

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

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



PROGETTO N. del XXXX:

LISTA DI CONTROLLO VALUTAZIONE PRELIMINARE (art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

CODICE PROGETTO		ELABORATO N. 47			REVISIONE	SCALA:
VEFRP403MS18		CODICE ELAB. V00 IA00 ARC RE01			A	-
C						
B	REVISIONE 1		17-08-2021	GS	PV	AG
A	EMISSIONE		24-12-2020	GS	PV	AG
REV.	DESCRIZIONE		DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

1. Titolo del progetto

Lavori di realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione a raso al km 13+950 della S.S. 14 "della Venezia Giulia" – Località Montiron

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
Allegato II, punto/lettera ____	_____
X Allegato II-bis, punto 1 lett. c)	strade extraurbane secondarie di interesse nazionale
Allegato III, punto/lettera ____	_____
Allegato IV, punto/lettera 7 – h)	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L'intersezione oggetto d'intervento si presenta attualmente secondo la configurazione a raso in cui si innestano la strada statale S.S. 14 e via Triestina e via San Eliodoro.

L'elevato traffico veicolare sulla S.S.14 lungo questa tratta rende difficile l'immissione in statale dalle vie laterali presenti, rendendo pericoloso eseguire la manovra di attraversamento e/o di svolta.

Per la risoluzione del nodo si prevede la realizzazione di una rotatoria convenzionale a raso, servita da rami di approccio e raccordo alla viabilità esistente.

Scopo dei lavori di adeguamento dell'intersezione è quello d'incrementare, quanto più possibile, il livello di servizio e sicurezza del nodo, di decongestionare gli elevati flussi di traffico esistenti, riducendo in tal modo anche gli inquinamenti acustici e gassosi presenti. Il confronto fra l'incrocio a raso esistente e la rotatoria di progetto con precedenza ai veicoli che la percorrono presenta indubbi vantaggi per quest'ultima, pertanto gli obiettivi che si sono perseguiti nel dimensionamento geometrico della Rotatoria sono stati i seguenti:

- miglioramento della sicurezza con riduzione dell'incidentalità di poco superiore al 30% (l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli che hanno già impegnato la rotatoria ha un effetto di controllo sulla velocità dei veicoli in transito);
- tempi di attesa ridotti, con eliminazione totale dei tempi morti di sicurezza;
- minor inquinamento acustico e chimico, per la ridotta e più costante velocità e per l'abbattimento degli ingorghi interni all'anello e l'eliminazione delle lunghe attese sulle corsie di svolta;
- aumento della capacità di smaltimento del traffico e riduzione dei tempi di attesa per l'immissione;
- maggiore controllo della velocità di percorrenza dell'incrocio, costringendo in tal modo il conducente veicolare a limitare la velocità di marcia, indipendentemente dalla segnaletica stradale imposta;
- possibilità di inversione del senso di marcia;
- livellamento dei tempi di attesa fra tutti gli ingressi non essendoci priorità dei flussi diretti rispetto a quelli di svolta e di questi ultimi fra loro.

La proposta progettuale relativa ai lavori di realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione a raso al km 13+950 della SS14 "della Venezia Giulia" è stata effettuata dopo aver vagliato differenti ipotesi.

Relativamente alla componente paesaggio le modifiche che verranno apportate alla viabilità esistente non comporteranno particolari impatti visivi dal momento che la zona è pianeggiante e non vi sono punti particolari dai quali si possa percepire l'intervento in modo tale da recare pregiudizio visivo.

Durante la fase di cantiere la stessa area di cantiere e la zona di intervento saranno visibili agli automobilisti in transito lungo la SS14, pertanto al fine di mascherare la zona interessata dai lavori se ne propone il mascheramento mediante la posa, lungo il tratto est della SS14, di pannelli in legno sui quali eventualmente potranno essere affissi cartelloni illustrativi del progetto.

In fase di esercizio i previsti interventi di sistemazione delle aree a verde garantiranno un gradevole inserimento dell'intervento all'interno del contesto circostante.

Dal punto di vista dell'impatto sulla fauna in fase di esercizio 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.

4. Localizzazione del progetto

L'intersezione oggetto della proposta di intervento si colloca al limite settentrionale del territorio comunale di Venezia, al confine con il Comune di Quarto d'Altino (VE) in corrispondenza dell'intersezione a raso esistente con via Triestina e via San Eliodoro in Località Montiron.

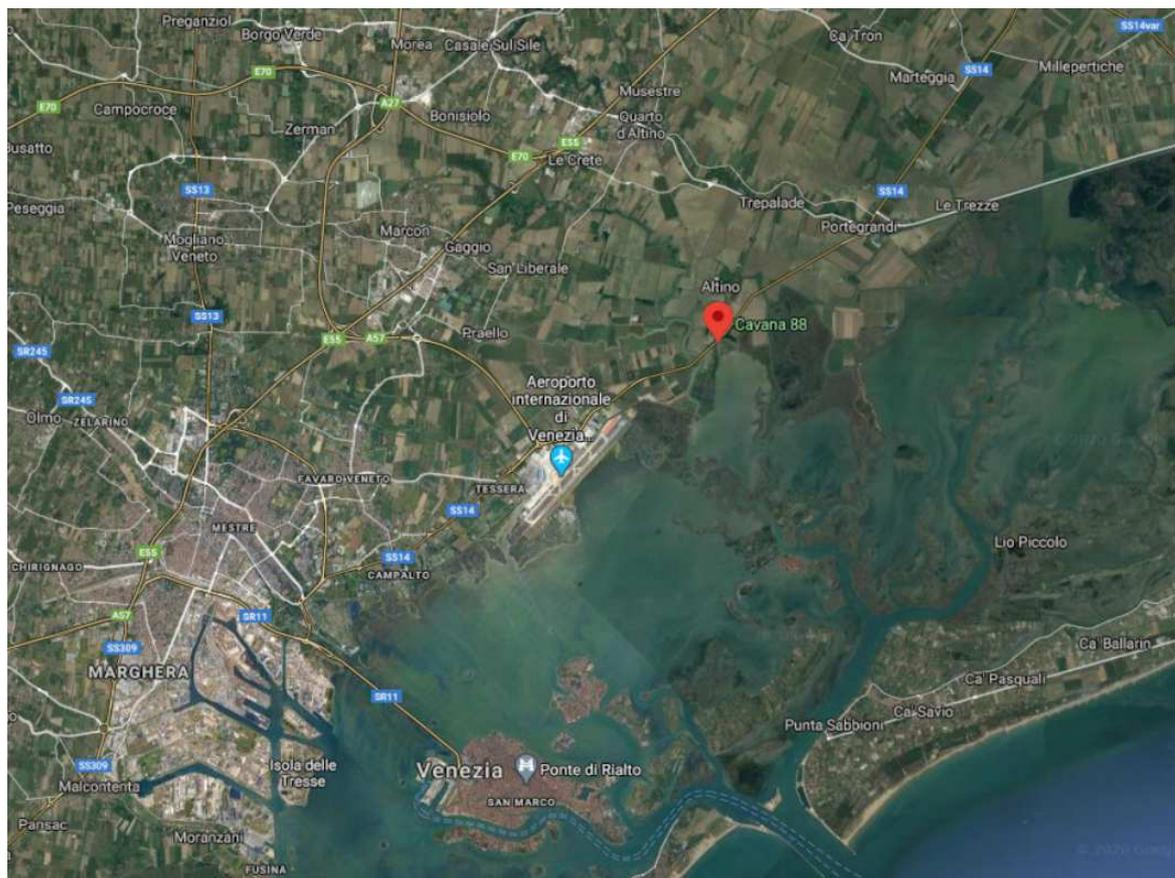


Figura 1 – Localizzazione dell'intervento



Figura 2 – Localizzazione dell'intervento

L'area di intervento, prossima all'Aeroporto internazionale di Venezia, è inserita all'interno di un contesto antropizzato; tuttavia gran parte del tracciato si sviluppa in aree verdi seminative e incolte.

