

Provincia di PADOVA

Comune di MASERA'

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA PER
LA REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA INTERSEZIONE A
ROTATORIA SULLA S.S. 16 ADRIATICA Km 9+557 IN
USCITA DA VIA BOLZANI E MODIFICA DEGLI ACCESSI
CARRAI ESISTENTI



B

Studio di Prefattibilità Ambientale

.....

Committente:

Timbro e Firma:

COMUNE DI MASERA'

.....

Progettista:

Gruppo Progettazione:

Protocollo:

.....

geom. Lamberto Sinigaglia

| Rev. | Data | Note | Disegn. | Verifica | Approvato | Fase Progettuale |
|------|------------|-------|---------|----------|-----------|--|
| 01 | 12/02/2019 | | | | | <input checked="" type="checkbox"/> Progetto Urbanistico |
| 02 | | | | | | <input type="checkbox"/> Progetto Preliminare |
| 03 | | | | | | <input type="checkbox"/> Progetto Definitivo |
| 04 | | | | | | <input type="checkbox"/> Progetto Esecutivo |
| 05 | | | | | | <input type="checkbox"/> Progetto As-Built |

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo disegno con divieto di riprodurlo o di renderlo noto, anche in parte, a terzi o a Ditte concorrenti senza nostra autorizzazione scritta. Legge 633 art. 9 e 99 del 22/04/1947.

AD lab
Atelier di Architettura

LAMBERTO SINIGAGLIA
architettura urbanistica

Sede:
Corso Europa, 1
35030 • Saccolongo • Padova
Tel. +39.049.8015968
✉ posta@lambertosinigaglia.com

Rif. Pratica: 2017 003 LS

INDICE

| | | |
|----------|---|----|
| 1 | SOMMARIO | |
| 2 | PREMESSA..... | 2 |
| 3 | INQUADRAMENTO E STATO DEI LUOGHI..... | 4 |
| 4 | ASPETTI PROGETTUALI..... | 6 |
| 5 | VERIFICA DI COMPATIBILITÀ: PREVISIONI URBANISTICHE E VINCOLI..... | 8 |
| 5.1 | VINCOLI TERRITORIALI E AMBIENTALI..... | 8 |
| 5.2 | LA STRUMENTAZIONE URBANISTICA..... | 9 |
| 5.3 | VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO..... | 11 |
| 6 | AZIONI DI PROGETTO AVENTI RILEVANZA AMBIENTALE..... | 12 |
| 7 | IMPATTI ED EFFETTI SU COMPONENTI AMBIENTALI E SALUTE DEI CITTADINI..... | 13 |
| 7.1 | PREVEDIBILI IMPATTI..... | 13 |
| 7.2 | PRIME INDICAZIONI SULLE MITIGAZIONI - Fase di cantiere..... | 14 |
| 7.3 | PRIME INDICAZIONI SULLE MITIGAZIONI - Fase di esercizio..... | 15 |
| 8 | VERIFICA D'INCIDENZA AMBIENTALE..... | 16 |

2 PREMESSA

Il presente Studio di Prefattibilità Ambientale relativo al Progetto di Fattibilità tecnica ed economica per la per la realizzazione dell'opera pubblica denominata "Realizzazione di una nuova intersezione a rotatoria tra la S.S. 16 Adriatica km 9+557 e Via Bolzani" in Comune di Maserà di Padova è stato redatto in ottemperanza al disposto del D.lgs. 50/2016 recante Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture e del DPR 207/2010 s.m.i. recante Regolamento di esecuzione e attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE (di cui all'art.20), quale elaborato facente parte integrante del progetto.

L'art. 20 del sopraccitato Regolamento prevede infatti che:

1. Lo studio di prefattibilità ambientale in relazione alla tipologia, categoria e all'entità dell'intervento e allo scopo di ricercare le condizioni che consentano la salvaguardia nonché un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale comprende:

la verifica, anche in relazione all'acquisizione dei necessari pareri amministrativi, di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale;

lo studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini;

l'illustrazione, in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale, delle ragioni della scelta del sito e della soluzione progettuale prescelta nonché delle possibili alternative localizzative e tipologiche;

la determinazione delle misure di compensazione ambientale e degli eventuali interventi di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico, con la stima dei relativi costi da inserire nei piani finanziari dei lavori;

l'indicazione delle norme di tutela ambientale che si applicano all'intervento e degli eventuali limiti posti dalla normativa di settore per l'esercizio di impianti, nonché l'indicazione dei criteri tecnici che si intendono adottare per assicurarne il rispetto.

2. Nel caso di interventi ricadenti sotto la procedura di valutazione di impatto ambientale, lo studio di prefattibilità ambientale, contiene le informazioni necessarie allo svolgimento della fase di selezione preliminare dei contenuti dello studio di impatto ambientale. Nel caso di interventi per i quali si rende necessaria la procedura di selezione prevista dalle direttive comunitarie lo studio di prefattibilità ambientale consente di verificare che questi non possono causare impatto ambientale significativo ovvero deve consentire di identificare misure prescrittive tali da mitigare tali impatti.

