



404 4.13. R

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 3258 del 31/01/2020

W W

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>S.S. 52 bis "Carnica"</p> <p>Piano di potenziamento</p> <p>e riqualificazione di itinerario</p> <p>LOTTO 4 dal km 12+000 al km 12+862</p> <p>IDVIP: 4660</p>
Proponente:	<p>ANAS S.p.A.</p>

W

W

W

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, 71.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTI Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011, prot. n. GAB/DEC/2011/217 del 11/11/2011 e prot. n. GAB/DEC/2011/223 del 12/11/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

PRESO ATTO della domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dall'ANAS con nota prot. n. CDG-0246312-P del 02/05/2019 relativamente al progetto "S.S. 52 bis "Carnica" – Piano di potenziamento e riqualificazione itinerario. Progetto esecutivo dell'intervento di cui al Punto 18 – Lotto 4";

PRESO ATTO che:

- L'intervento è stato oggetto, su istanza del proponente, della procedura di valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., conclusasi con provvedimento direttoriale prot. DVA-9426 del 23/04/2018 con cui, sulla base degli elementi informativi resi dalla Società, si è ritenuto che sussistono potenziali impatti ambientali significativi e negativi indotti dall'intervento e che pertanto la proposta progettuale dovesse essere sottoposta ad adeguata valutazione ambientale attraverso, quantomeno, la procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A.;
- la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n. 12398/DVA del 16/05/2019;
- la DVA con nota prot. n. 13011/DVA del 22/05/2019, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

ESAMINATA la documentazione allegata alla domanda che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio Preliminare Ambientale;
- Dichiarazione sostitutiva di atto notorio ex art. 47 del D.P.R. 445/2000 attestante il valore delle opere da realizzare e l'importo del contributo da versare ai sensi dell'art. 33 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., nonché copia della ricevuta di avvenuto pagamento di detto onere;
- Quadro economico generale;
- Relazione paesaggistica;

PRESO ATTO che:

- ai sensi dell'art. 19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito web dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art. 19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA con nota prot.n.13011/DVA del 22/05/2019 ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

CONSIDERATO che il progetto ricade nel più ampio intervento di potenziamento e riqualificazione d'itinerario della S.S. 52 bis "Carnica" che consiste nell'allargamento, ove necessario e possibile, della sede stradale a una piattaforma di tipo C2 del Decreto del 05/11/2001 e ss.mm. e ii. del MIT;

PRESO ATTO che il progetto esecutivo è stato sottoposto alle seguenti fasi autorizzative:

- Autorizzazione paesaggistica con Decreto n. 3844/TERINF del 21/08/2018 del Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica della Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;
- Parere positivo del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Friuli Venezia Giulia con nota prot. 10226 del 20/07/2018;
- Autorizzazione idraulica con Decreto n. 1819/AMB del 09/05/2018;
- Parere Regione Friuli Venezia Giulia acquisito al Registro CTVA al Prot. n. 43 del 10/01/2020;

CONSIDERATO:

- che il Servizio Valutazioni Ambientali della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha richiesto integrazioni alla documentazione inviata e precisamente:
 - una descrizione del Piano di riqualificazione della SS 52 bis nella sua interezza;
 - un chiarimento univoco sulla previsione di una pista ciclabile a lato della strada;
 - una valutazione di idonee soluzioni legate all'incrocio con la SP 111 e agli attraversamenti ciclopedonali;
 - una maggior evidenza dell'allargamento di progetto e sulle modalità di allargamento in rilevato o con banchettone;
 - l'invio della relazione idrologica e idraulica;
 - un chiarimento sulle modalità di ripristino del suolo e delle aree a verde;
 - la previsione progettuale circa l'individuazione e rimozione di specie esotiche invasive;
 - una valutazione dei flussi stimati di traffico in fase di cantiere e viabilità alternativa;
 - valutazione dell'impatto in fase di cantiere e post opera relativamente alla variazione di flusso di traffico stimato;
 - modalità di trattamento dei rifiuti;
 - opportunità di coordinamento con i lavori di realizzazione dell'elettrodotto 220 kV "Somplago – Wurmlach" da parte di Alpe Adria Energia S.p.A.

CONSIDERATO e VALUTATO:

- che ANAS ha inviato con PEC prot. 676301 del 27/11/2019 un'integrazione volontaria riscontrando le richieste come segue:
 - 1- vengono allegati gli elaborati relativi al Piano di potenziamento e riqualificazione d'itinerario della SS 52 bis "Carnica" e segnatamente la relazione illustrativa, la planimetria dei punti critici e la monografia del tracciato;
 - 2- il Proponente specifica l'impossibilità di effettuare un ulteriore allargamento poiché comporterebbe una totale revisione dei calcoli statici del banchettone;

