

Lavori di realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione a raso al km. 13+950 della SS.14 "DELLA VENEZIA GIULIA"

## PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTAZIONE: Area Compartimentale Veneto

PROGETTISTA  
Ing. Antonino GALLO



GEOLOGO  
Dott. ....

RESPONSABILE del PROCEDIMENTO  
Ing. Umberto Vassallo

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE e COORDINATORE  
per la sicurezza in fase di progettazione fornita dallo Studio di Ingegneria



5, Via Vevey - 11100 **AOSTA**  
telefono +39 **0165-23.82.01**  
fax +39 **0165-34.87.2**

e-mail: [info@sinproval.it](mailto:info@sinproval.it)

Studio certificato  
**UNI EN ISO 9001:2015**



PROGETTO N. .... del XXXX:

## RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE PROGETTO

ELABORATO N. 39

REVISIONE

SCALA:

VEFRP403MS18

CODICE ELAB. V00 IA00 ARC RE01

A

-

C

B

A

EMISSIONE

24-12-2020

GS

PV

REV.

DESCRIZIONE

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO

Indirizzo dell'opera: Strada Statale SS14 "della Venezia Giulia" km 13+950 Comune di Venezia

## ALLEGATO D - RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA

### 1. RICHIEDENTE <sup>(1)</sup>

Richiedente	in qualità di
<b>ANAS – GRUPPO FS ITALIANE</b>	<input type="checkbox"/> persona fisica <input type="checkbox"/> società <input type="checkbox"/> impresa <input checked="" type="checkbox"/> ente

<sup>(1)</sup> La compilazione della scheda è a carico del soggetto che richiede l'autorizzazione paesaggistica.

### 2. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO <sup>(2)</sup>

**SS. N. 14 "della Venezia Giulia" – realizzazione di rotonda**

<sup>(2)</sup> L'indicazione della tipologia dell'opera deve essere accompagnata dal riferimento preciso alle fattispecie di cui all'Allegato B.

*B11 - "Interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali sistemazioni di rotonde, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicurino adeguata permeabilità del suolo"*

### 3. CARATTERE DELL'INTERVENTO

<input type="checkbox"/> temporaneo
<input checked="" type="checkbox"/> permanente

### 5. DESTINAZIONE D'USO

<input type="checkbox"/> residenziale o ricettiva/turistica o industriale/artigianale o agricolo o commerciale/direzionale
<input checked="" type="checkbox"/> altro Rete stradale secondaria

### 6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA

<input type="checkbox"/> centro o nucleo storico	<input checked="" type="checkbox"/> area naturale
<input type="checkbox"/> area urbana	<input type="checkbox"/> area boscata
<input type="checkbox"/> area periurbana	<input type="checkbox"/> ambito fluviale
<input type="checkbox"/> insediamento rurale (sparso e nucleo)	<input type="checkbox"/> ambito lacustre
<input checked="" type="checkbox"/> area agricola	<input type="checkbox"/> altro
<input type="checkbox"/> altro - <i>Interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali sistemazioni di rotonde, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicurino adeguata permeabilità del suolo.</i>	

### 7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

<input checked="" type="checkbox"/> pianura	<input type="checkbox"/> piana valliva (montana/collinare)
<input type="checkbox"/> versante	<input type="checkbox"/> altopiano/promontorio
<input type="checkbox"/> crinale (collinare/montano)	<input type="checkbox"/> costa (bassa/alta)
<input type="checkbox"/> altro	

## 8. UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

- a) estratto cartografico CATASTO/CTR/IGM/ORTOFOTO L'edificio (o area di intervento) deve essere evidenziato sulla cartografia attraverso apposito segno grafico o coloritura
- b) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione urbanistica comunale e relative norme
- c) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione paesaggistica e relative norme

<sup>3</sup> Lo stralcio deve riportare una rappresentazione significativa della struttura territoriale e dei caratteri paesaggistici.

