




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;">12</h1> | <h1 style="font-size: 2em;">STUDIO PRELIMINARE ASSOGGETTABILITA' A VIA</h1> |
|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|

| CODICE PROGETTO | | NOME FILE | T00GE00AMBRE04A | REVISIONE | SCALA |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: flex; gap: 2px;"> NEMSVE00715 </div> | | CODICE ELABORATO | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: flex; gap: 2px;"> T00GE00AMBRE04 </div> | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: flex; gap: 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 | 2 |
| 2 | LINEE DI CONTROLLO PER LA VALUTAZIONE PRELIMINARE | 4 |

1 PREMESSA

Il presente Progetto Definitivo in oggetto riguarda i lavori di 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 San Donà di Piave e Portogruaro, attraverso i centri di Ceggia e San Stino di Livenza, nell'entroterra lagunare Veneto, in provincia di Venezia.

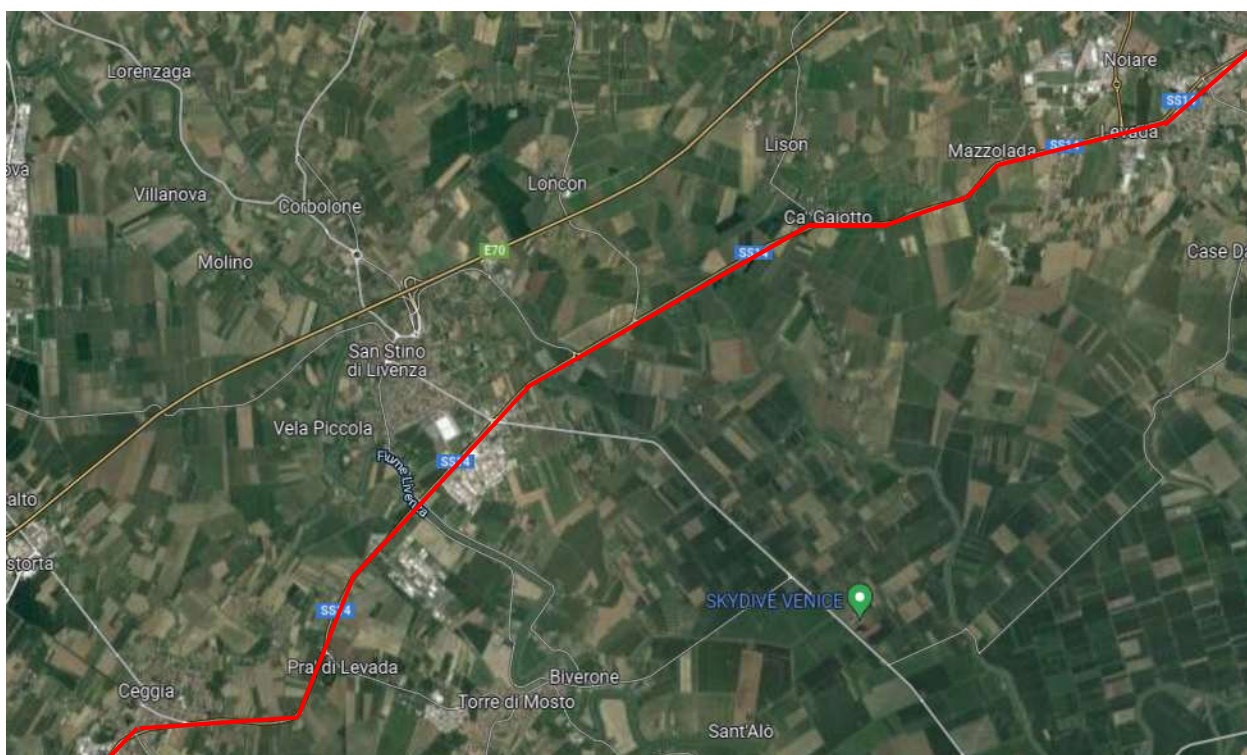


Figura 1 – Inquadramento area di interesse con evidenza del tratto di SS 14 interessato dagli interventi di progetto

Il presente documento individua:

- gli elementi necessari ad una verifica preliminare della compatibilità ambientale dell'intervento;
- la natura e la consistenza degli effetti che l'opera in progetto induce sull'ambiente direttamente o indirettamente interessato.

I quattro interventi sono localizzati nei comuni di Ceggia, San Stino di Livenza, Annone Veneto e Portogruaro.

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.

Il progetto 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.

2 LINEE DI CONTROLLO PER LA VALUTAZIONE PRELIMINARE

| 1. Titolo del progetto |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adequamento tecnico</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". |

| 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

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.

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 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 San Donà del Piave e Portogruaro, attraverso i centri di Ceggia e San Stino di Livenza, nell'entroterra lagunare Veneto, in provincia di Venezia.

