

S.S. n° 14" della Venezia Giulia"

Lavori di ripristino strutturale e consolidamento delle difese spondali dei ponti dal km 47+200 al km 58+700 in t.s.

PROGETTO DEFINITIVO

IL PROGETTISTA: Ing. GALLO Antonino		SUPPORTO ALLA PROGETTAZIONE: Mandataria Systra SWS Engineering Spa 	
IL GEOLOGO: Ing. Geol. PIETRANTONI Massimo		IL RESPONSABILE DELLA PROGETTAZIONE: Ing. CUCINO Paolo	
IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE: Ing. CUCINO Paolo			
VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Ing. VASSALLO Umberto			
PROTOCOLLO:	DATA: APRILE 2022	Mandante Coding Srl 	

N. ELABORATO:	<h1>STUDIO PRELIMINARE ASSOGGETTABILITA' A VIA</h1>
----------------------	---

CODICE PROGETTO		NOME FILE	T00GE00AMBRE04A	REVISIONE	SCALA
N E M S V E 0 0 7 2 8		CODICE ELABORATO	T 0 0 G E 0 0 A M B R E 0 4	A	-
E					
D					
C					
B					
A	Prima Emissione	APRILE 2022	D. Nave	P. Cucino	A. Gallo
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1	PREMESSA	2
2	LINEE DI CONTROLLO PER LA VALUTAZIONE PRELIMINARE	4

1 PREMESSA

Il presente Progetto Definitivo in oggetto riguarda i "Lavori di ripristino strutturale e consolidamento delle difese spondali dei ponti dal km 47+200 al km 58+700 in t.s. della S.S. 14 "della Venezia Giulia".

In particolare, gli interventi puntuali, che consistono nel rifacimento di 4 attraversamenti idraulici da parte della SS 14, sono localizzati tra il km.47 circa e il km. 58, tra San Stino di Livenza e Portogruaro, nell'entroterra lagunare Veneto, in provincia di Venezia.

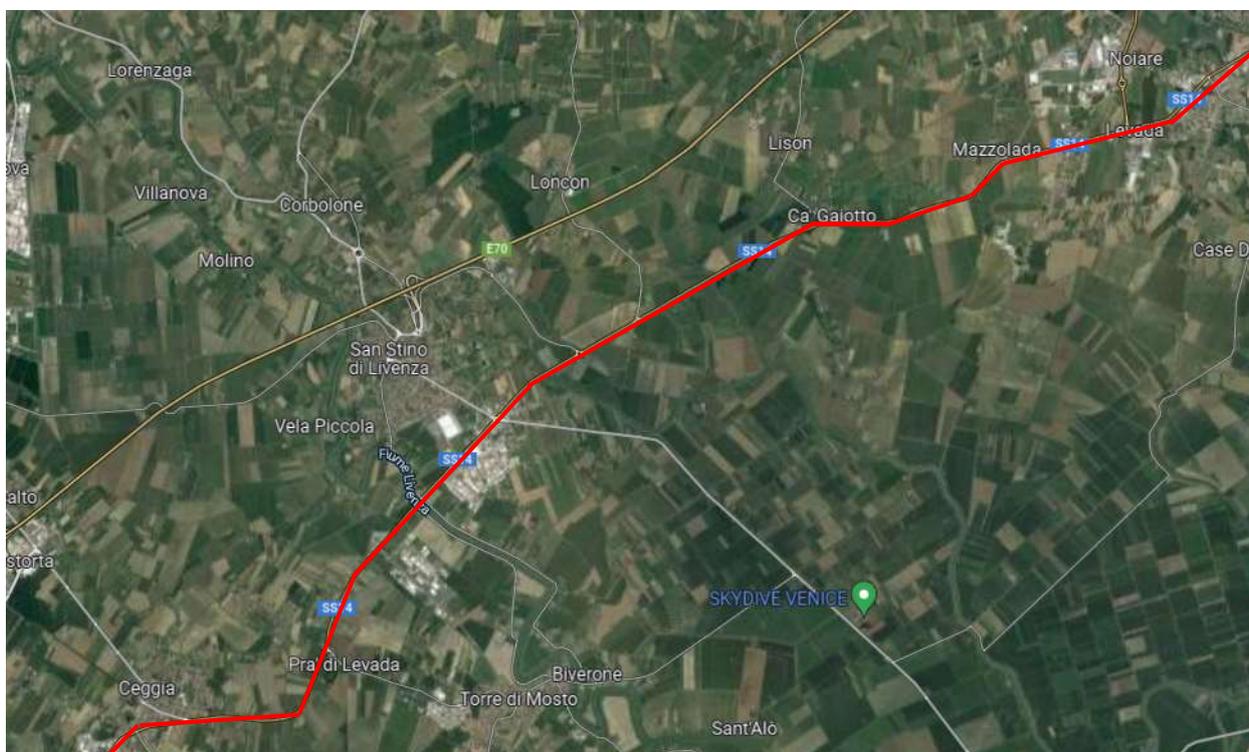


Figura 1 – Inquadramento area di interesse con evidenza del tratto di SS 14 interessato dagli interventi di progetto

I quattro tombotti hanno struttura esistente in muratura con sopra una soletta di ripartizione in calcestruzzo ed allo stato attuale risultano piuttosto ammalorati, causando nel tempo fenomeni di cedimento della piattaforma stradale.

La soluzione tecnica di progetto prevede il mantenimento della struttura in muratura esistente scaricandola della funzione portante mediante la sostituzione della soletta in calcestruzzo esistente con una nuova che poggia su un cordolo in cls intestato su micropali.

Scopo dei lavori è la messa in sicurezza dei tombotti attraverso una soluzione progettuale che consenta di realizzare manufatti disaccoppiati dagli esistenti, che possano pienamente rispettare i criteri normativi previsti dalle NTC vigenti.

Gli interventi sono stati pensati in modo tale da poter risultare meno invasivi possibile in quanto:

- Mantengono in opera i manufatti esistenti in muratura, senza alterare il contesto visivo e paesaggistico dell'area rurale in cui essi risultano inseriti.
- Mantengono il regime idraulico dei corsi d'acqua interferiti, le cui sezioni di deflusso non vengono modificate. Anche l'impatto in fase provvisoria risulterà minimale.

Le 4 strutture oggetto dei lavori in appalto sono le seguenti:

- 1) Km. 47+200 – Tombino in muratura di dimensioni interne $B \times H = 0,87 \times 2,56$ m;
- 2) Km. 48+050 – Tombino in muratura di dimensioni interne $B \times H = 2,05 \times 2,71$ m;
- 3) Km. 52+050 – Tombino in muratura di dimensioni interne $B \times H = 2,89 \times 2,92$ m;
- 4) Km. 58+700 – Tombino in muratura di dimensioni interne $B \times H = 2,04 \times 2,82$ m.

La presente relazione riporta le indicazioni necessarie ad una valutazione preliminare per l'assoggettabilità a VIA.

2 LINEE DI CONTROLLO PER LA VALUTAZIONE PRELIMINARE

1. Titolo del progetto
<p><i>Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adequamento tecnico</i></p> <p>"Lavori di ripristino strutturale e consolidamento delle difese spondali dei ponti dal km 47+200 al km 58+700 in t.s. della S.S. 14 "della Venezia Giulia"".</p>

2. Tipologia progettuale	
<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto 1 lettera C	<i>strade extraurbane secondarie di interesse nazionale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

In base al D.L. 152/2006 il progetto in esame va sottoposto a verifica di assoggettabilità da parte statale, come si evince dagli allegati alla Parte Seconda del D.L. Allegato II-bis punto 2 lettera c:

"2. Progetti di infrastrutture: c) strade extraurbane secondarie di interesse nazionale".

La strada è individuata come strada di interesse nazionale dal D.P.C.M. 21 novembre 2019 "Revisione delle reti stradali relative alle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto".

Tabella D

Individuazione della rete stradale di interesse nazionale						Regione Veneto
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Totale Effettivo (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
SS 14	DELLA VENEZIA GIULIA	2,900	60,450	57,550	52,918	Venezia (Fine centro abitato) - San Donà - Innesto con la S.S. n. 14 Var presso Portogruaro
SS 14	DELLA VENEZIA GIULIA	67,350	76,061	8,711	8,711	Innesto con la S.S. n. 14 Var presso Portogruaro - Confine con la Regione Friuli Venezia Giulia

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente

Attualmente al km Km. 47+200, 48+050, 52+050 e 58+700, sono presenti dei tombini idraulici in muratura che tuttavia necessitano di un intervento straordinario di manutenzione finalizzato alla messa in sicurezza statica di tali opere.

Si prevede pertanto di realizzare un intervento che andrà a mantenere in essere la struttura esistente.

Tale intervento sarà così strutturato:

- Spalle su paratie in micropali, in posizione planimetrica arretrata rispetto all'ingombro della struttura esistente;
- Impalcato in cemento armato;
- Cordolo laterale in cemento armato per il fissaggio delle barriere di sicurezza.

