

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

1. Titolo del progetto
<i>AUTOSTRADA A13 – AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA DEL TRATTO MONSELICE – PADOVA SUD (MODIFICA CONFIGURAZIONE DI PROGETTO)</i>

2. Tipologia progettuale	
<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 18	Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato.
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Nel seguito vengono descritte le finalità e le motivazioni delle modifiche puntuali, non sostanziali, apportate al progetto di ampliamento alla terza corsia della Autostrada A13 Bologna – Padova, tratto Monselice – Padova Sud, approvato in sede di Valutazione di Impatto Ambientale con DEC/VIA n. 134 del 30/03/2018, dovute esclusivamente: ad un affinamento della cartografia di base, ed al conseguimento di una migliore sicurezza della circolazione negli specifici punti di immissione dello svincolo di Monselice.

Nel dettaglio, il progetto ottimizza il funzionamento di alcuni elementi sopra richiamati, per le motivazioni di seguito espresse:

- a) *Viabilità*: aggiornamento dello schema di uscita dello svincolo di Monselice ai fini di migliorarne le condizioni di sicurezza stradale e di renderne più intuitiva l'accessibilità all'utente. La modifica consiste nell'introduzione della corsia di diversione, mediante lieve rettifica del bordo stradale, e nella chiusura dell'ampliamento alla 3^a corsia dopo il punto di sfioro fra autostrada e rampa in direzione Bologna; tali adeguamenti sono rispondenti ai più recenti standard autostradali di sicurezza. La modifica appena descritta comporta la necessità di spostare la piazzola con Pannello a Messaggio Variabile - PMV al km 89+132,19 di 70m a Nord, conseguente alla nuova configurazione dello schema di svincolo;
- b) *Strade poderali non asfaltate e similari*, non interessate dal traffico autostradale: ricucitura delle viabilità poderali e degli accessi per la manutenzione da parte dei Consorzi, anche a seguito dei nuovi rilievi e indagini eseguiti;
- c) *Piazzole di sosta*: si realizzano lievi traslazioni di piazzole di sosta già previste nel progetto approvato, apportate, in alcuni casi, per una maggiore compatibilità sulle proprietà private e, in altri, per consentire l'installazione dei PMV;
- d) *Muro di sostegno M004*: allungamento del muro di sostegno M004 verso Nord di circa 20m (fino al km 97+175) e verso Sud di circa 26m (fino al km 97+063) anch'esso per una maggiore compatibilità sulle proprietà private.

Nella documentazione allegata, per completezza di informazione, si riporta, per i suddetti punti, il confronto tra il progetto sottoposto a VIA e quello attualmente depositato per la Conferenza di Servizi.

Come si evince dalle tavole di confronto, le ottimizzazioni apportate alle categorie di interventi b), c) e d) che tra l'altro non interessano il nastro autostradale, consistono in modifiche minimali che ottimizzano le esigenze puntuali del territorio senza apportare alcuna variazione all'analisi degli impatti, eseguita nella fase di VIA.

Pertanto, la Verifica ambientale in argomento si concentra, esclusivamente, sulla nuova configurazione della rampa di immissione dello svincolo di Monselice (Comune di Monselice) e sul relativo spostamento della piazzola di sosta con PMV.

4. Localizzazione del progetto

a) AGGIORNAMENTO DELLO SCHEMA DI USCITA DELLO SVINCOLO DI MONSELICE E SPOSTAMENTO DELLA PIAZZOLA AL KM 89+132,19

Lo svincolo di Monselice è situato lungo l'asse autostradale della A13 al km 88+600, nel Comune di Monselice, e costituisce il caposaldo iniziale in corrispondenza del quale si apre e si chiude la terza corsia in luogo delle esistenti corsie di immissione sulla carreggiata in direzione Padova e di diversione dalla carreggiata in direzione Bologna. Il progetto prevede l'adeguamento delle geometrie di attacco alle rampe di svincolo.

