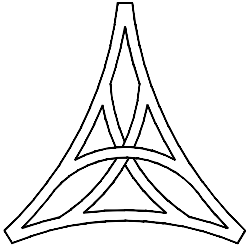




REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE
INFRASTRUTTURE, MOBILITA', PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E LAVORI PUBBLICI



S.p.A. AUTOVIE VENETE

34143 TRIESTE - Via V. Locchi, 19 - tel. 040/3189111
 Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di
 Friulia S.p.A. - Finanziaria Regionale Friuli-Venezia Giulia

CONCESSIONARIA AUTOSTRADE
 A4 VENEZIA - TRIESTE
 A23 PALMANOVA - UDINE
 A28 PORTOGRUARO - CONEGLIANO

COMPLETAMENTO FUNZIONALE VIABILITÀ ORDINARIA DI ADDUZIONE AL CASELLO AUTOSTRADALE DI RONCHIS

PROGETTO PRELIMINARE E DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Relazione di prefattibilità ambientale

TEMATICA

S

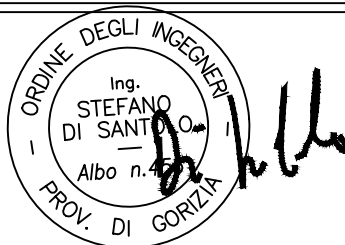
N. ALLEGATO e SUB.ALL.

00.00 .0.0

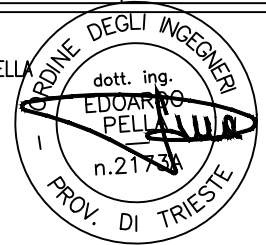
REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
3					
2					
1	20.02.2018	AGGIORNAMENTO DECRETO NUOVA DELEGAZIONE AMMINISTRATIVA INTERSOGETTIVA	CC	SD	EP
0	08.02.2018	CONSEGNA PER APPROVAZIONE R.A.F.V.G.	SD	SD	EP

COORDINAMENTO E PROGETTAZIONE GENERALE:

S.p.A. AUTOVIE VENETE
 dott. ing. Stefano DI SANTOLO



IL CAPO COMMESSA
 dott. ing. Edoardo PELLA



PROGETTAZIONE SPECIALISTICA:

DIREZIONE TECNICA:
 dott. ing. Enrico RAZZINI

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:
 dott. ing. Enrico RAZZINI

NOME FILE:
 1715S0000001.pdf

DATA PROGETTO:
 31.08.2017

312X81

CODICE MASTRO

17

ANNO

15

N.PROGETTO

1

REVISIONE

INDICE

0.	PREMESSA	2
1.	VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON LE PREVISIONI URBANISTICHE E REGIME VINCOLISTICO	3
1.1	LA STRUMENTAZIONE URBANISTICA	3
1.2	I VINCOLI TERRITORIALI ED AMBIENTALI	5
2.	GLI EFFETTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI	9
2.1	ASPETTI PROGETTUALI	9
2.2	PREVEDIBILI IMPATTI E PRIME INDICAZIONI SULLE MITIGAZIONI	10

0. PREMESSA

Il presente Studio di Prefattibilità Ambientale è stato redatto ai sensi dell'art. 27 del DPR 207/10 e dell'art. 12 del Regolamento della LR 14/02 in materia di lavori pubblici, quale elaborato facente parte integrante del **Progetto Preliminare e di Fattibilità tecnica ed economica** denominato: **“Completamento funzionale della viabilità ordinaria di adduzione al casello autostradale di Ronchis”**.

Gli obiettivi dello Studio di Prefattibilità Ambientale, in relazione alla tipologia, categoria e all'entità dell'intervento, sono di ricercare le condizioni che *“consentano la **salvaguardia nonché un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale**”* in cui è prevista l'opera in esame.

La finalità dello studio è la valutazione preliminare della Fattibilità Ambientale delle opere di progetto, eseguita secondo i contenuti fissati dal Regolamento di attuazione della Legge Regionale 14/2002 (art. 12 del DPR n° 0165/Pres del 05.06.2003).

