



**OGGETTO: [ID: 8996] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 bis del D.Lgs. 152/2006. “Progetto di 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”.**  
**Nota tecnica.**

### **Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota prot. n. CDG.ST VE AGRVE.694735 del 10/10/2022, acquisita al prott. MiTE-124912 e MiTE-124686 di pari data, 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 di 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”

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 messa in sicurezza di 4 tratte distinte della S.S.14 "della Venezia Giulia", nei Comuni di Ceggia, San Stino di Livenza, Annone Veneto e di Portogruaro, in Provincia di Venezia, tramite la realizzazione di paratie alla berlinese con cordolo di testa in c.a. per il fissaggio delle barriere di sicurezza stradale.

Scopo del progetto è risolvere il problema dei cedimenti nel corpo del rilevato che hanno prodotto fenomeni di fessurazione e spostamenti di ordine cospicuo nella sede stradale al fine del miglioramento della sicurezza stradale.

La soluzione tecnica di progetto consiste nel realizzare delle paratie 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.

Gli interventi sono stati pensati e progettati in modo tale da poter risultare meno invasivi possibile rispetto alle condizioni sia ambientali, che di traffico stradale della S.S. 14 in esercizio.

### Analisi e valutazioni

Il progetto nasce dall'esigenza di effettuare un intervento di manutenzione straordinaria su 4 tratte distinte della S.S.14, Fig. 1, tramite la realizzazione di paratie alla berlinese con cordolo di testa in c.a. con lo scopo di risolvere il problema dei cedimenti del corpo del rilevato che hanno prodotto fenomeni di fessurazione e spostamenti di ordine cospicuo nella sede stradale.

I quattro interventi lungo la S.S. 14 “della Venezia Giulia” si localizzano alle seguenti progressive chilometriche:

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

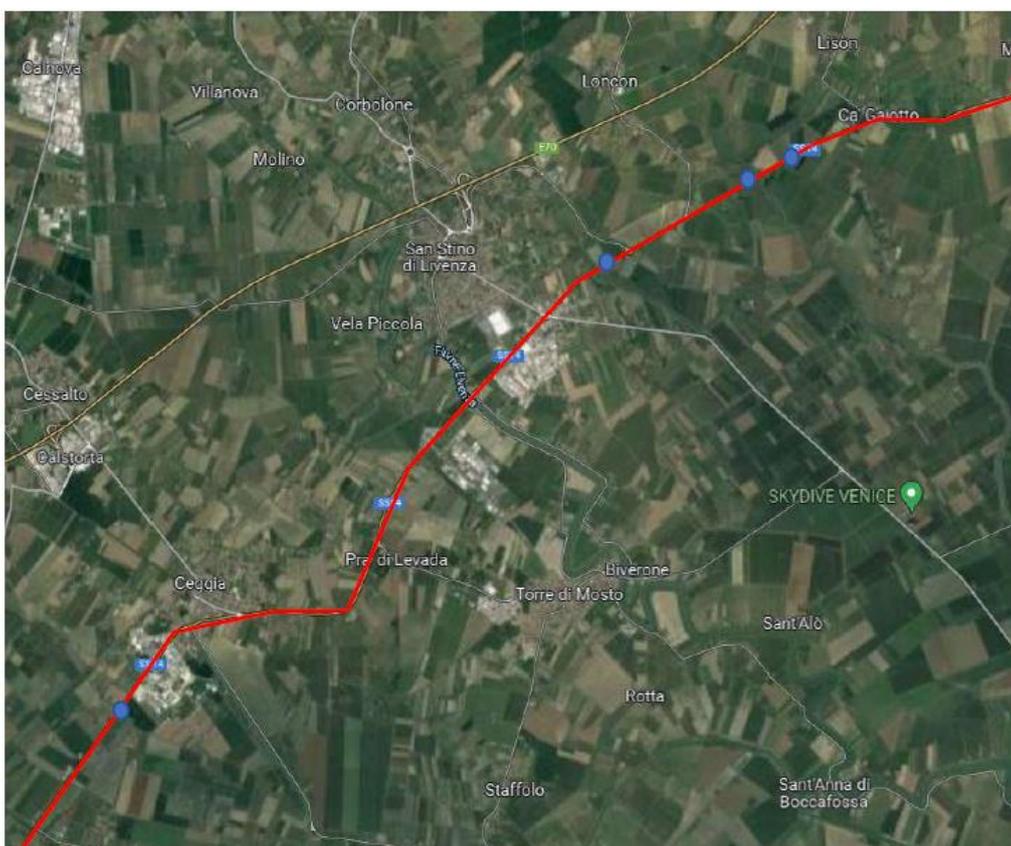


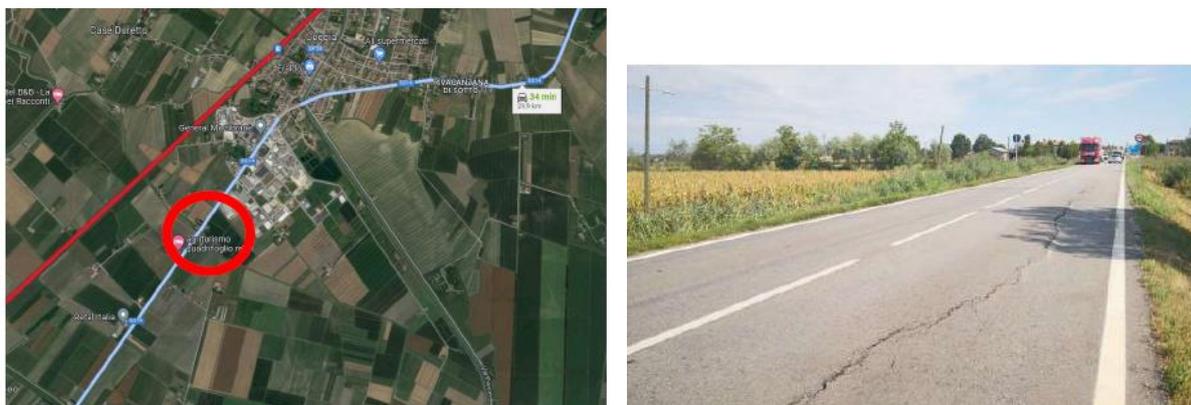
Fig. 1 – Inquadramento dell'area di intervento (Fonte: Lista di Controllo)

Di seguito vengono dettagliati gli interventi in progetto

### **Tratto 1 km. 42+070 - intervento in lato destro**

L'intervento al km 42+070 è localizzato Sud - Ovest dell'abitato di Ceggia, poco prima dell'ingresso alla zona industriale del centro.

Come evidenziato nella Lista di Controllo, 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, Fig. 2 e 3.