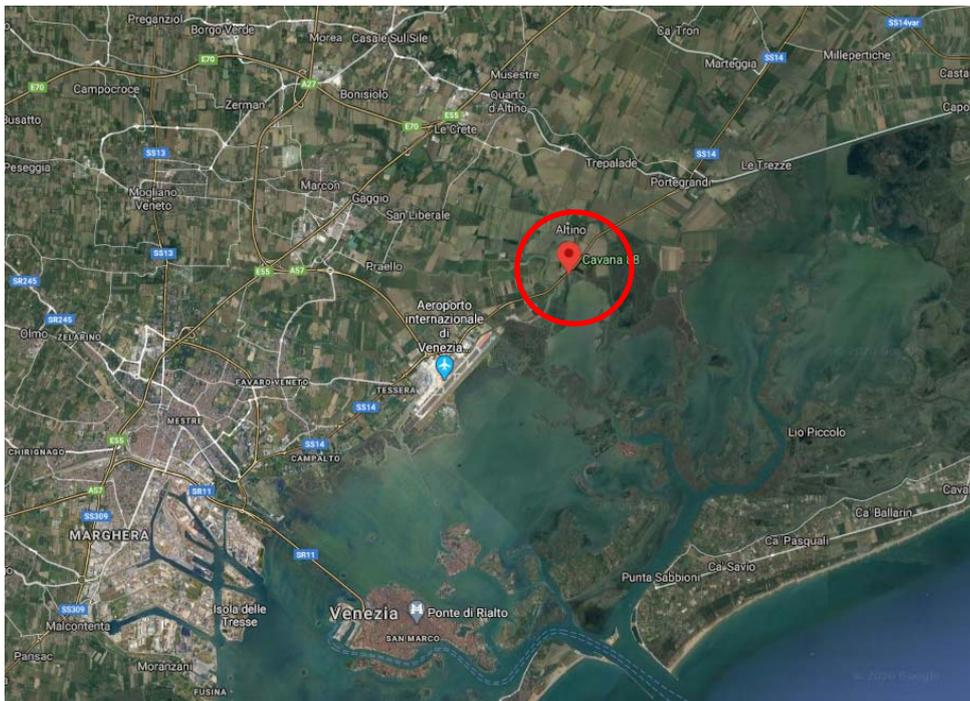


Figura 1 - Inquadramento dell'area d'intervento su foto satellitare

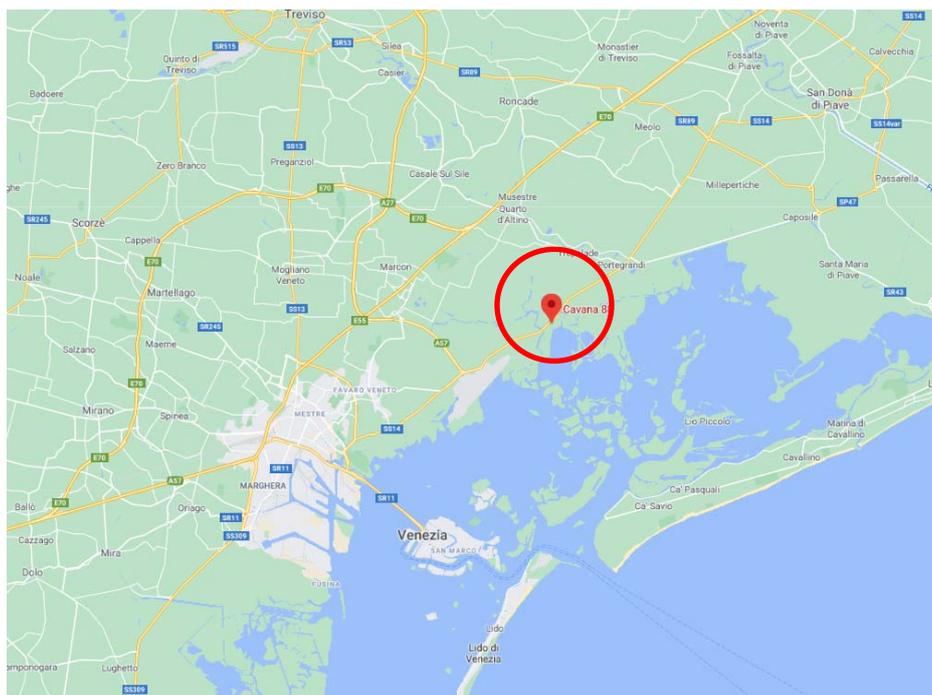


Figura 2 - Inquadramento territoriale dell'area di interesse

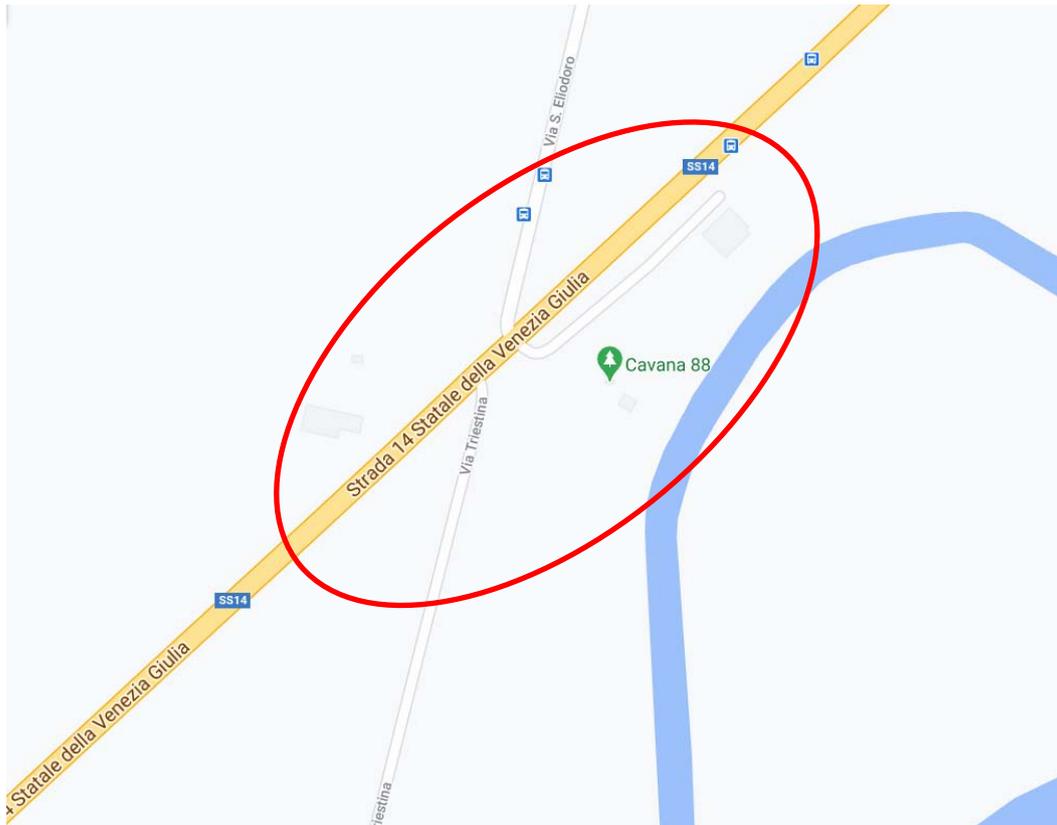


Figura 3 - Inquadramento dell'area oggetto di intervento su toponomastica

