



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID: 8498] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 bis del D.Lgs. 152/2006. SS 14 “della Venezia Giulia” - Lavori di ripristino strutturale e consolidamento delle difese spondali dei ponti dal km 47+200 al km 58+700 in tratti saltuari della S.S. 14 "della Venezia Giulia".

Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. n. CDG.ST VE AGRVE.355086 del 27/05/2022, acquisita al prot. MiTE-67764 del 30/05/2022, successivamente integrata con nota acquisita con prot. n. MiTE-92618 del 25/07/2022, la Società ANAS S.p.A. – Struttura Territoriale Veneto e Friuli Venezia Giulia 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 e ss.mm.ii. per il Progetto SS 14 “della Venezia Giulia” - Lavori di ripristino strutturale e consolidamento delle difese spondali dei ponti dal km 47+200 al km 58+700 in tratti saltuari della S.S. 14 "della Venezia Giulia".

A corredo dell’istanza sopra citata, la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all’articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall’articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, corredata degli Allegati grafici della Lista di Controllo”.

L’intervento, che si configura come adeguamento tecnico, riguarda i lavori di ripristino strutturale e consolidamento delle difese spondali dei ponti dal km 47+200 al km 58+700 in tratti saluari della S.S. 14 "della Venezia Giulia". In particolare, gli interventi puntuali, che consistono nella messa in sicurezza di quattro attraversamenti idraulici da parte della SS 14, sono localizzati tra il km. 47 circa e il km. 58, tra i Comuni di San Stino di Livenza e Portogruaro, nell’entroterra lagunare Veneto, in Provincia di Venezia.

I quattro tombini hanno struttura esistente in muratura sormontati da 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 berlinese di micropali di lunghezza 14 m

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

Come riferito dal proponente, 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.

Analisi e valutazioni

Il progetto nasce dall'esigenza di effettuare un intervento di manutenzione straordinaria ai tombini idraulici in muratura localizzati lungo la S.S. 14 "della Venezia Giulia", individuata come strada di interesse nazionale dal D.P.C.M. del 21 novembre 2019 "Revisione delle reti stradali relative alle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto", alle chilometriche

1) Km. 47+200, 2) Km. 48+050, 3) Km. 52+050 e 4) Km. 58+700 (Fig. 1)

ed finalizzato alla messa in sicurezza statica di tali opere.