Il sopracitato Regolamento prevede che fin dal primo livello di progettazione vengano ricercate le condizioni che consentano un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale, e la sua piena compatibilità con le varie componenti ambientali e territoriali.

Ai fini della prefattibilità ambientale è stato prioritariamente analizzato il quadro di riferimento ambientale dell'ambito interessato dal progetto, che si colloca in area interna agli insediamenti urbani e presenta un elevato grado di antropizzazione.

In considerazione della evidente non particolare problematicità del sito interessato dalle opere, l'attenzione dell'analisi si è incentrata nella previsione degli effetti sulle componenti di cui sopra.

Viene successivamente affrontata la valutazione preliminare dei prevedibili effetti del progetto sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini e definiti, sempre a livello preliminare, i possibili interventi di minimizzazione degli impatti e di inserimento ambientale delle opere, che troveranno nella successiva fase del progetto definitivo una più dettagliata specificazione.

3 INQUADRAMENTO E STATO DEI LUOGHI

L'intersezione oggetto della progettazione è tra la S.S. 16 Adriatica km 9+557 e Via Bolzani. La prima costituisce una importante arteria di collegamento tra la città di Padova e tutta l'area del basso padovano, la seconda invece è una viabilità comunale che collega il centro di Maserà di Padova con una zona densamente costruita in prevalenza da edifici artigianali, industriali e commerciali.



Inquadramento territoriale



Ortofoto - Stato dei luoghi

L'intersezione è stata realizzata con uno schema a "T"; le corsie sono delimitate da aiuole spartitraffico realizzate con cordone in c.a.. L'intersezione presenta un impianto di illuminazione con unico punto luce a tre sbracci posto nell'aiuola centrale.

RILIEVO FOTOGRAFICO



Vista dalla SS16 - direzione Monselice



Vista dalla SS 16 – direzione Padova



Vista da via Bolzani

4 ASPETTI PROGETTUALI

Il progetto ha come obiettivo la messa in sicurezza dell'intersezione mediante la realizzazione della rotatoria.

Le caratteristiche geometriche della rotatoria saranno le seguenti: diametro esterno 40.00 ml, diametro interno 23.00 ml, larghezza dell'anello giratorio di 7.00 ml, banchina esterna 1.00 m e banchina interna pari a 0.50 + 1.50 ml sormontabile, larghezza totale piattaforma pavimentata 7.50 + 1.50 ml.

La pendenza trasversale necessaria per l'allontanamento delle acque in piattaforma, della corona giratoria e delle corsie di immissione e di uscita sarà pari al 2.00% verso l'esterno, configurazione che favorisce i veicoli in uscita, piuttosto che quelli che percorrono l'anello, e che risulta costruttivamente migliore nei riguardi del raccordo delle falde in corrispondenza dei rami che si innestano nell'anello.

I bracci di entrata saranno disposti su una unica corsia con una larghezza di 3.50 metri.

La larghezza delle piste di uscita presenta una configurazione con la corsia che in uscita dall'anello ha una larghezza di 4,50 m, per favorire l'uscita da esso qualunque sia la traiettoria del veicolo, fino a raccordarsi con l'attuale sedime stradale restringendosi.

Per il dimensionamento delle aree di svincolo si è fatto riferimento al D.M.19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali",

| Elemento modulare | Diametro esterno della rotatoria (m) | Larghezza corsie (m) |
|--|--------------------------------------|----------------------|
| Corsie nella corona rotatoria(*), per ingressi ad una corsia | ≥40 (convenzionali) | 6,00 |
| | Compreso tra 25 e 40 (compatte) | 7,00 |
| | Compreso tra 14 e 25 (minioratorie) | 8,00 |
| Corsie nella corona rotatoria(*), per ingressi a più corsie | ≥40 | 9,00 |
| | < 40 | 8,50 – 9,00 |
| Bracci di ingresso (**) | | 3,50 per una corsia |
| | | 6,00 per due corsie |
| Bracci di uscita (*) | < 25 | 4,00 |
| | ≥25 | 4,50 |

(*) deve essere organizzata sempre su una sola corsia.