I principali obiettivi che si intendono ottenere con la soluzione proposta sono di seguito riepilogati:

- Mettere in opera una soluzione progettuale che consenta di realizzare manufatti disaccoppiati dagli esistenti, che possano pienamente rispettare i criteri normativi previsti dalle NTC vigenti.
- Possibilità di realizzare l'intervento per fasi con parzializzazione della sede stradale, in modo da poter garantire la continuità del traffico veicolare, seppur limitazione a senso unico alternato.
- Realizzazione di una soluzione con impatto sostanzialmente nullo rispetto al regime idraulico dei corsi d'acqua interferiti, le cui sezioni di deflusso non vengono modificate. Anche l'impatto in fase provvisoria risulterà minimale.
- Mantenere in opera i manufatti esistenti in muratura, senza alterare il contesto visivo e paesaggistico dell'area rurale in cui essi risultano inseriti

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8).

Il presente Progetto Definitivo in oggetto riguarda i "Lavori di ripristino strutturale e consolidamento delle difese spondali dei ponti dal km 47+200 al km 58+700 in t.s. della S.S. 14 "della Venezia Giulia".

In particolare, gli interventi puntuali, che consistono nella sistemazione di 4 attraversamenti idraulici da parte della SS 14, sono localizzati tra il km.47 circa e il km. 58, tra San Stino di Livenza e Portogruaro, nell'entroterra lagunare Veneto, in provincia di Venezia.

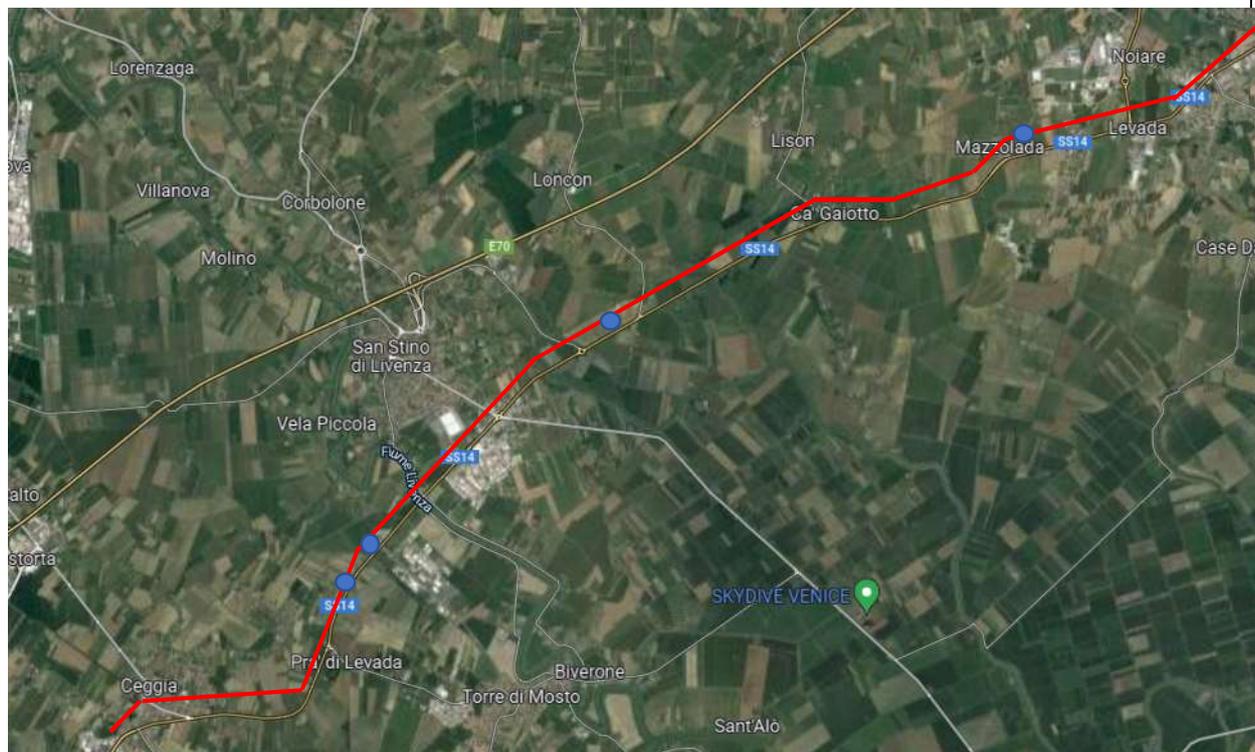


Figura 2 – Ubicazione interventi lungo la SS14 tra Ceggia e Portogruaro

Il progetto prevede la realizzazione di 4 nuove strutture di attraversamento stradale di fossi di bonifica esistenti nell'area, in sostituzione di vecchie strutture esistenti in muratura, che allo stato attuale risultano piuttosto ammalorate e hanno causato nel tempo fenomeni di cedimento della piattaforma stradale.

Gli interventi sono stati pensati in modo tale da poter risultare meno invasivi possibile rispetto al regime idraulico dei fossi interferiti, rispetto all'integrità delle strutture esistenti, che verranno per quanto possibile mantenute, e in ultima analisi, rispetto al traffico stradale della SS. 14 in esercizio.

Attraversamento idraulico km. 47+200

Il primo attraversamento, seguendo le progressive chilometriche della SS 14, è situato poco ad Ovest dell'abitato di San Stimo di Livenza, al km. 47+200, circa 1,7 km prima dell'attraversamento del fiume Livenza e dell'ingresso nel centro principale.

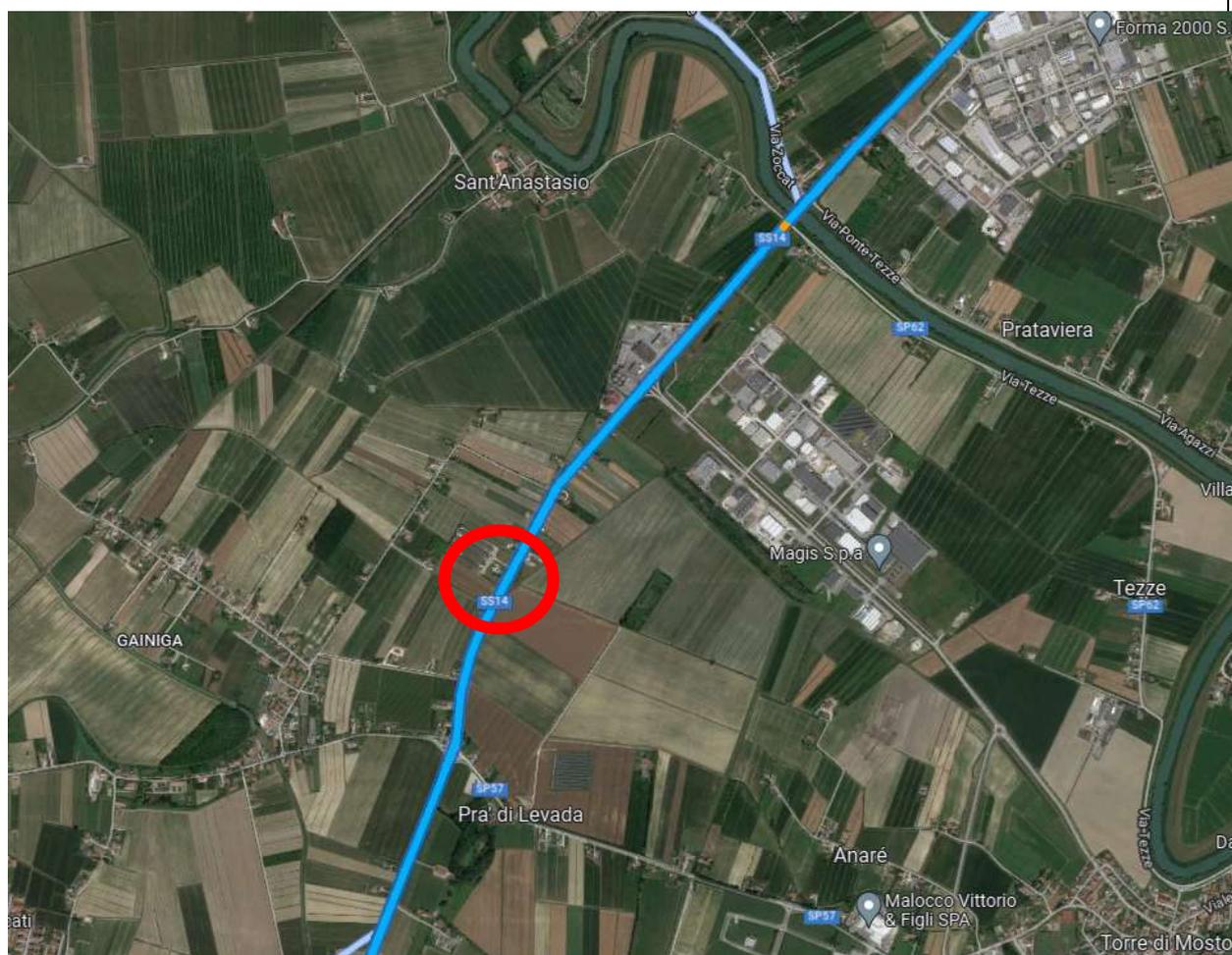


Figura 3 – Collocazione del primo manufatto

Si tratta di un tombino idraulico di larghezza molto limitata (meno di 90 cm) e altezza da quota di scorrimento di circa 2,5 m con estradosso a calotta, avente una lunghezza coperta di circa 8,00 m, di cui 5,95 costituiti dalla struttura in muratura, e sviluppo complessivo di 9,40 m, compresi i muri d'ala sui due lati.

