




S.S. n° 14" della Venezia Giulia"

Lavori di messa in sicurezza del corpo stradale, scarpate, riprofilatura dei fossi di guardia delle SS.SS 14 - 14Var -14Var/a - 14Var b - 14Var/c Stralcio I..

PROGETTO DEFINITIVO

IL PROGETTISTA: <i>Ing. GALLO Antonino</i>		SUPPORTO ALLA PROGETTAZIONE: <i>Mandataria</i> Systra SWS Engineering Spa 	
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> Coding Srl 	

N. ELABORATO: <h1 style="text-align: center;">09</h1>	<h1 style="font-size: 2em;">RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA</h1>
--	---

CODICE PROGETTO		NOME FILE	T00GE00AMBRE01A	REVISIONE	SCALA
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> N E M S V E 0 0 7 1 5 </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

1	PREMESSA	3
1.1	Oggetto e obiettivi dell'intervento	3
1.2	Censimento opere in progetto	3
2	ANALISI DEI VINCOLI E DEL CONTESTO PAESAGGISTICO	5
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	Documentazione fotografica dello stato attuale	23
2.8	Presenza di immobili e aree di notevole interesse PUBBLICO (art. 136-141-157 D.Lgs. 42/04) 28	
2.9	Presenza di aree tutelate per legge (art. 142 D.Lgs. 42/04)	28
3	CARATTERI DELL'INTERVENTO	29
3.1	Descrizione dello stato attuale dei manufatti e dell'area di intervento	29
3.2	Descrizione sintetica dell'intervento e caratteristiche delle opere	33
3.3	Effetti conseguenti alla realizzazione delle opere	34
3.4	Eventuali misure di inserimento paesaggistico	35

**3.5 Indicazioni dei contenuti percettivi della disciplina paesaggistica vigente in riferimento alla
tipologia di intervento: conformità con i contenuti della disciplina 36**

1 PREMESSA

1.1 OGGETTO E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

Il presente Progetto Definitivo in oggetto riguarda i Lavori messa in sicurezza del corpo stradale, mediante interventi di consolidamento dei rilevati, di un tratto compreso tra il km 42+070 al km 54+550 della S.S. 14 "della Venezia Giulia".

In particolare, i tratti oggetto di intervento, sono 4 diversi settori tra Ceggia e Portogruaro, attraverso i comuni di San Stino di Livenza e Annone Veneto, nell'entroterra lagunare Veneto, in provincia di Venezia.

Il progetto prevede la realizzazione di interventi di messa in sicurezza, su 4 tratte distinte della S.S.14, tramite la realizzazione di paratie alla berlinese con cordolo di testa in c.a. per il fissaggio delle barriere di sicurezza stradale. Ciò allo scopo di risolvere il problema dei cedimenti nel corpo del rilevato che hanno prodotto fenomeni di fessurazione e spostamenti di ordine cospicuo nella sede stradale.

Gli interventi sono stati pensati in modo tale da poter risultare meno invasivi possibile rispetto alle condizioni di traffico stradale della SS. 14 in esercizio.

1.2 CENSIMENTO OPERE IN PROGETTO

L'intervento consiste, nella realizzazione di interventi di messa in sicurezza del rilevato, su 4 tratti distinti, definiti come segue a livello di posizionamento:

- 1) Km. 42+070 – Tratto di lunghezza circa 115 m con intervento in lato destro (Est) su un rilevato altezza circa 2 – 2,5 m.
- 2) Km. 51+700 – Tratto di lunghezza circa 300 m con intervento in lato destro e sinistro, su un rilevato altezza circa 5,0 m.
- 3) Km. 53+500 – Tratto di lunghezza circa 180 m con intervento in lato sinistro, su un rilevato altezza circa 2 – 2,5 m.
- 4) Km. 54+550 – Tratto di lunghezza circa 300 m con intervento in lato destro e sinistro, su un rilevato altezza circa 2 – 2,5 m.

In tutti i casi, le tratte di intervento sono state definite insieme alla Stazione Appaltante, individuando le aree maggiormente soggette ai fenomeni di cedimento dovuti all'ammaloramento del corpo del rilevato.

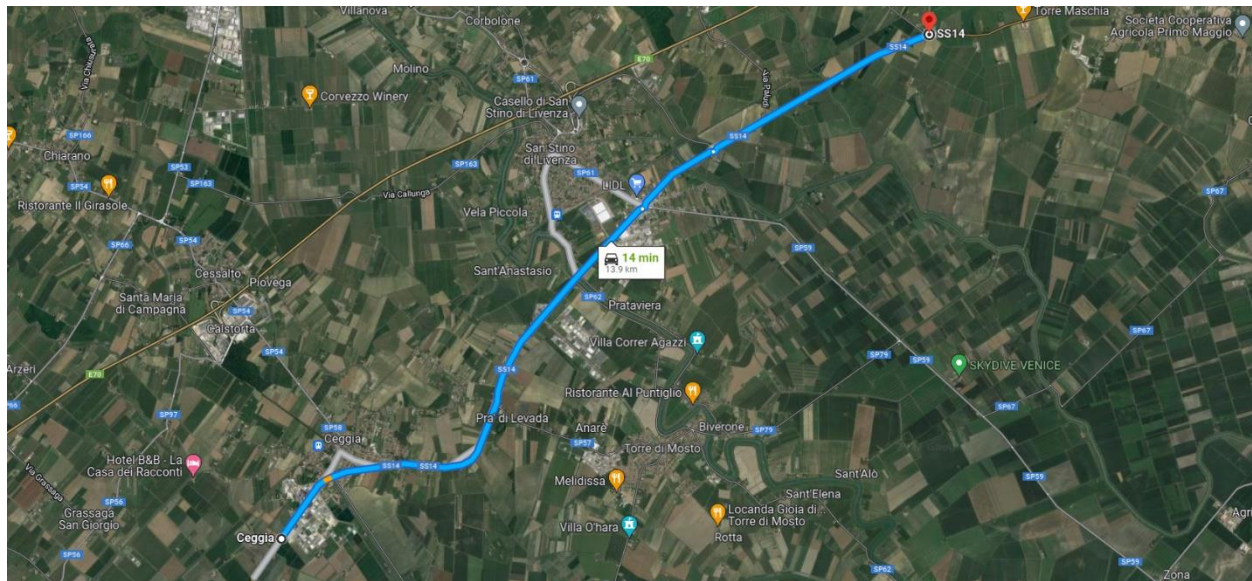


Figura 1 – Inquadramento area di interesse con evidenza del tratto di SS 14 interessato dagli interventi puntuali di progetto

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.11 "interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: sistemazioni di rotatorie, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicuri adeguata permeabilità del suolo", delle fattispecie riportate nell'Allegato B.

2.2 CARATTERE DELL'INTERVENTO

Tutti i quattro interventi di consolidamento dei rilevati stradali hanno carattere permanente.

2.3 DESTINAZIONE D'USO

Gli interventi puntuali tra il km 42+070 e il km 54+550 riguardano il rilevato del corpo stradale esistente e in particolare, allo scopo di risolvere il problema dei cedimenti, la loro messa in sicurezza tramite la realizzazione di paratie alla berlinese con cordolo di testa in c.a. per il fissaggio delle barriere di sicurezza stradali.

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 54+550 ricade in area soggetta a vincolo paesaggistico per Corsi d'acqua, ai sensi del D.Lgs. 42/04.

L'intervento al km 51+700 si colloca in una fascia di rispetto dei corsi d'acqua.

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, San Stino di Livenza, Annone Veneto, Portogruaro

TIPO INTERVENTO	PROGRESSIVE	COMUNE	PROVINCIA
Lavori di messa in sicurezza del corpo stradale – consolidamento corsia lato destro	42+070	Ceggia	Venezia
Lavori di messa in sicurezza del corpo stradale – consolidamento entrambe le corsie	51+700	San Stino di Livenza	Venezia
Lavori di messa in sicurezza del corpo stradale – consolidamento corsia lato sinistro	53+500	Annone Veneto	Venezia
Lavori di messa in sicurezza del corpo stradale – consolidamento corsia lato sinistro	54+550	Portogruaro	Venezia