L'art. 12 del sopracitato Regolamento prevede infatti che, allo scopo di ricercare le condizioni che consentano un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale, lo studio comprenda:

L'art. 20 precisa che lo Studio di Prefattibilità Ambientale deve comprendere:

- a) 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;
- b) lo studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini;
- c) 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;
- d) 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;
- e) 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.

Nel caso specifico l'opera non rientra tra quelle soggette alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale (Allegato III del D.Lgs. 152/06, LR 43/90, e s.m.i.), né tra i progetti sottoposti a screening (Allegato IV del D.Lgs. 152/06, LR 43/90, e s.m.i.).

Ai fini della Valutazione di Incidenza, ai sensi dell'art. 5, comma 6, del DPR 357/97 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 della normativa sopra citata.

1. VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON LE PREVISIONI URBANISTICHE E REGIME VINCOLISTICO

1.1 LA STRUMENTAZIONE URBANISTICA

Per la verifica di compatibilità urbanistica si è fatto riferimento agli elaborati grafici della Variante n. 29 al PRGC, in scala 1:5.000 e 1:2.000 (scaricabili dal sito web comunale), in quanto risultano essere gli ultimi completi e integralmente modificati.

Il progetto preliminare comporta un allargamento della sede stradale di un tratto di via Guerin a Ronchis, al fine di portare la sezione stradale dall'attuale categoria "F" alla "E" del Decreto ministeriale del 05.11.01, prolungare e adeguare l'itinerario ciclabile già esistente sul lato nord e realizzare sul lato sud un marciapiede a servizio delle abitazioni esistenti. Tale opere avvengono per lo più all'interno dell'attuale zona "Aree destinate alla viabilità" prevista dal PRGC vigente (che corrisponde alla strada catastale). Ma per alcune limitate parti avvengono anche al di fuori. Si rende pertanto necessario allargare l'esistente zona "Aree destinate alla viabilità" riducendo le attigue zone di contorno, ovvero: alcune "Zone residenziali B1", "Zone di interesse agricolo E6", "Zone per attrezzature e servizi pubblici e di uso pubblico – parcheggi", una "Zona per attrezzature e servizi pubblici e di uso pubblico – attrezzatura per il verde", una "Zona di rispetto dell'abitato" e il "Corso d'acqua naturale minore" corrispondente al canale Ortenis.

Ora, **poiché l'approvazione del progetto comporta l'apposizione di un vincolo soggetto all'esproprio nelle aree eccedenti, si è reso necessario intervenire con una Variante al vigente strumento urbanistico che adegua il Piano al progetto.**

Per i dettagli in merito alle dovute modifiche zonizzative **si rimanda, quindi, integralmente agli elaborati della coordinata Variante n. 35 al PRGC.** La Variante urbanistica contestuale, infatti, pur essendo tenuta separata dai documenti del progetto perché segue un iter procedurale diverso, è comunque parte integrale del progetto ed è specificamente deputata a verificare la compatibilità delle modifiche introdotte con le prescrizioni dei piani e delle normative sovraordinate, nonché tutte le disposizioni vigenti che disciplinano la formazione degli strumenti urbanistici in via ordinaria.

Gli elaborati di Variante al PRGC (segnatamente il n. 2 "Relazione ai sensi della legge regionale n. 21/2015 e asseverazioni", a cui si rimanda per eventuali approfondimenti) dimostrano la **compatibilità** di queste modifiche e dunque del progetto preliminare **con i seguenti piani territoriali a carattere generale e settoriale:**

- il "Piano urbanistico regionale generale" (di seguito PURG);
- il "Piano regionale della Viabilità";
- il "Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica";
- il "Piano provinciale della viabilità".

Le opere e gli interventi previsti dal progetto preliminare avvengono infatti in aree prive di uno specifico interesse territoriale e sono correlate all'importanza data da tutti questi strumenti alla strada provinciale n. 75 e al nuovo svincolo autostradale. Sono pertanto coerenti con lo schema di assetto territoriale proposto e non richiedono precisazioni o integrazioni.

Del "Piano paesaggistico regionale" si relazionerà nel paragrafo successivo, in relazione ai vincoli presenti nell'ambito di intervento.