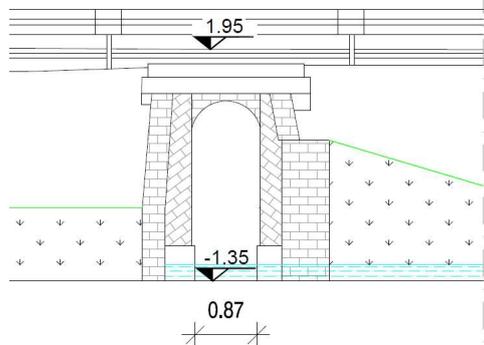


Figura 4 – Dettaglio del manufatto esistente

Le strutture dei muri di imbocco hanno avuto qualche intervento di rinforzo e ripristino relativamente recente, mentre il tratto coperto in muratura risulta più ammalorato.

Il corso d'acqua intercettato è un fosso di bonifica, caratterizzato da un alveo trapezoidale di forma regolare.

Attraversamento idraulico km. 48+050

Il second attraversamento, si colloca circa 800 m ad ovest rispetto al precedente, in direzione di San Stimo di Livenza, al km. 48+020, a 900 m dal ponte sul fiume Livenza.

Si tratta di un tombino idraulico di dimensioni decisamente maggiori rispetto al precedente, originariamente $B \times H = 3,0 \times 2,7$ m circa; la struttura, come si può vedere nelle immagini seguenti, è stata oggetto di recente ristrutturazione con la creazione di strutture di rinforzo in c.a. in corrispondenza dei piedritti, lungo tutto il manufatto. Sono presenti, inoltre delle puntellature trasversali metalliche.

La struttura della calotta in muratura, sembra essere rimasta quella originaria.

La lunghezza coperta di circa 7,85 m di cui 5,95 costituiti dalla struttura in muratura, e sviluppo complessivo di 12,75 m, compresi i muri d'ala sui due lati.

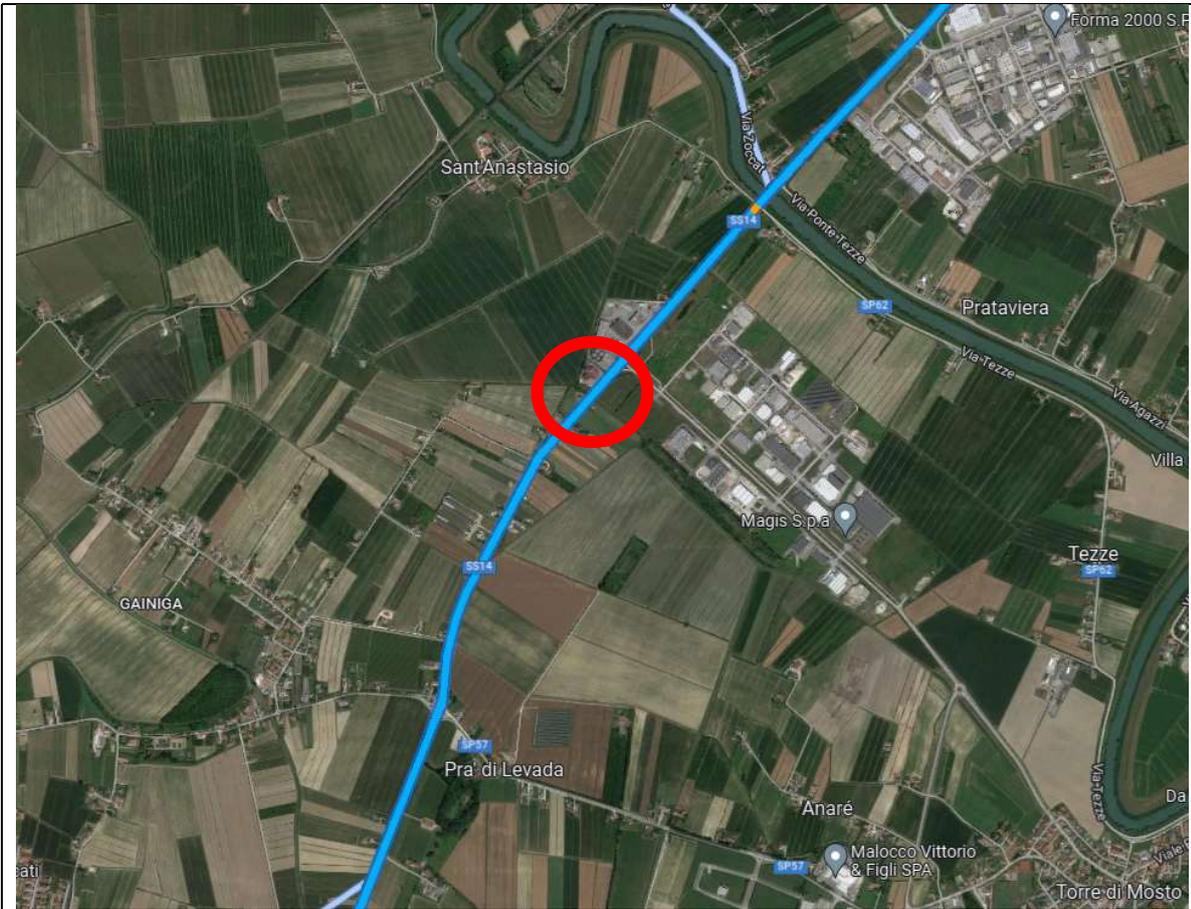


Figura 5 – Collocazione del secondo manufatto

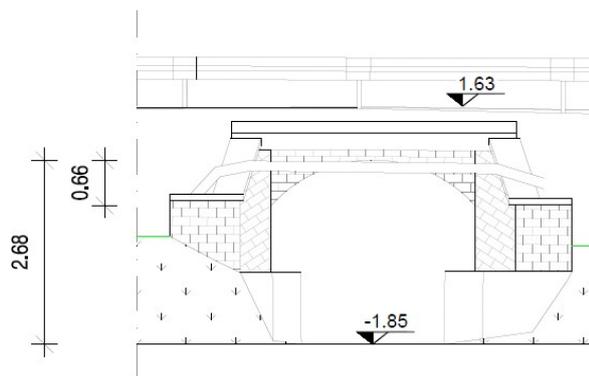


Figura 6 – Dettaglio del manufatto esistente

Il corso d'acqua intercettato è un fosso di bonifica con caratteristiche del tutto simili al precedente, con il quale risulta idraulicamente collegato poco a valle dell'attraversamento.

Attraversamento idraulico km. 52+050

Il terzo attraversamento, seguendo le progressive chilometriche della SS 14, è situato poco ad Ovest dell'abitato di San Stimo di Livenza, al km. 52+050, circa 800 m dopo prima l'attraversamento del Canale Fosson.

