

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

1. Titolo del progetto

S.S. N. 14 "DELLA VENEZIA GIULIA" Variante di San Donà di Piave (VE) – 3° lotto
Scavalcamiento della rotonda sulla SS.14 in località Calvecchia.

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, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II). |
| <input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____ | _____ |
| <input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____ | _____ |

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Oggetto della presente valutazione preliminare è il progetto di completamento di una viabilità già esistente a nord del nucleo urbano di San Donà di Piave.

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo viadotto in località Calvecchia in corrispondenza dell'esistente intersezione a rotonda tra il tracciato originario della S.S. 14 e la SS14 Var, con lo scopo di **incrementare la sicurezza dell'infrastruttura stradale, migliorando l'attuale situazione viaria e, nel contempo, le caratteristiche ambientali dell'area.**

La rotonda esistente risulta essere particolarmente congestionata per la sovrapposizione del traffico locale con quello proveniente dall'autostrada e diretto verso l'adiacente centro commerciale, le spiagge e il centro cittadino e viceversa.

Tale situazione di criticità si riflette sulla sicurezza stradale, per l'elevata concentrazione dei traffici nel nodo, e sulla qualità ambientale.

La finalità dell'intervento è quella di decongestionare il nodo, eliminando le intersezioni tra le diverse componenti di traffico coinvolte - quello in direzione nord-est/sud-ovest e quello in direzione sud-est/nord-ovest – sopprimendo, di conseguenza, una quota significativa di punti di conflitto tra flussi veicolari, fonte di inquinamento atmosferico da polveri sottili e acustico.

Tale obiettivo risulta ancor più necessario dal momento che la SS14 Var è parte della viabilità di collegamento tra l'autostrada e le località balneari del litorale veneto.

L'intervento si configura, pertanto, quale intervento di miglioramento funzionale dell'intersezione, risolvendo situazioni di criticità relative alla fluidità del traffico, alla sicurezza stradale e all'inquinamento atmosferico e acustico, contribuendo, altresì, alla riqualificazione dell'area.

Le opere previste ricadono completamente all'interno di aree già destinate a viabilità, senza altra occupazione.

Nello spirito della tutela ambientale l'intervento si caratterizza, inoltre, per:

- interventi di rinaturalizzazione aventi lo scopo di miglioramento delle aree interessate dal progetto ed il suo corretto inserimento paesaggistico-ambientale nel contesto territoriale di riferimento, volti a ricreare un micromosaico di habitat originari degli ambienti originari;
- efficientamento energetico mediante l'impiego di impianto di illuminazione a maggior efficienza energetica e basso inquinamento luminoso;
- impiego di pavimentazione chiusa con argilla espansa che consente di migliorare le emissioni sonore del nodo.

Si ritiene utile anticipare già nella presente premessa, a maggiore conferma della coerenza generale delle scelte progettuali, che il Piano di Assetto del Territorio (PAT) del comune di San Donà di Piave, adeguato alle prescrizioni degli Enti competenti espresse in fase decisoria con R.G. n°943 del 11/11/2014, contiene la previsione dell'intervento, identificato come "Nuova viabilità di progetto di rilevanza strategica". Il Piano, come da normativa vigente, per essere approvato ha dovuto affrontare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che è stata superata positivamente; questo comporta che anche le previsioni infrastrutturali in oggetto, essendo contenute nel Piano, siano state valutate positivamente dagli Enti competenti dal punto di vista della tutela ambientale. (si veda Figura 2).

4. Localizzazione del progetto

Il progetto si localizza in località Calvecchia, frazione situata a nord est del Comune di San Donà di Piave. L'intervento si colloca nell'ambito dell'intersezione tra la SS14 in direzione nord-est/sud-ovest di attraversamento dell'abitato di San Donà, nella direttrice Venezia – Portogruaro e la SS14 Var. in direzione nord-ovest/sud-est di circonvallazione dell'area urbana nella direttrice Caposile – Casello A4/E70 Noventa di Piave.

La SS14 Var è l'infrastruttura utilizzata dai flussi veicolari provenienti dall'autostrada diretti alle località balneari della costa veneta e, pertanto, significativamente impegnata nella stagione estiva, con conseguente ripercussione sulla viabilità locale.

L'ambito territoriale di riferimento è a prevalente uso agricolo come si evince dalla *Figura 1* e in particolare dalla *Figura 3 – destinazioni d'uso e dei vincoli (estratto della Tav. 13.1.1 del Piano degli Interventi)*.

La nuova opera non interferisce con la "Rete degli itinerari di interesse storico testimoniale e paesaggistico".

L'intervento ricade nell'ambito della viabilità esistente e comunque nell'ambito della relativa fascia di rispetto stradale.

Dal punto di vista ambientale non ci sono vincoli particolari, restrittivi.

Infatti, dal punto di vista idraulico l'area è classificata come zona P1 a bassa pericolosità (vedi *Figura 4 Stralcio Tavola 1 del PAT del Comune di San Donà di Piave - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Località Calvecchia*)

Con riferimento alla *Tav. 4.1 Carta della Trasformabilità (estratto dal Piano di Assetto del Territorio)*, la nuova opera ricade nell'ambito di un Corridoio ecologico principale, per cui l'articolo 9 delle Norme Tecniche del PAT non definisce limiti all'azione trasformativa e stabilisce quanto segue: "Gli interventi ammessi (infrastrutture, opere di arredo, ecc.) non devono interrompere o deteriorare le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici". Si evidenzia, tuttavia, che l'opera insiste sul sedime di un'infrastruttura esistente (SS14 Var), per cui non comporta una interruzione aggiuntiva del Corridoio ecologico in questione.

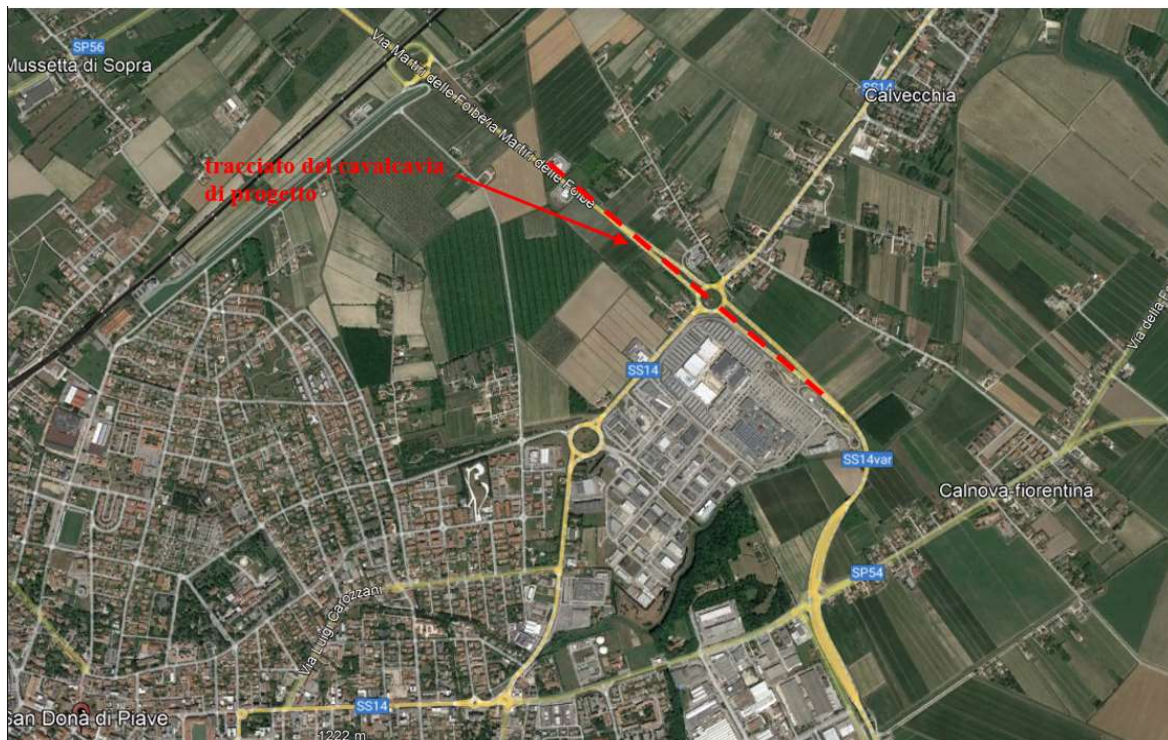


Figura 1 – Il tracciato di progetto su ortofoto e la rete stradale di riferimento



