

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

1. Titolo del progetto

S.S.4 "Via Salaria" - Lavori di manutenzione programmata per il miglioramento della sicurezza stradale – Realizzazione della corsia di sorpasso tra il km 42+720 e il km 44+786,10.

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto 2, lettera h	Modifiche o estensioni di progetti di cui all'Allegato II-bis, punto 2, lettera c (strade extraurbane secondarie di interesse nazionale) già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi.
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Il progetto rientra nel "Piano di potenziamento e riqualificazione" della S.S.4 via Salaria e ha come obiettivo quello di risolvere le criticità relative al livello di servizio e quelle connesse alla sicurezza stradale. Il tratto in oggetto, infatti, è caratterizzato da un traffico intenso prodotto dalla numerosa presenza di veicoli pesanti e da un alto tasso di incidentalità, che hanno portato ad imporre sull'intero tratto limiti di velocità inferiori a quelli previsti per una strada extraurbana di tipo C1 (90 km/h).

Attraverso l'introduzione di una corsia di sorpasso dei veicoli lenti si avrà, da un lato un miglioramento della sicurezza stradale evitando manovre di sorpasso azzardate e, dall'altro, un aumento del livello di qualità del servizio evitando il congestionamento del traffico con conseguente diminuzione del tempo di percorrenza.

L'intervento prevede anche la messa in sicurezza delle intersezioni a raso esistenti riducendo le criticità riscontrate nell'attuale innesto, date dai punti di conflitto tra le varie correnti di traffico, attraverso l'introduzione di corsie di accumulo e di diversione e aumentando il raggio planimetrico dei cigli per favorire l'iscrizione dei veicoli in svolta senza invadere la corsia opposta.

Inoltre la realizzazione di un nuovo sottovia permetterà di dare continuità alle viabilità comunali esistenti e di effettuare l'inversione di marcia per i veicoli transitanti sulla Salaria in entrambe le direzioni Rieti e Roma.

4. Localizzazione del progetto

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

L'intervento riguarderà il tratto della S.S.4 via Salaria compreso tra gli abitati di Borgo Quinzio e Campo Maggiore, tra le progressive 42+720 e 44+786,10 nel comune di Fara in Sabina, Provincia di Rieti, Regione Lazio.

Il tratto stradale è ubicato nel Comune di Fara in Sabina, sezione 366011 e 366012 della CTR (vd. Allegato 1 –Corografia).

Con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Fara in Sabina, approvato con Deliberazione della G.R. del Lazio n. 10948 del 27.12.1996, risulta che l'area oggetto di intervento è classificata come "E – Agricole, sottozona E1" (vd. Allegato 2 –Inquadramento urbanistico).

Secondo il Piano Territoriale Paesaggistico (PTPR), adottato dalla Giunta Regionale con atti n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007, ai sensi dell'art. 21, 22, 23 della legge regionale sul paesaggio n. 24/98, entrato in vigore il 14 febbraio 2008 e per la Tav. B, integrato e ampliato dalla D.G.R. 49/2020, l'area in esame rientra nel Sistema del Paesaggio Agrario, classificato come "Paesaggio Agrario di valore" art.25 della Tavola A "Sistemi ed Ambiti del Paesaggio" delle NTA del PTPR, ovvero Aree di uso agricolo caratterizzate da qualità paesistica. Sono territori aventi una prevalente funzione agricola-produttiva con colture a carattere permanente o colture a seminativi grande estensione, profondità e omogeneità. Inoltre per un breve tratto iniziale rientra nel Sistema di paesaggio naturale art. 21 delle NTA del PTPR (vd. Allegato 3 –Inquadramento su PTPR).

L'area in esame, come emerge dalla tav. B del PTPR, ricade per un breve tratto iniziale di circa 100 m di lunghezza e per una profondità compresa tra 5 me 15 m, nelle aree sottoposte a vincolo ricognitivo ai sensi della lettera g) del comma 1 art. 142 del D.Lgs. 42/2004 concernente 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. Il vincolo è adiacente la strada e comporterà l'abbattimento di circa 35-40 piante totali di varie dimensioni comprese tra 15 e 30 cm (vd. Allegato 3 –Inquadramento su PTPR e Allegato 4 –Vincolo Aree boscate).

