



Coordinamento Territoriale Nord Est
 Area Compartimentale Friuli Venezia Giulia
 Via Fabio Severo, 52 - 34127 Trieste T [+39] 040 5602111 - F [+39] 040 577225
 Pec anas.friuliveneziaigiulia@postacert.stradeanas.it - www.stradeanas.it
 Anas S.p.A. - Società con Socio Unico
 Sede Legale
 Via Monzambano, 10 - 00185 Roma T [+39] 06 44461 - F [+39] 06 4456224
 Pec anas@postacert.stradeanas.it
 Cap. Soc. Euro 2.269.892.000,00 Iscr. R.E.A. 1024951 P.IVA 02133681003 - C.F. 80208450587



S.S. 52 bis "Carnica"

Piano di potenziamento e riqualificazione di itinerario - LOTTO 4 dal km 12+000 al km 12+862

PROGETTO ESECUTIVO

PROGETTISTA:

dot. ing. Marco Cojutti

SERIN S.r.l.
 SERVIZI - INGEGNERIA - INFORMATICA
 Via Duino 1/1 - 33100 Udine (UD) - Italia -
 Tel. +39 0432 511556
 Fax +39 0432 511592
 e-mail: info@serinsrl.com

COMMITTENTE

Anas S.p.A.

ELABORATO

Studio preliminare ambientale

PROGETTO	DATA	NOME FILE cartiglio.dwg	REV.	FOGLIO	SCALA	N. PROGR	
CODICE SIL	TSUP000033	CODICE ELABORATO	T00A100AMBRE01	A	AAAAA	-	20
D							
C							
B							
A	Emissione		Febbraio 2018	-	-	-	
REV.		EMISSIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO	

Studio Preliminare Ambientale - Relazione generale di fattibilità Ambientale

INDICE

1. Descrizione del Progetto	4
1.1. Premesse.....	4
2. CARATTERISTICHE FUNZIONALI, TECNICHE E GESTIONALI DELLO STATO DI PROGETTO.....	5
2.1. INTERVENTI PREVISTI	5
2.2. BARRIERE ARCHITETTONICHE	6
2.3. ACQUISIZIONE DI AREE ED IMMOBILI, INTERFERENZE.....	7
2.4. TECNICHE COSTRUTTIVE	7
3. CAVE E DISCARICHE.....	7
3.1. MATERIALI PROVENIENTI DA DEMOLIZIONI.....	7
3.2. BILANCIO DEI MOVIMENTI TERRA	7
3.3. TERRE E ROCCE DA SCAVO.....	8
3.4. Inquinamento e disturbi ambientali	8
3.4.1. Rischi di gravi incidenti e/o calamità attinenti al progetto in questione, inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, in base alle conoscenze scientifiche.	8
3.4.2. Rischi per la salute umana quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli dovuti alla contaminazione dell'acqua o all'inquinamento atmosferico.	8
3.5. Sensibilità ambientale delle aree interessate	8
3.6. Utilizzazione del territorio esistente e approvato	8
3.6.1. Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (2011)	8
3.6.2. PRG	9
3.6.3. Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR) (agg.2015)	10
3.7. Ricchezza relativa, della disponibilità, della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona (comprendenti suolo, territorio, acqua e biodiversità) e del relativo sottosuolo.....	10
3.8. Capacità di carico dell'ambiente naturale	11
3.8.1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	11
3.8.2. Zone costiere e ambiente marino	11
3.8.3. Zone montuose e forestali	11

3.8.4.	Riserve e parchi naturali	12
3.8.5.	Zone classificate o protette dalla normativa nazionale (rete Natura 2000)	12
3.8.6.	IBA – Important Bird Areas	12
3.8.7.	GEOLOGIA E GEOTECNICA.....	13
3.8.8.	IDROLOGIA	13
3.8.9.	SISMICITÀ	13
3.8.10.	IDRAULICA E SMALTIMENTO ACQUE	13
3.8.11.	ARCHEOLOGIA	13
3.8.12.	BENI CULTURALI E PAESAGGIO	14
3.8.13.	VINCOLI AMBIENTALI E FATTIBILITÀ AMBIENTALE	14
3.8.14.	ENTI DI RIFERIMENTO	15
4.	Impatto sulle componenti dell'ambiente	16
4.1.	Entità ed estensione dell'impatto	16
4.2.	Natura dell'impatto	16
4.2.1.	Trasformazione di coltura	16
4.2.2.	Valori naturalistici (flora e fauna)	16
4.2.3.	Stabilità del terreno	17
4.2.4.	Acque meteoriche	17
4.2.5.	Idrografia superficiale.....	17
4.2.6.	Interferenza sull'ecosistema della zona.....	17
4.2.7.	Valore storico e archeologico.....	17
4.2.8.	Estetica a breve campo	17
4.2.9.	Estetica a lungo campo.....	17
4.2.10.	Rumore.....	17
4.2.11.	Odore.....	17
4.2.12.	Polveri.....	17
4.2.13.	Rischi igienico-sanitari.....	18
4.3.	Natura transfrontaliera dell'impatto.....	18
4.4.	Intensità e complessità dell'impatto	18
4.5.	Probabilità dell'impatto.....	18
4.6.	Prevista insorgenza, durata, frequenza e reversibilità dell'impatto	18
4.7.	Cumulo tra l'impatto del progetto in questione e l'impatto di altri progetti esistenti e/o approvati	18
4.8.	Possibilità di ridurre l'impatto in modo efficace.....	18
5.	MONITORAGGI E MITIGAZIONI.....	18
5.1.	SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA	18
6.	Procedure, interferenze ed enti di riferimento	19

6.1.	Enti di riferimento:	19
6.2.	Procedure ambientali	19
6.2.1.	VIA e Verifica di ASSOGGETTABILITA' VIA	19
6.2.2.	Incidenza	20
6.2.3.	Altri Vincoli:	20

1. Descrizione del Progetto

1.1. Premesse

La Strada Statale 52 bis "Carnica", nell'ambito dell'Area Compartmentale Friuli Venezia Giulia, si sviluppa dall'innesto con la S.S. 52 (presso Tolmezzo in provincia di Udine) fino al Passo di Monte Croce Carnico (Confine di Stato con l'Austria), per complessivi 34,3 km.