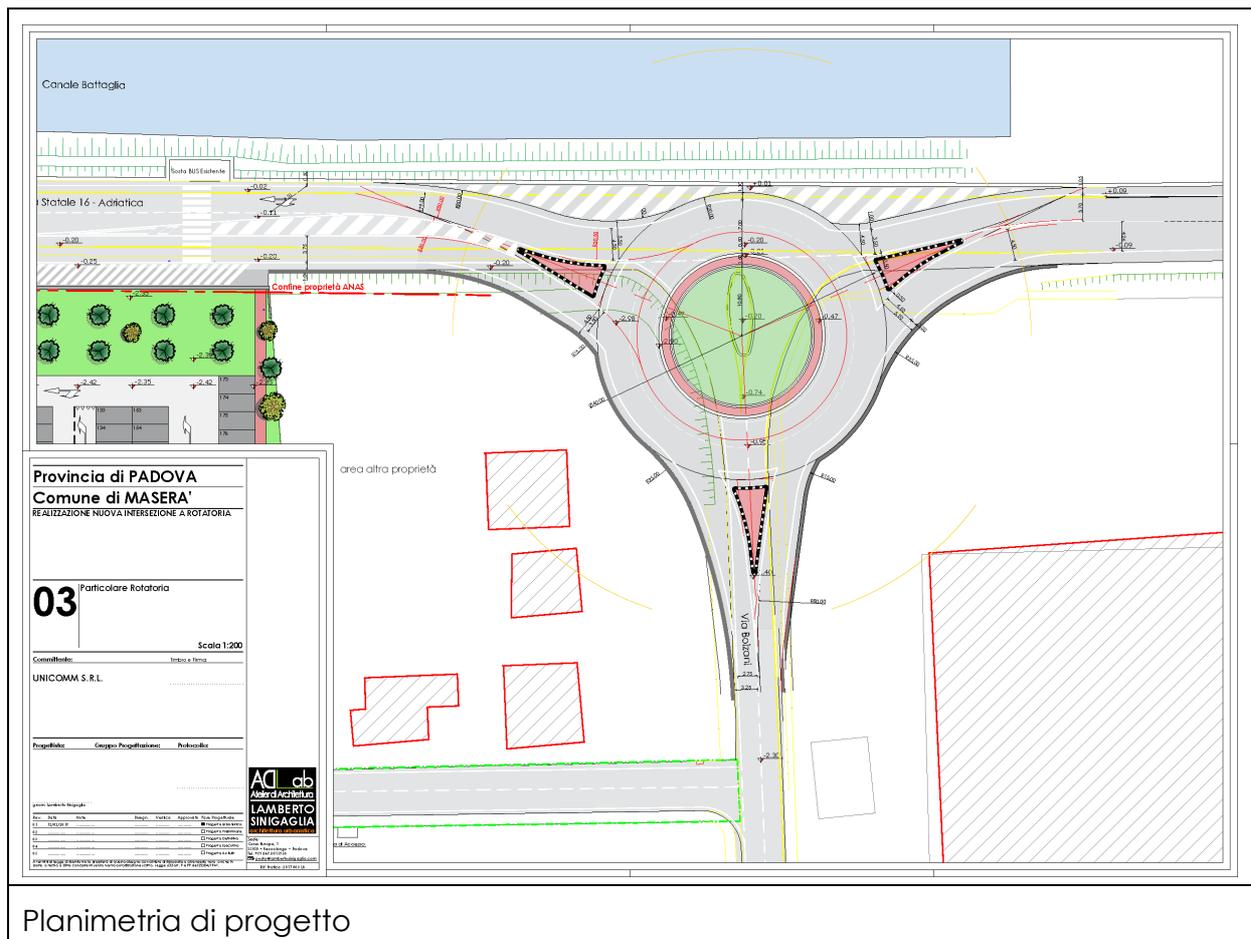
(**) organizzati al massimo con due corsie

Le geometrie della rotatoria, nonché la forma delle isole spartitraffico, sono ottimizzate per rallentare i veicoli in ingresso e favorire l'uscita dall'anello.

Si prevede quindi un raggio per i veicoli in ingresso pari a 15.00 ml mentre per quelli in uscita pari a 25.00 ml.

L'anello centrale sormontabile, e le aiuole spartitraffico, saranno realizzati con pavimentazione in betonelle colorate. Si prevede la piantumazione della corona centrale con specie che garantiscano facile attecchimento e bassa manutenzione.