A livello comunale si è già spiegato come si sia reso necessario ricorrere ad una Variante al PRGC per adeguare la zonizzazione del Piano agli interventi previsti. All'interno dell'elaborato n. 2 "Relazione ai sensi della legge regionale n. 21/2015 e asseverazioni" della Variante n. 35 (a cui si rimanda integralmente per eventuali approfondimenti) si dimostra la **compatibilità** di queste modifiche e dunque del progetto preliminare **con i seguenti documenti e piani di livello comunale**:

- il "Piano del traffico";
- il "Piano locale della viabilità e del traffico ciclistico";
- gli standard urbanistici minimi;
- la "Rappresentazione schematica delle strategie di Piano: politiche di Piano".

Il "**Piano del traffico**" classifica via Guerin come "Strada extraurbana secondaria" ai sensi dell'art. 2 del "Nuovo codice della strada" e del Decreto legislativo n. 285/1992 e ne prevede l'"allargamento della sezione stradale" (cfr. la fig. 1). Gli interventi previsti dal Progetto preliminare consentono, appunto, di superare la problematica riscontrata per questa strada di una sezione stradale insufficiente, portando la sezione stradale dall'attuale categoria "F" alla "E" e mettendo a norma la pista ciclabile.

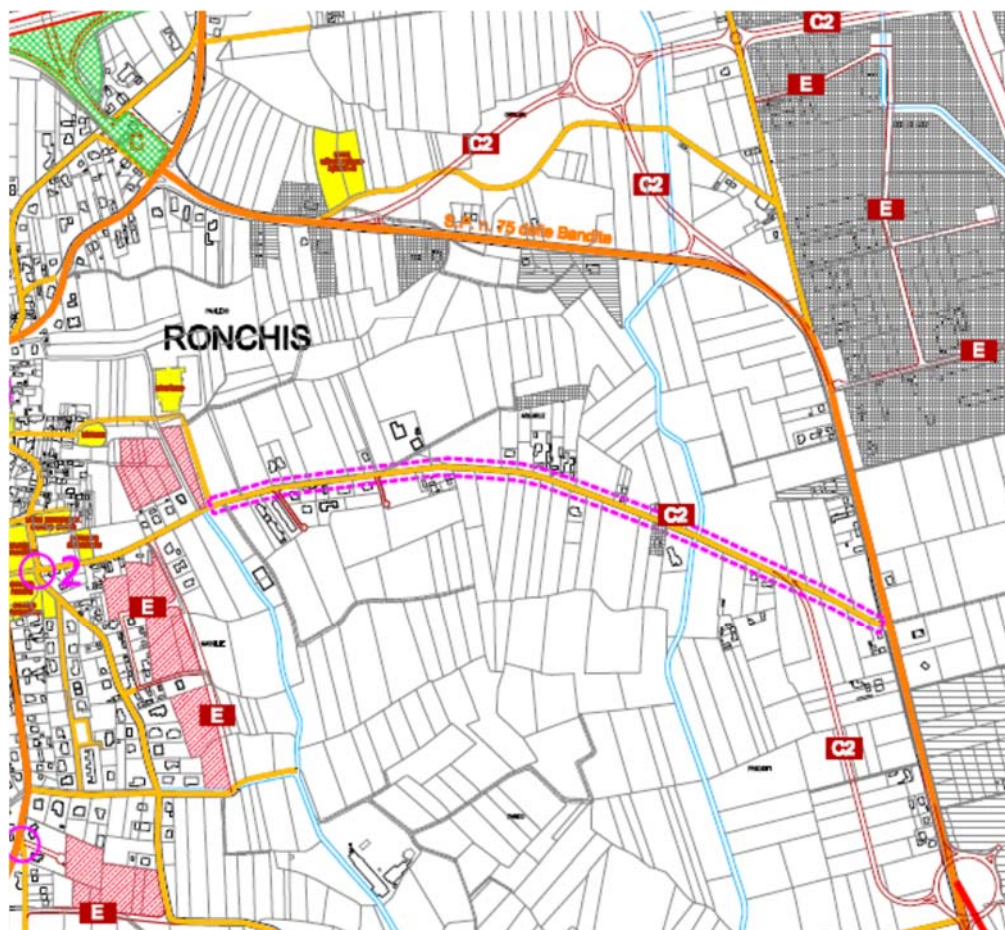


Fig. 1 – Piano del traffico, tavola 1P.1 "Interventi di progetto - capoluogo" (estratto).