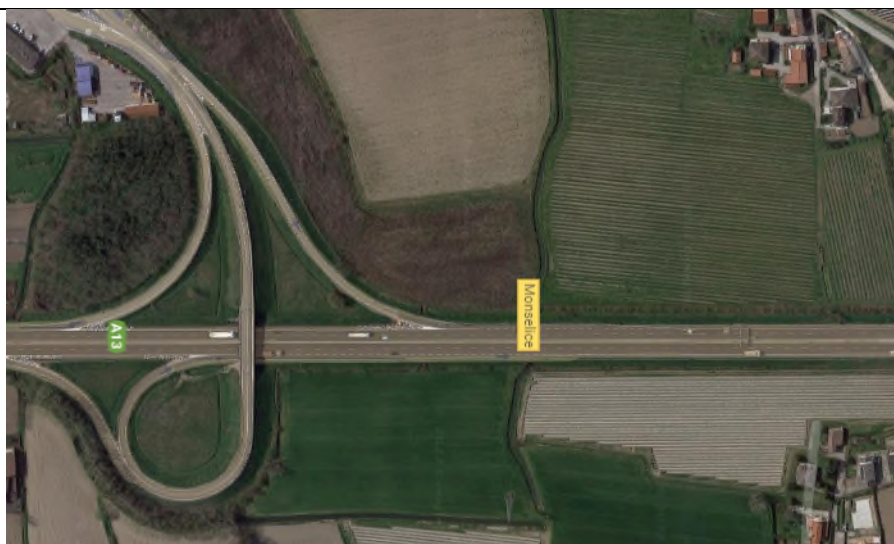


Figura 1 – Svincolo di Monselice

5. Caratteristiche del progetto

Il presente capitolo illustra le modifiche progettuali proposte relativamente all'intervento in studio rispetto al Progetto valutato in sede di procedura VIA ed evidenzia i connessi effetti sulle componenti ambientali.

a) AGGIORNAMENTO DELLO SCHEMA DI USCITA DELLO SVINCOLO DI MONSELICE E SPOSTAMENTO DELLA PIAZZOLA AL KM 89+132,19

A seguito di studi approfonditi ed in accordo con i nuovi standard di sicurezza autostradali, è stata valutata la possibilità di aggiornare lo schema di uscita dello svincolo di Monselice, lungo la carreggiata direzione Bologna, ai fini di migliorarne le condizioni di sicurezza stradale e di renderlo più intuitivo all'utente stradale; la modifica consiste nell'introduzione della corsia di diversione e nella chiusura dell'ampliamento alla 3^a corsia dopo il punto di sfocco fra autostrada e rampa. L'adeguamento dello schema di uscita dello svincolo di Monselice rende necessario lo spostamento verso nord della piazzola di sosta con il PMV, ubicata in carreggiata sud. L'area interessata dallo spostamento della piazzola è in corrispondenza del km 89+200 a nord del cavalcavia CV001.

La soluzione progettuale individuata comporta benefici in termini di fruibilità dell'infrastruttura da parte dell'utente stradale e di sicurezza.

La soluzione comporta solo leggere modifiche in termini di occupazione del suolo, ma in termini di impostazione progettuale non rappresenta alcuna variazione, né genera alcun cambiamento sui volumi di traffico valutati nello Studio di Impatto Ambientale.