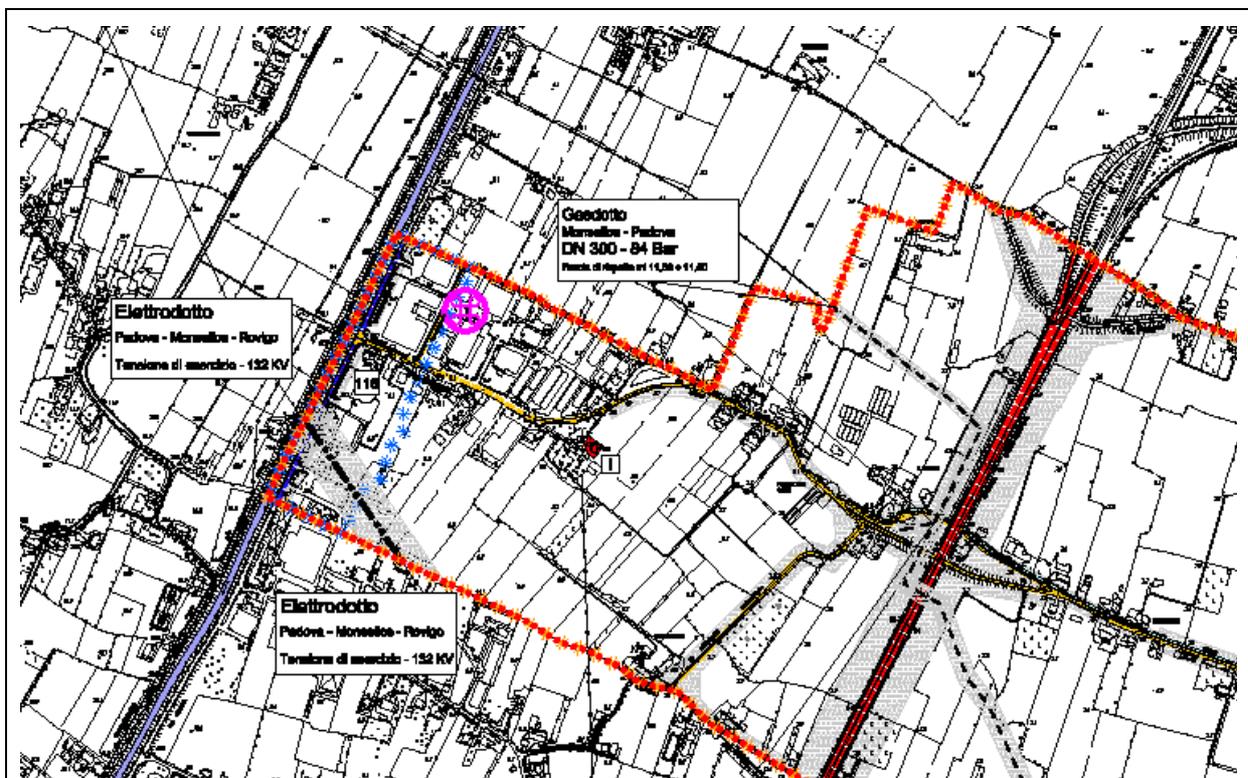
Da un punto di vista impiantistico, si prevede l'impianto di pubblica illuminazione con armature a LED.



Planimetria di progetto

5 VERIFICA DI COMPATIBILITÀ: PREVISIONI URBANISTICHE E VINCOLI

5.1 VINCOLI TERRITORIALI E AMBIENTALI



Carta dei Vincoli P.A.T.

Per la ricognizione dei vincoli territoriali ed ambientali, relativamente ai siti interessati dalle opere di progetto si è fatto innanzitutto riferimento alla seguente lista di controllo che evidenzia la presenza/assenza dei vincoli.

| TIPOLOGIA VINCOLO | Presenza | |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| | SI | NO |
| zone a vincolo architettonico-monumentale (Parte II – D.Lvo. 42/04) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| zone a vincolo archeologico (Parte II – D.Lvo. 42/04) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| zone a vincolo paesaggistico e ambientale (Parte III – D.Lvo. 42/04) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| siti Natura 2000 (SIC e ZPS – DPR 357/97) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| biotopi | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| zone a vincolo ambientale (parchi e riserve) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| zone di importanza paesistico-ambientale a livello comunale (PRGC) | | |
| zone ad elevato rischio di instabilità geologica (DM 11.03.88) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