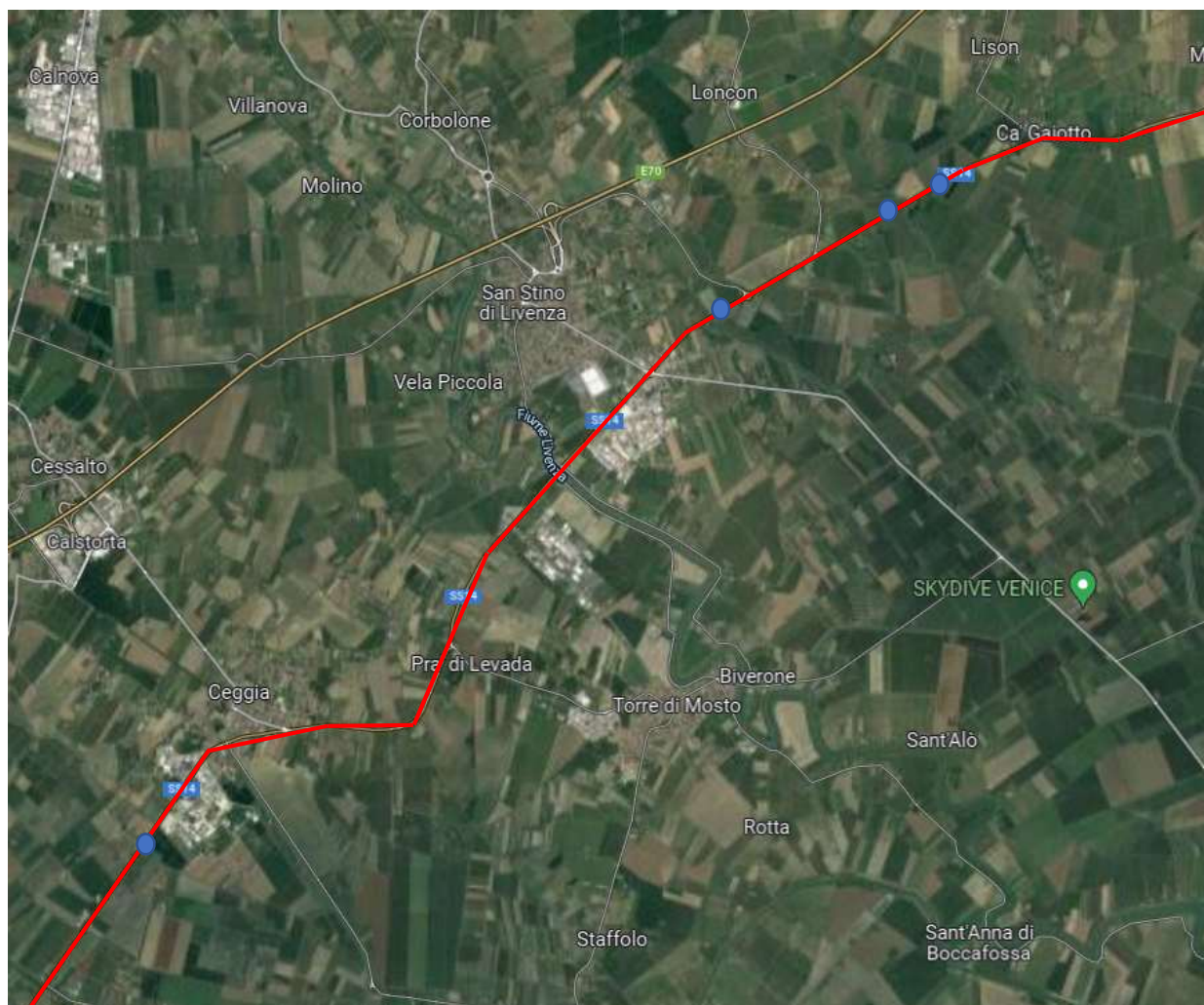


Figura 2 – Ubicazione interventi lungo la SS14 tra Ceggia e Portogruaro

Il progetto prevede la realizzazione di 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.

Attraversamento idraulico km. 42+070

Il primo tratto, seguendo le progressive chilometriche della SS 14, è situato poco a Sud - Ovest dell'abitato di Ceggia, al km. 42+070, poco prima dell'ingresso alla zona industriale del centro. Il comune amministrativo di appartenenza è appunto Ceggia.