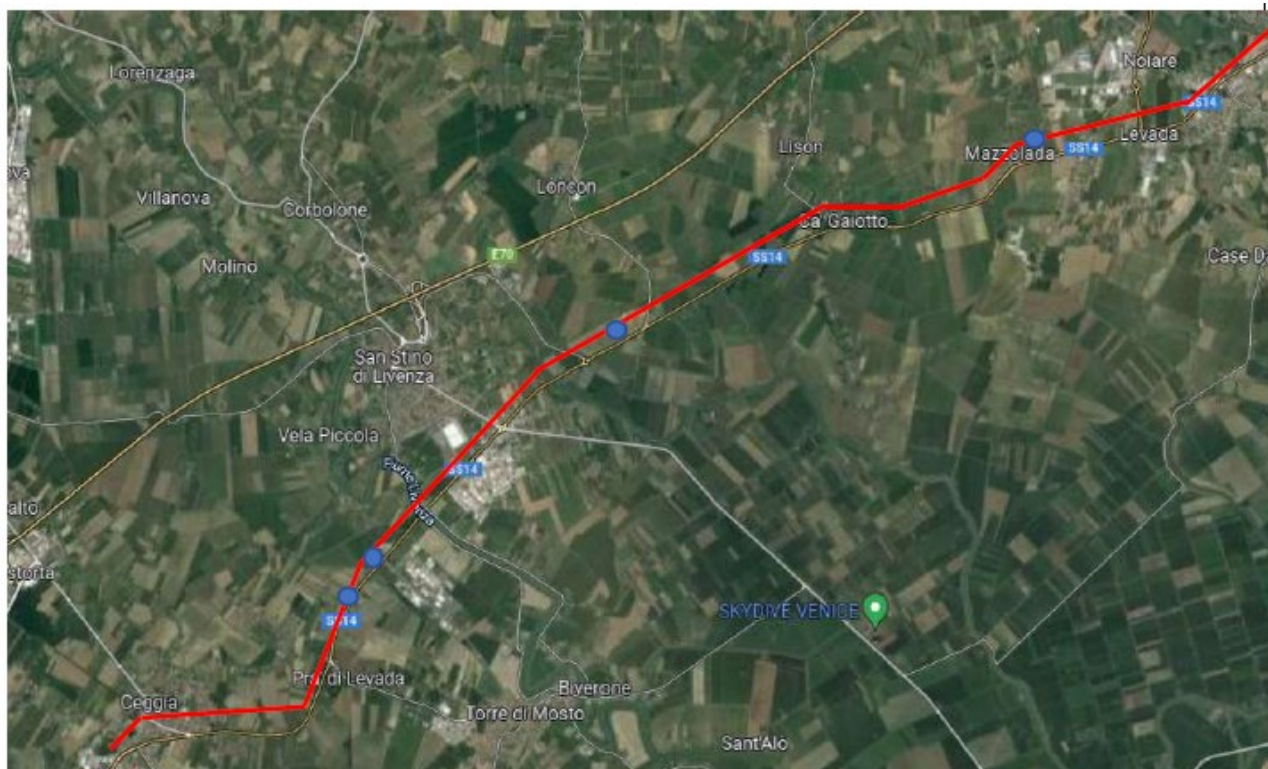


Fig. 1 – Inquadramento dell'area di intervento (Fonte: Lista di Controllo)

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.

L'intervento, che manterrà in essere la struttura esistente, sarà strutturato nel modo di seguito riportato:

- 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

Come riferito dalla Società proponente, i principali obiettivi che si intendono ottenere con la soluzione proposta sono:

- 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

L'intervento al km 47+200 prevede il rifacimento del tombino idraulico di larghezza di meno di 90 cm ed altezza di circa 2,5 m e lunghezza dell'attraversamento stradale pari complessivamente a 9,4 m (Fig. 2). Il corso d'acqua intercettato è un fosso di bonifica, caratterizzato da un alveo trapezoidale di forma regolare. Nella fig. 3 è riportata la planimetria e la sezione di progetto.

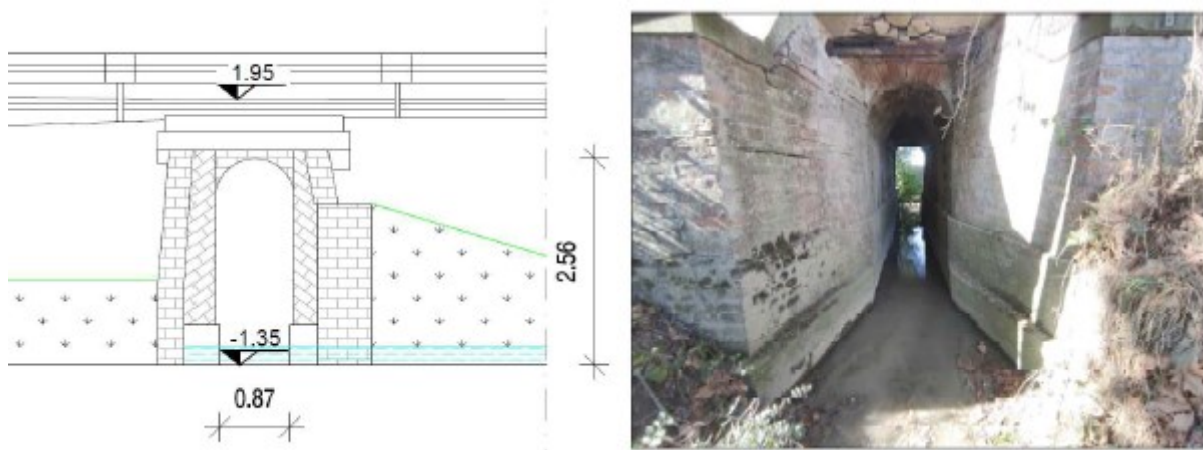


Fig. 2 –Dettaglio del manufatto esistente al km 47+200 della SS 14 (Fonte: Lista di Controllo)

