

Lavori di realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione a raso con SP 74 al km 75+000 della SS 14

PROGETTO DEFINITIVO

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ANAS

PROGETTISTA PRINCIPALE
Ing. Antonino Gallo

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE



Corso Porta Nuova, 99 - 37122 Verona - www.aseec.it

DIRETTORE TECNICO: *Ing. Walter Cosenza*



VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO
Dott. Ing. Umberto Vassallo

CSP



Corso Porta Nuova, 99 - 37122 Verona - www.aseec.it

DIRETTORE TECNICO: *Ing. Walter Cosenza*



RELAZIONE TECNICA ALLEGATA ALLA DICHIARAZIONE DI NON NECESSITÀ VINCA

CODICE PPM		NOME FILE		REVISIONE	
NEMSVE00445		T00ES00AMBRE03A_RELAZIONE NON NECESSARIETA' VINCA.DOC			
		CODICE ELAB.	T00ES00AMBRE03	A	
D					
C					
B					
A					
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1.	PREMESSA	2
2.	PROPOSTA D'INTERVENTO.....	3
2.1	Inquadramento territoriale	3
2.2	Intervento previsto.....	3
2.3	Effetti ambientali previsti	7
3.	LOCALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI RISPETTO AI SITI DELLA RETE NATURA 2000	9
4.	PRESENZA DI AMBITI D'INTERESSE NATURALE E VETTORI AMBIENTALI	11
5.	EFFETTI CONNESSI ALLA PROPOSTA D'INTERVENTO E LORO RELAZIONE CON I SITI DELLA RETE NATURA 2000.....	14

1. PREMESSA

La presente relazione ha come obiettivo l'analisi della possibilità di creazione di effetti, diretti o indiretti sulla Rete Natura 2000, a seguito della realizzazione della nuova rotatoria prevista in corrispondenza dell'attuale intersezione presente al al km 75+000 della SS.14 "Via A. Venudo" – incrocio con la SP 74 "Via A. Moro"

Gli interventi previsti si rendono necessari per la messa in sicurezza dell'intersezione e conseguente adeguamento della viabilità esistente, nonché degli impianti tecnologici e sistemi di raccolta e gestione delle acque superficiali qui presenti.

L'area interessata dalle opere si trova all'interno del territorio comunale di San Michele al Tagliamento e si colloca nell'Ambito di Paesaggio n. 26 "Pianure del Sandonatese e Portogruarese" dell'Atlante Ricognitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

Il presente documento analizza e stima le possibili insorgenze di eventuali impatti rispetto al sito della Rete Natura 2000, nonché sugli habitat e le specie riferite alle suddette aree, al fine di verificare la sussistenza o meno di possibili effetti negativi sulla loro conservazione (l'obiettivo di conservazione impone che non ci siano cambiamenti nella biodiversità e nella distribuzione delle specie sensibili all'interno del sito, che non si verifichi un peggioramento della salute delle specie animali e vegetali e che non vengano alterati gli equilibri dell'ecosistema).

Analizzando il contesto territoriale le valutazioni sono sviluppate con particolare riferimento ai siti del Fiume Tagliamento, e nello specifico le ZPS IT3250040 "Foce del Tagliamento", ZPS IT3250041 "Valle Vecchia - Zumelle - valli di Bibione", il SIC IT3250033 "Laguna di Caorle - foce del Tagliamento" e il SIC IT3250044 "Fiumi Reghena e Lemene - canale Taglio e rogge limitrofe - cave di Cinto Caomaggiore". L'area di azione comunque non interferisce con un SIC e una ZPS, poiché si trova a una distanza di circa 4 km da area definita tra gli Ambiti di Sovrapposizione della Rete Natura 2000

Il documento è redatto in applicazione di quanto previsto dalla DGR 1400 del 29.08.2017, e nello specifico in osservanza del contenuto dell'allegato A, paragrafo 2.2, punto 23 relativamente alla verifica delle condizioni di non necessità di procedura di valutazione di incidenza ambientale, secondo la fattispecie "piani, i progetti e gli interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000".

Il presente documento è strutturato sulla base di quanto definito dalla Delibera sopra indicata, in riferimento ai contenuti della relazione tecnica che accompagna la Dichiarazione di Non Necessità, così come definito al punto 2.2 dell'Allegato A.

2. PROPOSTA D'INTERVENTO

2.1 Inquadramento territoriale

L'intervento è localizzato nel Comune di San Michele al Tagliamento, Provincia di Venezia, al km 75+000 della SS.14 "Via A. Venudo" – incrocio con la SP 74 "Via A. Moro". e consiste nell'adeguamento di una intersezione esistente che si presenta ad oggi secondo la configurazione a raso in cui si innestano la strada statale S.S. 14 e la strada provinciale S.P 74. La zona non ha caratteristiche di forte densità demografica essendo in prevalenza un'area agricola, Il luogo d'intervento ricade quasi esclusivamente all'interno della fascia di rispetto stradale esistente e non risultano esserci produzioni di particolare qualità e tipicità di cui all' art. 21 D.Lgs. 228/2001.