Il "**Piano locale della viabilità e del traffico ciclistico**" del Comune di Ronchis prevede su via Guerin un "Percorso ciclabile su banchina stradale con spartitraffico" di cui fornisce una sezione schematica nel suo elaborato 2P "Tipologia delle piste ciclabili" (cfr. la fig. 2). Il progetto preliminare include la realizzazione sul lato nord del tratto di strada in oggetto di un itinerario ciclabile che raccorda quelli in sede propria esistenti (lungo via del Cimitero, il canale Massille e il percorso ciclopedonale proveniente dal centro urbano) con

quello di nuova previsione su via Lignano. Il nuovo percorso ciclopedonale avrà larghezza pari a metri 2,50 e sarà fisicamente separato dal traffico veicolare mediante un cordolo insormontabile/new jersey di larghezza 60 centimetri. Pertanto il progetto è coerente anche con le previsioni del “Piano locale della viabilità e del traffico ciclistico”.

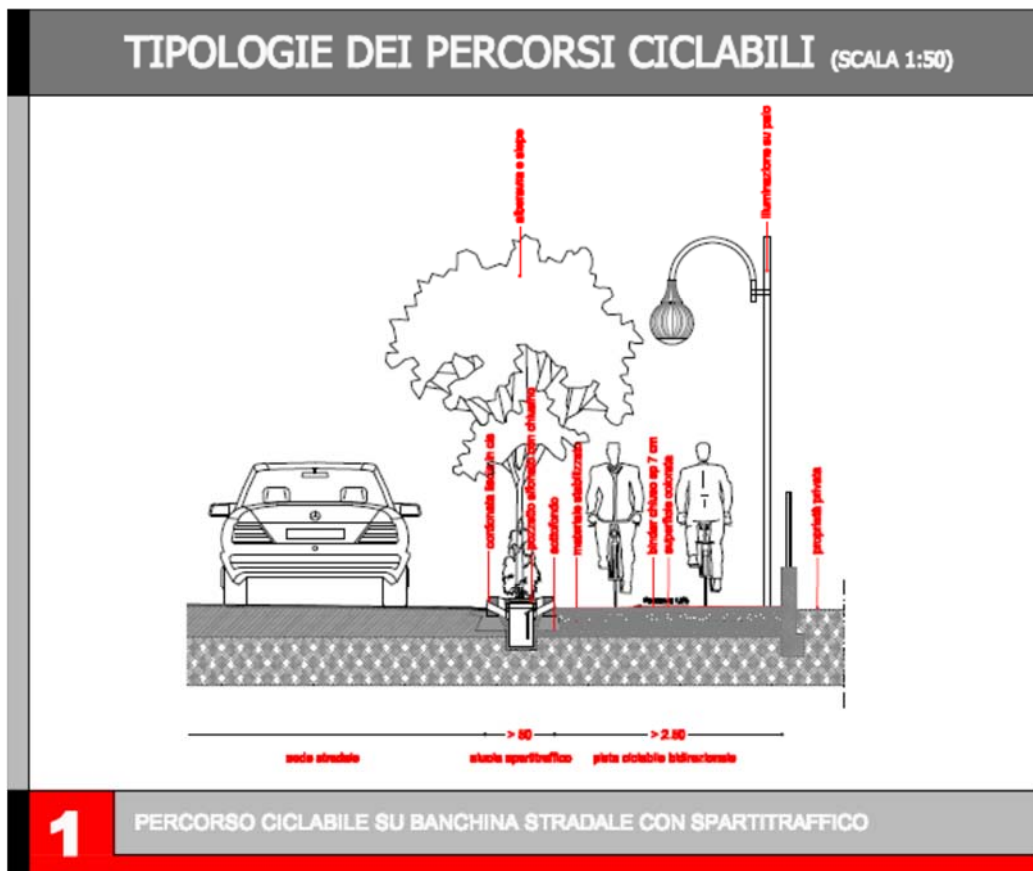


Fig. 2 – Piano locale della viabilità e del traffico ciclistico, 2P “Tipologia delle piste ciclabili” (estratto).

