



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Oggetto: **[ID: 7507] Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. "S.S. 52 "Carnica". Lavori di ricostruzione del ponte sul Fiume Fella dal km 0+800 circa al km 1+190 circa nei Comuni di Amaro e di Venzone. Progetto di fattibilità tecnico economica".**
Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 45886 del 12/10/2021, successivamente perfezionata con nota prot. 47794 del 25/10/2021, rispettivamente acquisite al prot. MATTM-110880 del 14/10/2021 e prot. MATTM-120662 del 05/11/2021, la Società Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, per il progetto "S.S. 52 "Carnica". Lavori di ricostruzione del ponte sul Fiume Fella dal km 0+800 circa al km 1+190 circa nei Comuni di Amaro e di Venzone. Progetto di fattibilità tecnico economica" in Provincia di Udine.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, oggetto dell'istanza presentata è l'intervento di demolizione del ponte, sul Fiume Fella, giunto a fine vita utile, lungo la S.S. 52 "Carnica", a circa 2,5 km a monte della confluenza del Fella nel Fiume Tagliamento, e successiva ricostruzione nella stessa posizione planimetrica. L'opera è finanziata dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia con Delibera di Giunta Regionale n. 2400 del 14 dicembre 2018. Secondo quanto riportato dal proponente, finalità della soluzione progettuale è il raggiungimento di livelli prestazionali elevati, così come richiesto dalle Norme Tecniche per le costruzioni (NTC 2018), che prevedono di adottare il parametro Vita Nominale di progetto VN=100 anni, valore non raggiungibile con interventi di rinforzo invasivi e costosi sulla struttura esistente. Con la realizzazione del nuovo ponte le pile, che verranno ridotte da 17 a 6, saranno caratterizzate da una sezione circolare di diametro costante pari a 2,90 m, al fine di migliorare il deflusso delle acque, riducendo, così, le interferenze con l'alveo del fiume. Inoltre la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque di prima pioggia e di eventuali sversamenti accidentali mediante una specifica rete idraulica (ad oggi non presente) con recapito in n. 2 impianti di trattamento, uno per spalla, garantirà che l'acqua incidente sul piano stradale non venga rilasciata tal quale nel Fiume Fella.

L'intervento in valutazione si configura come "adeguamento tecnico" di una tipologia di opera ricadente nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2) lett. c) "strade extraurbane secondarie di interesse nazionale".

ID Utente: 6838

ID Documento: CreSS_05-Set_04-6838_2021-0234

Data stesura: 23/11/2021

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.

Ufficio: CreSS_05-Set_04

Data: 26/11/2021

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Analisi e valutazioni

Da quanto riportato nella documentazione trasmessa dal soggetto proponente emerge quanto segue.



Fig. 1 Inquadramento opera in progettazione. Fonte: Relazione idrologica e idraulica



Fig. 2 Ponte sul Fiume Fella. Fonte: Relazione geologica ed indagini geognostiche

L'intervento ricade in Friuli Venezia Giulia, nel territorio dei Comuni di Amaro (spalla ovest) e di Venzone (spalla est) in Provincia di Udine. Il progetto, finanziato dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia con Delibera di Giunta Regionale n. 2400 del 14 dicembre 2018, prevede la demolizione dell'attuale ponte, giunto a fine vita utile, sul Fiume Fella della S.S. 52 "Carnica", nel