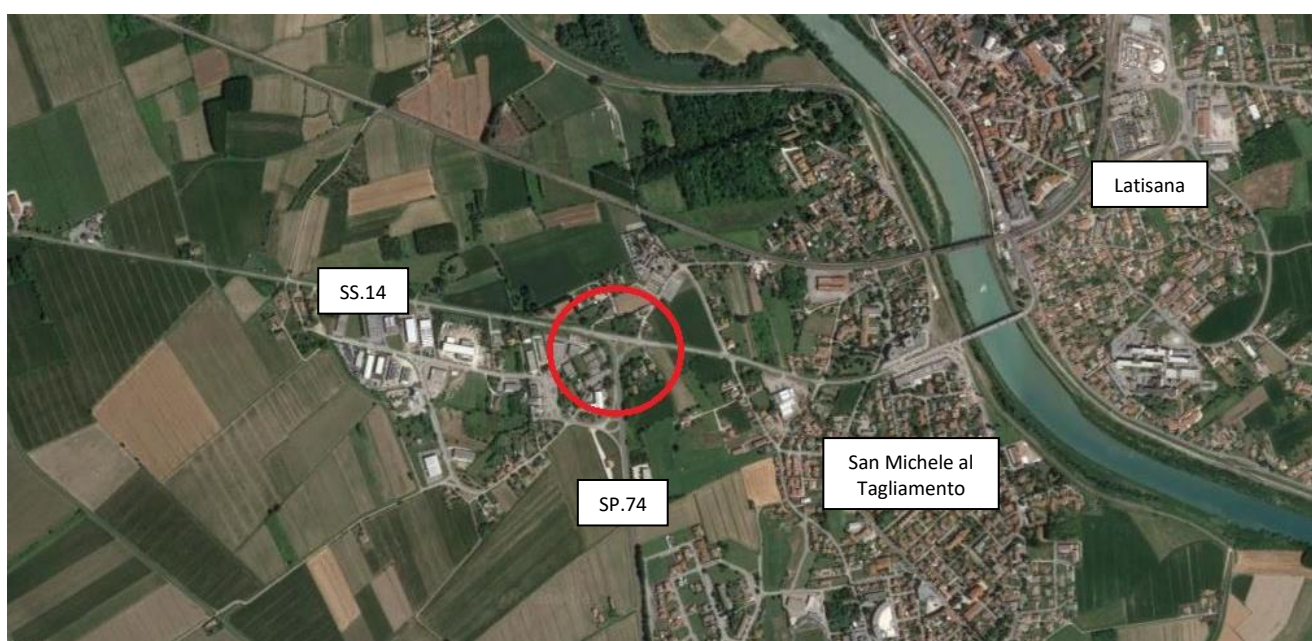


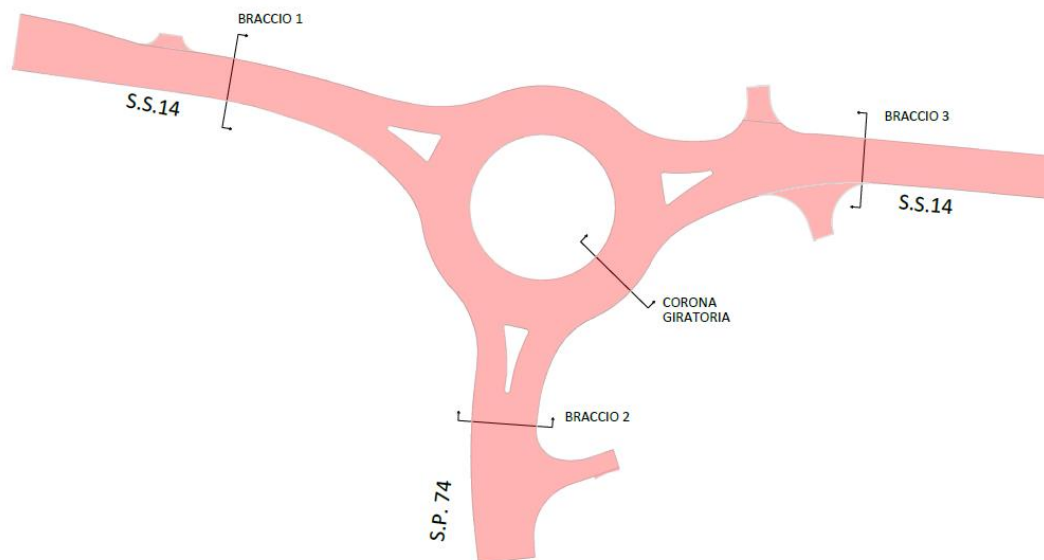
Fig.1 - Inquadramento territoriale su ortofoto.

2.2 Intervento previsto

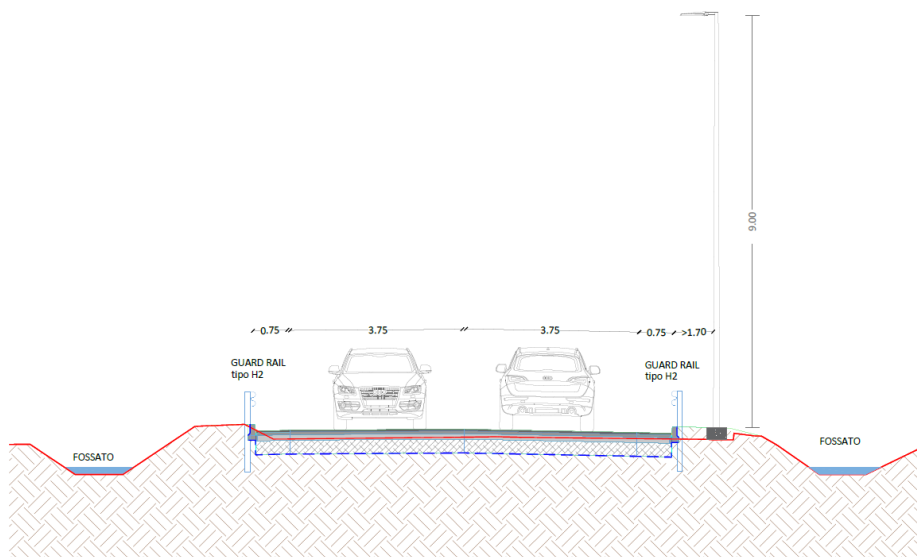
L'opera insiste su sedimi stradali esistenti con caratteristiche geometriche e funzionali assimilabili, per quanto riguarda la S.S. 14, ad una strada di tipo C – Strade extraurbane secondarie, secondo quanto previsto dal D.lgs. 30 aprile 1992 n.285 – Nuovo Codice della Strada e dal D.M. 5 novembre 2001 n. 6792 – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;

La realizzazione della nuova intersezione con funzionamento a rotatoria si pone l'obiettivo di migliorare la fluidità e la sicurezza della circolazione stradale con l'eliminazione di potenziali punti di conflitto attualmente identificabili con le manovre di svolta a sinistra dalla Via A. Moro in ingresso sulla S.S. 14 e in uscita dalla strada statale verso la strada provinciale.

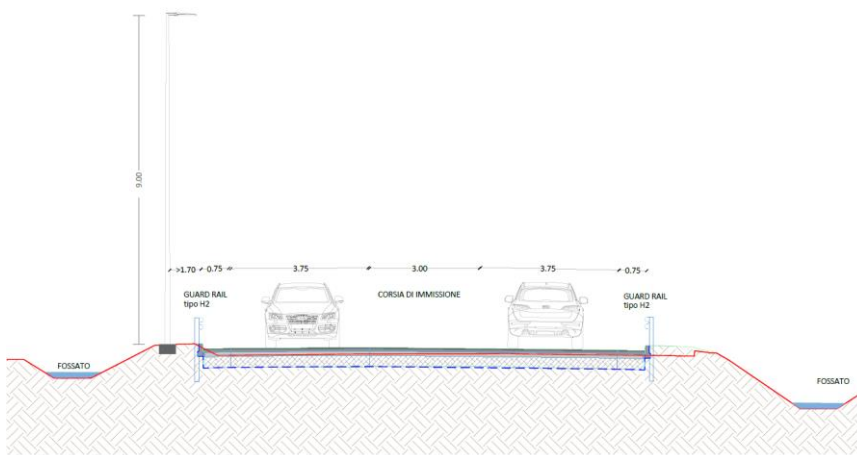
Si renderà necessario un adeguamento delle opere idrauliche per garantire la continuità della rete di smaltimento delle acque meteoriche con la realizzazione di nuovi fossati e tombinamenti a completamento delle opere stradali.