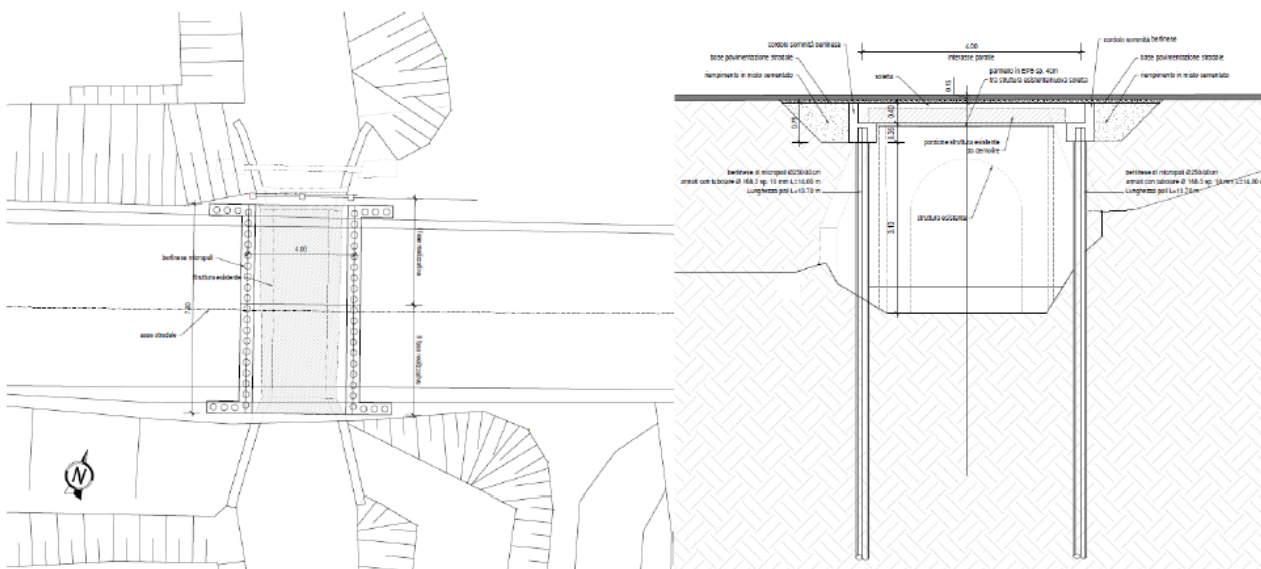


Fig. 3 –Planimetria e sezione di progetto attraversamento idraulico al km 47+200 della SS 14 (Fonte: All. 3 alla Lista di Controllo – Relazione Tecnica Generale)

L'intervento al km 48+050 prevede il rifacimento del tombino idraulico di larghezza 3 m ed altezza di circa 2,7 m e lunghezza dell'attraversamento stradale pari complessivamente a 12,75 m (Fig. 4). Nella fig. 5 seguente è riportata la planimetria e la sezione di progetto.