Figura 2 – Contesto urbanistico – Tav. 4.1 Carta della Trasformabilità (estratto dal Piano di Assetto del Territorio)

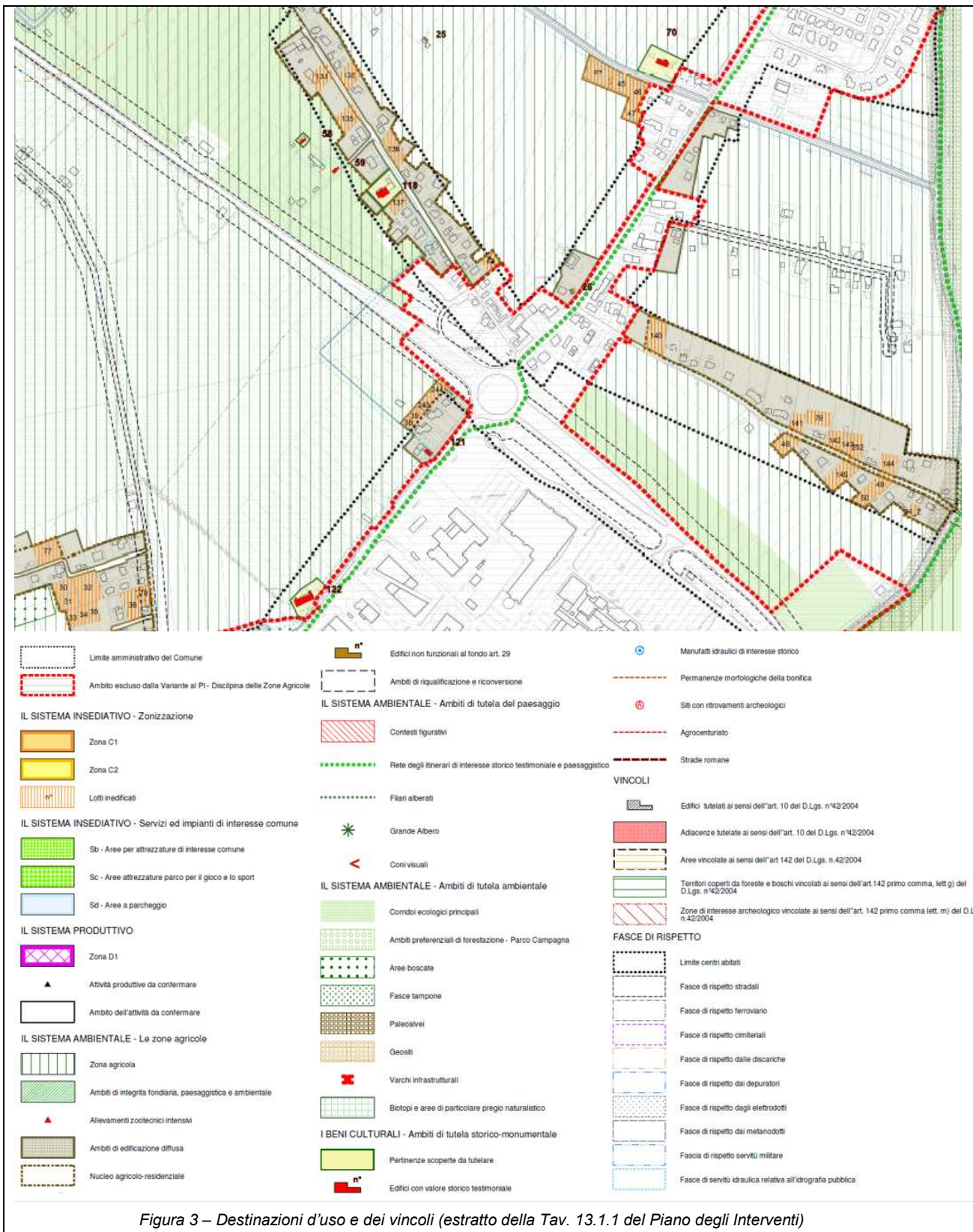


Figura 3 – Destinazioni d'uso e dei vincoli (estratto della Tav. 13.1.1 del Piano degli Interventi)

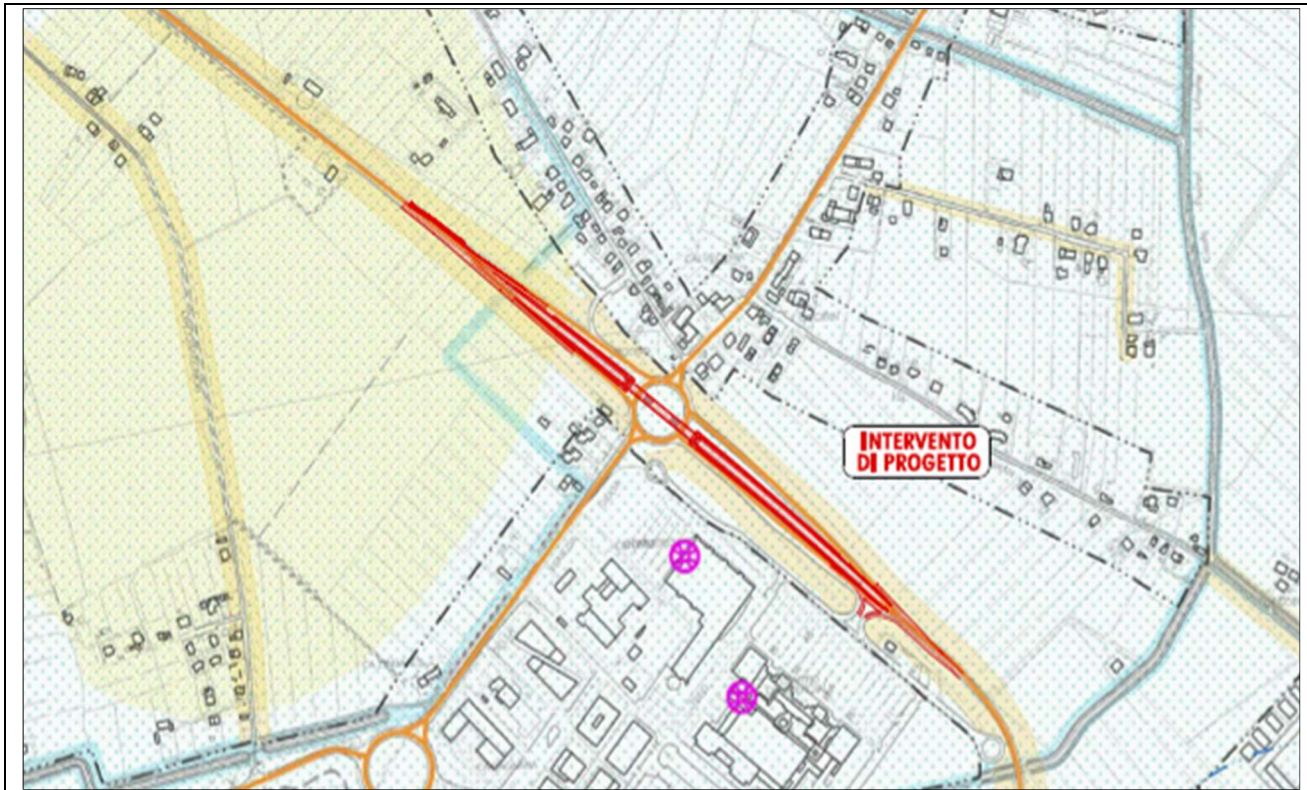


Figura 4 – Stralcio Tavola 1 del PAT del Comune di San Donà di Piave - Carta dei Vincoli e della Pianificazione - Località Calvecchia

Con riferimento alla seguente *Figura 5* si evidenzia che l'area si trova esternamente rispetto a tre habitat della Rete Natura 2000:

- SIC IT3250031 Laguna superiore di Venezia (area 20.187 ha), ad una distanza di circa 8,00 km;
- ZPS&SIC IT3240008 Bosco di Cessalto (area 28 ha), ad una distanza di circa 6,50 km;
- SIC IT3240030 Grave del Piave - Fiume Soligo - Fosso di Negrisia ad una distanza di circa 13 km.