Livello di Pianificazione Regionale: PTRC

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

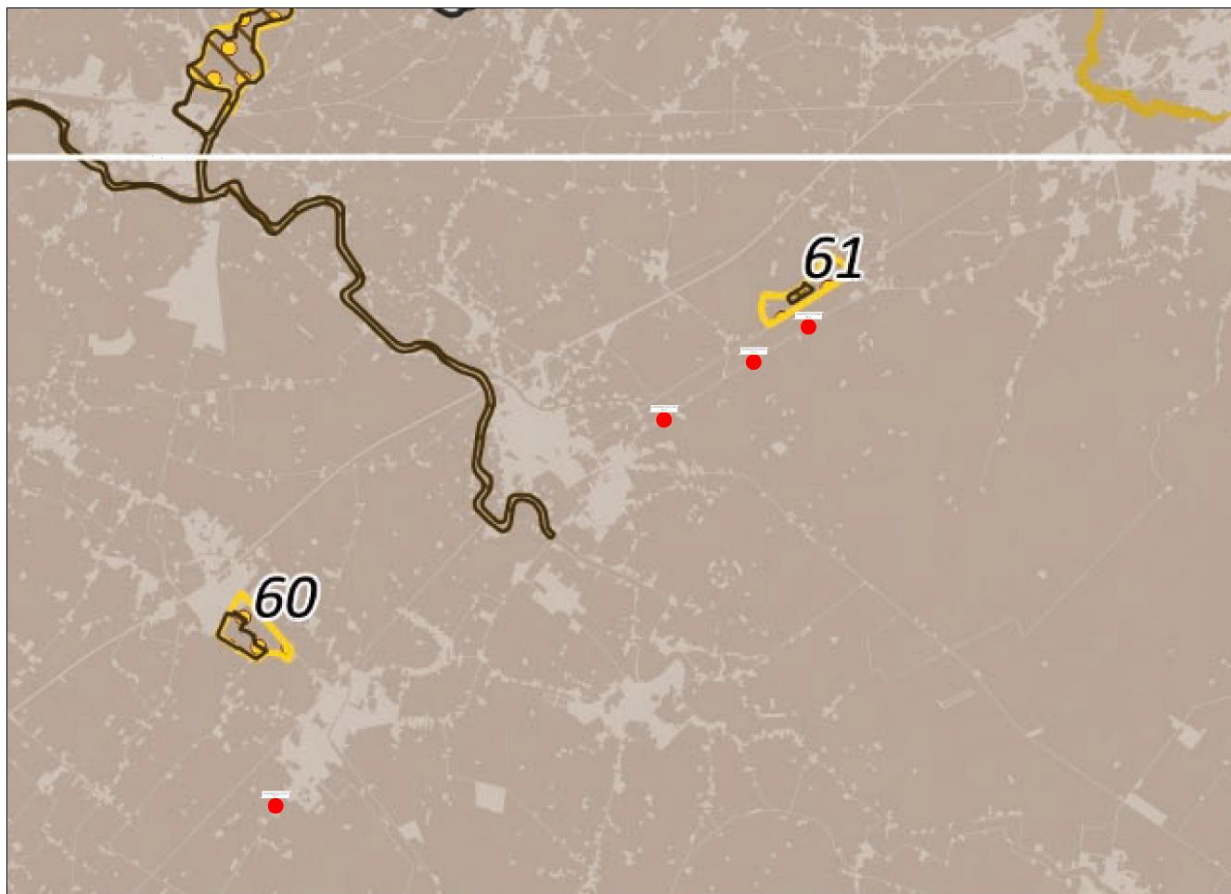


Figura 4 – PTRC – Tavola Ricognizione ambiti di tutela PTRC 1992

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

Nel Comune di Livenza si trova l'ambito protetto Rete Natura 2000 - Ambito fluviale del Livenza, che non comprende tuttavia i siti oggetto di intervento.

2.6.2 PTCP

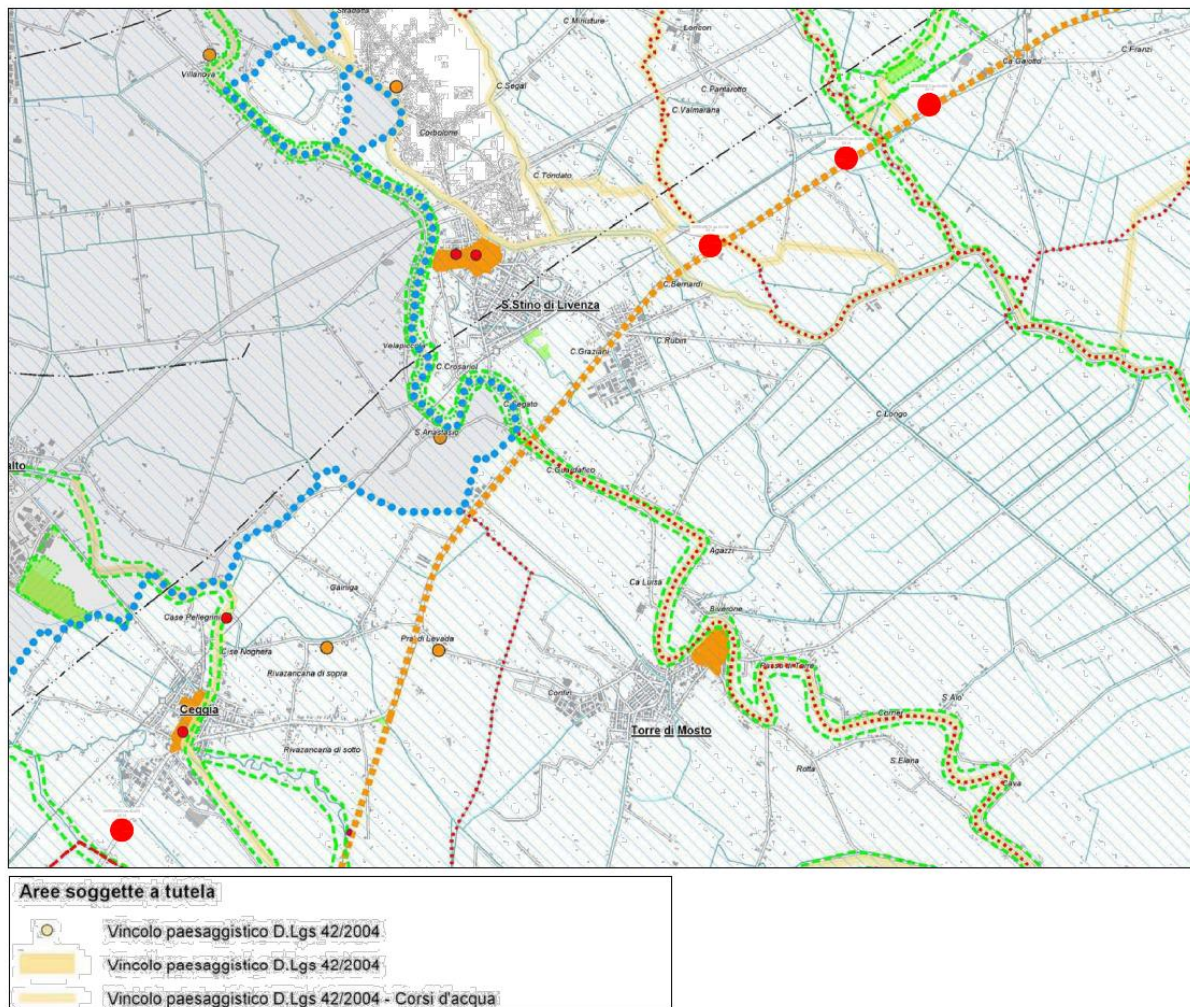


Figura 5 – PTCP - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale – tav 1/3

L'intervento al km 51+400 ricade in ambito tutelato da vincolo paesaggistico secondo il D.Lgs. 42/04 - Corsi d'acqua. Per le valutazioni rispetto al rischio idraulico si rimanda allo specifico elaborato (Planimetria con aree a rischio idraulico, T00GE00AMBPL01).

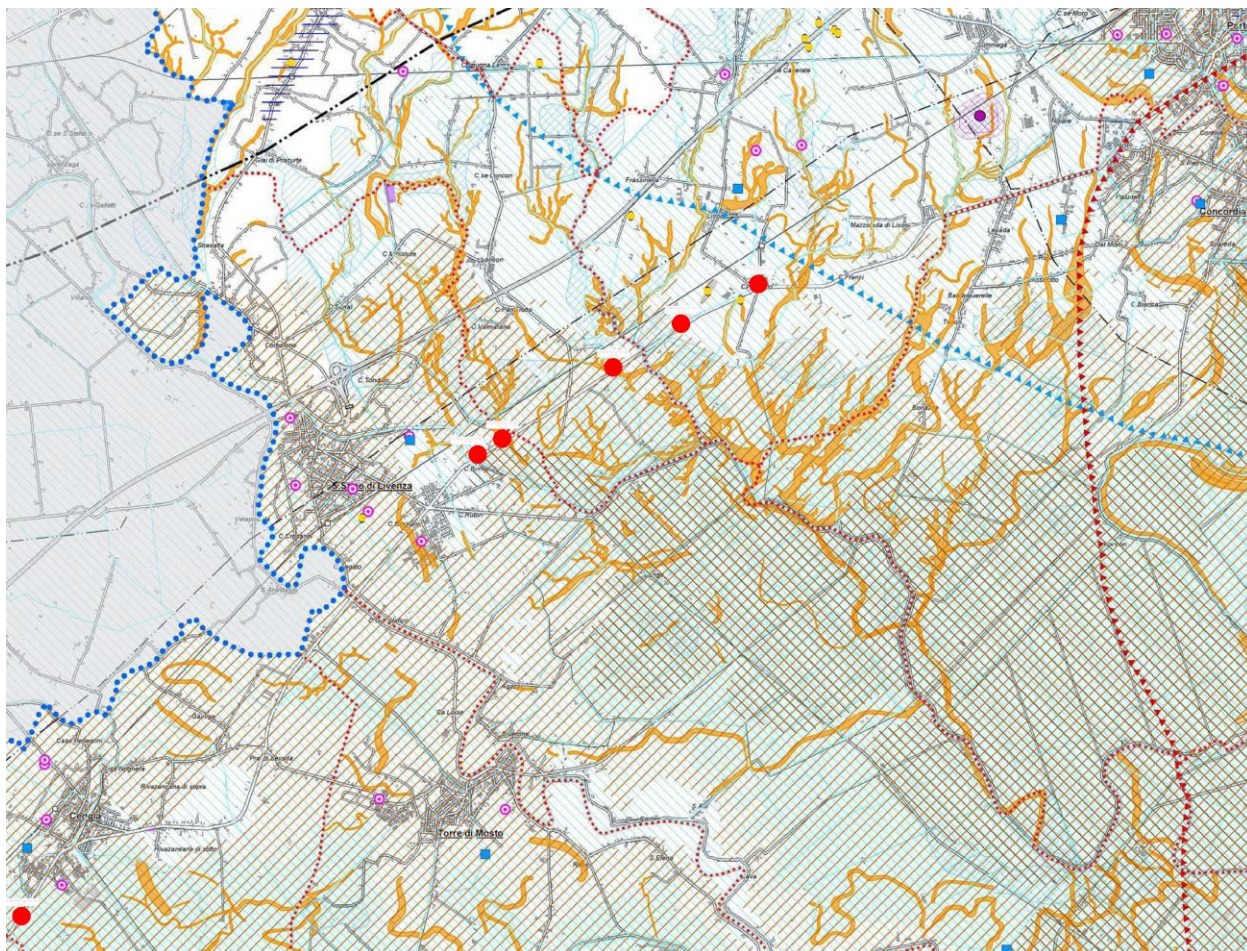


Figura 6 – PTCP - Carta delle fragilità – tav. 1/3

Tutti gli interventi si trovano in un'area interessata da fenomeni di subsidenza del suolo (art. 16 NTA). Gli interventi al km 51+700 sono su suolo con classe di salinità alta.

Gli interventi al km 51+700 e al km 53+500 si collocano in paleoalvei. Non sono presenti siti inquinati o potenzialmente inquinati nei pressi dei luoghi oggetto di intervento.