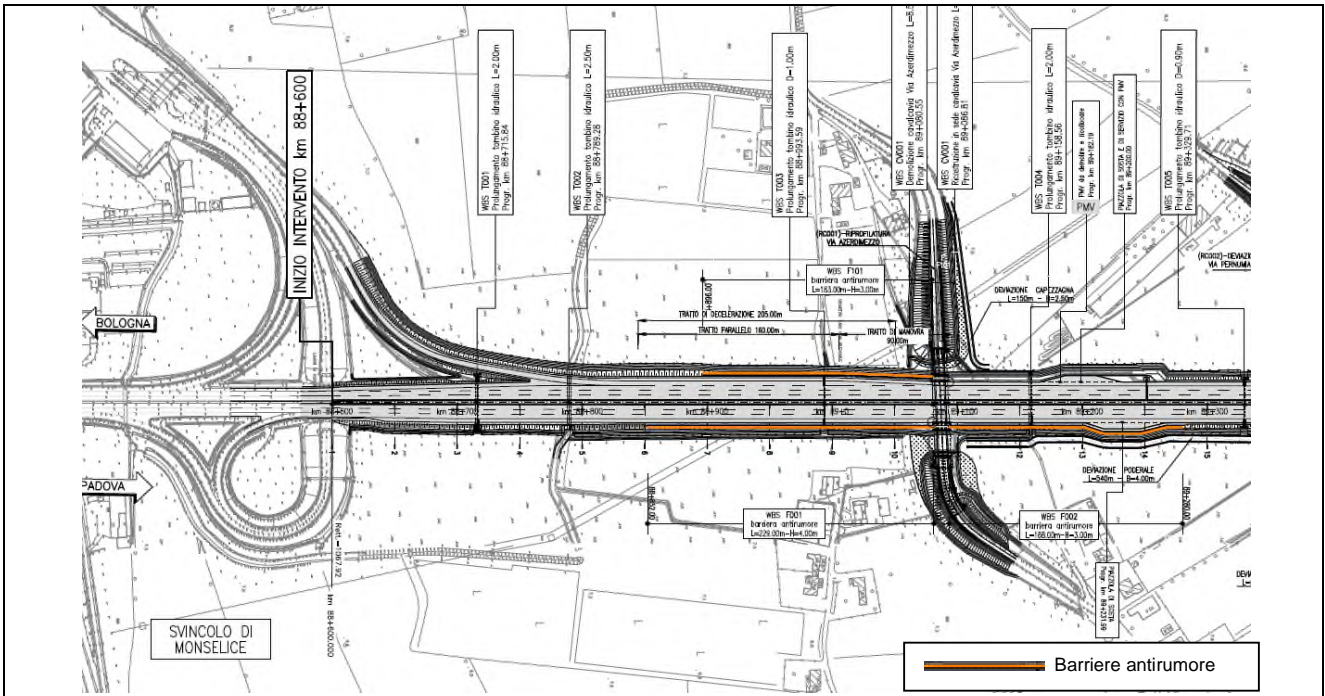


Figura 5 – Soluzione progettuale svincolo di Monselice

Tutte le modifiche apportate non variano la strategia di localizzazione delle aree di cantiere prevista nel progetto approvato, i presidi ambientali e le misure gestionali, già esaminate in sede di VIA, né il Piano di Utilizzo approvato, ai sensi del DM 161/2012, con Determina Direttoriale DVA-2017-344 del 14/11/2017.

La seguente tabella confronta in modo sintetico il progetto sottoposto a VIA con il progetto comprendente le soluzioni migliorative sopra indicate, che si ricorda discendono da:

- recepimento di prescrizioni del C.S.LL.PP.;
- ottimizzazioni finalizzate ad una maggiore sicurezza dell'esercizio;
- recepimento di alcune osservazioni ricevute da privati;
- ottimizzazioni legate alla revisione di alcuni standard della concessionaria o derivanti da nuove indagini topografiche e geognostiche svolte in vista della predisposizione del progetto esecutivo.

ELEMENTO	PROGETTO VIA (Decreto n. 134 del 30/03/2018)	PROGETTO AFFINATO	CONFRONTO
a) Aggiornamento dello schema di uscita dello svincolo di Monselice e spostamento della piazzola al km 89+132,19	La configurazione dello svincolo non prevedeva la corsia di diversione, mantenendo le tre corsie di progetto; inoltre, non prevedeva alcuno spostamento della piazzola di sosta al km 89+132,19	L'introduzione della corsia di diversione comporta un aumento della sezione di 6.25 m e si sviluppa per 470m. Tale modifica comporta, inoltre, la necessità di spostare di 70m a Nord la piazzola di sosta al km 89+132,19; le caratteristiche intrinseche della piazzola rimangono invariate. Le opere a verde, già previste sulla scarpata rimangono invariate.	MIGLIORATIVO Si migliora la rispondenza ai più recenti standard autostradali sulla sicurezza.
Aree di cantiere	Strategia di pianificazione riportata nel progetto	Si conferma	INVARIATO
Piano utilizzo terre	Approvato con Determina Direttoriale prot. DVA-DEC-344 del 14.11.2017	Nessuna modifica	INVARIATO

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	Decreto VIA D.M. n. 0000134 del 30.03.2018
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Approvazione Piano di Utilizzo ex DM 161/2012	Provvedimento di approvazione prot. DVA n. 344 del 14.11.2017
<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 checked="" type="checkbox"/> Localizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 81 ex DPR 616/77 tramite Conferenza dei Servizi ex art. 14 LN 241/90	<i>Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica	<i>Autorizzazione rilasciata dalla Regione del Veneto con Decreto n. 219 del 16/12/2021.</i>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Zone Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La tratta A13 Monselice - Padova Sud interessa unicamente corsi d'acqua e relative fasce di rispetto tutelate per legge. Le modifiche illustrate non ricadono all'interno di tali aree.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La tratta dell'A13 oggetto della presente istanza ha una distanza minima dalle zone costiere e marine di circa 25 km.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La tratta A13 Monselice – Padova Sud non ricade in prossimità di alcuna zona montuosa. Si segnala per completezza che, nei pressi dell'area dove verrà effettuata la modifica, ossia in corrispondenza dello Svincolo di Monselice, il PTCP di Padova indica una "macchia boscata" sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, lett. g), del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. Tuttavia, l'area dove verrà effettuata la modifica dista circa 1 km dalla zona boscata tutelata.