La SS14, nel tratto in esame, risulta attualmente parzialmente vegetata ai lati.

Il tracciato in progetto andrà ad interferire parzialmente con la vegetazione presente; l'allargamento della carreggiata e la formazione delle nuove corsie che costituiscono la rotatoria, occuperanno un suolo prevalentemente non vegetato.

È prevista la sistemazione a verde dell'ampia area interclusa tra le corsie dei vari rami che si innestano e delle aree contigue.

Nell'immagine successiva è riportata l'area di intervento sovrapposte alle relative particelle catastali interessate:



Figura 2 - Inquadramento dell'area di interesse su particelle catastali

Si riportano nel presente capitolo gli elementi principali con i quali è possibile definire lo stato dei luoghi ove è prevista la realizzazione dell'intervento, anche grazie all'analisi delle indagini geologiche eseguite.

Contesto paesaggistico

Il contesto paesaggistico è di tipo *lagunare, costiero e della bonifica recente*. In particolare l'area di interesse ricade nell'Ambito di Paesaggio n.31 "Laguna di Venezia" dell'Atlante Ricognitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

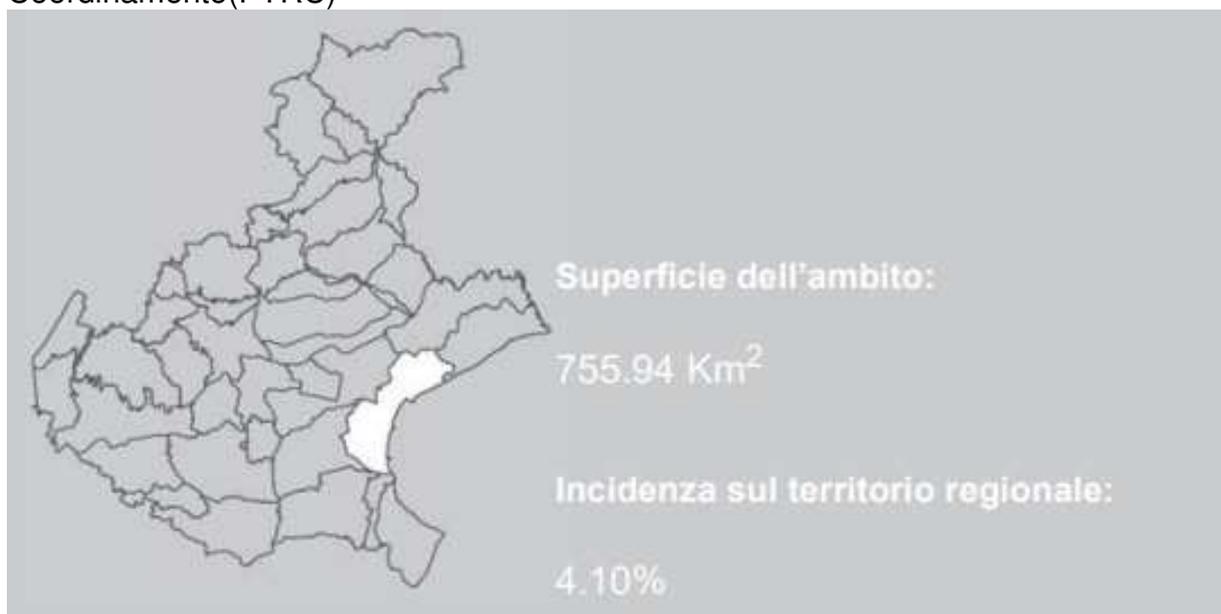


Figura 4 - Estratto dell'Atlante ricognitivo del Veneto

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

L'area oggetto di intervento rientra nell'Unità Cartografica a CL2.2 QUA1 - Suoli su aree lagunari bonificate, drenate artificialmente, formatisi da limi, da molto a estremamente calcarei. Suoli moderatamente profondi, a differenziazione del profilo da bassa a moderata, a idromorfia profonda, localmente salini (Calcari-Gleyic Fluvisols o Cambisols), con caratteristiche di seguito riportate.

CL2.2 Aree lagunari bonificate (laguna di Venezia e delta del Po), pianeggianti (<0,2% di pendenza).		
Materiale parentale: limi da molto a fortemente calcarei. Quote: da -2 a +1 m. Uso del suolo: seminativi (mais, soia, barbabietola). Non suolo: 5% (urbano). Regime idrico: ustico-udico.		
CON1	suolo Conche molto frequente (50-75%) USDA: Oxyaquic Eutrodepts coarse-silty, mixed, mesic WRB: Endogleyic Fluvic Cambisols (Calcaric, Hypereutric, Orthosiltic) Capacità d'uso: IIsw	Suoli a profilo Ap-Bw-Cg, profondi, tessitura media, molto calcarei, fortemente calcarei nel substrato, alcalini, non salini, drenaggio mediocre, falda da profonda a molto profonda. Localizzazione: in aree con depositi più grossolani.
QUA1	suolo Quarto d'Altino frequente (25-50%) USDA: Oxyaquic Eutrodepts fine-silty, mixed, mesic WRB: Endogleyic Fluvic Cambisols (Calcaric, Hypereutric, Orthosiltic) Capacità d'uso: IIIw	Suoli a profilo Ap-Bw-Cg, profondi, tessitura da media a moderatamente fine, da molto calcarei in superficie a fortemente calcarei in profondità, alcalini, non salini, leggermente salini nel substrato, drenaggio mediocre, falda profonda. Localizzazione: in aree con depositi più fini.