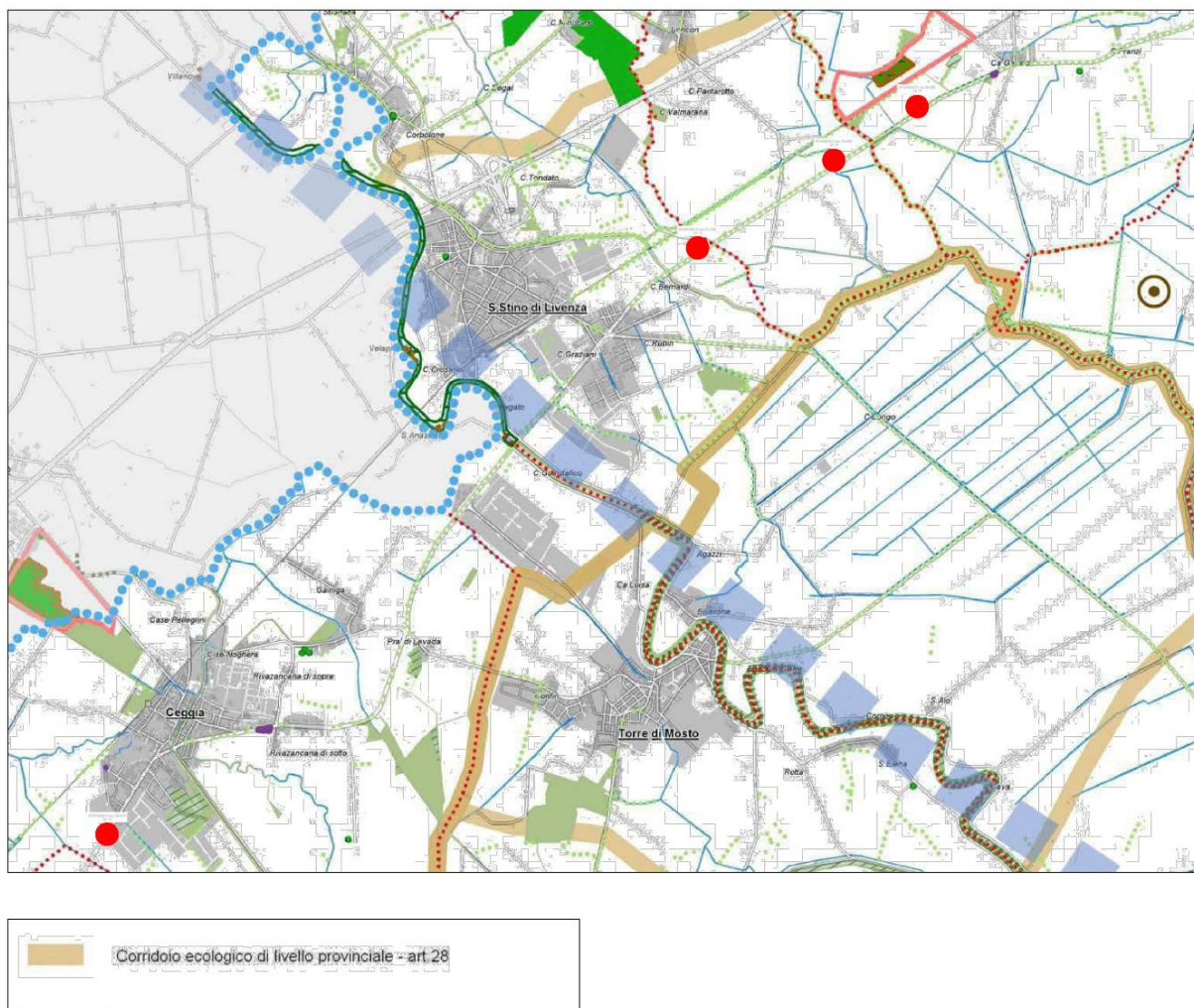


Figura 7 – PTCP – Sistema ambientale

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.

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

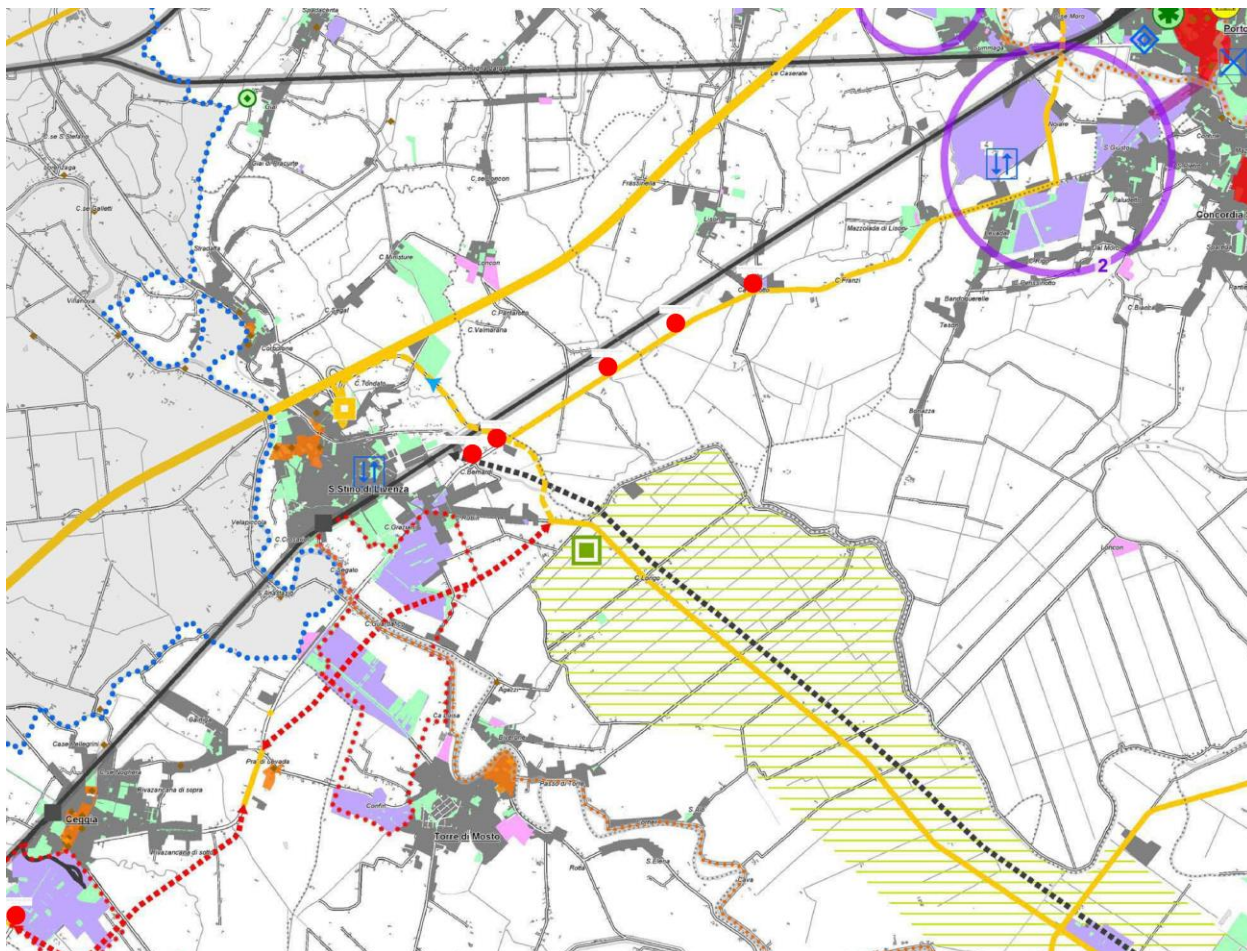


Figura 8 – PTCP – Sistema insediativo-infrastrutturale

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

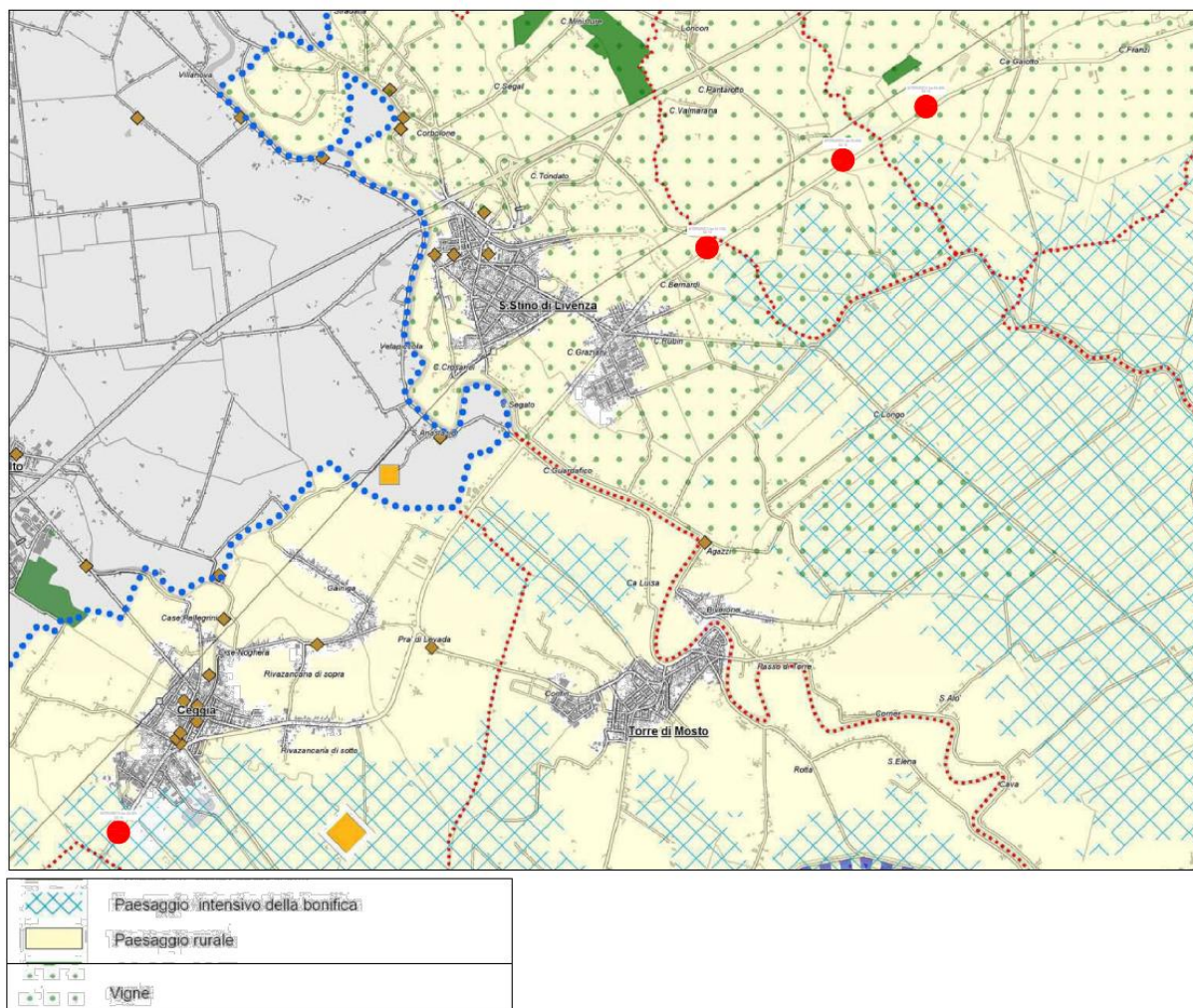


Figura 9 – PTCP Sistema del paesaggio

Tutti gli interventi si trovano in ambito rurale. Il paesaggio degli interventi nei Comuni di Ceggia e Torre di Mosto è intensivo da bonifica, presso Annone Veneto e Portogruaro si rileva un paesaggio con colture tipiche a vigna.