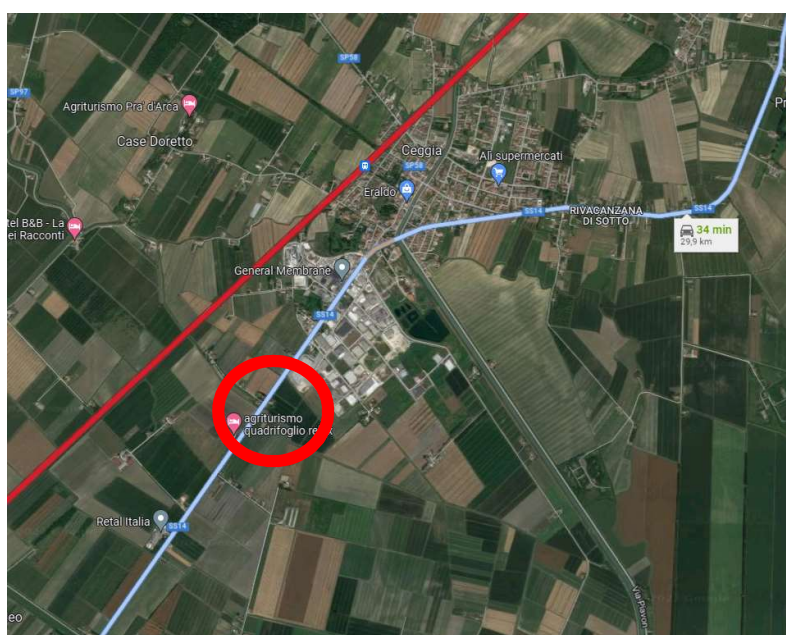


Figura 3 – Collocazione del tratto 1

Il tratto in oggetto presenta un rilevato con altezze di 2 – 2,5 m, 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 4 – Dettaglio dello stato attuale con i cedimenti della sede stradale in lato destro

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.

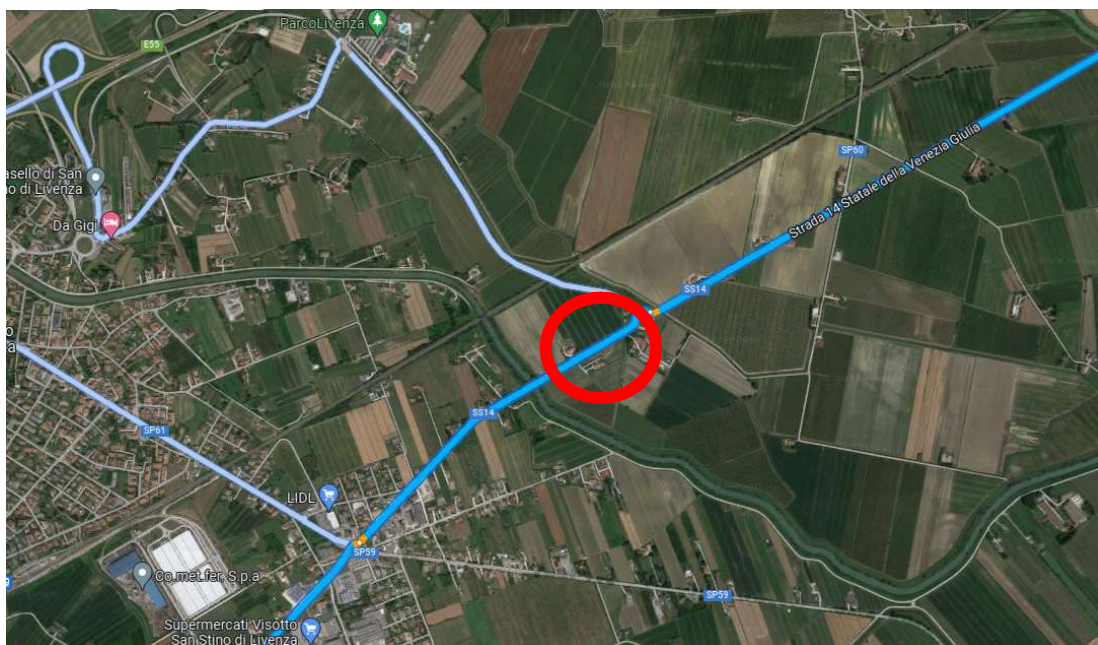


Figura 5 – Collocazione del tratto 2



Figura 6 – Dettaglio dello stato attuale con i cedimenti della sede stradale in lato destro

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.

