

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

N. ELABORATO:	<h2>RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA</h2>
---------------	---

CODICE PROGETTO		NOME FILE	T00GE00AMBRE01A	REVISIONE	SCALA
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">           N E M S V E 0 0 7 2 8         </div>		CODICE ELABORATO	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">             T 0 0 G E 0 0 A M B R E 0 1           </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">             A           </div>	-
E					
D					
C					
B					
A	Prima Emissione	APRILE 2022	D. Nave	P. Cucino	A. Gallo
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>3</b>
1.1	Oggetto e obiettivi dell'intervento	3
1.2	Censimento opere in progetto	3
<b>2</b>	<b>ANALISI DEI VINCOLI E DEL CONTESTO PAESAGGISTICO</b>	<b>5</b>
2.1	Tipologia dell'intervento	5
2.2	Carattere dell'intervento	5
2.3	Destinazione d'uso	5
2.4	Contesto paesaggistico dell'intervento	5
2.5	Morfologia del contesto paesaggistico	5
2.6	Inquadramento urbanistico e analisi dei vincoli	6
2.7	Presenza di immobili e aree di notevole interesse pubblico (art. 136-141-157 D.Lgs. 42/04) 20	
2.8	Presenza di aree tutelate per legge (art. 142 D.Lgs. 42/04)	20
<b>3</b>	<b>CARATTERI DELL'INTERVENTO</b>	<b>21</b>
3.1	Descrizione dello stato attuale dei manufatti e dell'area di intervento	21
3.2	Descrizione sintetica dell'intervento e caratteristiche delle opere	25
3.3	Effetti conseguenti alla realizzazione delle opere	27
3.4	Eventuali misure di inserimento paesaggistico	28
3.5	Indicazioni dei contenuti percettivi della disciplina paesaggistica vigente in riferimento alla tipologia di intervento: conformità con i contenuti della disciplina	28



## 1 PREMESSA

### **1.1 OGGETTO E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO**

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 S.S.14, sono localizzati tra il km 47 circa e il km 58 tra San Stimo di Livenza e Portogruaro, nell'entroterra lagunare Veneto, in provincia di Venezia.

Il progetto prevede la sistemazione delle quattro 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.

### **1.2 CENSIMENTO OPERE IN PROGETTO**

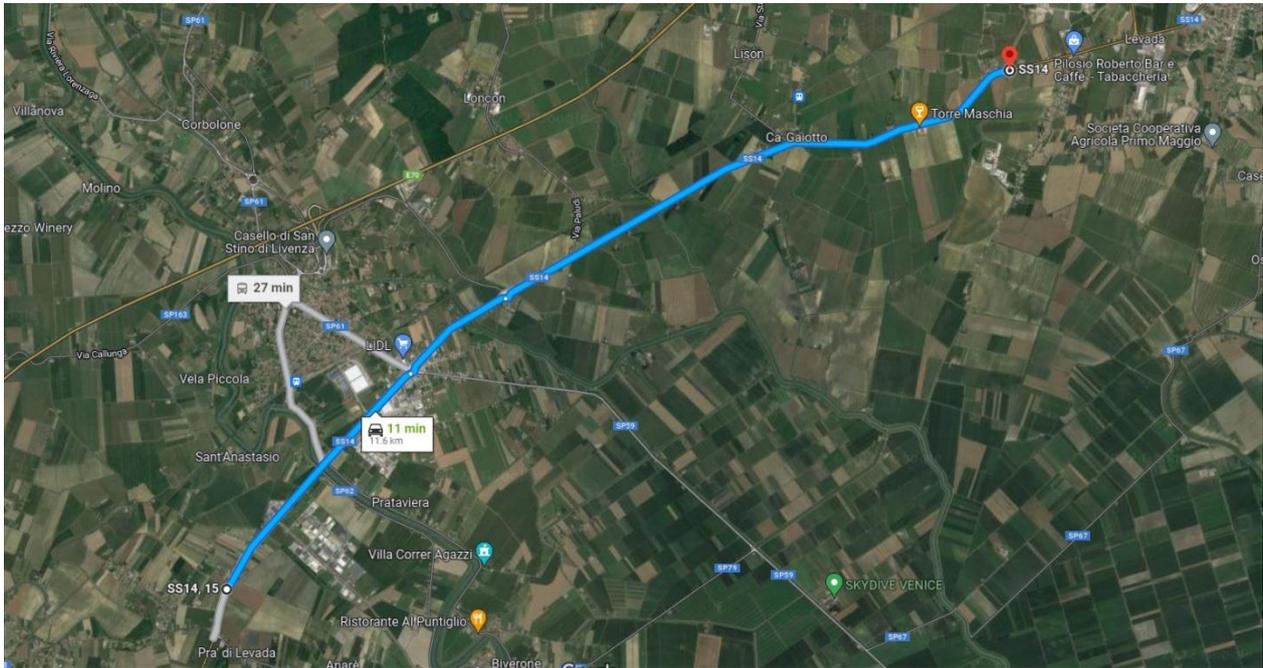
L'intervento consiste, nella sistemazione delle quattro strutture di attraversamento idraulico costituite allo stato attuale da vecchi manufatti in muratura, per il superamento di alcuni fossi di bonifica compresi all'interno dei bacini Idrografici del Fiume Livenza, nella parte occidentale del tracciato, e del fiume Lemene, nella parte Orientale.

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+450 – Tombino in c.a. 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.

Tutti gli interventi, ad eccezione di quello al km. 52+450 (che è caratterizzato da sezione scatolare) presentano un estradosso a calotta, sempre in muratura.

In alcuni casi, come verrà meglio illustrato nel seguito, le strutture sono state parzialmente oggetto di interventi di ripristino localizzato.



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

## 2 ANALISI DEI VINCOLI E DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

### 2.1 TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO

Le opere in progetto si configurano quali interventi di lieve entità soggetti a procedimenti autorizzatorio semplificato. Gli interventi ricadono nella cat. B.39 quali "interventi di modifica di manufatti di difesa dalle acque delle sponde dei corsi d'acqua e dei laghi per adeguamento funzionale" delle fattispecie riportate nell'Allegato B.

### 2.2 CARATTERE DELL'INTERVENTO

Tutti i quattro interventi puntuali hanno carattere permanente.

### 2.3 DESTINAZIONE D'USO

Gli interventi riguardano il sistema idraulico e in particolare il 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".

### 2.4 CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO

Tutti gli interventi ricadono sull'asse viario S.S. 14, in aree a carattere agricolo. L'intervento al km 58+700 ricade altresì in una fascia di rispetto fluviale.

PROGRESSIVA INTERVENTO	COMUNE	ZONE OMOGENEE CIRCOSTANTI (PRG)
47+200	Ceggia	E2/1 – E3
48+050	Ceggia/Torre di Mosto	E2/1
52+450	Annone Veneto	E1
58+700	Portogruaro	E2-E3 (fascia di rispetto fluviale)

### 2.5 MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

L'area interessata dagli interventi puntuali tra il Comune di Ceggia e il Comune di Portogruaro è l'entroterra lagunare veneto, ad una distanza di circa 20 km dalla costa adriatica. Tutti gli interventi ricadono in ambiti di pianura.

## 2.6 INQUADRAMENTO URBANISTICO E ANALISI DEI VINCOLI

Regione: Veneto

Provincia: Venezia

Comuni: Ceggia, Torre di Mosto, Annone Veneto, Portogruaro

TIPO INTERVENTO	PROGRESSIVE	COMUNE	PROVINCIA
Difesa spondale	47+200	Ceggia	Venezia
Difesa spondale	48+050	Ceggia/Torre di Mosto	Venezia
Difesa spondale	52+450	Annone Veneto	Venezia
Difesa spondale	58+700	Portogruaro	Venezia

Livello di Pianificazione Regionale: PTRC 2020

Livello di Pianificazione Provinciale: PTCP/PTG Città Metropolitana di Venezia

Livello di Pianificazione Comunale: PRG (PAT, PI)