La S.S. 52 bis si caratterizza come un'importante arteria di collegamento tra Italia e Austria, innestandosi, presso il Passo di Monte Croce Carnico, nella Bundesstraße 110. Nel tratto italiano la statale si sviluppa per circa 34,3 km interessando, all'interno della provincia di Udine, i Comuni di Tolmezzo, Arta Terme e Paluzza, oltre a lambire i territori di Zuglio, Sutrio e Treppo Carnico.

L'infrastruttura svolge un ruolo di primaria importanza per la mobilità dell'area, in relazione al traffico turistico e commerciale che la caratterizza, costituendo un importante collegamento tra la valle del Gail, l'Alta Carinzia, il Tirolo Est ed il Friuli Venezia Giulia e l'Italia. Nel periodo estivo il volume giornaliero di punta arriva a circa 5000 veicoli/giorno.

Dal punto di vista dell'andamento planoaltimetrico, la S.S. 52 bis si può dividere in due tratti distinti:

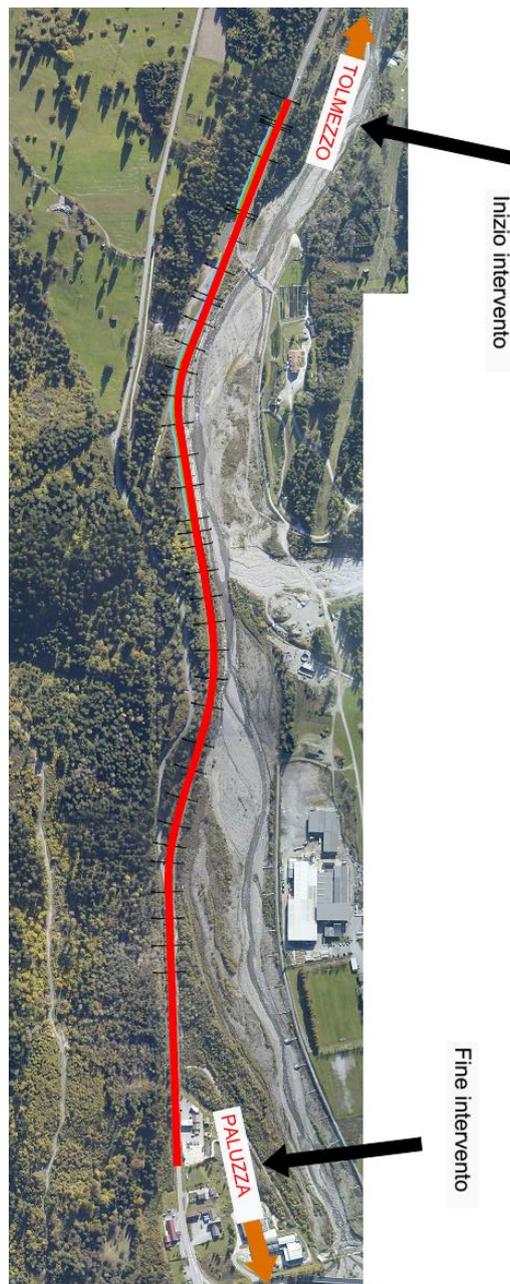
PRIMO TRATTO (dal km 0+000 fino al km 27+000 in località Timau)

Il tratto è caratterizzato da una piattaforma assimilabile a una categoria "C2 – Strada extraurbana secondaria" del D.M. 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";

SECONDO TRATTO (dal km 27+000 al 34+300 – Confine di Stato)

Tratto caratterizzato dal classico andamento planoaltimetrico delle strade di alta montagna con tornanti in serie e sezione ridotta al minimo.

Oggetto del presente progetto, definitivo-esecutivo, sono i lavori previsti per Il Punto Critico 18 del Piano di Potenziamento e Riqualificazione di Itinerario della S.S. 52 bis "Carnica". Detto punto critico si localizza nel Primo Tratto tra le progressive 12+000 e 13+900 e prevede l'ampliamento della carreggiata e una nuova barriera di sicurezza. In particolare il presente progetto prevede un intervento limitato al **Primo Lotto** che si estende tra le progressive 12+000 e 12+862,42.