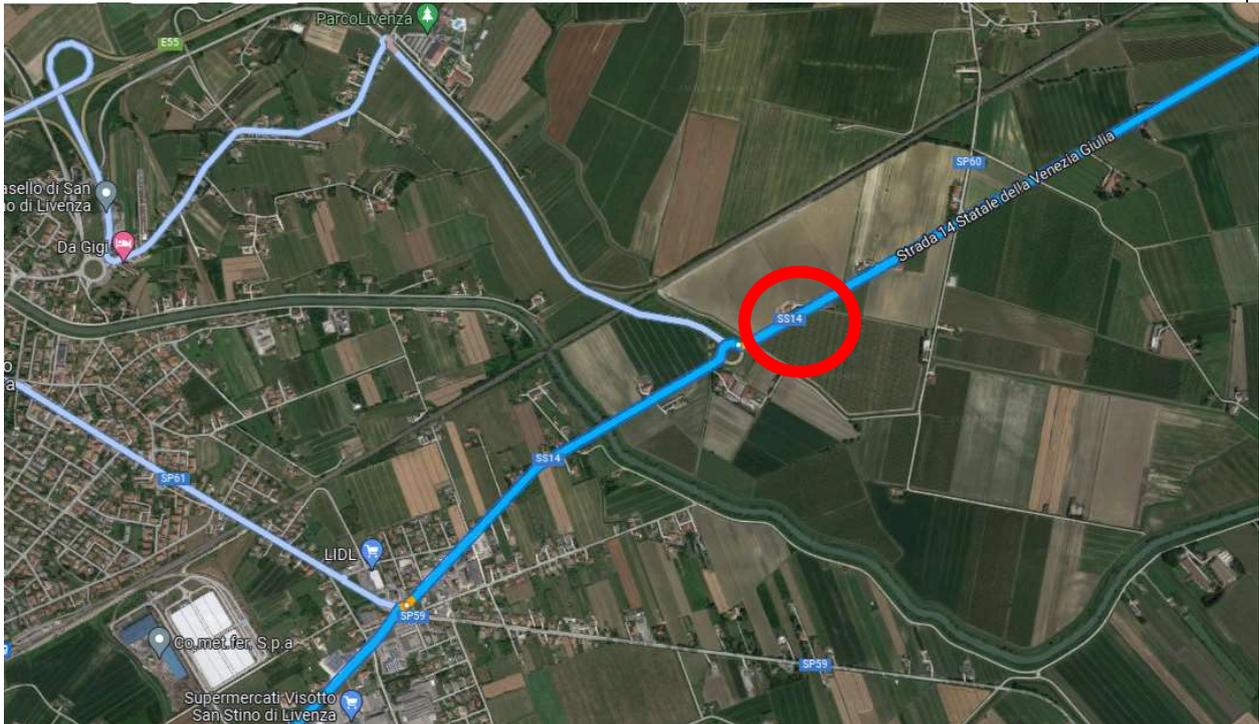


Figura 7 – Collocazione del terzo manufatto

Si tratta in questo caso di una struttura scatolare in c.a. di dimensioni utili interne circa $B \times H = 2,90 \times 2,90$ m, con collocazione planimetrica fortemente obliqua rispetto all'asse stradale della SS. 14.

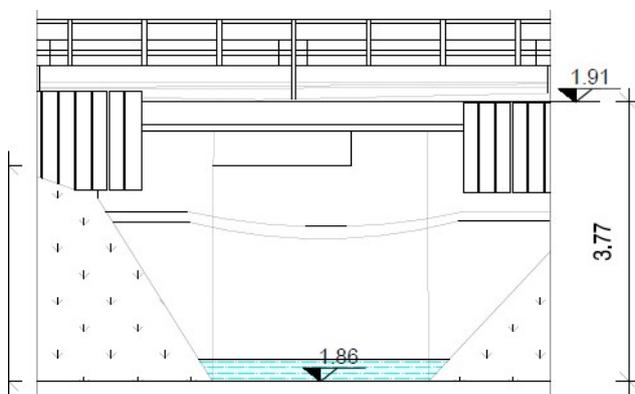


Figura 8 – Dettaglio del manufatto esistente

La lunghezza coperta di circa 11,90 m, in direzione dello sviluppo del manufatto.

La struttura non sembra aver avuto interventi di ristrutturazione, rispetto al manufatto originario.

Il corso d'acqua intercettato è un fosso di bonifica con dimensioni d'alveo non perfettamente riconoscibili a causa della forte presenza vegetata.

Attraversamento idraulico km. 58+700

L'ultimo attraversamento, seguendo le progressive chilometriche della SS 14, è situato in località Mazzolada poco ad Ovest dell'abitato di Portogruaro, al km. 58+700, circa 800 m dopo prima l'attraversamento del Canale Fosson.

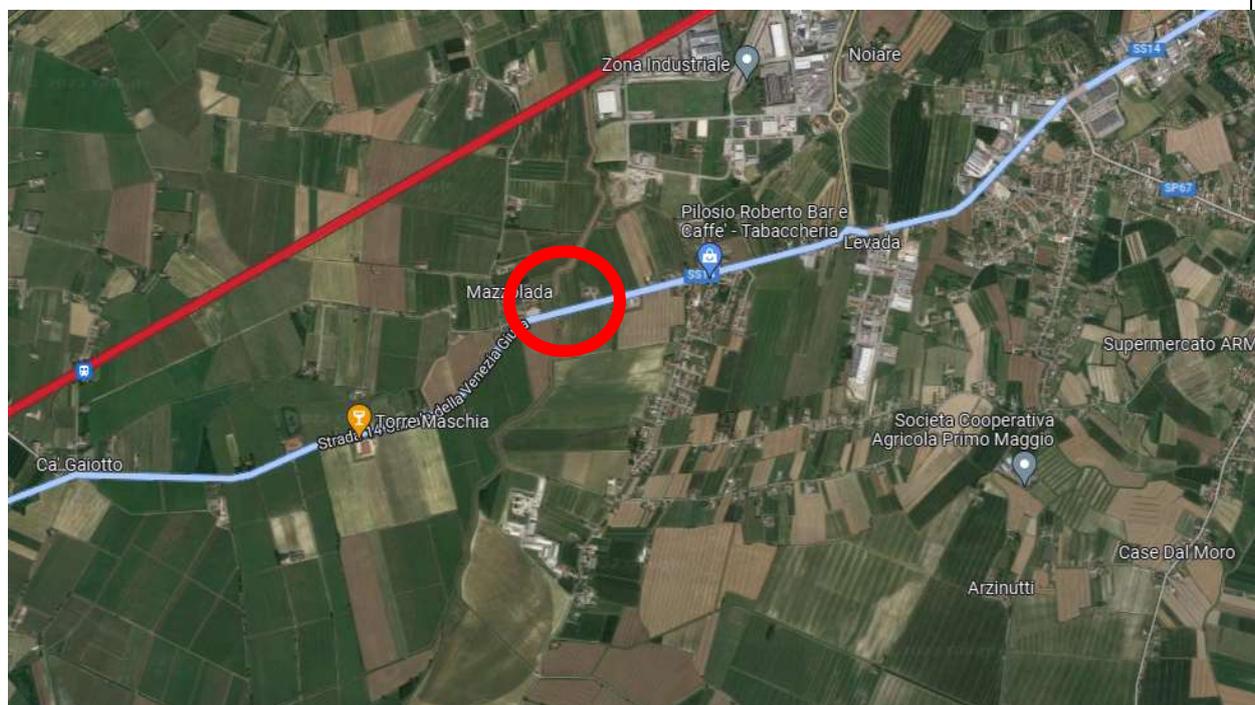


Figura 9 – Collocazione del quarto manufatto

Il manufatto è costituito da una struttura in muratura con estradosso a calotta, di dimensioni utili interne circa $B \times H = 2,00 \times 2,80$ m, ristrutturata in epoca recente, con interventi di consolidamento strutturale. Sono presenti, inoltre delle puntellature trasversali metalliche.

La lunghezza coperta di circa 8,60 m di cui 7,00 costituiti dalla struttura in muratura, e sviluppo complessivo di 14,45 m, compresi i muri d'ala sui due lati.

Il corso d'acqua intercettato è un canale di bonifica con dimensioni d'alveo trapezie molto regolari

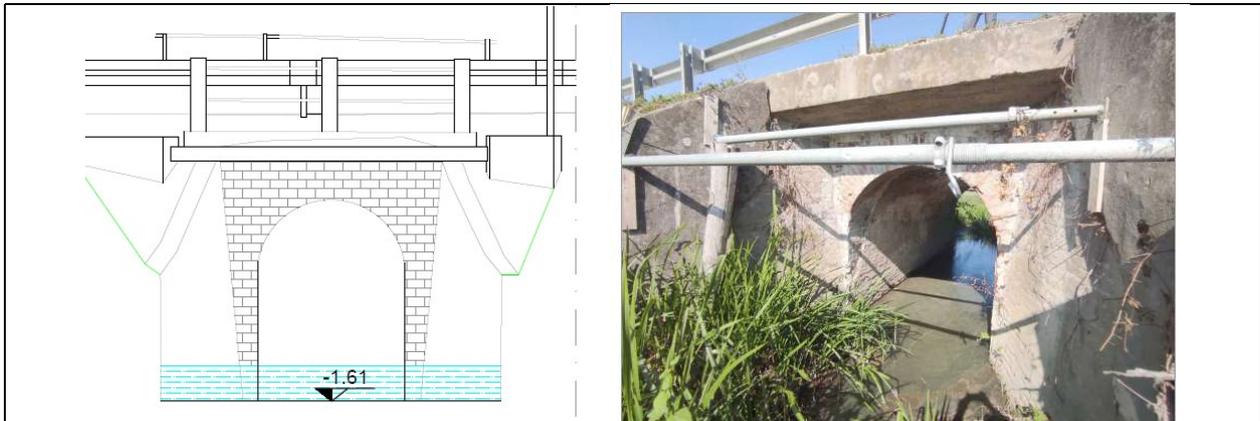


Figura 10 – Dettaglio del manufatto esistente

Aree protette e vincoli naturalistici

Nelle tabelle seguenti si riportano le distanze minime dei vari interventi dai siti SIC/ZPS presenti in zona e la loro denominazione.