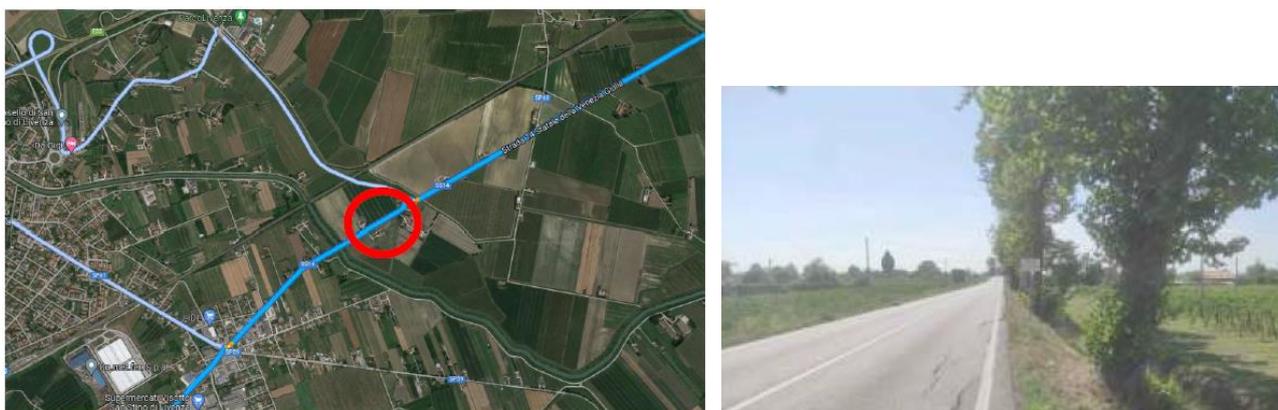


Figg. 2 e 3 – Localizzazione di dettaglio dell'area dell'intervento al km 42+070 Km e ripresa fotografica dello stato attuale della sede stradale (Fonte: Lista di Controllo)

### **Tratto 2 km. 51+700 - intervento in lato destro e sinistro**

L'intervento al km 51+700 è ubicato a Nord – Est dell'abitato di San Stino di Livenza poco dopo l'attraversamento del Canale Fosson.

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, Fig. 4 e 5.



Figg. 4 e 5 – Localizzazione di dettaglio dell'area dell'intervento al km 51+700 Km e ripresa fotografica dello stato attuale della sede stradale (Fonte: Lista di Controllo)

### **Tratto 3 km. 53+500 - intervento in lato sinistro**

L'intervento al km 53+500 è situato tra i centri di San Stino di Livenza e Portogruaro, poco prima della località Ca' Gaiotto.

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, Fig. 6 e 7.

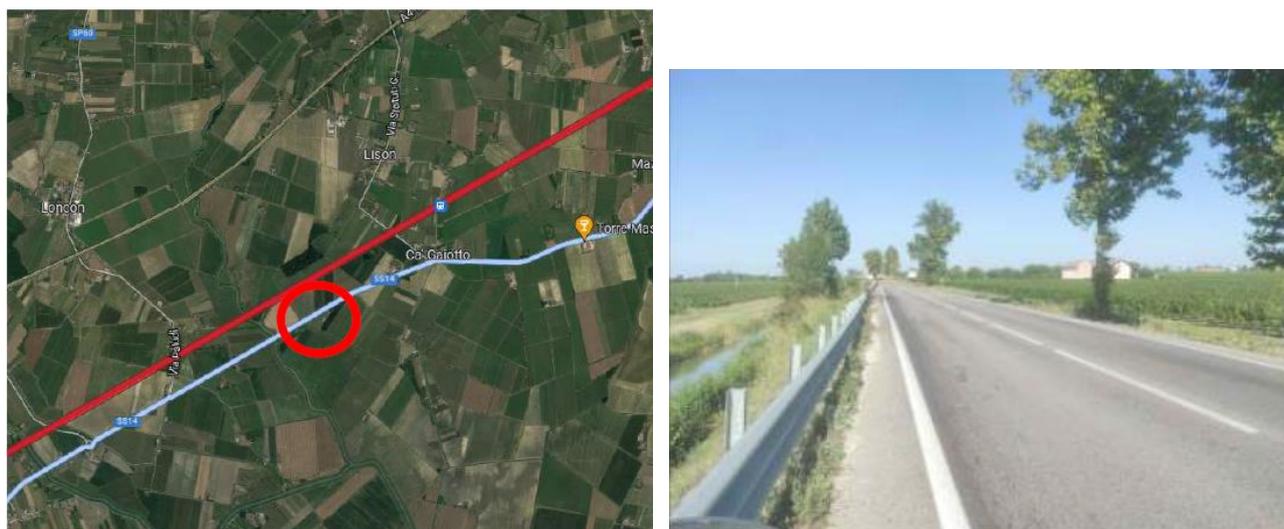


Figg. 6 e 7 – Localizzazione di dettaglio dell'area dell'intervento al km 53+500 Km e ripresa fotografica dello stato attuale della sede stradale (Fonte: Lista di Controllo)

### **Tratto 4 km. 54+550 - intervento in lato sinistro**

L'intervento al km 54+550 è situato tra i centri di San Stino di Livenza e Portogruaro, in prossimità della località Ca' Gaiotto poco oltre l'intervento al km 53+500 Tratto 3. .