L'ambito di analisi ha considerato un buffer con raggio di 15 km dall'area di intervento.

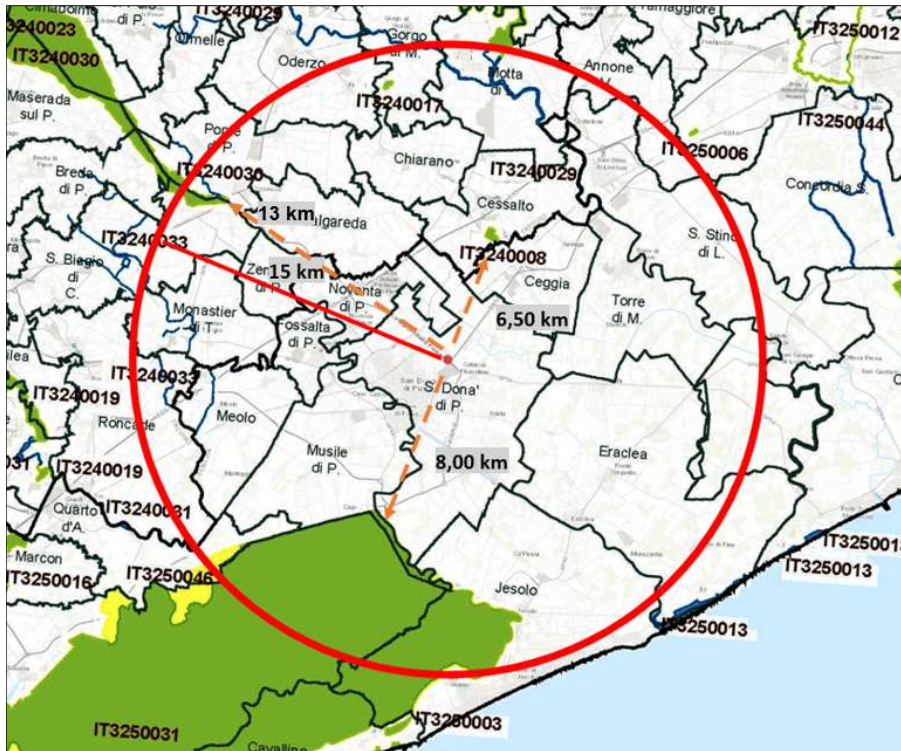


Figura 5 – Localizzazione rispetto alla Rete Natura 2000 (Fonte: Carta dei SIC e delle ZPS del Veneto)

5. Caratteristiche del progetto

Aspetti progettuali

L'intervento in esame prevede la costruzione di un viadotto di scavalco della rotatoria esistente all'intersezione tra la SS14 e la SS14 var.

L'intervento si sviluppa per una lunghezza di 1150 m e si compone di:

- Impalcato in struttura mista acciaio/cemento di lunghezza 140 m, composto da 4 campate di lunghezza pari a 34,50 m ciascuna;
- Spalle e pile in c.a. fondate su pali FDP diam 60 cm e lunghezza variabile tra 15 m e i 21 m;
- Rampe di approccio all'impalcato in terre rinforzate di lunghezza rispettivamente 270 m e 265 m;
- Rami stradali di raccordo e intersezione con la viabilità esistente.

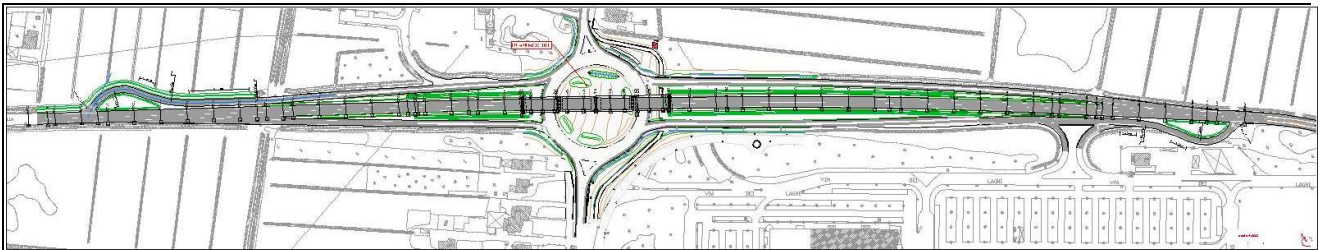


Figura 6 - Planimetria nuovo scavalco

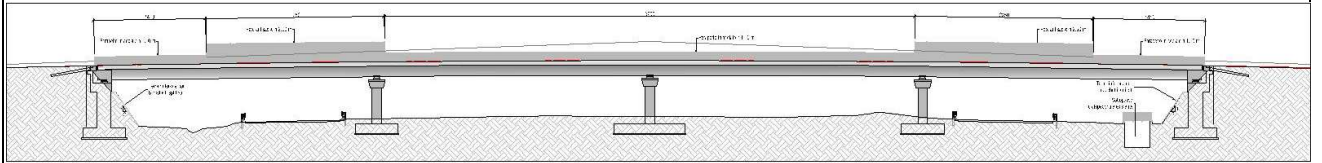


Figura 7 - Prospetto nuovo scavalco

La nuova carreggiata sarà, ai sensi del DM 5/11/01, di Categoria C1 Strada extraurbana secondaria, composta da una corsia per senso di marcia larga 3,75 m + banchina larga 1,50 m.

Lungo i margini di tratti stradali aventi quota altimetrica maggiore di 1 m dal piano campagna sono previste barriere di sicurezza in acciaio classe H2 W5 antibaltamento.

Su entrambi i lati dell'impalcato è previsto un camminamento di sicurezza; il margine esterno di questo camminamento è attrezzato con parapetti e, in corrispondenza della sottostante viabilità della rotonda, con reti anti sasso.