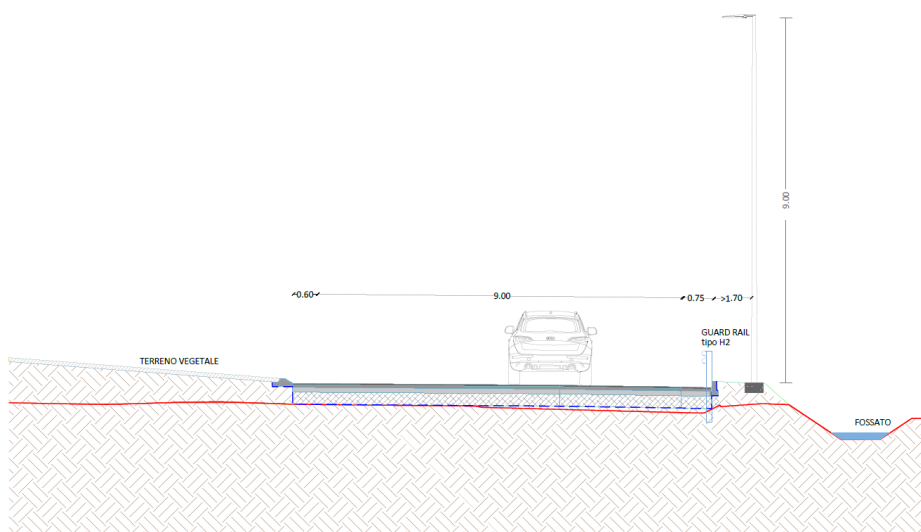
La viabilità di progetto adotterà per la Strada Statale 14 una sezione stradale di categoria C1 – extraurbana secondaria (D.M. 5/11/2001), mentre per le opere di collegamento della Strada Provinciale 74 si adotterà una sezione stradale riconducibile alla categoria F1 – locale ambito extraurbano



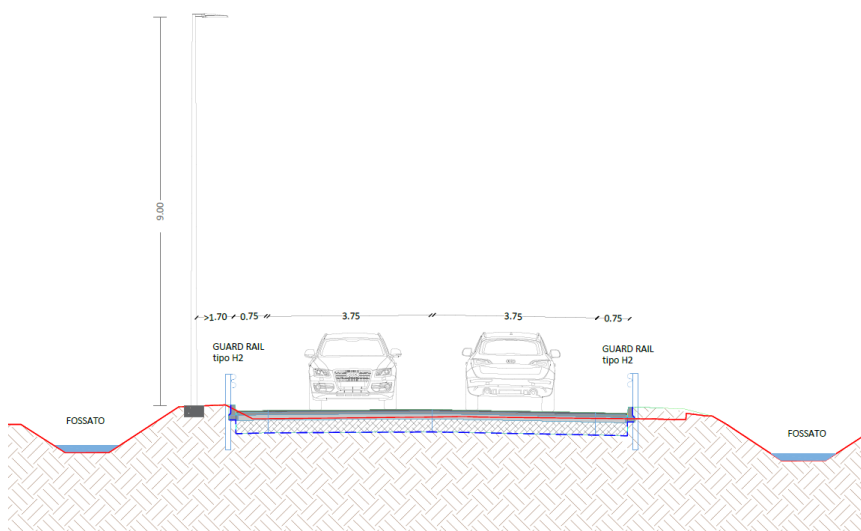
SEZIONE TIPO - BRACCIO 1



SEZIONE TIPO - BRACCIO 2



SEZIONE TIPO - CORONA GIRATORIA



SEZIONE TIPO - BRACCIO 3

Attualmente l'intersezione tra la S.S.14 e la SP 74 è del tipo a raso con precedenza ai veicoli che transitano sulla statale; sono permesse tutte le manovre sia in immissione che in uscita dalla strada statale e sono presenti le corsie specializzate di accumulo per la svolta a sinistra in entrambi i sensi di marcia della S.S.14.

Tale configurazione non è in grado di garantire un livello di sicurezza adeguato a causa delle diverse categorie stradali che si incrociano.

L'intervento prevede la realizzazione di una rotatoria in grado di far fronte ai flussi di traffico di una strada statale, garantendo elevati livelli di servizio e di sicurezza per gli utenti della strada.

La rotatoria presenta una corona giratoria con diametro esterno pari a 50,00 metri, corsia di larghezza totale pari a 9,00 metri, banchina esterna con larghezza di 0,75 metri e interna di 0,60 metri. Doppia corsia di ingresso di larghezza pari a 3,00 metri ciascuna per un totale di 6,00 metri e uscita di larghezza pari a 4,50 metri. La geometria della rotatoria è conforme a quanto previsto nel D.M. 19 aprile 2006: "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali". L'aiuola centrale e le isole divisionali presentano una sistemazione a verde.