Codice Sito	Opera 47+200	km	Opera 48+050	km	Opera 52+450	km	Opera 58+700	km
IT3240008	3.7		4.2		>5		>5	
IT3240029	1.6		0.8		3.2		>5	
IT3250006	>5		>5		2.2		3.6	
IT3250044	>5		>5		>5		>5	

Tabella 1 – Distanza aree intervento dai siti SIC

Codice Sito	Denominazione
IT3240008	Bosco di Cessalto
IT3240029	Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano
IT3250006	Bosco di Lison
IT3250044	Fiumi Reghena e Lemene – Canale Taglio e rogge limitrofe – Cave di Cinto Caomaggiore

Tabella 2 – Denominazione siti SIC



Figura 11 – Distanza intervento km 47+200 da sito IT3240008 (arancio)

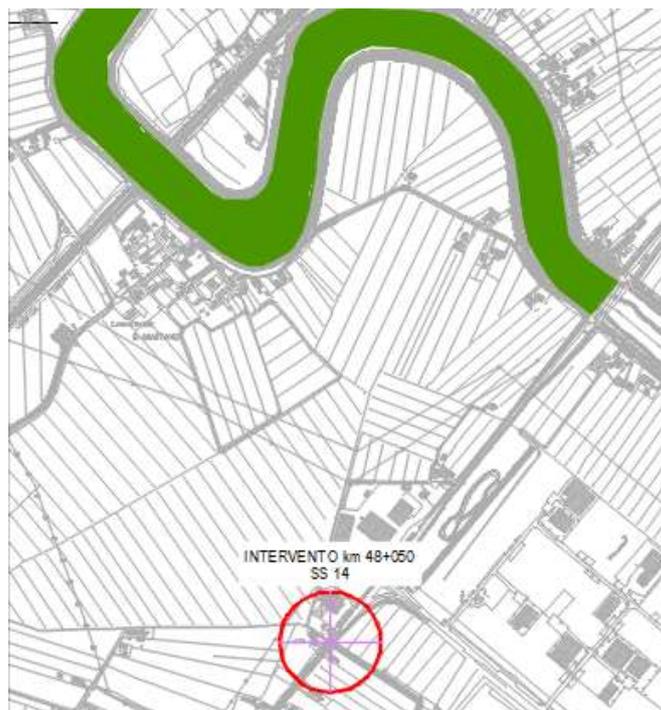


Figura 12 – Distanza intervento km 48+050 da sito IT3240029 (verde)

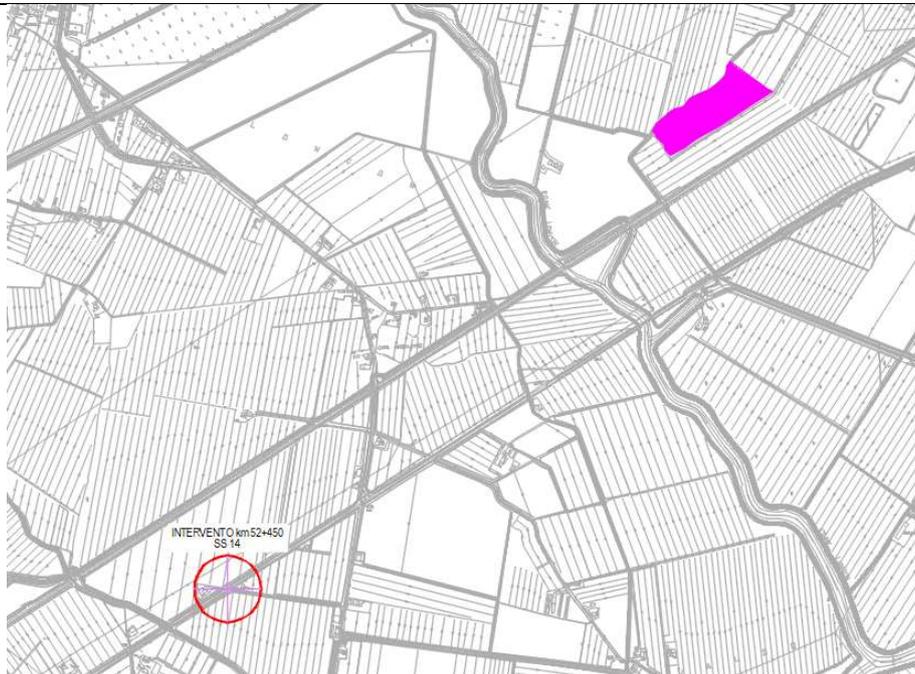


Figura 13 – Distanza intervento km 52+450 da sito IT3250006 (fucsia)

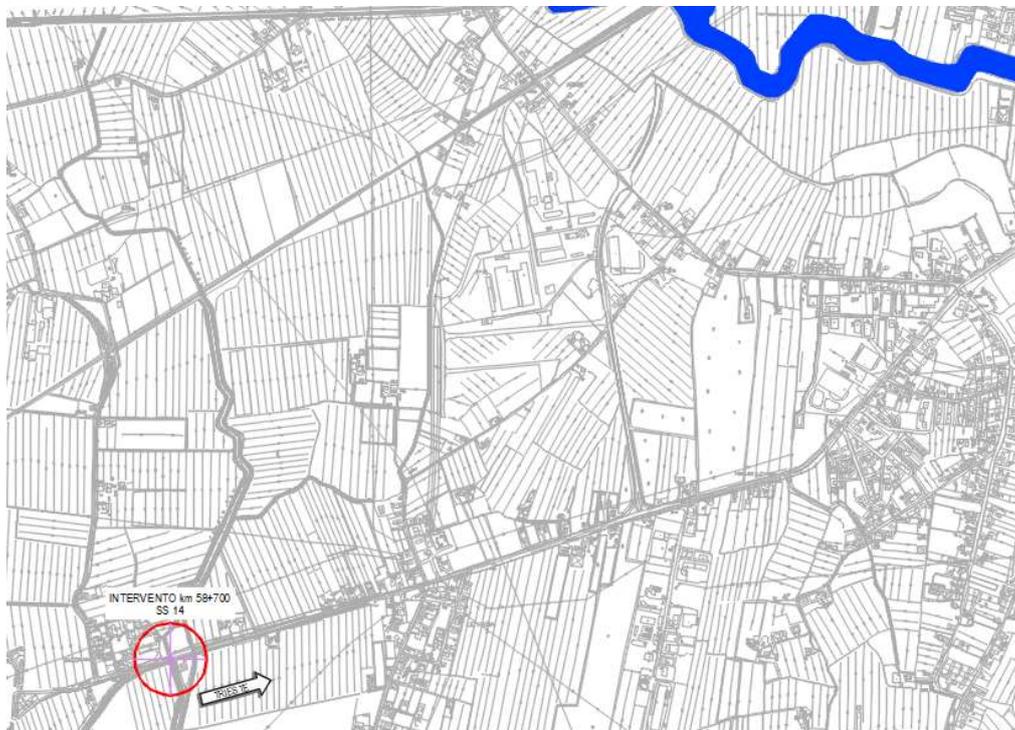


Figura 14 – Distanza intervento km 58+700 da sito IT3250044 (blu)

Alla luce della tipologia di intervento prevista e della distanza degli interventi stessi dai siti si può concludere che la realizzazione delle opere in progetto non provocherà alcun impatto sui siti citati.

Inoltre si segnala che l'intervento al km 58+700 si trova in corrispondenza di un corridoio ecologico di livello provinciale (vd. art. 28 delle N.T.A. del PTCP); essendo tuttavia l'intervento limitato alla difesa spondale dell'opera di attraversamento idraulico esso non modifica né compromette la permeabilità dell'infrastruttura viaria e le condizioni ambientali dell'ecosistema. Durante la fase di cantiere verranno adottati tutti gli accorgimenti necessari atti ad evitare possibili impatti su acque e suoli.

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

Il progetto non è soggetto alle disposizioni dei cui al D.L.105/2015 "Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose".

Attualmente al km Km. 47+200, 48+050, 52+050 e 58+700, sono presenti dei tombini idraulici in muratura che tuttavia necessitano di un intervento straordinario di manutenzione finalizzato alla messa in sicurezza statica i tali opere.

Sulla base dei rilievi e delle indagini svolte in sito, è stata definita una tipologia di intervento che potesse consentire di realizzare un'opera con minor impatto possibile con i manufatti esistenti.

Ciò in ragione del fatto che le tipologie di strutture esistenti, per lo più realizzate in muratura e piuttosto vecchie, consigliano la realizzazione di nuovi manufatti, avendo ritenuto difficile perseguire l'obiettivo di realizzare un intervento sulle strutture esistenti garantendo il rispetto delle verifiche ai sensi delle Norme Tecniche.

La soluzione studiata, consiste quindi nel realizzare un nuovo attraversamento costituito da:

- Spalle su paratie in micropali, in posizione planimetrica arretrata rispetto all'ingombro della struttura esistente;
- Impalcato in cemento armato;
- Cordolo laterale in cemento armato per il fissaggio delle barriere di sicurezza.