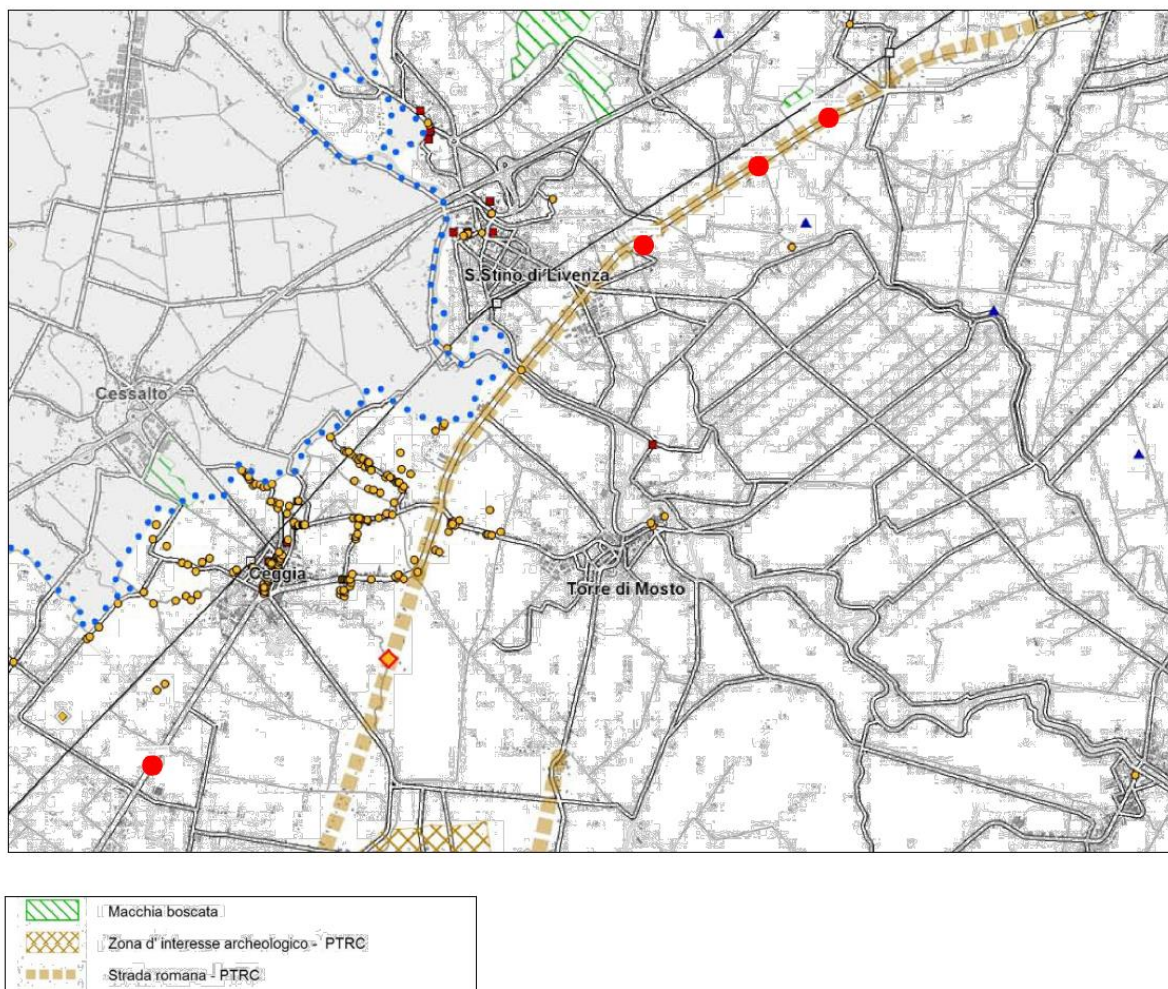


Figura 10 – Sistema Insediativo Storico – Beni Culturali e del paesaggio

Un lungo tratto dell'attuale S.S.14 insiste sul sedime di un'antica strada romana, nessuno degli interventi risulta ricadere tuttavia in aree sottoposte a vincolo archeologico o paesaggistico.

2.6.3 PRG



Figura 11 – PRG Comune di Ceggia

L'intervento al km 42+070 ricade su viabilità esistente tra zone agricole E2/1 - "Zone con buona concentrazione di aziende ben strutturate e organizzate sul piano produttivo, prive di elementi caratterizzanti un tipo specifico di paesaggio".

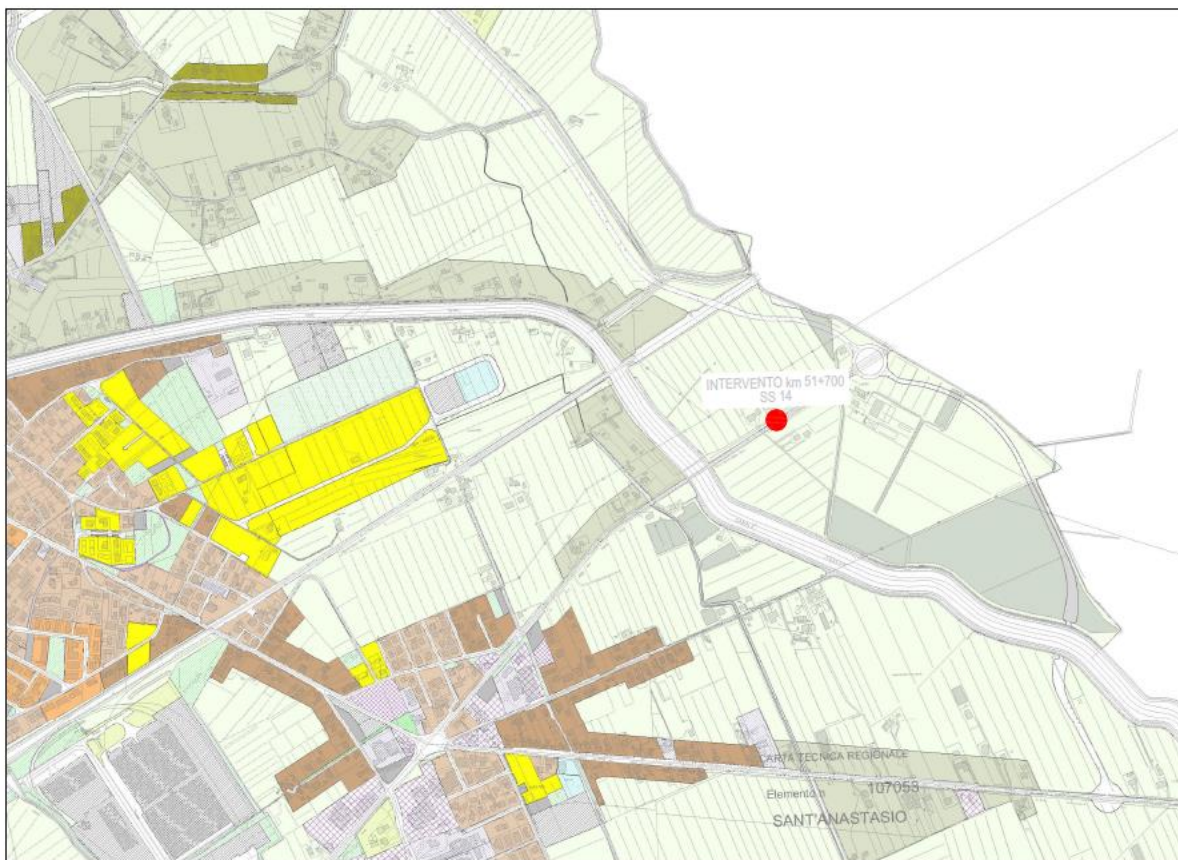


Figura 12 – PRG Comune di San Sisto di Livenza

L'intervento al km 51+700 ricade su viabilità esistente tra zone ad uso agricolo cat. E2 - "Zona di primaria importanza agricolo-produttiva" ed E3 - "Zona a scopi agricolo-produttivi e residenziali".

Come riportato all'art.32 delle NTA, per le zone agricole sono sempre ammessi interventi di difesa e servizio del suolo.

Nelle zone agricole sono sempre ammessi i seguenti interventi:

- Infrastrutture tecniche a difesa e servizio del suolo, quali strade poderali, canali, opere di difesa idraulica e simili;
- Impianti tecnici di modesta entità, quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas e per gli acquedotti e simili.

