniera minimale coinvolgono alcuni ambiti adiacenti.</p>	
<p>L'intervento non coinvolge direttamente ambiti con risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità. Nell'area contigua del Parco Regionale del Delta del Po sono interessate esclusivamente aree agricole. Il viadotto Fiumi Uniti non fa parte del presente progetto.</p>				

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i> Dalle ricognizioni effettuate non si evincono informazioni al riguardo oltre a quanto già riportato nel presente documento.		<i>Perché:</i> Dalle ricognizioni effettuate non si evincono informazioni al riguardo oltre a quanto già riportato nel presente documento.	
Informazioni riportate in Tabella 8 del presente documento.				
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"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto prevede la riqualificazione di un asse stradale che corre in un ambito caratterizzato da fenomeni di subsidenza. Gli interventi sono finalizzati a garantire la sicurezza della circolazione stradale e non interferiscono sul fenomeno.		<i>Perché:</i> Il progetto viene realizzato a norma di legge; la sua realizzazione non si ritiene possa comportare problematiche ambientali ulteriori rispetto a quanto già in essere. Si ritiene che l'osservazione degli accorgimenti derivanti dalle prescrizioni normative esistenti siano sufficienti a tutelare i possibili rischi ambientali. L'intervento è finalizzato a migliorare le attuali condizioni di sicurezza del traffico stradale.	
Informazioni riportate in Tabella 8 del presente documento.				

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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
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?	<i>Descrizione:</i> Non si prevedono effetti cumulativi negativi con altri progetti. Gli effetti generati dal progetto sulla viabilità e le relative condizioni di sicurezza sono migliorativi.		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti cumulativi negativi con altri progetti. Gli interventi previsti sono puntuali e circoscritti all'ambito stradale esistente. Essi hanno la finalità di migliorare le attuali condizioni di sicurezza stradale, fluidificando il traffico, prevenendo incidenti e pericolosi fenomeni di congestionamento.	
<p>Dal punto di vista delle interferenze con l'ambiente il progetto è di carattere migliorativo in relazione in particolare ai seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento della sicurezza stradale e prevenzione incidenti; • Progettazione del sistema di trattamento delle acque di dilavamento stradale oggi non esistente; • Interventi di inserimento paesaggistico finalizzati alla riqualificazione ambientale ed alla mitigazione degli impatti visivi; • Risanamento acustico (attualmente non sono previste barriere), previa redazione di Relazione previsionale di Impatto Acustico ai sensi della L. 447/1995. <p>Il progetto consiste in interventi di riqualificazione di un asse stradale esistente e non prevede interferenze differenti rispetto a quanto già in essere nella situazione attuale.</p>				

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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Non si prevedono effetti di natura transfrontaliera.</p> <p>Gli interventi riguardano la riqualificazione di un asse stradale esistente ai fini della sicurezza.</p> <p>Il cantiere è un normale cantiere stradale che non prevede nessun intervento particolarmente complesso o importante.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>I disturbi generati dalla fase di cantiere sono temporanei, reversibili e di carattere locale.</p> <p>I fattori di disturbo generati dall'esercizio dell'infrastruttura sono i medesimi dello stato attuale e di carattere locale.</p>	
<p>La situazione generata dal progetto sarà migliorativa rispetto all'attuale mettendo a norma le attuali condizioni di sicurezza e riqualificando un contesto stradale che presenta diversi elementi di degrado sia dal punto di vista infrastrutturale (prevedendo anche la messa in opera di sistemi di trattamento delle acque di dilavamento), sia dal punto di vista paesaggistico che del clima acustico.</p> <p>Il progetto consiste in un intervento di riqualificazione di un asse stradale esistente e non prevede interferenze differenti rispetto a quanto già in essere nella situazione attuale.</p>				

10. Allegati

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.

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)

Note agli allegati

Si allegano di seguito alcuni stralci cartografici chiarificatori degli interventi di riqualificazione previsti dal progetto. Ogni tipologia di intervento è rappresentata da uno stralcio cartografico esemplificativo (planimetrie e sezioni che costituiscono parte integrante del progetto esecutivo). Per ogni approfondimento eventualmente necessario sui singoli interventi previsti si rimanda alle cartografie complete del progetto esecutivo.

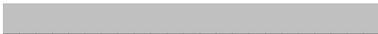
N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Relazione tecnico illustrativa	/	T00EG00GENRE01A.pdf
2	Relazione geologica e geotecnica	/	T00EG00GEORE01A.pdf
3	Censimento degli accessi	/	T00EG00TRAET01A.pdf
4	Report accessi	/	T00EG00TRAET02A.pdf
5	Prime indicazioni sulla sicurezza	/	T00SI00SICRE01A.pdf
6	Stima dei costi	/	T00CM00CMSEC01A.pdf
7	Corografia generale	1:50000	T00EG00GENCO01A.pdf
8	Planimetria generale su ortofoto	1:5000	T00EG00GENPO01A.pdf
9	Planimetria su fotopiano	1:2000	T00EG00GENPO02A.pdf
10	Planimetria rilievo su CTR	1:5000	T00EG00GENPV01A.pdf
11	Planimetria accessi su ortofoto	1:5000	T00EG00GENPO03A.pdf
12	Planimetria accessi dettaglio	1:2500	T00EG00GENPO04A.pdf
13	Planimetria accessi su CTR	1:2500	T00EG00GENPL01A.pdf
14	Planimetria generale delle sezioni tipo	1:10000	T00EG00TRAPL01A.pdf
15	Planimetria sezioni tipo (Tavola 1 di 2)	1:5000	T00EG00TRAPL02A.pdf
16	Planimetria sezioni tipo (Tavola 2 di 2)	1:5000	T00EG00TRAPL03A.pdf
17	Sezioni tipo – rilevato stradale	1:250	T00EG00TRAST01A.pdf

18	Sezioni tipo – viabilità secondaria	varie	T00EG00TRAST02A.pdf
19	Pianta scavi (Tavola 1 di 3)	1:2000	T00CA00CANPE01A.pdf
20	Pianta scavi (Tavola 2 di 3)	1:2000	T00CA00CANPE02A.pdf
21	Pianta scavi (Tavola 3 di 3)	1:2000	T00CA00CANPE03A.pdf
22	Planimetria fasi lavorative	1:500	T00CA00CANPE04A.pdf
23	Planimetria catastale	1:2000	T00EG00ESPPC01A.pdf

Allegato al presente documento vi sono anche i seguenti elaborati:

- TAVOLA N. 1 "Quadro corografico di progetto"
- TAVOLA N. 2 "Quadro fotografico stato di fatto"
- TAVOLA N. 3 "Uso del Suolo"
- TAVOLA N. 4 "Aree Protette e Rete Natura 2000"
- Allegato A alla Tavola 2

II/La dichiarante


(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁸

⁸ Applicare la firma digitale in formato PADES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.