Dalla Carta dell'Uso del Suolo della Regione Lazio emerge che nel tratto stradale in oggetto, lungo il lato sinistro della Via Salaria in direzione Rieti si ha un uso agricolo prevalentemente ad "Oliveti", mentre in destra sono presenti prevalentemente zone a "Seminativi in aree non irrigue" e in piccola parte "Boschi di latifoglie". Dai dati riportati risulta evidente che i seminativi costituiscono la categoria di uso del suolo assolutamente dominante nel lato della Via Salaria dove si andrà a realizzare la corsia di sorpasso (vd. Allegato 5 –Stralcio Carta Uso Suolo).

L'All6_Zone_umide (Ramsar) estratto dal Geoportale della Regione Lazio mostra l'assenza di zone umide di importanza internazionale (Ramsar) entro un raggio di 15 Km dal sito d'interesse.

L'All7_Zone_costiere_ed_ambiente_marino, estratto dal Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (SITAP) del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, mostra l'assenza di zone costiere ed ambienti marini nel raggio di 15 km.

L'area di progetto NON ricade neppure parzialmente in riserve e/o parchi naturali classificati protetti ai sensi della normativa nazionale; Il Parco naturale regionale più vicino è quello dei Monti Lucretili con codice EUAP0190 che si trova a distanza maggiore di 15 km (vd. Allegato 8 – Aree Naturali Protette estratto da Geoportale Regione Lazio).

Il sito in esame NON ricade neppure parzialmente nei siti della Rete Natura 2000.

Ad una distanza superiore a 15 Km dal tratto stradale in oggetto è presente la zona del Monte degli Elci e Monte Grottone, individuata come ZSC/ZPS (Zone a speciale conservazione e Zone a Protezione Speciale) identificato dal codice IT6020019 (vd. Allegato 9 – Rete Natura 2000 estratto da Geoportale Regione Lazio).

Con riferimento alle zone d'importanza storica, culturale o archeologica ovvero agli immobili ed alle aree di cui all'art. 136 del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo n.42/2004 dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art.140 del medesimo decreto ed agli immobili ed alle aree di interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico di cui all'art.10, comma 3, art. 6 comma 9 d.l.vo 152/2006 lettera a), del medesimo decreto, l'area è esclusa da tale vincolo, come risulta dalla cartografia disponibile sul Sitap del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (<http://vincoliinrete.beniculturali.it>, <http://sitap.beuculturali.it>).

Tuttavia il progetto interessa una porzione di territorio potenzialmente significativo sotto l'aspetto storico

archeologico, essendo la Salaria luogo di numerosi insediamenti fin dall'antichità. In particolare i lavori di realizzazione del nuovo sottopasso potrebbero intercettare eventuali depositi archeologici (vd. Allegato 10 - Carta del Potenziale Archeologico).

Dalla Cartografia del Vincolo Idrogeologico della Provincia di Rieti, risulta che solamente la parte finale dell'intervento per un breve tratto di circa 200 m entra nell'area sottoposta a vincolo idrogeologico (vd. Allegato 11 - Vincolo Idrogeologico).

In riferimento al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, approvato con D.P.C.M. del 10 Novembre 2006 (Pubblicato nella G.U. n. 33 del 9 Febbraio 2007) e aggiornato con delibera n. 125 del 18 luglio 2012, si evidenzia l'assenza di rischio idraulico o rischio frana (vd. Allegato 12 – PAI).

Sotto il profilo della sismicità, l'area di progetto è ubicata nel territorio del comune di Fara in Sabina (RI) che, in base alla nuova zonazione sismica, definita dalla D.G.R. del Lazio n. 387 del 22/05/2009 "Nuova classificazione sismica del territorio della Regione Lazio in applicazione dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3519 del 28 Aprile 2006 e della DGR Lazio 766/03", ricade nella sottozona 2B, zona con pericolosità sismica media dove possono verificarsi terremoti abbastanza forti.

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).

I lavori previsti in progetto consistono nella realizzazione della corsia di sorpasso dei veicoli lenti di larghezza pari a 3.75 m, tra il km 42+720 e il km 44+786 della S.S.4 "Salaria", che sarà inserita per tutta la lunghezza del tratto in direzione Rieti. La lunghezza dell'intervento è di circa 2.066 km.

Gli standard progettuali adottati, in termini di composizione plano-altimetrica del tracciato, per il progetto degli assi stradali in esame, sono stati definiti sulla base delle indicazioni contenute nelle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 05/11/2001, prot. 6792), per strade extraurbane secondarie (strade di categoria C1), e successive modifiche ed integrazioni del DM 67-S del 22.04.04.

