

RIQUALIFICAZIONE DEI COLLEGAMENTI VIARI TRA IL CASELLO DELL' AUTOSTRADA A31 DI THIENE E LA S.P. NUOVA GASPARONA

PROGETTO DEFINITIVO

DATA	Novembre 2019
CUP	G11B0700038005
WBS	-

COMMITTENTE	AUTOSTRADA BRESCIA-VERONA-VICENZA-PADOVA S.p.A Funzione Costruzioni Autostradali	CAPO COMMESSA PER LA PROGETTAZIONE Arch. M. Panarotto
-------------	---	---

R.T.I.	Mandataria:  engineering & consulting	Mandanti:  gestione progetto ambiente      ENGINEERING & MANAGEMENT 	RESPONSABILE INTEGRAZIONE TRA LE VARIE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. G. De Stavola PROGETTISTA Ing. R. Tonin
--------	---	--	---

ELABORATO	INTEGRAZIONI - GENERALE QUADRO SINOTTICO	SCALA -
		NOME FILE U25-EFPR-EAC-SO-XXZZ00-Z-TR-ZM-0002

Project	Originator	Volume	Location	Type	Role	Number	Suitability	Revision
U25	EFPR	GEN	SO_XXZZ00_Z	TR	ZM	0002	D00S1	P01

Rev.	Data	Descrizione	Redazione	Controllo	Approvazione
00	18.11.2019	Prima Emissione	RT	RT	GD

N°	Quadro	Aspetto	Sintesi Richiesta integrazione	Sintesi dell'integrazione redatta	Elaborati di riferimento	Note
1a	PROGRAMMATICO	Piano Tutela delle Acque	Non è stato messo in risalto che l'area è interna a: zone di ricarica (Tav. 36), zone vulnerabili (Fig. 2.3 da nitrati di origine agricola), vulnerabilità E-elevata (sintacs 70-80 Fig. 2.2 falda freatica), A-Alto (Fig. 2.2 falda freatica)	<p>Nell'elaborato integrativo è stato richiamato il Piano di Tutela delle Acque (PTA), che costituisce il principale strumento di pianificazione a scala di bacino idrografico, redatto dalle Regioni ai sensi dell'art. 121 del D.Lgs. 152/2006, contenente le azioni da adottare per le aree che richiedono misure specifiche di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento di acque superficiali e sotterranee. Dall'analisi degli elaborati del PTA risulta che l'area d'intervento ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zona vulnerabile da nitrati di origine agricola dell'Alta pianura - zona di ricarica degli acquiferi (fig. 2.3 del PTA); - Zona di ricarica delle falde acquifere della Carta delle Zone omogenee di protezione dall'inquinamento (Tavola 36 del PTA); - Area con grado di vulnerabilità intrinseca della falda freatica della Pianura Veneta da E - Elevato (valori SINTACS 70-80) ad A - Alto (valori SINTACS 50-70). <p>Per l'intervento di progetto, l'art. 39 delle NTA del PTA prescrive la separazione delle acque di prima pioggia e il trattamento di disoleazione in continuo. Il progetto ottempera a tali prescrizioni mediante la realizzazione di un impianto dimensionato per la separazione e trattenimento delle sostanze inquinanti contenute nelle acque che dilavano la superficie stradale dell'asse principale della nuova infrastruttura, prima dell'immissione di quest'ultime nel sottosuolo.</p>	Relazione integrativa al Quadro Programmatico, numero Elaborato I-4.Relazione.	