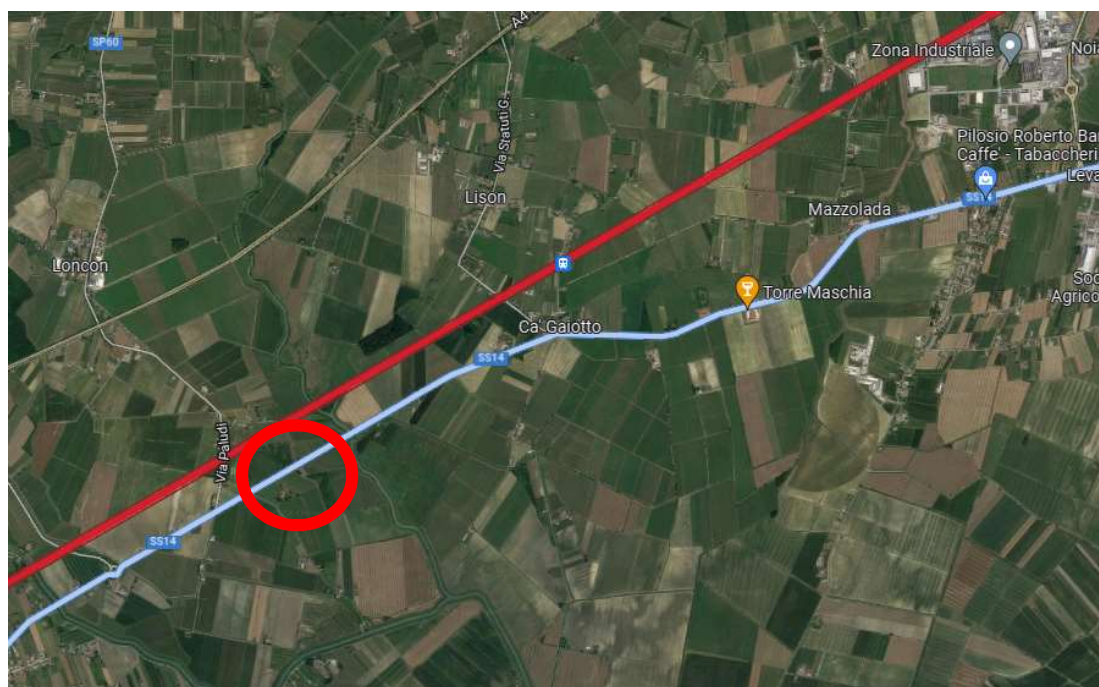


Figura 7 – Collocazione del tratto 3



Figura 8 – Dettaglio dello stato attuale con i cedimenti della sede stradale in lato destro

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.

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.

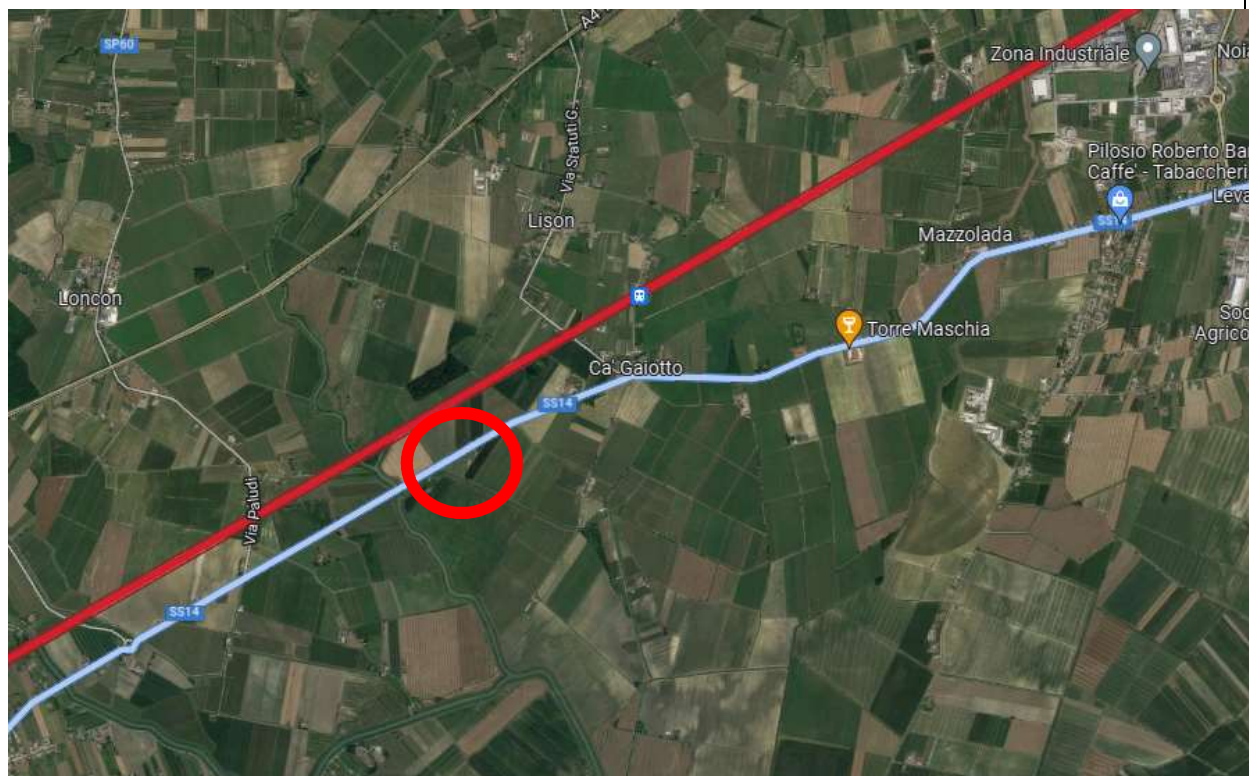


Figura 9 – Collocazione del tratto 5

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 10 – Dettaglio dello stato attuale con i cedimenti della sede stradale in lato sinistro

Per tutti i tratti descritti si prevede di procedere alla realizzazione della soluzione studiata che consiste nel realizzare delle berlinesi in micropali, sul ciglio strada interessato dai fenomeni di cedimento, con micropali a cavallotto con funzione di tirante, ammorsati nel rilevato, e con cordolo di testa superiore in c.a, che avrà anche funzione di ancoraggio per la nuova barriera di sicurezza stradale.