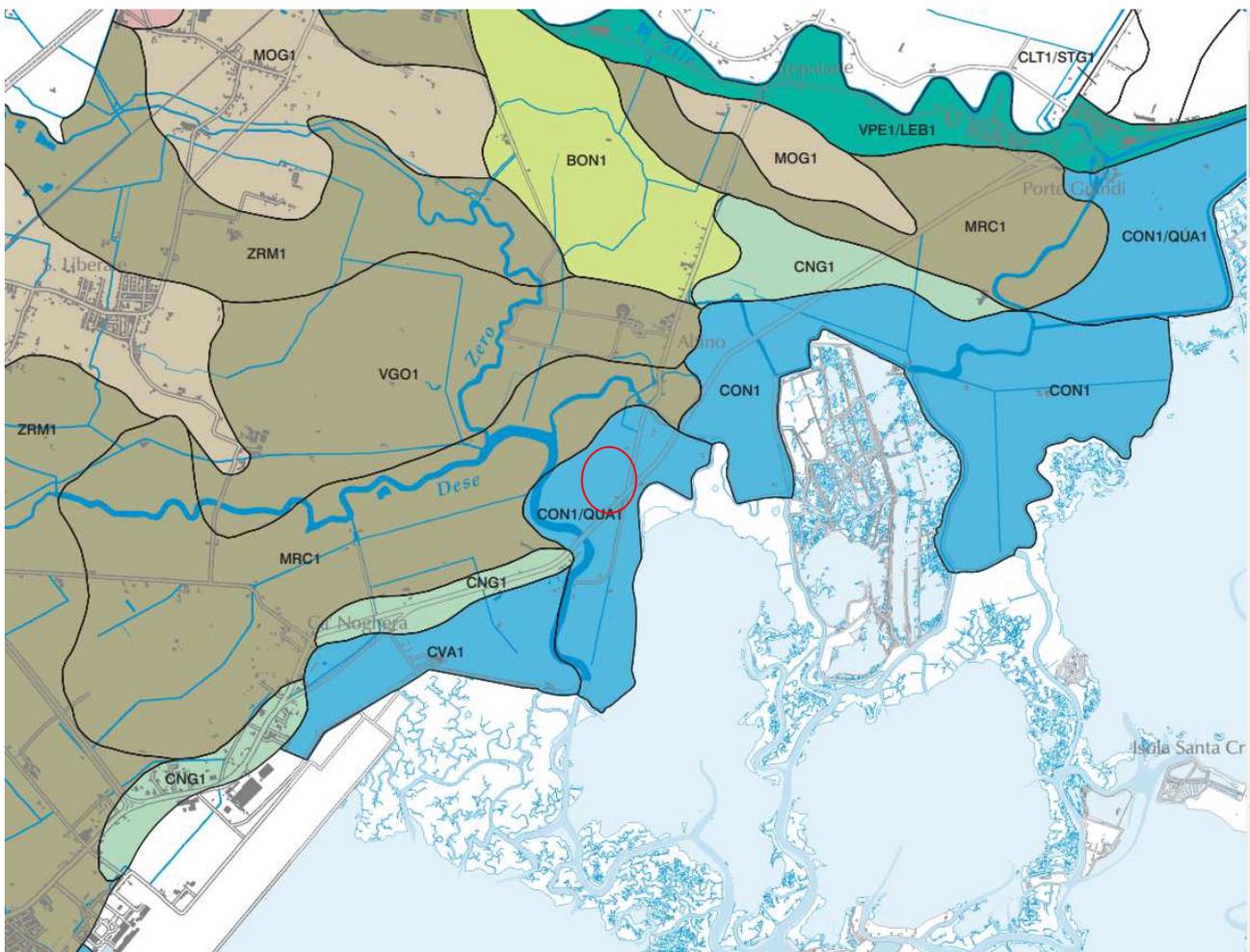


Figura 5 - Carta dei suoli del Veneto

Il territorio del comune di Venezia è situato, dal punto di vista geologico, nella fascia corrispondente alla zona lagunare e di bassa pianura caratterizzata da pendenze modeste, granulometrie dei terreni in genere minute e falda freatica in prossimità del piano campagna.

La piana alluvionale su cui si trova il comune di Venezia è stata deposta in fase glaciale e post-glaciale dalle piene ed esondazioni generate dal paleo-Brenta.

Nell'ambito del mega-fan del Brenta, nella fascia di bassa pianura, si possono determinare morfologie legate alla presenza di paleoalvei che, a causa della prevalente deposizione durante le piene di maggiore importanza, si sviluppano lungo fasce leggermente rialzate rispetto la pianura circostante.

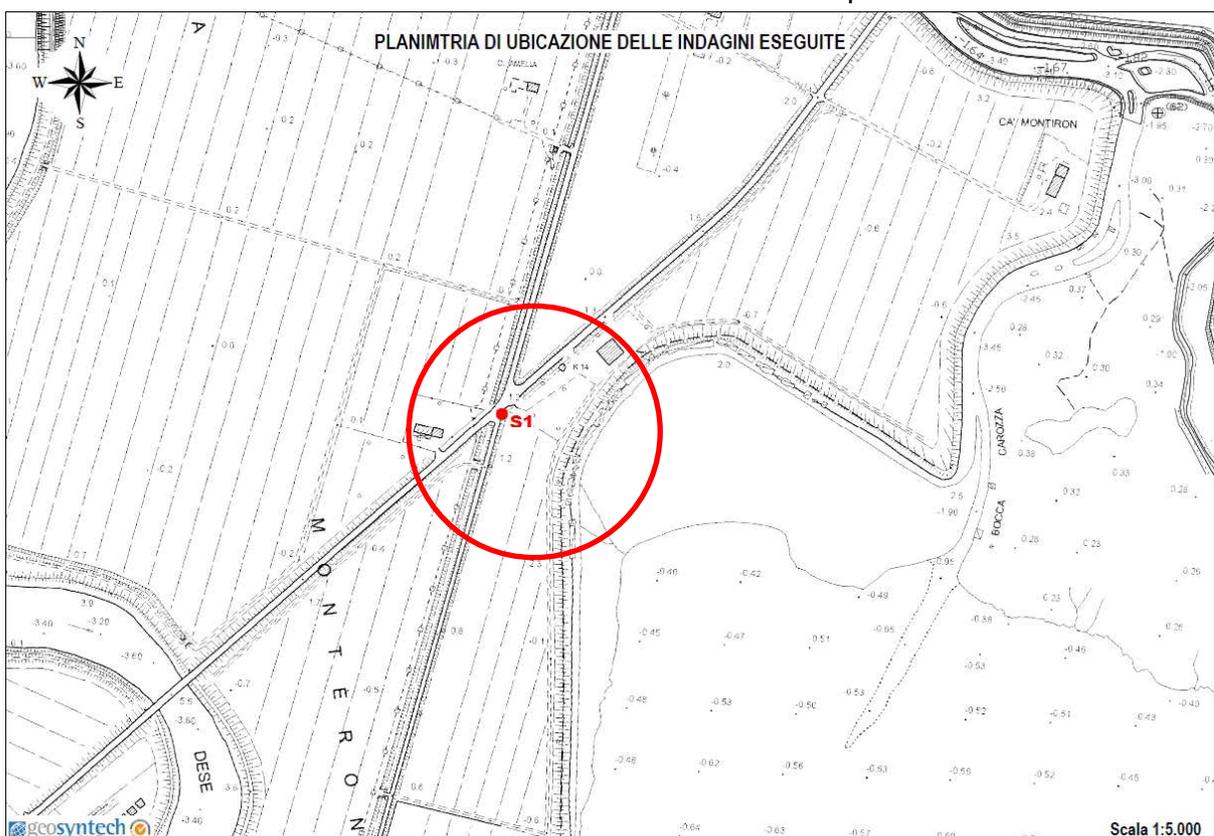
Nelle fasce comprese tra i dossi fluviali si generano invece delle zone di "basso" morfologico in cui sono presenti sedimenti a granulometria più minuta (limi ed argille) e dove, a causa delle difficoltà di drenaggio, spesso possono formarsi anche terreni torbosi e frequenti ristagni idrici.

L'area di progetto è senz'altro collocata in contesto morfodinamico di questo tipo, pur dovendo farsi affidamento sulle indagini in sito per la definizione dei contatti stratigrafici locali verticali e orizzontali.

Morfologia del contesto paesaggistico

L'intervento è ubicato su una zona lagunare costiera di tipo pressoché *pianeggiante*.

Sono disponibili le indagini geologiche nella zona di progetto, eseguite dalla società Geosynteh srl (settembre 2019). È stata eseguita anche una prospezione sismica di tipo MASW che consente di caratterizzare la stratificazione del suolo presente nell'area.