1b		Piano di Assetto del Territorio	non viene preso in considerazione il rapporto tra il progetto con quanto previsto nell'elaborato SA4 del PAT (Vegetazione lineare urbana; Fasce boscate di mitigazione infrastrutture e Verde urbano)	<p>Sempre nell'elaborato di integrazione "I-4" sono stati richiamati i temi della tavola SA4 del P.A.T. di Thiene. In merito alle relazioni con il progetto si evidenzia la revisione delle previsioni delle opere a verde di mitigazione meglio sviluppate nell'elaborato "...integrazioni ambientali...". In sintesi si prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione di fascia boscata lungo la viabilità secondaria, a sud del tracciato infrastrutturale di progetto e l'area industriale; - rinforzo della struttura lineare vegetale di via Campazzi, interferita dalla nuova infrastruttura; - realizzazione di strutture lineari in filari alberati a ridosso dei tratti di pista ciclabile previsti dal progetto; - realizzazione di piccole aree boscate nelle aree intercluse oggetto di esproprio. 	<p>Relazione integrativa al Quadro Programmatico, numero Elaborato I-4.Relazione e Tavole:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I-5. Planimetria di inserimento negli strumenti urbanistici – Tavola SA4 del PAT • I-8. Sistema ambientale – Previsioni di progetto e previsioni di pianificazione locale – Tav. SA4 del PAT e scheda 15 previsione di pianificazione S.A. del P.I. 	
1c			L'infrastruttura interferirebbe con ipotesi progettuali di Collegamento sicuro/leggero alle scuole, alla città e alla stazione.	<p>Nella tavola SA4 sono riportate le direttrici di collegamento di progetto che interessano la mobilità lenta (Collegamento sicuro/leggero alle scuole, alla città e alla stazione). In corrispondenza delle direttrici di collegamento indicate dal P.A.T. il progetto prevede la realizzazione di due piste ciclabili, la previsione dei collegamenti leggeri in sicurezza della pianificazione locale è quindi assicurata anche dalle previsioni progettuali.</p>	<p>Relazione integrativa al Quadro Programmatico, numero Elaborato I-4.Relazione e Tavole:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I-5. Planimetria di inserimento negli strumenti urbanistici – Tavola SA4 del PAT • I-8. Sistema ambientale – Previsioni di progetto e previsioni di pianificazione locale – Tav. SA4 del PAT e scheda 15 previsione di pianificazione S.A. del P.I. 	
1d			L'infrastruttura interferirebbe con ipotesi progettuali di Collegamenti naturalistici-ambientali e di connessione con i comuni contermini	<p>Nella citata tavola SA4 sono riportate le direttrici di collegamento di progetto che interessano la mobilità lenta indicate come "Collegamenti naturalistici-ambientali e di connessione con i comuni contermini".</p> <p>In corrispondenza di tali direttrici, il progetto prevede il mantenimento dei collegamenti tramite la realizzazione delle due strade per i servizi di manutenzione affiancate alla nuova infrastruttura, normalmente utilizzabili quali percorsi ciclopedonali, che, quindi connettono gli attraversamenti al sistema di rete della mobilità leggera e alle previsioni di continuità dei percorsi naturalistico-ambientali.</p>	<p>Relazione integrativa al Quadro Programmatico, numero Elaborato I-4.Relazione e Tavole:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I-5. Planimetria di inserimento negli strumenti urbanistici – Tavola SA4 del PAT • I-8. Sistema ambientale – Previsioni di progetto e previsioni di pianificazione locale – Tav. SA4 del PAT e scheda 15 previsione di pianificazione S.A. del P.I. 	