Fig. 4 –Dettaglio del manufatto esistente al km 48+050 della SS 14 (Fonte: Lista di Controllo)

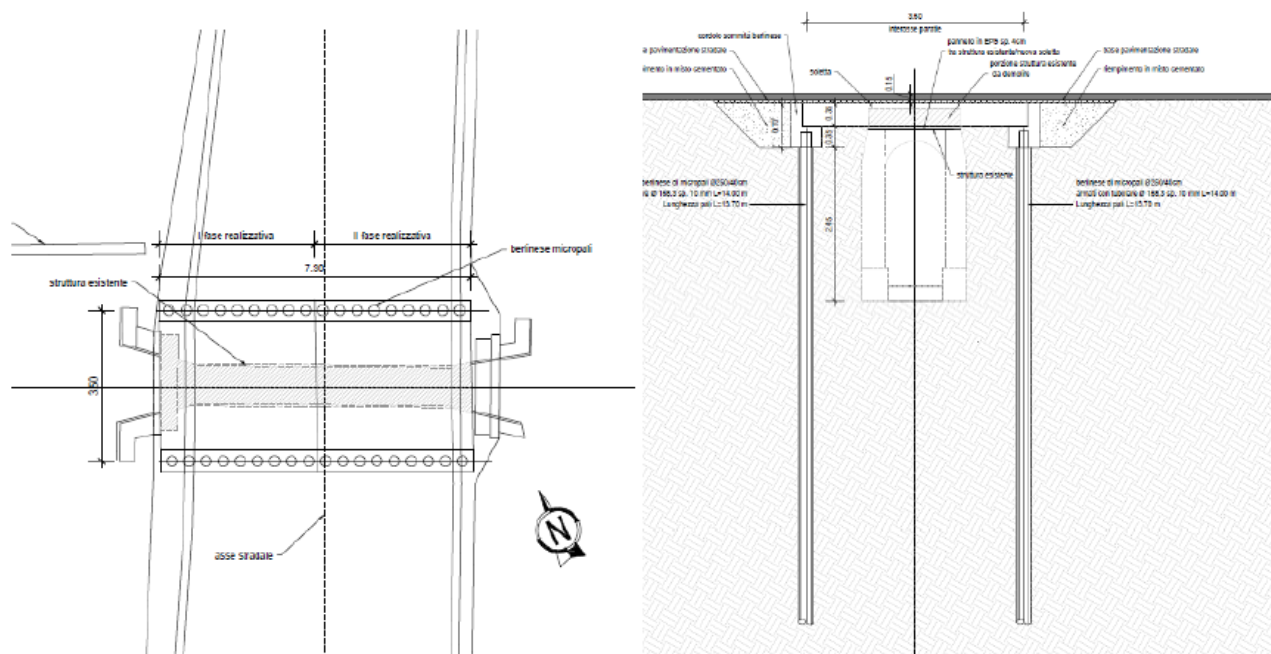


Fig. 5 –Planimetria e sezione di progetto attraversamento idraulico al km 48+050 della SS 14 (Fonte: All. 3 alla Lista di Controllo – Relazione Tecnica Generale)

L'intervento al km 52+050 prevede il rifacimento del tombino idraulico scatolare di dimensioni circa $B \times H = 2,90 \times 2,90$ m e lunghezza coperta complessiva dell'attraversamento stradale pari complessivamente a 11,90 m (Fig.). Il corso d'acqua intercettato è un fosso di bonifica con dimensioni d'alveo non perfettamente riconoscibili a causa della forte presenza vegetata.



Fig. 6 –Dettaglio del manufatto esistente al km 52+050 della SS 14 (Fonte: Lista di Controllo)