tratto parallelo alla ex linea ferroviaria che collegava Stazione Carnia con Tolmezzo oggi dismessa, e successiva ricostruzione, nella stessa posizione planimetrica, di un nuovo ponte il cui impalcato bi-trave in struttura mista acciaio-calcestruzzo e di lunghezza complessiva pari a 342,50 m, sarà sostenuto da n. 6 pile in alveo, anziché 17, e con le due spalle arretrate rispetto alle esistenti affinché il nuovo sistema fondazionale indiretto non interferisca con quello delle spalle esistenti. Le pile sono circolari di diametro costante pari a 2,90 m in coerenza con la migliore sezione ai fini idraulici e anti-scalzamento e prevedono un pulvino di sommità di lunghezza pari a 9,00 m e spessore di 2,25 m. Esse sono sorrette da un sistema fondazionale di tipo a pozzo che verrà realizzato nella ghiaia eterogenea di sito, con cassoni prefabbricati circolari da varare mediante la tecnologia dell'affondamento con escavo delle ghiaie poste al loro interno. Detti elementi avranno diametro 3,50 m ed altezza di circa 8,00 m. All'interno di ogni pozzo verranno realizzati n.12 pali trivellati (6 primari e 6 secondari) tra loro secanti di diametro pari a 0,80 m e lunghezza pari a 25-30,00 m in funzione della pila. Tale sistema di fondazioni, già adottato su opere simili, si è dimostrato efficace e rappresenta una adeguata protezione nei confronti dei fenomeni erosivi (scalzamento) permettendo, grazie alla propria rigidità e resistenza, l'assorbimento sia delle azioni verticali che orizzontali. Le luci delle sette campate variano tra i 40 m degli impalcati di riva ed i 55 m di quelli posti in adiacenza alla campata centrale di luce 52,50 m. La cadenza delle campate è stata studiata affinché la realizzazione delle nuove opere di sottofondazione afferenti alle 6 pile non interferisca con quelle delle 17 pile esistenti. La scelta dello schema strutturale del nuovo manufatto è stata sottesa alla previsione dei quanto indicato al paragrafo 5.1.2.3 delle NTC 2018 ed alla successiva Circolare 21 gennaio 2019, n. 7. La livelletta del nuovo impalcato è stata alzata di 1,10 m rispetto alla configurazione esistente per garantire un franco idraulico non inferiore a 1,50 m rispetto alla quota dell'acqua nella condizione di massima piena ($Tr = 200$ anni). La sezione stradale dell'impalcato è idonea ad ospitare una strada di tipo extraurbana principale C1 con larghezza della piattaforma stradale pari a 10,50 m. La raccolta delle acque meteoriche provenienti dalla piattaforma stradale del nuovo ponte avverrà per mezzo di caditoie poste a filo cordolo che scaricano su due linee di captazione disposte esternamente alle travi metalliche e da ambo i lati. Le acque così raccolte (in 4 quarti) saranno convogliate verso ambo le spalle lato Venzona e lato Amaro ove verranno quindi trattate in due impianti di disoleazione all'uopo dotati di filtri in continuo con una vasca di raccolta per eventuali fuoriuscite di liquidi inquinanti causa sversamento accidentale. Completano i lavori le opere di raccordo con la viabilità esistente.

ANTE OPERAM

POST OPERAM



Fig. 3 Impalcato e sottostrutture Fonte: Relazione illustrativa e tecnica

Con riferimento alla cantierizzazione il proponente riporta che è prevista l'organizzazione di un cantiere stradale mobile lungo il ponte in demolizione e ricostruzione e di un cantiere fisso per il deposito materiali, mezzi ed attrezzature presso il raccordo con la viabilità esistente, in sponda sinistra orografica nel lato est in Comune di Venzone. E' prevista sulla sponda in destra orografica in Comune di Amaro un'area analoga solo per le lavorazioni (demolizione della spalla esistente, realizzazione della nuova spalla con il sopralzo del piano viabile di circa 1,00 ml, rispetto all'attuale). Per quanto attiene alle lavorazioni ed all'utilizzo delle aree di cantiere si possono individuare, ai fini della sicurezza e per omogeneità di lavorazioni, tre categorie logistiche a cui corrispondono altrettante Aree Cantierabili omogenee:

– **Area Cantierabile - AC1**

riguardante le lavorazioni sulle pile e sull'impalcato del ponte, sia in fase di demolizione dell'esistente, che in fase di costruzione del nuovo manufatto, con lavorazioni in alveo che determineranno l'interferenza con l'ambiente naturale, con il Fiume Fella e i filoni di acqua che si sviluppano nel greto torrentizio a ghiaie dello stesso. Ciò comporterà sia la necessità di dell'organizzazione di un sistema di allerta meteo, in previsione di importanti precipitazioni e conseguenti piene, e adeguamenti dell'organizzazione del cantiere, che la ricostruzione delle piste d'accesso in alveo in occasione degli eventi più severi che andranno a spostare le ghiaie dell'alveo;

– **Area Cantierabile - AC2**

riguardante le lavorazioni nelle spalle, sia per la demolizione dell'esistente che per le nuove realizzazioni, e le opere di raccordo con le arterie viarie esistenti, compreso il sopralzo delle quote di circa 1,00 m, e le opere ad esse connesse per la stabilità dei rilevati;

