



DA 24-2018 / II - S.S. 52 "Carnica"

LAVORI DI RICOSTRUZIONE DEL PONTE SUL FIUME FELLA NEI COMUNI DI AMARO E VENZONE  
 DAL km 0+800 AL km 1+190 CIRCA

# PROGETTO DEFINITIVO / ESECUTIVO

## PROGETTAZIONE GENERALE e COORDINAMENTO:

dott. ing. Luca Vittori  
 Ordine degli Ingegneri della Provincia di Gorizia - posizione n° 446/A

## PROGETTAZIONE STRUTTURALE:

E2B S.r.l. - Via Fornace Morandi n.24 Padova  
 dott. ing. Alessandro Contin - Ordine degli Ingegneri della Provincia di Padova - posizione n° 3325/A

## GEOLOGIA:

dott. geol. Umberto Stefanel - Ordine dei Geologi della Regione FVG - posizione n° 193/A  
 dott. geol. Massimo Valent - Ordine dei Geologi della Regione FVG - posizione n° 289/A

## COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

dott. ing. Fabrizio Cancian  
 Ordine degli Ingegneri della Provincia di Pordenone posizione n° 940/A

## IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO e DIRETTORE GENERALE:

dott. ing. Sandro Didonè  
 Ordine degli Ingegneri della Provincia di Trento - posizione n° 1191/A

## RELAZIONE GENERALE

CUP: E55F22000920002

PROGETTO AX: AX000639

CODICE LAVORO: DA 24-2018/II

CODIFICA:

639PDER01

NUMERO ELABORATO:

R.01

REVISIONE:

D

SCALA:

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
D	AGGIORNAMENTO PER SERVIZI TECNICI	AGO 2023	FM	LV	LV
C	AGGIORNAMENTO PU ANAS	MAG 2023	FM	LV	LV
B	AGGIORNAMENTO (autorizzazioni su progetto)	APR 2023	LV	LV	LV
A	EMISSIONE	AGO 2022	LV	LV	LV

**INDICE:**

1.	PREMESSE .....	2
2.	IL FINANZIAMENTO DELL'OPERA .....	3
3.	LO STATO DI FATTO .....	3
	<i>Il rilievo dello stato di fatto .....</i>	<i>4</i>
	<i>L'inquadramento .....</i>	<i>4</i>
	<i>Il rilievo topografico a terra e con drone .....</i>	<i>5</i>
	<i>La strumentazione utilizzata .....</i>	<i>5</i>
	<i>La documentazione fotografica .....</i>	<i>5</i>
4.	I FLUSSI DI TRAFFICO .....	5
5.	L'INCIDENTALITÀ .....	6
6.	LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO .....	6
7.	IL PROGETTO STRADALE E I CONTROLLI NORMATIVI .....	7
	<i>Verifiche inerenti la geometria del tracciato stradale – D.M. del 05.11.2001 .....</i>	<i>7</i>
	<i>Illuminazione pubblica .....</i>	<i>9</i>
	<i>Pavimentazione di progetto .....</i>	<i>9</i>
	a) Nuova pavimentazione .....	9
	b) Manutenzione della pavimentazione esistente .....	10
8.	IL PROGETTO STRUTTURALE DEL NUOVO PONTE: L'IMPALCATO E LE SOTTOSTRUTTURE .....	11
9.	LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DELLE ACQUE METEORICHE – INVARIANZA IDRAULICA .....	11
10.	LE INTERFERENZE CON I PUBBLICI SERVIZI - RETI TECNOLOGICHE .....	12
11.	I VINCOLI AMBIENTALI .....	13
	<i>11.1 La capacità di carico dell'ambiente naturale .....</i>	<i>13</i>
	11.1.1 Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi .....	13
	11.1.2 Aree di rispetto coste e corpi idrici .....	13
	11.1.3 Zone costiere e ambiente marino .....	13
	11.1.4 Zone montuose e forestali .....	13
	11.1.5 Riserve e parchi naturali .....	14
	11.1.6 Zone classificate o protette dalla normativa nazionale (rete Natura 2000) .....	14
	11.1.7. IBA – Important Bird Areas .....	15
	11.1.8 Vincolo Idrogeologico .....	17
	11.1.09 Sismicità .....	17
	<i>11.2 Archeologia .....</i>	<i>18</i>
	<i>11.3 Vincolo monumentale .....</i>	<i>18</i>
	<i>11.4 Vincoli ambientali e fattibilità ambientale .....</i>	<i>18</i>
	<i>11.5 Effetti sulle componenti ambientali .....</i>	<i>19</i>
	11.5.1. Caratteristiche dell'area di intervento .....	19
12.	LO STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE .....	19
	<i>12.1 Procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica) .....</i>	<i>20</i>
	<i>12.2 Procedura di AIA (Autorizzazione Integrata Ambientale) o (IPPC) Integrated Pollution Prevention and Control .....</i>	<i>20</i>
	<i>12.3 Procedura di VIA (Valutazione Impatto Ambientale) .....</i>	<i>20</i>
	<i>12.4 Carta dei vincoli .....</i>	<i>21</i>
	<i>12.5 Analisi degli impatti e degli effetti conseguenti all'esecuzione dell'intervento – componenti ambientali, aspetti coinvolti e/o processi innescati .....</i>	<i>21</i>
	<i>12.6 Inquinamento luminoso .....</i>	<i>22</i>
	<i>12.7 Paesaggio .....</i>	<i>22</i>
	<i>12.8 Archeologia .....</i>	<i>24</i>
	<i>12.9 Terre e rocce da scavo .....</i>	<i>24</i>
13.	L'INSERIMENTO URBANISTICO .....	25
14.	LE AREE DI ESPROPRIO E DI OCCUPAZIONE TEMPORANEA .....	27
15.	LE AUTORIZZAZIONI ACQUISITE .....	27
16.	LE AUTORIZZAZIONI DA ACQUISIRE .....	28
17.	IL CRONOPROGRAMMA .....	28

## 1. Premesse

Il presente progetto è afferente ad uno dei tre interventi previsti dalla RA FVG con DGR n. 2400 del 14.12.2018 "Approvazione delle azioni di programmazione e riprogrammazione in attuazione del PRITMML e integrazioni finanziarie alle delegazioni" con cui veniva data delegazione amministrativa intersoggettiva alla scrivente Società, per attuare i tre interventi individuati nella Relazione del 31.08.2018 "Pianificazione della manutenzione straordinaria ponti e viadotti", considerati prioritari per la sicurezza delle infrastrutture ponti e viadotti (priorità molto alta - codice AA)

PIANIFICAZIONE DELLA MANUTENZIONE STRAORDINARIA - PONTI E VIADOTTI FRIULI VENEZIA GIULIA STRADE S.P.A. (rev 3 - agosto 2018)					
Cod. Scheda	Strada	Titolo	CM	Priorità	Importo Intervento
SI_0058	SS 52	Lavori urgenti di manutenzione straordinaria delle spalle, pile ed impalcato del ponte sul Fiume Fella, lungo la SS 52, dal Km 0+800 al Km 1+190 circa in Comune di Amaro	Centro di Manutenzione di Udine	AA	€ 2.565.000,00
SI_0071	SS 13	Lavori urgenti di manutenzione straordinaria delle spalle, pile ed impalcato del viadotto in località Rio degli Uccelli, lungo la S.S. 13, dal Km 199+700 al Km 200+500 circa in Comune di Pontebbene	Centro di Manutenzione di Udine	AA	€ 6.037.500,00
SI_1003	Varie	Lavori urgenti di manutenzione straordinaria e di potenziamento strutturale dei giunti di dilatazione dei ponti e viadotti lungo le strade regionali e statali a gestione regionale di competenza della Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A.	Centri di Manutenzione	AA	€ 3.600.000,00

La scrivente Società ha eseguito, nella seconda metà del 2018, alcuni approfondimenti e delle specifiche indagini tecniche, con verifiche di laboratorio sulla qualità dei materiali sia sul ponte della SS 52 oggetto di intervento che di quello contermina ex ferroviario, ipotizzando un suo eventuale riuso come ponte stradale. Unitamente alle prove di carico, effettuate su entrambi i manufatti, le indagini hanno permesso di ricavare utili informazioni sullo stato di conservazione delle due infrastrutture. È stato quindi possibile valutare la migliore soluzione tra le ipotesi di progetto: nella prima veniva previsto il ripristino e la riconversione dell'ex ponte ferroviario, nella seconda era ipotizzata la ricostruzione o riparazione del ponte stradale.

È quindi emerso che l'attuale ponte stradale, per poter essere ancora utilizzato; necessitava di interventi di ristrutturazione molto più complessi e profondi di quanto inizialmente ipotizzato. Il suo stato di conservazione, infatti, pregiudicava la possibilità di poterlo impiegare, anche solo in via provvisoria, durante le opere di adeguamento del ponte ferroviario. La Divisione Esercizio della scrivente Società, con nota del 04.10.2018 che si riporta di seguito, ne ha pure limitato l'uso.

Emessa da:	DIRETTORE DIVISIONE ESERCIZIO - dott. ing. Sandro DIDONE'	in data:	04.10.2018
Destinatario:	TRASPORTI ECCEZIONALI – ing. Roberto ZIANNA		
e.p.c.	CAPO CENTRO CM. UDINE – geom. Alessandra BIONDIN CAPO CENTRO CM. PORDENONE – dott. ing. Paolo TASSAN ZANIN DIRETTORE DIVISIONE NUOVE OPERE – dott. ing. Luca VITTORI		
Oggetto:	SR 464 – Ponte sul Tagliamento dal km 22+415 al km 23+935. SS 52 – Ponte sul fiume Fella Rilascio autorizzazioni al trasporto eccezionale.		

Facendo seguito a quanto rappresentato per le vie brevi e con precedenti e-mail, la presente per confermare le limitazioni di portata sulle opere di cui all'oggetto. Si riassumono qui di seguito le limitazioni imposte, condivise con i Capo Centro competenti per tratta, che comportano la revoca/diniego al rilascio di autorizzazioni al trasporto eccezionale.

### SS 52 – Ponte sul fiume Fella

Sul manufatto Ponte sul Fiume Fella SS 52 sono in corso delle indagini e verifiche statiche ed e in vigore l'ordinanza n° 142/18 prot. n. 2669 del 05.09.2018.

Si conferma il contenuto della e-mail del 05/09/2018 inoltrata ai "Trasporti Eccezionali" dal Capo Centro di Udine e della mia successiva e-mail del 06/09/2018 (che si allegano); in particolare si conferma che **non vengano rilasciate ulteriori autorizzazioni ai trasporti eccezionali continuative o per viaggio, per carichi superiori alle 56 tonnellate e vengano revocate tutte quelle in essere; ciò a decorrere da venerdì 07/09/2018 e fino a comunicazione interna di revoca da parte della Divisione Esercizio.**

L'unica soluzione percorribile era quindi quella della sua completa demolizione e ricostruzione. Veniva quindi confermata la scelta di dotarsi di un nuovo ponte stradale lungo la SS 52, rifatto nella stessa posizione planimetrica di quello esistente. Tale soluzione richiedeva comunque la necessità di utilizzare l'ex ponte ferroviario per dare continuità alla SS 52, nella fase provvisoria di realizzazione della nuova opera.

FVGS

Atteso quanto precede, dalla lettura della DGR n. 2400 del 14.12.2018 emerge, inoltre, che il finanziamento complessivo dei lavori delegati ammonta a € 12.202.500,00 pari alla somma dei tre interventi con codice di priorità AA. Nella nominata DGR, l'importo stanziato per l'intervento denominato "*Lavori urgenti di manutenzione straordinaria delle spalle, pile ed impalcato del ponte sul Fiume Fella, lungo la SS 52, dal Km 0+800 al Km 1 + 190 circa in Comune di Amaro*", inizialmente quantificato in € 2.565.000,00, viene portato a € 5 milioni nella soluzione che prevede la ricostruzione del ponte stradale lungo la SS 52.

Tenuto conto delle pressanti e ripetute richieste del territorio della Carnia che chiedeva l'eliminazione del semaforo che regolava il senso unico alternato in corrispondenza del ponte sul Fella lungo la SS 52, si è dato corso ai necessari lavori per utilizzare l'ex ponte ferroviario a doppio senso di marcia, avendo acquisito la disponibilità delle aree su cui eseguire i lavori con la sottoscrizione dell'Accordo - Verbale di presa in consegna di data 30.09.2019 (protocollo n. 51255 del 03.10.2019) con il Consorzio di Sviluppo economico locale di Tolmezzo ed i Comuni di Amaro e Venzone.

Tale intervento si è concretizzato a cavallo degli anni 2019-2020, riconvertendo l'ex ponte ferroviario a ponte stradale con due corsie (ridotte) una per senso di marcia. Quando saranno conclusi i lavori di realizzazione del nuovo ponte stradale, l'ex ponte ferroviario verrà consegnato alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, che potrà disporre l'uso. Nelle previsioni pianificatorie regionali dei percorsi ciclabili, se ne ipotizza l'uso per l'attraversamento del fiume Fella, nell'itinerario ciclabile che collega la Carnia alla pista ciclabile Alpe Adria FVG1.

Ad oggi è stato quindi eliminato il semaforo che regolava il senso unico alternato sul ponte lungo la SS52; è stato interdetto al traffico il ponte lungo la SS 52 ed il traffico è stato deviato, a doppio senso di circolazione, sull'ex ponte ferroviario all'uopo adeguato.

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica dei lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Fella nei Comuni di Amaro e Venzone è stato trasmesso alla RA Friuli Venezia Giulia in data 03.12.2021 ed approvato con delibera di Giunta Regionale in data 22.04.2022 (delibera n. 560), con conseguente decreto di impegno n. 2806/GRFVG del 24.05.2022 per una spesa complessiva (quadro economico) di € 14.012.749,98.