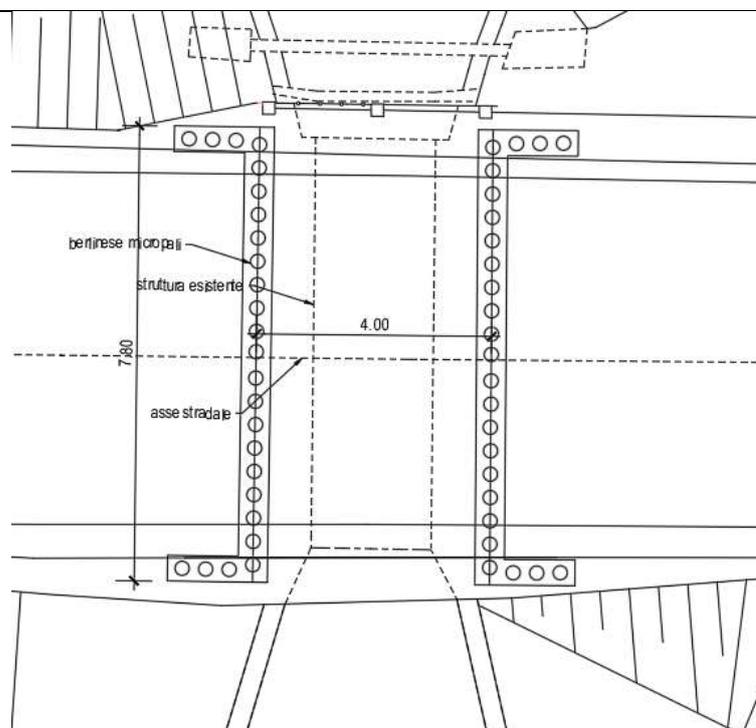


Figura 15 – Planimetria sistemazione di progetto al km 58+700

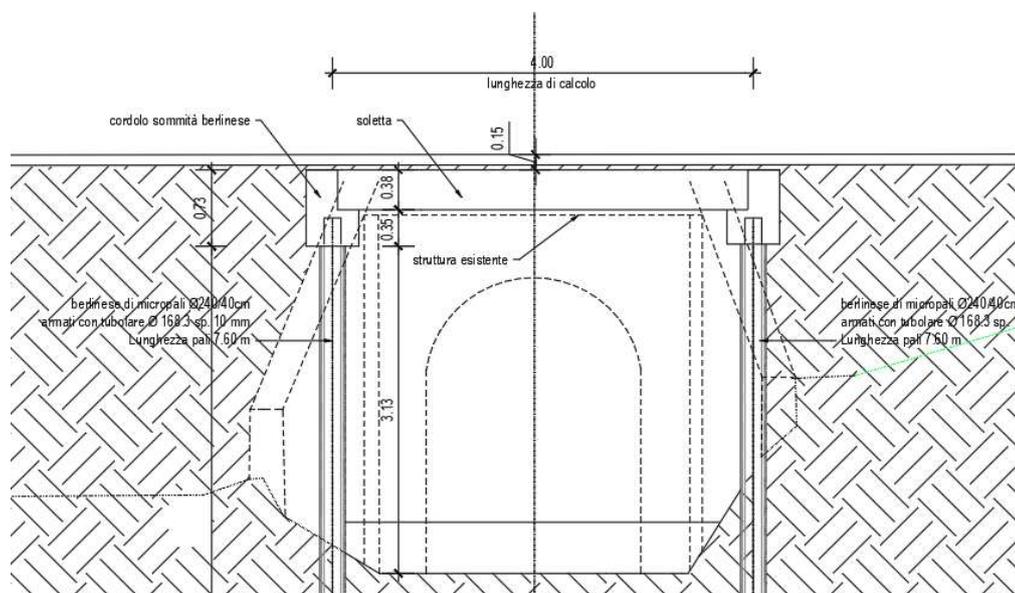


Figura 16 – Sezione sistemazione di progetto al km 58+700

I principali obiettivi che si intendono ottenere con la soluzione proposta sono di seguito riepilogati:

- Mettere in opera una soluzione progettuale che consenta di realizzare manufatti disaccoppiati dagli esistenti, che possano pienamente rispettare i criteri normativi previsti dalle NTC vigenti.

- Possibilità di realizzare l'intervento per fasi con parzializzazione della sede stradale, in modo da poter garantire la continuità del traffico veicolare, seppur limitazione a senso unico alternato.
- Realizzazione di una soluzione con impatto sostanzialmente nullo rispetto al regime idraulico dei corsi d'acqua interferiti, le cui sezioni di deflusso non vengono modificate. Anche l'impatto in fase provvisoria risulterà minimale.
- Mantenere in opera i manufatti esistenti in muratura, senza alterare il contesto visivo e paesaggistico dell'area rurale in cui essi risultano inseriti

In fase di esercizio le nuove strutture non recheranno alcun impatto aggiuntivo rispetto a quelli già dovuti alla presenza della SS14. Essendo interventi volti al miglioramento della sicurezza dei fruitori della viabilità esistente non è possibile contemplare lo scenario di non intervento. Tuttavia le opere in progetto sono di dimensioni limitate e non avranno ricadute ambientali.

Gli unici possibili impatti sono riconducibili alla fase di cantiere nel corso della quale:

- verranno adottati tutti i possibili accorgimenti da adottare per preservare acque superficiali e sotterranee e suoli;
- verrà eventualmente inoltrata al comune competente richiesta di deroga per quanto riguarda il rumore prodotto dal cantiere ed essenzialmente legato all'attività di infissione dei micropali e al fissaggio delle barriere di sicurezza;
- le terre e rocce da scavo e i rifiuti solidi legati alla realizzazione dell'opera (quali imballaggi dei materiali da costruzione e rifiuti di varia natura prodotti nei cantieri), verranno smaltiti in base alle normative vigenti (si veda in merito il documento *Linee guida gestione dei rifiuti* TT00EG00GENRE02).

L'intervento verrà realizzato per fasi con parzializzazione della sede stradale, in modo da poter garantire la continuità del traffico veicolare, seppur con la limitazione a senso unico alternato.

La lavorazione maggiormente impattante è riconducibile alla messa in opera dei micropali della berlinese. Tali micropali verranno messi in opera mediante perforazione a rotazione con foro sostenuto da rivestimento provvisorio, tecnica che non comporterà l'utilizzo di fluidi di perforazione; pertanto, le terre prodotte non saranno contaminate da tali fluidi e potranno essere inviate a discarica di inerti o a centri di riciclaggio in base all'esito delle analisi ambientali che verranno effettuate sulle stesse.

Analisi ambientali effettuate nell'agosto 2019 in corrispondenza del km 56+000 hanno evidenziato la presenza di terreni con concentrazioni di inquinanti inferiori a quelle indicate in colonna A tabella 1 allegato 5 al titolo IV del D.L. 152/2006.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	X	<input type="checkbox"/>	E' presente un corridoio ecologico in corrispondenza del km 58+700 della SS14.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	X	Gli interventi si collocano ad una distanza di oltre 10 km dal mare.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	X	Gli interventi si collocano in pianura.
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	<p>Sono presenti siti SIC nell'area circostante la zona di intervento, ma come evidenziato nello <i>Studio di prefattibilità ambientale</i> TT00GE00AMBRE02A tali siti hanno una distanza tale dalle zone di intervento da non poter essere influenzati dalla realizzazione delle opere.</p> <p>Inoltre, l'intervento al km 58+700 si trova in corrispondenza di un corridoio ecologico di livello provinciale (vd. art. 28 delle N.T.A. del PTCP); essendo tuttavia l'intervento limitato alla difesa spondale dell'opera di attraversamento idraulico esso non modifica né compromette la permeabilità dell'infrastruttura viaria e le condizioni ambientali dell'ecosistema. Tuttavia, si sottolinea che durante la fase di cantiere verranno adottati tutti gli accorgimenti necessari atti ad evitare possibili impatti su acque e suoli.</p>

