

ALLEGATO

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

1. Titolo del progetto

Codice SIL NOMSMI01070

S.S. 38 "dello Stelvio" - Lavori di "allargamento in tratti saltuari dal km 18+200 al km 68+300"

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/lettera <u>2/H</u>	Piani infrastrutturali <i>Interventi di miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione sulla SS38.</i>
<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

Il progetto in oggetto è volto al miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione sulla SS38.

Gli interventi previsti consentono un miglioramento dei flussi di traffico regolando le velocità di percorrenza in prossimità dei centri abitati, in corrispondenza delle intersezioni stradali e lungo le tratte extraurbane.

Nelle tratte oggetto di intervento si prevede l'inserimento di viabilità secondarie al fine di limitare le pericolose svolte in sinistra per gli accessi privati. In questo modo si evita l'occupazione della corsia di marcia durante la svolta a sinistra e la conseguente coda che ne deriva.

È previsto anche l'inserimento di una rotonda ad ampio diametro al fine di regolare i flussi veicolari e ridurre le velocità in prossimità di una intersezione attualmente ritenuta pericolosa.

4. Localizzazione del progetto

Gli interventi in esame sono localizzati in provincia di Sondrio, in Valtellina, e si compongono di 4 tratte separate così distinte da un punto di vista amministrativo, come indicato in Figura 1.

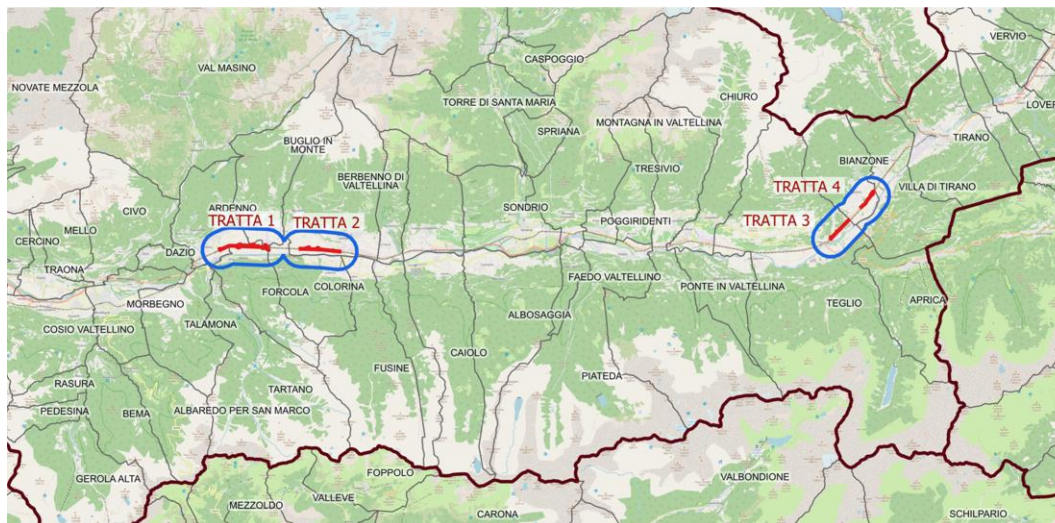


Figura 1: Corografia di inquadramento del progetto

TRATTA	PK inizio intervento	PK fine intervento	COMUNI INTERESSATI
Tratta 1	20+600	23+300	Ardenno, Forcola, Buglio in Monte
Tratta 2	25+040	27+200	Berbenno di Valtellina
Tratta 3	55+200	56+400	Teglio
Tratta 4	58+000	58+524	Bianzone

Altimetricamente le aree sono così caratterizzate:

TRATTA	ALTIMETRIA
Tratta 1	Circa 265 m s.l.m.
Tratta 2	Tra 266 m e 270 m s.l.m. circa
Tratta 3	Tra 376 m e 384 m s.l.m. circa
Tratta 4	Circa 393 m s.l.m.

Dal punto di vista morfologico l'intervento si colloca nel fondovalle della Valtellina e corre pertanto parallelamente all'alveo del fiume Adda.

In generale gli interventi in esame sono localizzati in corrispondenza della SS38 esistente nel fondovalle della Valtellina, in un contesto prevalentemente urbanizzato.

5. Caratteristiche del progetto

Il progetto prevede di adeguare la carreggiata attuale in modo da ottenere una larghezza assimilabile ad una strada di categoria C1 come previsto da DM 5.11.2001, avente quindi una corsia per senso di marcia da 3.75m e le due banchine laterali da 1.5m ottenendo una larghezza complessiva di 10.5m.