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 km 42+070 | Opera km 51+700 | Opera km 53+500 | Opera km 54+550 |
|--------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| IT3240008 | 2.4 | >5 | >5 | >5 |
| IT3240029 | >5 | 2.6 | 4.3 | >5 |
| IT3250006 | >5 | 2.7 | 1 | 0.4 |
| 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

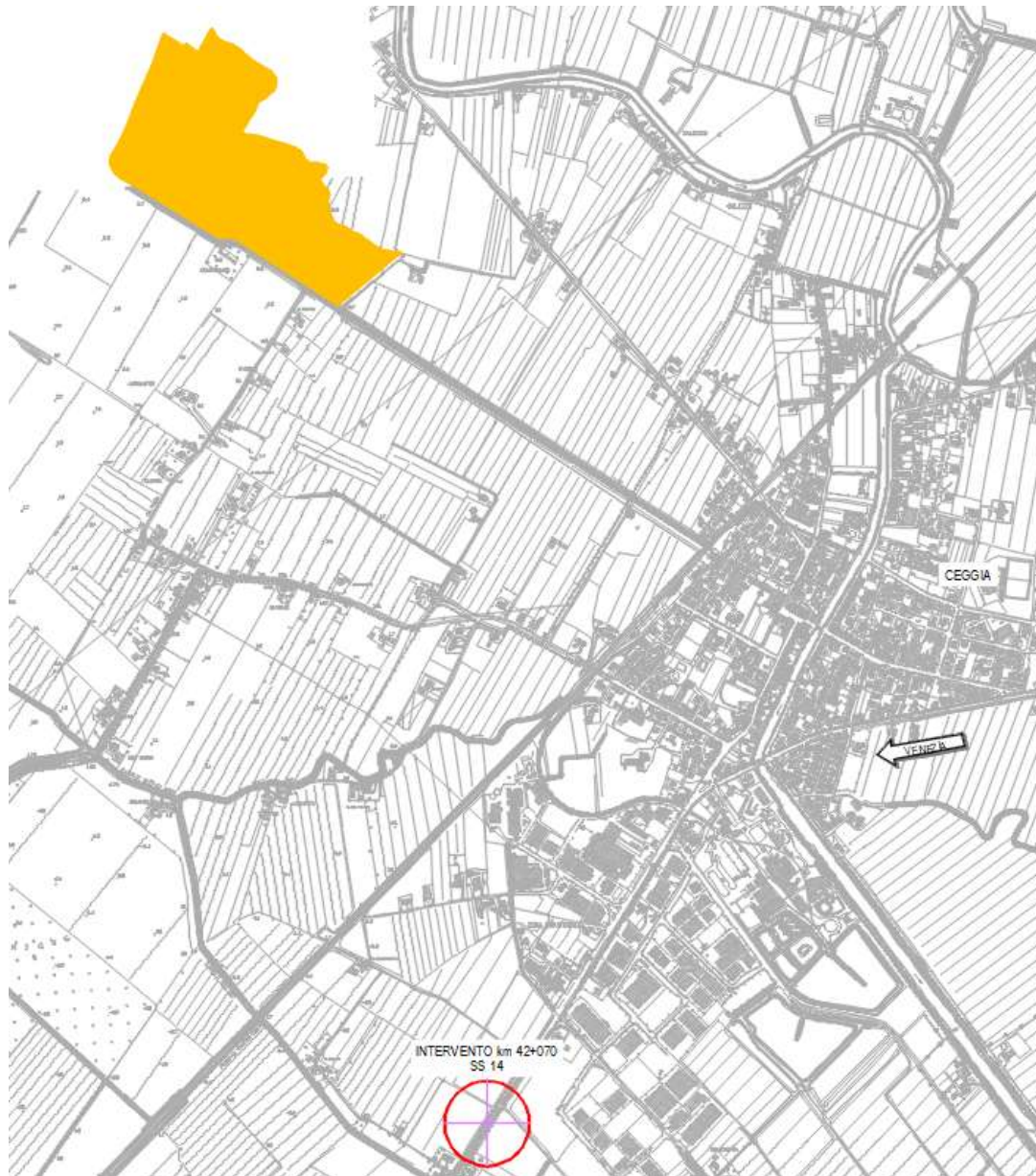


Figura 11 – Distanza intervento km 42+070 da sito IT3240008 (arancio)