– **Area Deposito e Logistica - ADL**

prevista in sinistra orografica, ad est, nell'attuale rampa d'accesso al ponte, lato Comune di Venzone. Si prevede un'ampia area per il parcheggio dei mezzi di cantiere che dovranno essere parcheggiati in sicurezza in previsione degli eventi meteorici più severi. Detto parcheggio dovrà inoltre essere adeguatamente impermeabilizzato, in modo tale da preservare l'ambiente da eventuali sversamenti o perdite d'olio o combustibile dai mezzi di cantiere stessi. In quest'area vi sarà anche lo spazio per le baracche di cantiere, il WC, e per il deposito dei materiali di risulta da sgomberi, demolizioni e da costruzione;

– **Area di Campo di Varo - ACV**

prevista anch'essa in sinistra orografica, ad est, a sud o sopra dell'attuale rampa d'accesso al ponte, lato Comune di Venzone. In questa si realizzeranno le opere provvisorie e le lavorazioni di varo a spinta dell'impalcato del ponte.

Per la realizzazione dell'intervento di cui trattasi, il proponente prevede un tempo di realizzazione pari ad un anno.

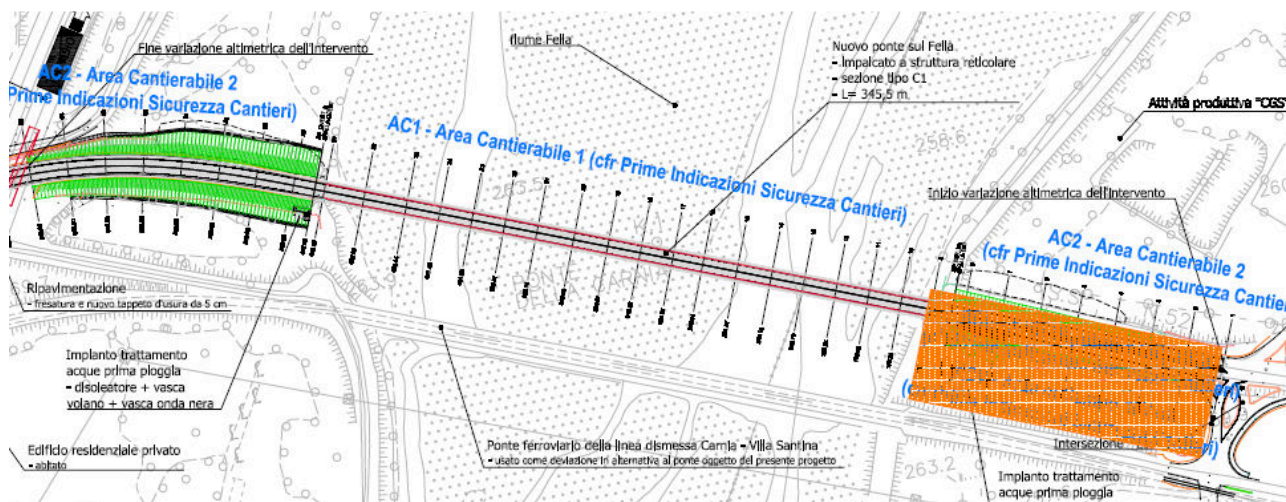


Fig. 4 Prime indicazioni del Piano di sicurezza Fonte: allegato grafico

Il proponente dichiara che la realizzazione dei lavori andrà ad incrementare il traffico veicolare pesante che già incide nell'area per la presenza della zona industriale, sia per il trasporto in discarica autorizzata dei materiali di risulta dalle demolizioni, che per la fornitura dei materiali e dei mezzi per realizzare le opere. Con riferimento a detta interferenza generata dal cantiere sul contesto urbano ed a quella con il normale traffico veicolare stradale, il cantiere dovrà essere sempre ben segnalato, in particolare per gli ingressi e le uscite dei mezzi dall'area di lavoro che sarà sempre delimitata e chiusa.

Per quanto attiene alla Terre e rocce da scavo, il proponente dichiara che le stime sommarie effettuate hanno condotto alla seguente valutazione dei volumi di sterro e di riporto:

- scavo di bonifica 2288 m³;
- terreno vegetale necessario per i nuovi rilevati 1800 m³;
- materiale idoneo alla formazione di rilevati da cava o riciclato 6684 m³;

e che dai dati emerge un deficit di materiale per il riporto che verrà presumibilmente soddisfatto con il riciclo del materiale da demolizione del ponte esistente.

Conferimento a discarica circa 500 m³ di terreno asportato e non riutilizzato in sito.

Per quanto riguarda “Zone Montuose e forestali” il proponente riferisce che l'area di intervento è localizzata nelle Prealpi carniche.