- 3- viene specificato che la risoluzione dell'incrocio con la SP 111 sarà oggetto della progettazione del lotto contiguo a quello in argomento, che comprende l'allargamento della SS 52 bis tra i km 12+862 e 13+900;
- 4- vengono segnalate puntualmente le progressive d'intervento in allargamento in rilevato e quelle tramite banchettone in c.a. e definite le interferenze con l'habitat naturale;
- 5- il Proponente ha allegato la relazione idrologica/idraulica di progetto
- 6- vengono specificati gli impatti dell'opera in fase di cantiere e di esercizio e le modalità dei ripristini in conformità al Manuale degli Habitat del Friuli Venezia Giulia;
- 7- il Proponente specifica che qualora presenti nelle aree interferite dal cantiere, verranno rimosse le specie esotiche invasive;
- 8- il Proponente ha effettuato una stima del flusso dei mezzi pesanti. L'impatto viene considerato lieve anche in virtù della temporaneità del fenomeno;
- 9- vengono calcolate le emissioni di PM10 tramite le "*Linee Guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti*" e confrontate con i valori soglia. Il risultato ottenuto non comporta nessuna azione necessaria di monitoraggio o altro;
- 10- viene specificata la modalità del trattamento dei rifiuti in cantiere, nei modi previsti dalla legge;
- 11- il Proponente comunica che è già stata fatta una riunione di coordinamento con Alpe Adria Energia S.p.A. nella quale si è fatta una ricognizione delle tempistiche di approvazione dei progetti da ambo le parti e si è concordato il coordinamento degli interventi volta per volta;

VISTA la nota con la quale il proponente richiede, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006, che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

PRESO ATTO che la Regione Friuli Venezia Giulia, in data 10/01/2020, ha espresso sull'intervento, giudizio positivo con prescrizioni;

CONSIDERATO:

- che il tratto stradale in questione interessa il territorio dei Comuni di Paluzza, Sutrio e Arta Terme, non modificando il tracciato esistente ma adeguando semplicemente la larghezza della piattaforma stradale;
- che l'intervento consiste nell'allargamento della sede stradale della S.S. n. 52 bis che si sviluppa i km 12+000 e 12+862,42 mediante l'ampliamento del rilevato stradale nel tratto tra le progressive 12+000 e 12+716 e tramite la realizzazione di un banchettone a sbalzo in calcestruzzo armato tra le chilometriche 12+716 e 12+862,42, per ottenere una carreggiata a due corsie (una per senso di marcia) aventi larghezza pari a 3,50 m ed altresì affiancate da due banchine laterali di 1,25 m, per un'ampiezza complessiva della piattaforma di 9,50 m, afferente quindi alla categoria "Strade Extraurbane secondarie" - C2 delle "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*" (Decreto 5 novembre 2001);
- che l'intervento, per caratteristiche funzionali e dimensionali, ricade nella tipologia di opere indicate espressamente nell'Allegato II-bis - progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza statale del D.Lgs. 152/2006, come modificato dal D.Lgs. 104/2017 ed in particolare al *punto 2: Progetti di infrastrutture, lettera c: strade extraurbane secondarie di interesse nazionale*, del medesimo dispositivo.

Quadro di riferimento programmatico

CONSIDERATO che il proponente, nella documentazione prodotta, ha sviluppato l'analisi del sistema programmatico, pianificatorio e delle tutele al fine di esaminare il grado di coerenza degli interventi progettuali con il complesso quadro della pianificazione a scala sovregionale, regionale, provinciale, comunale e comunitaria (interferenze con il sistema della Rete Natura 2000), analizzando e valutando alla scala territoriale, urbanistica e di settore i seguenti strumenti di programmazione e di pianificazione:

Pianificazione regionale:

- *Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto della Mobilità delle Merci e della Logistica (2011):* Con delibera del 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.

- *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.

- *Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione (PAI):* approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 novembre 2013, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 97 del 28 aprile 2014.

Complesso dei vincoli ambientali, paesaggistici e delle tutele

- *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 Bird Life 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.

L'IBA in questione 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". 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 è la seguente:

Specie: Re di quaglie, Nome scientifico: *crex crex*, Status: B, Criterio A1, C1, C6.

L'intervento di che trattasi non interferisce con l'IBA.

VALUTATO che dalla documentazione prodotta, relativamente al quadro di riferimento programmatico:

- il progetto ricade parzialmente nella Legge regionale 23 aprile 2007, n. 9 in quanto sottoposta a vincolo idrogeologico per la presenza del Torrente But.
- con riferimento ai PRGC dei tre Comuni interessati, l'intervento ricade interamente entro i limiti attuali destinati alla viabilità.
- l'intervento 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. Inoltre non sono previsti scavi in profondità salvo realizzazione di micropali che però ricadono entro la superficie di occupazione attuale della carreggiata esistente.
- 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. Gli allargamenti della sede potranno interessare localmente piccole porzioni di area boscata.
- la presenza del Torrente But genera un vincolo paesaggistico che non interessa l'area del progetto. Non vi sono zone umide.
- non sono presenti riserve o parchi naturali nelle zone interessate dal progetto.
- 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.
- le azioni di progetto sono mirate al miglioramento dell'inserimento della sede stradale nell'ambiente tramite la sostituzione dell'attuale guard-rail in acciaio con barriere in legno provviste di opportuna omologazione.