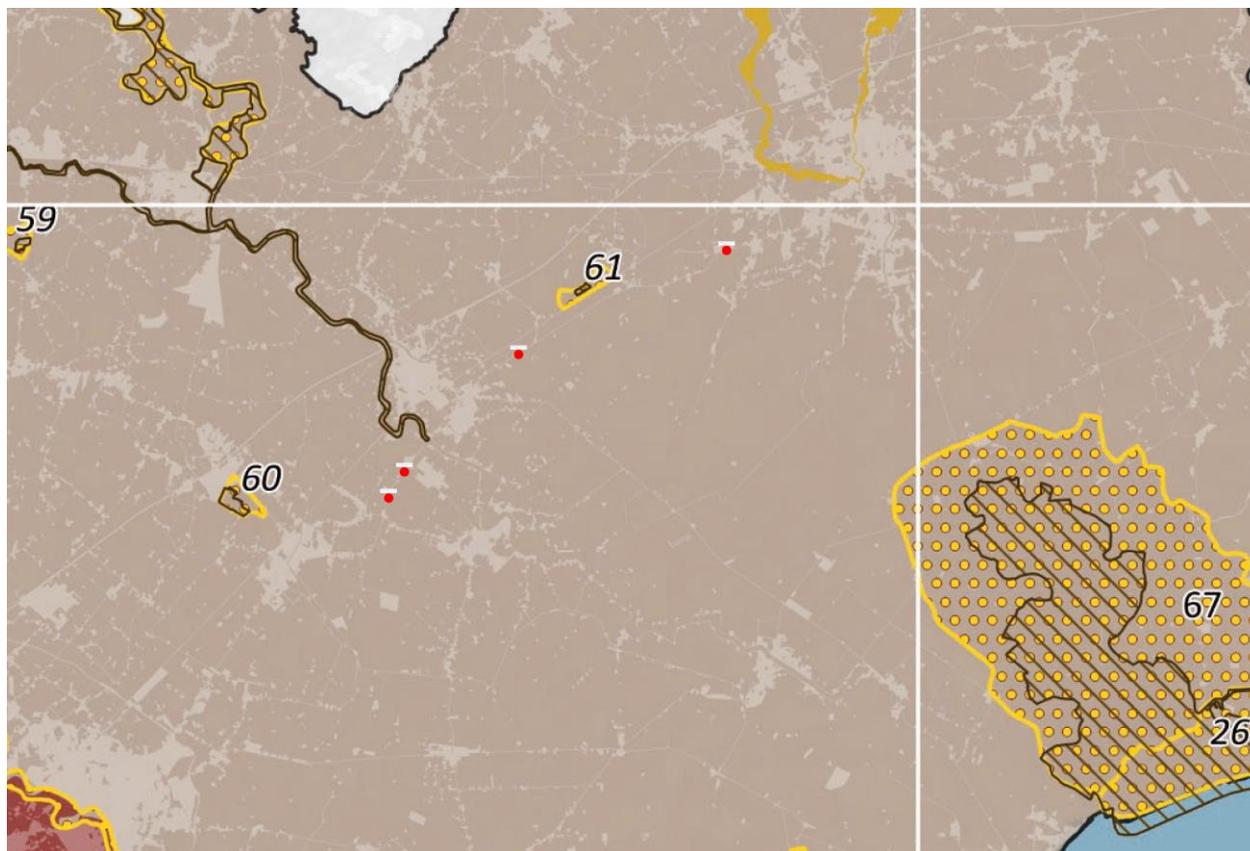


Figura 2 – Corografia degli interventi puntuali in progetto



**Figura 3 – Ortofoto con indicazione della localizzazione degli interventi**

### 2.6.1 PTRC

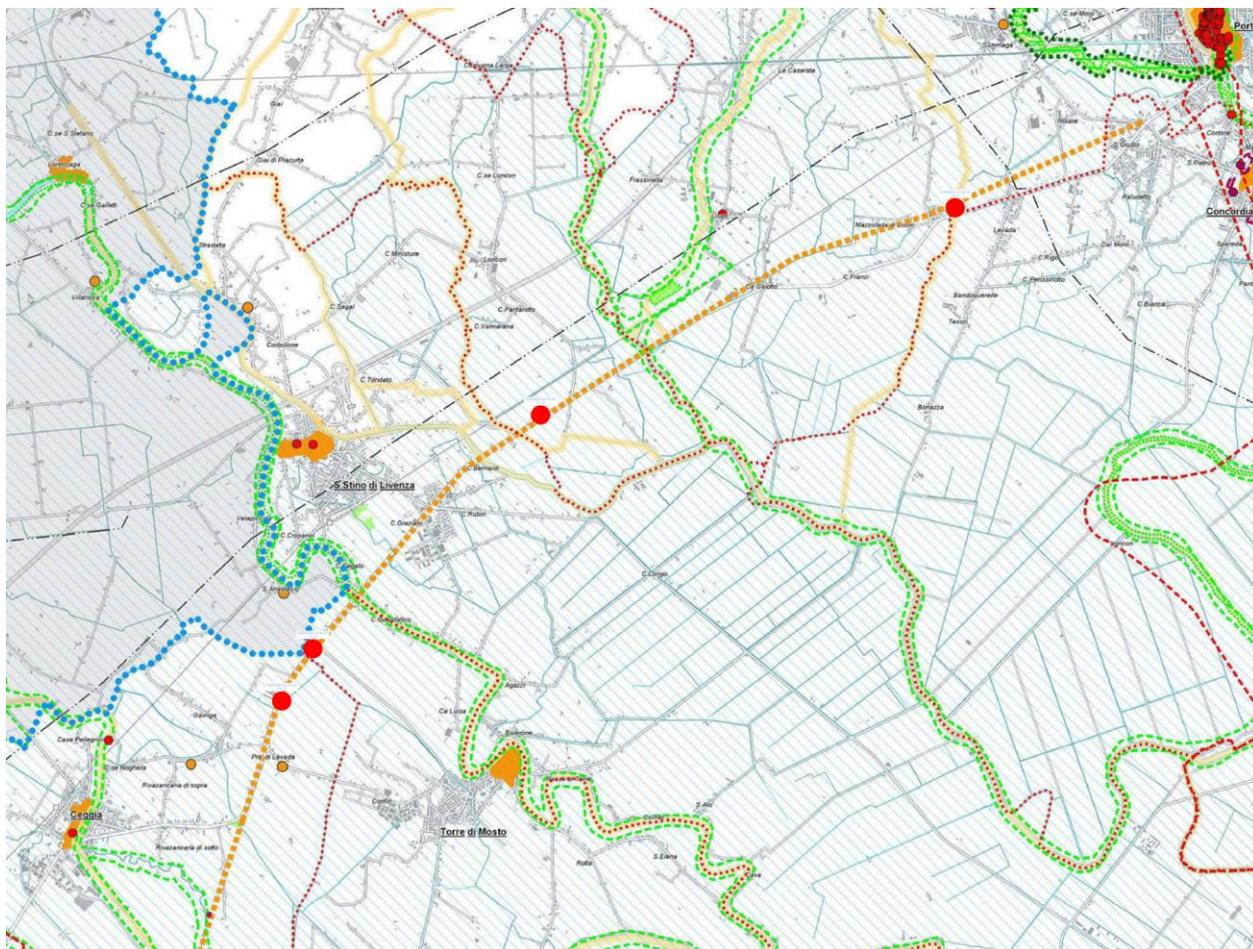


**Figura 4 – PTRC – Tavola Ricognizione ambiti di tutela PTRC 1992**

Gli interventi in progetto non ricadono negli ambiti soggetti a tutela previsti dal PTRC.

Nelle vicinanze degli interventi nel Comune di San Stino di Livenza si trova l'ambito protetto compreso nella Rete Natura 2000 – Ambito fluviale del Livenza.