## **2. Il finanziamento dell'opera**

L'opera di cui trattasi è finanziata dalla Regione Autonoma FVG come previsto nella DGR n. 2400 del 14.12.2018 "*Approvazione delle azioni di programmazione e riprogrammazione in attuazione del PRITMML e integrazioni finanziarie alle delegazioni*" con cui veniva data delegazione amministrativa intersoggettiva, per l'importo complessivo di € 12.202.500,00, alla scrivente Società per attuare i tre interventi individuati nella Relazione di data 31.08.2018 Rev.03 "*Pianificazione della manutenzione straordinaria ponti e viadotti*". Nell'ambito della delegazione amministrativa 5 milioni sono destinati alle opere di rifacimento del ponte sul Fella di cui al presente progetto.

Con il Decreto n. 2806/GRFVG del 24.05.2022 (prenumero 2653) lo stanziamento previsto nell'ambito della delegazione amministrativa è stato modificato ad € 14.012.749,98.

L'ulteriore fabbisogno economico dell'intervento verrà assicurato da risorse messe a disposizione dalla Regione Autonoma FVG.

## **3. Lo stato di fatto**

Il manufatto oggetto di intervento è sito nei comuni di Amaro (spalla ovest) e Venzone (spalla est) ed è posto lungo la SS 52 nel tratto parallelo alla ex linea ferroviaria, oggi dismessa, che collegava Stazione Carnia con Tolmezzo.

Di seguito l'inquadramento corografico



figura 1 – l'inquadramento corografico

### Il rilievo dello stato di fatto

Nei mesi di marzo ed aprile 2021 è stato eseguito il rilievo celerimetrico dell'area interessata dai lavori, al fine di redigere un progetto di fattibilità tecnico economica affidabile: su di esso si è basato, senza eccessive variazioni, il presente progetto definitivo-esecutivo.

Le operazioni di rilievo sono state eseguite in più giornate lavorative in cui sono state svolte le seguenti attività: materializzazione di quattro caposaldi con infissione di borchie metalliche su manufatti stabili posti lungo il tracciato per l'inquadramento planimetrico e altimetrico; voli con SAPR per la produzione del rilievo aerofotogrammetrico del greto del Fella; esecuzione del rilievo celerimetrico di dettaglio sulla viabilità esistente (manufatti, tombini, pozzetti, oltre ad un numero adeguato di punti quota sul terreno libero per la corretta rappresentazione dell'andamento altimetrico).

Le attrezzature impiegate sono stati: GPS in modalità Wrs, stazione totale con Disto Laser e drone topografico muniti di modulo GPS.

### L'inquadramento

L'inquadramento planimetrico è stato ottenuto attraverso il rilievo dei caposaldi infissi lungo l'area di intervento, rilevati con metodologia GPS tramite stazionamento statico/rapido e successiva elaborazione (post processing) attraverso file delle osservazioni derivanti dalle Antenne Fisse Italpos che si trova in Comune di Amaro (Rinex).

Il rilievo con strumentazione GPS è stato effettuato attraverso il posizionamento con tripode del rover in modalità caposaldo su ogni punto per almeno cinque minuti con campionamento al secondo. Scaricati i dati dei rover e della reference, in post processing, sono state elaborate le *baseline* risultanti.

Si è proceduto poi alla trasformazione delle coordinate WGS84 così ottenute, in coordinate RDN2008/TM33 tramite apposito programma Prost (Sierra Informatica) utilizzando il grigliato IGM relativo al foglio della CTR di appartenenza ovvero il 49.GK2

Il calcolo delle coordinate x-y dei punti è stato eseguito con l'impiego di n. 01 GPS Stonex S900A. Per i calcoli sono stati utilizzati i seguenti software:

- calcolo per Gps con CubeA Stonex
- calcolo delle coordinate Gauss Boaga con Prost release 2011
- calcoli celerimetrici con Prost release 2011

Il riferimento altimetrico sui punti GPS è stato desunto sempre attraverso il collegamento GPS alla rete di CS istituita mediante trasformazione delle quote ellissoidiche acquisite tramite il Grigliato 049.GK2 (acquistato da IGM che permette la trasformazione in base al geode da quota ellissoidica a quota s.l.m.)

## Il rilievo topografico a terra e con drone

Con riferimento alla calibrazione fatta sui punti GPS, è stato eseguito il rilievo celerimetrico dell'area di interesse.

In campagna, si è operato con l'utilizzo sia del GPS in modalità WRS e sia della Stazione Totale con disto laser. Quest'ultima è stata impiegata sulle zone che presentavano una fitta vegetazione e quindi c'era l'assenza di segnale GPS o per il rilievo di elementi quali quote d'intradosso manufatti.

Oggetto del rilievo a terra sono stati tutti gli elementi relativi a viabilità: manufatti, cordunate, sottoservizi visibili ed una maglia di punti sul terreno libero per la rappresentazione corretta dell'altimetria.

Per l'area del greto del Fella (di circa 14 ha) si è operato con un volo aerofotogrammetrico eseguito con APR DJI Mavic2 dotato di modulo GPS Rtk e camera digitale ad una quota relativa di volo tra i 40 e 50 m di altezza in funzione anche degli ostacoli presenti in zona segnalati da Enac. Il volo è stato progettato in più missioni in modo tale da avere un'adeguata copertura dei fotogrammi tale per cui attraverso le tecniche di correlazione automatica dei punti si è ottenuto una rappresentazione dettagliata 3D dell'area (nuvola di punti) oltre al supporto cartografico da ortofotopiano 2D con precisioni dell'ordine dei 2 e 5 cm. Oltre all'area del greto del Fella, è stato rilevato con un volo anche il resto delle sagome contermini in modo da avere una visione più completa della zona di interesse.

La restituzione grafica dei punti rilevati ha comportato l'elaborazione di una planimetria in formato 3D (.dwg) con linee di discontinuità, sovrapposta alla Carta Tecnica Regionale, la nuvola di punti relativa al sedime del greto (filtrata rispetto alle dimensioni originali per renderla più gestibile), ortofoto dell'area rilevata con risoluzione 2 e 5 cm/pixel e le monografie dei nuovi CS materializzati

## La strumentazione utilizzata

Per il rilievo è stata utilizzata una stazione totale robotizzata Trimble, serie S6:

- misura angolare: 0.3 mgom=2"
- misura della distanza:  $\pm (2\text{mm} + 2 \text{ ppm})$
- tempo di misura: 0.4 sec
- portata con prisma: m 2800

Per il calcolo delle coordinate x-y dei punti GPS dei vertici della poligonale e i rilievi in modalità Wrs, si sono utilizzati un Gps Stonex S900A. La restituzione grafica è stata eseguita utilizzando il programma Autocad, CloudCompare Vs 11.1 e MetaShape.

## La documentazione fotografica



## 4. I flussi di traffico

I flussi sono estrapolati dal sistema MITRIS della Regione Friuli Venezia Giulia. Per il tratto in esame sono i seguenti:

FVGS

1. il flusso bidirezionale dell'ora di punta (dati 2005 rielaborati nel 2011) è pari a 372 veicoli leggeri a cui si aggiungono 102 veicoli pesanti per un totale di 475 veicoli;
2. il TGM bidirezionale è pari a 4.318 veicoli al giorno;
3. Il numero complessivo di passaggi di veicoli pesanti sulla corsia più caricata (nell'ipotesi di incremento del traffico pesante dello 0.5% annuo) è di 3.637.950.

## 5. L'incidentalità

Il sistema Mitris della Regione Friuli Venezia Giulia ci consente di visualizzare e di consultare oltre ai dati dei flussi anche quelli degli incidenti georeferenziati dal 2006 al 2017:

1. nel periodo 2006 – 2017 non sono avvenuti incidenti sul ponte;
2. nel periodo 2006-2017 nella curva della SS52 situata ad ovest del ponte sono avvenuti i seguenti incidenti:

DATA	ORA	MORTI	FERITI	NATURA	FONDO	ANNO
14-gen-2006 0.0	21:00	0	2	Scontro frontale-laterale	Asciutto	2006
22-set-2006 0.0	07:00	0	0	Scontro frontale-laterale	Asciutto	2006
4-lug-2013 0.00	22:40	0	1	Fuoriuscita (sbandamento, ...)	Asciutto	2013
21-set-2017 0.0	09:30	0	4	Tamponamento	Asciutto	2017

3. nel periodo 2006-2017 nell'intersezione tra SS52 e via Tolmezzo a est del ponte sono avvenuti i seguenti incidenti:

DATA	ORA	MORTI	FERITI	NATURA	FONDO	ANNO
3-dic-2009	15:30	0	1	Fuoriuscita	Asciutto	2009
3-dic-2009	15:30	0	0	Fuoriuscita	Asciutto	2009

Dalla prima tabella si evince anche la natura dei fortunatamente pochi incidenti: scontri frontale-laterali (50%), un tamponamento ed una fuoriuscita. In ogni caso sono tutti esterni alla tratta del ponte.

## 6. La normativa di riferimento

Il progetto dell'intervento viene sviluppato nel rispetto delle seguenti norme:

- D.Lgs n. 285 del 30.04.1992 e s.m.i. "Nuovo Codice della Strada";
- D.P.R. n. 495 del 16.12.1992 e s.m.i. "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada";
- D.M. del 05.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- D.M. del 19.04.2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i. "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture e s.m.i. nelle parti ancora vigenti";
- D.Lgs. n. 36/2023 "Codice dei contratti pubblici in attuazione all'articolo 1 della Legge 21.06.2012 n. 78 recante delega al Governo in materia di contratti pubblici";
- D.P.R. n. 207 /2010 "Regolamento di esecuzione ed attuazione del D.Lgs. n. 163 del 12.04.2006" (parti rimaste in vigore);
- D.Lgs. n. 81 del 09.04.2008 e s.m.i. "Testo unico in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro";
- D.M. del 10.07.2002 e s.m.i. "Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo";
- D.Lgs. n. 152 del 03.04.2006 e s.m.i. "Codice dell'ambiente";
- L.R. 43/1990 "Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale";
- L.R. 19/2009 "Codice dell'edilizia";
- L.R. 5/2007 "Norme sull'attività urbanistica, edilizia e del paesaggio";

- L.R. 2/2006 e D.P.Reg. 248/2006 "Norme sullo sviluppo della banda larga";
  - L.R. n.15/2007 e L.R. n.26/2012 "Norme sugli impianti di illuminazione pubblica";
  - Norme UNI 11248, UNI EN 13201-2, UNI EN 13201-3, UNI EN 13201-4: "Norme sugli impianti di illuminazione pubblica";
  - Norme UNI CEN/TS 1317 - tutte le sue parti;
  - Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 17.01.2018 "Aggiornamento delle *Norme tecniche per le costruzioni*";
  - Circolare n. 7 del 21.01.2019 del C.S.LL.PP. - Istruzioni per l'applicazione dell'"Aggiornamento delle *Norme tecniche per le costruzioni*" di cui al D.M. del 17.01.2018;
- e tutte le altre norme di settore vigenti.

## 7. Il progetto stradale e i controlli normativi

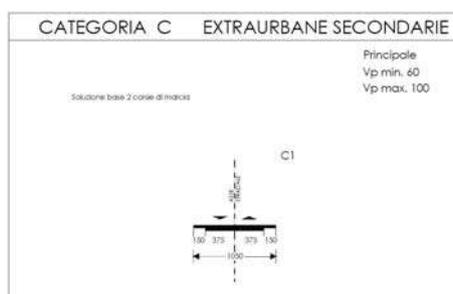
### Verifiche inerenti la geometria del tracciato stradale – D.M. del 05.11.2001

Il progetto del tracciato del tratto che include il nuovo ponte è stato eseguito nel pieno rispetto del DM del 05.11.2001, in particolare dei criteri compositivi dell'asse stradale definiti nel §5 del DM, tenuto conto che tale strada è classificata come strada extraurbana secondaria di tipo C1, con intervallo di velocità di progetto 60-100 km/h.

E' stato redatto il diagramma delle velocità secondo quanto previsto dal §5.4 del DM, che ha consentito di determinare puntualmente la velocità di progetto in funzione della progressiva. Sulla base dei valori della velocità di progetto sono state eseguite le verifiche dei parametri geometrici di rettifili, della curva circolare e relative curve di transizione (clotoidi).

I dati geometrici del tracciato, i diagrammi di velocità, le verifiche sull'andamento della velocità di progetto e le verifiche sulla composizione del tracciato sono riportati nei diagrammi allegati.

Occorre innanzitutto fare una premessa: il progetto prevede solo una variazione altimetrica del tracciato esistente della SS 52 che, di conseguenza, viene riproposto tal quale. Cambia invece la sezione di progetto che dalla esistente (circa 7,65 m di sezione libera tra i parapetti) viene adeguata ad una C1 che prevede due corsie da 3,75 m, affiancate da due banchine da 1,50 m per un totale di 10,50 m. L'intervallo di velocità di progetto varia tra i 60 ed i 100 km/h.



La scelta di tale sezione è veicolata dall'importanza che la SS 52 riveste nella rete del territorio e dalle caratteristiche che essa già possiede a monte e a valle dell'intervento. Il ponte oggetto di demolizione rappresentava un "collo di bottiglia" per i veicoli che percorrevano l'arteria, a causa della ridotta sezione disponibile. La presenza di corsie e soprattutto di banchine di larghezza adeguata, aumenteranno la sicurezza della circolazione, garantendo una migliore visibilità ed un margine in caso di arresto fortuito di un veicolo.