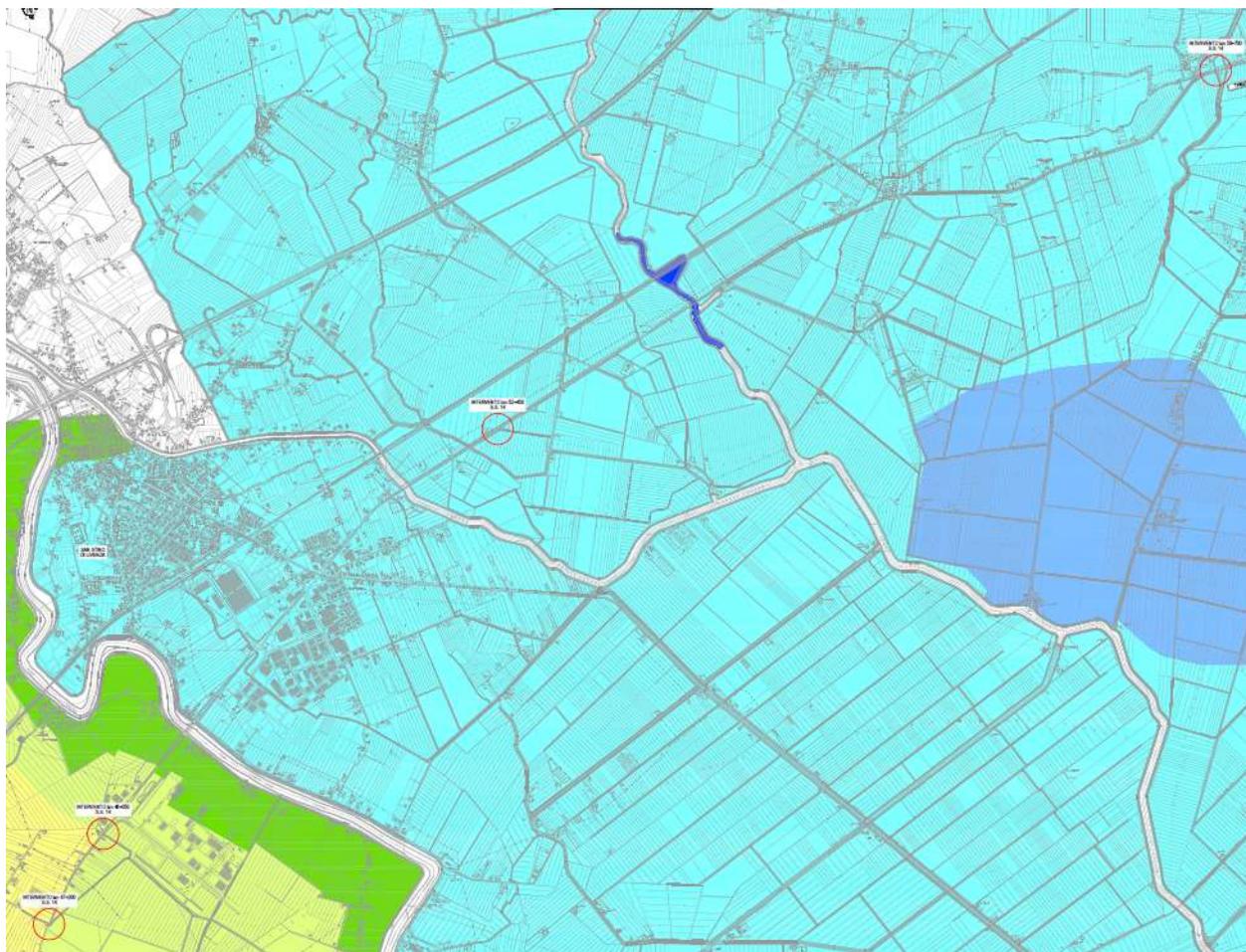
8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione</i>
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non si ritiene che nella zona siano presenti delle situazioni per le quali si sia verificato o si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Come si può vedere dagli stralci planimetrici riportati in Tabella 4, le opere in progetto sono ubicate in corrispondenza di zone scarsamente popolate.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Come evidenziato dal PTCP (si veda in merito la <i>Relazione paesaggistica semplificata</i> T00GE00AMBRE01, e l'elaborato <i>Inquadramento territoriale e strumenti urbanistici</i> T00EG00GENPL01), un lungo tratto dell'attuale S.S.14 insiste sul sedime di un'antica strada romana, nessuno degli interventi ricade tuttavia in aree sottoposte a vincolo archeologico.</p> <p>L'intervento al km 58+700 si trova in corrispondenza di un corridoio ecologico di livello provinciale (vd. art. 28 delle N.T.A. del PTCP); essendo tuttavia l'intervento limitato alla difesa spondale dell'opera di attraversamento idraulico esso non modifica né compromette la permeabilità dell'infrastruttura viaria e le condizioni ambientali dell'ecosistema. Si sottolinea che durante la fase di cantiere verranno adottati tutti gli accorgimenti necessari atti ad evitare possibili impatti su acque e suoli (si veda in merito <i>Studio di prefattibilità ambientale</i> TT00GE00AMBRE02A).</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione</i>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non si evidenzia la presenza di territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001) né siti contaminati.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non si evidenzia la presenza di territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001) né siti contaminati.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dall'analisi della normativa vigente in materia di aree di esondazione si evidenzia che le aree interessate dalla realizzazione delle opere di progetto interessano zone a pericolosità di alluvioni moderata/moderata – area soggetta a scolo meccanico secondo il PGRA, con tempo di ritorno dell'evento di 30 anni. Per maggiori dettagli si veda la trattazione riportata alla fine della tabella.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dall'analisi della normativa vigente in materia di aree di esondazione si evidenzia che le aree interessate dalla realizzazione delle opere di progetto interessano zone a pericolosità di alluvioni moderata/moderata – area soggetta a scolo meccanico secondo il PGRA, con tempo di ritorno dell'evento di 30 anni. Per maggiori dettagli si veda la trattazione riportata alla fine della tabella.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La zona in esame ricade in zona sismica 2 "Zona con pericolosità sismica media dove possono verificarsi forti terremoti".

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione</i>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Gli interventi in progetto ricadono all'interno della zona di pertinenza della stessa infrastruttura stradale SS14.

Approfondimento relativo ai punti 10 e 11:

Si riporta uno stralcio del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico delle Alpi orientali (si veda in merito l'elaborato *Planimetria delle aree di esondazione PAI/PGRA T00GE00AMBPL02A*) in corrispondenza delle zone di intervento.



Aut. Bac. Alpi Orientali	Autorità di bacino del Sile	Aut. Bac. Isonzo, Tagliamento, Piave, Livenza, Brenta-Bac.
Perimetrazioni e classi di pericolosità idraulica  Pericolosità idraulica moderata  Pericolosità idraulica media  Pericolosità idraulica elevata	Perimetrazioni e classi di pericolosità idraulica  Pericolosità idraulica moderata - area soggetta a scolo meccanico  Pericolosità idraulica moderata  Pericolosità idraulica media  Pericolosità idraulica elevata	Perimetrazioni e classi di pericolosità idraulica  Pericolosità idraulica moderata  Pericolosità idraulica media  Pericolosità idraulica elevata  Pericolosità idraulica molto elevata

Dall'analisi della normativa vigente in materia di aree di esondazione si evidenzia che le aree interessate dalla realizzazione delle opere di progetto interessano zone a pericolosità di alluvioni moderata/moderata – area soggetta a scolo meccanico secondo il PGRA, con tempo di ritorno dell'evento di 30 anni.

In base all'articolo 12 – “Aree classificate a pericolosità elevata (P3)” comma 1 punto b, nelle aree classificate a pericolosità elevata (e di conseguenza a pericolosità media e moderata) è consentita la *“manutenzione ordinaria e straordinaria di edifici, opere pubbliche o di interesse pubblico, impianti produttivi artigianali o industriali, impianti di depurazione acque reflue urbane”*.