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>Zone 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>
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le modifiche presentate non ricadono né all'interno di Riserve e parchi naturali, né all'interno di siti della Rete Natura 2000.</p> <p>Si segnala, per completezza e come indicato nello Studio di Impatto Ambientale sottoposto a VIA, che l'intera tratta A13 Monselice – Padova Sud non attraversa siti appartenenti alla rete Natura 2000 (pSIC, SIC, ZPS, ZSC). Il progetto, in ogni caso, è stato sottoposto a procedura integrata VIA V.Inc.A.</p> <p>I siti più vicini, pSIC e ZPS “Colli Euganei - Monte Lozzo - Monte Ricco” (IT3260017) a ovest rispetto al tracciato, risultano distanti almeno 1 km dal punto più vicino del tracciato e circa 2 km dal luogo interessato dalla modifica oggetto della presente istanza.</p>
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Lungo la tratta A13 Monselice – Padova Sud non si registra la presenza di questa tipologia di zone.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La tratta A13 Monselice – Padova Sud non attraversa zone a forte densità demografica. Il tratto autostradale oggetto di ampliamento alla terza corsia lambisce marginalmente l'area metropolitana di Padova, il cui tessuto insediativo differisce sensibilmente dagli altri ambiti comunali interessati che presentano, infatti, connotazioni a carattere maggiormente rurale e agricolo.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Zone Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Per quanto riguarda le aree oggetto di tutela paesaggistica, la tratta A13 Monselice – Padova Sud interessa corsi d'acqua meritevoli di tutela e sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., e le relative fasce di rispetto. È altresì individuata attraverso la consultazione del PTCP di Padova la presenza di “corridoi ecologici principali”, rappresentati dal sistema idrografico, sia di origine naturale, che artificiale di bonifica.</p> <p>Le modifiche presentate non ricadono all'interno di alcuna delle aree citate e non interferiscono con esse.</p> <p>Con riferimento al sistema delle risorse storiche, nel territorio interessato dal progetto dell'A13 Monselice - Padova Sud il PTCP, PRG e PAT individuano alcuni edifici storici soggetti a vincolo monumentale ai sensi del D. Lgs 42/2004 e s.m.i.</p> <p>Le modifiche in progetto non interferiscono con alcuna delle aree citate.</p> <p>Non sono presenti elementi inerenti all'archeologia, quali complessi o aree archeologiche.</p>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree oggetto di modifica progettuale non interessano direttamente colture riconducibili a tali produzioni.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nell'ambito della procedura di VIA già espletata non è emerso l'interessamento diretto di siti contaminati lungo il tratto di ampliamento.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le modifiche in progetto non ricadono in territori gravati da vincolo idrogeologico.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Zone Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'autorità di bacino competente per territorio è l'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta – Bacchiglione. Le fasce di pericolosità individuate all'interno del PAI non interferiscono con il tratto di autostrada A13 in studio. Per completezza si segnala che la tavola del PTCP di Padova "Carta della fragilità" individua le "Aree esondabili o pericolo di ristagno idrico" (art. 13.7 lett. b delle NTA del PTCP); in tali ambiti ogni intervento deve essere preceduto da accurate indagini idraulico-geologiche. Le modifiche presentate non interferiscono né con le aree appena citate né con altro genere di aree a rischio o pericolosità idraulica.
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"/>	Secondo la Classificazione sismica dei comuni Veneto aggiornata con DGR n. 244 del 09/03/2021, l'intera area interessata dal progetto dell'A13 Monselice – Padova ricade in zona 3, quindi a Rischio Basso.