TIPI SECONDO IL CODICE		AMBITO TERRITORIALE		LIMITE DI VELOCITA'	Numero delle corsie per senso di marcia	Intervallo di velocità di progetto	
						Limite inferiore (km/ora)	Limite superiore (km/ora)
1	2	3		4	5	6	7
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	strada principale	130	2 o più	90	140
			eventuale strada di servizio	90	1 o più	40	100
		URBANO	strada principale	130	2 o più	80	140
			eventuale strada di servizio	50	1 o più	40	60
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	strada principale	110	2 o più	70	120
			eventuale strada di servizio	90	1 o più	40	100
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO	C1	90	1	60	100
			C2	90	1	60	100

Ciò premesso, il nuovo ponte riproporrà in sostanza lo stesso asse del preesistente ma verrà realizzato con una quota di estradosso più alta di circa 1,10 m rispetto all'attuale.

Per raggiungere la nuova quota di estradosso del ponte si procederà all'innalzamento dei rilevati di approccio esistenti, prevedendo principalmente le seguenti lavorazioni:

- demolizione della pavimentazione esistente;
- scotico;
- scavo per la realizzazione di terre armate;
- formazione di idonea gradonatura per il corretto ammorsamento della parte aggiuntiva di rilevato;
- realizzazione della nuova pavimentazione;
- realizzazione della nuova segnaletica orizzontale e verticale;
- posa delle barriere di sicurezza;
- realizzazione di opere di captazione, trattamento e smaltimento delle acque di piattaforma;

il tutto subordinato alla demolizione e ricostruzione del ponte sul Fella.

Si è reso necessario ricostruire la geometria della curva esistente sul lato Ovest (sponda destra del fiume Fella) per restituire graficamente l'ambito di intervento e definire con completezza la segnaletica orizzontale. La geometria del tracciato e il diagramma di velocità è riportato anche in calce al profilo longitudinale. I vantaggi nella realizzazione e nella gestione di un ponte con andamento rettilineo stanno alla base della scelta di riproporre tale andamento anche nella nuova configurazione: il tracciato stradale è pertanto composto da un rettilineo che rappresenta l'andamento della nuova struttura di scavalco del fiume Fella e da una successiva curva che ricalcherà la geometria esistente.

Il diagramma di velocità mostra una velocità di progetto pari a 100 km/h nel tratto iniziale che si riduce a 84 km/h in corrispondenza della curva planimetrica in virtù delle indicazioni della normativa in materia che impongono di utilizzare una accelerazione / decelerazione di  $0.8 \text{ m/s}^2$ . Non rispetta pienamente quanto richiesto dalla normativa vigente ma essendo una curva esistente e, di fatto non modificata, non si rende necessario applicare variazioni.

La differenza di velocità di progetto  $\Delta V$  è comunque inferiore ai 20 km/h, indice di una buona proporzione tra rettilineo e arco.

Lungo il tratto oggetto dell'intervento non sarà consentito il sorpasso. Per completezza si indica che la distanza di visibilità richiesta per il sorpasso nel tratto in analisi sarebbe, secondo quanto previsto al §5.1.5 del DM, pari a:  $5.5 \cdot V_p = 550$  m.

Il profilo longitudinale di progetto è impostato con i seguenti criteri:

- si è incrementata la quota di estradosso di 1,10 m in mezzzeria rispetto all'esistente. Si noti che il ponte esistente presenta una sezione trasversale che non ha uno schema a doppia falda e che presenta pendenze trasversali minime inferiori al 2,5%. Il manufatto in progetto invece le avrà;
- il profilo presenta tre vertici altimetrici con raccordi parabolici di raggi rispettivamente pari a 1293,675 m, 2550 m e 3000 m. Il principio e la fine del profilo si re-innestano sulla pavimentazione esistente. Tali valori sono superiori ai minimi richiesti dal DM del 05.11.2001;
- le livellette hanno valori pari a 0,20%, 2,81%, =,01% (impalcato del ponte orizzontale) e 2,21 %. Valori ampiamente inferiori al 7% massimo che la norma consente.

Con il nuovo profilo di progetto sarà necessario innalzare i rilevati esistenti ad est ed ovest fino ad un massimo di circa 1 m rispetto all'esistente. Si avrà cura di demolire gli strati di conglomerato bituminosi esistenti, realizzare un innalzamento della sommità dei rilevati grazie all'utilizzo di terre rinforzate e, laddove non necessario ai fini di risparmio dell'area di impronta, realizzare idonea gradonatura sui rilevati esistenti per garantire un corretto ammorsamento.

La geometria dell'intersezione a Est del nuovo ponte verrà riproposta tal quale con una sola modifica: la corsia specializzata di immissione non è prevista per questa categoria di strade dal DM del 19.04.2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni". Tale area pavimentata verrà pertanto zebra (v. tavole grafiche) dopo i necessari interventi di ripavimentazione.

### **Illuminazione pubblica**

In conformità allo stato esistente ed al quadro normativo vigente, il progetto non prevede alcuna installazione di alcun nuovo impianto di illuminazione pubblica.

### **Pavimentazione di progetto**

L'individuazione della corretta pavimentazione da adottare in un progetto deve prendere in considerazione i dati di traffico correnti, l'incremento del flusso di traffico previsto, la percentuale di veicoli commerciali rispetto alla totalità dei veicoli transitanti, senza dimenticare fattori intrinseci legati al territorio come le temperature stagionali, le precipitazioni medie, l'eventuale presenza di neve nei periodi invernali, ecc. Questa analisi permette di individuare la combinazione di strati di pavimentazione più adatta.

Il metodo scelto per la definizione della pavimentazione stradale per il presente intervento è quello del catalogo italiano delle pavimentazioni elaborato dal C.N.R. ("Modello di calcolo delle pavimentazioni stradali" C.N.R. 1995). Tale metodo considera come dati di input il tipo di strada, la portanza del sottofondo (modulo resiliente) e il numero di passaggi di veicoli commerciali previsti per una vita utile della pavimentazione di 20 anni.

Le "Linee guida per la progettazione delle rotatorie sulla rete di competenza di FVG Strade" si basano sul suddetto catalogo, con alcuni adattamenti legati ad esigenze pratiche, nonché contabili e, nell'ipotesi che le strade regionali in gestione siano "strade extraurbane secondarie a forte traffico", in conformità al suddetto catalogo individuano 3 categorie di pavimentazioni semirigide sulla base del numero di passaggi di veicoli commerciali previsto in 20 anni. Come riportato nel paragrafo relativo ai flussi di traffico, il numero di passaggi di veicoli pesanti previsto sulla corsia più caricata è di 3.637.950.

Nel presente intervento gli interventi sulla pavimentazione sono così identificabili:

- a) Nuova pavimentazione sui tratti non attualmente pavimentati o sui tratti in adeguamento che presentano la pavimentazione molto ammalorata;
- b) Manutenzione della pavimentazione esistente nei tratti in adeguamento con pavimentazione in buone condizioni.

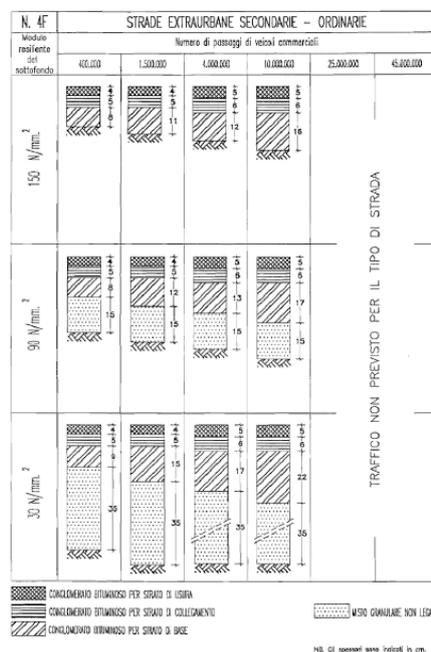
#### a) Nuova pavimentazione

Nel presente intervento viene realizzata una sopraelevazione dei rilevati ai lati del ponte con conseguente allargamento dell'impronta a terra. Lungo questi tratti viene realizzata una nuova pavimentazione dalla progressiva 0 alla 146 e dalla 488 alla 650 circa.

Per la costruzione del rilevato si impiegano materiali di qualità idonea proveniente da cava (classi A1-A3) o, previa opportuna verifica, dalla demolizione delle strutture cementizie esistenti. Con tali ipotesi si utilizza la soluzione progettuale di pavimentazione prevista per un sottofondo con modulo resiliente pari a  $M_r=90 \text{ N/mm}^2$  (CBR del 9%).

Con le ipotesi di cui sopra si ricade nella casistica della scheda 4F del catalogo delle pavimentazioni e dalle Linee Guida per numeri di passaggi di veicoli pesanti inferiori a 4 milioni (v. figura):

- conglomerato bituminoso per strato di Usura Antiskid  $s = 5 \text{ cm}$ ;
- conglomerato bituminoso per strato di Binder  $s = 6 \text{ cm}$ ;
- conglomerato bituminoso per strato di Base  $s = 13 \text{ cm}$ ;
- misto granulare non legato come Fondazione  $s=15 \text{ cm}$ .



Nei tratti in cui la nuova pavimentazione entra in contatto con quella esistente, ricaricata come sotto descritto, onde evitare cedimenti differenziali tra la pavimentazione esistente e la nuova pavimentazione, sarà inserita a cavallo delle due una membrana elastomerica della larghezza di 1 m posta tra lo strato di base e lo strato di collegamento (binder). Lo stesso accorgimento sarà utilizzato a cavallo del passaggio tra la pavimentazione in rilevato e quella del ponte.

### b) Manutenzione della pavimentazione esistente

Si prevede di fresare la pavimentazione esistente fino alla quota di imposta del nuovo strato di binder, e di stendere i nuovi strati di binder e di usura, ricalibrando eventualmente la pendenza trasversale in modo che corrisponda a quella di progetto.

Nelle aree soggette a manutenzione sono previste le seguenti attività:

- fresatura della pavimentazione esistente fino alla quota di imposta del nuovo strato di binder, e comunque per uno spessore minimo di 3 cm;
- stesa di mano d'attacco per collegamento tra la vecchia pavimentazione e i nuovi strati;
- stesa di strato di collegamento (Binder)  $s = 6 \text{ cm}$ ;
- stesa di strato di Usura Antiskid  $s = 5 \text{ cm}$ .

Gli ultimi due strati di pavimentazione (binder e usura) coinvolgeranno, contemporaneamente e uniformemente sugli stessi piani, sia la sede stradale esistente che i tratti di nuova pavimentazione creando in definitiva un unico nuovo piano viabile indifferenziato e rafforzato nelle parti esistenti.

## 8. Il progetto strutturale del nuovo ponte: l'impalcato e le sottostrutture

Si rimanda alla lettura della relazione specialistica elaborato R.02 - *Relazione illustrativa nuovo ponte* ed a tutti gli elaborati grafici del progetto strutturale allegati alla presente progettazione.

## 9. La raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche – invarianza idraulica

Si rimanda all'elaborato R.05 "Relazione idraulica – smaltimento acque piattaforma nuovo ponte". Nel progetto si prevede la raccolta di tutte le acque incidenti sull'impalcato ed il loro convogliamento in due impianti di disoleazione (uno per spalla) in cui verranno trattate nelle quantità di cui alla così detta "prima pioggia". L'invarianza idraulica ed il correlato studio di compatibilità idraulica è riportato nel § 8 dell'elaborato R.04 "Relazione idrogeologica, idraulica ed idrologica" a firma del ing. Nino Aprilis di Pordenone facente parte della presente progettazione.

All'istanza per la richiesta di autorizzazione idraulica, trasmessa in data 04.10.2021 (prot. 44526) è seguito il Decreto di Autorizzazione Idraulica n. 5305/AMB del 25.10.2021



Decreto n° 5305/AMB del 25/10/2021

### ALP-UD/INO/6679/2021

Oggetto: R.D. 523/1904 – L. R. 11/2015. Richiedente: Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. S.S.52 "Carnica". Lavori urgenti di manutenzione straordinaria delle spalle, pile e dell'impalcato del ponte sul Fiume Fella in Comune di Amaro dal km 0+800 circa al km 1+190 circa.

#### Il responsabile di posizione organizzativa

**Visto** il R.D. 25/07/1904, n. 523, Testo Unico delle disposizioni di Legge inerenti alle opere idrauliche delle diverse categorie;

**Vista** la L. R. 29/04/2015, n. 11 in materia di difesa del suolo e utilizzazione delle acque;

**Vista** la L. R. 15 ottobre 2009, n. 27 in materia di disciplina delle concessioni e di conferimento di funzioni in materia di demanio idrico regionale;

**Vista** la deliberazione della Giunta regionale 23 luglio 2018, n. 1363, recante "Articolazione organizzativa generale dell'Amministrazione regionale e articolazione e dichiarazione delle funzioni delle strutture organizzative della Presidenza della Regione, delle Direzioni centrali e degli Enti regionali e assetto delle posizioni organizzative", in particolare l'Al. A - art. 49, in merito alle competenze del Servizio Difesa del Suolo della Direzione Centrale Ambiente ed Energia;

**Visto** il decreto del Direttore Centrale ambiente ed energia n. 1201/AMB di data 20/02/2020 con il quale al geom. Maurizio Paselli è stato conferito l'incarico di Responsabile Delegato di Posizione Organizzativa;

**Visto** il decreto del Direttore del servizio difesa del suolo n. 1249/AMB di data 02/03/2020 con il quale al geom. Maurizio Paselli è stata conferita la delega per l'adozione degli atti di manifestazione di volontà interna ed esterna;

**Vista** la domanda dd. 4/10/2021 della Società Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A., volta all'ottenimento dell'autorizzazione idraulica per l'esecuzione dei lavori urgenti di manutenzione straordinaria delle spalle, pile e dell'impalcato del ponte della S.S.52 "Carnica" sul Fiume Fella in Comune di Amaro dal km 0+800 circa al km 1+190 circa, come risulta dagli atti del progetto dd. settembre 2021, a firma dell'ing. Luca Vittoni;

**Visti** gli atti istruttori predisposti al riguardo dalla competente Struttura stabile per la difesa del suolo.

Nei limiti delle competenze attribuite all'Amministrazione regionale del Friuli Venezia Giulia dalle disposizioni legislative sopracitate, e fatti salvi e impregiudicati i diritti di terzi, pubblici

e privati, ai soli effetti idraulici e per quanto di competenza del servizio difesa del suolo, rilascia ai sensi del R.D. 523/1904,

#### Autorizzazione idraulica

per la richiesta della Società Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A., per l'esecuzione dei lavori urgenti di manutenzione straordinaria delle spalle, pile e dell'impalcato del ponte della S.S.52 "Carnica" sul Fiume Fella in Comune di Amaro dal km 0+800 circa al km 1+190 circa, come risulta dal progetto datato settembre 2021 firma dell'ing. Luca Vittoni.