2. CARATTERISTICHE FUNZIONALI, TECNICHE E GESTIONALI DELLO STATO DI PROGETTO

2.1. INTERVENTI PREVISTI

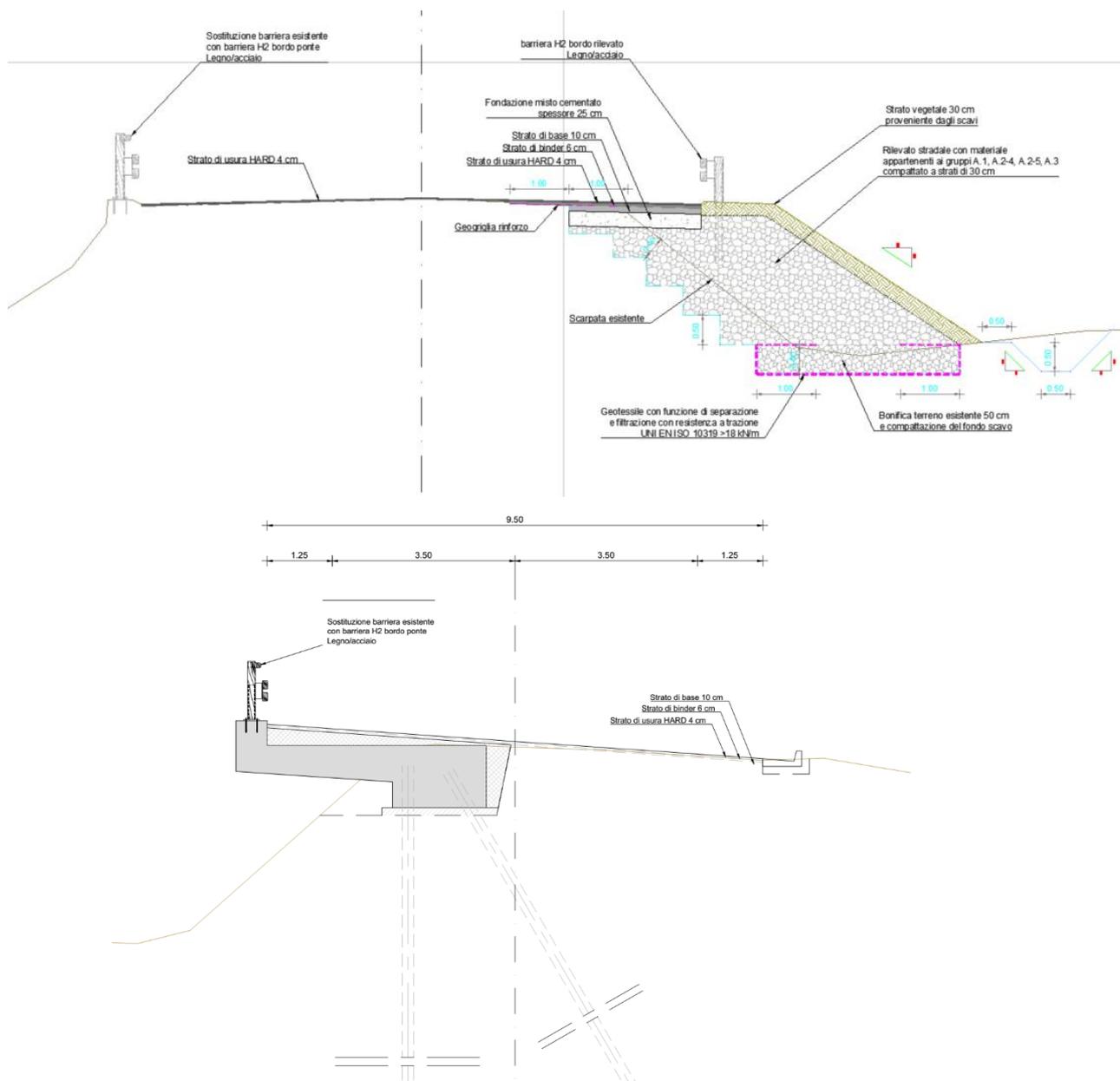
Gli interventi in progetto si sviluppano per circa 862 m e prevedono l'ampliamento della carreggiata e una nuova barriera di sicurezza in particolare si tratta della realizzazione delle seguenti lavorazioni:

- rimozione delle barriere esistenti;
- ampliamento della sede stradale mediante realizzazione del banchettone (o laddove possibile mediante ampliamento del rilevato);
- installazione di nuove barriere a norma;
- asfaltatura e segnaletica.

In particolare per l'allargamento della sede stradale si prevede di realizzare una sezione classificata dal DM n° 6792 del 05/11/2001 come strada extraurbana secondaria Categoria C2 che prevede due corsie da 3,50 m e due banchine una per lato di 1,25 m.

Per la realizzazione dell'allargamento è previsto l'allargamento in destra con progressive crescenti per circa 716 m e la realizzazione di un banchettone in sinistra per circa 146 m.

La necessità di realizzare il banchettone è conseguente alla presenza di un manufatto storico sul lato destro tale da impedire qualsiasi allargamento sul citato lato stradale. Di seguito si riportano due sezioni tipo di progetto:



Sezione tipo con allargamento in rilevato.

Sezione tipo con banchettone

L'allargamento della carreggiata comporta la demolizione delle barriere di sicurezza esistenti. Conseguentemente è prevista l'installazione di nuove barriere di sicurezza in ferro-legno. La scelta della tipologia di barriera tende a favorire l'inserimento paesaggistico della strada.

2.2. BARRIERE ARCHITETTONICHE

Le opere non creeranno barriere architettoniche. Le pendenze e i particolari costruttivi sono conformi alle esigenze di accessibilità per persone diversamente abili.

2.3. ACQUISIZIONE DI AREE ED IMMOBILI, INTERFERENZE

La realizzazione dell'allargamento comporterà l'occupazione di aree, che dalla verifica catastale risultano essere di proprietà di enti pubblici in particolare il comune di Sutrio, per la realizzazione dell'allargamento in rilevato. Invece la realizzazione del banchettone non è necessaria l'occupazione di nuove superfici in quanto il manufatto sarà interamente contenuto entro la pertinenza della strada S.S. 52 bis.

2.4. TECNICHE COSTRUTTIVE

Per la realizzazione degli interventi in progetto saranno adottate le seguenti tecniche costruttive:

- Demolizione delle barriere di sicurezza esistenti
- Sbancamento del ciglio e della scarpata esistente per favorire l'allargamento del rilevato
- Realizzazione dell'allargamento del rilevato;
- fresatura dello strato superficiale e, localmente, di quello di collegamento;
- Demolizione di un tratto del manufatto stradale per impostare la realizzazione del banchettone;
- Realizzazione del banchettone in c.a. e ove necessario dell'ala a sbalzo;
- realizzazione di nuovo strato di usura e, localmente, di nuovo strato di base e binder;
- realizzazione di nuove barriere in ferro-legno tipo bordo ponte e laterale;
- realizzazione di segnaletica orizzontale e verticale.

3. CAVE E DISCARICHE

3.1. MATERIALI PROVENIENTI DA DEMOLIZIONI

Non è prevista la demolizione di manufatti in c.a. ma solamente ricalibrature di rilevati esistenti e la demolizione porzioni di manto stradale e delle barriere di sicurezza.

I materiali principali, in termini quantitativi, saranno costituiti da:

- rottami ferrosi in genere;
- conglomerato bituminoso.

Nei modi previsti dalla legge, per le tipologie di materiali classificabili come rifiuti non pericolosi, potranno essere condotte le attività di recupero, sia in conto proprio, che attraverso il conferimento ad idonei impianti di trattamento, che sono in possesso delle autorizzazioni previste dalle norme in vigore.