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 Fig. 8 e 9.



Figg. 8 e 9 – Localizzazione di dettaglio dell'area dell'intervento al km 54+550 Km e ripresa fotografica dello stato attuale della sede stradale (Fonte: Lista di Controllo)

Come evidenziato dal Proponente nella Lista di controllo, 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.

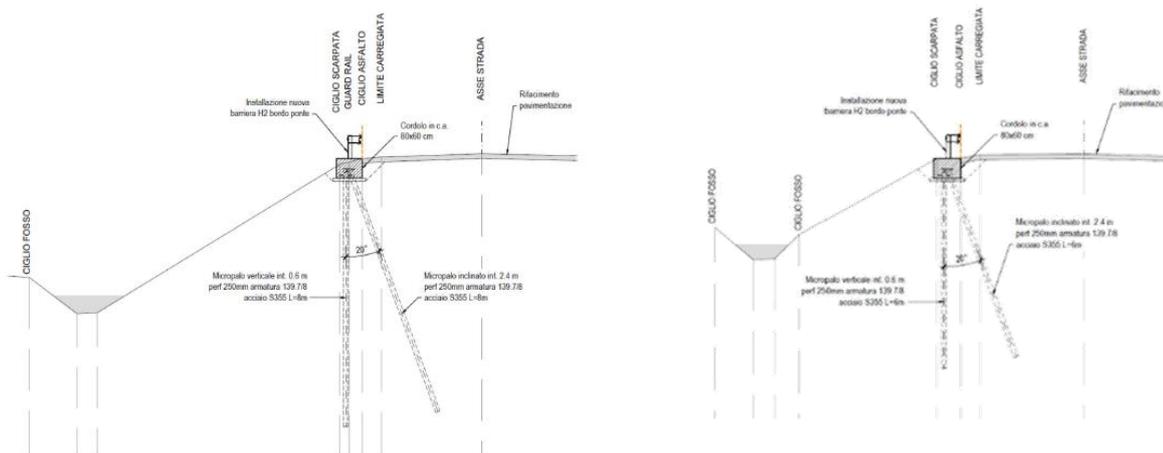
La soluzione studiata consiste quindi nel realizzare delle berlinesi in micropali, sul ciglio strada interessato dai fenomeni di cedimento, con micropali a cavallotto, aventi funzione di tirante, ammortati nel rilevato, e con cordolo di testa superiore in c.a.

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  $H < 3.6 \text{ m}$ .

Nelle seguenti figure 10 e 11 si rappresentano le sezioni tipo degli interventi.



Figg. 10 e 11 – Sezioni tipo della paratya in micropali berlinese per gli interventi di Tipo 1 e 2 (Fonte: Lista di Controllo)

I micropali, che verranno eseguiti su due file, presentano le seguenti caratteristiche:

- Perforazione  $\varnothing 250 \text{ mm}$
- Armatura tubolare  $\varnothing 139.7/8$  acciaio S355
- Lunghezza 8,00 – 6,00 m
- Interasse fila esterna 0,60 m
- Interasse fila interna 2,40 m

In tutti e quattro i tratti interessati dai lavori di consolidamento, al termine delle operazioni di scavo e messa in opera della paratya è previsto l'intervento di rifacimento della pavimentazione stradale.

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 avverrà 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.

Con riferimento al punto 7. della Lista di Controllo "Iter autorizzativo del progetto proposto" la Società ANAS S.p.A. 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", in corrispondenza del km 58+700 della SS 14 è presente un corridoio ecologico; le aree di intervento sono esterne al corridoio ecologico
- 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 1 e 2 seguenti si evidenziano le distanze dei singoli interventi in progetto dalle aree naturali protette.

