



COMUNE DI BORGOMANERO

PROVINCIA DI NOVARA
REGIONE PIEMONTE

TITOLO COMMESSA

REALIZZAZIONE E COMPLETAMENTO DELL'ITINERARIO CICLOPEDONALE LUNGO VIA MAGGIORA, VIA G.B. CURTI, VIA DE GASPERIS E VIALE DANTE

FASE

**DOCUMENTO DI FATTIBILITÀ
DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI (DOCFAP)**
art. 2 dell'Allegato I.7 - D.Lgs. 36/2023

DATA REV_0

LUGLIO 2026

TITOLO ELABORATO

ANALISI SOSTENIBILITA' E IMPATTO

SCALA

//

FORMATO FILE

***.DOCX**

N. ELABORATO

R_GEN_4

NOME FILE

r_gen_4 - analisi sostenibilità e impatto

ELENCO REVISIONI

N.	DATA	MODIFICHE
1	__/__/__	_____
2	__/__/__	_____
3	__/__/__	_____

PROGETTISTA

Ing. Andrea Salvioni
Via Milano n. 58
28041 Arona (NO)
andreasalvioni@gmail.com
andrea.salvioni@ingpec.eu
348.7758429

RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO (RUP)

Ing. Paola Benevolo
Corso Cavour n. 16
28021 Borgomanero (NO)
segreteria.tecnico@comune.borgomanero.no.it
protocollo@pec.comune.borgomanero.no.it
0322.837731



1 PREMESSA, OGGETTO E OBIETTIVI

1.1 Finalità della relazione

La presente relazione è redatta nell'ambito del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali relativo all'intervento denominato: "Realizzazione e completamento dell'itinerario ciclopedonale lungo Via Maggiore, Via G.B. Curti, Via De Gasperis e Viale Dante".

Il documento valuta gli effetti ambientali, sociali e territoriali dell'Alternativa progettuale n. 1, individuata dal DOCFAP quale soluzione preferibile, e descrive le misure da adottare per ridurre gli impatti connessi alla realizzazione e all'esercizio dell'opera.

La valutazione è sviluppata con un livello di approfondimento coerente con la fase di DOCFAP e considera:

- il contributo alla mobilità attiva e alla riduzione delle emissioni derivanti dal traffico;
- il consumo di suolo e la trasformazione delle superfici urbane;
- la gestione delle acque meteoriche;
- l'impiego delle risorse e dei materiali;
- la resilienza ai fenomeni climatici;
- l'accessibilità e la sicurezza degli utenti vulnerabili;
- la qualità dello spazio pubblico e degli ambiti scolastici;
- gli impatti temporanei della fase di cantiere;
- la durabilità e la manutenibilità delle opere.

La relazione non costituisce una valutazione ambientale strategica o una procedura di valutazione di impatto ambientale, ma rappresenta un'analisi preliminare di sostenibilità finalizzata a orientare le successive fasi progettuali.



1.2 Descrizione sintetica dell'intervento

L'intervento interessa un itinerario urbano di circa 1,3 km che attraversa Via Maggiore, Via G.B. Curti, Via De Gasperis e Viale Dante, collegando aree residenziali, viabilità principali, servizi e istituti scolastici.

L'Alternativa progettuale n. 1 comprende:

- un percorso ciclopedonale promiscuo e bidirezionale lungo Via Maggiore e Via G.B. Curti;
- corsie ciclabili monodirezionali lungo Via De Gasperis;
- l'istituzione di una strada urbana ciclabile lungo Viale Dante;
- interventi di moderazione del traffico;
- la sistemazione delle principali intersezioni;
- l'adeguamento degli attraversamenti pedonali e ciclabili;
- la riqualificazione degli spazi antistanti l'Istituto Comprensivo Statale di Borgomanero e il Collegio Don Bosco;
- opere di raccolta delle acque meteoriche;
- rinnovo e completamento dell'illuminazione pubblica;
- interventi puntuali sulle recinzioni e sugli accessi laterali.

Il percorso lungo Via Maggiore e Via G.B. Curti è previsto con larghezza utile pari a 2,50 m e pavimentazione drenante, mentre lungo Via De Gasperis sono previste corsie ciclabili laterali da circa 1,20 m. Le aree scolastiche interessate dalla riqualificazione presentano una superficie complessiva di circa 1.134 m².