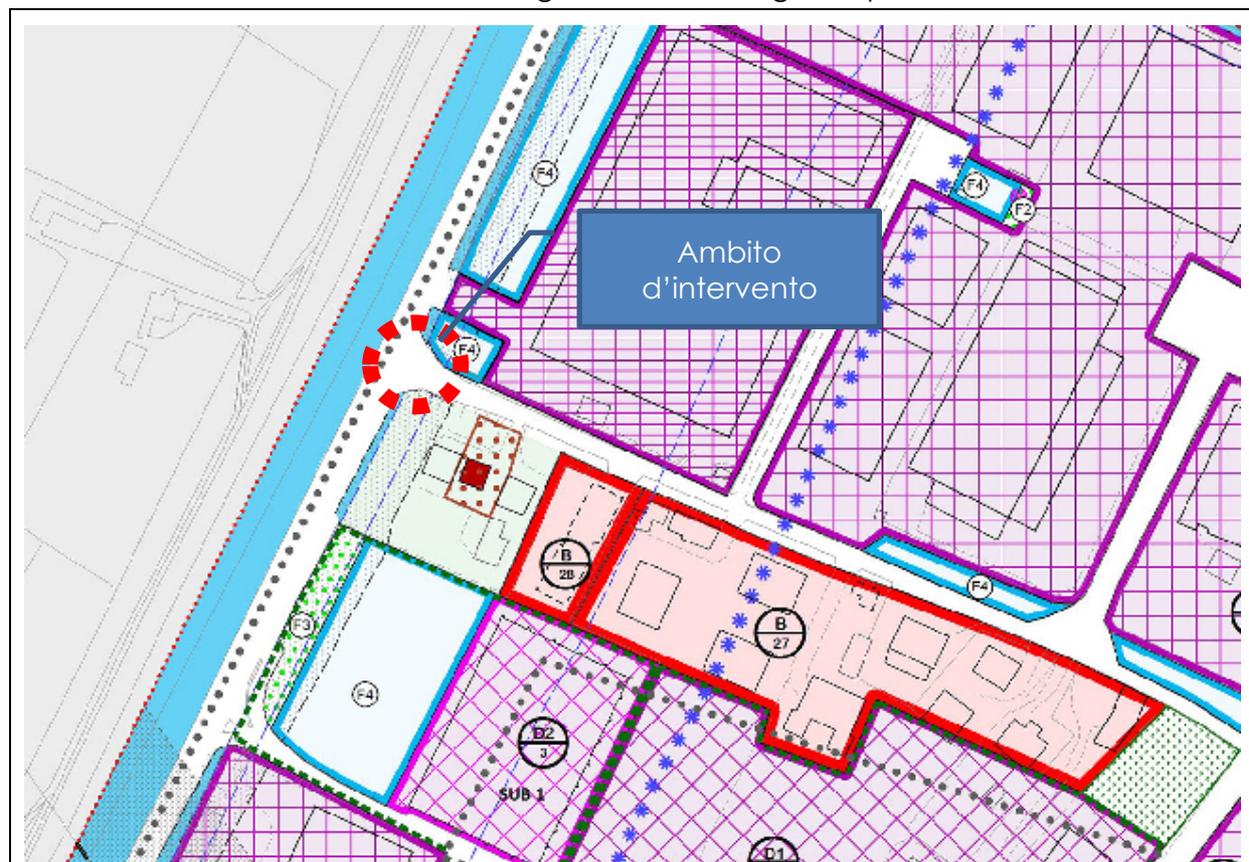
| | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|
| zone a vincolo idrogeologico (RD 3267/23) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| zone a vincolo idraulico da corso d'acqua (RD 523/1904) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| zone a vincolo di rispetto di sorgenti/captazioni idriche (art. 6 DPR 236/88) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| zone di rispetto militare (L. 898/76) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| altri vincoli territoriali ed ambientali: | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| fasce di rispetto (da: infrastrutture viarie, energetiche, ecologiche, ecc.) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

zona sismica 1 2 3 4

Zona con pericolosità sismica bassa, che può essere soggetta a scuotimenti modesti; accelerazione con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni (PGA Peak Ground Acceleration, picco di accelerazione al suolo, $0,05 < a_g \leq 0,15$ g)

5.2 LA STRUMENTAZIONE URBANISTICA

Il Comune di Maserà di Padova è dotato di Piano Regolatore Generale approvato. Un estratto della Zonizzazione del PRC vigente sono di seguito riportati.



Inserimento Progetto su Zonizzazione PRC

6 VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO

La valutazione della compatibilità delle opere di progetto è stata effettuata a livello preliminare con l'individuazione dei vincoli procedurali (acquisizione di pareri, autorizzazioni, ecc.) e della conformità delle opere di progetto con gli strumenti urbanistici comunali vigenti e/o adottati.

| Pareri e/o autorizzazioni | Presenza | |
|---------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | SI | NO |
| TIPOLOGIA AUTORIZZAZIONE | | |
| Paesaggistica | ■ | <input type="checkbox"/> |
| Beni culturali | <input type="checkbox"/> | ■ |
| Screening di VIA | <input type="checkbox"/> | ■ |
| Procedura di VIA | <input type="checkbox"/> | ■ |
| Procedura di VInCA | <input type="checkbox"/> | ■ |

Da quanto riportato nel precedente paragrafo 5.1 – I vincoli territoriali e ambientali, l'area risulta interessata da:

⇒ 13.3 Vincoli paesaggistici (D. Lgs. n° 42/04 – art. 142)

13.3.1 Corsi d'acqua (D. Lgs. n° 42/04 - art. 142, lettera c)

In ottemperanza al provvedimento del Consiglio Regionale del Veneto 28.06.1994 n° 940 e successive modifiche ed integrazioni, sono sottoposti a vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. n° 42/04, il canale Battaglia e il canale Cagnola e le loro sponde – il piede degli argini, per una fascia di m 150 ciascuna.

si individua la necessità di acquisire:

autorizzazione paesaggistica semplificata ai sensi del DPR 2017, in quanto ricadente nella fattispecie di cui B.11 dell'Allegato B del DPR 31 del 2017.

A.10. Opere di manutenzione e adeguamento degli spazi esterni, pubblici o privati, relative a manufatti esistenti, quali marciapiedi, banchine stradali, aiuole, componenti di arredo urbano, purché eseguite nel rispetto delle caratteristiche morfo-tipologiche, dei materiali e delle finiture preesistenti, e dei caratteri tipici del contesto locale;

B.11. Interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: sistemazioni di rotonde, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicurino adeguata permeabilità del

B.17. Interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: adeguamento di rotonde, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine e marciapiedi, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, nonché quelli relativi alla realizzazione di parcheggi a raso a condizione che assicurino la permeabilità del suolo, sistemazione e arredo di

Compatibilità urbanistica

Come evidenziato nel paragrafo precedente – La strumentazione urbanistica, le opere di progetto risultano in parte difformi alle previsioni del vigente Piano Regolatore Generale Comunale di Maserà di Padova, per cui necessitano di variante urbanistica (puntuale) di livello comunale

7 AZIONI DI PROGETTO AVENTI RILEVANZA AMBIENTALE

Tra le diverse componenti ambientali, che vanno valutate all'atto della nuova realizzazione o della ristrutturazione di una viabilità rivestono rilevanza quelle connesse con il traffico veicolare generato dalla nuova destinazione e le eventuali modifiche all'assetto del paesaggio urbano, ivi compresa la componente a verde.