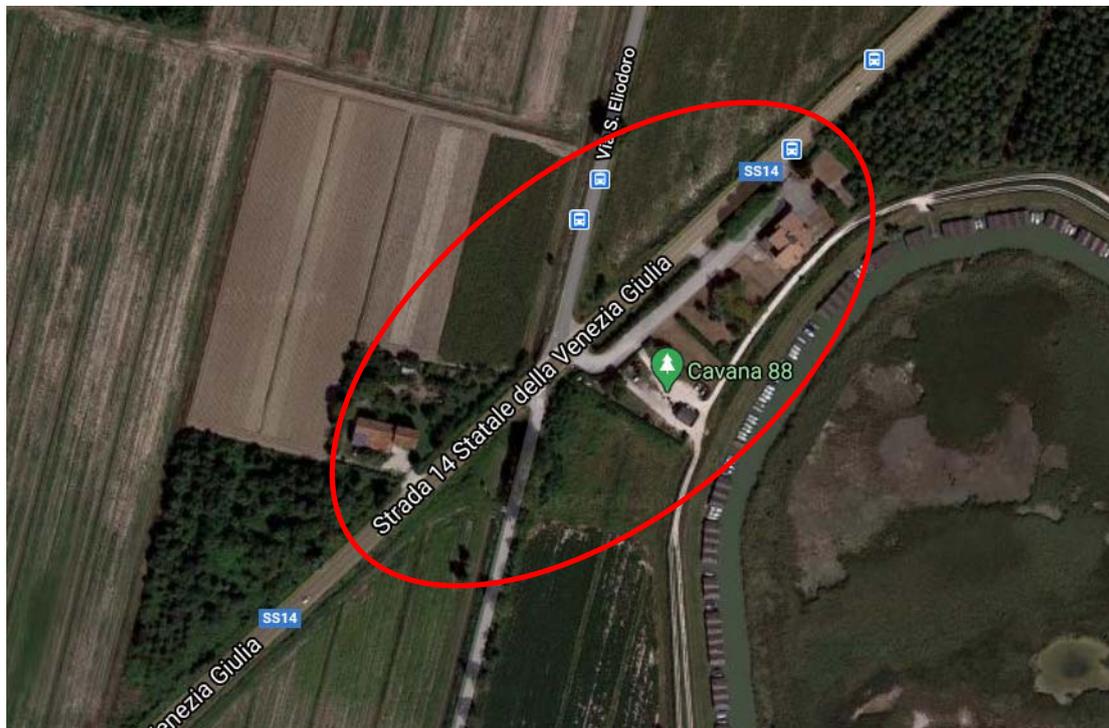


Figura 4 - Inquadramento locale dell'area di interesse

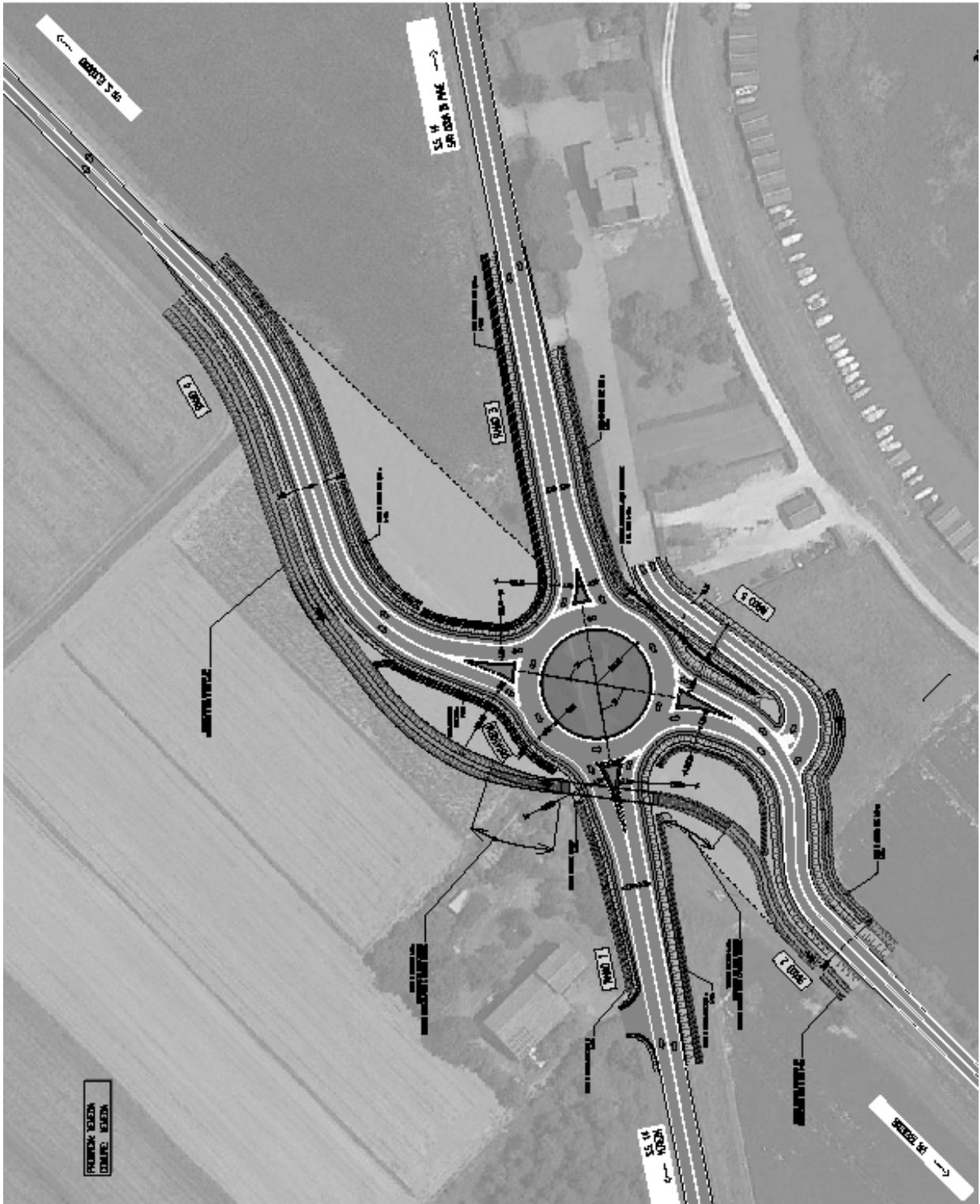
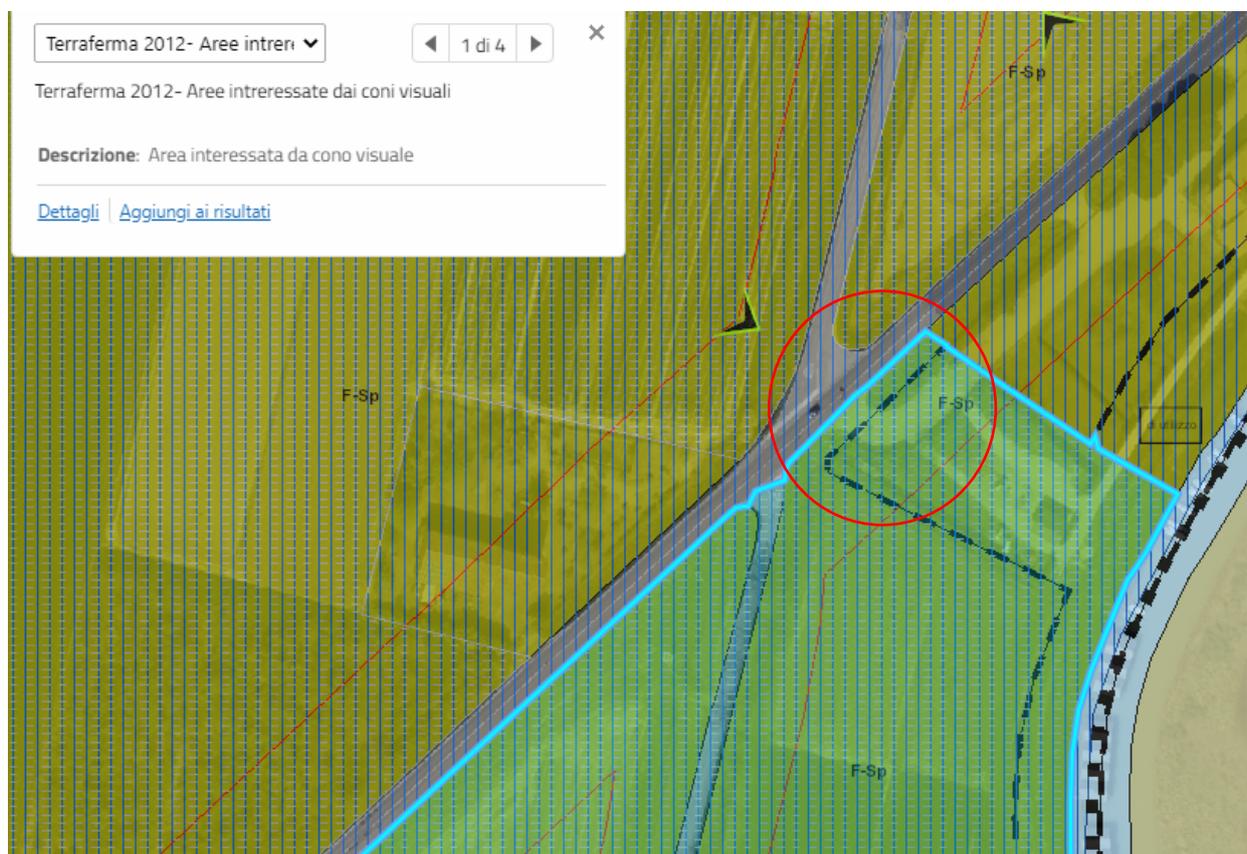
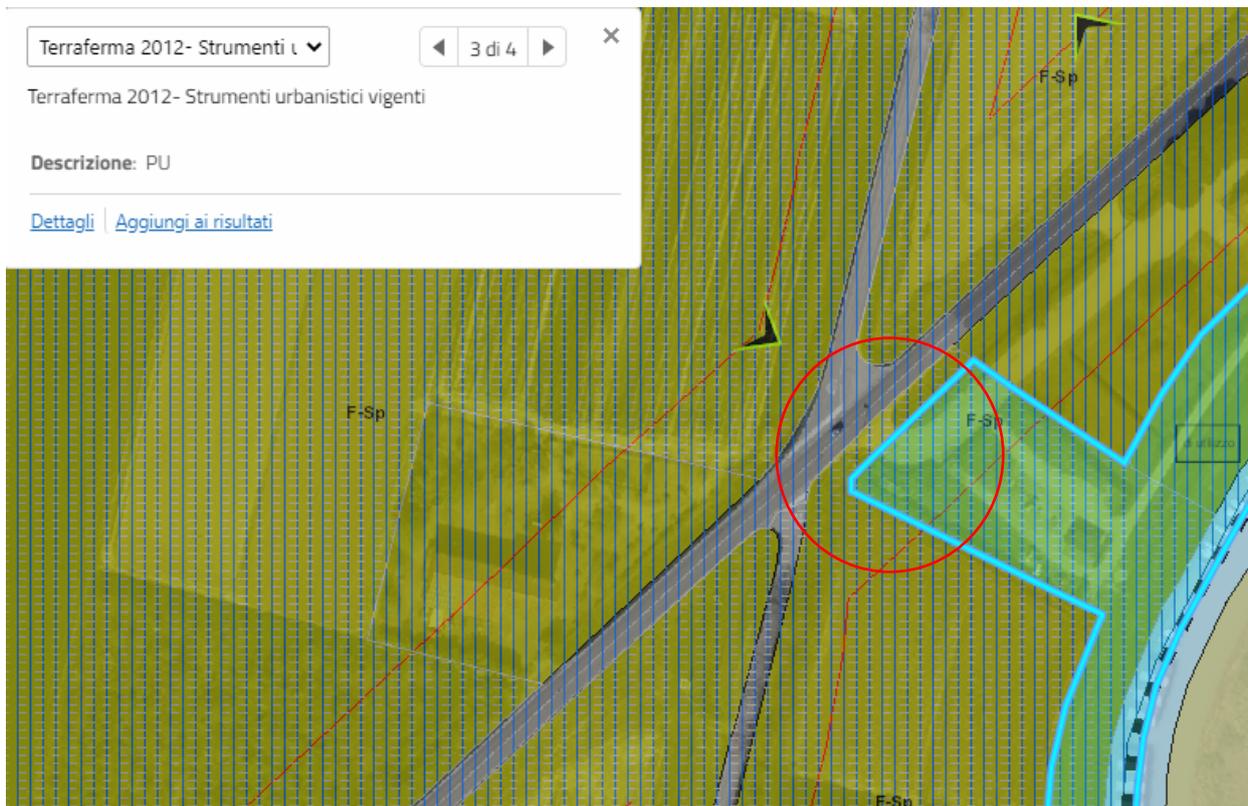
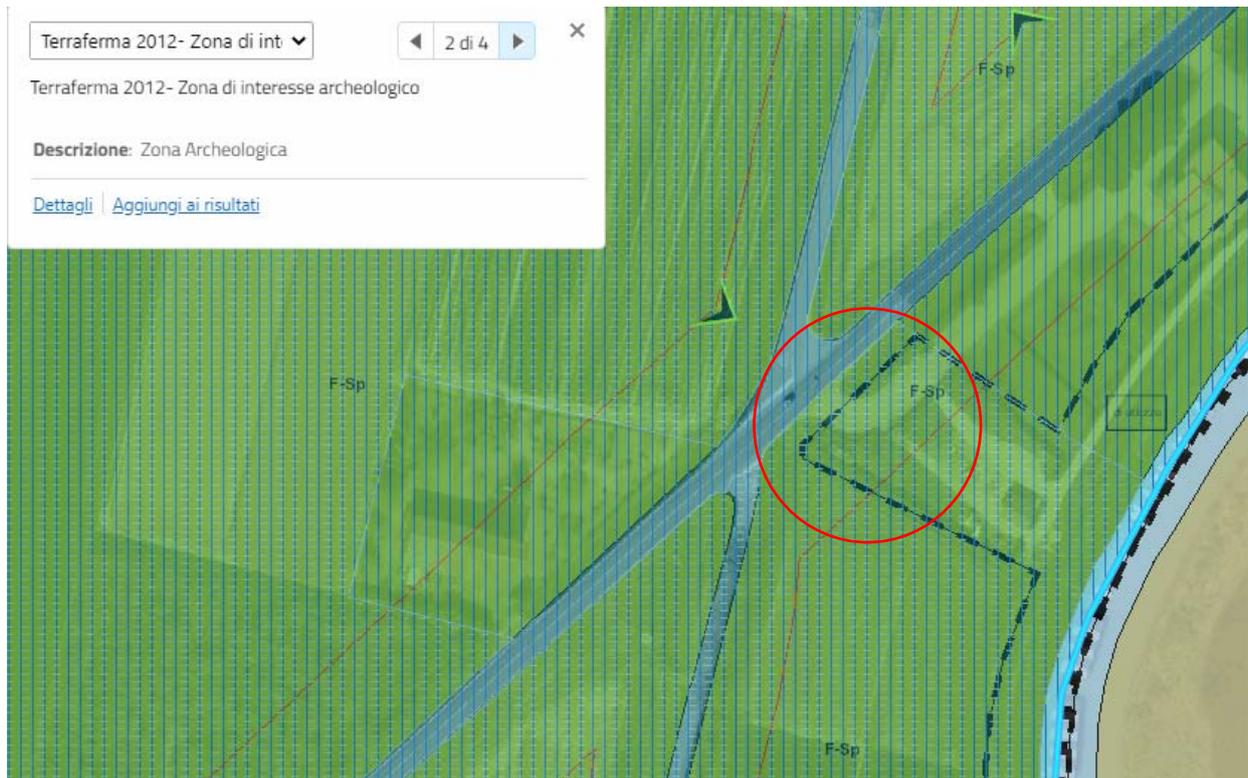