Il presente provvedimento non costituisce titolo per la realizzazione di quanto richiesto, ma ne riconosce solamente la fattibilità sotto l'aspetto idraulico.

Il presente provvedimento autorizzativo ha validità di anni cinque, decorrenti dalla data di rilascio e, trascorso tale termine senza che i lavori vengano realizzati, dovrà essere richiesta una nuova autorizzazione.

E' riservata agli Uffici preposti dell'Amministrazione Regionale la facoltà di accedere alla copia oggetto della presente autorizzazione tutte le volte che gli stessi lo ritengono necessario, ed in tal senso il soggetto richiedente dovrà comunicare allo scrivente Ufficio, in maniera formale e tempestiva, la data di inizio e fine dell'attività in argomento.

Il presente atto viene redatto e sottoscritto in doppio originale, il cui primo viene rilasciato al richiedente ed il secondo rimane acquisito agli atti dell'Ufficio.



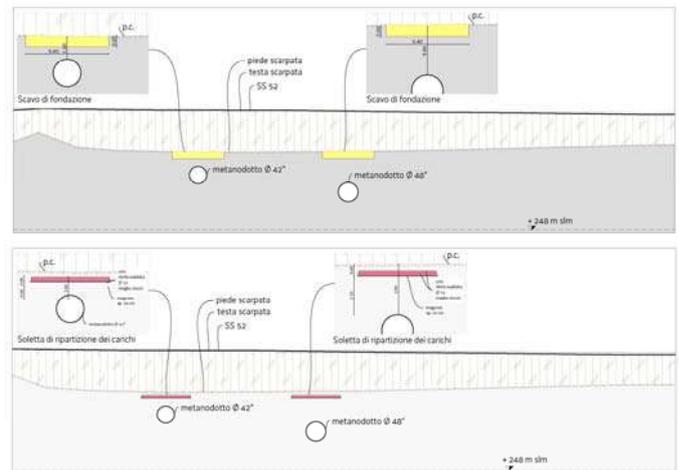
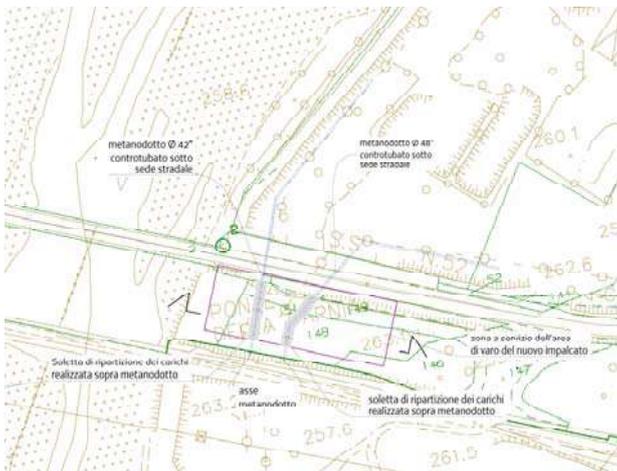
Il Responsabile delegato di  
Posizione Organizzativa  
Geom. Maurizio Paselli  
Struttura Idraulica e Difesa del Suolo  
in sede del D. Lgs. n. 152/2007

## 10. Le interferenze con i pubblici servizi - reti tecnologiche

Non sono presenti sottoservizi appesi all'impalcato del manufatto da demolire.

È stata rilevata la presenza di due metanodotti, posti presso il rilevato in approccio alla spalla lato Venzone. Il tracciato dei due metanodotti è indicato nella *tavola delle interferenze*. In data 27.09.2022 è stato eseguito un sopralluogo congiunto con i tecnici della Snam SpA, i tecnici di FVG strade SpA ed il Coordinatore della sicurezza in fase di progettazione, con lo scopo di individuare la soluzione tecnica che consenta di tutelare l'infrastruttura energetica durante le fasi di realizzazione delle opere. I metanodotti, infatti, sono controtubati unicamente nella parte sottostante la SS 52. Poiché si rende invece necessario realizzare un rilevato provvisorio di cantiere dove depositare ed impostare l'impalcato da varare a spinta, posto tra l'attuale rilevato in approccio alla spalla lato Venzone e quello del ex ponte ferroviario. Si rende necessario prevedere una struttura di protezione dei due gasdotti Snam SpA dal costruendo sovrastante rilevato di cantiere. Allo stato attuale degli approfondimenti fatti con i Tecnici della SNAM potrebbe essere sufficiente la realizzazione di una soletta in calcestruzzo di adeguato spessore e dimensione da porsi lungo la generatrice superiore dei due gasdotti. Detta interferenza non richiede quindi il suo spostamento. Di seguito un disegno indicativo dell'opera di protezione da confermare in fase costruttiva con i Tecnici di SNAM.

Sul punto, va osservato che SNAM ha in corso il raddoppio di dette tubazioni lungo la valle percorsa dal Fiume Fella al fine di utilizzare tale dorsale energetica in modalità di "va e vieni". Al momento dell'esecuzione sarà quindi necessario approfondire tale tematica con SNAM.



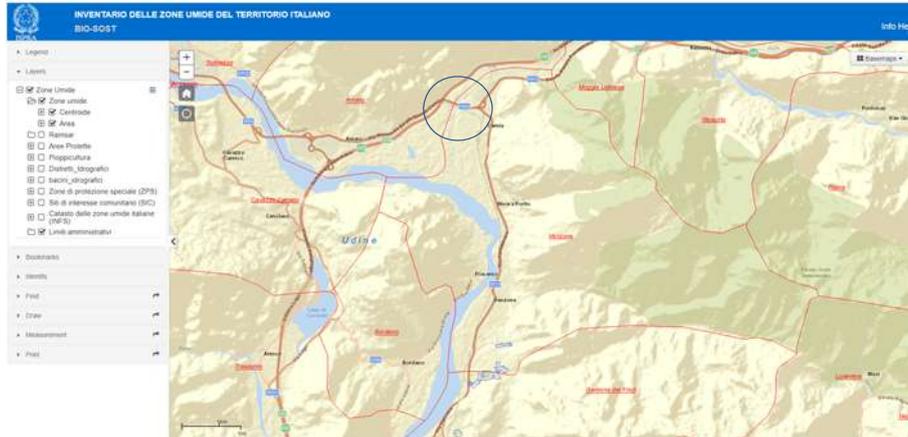
E' altresì presente una linea di fibra ottica posata da Telecom sul ponte ferroviario ma non interferisce con la realizzazione del nuovo ponte stradale.

## 11. I vincoli ambientali

### 11.1 La capacità di carico dell'ambiente naturale

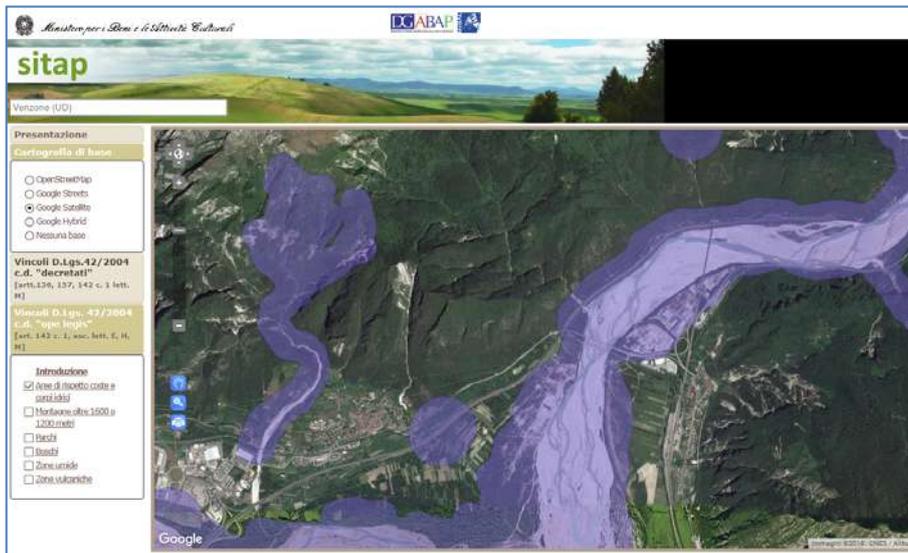
#### 11.1.1 Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi

Assenti.



#### 11.1.2 Aree di rispetto coste e corpi idrici

Sono presenti beni paesaggistici che generano un vincolo, in particolare la presenza del fiume Fella genera un vincolo del D.Lgs. 42/2004 "Aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi, vincolate ai sensi dell'art.142 c. 1 lett. a), b), c) del Codice" che di seguito si rappresenta.



#### 11.1.3 Zone costiere e ambiente marino

Assenti.

#### 11.1.4 Zone montuose e forestali

L'area interessata dal progetto è circondata da montagne ma la distanza è tale da non generare vincolo paesaggistico per altitudine.

Diversamente la presenza delle zone boschive presenti nell'area generano vincolo essendo ad una distanza inferiore di 150 m dall'intervento. In particolare si evidenzia la presenza di faggete, pinete di pino nero e pino silvestre, orno-ostrieti e ostrio-querceti.



### 11.1.5 Riserve e parchi naturali

Non sono presenti parchi nelle zone interessate dal progetto, il più vicino è il "Parco naturale regionale Prealpi Giulie" che si trova ad una distanza maggiore di 2.000 m.

### 11.1.6 Zone classificate o protette dalla normativa nazionale (rete Natura 2000)

Il progetto non è interessato dai siti Natura 2000. In particolare, la distanza dell'intervento dal SIC più vicino è tale da ritenere nulla l'incidenza. Il più vicino SIC (coincidente con una ZPS) è il "SIC – IT3320012 Prealpi Giulie Settentrionali" ("ZPS IT3321002 Alpi Giulie") che è localizzato ad una distanza maggiore di 2.000 m dall'intervento da realizzare.

Di seguito si riportano le coordinate identificative del sito e la rappresentazione planimetrica.

Natura 2000 ZPS - 2	
ID1	: 2
NOME	: Alpi Giulie
CODICE SITO	: IT3321002
REGIONE BIOGEOGRAFICA	: Alpina
TIPO SITO	: A - ZPS che contiene ZSC
ALTITUDINE MEDIANA	: 1525
ALTITUDINE MASSIMA	: 2763
ALTITUDINE MINIMA	: 320
CARTOGRAFIA DI RIFERIMENTO	: CTRN 5000
SUPERFICIE GIS HA	: 18032,4890942451
SCHEDA DEL SITO LINK	: <a href="http://www.regione.fvg.it/rafvj/export/sites/default/RAFVG/territorio/tutela-ambiente-gestione-risorse-naturali/FOGLIA203/FOGLIA1/alligati/20032012_ZPS/Site_IT3321002/">http://www.regione.fvg.it/rafvj/export/sites/default/RAFVG/territorio/tutela-ambiente-gestione-risorse-naturali/FOGLIA203/FOGLIA1/alligati/20032012_ZPS/Site_IT3321002/</a>
MIS GEN	: <a href="https://habitat.regione.fvg.it/mdc/siti/codice/IT3321002/misure/">https://habitat.regione.fvg.it/mdc/siti/codice/IT3321002/misure/</a>
MIS LOC	: <a href="https://habitat.regione.fvg.it/mdc/siti/codice/IT3321002/misure/">https://habitat.regione.fvg.it/mdc/siti/codice/IT3321002/misure/</a>
MIS TOT	: <a href="https://habitat.regione.fvg.it/mdc/siti/codice/IT3321002/misure/">https://habitat.regione.fvg.it/mdc/siti/codice/IT3321002/misure/</a>
Indietro	

Natura 2000 SIC - 18	
ID	: 18
Regione biogeografica	: alpina
Tipo sito	: G - ZSC incluso in una ZPS
Denominazione sito	: Prealpi Giulie Settentrionali
Codice sito	: IT3320012
SUPERFICIE GIS HA	: 9591,507525929377
CARTOGRAFIA DI RIFERIMENTO	: CTRN 5000
Note	
Link Formulario	: <a href="http://www.regione.fvg.it/rafvj/export/sites/default/RAFVG/territorio/tutela-ambiente-gestione-risorse-naturali/FOGLIA203/FOGLIA1/alligati/20032012_ZSC/Site_IT3320012/">http://www.regione.fvg.it/rafvj/export/sites/default/RAFVG/territorio/tutela-ambiente-gestione-risorse-naturali/FOGLIA203/FOGLIA1/alligati/20032012_ZSC/Site_IT3320012/</a>
MIS GEN	: <a href="https://habitat.regione.fvg.it/mdc/siti/codice/IT3320012/misure/">https://habitat.regione.fvg.it/mdc/siti/codice/IT3320012/misure/</a>
MIS LOC	: <a href="https://habitat.regione.fvg.it/mdc/siti/codice/IT3320012/misure/">https://habitat.regione.fvg.it/mdc/siti/codice/IT3320012/misure/</a>
MIS TOT	: <a href="https://habitat.regione.fvg.it/mdc/siti/codice/IT3320012/misure/">https://habitat.regione.fvg.it/mdc/siti/codice/IT3320012/misure/</a>
Indietro	



#### 11.1.7. IBA – Important Bird Areas

In base a criteri definiti a livello internazionale, una Important Bird and Biodiversity Area (IBA) è un'area considerata un habitat importante per la conservazione di popolazioni di uccelli selvatici. L'individuazione dei siti spetta al Bird Life International, che ha sviluppato il programma. Attualmente ci sono circa 10.000 IBA nel mondo, in circa 100 paesi. Questi siti sono sufficientemente piccoli da essere completamente conservati e differire dagli habitat circostanti per caratteristiche, habitat o importanza ornitologica.