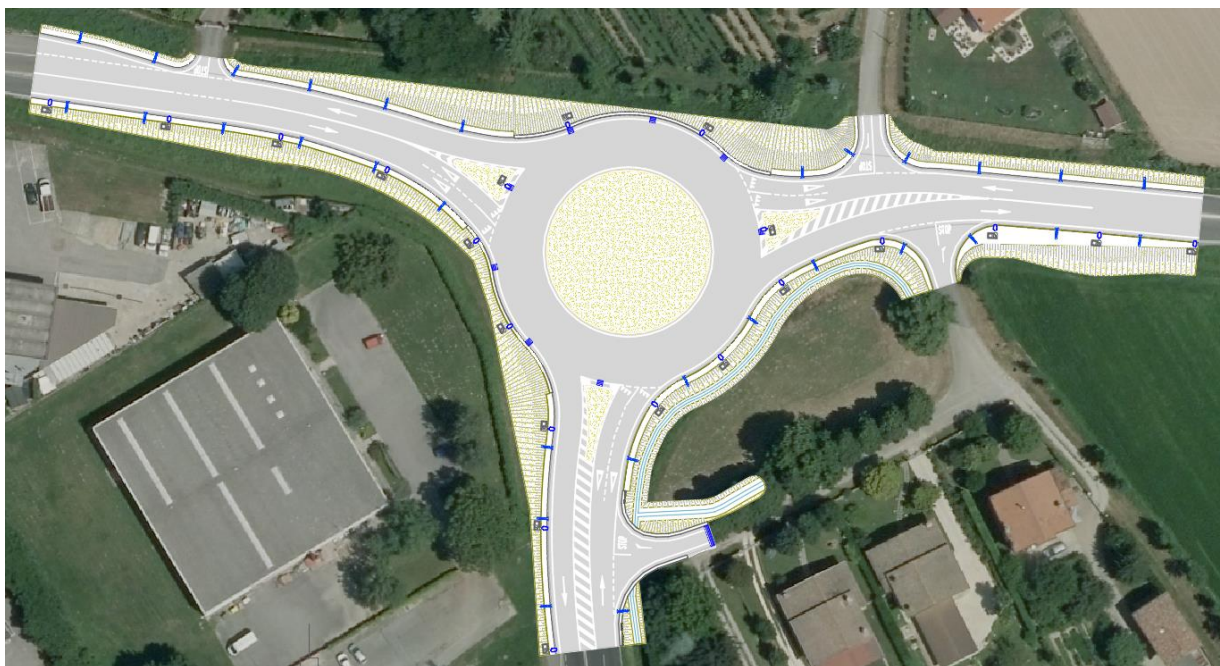


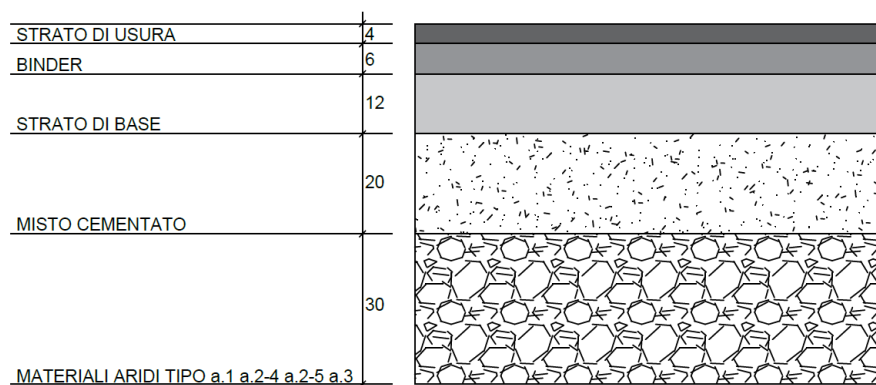
Fig. 2 – Planimetria di progetto

Per quanto riguarda la configurazione del pacchetto stradale si è proceduto al dimensionamento degli strati in base alla tipologia di strada e all'entità del traffico previsto ottimizzando il rapporto tra resistenza della pavimentazione e le sollecitazioni a cui sarà sottoposta.

Inoltre, le pavimentazioni sono state dimensionate al fine di garantire ottime caratteristiche di ecocompatibilità e diminuire i costi di gestione e manutenzione. Le stratificazioni delle strutture viabili sono di seguito riportate: I pacchetti stradali così dimensionati svolgono le seguenti funzioni:

- ottimizzazione delle proprietà meccaniche con aumento della vita utile;

- allungamento dell'intervallo tra interventi manutentivi;
- abbattimento della pressione acustica emessa dal traffico veicolare;
- miglioramento della resistenza di attrito radente;
- riduzione del consumo di carburante per la messa in opera;
- riduzione delle emissioni di CO2.
- riduzione delle emissioni di polvere secca.



In corrispondenza delle zone di transizione tra superfici stradali esistenti e nuove pavimentazioni si realizza l'ammorsamento tra le due zone, procedendo con scavi a gradoni e con l'inserimento di geogriglie di rinforzo delle pavimentazioni.

2.3 Effetti ambientali previsti

L'intervento proposto, come rilevato all'interno del presente documento, non comporta l'inserimento di un nuovo elemento infrastrutturale, andando di fatto a riorganizzare il nodo esistente. La modifica proposta è funzionale alla messa in sicurezza dell'intersezione, migliorando anche la funzionalità e fluidità del nodo.

In tal senso gli effetti ambientali stimabili, già in questa fase preliminare, non sono connessi alla realizzazione di un nuovo elemento antropico, e in particolare di natura infrastrutturale, quanto piuttosto alla modifica dell'assetto locale. Sulla base delle analisi condotte emerge come lo spazio in oggetto sia già interessato dalla presenza di elementi antropici. Tra queste primariamente il traffico veicolare sostenuto dalla statale e attratto dalla realtà turistica delle spiagge di Bibione.

È stato verificato come l'area oggetto di trasformazione e gli spazi limitrofi non presentino valenze ambientali significative. A seguito della presente premessa, i riassumono di seguito le stime dei possibili effetti potenzialmente generati dalla proposta d'intervento

In riferimento all'assetto previsto dal progetto si considera in prima istanza la modifica dello stato dei luoghi in relazione all'incremento di suolo antropizzato. La proposta d'intervento comporta un incremento della

superficie occupata dalla sede stradale, si tratta in parte di occupazioni di aree di pertinenza stradale e posti lungo il margine stradale.

L'incremento delle superfici impermeabilizzate viene compensato tramite la creazione di un sistema di invasi, e la gestione delle acque è stata sviluppata in modo da non alterare le dinamiche idrauliche locali.

La realizzazione dell'opera non comporta riduzioni di spazi classificati come di valore ambientale.

La riorganizzazione del nodo in sé non comporta incrementi di flussi di traffico, pertanto si stima come gli effetti indotti dal traffico stesso, con particolare riferimento al clima acustico e qualità dell'aria, risulteranno essenzialmente nulli rispetto alla situazione in essere.

Potenziali effetti si potranno avere invece durante la fase di realizzazione delle opere.

In fase di cantiere gli effetti più rilevanti potranno riguardare la produzione di polvere e gas e l'incremento della rumorosità. Gli effetti più rilevanti si potranno avere in concomitanza con le opere di scavo e demolizione del sedime stradale esistente. Gli effetti sono connessi alle lavorazioni in sé e alle emissioni prodotte dai mezzi utilizzati.

Va tuttavia evidenziato come tali attività saranno concentrate in alcuni momenti, e pertanto gli effetti più significativi non si svilupperanno in modo continuativo o per periodi prolungati. Si tratta pertanto di alterazioni limitate con carattere temporaneo e discontinuo.

Va inoltre rilevato come nell'intorno non siano presenti recettori sensibili di particolare fragilità.

La corretta gestione delle attività di cantiere, con particolare riferimento alla messa in sicurezza dei corpi idrici e gestione dei rifiuti e materiali di risulta, anche in osservanza delle vigenti normative e indirizzi degli enti gestori, assicurano che non vi siano effetti rilevanti sull'ambiente.

Si stima come l'intervento in sé non comporti alterazioni significative del quadro paesaggistico locale, considerando in primo luogo i caratteri dell'intervento e la specifica localizzazione. Le opere non andranno ad interferire con elementi e caratteri di significatività paesaggistica, collocandosi a cavallo dell'asse della SS14.

Le alterazioni riguardano, inoltre, spazi marginali che non interferiscono con la qualità complessiva, senza comportare frammentazione del tessuto urbano.

L'intervento non genererà effetti negativi significativi rispetto al grado di conservazione dei siti della Rete Natura 2000, in riferimento a quanto previsto dalla legislazione nazionale e regionale.

In sintesi non si rilevano situazioni in grado di alterare le dinamiche ambientali locali, non stimando effetti negativi significativi in relazione alla modifica degli spazi usi degli stessi una volta realizzate le opere di progetto.

Non si rilevano incongruenze o incompatibilità tra la proposta in oggetto e il quadro pianificatori vigente, evidenziando come il PAT del Comune di San Michele al Tagliamento preveda il miglioramento della viabilità locale in corrispondenza del nodo oggetto d'intervento.

3. LOCALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI RISPETTO AI SITI DELLA RETE NATURA 2000

I siti più prossimi all'area d'intervento sono connessi all'ambito del Fiume Tagliamento, e nello specifico le ZPS IT3250040 "Foce del Tagliamento", ZPS IT3250041 "Valle Vecchia - Zumelle - valli di Bibione", il SIC IT3250033 "Laguna di Caorle - foce del Tagliamento" e il SIC IT3250044 "Fiumi Reghena e Lemene - canale Taglio e rogge limitrofe - cave di Cinto Caomaggiore".