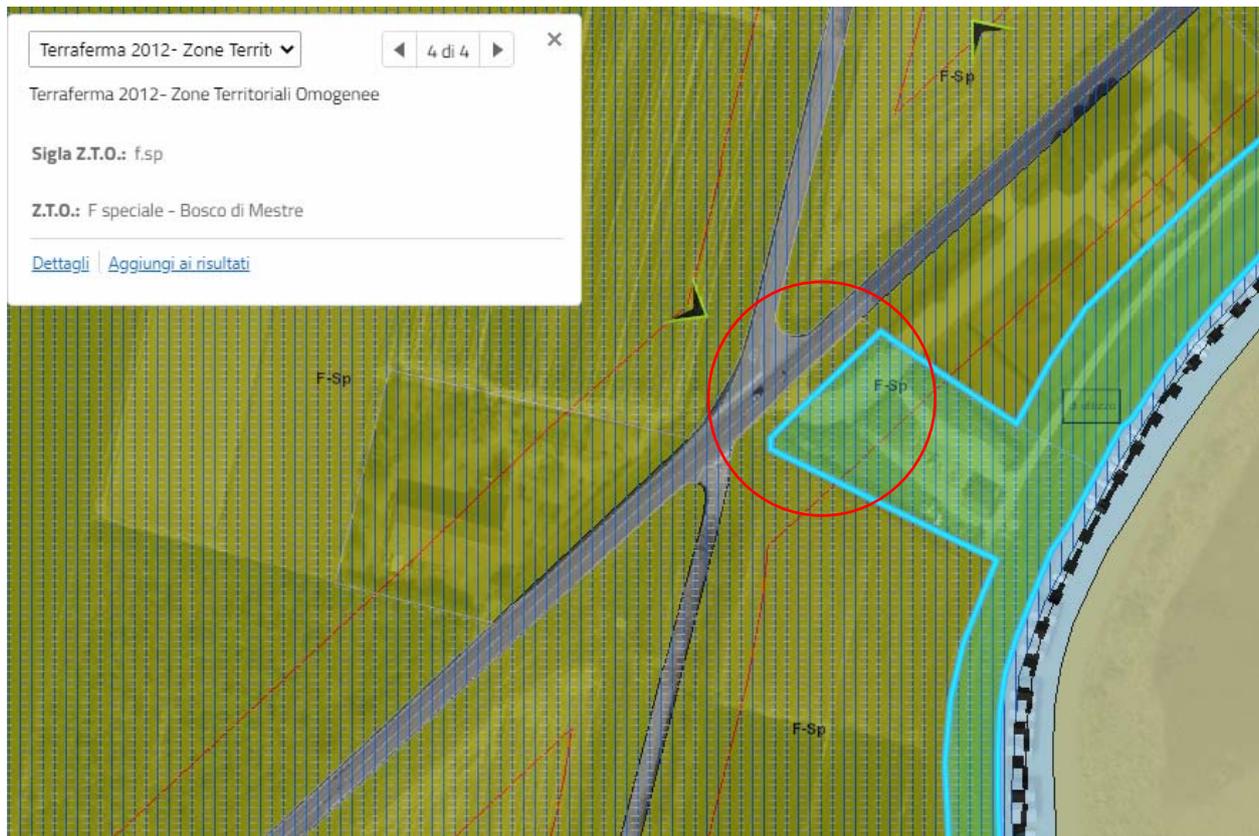
Figura 5 - Intervento in progetto: fotoinserimento

**Estratto cartografico degli strumenti della pianificazione urbanistica comunale e relative norme.**

Si elencano nel seguito le prescrizioni del Piano Regolatore vigente nell'area di interesse comprensivo delle sue specifiche varianti (VPRGC 2012):



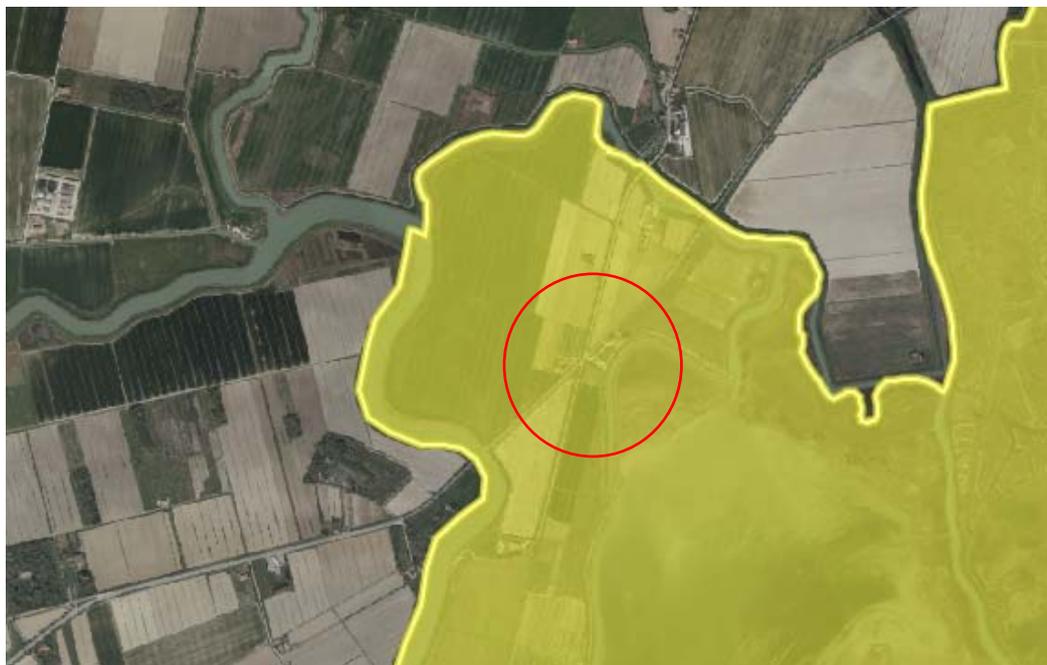




**Estratto cartografico degli strumenti della pianificazione paesaggistica e relative norme.**

La zona d'intervento ricade nelle seguenti zone:

Tav. 1 – Carta dei vincoli e Pianificazione territoriale: Rete Natura 2000 – ZPS – Zone di protezione speciale;



Tav. 1 – Carta dei vincoli e Pianificazione territoriale: Altri elementi – Viabilità/Fasce di rispetto



Tav. 2 – Carta delle invarianti: Invarianti di natura paesaggistica – Ambiti di importanza paesaggistica



Tav. 2 – Carta delle invarianti: Invarianti di natura ambientale – Aree di interesse ambientale



Tav. 3 – Carta delle fragilità: Aree a dissesto idrogeologico – Aree esondabili o a ristagno idrico (per insufficienza della rete strutturale fognaria)



Tav. 3 – Carta delle fragilità: Compatibilità geologica – Area idonea



Tav. 4a – Carta Trasformabilità: Valori e Tutele – parco Laguna Nord



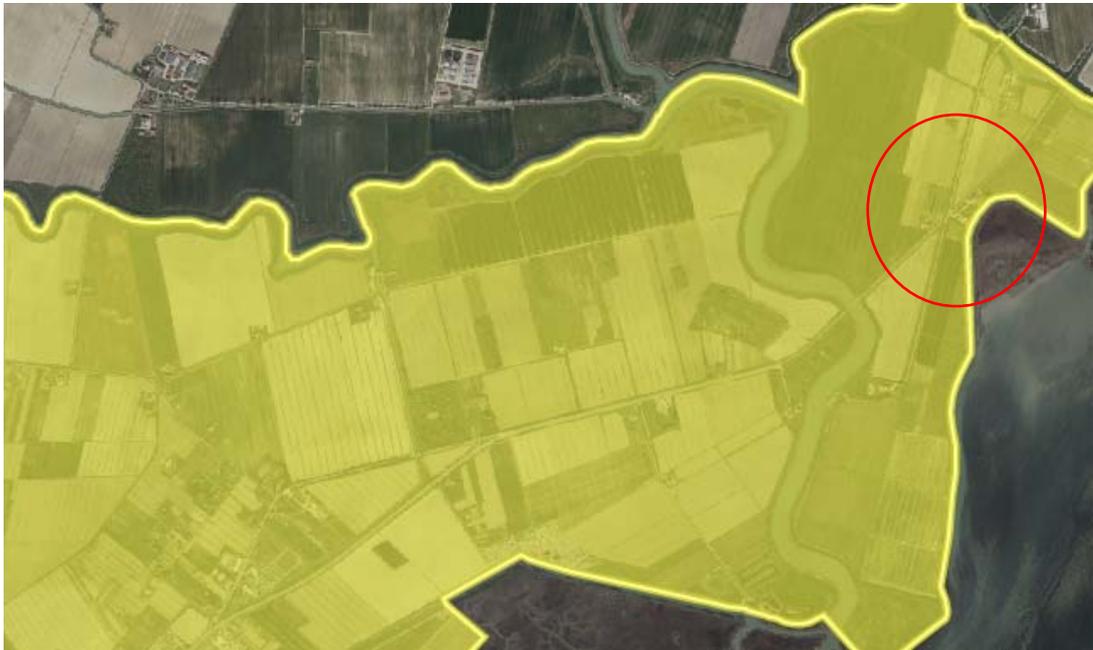
Tav. 4a – Carta Trasformabilità: Riqualificazione e valorizzazione



Tav. 4a – Carta Trasformabilità: Ambito agrario



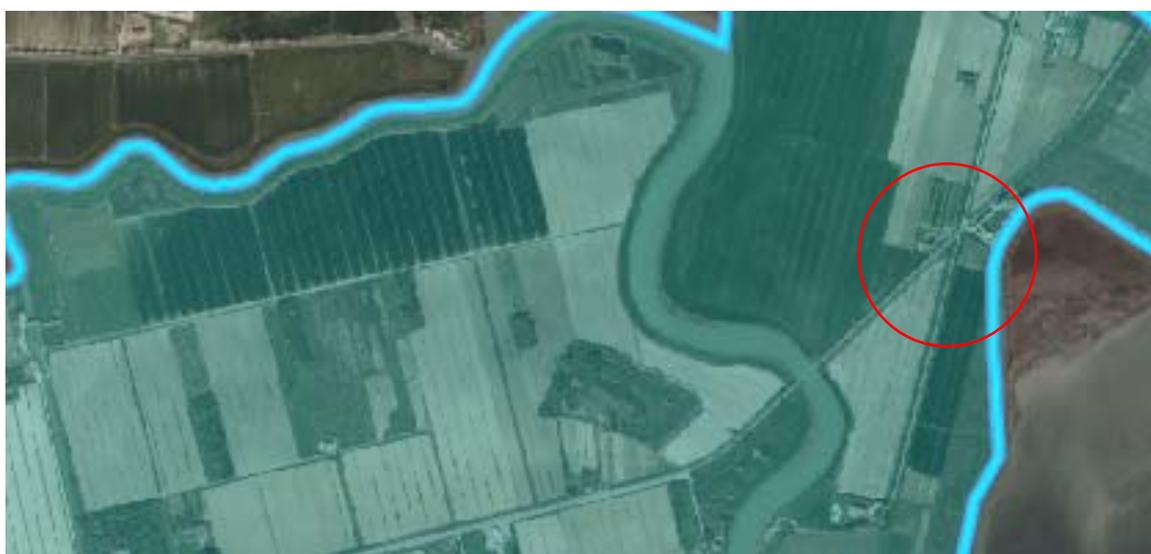
Tav. 4a – Carta Trasformabilità: Aree territoriali omogenee (ATO 5 Dese – Aeroporto)



Tav. 4b – Carta Trasformabilità: Valori e Tutele – Rete ecologica: Area di connessione naturalistica



Tav. 4b – Carta Trasformabilità: Valori e Tutele – Amb. Tutela Riqualf.: Tipologia 04



### 9. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE

Le riprese fotografiche devono permettere una vista di dettaglio dell'area di intervento e una vista panoramica del contesto da punti dai quali è possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del contesto paesaggistico, le aree di intervisibilità del sito.

Le riprese fotografiche vanno corredate da brevi note esplicative e da una planimetria in cui siano indicati i punti di ripresa fotografica.

Si riporta la documentazione fotografica dei siti.

#### RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DEI PUNTI DI RIPRESA

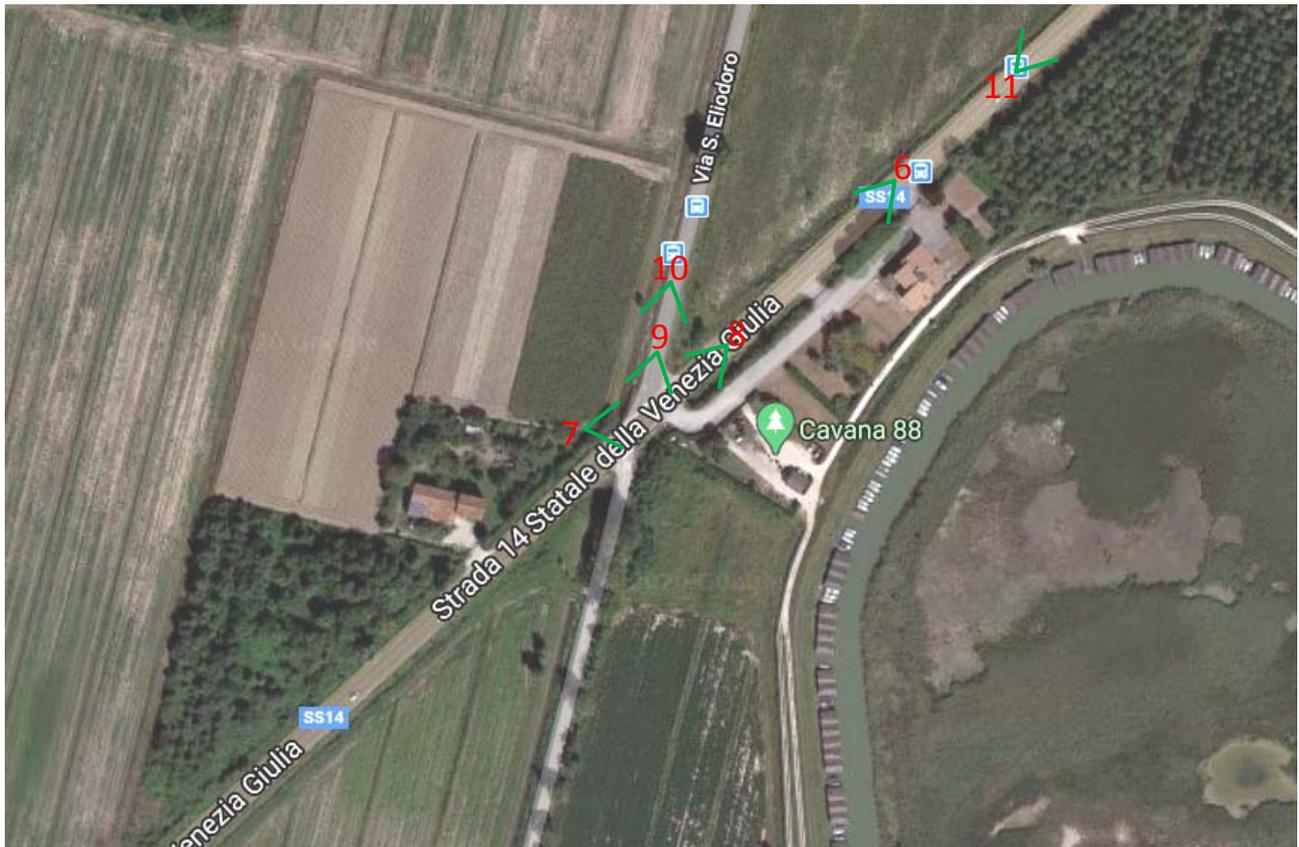




Figura 6 - Documentazione fotografica dell'area di interesse



Figura 7 - Documentazione fotografica dell'area di interesse



Figura 8 - Documentazione fotografica dell'area di interesse



Figura 9 - Documentazione fotografica dell'area di interesse

Nelle figure successive sono riportate due foto dello stato di fatto, in cui è visibile la presenza delle aree verdi esistenti.



Figura 10 - Immagine fotografica stato di fatto

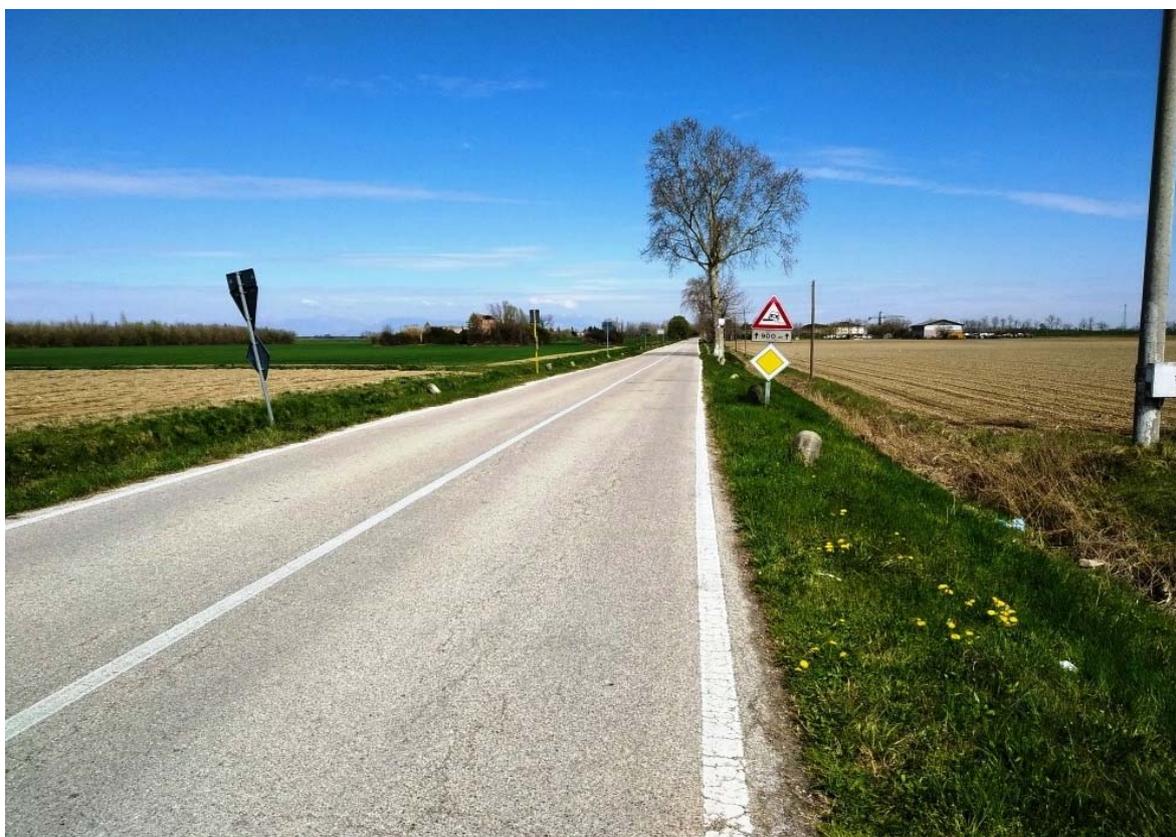


Figura 11 - Immagine fotografica stato di fatto

**10.a. PRESENZA DI IMMOBILI ED AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art. 136 - 141 - 157 D.Lgs 42/04)**

Tipologia di cui all'[art. 136 comma 1](#):

- |                                                        |                                                     |
|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> a) cose immobili              | <input type="checkbox"/> b) ville, giardini, parchi |
| <input type="checkbox"/> c) complessi di cose immobili | <input type="checkbox"/> d) bellezze panoramiche    |

Estremi del provvedimento di tutela, denominazione e motivazione in esso indicate.

Non sono presenti immobili di interesse pubblico

**10.b. PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE** (art. 142 del D.Lgs 42/04)

- |                                                            |                                                                       |
|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> a) territori costieri             | <input type="checkbox"/> g) territori coperti da foreste e boschi     |
| <input type="checkbox"/> b) territori contermini ai laghi  | <input type="checkbox"/> h) università agrarie e usi civici           |
| <input type="checkbox"/> c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua | <input type="checkbox"/> i) zone umide                                |
| <input type="checkbox"/> d) montagne sup. 1200/1600 m      | <input type="checkbox"/> l) vulcani                                   |
| <input type="checkbox"/> e) ghiacciai e circhi glaciali    | <input checked="" type="checkbox"/> m) zone di interesse archeologico |
| <input type="checkbox"/> f) parchi e riserve               |                                                                       |

Intervento inserito nelle aree del bosco di Mestre

**11. DESCRIZIONE SINTETICA DELLO STATO ATTUALE DELL' IMMOBILE O DELL'AREA DI INTERVENTO:** <sup>(4)</sup>

L'intervento è localizzato nel comune di Venezia (VE) riguarda un'area di circa 30.000 m<sup>2</sup>, e prevede:

- l'adeguamento della carreggiata di due tratti dell'esistente SS14 che precedono e seguono la nuova intersezione a rotatoria;
- una rotatoria su SS14 all'intersezione con la strada a nord (via San Eliodoro – Strada Provinciale Quarto d'Altino) e a sud (via Triestina);
- relative opere di sistemazione idraulica e di sistemazione a verde.