Le tavole progettuali evidenziano inoltre la continuità tra il percorso separato, le corsie ciclabili, la strada urbana ciclabile e gli attraversamenti presso le principali intersezioni.



2 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DI SOSTENIBILITÀ

2.1 Mobilità attiva, qualità dell'aria ed emissioni

Il principale beneficio ambientale dell'intervento deriva dal miglioramento delle condizioni per gli spostamenti pedonali e ciclistici.

Nello stato attuale i diversi tratti non costituiscono un sistema continuo: lungo Via Maggiore e Via G.B. Curti la mobilità ciclistica si svolge prevalentemente in promiscuità con il traffico, lungo Via De Gasperis non sono presenti corsie ciclabili continue e l'accesso agli istituti scolastici avviene in un contesto caratterizzato dalla compresenza di veicoli, pedoni e ciclisti.

La soluzione progettuale consente di:

- aumentare la continuità e la riconoscibilità dell'itinerario;
- migliorare il collegamento tra quartieri residenziali, Corso Sempione e poli scolastici;
- rendere maggiormente competitivi gli spostamenti di breve distanza a piedi e in bicicletta;
- ridurre la percezione di insicurezza che limita l'uso quotidiano della bicicletta;
- favorire una progressiva riduzione dell'uso dell'automobile per gli spostamenti locali e casa-scuola;
- diminuire, nel medio periodo, le emissioni locali di ossidi di azoto, particolato e anidride carbonica connesse ai tragitti sostituibili.

La riduzione effettiva delle emissioni dipenderà dal numero di utenti, dalla quota di spostamenti trasferiti dall'automobile alla mobilità attiva e dalla lunghezza dei tragitti evitati.

In assenza di conteggi di traffico, indagini sulla ripartizione modale e dati sugli spostamenti scolastici, non viene formulata in questa fase una stima quantitativa delle emissioni evitate. Un valore numerico non supportato da dati locali avrebbe infatti carattere esclusivamente ipotetico.

La valutazione potrà essere sviluppata nelle successive fasi attraverso:

- conteggi preliminari di pedoni e biciclette;



- rilievi delle velocità e dei flussi veicolari;
- indagini sugli spostamenti casa-scuola;
- monitoraggio post-operam;
- confronto tra condizioni antecedenti e successive alla realizzazione.

2.2 Consumo di suolo e trasformazione dello spazio urbano

L'intervento si sviluppa prevalentemente all'interno di sedi stradali esistenti, marciapiedi, banchine e pertinenze già urbanizzate.

Non è prevista la realizzazione di nuova viabilità esterna al tessuto consolidato né l'urbanizzazione di aree agricole o naturali. Il consumo di nuovo suolo è quindi limitato alle porzioni strettamente necessarie per regolarizzare il percorso lungo Via Maggiore, con arretramento delle recinzioni presso i civici 17 e 19.

Le principali trasformazioni consistono nella redistribuzione dello spazio pubblico esistente a favore di:

- mobilità pedonale e ciclistica;
- attraversamenti più sicuri;
- riduzione delle velocità;
- riqualificazione delle aree scolastiche;
- miglioramento della leggibilità delle intersezioni.

Dal punto di vista della sostenibilità urbana, l'intervento determina quindi una modifica della funzione dello spazio stradale senza espansione dell'assetto insediativo.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla conservazione delle aiuole, delle alberature e delle fasce verdi esistenti lungo Viale Dante. Le sistemazioni definitive dovranno evitare danneggiamenti agli apparati radicali e limitare la riduzione delle superfici vegetate.



Nelle successive fasi progettuali potrà inoltre essere valutata l'introduzione di ulteriori elementi verdi nelle aree residuali, purché compatibili con:

- visibilità alle intersezioni;
- accessibilità dei percorsi;
- sottoservizi;
- manutenzione;
- sicurezza degli attraversamenti.

2.3 Gestione delle acque meteoriche e adattamento climatico

Lungo Via Maggiore e Via G.B. Curti è prevista una pavimentazione composta da:

- 30 cm di sottofondo granulare drenante;
- 15 cm di calcestruzzo drenante pigmentato.

La superficie drenante consente di aumentare l'infiltrazione e la laminazione diffusa delle precipitazioni rispetto a una pavimentazione completamente impermeabile, riducendo il ruscellamento superficiale ordinario.