3.2. BILANCIO DEI MOVIMENTI TERRA

Il bilancio dei movimenti terra prevede eccessi inferiori ai 6000 mc.

3.3. TERRE E ROCCE DA SCAVO

Ai fini della gestione delle terre e rocce da scavo ed alla luce del *DPR n. 120/2017* sul sito di ARPA FVG sono riportate le istruzioni per la loro gestione.

3.4. Inquinamento e disturbi ambientali

3.4.1. Rischi di gravi incidenti e/o calamità attinenti al progetto in questione, inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, in base alle conoscenze scientifiche.

Si tratta di un normale intervento di adeguamento di strada esistente con cantieri a tecnologia ordinaria. Non sussistono rischi di gravi incidenti e calamità.

3.4.2. Rischi per la salute umana quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli dovuti alla contaminazione dell'acqua o all'inquinamento atmosferico.

Si tratta di un normale intervento di adeguamento di strada esistente con cantieri a tecnologia ordinaria. Non sussistono rischi di contaminazione e inquinamento atmosferico, se non quello dovuto ai mezzi d'opera e alla ordinaria produzione di polveri che peraltro verrà mitigata e controllata da committente e direzione lavori.

3.5. Sensibilità ambientale delle aree interessate

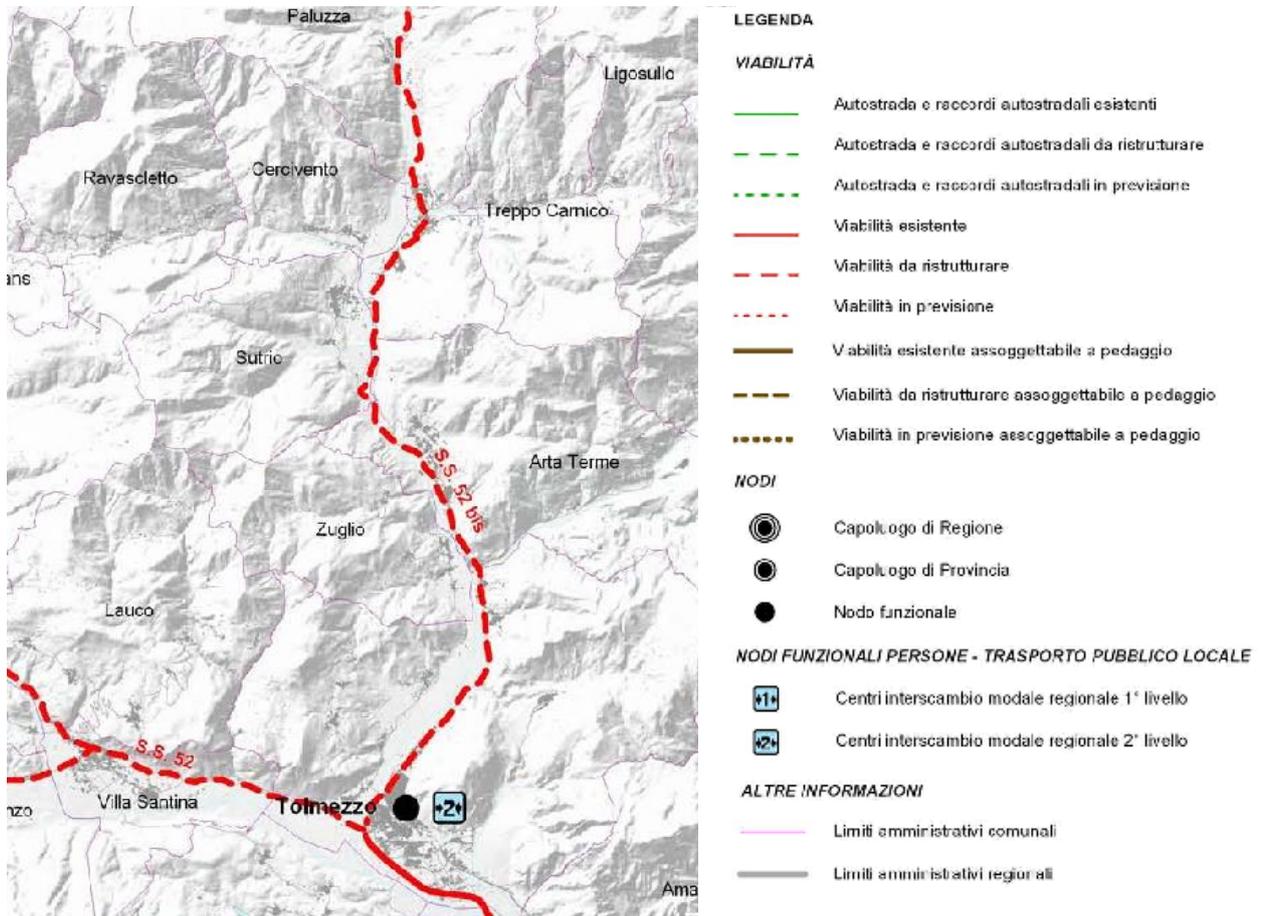
La tratta costeggia l'abitato di Sutrio. L'ambiente è montano con alta valenza ambientale. Indipendentemente dalla sensibilità ambientale, va considerato che La SS 52 bis è di fatto l'unica via di accesso che collega Tolmezzo al Monte Zoncolan. Il problema viabilistico è l'interesse preminente della fascia di territorio.

3.6. Utilizzazione del territorio esistente e approvato

3.6.1. Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (2011)

Con delibera dd. 28 maggio 2009, n. 1250, l'Esecutivo regionale ha disposto che la pianificazione del Sistema regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica si sviluppi congiuntamente e converga in uno strumento pianificatorio unitario articolato in una sezione dedicata al Sistema regionale delle infrastrutture di trasporto e l'altra al Sistema regionale della mobilità delle merci e della logistica dettandone apposite linee di indirizzo. L'urgenza di arrivare alla redazione di uno strumento pianificatorio dedicato e fortemente innovativo deriva, tra l'altro, da una serie di considerazioni che rilevano alcune criticità relativamente allo sviluppo dei traffici nel territorio regionale e ad una marcata carenza di integrazione tra le varie modalità di trasporto e tra i vari nodi infrastrutturali.