Tale allargamento è previsto lungo la corsia in direzione Colico in quanto l'altra corsia è confinante con la linea ferroviaria Milano -Sondrio - Tirano.

Per le tratte oggetto di intervento è prevista la sostituzione delle barriere metalliche che per la corsia adiacente la ferrovia dovranno essere di tipo H4 bordo ponte.

L'intervento di allargamento della carreggiata stradale della SS38 riguarda le seguenti quattro tratte, per un totale di 6209 m di interventi:

- Tratta T1 - km 20+590 – 23+210 L= 2620 m
- Tratta T2 - km 25+040 – 26+400 L= 1360 m
- Tratta T3 - km 55+128 – 56+555 L= 1427 m
- Tratta T4 - km 57+714 – 58+516 L= 802 m

La figura seguente mostra le due tipologie di adeguamento (allargamento) previste in progetto:

- 1) allargamento dell'attuale sede stradale per ottenere la nuova banchina (Tipo A - allargamento di 2,3 m);
- 2) allargamento dell'attuale sede stradale per ottenere banchina e corsia di viabilità secondaria (Tipo B – allargamento di 7,6 m).

TRATTA 1: La prima tratta si estende dal Km 20+589 al Km 23+218 per uno sviluppo di circa 2630 m.

In questa tratta è previsto l'inserimento di una nuova intersezione con corsie di accumulo per la svolta a sinistra al Km 21+430 al fine di dare continuità alla nuova viabilità prevista dal progetto RFI volta alla chiusura del passaggio a livello esistente (oggetto di altra progettazione).

Le intersezioni esistenti (al Km 22+250, 22+700 e 23+100) verranno adeguate in termini di larghezza e lunghezza delle corsie specializzate in accordo al D.M. 19.04.2006 e a quanto prescritto nelle "Linee Guida nelle Zone di Intersezione" della regione Lombardia.

Allo scopo di chiudere gli accessi diretti sulla SS38 sono previste tre viabilità locali lungo la tratta in esame, in particolare: dal Km 20+850 al Km 21+430 verrà ripristinata una strada bianca a raso a tergo del riposizionamento del canale a servizio dei mezzi agricoli per l'accesso ai campi; al Km 21+600 è prevista una strada complanare a servizio dei due accessi privati separata da opportuni sistemi di ritenuta e collegata alla viabilità in progetto da RFI; dal Km 21+700 al Km 22+250 si prevede la realizzazione di una strada pavimentata di tipo F2 secondo il DM 5.11.2001 al fine di consentire l'accesso ai campi agricoli e collegare la viabilità ciclo-pedonale a quanto previsto dal progetto RFI.

Infine, dal Km 22+500 al Km 22+700 è prevista una strada pavimentata di tipo F2 a servizio dell'attività commerciale presente al Km 22+550 consentendo anche l'accesso ai campi agricoli. L'accesso diretto di via Piani verrà chiuso con opportuni sistemi mobili al fine di garantire un accesso solo in casi di emergenza.

TRATTA 2: La seconda tratta si sviluppa dal Km 25+040 al km 27+270 per una lunghezza di 2230m. In questa tratta è previsto l'inserimento di una nuova intersezione con corsie di accumulo per la svolta a sinistra al Km 25+500 e una nuova rotatoria a grande diametro (50m diametro esterno) al Km 27+700 circa. La prima intersezione permette di chiudere una serie di accessi ai campi e alle abitazioni private garantendo l'accessibilità tramite la viabilità interna in parte esistente in parte nuova.

La viabilità interna metterà in collegamento gli accessi ai campi agricoli e alle abitazioni poste intorno al Km 26+000m. Un ulteriore collegamento per l'accesso ai capi sarà previsto tramite una strada bianca tra il Km 25+050 e il Km 26+430. La nuova rotatoria collegherà la SS38 alla strada SP 12 (via Valeriana) tramite una seconda rotatoria (40m diametro esterno).

Tale connessione permetterà di diminuire il traffico all'interno dell'intersezione esistente al Km 27+260 dove verrà imposto il divieto della svolta a sinistra sia in direzione Tirano che in direzione della SP12. Ulteriori strade locali ad est ed ovest della rotatoria permetteranno la chiusura di accessi diretti alla SS38.