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**

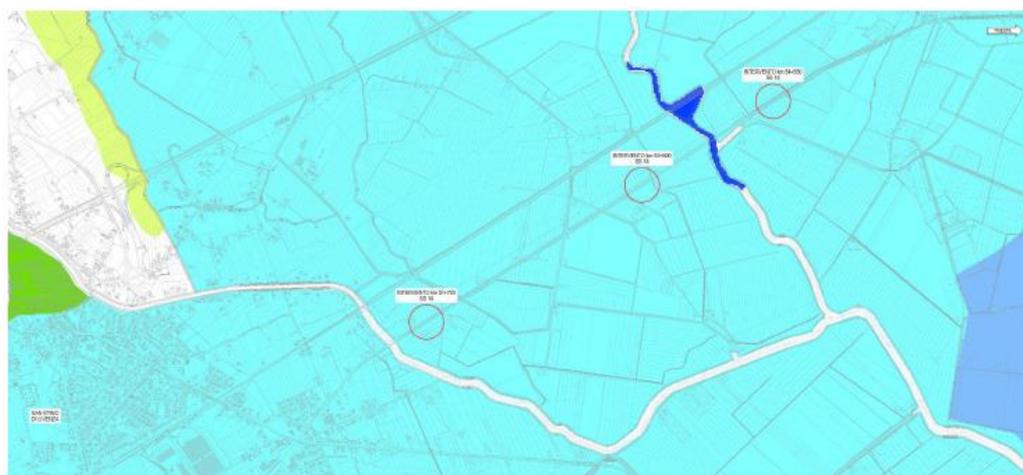
Codice Sito	Denominazione
IT3240008	Bosco di Cessalto
IT3240029	Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano
IT3250006	Bosco di Lison
IT3250044	Fiumi Reghena e Lemene – Canale Taglio e rogge limitrofe – Cave di Cinto Caomaggiore

**Tabella 2 – Denominazione siti SIC**

Tablelle 1 e 2 –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; 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;
- 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* – *area soggetta a scolo meccanico* secondo il PGRA, con tempo di ritorno dell’evento di 30 anni Fig. 12.



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

Fig. 12 – 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 (aeroportuali, 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 gli interventi di consolidamento verranno realizzati all'interno del sedime stradale esistente.

Come riferito dal Proponente, le barriere 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.

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, verranno prodotti materiali di risulta derivati dalle perforazioni per la realizzazione dei micropali e dalle attività di demolizione.

Il primo tipo sarà costituito da terre e rocce da scavo, mentre il secondo principalmente sarà costituito dalla pavimentazione stradale.

Per quanto riguarda i materiali da demolizione (pavimentazione stradale) la gestione avviene nel regime rifiuti.

Come indicato nell'All. 3 alla Lista di Controllo "Relazione Tecnica Generale", 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, ai sensi della Parte Quarta del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., per essere conferiti o presso impianti di recupero o in discarica autorizzata.

Le terre e rocce da scavo potranno essere gestite come sottoprodotto, rientrando nella definizione di "terre e rocce da scavo" di cui all'art 2, comma 1, lettera c) del D.P.R 120/2017 per cui va verificata la conformità ai requisiti dello stesso decreto (art, 4-22). La condizione di esclusione dal regime dei rifiuti è collegata alla verifica di assenza di contaminazione da eseguirsi con riferimento

ai valori delle concentrazioni soglia di contaminazione (CSC) di cui all'Allegato 5 alla Parte IV del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

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 limitata e in ogni caso tali da non provocare impatti ambientali significativi.

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.

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 si prevedono inoltre interventi sulla componente arborea ad alto fusto. La Società ANAS S.p.A. riferisce che, 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.

### **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 di 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", tra i Comuni di Ceggia, San Stino di Livenza, Annone Veneto e Portogruaro, nell'entroterra lagunare Veneto, in Provincia di Venezia

Gli interventi prevedono la manutenzione straordinaria di 4 tratti della SS 14 "della Venezia Giulia", tra i km 42+070 e 54+550, con lunghezze variabili da 115 a 300 m, nei quali è prevista la realizzazione paratie in micropali di tipo berlinese, con lo 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 al fine del miglioramento della sicurezza stradale.

Gli interventi in progetto interesseranno soltanto l'attuale sede stradale e non andranno ad occupare ulteriori superfici.

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**

Dot. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