COMMITTENTE: **ANAS spa - Compartimento del Veneto**

CANTIERE: **SS 13 e SS 14 - Aree di realizzazione intersezioni**

SONDAGGIO **S1** DATA INIZIO 02.08.2019 ULTIMAZIONE 02.08.2019

Coordinate _____ Quota p.c. _____

Responsabile: dott. geol. C. A. Masoll Operatore: S. Barone Attrezzatura: **IPC 650 DRILL**

DATA	Da m	A m	Profondità finale m	PROFONDITÀ m. da l.c.	COLONNA STRATIGRAFICA	CAMPIONI		
	0,00	10,00	10,00			TIPO	NUMERO	Profondità
02.08.2019	DESCRIZIONE STRATIGRAFICA							
	Materiali antropici di riporto caratterizzati da ghiaia da millimetrica a centimetrica, arrotondata, spigolosa, in matrice sabbioso-limosa (sottofondo stradale).			1,40		◆ S1-T1	0,2	0,2
						VdP9	2,4	2,4
	Argilla limosa, di colore marrone da chiaro a scuro-ocraceo, con presenza di ciottoli arrotondati.			2,20		■ CR1*	1,5	1,5
	Argilla compatta, di colore grigio-ocraceo,			3,80		◆ S1-T2	2,0	2,0
						VdP10	5,2	5,2
						■ SH1	3,4	3,4
Argilla limosa, di colore grigio con presenza di torba tra - 3,95 e - 4,25 m dal p.c. e tra - 4,50 e - 4,55 m dal p.c..			6,30		■ CR2*	4,5	4,5	
Sabbia fine limoso-argillosa, di colore grigio.			7,30		■ SH2	6,5	6,5	
Argilla compatta, di colore grigio.			8,60		■ CR3*	7,5	7,5	
Sabbia fine limoso-argillosa, di colore grigio.			10,00					

Sondaggio S1



da 0.0 m a - 5.0 m dal p.c.