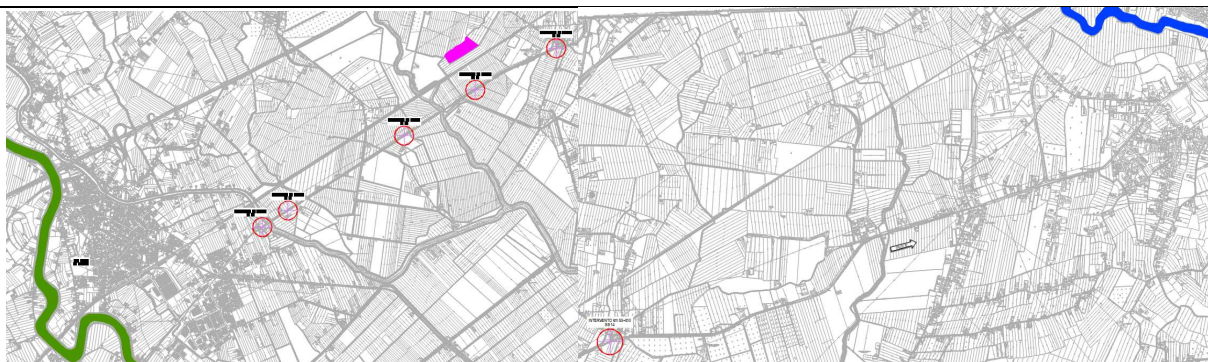


Figura 12 – Distanza interventi km 51+700, km 53+500 e km 54+550 dai siti IT3240029 (verde), IT3250006 (fucsia) e IT3250044 (blu)

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.

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 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.

I tratti in progetto sono i seguenti:

- 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.

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 $H < 3.6\text{ m}$.

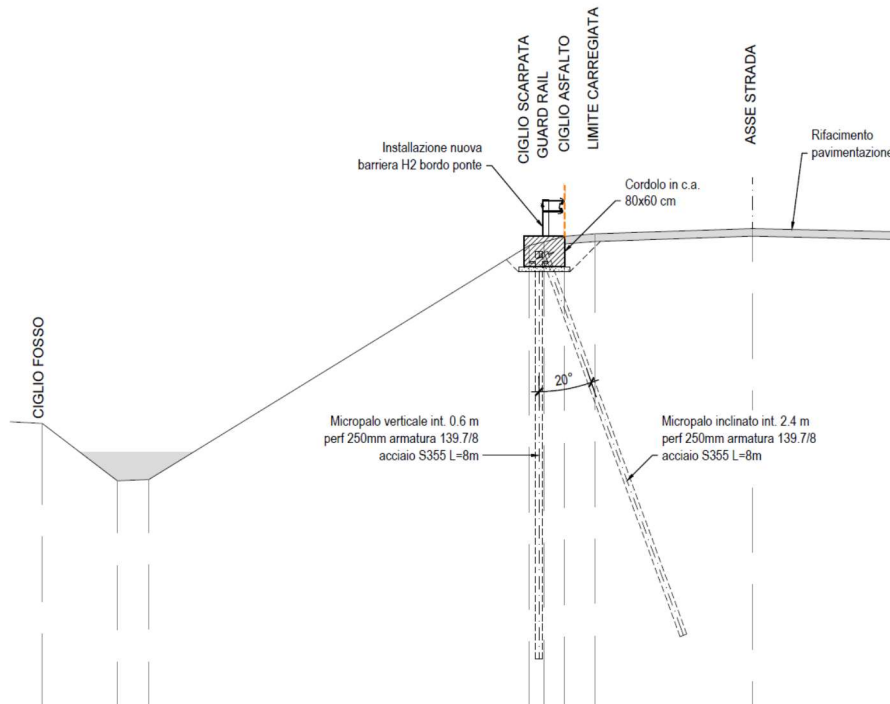


Figura 13 – Intervento 1 sezione tipo

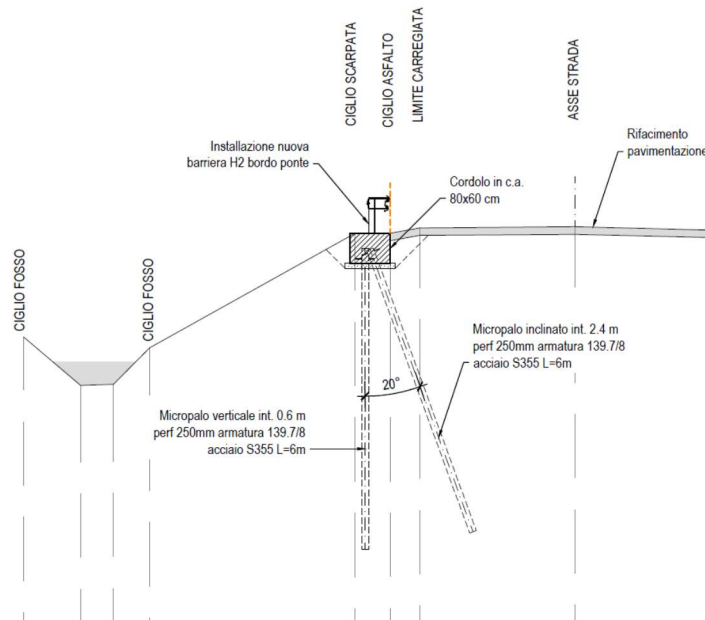


Figura 14 – Intervento 2 sezione tipo

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 perforazione per i 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. 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.