PRESO ATTO che:

- La progettazione dell'opera è stata avviata a seguito della presentazione del Piano di potenziamento e riqualificazione d'itinerario della S.S. 52 bis;
- L'adeguamento della S.S. 52 bis è stato dichiarato di interesse rilevante per la Regione, ai fini del miglioramento dell'accesso all'area della Carnia;

VALUTATO che, *relativamente al quadro di riferimento programmatico* la documentazione prodotta evidenzia la sostanziale coerenza e conformità delle azioni di progetto con gli indirizzi e le prescrizioni generali e specifiche dei piani e programmi analizzati, con il sistema dei vincoli e delle tutele e che l'intervento può ritenersi coerente con gli atti e documenti di programmazione sopra indicati che, dal punto di vista viabilistico, modifica lievemente lo stato di fatto;

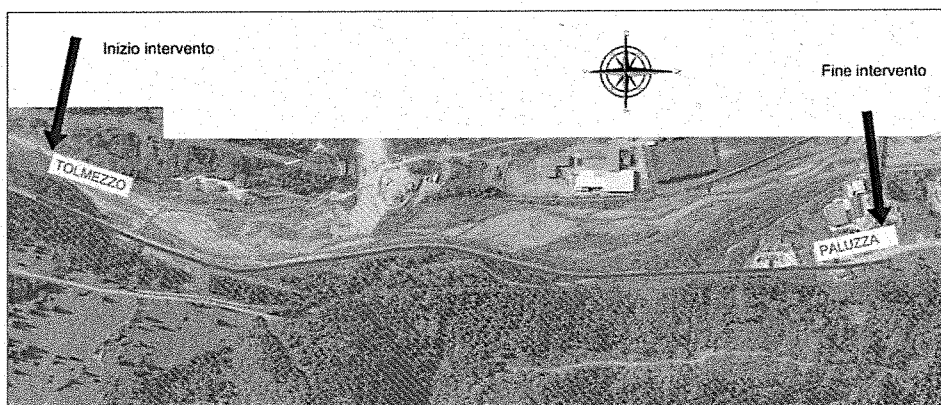
Quadro di riferimento progettuale

CONSIDERATO che relativamente alla motivazione dell'opera:

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;

la strada nel tratto interessato, presenta una carreggiata di 6,00 m con due corsie da 3,00 m ciascuna ed il tracciato si snoda parallelamente al Torrente But lambendo la sponda orientale del corso d'acqua. Lungo il ciglio sinistro del tratto stradale, sponda del torrente, è disposta una barriera di sicurezza in acciaio. Il bordo destro invece è affiancato da bassure e zone boscate;



CONSIDERATO che le principali motivazioni prefigurate con l'attuazione del progetto, possono essere così riassunte:

- rispondere, in primo luogo, alla forte domanda espressa da tempo dalle comunità residenti nel territorio, affinché fosse implementata l'offerta di mobilità sicura ed efficiente garantendo una miglior

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the name 'Luca' and several illegible signatures.

transitabilità e rendendo più agevole il transito contemporaneo nei due sensi di marcia sia di veicoli, ma soprattutto di mezzi pesanti;

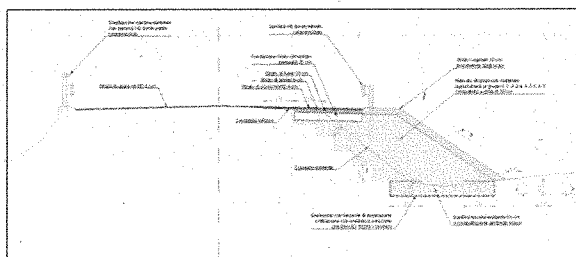
- migliorare l'andamento planimetrico della strada aumentando i raggi di curvatura e intervenendo sul costone roccioso al fine di aumentare la distanza di visuale libera.
- realizzare un'opera coerente con le politiche di programmazione e di assetto del territorio, nel rispetto dell'ambiente, del paesaggio, degli ecosistemi, della biodiversità e della salute pubblica e del benessere collettivo;
- definire la migliore configurazione geometrica e funzionale stradale, a cui applicare, sia in fase di cantierizzazione che di esercizio, le più avanzate soluzioni tecniche e tecnologiche in grado di garantire un'elevata e diffusa durabilità e manutenibilità dei manufatti, nonché conseguire le più affidabili condizioni di compatibilità strutturale, idraulica, di efficienza trasportistica e di sicurezza per l'utenza, e, infine, un'idonea connessione tra il sistema economico e sociale con le grandi arterie di interesse nazionale;

CONSIDERATO che gli interventi in progetto si sviluppano per circa 862 m e prevedono l'ampliamento della carreggiata e la realizzazione di una nuova barriera di sicurezza, in particolare:

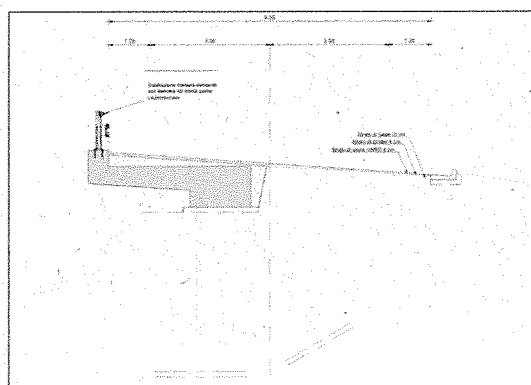
- rimozione delle barriere esistenti;
- ampliamento della sede stradale mediante realizzazione del banchettone (o laddove possibile mediante ampliamento del rilevato);
- installazione di nuove barriere a norma;
- asfaltatura e segnaletica;

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.



Sezione tipo con allargamento in rilevato



Sezione tipo con banchettone

CONSIDERATO che 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;

VALUTATO che l'opera nelle sue componenti progettuali:

- rappresenta un ampliamento della più importante arteria di collegamento con la Carnia;
- l'attuale configurazione crea un notevole disagio alla circolazione stradale, che risulta rallentata anche a causa anche di volumi di traffico sostenuti nel periodo estivo, pericolosa a causa delle scarse distanze di visibilità in curva e, altresì, e difficoltosa per i veicoli commerciali sia leggeri che pesanti che incontrano forti difficoltà in caso di transito contemporaneo nei due sensi di marcia;
- rispetta le finalità di miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale e decongestionamento del traffico stradale;
- è realizzato nel rispetto delle normative per la costruzione di infrastrutture ed intersezioni stradali.

Piano di Gestione delle terre:

CONSIDERATO che per la realizzazione degli interventi in progetto saranno effettuati i seguenti lavori:

1. Sbiancamento del ciglio e della scarpata esistente per favorire l'allargamento del rilevato;
2. Realizzazione dell'allargamento del rilevato con i nuovi fossi di guardia;
3. Realizzazione di nuova pavimentazione in conglomerato bituminoso;

CONSIDERATO che, da quanto dichiarato dal Proponente, il computo degli scavi, come da sezioni trasversali di progetto e relative tavole stecheometriche, assommano a 3.035,64 mc. Sono compresi nel volume di cui sopra anche i materiali di demolizione della sovrastruttura stradale;

CONSIDERATO e VALUTATO che per i "cantieri di piccole dimensioni" (inferiore a 6.000 mc) il Proponente seguirà la procedura semplificata che consiste nella presentazione della Dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, così come previsto dall'Allegato 6 del Dpr 120/2017, che sarà trasmessa al Comune del luogo di produzione e all'Arpa territorialmente competente, almeno 15 giorni prima dell'inizio dei lavori di scavo;

Quadro di riferimento ambientale

CONSIDERATO che lo Studio Preliminare Ambientale considera le diverse componenti ambientali e gli impatti su ciascuna di esse generate dall'opera sia in fase di realizzazione che di esercizio, ovvero le componenti, come di seguito dettagliato

Con riferimento alla componente ATMOSFERA

CONSIDERATO che, con riferimento alla fase di cantiere, le problematiche connesse agli impatti prodotti dalle emissioni d'inquinanti atmosferici in fase di costruzione sono riconducibili a tre fenomeni:

- le emissioni di gas di scarico delle macchine operatrici;

Handwritten signatures and marks at the bottom of the page, including a large '9' and various scribbles.

- il sollevamento e la dispersione di polveri a seguito del transito dei mezzi su strada non pavimentate;
- il sollevamento e la dispersione di polveri provocati dalle lavorazioni svolte (scavo, movimentazione, posa);
- l'attività di cantiere in progetto presenta la caratteristica sia di essere mobile, spostandosi con continuità lungo il tracciato dell'opera in oggetto man mano che questa venga realizzata, che fissa, con lavorazioni di cantiere e zone di stoccaggio che rimangono ubicate in aree dedicate;
- i ricettori presenti sia lungo il tracciato che adiacenti alle aree operative fisse, sono pertanto interessati dalle emissioni prodotte da queste attività solamente per un periodo di tempo limitato, evidenziabile nel cronoprogramma lavori, che determina una situazione di temporaneità degli impatti;

VISTO E CONSIDERATO che gli interventi di mitigazione per la componente atmosfera in fase di realizzazione delle opere sono i seguenti:

- interventi di mitigazione di carattere generale che riguarderanno la predisposizione di specifici protocolli di gestione delle singole attività finalizzati ad individuare ed implementare le modalità corrette di svolgimento delle attività stesse che consentano di ridurre al minimo le emissioni di inquinanti ed in particolare di polveri nonché l'adeguata formazione delle maestranze al fine di evitare tutti quei comportamenti che, non funzionali allo svolgimento delle attività, determinano emissioni di inquinanti evitabili alla fonte;
- interventi di mitigazione dei carichi in atmosfera dei mezzi di cantiere attraverso una corretta scelta dei macchinari ed una loro costante manutenzione;
- interventi di mitigazione della movimentazione e stoccaggio dei materiali/terre mediante l'impiego di specifici presidi atti a limitare il deposito dei materiali sul manto stradale potenzialmente risollelabile ad opera dei mezzi in transito e l'erosione dei cumuli ad opera del vento (copertura dei carichi nelle fasi trasporto; periodica pulizia delle aree di transito mediante macchine spazzatrici; periodica pulizia dei pneumatici mediante sistemi di lavaggio ad alta pressione, previsti in tutti le aree di cantiere e operative; utilizzo di un cannone per la nebulizzazione di acqua durante le fasi di scavo delle gallerie naturali; bagnatura periodica delle piste e dei cumuli dei materiali stoccati; copertura delle vasche dedicate alla caratterizzazione con teli in PVC rinforzato telescopici, che impediscono l'erosione di polveri in caso di condizioni meteorologiche avverse.

VALUTATO che, con riferimento alla fase di cantiere, i potenziali impatti connessi alla dispersione di polveri dovuta alle attività operative, sono stimati bassi (magnitudo 4);

CONSIDERATO che, con riferimento alla fase di esercizio, le emissioni stradali nello scenario ante-operam e post-operam non varieranno significativamente;

CONSIDERATO che non si prevedono interventi di mitigazione per la componente atmosfera in fase di esercizio

Con riferimento alla componente RUMORE

CONSIDERATO che l'analisi della fase di cantiere ha considerato che la zona presenta il persistente fondo acustico tipico di una viabilità statale, in particolare nelle ore di punta estiva ed invernale e che i lavori porteranno inevitabilmente un incremento di rumore lungo la strada, legato all'azione di macchine operatrici di cantiere, si stima che esso risulterà comunque inavvertibile già a breve distanza, annullandosi del tutto a intervento completato;

CONSIDERATO che in fase di esercizio non vi saranno variazioni rispetto alla situazione ante-operam vista la natura dell'intervento, di mero allargamento della sede stradale;

Con riferimento alla componente AMBIENTE IDRICO

CONSIDERATO che il proponente, in fase di progettazione esecutiva, dopo aver esaminato gli studi idrologico idraulici effettuati nella zona in esame e ricava una superficie del bacino idrologico di 119 km² e una portata con Tr = 50 di 527 m³/s e con Tr=100 di 600 m³/s, tenendo conto della posizione dell'intervento, ha ricalcolato la superficie del bacino sotteso poco a valle della confluenza del torrente But con il Rio Sàustri, ottenendo una nuova superficie di 136,5 km², ottenendo portate di 605 m³/s (Tr=50) e 690 m³/s (Tr=100) e ha quindi effettuato una simulazione idraulica con software HEC-RAS ottenendo un livello di piena centenaria che resta circa 2 metri al di sotto del rilevato stradale;

CONSIDERATO che gli interventi previsti non intervengono e non interessano le attuali strutture di difesa spondale presenti;

Con riferimento alla componente AMBIENTE SUOLO E SOTTOSUOLO e ACQUE SOTTERRANEE

CONSIDERATO che il proponente nella relazione geologica di progetto giunge alle seguenti conclusioni:

- l'area di studio non risulta inserita nell'ambito di aree a pericolosità geologica e/o valanghiva secondo Il Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del F. Tagliamento;
- alla base del rilevato stradale sia la fascia di monte e parzialmente, nel tratto iniziale, quella di valle, risultano interessate da pericolosità idraulica elevata P3 secondo il PAI;
- a partire da una profondità media di circa 5,0/6,0 metri dal piano strada sono presenti acquiferi associati sia alle perdite di subalvea sia alla ricca alimentazione idrica proveniente dalle conoidi di monte e dai depositi detritici di falda (testimoniata dalle numerose venute d'acqua presenti in sinistra idrografica al piede delle sponde del t. But);
- il tratto stradale di progetto presenta lungo il suo sviluppo n° 2 sezioni stratigrafiche distinte:
 - la prima caratterizza il tratto dall'inizio sino alla sezione di progetto n° 16 (al km 12+696) e presenta uno strato superficiale con ghiaie e ciottoli in matrice sabbiosa (circa 5.0/6.0 m di spessore) seguito da una coltre di circa 25/30 m con limi prevalentemente sabbiosi;
 - Il tratto seguente (sino a fine intervento al km 12+862) è invece caratterizzato da depositi di conoide con prevalenza di ghiaia poligenica prevalentemente arenacea da fina a grossa angolare sub angolare limosa sabbiosa con frequenti ciottoli e blocchi;
- sulla base delle indicazioni stratigrafiche e idrogeologiche fornite si rileva che l'area non può essere interessata da fenomeni di liquefazione delle sabbie
- ai sensi delle Norme Tecniche di Costruzione (2008) si ritiene che i terreni interessati dall'allargamento della sede stradale con soletta a sbalzo appartengano alla categoria di profilo stratigrafico del suolo di fondazione di tipo B con un'accelerazione massima su suolo prevista, per un tempo di ritorno di 949 anni di 2,87m/s²