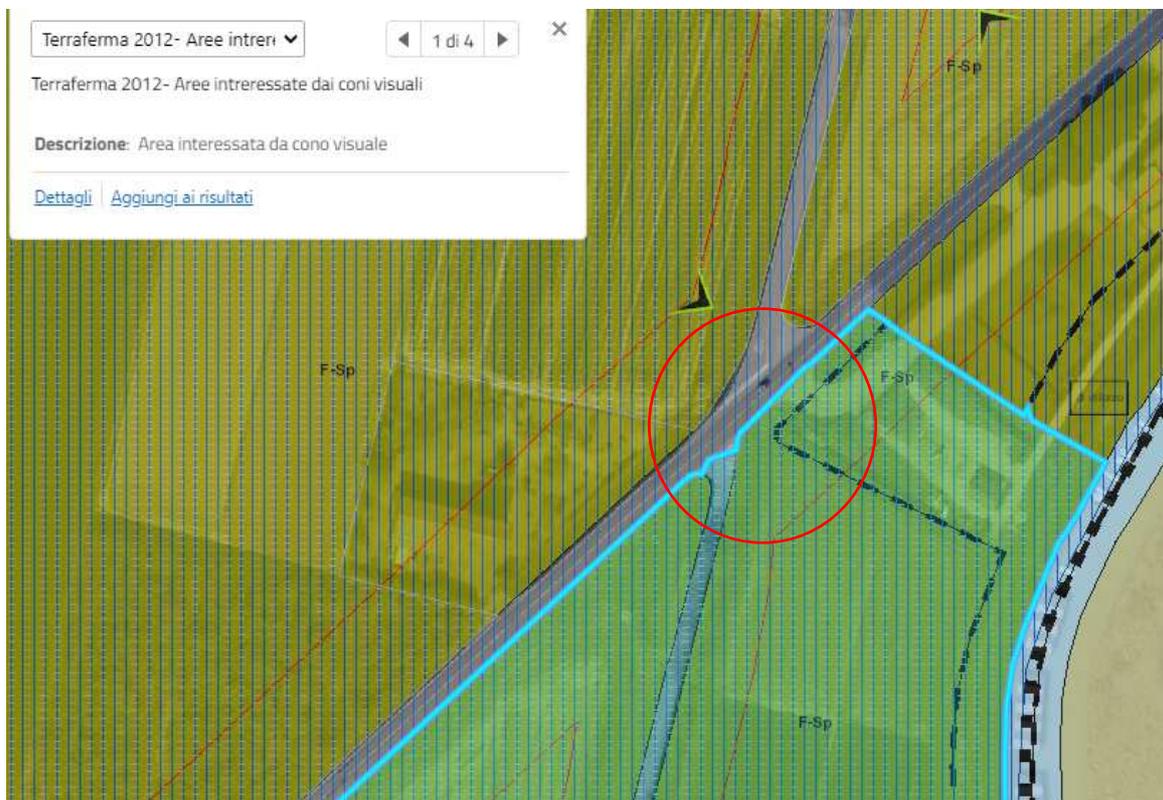


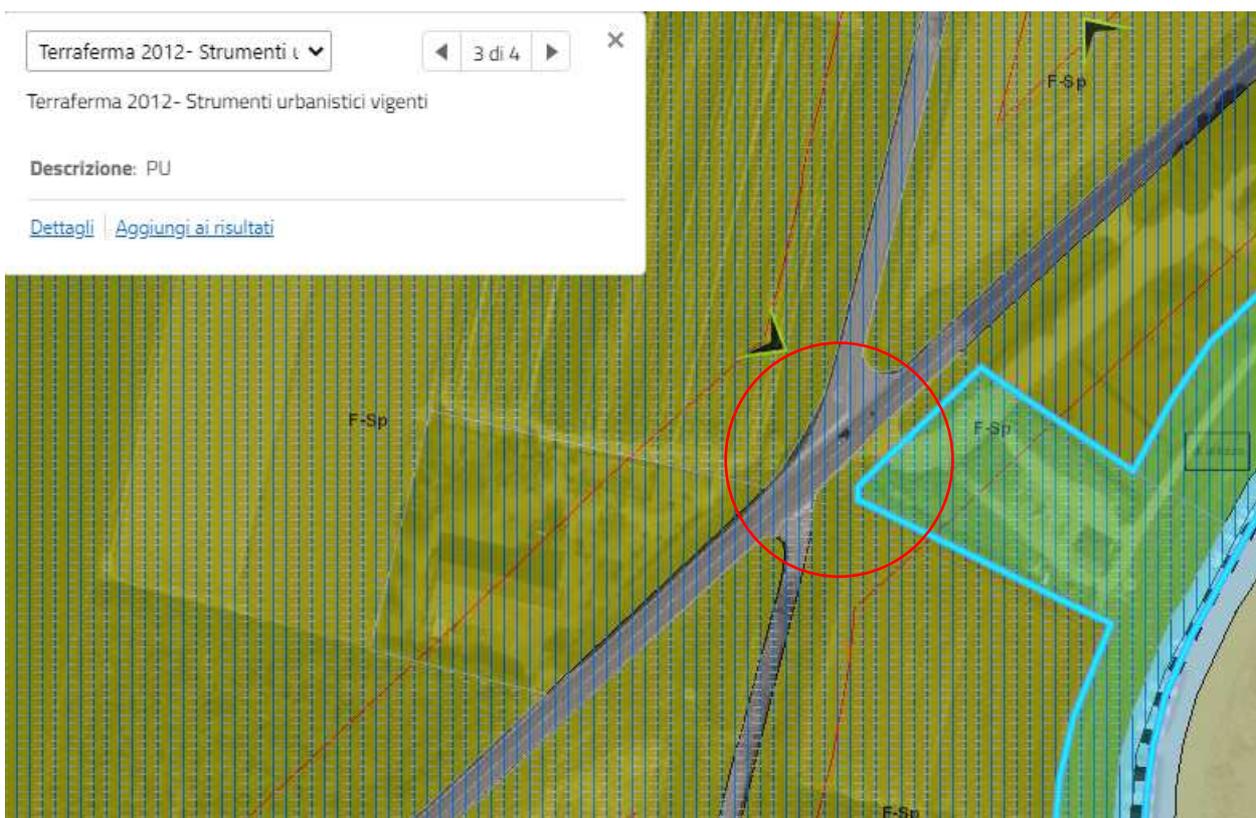
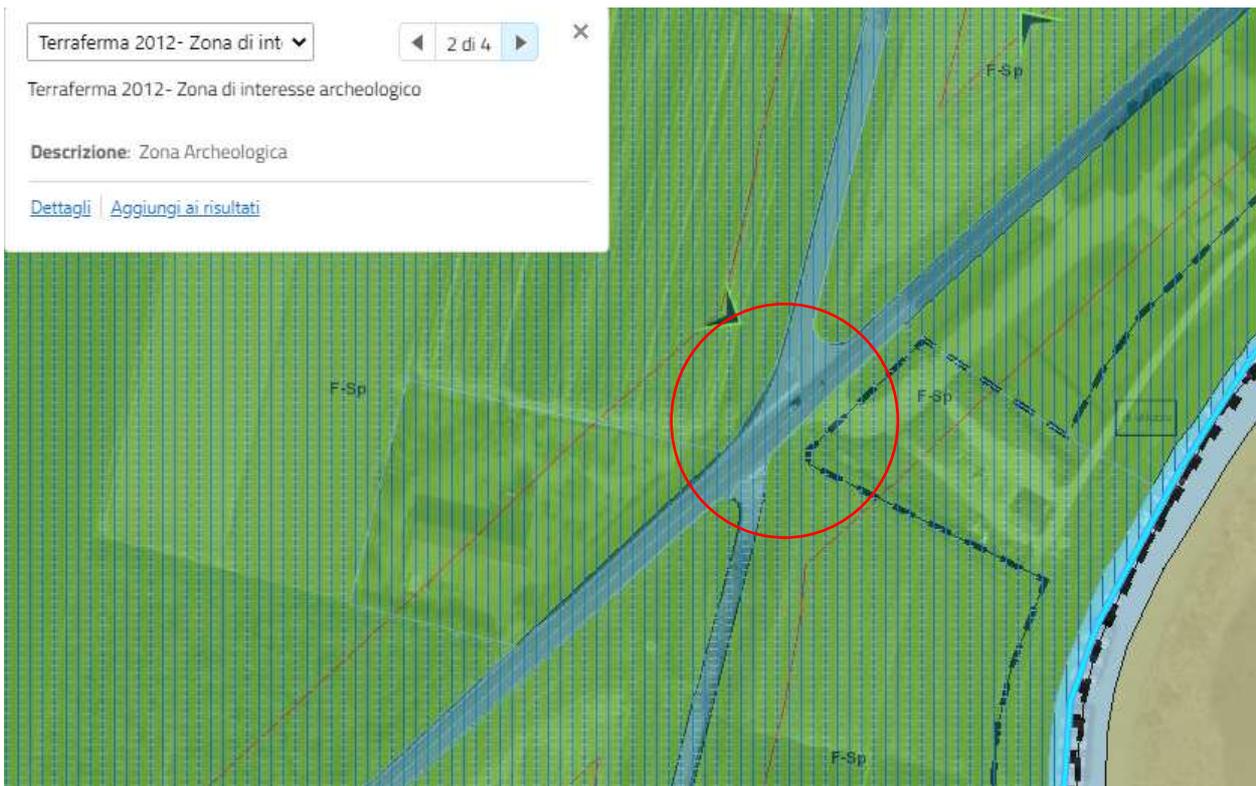
da - 5.0 m a - 10.0 m dal p.c.

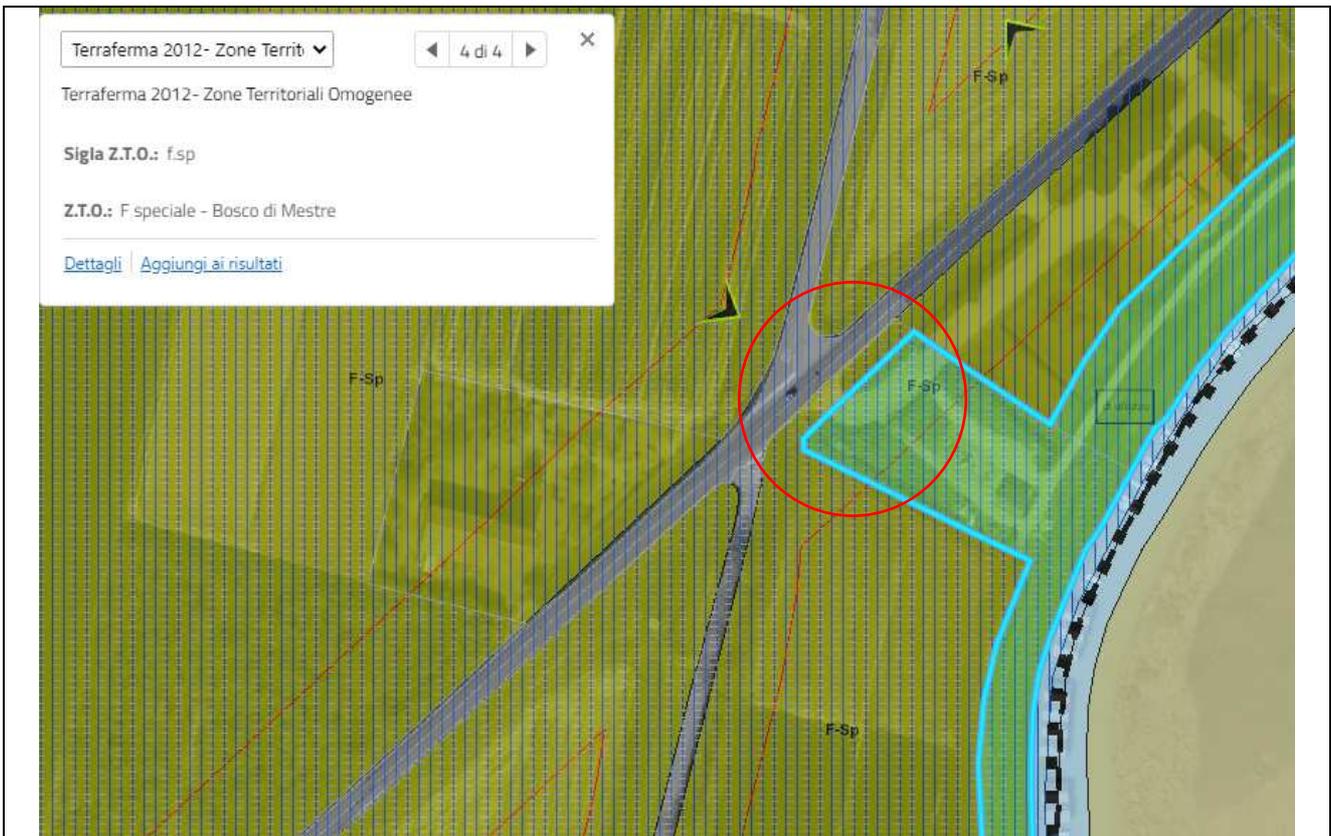
Dal sondaggio si evince la tipologia di sedimentazione che confermano i dati attesi.