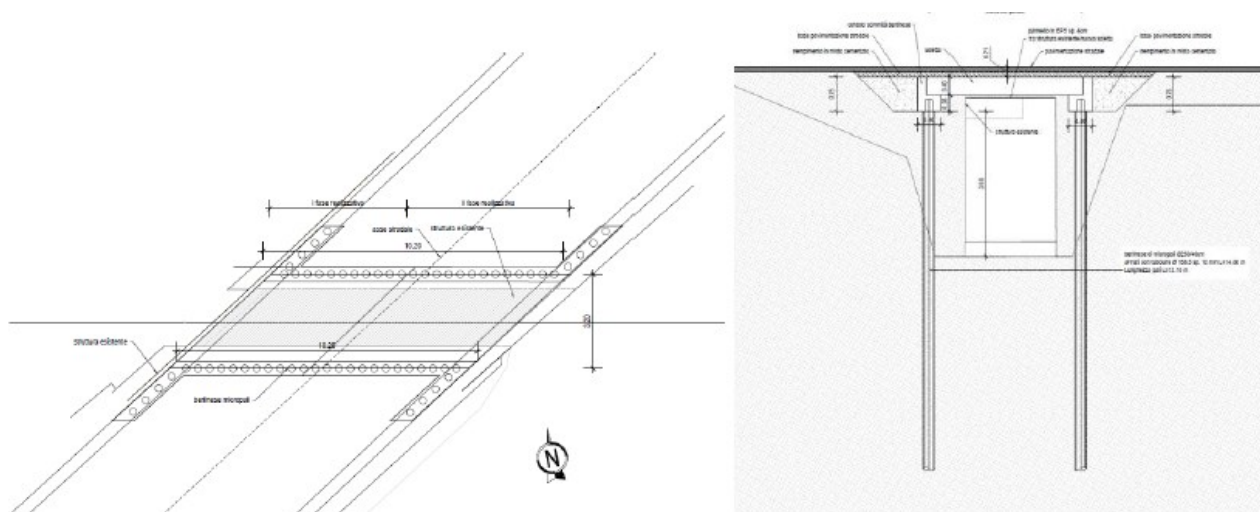


Fig. 8 –Planimetria e sezione di progetto attraversamento idraulico al km 52+050 della SS 14 (Fonte: All. 3 alla Lista di Controllo – Relazione Tecnica Generale)

L'intervento al km 58+700 riguarda il rifacimento del tombino in muratura di attraversamento stradale di dimensioni interne circa $B \times H = 2,00 \times 2,80$ m, ed una lunghezza complessiva di 14,45 m, che intercetta un canale di bonifica avente dimensioni d'alveo trapezie molto regolari, (Fig. 6).

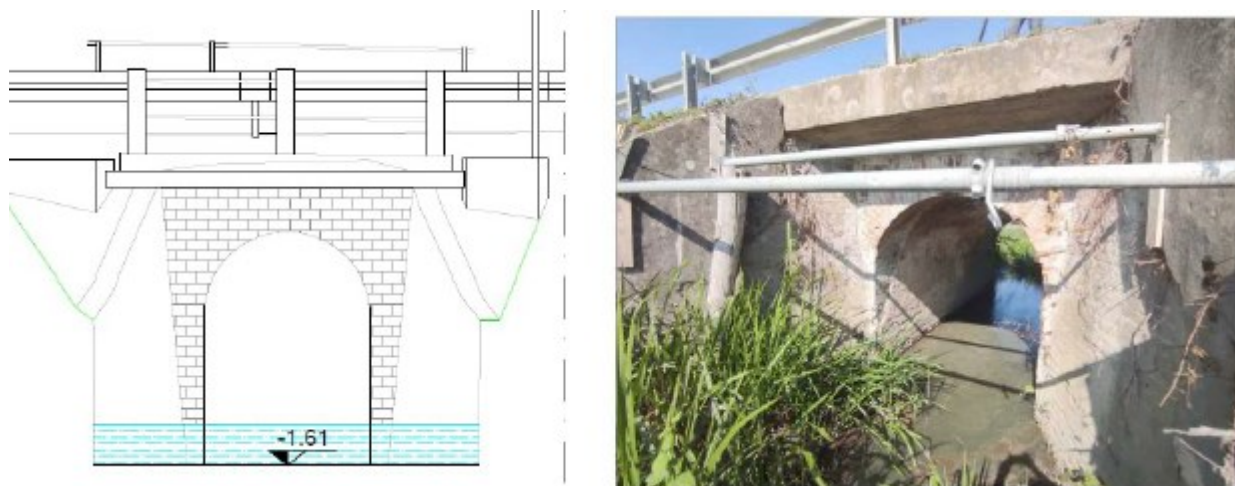


Fig. 5 –Dettaglio del manufatto esistente al km 58+700 della SS 14 (Fonte: Lista di Controllo)