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

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Zone 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.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Lungo la tratta A13 Monselice – Padova sono stati individuati i ricettori sensibili emersi dall'analisi delle "zonizzazioni acustiche comunali" riportati a seguire:</p> <p>Il Piano di Classificazione Acustica del comune di Due Carrare individua due ricettori sensibili, la Scuola Materna "S. Pio X" sita in via Centro Terradura, 33 (nella frazione di Terradura, a circa 365 m dal ciglio autostradale in carreggiata direzione Bologna nei pressi della progr. km 98+775) e la Scuola Primaria (ex Scuola Elementare) "G. D'Annunzio" sita in via Centro Terradura (nella frazione di Terradura, a circa 425 m dal ciglio autostradale in carreggiata direzione Bologna nei pressi della progr. km 98+750). Gli altri comuni interessati dall'intervento non presentano ricettori sensibili all'interno della fascia di studio (500 m per lato).</p> <p>Le modifiche oggetto della presente istanza si trovano a distanza di diversi chilometri dai ricettori individuati, quindi non si rileva alcuna interferenza.</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
		<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
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> Rispetto al progetto approvato, le modifiche in oggetto comportano puntuali e limitate modifiche all'uso del suolo previsto, determinate dalla introduzione della corsia di diversione mediante lieve rettifica del bordo stradale in corrispondenza dello svincolo di Monselice e dal conseguente spostamento a Nord della piazzola di sosta localizzata inizialmente in corrispondenza dell'attuale inizio della corsia di diversione.		<i>Perché:</i> Con riferimento alle azioni che possono comportare una modifica fisica dell'ambiente, le azioni di progetto connesse alle modifiche non comportano una variazione significativa rispetto a quelle già considerate ambientalmente compatibili nell'ambito dell'istruttoria VIA; si tratta infatti di modifiche localizzate e l'occupazione complessiva rimane sostanzialmente invariata.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<i>Descrizione:</i> I soli aspetti che determinano l'utilizzo di risorse naturali sono quelli riguardanti la fase di costruzione e concernono le materie prime da costruzione.		<i>Perché:</i> Il fabbisogno di materie prime (inerti per calcestruzzi, acciai, etc.) aumenterà localmente, ma in maniera non significativa se rapportato al progetto complessivo dell'allargamento stradale alla 3 ^a corsia del tratto A13 Monselice – Padova valutato in sede di VIA.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> 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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La realizzazione degli interventi non comporta stoccaggi, trasporto, movimentazione di sostanze o materiali nocivi per la salute umana o per l'ambiente		<i>Perché:</i> La tipologia delle attività e delle azioni legate sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio non configurano condizioni per le quali debbano essere gestite sostanze o materiali nocivi.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
4. Il progetto comporterà la	<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?
	produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto è uniformato alle stesse modalità di gestione dei rifiuti e delle terre e rocce di scavo già previste per il PD approvato in sede di VIA e riportate nel connesso Piano di Utilizzo.</p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le emissioni prodotte dall'opera in progetto sono sostanzialmente rappresentate da emissioni polverulente, generate nel corso della fase di realizzazione dall'insieme delle attività che comportano la movimentazione delle terre, e da emissioni inquinanti, prodotte dal traffico veicolare.</p>		<p><i>Perché:</i> Le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti in fase di costruzione, compresi quelli connessi alle emissioni polverulente, sono impartite all'impresa esecutrice, tramite uno specifico Capitolato Ambientale. Si conferma l'impostazione delle misure gestionali e degli interventi previsti al fine del contenimento degli impatti in fase di costruzione, anche per le modifiche introdotte. Per le emissioni inquinanti generate in fase di esercizio, le modifiche non comportano variazioni dei flussi di traffico autostradale.</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?	
	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
<p><i>Descrizione:</i> Sono previste emissioni acustiche per la fase di cantiere legate ai mezzi d'opera e per la fase di esercizio legate al traffico veicolare.</p>		<p><i>Perché:</i> Per quanto riguarda la fase di cantiere, si conferma l'utilizzo di barriere mobili a protezione delle attività di cantiere, laddove necessario. Per la fase di esercizio, si prevede un'ottimizzazione dei flussi di traffico locale, mantenendo invariati i flussi complessivi sul sistema autostrada/ viabilità secondaria; di conseguenza, si conferma l'adeguatezza del sistema di mitigazioni acustiche definito nel corso della procedura di VIA.</p>		
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
	<p><i>Descrizione:</i> I rischi di contaminazione del terreno o delle acque, superficiali e/o sotterranee, potenzialmente generati dall'opera in progetto sono da ricondurre alla fase di realizzazione ed a quella di esercizio. In entrambi i casi, la causa primaria di modifica delle caratteristiche qualitative delle acque e dei suoli è riconducibile alla dispersione di eventuali sostanze inquinanti veicolate dalle acque meteoriche di dilavamento delle aree pavimentate dei cantieri e della piattaforma stradale. Al fine di evitare il determinarsi di detto rischio il PD sottoposto a VIA ha indicato le necessarie misure gestionali e presidi idraulici.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto recepisce tutte le dotazioni impiantistica e le misure gestionali già assunte nel PD e valutate positivamente in sede di istruttoria VIA.</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?	
	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
<p><i>Descrizione:</i> In ragione della tipologia di attività previste in fase realizzativa, rientranti nel novero delle canoniche lavorazioni finalizzate alla costruzione di un'opera infrastrutturale, è ragionevole escludere il determinarsi di rischi di incidenti sia per la salute che per l'ambiente.</p>		<p><i>Perché:</i> La tipologia delle attività e delle azioni legate sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio non configurano condizioni per le quali possano determinarsi rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana e l'ambiente.</p>		