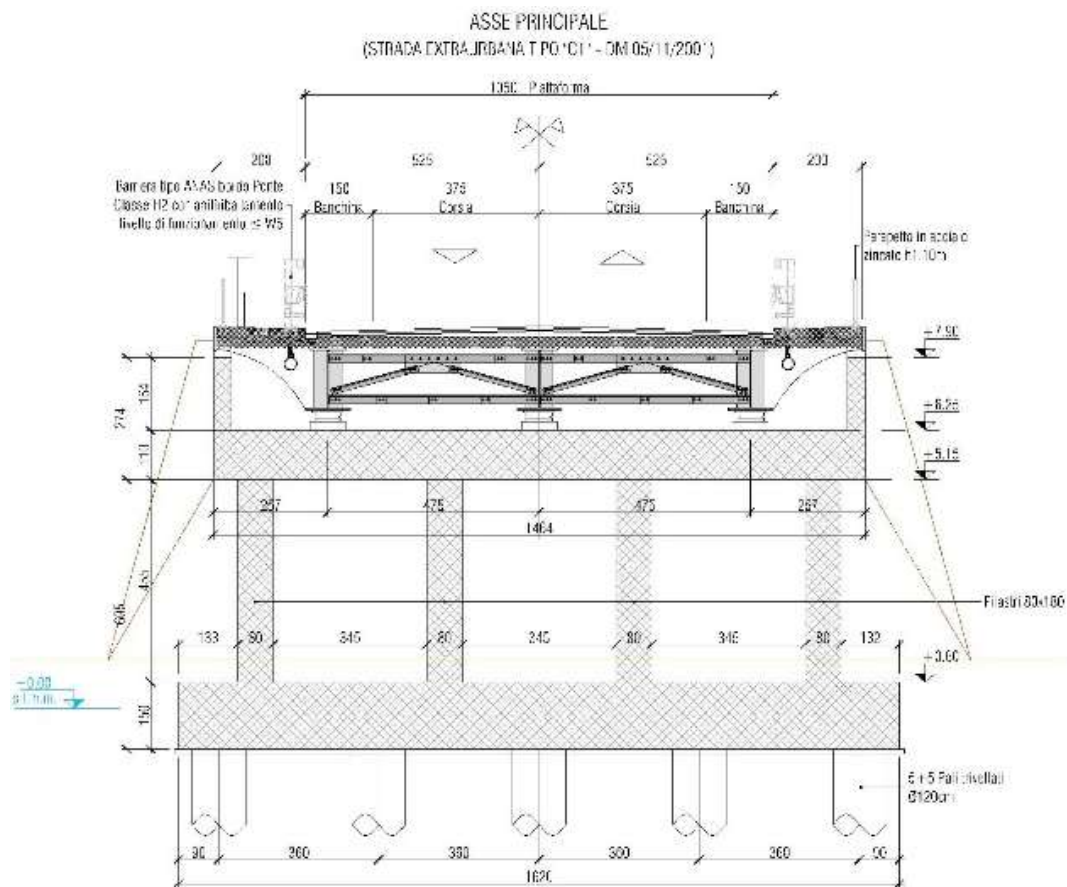


Figura 8 - Sezione su impalcato

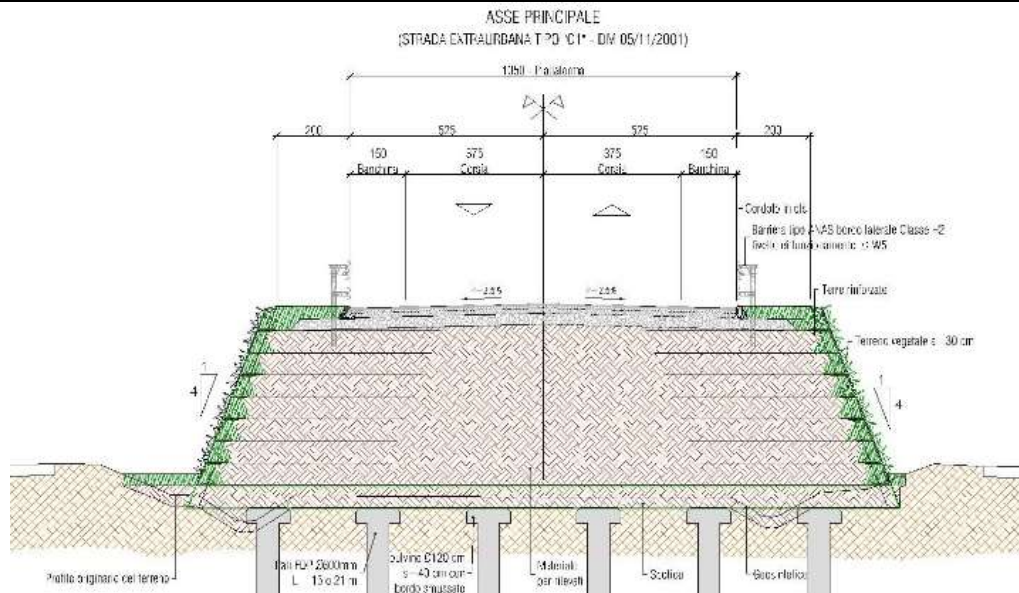


Figura 9 - Sezione su rilevato

Il collegamento tra la nuova viabilità e i rami di ingresso/uscita della rotonda avverrà mediante due immissioni regolate da STOP.

Sono previste opere di miglioramento e rinaturizzazione dell'intersezione.

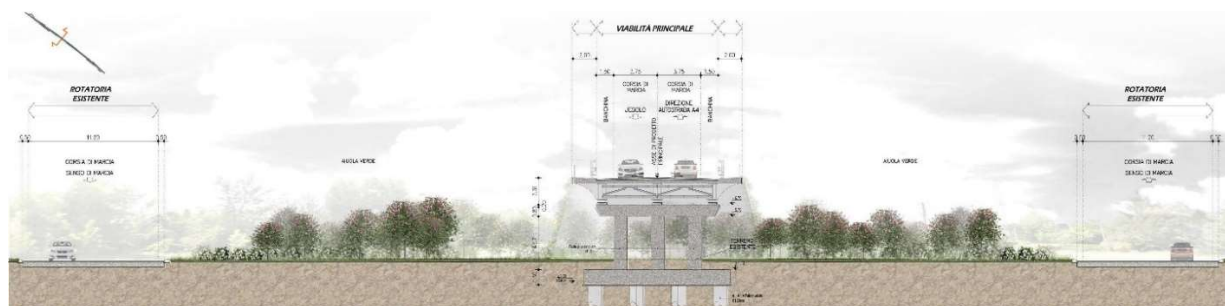


Figura 10 - Sezione trasversale complessiva con opere di rinaturizzazione

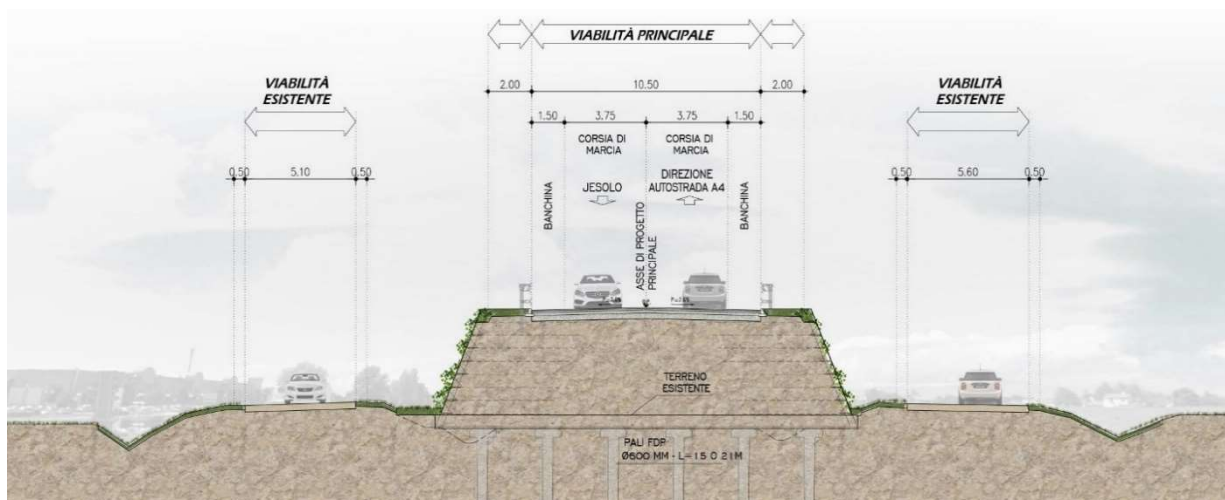


Figura 11 - Sezione su rilevato in terre rinforzate

Cantierizzazione: attività di cantiere

Le opere verranno realizzate seguendo le seguenti fasi di cantiere:

- Allestimento del cantiere
- Bonifica profonda per realizzazione delle fondazioni profonde;
- Scavi e demolizioni;
- Rilevati stradali;
- Pli FDP per consolidamento dei rilevati;
- Opere idrauliche e risoluzione interferenze con i sottoservizi esistenti;
- Corpo stradale;
- Fondazioni profonde su pali;
- Pile e spalle;
- Posa in opera appoggi e impalcato;
- Raccordi con viabilità esistente;
- Pacchetto in conglomerato bituminoso;
- Illuminazione pubblica;
- Barriere di sicurezza e opere di miglioramento ambientale.

La produzione di rifiuti sarà limitata alla fase di cantiere. I rifiuti saranno costituiti da materiali di scavo, demolizioni di piccole opere in calcestruzzo; fresati stradali.

Di seguito si illustrano l'ubicazione delle aree di cantiere in riferimento ai vincoli e all'uso del suolo.