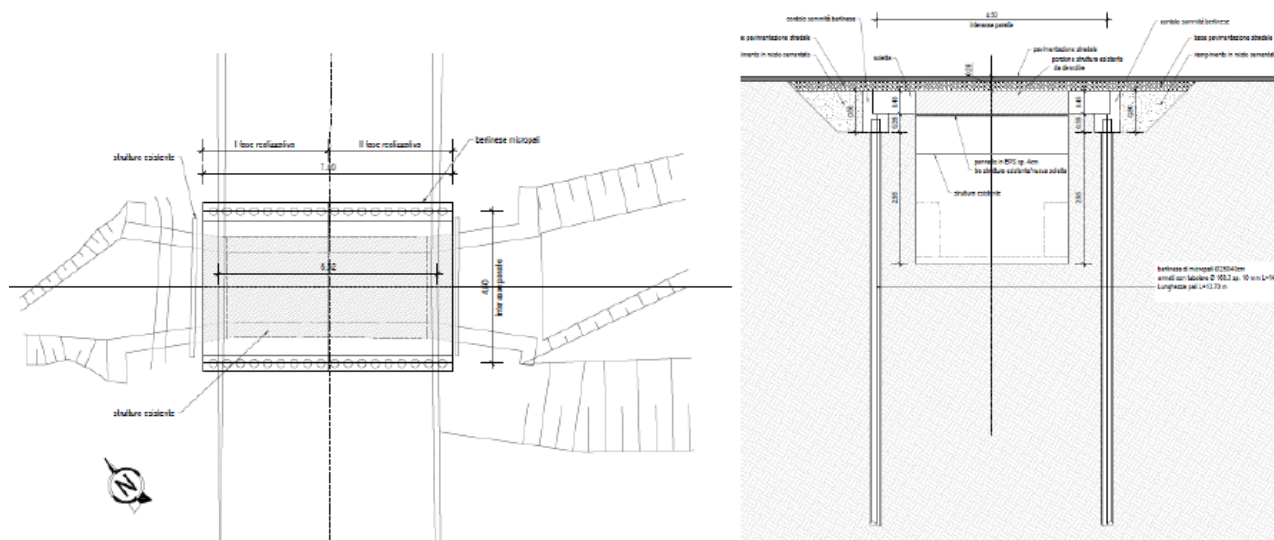


Fig. 9 –Planimetria e sezione di progetto attraversamento idraulico al km 58+700 della SS 14 (Fonte: All. 3 alla Lista di Controllo – Relazione Tecnica Generale)

Con riferimento al punto 7. della Lista di Controllo “Iter autorizzativo del progetto proposto” il Proponente indica che per la realizzazione delle opere in progetto non si dovrà acquisire alcuna altra autorizzazione.

Con riferimento al punto 8 della “Lista di controllo”, “Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riferisce che:

- al punto 1 “Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi”, è presente un corridoio ecologico livello provinciale in corrispondenza del km 58+700 della SS14; tuttavia essendo 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.
- al punto 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)”, il progetto non ricade in nessuna delle aree protette definite ai sensi della L. 394/91 ed elencate nell’Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (EUAP), e non sono interferite le Zone a Protezione Speciale (ZPS) o Siti d’Importanza Comunitaria (SIC); Nelle tabelle riportate nella figura 10 seguente si evidenziano le distanze dei singoli interventi in progetto dalle aree naturali protette.

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

Fig. 10 –Individuazione distanza area di intervento dai siti SIC e loro denominazione (Fonte: Lista di Controllo)

- al punto 6 “Zone a forte densità demografica”, gli interventi in progetto ricadono in ambito a scarsa densità demografica.