TRATTA 3: Il terzo intervento di allargamento della carreggiata è previsto dal Km 55+201 al Km 56+420 per uno sviluppo di 1219m. Anche in questa tratta l'obiettivo è quello di eliminare, per quanto possibile, gli accessi diretti sulla SS38 riducendo le pericolose svolte a sinistra attualmente effettuate senza le opportune corsie specializzate.

Per questo motivo è stata inserita una nuova intersezione con corsie di accumulo per la svolta al Km 55+640, garantendo l'accessibilità ai campi agricoli e alle abitazioni private attraverso delle strade locali, separate dalla carreggiata principale da opportuni sistemi di protezione.

Per poter garantire l'allargamento della carreggiata e la viabilità locale si prevede di allargare la struttura di un ponte esistente (Km 55+900) che oltrepassa un canale regimentato. Per lo stesso motivo è previsto l'esproprio e la demolizione di un edificio posto in prossimità della carreggiata stradale al km 56+190.

TRATTA 4: L'ultima tratta di intervento riguarda la porzione della SS38 che si estende tra il Km 57+984 e il Km 58+524 ossia per uno sviluppo di 540m. Tale intervento termina in corrispondenza del progetto previsto per la variante di Tirano in prossimità della futura una rotatoria.

Questa tratta si allontana dalla linea ferroviaria, pertanto, considerata anche la presenza di un canale interrato lungo la corsia in direzione Sondrio, l'allargamento sarà previsto lungo la corsia in direzione nord (direzione Tirano). Considerata l'esigua presenza di accessi diretti sulla SS38 non sono previsti variazioni e chiusure di accessi se non il divieto di svolta a sinistra.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

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

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	<i>Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili</i>
Altre autorizzazioni	
1. Approvazione progetto esecutivo e autorizzazione ai lavori	Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili
2. Autorizzazione sismica	Non richiesta
3. Presentazione SCIA (tramite Dipartimento del Ministero delegato a tale attività)	Comuni di Ardenno, Forcola, Buglio in Monte, Berbenno di Valtellina, Teglio e Brianzone
4. Acquisizione delle aree (demaniali e private) necessarie per i nuovi ingombri delle opere)	Regione Lombardia – Ufficio Territoriale Regionale Montagna – Sede di Sondrio
5. Nulla osta ambientale	Provincia di Sondrio
6. Nulla osta idrogeologico	Regione Lombardia – PAI Distretto Fiume Po
7. Autorizzazione alle emissioni acustiche (fase di cantiere)	Comuni di Ardenno, Forcola, Buglio in Monte, Berbenno di Valtellina, Teglio e Brianzone (in collaborazione con ARPA Lombardia – Dipartimenti di Sondrio)
8. Vincoli archeologici e presenza di ordigni bellici	Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia, Sondrio e Varese ufficio periferico del MiC
9. Autorizzazione per taglio di piante isolate, in gruppi o filari	Regione Lombardia – Ufficio Territoriale Regionale Montagna – Sede di Sondrio
10. Nulla osta paesaggistico	Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia, Sondrio e Varese ufficio periferico del MiC (procedura ordinaria)
11. Parere valutazione di incidenza ambientale	Provincia di Sondrio
12. Viarch (Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico)	Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia, Sondrio e Varese ufficio periferico del MiC

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti zone umide, zone riparie e foci dei fiumi come definite dall'allegato al D.M. n. 52 del 30/05/2015 al punto 4.3.1 (Convenzione di Ramsar) nell'ambito di intervento.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti zone montuose e forestali come definite dall'allegato al D.M. n. 52 del 30/05/2015 al punto 4.3.3 (Convenzione di Ramsar) nell'intorno dall'ambito di intervento.
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Come visibile nella tavola "Inquadramento Rete Natura 2000 e Aree Protette" (T03IA00AMBCO01/2_A) sono presenti (a seconda del Sito Natura 2000 preso in considerazione): - elementi di discontinuità di origine naturale: corsi d'acqua principali (fiume Adda) e secondari; versanti montani; - elementi di origine antropica: fondovalle della Valtellina; viabilità; ferrovie; centri abitati.
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"/>	Non risultano eventi noti.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti zone a forte densità demografica come definite dall'allegato al D.M. n. 52 del 30/05/2015 al punto 4.3.7 nell'intorno di 10 km.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- In Tratta 3: Il progetto, per quanto posto in un'area geologicamente differente, ricade in un'area prossima a rinvenimenti di fondovalle databili a età protostorica (Siti n. 97, 98). Appaiono inoltre degni di attenzione durante le fasi di lavorazione i muri affioranti presso i Km 56+300-400. rischio archeologico relativo Medio. - In Tratta 4: Il progetto ricade in un'area già frequentata in epoca medievale a causa della presenza del Santuario della