Per quanto riguarda gli **standard urbanistici minimi** si è verificato che la diminuzione di “Zone per attrezzature e servizi pubblici e di uso pubblico” (mq 70 di “attrezzatura per il verde” e mq 447 di parcheggi di relazione), prevista dalla Variante n. 35 al PRGC e resasi necessaria in conseguenza del progetto, non contrasta con le prescrizioni contenute nel Capo II “Disposizioni per le zone a destinazione residenziale” del “Decreto del Presidente della Giunta regionale di revisione degli standard urbanistici regionali”, in quanto la dotazione di aree eccede abbondantemente le minime prescritte per legge.

La “**Rappresentazione schematica delle strategie di Piano: politiche di Piano**” non fornisce indicazioni particolari né per via Guerin, che viene semplicemente classificata come “Viabilità di connessione locale”, né per l’ambito in cui è inserita.

1.2 I VINCOLI TERRITORIALI ED AMBIENTALI

Per la ricognizione preliminare dei vincoli territoriali ed ambientali, relativamente al sito direttamente interessato dalle opere di progetto, si è fatto innanzitutto riferimento alla seguente lista di controllo che evidenzia la presenza/assenza dei vincoli.

Il regime vincolistico è stato desunto dalla strumentazione urbanistica comunale e dalle cartografie ufficiali di istituzioni ed enti pubblici.

TIPOLOGIA VINCOLO	Presenza	
	SI	NO
Aree naturali tutelate		
Prati stabili naturali (L.R. 9/05)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aree di interesse ambientale a livello Comunale	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Siti Natura 2000 (SIC e ZPS – DPR 357/97)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone a vincolo ambientale (parchi e riserve – LR 42/96 e PURG)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Beni culturali e paesaggio		
Beni paesaggistici (D.Lgs. 42/04 Parte III°, art. 142) (ex. L. "Galasso")	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone di importanza paesistico-ambientale a livello comunale (PRGC)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Rischio idrogeologico, acque e boschi		
Vincolo idrogeologico (RD. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone esondabili definite dal PRGC	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Salvaguardia sorgenti e captazioni idriche (art. 94 D.Lgs. 152/06)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Altri vincoli		
Aree gravate da servitù militari (L. 898/76 – L. 104/90)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Altri vincoli territoriali ed ambientali:.....	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Come si può evincere dalla tabella soprastante, **dalla ricognizione effettuata non risultano vincoli di carattere territoriale o ambientale.**

Si segnala la situazione particolare che si verifica relativamente ai **"Beni paesaggistici"**. Infatti, nel PRGC vigente risulta indicato tra i beni tutelati ai sensi della parte terza del **"Codice dei beni culturali e del paesaggio"** il canale Ortenis, che era stato inserito sulla base della sua presenza nella cartografia allegata alla IV Circolare esplicativa della legge regionale n. 52/1991. Tuttavia, il **"Piano paesaggistico regionale"** (di seguito PPR) non riporta tale corso d'acqua tra quelli vincolati (cfr. la figura n. 3).

Nell'"Allegato D1 alla Relazione metodologica" del PPR, nell'analisi della cartografia per il Canale Latisanotta (n. 420), che scorre interamente in Comune di Latisana e origina dalla confluenza del Canale Massile e del Canale Ortenis presso la località Casa Manessa, si specifica che: «Nello schema esplicativo allegato alla IV Circolare, il codice era stato attribuito anche al tratto denominato Canale Ortenis. (...) Si propone di attribuire il codice al solo tratto denominato Canale Latisanotta sulla CTRN e di cartografare il tratto denominato Canale Ortenis tra gli ulteriori contesti per una successiva valutazione». Di conseguenza solo per il Canale Latisanotta la tavola del PPR indica la fascia di rispetto di centocinquanta metri prescritta per legge, mentre il Canale Ortenis risulta indicato tra i **"Corsi d'acqua – ulteriori contesti"**, senza fascia.