Per avere una misura delle variazioni indotte da un dato intervento, è indispensabile quantificare questi fattori rispetto a due configurazioni: quella definita "opzione 0", che corrisponde al non intervento e quella definita "situazione di progetto" (nell'ipotesi in cui ve ne sia una soltanto, altrimenti, vanno valutate tutte le configurazioni di progetto alternative).

Nello specifico esistendo un'unica ipotesi progettuale e corrispondendo l'"opzione 0", allo stato di fatto dei luoghi verranno descritte le azioni sulle principali componenti potenzialmente interessate. La finalità è quella di analizzare dal punto di vista ambientale le opere in progetto ed in particolare i possibili effetti sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini derivanti dalla realizzazione dell'opera.

In particolare, le attività previste dal progetto si concretizzano, all'interno delle due fasi di costruzione e di esercizio e nella conseguente lista di azioni che si ritengono maggiormente significative dal punto di vista ambientale:

a. Insediamento del cantiere:

- a.1 Realizzazione cantiere e delimitazione area;
- a.2 Aree di deposito temporaneo dei materiali da scavo e da costruzione.

b. Realizzazioni

- b.1 Scavi sterri e riporti per l'esecuzione del corpo stradale della rotonda;
- b.2 Realizzazione pavimentazione in conglomerato bituminoso a caldo;
- b.3 Inverdimento area circonferenza centrale e aree di risulta;
- b.4 Realizzazione segnaletica orizzontale e verticale.

c. Impiantistica

- c.1 Realizzazione impianto d'illuminazione.

d. Utilizzo della struttura

- d.1 Afflusso di utenti

8 IMPATTI ED EFFETTI SU COMPONENTI AMBIENTALI E SALUTE DEI CITTADINI

8.1 PREVEDIBILI IMPATTI

Nella tabella che segue sono evidenziati, per ciascuna componente ambientale analizzata, i potenziali impatti ambientali desumibili dalle azioni di progetto, in quanto le azioni in fase di esercizio si riducono al solo afflusso di mezzi meccanici.

| IMPATTI POTENZIALI | | | | |
|---|---|-----------------------------------|---|--|
| COMPONENTE AMBIENTALE | DESCRIZIONE IMPATTO | VALUTAZIONE LIVELLO IMPATTO | | |
| Salute dei cittadini | | Assente Basso Medio Alto | ■ <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Nessun impatto prevedibile |
| Atmosfera | Variazioni di qualità dell'aria conseguenti all'emissione di gas di scarico e polveri per incremento traffico veicolare (in fase di cantiere) | Assente Basso Medio Alto | ■ <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Nessun impatto prevedibile ovvero Impatto di lieve entità |
| Acque superficiali e sotterranee | | Assente Basso Medio Alto | ■ <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Nessun impatto prevedibile |
| Suolo e sottosuolo | | Assente Basso Medio Alto | ■ <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Nessun impatto prevedibile |
| Vegetazione, flora e fauna | | Assente Basso Medio Alto | ■ <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Nessun impatto prevedibile |
| Ecosistemi | | Assente Basso Medio Alto | ■ <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Nessun impatto prevedibile |
| Rumore e vibrazioni | Variazioni del livello sonoro per incremento attività di cantiere | Assente Basso Medio Alto | ■ <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Nessun impatto prevedibile |

Pienamente compatibile sul piano ambientale, non presenta alcune problematiche sulle Matrici Ambientali, e non presenta aspetti problematici per la Salute Pubblica.

8.2 PRIME INDICAZIONI SULLE MITIGAZIONI - Fase di cantiere

In fase di cantiere si ritiene opportuno identificare i potenziali effetti d'impatto ambientale principalmente connessi: alle esigenze di **cantierabilità** (occupazione di suolo, aree di cantiere, movimento mezzi, ecc.) e, in subordine, ai prevedibili (seppur limitati) effetti di inquinamento acustico ed atmosferico, indotti dalle lavorazioni nonché dallo **smaltimento** di rifiuti vari.

Tali aspetti dovranno essere approfonditi nelle successive fasi progettuali, tenendo in considerazione anche quanto di seguito esposto, quale preliminare stima dei potenziali impatti derivati dalla realizzazione delle opere in esame.