Gli accordi originari prevedevano l'avvio dei lavori relativi alle varianti di Socchieve (S.S. 52) e Tolmezzo (S.S. 52bis), per un importo complessivo di circa 60 milioni di euro. Come già evidenziato, a seguito del trasferimento delle ex strade ANAS alla Regione, l'attività dell'ANAS risulta indirizzata esclusivamente alla sistemazione delle strade statali rimaste in gestione all'ente medesimo.



3.6.2. PRG

Estratto PRGC nei pressi della zona di intervento.



3.6.3. Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR) (agg.2015)

La Regione Friuli Venezia Giulia sta realizzando sul proprio territorio la "Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR)" che consiste in una rete a maglia larga di ciclovie che interessa tutto il territorio regionale e si collega alle analoghe infrastrutture degli Stati e delle regioni confinanti. In particolare, la ReCIR è interconnessa con la proposta di rete ciclabile italiana denominata "Bicitalia" e con quella europea denominata "EuroVelo".

Le direttrici della ReCIR sono state individuate con le delibere 2297/2006, 3266/2007 e 2614/2015 nell'ambito delle attività previste dalla legge regionale 14/1993 recante "Norme per favorire il trasporto ciclistico".

La ReCIR costituirà l'ossatura principale di quell'infrastruttura per la mobilità sostenibile che viene definita "Rete Ciclabile Diffusa (RCD)". Con la RCD si vuol garantire, nel medio-lungo periodo, la ciclabilità di gran parte del Friuli Venezia Giulia, sia in ambito extraurbano che urbano.

Tale obiettivo potrà essere raggiunto con la realizzazione della ReCIR e con lo sviluppo, di competenza degli Enti locali, delle "Reti Ciclabili Locali (RCL)", ognuna delle quali dovrà prevedere uno o più collegamenti con la ReCIR.



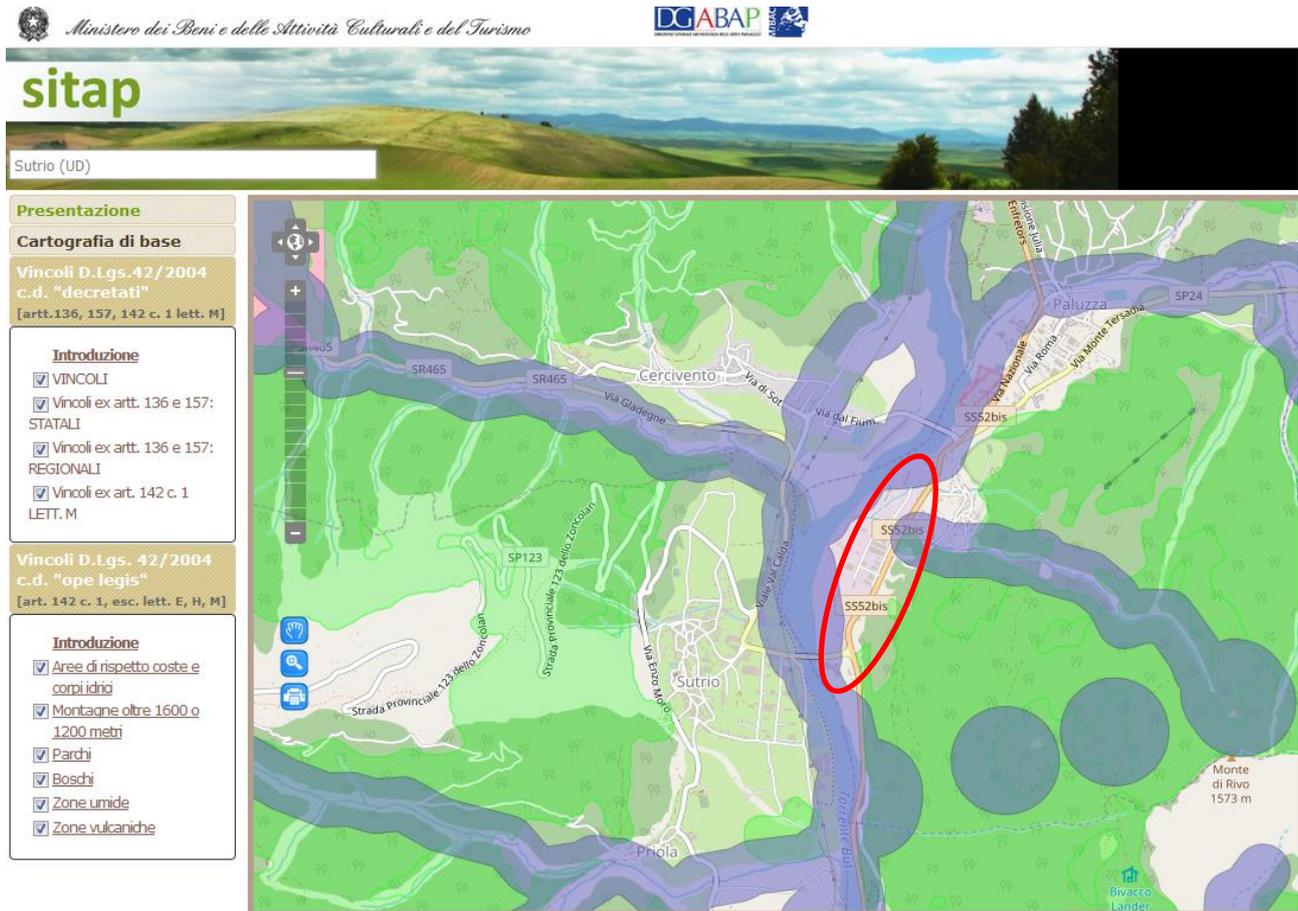
3.7. Ricchezza relativa, della disponibilità, della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona (comprendenti suolo, territorio, acqua e biodiversità) e del relativo sottosuolo

Le risorse del territorio sono notevoli, essendo in gran parte coperto di boschi e prati, con ampia disponibilità di acque. La capacità di rigenerazione è ottima, anche grazie alle azioni di tutela. Le dimensioni del progetto in rapporto alla ricchezza e capacità di rigenerazione delle risorse naturali sono trascurabili.