CONSIDERATO che non è previsto l'utilizzo di sostanze inquinanti che possano causare rischio di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci al suolo o in acque superficiali o sotterranee;

Con riferimento alla componente VEGETAZIONE FLORA E FAUNA

CONSIDERATO che il proponente nella lista di controllo per la valutazione preliminare dichiara che la costruzione comporterà l'utilizzo di ridotte zone di bosco, all'interno delle zone di pertinenza stradale per le rettifiche e gli allargamenti della sede stradale, rimanendo in una fascia di 2,5 metri dall'attuale sedime stradale;

CONSIDERATO che l'emissione di polveri che avviene in fase di cantiere è considerata di impatto non significativo e si annulla in fase di esercizio;

CONSIDERATO che l'emissione di rumori, vibrazioni, emissioni luminose o termiche che avviene in fase di cantiere è considerata di impatto non significativo e si annulla in fase di esercizio;

CONSIDERATO che in fase di esercizio il traffico scorrerà in maniera più fluida migliorando quindi l'impatto su flora e fauna;

CONSIDERATO che, come già espresso, l'intervento non interferisce con l'Important Bird and Biodiversity Area (IBA) del Re di quaglie;

Con riferimento agli aspetti ECOSISTEMICI E DI BIODIVERSITÀ

CONSIDERATO che la S.S. 52 bis è di fatto l'unica via di accesso che collega Tolmezzo al Monte Zoncolan e quindi il problema viabilistico è l'interesse preminente della fascia di territorio;

CONSIDERATO che 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.

VALUTATO che anche per questa componente gli impatti sono stati suddivisi tra fase di cantiere e di esercizio:

- in fase di cantiere gli impatti dell'opera sono limitati al taglio vegetazionale che portano di conseguenza alla frammentazione degli ecosistemi. La stima di questo impatto è considerato molto limitato;
- in fase di esercizio l'impatto è nullo poiché la si tratta di un intervento di mero allargamento della sede stradale esistente;

Con riferimento ai siti Rete Natura 2000

CONSIDERATO e VALUTATO che non è stata rilevata nessuna interferenza con i siti Rete Natura 2000;

Con riferimento alla componente PAESAGGIO

CONSIDERATO che, relativamente all'entità ed estensione dell'impatto si ritiene che l'impatto più significativo sarà limitato alle fasi cantiere, con occupazioni necessarie alla costruzione degli allargamenti di carreggiata;

CONSIDERATO che l'orografia del territorio, attraversato dal tratto di intervento, è caratterizzata da ambiente urbano pertanto gli spazi per le aree di cantiere operativo si limitano a quelli strettamente necessari per la realizzazione delle opere d'arte previste dal progetto.

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

CONSIDERATO che, relativamente alla natura dell'impatto si sono analizzati vari aspetti e precisamente:

- Trasformazione di coltura: L'intervento in progetto si inserisce in un contesto extraurbano con aree boscate. L'allargamento della sede stradale non comporterà la sottrazione di aree coltivate in quanto l'intervento insiste in fascia di pertinenza stradale;
- Stabilità del terreno: Gli interventi non pregiudicano la stabilità di versanti e pendii;
- Acque meteoriche: Si prevede di smaltire le acque meteoriche in maniera coerente all'esistente;
- Interferenza sull'ecosistema della zona: L'opera non avrà interferenze negative permanenti con l'ecosistema della zona;
- Il progetto prevede elementi infrastrutturali già presenti nel territorio in allargamento alla viabilità esistente;
- Trattandosi di lavori su di una viabilità esistente si esclude qualsiasi alterazione dello skyline dei luoghi a lungo campo;
- 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;
- 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;
- 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;
- L'impatto maggiore si avrà sulla viabilità in fase di costruzione. Impatti ridotti e circoscritti si avranno nelle aree di cantiere. Questi impatti sono comunque reversibili con i ripristini e le compensazioni previste;
- La durata del cantiere è ipotizzabile in sei mesi. L'impatto di cantiere sarà reversibile con mitigazioni e ripristini;

CONSIDERATO che la descrizione dei possibili impatti è stata sviluppata sia per la fase di realizzazione delle opere che per la fase di esercizio e sono stati indicati gli interventi di mitigazione;

CONSIDERATO che gli impatti paesaggistici riguarderanno 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.