La sezione tipo in corrispondenza del tratto in oggetto è costituita da una corsia di marcia da 3.75 m in direzione Roma, uno spartitraffico centrale zebra da 1.50 m e due corsie da 3.75 m di cui una di marcia e una per i veicoli lenti in direzione Rieti. Ai lati delle corsie sono presenti le banchine laterali da 1.50 m. La piattaforma stradale ha una larghezza complessiva di 15.75 m in rettilineo e variabile in curva in quanto sono previsti allargamenti per garantire la visibilità.

In alcuni tratti del tracciato, al fine di limitare l'entità degli espropri, lungo il ciglio destro della strada in direzione Rieti saranno realizzate delle opere di sostegno/sottoscarpa in terramesh con rivestimento in pietra. Le tecniche costruttive di questa tipologia di muri, i materiali utilizzati e la facilità di inerbimenti e sviluppo della vegetazione erbacea e arbustiva consentono di compensare l'impatto ambientale e gli effetti negativi di natura estetica sull'ambiente circostante, favorendo al tempo stesso, il ripristino e/o la formazione di ecosistemi locali.

L'allargamento della sede stradale comporterà il prolungamento dei tombini e dei sottopassi scatolari esistenti mantenendo la medesima tipologia strutturale, oltre alla realizzazione di nuovi tombini circolari in corrispondenza degli attraversamenti stradali.

L'intervento include la realizzazione di un nuovo sottovia per il collegamento delle viabilità di Canneto e Campo Maggiore. L'opera avrà dimensioni interne 11.30x5.00 m e il transito sarà garantito realizzando una strada tipo F2, strada locale in ambito extraurbano, con una corsia per senso di marcia pari a 3.25 m e banchine laterali di 1 m.

Infine saranno realizzati interventi di compensazione ambientale attraverso la realizzazione di alcune aree a verde nelle aree intercluse tra l'asse principale e le intersezioni a raso. In tutte le aree sarà prevista opportuna piantumazione con specie arboree e arbustive autoctone. Nell'area a verde in corrispondenza con l'incrocio di Campo Maggiore sarà realizzato anche un parcheggio per autovetture collegato tramite

percorsi pedonali alla fermata del Cotral, mentre nell'area in corrispondenza dell'incrocio con via delle Cese sarà realizzata un'area di sosta attrezzata come "area pic-nic" all'interno della quale è stato ricavato una piccola area parcheggio.

L'intervento NON 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).

Aree temporaneamente occupate

L'area di cantiere (campo Base), dove saranno alloggiare le strutture proprie del cantiere è stata prevista in prossimità dell'incrocio al km 44+322, nell'area interclusa tra la rampa di uscita Rm-Campo Maggiore e la Strada Comunale. Tale area sarà occupata temporaneamente per la durata dei lavori e poi al termine degli stessi, ripristinata e adibita ad area parcheggio auto per coloro che fruiscono del servizio di trasporto pubblico Cotral.

Relativamente agli spazi necessari per effettuare la caratterizzazione dei materiali terrosi provenienti dagli scavi al fine di attestare l'idoneità degli stessi ad essere riutilizzati in cantiere ovvero allontanati in discarica, nel progetto sono state individuate due zone per lo stoccaggio temporaneo:

- la prima, ubicata nella zona adiacente alla piazzola di sosta esistente della S.S.4 Salaria lungo la corsia direzione Roma di fronte all'incrocio con via Campo Maggiore; tale area sarà poi ripristinata e oggetto di interventi di compensazione ambientale.

- la seconda, posta in occupazione temporanea, circa alla progressiva 43+400 della Salaria in zona baricentrica alle lavorazioni di scavo e rilevato del primo tratto di allargamento della sede stradale.

Vista la natura dell'intervento, caratterizzato principalmente da un allargamento della sede stradale, il cantiere di tipo lineare sarà sviluppato con una pista di cantiere parallela alla corsia direzione Rieti.

Tipologia di attività/lavorazioni

Le lavorazioni previste riguarderanno:

- il taglio delle ceppaie e degli arbusti presenti nel margine stradale lungo la scarpata del ciglio destro direzione Rieti
- la demolizione della fascia adiacente alla viabilità dove andrà inserita l'ulteriore corsia di marcia
- la demolizione e il rifacimento delle pavimentazioni in corrispondenza degli incroci
- la demolizione dei muri d'ala esistenti dei sottopassi e delle opere di sbocco dei tombini
- il prolungamento dei tombini idraulici esistenti e dei sottopassi esistenti
- la realizzazione dei muri di sostegno/sottoscarpa per limitare gli espropri
- la realizzazione di alcuni tombini circolari in corrispondenza degli incroci
- la realizzazione di un nuovo sottovia di dimensioni interne 11.30x5.00 m su fondazioni profonde
- scavi e rilevati per la realizzazione dell'allargamento, del nuovo sottovia, delle opere di sostegno/sottoscarpa e per la sistemazione degli incroci.