Richiesta integrazioni formulate dalla Commissione VIA della Provincia di Vicenza e relative a Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. progetto di *Riqualificazione dei collegamenti viari tra il casello A31 di Thiene e la SP Nuova Gasparona*

1e			L'infrastruttura interferirebbe con ipotesi progettuali di Interventi di riqualificazione della linea ferroviaria.	La Tavola SA4 del P.A.T. di Thiene evidenzia le aree interessate da "Interventi di riqualificazione della linea ferroviaria". Tali aree non interferiscono con la realizzazione del progetto di nuova infrastruttura stradale , né, per quanto riscontrabile, con futuri interventi di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria.	Relazione integrativa al Quadro Programmatico, numero Elaborato I-4.Relazione e Tavole: <ul style="list-style-type: none"> • I-5. Planimetria di inserimento negli strumenti urbanistici – Tavola SA4 del PAT • I-8. Sistema ambientale – Previsioni di progetto e previsioni di pianificazione locale – Tav. SA4 del PAT e scheda 15 previsione di pianificazione S.A. del P.I. 	
1f			Nella Carta delle Invarianti l'area d'intervento è collocata tra due aree di invariante di natura agricola-produttiva, ovvero gli ambiti Santo e Cappuccini (art. 27), che possiedono al loro interno elementi lineari quali formazioni arboree e viabilità rurale (art. 26).	Il progetto interessa parzialmente un ambito di invariante agricolo-produttiva. Il P.A.T. su tali ambiti ammette trasformazioni rivolte alla conservazione, valorizzazione e tutela degli ambiti medesimi. In tal caso, è necessaria una modifica del perimetro dell'ambito coerentemente con il perimetro dell'impronta dell'opera. La Carta delle Invarianti riporta anche la presenza di strutture arboree lineari su via Campazzi e nel contesto circostante, in particolare a nord della nuova infrastruttura. Per quanto riguarda queste ultime, il progetto non interferisce con le stesse, che pertanto saranno mantenute nello status esistente. Per via Campazzi, invece, si ravvisa il conflitto determinato dalla necessità di tutela della struttura arborea lineare esistente con la previsione della viabilità di progetto, nella conformazione di tracciato pressoché identica, che il P.A.T. medesimo contempla. Tuttavia, si evidenzia la marcata interruzione della continuità della formazione arborea proprio in corrispondenza del tratto in sovrapposizione alla nuova infrastruttura. Il progetto, quindi, non comporterà la rimozione dell'intera struttura vegetale esistente, ma solo la parte corrispondente alla sovrapposizione con la nuova infrastruttura, mantenendone la parte che non confligge con la trincea della nuova infrastruttura e, di fatto, interferendo nel tratto in cui la struttura vegetale è meno evidente.	Relazione integrativa al Quadro Programmatico, numero Elaborato I-4.Relazione e Tavole: <ul style="list-style-type: none"> • I-5. Planimetria di inserimento negli strumenti urbanistici – Tavola SA4 del PAT • I-8. Sistema ambientale – Previsioni di progetto e previsioni di pianificazione locale – Tav. SA4 del PAT e scheda 15 previsione di pianificazione S.A. del P.I. 	
1g			Nella Carta delle Trasformabilità indica che l'intervento ... , si trova in un'area ... e idonea per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale (artt. 37-39). Inoltre, il tracciato è classificato come un'infrastruttura e attrezzatura di maggior rilevanza (art. 46). Nel tratto ad est la presenza del polo commerciale è regolamentata da limiti fisici alla nuova edificazione (art. 34) e lungo linee preferenziali di sviluppo insediativo (art. 35). Dall'ambito agrario verso l'area d'intervento è individuato un cono visuale di degrado (art. 12).	In merito alle compatibilità del progetto con il P.A.T. di Thiene, si evidenzia l'emergenza di soli due elementi di conflitto con le previsioni pianificatorie: 1) l'indicazione del limite fisico dell'edificazione, collegato alle linee preferenziali di sviluppo insediativo-produttivo; 2) la presenza di un cono visuale di degrado. Riguardo a tali elementi si precisa che: a) le opere di progetto della nuova infrastruttura, risultano minimamente diverse dalle previsioni indicate dal PAT e non inficiano l'assetto dello sviluppo insediativo previsto localmente dal medesimo; b) in merito al cono visuale di degrado, il conflitto prodotto dal progetto della nuova infrastruttura è sostanzialmente nullo , in quanto contempla la realizzazione di una strada in trincea, che quindi non interferisce visivamente con il cono segnalato. Inoltre, il progetto prevede la realizzazione di una fascia boscata che va a mitigare l'impatto visivo derivante dalla presenza dell'area industriale, producendo quindi un beneficio indotto, che migliora la qualità percettiva della relazione fra l'insediamento produttivo esistente e l'ambito territoriale di contesto.	Relazione integrativa al Quadro Programmatico, numero Elaborato I-4.Relazione e Tavole: <ul style="list-style-type: none"> • I-5. Planimetria di inserimento negli strumenti urbanistici – Tavola SA4 del PAT • I-8. Sistema ambientale – Previsioni di progetto e previsioni di pianificazione locale – Tav. SA4 del PAT e scheda 15 previsione di pianificazione S.A. del P.I. 	
2	PROGETTUALE	Traffico	Verificare ed analizzare, con approfondimento nelle singole matrici ambientali, le potenziali criticità determinate dal cumulo con il progetto denominato "AMPLIAMENTO DEL CENTRO COMMERCIALE "CARREFOUR", relativo ad un edificio commerciale da parte del proponente Carmila Thiene srl, considerando che lo stesso risulta in corso di istruttoria ed	Considerate le risultanze delle verifiche condotte nell'approfondimento integrativo si evidenzia che: 1) il cumulo dei valori di traffico veicolare indotto dall'ampliamento del Centro Commerciale con quelli generati dalla realizzazione della nuova infrastruttura risulta compatibile con le stime considerate nello Studio del Traf-	Relazione Trasportistica integrativa	