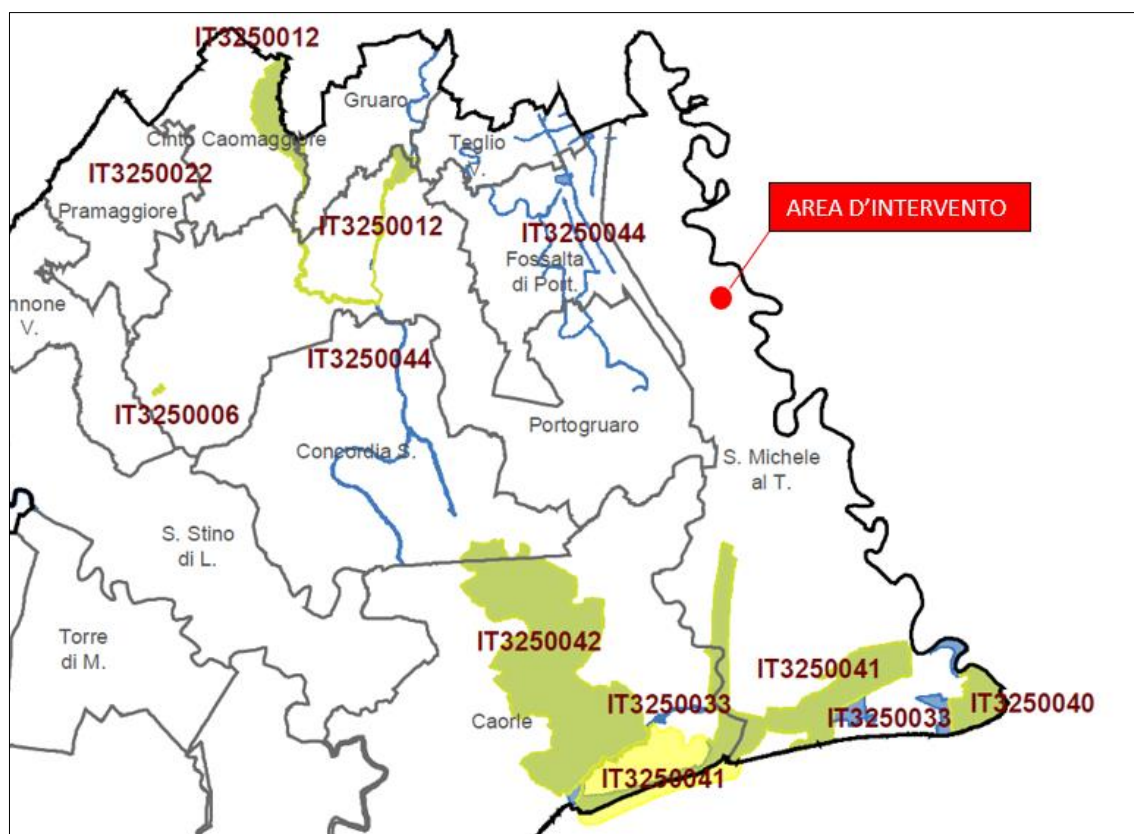


Fig. 3- Quadro d'unione dei siti di Rete Natura 2000.

Di seguito si riportano i caratteri rappresentativi dei siti, sulla base di quanto indicato dai formulati standard e pubblicazioni riferite alle aree naturalistiche.

I siti ZPS IT3250040 "Foce del Tagliamento" denominato che si sviluppa per una superficie pari a 280 ettari, il sito ZPS IT3250041 "Valle Vecchia - Zumelle - valli di Bibione" che si sviluppa per una superficie pari a 2.089 ettari, e il SIC IT3250033 "Laguna di Caorle - foce del Tagliamento" che si sviluppa per una superficie pari a 4.386 ettari, presentano un mosaico ambientale vario costituito da sistemi dunari antichi e recenti, con numerose bassure umide ed acquitrini, valli arginate e ambienti di foce.

La fascia litoranea è caratterizzata da frammenti della serie psammofila; le dune consolidate ospitano popolamenti di *Pinus nigra* e *Pinus pinea* con elevata presenza di elementi mediterranei che in certe aree si organizzano in cenosi forestali (*Orno-Quercetum ilicis*); nelle radure sono presenti discrete formazioni a *Juniperus communis* e prati xerici.

Le bassure interdunali sono colonizzate da cenosi igrofile (*Eriantho-Schoenetum nigricantis*); gli spazi acquei vallivi e di foce sono popolati da vegetazione alofila di fondale (*Ruppiaetea*, *Zoosteretea*) e di barena (*Salicornietum venetae*, ecc.).

Siti di particolare interesse naturalistico dovuto alla molteplicità delle tipologie vegetazionali e alla presenza di elementi floristici di indubbio valore. Interesse biogeografico, geomorfologico, ecologico, vegetazionale, faunistico; sito di nidificazioni, rifugio e passo; sede di zoocenosi e fitocenosi con caratteri esclusivi.

Unica pineta litoranea a Pino nero; unico sito veneto per *Testudo hermanni*, probabilmente autoctona.

Vulnerabilità dovuta ad alterazione della vegetazione dunale e calpestio per frequentazione turisticoricreativa, espansione di insediamenti residenziali e turistici, inquinamento delle acque.

Il SIC IT3250044 "Fiumi Reghena e Lemene - canale Taglio e rogge limitrofe - cave di Cinto Caomaggiore" si sviluppa per una superficie pari a 640 ettari è caratterizzato da corsi d'acqua di risorgiva meandriformi a dinamica naturale. Fiumi di pianura con elevata valenzavegetazionale e faunistica; presenza di risorgive con vegetazione acquatica radicante e natante del *Ranunculion fluitantis* e, nelle acque più fresche, del *Ranunculo-Sietum erecto-submersi*; cariceti, giuncheti e canneti ripariali (*Sparganio-Glycerion* e *Phragmition*), prati igrofili, boschi igrofili ripariali a *Salix alba*, *S. cinerea* e *S. triandra*, *Alnus glutinosa*, *Populus nigra* e *P. alba* (*Salicetea purpureae*). Elementi di bosco planiziale a *Quercus robur*, *Acer campestre*, *Fraxinus ornus* e *Ulmus minor*.

Presenza di zone umide di origine artificiale (Cave di Cinto) importanti per la sosta, lo svernamento e la nidificazione di uccelli acquatici, in particolare per lo svernamento di Ardeidi, Anatidi e Rallidi. Risultata più importante colonia di svernamento dell'entroterra veneziano per il Cormorano. Presenza di fauna ittica

tipica di fiumi di risorgiva in buono stato di salute. Importante sito di sopravvivenza di una delle ultime colonie di Bombina variegata della pianura veneta. Presenza di associazioni vegetali ovunque minacciate.

Vulnerabile causa antropizzazione delle zone di riva/sponda.