Le **aree adibite a cantiere** saranno principalmente circoscritte al sito di intervento, interessando anche limitate aree contermini come aree di parcheggio per i mezzi di spostamento (furgoni, macchine, ecc.) e/o per temporanei depositi di materiali. Dato il prevedibile limitato impiego di mezzi per trasporto materiali per/dal cantiere, non si stimano situazioni di particolare criticità relativamente agli impatti sulla viabilità locale, non necessitando, per tanto, la scelta di itinerari specifici.

Per quanto riguarda l'interferenza con il traffico locale, il cantiere potrà essere "mobile" e quindi limitare l'occupazione stradale alle zone di effettivo lavoro; il traffico potrà essere gestito anche con l'istituzione temporanea del "senso unico alternato".

In relazione all'emissione di **polveri**, non sono prevedibili situazioni di criticità, proprio in relazione all'entità delle opere e al limitato movimento di mezzi di cantiere lungo la strada. Qualora necessario, si potranno prevedere delle bagnature superficiali dei percorsi viari prossimi al cantiere, al fine di minimizzare la dispersione delle polveri nelle aree limitrofe. Ciò potrà essere valutato in relazione all'andamento meteo in particolare alle condizioni del vento.

Trascurabile risulta l'impatto anche da **rumori**, non essendo previsto l'impiego di macchine operatrici particolarmente rumorose. Tuttavia, in generale, tutti i mezzi d'opera impiegati saranno insonorizzati come previsto dalle vigenti disposizioni legislative e, in generale, si farà uso delle migliori tecnologie disponibili (utilizzo di macchinari a basse emissioni sonore, sistemi di filtro per motori diesel, ecc.).

In merito alla gestione del tema più generale dei **rifiuti**, si potrà focalizzare l'attenzione principalmente su materiali come quelli di imballaggio, di rivestimenti, adesivi, sigillanti, vetro, ferro, ecc..

In tal caso è possibile ipotizzare l'individuazione di ambiti di cantiere destinati allo stoccaggio temporaneo dei rifiuti. Tali ambiti saranno organizzati al fine di permettere la raccolta differenziata, in perfetta sintonia con quanto previsto dai regolamenti comunali vigenti e dalla normativa di settore sul corretto stoccaggio e smaltimento dei rifiuti (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.). In particolare, saranno individuati tutti rifiuti recuperabili/riciclabili e definite le conseguenti opere di raccolta, separazione e stoccaggio, conferimento in discarica e/o reimpiego.

Qual ora venga prevista la produzione di **inerzi**, si precisa che ai fini dell'art. 186 "Terre e rocce da scavo" del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., saranno gestite tutte le terre reimpiegate;

mentre le quote non reimpiegate saranno, pertanto, conferite in discarica o ad impianti di recupero ai sensi e nelle modalità previste dalle leggi vigenti. Inoltre, il modesto volume di inerti prodotto non richiede l'individuazione di precise discariche, limitando per tanto l'incidenza sul traffico stradale.

In relazione ai possibili impatti con l'**ambiente naturale** circostante, per la realizzazione delle opere non si prevedono interferenze con habitat (flora e fauna) di pregio.

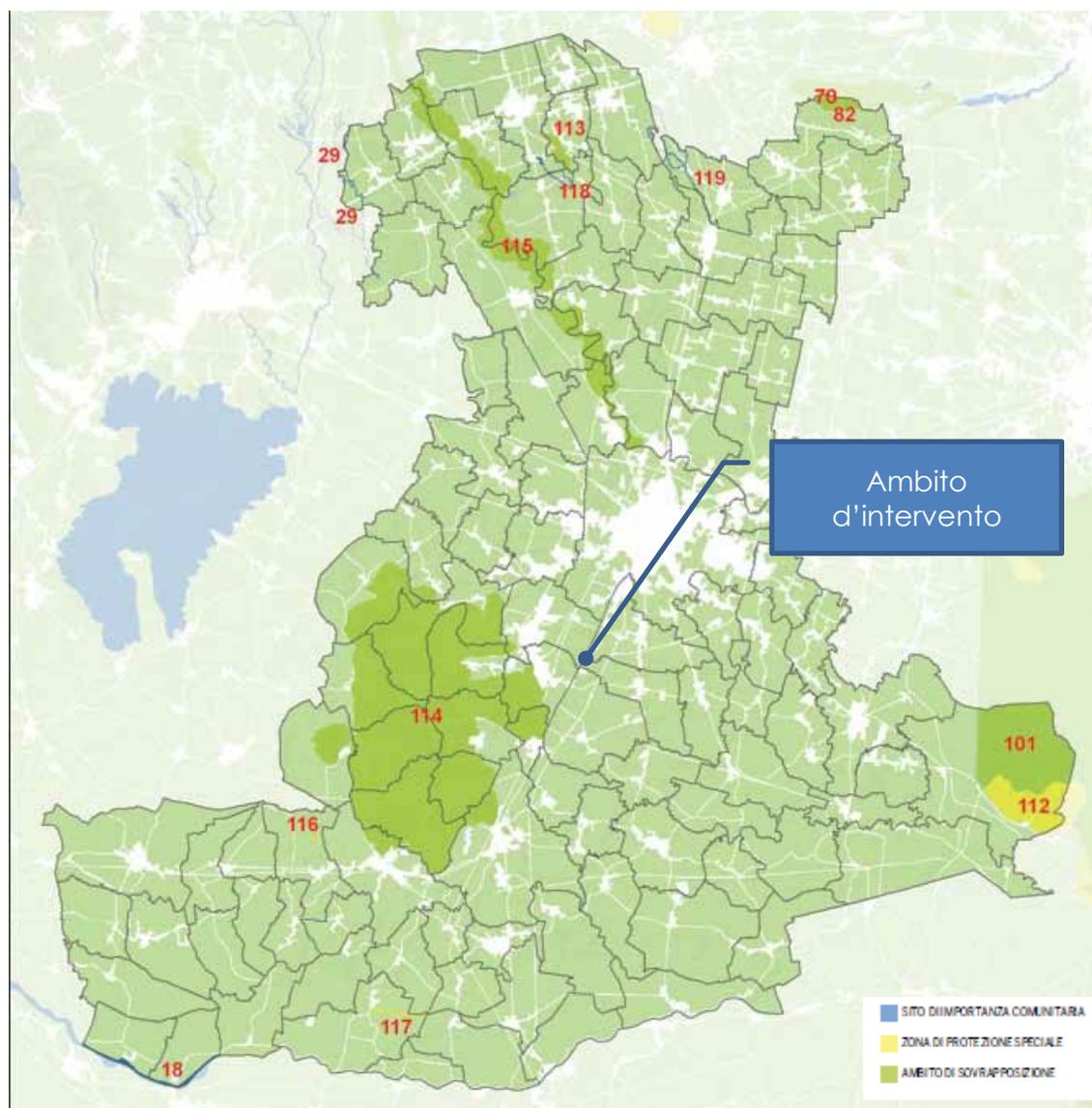
8.3 PRIME INDICAZIONI SULLE MITIGAZIONI - Fase di esercizio