Al momento sono disponibili le analisi ambientali effettuate nell'agosto 2019 in corrispondenza del km 56+000, e di novembre 2021 in corrispondenza dei km 44+300 e al 10+500. Tali analisi 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 | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><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></p> | |
| <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"/> _____ |

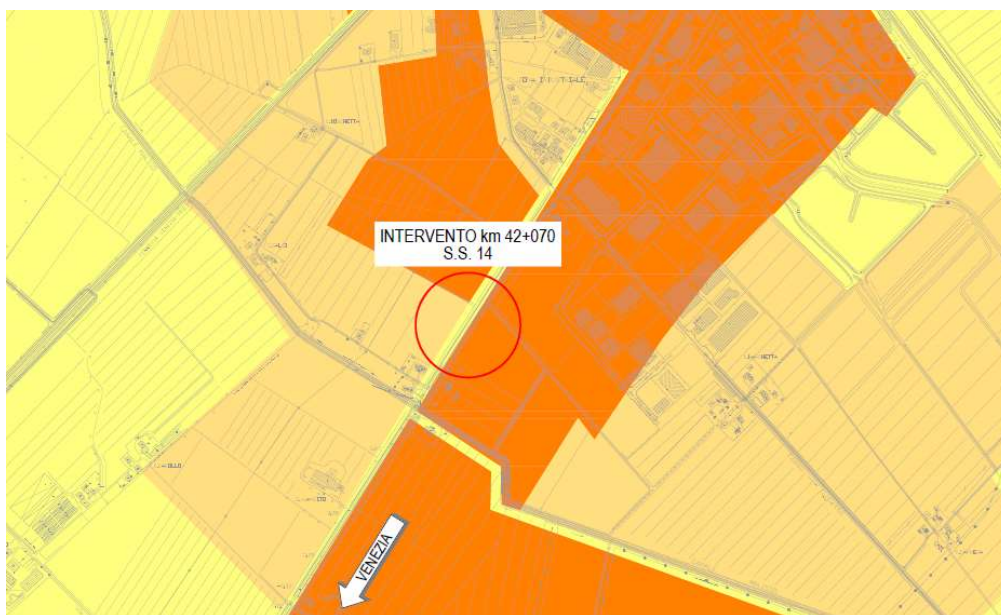
| 8. Aree sensibili e/o vincolate | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <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 | <input checked="" type="checkbox"/> | <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"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Gli interventi si collocano ad una distanza di oltre 10 km dal mare. |
| 3. Zone montuose e forestali | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | 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"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | 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. |
| 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"/> | 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. |