Gestione terre e rocce da scavo

Per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo derivanti dalla realizzazione della corsia di sorpasso, del nuovo sottopasso, dai prolungamenti delle opere esistenti e dai muri ecc., è stato previsto il reimpiego delle terre da scavo, qualora idonee, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017, in modo da ridurre sia gli approvvigionamenti esterni che le quantità di materiale da dover portare in discarica o in impianto di recupero autorizzato, sia di ridurre gli spostamenti di mezzi pesanti per il trasporto del materiale con conseguente riduzione di emissioni inquinanti. Le terre in esubero verranno portate in discarica.

Rifiuti, emissioni/scarichi

I volumi derivanti dalle demolizioni dei calcestruzzi e dei conglomerati bituminosi saranno avviati ad idonei impianti di recupero/smaltimento. I materiali derivanti dalla fresatura delle pavimentazioni, una volta recuperati, saranno riutilizzati in sito per le sottofondazioni stradali.

Durante la fase di cantiere, le principali forme di inquinamento atmosferico saranno rappresentate dagli scarichi dei mezzi d'opera all'interno dell'area di lavoro e lungo la viabilità di accesso, e dalla dispersione in aria di polveri. In questo caso trattandosi di minuscoli frammenti di materiale inerte proiettati in atmosfera dall'attività di movimentazione e dal transito dei veicoli, prive quindi di particelle inquinanti, non vi è rischio né per l'ambiente naturale né per l'uomo. Inoltre sono attività di carattere temporaneo e che si svolgono a distanza superiore a 50 m dal centro abitato.

Inoltre il frequente transito di mezzi pesanti sarà possibile causa di aumento della rumorosità dell'area. Nel complesso comunque, si tratta di impatti di modesta entità ed a carattere temporaneo, reversibili e mitigabili eventualmente in corso d'opera adottando ad esempio barriere antirumore.

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

Aree definitivamente impegnate e risorse utilizzate

In fase di esercizio l'area precedentemente utilizzata come area di cantiere sarà adibita ad area a verde attrezzato munita di area a parcheggio, così come gli spazi utilizzati per la caratterizzazione dei materiali terrosi saranno riconvertiti ad uso agricolo.

A fine intervento ci sarà una perdita di suolo a seguito della realizzazione dell'allargamento stradale dovuto all'inserimento della corsia di sorpasso. Tuttavia, tale effetto appare significativamente ridimensionato per il carattere fortemente residuale e poco strutturato del comparto agricolo nella fascia interessata dall'infrastruttura. Infatti le zone oltre la fascia di rispetto stradale viste le difficili condizioni morfologiche rendono il terreno naturale sfruttato marginalmente. Si tratta di superfici non sfruttate ad uso agricolo e coperte da vegetazione erbacea e da alcune specie arbustive.

Rifiuti, emissioni/scarichi

Per quanto riguarda la produzione di emissioni in atmosfera, poiché il progetto riguarda una modifica dell'attuale tracciato esistente attraverso la realizzazione di una corsia di sorpasso che garantisce una maggiore fluidificazione del traffico, e che l'entità dei flussi di traffico è da ritenersi la medesima rispetto allo stato attuale, non si ritiene che la soluzione prevista possa determinare un incremento dell'inquinamento atmosferico.

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.

L'area oggetto di intervento non interferisce con le aree sensibili descritte in Tabella 8, ad esclusione di un breve tratto iniziale di circa 100 m di lunghezza che ricade nel vincolo di aree boscate e di un breve tratto finale pari a 200 m che ricade nell'area sottoposta a vincolo idrogeologico.

Lo scopo principale del Vincolo Idrogeologico è quello di preservare l'ambiente fisico e quindi di garantire che tutti gli interventi che vanno ad interagire con il territorio non compromettano la stabilità dello stesso, né inneschino fenomeni erosivi, ecc., con possibilità di danno pubblico.