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p>Descrizione:</p> <p>Per quanto riguarda le aree oggetto di tutela paesaggistica, la tratta della A13 Monselice – Padova interessa alcuni corsi d'acqua meritevoli di tutela, e le relative fasce di rispetto. Si segnala, inoltre, la presenza nella zona di diversi "corridoi ecologici principali" individuati nella rete ecologica definita nel PTCP di Padova.</p> <p>Per quanto riguarda il sistema delle risorse storiche, il PTCP individua alcuni edifici storici soggetti a vincolo monumentale (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.), mentre non si rilevano aree soggette a vincolo archeologico; sono stati inoltre riportati (da PRG o PAT) gli edifici con valenza storico-ambientale da tutelare e salvaguardare, ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., poiché costituiscono parte del patrimonio ambientale e culturale del territorio comunale. In prossimità dello Svincolo di Monselice, il PTCP di Padova indica una "macchia boscata" sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, lett. g), del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.. Non si segnala la presenza di ulteriori elementi tutelati nelle immediate vicinanze delle modifiche di progetto.</p>		<p>Perché:</p> <p>Le modifiche presentate non interessano direttamente zone protette. Per completezza si indica che la "macchia boscata" soggetta a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, lett. g) ricade a circa 1 km di distanza dalle zone oggetto di modifica. Il quadro delle aree oggetto di specifiche misure di tutela potenzialmente interessato dal progetto modificato non differisce da quello già valutato positivamente in sede istruttoria del PD, essendo, l'area oggetto delle modifiche comunque già coinvolta negli interventi approvati per l'allargamento alla 3^a corsia della tratta A13 Monselice – Bologna.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> In generale il territorio attraversato dalla A13 tratta Monselice – Padova presenta ambiti appartenenti alle zone di interesse naturalistico. Il PTCP di Padova individua, oltre a quanto già citato, le “barriere infrastrutturali” riconducibili a zone, o punti, di discontinuità alle vie di transizione della fauna, rappresentate da infrastrutture varie o strutture e/o insediamenti antropici in generale. I Comuni, in sede di pianificazione, predispongono specifici progetti finalizzati alla creazione di nuovi sistemi di mitigazione (<i>buffer zones</i>), alla valutazione della permeabilità dei corridoi, alla realizzazione di eventuali ecodotti, ossia strutture predisposte a superare una barriera naturale o artificiale e a consentire la continuità dei flussi di transizione. Tali elementi sono stati valutati in sede di VIA.</p>		<p><i>Perché:</i> La modifica progettuale introdotta non interferisce con alcuna delle aree indicate, in quanto le modifiche apportate allo schema dello svincolo di Monselice non sono di entità tale da avere affetti sulle aree sensibili o di ridurre significativamente la distanza dell'intervento così come presentato in sede di VIA.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<p><i>Descrizione:</i> La tratta A13 Monselice - Padova attraversa alcuni corsi d'acqua meritevoli di tutela e sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., nello specifico, i corsi d'acqua attraversati dal tracciato sono i seguenti: Canale Bagnarolo, Canale Bisatto, Fosso Paltana, Canale Vigendone e Canale Biancolino. Per tali corsi d'acqua le direttive delle NTA del PTCP sono volte al controllo dei punti di possibile contaminazione lungo l'intero corso dei fiumi, tra cui anche l'impatto delle infrastrutture (attraversamenti, ponti, etc.).</p>		<p><i>Perché:</i> Le modifiche introdotte non interessano corsi d'acqua.</p>	
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
	<p><i>Descrizione:</i> L'autostrada A13 nella tratta Monselice - Padova è essa stessa un importante elemento della viabilità nazionale e locale. L'intervento di potenziamento (allargamento alla 3^a corsia) ha l'obiettivo di aumentare la capacità complessiva del sistema e risolvere le problematiche di congestionamento.</p>		<p>La modifica progettuale proposta conferma le finalità del progetto originario, consentendo localmente una migliore fluidificazione del traffico ed un incremento della sicurezza degli utenti, senza comportare variazione dei flussi complessivi sull'infrastruttura autostrada.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" 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?	<p><i>Descrizione:</i> Le caratteristiche altimetriche dell'A13 nel tratto Monselice – Padova consentono una visibilità ridotta del tracciato dalle aree circostanti; solo in corrispondenza dei principali attraversamenti dei corsi d'acqua maggiori, la piattaforma si eleva sulla pianura e diventa visibile anche a relativa distanza. Per quanto riguarda l'area relativa al Parco Regionale dei colli Euganei la distanza, l'assenza di viabilità pubbliche con affaccio sulla pianura e la densa vegetazione ostacolano fortemente la possibilità di vista del tracciato dal resto dell'area del Parco.