15

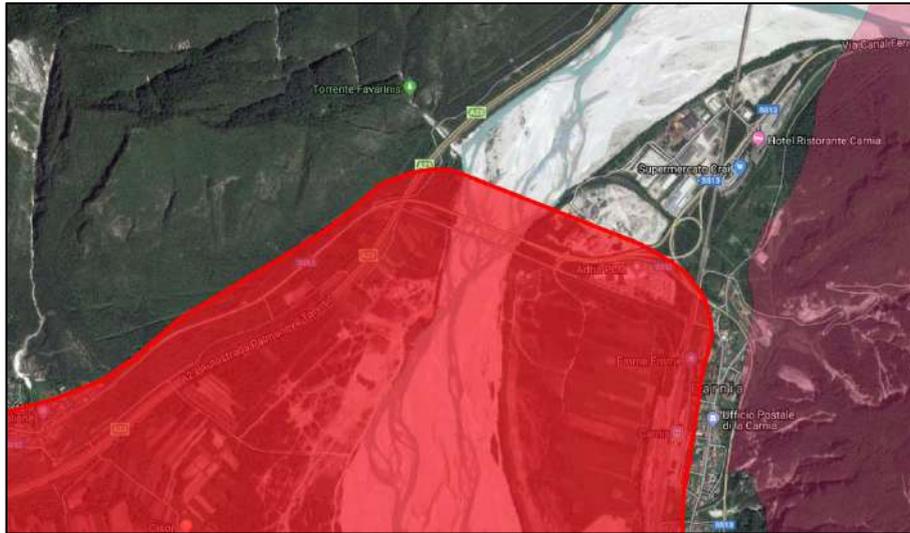
Due sono le aree di interesse in termini di conservazione dei volatili che in qualche parte interessano l'intervento, esse sono:

- 048 - Media Valle Del Tagliamento,
- 205 - Foresta Di Tarvisio E Prealpi Giulie.

La prima interferisce con l'area di intervento, la seconda risulta invece contermina ma non confliggente. Di seguito si specificano i perimetri del vincolo delle due IBA rispetto all'area di intervento.

048- Media Valle Del Tagliamento

Categorie e criteri IBA			
<b>Criteri relativi a singole specie</b>			
Specie	Nome scientifico	Status	Criterio
Re di quaglie	<i>Crex crex</i>	B	A1, C1, C2, C6
Gufo reale	<i>Bubo bubo</i>	B	C6
Averla cenerina	<i>Lanius minor</i>	B	C6
<b>Specie (non qualificanti) prioritarie per la gestione</b>			
Biancone ( <i>Circaetus gallicus</i> )			
Grifone ( <i>Gyps fulvus</i> )			
Occhione ( <i>Burhinus oedienemus</i> )			

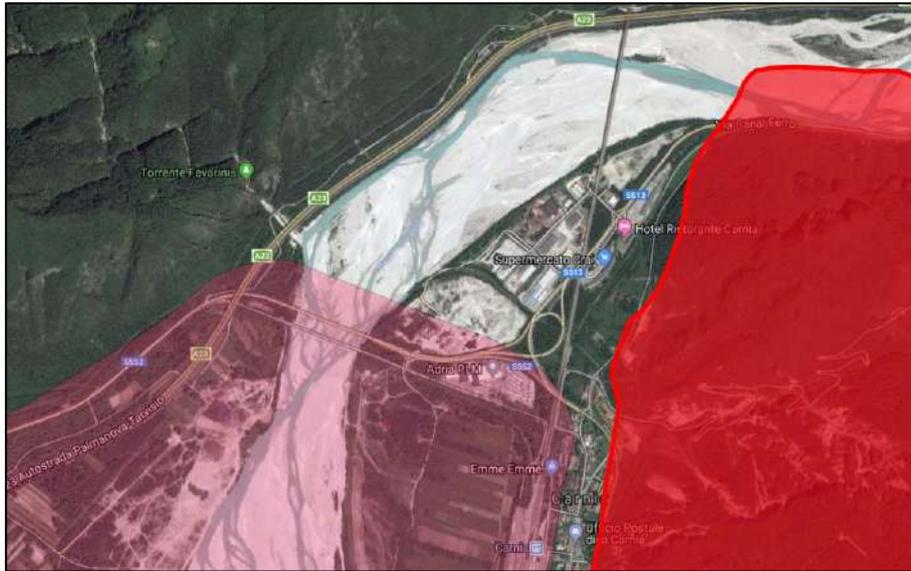


>> L'intervento è interno ed interferisce con l'IBA.

### 205 - Foresta di Tarvisio e Prealpi Giulie

L'IBA racchiude una delle più vaste e meglio conservate aree forestali delle Alpi e rappresenta la roccaforte nazionale di numerose specie di Tetraonidi e Picidi. I prati da sfalcio delle Prealpi Giulie ospitano, inoltre, un'importante popolazione di Re di quaglie. L'area è delimitata ad ovest dall'IBA 043- "Alpi Carniche", dal fondovalle del fiume Fella tra Pontebba e Carnia e dalla valle del Tagliamento fino a Gemona del Friuli. A nord e ad est l'area è delimitata, rispettivamente, dai confini austriaco e sloveno, mentre a sud confina con l'IBA 049- "Cividalese e Alta Val Torre".

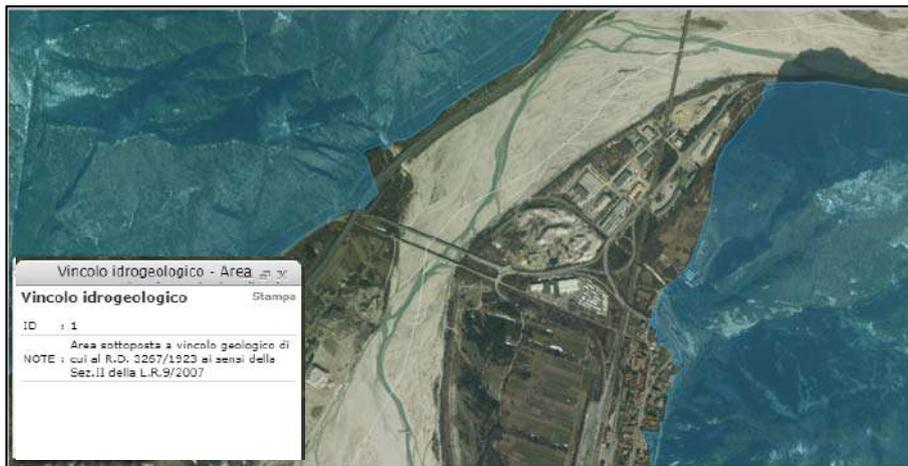
Categorie e criteri IBA			
Criteri relativi a singole specie			
Specie	Nome scientifico	Status	Criterio
Pellegrino	<i>Falco peregrinus</i>	B	C6
Francolino di monte	<i>Bonasa bonasia</i>	B	C6
Fagiano di monte	<i>Tetrao tetrix</i>	B	C6
Gallo cedrone	<i>Tetra urogallus</i>	B	C6
Civetta capogrosso	<i>Aegolius funereus</i>	B	C6
Picchio cenerino	<i>Picus canus</i>	B	C6
Picchio nero	<i>Dryocopus martius</i>	B	C6
Picchio tridattilo	<i>Picoides tridactylus</i>	B	C6
Re di quaglie	<i>Crex crex</i>	B	A1, C1, C6
Specie (non qualificanti) prioritaria per la gestione			
Aquila reale ( <i>Aquila chrysaetos</i> )			



>> L'intervento è esterno e non interferisce con l'IBA.

### 11.1.8 Vincolo Idrogeologico

L'intervento si trova in un'area posta in fregio ad un'area sottoposta a vincolo geologico di cui al R.D. 3267/1923 ai sensi della Sez. II della L.R.9/2007, ad una distanza inferiore a 100 m.



### 11.1.09 Sismicità

La classificazione sismica del territorio nazionale ha introdotto normative tecniche specifiche per le costruzioni di edifici, ponti ed altre opere in aree geografiche caratterizzate dal medesimo rischio sismico.

In basso è riportata la zona sismica per il territorio di Venzone, così come in quello di Amaro, indicata nell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003, aggiornata con la Deliberazione della Giunta Regionale del Friuli Venezia Giulia n. 845 del 6 maggio 2010 (BUR n. 20 del 19 maggio 2010).

Zona sismica: 1 Zona con pericolosità sismica alta (indica la zona più pericolosa dove possono verificarsi fortissimi terremoti).

### 11.2 Archeologia

L'intervento ha un rischio archeologico nullo dovuto alla distanza dei siti rilevanti rispetto al tracciato dell'opera in progetto, non ricade in aree archeologiche vincolate. Ai sensi dell'articolo 25 del D.Lgs 50/2016, è stata effettuata una valutazione preliminare di interesse archeologico da parte della dott.ssa Fiorenza Bortolami. La valutazione preliminare di interesse archeologico è stata trasmessa alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e Paesaggio del FVG in data 30.09.2021, che in data 28.10.2021 ha espresso il parere favorevole senza indicare prescrizioni.

### 11.3 Vincolo monumentale

Si segnala l'esistenza di un vincolo monumentale (art. 10 del D.Lgs. 42/2004 s.m.i.) riferito ai binari posti sul contermino ponte ex ferroviario.

### 11.4 Vincoli ambientali e fattibilità ambientale

La tabella sottostante sintetizza il rapporto delle opere con le tutele ambientali.

Incidenza dell'intervento su ambiti di tutela ambientale

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<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
● Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	X	
● Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	X	
● Zone montuose e forestali	X	<input type="checkbox"/>	
● 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"/>	X	
● 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"/>	X	
● Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	X	
● Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	X	
● Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	X	
● Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	X	

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015, punto 4.3.

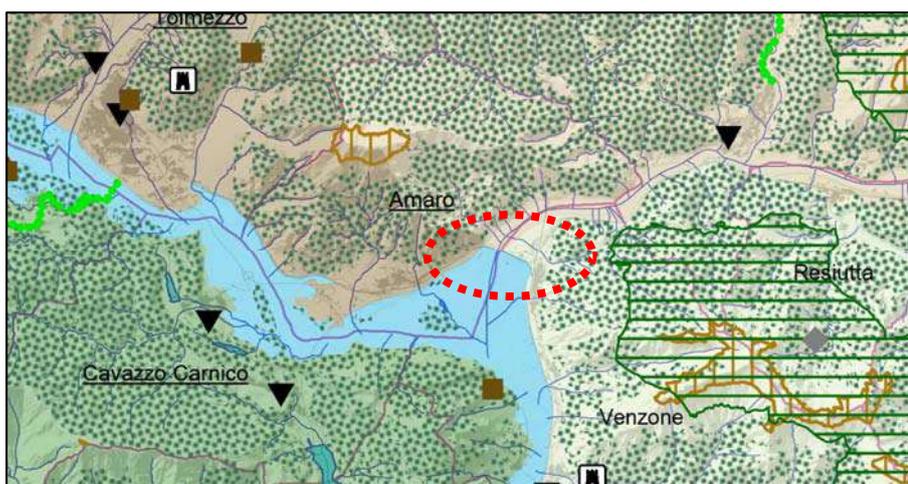
<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

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<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
• Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	X	<input type="checkbox"/>	
• Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	X	
• Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	X	<input type="checkbox"/>	Zona sismica 1
• Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	X	

## 11.5 Effetti sulle componenti ambientali

### 11.5.1. Caratteristiche dell'area di intervento

L'intervento nei comuni di Amaro e Venzone sono collocati rispettivamente nelle aree AP1 "Carnia" e AP2 "Val Canale, Canal del Ferro, Val Resia" del PPR – Piano Paesaggistico Regionale e nelle corrispettive aree paesaggistiche AP 4 denominata "Canali della Carnia" e AP 2 "Canal del Ferro" come definite dal PGT – Piano di Governo del Territorio. Il Piano Paesaggistico regionale non riporta criticità particolari per la zona.



## 12. Lo studio di prefattibilità ambientale

Lo studio di prefattibilità ambientale ha lo scopo di fornire le indicazioni sul possibile impatto che l'intervento in progetto può generare sulla qualità ambientale e paesaggistica. È ovviamente dimensionato in relazione al contesto territoriale, alla tipologia, categoria ed entità del lavoro.

Lo studio di prefattibilità ambientale che viene esposto nel presente paragrafo è redatto ai sensi dell'art. 20 del DPR 207/2010.