Gli interventi previsti nei 200 m ricadenti nel vincolo idrogeologico, prevedono soltanto lavorazioni di scavo e rilevato per l'allargamento della sede stradale, senza la realizzazione di opere d'arte minori. Inoltre prevedono la rinaturalizzazione di tutte le superfici interessate dall'intervento attraverso l'inerbimento, per creare una copertura vegetale permanente con un effetto consolidante e antierosivo, nonché finalizzato all'inserimento estetico – paesaggistico.

Per quanto riguarda il tratto sottoposto a vincolo di aree boscate, l'allargamento comporterà l'abbattimento di alcune specie arboree che tuttavia non presentano particolari caratteristiche di pregio, né tanto meno di esemplari secolari o monumentali.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

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

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

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

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono localizzate in un raggio di 15 km dall'area di progetto.

¹ 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.

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

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono localizzate in un raggio di 15 km dall'area di progetto.
3. Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In riferimento ai vincoli di cui al Codice dei beni culturali e del paesaggio art. 142, l'area d'interesse nella parte iniziale dell'intervento, per circa 100 m di lunghezza e per una profondità compresa tra 5 m e 15 m, ricade all'interno delle aree boscate, comma 1, lettera g.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di progetto non ricade neppure parzialmente in riserve e/o parche naturali classificati protetti ai sensi della normativa nazionale. La distanza minima del parco più vicino identificato con codice EUAP0190 "Monti Lucretili" è superiore ai 15 km.
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ai sensi del paragr.4.3.6 dell'allegato al D.M. n. 52 del 30 marzo 2015 tale valutazione, sia per la qualità dell'aria ambiente sia per la qualità delle acque dolci, costiere e marine, non si applica ai progetti dell'allegato II bis del D.Lgs. 152/06, pertanto non pertinente con il progetto in esame.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto non intercetta zone a forte densità demografica nel raggio di 15 km. Inoltre il comune di Fara in Sabina ha una densità abitativa di 253.9 abitanti/mq che lo esclude da quelli a forte densità demografica.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	X	L'area di progetto è esclusa dal vincolo storico-culturale-paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 come risulta dalla cartografia disponibile sul sito Sitap del Ministero dei beni culturali e del turismo (http://vincoliinrete.beniculturali.it , http://sitap.beuculturali.it). Nel raggio di 350 m, in località Campomaggiore, è presente un bene puntuale identificato con codice tp057_0646 "Criptoportico e resti di villa romana". Inoltre a distanza compresa tra 550 m e 1 km sono presenti resti di abitati di bronzo, in località Fosso della Banditella e in località Molino Linguessa, identificati rispettivamente con codice tp057_0639 e tp057_0640.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	X	Non risulta la presenza di produzioni agricole di particolare qualità e tipicità nel raggio di 15 km dall'area di progetto. Le aree agricole sono occupate prevalentemente da seminativi non irrigui investiti per lo più a frumento o colture foraggere, seppur significativa è la presenza di uliveti.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	X	Nessuna area sensibile appartenente alla tipologia in oggetto ricade nel raggio di 15 km dall'intervento.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	X		L'intervento in oggetto ricade solo parzialmente, per un breve tratto finale di 200 m all'interno di aree sottoposte a vincolo idrogeologico. Tuttavia le lavorazioni effettuate in tale tratto riguardano soltanto lo sbancamento e la formazione del rilevato per l'allargamento della sede stradale con conseguente ripristino della copertura arborea/arbustiva.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zona interessata dall'intervento non ricade all'interno della perimetrazione delle zone di pericolosità geologica del P.A.I., né sono presenti aree localizzate nel raggio di 15 km.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il comune di Fara in Sabina ricade in zona sismica 2, sottozona 2b.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area d'interesse non rientra neppure parzialmente tra le aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù. Al km 44+580 circa la Salaria è attraversata in profondità dalla linea metanodotto SNAM. L'intervento non interferisce con il metanodotto e dopo il rilascio del nulla osta da parte dell'Ente Gestore si adempirà ad eventuali prescrizioni.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i>	
	<i>Breve descrizione</i>		<i>Si/No/? – Perché?</i>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<i>Descrizione:</i> L'allargamento della sede stradale comporterà una perdita permanente di suolo agricolo.		<i>Perché:</i> La zona interessata dall'allargamento della sede stradale è quella di rispetto dell'attuale viabilità caratterizzata da condizioni morfologiche che non permettono di sfruttare il terreno esistente ad uso agricolo poiché coperte da vegetazione erbacea e da specie arbustive.	