</p> <p>Anche per quanto riguarda gli altri punti di possibile intervisibilità, inclusa la SS16, si segnala che la visibilità del tracciato è estremamente ridotta, come dettagliato nella Relazione Paesaggistica del progetto approvato con DM VIA 134 del 30/03/2018.</p> <p>In merito alla fruizione pubblica, l'ambito connotato da un più elevato livello fruitivo è rappresentato dalla stessa opera oggetto di intervento.</p>		<p><i>Perché:</i> I profili di compatibilità paesaggistica, già valutati positivamente nell'ambito dell'iter istruttorio del PD, risultano invariati con l'apporto delle modifiche di progetto previste.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input 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?	<i>Descrizione:</i> L'intera opera in progetto lungo il suo percorso attraversa sia aree urbanizzate che aree agricole e rurali, partendo dalla fascia di transizione tra le aree urbane di Monselice e quelle agricole periurbane fino ad arrivare alle aree periferiche di Padova Sud. Per quanto riguarda l'intero progetto di ampliamento alla 3 ^a corsia dell'A13 tratta Monselice – Padova Sud, la perdita di suolo sarà limitata alla fascia strettamente adiacente all'attuale tracciato, finalizzato alla realizzazione della 3 ^o corsia di ampliamento. Concentrando l'attenzione sulla modifica proposta, questa non determina variazioni degne di nota rispetto a quanto già valutato.		<i>Perché:</i> In termini generali le modifiche introdotte consentono di mantenere sostanzialmente invariata la perdita di suolo confrontando gli effetti della modifica con quanto previsto nel PD sottoposto a VIA; è in ogni caso da evidenziare che il suolo interessato non si può considerare non antropizzato data la sua localizzazione contermina al nastro autostradale esistente.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<p>Descrizione:</p> <p>La modifica degli usi programmati del territorio attiene alla dimensione costruttiva, in relazione alle piste e – soprattutto – alle aree di cantiere, ed alla dimensione fisica dell'opera, con riferimento alla sua impronta a terra.</p> <p>Per quanto riguarda la fase costruttiva, nel caso in specie la localizzazione delle aree di cantiere è stata operata in modo tale da collocarle in posizione per lo più contermina alle aree di lavoro. L'impostazione della cantierizzazione non risulta variata dalla modifica proposta.</p> <p>In merito alla dimensione fisica, ossia all'impronta a terra, in ragione della sua natura di progetto di ampliamento di un'infrastruttura esistente, il PD di per sé stesso comporta un limitato interessamento di zone aventi un uso programmato del suolo differente da quello infrastrutturale; le modifiche introdotte non comportano una variazione significativa di tale condizione.</p>		<p>Perché:</p> <p>Le modifiche proposte al PD sottoposto a VIA non modificano le previsioni di uso del suolo già valutate.</p>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p>Descrizione:</p> <p>La tratta della A13 Moselice - Padova Sud non ricade all'interno di zone ad alta densità abitativa, in quanto la città di Padova, seppur caratterizzata da una densità abitativa rilevante, è lambita solo marginalmente e nell'area della periferia dall'infrastruttura di progetto, che, per il resto, attraversa zone per lo più rurali.</p>		<p>Perché:</p> <p>Le modifiche in progetto non apportano modifiche a quanto previsto per il PD approvato in sede di VIA.</p>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<p>Descrizione:</p> <p>Per quanto riguarda i ricettori sensibili nell'area di studio interessata dall'intero progetto dell'A13 Monselice – Padova Sud sono presenti 2 scuole ubicate a circa 350m dal tracciato autostradale nel Comune di Due Carrare.</p> <p>Il progetto prevede un sistema di mitigazioni acustiche che permette un significativo miglioramento del clima acustico atteso presso tali ricettori, nonostante dal confronto con i limiti considerati (desunti dal P.R.G.C. vigente) i livelli stimati presso i ricettori siano entro i limiti diurni previsti sia nello scenario ante operam, sia in quello a seguito delle mitigazioni.</p> <p>Gli altri comuni interessati dall'intervento non presentano ricettori sensibili all'interno della fascia di studio (500 m per lato).</p>		<p>Perché:</p> <p>Le modifiche proposte non interessano alcuno dei ricettori individuati, ricadendo nel territorio del Comune di Monselice, alla progressiva km 88+600, mentre i ricettori sensibili si trovano nei pressi delle prog. km 98+775 e km 98+750 nel Comune di Due Carrare.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> La tratta dell'A13 Monselice – Padova Sud collega i due comuni attraversando aree rurali ed agricole. In tal senso, la vegetazione naturale è presente soltanto lungo alcuni corsi d'acqua, mentre per il resto è stata sostituita nel corso dei secoli dalle attività agricole costituite quasi interamente da seminativi, caratterizzate da una forte frammentarietà e marginalità in prossimità degli ambiti urbani, ma che divengono prevalenti man mano che ci si allontana da questi. All'interno di tale quadro complessivo, si rileva lungo il tratto della A13 d'interesse la presenza di un'area in prossimità dello Svincolo di Monselice indicata come "zona boscata" e la presenza in diversi punti del tracciato di corsi d'acqua sottoposti a vincolo paesaggistico.