4. PRESENZA DI AMBITI D'INTERESSE NATURALE E VETTORI AMBIENTALI

Al fine di verificare le possibili relazioni tra il nuovo assetto previsto dalla variante e le dinamiche dei siti della Rete Natura 2000 si indaga la presenza di aree di valore ambientale ed elementi che possano risentire delle alterazioni indotte, e quindi indirettamente consentire la propagazione degli effetti all'interno dei siti anche in modo indiretto.

Le aree soggette alle potenziali pressioni generate dalla realizzazione ed entrata in esercizio di quanto proposto coinvolgeranno gli spazi limitrofi all'area d'ingombro dell'opera.

L'area è caratterizzata da basse moderate antropiche, siamo infatti in presenza di zone destinate quasi esclusivamente all'agricoltura, ma caratterizzate fortemente da intense presenze di carattere turistico poiché snodo principale lungo la SP.74 verso Bibione.

Risulta evidente la presenza di fattori ed elementi antropici che limitano la valenza ambientale dell'area coinvolta dall'intervento.

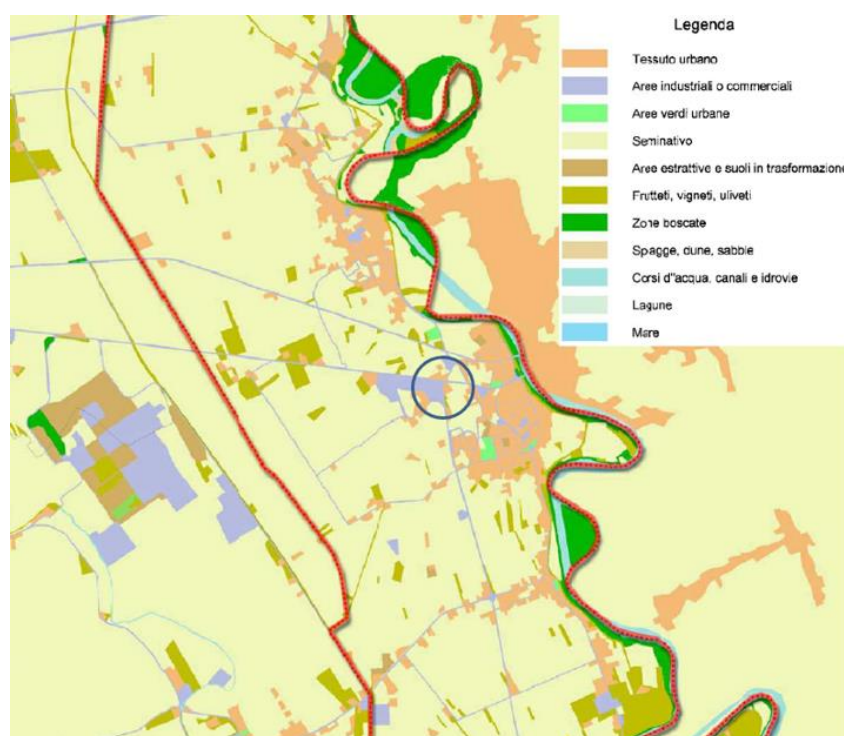


Fig. 4 – Stralcio Tav.VAS n.1- Rapporto tra Uso del suolo e Trasformabilità, P.A.T. Comune di San Michele al Tagliamento

L'analisi viene effettuata analizzando gli strumenti di gestione del territorio, al fine di vanificare la presenza di elementi di dettaglio o ambiti di valore ecorelazionale potenzialmente coinvolti, o indicazioni di programmazione futura.

Sulla base della dell'analisi del PTC, la Tav.VAS n.1- Rapporto tra Uso del suolo e Trasformabilità, non rileva la presenza di aree di particolare valenza ambientale o dove siano presenti elementi che possono concorrere allo sviluppo di relazioni ecologiche.

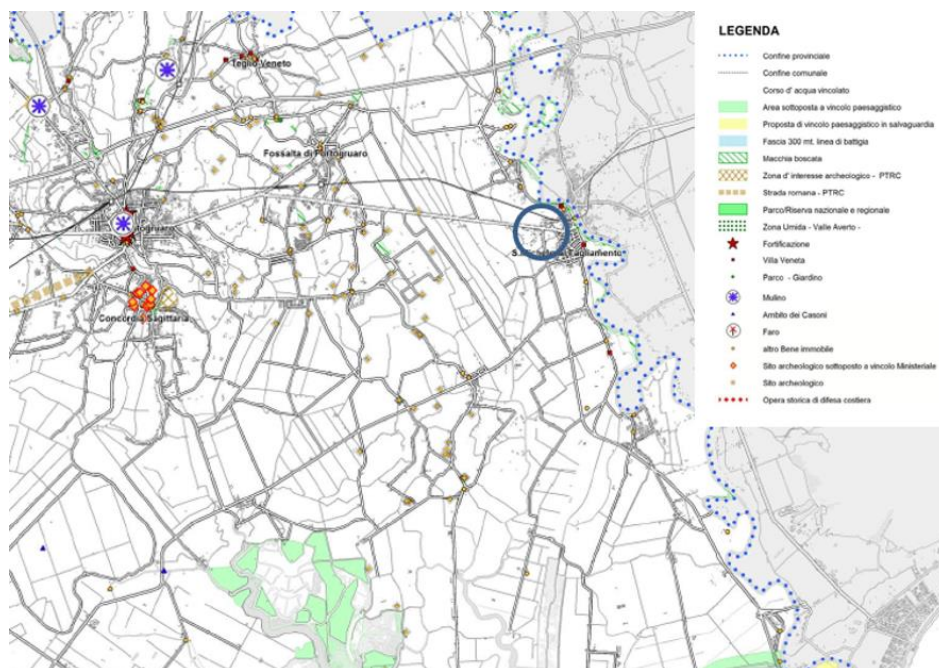


Fig. 5 – Stralcio TAV. I Beni culturali e del paesaggio

La Tav. I Beni culturali e del paesaggio rileva che l'area d'intervento, oltre a non rientrare nella Zona d'interesse archeologico, non rientra nell' Area sottoposta a vincolo paesaggistico.