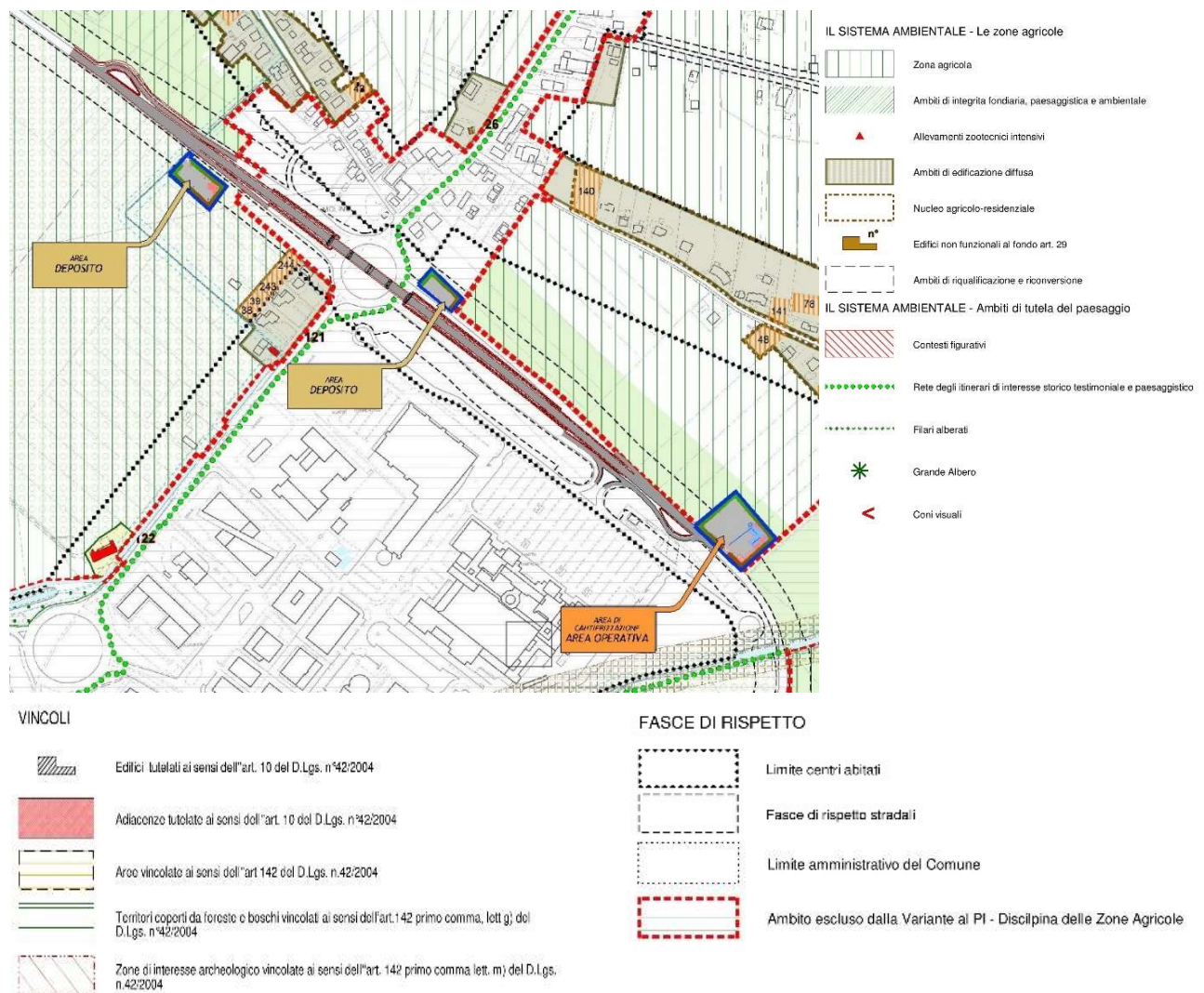
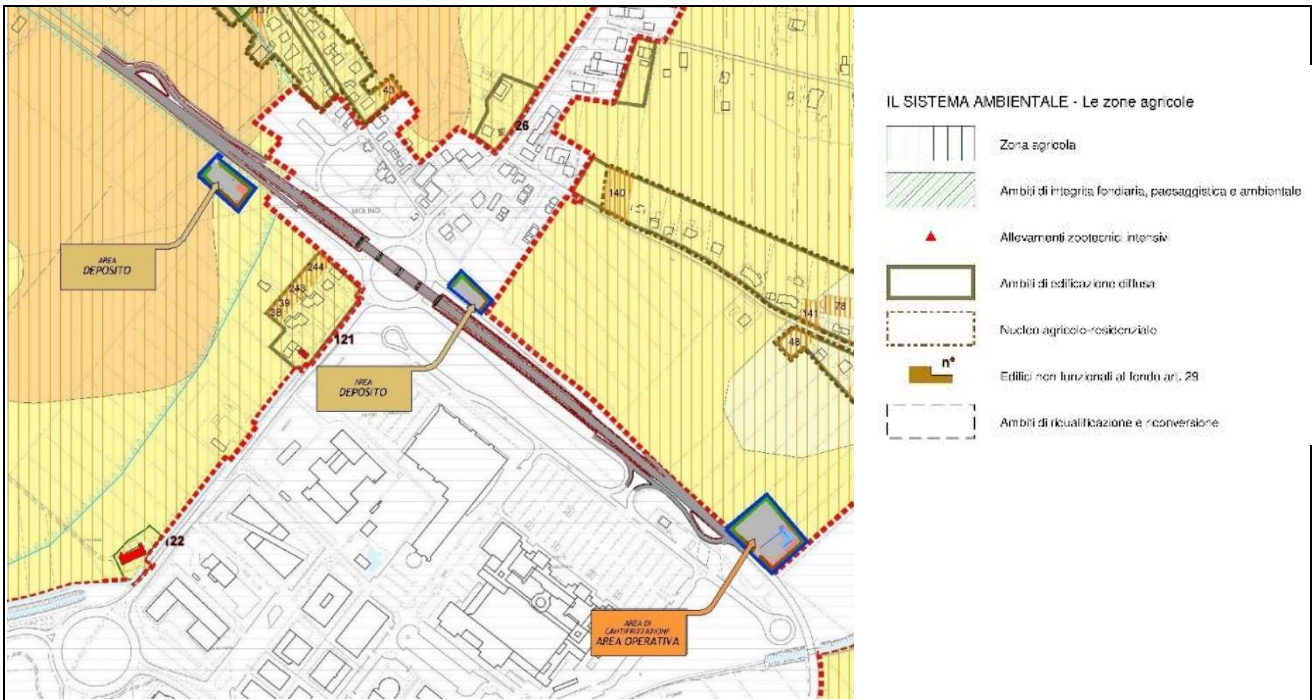


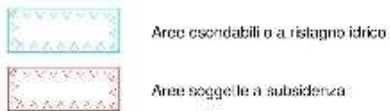
Figura 12 - Ubicazione aree di cantiere e nuove opere su Tav 13.1.1a San Donà Nord - Variante n.3 al P.I.: Disciplina zone agricole



IL SISTEMA AMBIENTALE - Le fragilità - Penalità ai fini edificatori



IL SISTEMA AMBIENTALE - Le fragilità - Aree soggette a dissesto



IL SISTEMA AMBIENTALE - Le fragilità - Norme di tutela idraulica

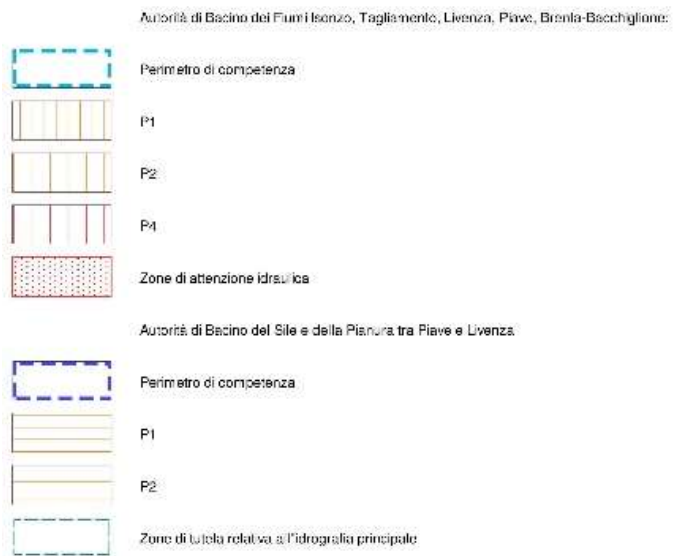


Figura 13 - Ubicazione aree di cantiere e nuove opere su Tav 13.1.1b San Donà Nord - Variante al P.I.: Disciplina zone agricole



Figura 14 - Ubicazione aree di cantiere e nuove opere su Tav 1.1 P.A.T. Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale

Fase di esercizio

Nella fase di esercizio la nuova infrastruttura consentirà di decongestionare il traffico in rotonda, riducendo il numero di conflitti tra le diverse componenti di traffico con conseguente riduzione della possibilità di incidenti.