In conseguenza di ciò, è possibile affermare che le nuove opere in progetto risultano idraulicamente compatibili con le norme che disciplinano gli interventi ricadenti in aree interessate da inondazioni secondo gli strumenti normativi vigenti.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione</i> <i>Perché:</i> La realizzazione delle opere in progetto è stata concepita in modo tale da: <ul style="list-style-type: none"> • mantenere in opera i manufatti esistenti in muratura, senza alterare il contesto visivo e paesaggistico dell'area rurale in cui essi risultano inseriti; • realizzare una soluzione con impatto sostanzialmente nullo rispetto al regime idraulico dei corsi d'acqua interferiti, le cui sezioni di deflusso non vengono modificate. 			
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione</i> <i>Perché:</i> L'opera infrastrutturale lungo la quale sono previsti gli interventi è già in esercizio. I nuovi manufatti previsti verranno realizzati in calcestruzzo. Non si segnala la necessità di prevedere utilizzi significativi di risorse naturali (come territorio, acqua, materiali o energia) e di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente.			
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Perché:</i> L'opera infrastrutturale lungo la quale sono previsti gli interventi è già in esercizio. I nuovi manufatti previsti verranno realizzati in calcestruzzo. Non si segnala la necessità di prevedere utilizzi significativi di risorse naturali (come territorio, acqua, materiali o energia) e di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente.			
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Perché:</i> Durante la fase di costruzione, in corrispondenza delle aree di cantiere, è possibile che vengano prodotti rifiuti solidi costituiti essenzialmente da eventuali imballaggi dei materiali da costruzione e rifiuti vari (scarti di olii per lubrificare i macchinari, prodotti per la manutenzione dei veicoli, rifiuti di tipo urbano, ecc...) quantitativamente poco significativi, il cui smaltimento sarà a carico diretto dell'impresa esecutrice.			
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti,	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<i>Descrizione:</i> Per la realizzazione delle opere in progetto si prevede l'utilizzo di camion per il trasporto del materiale necessario alla costruzione, e vari macchinari per la realizzazione delle paratie in micropali e per il fissaggio delle barriere di sicurezza. Tuttavia, data l'entità dei lavori, non si prevede la generazione di significativi quantitativi di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche o nocive.		<i>Perché:</i>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Durante la fase di cantiere i macchinari utilizzati potranno comportare un locale innalzamento dei valori di rumorosità che tuttavia saranno limitati alla durata dei lavori. Si procederà all'apposita richiesta di deroga al comune competente e verranno adottati tutti gli accorgimenti utili alla riduzione dell'impatto acustico: l'accensione dei macchinari avverrà solo nell'imminenza della lavorazione e lo spegnimento avverrà immediatamente dopo la fine della lavorazione;		<i>Perché:</i> <ul style="list-style-type: none"> • verranno utilizzate nei limiti del possibile, macchine operatrici gommate anziché cingolate; • si preferiranno, a parità di funzione, macchine con potenza minima appropriata al tipo di intervento; • gli operatori verranno adeguatamente istruiti in modo tale da evitare comportamenti inutilmente rumorosi; • le lavorazioni avverranno in periodo diurno (compreso tra le 7 e le 20) evitando la fascia oraria centrale (12-15). 	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>		
del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Le lavorazioni previste non comportano impatti su suolo o acque superficiali, tuttavia durante la fase di cantiere, verranno adottati tutti gli accorgimenti necessari a prevenire la contaminazione di acqua e suolo. In particolare, si riportano le seguenti considerazioni di carattere generale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modalità di stoccaggio temporaneo dei rifiuti e delle sostanze pericolose. Per la corretta gestione degli stoccaggi temporanei dei rifiuti, al fine di non correre rischi d'inquinamento delle componenti di interesse, si dovranno seguire le seguenti prescrizioni: <ul style="list-style-type: none"> ○ lo stoccaggio e la gestione di tali sostanze verranno effettuati con l'intento di proteggere il sito da potenziali agenti inquinanti; ○ il deposito temporaneo deve essere fatto per tipi omogenei (materiale da demolizioni, terre da scavo, ecc...) e nel rispetto delle relative norme tecniche, nonché, per eventuali rifiuti pericolosi, nel rispetto delle norme che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose in esse contenute; ○ le aree destinate a deposito di rifiuti non devono essere poste in vicinanza dei baraccamenti di cantiere e devono essere adeguatamente cintate e protette, in funzione della tipologia dei rifiuti, in modo da evitare emissione di polveri o odori. • manutenzione dei macchinari di cantiere. La manutenzione dei macchinari impiegati nelle aree di cantiere è di fondamentale importanza anche al fine di prevenire fenomeni di inquinamento. Pertanto: <ul style="list-style-type: none"> ○ gli addetti alle macchine operatrici dovranno a questo fine controllare il funzionamento delle stesse con cadenza giornaliera, per verificare eventuali problemi meccanici; ○ si dovrà segnalare ogni perdita di carburante, di liquido dell'impianto frenante, di oli del motore o degli impianti idraulici al responsabile della manutenzione. ○ le operazioni di manutenzione o di riparazione dovranno avvenire unicamente in aree opportunamente definite e pavimentate, dove siano disponibili dei dispositivi e delle attrezzature per intervenire prontamente in caso di dispersione di sostanze inquinanti sul terreno. 	<p><i>Perché:</i></p>		
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Data l'entità delle lavorazioni previste si ritiene che il rischio di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente sia nullo.</p>	<p><i>Perché:</i></p>		

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>
	Sulla base delle informazioni riportate al paragrafo 2.8 "Aree sensibili e/o vincolate", nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa nazionale per il loro valore paesaggistico (fascia di 150 m da corsi d'acqua). Si consideri che a tale proposito è stata redatta una relazione paesaggistica in cui viene affrontato nel dettaglio questo vincolo.		
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>
	Le zone sensibili dal punto di vista ambientale sono già state descritte in Tabella 4.		
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>
	Il progetto prevede la realizzazione di nuovi manufatti in corrispondenza di tombini idraulici esistenti. Tuttavia, non si prevedono impatti per la realizzazione di queste opere durante la fase di cantiere.		
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>
	In prossimità dell'area di intervento corre l'autostrada A4 "Torino-Trieste" che in corrispondenza del km 54 della SS14, dista poco più di 1,5 km dalla SS stessa. Tuttavia questa vicinanza non comporterà ripercussioni sull'A4 vista la tipologia di intervento previsto. Per quanto riguarda la rete ferroviaria, essa si colloca circa 300 m a nord della SS14 nel punto di minima distanza. Anche in questo caso non vi saranno ripercussioni sulla ferrovia dovute alla realizzazione degli interventi in progetto.		
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
	Le opere in progetto sono localizzate lungo lo sviluppo della SS14 in aree esterne ai centri abitati e in zona pianeggiante la quale non risulta caratterizzata da elevata intervisibilità né da elevata fruizione pubblica.			
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
	Come si può vedere dagli stralci planimetrici riportati nel paragrafo Errore. L'origine riferimento non è stata trovata. , i nuovi manufatti verranno realizzati in corrispondenza dell'attuale sedime della SS14, pertanto non vi sarà perdita di suolo non antropizzato.			
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
	I manufatti in progetto verranno realizzati in corrispondenza del tracciato della esistente SS14. Gli strumenti urbanistici analizzati segnalano la presenza di questa infrastruttura esistente per la quale non sono previste modifiche relativamente all'uso del suolo.			
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
	Come si può vedere dagli stralci planimetrici riportati in Tabella 4, i nuovi manufatti verranno realizzati in corrispondenza di aree scarsamente o per nulla abitate, lontani da possibili ricettori sensibili (ospedali, scuole, case di riposo, ...).			
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
	Come si può vedere dagli stralci planimetrici riportati in Tabella 4, i nuovi manufatti verranno realizzati in corrispondenza di aree scarsamente o per nulla abitate, lontani da possibili ricettori sensibili (ospedali, scuole, case di riposo, ...).			
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto e nelle aree immediatamente adiacenti non si rileva la presenza di risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto.		<i>Perché:</i>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non sono presenti zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto dal momento che la strada sulla quale si andranno ad effettuare gli interventi di manutenzione straordinaria è già esistente.		<i>Perché:</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La zona di intervento si colloca in zona sismica 2 "Zona con pericolosità sismica media dove possono verificarsi forti terremoti". Nel dimensionamento delle strutture si tiene conto di questa situazione.		<i>Perché:</i>	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<i>Descrizione:</i> Data la natura limitata delle opere in progetto e alla luce delle indicazioni fornite dai piani urbanistici, non vi saranno effetti cumulativi con altri progetti e/o attività esistenti o approvati.		<i>Perché:</i>	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento consiste, nella realizzazione di 4 nuove strutture di attraversamento idraulico costituite allo stato attuale da vecchi manufatti in muratura, per il superamento di alcuni fossi di bonifica compresi all'interno dei bacini Idrografici del Fiume Livenza, nella parte occidentale del tracciato, e del fiume Lemene, nella parte Orientale. Tali opere non possono in alcuna maniera determinare effetti di natura transfrontaliera dal momento che le acque degli attraversamenti in oggetto, entro pochi chilometri sversano le loro acque all'interno di una parte del mare Adriatico in territorio italiano.		<i>Perché:</i>	

10. Allegati			
<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
1	Relazione paesaggistica		ALL1_Relazione paesaggistica
2	Relazione di prefattibilità ambientale		ALL2_Relazione di prefattibilità ambientale
3	Relazione Tecnica Generale		ALL3_Relazione Tecnica Generale
4	Corografia		ALL4_Corografia
5	Studio di inserimento urbanistico e vincolistico		ALL5_Studio di inserimento urbanistico e vincolistico
6	Intervento km.47 + 200 Stato di fatto: Pianta, Prospetti e Documentazione Fotografica		ALL6_Intervento km.47 + 200 Stato di fatto
7	Intervento km 47 + 200 Stato di progetto: Planimetria, Pianta e Sezioni		ALL7_Intervento km 47 + 200 Stato di progetto
8	Intervento km 48 + 050 Stato di fatto: Pianta, Prospetti e Documentazione Fotografica		ALL8_Intervento km 48 + 050 Stato di fatto:
9	Intervento km 48 + 050 Stato di progetto: Planimetria, Pianta e Sezioni		ALL9_Intervento km 48 + 050 Stato di progetto
10	Intervento km. 52 + 450 Stato di fatto: Pianta, Prospetti e Documentazione Fotografica		ALL10_Intervento km. 52 + 450 Stato di fatto
11	Intervento km 52 + 450 Stato di progetto: Planimetria, Pianta e Sezioni		ALL11_Intervento km 52 + 450 Stato di progetto
12	Intervento km 58 + 700 Stato di fatto: Pianta, Prospetti e Documentazione Fotografica		ALL12_Intervento km 58 + 700 Stato di fatto
13	Intervento km 58 + 700 Stato di progetto: Planimetria, Pianta e Sezioni		ALL13_Intervento km 58 + 700 Stato di progetto

Il dichiarante

Ing. Ettore de la Grennelais

(documento informatico firmato digitalmente

ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)