Tale soluzione opera in modo complementare alla rete meteorica, che comprende una condotta principale di circa 645 m, collegamenti secondari, pozzetti, griglie e caditoie.

La progettazione definitiva dovrà verificare:

- capacità di infiltrazione del sottofondo e del terreno;
- comportamento delle superfici in occasione di precipitazioni intense;
- quote e pendenze trasversali;
- capacità delle condotte e dei manufatti;



- punti di recapito;
- possibilità di ispezione e pulizia;
- assenza di convogliamento delle acque verso proprietà e fabbricati;
- protezione della pavimentazione rispetto ai cicli di gelo e disgelo.

La combinazione tra superfici drenanti e rete di raccolta contribuisce alla resilienza dell'intervento, ma non sostituisce la verifica idraulica da effettuare nei successivi livelli progettuali.

Negli ambiti scolastici la pavimentazione bituminosa colorata rimane invece sostanzialmente impermeabile. In tali aree dovrà essere mantenuta l'efficienza delle caditoie esistenti e potrà essere valutata, ove compatibile, l'integrazione con aiuole drenanti o superfici verdi laterali.

2.4 Materiali, risorse ed economia circolare

Le lavorazioni maggiormente rilevanti sotto il profilo dell'impiego di risorse comprendono:

- scavi e movimentazione di terre;
- demolizione di pavimentazioni esistenti;
- conglomerati cementizi;
- calcestruzzo drenante;
- conglomerati bituminosi;
- cordoli prefabbricati;
- elementi autobloccanti;
- acciaio e componenti metallici;
- tubazioni e manufatti della rete meteorica;



- apparecchiature di illuminazione.

Il calcestruzzo, l'acciaio e i conglomerati bituminosi presentano impatti ambientali incorporati legati all'estrazione delle materie prime, alla produzione e al trasporto. Tali impatti potranno essere contenuti mediante:

- ottimizzazione degli spessori e delle quantità;
- utilizzo di aggregati riciclati, ove tecnicamente ammesso;
- impiego di prodotti dotati di dichiarazione ambientale di prodotto;
- approvvigionamento da impianti prossimi all'area di intervento;
- utilizzo di conglomerati bituminosi con contenuto di materiale recuperato;
- recupero del fresato d'asfalto secondo la normativa applicabile;
- selezione di elementi durevoli, riparabili e sostituibili;
- separazione delle diverse tipologie di rifiuto;
- riutilizzo delle terre e rocce da scavo quando ne ricorrano le condizioni tecniche e normative.

La pavimentazione drenante costituisce una soluzione funzionale alla gestione delle acque, ma richiederà procedure di posa controllate e una manutenzione periodica finalizzata a conservarne la porosità.

Gli autobloccanti previsti presso l'intersezione con Via De Gasperis presentano il vantaggio di poter essere rimossi e riposizionati in occasione di interventi sulle reti, limitando le demolizioni irreversibili.

2.5 Energia e illuminazione pubblica

Il progetto comprende il rinnovo e il completamento dell'illuminazione pubblica mediante quattordici apparecchi stradali a LED e dodici apparecchi retroilluminati dedicati agli attraversamenti.

L'utilizzo della tecnologia LED consente:



- riduzione dei consumi rispetto agli apparecchi tradizionali;
- maggiore durata delle sorgenti;
- migliore controllo del flusso luminoso;
- minore frequenza degli interventi di manutenzione;
- maggiore uniformità e riconoscibilità dei punti critici.

La progettazione illuminotecnica dovrà definire potenze, ottiche, temperature di colore e regolazioni in modo da:

- garantire i livelli di illuminamento necessari;
- limitare abbagliamento e dispersione verso l'alto;
- contenere l'inquinamento luminoso;
- evitare sovrailluminazione;
- privilegiare apparecchi riparabili e dotati di componenti sostituibili;
- consentire eventuali sistemi di regolazione del flusso nelle ore di minore utilizzo.

2.6 Accessibilità, sicurezza e qualità sociale

L'intervento produce benefici non soltanto ambientali, ma anche sociali.