## 2.6.2 PTCP

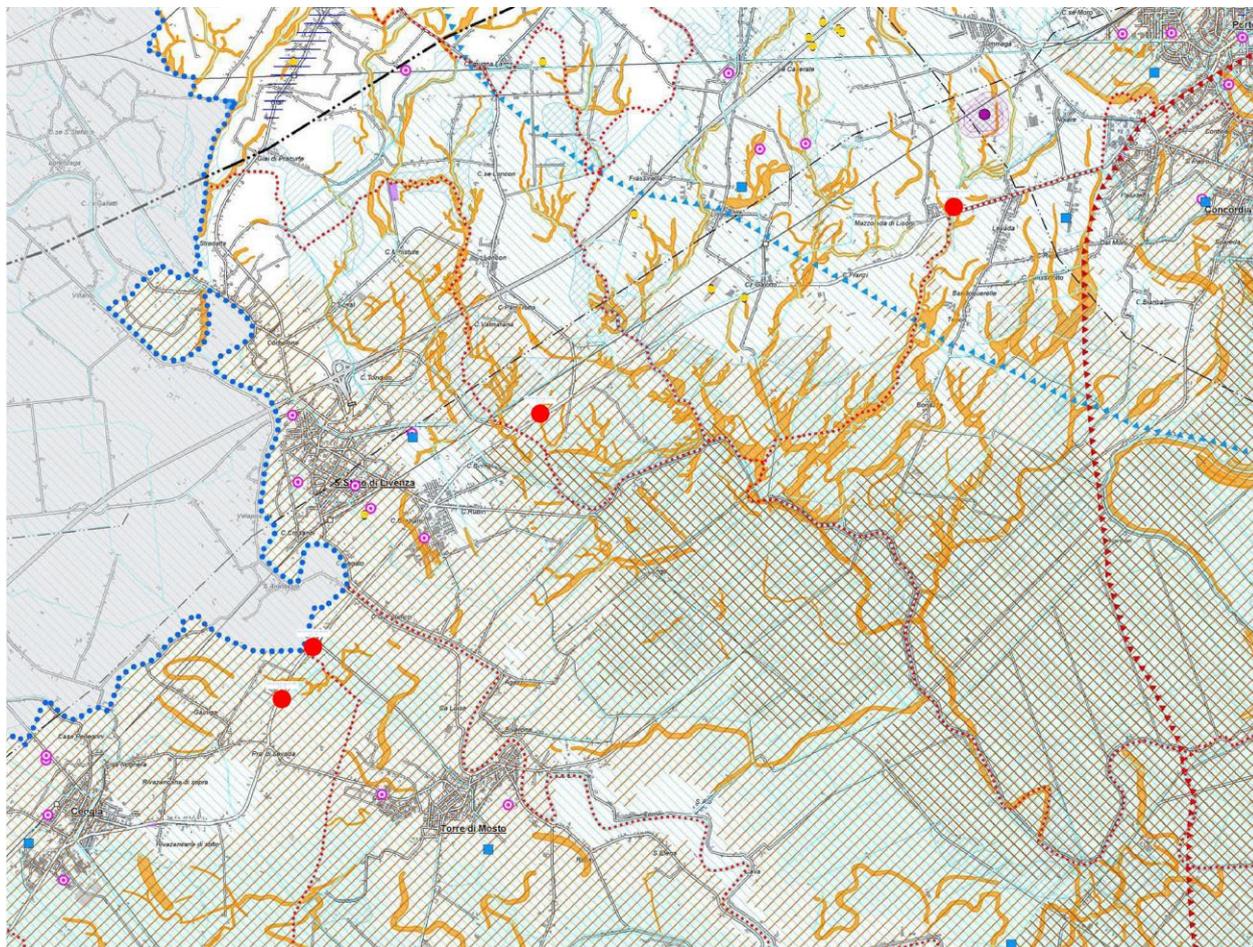


**Figura 5 – PTCP - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale – tav 1/3**

Per quanto concerne le valutazioni rispetto al rischio idraulico si rimanda alla Relazione idraulica (cod. el. T00-GE00-AMB-RE02) e alla Planimetria con aree a rischio idraulico (cod. el. T00-GE00-AMB-PL01).

Un ampio tratto dell'attuale S.S. 14 si identifica quale strada di origine romana così come definita dal PTRC.

L'intervento al km 58+700 ricade in area tutelata da vincolo paesaggistico secondo il D.Lgs 42/2004 – Corsi d'acqua.

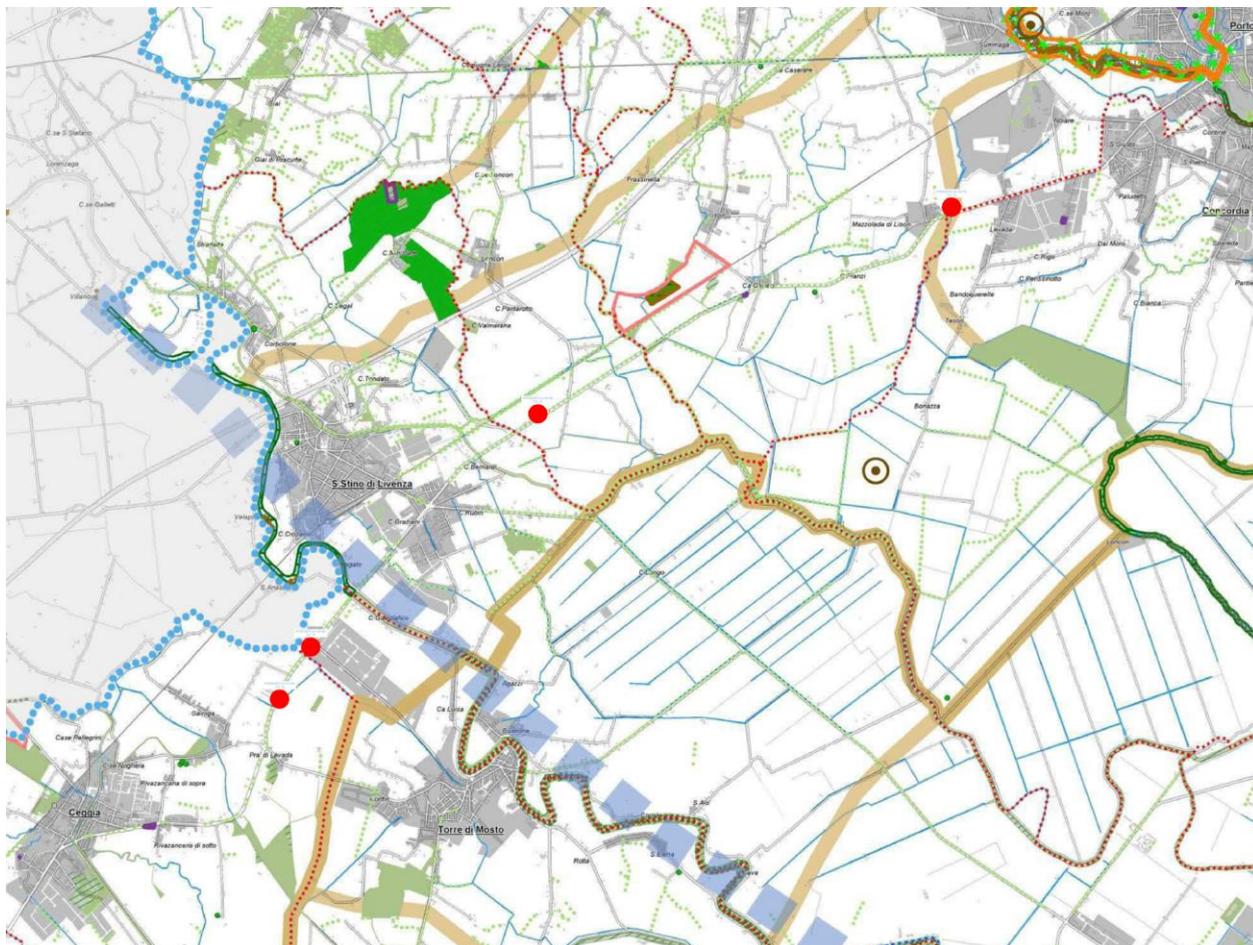


**Figura 6 – PTCP - Carta delle fragilità – tav. 1/3**

Per quanto concerne le valutazioni rispetto al rischio idraulico si rimanda alla Relazione idraulica (cod. el. T00-GE00-AMB-RE02) e alla Planimetria con aree a rischio idraulico (cod. el. T00-GE00-AMB-PL01).

Tutti gli interventi eccetto quello al km 58+700 si trovano in un'area interessata da fenomeni di subsidenza del suolo (art. 16 NTA).

Gli interventi al km 52+450 e al km 58+700 si collocano in paleoalvei. Non ci sono siti inquinati o potenzialmente inquinati nei pressi dei luoghi oggetto di intervento.