			Madonna del Piano. Rischio archeologico relativo Medio
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art.21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono interferiti dal progetto territori con particolari produzioni agricole. Sono attualmente presenti sul terreno in esame prati permanenti in assenza di specie arboree e arbustive (fonte Geoportale Lombardia – Aree agricole nello stato di fatto)
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti siti contaminati in base a quanto definito nella parte quarta, Titolo V del D.Lgs 152/06 (siti bonificati esiti contaminati - fonte Geoportale Lombardia)
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto non ricade all'interno di aree sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/23. (fonte Geoportale Regione Lombardia).
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"/>	Non sono state individuate aree a rischio nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni
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 del territorio regionale, tutti i Comuni interessati ricadono in Zona 3 (a bassa sismicità). Per i comuni in zona 3 e 4: obbligo del deposito della documentazione relativa al progetto prima dell'avvio dei lavori.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intervento di progetto rappresenta un adeguamento della viabilità esistente, essenzialmente ricadente all'interno della fascia di rispetto stradale.

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

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	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.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	È previsto l'inserimento di una rotatoria ad ampio diametro al fine di regolare i flussi veicolari e ridurre le velocità in prossimità di una intersezione attualmente ritenuta pericolosa.		Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi dell'opera sull'ambiente. Tutti gli effetti ambientali, legati alla cantierizzazione, saranno temporanei e reversibili: al termine del cantiere saranno ripristinate le condizioni ante-operam. Vi sarà una parziale perdita di terreno agricolo, ma di entità trascurabile.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	I rilevati saranno rivestiti di terreno vegetale sulle scarpate: si prevede la possibilità di riutilizzare il materiale prodotto ai sensi del DPR 120/17 a valle delle risultanze della caratterizzazione dei terreni.		Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi dell'opera sull'ambiente, in quanto il progetto non comporta l'utilizzo di risorse naturali.	
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 checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Durante le fasi di lavorazione, se pur mitigate dagli accorgimenti previsti nelle aree di cantiere, è prevista la movimentazione di materiale polverulento con conseguenti emissioni di particolato che potrebbero interessare la salute umana.		Per minimizzare le polveri da cantiere, sarà posizionato lungo la viabilità di uscita interna all'area di cantiere un impianto lava ruote che sarà di tipologia compatta e con serbatoio d'acqua incorporato.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	In fase di realizzazione gli unici materiali di risulta prodotti saranno i rifiuti ordinari da lavorazioni di cantiere, peraltro limitati stante l'entità delle lavorazioni. Per quanto riguarda l'esercizio non sono previsti rifiuti solidi. È prevista la demolizione di cordoli/rivestimenti in cls, pavimentazione e sottofondo stradale, muri in cls con		Le quantità dei materiali di risulta previsti nella fase di cantiere saranno ridotte e lo smaltimento avverrà secondo la normativa vigente. Per quanto riguarda la fase di esercizio non sussistono, in relazione al tema oggetto di questa domanda, fattori di impatto aggiuntivi rispetto alla situazione attuale e dunque	

	trasporto in discarica autorizzata dei materiali di risulta.		non sono previsti effetti ambientali correlati al progetto.	
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>In fase di esercizio il progetto non genererà emissioni diverse da quelle prodotte allo stato attuale in quanto il progetto non determina incremento di traffico veicolare. Al contrario, grazie alla fluidificazione del traffico con riduzione della congestione, si avranno benefici in termini di inquinamento atmosferico.</p> <p>In fase di cantiere, invece, i mezzi e le macchine operatrici, nonché le lavorazioni, produrranno emissioni di inquinanti atmosferici per un periodo limitato e comunque circoscritte alle aree di cantiere.</p>		<p>Le emissioni prodotte dal cantiere sono, come detto, limitate nel tempo e di quantità non significative, stante la tipologia e l'entità delle lavorazioni, nonché i limitati volumi interessati dalle lavorazioni stesse.</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>In fase di esercizio il progetto non genererà rumori e vibrazioni diverse da quelle prodotte allo stato attuale, in quanto il progetto non determina incremento di traffico veicolare. Al contrario, grazie alla fluidificazione del traffico, con riduzione della congestione si avranno benefici in termini di inquinamento acustico.</p> <p>In fase di cantiere, invece, i mezzi e le macchine operatrici, nonché le lavorazioni, produrranno emissioni sonore e vibrazioni per un periodo limitato e comunque circoscritte</p>		<p>Le emissioni sonore e le vibrazioni prodotte dal cantiere sono come detto limitate nel tempo e di quantità non significative, stante la tipologia e l'entità delle lavorazioni, nonché i limitati volumi interessati dalle lavorazioni stesse.</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>Solo durante la fase realizzativa del progetto, il funzionamento dei mezzi meccanici, il trasporto dei materiali e il transito degli automezzi in genere, rappresentano un potenziale fattore di interferenza. Grazie agli accorgimenti adottati in fase di cantiere non si</p>		<p>I mezzi di cantiere saranno rispondenti alle direttive di riferimento per il contenimento del rischio di sversamento inquinanti e saranno sottoposti a costante manutenzione. Verranno create zone di rifornimento e riparazione dei mezzi di trasporto lontano da corsi d'acqua superficiali e verranno presi tutti gli accorgimenti previsti dalla</p>	