3.8. Capacità di carico dell'ambiente naturale

3.8.1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi

La presenza del Torrente But genera un vincolo paesaggistico che non interessa l'area del progetto. Non vi sono zone umide.



3.8.2. Zone costiere e ambiente marino

Assenti.

3.8.3. Zone montuose e forestali

L'area è montuosa con quote attorno ai 500 m. Non si genera vincolo paesaggistico per altitudine.

La maggior parte del progetto costeggia un'area boscata segnalata come vincolo ambientale

Oltre al sito SITAP si riporta la perimetrazione dell'area del bosco come fornita dal geoportale della regione Friuli Venezia Giulia. Gli allargamenti della sede potranno interessare localmente piccole porzioni di area boscata.



3.8.4. Riserve e parchi naturali

Non sono presenti parchi nelle zone interessate dal progetto

3.8.5. Zone classificate o protette dalla normativa nazionale (rete Natura 2000)

Il progetto non è interessato dai siti Natura 2000. In particolare, le distanze dell'intervento dal SIC più vicino è tale da ritenere nulla l'incidenza. Il vicino SIC "SIC- IT3320001 Gruppo del Monte Coglians" infatti è localizzato ad una distanza maggiore di 3 km dall'intervento da realizzare.

3.8.6. IBA – Important Bird Areas

In base a criteri definiti a livello internazionale, una Important Bird and Biodiversity Area (IBA) è un'area considerata un habitat importante per la conservazione di popolazioni di uccelli selvatici.

L'individuazione dei siti spetta al BirdLife International, che ha sviluppato il programma. Attualmente, ci sono circa 10000 IBA nel mondo, in circa 100 paesi. Questi siti sono sufficientemente piccoli da essere completamente conservati e differire dagli habitat circostanti per caratteristiche, habitat o importanza ornitologica.

206 – Valle Del Torrente But

l'IBA include la parte centrale del Canale di San Pietro solcato dal torrente But ed altre valli laterali della Carnia settentrionale. L'area è stata perimetrata in maniera da includere le aree prative che ospitano un'importante popolazione di Re di quaglie. I recenti avanzamenti nel grado di conoscenza della distribuzione del Re di quaglie, specie globalmente minacciata, per la quale il Friuli-Venezia Giulia rappresenta la roccaforte italiana, hanno portato all'individuazione della nuova IBA 206- "Valle del Torrente But". In Tabella seguente si riporta la caratterizzazione dell'IBA secondo i criteri utilizzati nella relazione finale 2002 "Sviluppo di un sistema nazionale delle ZPS sulla base della rete delle IBA (Important Bird Areas)" redatto dalla LIPU.

Criteria relativi a singole specie

Specie	Nome scientifico	Status	Criterio
Re di quaglie	<i>Crex crex</i>	B	A1, C1, C6

L'intervento è esterno e non interferisce con l'IBA.

3.8.7. GEOLOGIA E GEOTECNICA

Gli aspetti relativi alla geologia e geotecnica sono rappresentati negli elaborati progettuali in particolare:

- Relazione geologica e relazione sismica;
- Relazione geotecnica.

Nella definizione della tipologia di intervento da realizzare si è tenuto conto delle indicazioni riportate negli elaborati precedentemente indicati.

3.8.8. IDROLOGIA

Gli aspetti relativi alla idrologia sono rappresentati nella "Relazione idrologica-Idraulica".

Nella definizione della tipologia di intervento da realizzare si è tenuto conto delle indicazioni riportate nell'elaborato precedentemente indicato.

3.8.9. SISMICITÀ

La classificazione sismica del territorio nazionale ha introdotto normative tecniche specifiche per le costruzioni di edifici, ponti ed altre opere in aree geografiche caratterizzate dal medesimo rischio sismico.

Per i comuni di Arta Terme, Sutrio e Paluzza è definita dalla Ordinanza PCM 3519 del 28 aprile 2006, All. 1b. "Pericolosità sismica di riferimento per il territorio nazionale". Per detti comuni la zona sismica è indicata come 2 che corrisponde a:

Zona sismica 1 Zona con pericolosità sismica media dove possono verificarsi forti terremoti.

3.8.10. IDRAULICA E SMALTIMENTO ACQUE

Gli aspetti relativi alla prossimità con il torrente But sono descritti e verificati nelle "Relazione idrologica e idraulica" di progetto.

Lo smaltimento delle acque meteoriche non presenta particolari problematiche in quanto le acque che si raccolgono al ciglio sinistro si convogliano naturalmente verso l'alveo del torrente But, mentre quelle che raggiungeranno il ciglio destro si disperderanno naturalmente nel terreno drenante presente al piede della scapata del rilevato stradale.

3.8.11. ARCHEOLOGIA

L'intervento, da quanto noto, non ricade in aree archeologiche vincolate. Da quanto analizzato l'intervento in progetto prevede solo allargamenti della carreggiata entro superfici limitate che sono già state oggetto di lavorazioni per la costruzione del tracciato attuale della S.S.52 bis. Pertanto si è ritenuto non necessario

eseguire ricerche più approfondite, considerato anche che non sono previsti scavi in profondità salvo realizzazione di micropali che però ricadono entro la superficie di occupazione attuale della carreggiata esistente.

3.8.12. BENI CULTURALI E PAESAGGIO

Il progetto ricade parzialmente nella Legge regionale 23 aprile 2007, n. 9 in quanto sottoposta a vincolo idrogeologico per la presenza del Torrente But.