Per i dettagli si prenda visione degli elaborati progettuali.

Tale intervento si rende necessario per le problematiche rilevate relativamente all'intersezione della S.S.14 con le vie San Eliodoro e Triestina.

L'opera prevede la risoluzione delle problematiche sopra evidenziate attraverso la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'attuale intersezione tra la SS14 e via San Eliodoro – Strada Provinciale Quarto d'Altino (a nord) e via Triestina (a sud) per migliorare le condizioni viarie e di sicurezza stradale.

<sup>4</sup> La descrizione deve riportare la lettura dei caratteri che effettivamente connotano l'immobile o l'area di intervento e il contesto paesaggistico, (anche con riferimento ai quadri conoscitivi degli strumenti della pianificazione e a quanto indicato dalle specifiche schede di vincolo.) Il livello di dettaglio dell'analisi deve essere adeguato rispetto ai valori del contesto e alla tipologia di intervento

**12. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA** (dimensioni materiali, colore, finiture, modalità di messa in opera, ecc.) CON ALLEGATA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO: <sup>(5)</sup>

Sezione tipo della viabilità principale SS14

Il tratto di SS14 ha una piattaforma di tipo C1, soluzione base a due corsie di marcia, categoria C (extraurbane secondarie), con corsie da 3,75 m e banchine da 1,50 m per una larghezza complessiva di 10,50 m.

Sezione tipo della viabilità via Triestina

La nuova piattaforma sarà nel nuovo tratto di raccordo di tipo F2, soluzione a due corsie di marcia, categoria F locali ambito urbano, con corsie da 2,75 m e banchine da 0,50 m per una larghezza complessiva di 6,50 m.

Sezione tipo della viabilità di raccordo con via San Eliodoro

Soluzione a due corsie di marcia, con corsie da 3,25 m e banchine da 1,00 m per una larghezza complessiva di 8,50 m.

Caratteristiche rotatoria SS14

Le caratteristiche principali con riferimento alla normativa sono:

- rotatoria convenzionale con diametro esterno 42 m (al netto della banchina esterna);
- isola centrale non sormontabile;
- corsia nella corona giratoria per ingressi ad una corsia con larghezza 6,00 m;
- bracci di ingresso con una corsia di larghezza 3,50 m;
- bracci di uscita con una corsia di larghezza 4,50 m.

Pavimentazione stradale tipo

Il corpo stradale sarà costituito come indicato nello schema che segue:

- nei tratti di nuova costruzione, il piano di appoggio sarà ottenuto tramite uno strato di scotico dello spessore di cm. 30; si valuterà nelle successive fasi di progetto, sulla base dello studio geotecnico, l'eventuale adozione di bonifica al di sotto dello spessore di scotico e/o dello strato anticapillare con geotessuto alla base del rilevato;
- nei tratti di intervento su viabilità esistente è prevista la scarifica della pavimentazione esistente e ripavimentazione con i soli strati superficiali usura 4 cm e binder 6 cm, e scarifica profonda e demolizione della fondazione localizzata nei tratti di ammorsamento con la nuova viabilità. Queste valutazioni saranno approfondite e se del caso rettificare nelle successive fasi di progetto.

I pacchetti tipo di progetto sono i seguenti:

Pavimentazione Tipo 1 – rotatoria

Nella rotatoria è stata utilizzata la seguente stratigrafia:

- Tappeto – 5 cm
- Binder – 6 cm
- Base – 16 cm
- Misto granulare – 15 cm

Lo spessore complessivo è di 42 cm

Pavimentazione Tipo 2 – rami 1-3

Nei rami 1-3 è stata utilizzata la seguente stratigrafia:

- Tappeto – 5 cm
- Binder – 6 cm
- Base – 14 cm
- Misto granulare – 15 cm

Lo spessore complessivo è di 40 cm

Pavimentazione Tipo 3 – rami 2-4-5

Nei rami 2-4-5 è stata utilizzata la seguente stratigrafia:

- Tappeto – 5 cm
- Binder – 6 cm
- Base – 10 cm

- Misto granulare – 15 cm
- Lo spessore complessivo è di 36 cm

#### Segnaletica

Il progetto è completato dalla segnaletica orizzontale e verticale attraverso la quale sono chiaramente individuati gli spazi, gli obblighi ed i divieti previsti dal codice della strada e a cui devono attenersi gli automobilisti nel percorrere lo svincolo.

Durante la fase di realizzazione delle opere verrà installata la segnaletica provvisoria di indicazione delle limitazioni, delle deviazioni e della presenza del cantiere.

#### Sistema di smaltimento acque meteoriche della sede stradale

Sono inoltre previsti da progetto elementi di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma e ripristino della continuità idraulica della rete di canali esistente interferita dalla nuova viabilità.

#### Risoluzione delle interferenze con le reti tecnologiche

Si prevede la realizzazione di un nuovo impianto di illuminazione pubblica adeguato alla tipologia dell'intervento in progetto. In particolare, i lampioni saranno disposti in modo da garantire un'adeguata illuminazione dei tracciati.

#### Riqualificazione opere a verde

Fanno parte integrante del progetto anche:

- le scarpate dei rilevati, che avranno pendenza 2 per 3, saranno rivestite con uno strato di terreno vegetale dello spessore di 30 cm per ciascun lato, costipato in corso di esecuzione ed inerbite dopo la sagomatura;
- opere in verde costituite da rivestimento e semina delle scarpate dei rilevati, incigliatura e semina degli arginelli.

<sup>5</sup> La documentazione, in relazione alla tipologia e consistenza dell'intervento, può contenere fotoinserimenti del progetto comprendenti un adeguato intorno dell'area di intervento desunto dal rapporto di intervisibilità esistente, al fine di valutarne il corretto inserimento

### **13. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA:** <sup>(6)</sup>

L'opera in progetto provocherà impatti che si concentreranno essenzialmente durante la costruzione dell'opera. Le misure di mitigazione proposte permetteranno di minimizzare gli impatti in fase di cantiere e, per quanto riguarda l'aspetto acustico, contenere eventualmente quelli in fase di esercizio.

Le opere di mitigazione e di compensazione dovranno riguardare in modo particolare:

- la tutela delle popolazioni residenti limitrofe all'area di intervento in termini di qualità dell'aria e salvaguardia dal rumore durante la fase di cantiere;
- la tutela delle acque superficiali (canali presenti) durante la fase di cantiere in particolare verso gli inquinamenti accidentali o dovuti alle normali pratiche costruttive e le alterazioni dell'habitat;
- la tutela dei suoli e delle acque profonde durante la fase di cantiere in particolare verso gli sversamenti accidentali o dovuti alle normali pratiche costruttive;
- la realizzazione, ove possibile, di fasce di vegetazione di sostituzione o completamento, con le finalità di migliorare la biodiversità e di ridurre gli inquinanti (funzione filtro);
- la ricomposizione ambientale dei luoghi sottoposti a movimenti terra. L'indirizzo generale è quello di ristabilire lo "stato dei luoghi", consentendo l'uso agricolo considerato compatibile con gli obiettivi idraulici.

#### **Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera**

L'intervento previsto consiste nella riqualificazione funzionale dell'infrastruttura esistente. Il tracciato in progetto si sviluppa in asse con l'attuale SS14.



### **Effetti paesaggistici**

Si descrivono nel presente paragrafo gli effetti delle trasformazioni da un punto di vista paesaggistico, associandovi inoltre le eventuali misure di mitigazione previste.

Come già accennato, gli impatti maggiori si avranno in fase di cantiere. Si presume di allestire un'area di cantiere lungo la SS14.

### **Altri effetti**

Si descrivono nel presente paragrafo gli impatti che si potranno avere sulle altre componenti ambientali: flora e vegetazione, fauna e atmosfera.