Impiego di risorse naturali

Le nuove opere insisteranno su aree già destinate a viabilità per cui non ci saranno nuovi consumi di suolo. Non vi sarà sfruttamento della risorsa acqua, se non per le normali pratiche di cantiere in fase realizzativa.

Miglioramenti ambientali

L'intervento sarà completato da opere a verde finalizzate a migliorare l'inserimento ambientale e paesaggistico del nuovo manufatto.

Le figure seguenti rappresentano l'inserimento dell'opera nel contesto ambientale e paesaggistico esistente.



Figura 15 – Fotoinserimento di progetto 1



Figura 16 – Fotoinserimento di progetto 2



Figura 17 – Fotoinserimento di progetto 3



Figura 18 – Fotoinserimento di progetto 4

| 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente | |
|---|--|
| Procedure | Autorità competente/ Atto / Data |
| <input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA | _____ |
| <input type="checkbox"/> VIA | _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio (Ci si riferisce all'attuale SS14 Var su cui insiste l'intervento in esame). | ANAS Spa |
| Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ |

| 7. Iter autorizzativo del progetto proposto | |
|---|--|
| <i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i> | |
| Procedure | Autorità competente |
| <input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio | ANAS Spa |
| Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> L'intervento proposto verrà sottoposto all'istituto della Conferenza di Servizi, per l'acquisizione dei pareri, autorizzazioni, nulla osta previsti da legge. _____ <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> | SI | NO | Breve descrizione ² |
| 1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Il sistema delle zone umide e fluviali più vicine è a circa 3 km dal fiume Piave e a circa 8km dalla Laguna di Venezia. |

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 | | | |
|--|--------------------------|----|---|
| Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ : | SI | NO | Breve descrizione ² |
| 2. Zone costiere e ambiente marino | <input type="checkbox"/> | X | L'intervento non ricade (né totalmente né parzialmente) in "Territori costieri (300 m)" così come definiti da Beni Paesaggistici ex art. 142 co.1 lett. a del D.Lgs 42/2004 e s.m.i., gli stessi sono presenti ad una distanza di circa 8 km. |
| 3. Zone montuose e forestali | <input type="checkbox"/> | X | Il progetto in esame non ricade neppure parzialmente in zone montuose e forestali. Esso è localizzato in un'area periurbana caratterizzata da aree agricole a seminativi intensivi e zone residenziali. |
| 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"/> | X | L'intervento non ricade neppure parzialmente in zone tutelate ai sensi della L394/1991. |
| 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 | L'intervento è mirato a decongestionare l'attuale traffico che attraversa una intersezione esistente a rotatoria tra il tracciato originario della S.S. 14 e la SS14 Var che aveva già interrotto un corridoio ecologico. Il viadotto di progetto quindi garantirà un flusso più scorrevole del traffico ed una migliore qualità ambientale del nodo. |
| 6. Zone a forte densità demografica | <input type="checkbox"/> | X | Il comune di San Donà di Piave (VE) ha una popolazione di circa 42.000 abitanti, con densità di poco superiore a 500 abitanti per km ² , 532,5, e quindi, ai sensi delle linee guida del Ministero (rif. punto 4.3. dell'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015), si può considerare a bassa densità e si trova a un 1 km dalla perimetrazione dell'abitato. |
| 7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica | <input type="checkbox"/> | X | L'ambito di progetto non è interessato da alcun vincolo di tipo paesaggistico, storico, culturale e/o archeologico |

| 8. Aree sensibili e/o vincolate | | | |
|--|--------------------------|----|--|
| Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ : | SI | NO | Breve descrizione ² |
| 8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001) | <input type="checkbox"/> | X | L'ambito di progetto, pur essendo caratterizzato da un'elevata densità di zone agricole, non si distingue per la produzione di prodotti tipici, caratterizzati da particolari caratteristiche alimentari e nutrizionali, ottenuti attraverso le tradizioni rurali contrassegnati da: - denominazione di origine controllata (DOC), oppure - denominazione di origine controllata e garantita (DOCG), o - denominazione di origine protetta (DOP), oppure - indicazione geografica protetta (IGP), oppure - indicazione geografica tutelata (IGT). |
| 9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006) | <input type="checkbox"/> | X | Dalle analisi condotte non risultano siti contaminati all'interno dell'ambito di progetto. |
| 10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) | <input type="checkbox"/> | X | Il tratto di viadotto di progetto non ricade all'interno di aree sottoposte a vincolo idrogeologico. La consultazione della cartografia ufficiale della Regione Veneto non ha condotto ad alcun esito positivo in merito al vincolo idrogeologico da RD 3267/1923 nell'ambito territoriale di riferimento. |

8. Aree sensibili e/o vincolate

| Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ : | SI | NO | Breve descrizione ² |
|--|----|--------------------------|--|
| 11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni | X | <input type="checkbox"/> | <p><u>Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione.</u> Nel Piano è evidenziato come l'ambito di interesse progettuale in località Calvecchia non sia interessato da alcun limite e da alcuna criticità, così come definite e rappresentate dal piano stesso.</p> <p><u>Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)</u> Le opere in progetto ricadono in ambiti caratterizzati da "Rischio moderato R1 (con danni trascurabili o nulli)" e "Rischio medio R2 (con danni minori che non pregiudicano l'incolumità delle persone...)".</p> <p>Ciò considerato, le disposizioni del Piano non impediscono l'azione trasformativa degli interventi di progetto, a condizione che, in fase progettuale, siano previsti tutti i presidi necessari per garantire la compatibilità idraulica dell'infrastruttura, in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sicurezza stradale rispetto ai battenti idrici potenzialmente generati in caso di esondazione; • invarianza idraulica tra i battenti idrici potenzialmente generati da un'esondazione nello stato ante operam rispetto a quelli caratteristici del post operam; • officiosità idraulica adeguata per l'attraversamento di ogni corso d'acqua interferito dalla viabilità di progetto. <p>In considerazione della tipologia di opera prevista (opera sopraelevata), è garantita la compatibilità idraulica.</p> |

8. Aree sensibili e/o vincolate

| Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ : | SI | NO | Breve descrizione ² |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| 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 territorio del comune di San Donà di Piave è classificato quale zona sismica 3 (livello di sismicità basso rispetto ad una scala di valori che va da 1 a 4), zona nella quale il territorio potrebbe essere soggetto a scuotimenti modesti . E' importante ricordare che dalle registrazioni sugli annali storici, relativi agli eventi sismici nell'area di San Donà di Piave, non si segnalano importanti attività sismiche . Gli eventi sismici registrati sono sporadici e di modesta intensità, collegabili a zone sismicamente più attive come quelle del Friuli, del Bellunese o dell'alto trevigiano |
| 13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Il progetto ricade all'interno di un'area destinata a viabilità. |