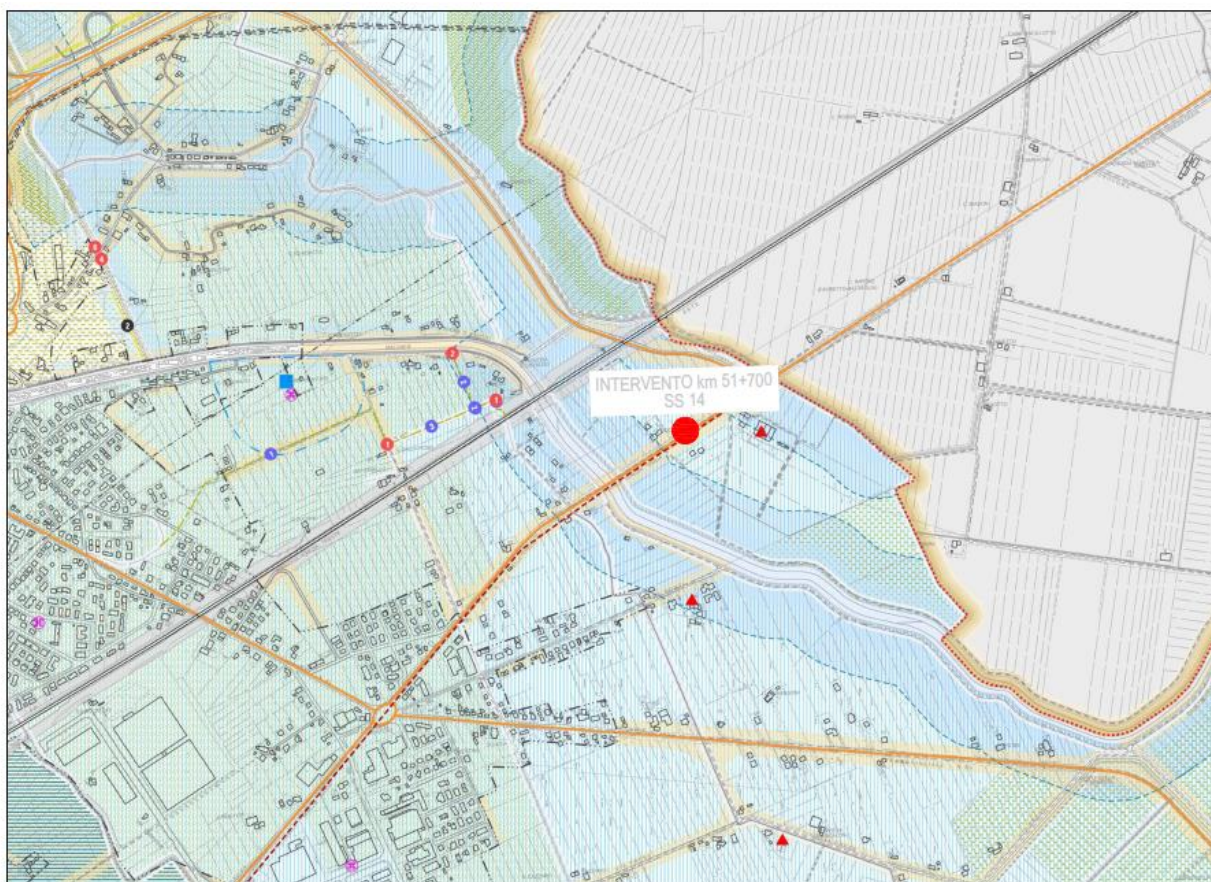


Figura 13 – PAT Comune di S. Stino di Livenza - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

L'intervento nel comune di S. Stino di Livenza ricade in fascia stradale (art. 7 comma 5), risulta tuttavia compatibile con la destinazione d'uso dell'infrastruttura viaria. L'intervento, in riferimento al PAI si trova in area F – Ambito fluviale (art. 6, comma 9-10). Per le valutazioni rispetto al rischio idraulico si rimanda allo specifico elaborato (Planimetria con aree a rischio idraulico, T00GE00AMBPL01).

Le opere sulla strada romana sulla quale insiste l'intervento sono regolate dalle NTA del PTRC. L'intervento è ad ogni modo limitato a sistemazioni di leggera entità, strettamente legate a finalità di messa in sicurezza della sede stradale.

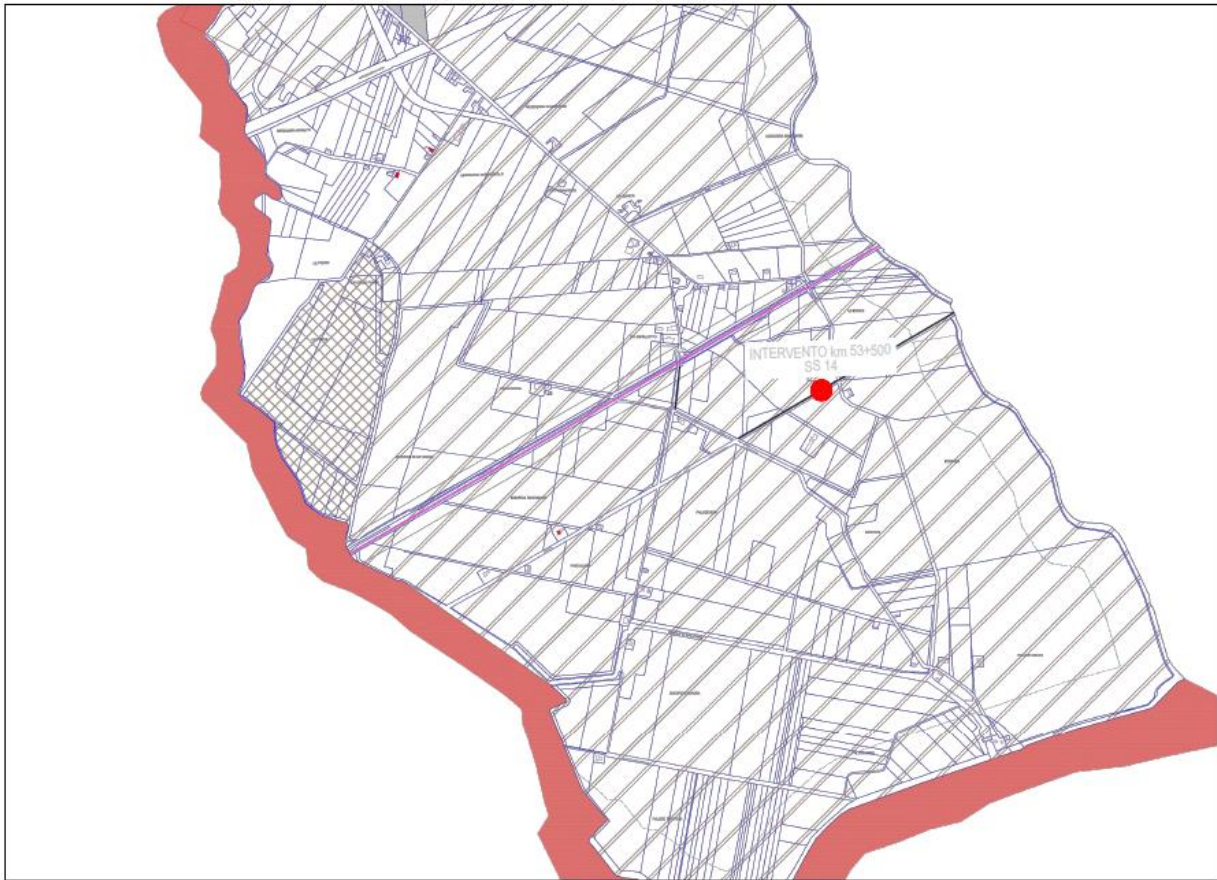


Figura 14 – PRG Comune di Annone Veneto

L'intervento al km 53+500 si trova in zona omogenea E1 - "Zone agricole per colture specializzate".



Figura 15 – PAT Comune di Annone Veneto

L'intervento si colloca tra aree agricole integre e di pregio e aree di connessione naturalistica; non sono tuttavia presenti sul sito varchi infrastrutturali da preservare.

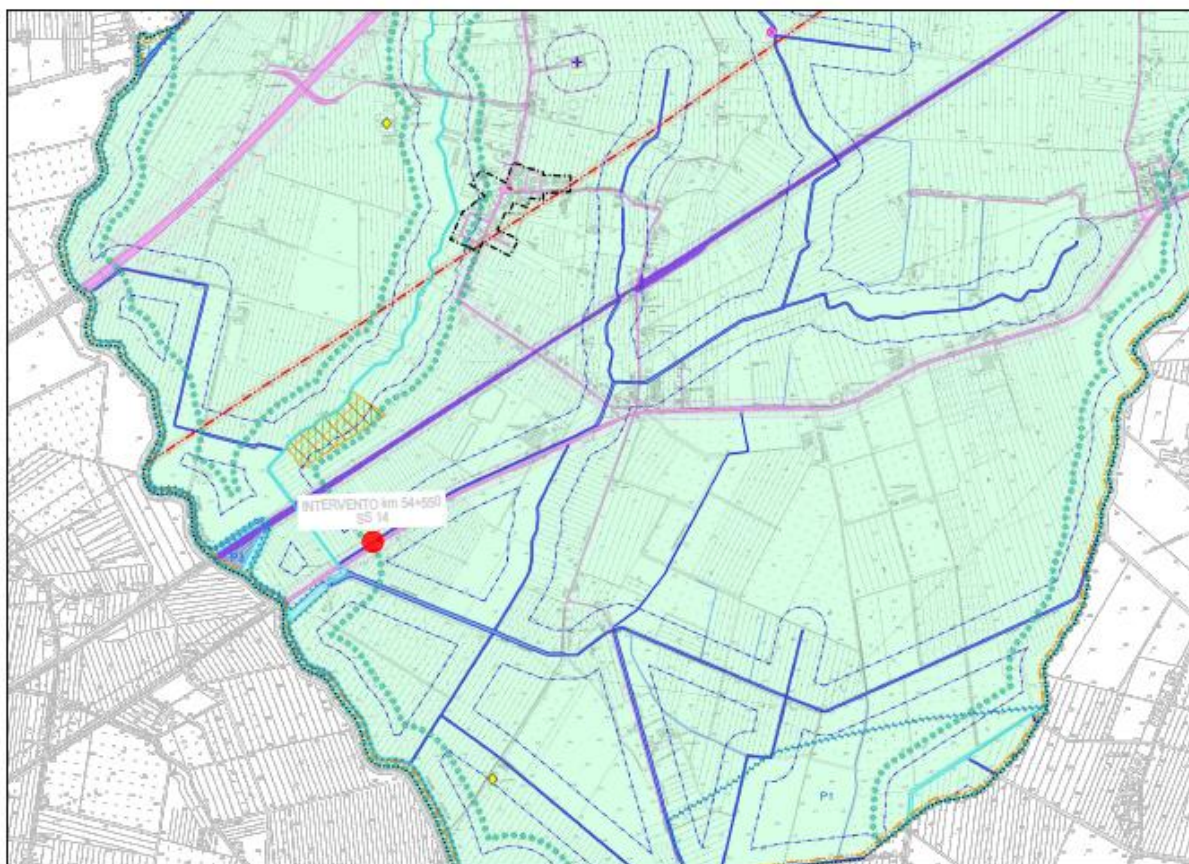


Figura 16 – PAT Comune di Portogruaro – Carta dei vincoli e della Pianificazione di settore

L'intervento al km 54+550 ricade in area soggetta a vincolo paesaggistico per Corsi d'acqua, ai sensi del D.Lgs. 42/04. (art. 3.3 NTA).