- al punto 7 “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica”, il progetto non interferisce con aree sottoposte a vincolo archeologico;
- al punto 9 “Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)” Il tracciato delle opere in progetto non ricade in aree indicate contaminate;
- al punto 10 “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)” Il progetto ricade all’interno di aree sottoposte a vincolo idrogeologico;
- al punto 11 “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni”, il proponente evidenzia che le aree interessate dalla realizzazione delle opere di progetto interessano zone a pericolosità di alluvioni *moderata e moderata – area soggetta a scolo meccanico* secondo il PGRA, con tempo di ritorno dell’evento di 30 anni Fig. 11.

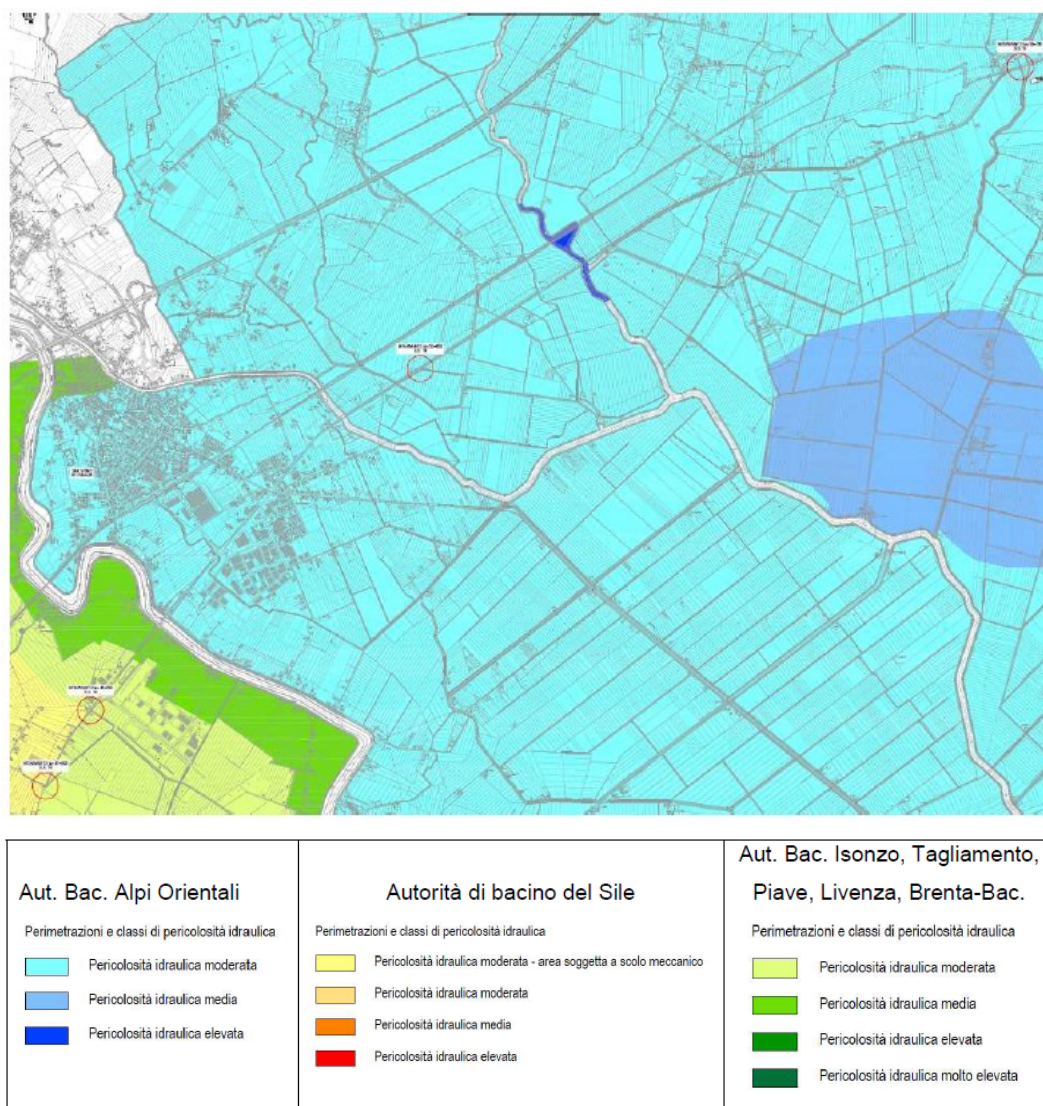


Fig. 11 – Planimetria delle aree di esondazione PAI/PGRA (Fonte: Lista di Controllo)

- al punto 12 “Zona sismica” Gli interventi in progetto ricadono in Zona sismica 2 “Zona con pericolosità sismica media dove possono verificarsi forti terremoti”.
- al punto 13 “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)”, il proponente evidenzia che gli interventi in progetto ricadono all’interno della zona di pertinenza della stessa infrastruttura stradale SS14.

Con riferimento al punto 9 della Lista di Controllo Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale, le opere in progetto non comporteranno una modifica fisica dello stato dei luoghi, in quanto a realizzazione delle opere in progetto è stata concepita in modo tale da mantenere in opera i manufatti esistenti in muratura, senza alterare il contesto visivo e paesaggistico dell’area rurale in cui essi risultano inseriti e realizzare una soluzione con impatto sostanzialmente nullo rispetto al regime idraulico dei corsi d’acqua interferiti, le cui sezioni di deflusso non vengono modificate.

Per quanto riguarda l’utilizzo e il consumo di risorse, il Proponente riferisce che nuovi manufatti verranno realizzati in calcestruzzo e non si prevede l’utilizzo significativo 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.

La Società ANAS S.p.A. riferisce che 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 quantitativamente poco significativi.