Data la tipologia dell'opera è ragionevole escludere impatti negativi nella "fase di esercizio", mentre tra quelli positivi si possono evidenziare i benefici che la nuova rotonda apporterà in termini di fluidità del traffico, sicurezza e di "servizio" al cittadino.

9 VERIFICA D'INCIDENZA AMBIENTALE

Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica per la "Realizzazione di una nuova intersezione a rotatoria tra la S.S. 16 Adriatica km 9+557 e Via Bolzani" ai fini della Valutazione d'Incidenza Ambientale trova precisazione in quanto segue.

La tutela della biodiversità nel Veneto avviene principalmente con l'istituzione e successiva gestione delle aree naturali protette (parchi e riserve) e delle aree costituenti la rete ecologica europea Natura 2000. La rete si compone di ambiti territoriali designati come Siti di Importanza Comunitaria (SIC), che al termine dell'iter istitutivo diverranno Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e Zone di Protezione Speciale (ZPS) in funzione della presenza e rappresentatività sul territorio di habitat e specie animali e vegetali indicati negli allegati I e II della direttiva 92/43/CEE "Habitat" e di specie di cui all'allegato I della direttiva 79/409/CEE "Uccelli" e delle altre specie migratrici che tornano regolarmente in Italia.



Nel territorio comunale di Maserà di Padova non sono presenti ambiti appartenenti alla Rete Natura 2000, le opere in progetto registrano le seguenti distanze dai siti Natura2000:

Colli Euganei – Monte Lozzo – Monte Ricco (SIC+ZPS) IT3260017

> di 3,5 km

Dalle analisi ambientali preliminarmente condotte è possibile prevedere che l'incidenza su SIC e ZPS delle opere in oggetto non possa assumere una significatività in quanto:

- ⇒ le azioni di progetto e oggetto d'intervento sono esterne ai Siti;
- ⇒ gli ambiti in progetto e oggetto d'intervento, quindi, non interessano direttamente habitat, o habitat di specie, né specie, oggetto di tutela ai sensi sia della Direttiva Habitat (Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche), sia della Direttiva Uccelli (Dir. 79/409/CEE relativa alla conservazione degli uccelli selvatici)
- ⇒ gli ambiti in progetto e oggetto d'intervento non intersecano corridoi ecologici (e loro componenti) aventi origine o destinazione e/o comunque connessi con i siti da tutelare;
- ⇒ i Siti Natura 2000 da tutelare sono fisicamente molto distanti dalle zone in progetto e oggetto d'intervento;
- ⇒ l'effetto vettore di eventuali impatti sull'ambiente è circoscritto alle zone in progetto e oggetto d'intervento.

Per quanto sopra si ritiene che il Progetto in argomento non abbia incidenza significativa sui Siti di Importanza Comunitaria e sulle Zone di Protezione Speciale e, pertanto, non debba essere sottoposto a procedure di valutazione d'incidenza ai sensi del DPR 357/97 art. 5, comma 6 e come previsto dalla D.G.R. n. 1400/2017.