Il percorso ciclopedonale separato, le corsie ciclabili, la riduzione delle velocità e la riqualificazione degli attraversamenti migliorano le condizioni di sicurezza per:

- bambini e studenti;
- anziani;
- persone con ridotta capacità motoria;



- ciclisti meno esperti;
- utenti che non dispongono di un'automobile;
- accompagnatori e famiglie.

La larghezza utile di 2,50 m del percorso lungo Via Maggiore e Via G.B. Curti consente l'uso promiscuo da parte di pedoni e ciclisti, a condizione che il percorso sia mantenuto libero da ostacoli e che gli accessi carrai siano risolti garantendo continuità e visibilità.

Gli interventi lungo Viale Dante contribuiscono a trasformare gli spazi antistanti le scuole da semplici tratti di carreggiata in ambiti urbani maggiormente riconoscibili, nei quali la presenza degli utenti vulnerabili assume carattere prioritario.

Il progetto favorisce pertanto:

- autonomia negli spostamenti;
- inclusione delle utenze deboli;
- riduzione delle barriere fisiche e percettive;
- maggiore fruibilità dello spazio pubblico;
- possibilità di socializzazione negli ambiti scolastici;
- aumento della qualità urbana complessiva.

Nelle successive fasi dovranno essere definiti i dettagli relativi a:

- pendenze longitudinali e trasversali;
- raccordi a raso;
- pavimentazioni tattili, ove necessarie;
- attraversamenti;



- visibilità presso gli accessi;
- posizionamento della segnaletica;
- assenza di ostacoli lungo i percorsi.



3 MISURE DI SOSTENIBILITÀ E MITIGAZIONE

3.1 Misure progettuali

Le principali misure di sostenibilità integrate nel progetto sono:

- riutilizzo prevalente delle sedi stradali e delle pertinenze esistenti;
- limitazione delle occupazioni di aree private;
- realizzazione di un itinerario continuo per la mobilità attiva;
- separazione fisica dal traffico nei tratti in cui lo spazio lo consente;
- introduzione di zone a velocità ridotta;
- riqualificazione degli accessi scolastici;
- utilizzo di pavimentazione drenante lungo Via Maggiore e Via G.B. Curti;
- mantenimento della rete di raccolta delle acque;
- conservazione, per quanto possibile, delle aree verdi e delle alberature;
- rinnovo dell'illuminazione mediante apparecchi a LED;
- utilizzo di elementi modulari e sostituibili presso le intersezioni;
- limitazione degli interventi sulle recinzioni ai soli civici effettivamente interferenti.

Nelle successive fasi progettuali dovranno essere valutati anche:

- incremento del verde urbano nelle aree residuali;
- utilizzo di materiali con contenuto riciclato;
- selezione di prodotti con prestazioni ambientali documentate;
- riduzione delle superfici impermeabili;



- predisposizione di sistemi di monitoraggio dei flussi ciclabili e pedonali;
- introduzione di strumenti informativi e di sensibilizzazione rivolti alle scuole e alla cittadinanza.

3.2 Misure per la fase di cantiere

Gli impatti della fase di costruzione sono prevalentemente temporanei e riguardano:

- emissione di polveri;
- rumore e vibrazioni;
- movimentazione di terre e materiali;
- produzione di rifiuti;
- occupazione temporanea della carreggiata;
- deviazioni del traffico;
- interferenze con accessi, attività e istituti scolastici.

Le lavorazioni dovranno essere organizzate per tratti successivi, limitando l'estensione contemporanea delle aree di cantiere.

Dovranno essere adottate almeno le seguenti misure:

- programmazione delle lavorazioni più impattanti in orario diurno;
- coordinamento delle opere presso le scuole con il calendario didattico;
- bagnatura delle superfici e dei materiali polverosi;
- copertura dei carichi durante il trasporto;
- pulizia della viabilità interessata;



- utilizzo di macchinari conformi ai limiti emissivi e acustici;
- spegnimento dei motori durante le soste prolungate;
- separazione e corretta classificazione dei rifiuti;
- protezione delle caditoie durante le lavorazioni;
- prevenzione degli sversamenti di carburanti e oli;
- mantenimento degli accessi alle proprietà e ai mezzi di soccorso;
- predisposizione di percorsi pedonali provvisori protetti;
- protezione delle alberature e degli apparati radicali;
- contenimento dei tempi di deposito dei materiali.