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

### 12.1 Procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica)

L'intervento di modifica della viabilità nell'intersezione esistente non è assoggettabile a VAS (Valutazione Ambientale Strategica), in quanto non si tratta di un piano o programma bensì di un progetto.

### 12.2 Procedura di AIA (Autorizzazione Integrata Ambientale) o (IPPC) Integrated Pollution Prevention and Control

L'intervento non è assoggettabile ad AIA (Autorizzazione Integrata Ambientale), in quanto non si tratta di un impianto di produzione.

### 12.3 Procedura di VIA (Valutazione Impatto Ambientale)

L'intervento di cui trattasi riguarda una strada extraurbana secondaria di interesse nazionale, così come emerge dall'elencazione desumibile dal sito di FVG Strade s.p.a., per cui NON rientra in alcuna delle fattispecie di cui alle elencazioni descritte nella Parte II - All. IV dell'Allegato al D.Lgs. 152/2006 s.m.i., per cui la verifica di assoggettabilità a VIA è di competenza del Ministero della Transizione Ecologica e dovrà essere condotta secondo le modalità stabilite dal Ministero medesimo.

L'intervento in valutazione si configura come "adeguamento tecnico" di una tipologia di opera ricadente nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 s.m.i., punto n2) lett. C) "strade extraurbane secondarie di interesse nazionale". La strada è classificata come strada extraurbana secondaria di tipo C1.

In data 12.10.2021 è stata trasmessa da FVG Strade SpA al Ministero della Transizione Ecologica l'istanza di valutazione preliminare ai sensi del art.6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 ritenendo che per la tipologia di intervento la verifica di assoggettabilità a VIA potesse rientrare in tale nella fattispecie.

Sulla scorta della comunicazione del 30.11.2021 del Ministero della Transizione Ecologica – Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale che indicava che:

*“non può escludersi la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi. Questo in relazione, in particolare modo alla cantierizzazione che non solo prevede interventi insistenti in un contesto territoriale caratterizzato dalla presenza di vincoli di natura paesaggistica ed idrogeologica, dalla presenza di aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni (P1, P2 e P3), di aree IBA, di un'area a pericolosità sismica alta (zona sismica 1), ma che interessa direttamente il Fiume Fella con la realizzazione dei lavori e la presenza dei mezzi e delle piste di cantiere direttamente in alveo che interferiscono con il flusso d'acqua e con gli eventi di piena. Tale interferenza, così come dichiarato dalla Società proponente, anche ai fini della sicurezza, comporterà sia la necessità dell'organizzazione di un sistema di allerta meteo, in previsione di importanti precipitazioni e conseguenti piene, e adeguamenti dell'organizzazione del cantiere, che la ricostruzione delle piste d'accesso in alveo in occasione degli eventi più severi che andranno a modificare la morfologia dell'alveo spostando le ghiaie. Inoltre, la realizzazione dei lavori, così come riportato dal proponente, determinerà l'incremento del traffico veicolare pesante che già incide nell'area per la presenza della zona industriale, con conseguente innalzamento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, se non adeguatamente gestita”.*

*Per quanto sopra, si chiede pertanto a codesta Società Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. di provvedere, quanto meno, a presentare allo scrivente Ministero l'istanza secondo le modalità indicate dal citato art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., corredata dalla documentazione progettuale e dagli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art. 33 del sopra citato decreto legislativo”.*

si è ritenuto di presentare una specifica relazione di assoggettabilità alla VIA ai sensi del art. 19 del D.Lgs. 152/2006 s.m.i.. Si rimanda sul punto alla lettura del el. R.09 – *Studio preliminare ambientale di assoggettabilità alla VIA* per ogni maggiore in formazione.

L'intervento migliora la situazione esistente prevedendo il rifacimento con ricalibrazione (in aumento) della sezione stradale di un ponte esistente e la sua messa in sicurezza idraulica con innalzamento della quota del piano stradale e con riduzione del numero di pile garantendo un maggior deflusso delle acque del fiume Fella.

L'intervento:

- si colloca in un'area delle prealpi carniche in area fluviale del fiume Fella;
- non ricade all'interno di un'area protetta;
- non prevede lavorazioni che modificano le direzioni principali di traffico nella zona.

Le attività previste sono:

- demolizione completa del manufatto esistente realizzato in calcestruzzo armato;
- rigometrizzazione delle scarpate delle due rampe di approccio in funzione della nuova sezione stradale;
- realizzazione di n. 2 impianti di disoleazione posti in prossimità delle due spalle;
- realizzazione delle nuove opere di sottofondazione (pali trivellati a realizzare fondazioni a pozzo), di fondazione, delle pile, delle spalle e dell'impalcato che è previsto in struttura mista acciaio calcestruzzo con soletta collaborante;
- realizzazione di rivestimento in cls e/o di scogliere in alcuni punti significativi lungo i canali intersecati dalla variante;
- realizzazione di segnaletica orizzontale e verticale;

#### **12.4 Carta dei vincoli**

Dall'esame dei vincoli ambientali come esposti nel precedente §, si desume che il manufatto esistente e quello di nuova costruzione, che si pone planimetricamente sopra a quello esistente ma ad una quota di circa 1,5 m più alto rispetto al piano campagna del manufatto esistente, non risulta interessare siti protetti come ad esempio:

- area di rilevante interesse ambientale;
- area di reperimento prioritario;
- biotipi naturali;
- siti di Importanza Comunitaria (Natura 2000 SIC);
- zone a Protezione Speciale (Natura 2000 ZPS);
- parchi regionali;
- riserve naturali regionali.

L'intervento non interessa prati stabili.

L'intervento è invece soggetto al vincolo paesaggistico ed a vincolo geologico, per cui sono state richieste le relative autorizzazioni. L'autorizzazione idraulica è stata rilasciata in data 25.10.2021 con decreto n. 5305/AMB (assunta con protocollo 48022 del 26.10.2021); l'autorizzazione paesaggistica è stata rilasciata in data 01.02.2022 con decreto n. 268/TERINF (assunta con protocollo n. 3104 del 02.02.2022).

#### **12.5 Analisi degli impatti e degli effetti conseguenti all'esecuzione dell'intervento – componenti ambientali, aspetti coinvolti e/o processi innescati**

L'impatto che si ottiene sulle componenti ambientali per effetto dell'intervento si possono dividere in disagi dovuti all'esecuzione dell'opera, e soli benefici per effetto del rifacimento del ponte che sarà dotato di una sezione stradale C1 più larga e quindi più sicura di quella esistente, con un numero inferiore di pile in alveo del Fella.

La diminuzione del numero delle pile in alveo comporterà un ulteriore beneficio in termini di sicurezza idraulica; verrà infatti ridotto l'effetto di ostruzione al defluire delle acque del Fella in caso di piena.

L'intervento non comporterà trasformazioni significative del territorio interessato dall'intervento. Gli effetti negativi sono quindi solo riferibili alla presenza del cantiere temporaneo con tutti i disagi connessi all'esecuzione dei lavori (rumore, polveri, vibrazioni, passaggio sulla viabilità circostante di veicoli pesanti aventi origine o destinazione il cantiere, etc.). Con l'ultimazione dei lavori saranno invece percepiti i soli effetti positivi dell'intervento, quale risultato del rifacimento dell'impalcato e la sua maggiore sicurezza intrinseca a fronte della più larga geometria stradale.

Si conclude quindi che l'intervento, dal punto di vista ambientale, non comporterà un aumento significativo della superficie pavimentata se non nelle modeste quantità riferite alla maggiore sezione stradale. L'intervento ha effetti sui fattori quali l'aria, l'acqua, il suolo, il clima, il calore, le radiazioni, il rumore, le vibrazioni, gli odori, i beni architettonici e materiali, l'uomo, la flora, la fauna nella sola fase di realizzazione delle opere.

L'opera non genera e non sottrae alcun nuovo polo attrattivo che potrebbe modificare equilibri produttivi, economici e culturali nel territorio.

### **12.6 Inquinamento luminoso**

Nessun inquinamento luminoso sarà determinato dall'intervento di cui trattasi, in quanto non è prevista la realizzazione di impianti di illuminazione pubblica.

### **12.7 Paesaggio**

L'intervento non comporta modificazioni sensibili al paesaggio se non per la nuova geometria e profilo dell'impalcato, del numero (ridotto) e forma delle pile e per le nuove geometrie dei rilevati delle due spalle e relativi impianti tecnologici (trattamento con disoleatore delle acque di prima pioggia incidenti sull'impalcato) a servizio del nuovo manufatto. È stata presentata istanza di autorizzazione paesaggistica al Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica della RA Friuli Venezia Giulia in data 21.10.2021. L'autorizzazione paesaggistica è stata rilasciata in data 01.02.2022 con decreto n. 268/TERINF (assunta con protocollo 3104 del 02.02.2022).

bollo assolto



Decreto n° 268/TERINF del 01/02/2022

**Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica**

Decreto legislativo n. 42/2004, art. 146 – Autorizzazione paesaggistica ORDINARIA per il progetto "Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Fella nei comuni di Amaro e Venzone".  
Committente: Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A.  
Comuni: Amaro e Venzone

**Il Direttore di Servizio**

**Visto** il decreto legislativo 23 gennaio 2004, n. 42, recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137" e successive modifiche e integrazioni (di seguito Codice), ed in particolare, l'articolo 146 del Codice;  
**Vista** la legge regionale 23 febbraio 2007, n. 5 recante "Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio" e successive modifiche e integrazioni, ed in particolare, gli articoli da 58 a 60;  
**Visto** il DPR n. 12 dicembre 2009 di "individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42";  
**Visti** gli Accordi sottoscritti il 22 ottobre 2009 in BUR n. 477/2009, il 29 novembre 2013 in BUR n. 9/2014 e il 29 gennaio 2014 in BUR n. 9/2014 tra la Regione Friuli Venezia Giulia e il Ministero per i beni e le attività culturali;  
**Visto** il D.P.R. del 11 febbraio 2017, n. 31 (Regolamento individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzativa semplificata);  
**Vista** il Decreto del Presidente della Regione del 24 aprile 2018, n. 0111/Pres. di approvazione del Piano Paesaggistico della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;  
**Visto** il D.Preg. 4 marzo 2021, n. 26 (Regolamento di attuazione della parte II, paesaggio, ai sensi dell'articolo 61, comma 3, lettere a) e b), della legge regionale 23 febbraio 2007, n. 5 concernente l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di paesaggio e il funzionamento della commissione regionale e delle commissioni locali per il paesaggio);  
**Visto** il decreto del Presidente della Regione n. 0277/Pres. del 27 agosto 2004, e successive modifiche e integrazioni recante il Regolamento di organizzazione dell'Amministrazione regionale e degli Enti regionali;  
**Vista** la deliberazione della Giunta regionale 23 luglio 2018, n. 1363 di approvazione dell'articolazione organizzativa generale dell'amministrazione regionale e dell'articolazione e dichiaratoria delle funzioni delle strutture organizzative della Presidenza della Regione, delle Direzioni centrali e degli Enti regionali e assetto delle posizioni organizzative, come da ultimo modificata con deliberazione della Giunta regionale 10 gennaio 2020, n. 14;  
**Vista** la deliberazione giunta n.1668 del 27 settembre 2019 con la quale è stato conferito alla dott.ssa Maria Pia Turinetti Di Priero, mediante contratto di lavoro di diritto privato a tempo determinato, l'incarico di Direttore del Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica, sino al 1 agosto 2022.

**Vista** la deliberazione della Giunta regionale 24 luglio 2020, n.1444 relativa al rinnovo dell'incarico di direttore del servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica alla dott. sa Maria Pia Turinetti Di Priero dal 2 agosto 2020 sino all'1 agosto 2023;

**Vista** l'istanza di autorizzazione paesaggistica presentata da Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A, con protocollo in arrivo 68145 del 17/10/2021, relativa ai "Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Fella nei comuni di Amaro e Venzone".

**Constatato** che le opere previste ricadono nel territorio del Comune di Amaro e Venzone in area sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D.LGS 42/2004 - art.142 comma 1, lett. c) i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n.1775, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;

g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscamento, come definiti dall'articolo 3, commi 2 e 4, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 332;

**Accertato** che l'intervento è soggetto ad autorizzazione paesaggistica non ricorrendo i presupposti di cui all'art. 149 del D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004;

**Atteso** che l'intervento è soggetto alla procedura autorizzativa ordinaria in quanto non rientra nelle fattispecie previste dall'allegato 1 del DPCR 026/2021 o dal DPR 31/2017, art. 3, c. 1, Allegato B;

**Considerato** che con la nota PEC prot. n. 78757 di data 25/11/2021 è stata trasmessa alla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Friuli Venezia Giulia - via PEC nel solo formato digitale - la relazione tecnico illustrativa del Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica di data 14/11/2022 per l'espressione del parere di cui al comma 5 dell'articolo 146 del Codice, che risulta ricevuta il 25/11/2021;

**Preso atto** che nella citata relazione tecnico illustrativa del Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica è stata verificata la conformità del progetto con le vigenti Norme tecniche di attuazione del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) e la compatibilità tra interesse paesaggistico tutelato e intervento previsto con la seguente proposta di provvedimento: "Le opere non contrastano con le caratteristiche dell'ambito tutelato circostato. Si propone pertanto parere favorevole".

**Preso atto** che la Soprintendenza non ha prodotto il parere vincolante richiesto con la suddetta nota di data 25/11/2021;

**Rilevata** la decadenza del termine di sessanta giorni dalla ricezione della richiesta del parere vincolante del Soprintendente, come indicato all'art. 146, comma 9 del Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e atteso che, ai sensi del medesimo comma "Decorsi inutilmente sessanta giorni dalla ricezione degli atti da parte del soprintendente senza che questi abbia reso il prescritto parere, l'amministrazione competente provvede comunque sulla domanda di autorizzazione".