La Tav. 1-1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale, evidenzia che l'area d'intervento non è soggetta a Vincolo paesaggistico D. Lgs 42/2004

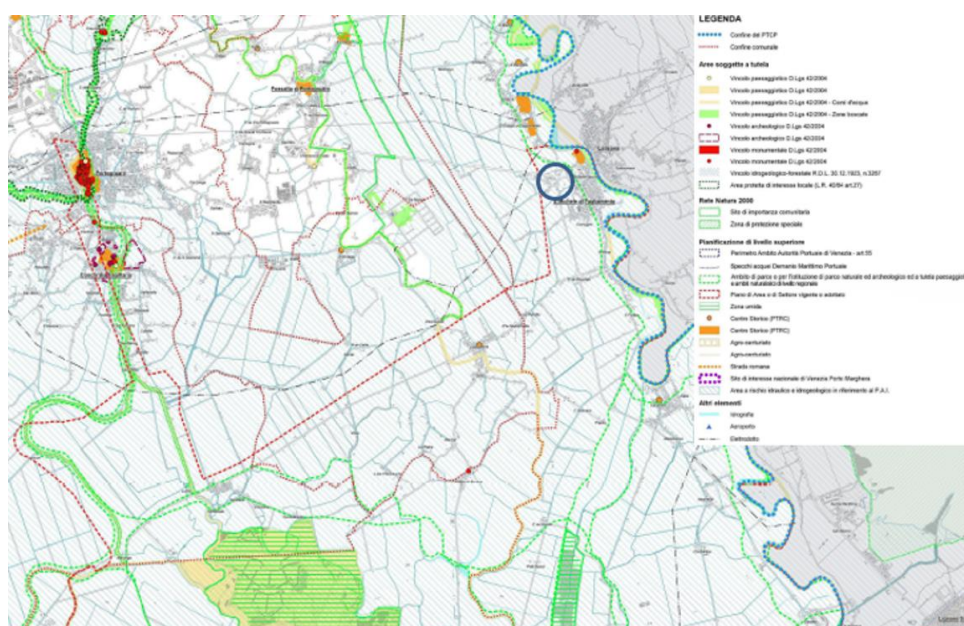


Fig. 6 – Stralcio Tav. 1-1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

Sulla base della dell'analisi del P.A.T. Comune di San Michele al Tagliamento, il quale è lo strumento di pianificazione che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio comunale, individuando le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore ed alle esigenze della comunità locale, non si rileva la presenza di spazi che definiscano un sistema di potenziali relazioni ecologiche strutturato, e che quindi possa risentire in modo evidente delle trasformazioni previste.

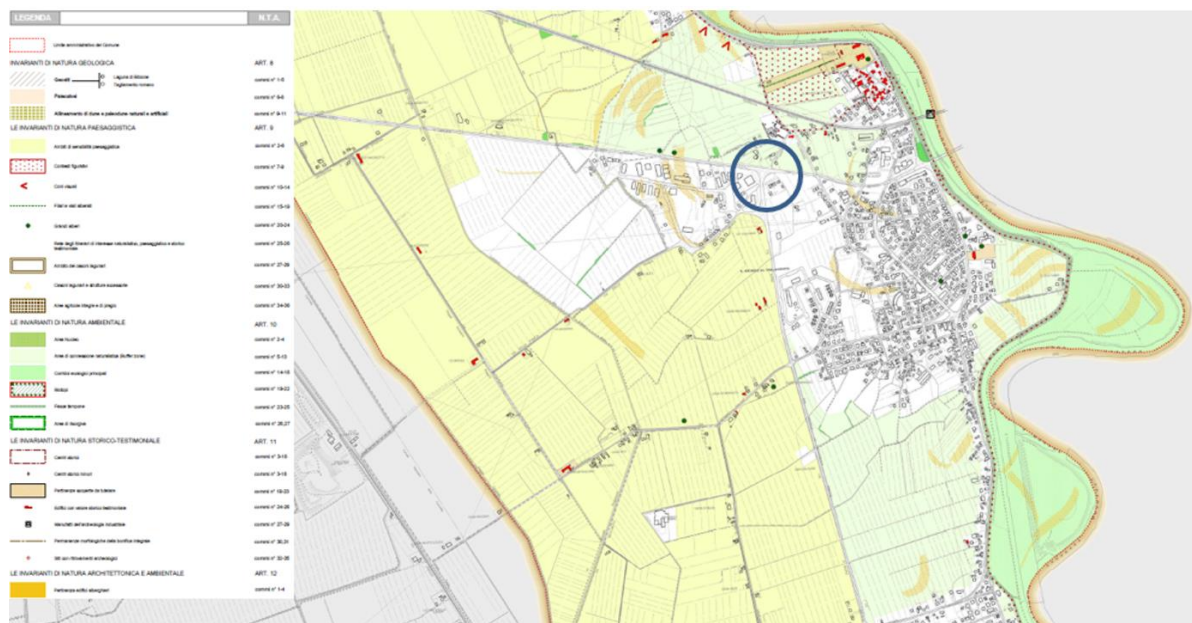


Fig. 7 – Stralcio Tavola 02.01 – Carta delle invarianti

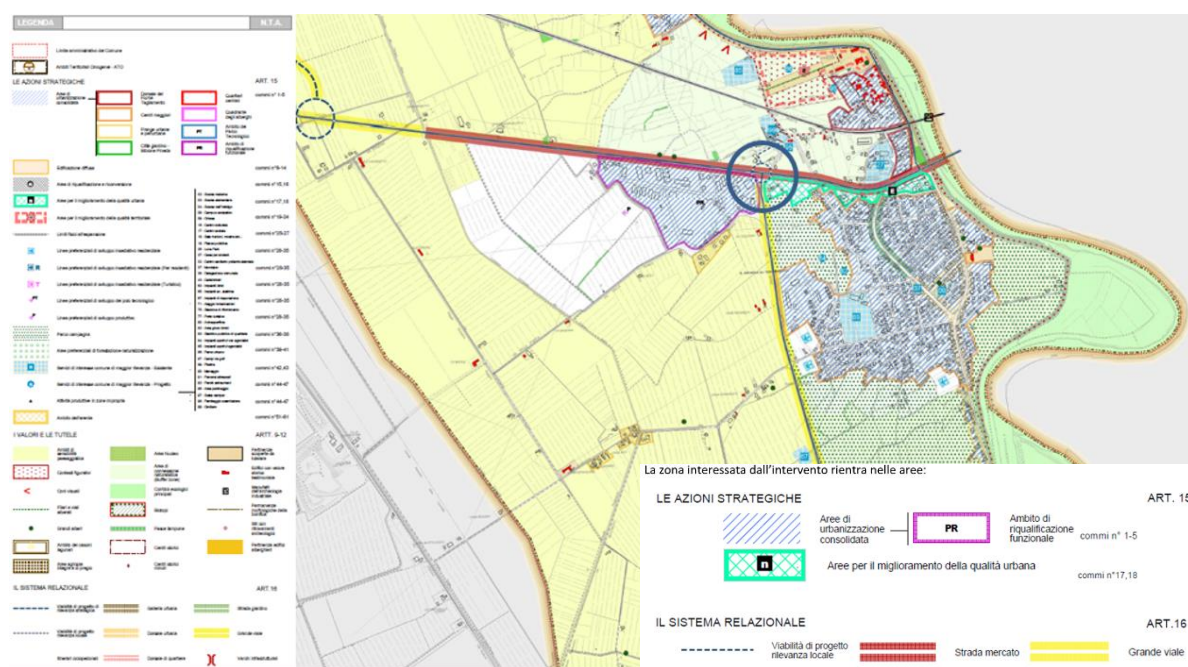


Fig. 8 – Stralcio Tavola 04.01 – Carta della trasformabilità

La Tavola 02.01 – Carta delle invarianti e la Tavola 04.01 – Carta della trasformabilità, al fine di rilevare quali sino gli sviluppi programmati, sia in riferimento alle componenti antropiche che ambientali, danno indicazioni rispettivamente circa la non perimetrazione dell'area in zone di invarianza ambientale e la trasformabilità futura definita nelle azioni strategiche in ambito della sola riqualificazione urbana e nella razionalizzazione del sistema viabilistico.