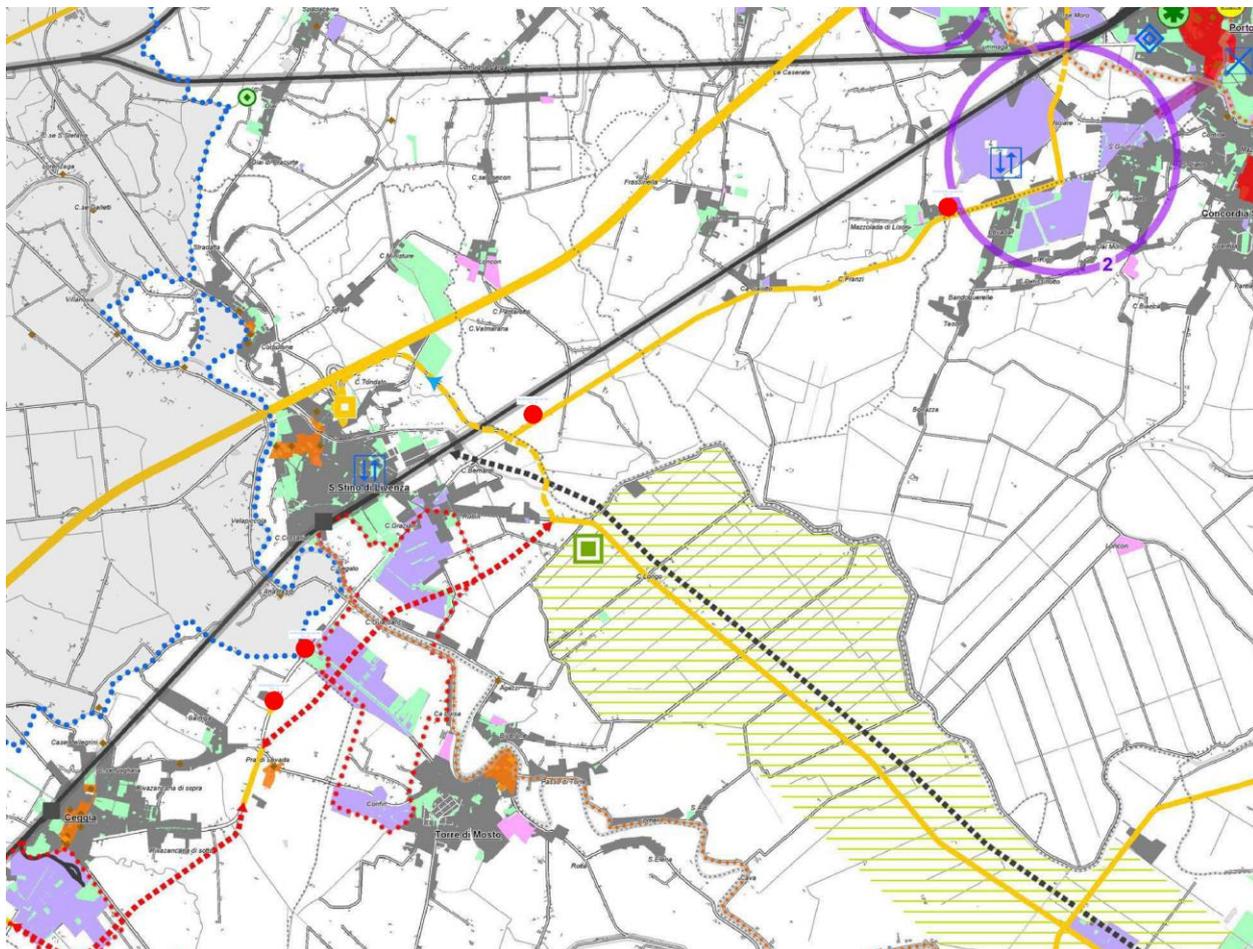


**Figura 7 – PTCP – Sistema ambientale**

Tutti gli interventi si trovano lungo un viale corredato da elementi arborei/arbustivi lineari (vd. art. 29 NTA), non contemplati tuttavia tra quelli con rilevanza ecologica in ambito perfluviale.

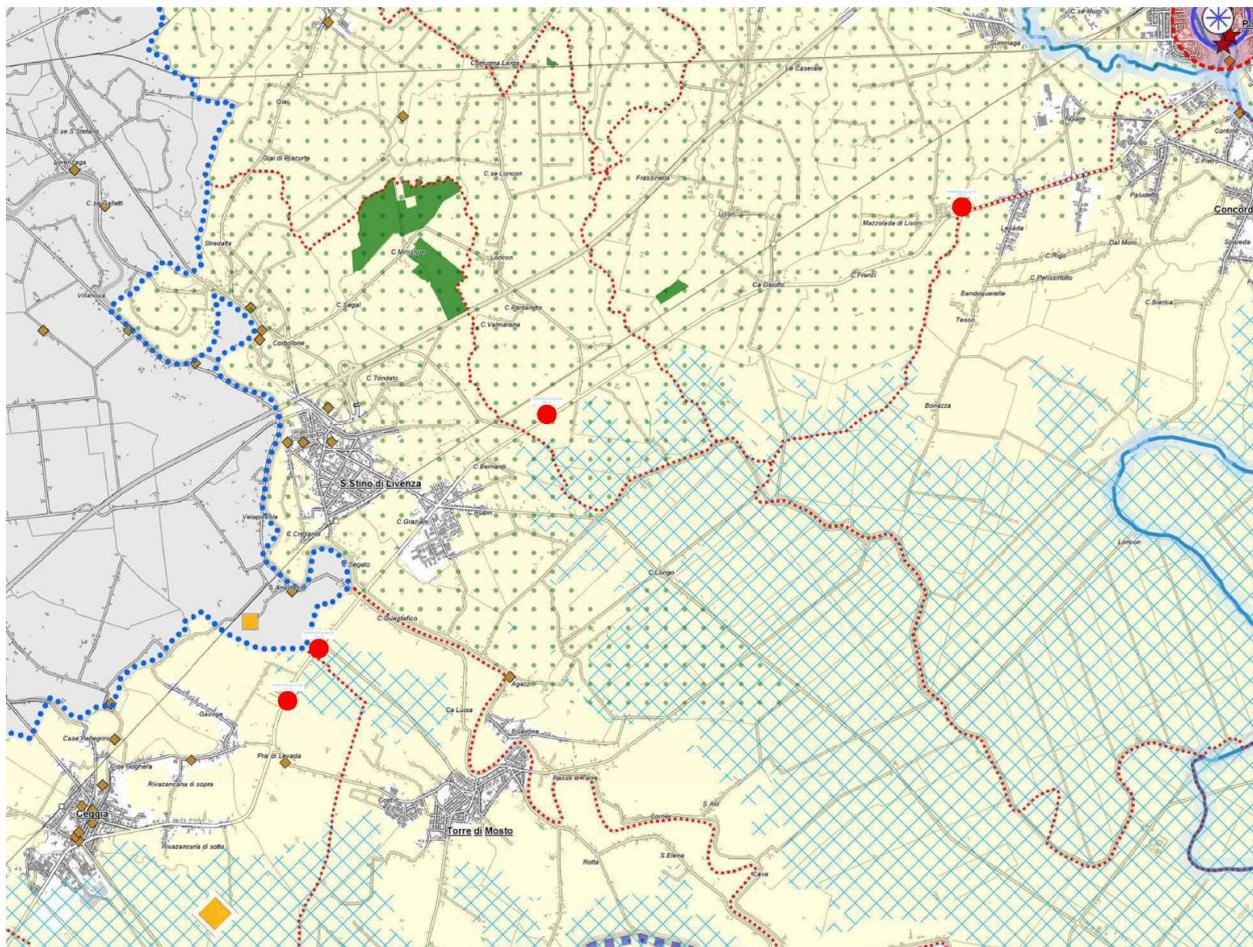
L'intervento al km 58+700 si trova in corrispondenza di un corridoio ecologico di livello provinciale (vd. art. 28); essendo tuttavia l'intervento limitato alla difesa spondale dell'opera di attraversamento idraulico esso non modifica né compromette la permeabilità dell'infrastruttura viaria.

Non sono presenti Siti di Importanza Comunitaria (SIC) né Zone a Protezione Speciale (ZPS) nelle vicinanze dei luoghi interessati dall'intervento.



**Figura 8 – PTCP – Sistema insediativo-infrastrutturale**

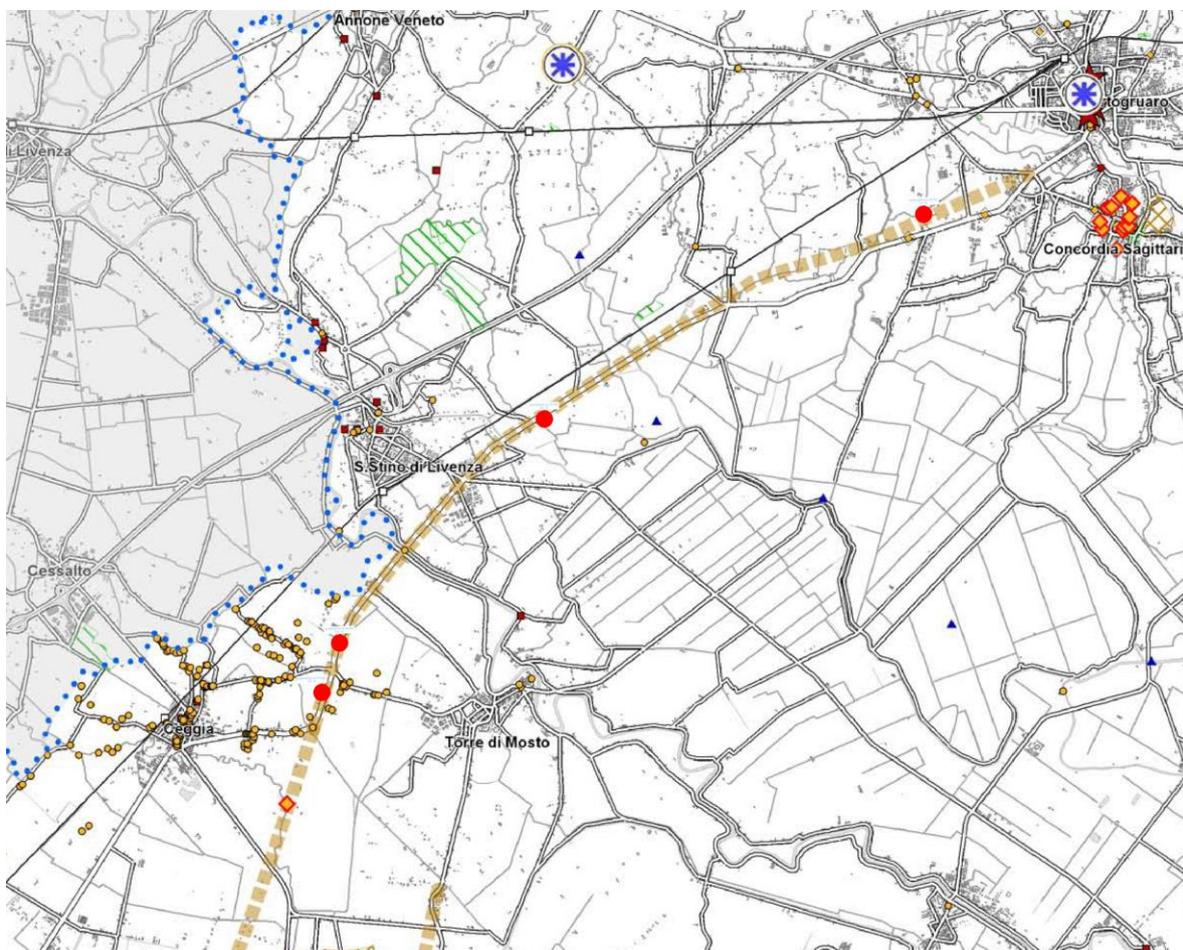
Gli interventi si collocano lungo una viabilità esistente (vd. art. 56) in ambito agricolo e ai margini delle aree a destinazione produttiva.