Per quanto attiene a “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)” il proponente riferisce che l'area di intervento non interessa tali siti, ma interferisce con l'area IBA (048 – Media Valle del Tagliamento) ed è adiacente all'area IBA (205 – Foresta di Tarvisio e Prealpi Giulie).

Con riguardo alle “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” il proponente riporta che l'intervento interessa il fiume Fella, sottoposto a vincolo ai sensi dell'art. 142, comma 1 lett. c) del D.Lgs. 42/2004, nonché zone boschive sottoposte a vincolo ai sensi del comma 1, lett. g) del medesimo decreto legislativo.

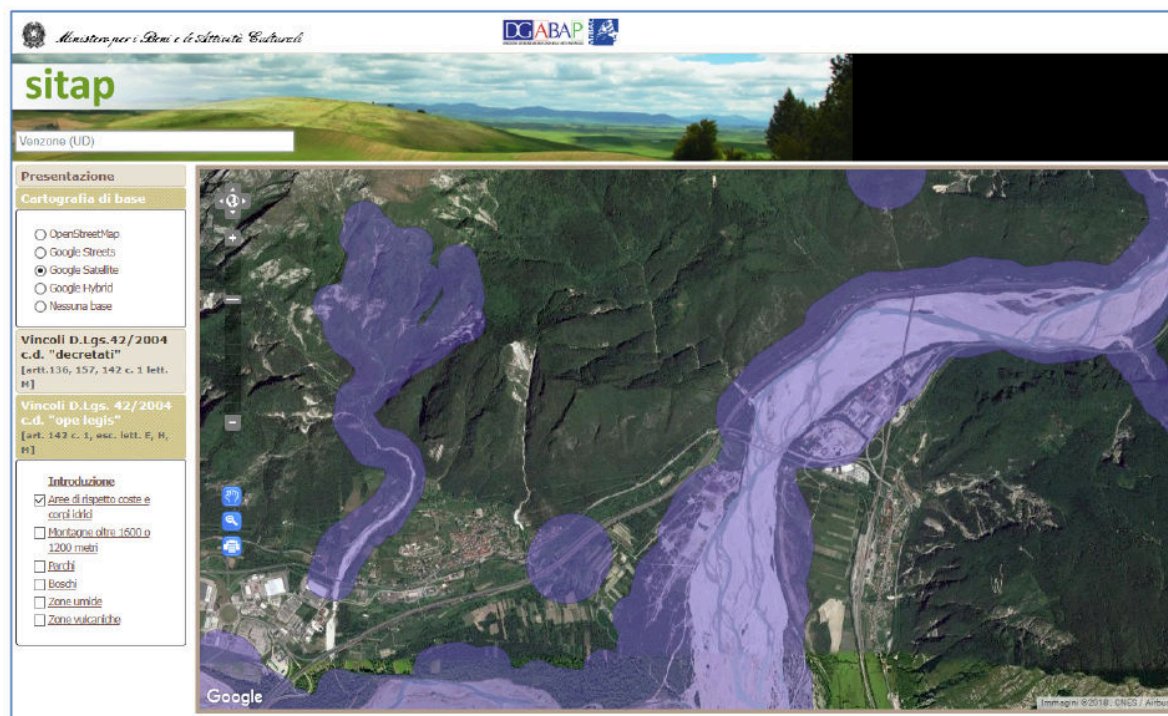


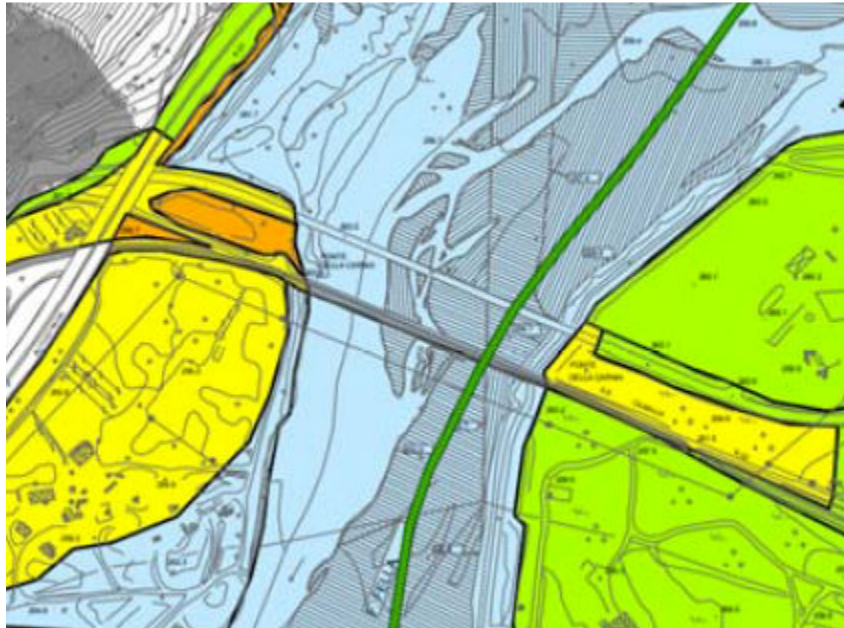
Fig. 5 Aree di rispetto coste e corpi idrici. Fonte: Relazione tecnica ed illustrativa