Richiesta integrazioni formulate dalla Commissione VIA della Provincia di Vicenza e relative a Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. progetto di *Riqualificazione dei collegamenti viari tra il casello A31 di Thiene e la SP Nuova Gasparona*

			oggetto di procedura di V.I.A. presso gli uffici della Provincia.	<p>fico del progetto Definitivo.</p> <p>2) il progetto infrastrutturale, una volta in esercizio, consente un miglioramento prestazionale in corrispondenza delle zone di intersezione, dovuto alla riduzione dell'entità dei flussi di traffico che eseguono manovre di scambio.</p> <p>Ciò premesso, non si rileva l'emergenza di potenziali criticità per le diverse matrici ambientali, rispetto a quanto già considerato e precisato nello Studio Preliminare Ambientale della nuova infrastruttura viaria.</p>		
3	AMBIENTALE	Caratterizzazione del suolo e sottosuolo	Si ritiene opportuno e necessario che gli elaborati vengano resi congruenti ai dettami delle NTC 2018, effettuando realmente uno Studio di Risposta Sismica Locale basato su indagini sperimentali, anche in relazione alla complessità delle opere di sostegno e di fondazione in progetto	Sono stati eseguiti n. 3 stendimenti sismici con tecnica RE.Mi. per la determinazione della Vs30 e n. 3 HVSR per la registrazione dei microtremori ambientali in corrispondenza dei sondaggi S2, S4 e della prova di carico 4. Gli stendimenti sismici hanno evidenziato velocità di propagazione delle onde di taglio dell'ordine di circa 500-560 m/s e tali da poter confermare l'appartenenza dei terreni alla classe B secondo NTC 2018. Per quanto riguarda le indagini geofisiche HVSR le tre misure mostrano picchi in corrispondenza di frequenze di probabile origine antropica nell'intervallo tra 20-23 Hz e 45-52 Hz, non significative per le strutture in oggetto.	Relazione geologica integrativa riportante i risultati delle indagini geognostiche integrative effettuate nel corso del mese di Ottobre 2019	
4	AMBIENTALE	Caratterizzazione dell'Impatto viabilistico	<p>l'implementazione degli scenari progettuali di breve e medio termine considerando tutte le modificazioni viarie previste nell'ambito (anche quelle legate alle proposte infrastrutturali del Centro Commerciale).</p> <p>Predisporre gli elaborati raffiguranti le reti di differenza tra i vari scenari analizzati</p> <p>Considerare la possibile variazione della matrice origine/destinazione complessiva incrementata degli indotti al centro commerciale oltre che dalla realizzazione del collegamento tra la SP 111 e il casello di Thiene (e la viabilità circostante).</p>	<p>Il modello di assegnazione utilizzato ha come base di lavoro la rete regionale sviluppata e approfondita per realizzare il modello necessario alla valutazione trasportistica della Tangenziale di Thiene (2019). La matrice assegnata è stata calibrata con un'indagine o/d con interviste e con un numero elevato (20) di sezioni bidirezionali. In relazione all'ulteriore approfondimento per la realizzazione dello studio del traffico per il collegamento SP111-Casello A31, sono state realizzate ulteriori sezioni di rilievo (6) nella viabilità interessata dall'ambito di intervento e rilevate le manovre in corrispondenza delle intersezioni: nodo SP349-SP111 e rotatoria Casello A31-via dell'Autostrada.</p> <p>Il modello, negli scenari futuri, considera gli indotti dal Carrefour - dedotti dalla VAS - e la viabilità prevista dagli strumenti urbanistici.</p> <p>Trattandosi di un macro-modello l'incremento e la distribuzione dei flussi fa riferimento all'intera zona alla quale viene applicata e la percezione dell'indotto si evince dall'incremento dei veicoli percentualmente superiore rispetto all'incremento medio annuo.</p> <p>Le reti di differenza sono già presenti nello studio in allegato.</p>	Relazione Trasportistica integrativa	
5	AMBIENTALE	Caratterizzazione dell'Impatto viabilistico	Con riferimento al nodo esteso di interconnessione tra Via del Terziario, Via Gombe, la SP 111 (sia allo stato attuale che nello scenario di progetto di ampliamento del C.C., sia nella configurazione contenente il prolungamento dell'asse della Gasparona fino al casello di Thiene) prevedere opportune microsimulazioni del nodo (e dei nodi contermini) al fine di verificare la piena compatibilità dell'intervento di ampliamento del C.C. Carrefour con l'intervento di Autostrada, sia in termini geometrici, che di capacità del nodo. Le risultanze delle simulazioni andranno riepilogate con opportune valutazioni di rete e di nodo. L'indotto proposto per il C.C. dovrà collimare con quanto definito dai proponenti dell'iniziativa.	<p>Lo studio del traffico è stato integrato con le micro simulazioni sia del nodo complessivo che dei principali sub-nodi che compongono lo svincolo stesso per omogenizzare la distribuzione dei flussi previsti dall'ampliamento del C.C.: Infatti, a seguito dell'indagine O/D e della micro simulazione dello stato di fatto, riportate nello studio del traffico del progetto definitivo, in questa fase sono state sviluppate ulteriori macro simulazioni che evidenziano la nuova distribuzione dei flussi in ragione delle nuove opere e dell'ampliamento del Carrefour, sia in termini geometrici che di entità dei vari flusso.</p> <p>Tuttavia, per un'ulteriore verifica a favore di sicurezza, sono state ripetute queste micro simulazioni incrementando ulteriormente i flussi dedotti dal modello con la differenza distribuita lungo gli assi dei veicoli indotti dal centro commerciale.</p> <p>Il livello di servizio della rete non varia e risulta comunque migliorativo rispetto all'attuale.</p> <p>La presenza di due accessi all'area Carrefour rispetto ad uno migliora il livello di servizio puntuale degli accessi e della viabilità di adduzione.</p>	Relazione Trasportistica integrativa	