**Figura 9 – PTCP Sistema del paesaggio**

Gli interventi lungo la S.S. 14 si trovano in ambito rurale.

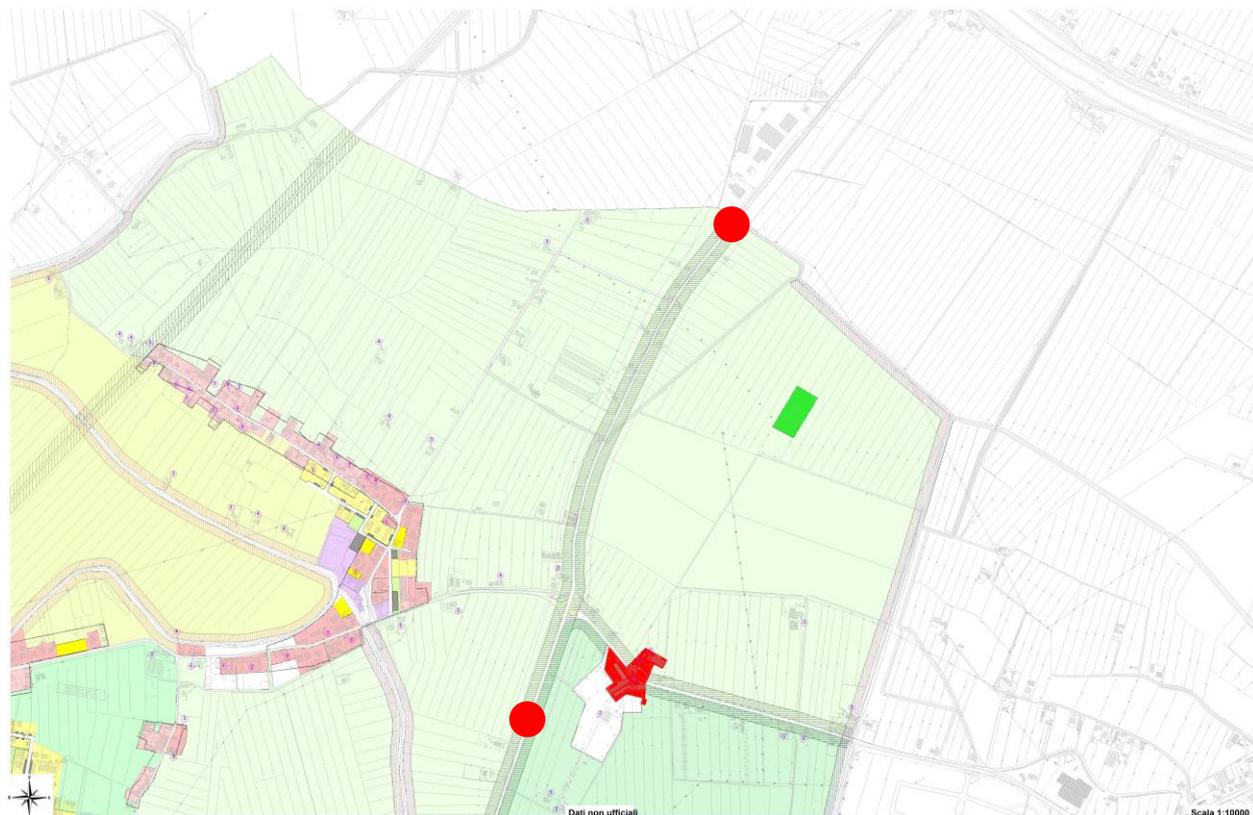
Il paesaggio degli interventi nei Comuni di Ceggia e Torre di Mosto è quello intensivo della bonifica. Gli altri interventi, nei Comuni di Annone Veneto e Portogruaro sono paesaggi delle colture tipiche (colture a vigna).



**Figura 10 – Sistema Insediativo Storico – Beni Culturali e del paesaggio**

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 o paesaggistico.

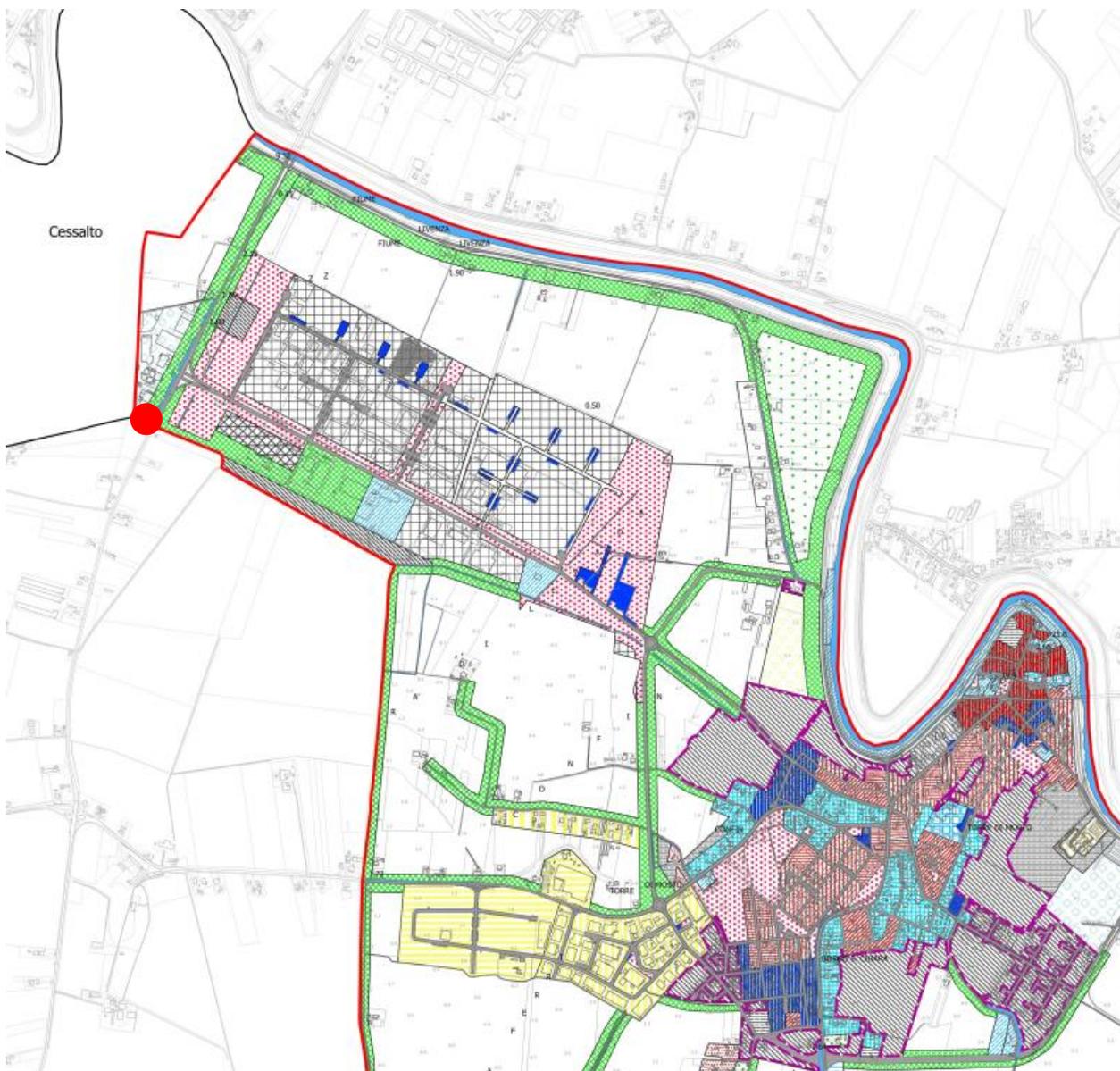
### 2.6.3 PRG



**Figura 11 – PRG Comune di Ceggia**

Gli interventi in progetto nel Comune di Ceggia ricadono in zona E2/1 – Aree a destinazione agricola – “Zone con buona concentrazione di aziende ben strutturate e organizzate sul piano produttivo, prive di elementi caratterizzanti un tipo specifico di paesaggio” e parzialmente in zona E3 – “Zona caratterizzata dalla elevata frammentazione della maglia poderale, collocata a ridosso dell’abitato urbano, in cui il settore primario non ha caratteristiche particolarmente idonee allo svolgimento di una efficiente attività produttiva” (art. 51 NTA).

L’area ricade nelle fasce di rispetto infrastrutturali previste da legge e l’intervento risulta compatibile con le stesse.