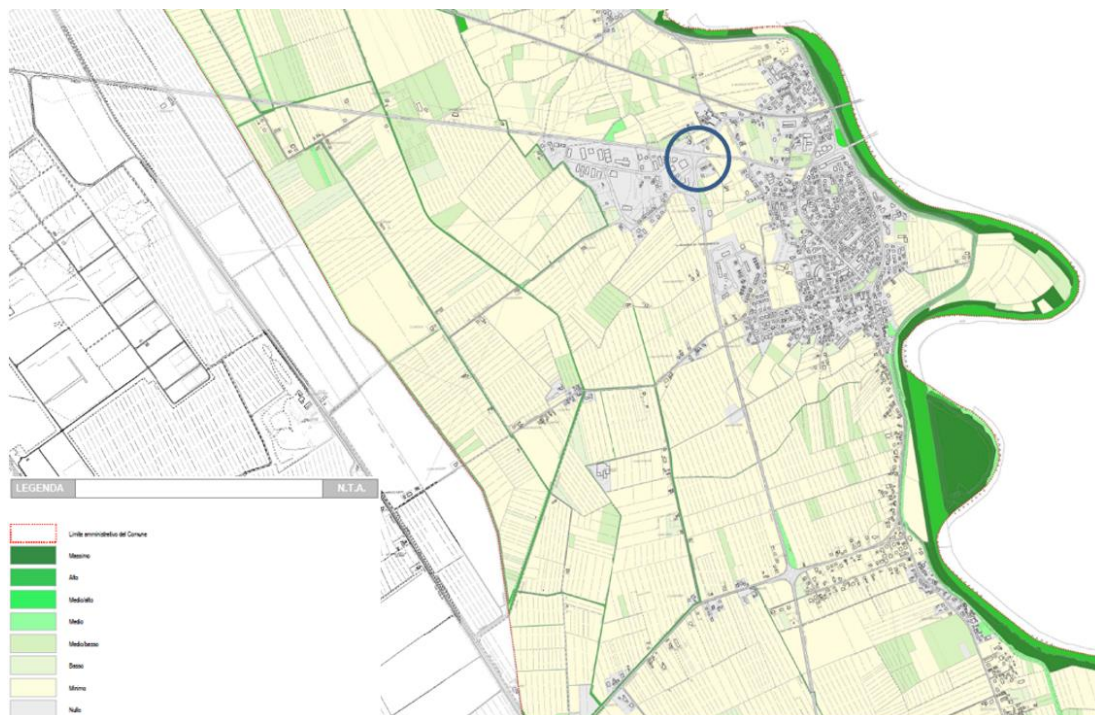


Fig.9 - Tavola A.11.01 – Carta del valore naturalistico relativo

Infine, la Tavola A.11.01 – Carta del valore naturalistico relativo, evidenzia come la zona interessata dall'intervento rientra nelle aree a valore naturalistico nullo.

Sulla base delle analisi condotte emerge come l'area d'intervento, così come gli spazi limitrofi, che possono risentire di effetti indiretti per la realizzazione dell'opera, non presentino valenze ambientali significative. L'intervento, pertanto non comporta riduzioni di aree a sostegno della rete ecologica locale e non determina frammentazioni o interruzione del tessuto locale che svolge funzioni di carattere ecologico o di sviluppo della biodiversità locale.

5. EFFETTI CONNESSI ALLA PROPOSTA D'INTERVENTO E LORO RELAZIONE CON I SITI DELLA RETE NATURA 2000

Come precedentemente descritto l'intervento consiste nell'adeguamento di una intersezione esistente che si presenta ad oggi secondo la configurazione a raso in cui si innestano la strada statale S.S. 14 e la strada provinciale

S.P 74. La zona non ha caratteristiche di forte densità demografica essendo in prevalenza un'area agricola, il luogo d'intervento ricade quasi esclusivamente all'interno della fascia di rispetto stradale esistente e non risultano esserci produzioni di particolare qualità e tipicità di cui all' art. 21 D.Lgs. 228/2001.

Si tratta pertanto di un opere che intervengono su elementi della rete viaria già esistente, e che pertanto non riguardano la realizzazione di un nuovo elemento antropico.

L'area, inoltre, è già interessata dalla presenza di opere di urbanizzazione, nonché caratterizzata da forte traffico veicolare; si tratta di due realtà che di fatto limitano la qualità ambientale del contesto.

L'assetto definito dall'intervento non comporta modifiche significative relativamente a tali aspetti, agendo in particolare in termini di aumento della sicurezza dell'intersezione.

L'area interessata dalle opere, così come lo spazio limitrofo all'interno del quale si potranno avere effetti durante la fase di cantiere, non interessano i siti della Rete Natura 2000 più prossimi. I siti considerati si trovano a distanza significativa rispetto all'area d'intervento (circa 4 km), potendo escludere quindi effetti diretti.

Per quanto riguarda i possibili effetti indiretti e secondari non si rileva la possibilità di produrre effetti tali da determinare alterazioni significative del contesto locale che possano produrre modifiche delle dinamiche ambientali esistenti.

Tale considerazione è supportata anche dalle condizioni attuali del contesto; si rileva, infatti, come l'area d'intervento sia già attualmente soggetta a pressioni antropiche, con particolare riferimento al traffico veicolare che insiste lungo l'asse della SS.14 e SP.74, e attratto dalle realtà turistiche. L'intervento proposto non comporta l'introduzione di nuovi generatori di traffico, pertanto non si stima un incremento significativo dei disturbi derivanti dal passaggio di mezzi lungo la viabilità.

È stato inoltre verificato come l'intervento in sé e gli effetti prodotti dalle fasi realizzative, tenendo conto in particolare delle emissioni acustiche e produzioni di polveri e gas, non coinvolgano spazi o elementi che possano veicolare disturbi verso ambiti di valenza ambientale. Pertanto, anche gli effetti indiretti, dovuti principalmente alle attività di cantiere, non comportano alterazioni tali da avere effetti significativi rispetto alle dinamiche fisiche e biotiche dei siti della Rete Natura 2000, considerando sia gli habitat che gli altri spazi presenti all'interno dei siti.

Si esclude, pertanto, la sussistenza diretta di effetti dovuti alla sovrapposizione di spazi interessati sia dalle trasformazioni previste dagli interventi previsti, rispetto agli habitat e habitat di specie classificati interni al SIC e alla ZPS in esame, o esterni ad esso. Si escludono altresì effetti dovuti a fattori indiretti o che si possono sviluppare durante la fase di realizzazione delle opere conseguenti alla variante. Si ritiene pertanto di poter escludere la presente proposta di variante dalla procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale, secondo quanto previsto dalla DGR 1400/2017.