**Ritenuto** quindi di dover provvedere al rilascio dell'autorizzazione e di concordare e di fare proprie le succitate valutazioni.

**Ritenuto** di concordare e di fare proprie le citate valutazioni:

**Decreto**

1. di autorizzare, ai sensi dell'art. 146 del Codice e fatti salvi i diritti di terzi, la realizzazione delle opere riferentesi al progetto allegato all'istanza di autorizzazione paesaggistica presentata da Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A, con protocollo in arrivo 68145 del 21/10/2021, relativa ai "Lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Fella nei comuni di Amaro e Venzone";
2. la presente autorizzazione, ai sensi dell'art. 146, comma 4 del Codice:
  - è efficace per un periodo di cinque anni, scaduto il quale l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova autorizzazione. I lavori iniziati nel corso del quinquennio di efficacia dell'autorizzazione possono essere conclusi entro, e non oltre, l'anno successivo la scadenza del quinquennio medesimo. Il termine di efficacia dell'autorizzazione decorre dal giorno in cui acquista efficacia il titolo edilizio eventualmente necessario per la realizzazione dell'intervento, a meno che il ritardo in ordine al rilascio e alla conseguente efficacia di quest'ultimo non sia dipeso da circostanze imputabili all'interessato;

Fascicolo 68145

Pagina 3 di 3

Fascicolo 68145

Pagina 2 di 3

- costituisce atto autonomo e presupposto del permesso di costruire o degli altri titoli legittimanti l'intervento edilizio.

3. Il titolare dell'autorizzazione paesaggistica trasmette all'autorità competente, entro il termine di sessanta giorni dalla conclusione dell'intervento, la dichiarazione di un professionista abilitato attestante la conformità delle opere eseguite rispetto al progetto autorizzato e alle eventuali relative prescrizioni impartite con l'autorizzazione paesaggistica, corredata di documentazione fotografica di dettaglio relativo allo stato finale delle medesime opere con indicazione della data di riferimento.

4. Il presente provvedimento è notificato al committente e viene trasmesso, ai sensi del comma 11 dell'art. 146 del Codice, alla Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia e al Comune territorialmente competente.

5. Ai sensi del comma 12 dell'art. 146 del D.Lgs. del 22 gennaio 2004 n. 42, il presente provvedimento può essere oggetto di impugnazione con ricorso giurisdizionale al T.A.R. Friuli Venezia Giulia o con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica rispettivamente entro 60 (sessanta) e 120 (centoventi) giorni dalla data della notifica dalle associazioni portatrici di interessi diffusi individuate ai sensi delle vigenti disposizioni di legge in materia di ambiente e danno ambientale e da qualsiasi altro soggetto pubblico o privato che ne abbia interesse. Le sentenze e le ordinanze del Tribunale amministrativo regionale possono essere appellate dai medesimi soggetti, anche se non abbiano proposto ricorso di primo grado.

Udine,

Il Direttore di Servizio  
dott.ssa Maria Pia Turinetti Di Priero  
DOCUMENTO FIRMATO DIGITALMENTE  
© SENSO DEL D.LGS. 4/2008

GC

Fascicolo 68145

Pagina 3 di 3

FVGS

## 12.8 Archeologia

Trattandosi di un intervento di rifacimento di manufatto esistente non presentano specifici rischi connessi al ritrovamento di reperti di interesse archeologico.

I lavori prevedono la realizzazione di pali trivellati profondi in corrispondenza delle pile e delle spalle. È stato redatto uno specifico studio da parte di un Archeologo specializzato, dott.ssa Fiorenza Bortolami, per verificare e valutare l'impatto archeologico delle opere, che fa parte integrante del presente progetto. Sulla scorta di tale istanza la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio ha rilasciato l'autorizzazione priva di prescrizioni in data 28.10.2021 (assunta con prot. 48429 del 28.10.2021).

 <b>Ministero della Cultura</b> DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO DEL FRIULI VENEZIA GIULIA		<i>Friuli</i> <b>FRIULI VENEZIA STRADE S.p.A.</b> Divisione Nuove Opere Scala dei Cappuccini, 1 34131 - TRIESTE c.a. dott.ssa Chiara Lai pec: fvstrade@certregione.fvg.it	
<i>Prot. n.</i>	<i>Allegati</i>	<i>Partenza al foglio del</i>	<i>N°</i>
<i>Class.</i>	<i>Fasc.</i>	<i>Part. Subsp. del</i>	<i>N°</i>
34.64.07	2.2	30.09.2021	0044048
		06.10.2021	0019311
<i>Oggetto:</i> Comuni di <b>AMARO</b> e <b>VENZONÈ</b> – S.S. 52 "Carnica" Lavori urgenti di manutenzione straordinaria delle spalle, pile e dell'impalcato del ponte sul Fiume Fella in Comune di Amaro dal km. 0+800 circa al km 1+190 circa – Secondo Lotto. Misure cautelari e preventive (art. 28, D.Lgs. n. 42/2004) – Verifica preventiva dell'interesse archeologico in caso di Lavori pubblici e Opere di pubblica utilità (art. 25, D.Lgs. 50/2016). <b>Parere favorevole.</b>			

VISTA la nota di cui all'oggetto, citata in epigrafe;  
VISTO il D.Lgs. 20.10.1998, n. 368, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 26.10.1998, n. 250, recante "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali", e successive modificazioni;  
VISTO il D.Lgs. 22.01.2004, n. 42, recante il Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della L. 06.07.2002, n. 137;  
VISTO il D.M. 23.01.2016, n. 44, recante il Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo, a norma dell'articolo 1, comma 327, della L. 28.12.2015, n. 208;  
VISTO il D.P.C.M. 02.12.2015, n. 169, "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance";  
VISTO il D.L. 01.03.2021, n. 22, "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri";  
VISTO il D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 e s.m.i., di Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'applicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture;  
CONSIDERATO che l'art. 25 del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i. regola le procedure di esecuzione della Verifica preventiva dell'interesse archeologico in caso di Lavori pubblici e Opere di pubblica utilità;  
ESAMINATA la Relazione di Verifica preventiva dell'interesse archeologico elaborata dalla dott.ssa Fiorenza Bortolami;  
CONSIDERATO che la stessa Relazione evidenzia un rischio basso per le opere previste dal progetto;  
VISTA la documentazione descrittiva dei lavori di cui all'istanza sopra chiamata, corredata degli elaborati grafici e fotografici in allegato, e considerato che gli stessi sono da ritenersi ammissibili in rapporto alle disposizioni del vigente D.Lgs. n. 42/2004;

**VALUTATE** la localizzazione, la tipologia e l'estensione delle opere previste dal progetto e la loro potenziale incidenza nel sottosuolo;

tutto ciò premesso questa Soprintendenza, per quanto di competenza, ai sensi delle norme citate in premessa esprime **parere favorevole in relazione all'opera da realizzarsi e non ritiene necessaria alcuna prescrizione di tutela archeologica.**

Si rammenta che, ai sensi della normativa vigente (artt. 90-91 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.), ogni eventuale rinvenimento, durante i lavori, di beni di interesse culturale comporta la comunicazione immediata a questa Soprintendenza, lasciando detti beni nelle condizioni e nel luogo in cui sono stati rinvenuti.

Avverso al presente parere è possibile presentare ricorso giurisdizionale dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale del Friuli Venezia Giulia, secondo le modalità previste dal D.Lgs. n. 104 del 02.07.2010, entro il termine di 60 giorni dal ricevimento della presente, oppure ricorso straordinario al Capo dello Stato, secondo le modalità previste dal D.P.R. 24.01.1971 n. 1199, entro il termine di 120 giorni dal ricevimento della presente.

IL SOPRINTENDENTE  
dott.ssa Simonetta Bonomi  
*Simonetta Bonomi*

Responsabile del procedimento:  
Funzionario archeologo dott. Roberto Micheli, e-mail [roberto.micheli@beniculturali.it](mailto:roberto.micheli@beniculturali.it)  
26/10/2021

  
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO DEL FRIULI VENEZIA GIULIA  
Piazza Libertà, 7 - 34135 - TRIESTE / Tel. +39 040 4327511  
Piazza Libertà, 7 - 34135 - TRIESTE / Tel. +39 0432 504559  
Prot. GEN-GEN-2021-48429-A Data 28/10/2021  
Site web: [www.sabsp.fvg.beniculturali.it](http://www.sabsp.fvg.beniculturali.it)

  
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO DEL FRIULI VENEZIA GIULIA  
Piazza Libertà, 7 - 34135 - TRIESTE / Tel. +39 040 4327511  
Sole staccata di 140m - Via Zaven, 22 - 33100 / Tel. +39 0432 504559  
FEO: [sabsp.fvg@beniculturali.it](mailto:sabsp.fvg@beniculturali.it) / PEC: [info@sabsp.fvg@beniculturali.it](mailto:info@sabsp.fvg@beniculturali.it)  
Site web: [www.sabsp.fvg.beniculturali.it](http://www.sabsp.fvg.beniculturali.it)

## 12.9 Terre e rocce da scavo

Si rimanda a quanto riportato nello specifico elaborato R.23 – Piano preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo nonché a quanto anche esposto nel elaborato R.21 – Cronoprogramma e descrizione fasi lavorative.

Il riutilizzo in sito è consentito in virtù degli esiti positivi delle analisi chimiche riportate nella relazione geologica (elaborato R.03 Relazione geologica).

In Figura 2 e in Figura 3 sono riportate le cave e le discariche presenti nella zona dell'intervento.

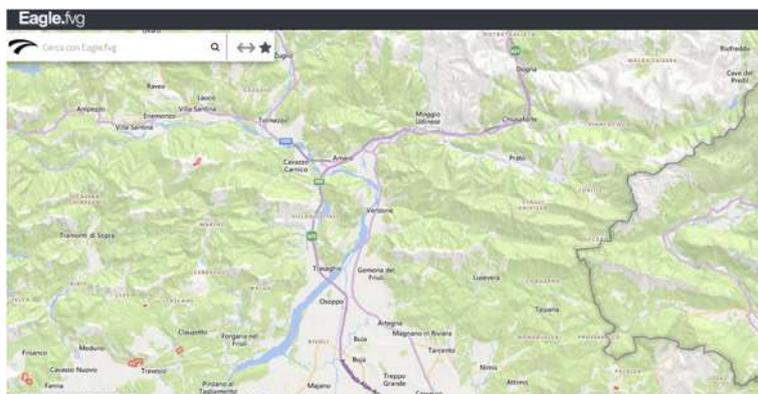


Figura 2 – Siti estrattivi autorizzati nei dintorni (Fonte: Eagle FVG)

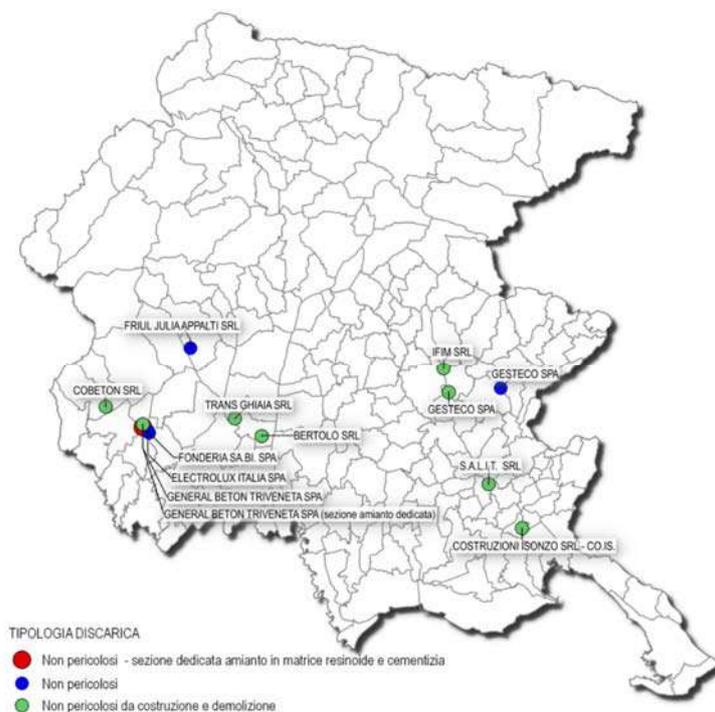


Figura 3 - Discariche nei dintorni (Fonte: ARPA FVG)

### 13. L'inserimento urbanistico

Le opere progettate nell'ambito della presente progettazione definitiva-esecutiva e riferite all'ingombro dell'impalcato e dei due rilevati in appoggio sono state sviluppate sulla base dei contenuti del PFTE di data 07.10.2021, confermando i medesimi ingombri (stessa linea di massimo ingombro), per cui quanto accertato dai Comuni di Venzone e di Amaro sul PFTE di data 07.10.2021, con le seguenti corrispondenze:

- nota prot. 51589 di data 17.11.2021 del comune di Venzone,
- nota prot 52699 di data 24.11.2021 del Comune di Amaro

in tema di conformità urbanistica ai rispettivi due PRGC, rimane sussistente anche per la presente progettazione definitiva-esecutiva.