**Figura 12 – PRG – Comune Torre di Mosto**

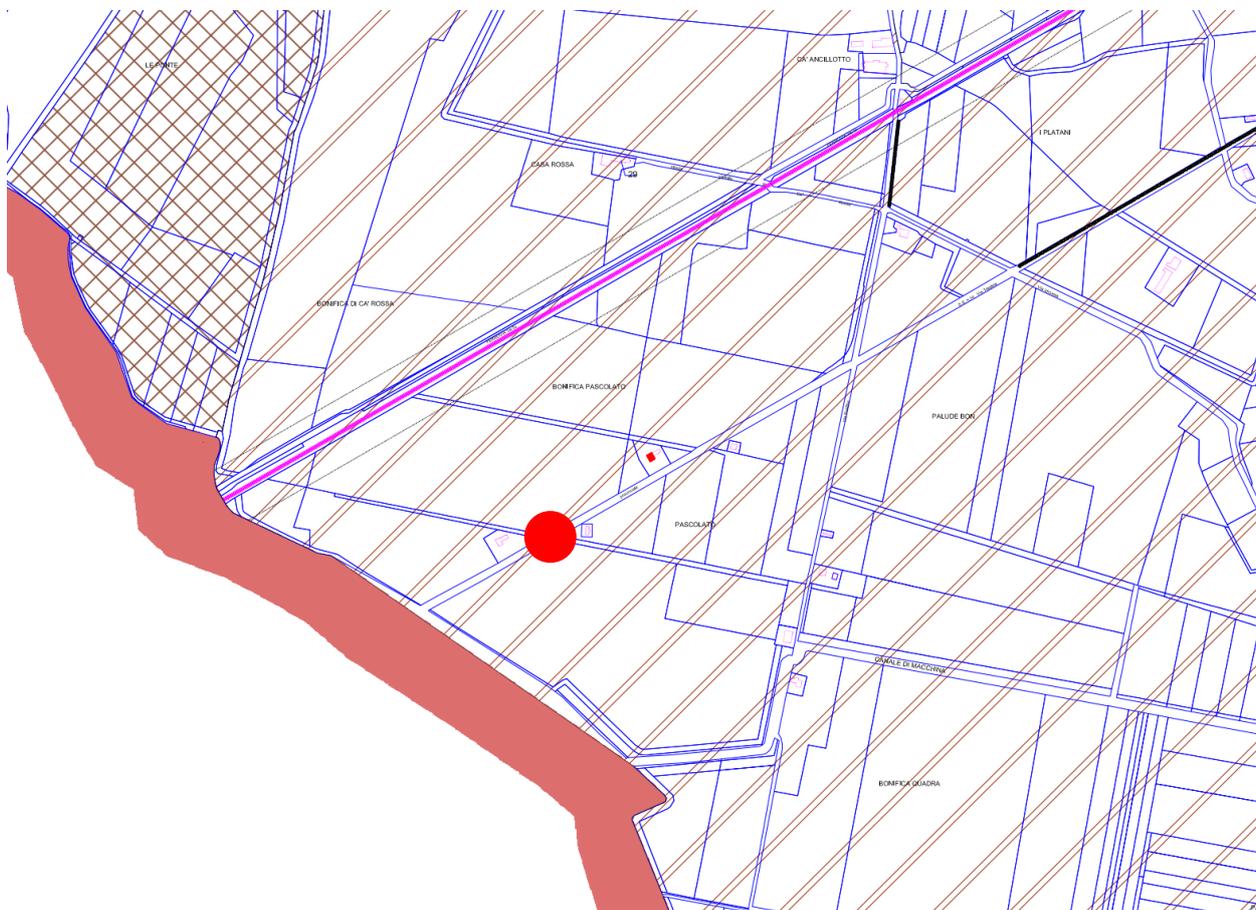
Il sito di intervento ricade in zona agricola, su una viabilità esistente, all'interno di una fascia classificata come "zona di rispetto dei coni visuali". L'intervento, che si sviluppa al di sotto della quota carrabile, non altera la percezione del cono paesaggistico e non risulta compromettere dunque il quadro panoramico complessivo.



**Figura 13 – PAT – Comune Torre di Mosto – Carta dei vincoli e della Pianificazione sovracomunale**

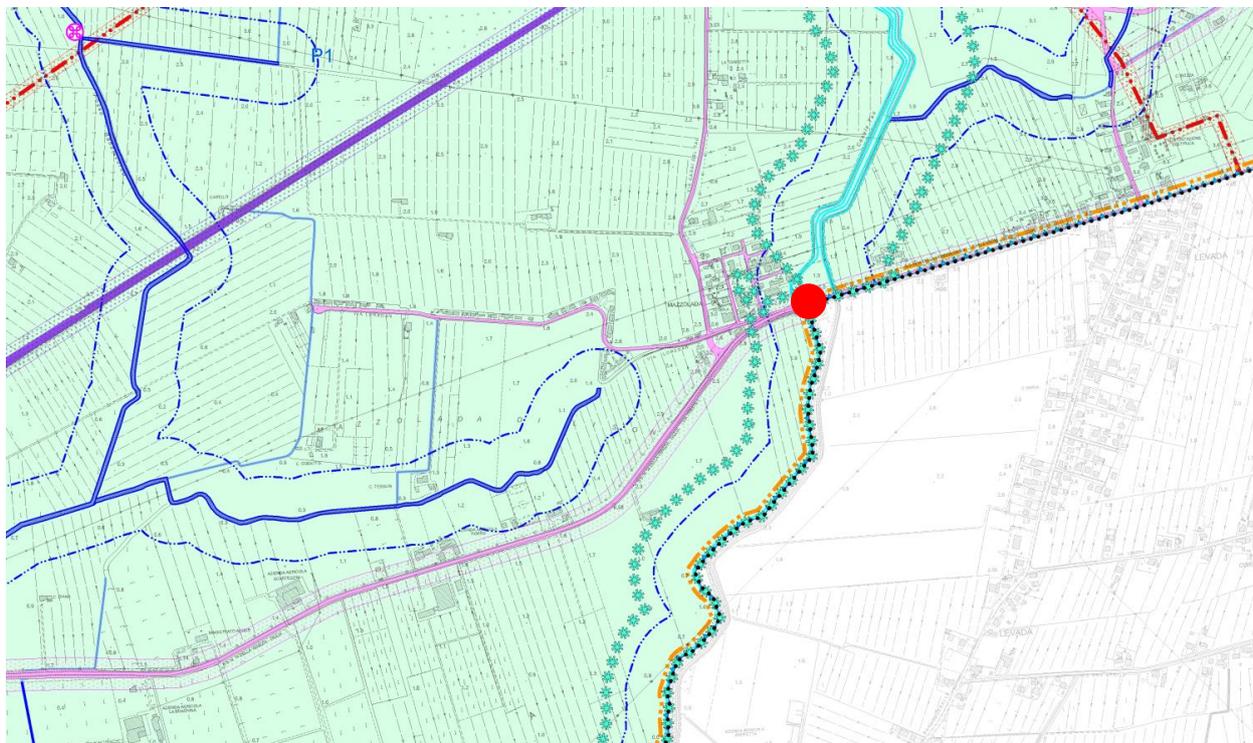
Il sito ricade all'interno di un'area soggetta a pericolosità idraulica:

- PAI del fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza: pericolosità moderata P1 (art. 5.4.3)
- PAI del fiume Livenza: pericolosità moderata P1 (art. 5.4.3)