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? | |
|--|--|------|---|------|
| | Sì | X No | <input type="checkbox"/> Sì | X 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> Si tratta di un adeguamento di una viabilità esistente su sedime di viabilità già destinate all'uso o a fascia di rispetto stradale. | | <i>Perché:</i> La nuova infrastruttura andrà a migliorare la qualità dell'ambiente diminuendo le emissioni inquinanti, acustiche ad atmosferiche dovute al passaggio dei veicoli. | |
| 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? | | | | |
| | | | | |
| | <i>Descrizione:</i> Non viene utilizzato territorio aggiuntivo che non sia già destinato a viabilità. | | <i>Perché:</i> La nuova infrastruttura non comporta effetti ambientali negativi sulle risorse naturali quali territorio, acqua, materiali o energia. | |
| 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? | | | | |
| | | | | |
| | <i>Descrizione:</i> Durante la fase di cantiere si prevede la movimentazione ed il trasporto di materiale proveniente principalmente dagli scavi e dal materiale per la realizzazione della nuova opera (acciaio, calcestruzzo, pavimentazione). Nel dettaglio: <ul style="list-style-type: none"> • Materiale da scavi: 14.481 mc; • C. Bitumi da smaltire: 549 mc; • Nuovi inerti: 38.511 mc; • Nuovo calcestruzzo: 7.775 mc; • Nuovo acciaio: 1.166.352 kg; • Nuovi c. bituminosi: 2.765 mc | | <i>Perché:</i> Le attività di cantiere saranno svolte adottando tutte le misure di sicurezza, prevenzione e mitigazioni finalizzate all'abbattimento delle polveri in atmosfera e alla riduzione dei livelli sonori, quali utilizzo di nebulizzatori e macchinari a bassa rumorosità; inoltre, considerata l'assenza di ricettori residenziali limitrofi all'area di cantiere, i potenziali effetti generati dagli interventi in progetto sulla salute umana possono ritenersi non significativi all'interno dell'area di cantiere. Per quanto riguarda il trasporto di materiale da e per i siti di approvvigionamento e smaltimento del materiale si specifica come i volumi trasportati possono ritenersi limitati. | |
| 4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione? | | | | |
| | | | | |
| | <i>Descrizione:</i> Vedasi punto precedente | | <i>Perché:</i> | |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
|--|--|--|---|--|
| | | | I volumi prodotti da conferire agli impianti di smaltimento e recupero, stante le tipologie di lavorazioni previste e la gestione dei materiali, risultano essere esigui e pertanto non si prevedono effetti potenziali significativi sull'ambiente. | |
| 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>Descrizione: CANTIERE</p> <p>Durante la realizzazione dell'intervento si prevedono attività con movimentazione di materiali principalmente relative agli scavi.</p> <p>ESERCIZIO</p> <p>In fase di esercizio non si prevedono ripercussioni negative, rispetto allo stato attuale, sulla salute umana, sul territorio e in atmosfera, in quanto il progetto non comporta incremento dei volumi di traffico esistenti ma al contrario migliora, in termini di fluidità del traffico, la situazione viaria esistente.</p> | | <p>Perché: CANTIERE</p> <p>Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sull'atmosfera, in quanto le emissioni polverulente generate dalle attività di cantiere possono ritenersi trascurabili in considerazione delle azioni di mitigazioni previste e della lontananza dei ricettori residenziali dalle aree di cantiere.</p> <p>ESERCIZIO</p> <p>La realizzazione del progetto non determina di per sé un incremento dei traffici, pertanto il progetto in esame non porterà modifiche alle condizioni di inquinamento atmosferico rispetto alla situazione di non intervento. Al contrario ridurrà le situazioni che attualmente sono maggiormente fonte di inquinamento atmosferico e acustico, quali prolungati accodamenti, frequenti arresti e ripartenze.</p> | |
| 6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p>Descrizione: CANTIERE</p> <p>Durante la realizzazione non si prevedono effetti potenziali significativi</p> | | <p>Perché: CANTIERE:</p> <p>Le attività di cantiere saranno svolte con tutte le</p> | |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
|--|--|--|---|--|
| | in termini di rumore, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche. ESERCIZIO Durante l'esercizio dell'opera in esame, considerato che il livello di traffico stradale sarà lo stesso di quello attuale, non si prevedono incrementi di rumore, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche rispetto a quelli attuali. | | misure e accortezze necessarie a garantire il rispetto dei limiti acustici, quali l'utilizzo di macchinari a bassa rumorosità, dei limiti vibrazionali e di quelli relativi a radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche. Inoltre, considerata la distanza dai ricettori antropici residenziali, gli impatti sulle diverse componenti ambientali sono da considerarsi del tutto irrilevanti. ESERCIZIO: La realizzazione del viadotto non determina un incremento dei traffici, pertanto, il progetto in esame non comporterà modifiche alle condizioni ambientali attuali (di non intervento). | |
| 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: La realizzazione dell'intervento non comporterà rischi di contaminazione del terreno o delle acque. | | Perché: CANTIERE: Durante le fasi realizzative si prevede una pavimentazione impermeabile delle aree di cantiere ed un corretto sistema di gestione, di raccolta e smaltimento delle acque. ESERCIZIO: Il progetto prevede un sistema di gestione, di raccolta e smaltimento delle acque. | |
| 8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | Descrizione: Durante la costruzione o l'esercizio del progetto non si prevedono rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente. | | Perché: Per la costruzione dell'opera, in cantiere si impiegheranno i presidi e i provvedimenti previsti | |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | | |
|--|--|--|---|--|
| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
| | Il rischio è riconducibile solo alla eventuale casualità di un evento in-cidentale involontario. | | dai protocolli di sicu- rezza. | |
| 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 |
| | <p><i>Descrizione:</i> Ai sensi del <i>Piano di Assetto del Territorio</i> risulta che il progetto ricade in <u>ambiti del Corridoio ecologico principale</u>.</p> <p>Si ricorda che l'<i>art. 9 delle Norme del Piano non definisce limiti all'azione trasformativa</i> stabilendo che: <i>"Gli interventi ammessi (infrastrutture, opere di arredo, ecc.) non devono interrompere o deteriorare le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici"</i>.</p> <p>Nel caso in esame, l'intervento interessa gli ambiti del Corridoio ecologico già interrotti dalla presenza dell'infrastruttura varia esistente (SS14 Var).</p> | | <p><i>Perché:</i> La realizzazione dell'intervento non comporta effetti negativi sul valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale dell'area. L'intervento, come già rappresentato, contribuirà alla riqualificazione dell'area, migliorando la funzionalità dell'intersezione e riducendo l'impatto ambientale (acustico e atmosferico).</p> | |
| 10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> Non sono presenti altre aree sensibili rispetto a quelle indicate in Tabella 8</p> | | <p><i>Perché:</i> Non sono presenti altre aree sensibili rispetto a quelle indicate in Tabella 8</p> | |
| 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 |
| | <p><i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto sono presenti corpi idrici superficiali quali il Canale Navigabile a nord-ovest, a circa 1 km dal piede della rampa nord, un canale a circa 300 m dal piede della rampa sud e, nelle immediate vicinanze, i fossi di guardia della strada esistente che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto.</p> | | <p><i>Perché:</i> Non sono previste potenziali interferenze dell'opera sui corpi idrici superficiali e sotterranei in considerazione della tipologia di lavorazioni previste. In ogni caso, la presenza di acque meteoriche di dilavamento della piattaforma stradale sarà gestita in modo opportuno, per scongiurare l'apporto di sostanze inquinanti sia ai</p> | |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | | |
|---|--|--|--|--|
| Domande | Si/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché? | |
| | | | corpi idrici superficiali che sotterranei. | |
| 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 |
| | <p><i>Descrizione:</i> L'intervento in oggetto si inserisce all'interno del sedime di una intersezione viaria esistente, costituendone il completamento funzionale: viene integrato l'attraversamento in direzione est-ovest dell'intersezione mediante la realizzazione di un viadotto di scavalco.</p> | | <p><i>Perché:</i> Gli effetti potenziali del progetto sui livelli di traffico indotti dall'opera sulla viabilità circostante risultano migliorativi dal punto di vista ambientale, in quanto si riducono significativamente gli accodamenti in entrata all'attuale rotatoria e i perditempi, migliorando la circolazione dei mezzi.</p> | |
| 13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica? | Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> Trattasi di un'area in cui la realizzazione del progetto non comporta conseguenze significative sulla percezione del paesaggio del contesto, in relazione al concetto di <u>intervisibilità</u> (intesa quale intrusione visiva temporanea e limitata all'esecuzione dei lavori). Si possono evidenziare relazioni, seppure temporanee, con la qualità del paesaggio, durante lo svolgimento dei lavori, ed eventuali interferenze, legate alla percezione del paesaggio dagli edifici rurali e di interesse storico-testimoniale presenti nell'immediato intorno delle aree di lavoro. (Vedi Figura 19 – <i>Stralcio della carta della morfologia del paesaggio, della percezione visiva e dell'intervisibilità</i> -Località Calvecchia).</p> | | <p><i>Perché:</i> Le scelte di progetto hanno portato alla configurazione di un'opera infrastrutturale capace di inserirsi coerentemente nel contesto paesaggistico di riferimento. La percezione dell'infrastruttura sarà mitigata dalla presenza di vegetazione capace di integrarsi con il paesaggio di contesto e di evocarne dal punto di vista percettivo i suoi caratteri e le peculiarità specifiche. All'interno della rotatoria di Calvecchia si prevede l'inserimento di essenze vegetali autoctone con un disegno ornamentale. Pertanto, le scelte stilistiche ed architettoniche operate in fase di progettazione, integrate tra di loro, consentono di raggiungere un'opera capace di inserirsi</p> | |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? |
|---------|------------------------------|---|
| | | <p>armonicamente nel paesaggio di contesto. Il viadotto di attraversamento della rotatoria di Calvecchia, pur sviluppandosi in altezza fino a circa 9,5 m, è stato progettato per contenere al massimo il suo ingombro attraverso l'utilizzo di terre armate rinverdite, il cui inserimento paesaggistico risulta ulteriormente migliorato dall'inserimento di piante rampicanti (<i>Hedera helix</i>).</p> <p>Le ampie campate di luci pari rispettivamente a 36m, 12m, 42m, 12m, 36m consentono di mantenere la percezione visiva tra l'uno e l'altro lato dell'intervento.</p> |