Per quanto riguarda i “*Siti contaminati*” (Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. 152/2006) il proponente dichiara che l’area di intervento non ricade all’interno di detti siti.

Per quanto attiene alla classificazione sismica del territorio regionale, ai sensi della O.P.C.M. 3274/2003 e della O.P.C.M. 3519/2006, il proponente riporta che l’area di intervento è una zona con pericolosità sismica alta classificata come zona sismica 1.

Con riguardo aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), il proponente dichiara che l’intervento ricade in tali aree.

Con riferimento alle aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, il proponente individua più aree a rischio in prossimità dell’intervento, in particolare area P1 – pericolosità idraulica moderata (area in verde), area P2 – pericolosità idraulica media (area in giallo) e area P3 – pericolosità idraulica elevata (area in arancione).



Il proponente dichiara che dall'analisi del Piano di Assetto Idrogeologico dell'area si evince che:

- è esistente una viabilità (strada in colore verde) che è posta in area classificata come “fluviale”. Detta viabilità verrà utilizzata in fase di esecuzione dei lavori come possibile pista di cantiere per la realizzazione delle opere fondazioni e sottofondazionali. Ad opere ultimate i soli impianti di trattamento delle acque piovane incidenti sulla carreggiata verranno posizionati in zona a “pericolosità media” (lato Venzone) e a “pericolosità elevata” (lato Amaro) del Piano di Assetto Idrogeologico;
- il sito di trattamento inerti in Comune di Venzone ricade sia in area fluviale che in area a pericolosità idraulica media.

Inoltre, con riferimento alle aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni ecc.), il proponente, nella lista di controllo, riporta che il sito di intervento non ricade in altri vincoli/fasce di rispetto/servitù.

Conclusioni

Alla luce di quanto sopra rappresentato, esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. nella Lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le caratteristiche dell'intervento come sopra descritte, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, si ritiene che per l'intervento proposto “S.S. 52 “Carnica”. Lavori di ricostruzione del ponte sul Fiume Fella dal km 0+800 circa al km 1+190 circa nei Comuni di Amaro e di Venzone. Progetto di fattibilità tecnico economica” non può escludersi la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi. Questo in relazione, in particolare modo alla cantierizzazione che non solo prevede interventi insistenti in un contesto territoriale caratterizzato dalla presenza di vincoli di natura paesaggistica ed idrogeologica, dalla presenza di aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni

(P1, P2 e P3), di aree IBA, di un'area a pericolosità sismica alta (zona sismica 1), ma che interessa direttamente il Fiume Fella con la realizzazione dei lavori e la presenza dei mezzi e delle piste di cantiere direttamente in alveo che interferiscono con il flusso d'acqua e con gli eventi di piena. Tale interferenza, così come dichiarato dalla Società proponente, anche ai fini della sicurezza, comporterà sia la necessità dell'organizzazione di un sistema di allerta meteo, in previsione di importanti precipitazioni e conseguenti piene, e adeguamenti dell'organizzazione del cantiere, che la ricostruzione delle piste d'accesso in alveo in occasione degli eventi più severi che andranno a modificare la morfologia dell'alveo spostando le ghiaie.

La realizzazione dei lavori, così come riportato dal proponente, determinerà l'incremento del traffico veicolare pesante che già incide nell'area per la presenza della zona industriale, con conseguente innalzamento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, se non adeguatamente gestita.

In esito alle valutazioni svolte, si rende necessario, quindi, lo svolgimento di un'adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione dell'opera proposta attraverso, quantomeno, la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Per quanto sopra, il soggetto proponente dovrà provvedere, quanto meno, a presentare allo scrivente Ministero l'istanza secondo le modalità indicate dal citato art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., corredata dalla documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art. 33 del sopra citato decreto legislativo.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)