</p>		<p><i>Perché:</i> Le modifiche introdotte, seppur in prossimità dell'area definita come "zona boscata", non la riguardano in quanto si trovano alla distanza superiore a 1 km e non modificano quanto previsto nel PD sottoposto a VIA, in quanto la sezione stradale sarà allargata ulteriormente di 6.25 m, che possono considerarsi irrilevanti rispetto alla distanza della tratta dal sito di interesse.</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>
	<p>Come già affrontato e valutato in sede di VIA, alcune delle aree interessate dal progetto ricadono in aree dove si registrano alcuni superamenti dei limiti di qualità dell'aria (nello specifico delle concentrazioni di PM10 e PM2.5) previsti dal DLgs 155/2010.</p> <p>Per completezza, si segnala che attraverso i dati ottenuti da un mezzo mobile per il monitoraggio, collocato nel Comune di Due Carrare a circa 100m dal tracciato autostradale, si può evincere che l'apporto dell'autostrada alle concentrazioni di particolato non è apprezzabile, in quanto presso il mezzo mobile non si registra una variazione rilevante delle concentrazioni. La misura conferma l'ampia diffusione che questo inquinante ha sul territorio con una scarsa variabilità.</p> <p>Per quanto riguarda le acque sotterranee il Piano di Tutela delle Acque con DGR 4453/04 evidenzia lo stato di generale criticità, sia quantitativo, che qualitativo, delle falde dell'Alta e Media Pianura Veneta, mentre la situazione appare migliore per la Bassa Pianura Veneta (nella quale ricade l'area interessata dall'A13).</p>		<p>La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni rispetto a quanto già valutato in sede di VIA.</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?
	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"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
<p><i>Descrizione:</i> Per quanto concerne gli aspetti sismici, le aree interessate dal progetto di ampliamento alla terza corsia della A13 Monselice – Padova Sud ricadono in zona 3, secondo Classificazione sismica dei comuni Veneto aggiornata con DGR n. 244 del 09/03/2021. In merito agli aspetti geomorfologici, stante le caratteristiche orografiche dell'area di intervento, non si evidenziano situazioni di rilievo. Nell'area di intervento i fenomeni di subsidenza sono di limitata intensità, mentre sono presenti nelle vicine aree termali e nelle zone di bonifica più recente. Come evidenziato dalla relazione geologica, le aree in cui i fenomeni di subsidenza sono stati più evidenti si collocano all'interno della zona termale di Abano e Montegrotto Terme.</p>		<p><i>Perché:</i> Le peculiarità geologiche e geomorfologiche, nonché climatologiche proprie della porzione territoriale in cui si colloca l'area di intervento, sono già state prese in considerazione nell'ambito della progettazione del PD e, conseguentemente, sono state già oggetto di espressione del giudizio di compatibilità ambientale di cui al DEC VIA 134/2018. La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni rispetto alle valutazioni effettuate.</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?	
	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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
<p><i>Descrizione:</i> L'intervento di ampliamento alla terza corsia ha l'obiettivo di aumentare la capacità complessiva del sistema e risolvere le problematiche di congestionamento. Annesso all'intervento principale sono inoltre previsti interventi di potenziamento e razionalizzazioni degli svincoli e delle rampe di accesso nonché una serie di opere sul territorio finalizzate al miglioramento dell'accessibilità e alla fluidificazione del traffico nonché alla risoluzione di problematiche locali.</p>		<p><i>Perché:</i> Le modifiche progettuali proposte confermano le finalità del progetto originario, consentendo localmente una migliore fluidificazione del traffico.</p>		
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato a notevole distanza dal confine e dai territori stranieri più prossimi.</p>		<p><i>Perché:</i> Le dimensioni del progetto sono ridotte e non si prevedono effetti ambientali significativi oltre alla scala locale.</p>	

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Planimetria dello Svincolo di Monselice ed annesso spostamento della piazzola di sosta km 89+132,19 - modifica a	-	ALL1_USCITA_MONSELICE.pdf
2	Planimetria strade poderali – modifica b (1 di 2)	-	ALL2_STRADE_SECONDARIE_1.pdf
3	Planimetria strade poderali – modifica b (2 di 2)	-	ALL3_STRADE_SECONDARIE_2.pdf
4	Planimetria piazzole – modifica c	-	ALL4_PIAZZOLE_SOSTA.pdf
5	Allungamento del muro di sostegno M004	-	ALL5_MURO_M004.pdf

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.