6	AMBIENTALE	Caratterizzazione dell'impatto viabilistico	Si rileva dalla macro-modellazione che lo scenario dei flussi futuri presenta in generale uno scarico dei flussi in attraversamento al centro abitato di Thiene, con carico della nuova infrastruttura, ma conseguente "carico" della viabilità esterna preesistente; in particolare il ramo ovest di via dell'Autostrada che confluisce nella rotonda di Via dei Morari, risulta subire un incremento di flusso che potrebbe generare criticità ulteriori sulla rotonda che allo stato attuale presenta una conformazione non favorevole allo smaltimento dei flussi di traffico provenienti da est. Lo studio di traffico non presenta analisi di flusso per tale rotonda e si richiede, pertanto, un approfondimento in termini di analisi dei flussi complessivi del nodo, delle manovre e della capacità del nodo, sia nello stato attuale sia nello scenario progettuale, valutando i possibili interventi di "mitigazione" e/o modifica del nodo al fine di non creare ulteriori condizioni di criticità, sia per la corrente di flusso principale, sia per le immissioni laterali.	Si è proceduto con un rilievo di traffico della rotonda ed una successiva analisi attraverso micro simulazione sia dello stato di fatto che di un possibile scenario progettuale, valutato considerando il funzionamento in ragione dei futuri flussi e di un adeguamento geometrico del nodo, ottenuto ipotizzando un incremento delle dimensioni dell'anello (Rest) dagli attuali 20m a 30m. A fronte di questo, il livello di servizio migliora ma comunque rimane condizionato dall'attuale e futuro carico di via dell'Autostrada.	Relazione Trasportistica integrativa	
7	AMBIENTALE	Caratterizzazione delle risorse naturali ed agronomiche flora e fauna	Opere di mitigazione per la minimizzazione dei principali fattori di impatto sulla componente paesaggio e flora-fauna-ecosistema:	A seguito dell'integrazione richiesta, il progetto è stato aggiornato integrando gli interventi delle mitigazioni vegetali , come di seguito indicato alle sub lettere 7a, 7b, 7c, 7d e 7e.		
7a			- la creazione di diverse tipologie di vegetazione di massa e lineare lungo il tracciato, con l'utilizzo di specie arboree-arbustive autoctone;	- In coerenza con le previsioni del P.A.T. (tavola SA4) e le indicazioni dell'Allegato J" (Indirizzi per la realizzazione degli interventi del sistema ambientale) del P.I è prevista la realizzazione di una fascia boscata posta tra il margine sud della viabilità di progetto e l'area industriale-produttiva esistente, integrata dagli interventi di formazione di macchie boscate nelle aree confinate ottenute in prossimità del nodo infrastrutturale posto ad est dell'intervento. - L'integrazione progettuale comprende anche la struttura vegetale lineare presente in via Campazzi, dove se ne prevede il rinforzo con nuovi esemplari arborei per dare continuità alla struttura e la prosecuzione della stessa anche sulle rampe dell'opera di attraversamento della nuova strada. - Strutture lineari in filare vengono proposte anche nelle aree libere risultanti dal nuovo assetto infrastrutturale del nodo di via Gombè/via del Terziario , in prossimità dei percorsi ciclabili e laddove è opportuno dare continuità al filtro visivo costituito dalla fascia boscata di cui sopra. - Gli esemplari vegetali previsti dal progetto sono stati individuati in coerenza con le indicazioni operative per il Sistema Ambientale, di cui ai citati strumenti operativi facenti parte della pianificazione comunale e quindi conformi alla lista delle specie autoctone ivi indicate.	Il progetto è descritto puntualmente nell'elaborato I-6. <i>Relazione</i> e rappresentato negli elaborati grafici di cui alle tavole delle integrazioni: • I-7. <i>Planimetria delle Opere a Verde.</i> • I-8. <i>Sistema ambientale – Previsioni di progetto e previsioni di pianificazione locale – Tav. SA4 del PAT e scheda 15 previsioni di pianificazione S.A. del P.I.</i> • I-9. <i>Sesti di impianto</i> • I-10. <i>Sezioni generali.</i>	
7b			- la realizzazione di connessioni con la rete ecologica esistente;	- Dalla disamina degli strumenti di pianificazione di area vasta e locale (come riportata nel S.P.A.) non sono presenti o previste , nel sito di intervento e neppure nelle dirette vicinanze, aree o elementi potenzialmente identificabili come appartenenti alla rete ecologica. Inoltre, il carattere fortemente antropico dell'area (presenza produttivo-industriale) non permette di individuare potenziali aree di connessione ecologica. Le strutture vegetali presenti nell'ambito di riverbero della nuova opera, ad intervento realizzato, saranno comunque notevolmente incrementate , anche rispetto alla situazione di ante opera, tuttavia permarranno le condizioni di limitata connettività di cui sopra.	Vedasi quanto precisato nell'allegato descrittivo di cui all'elaborato I-4. <i>Relazione</i> riguardante le integrazioni al Quadro Programmatico.	
7c			- l'utilizzo degli spazi di svincolo per la creazione di aree boscate e di rinaturalizzazione;	- Le aree confinate ottenute in prossimità del nodo infrastrutturale di progetto, posto al capo est dell'intervento, sa-	Il progetto è descritto puntualmente nell'elaborato I-6. <i>Relazione</i> e rappresentato	