**Figura 14 – PRG Comune di Annone Veneto**

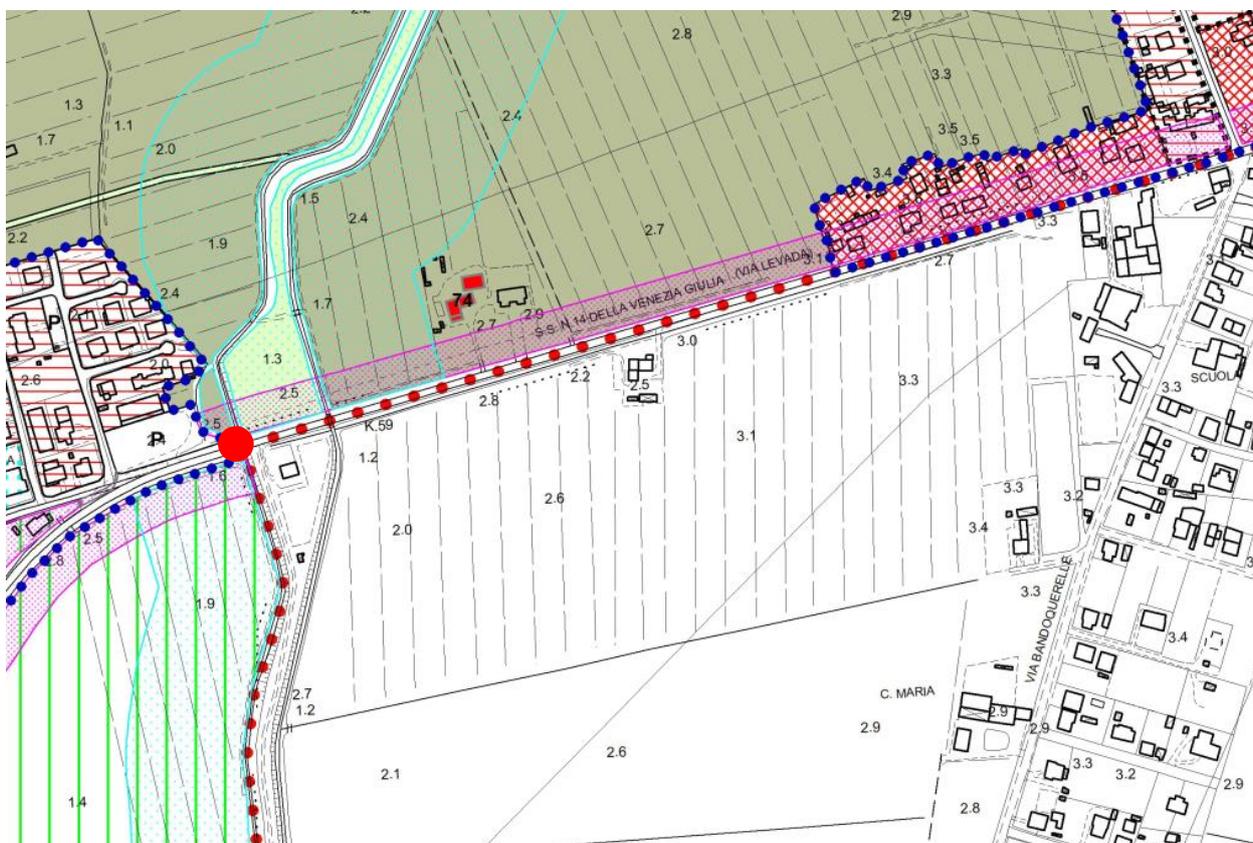
Il sito di intervento ricade in zona agricola cat. E1 – Agricole per colture specializzate.



**Figura 15 – PAT Comune di Portogruaro – Carta dei vincoli e della Pianificazione di settore**

Il sito di intervento nel Comune di Portogruaro (S.S. 14 km 58+700) ricade in area sottoposta a vincolo paesaggistico secondo il D.Lgs 42/2004 per Corsi d'acqua (art. 3.3). È compreso altresì in un'area destinata alla viabilità stradale (secondo l'art. 3.25 delle NTA).

Sull'area insiste un vincolo sismico O.P.C.M. 3274/2003 per Zona 3 (vd. art. 3.5).



**Figura 16 – PI Comune di Portogruaro**

Il sito di intervento si trova in una fascia di rispetto stradale e fluviale, tra le zone omogenee E2 - Agricola integra (a sud) e zona E3 – Agricola (a nord).

**2.7 PRESENZA DI IMMOBILI E AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO**  
(ART. 136-141-157 D.LGS. 42/04)

Gli interventi in progetto non coinvolgono aree o immobili di notevole interesse pubblico.

**2.8 PRESENZA DI AREE TULATE PER LEGGE** (ART. 142 D.LGS. 42/04)

L'intervento al km 58+700 della S.S. 14 ricade in un'area sottoposta a vincolo di tutela per Corsi d'acqua.

### 3 CARATTERI DELL'INTERVENTO

#### **3.1 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE DEI MANUFATTI E DELL'AREA DI INTERVENTO**

In corrispondenza delle 4 zone di intervento si riscontra un paesaggio di tipo rurale, dove sono presenti essenzialmente campi coltivati con pochi esemplari di specie arboree piantate a bordo strada. Tutti gli interventi in progetto si collocano lungo un viale corredato da elementi arborei/arbustivi lineari, non contemplati tuttavia tra quelli con rilevanza ecologica in ambito perfluviale.



Figura 17 – Zona di intervento in corrispondenza del km 47+200



**Figura 18 – Zona di intervento in corrispondenza del km 48+050**



**Figura 19 – Zona di intervento in corrispondenza del km 52+450**



**Figura 20 – Zona di intervento in corrispondenza del km 58+700**

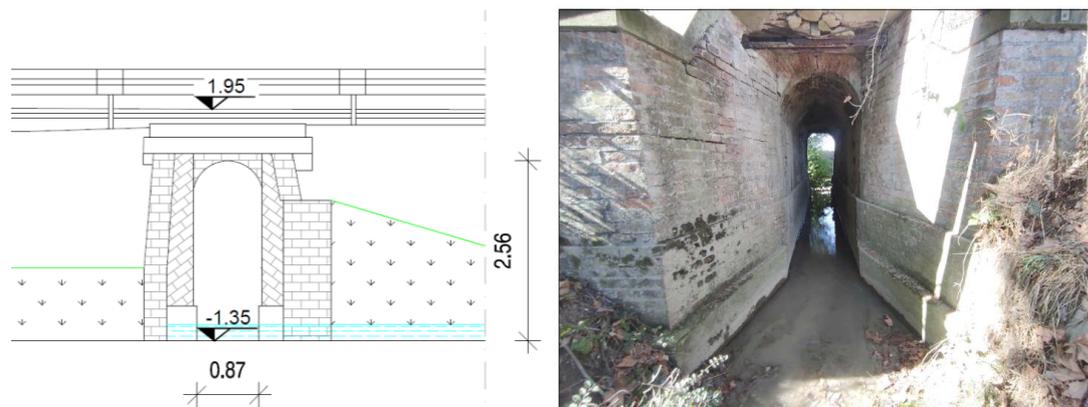
### 3.1.1 *ATTRAVERSAMENTO IDRAULICO KM 47+200*

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.

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.

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.



**Figura 21 – Dettaglio del manufatto esistente**

### 3.1.2 ATTRAVERSAMENTO IDRAULICO KM 48+050

Il secondo attraversamento si colloca circa 800 metri ad ovest rispetto al precedente, in direzione di San Stimo di Livenza, al km. 48+020, a 900 metri 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.

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.



**Figura 22 – Dettaglio del manufatto esistente**

### 3.1.3 *ATTRAVERSAMENTO IDRAULICO KM 52+450*

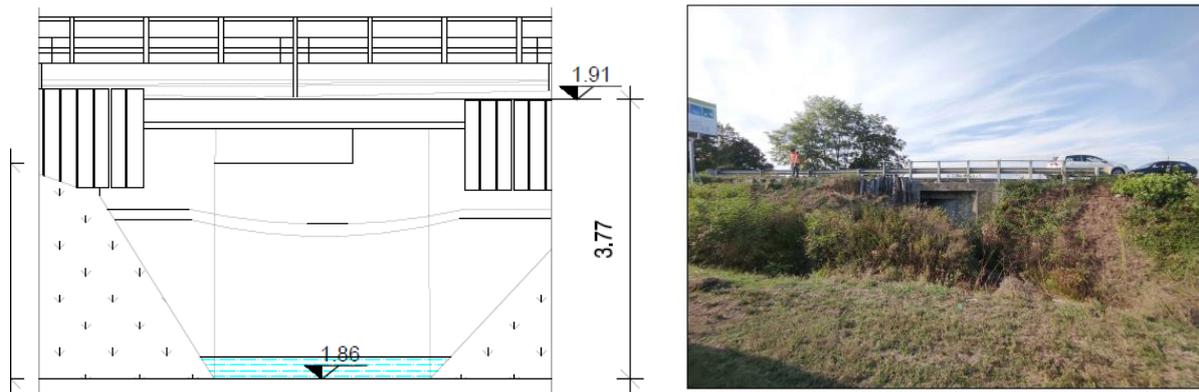
Il terzo attraversamento, seguendo le progressive chilometriche della SS 14, è situato poco ad ovest dell'abitato di San Stimo di Livenza, al km. 52+050, circa 800 metri dopo l'attraversamento del Canale Fosson.

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.

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.



**Figura 23 – Dettaglio del manufatto esistente**

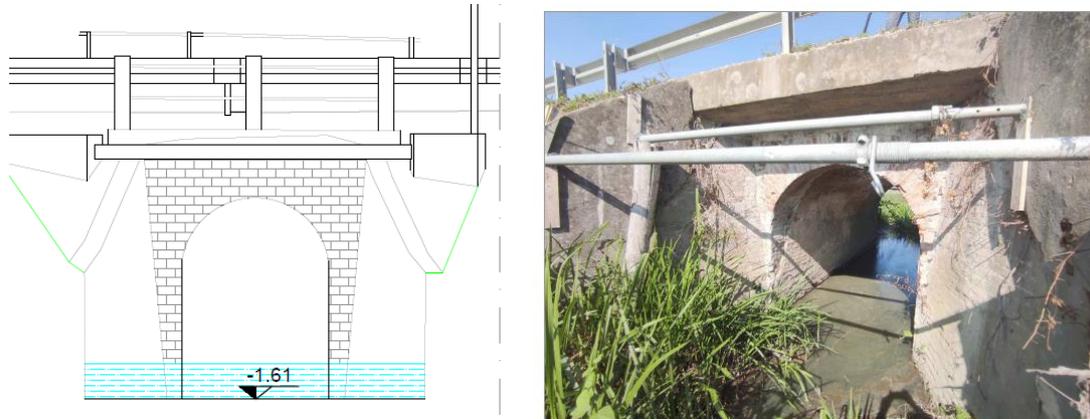
### 3.1.4 *ATTRAVERSAMENTO IDRAULICO KM 58+700*

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.