CONSIDERATO che l'intervento si mantiene nella fascia in adiacenza alla strada esistente e non saranno interessate valenze storiche o archeologiche note;

CONSIDERATO e VALUTATO in base alle considerazioni effettuate, vista la tipologia dell'intervento descritto e la morfologia dell'area, si ritiene che per la realizzazione delle opere non risultano possibili effetti significativi negativi sul paesaggio;

4 h' Bca

FM

VISTA la nota con la quale il proponente richiede, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D. Lgs. 152/2006, che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

CONSIDERATE le caratteristiche e la localizzazione del progetto, nonché le caratteristiche degli impatti potenziali;

RITENUTO che l'esecuzione degli interventi previsti dovrà avvenire nel rispetto delle indicazioni, ed accorgimenti indicati nello Studio Preliminare;

PRESO ATTO che il progetto esecutivo è stato sottoposto in particolare alle seguenti fasi autorizzative:

- Autorizzazione paesaggistica con Decreto n. 3844/TERINF del 21/08/2018 del Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica della Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;
- Parere positivo del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Friuli Venezia Giulia con nota prot. 10226 del 20/07/2018;
- Parere positivo della Regione Friuli Venezia Giulia acquisito al Registro CTVA al Prot. n. 43 del 10/01/2020;
- Autorizzazione idraulica con Decreto n. 1819/AMB del 09/05/2018;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

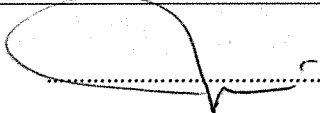
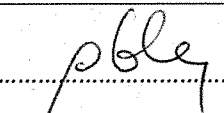
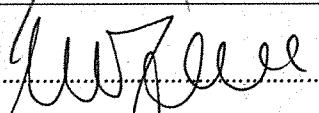
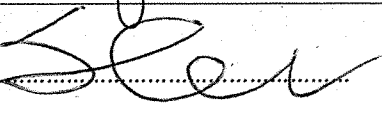

ESPRIME

Parere positivo all'esclusione dalla procedura di VIA dell'intervento relativo al Progetto "S.S. 52 bis "Carnica" Piano di potenziamento e riqualificazione di itinerario LOTTO 4 dal km 12+000 al km 12+862", a condizione che si ottemperi alle prescrizioni di cui al parere della Regione Friuli Venezia Giulia ed alle condizioni ambientali di seguito indicate

Condizione ambientale n.1	
Macrofase	in corso d'opera
Fase	Fase di progettazione esecutiva, Fase di cantiere e Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale, mitigazioni
Oggetto della prescrizione	La documentazione di organizzazione del cantiere dovrà prevedere che: - vengano adottati tutti gli accorgimenti necessari per la mitigazione degli impatti su tutte le componenti ambientali, quali l'utilizzo di macchine per la pulizia delle opere d'arte interessate dai lavori e l'adozione di tecniche per evitare il ristagno delle acque meteoriche e la dispersione di materiale sfuso, nonché di sistemi per l'abbattimento delle polveri nonché tutte le misure di mitigazione per il contenimento del rumore; - si dovrà prevedere che le aree vengano attrezzate con idonei presidi atti a confinare e raccogliere i liquidi accidentalmente versati, prevedendo che le operazioni di manutenzione e rabbocco dei macchinari utilizzati avvengano in zona pavimentata ed impermeabile;
Termine - avvio Ottemperanza	Progettazione esecutiva, Corso d'opera, Fase di esercizio.
Ente vigilante	Servizio valutazioni ambientali - Regione Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	

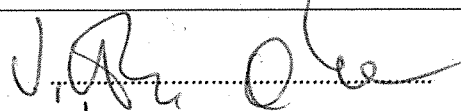
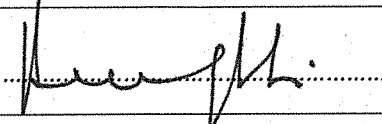
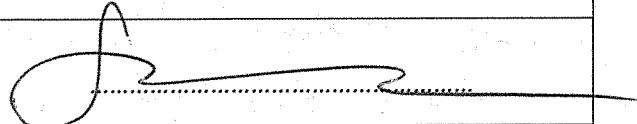
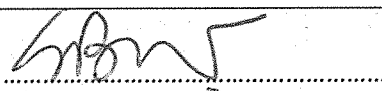
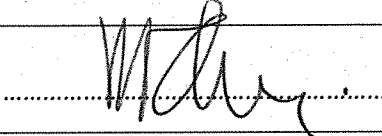
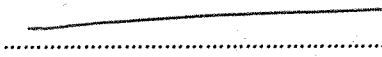
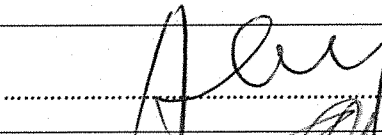

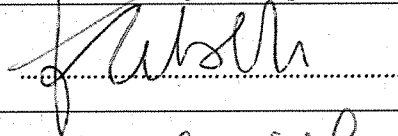
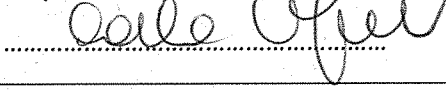
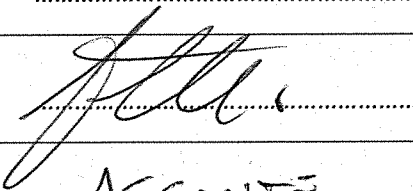
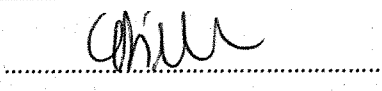
Condizione ambientale n.2	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali e gestionali
Oggetto della prescrizione	le eventuali operazioni in alveo dovranno essere effettuate in assenza di deflusso superficiale, ovvero con deviazione del filone idrico al minimo indispensabile, al fine di limitare gli intorbidimenti.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'inizio lavori
Ente vigilante	ARPA Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	