3.8.13. VINCOLI AMBIENTALI E FATTIBILITÀ AMBIENTALE

L'intervento è ambientalmente fattibile come documentato nel dettaglio dalla relazione di fattibilità ambientale.

La tabella sottostante sintetizza il rapporto delle opere con le tutele ambientali.

Incidenza dell'intervento su ambiti di tutela ambientale

Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	X	<input type="checkbox"/>	Torrente But
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	X	

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
3. Zone montuose e forestali	X	<input type="checkbox"/>	Pecceta di sostituzione dei suoli mesici Ostrio-querceto tipico
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	X	
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	X	
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	X	
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	X	
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	X	
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	X	
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	X	<input type="checkbox"/>	Torrente But
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	X	
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	X	<input type="checkbox"/>	Zona sismica 1
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	X	

3.8.14. ENTI DI RIFERIMENTO

Gli enti gestori delle infrastrutture presenti sulle aree interessate dagli interventi sono:

- ANAS Spa, per quanto riguarda la SS N.52bis "Carnica";

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

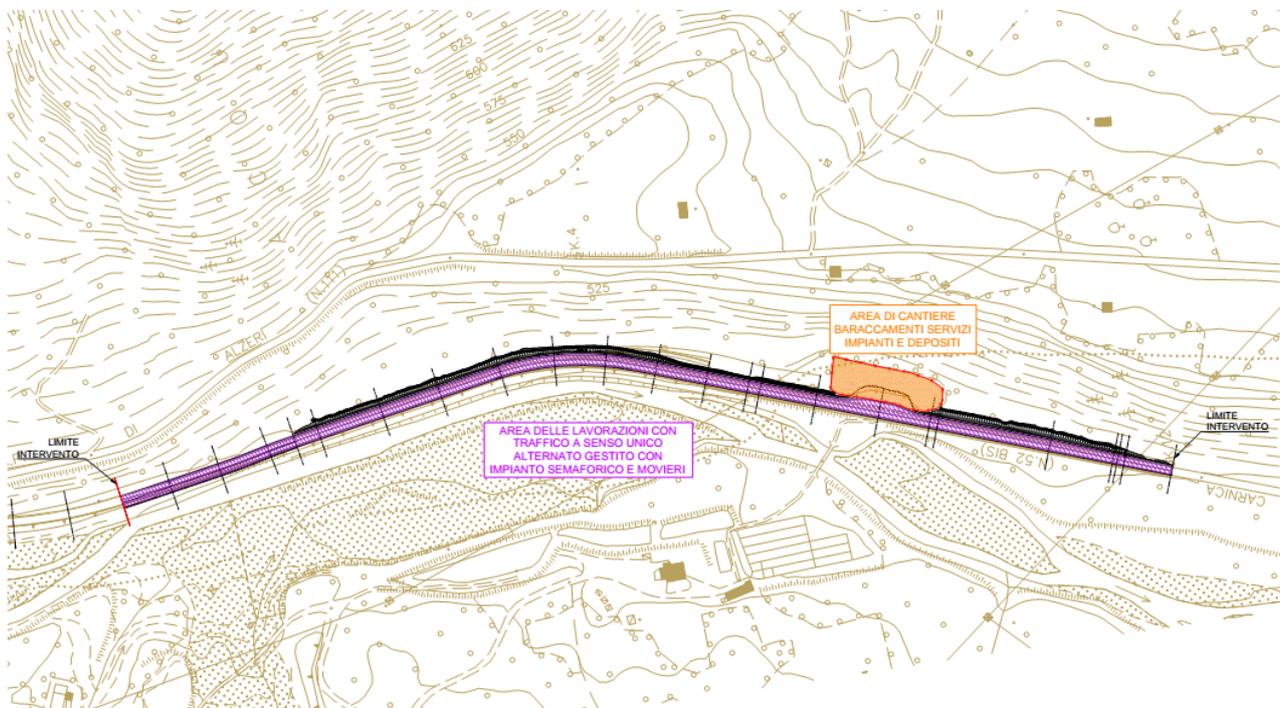
4. Impatto sulle componenti dell'ambiente

4.1. Entità ed estensione dell'impatto

L'entità dell'impatto più significativo è limitata alle fasi cantiere, con occupazioni necessarie alla costruzione degli allargamenti di carreggiata. Le aree di cantiere per depositi verranno ricavate in aree pubbliche.

L'orografia del territorio attraversato dal tratto di intervento è caratterizzata da ambiente urbano che lascia pochi spazi alle aree di cantiere operativo, che pertanto si limitano a quelle strettamente necessarie per la realizzazione delle opere d'arte previste da progetto.

Con l'opera in esercizio si esauriranno gli effetti aggiuntivi rispetto allo stato attuale. Le occupazioni di territorio dovute alle rettifiche della sezioni saranno trascurabili.



4.2. Natura dell'impatto

4.2.1. Trasformazione di coltura

L'intervento in progetto si inserisce in un contesto extraurbano con aree boscate. L'allargamento della SS 52bis non comporterà la sottrazione di aree coltivate in quanto l'intervento insiste in fascia di pertinenza stradale.

4.2.2. Valori naturalistici (flora e fauna)

L'intervento non interferisce con sistemi naturalistico della Rete Natura 2000. La natura dell'impatto maggiore sarà temporanea in fase di cantiere. Ad opera compiuta, e ripristinate le condizioni preesistenti nelle aree di cantiere, l'incidenza dell'intervento sarà trascurabile rispetto allo stato attuale su flora e fauna.

4.2.3. Stabilità del terreno

Gli interventi non pregiudicano la stabilità di versanti e pendii.

4.2.4. Acque meteoriche

Si prevede di smaltire le acque meteoriche in maniera coerente all'esistente.

4.2.5. Idrografia superficiale

Le opere necessarie alla rettifica della SS 52bis non avranno effetti ed impatti negativi sulle acque superficiali.

4.2.6. Interferenza sull'ecosistema della zona

L'opera non avrà interferenze negative permanenti con l'ecosistema della zona.

4.2.7. Valore storico e archeologico

L'intervento si mantiene nella fascia in adiacenza alla strada esistente senza interessare valenze storiche o archeologiche note.