Entrambi gli interventi sono in area di pertinenza stradale (art. 3.25).

Art. 3.3 Vincolo paesaggistico

1. I beni paesaggistici, indicati nei successivi commi del presente articolo e individuati nella Tavola 1a, sono le aree sottoposte a vincolo espresso a seguito di dichiarazione di notevole interesse pubblico, ai sensi del D.lgs. 42/2004 art. 136 e quelle vincolate per legge ai sensi dell'art. 142, e in particolare:
 1. Il **centro storico di Portogruaro** è stato dichiarato di notevole interesse pubblico (ai sensi del D.lgs 42/2004, art. 136) con decreto ministeriale 30 aprile 1966, "per la originale unitarietà della sua struttura urbanistica, circondata dalle acque delle 'Fosse' e costituita da un insieme di edifici monumentali e caratteristiche case lungo le vie e l'ansa del fiume Lemene, crea particolari e suggestivi effetti pittorici nonché quadri naturali caratterizzanti un ambiente autentico tradizionale veneto, dove l'opera dell'uomo si fonde in spontanea concordanza con quella della natura: il tutto godibile da più punti di vista e belvedere accessibili al pubblico". La Tavola 1a riporta il perimetro di tale decreto.
 2. **I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua** pubblici, ex RD 1775/1933 e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (D.lgs 42/2004 art. 142, lettera c).
 3. **I territori coperti da foreste e da boschi** (D.lgs 42/2004 art. 142, lettera g tutelati anche ai sensi della Lr 52/1978, art. 14 e 15, PMPF).
 4. D.lgs 42/2004 art. 142, le **zone di interesse archeologico**, comma 1, lettera m, di cui alla Tabella 3.2 del precedente art. 3.2

Tali beni sono sottoposti alla tutela del Titolo I, Parte terza del D.lgs 42/2004.
2. Le aree escluse dalla tutela paesaggistica, sono individuate secondo quanto indicato all'art. 45-decime della Lr 11/2004.

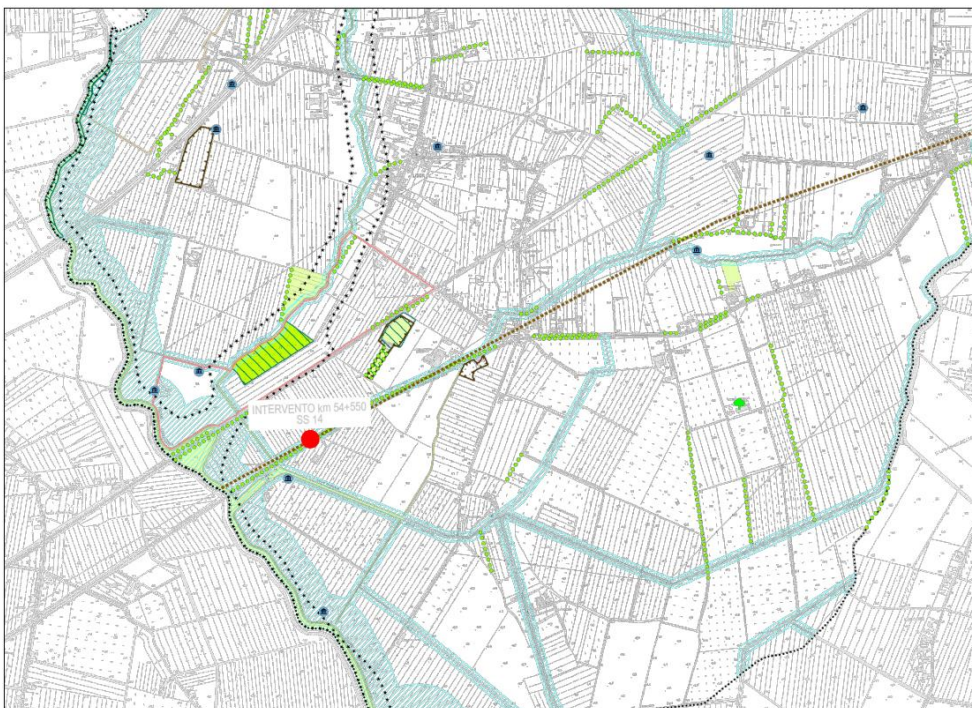
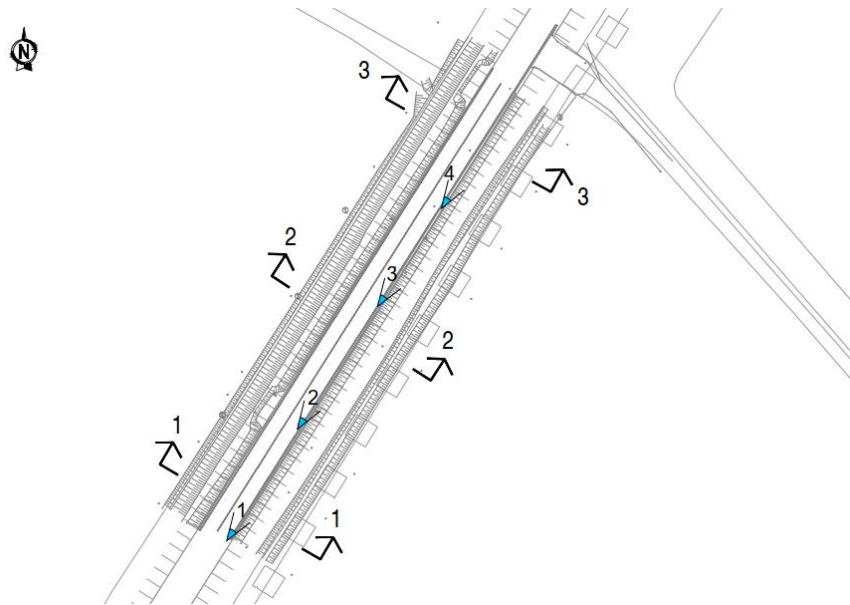


Figura 17 – PAT Comune di Portogruaro – Carta della Pianificazione di livello superiore

L'intervento alla progressiva km 54+550 si colloca su strada romana (art. 3.21) in una fascia di rispetto dei corsi d'acqua (art. 3.11). L'infrastruttura viaria presenta elementi arborei e arbustivi lineari (art. 3.15) che non sono tuttavia classificati come elementi arborei di rilevanza ecologica.

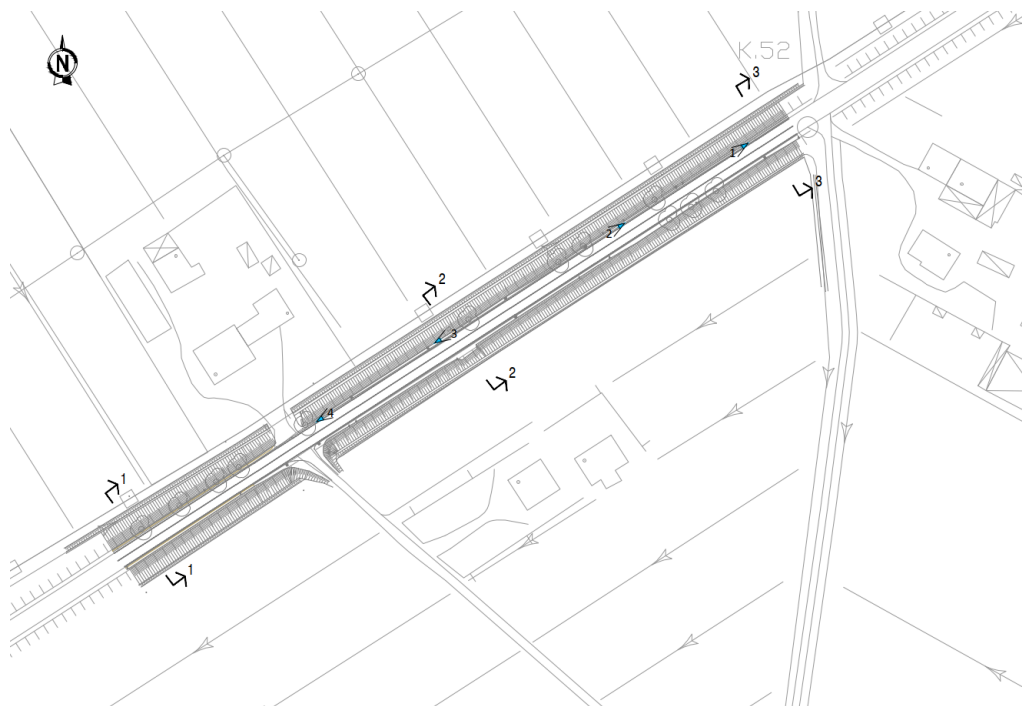
2.7 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE

2.7.1 INTERVENTO AL KM 42+070



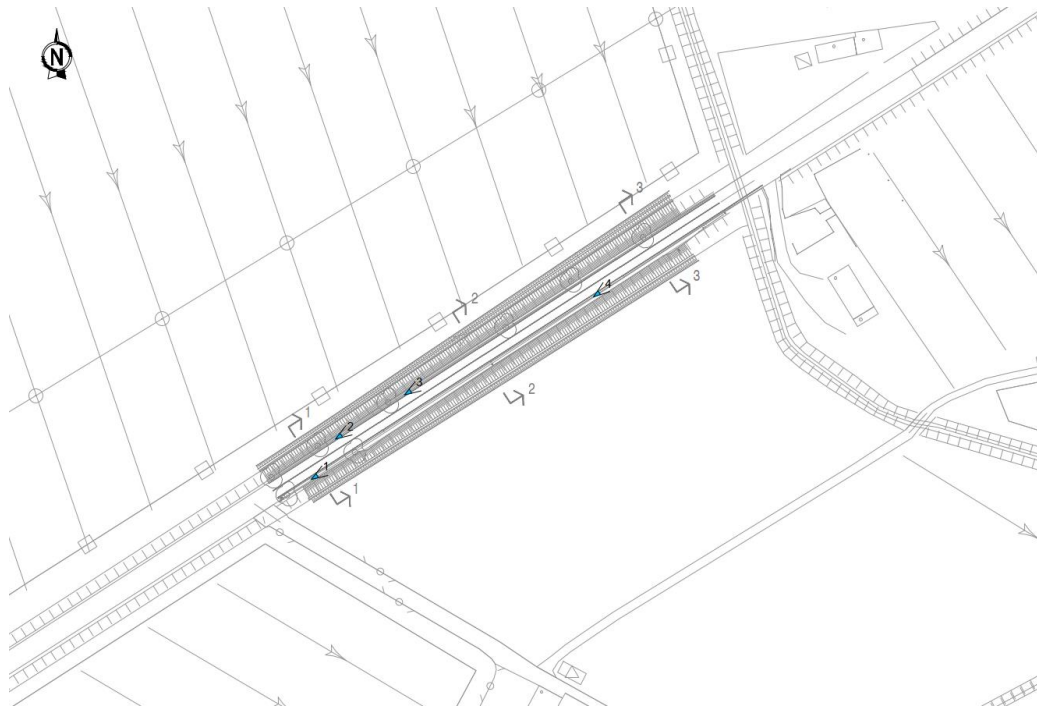


2.7.2 INTERVENTO AL KM 51+700





2.7.3 INTERVENTO AL KM 53+500





2.7.4 INTERVENTO AL KM 54+550





2.8 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.

2.9 PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE (ART. 142 D.LGS. 42/04)

L'intervento al km 54+550 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 sono presenti essenzialmente campi coltivati con pochi esemplari di specie arboree piantumate a bordo strada.



Figura 18 – Zona di intervento in corrispondenza del km 42+070



Figura 19 – Zona di intervento in corrispondenza del km 51+700



Figura 20 – Zona di intervento in corrispondenza del km 53+500



Figura 21 – Zona di intervento in corrispondenza del km 54+550

3.1.1 TRATTO 1 – KM 42+700

Il primo tratto, seguendo le progressive chilometriche della SS 14, è situato poco a sud - ovest dell'abitato di Ceggia, al km. 42+700, poco prima dell'ingresso alla zona industriale del centro. Il comune amministrativo di appartenenza è appunto Ceggia.

Il tratto in oggetto presenta un rilevato con altezze dell'ordine dei 2 – 2,5 m di altezza, senza barriera di sicurezza laterale. In lato destro, risultano evidenti i fenomeni di fessurazione della pavimentazione e di cedimento del corpo del rilevato.

Su entrambi i lati è presente il fosso di guardia per la raccolta delle acque.

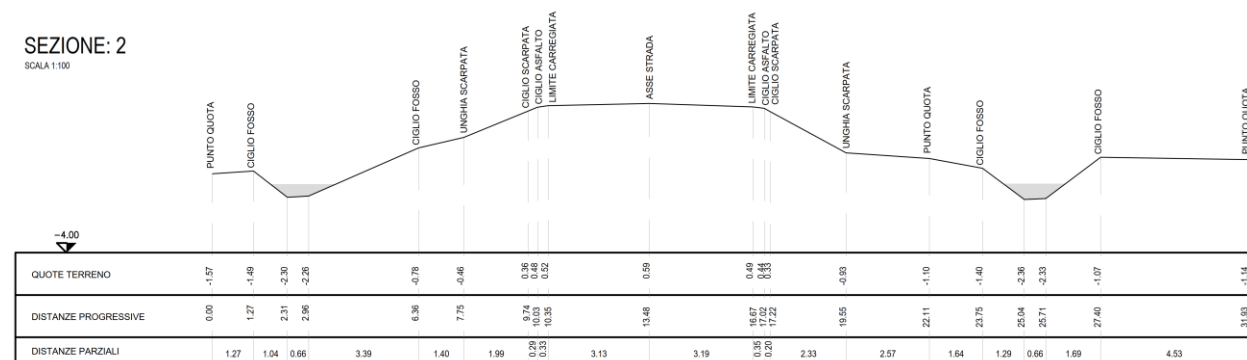


Figura 22 – Sezione stradale allo stato attuale

3.1.2 TRATTO 2 – KM 51+700

Il secondo tratto è ubicato a nord – est dell'abitato di San Stino di Livenza, al km. 51+700, poco dopo l'attraversamento del Canale Fosson, da parte della Strada Statale. Il comune amministrativo di appartenenza è San Stino di Livenza.

Il tratto in oggetto presenta un rilevato con altezze dell'ordine dei 5,0 m di altezza, senza barriera di sicurezza laterale e con presenza di alberi in lato destro. Sia in lato destro che sinistro, risultano evidenti i fenomeni di fessurazione della pavimentazione e di cedimento del corpo del rilevato.

Su entrambi i lati è presente il fosso di guardia per la raccolta delle acque.

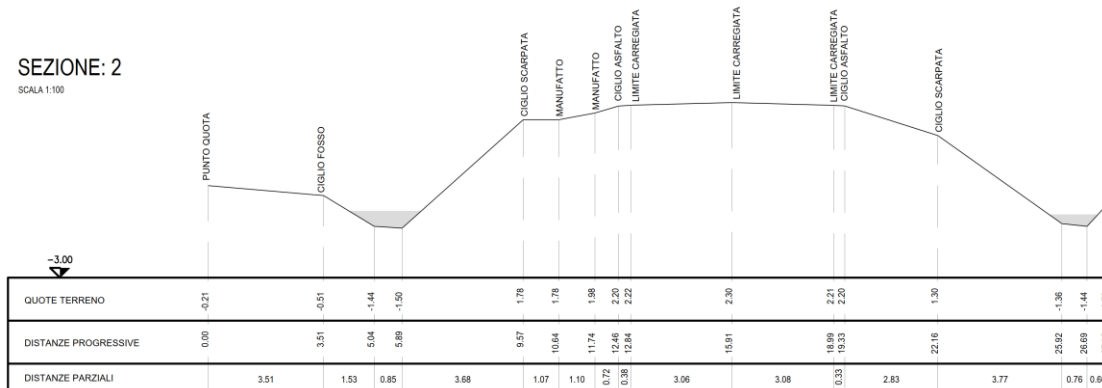


Figura 23 – Sezione stradale allo stato attuale

3.1.3 TRATTO 3 – KM 53+500

Il terzo tratto è situato tra i centri di San Stino di Livenza e Portogruaro, al km. 53+500, poco prima della località Ca' Gaiotto. Il comune amministrativo di appartenenza è Annone Veneto.

Il tratto in oggetto presenta un rilevato con altezze dell'ordine dei 2,0 – 2,5 m di altezza, senza barriera di sicurezza laterale e con presenza di alberi in lato destro e sinistro. Sia in lato destro che sinistro, risultano evidenti i fenomeni di fessurazione della pavimentazione e di cedimento del corpo del rilevato.

Su entrambi i lati è presente il fosso di guardia per la raccolta delle acque.

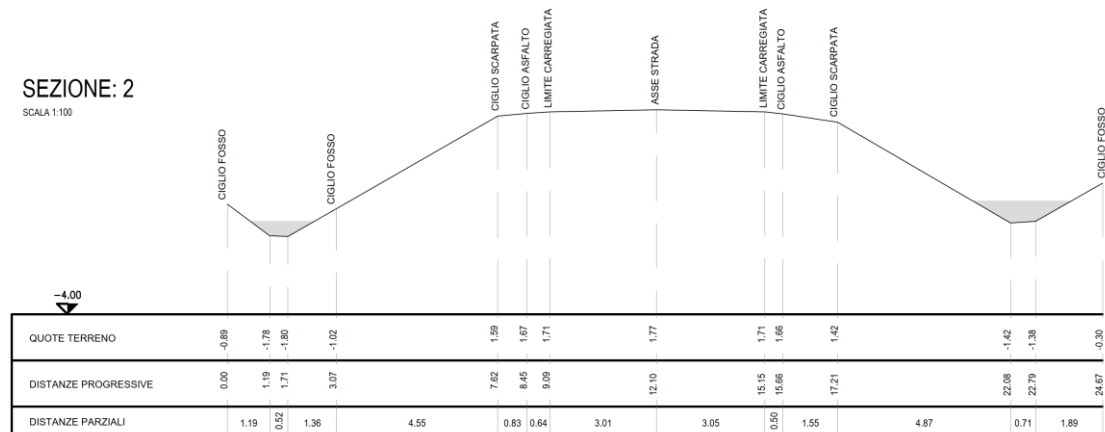


Figura 24 – Sezione stradale allo stato attuale

3.1.4 TRATTO 4 – KM 54+550

Il quarto ed ultimo tratto è situato tra i centri di San Stino di Livenza e Portogruaro, poco ad ovest del precedente, al km. 54+550, poco prima della località Ca' Gaiotto. Il comune amministrativo di appartenenza è Portogruaro.

Il tratto in oggetto presenta un rilevato con altezze dell'ordine dei 2 – 2,5 m di altezza, con barriera di sicurezza laterale soltanto in lato sinistro. Su questo tratto i fenomeni di cedimento su entrambi i lati risultano meno marcati rispetto ai tratti precedenti.

Su entrambi i lati è presente il fosso di guardia per la raccolta delle acque.