Pianificazione urbanistica comunale – Piano Regolatore Generale

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







Piano di Assetto del Territorio (PAT)

La zona d'intervento ricade nelle seguenti zone:

- Tav. 1 – Carta dei vincoli e Pianificazione territoriale: Rete Natura 2000 – ZPS – Zone di protezione speciale codice IT3250046 “Laguna di Venezia”



- 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 invariati: 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



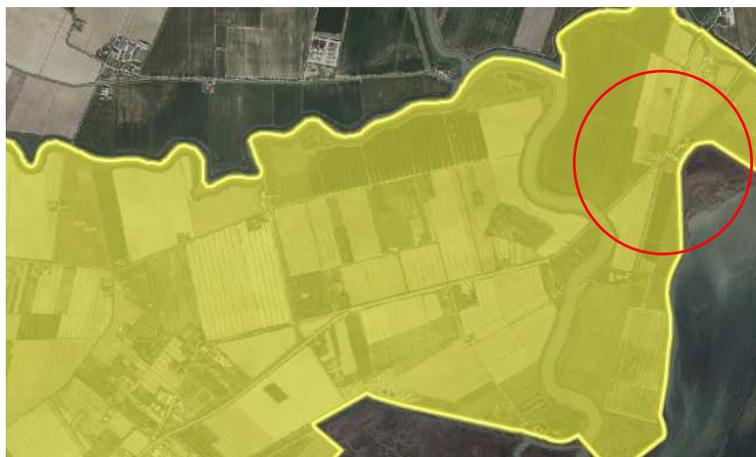
- Tav. 4a – Carta Trasformabilità: Riqualificazione e valorizzazione



- 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 Riquarif.: Tipologia 04



Dalle tavole dei beni culturali e del paesaggio si evince che la zona di interesse è soggetta a tutela paesaggistica ambientale ai sensi del D.Lgs 42/2004 art.157 per “notevole interesse pubblico riguardante l’ecosistema della laguna veneziana”.



Figura 6 - Stralcio tavola GIS con vincoli monumentali, paesaggistici e archeologici

5. Caratteristiche del progetto

Descrizione sintetica dell'intervento e delle caratteristiche dell'opera

Il progetto in esame consiste nell'adeguamento dell'intersezione a raso della S.S.14 con via San Eliodoro – Strada Provinciale Quarto d'Altino (a nord) e via Triestina (a sud) attraverso la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'attuale intersezione per migliorare le condizioni viarie e di sicurezza stradale.

Per il corretto dimensionamento della rotatoria è stato opportuno conoscere i flussi gravanti sull'intersezione. Infatti, il funzionamento della rotatoria non dipende esclusivamente dal numero di veicoli che vi accedono, ma anche dalle manovre che eseguono e dalla direzione da cui escono. Per tale motivo, unitamente alle indicazioni dei flussi di traffico, è importante stilare una matrice Origine/Destinazione che permetta di considerare il traffico in accesso alla rotatoria e ripartirlo per direzione di uscita. Allo scopo di definire il valore del Traffico Giornaliero Medio che interessa il tratto di strada in questione nell'arco di un anno nei due sensi di marcia, e la percentuale di veicoli con massa superiore a 3,5 tonnellate veicolare, si è analizzata la composizione del traffico sulla base di dati pubblicati e messi a disposizione dall'Area Compartmentale Veneto.

I parametri analizzati fanno riferimento a campagne di indagine eseguite nel 2019. Pertanto, si è definita in via previsionale il traffico potenzialmente presente a termine dell'esecuzione dei lavori, attraverso un incremento del 2% del TGM.

I dati messi a disposizione da ANAS consentono di individuare le ore di punta ed i flussi massimi registrati lungo la S.S. 14 a diverse chilometriche.

Per la risoluzione del nodo si prevede la costruzione di un'ampia rotatoria a raso, servita da rami di approccio e raccordo alla viabilità esistente, l'intervento riguarda un'area di circa 16'000 m² e prevede:

- la realizzazione di una rotatoria convenzionale del diametro esterno di 42 m (al netto della banchina) sulla SS14 all'intersezione con la strada a nord (via San Eliodoro – Strada Provinciale Quarto d'Altino) e a sud (via Triestina);
- l'adeguamento della carreggiata a una sezione "C1" di due tratti dell'esistente SS14 che precedono e seguono la nuova intersezione a rotatoria dal km 13+850 al km 14+005, quindi l'adeguamento della carreggiata interesserà il Ramo 1 (lato ovest) per circa 48 m e il Ramo 3 (lato est) per circa 62 m;
- l'adeguamento della carreggiata alla normativa esistente a una sezione "F2 extraurbano" per Via San Eliodoro per una tratta di 151 ml e l'adeguamento della carreggiata ad una sezione "F urbano" per Via Triestina per una tratta di 102 ml;
- l'adeguamento dell'angolo d'intersezione delle Vie San Eliodoro – Strada Provinciale Quarto d'Altino) e a sud (via Triestina) portandolo da 34° a 70° come da D.M. 19 aprile 2006 e quindi lo spostamento della sede stradale per Via San Eliodoro per una tratta di 151 ml e per Via Triestina per una tratta di 102 ml con la conseguente deviazione del collettore di Montiron per una tratta di circa 270 ml;
- relative opere di sistemazione idraulica e di sistemazione a verde.

Per i dettagli si prenda visione degli elaborati progettuali.

una piattaforma di tipo F2 locale extraurbano, 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

Le opere di adeguamento dell'intersezione vengono descritte come segue:

- Gli allargamenti e modifiche delle carreggiate stradali e di raccordo alla rotatoria verranno realizzate mediante sbancamento a sezione ristretta, per la formazione dei nuovi rilevati e successiva ricostruzione della nuova sovrastruttura stradale;
- I rilevati per la realizzazione della sede stradale verranno realizzati in misto granulare. Gli stessi saranno corredati al piede mediante fossi di guardia e/o tubazioni per lo smaltimento delle acque meteoriche dalla pavimentazione stradale. Il rilevato previa formazione di piano di posa adeguatamente costipato, sarà realizzato mediante terreni appartenenti ad uno dei seguenti gruppi della classificazione UNI10006/1963 : A1a, A1b ed A3 e seguendo le avvertenze del Capitolato Speciale d' Appalto ANAS nonché le prescrizioni della direzione lavori.

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.

I pacchetti tipo di progetto sono i seguenti:

Nella rotatoria è stata utilizzata la seguente stratigrafia con spessore complessivo 42 cm:

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

Nei rami 1-3 è stata utilizzata la seguente stratigrafia con spessore complessivo 40 cm:

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

Nei rami 2-4-5 è stata utilizzata la seguente stratigrafia con spessore complessivo 36 cm:

- Tappeto – 5 cm
- Binder – 6 cm
- Base – 10 cm
- Misto granulare – 15 cm

Segnaletica e barriere stradali

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, non sono previsti portali.

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

Il progetto prevede barriere di sicurezza tipo H1 o H2, sistemate in adiacenza della carreggiata stradale, di altezza fuori terra inferiore ad 1,0 m.

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 costituito da pali di altezza pari a 9,00 m attorno alla corona giratoria e 8,00 m lungo le arterie stradali. 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 aiuole spartitraffico, dell'isola centrale della corona giratoria, delle scarpate dei rilevati, incigliatura e semina degli arginelli.

Tutte le caratteristiche sopra riportate saranno ulteriormente approfondite ed eventualmente rettificare nelle fasi di progetto successive.