Richiesta integrazioni formulate dalla Commissione VIA della Provincia di Vicenza e relative a Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. progetto di *Riqualificazione dei collegamenti viari tra il casello A31 di Thiene e la SP Nuova Gasparona*

				<p>ranno utilizzate per incrementare l'assetto vegetale della sistemazione conseguente alla costruzione della nuova infrastruttura. Complessivamente, sono state individuate quattro aree idonee alla piantumazione, che garantiscono la formazione di macchie boscate, mediante l'impiego di esemplari arborei ed arbustivi autoctoni, in coerenza e continuità con quelle utilizzate per la formazione della struttura lineare di fascia boscata, tenuto conto delle esigenze in termini di visibilità e sicurezza stradale, nonché di facilità manutentiva delle aree medesime.</p>	<p>negli elaborati grafici di cui alle tavole delle integrazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I-7. Planimetria delle Opere a Verde. • I-8. Sistema ambientale – Previsioni di progetto e previsioni di pianificazione locale – Tav. SA4 del PAT e scheda 15 previsione di pianificazione S.A. del P.I. • I-9. Sesti di impianto • I-10. Sezioni generali. 	
7d			- i passaggi per la fauna selvatica.	- Alla luce delle considerazioni già esposte nelle integrazioni di cui al precedente n. 7 lettera d), si ritiene non sia necessario realizzare passaggi per la fauna selvatica e che questi, data la collocazione della nuova sede stradale prevalentemente in trincea, non siano efficacemente realizzabili.		
7e			Si ritiene, pertanto, non sufficiente che come unica voce di "sistemazione a verde" sia previsto l'inerbimento di alcuni tratti di scarpata	La piantumazione di ulteriori specie di maggiore grandezza in corrispondenza delle scarpate risulta inattuabile poiché impedirebbe le operazioni di normale manutenzione. Le carenze di mitigazioni vegetali emerse dalla proposta progettuale sono state sopperite prevedendo la realizzazione di fasce boscate, di macchie boscate e filari, come riportato nelle integrazioni n. 7, lettere a) e c).	Documenti evidenziati al precedente punto 7a.	