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La realizzazione della corsia per i veicoli lenti e del nuovo sottopasso comporteranno principalmente lavori di scavo e rilevato e impiego di materiali tipici dell'edilizia.</p>		<p><i>Perché:</i> Non è previsto l'utilizzo di risorse o energie rinnovabili. Inoltre è previsto il riutilizzo delle terre da scavo, qualora idonee, in modo da evitare i consumi di materie prime.</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le lavorazioni effettuate non comporteranno movimentazione, trasporto o produzione di materiale nocivo per la salute umana o per l'ambiente, in quanto derivano da operazioni di taglio alberi e ceppaie, scavi e rinterri, demolizione di cls e conglomerati bituminosi.</p>		<p><i>Perché:</i> I materiali utilizzati per l'allargamento della sede stradale e per la realizzazione delle opere quali muri di sostegno/sottoscarpa e del nuovo sottopasso non comportano l'utilizzo di sostanze nocive. I materiali stoccati saranno soltanto le terre e rocce da scavo.</p>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p><i>Descrizione:</i> Verranno prodotti rifiuti solidi quali calcestruzzi e conglomerati bituminosi derivanti dalla demolizione delle pavimentazioni esistenti e dei muri d'ala dei tombini/sottopassi esistenti da prolungare. Si registrerà la produzione di circa 105.000 mc di terre e rocce da scavo, di cui si stima che 33.000 mc siano riutilizzabili in situ per i rilevati e i rinterri. A seguito delle analisi di caratterizzazione il materiale riutilizzabile sarà impiegato nei rinterri e nei rilevati, l'altro sarà conferito in discarica autorizzata.</p>		<p><i>Perché:</i> I rifiuti derivanti dalle demolizioni, quali calcestruzzi e fresato saranno avviati agli impianti di recupero/smaltimento e poi riutilizzati in sito per la sottofondazione stradale. Le terre da scavo saranno riutilizzate in sito, qualora idonee, mentre quelle in esubero saranno conferite nella discarica di Fontana Larga S.r.l. distante circa 30 km dall'intervento, con capacità annua per le terre di circa 500.000 mc/anno.</p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'intervento in oggetto non prevede emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera rispetto allo stato di fatto.</p>		<p><i>Perché:</i> Durante la fase di cantiere, ci saranno le emissioni dei mezzi di scarico e la dispersione di polveri in atmosfera durante la movimentazione e il trasporto delle terre da scavo. Si tratta tuttavia di emissioni temporanee non nocive e minimizzate con l'utilizzo di mezzi d'opera dotati dei filtri di legge.</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni,	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p><i>Descrizione:</i> Dal punto di vista del rumore e delle vibrazioni, in fase di esercizio, non è previsto un aumento del numero di veicoli. Inoltre per la situazione di progetto si ipotizza un miglioramento dovuto ad una maggiore fluidificazione del traffico e al rifacimento del manto stradale.</p>		<p><i>Perché:</i> In fase di cantiere il frequente transito di mezzi pesanti, così come le operazioni di demolizione, saranno possibile causa di un leggero aumento della rumorosità dell'area. Tuttavia l'incremento è del tutto marginale se confrontato con l'attuale traffico composto dalla presenza di numerosi veicoli pesanti. Nel complesso, quindi, si tratta di impatti di lieve entità ed a carattere temporaneo, reversibili e mitigabili in corso d'opera adottando ad esempio barriere antirumore.</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p><i>Descrizione:</i> Durante le prove geotecniche, fino alla profondità di 30 m dal piano campagna, non è stata rilevata la presenza di acqua di falda nei fori di sondaggio. Inoltre non sono presenti corsi d'acqua superficiali nella zona di intervento.</p>		<p><i>Perché:</i> Considerando che è prevista la realizzazione di pali di fondazione che a seconda della tecnica richiesta possono richiedere l'uso di sostanze additivanti, è stata riscontrata la possibilità di infiltrazioni di acque e inquinanti nel suolo. La possibilità di contaminazione del terreno mediante lo sversamento di sostanze quali oli o idrocarburi è legata esclusivamente ad eventuali perdite dei mezzi d'opera impiegati nel corso della costruzione dell'opera. La possibilità che ciò avvenga in maniera che si possano determinare condizioni di impatto sulle matrici ambientali suolo, sottosuolo ed acque sotterranee è molto cautelativa, e non è legata alle normali condizioni di uso dei mezzi previsti. Infatti sia la manutenzione sia lo stato di ottima conservazione dei mezzi rende l'eventualità di sversamenti accidentali piuttosto remota. Eventuali contaminazioni determinate da eventi circoscritti e temporalmente brevi, sarebbero comunque tali da non minacciare la componente suolo e comunque facilmente mitigabili mediante un rapido ed efficace intervento volto alla rimozione degli eventuali sversamenti.</p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<p><i>Descrizione:</i> In fase di costruzione, trattandosi di cantiere stradale, è prevista l'ottemperanza a quanto disposto dal D.Lgs. 81/2008, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, e dal D.I. 04/03/2013, relativo alla segnaletica stradale per attività lavorative svolte in presenza di traffico veicolare.</p>		<p><i>Perché:</i> Gli unici rischi di incidenti potrebbero interessare la fase di cantiere a causa del non rispetto delle normative sulla sicurezza e sull'ambiente.</p>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<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?	
fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> <i>Gli interventi in esame occupano aree di nessun interesse vegetazionale, faunistico ecologico e/o di funzionalità degli ecosistemi, in quanto si avrà soltanto una perdita o riduzione di formazioni vegetali ai margini della viabilità o di superfici ad uso agricolo sottoutilizzate.</i>		<i>Perché:</i> <i>Non si prevedono effetti significativi a danno del patrimonio ambientale costituito da flora e fauna locali perché l'intervento in progetto s'inserisce in un contesto già compromesso, riguardando principalmente l'allargamento di una strada esistente.</i>	
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Non sono presenti corsi d'acqua superficiali sull'area di intervento, né falde sotterranee fino ad una profondità di 30 m dal p.c.</i>		<i>Perché:</i> <i>Vista l'assenza di corsi d'acqua superficiale falde sotterranee non c'è nessun rischio potenziale connesso con la realizzazione dell'opera.</i>	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un'area ad	<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?	
elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione:</i> <i>Gli interventi in progetto non modificano sostanzialmente lo stato di fatto in relazione alla fruizione fisica e spaziale dell'area. E' stato considerato trascurabile l'effetto visivo sulla componente paesaggio anche in virtù degli interventi di riedificazione ambientale previsti.</i>		<i>Perché:</i> <i>L'infrastruttura costituisce dal punto di vista divisivo, fisico e visivo un elemento esistente e pertanto le migliorie apportate non interferiscono sulla percezione della stessa.</i>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Trattandosi di interventi su strada esistente, non vi sarà perdita di suolo non antropizzato.</i>		<i>Perché:</i> <i>La realizzazione dell'allargamento stradale e del nuovo sottopasso riguarderanno principalmente aree coltivate a seminativo e aree marginali alla viabilità esistente sottoutilizzate.</i>	
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
	<i>Descrizione:</i> <i>Dall'analisi effettuata presso le competenti istituzioni non risultano modifiche, integrazioni o nuovi strumenti urbanistici che possano interessare l'area in oggetto.</i>		<i>Perché:</i> <i>L'opera in progetto non interferisce con alcun strumento urbanistico o d'uso del suolo.</i>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Nell'area in oggetto non ci sono zone densamente abitate.</i>		<i>Perché:</i> <i>Vista l'assenza di zone densamente abitate non ci sono rischi potenziali.</i>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali,	<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	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> <i>L'intervento si localizza in un contesto territoriale privo di ricettori sensibili.</i>		<i>Perché:</i> <i>Non sono presenti ricettori sensibili nell'area di intervento.</i>	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Ai margini del tratto iniziale, sul lato destro della viabilità direzione Rieti per circa 100 m di lunghezza e per una profondità compresa tra 5 m e 15 m, è presente il vincolo di aree boscate.</i>		<i>Perché:</i> <i>Le zone oltre la fascia di rispetto stradale, oggetto di intervento, viste le difficili condizioni morfologiche rendono il terreno naturale sfruttato marginalmente. Si tratta di superfici non sfruttate ad uso agricolo e coperte da vegetazione erbacea e da alcune specie arbustive. Nel tratto iniziale dove è presente il vincolo di aree boscate, per realizzare l'allargamento necessario all'inserimento della corsia di arrampicamento per i veicoli lenti, saranno abbattute circa 35-40 piante di vario genere e di varie dimensioni comprese tra i 15 e i 30 cm di diametro. Tuttavia trattasi di piante che non presentano particolari caratteristiche di pregio, né tanto meno di esemplari secolari o monumentali, che possono intaccare in maniera significativa il valore attribuito a tale area. Inoltre l'intervento riguarderà le alberature poste al margine stradale, senza andare ad modificare l'assetto ambientale connotante il bosco, come invece si evince dalla presenza di un piazzale esistente che interrompe la continuità dell'area boscata (vd. Allegato 4 – Vincolo aree boscate).</i>	
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	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<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 danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Nell'area di intervento non sono presenti zone già soggette a inquinamento o danno ambientale, per quanto fino ad ora riscontrato.		<i>Perché:</i> Si esclude la possibilità d'impatto significativi su aree già inquinate o soggette a danno potenziale in quanto assenti sia all'interno del sito sia nelle immediate vicinanze.	
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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> L'area di intervento non rientra nelle zone soggette a subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse. Dal punto di vista sismico, l'area è classificata in zona sismica 2, sottozona 2b.		<i>Perché:</i> La progettazione del nuovo sottopasso e delle altre opere minori è stata eseguita nel pieno rispetto del Decreto 17 gennaio 2018 - Aggiornamento delle Norme Tecniche per le Costruzioni, valutando le singole azioni sulla costruzione, previste dalla normativa vigente, pertinenti al contesto ambientale di riferimento.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'ubicazione dell'intervento è tale da escludere effetti di natura transfrontaliera.		<i>Perché:</i> Non sono state rilevate interferenze del progetto con quanto presente sia nella presente tabella sia nella tabella 8 tali da determinare effetti di natura transfrontaliera.	