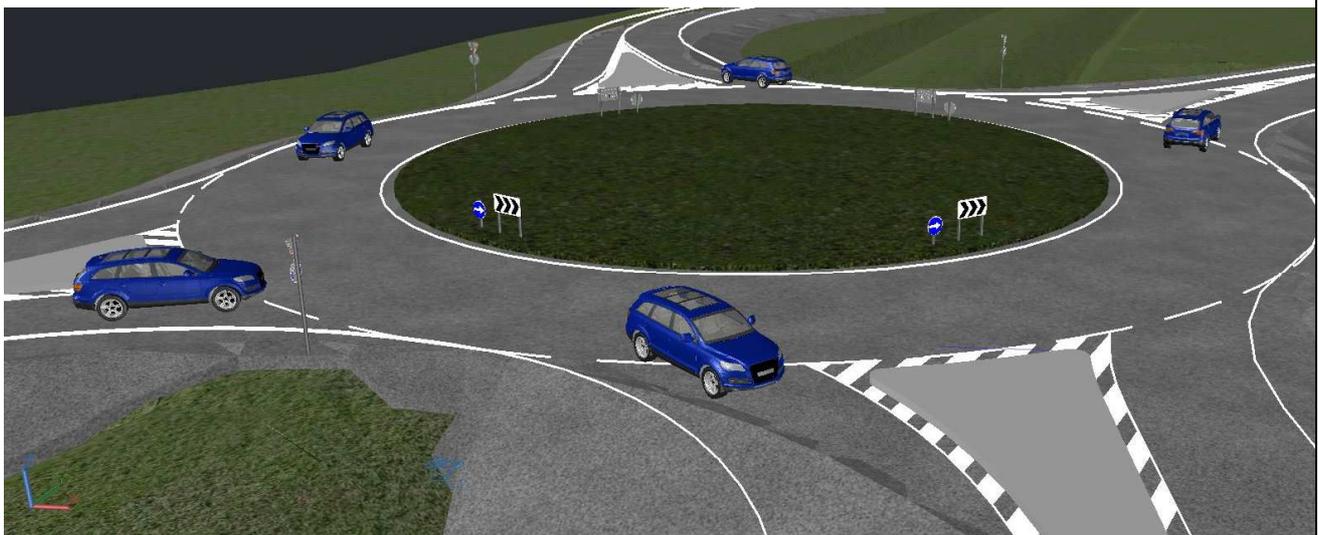


Figura 8 - Immagine renderizzata 1 dell'intervento

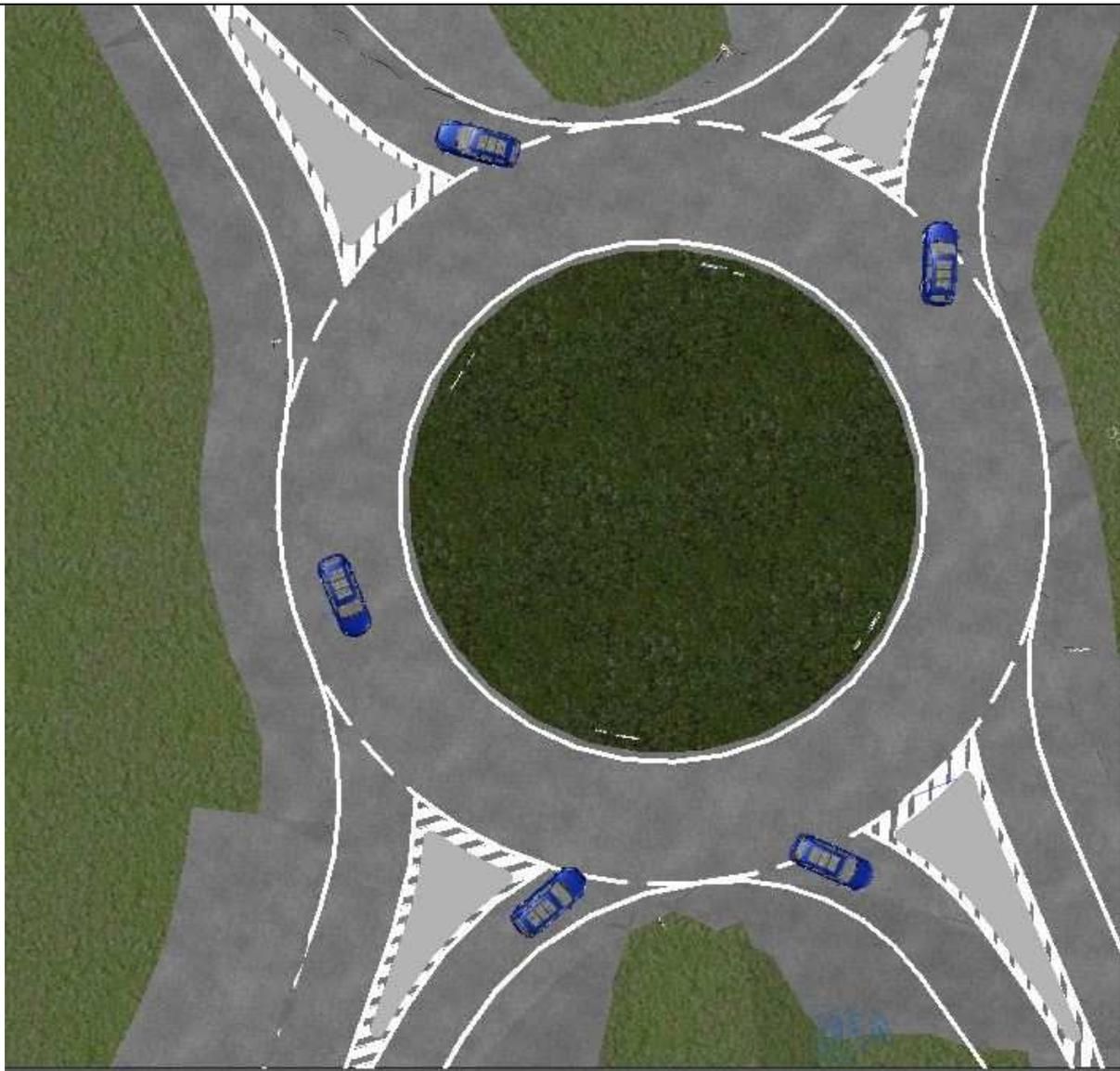


Figura 9 - Immagine renderizzata 2 dell'intervento

ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

Dall'analisi del progetto e dallo studio dello stato attuale delle componenti ambientali analizzate, sono state individuate le azioni che potranno rappresentare potenziali impatti. 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.

Si consideri che, essendo l'area pianeggiante, non vi sono punti particolari dai quali si possa percepire l'intervento in modo tale da recare pregiudizio visivo.

La nuova infrastruttura sarà visibile essenzialmente dall'abitazione presente a ovest della rotonda SS14, dal basso fabbricato presente a est della nuova rotonda e dal fabbricato presente più a nord, sempre a est della statale SS14.



Figura 10 - Intervento in progetto: fotoinserimento

Gli impatti maggiori si avranno in fase di cantiere, durante la quale sono previste una serie di misure di mitigazione che permetteranno di salvaguardare la popolazione soprattutto considerando rumore ed emissione di polveri.

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 cm. 30 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-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 di 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.

Rumori

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.

Visibilità del cantiere

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.

Misure di inserimento paesaggistico

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.



Figura 11 - Visuale della zona in cui si prevede di posizionare l'area di cantiere

In fase di esercizio il nuovo tracciato consentirà un passaggio del traffico più fluido anche dalle strade dalle quali, ad oggi, l'attraversamento della SS14 o l'innesto su di essa risultano particolarmente difficoltosi e con un grado di sicurezza inferiore rispetto alla situazione di progetto.