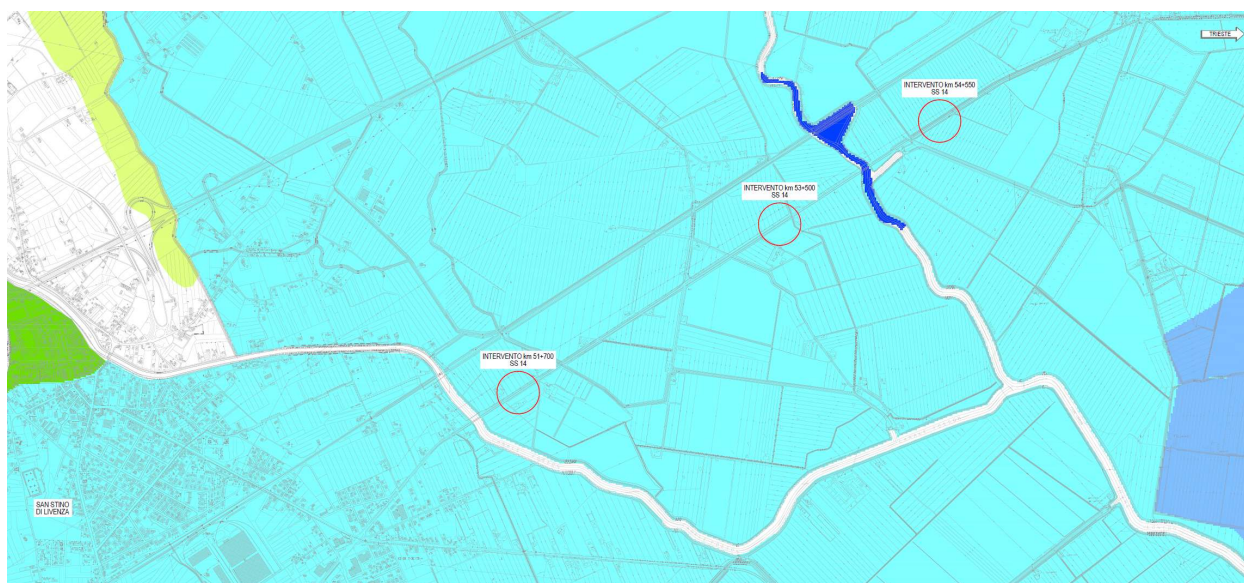
| 8. Aree sensibili e/o vincolate | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <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 media/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 media/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 | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate: | SI | NO | Breve descrizione |
| 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 | Perimetrazioni e classi di pericolosità idraulica | Perimetrazioni e classi di pericolosità idraulica |
|  Pericolosità idraulica moderata |  Pericolosità idraulica moderata - area soggetta a scolo meccanico |  Pericolosità idraulica moderata |
|  Pericolosità idraulica media |  Pericolosità idraulica moderata |  Pericolosità idraulica media |
|  Pericolosità idraulica elevata |  Pericolosità idraulica elevata |  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 media/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 |
| | <p><i>Descrizione</i> <i>Perché:</i></p> <p>La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato 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. La realizzazione delle opere non comporterà alcuna modifica fisica all'ambiente interessato e verrà realizzata all'interno del sedime stradale esistente.</p> | | | |
| 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 |
| | <p><i>Descrizione</i> <i>Perché:</i></p> <p>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.</p> | | | |
| 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 |
| | <p><i>Descrizione:</i> <i>Perché:</i></p> <p>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.</p> | | | |
| 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 |
| | <p><i>Descrizione:</i> <i>Perché:</i></p> <p>Durante la fase di costruzione, in corrispondenza delle aree di cantiere, verranno prodotte terre e rocce da scavo, inoltre 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...). L'impresa esecutrice smaltirà direttamente questi materiali.</p> | | | |
| 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: | | <i>Perché:</i> | |
| 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> 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> 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 checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</i> |
| | Vicino all'intervento al km 54+550 è presente un collettore. L'intervento consiste nel realizzare delle berlinesi in micropali, sul ciglio strada interessato dai fenomeni di cedimento, con micropali a cavallotto con funzione di tirante, ammorsati nel rilevato, e con cordolo di testa superiore in c.a, che avrà anche funzione di ancoraggio per la nuova barriera di sicurezza stradale. Tuttavia, non si prevedono impatti per la realizzazione di queste opere durante la fase di cantiere. | | |

| 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> | |
| 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 interscambiabilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica? | <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 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 interscambiabilità 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 in Tabella 4, 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> | |
| | Gli interventi 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, ...). | | | |

| 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> |
| 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 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? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <i>Perché:</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. | |
| 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> | | <i>Perché:</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. | |

| 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> | |
| 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> | | <i>Perché:</i> | |
| 21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> | | <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> | | <i>Perché:</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.

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.

L'intervento consiste nel realizzare delle berlinesi in micropali, sul ciglio strada interessato dai fenomeni di cedimento, con micropali a cavallotto con funzione di tirante, ammortati nel rilevato, e con cordolo di testa superiore in c.a, che avrà anche funzione di ancoraggio per la nuova barriera di sicurezza stradale. Tali opere non possono avere in alcuna maniera determinare effetti di natura transfrontaliera.

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

| N. | Denominazione | Scala | Nome file |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------|
| 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 42 + 070 Stato di fatto: Pianta, Prospetti e Documentazione Fotografica | | ALL6_Intervento km 42 + 070 Stato di fatto |
| 7 | Intervento km 42 + 070 Stato di progetto: Planimetria, Pianta e Sezioni | | ALL7_Intervento km 42 + 070 Stato di progetto |
| 8 | Intervento km 51 + 700 Stato di fatto: Pianta, Prospetti e Documentazione Fotografica | | ALL8_Intervento km 51 + 700 Stato di fatto: |
| 9 | Intervento km 51 + 700 Stato di progetto: Planimetria, Pianta e Sezioni | | ALL9_Intervento km 51 + 700 Stato di progetto |
| 10 | Intervento km 53 + 500 Stato di fatto: Pianta, Prospetti e Documentazione Fotografica | | ALL10_Intervento km 53 + 500 Stato di fatto |
| 11 | Intervento km 53 + 500 Stato di progetto: Planimetria, Pianta e Sezioni | | ALL11_Intervento km 53 + 500 Stato di progetto |
| 12 | Intervento km 54 + 550 Stato di fatto: Pianta, Prospetti e Documentazione Fotografica | | ALL12_Intervento km 54 + 550 Stato di fatto |
| 13 | Intervento km 54 + 550 Stato di progetto: Planimetria, Pianta e Sezioni | | ALL13_Intervento km 54 + 550 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)