Figura 19 – Stralcio della carta della morfologia del paesaggio, della percezione visiva e dell'intervisibilità (Località Calvecchia)

| | | | | |
|---|---|--|--------------------------------------|--|
| 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 |
| | Descrizione: Il progetto si colloca in un'area già | | Perché: Il progetto si colloca in | |

| 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale | | | | |
|--|---|--|---|--|
| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
| | antropizzata, non comportando perdita di suolo. | | un'area non solo già antropizzata ma si inserisce all'interno di un sedime già destinato a viabilità e, pertanto, non vi sarà perdita di suolo non antropizzato. | |
| 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"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | Descrizione: Gli strumenti di pianificazione sovraordinata (PTRC della Regione Veneto e PTCP della Città Metropolitana di Venezia) non prevedono progetti che possano interferire sull'ambito di progetto. La Pianificazione Comunale (PAT e Piano degli Interventi) confermano la necessità della viabilità di progetto e della destinazione agricola delle zone limitrofe a nord. | | Perché: Il progetto traduce le previsioni della pianificazione comunale, che già è stata precedentemente esaminata sotto il profilo ambientale (Rapporto Ambientale della VAS del PAT del Comune di san Donà di Piave) con esito positivo. | |
| 16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | Descrizione: Nelle immediate vicinanze dell'area di intervento non sono presenti zone densamente abitate. Il progetto si trova tra il nucleo abitato principale di San Donà di Piave (definibile a media densità secondo i parametri nazionali) e un ambito agricolo a scarsa densità residenziale. | | Perché: Il progetto di fatto decongestiona il traffico di attraversamento, eliminando le attuali strozzature all'altezza dell'intersezione e dunque può solo migliorare lo stato dell'ambiente. | |
| 17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | Descrizione: E' stato condotto un censimento di tutti gli edifici situati all'interno di una fascia di ampiezza pari a 300 m per lato, misurata dal ciglio dell'infrastruttura. All'interno di tale ambito sono stati individuati i seguenti tipi di ricettori che sono: <ul style="list-style-type: none"> • Residenziali (e loro pertinenze); • Commerciali/industriali. Non sono presenti ricettori sensibili. | | Perché: L'analisi degli effetti del rumore da traffico veicolare sui ricettori presenti in prossimità dell'infrastruttura ha dato riscontro ad una riduzione dei livelli di immissione rispetto alla condizione attuale (0.5÷0.7 dB di miglioramento), dovuta alla posa della pavimentazione chiusa con argilla espansa e alla nuova distribuzione del traffico che permette l'attraversamento dell'intersezione senza l'immissione in rotonda obbligatoria | |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
|--|---|--|---|--|
| | | | garantendo maggiore fluidità. Tale risultato conferma che non sono necessarie barriere anti-rumore sul cavalcavia. Tutte le valutazioni previsionali effettuate saranno comunque supportate e verificate da misure di campo eseguite nella fase di post operam al fine di valutare sia l'efficacia degli interventi proposti che l'opportunità di mettere in atto ulteriori azioni di salvaguardia. | |
| 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 type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> L'area interessata dall'intervento è inserita all'interno di un'area fortemente antropizzata ed il progetto non interessa aree in cui sono presenti risorse importanti. | | <i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali dalla realizzazione dell'opera in merito ad aree di elevata qualità e/o con scarsa qualità, in quanto le lavorazioni sono interne al sedime stradale, in un contesto antropizzato. | |
| 19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> L'area in cui è previsto l'intervento non interessa zone già soggette a inquinamento o danno ambientale, sia in termini di qualità dell'aria che di qualità delle acque rispetto alle zone vulnerabili da nitrati di origine agricola. | | <i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali generati dalla realizzazione dell'opera in merito alla presenza di zone soggette a inquinamento o danno ambientale, in quanto queste non sono presenti in corrispondenza ed in prossimità dell'area di intervento. | |
| 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"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Il progetto ricade all'interno di aree caratterizzate da bassi livelli di pericolosità per alluvioni. Nell'area interessata dal progetto non ricadono zone classificate a rischio o pericolosità da frane. | | <i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali dalla realizzazione dell'opera, in quanto l'intervento non ricade in zone soggette a terremoti, subsidenza, | |

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> | |
|---|--|--|--|--|
| | Inoltre, il territorio del comune di San Donà di Piave è classificato zona sismica 3 (livello di sismicità basso rispetto ad una scala di valori che va da 1 a 4), zona nella quale il territorio potrebbe essere soggetto a scuotimenti modesti e sporadici, collegabili a zone sismicamente più attive come quelle del Friuli, del Bellunese o dell'alto trevigiano. Le uniche condizioni climatiche avverse sono quelle dovute alle forti nebbie di pianura che possono rallentare il traffico. | | frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme. | |
| 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:</i> In merito alla realizzazione degli interventi di progetto, le interferenze ambientali previste possono considerarsi trascurabili. Si precisa che in fase di esercizio l'intervento in esame non determina incrementi di traffico e quindi interferenze ambientali differenti da quelle già prodotte attualmente nella situazione di non intervento. | | <i>Perché:</i> Non sono previste interferenze potenziali generate dagli effetti cumulativi del progetto in esame, in quanto, il progetto in esame non determina un incremento del traffico. | |
| 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> Si specifica come gli effetti dell'opera risultano limitati e circoscritti all'area di intervento, stante la tipologia del progetto in esame, la sua entità in termini di dimensioni e la sua funzione. | | Non sono previsti potenziali effetti ambientali di natura transfrontaliera generati dal progetto in esame. | |

| 10. Allegati | | | |
|---------------------|--|--------------------------|---------------------------------|
| <i>N.</i> | <i>Denominazione</i> | <i>Scala</i> | <i>Nome file</i> |
| 1 | Inquadramento: Planimetria generale su C.T.R. | 1:20.000 | T00SG01GENPL01_A |
| 2 | Progetto stradale: Planimetria e profilo longitudinale | 1: 2.000 1:100/1:1000 | T00PS02TRAPF00_A |
| 3 | Progetto stradale: Sezioni tipo | 1:100 | T00PS02TRAST00_A |
| 4 | Pianta fondazioni, prospetto e sezioni cavalcavia | 1:200 | T00CV02STRPL00_A |
| 5 | Carta dei vincoli e delle tutele | 1:10.000 | T00IA10AMBCT02_A |
| 6 | Documentazione fotografica | 1:5.000 | T00IA10AMBCT04_A |
| 7 | Planimetrie con indicazione delle fasi di traffico previste per la cantierizzazione del progetto | 1:1.000 | T00CA00CANPE01_A |
| 8 | Corografia generale con organizzazione del sistema infrastrutturale (attuale e programmata) | 1:20.000 | T00IA10AMBCO01_A |
| 9 | Sezioni caratteristiche e di dettaglio con interventi di inserimento paesaggistico - ambientale | 1:200 | T00IA00AMBSZ01_A |
| 10 | Fotopiano con indicazione degli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale | 1:5.000 | T00IA10AMBPO04_A |
| 11 | Raccolta degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica | varie | T00IA10AMBSC01_A |
| 12 | Stralcio Rete Natura 2000 del Veneto | 1:250.000 | Stralcio carta rete Natura 2000 |

Il/La dichiarante



*(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.