Per le ragioni appena descritte si può affermare che gli impatti sul paesaggio risultano molto limitati.

FASE DI CANTIERE

La realizzazione dell'opera comporterà fasi di cantierizzazione predisposte in modo da non interrompere il flusso veicolare sulla S.S. 14 "Della Venezia Giulia" nel tratto in esame. Saranno predisposte tutte le opere provvisorie necessarie per garantire le condizioni di sicurezza alla circolazione e allo svolgimento dei lavori nelle aree di cantiere. Le planimetrie con le fasi di cantiere che saranno parte integrando del progetto definitivo riportano anche le aree temporaneamente impegnate.

PIANO DI GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO

Con l'entrata in vigore del DPR 120/2017 sono state ricomprese in un unico corpo normativo tutte le disposizioni relative alla gestione delle terre e rocce da scavo con particolare riferimento:

- alla gestione delle terre e rocce da scavo qualificate come sottoprodotti, ai sensi dell'articolo 184-bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, provenienti da cantieri di piccole dimensioni, di grandi dimensioni e di grandi dimensioni non assoggettati a VIA o a AIA;
- alla disciplina del deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo qualificate rifiuti;
- all'utilizzo nel sito di produzione delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti;
- alla gestione delle terre e rocce da scavo nei siti oggetto di bonifica.

Per la realizzazione delle opere in progetto si è previsto un piano di riutilizzo della quasi totalità del materiale scavato che, adeguatamente trattato, può essere riutilizzato nello stesso sito di produzione per la formazione di rilevati, riempimenti, fondazioni stradali.

La parte di materiale eventualmente non riutilizzabile sarà conferita in discarica autorizzata al trattamento di questa tipologia di rifiuti inerti.

CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE

Si riporta di seguito il cronoprogramma indicativo delle fasi attuative e degli interventi per la realizzazione degli interventi di realizzazione della rotatoria.

Si è tenuto conto delle attività prevedibili per le fasi progettuali, di approvazione, di gara, di esecuzione dei lavori e di collaudo delle opere.

La stesura del documento è stata condotta in funzione dell'individuazione delle procedure tecnico-amministrative e delle fasi attuative, stimando i tempi necessari.

L'articolazione del cronoprogramma è divisa nelle seguenti fasi principali:

1. Fase di approvazione del progetto definitivo;
2. Fase relativa alla progettazione esecutiva con approvazione del progetto da parte degli Enti competenti;
3. Fase di esecuzione dei lavori, di collaudo e messa in esercizio dell'opera.

Si è stimato un tempo complessivo, fino alla messa in esercizio, di circa 15 mesi.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
X Verifica di assoggettabilità a VIA	MITE
<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 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>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	X	<input type="checkbox"/>	Bacini lagunari e paludi costiere bonificate, unità cartografica della Carta dei Suoli del Veneto CON1/QUA1
2. Zone costiere e ambiente marino	X	<input type="checkbox"/>	Bacini lagunari e paludi costiere bonificate, unità cartografica della Carta dei Suoli del Veneto CON1/QUA1
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	X	Trattasi di zona lagunare e paludi costiere come specificato ai punti precedenti distante da zone montuose.
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"/>	Come riportato nel Piano di Assetto Territoriale di interesse, la zona d'intervento ricade nella Zona di Protezione Speciale (ZPS) codice IT3250046 "Laguna di Venezia" della Rete Natura 2000.
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"/>	X	Non si ritiene tale.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	X	L'area ha una bassa densità demografica.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	X	<input type="checkbox"/>	L'area è ricompresa dal Piano di Assetto Territoriale nelle zone di interesse paesaggistico e ambientale e dal PRGC vigente nelle zone di interesse archeologico.

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>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	X	<input type="checkbox"/>	Una porzione dell'area interessata risulta nel Piano di Assetto territoriale ricompresa nella carta "trasformabilità: ambito agrario".
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	X	
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	X	<input type="checkbox"/>	Nella Carta delle fragilità del Piano di Assetto Territoriale l'area è ricompresa in quelle soggette a dissesto idrogeologico – aree esondabili o a ristagno idrico (per insufficienza della rete strutturale fognaria)
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	X	<input type="checkbox"/>	Nella Carta delle fragilità del Piano di Assetto Territoriale l'area è ricompresa in quelle soggette a dissesto idrogeologico – aree esondabili o a ristagno idrico (per insufficienza della rete strutturale fognaria)
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	X	<input type="checkbox"/>	Zona 4: E' la zona meno pericolosa, dove i terremoti sono rari ed è facoltà delle Regioni prescrivere l'obbligo della progettazione antisismica.

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

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>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	X	<input type="checkbox"/>	Trattasi di adeguamento di nodo stradale dal quale saranno mantenute le fasce di rispetto indicate dalla normativa vigente. I vincoli insistenti sull'area oggetto d'intervento sono riportati nella relazione paesaggistica.

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>	
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.)?	X Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	X 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?	X Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	X No
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"/> Si	X No	<input type="checkbox"/> Si	X No
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	X Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	X 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?	
	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
	Descrizione:		Perché: Limitati alla fase di cantiere	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché: Non sono previste lavorazioni con tali emissioni	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione:		Perché Saranno adottati gli accorgimenti necessari nelle fasi di cantiere per escludere tale rischio:	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Rischi contemplati nei cantieri temporanei e mobili dal D.Lgs 81/2008		Perché:	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Come precedentemente descritto limitatamente alle fasi di cantiere.		Perché: Per le ragioni precedentemente affermate si può affermare che gli impatti sull'ambiente e sul paesaggio siano molto limitati.	
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 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?	
fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	Descrizione: Rete Natura 2000 ZPS – Zone di protezione speciale codice IT3250046 “Laguna di Venezia” + Parco Laguna Nord		Perché: 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-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.	
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	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Area denominata “Bacino lagunare o palude costiera bonificata”		Perché: Per la natura dell’intervento	
12. Nell’area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un’area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
14. Il progetto è localizzato in un’area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: v. relazione paesaggistica		Perché:	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	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
	<i>Descrizione: No, zona con bassa densità demografica.</i>		<i>Perché:</i>	
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	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Non presenti</i>		<i>Perché:</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"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Area lagunare costiera</i>		<i>Perché: Tali aree non verranno toccate dagli interventi in progetto</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 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	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Non presenti</i>		<i>Perché: Non presenti</i>	
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: Zona sismica 4 = Pericolosità sismica molto bassa</i>		<i>Perché:</i>	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Non si è a conoscenza di altri progetti interferenti con quello in oggetto.</i>		<i>Perché: Non sussistono presupposti di inerenza.</i>	
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: L'intervento non è suscettibile di determinare tali effetti.</i>		<i>Perché: Non sussistono presupposti di inerenza.</i>	

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	Relazione paesaggistica		ALL1_ Relazione paesaggistica
2	Relazione di prefattibilità ambientale		ALL2_ Relazione di prefattibilità ambientale
3	Planimetria di progetto	1:500	ALL3_ Planimetria di progetto
4	Planimetria rilievo stato di fatto	1:500	ALL4_ Planimetria rilievo stato di fatto
5	Render		ALL5_ Render
6	Sezioni tipologiche 1/2	1:500	ALL6_ Sezioni tipologiche 1/2
7	Sezioni tipologiche 2/2		ALL7_ Sezioni tipologiche 2/2

Il dichiarante
Ing. Ettore de la Grennelais

(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.