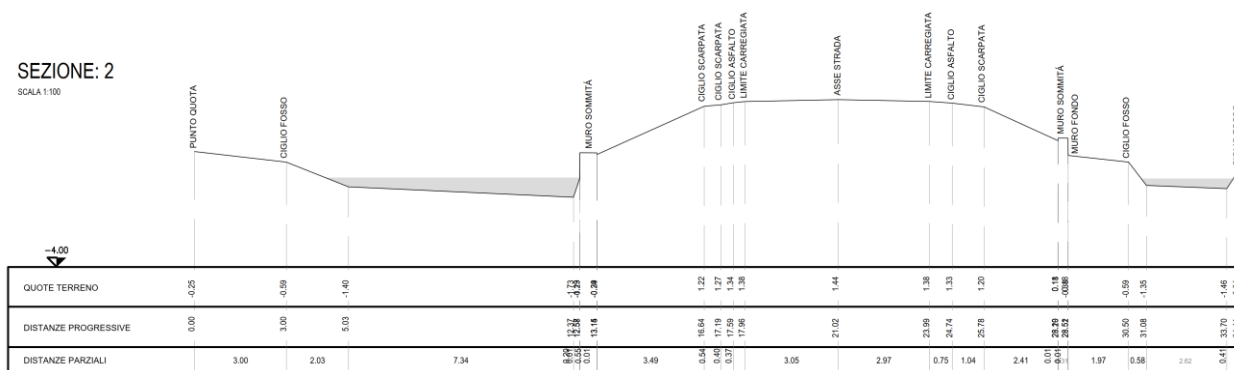


Figura 25 – Sezione stradale allo stato attuale

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 maggior efficacia possibile, per la risoluzione del problema di cedimenti in piattaforma stradale, che sono stati rilevati.

La soluzione studiata consiste quindi nel realizzare delle berlinesi in micropali, sul ciglio strada interessato dai fenomeni di cedimento, con micropali a cavallotto, aventi funzione di tirante, ammortati nel rilevato, e con cordolo di testa superiore in c.a.

Il cordolo in c.a. avrà anche funzione di ancoraggio per la nuova barriera di sicurezza stradale, tipo H2 Bordo Ponte.

Gli interventi risultano della medesima tipologia, si differenziano per le lunghezze dei micropali utilizzati in relazione all'altezza del rilevato:

- Intervento tipo 1: per rilevati di altezza compresa tra $3.6\text{ m} < H < 5.0\text{ m}$;
- Intervento tipo 2: per rilevati di altezza $H < 3.6\text{ m}$.

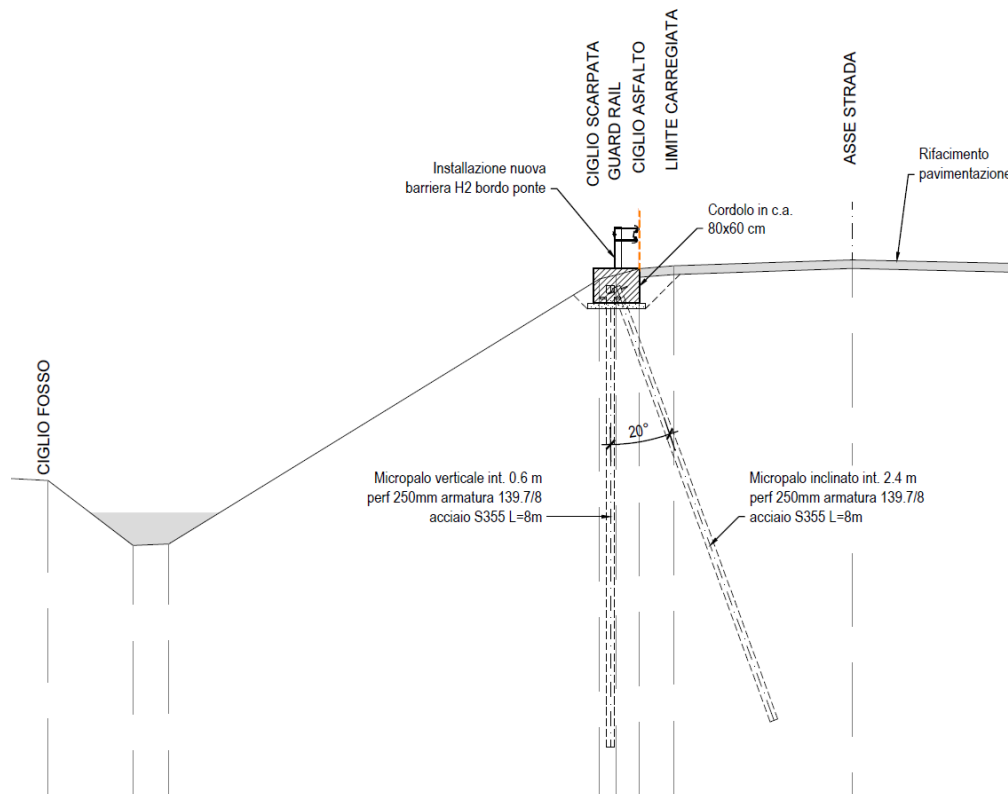


Figura 26 – Intervento 1 sezione tipo

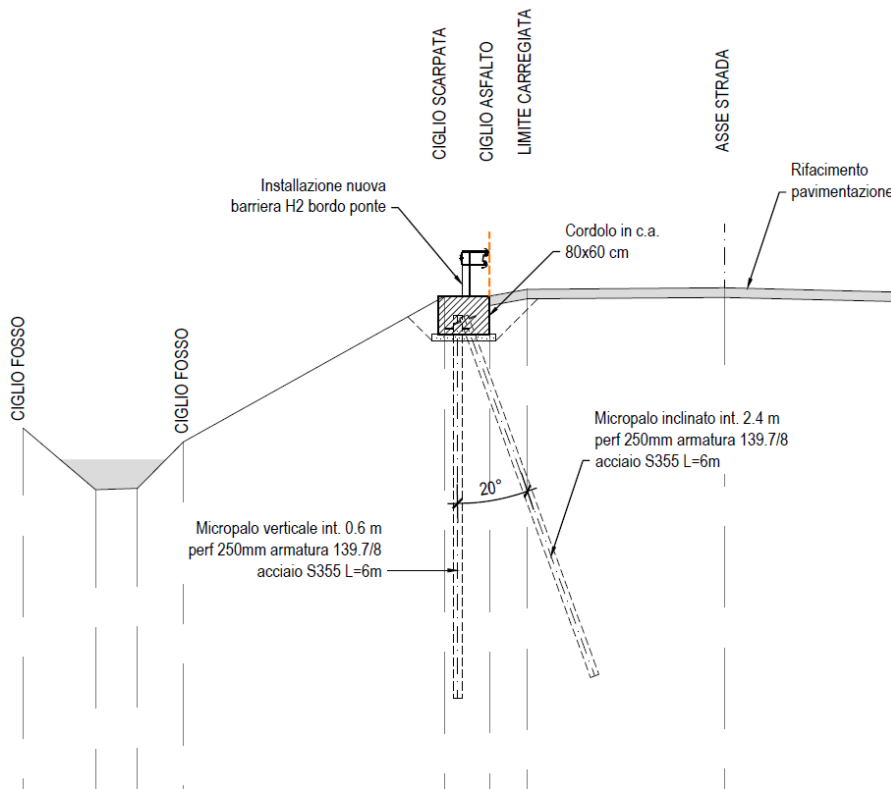


Figura 27 – Intervento 2 sezione tipo

3.3 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELLE OPERE

Da un confronto tra lo stato attuale e lo stato di progetto, come illustrato dagli elaborati di riferimento per i diversi tratti stradali (TAVV. "Stato di Fatto: Planimetria, Sezioni e documentazione fotografica" e "Stato di Progetto: Planimetria e Sezioni") si rileva che gli elementi di nuovo inserimento (barriere stradali, cordolo di fondazione, micropali) sono volti ad aumentare il livello di sicurezza della strada senza andare a modificare in maniera sensibile il paesaggio circostante. Gli interventi si collocano infatti su fasce già destinate alla viabilità e non interessano dunque le coltivazioni agricole circostante.

Per la posa dei micropali e l'esecuzione dei cordoli in c.a. saranno eseguiti scavi a cielo aperto, limitati tuttavia alla fascia perimetrale della sede stradale. A fine lavori gli scavi saranno ritombati e il profilo del rilevato sarà riportato alla configurazione originaria.

Gli interventi non prevedono nuove aree a superficie bitumata e non modificano la capacità drenante 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.

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. Gli interventi in progetto, volti al miglioramento della sicurezza stradale e pertanto non differibili, sono di dimensioni limitate e non avranno ricadute ambientali nella fase di esercizio.

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

- verranno adottati tutti i possibili accorgimenti 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 che sosterrà il cordolo dove verranno infisse le barriere di sicurezza.

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.

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.

3.4 EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO

L'intervento non modifica a livello permanente la percezione paesaggistica del tratto stradale interessato dalle opere, in quanto si trova per la sua quasi interezza sotto il livello del terreno.

Le barriere ivi installate saranno di tipo H2 bordo ponte. Al fine di garantire la continuità percettiva, le barriere in progetto sono del tipo in acciaio zincato come quelle già presenti a tratti lungo la S.S. 14. La limitata altezza di questo tipo di elementi non compromette la visibilità verso il paesaggio agricolo circostante.

Durante le fasi di cantiere verrà modificata la viabilità prevedendo un senso unico alternato regolato da semaforo; la separazione tra area di lavoro e fascia di transito avviene tramite l'impiego di new jersey in

cls con sovrapposta recinzione fino all'altezza di 2 metri. In questo periodo transitorio di modesta durata la visibilità dell'automobilista sul lato interessato dai lavori sarà limitata.

Gli interventi di posa dei micropali saranno eseguiti in orario notturno per ridurre i rischi per i veicoli in transito legati alla possibile proiezione di materiale.

**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 54+550, nel Comune di Portogruaro, è soggetto a vincolo paesaggistico per Corsi d'acqua, ai sensi del D.Lgs. 42/2004. L'intervento risulta conforme alla disciplina paesaggistica dell'area in quanto non comporta nuova edificazione, l'apertura di nuove strade, tagli boschivi o diversa regimazione delle acque. Le barriere stradali di sicurezza di progetto sono analoghe a quelle già presenti lungo il tracciato della S.S.14 e non costituiscono dunque elemento straniante rispetto al contesto paesaggistico della viabilità interessata.

Il Progettista
Ing. Antonino Gallo

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

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.