#### **Flora e vegetazione**

Come descritto in precedenza, il tracciato in progetto andrà ad interferire in maniera estremamente modesta con la vegetazione presente, tuttavia, a titolo compensativo, è prevista la sistemazione delle aree a verde interessate dal presente intervento.

Nel caso in cui l'opera in progetto interferisse con piante di pregio si provvederà all'espianto e alla ripiantumazione delle stesse lungo la nuova infrastruttura.

Fanno parte integrante del progetto anche:

- le scarpate dei rilevati, che saranno rivestite con uno strato di terreno vegetale dello spessore di 30 cm per ciascun lato, costipato in corso di esecuzione ed inerbite dopo la sagomatura;
- le opere in verde costituite da rivestimento e semina delle scarpate dei rilevati, incigliatura e semina degli arginelli.

I rilevati formati a strati successivi di altezza variabile (dopo il costipamento) saranno costituiti da materiali idonei provenienti da cave reperibili nella zona.

#### **Fauna**

La fauna presente in loco risulta influenzata dalla zona umida limitrofa al progetto, dove è presente un'ampia rappresentanza di anfibi, rettili, uccelli palustri e mammiferi di piccola e media taglia.

Si ritiene che l'intervento in oggetto non produca impatti sostanziali sulla fauna presente dal momento che sarà mantenuta la caratterizzazione del paesaggio e climatica attualmente presente.

#### **Atmosfera**

Durante la fase di costruzione le lavorazioni previste provocheranno una variazione temporanea dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico.

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, si avrà sollevamento di polveri generato principalmente dai movimenti di terreno e dal passaggio dei mezzi pesanti.

Sull'area d'intervento si affacciano un numero limitato di edifici adibiti a civile abitazione, in ogni caso, al fine di ridurre l'impatto dovuto alla diffusione delle polveri:

- si adotteranno tutti gli accorgimenti possibili per limitare la dispersione delle stesse dai mezzi di trasporto (bagnatura del materiale polverulento con nebulizzatori, copertura del carico con teli, ...);
- si provvederà alla bagnatura o alla copertura con teli dei cumuli di materiale polverulento eventualmente stoccati temporaneamente nelle aree di cantiere;
- si provvederà alla pulizia della viabilità esterna al cantiere qualora dovesse sporcarsi a causa del passaggio dei mezzi utilizzati nelle lavorazioni.
- saranno utilizzate recinzioni antipolvere composte da pannelli in legno per contenere la propagazione della polvere all'esterno delle aree di cantiere;
- si prevede l'approvvigionamento del calcestruzzo mediante autobetoniere.

Gli impatti sui recettori più esposti all'impatto dovuto alle polveri nella fase di cantiere sono considerati di media entità e facilmente mitigabili.

Per quanto riguarda la componente rumore non si prevedono, in fase di esercizio, incrementi di traffico lungo il nuovo tracciato, il quale consentirà di eliminare le attese del traffico delle dorsali laterali alla SS14 e consentirà la riduzione dei livelli di rumore.

Durante la fase di cantiere, le attività più rumorose saranno connesse con le operazioni di realizzazione del rilevato stradale. Tali lavorazioni saranno comunque limitate nel tempo. Nel caso di superamento dei limiti della zonizzazione comunale si provvederà alla richiesta di apposita deroga al comune.

#### **Vibrazioni**

L'impatto legato alla componente vibrazioni sarà limitato e concentrato durante le fasi di movimentazione del materiale di riporto. Inoltre, le vibrazioni generate nel corso della movimentazione del materiale non saranno tali da arrecare danni agli edifici circostanti.

Dal punto di vista della visibilità non si evidenziano direttrici o punti panoramici da cui si possa percepire l'intervento in progetto. Sia in fase di cantiere che durante la fase di esercizio, come precedentemente descritto, la nuova infrastruttura La nuova infrastruttura sarà visibile essenzialmente dall'abitazione presente a ovest della rotatoria SS14, dal basso fabbricato presente a est della nuova rotatoria e dal fabbricato presente più a nord, sempre a est della statale SS14.

<sup>6</sup> Tale valutazione si ricava dal confronto fra le caratteristiche dello stato attuale, gli elementi di progetto e gli obiettivi della tutela. Si elencano, a titolo esemplificativo, alcune delle possibili modificazioni dell'immobile o dell'area tutelata: cromatismi dell'edificio rapporto vuoto/pieni sagoma volume caratteristiche architettoniche copertura pubblici accessi impermeabilizzazione del terreno movimenti di terreno/sbancamenti realizzazione di infrastrutture accessorie aumento superficie coperta alterazione dello skyline (profilo dell'edificio o profilo dei crinali) alterazione percettiva del paesaggio (intrusione o ostruzione visuale) interventi su elementi arborei e vegetazione

#### **14. EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO: <sup>(7)</sup>**

Al fine di mitigare l'impatto visivo si propone la posa, lungo il tratto est della SS14, di pannelli in legno sui quali eventualmente potranno essere affissi cartelloni illustrativi del progetto.

<sup>7</sup> *Qualificazione o identificazione degli elementi progettuali finalizzati ad ottenere il migliore inserimento paesaggistico dell'intervento nel contesto in cui questo è realizzato.*

#### **15. INDICAZIONI DEI CONTENUTI PRECETTIVI DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA VIGENTE IN RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI INTERVENTO: CONFORMITA' CON I CONTENUTI DELLA DISCIPLINA**

Si precisa che l'intervento di cui al presente ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n.31, consistente nella riqualificazione funzionale della viabilità stradale che comporta la realizzazione di una intersezione a raso con rotatoria al km 13+950 della SS 14 "della Venezia Giulia" nel comune di Venezia, rientra fra quelli soggetti a procedura paesaggistica semplificata. In particolare tale intervento è ricompreso nel punto B11 dell'Allegato B del medesimo Decreto "Interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali sistemazioni di rotatorie, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicurino adeguata permeabilità del suolo"

Trattasi pertanto di intervento di "lieve entità" soggetto quindi a procedimento autorizzatorio semplificato ai sensi dell'art. 3 del D.P.R.31/2017.

Firma del Richiedente

Firma del Progettista dell'intervento

.....  
Digita qui il testo

.....  


#### **NOTE PER LA COMPILAZIONE**

(1) La compilazione della scheda è a carico del soggetto che richiede l'autorizzazione paesaggistica.

(2) L'indicazione della tipologia dell'opera deve essere accompagnata dal riferimento preciso alle fattispecie di cui all'[Allegato B](#).

(3) Lo stralcio deve riportare una rappresentazione significativa della struttura territoriale e dei caratteri paesaggistici

(4) La descrizione deve riportare la lettura dei caratteri che effettivamente connotano l'immobile o l'area di intervento e il contesto paesaggistico, (anche con riferimento ai quadri conoscitivi degli strumenti della pianificazione e a quanto indicato dalle specifiche schede di vincolo). Il livello di dettaglio dell'analisi deve essere adeguato rispetto ai valori del contesto e alla tipologia di intervento

(5) La documentazione, in relazione alla tipologia e consistenza dell'intervento, può contenere fotoinserti del progetto comprendenti un adeguato intorno dell'area di intervento desunto dal rapporto di intervisibilità esistente, al fine di valutarne il corretto inserimento

(6) Tale valutazione si ricava dal confronto fra le caratteristiche dello stato attuale, gli elementi di progetto e gli obiettivi della tutela. Si elencano, a titolo esemplificativo, alcune delle possibili modificazioni dell'immobile o dell'area tutelata:

- cromatismi dell'edificio;
- rapporto vuoto/pieni;
- sagoma;
- volume;
- caratteristiche architettoniche;
- copertura;
- pubblici accessi;
- impermeabilizzazione del terreno;
- movimenti di terreno/sbancamenti;
- realizzazione di infrastrutture accessorie;
- aumento superficie coperta;
- alterazione dello skyline (profilo dell'edificio o profilo dei crinali);
- alterazione percettiva del paesaggio (intrusione o ostruzione visuale);
- interventi su elementi arborei e vegetazione

(7) Qualificazione o identificazione degli elementi progettuali finalizzati ad ottenere il migliore inserimento paesaggistico dell'intervento nel contesto in cui questo è realizzato.