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)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	ALL1_Corografia generale e planimetria di inquadramento	varie	ALL1_Corografia
2	ALL2_Inquadramento urbanistico e acustico	1:5000	ALL2_Inquadramento urbanistico
3	ALL3_Inquadramento su PTPR Tav. A e B	varie	ALL3_Inquadramento su PTPR
4	ALL4_Vincolo aree boscate	-	ALL4_Vincolo aree boscate
5	ALL5_Stralcio Carta Uso del Suolo	-	ALL5_Stralcio Carta Uso del Suolo
6	ALL6_Zone umide	-	ALL6_Zone umide
7	ALL7_Zone costiere	-	ALL7_Zone costiere
8	ALL8_Aree Naturali Protette	-	ALL8_Aree Naturali Protette
9	ALL9_Rete Natura 2000	-	ALL9_Rete Natura 2000
10	ALL10_Carta del potenziale archeologico	1:2000	ALL10_Carta del potenziale archeologico
11	ALL11_Inquadramento su PTP e vincolo idrogeologico	1:25000	ALL11_Vincolo idrogeologico
12	ALL12_Stralcio tav. 79 del PAI dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere	-	ALL12_PAI
13	ALL13_Planimetria di progetto-Tav 1	1:1000	ALL13_Plan. di progetto-Tav 1
14	ALL14_Planimetria di progetto-Tav 2	1:1000	ALL14_Plan. di progetto-Tav 2
15	ALL15_Planimetria di progetto-Tav 3	1:1000	ALL15_Plan. di progetto-Tav 3
16	ALL16_Planimetria di progetto-Tav 4	1:1000	ALL16_Plan. di progetto-Tav 4
17	ALL17_Sezioni tipo e particolari-Tav 1	varie	ALL17_Sez.tipo e particolari-Tav 1
18	ALL18_Sezioni tipo e particolari-Tav 2	varie	ALL18_Sezi. tipo e particolari-Tav 2
19	ALL19_Planimetria opere a verde-Tav 1	1:1000	ALL19_Plan. opere a verde-Tav 1
20	ALL20_Planimetria opere a verde-Tav 2	1:1000	ALL20_Plan. opere a verde-Tav 2

21	ALL21_ Dettaglio inserimento ambientale - incrocio al km 42+975	varie	ALL21_ Dettaglio inserimento ambientale - incrocio al km 42+975
22	ALL22_ Dettaglio inserimento ambientale - incrocio al km 44+322 e 44+411	varie	ALL22_ Dettaglio inserimento ambientale - incrocio al km 44+322 e 44+411
23	ALL23_ Dettaglio inserimento ambientale - Sezioni tipo	1:50	ALL23_ Dettaglio inserimento ambientale - Sezioni tipo

Il dichiarante
(RUP dell'intervento)
Ing. Antonio Aurelj

Visto: Il Responsabile Area Gestione Rete
(Ing. Pietro Gualandi)

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

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