Prima dell'avvio dei lavori dovranno essere definiti il piano di gestione dei rifiuti, le modalità di gestione delle terre e rocce da scavo e le procedure per il controllo delle interferenze con i sottoservizi.

3.3 Durabilità e manutenzione

La sostenibilità dell'opera dipende anche dalla capacità di mantenere nel tempo le prestazioni previste.

La manutenzione dovrà comprendere:

- pulizia periodica della pavimentazione drenante;
- rimozione dei depositi che possono ridurre la permeabilità;
- controllo di pozzetti, caditoie e griglie;
- verifica degli attraversamenti e della segnaletica;
- ripristino delle campiture colorate;



- controllo dei cordoli e dei terminali;
- manutenzione degli apparecchi di illuminazione;
- controllo delle alberature e delle aiuole;
- verifica della regolarità delle pavimentazioni;
- tempestiva eliminazione di ostacoli e dissesti.

Le successive fasi progettuali dovranno privilegiare componenti:

- durevoli;
- facilmente ispezionabili;
- riparabili;
- sostituibili senza demolizioni estese;
- compatibili con gli interventi futuri sui sottoservizi.

3.4 Criteri ambientali minimi e principio DNSH

Per la successiva progettazione dovranno essere applicati i Criteri ambientali minimi per le infrastrutture stradali, adottati con D.M. 5 agosto 2024, entrati in vigore il 21 dicembre 2024 e successivamente modificati dal decreto correttivo pubblicato nel settembre 2025. I CAM si applicano anche alle opere di pertinenza stradale, quali marciapiedi, piazze e parcheggi.

L'applicazione dovrà riguardare, per quanto pertinente:

- contenuto di materia recuperata o riciclata;
- prestazioni ambientali dei prodotti;
- durabilità e riparabilità;



- gestione delle terre e dei rifiuti;
- riduzione delle emissioni di cantiere;
- approvvigionamento dei materiali;
- prestazioni delle pavimentazioni;
- illuminazione;
- manutenzione e fine vita.

Inoltre dovrà inoltre essere sviluppata la verifica del principio DNSH – Do No Significant Harm, che dovrà considerare i sei obiettivi ambientali:

1. mitigazione dei cambiamenti climatici;
2. adattamento ai cambiamenti climatici;
3. uso sostenibile delle risorse idriche;
4. economia circolare;
5. prevenzione e riduzione dell'inquinamento;
6. protezione della biodiversità e degli ecosistemi.

Alla fase di DOCFAP non viene dichiarata una conformità definitiva, che richiederà specifiche verifiche, documentazione dei materiali, approfondimenti climatici e prescrizioni di cantiere. L'impostazione progettuale non evidenzia tuttavia, allo stato attuale, elementi intrinsecamente incompatibili con tali principi.



4 RISULTATI ATTESI, MONITORAGGIO E CONCLUSIONI

4.1 Confronto con lo scenario senza intervento

Il confronto qualitativo tra l'Alternativa progettuale n. 1 e lo scenario di mantenimento dello stato attuale è sintetizzato nella tabella seguente.

<i>Aspetto</i>	<i>Alternativa progettuale n. 1</i>	<i>Scenario senza intervento</i>
Continuità della mobilità attiva	Itinerario continuo e riconoscibile	Percorsi discontinui
Collegamento con le scuole	Diretto e coordinato	Non strutturato
Sicurezza degli utenti vulnerabili	Migliorata mediante separazione, corsie e moderazione del traffico	Permangono le condizioni attuali
Qualità dell'aria	Possibile riduzione dei tragitti automobilistici brevi	Nessun incentivo aggiuntivo al cambio modale
Velocità veicolari	Introduzione di zona 30 e strada urbana ciclabile	Regolamentazione attuale
Gestione delle acque	Pavimentazione drenante integrata con rete meteorica	Superfici prevalentemente tradizionali
Qualità degli spazi scolastici	Riqualificazione e maggiore riconoscibilità	Spazi organizzati prevalentemente per la circolazione veicolare
Accessibilità	Percorsi più continui e regolari	Discontinuità e interferenze
Consumo di suolo	Prevalente riuso dello spazio urbanizzato	Nessuna trasformazione, ma nessun miglioramento
Impatti di cantiere	Temporanei e mitigabili	Assenti
Costi di manutenzione	Nuove componenti da gestire, con materiali durevoli e ispezionabili	Permanenza delle manutenzioni ordinarie esistenti

Il bilancio complessivo evidenzia benefici ambientali e sociali prevalenti rispetto agli impatti, che risultano concentrati soprattutto nella fase di realizzazione e possono essere contenuti mediante una corretta organizzazione del cantiere.