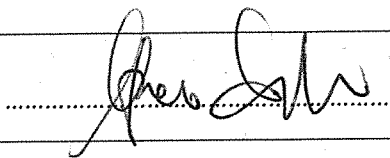
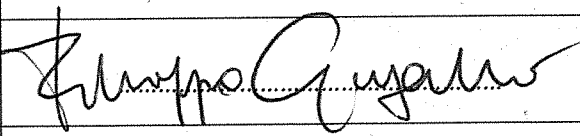
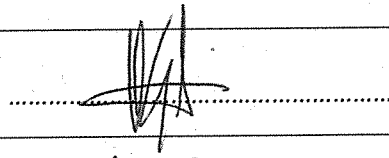
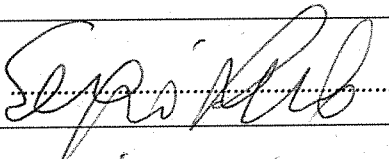
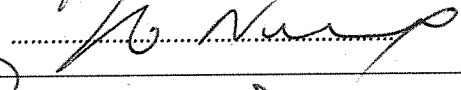
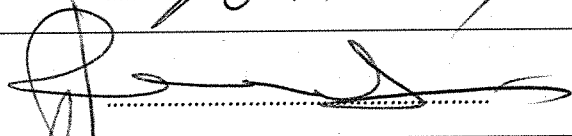
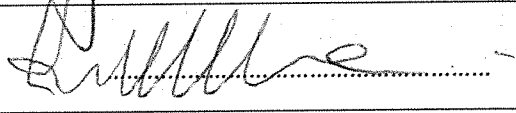
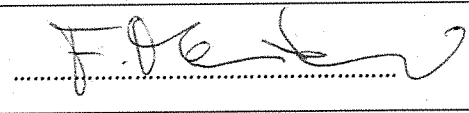

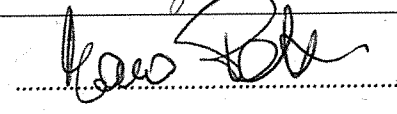
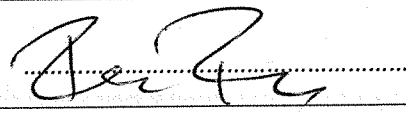
Condizione ambientale n.3	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Vegetazione, ecosistemi
Oggetto della prescrizione	<ul style="list-style-type: none"> - le fasce riparie interferite dovranno essere ripristinate quanto prima con inerbimenti e piantumazioni le cui specie dovranno essere scelte tra autoctone in sintonia con le NtA del Piano generale Comunale o con il Manuale degli habitat rintracciabile sul sito della Regione FVG; - l'attecchimento delle opere a verde dovrà essere verificato, ed eventualmente ripristinato, con cadenza almeno annuale e per 3 anni successivamente alla conclusione dei lavori.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Antecedente la Fase di esercizio
Ente vigilante	Servizio valutazioni ambientali - Regione Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	


Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	FAVOREVOLE (P)	
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)		ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	F	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	F	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	F	
Prof. Saverio Altieri		

4 4 8 a

FM

Prof. Vittorio Amadio	F	
Dott. Renzo Baldoni	F	
Avv. Filippo Bernocchi		ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	F	
Dott. Andrea Borgia		ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti	F	
Ing. Stefano Calzolari	F	
Cons. Giuseppe Caruso		
Ing. Antonio Castelgrande	F	
Arch. Giuseppe Chiriatti	F	
Arch. Laura Cobello	F	
Prof. Carlo Collivignarelli	F	
Dott. Siro Corezzi		ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	F	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno		ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi		ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	F	

Ing. Francesco Di Mino	F	
Ing. Graziano Falappa		ASSENTE
Arch. Antonio Gatto		_____
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	F	
Prof. Antonio Grimaldi		_____
Ing. Despoina Karniadaki	F	
Dott. Andrea Lazzari		ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	F	
Arch. Salvatore Lo Nardo	F	
Arch. Bortolo Mainardi	F	
Avv. Michele Mauceri	F	
Ing. Arturo Luca Montanelli		ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	F	
Ing. Santi Muscarà		ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	F	
Ing. Mauro Patti	F	
Cons. Roberto Proietti	F	



Dott. Vincenzo Ruggiero	F	
Dott. Vincenzo Sacco		
Avv. Xavier Santiapichi	F	
Dott. Paolo Saraceno	F	
Dott. Franco Secchieri	F	
Arch. Francesca Soro		ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana		
Ing. Roberto Viviani		ASSENTE
Ing. Daniele Tirelli (Rappresentante Regionale)	F	