4.2.8. Estetica a breve campo

Il progetto prevede elementi infrastrutturali già presenti nel territorio in allargamento alla viabilità esistente. Localmente vi saranno ovvie modifiche delle presenze antropiche.

4.2.9. Estetica a lungo campo

Trattandosi di lavori su di una viabilità esistente si esclude qualsiasi alterazione dello skyline dei luoghi a lungo campo.

4.2.10. Rumore

La zona presenta il persistente fondo acustico tipico di una viabilità statale, in particolare nelle ore di punta estiva ed invernale. I lavori porteranno inevitabilmente un incremento di rumore lungo la strada, legato all'azione di macchine operatrici di cantiere. Esso risulterà comunque inavvertibile già a breve distanza, annullandosi del tutto a intervento completato.

4.2.11. Odore

Non si prevede che le lavorazioni previste possano alterare in alcun modo lo stato di fatto, né in fase di costruzione, né a lavori completati.

4.2.12. Polveri

In fase di lavoro le macchine operatrici produrranno un incremento di tale parametro durante le effettive ore di attività del cantiere, in particolare durante le lavorazioni che implicano movimenti terra in genere, le modeste fresature di pavimentazioni in conglomerato bituminoso e le demolizioni totali e/o parziali di manufatti in calcestruzzo. Tali variazioni ritorneranno ai valori attuali una volta completate le suddette lavorazioni.

4.2.13. Rischi igienico-sanitari

Le lavorazioni previste non indurranno nel territorio nuove fonti di inquinamento permanente. Per tutta la durata dei lavori si avrà in cantiere emissione di gas di scarico da parte dei mezzi d'opera. Tale impatto risulterà limitato all'area di cantiere e cesserà a fine lavori.

4.3. Natura transfrontaliera dell'impatto

Il progetto non ha impatti diretti transfrontalieri.

4.4. Intensità e complessità dell'impatto

L'impatto maggiore si avrà sulla viabilità in fase di costruzione. Impatti ridotti e circoscritti si avranno sulle aree di cantiere. Questi impatti sono comunque reversibili con i ripristini e le compensazioni previste.

4.5. Probabilità dell'impatto

L'impatto è certo e facilmente prevedibile, trattandosi di lavori stradali con tecniche tradizionali su una strada esistente.

4.6. Prevista insorgenza, durata, frequenza e reversibilità dell'impatto

Come già argomentato l'impatto sarà concentrato in fase di cantiere.

La durata del cantiere è ipotizzabile in sei mesi. L'impatto di cantiere sarà reversibile con mitigazioni e ripristini.

4.7. Cumulo tra l'impatto del progetto in questione e l'impatto di altri progetti esistenti e/o approvati

Non sono previsti cumuli tra l'impatto del progetto in questione e l'impatto di altri progetti esistenti e/o approvati.

4.8. Possibilità di ridurre l'impatto in modo efficace.

L'impatto del cantiere potrà essere ridotto con le misure di mitigazione elencate nel capitolo seguente.

5. MONITORAGGI E MITIGAZIONI

Come si evidenzia nel progetto e sintetizzato nella presente scheda l'impatto sul bene tutelato è minimo e si prevede nelle zone di allargamento del corpo stradale di favorire il ricrescere della vegetazione mediante idrosemina di essenze autoctone.

5.1. SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

Gli impatti paesaggistici riguardano prevalentemente l'adeguamento della sezione stradale del tracciato. Verranno previste misure compensative e di mitigazione quali:

- la risagomatura delle scarpate finali con pendenze compatibili con quelle del versante naturale;
- il raccordo morfologico naturaliforme con superfici al contorno;
- la ricostruzione del suolo organico e della pavimentazione erbosa;

6. Procedure, interferenze ed enti di riferimento

Nel presente capitolo è riportato un elenco di procedure, interferenze, adiacenze per l'ottenimento dei pareri, delle approvazioni e dei nulla osta dagli enti di specifica competenza.

6.1. Enti di riferimento:

- COMUNE DI SUTRIO
- COMUNE DI PALUZZA
- REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA
- MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

6.2. Procedure ambientali

6.2.1. VIA e Verifica di ASSOGGETTABILITÀ VIA

VIA e Verifica di ASSOGGETTABILITÀ VIA

La valutazione d'impatto ambientale (VIA CODICE DELL'AMBIENTE D.Lgs. n.152/2006 TESTO UNICO DELL'AMBIENTE) è il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del decreto 152/2006, l'elaborazione e la presentazione dello studio d'impatto ambientale da parte del proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione dello studio d'impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente e degli esiti delle consultazioni, l'adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l'integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto.

Con riferimento alla 152/2006, il progetto è un "adeguamento tecnico finalizzato a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali un progetto di strada extraurbana secondaria di interesse nazionale", contenuta al punto 2, lettera c) dell'ALLEGATO II-bis - Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza statale (allegato introdotto dall'art. 22 del d.lgs. n. 104 del 2017).

Come evidenziato nell'analisi dei vincoli ambientali, la S.S. 52 bis in questo tratto non interessa aree tutelate Rete Natura 2000.

Il punto 9 dell'art 6 della 152/2006 recita:

9. Per le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, fatta eccezione per le modifiche o estensioni di cui al comma 7, lettera d), il proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, ha la facoltà di richiedere all'autorità competente, trasmettendo adeguati elementi informativi tramite apposite liste di controllo, una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare.

Alla luce di questo dettato, considerato che l'intervento è un semplice allargamento della sezione, gli effetti sull'ambiente non possono essere significativi né negativi.

Si ritiene pertanto percorribile la richiesta all'Autorità competente "Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare - Direzione per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali" una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare. A tal fine è stata predisposta la "Lista di controllo per la valutazione preliminare - (art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)- Modulistica 03/08/2017.

.

6.2.2. Incidenza

Nessuna incidenza su siti Rete Natura 2000.

6.2.3. Altri Vincoli:

Nessun altro vincolo.