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 24 – Dettaglio del manufatto esistente**

### **3.2 DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E CARATTERISTICHE DELLE 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 planimetria arretrata rispetto all'ingombro della struttura esistente;
- Impalcato in cemento armato;
- Cordolo laterale in cemento armato per il fissaggio delle barriere di sicurezza.

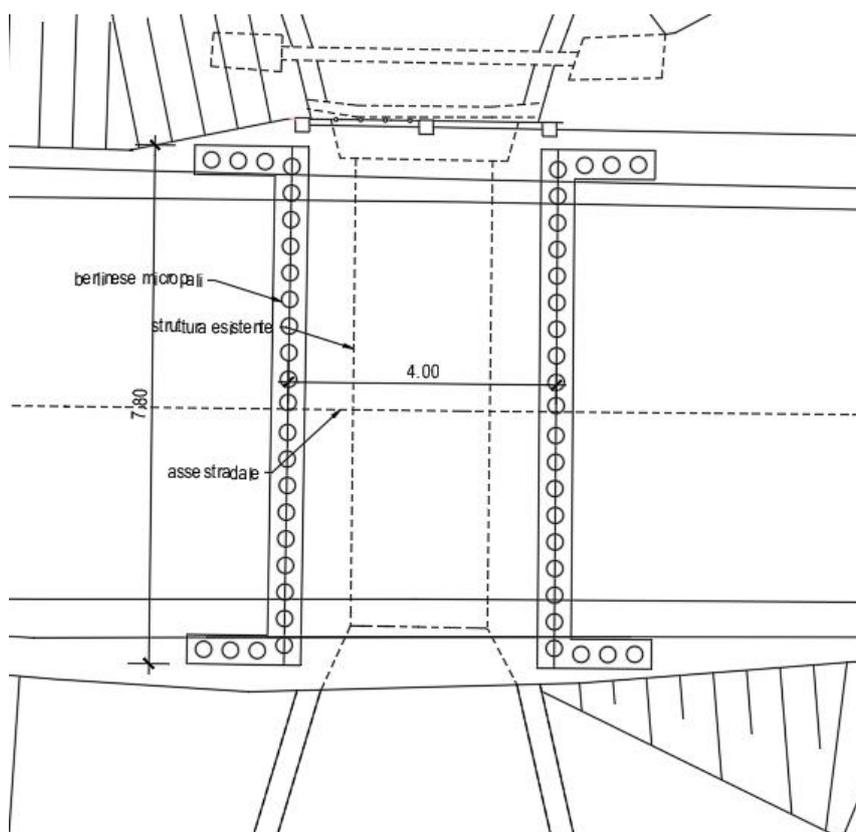
I principali obiettivi che si intendono ottenere con la soluzione proposta sono di seguito riepilogati:

- 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.

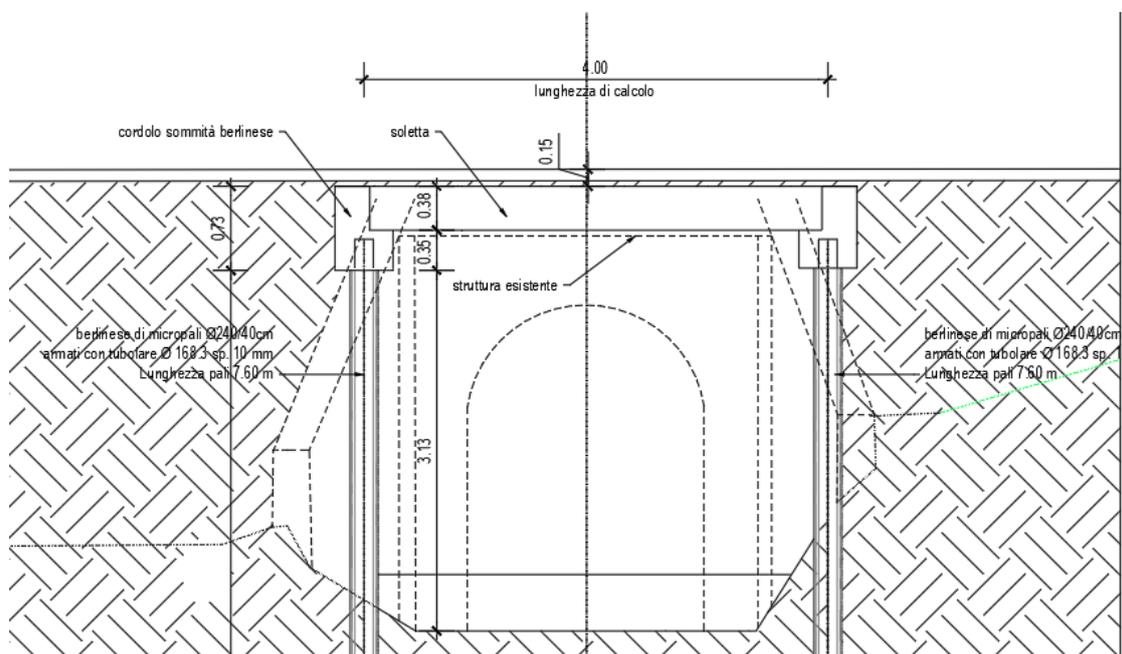
- Mantenere in opera i manufatti esistenti in muratura, senza alterare il contesto visivo e paesaggistico dell'area rurale in cui essi risultano inseriti.

Nell'immagine seguente si riporta un dettaglio della soluzione progettuale proposta per l'attraversamento al km. 48+050.

Si riporta di seguito, a titolo di esempio, la sistemazione prevista in corrispondenza del km 58+700.



**Figura 25 – Planimetria sistemazione di progetto al km 58+700**



**Figura 26 – Sezione sistemazione di progetto al km 58+700**

### **3.3 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELLE OPERE**

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.

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 del senso unico alternato. Per quanto riguarda la fase di esercizio invece non ci saranno impatti dovuti alla realizzazione delle opere dal momento che la SS14 è un'opera già esistente e gli interventi si collocano tutti all'interno del rilevato stradale esistente.

Le opere in progetto si configurano quali interventi inseriti sotto il piano di calpestio e dunque non percepibili al fruitore dell'infrastruttura viaria.

Gli interventi non prevedono nuove aree a superficie bitumata e non modificano la capacità drenante attuale del rilevato. Non prevedono inoltre interventi sulla componente arborea ad alto fusto; qualora questo si dovesse rendere necessario per questioni legate al cantiere, ogni intervento di abbattimento o taglio sarà preventivamente sottoposto al parere dell'ente competente.

### **3.4 EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO**

L'intervento non modifica a livello permanente la percezione paesaggistica dei siti interessati dalle opere, in quanto si trova per la sua interezza sotto il livello del terreno.

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 quattro opere in progetto sono di dimensioni limitate e non avranno ricadute in termini di percezione del paesaggio circostante.

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 direttamente dall'impresa esecutrice.

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.

### **3.5 INDICAZIONI DEI CONTENUTI PERCETTIVI DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA VIGENTE IN RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI INTERVENTO: CONFORMITÀ CON I CONTENUTI DELLA DISCIPLINA**

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 qualità percettive del contesto.

L'intervento risulta conforme alla disciplina paesaggistica dell'area in quanto non comporta diversa regimazione delle acque, né l'apertura di nuovi sottopassi idraulici. Le opere, che si configurano quali

messa in sicurezza delle strutture idrauliche, non costituiscono dunque elemento estraneo al contesto paesaggistico della viabilità interessata.

Il Richiedente  
Il Responsabile dell'Area Gestione Rete  
Ing. Ettore de la Grennelais

Il Progettista  
Ing. Antonino Gallo

La presente, contenente dichiarazioni sostitutive di atto notorio ai sensi dell'art. 38 del D.P.R. 445/2000, viene presentata già firmata pertanto, a quanto previsto dalla legge, si allega copia fotostatica di un documento di identità valido dei sottoscrittori.

Informativa ai sensi dell'art.13 del D.Lgs 30 giugno 2003, n.196 (Codice in materia di protezione dei dati personali): Si informa che per le finalità di cui al presente procedimento amministrativo i dati raccolti sono trattati e archiviati sia in formato cartaceo sia su supporto informatico nel rispetto delle norme sulla tutela della privacy di cui al D.Lgs. 30 giugno 2003 n.196 Codice in materia di protezione dei dati personali e successive modificazioni e integrazioni.

Avvertenza per i compilatori: La presente relazione non deve essere alterata nella forma e nel contenuto (ad esclusione delle parti predisposte alla compilazione) mediante mezzi informatici e deve essere presentata in duplice copia, di cui solo una in originale, in allegato all'istanza di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004.