	prevedono rischi di contaminazione.		normativa vigente al fine di evitare sversamenti di eventuali sostanze inquinanti e materiali che saranno utilizzati per l'esecuzione dei lavori.	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Non sono previsti fattori significativi di rischio di incidenti pericolosi per la salute e/o l'ambiente. Durante la fase di costruzione verrà utilizzato personale specializzato e verranno previste tutte le procedure applicabili al D.Lgs 81/08 e dalla normativa vigente.		Tutte le apparecchiature sono progettate ed installate nel rispetto delle norme sulla sicurezza della salute e dell'ambiente.	
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"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	- In Tratta 3: Il progetto, per quanto posto in un'area geologicamente differente, ricade in un'area prossima a rinvenimenti di fondovalle databili a età protostorica (Siti n. 97, 98). Appaiono inoltre degni di attenzione durante le fasi di lavorazione i muri affioranti presso i Km 56+300-400. - In Tratta 4: Il progetto ricade in un'area già frequentata in epoca medievale a causa della presenza del Santuario della Madonna del Piano.		<i>I potenziali effetti ambientali sono legati alla fase di cantiere e quindi limitati nel tempo e reversibili; possono pertanto ritenersi non significativi.</i>	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Nell'area di intervento o in area limitrofe non si rileva la presenza di zone sensibili dal punto di vista ecologico. Le aree cartografate importanti per l'avifauna (IBA) distano oltre 3500 mt dal sito in esame.		Dal punto di vista della fase di cantiere, non sono previsti effetti potenziali significativi sulle zone sensibili dal punto di vista ecologico, stante l'assenza di queste in prossimità all'area di intervento, e la temporaneità delle attività di cantiere.	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Il progetto non risulta interessare aree sottoposte a vincolo idrogeologico, ai sensi del R.D. 3267/1923, in nessuna delle tratte in		In fase di cantiere non si prevedono significativi effetti potenziali sui corpi idrici; durante le lavorazioni sarà opportuno seguire degli	

	esame. Tale tipologia di vincolo è invece diffusa nel territorio in corrispondenza dei versanti.		accorgimenti che evitino i rischi connessi al loro inquinamento. L'esecutore dei lavori dovrà impedire che i materiali delle lavorazioni in cantiere entrino in contatto con le acque defluenti e provvedere al ripristino dell'area di intervento.	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	L'intervento in esame verrà realizzato proprio per risolvere alcune problematiche di sicurezza legate al traffico veicolare lungo la S.S. n. 38. Il progetto, pertanto, determina benefici ambientali legati alla fluidificazione del traffico.		Gli effetti potenziali del progetto sui livelli di traffico indotti dall'opera sulla viabilità circostante risultano nulli dal punto di vista ambientale.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	L'area di intervento non è un'area ad elevata intervisibilità e non ha elevata fruizione pubblica.		Non sono previsti effetti ambientali negativi per quanto riguarda l'intervisibilità.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	L'infrastruttura insiste su un'area già parzialmente urbanizzata, configurandosi come un adeguamento funzionale di viabilità esistente.		L'infrastruttura consente di implementare le condizioni di accessibilità all'area urbanizzata e non interessa ulteriori emergenze antropiche.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	L'area di progetto non interferisce con aree in cui sono approvati piano o programmi inerenti all'uso del suolo. Non sono previste attualmente realizzazioni di nuove opere su aree limitrofe.		Non sono presenti nell'area di progetto e nelle aree limitrofe piani/programmi approvati inerenti all'uso del suolo interessati dal progetto.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Nelle immediate vicinanze dell'area di intervento sono presenti zone abitate a bassa densità abitativa.</i>		<i>Data la distanza dai centri abitati delle attività non si prevedono effetti potenziali del progetto nelle sue fasi di realizzazione.</i>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Non vi sono ricettori sensibili in prossimità dell'area di intervento.</i> La Scoula Primaria Statale si		<i>Per la distanza dei ricettori non determina effetti significativi su di essi né in fase di cantiere che di esercizio.</i>	