4.2 Indicatori di progetto e di risultato

Ai fini della candidatura, dell'attuazione e del monitoraggio potranno essere utilizzati i seguenti indicatori.

Indicatori fisici di progetto

<i>Indicatore</i>	<i>Valore indicativo</i>
Sviluppo complessivo dell'itinerario interessato	circa 1,3 km
Sviluppo Via De Gasperis–Viale Dante	circa 620 m
Superficie complessiva degli ambiti scolastici riqualificati	circa 1.134 m ²
Condotta meteorica principale	circa 645 m
Pozzetti di ispezione	66
Nuovi apparecchi stradali a LED	14
Apparecchi luminosi per attraversamenti	12
Attraversamenti ciclabili con campitura rossa lungo il tratto meridionale	3
Interferenze principali con recinzioni private	civici 17 e 19 di Via Maggiore

I valori derivano dalla documentazione progettuale ed economica del DOCFAP e dovranno essere verificati nel successivo livello progettuale.

Indicatori di risultato da rilevare

<i>Indicatore</i>	<i>Modalità di verifica</i>
Numero di pedoni e ciclisti	Conteggi prima e dopo l'intervento
Velocità media e 85° percentile	Rilievi strumentali lungo Via De Gasperis e Viale Dante
Quota di spostamenti casa-scuola attivi	Questionari e indagini presso gli istituti
Numero di veicoli in sosta irregolare presso le scuole	Rilievi negli orari di ingresso e uscita
Incidentalità e conflitti	Dati della Polizia locale e osservazioni sul campo
Efficienza della pavimentazione drenante	Ispezioni e prove periodiche
Funzionalità della rete meteorica	Controlli dopo eventi intensi
Consumi dell'illuminazione	Lettura dei consumi e confronto con gli impianti sostituiti
Stato delle alberature e delle aree verdi	Ispezioni manutentive



<i>Indicatore</i>	<i>Modalità di verifica</i>
Gradimento degli utenti	Questionari a residenti, scuole e utilizzatori

4.3 Valutazione conclusiva

L'Alternativa progettuale n. 1 presenta un bilancio di sostenibilità complessivamente positivo.

I principali elementi favorevoli sono:

- promozione della mobilità pedonale e ciclistica;
- collegamento diretto con i principali istituti scolastici;
- miglioramento della sicurezza degli utenti vulnerabili;
- moderazione della velocità;
- riuso prevalente dello spazio urbano esistente;
- limitato consumo di nuovo suolo;
- introduzione di pavimentazioni drenanti;
- mantenimento e adeguamento della rete meteorica;
- rinnovo dell'illuminazione mediante apparecchi a LED;
- riqualificazione delle intersezioni e degli ambiti scolastici;
- miglioramento dell'accessibilità e della qualità dello spazio pubblico.

Gli impatti negativi sono prevalentemente temporanei e connessi alle lavorazioni di cantiere, alla movimentazione dei materiali e alla produzione di rifiuti. Essi possono essere ridotti mediante le misure indicate nella presente relazione e attraverso l'applicazione dei CAM Strade.

Il progetto presenta una particolare coerenza con le finalità di mobilità attiva, sicurezza scolastica, rigenerazione dello spazio pubblico e miglioramento della qualità dell'aria. Per rafforzarne ulteriormente la rispondenza sarà



opportuno approfondire, nelle successive fasi:

- l'incremento delle infrastrutture verdi e delle superfici ombreggiate;
- il monitoraggio dei flussi pedonali e ciclistici;
- il coinvolgimento degli istituti scolastici e della cittadinanza;
- la quantificazione degli effetti sul cambio modale;
- l'applicazione documentata dei CAM;
- la verifica DNSH richiesta dal finanziamento;
- la definizione di un programma di manutenzione e monitoraggio post-operam.

Sulla base delle valutazioni svolte, non emergono criticità ambientali o sociali tali da compromettere la fattibilità della soluzione prescelta.