Ora, considerato che il PPR è stato adottato con delibera della Giunta regionale n.1774 del 22 settembre 2017 e non è ancora stato approvato, attualmente vige il **regime transitorio**. Al proposito il comma 1 dell'art. 58 delle **"Norme tecniche di attuazione"** del PPR recita: «La delimitazione dei beni paesaggistici di cui ai Capi

Il e III si applica a far data dall'adozione del PPR, e per gli interventi che ricadono in detti beni è richiesto il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, fatti salvi i casi di esenzione specificamente previsti dal Codice o dal PPR stesso». Ciò significa che **fino all'approvazione del PPR per gli interventi edilizi si devono considerare tutelati paesaggisticamente i beni individuati dal PPR e non quelli individuati nei PRGC**. Quindi si evince che il progetto preliminare, pur interessando il Canale Ortenis nel punto in cui via Guerin lo oltrepassa con un ponte, non necessita di autorizzazione paesaggistica. Per approfondimenti sul tema può essere utile consultare l'elaborato n. 3 "Relazione di valutazione degli aspetti paesaggistici per i beni tutelati dalla parte terza del decreto legislativo n. 42/2004" della Variante n. 35 al PRGC coordinata.



Fig. 3 – PPR, tavola P5 "Beni paesaggistici e ulteriori contesti" (estratto).

Infine, dallo stralcio di tavola del PPR riportato (cfr. sempre la figura n. 2) si evince anche che nell'area interessata dal progetto preliminare non sono presenti nemmeno altri tipi di vincoli paesaggistici. In particolare **non sono presenti beni archeologici**. Al proposito va infatti ricordato che il PPR è stato

disegnato d'intesa con il Ministero e che la Soprintendenza regionale ha collaborato con la Regione all'individuazione dei beni paesaggistici. I beni archeologici riportati negli elaborati del PPR sono, dunque, a tutti gli effetti i beni considerati vincolati dalla Soprintendenza. E non ve ne sono di presenti nell'area di intervento o nelle vicinanze. A riprova dell'assenza di interesse dal punto di vista archeologico dell'ambito si può citare anche la mancata risposta da parte della "Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Friuli Venezia Giulia" alla lettera inviata da Autovie Venete ai fini di verificare preventivamente l'eventuale interesse archeologico del Progetto preliminare. L'argomento viene specificamente discusso anche nell'elaborato n. 3 "Relazione di valutazione degli aspetti paesaggistici per i beni tutelati dalla parte terza del decreto legislativo n. 42/2004" della Variante n. 35 al PRGC coordinata, a cui si rimanda per eventuali approfondimenti.

2. GLI EFFETTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI

2.1 ASPETTI PROGETTUALI

Il progetto ha come obiettivo l'**adeguamento funzionale di via Giovanni Guerin** nell'ambito delle opere di completamento della viabilità ordinaria di adduzione al casello autostradale di Ronchis.

Il progetto si inserisce nell'ambito degli interventi sulla viabilità locale già attuati nel corso della realizzazione del Nuovo Casello autostradale di Ronchis, i cui lavori sono stati ultimati nel settembre 2009: in conseguenza alla realizzazione di queste opere, via Guerin costituisce l'itinerario di accesso diretto dall'abitato di Ronchis alla S.P. n° 75 ed al casello autostradale.

L'intervento di potenziamento ed adeguamento di via Guerin ha origine in corrispondenza dell'intersezione con la pista ciclabile realizzata in seguito al tombamento del canale Massille e si estende sino all'innesto della variante alla S.P. n° 75 realizzata nel corso dei lavori del nuovo casello autostradale di Ronchis, per una lunghezza complessiva pari a 1043 m. In sintesi le lavorazioni prevedono:

- l'adeguamento dell'attuale sezione stradale con modulo della corsia di marcia di larghezza pari a 3,00 metri e, laddove possibile, con banchina pavimentata pari a 0,50 metri, corrispondente alla categoria E del D.M. 05.11.01;
- la realizzazione sul lato nord del tratto di strada in oggetto dell'itinerario ciclabile che raccordi quella in sede propria lungo via del Cimitero ed il percorso ciclopedonale proveniente dal centro urbano con quella di nuova previsione su via Lignano (S.P. 75 "delle Bandite");
- la realizzazione sul lato sud del tratto di strada in oggetto di marciapiede (larghezza 2,00 m), in continuità con quello esistente, a servizio delle abitazioni poste in corrispondenza delle immissioni delle strade private "Strada dei Armarus" e "Strada dei Pradatti";
- il rifacimento della condotta dell'acquedotto, attualmente in cemento amianto, con nuova condotta in ghisa sferoidale DN 150;
- il rifacimento della fognatura mista esistente in alcuni tratti con il riposizionamento delle caditoie e dei relativi pozzetti e il tombamento di alcuni tratti prospicienti le abitazioni;
- la posa della nuova fognatura delle acque nere dall'incrocio con via del Cimitero fino ad ovest del canale Ortenis con tubatura in ghisa sferoidale DN 250;
- la predisposizione delle nuove infrastrutture per le linee Telecom ed Enel, con conseguente rilocazione degli impianti;
- il rifacimento dell'illuminazione pubblica, laddove necessario in funzione dell'allargamento della sede stradale;

Per ulteriori dettagli si rimanda alla relazione illustrativa (elab. A 01.00 0.0).

2.2 PREVEDIBILI IMPATTI E 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 conseguenti alla presenza di un percorso ciclopedonale dedicato, particolarmente significativi in termini di sicurezza per le utenze deboli, e al rifacimento/nuova realizzazione dei sottoservizi lungo via Guerin, con particolare riguardo alla realizzazione della fognatura nera.

Fase di cantiere

In fase di cantiere i potenziali impatti connessi alle attività di costruzione sono connessi all'**occupazione del suolo** (aree di cantiere), all' **inquinamento acustico ed atmosferico** indotto dalle lavorazioni nonché dallo **smaltimento** dei materiali prodotti nel corso delle lavorazioni.

Tali aspetti saranno oggetto di approfondimento nelle successive fasi progettuali, sulla base di quanto di seguito esposto, quale preliminare stima dei potenziali impatti derivati dalla realizzazione delle opere in esame.

In base al computo metrico allegato al progetto, i volumi di scavo sono pari a circa 10.000 mc, mentre per la pavimentazione in conglomerato bituminoso il volume da demolire è pari a circa 1.000 mc.

I volumi di materiale in fornitura risultano pari a circa 10.000 mc per quanto riguarda il materiale da cava per la costruzione del rilevato, i rinterri e la fondazione stradale, mentre per la nuova pavimentazione in conglomerato bituminoso il volume è pari a circa 1.500 mc.

Le **aree adibite a cantiere** sono localizzate in corrispondenza al sito di intervento, interessando anche limitate aree contermini destinate al parcheggio dei mezzi d'opera e/o al deposito di materiale.

Dato il prevedibile limitato impiego di mezzi per trasporto materiali per/dal cantiere, non si prevedono particolari criticità derivanti dall'impatto sulla viabilità locale dei mezzi d'opera: le problematiche riguardanti tale aspetto saranno comunque oggetto di approfondimento nelle successive fasi progettuali.

Si prevede l'interruzione del traffico lungo la strada mantenendo la possibilità di accesso ai soli frontisti, così come specificato nell'elaborato V0000001_Piano di sicurezza e coordinamento – Prime indicazioni.

In relazione all'emissione di **polveri**, 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.

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. In particolare saranno individuati tutti rifiuti recuperabili/riciclabili e definite le conseguenti opere di raccolta, separazione e stoccaggio, conferimento in discarica e/o reimpiego.

Relativamente la produzione di **inerti**, la gestione sarà effettuata nel rispetto della vigente normativa; le quantità 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 e in fornitura non richiede l'individuazione, in questa fase, di determinate cave o discariche, e, di conseguenza, dei percorsi sulla rete stradale necessari al loro trasporto.