	trova a circa 800 m dal cantiere, e la Scoula Materna si trova a circa 400 m dal cantiere.			
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Per quanto riguarda l'Ambito 1, relativo alle Tratte 1 e 2, dall'analisi riportata emerge una percentuale di circa 17,3% dell'area di studio coperta da territori antropizzati.</i></p> <p><i>La maggior parte del territorio è coperto da aree agricole, in particolare da prati permanenti in assenza di specie arboree ed arbustive che contano più della metà del territoriale dell'area di studio (52%).</i></p> <p><i>Per quanto riguarda i Territori boscati, che rappresentano il 18,6% dell'area totale di studio, la superficie quantitativamente più significativa è rappresentata dai boschi di latifoglie a densità media e alta governati a ceduo (13,9%).</i></p> <p><i>Infine il 4,8% del territorio è occupato dai corpi idrici in particolare gli alvei fluviali e corsi d'acqua (4,6%), categoria legata al fiume Adda e ai suoi affluenti.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda l'Ambito 2, relativo alle Tratte 3 e 4, dall'analisi emerge una percentuale di circa 15,9% dell'area di studio coperta da territori antropizzati.</i></p> <p><i>La maggior parte del territorio, ovvero il 55% dell'intera superficie di studio, è coperto da aree agricole.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda i Territori boscati, che rappresentano il 25,9% dell'area totale di studio, la superficie quantitativamente più significativa è rappresentata dai boschi di latifoglie a densità media e alta governati a ceduo (9,6%) e formazioni riparie (8,6%). Infine il 2,6% del territorio è occupato dai corpi idrici in particolare gli alvei fluviali e corsi d'acqua (2,6%), categoria legata al fiume Adda e ai suoi affluenti.</i></p>		<p>si segnala che le interferenze del progetto rispetto ad aree agricole, riconducibili alle produzioni agricole tutelate sono del tutto irrilevanti. Si può pertanto affermare che l'impatto dell'intervento sulle produzioni agricole di particolare qualità e tipicità dell'area risulta del tutto trascurabile.</p>	

<p>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 dall' legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Non risultano aree soggette ad inquinamento o danno ambientale interessate dal progetto.</i></p>		<p><i>Assenza di interferenze con tali aree.</i></p>	
<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>L'area di progetto non è ricompresa all'interno delle Tavole di delimitazione delle Fasce fluviali del Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI - distretto Fiume PO).</p> <p>Dal punto di vista della classificazione sismica l'area ricade in Zona 3 (bassa sismicità).</p>		<p><i>Potranno essere realizzate infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico a condizione che l'intervento non modifichi in senso peggiorativo gli equilibri idrogeologici esistenti. Si applicano le specifiche delle Norme di Attuazione del P.A.I. di cui agli articoli 49 e 50. Le aree a rischio idrogeologico molto elevato sono individuate sulla base della valutazione dei fenomeni di dissesto idraulico e idrogeologico, della relativa pericolosità e del danno atteso; deve essere predisposto un sistema di monitoraggio finalizzato ad una puntuale definizione e valutazione della pericolosità dei fenomeni di dissesto, all'individuazione dei precursori di evento e dei livelli di allerta al fine della predisposizione dei piani di emergenza, di cui all'art. 1, comma 4, della L. 267/1998, alla verifica dell'efficacia e dell'efficienza delle opere eventualmente realizzate.</i></p>	
<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Esiste una potenziale interazione con il progetto di due sottopassi ferroviari predisposti da RFI che sono comunque stati analizzati e resi compatibili con il progetto in essere.</p>		<p>Per i motivi indicati a lato, gli effetti cumulati sono nulli o comunque già considerati nella progettazione esecutiva delle opere</p>	
<p>22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Non sono previsti effetti di natura transfrontaliera.</p>		<p>Per i motivi indicati a lato, gli effetti sono nulli.</p>	

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