Come indicato nell’All. 3 alla Lista di Controllo “Relazione Tecnica”, le lavorazioni previste porteranno alla produzione delle seguenti tipologie di rifiuti:

- materiali derivati dalla demolizione della pavimentazione stradale
 - codice CER 17.03.02 “miscele bituminose non pericolose”;
- materiali di scavo,
 - codice CER 17.05.04 “terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce codice CER 17.05.03”
 - codice CER 17.05.03* “terra e rocce, da scavo contenenti sostanze pericolose”.

sui quali verranno effettuate le opportune caratterizzazioni chimiche al fine di individuare il corretto percorso di gestione.

Benché il proponente non indichi la stima dei volumi di rifiuti prodotti, considerata la tipologia delle lavorazioni così come descritte nella documentazione tecnica fornita, è ragionevole supporre che questi siano di quantità molto limitata.

Per quanto attiene alla generazione di emissione di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell’atmosfera, il proponente indica che 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.

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.

Considerazioni e conclusioni

La Società ANAS S.p.A. ha presentato presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il Progetto SS 14 "della Venezia Giulia" - Lavori di ripristino strutturale e consolidamento delle difese spondali dei ponti dal km 47+200 al km 58+700 in tratti saltuari della S.S. 14 "della Venezia Giulia", tra i Comuni di San Stino di Livenza e Portogruaro, nell'entroterra lagunare Veneto, in Provincia di Venezia

Gli interventi prevedono la manutenzione straordinaria di 4 tombini idraulici che sottoattraversano la SS 14 "della Venezia Giulia", con il rifacimento della soletta in calcestruzzo esistente con una nuova che poggia su un cordolo in cls intestato su berlinese di micropali di lunghezza 14 m.

Il progetto prevede il mantenimento della struttura in muratura esistente.

Il progetto prevede il mantenimento delle sezioni idrauliche di deflusso.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerata la finalità degli interventi, e considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previ accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si è dell'avviso che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