Nell'ambito della presente progettazione definitiva-esecutiva, per rispettare quanto indicato nel PFTE in tema di raccolta e trattamento delle acque incidenti sulla piattaforma stradale, sono stati previsti due impianti di trattamento delle acque di

prima pioggia (uno per spalla) con relativa viabilità di servizio per garantirne la manutenzione con via di accesso esterna alla SS. Dette infrastrutture sono contermini e ridossate ai due rilevati stradali da ambo le spalle. Per quanto riguarda l'impianto di trattamento acque a servizio della spalla lato Amaro, la strada di servizio e parte del rilevato che sostiene l'impianto ripercorre il tracciato di una esistente carrareccia che insiste su fondi di alcune ditte private.



GESTIONE ASSOCIATA  
TRA I COMUNI DI AMARO,  
CAVAZZO CARNICO,  
TOLMEZZO e VERZEGNIS

Ufficio Comune Servizio Urbanistica ed Edilizia Privata

Rit. a nota: 31495 del 15/11/2021

Referente: Jeremy Scarsini Tel. 0433 487939  
[jeremy.scarsini@com.tolmezzo.regione.fvg.it](mailto:jeremy.scarsini@com.tolmezzo.regione.fvg.it)

**OGGETTO:** AMARO – S.S.52 "Carnica" – Lavori urgenti di manutenzione straordinaria delle spalle, pile e dell'impalcato del ponte sul fiume Fella in Comune di Amaro dal km. 0+800 circa al km. 1+190 circa. Secondo lotto.

Capofila: Comune di Tolmezzo

Piazza XX Settembre 1  
33028 Tolmezzo (Udine)  
Tel. 0433 487911  
Fax 0433 40466  
[www.comunesolmezzona.it](http://www.comunesolmezzona.it)  
p.e.c.  
[comune.tolmezzo@certregione.fvg.it](mailto:comune.tolmezzo@certregione.fvg.it)

Spett.le  
FRIULI VENEZIA GIULIA STRADE S.p.a.  
Scala dei Cappuccini n.1  
34131 TRIESTE  
PEC: [fvgstrade@certregione.fvg.it](mailto:fvgstrade@certregione.fvg.it)

e per conoscenza

Alla  
REGIONE AUTONOMA FVG  
Assessorato regionale alle infrastrutture e territorio  
Via Sabbadini, 31  
33100 UDINE  
PEC: [territorio@certregione.fvg.it](mailto:territorio@certregione.fvg.it)

#### IL RESPONSABILE del PROCEDIMENTO

**VISTA** la nota ns. prot. 31495 del 15/11/2021 con la quale viene richiesto l'accertamento di conformità urbanistica relativa ai lavori urgenti di manutenzione straordinaria delle spalle, pile e dell'impalcato del ponte sul fiume Fella in Comune di Amaro dal km. 0+800 circa al km. 1+190 circa - Secondo lotto;

**VISTO** il Progetto di fattibilità tecnico-economica trasmesso da Friuli Venezia Giulia STRADE con nota prot. 27825 in data 07/10/2021 il quale prevedeva l'esproprio di alcune porzioni di terreni private, pertanto si rendeva necessaria una variante urbanistica al vigente PRGC ai fini dell'apposizione del vincolo;

**APPRESO** in sede di riunione presso l'Assessorato regionale in data 26/10/2021 che FVG Strade ha provveduto a riformulare la progettazione dei rilevati stradali con la tecnologia delle terre armate in modo che il massimo ingombro rientri nell'attuale linea del piede dei rilevati esistenti;

**VISTO** che con la nota di cui all'oggetto FVG Strade, oltre alla richiesta di accertamento di conformità urbanistica, trasmette gli elaborati (T.04\_B, T.05\_B,

T.06\_B, T.07\_B e T.15\_B) in sostituzione degli omonimi elaborati trasmessi in data 07/10/2021;

**APPURATO CHE** da una verifica della documentazione progettuale trasmessa è stato possibile rilevare che il progetto prevede la realizzazione di un nuovo ponte il cui impalcato bi-trave in struttura mista acciaio-calcestruzzo è sostenuto da n. 6 pile in alveo e due spalle;

**VERIFICATO** che la nuova progettualità NON prevede apposizione di vincoli preordinati all'esproprio, in quanto l'opera si estende per le sole aree di proprietà, pertanto non necessita di prodromica variante urbanistica;

**VISTO** il vigente il P.R.G.C. del Comune di Amaro e le relative NTA;

**ATTESO** che le aree oggetto degli interventi ricadono:

- per parte nelle "INFRASTRUTTURE" (Viabilità meccanica) regolata dall'art. 46 delle norme del vigente P.R.G.C.;
- per parte nella sottozona E4.2 (Ambiti di interesse agricolo e paesaggistico di ordinario interesse paesaggistico) regolata dall'art. 27 delle norme del vigente P.R.G.C.;

**VERIFICATO** nel contempo che le medesime opere ricadono nella "Fascia di rispetto stradale" di cui all'art. 47 delle norme del vigente P.R.G.C. e che lo stesso articolo enuncia:

... OMISSIS...

<< Nelle aree corrispondenti alla fascia di rispetto stradale esistente e di previsione, compresa quella urbana determinata dalla distanza minima della strada (DS) fissata per le singole zone omogenee, possono essere previste e realizzate opere di migliona del tracciato, di potenziamento della viabilità quali ampliamenti della sede carraia, di formazione e ampliamento di spazi pedonali e di parcheggio scoperti, di realizzazione di piazzole per i cassonetti ecologici ecc.>>

... OMISSIS...

**ACCERTATO** inoltre che:

- le aree oggetto degli interventi risultano comprese nelle aree tutelate dal vigente Piano Paesaggistico Regionale (PPR);
- le aree oggetto degli interventi risultano comprese nelle aree del territorio comunale vincolate dal Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (P.A.I.) del bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento e Piave, il cui provvedimento di adozione è stato pubblicato sulla G.U. n° 280 del 30.11.2012 e sul B.U.R. n° 52 del 27.01.2012;

#### ATTESTA

La conformità con gli strumenti urbanistici comunali per i "Lavori urgenti di manutenzione straordinaria delle spalle, pile e dell'impalcato del ponte sul



fiume Fella in Comune di Amaro dal km. 0+800 circa al km. 1+190 circa.  
Secondo lotto".

**IL RESPONSABILE del PROCEDIMENTO**  
- Geremy SCARSINI -  
Documento informatico redatto e sottoscritto digitalmente ai sensi  
degli artt. 20 e 21 del d.lgs. 82/2000 (codice dell'amministrazione digitale).



Prot. Pec dd. 17/11/2021  
Rif. prot. FVGS n. 50961

FRIULI VENEZIA GIULIA STRADE Spa  
PEC: fvgstrade@certreazione.fvg.it

OGGETTO: S.S.52 "Carnica" Lavori urgenti di manutenzione straordinaria delle spalle, pile e dell'impalcato del ponte sul Fiume Fella in Comune di Amaro dal km. 0+800 circa al km. 1+190 circa. Secondo Lotto - comunicazione di conformità urbanistica

#### IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO TECNICO

##### RICORDATO CHE:

-il comune di Venzone è dotato di Piano Regolatore Generale Comunale (P.R.G.C.), approvato con D.P.G.R. n. 602/Pres del 06/11/1979;

-alla data odierna sono intervenute n. 33 varianti allo strumento urbanistico del Comune di Venzone;

VISTA la documentazione di progetto prot. FVGS n. 45191 del 07/10/2021;

RICORDATO che nella riunione del 26.10.2021 svolta presso l'Assessorato regionale, si è provveduto a riformulare la progettazione dei rilevati in accosto al ponte utilizzando la tecnologia delle terre armate in modo che il loro massimo ingombro rientri sempre nell'attuale linea del piede dei rilevati esistenti.

DATO ATTO che con nota del 12/11/2021 prot. FVGS n. 50961 (prot. Comunale) la società FVG Strade s.p.a. ha inviato un aggiornamento degli elaborati del 07/10/2021 ed ha congiuntamente richiesto di accertare la conformità urbanistica del progetto aggiornato denominato: S.S.52 "Carnica" Lavori urgenti di manutenzione straordinaria delle spalle, pile e dell'impalcato del ponte sul Fiume Fella in Comune di Amaro dal km. 0+800 circa al km. 1+190 circa;

ANALIZZATI gli elaborati progettuali relativi a alle sovrapposizioni catastali congiuntamente alle tavole del P.R.G.C. del Comune di Venzone;

DATO ATTO che l'aggiornamento progettuale trasmesso in data 15/11/2021 limita il sedime delle opere all'interno degli immobili già di proprietà del richiedente e previsti nel PRGC del Comune di Venzone come: "viabilità stradale di interesse regionale";

VISTO il comma 1 lett. B) dell'art. 10 della L.R. 19/2009;

#### DICHIARA

La compatibilità degli strumenti urbanistici comunali con le opere previste nel progetto prot. FVGS n. 45191 del 04/10/2021 così come aggiornato in data 15/11/2021 prot. FVGS n. 50961

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO TECNICO  
Arch. David Mignardis

Prot. GEN-GEN-2021-51589-A Data 17/11/2021



## 14. Le aree di esproprio e di occupazione temporanea

Le nuove infrastrutture viarie occuperanno terreni anche di proprietà privata, a prevalente destinazione agricola/boschiva. Il piano particellare di esproprio (elaborato R.13) contempla l'elenco dei mappali soggetti a esproprio ed a occupazione temporanea.

## 15. Le autorizzazioni acquisite

Delle tre fasi previste dalla normativa sui lavori pubblici, si prevede la presente fase del progetto definitivo-esecutivo ai fini dell'imposizione della pubblica utilità e per l'appalto dei lavori.

Sul progetto di cui trattasi sono state acquisite le seguenti autorizzazioni:

- verifica preventiva dell'interesse archeologico: istanza trasmessa in data 30.09.2021 (prot. 44048) a cui è seguito il rilascio de relativo parere favorevole e privo di prescrizioni in data 28.10.2021 (prot. 48429);
- accertamento conformità urbanistica Comune di Amaro: istanza in data 12.11.2021 (prot. 50960) a cui è seguita attestazione di conformità agli strumenti urbanistici in data 24.11.2021 (prot. 52699);
- accertamento conformità urbanistica Comune di Venzone: istanza in data 12.11.2021 (prot. 50961) a cui è seguita attestazione di conformità agli strumenti urbanistici in data 17.11.2021 (prot. 51589);
- autorizzazione paesaggistica: istanza in data 15.10.2021 (prot. 46546) a cui è seguito il rilascio del decreto di autorizzazione n. 268/TERINF in data 01.02.2022 (prot. 3104);

FVGS

- Autorizzazione idraulica ed invarianza idraulica: istanza in data 04.10.2021 (prot. 44526) a cui è seguito il rilascio del decreto di autorizzazione n. 5305/AMB in data 25.10.2021 (prot. 48022);
- Dichiarazione di insussistenza di usi civici L.1766/27 e R.D. 332/28 Comune di Amaro: istanza in data 18.11.2022 (prot. 52118) a cui è seguito il nulla osta in data 25.11.2022 (prot. 53289);
- Dichiarazione di insussistenza di usi civici L.1766/27 e R.D. 332/28 Comune di Venzone: istanza in data 18.11.2022 (prot. 52119) a cui è seguito il nulla osta in data 09.08.2023 (prot. 38733);
- Autorizzazione ai sensi del D.Lgs 285/1992 per la rete stradale di competenza del Comune Amaro: istanza del 18.11.2022 (prot. 52120) a cui è seguito parere tecnico favorevole in data 09.01.2023 (prot. 449);
- Autorizzazione ai sensi del D.Lgs 285/1992 per la rete stradale di competenza Comune Venzone: istanza del 18.11.2022 (prot. 52121) a cui è seguita seguito parere tecnico favorevole in data 28.11.2022 (prot. 53423);
- parere sulle scelte tecniche progettuali da parte dell'Ente Tutela Patrimonio ittico ai sensi della L.R. 42/2017: istanza trasmessa in data 17.10.2022 (prot. 47325) a cui è seguito parere tecnico favorevole in data 04.11.2022 (prot. 50028);
- autorizzazione inerente il vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923 e della L.R. 22/1982) per la riduzione delle superfici boscate: istanza del 23.11.2022 (prot. 52834) a cui è seguito l'autorizzazione del 20.01.2023 (prot. 2352);
- parere preventivo e vincolante ai sensi dell'art. 1 c10 della LR 13/2000 sui toponimi locali della segnaletica stradale: istanza del 12.12.2022 (prot. 55037) a cui è seguito un parere informale favorevole in data 16.12.2022;
- autorizzazione dell'Ente gestore della viabilità della SS 52 e delle altre viabilità interessate dagli interventi Friuli Venezia Giulia Strade SpA – divisione esercizio: richiesta parere trasmessa in data 21.11.2022 (prot. 2432), nulla osta del 07.07.2023;
- parere positivo con autorizzazione all'inizio lavori per l'esecuzione di opere strutturali (DM 17.01.2018 e circolare n. 7 dd 21.01.2019): istanza del 10.05.2023 (deposito n. 1041/2023), integrazione del 02.08.2023 e successiva comunicazione di esito positivo della verifica con autorizzazione all'inizio lavori in data 07.08.2023 (prot. 38141).

Inoltre con nota di data 23.11.2022 è stata inviata alla Direzione Centrale Finanze, Patrimonio, Coordinamento e programmazione politiche economiche e comunitarie - Area Patrimoniale - Servizio Demanio e Consulenza Tecnica la Comunicazione ai sensi dell'art. 7 della L.R. 17/2009 (nota del 23.11.2022 prot. 52833).

## 16. Le autorizzazioni da acquisire

Sul progetto definitivo-esecutivo dovranno essere acquisite, in linea generale, le seguenti autorizzazioni:

- verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi del art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/2006 s.m.i.: istanza in data 12.10.2021 (prot. 45886) a cui è seguita la trasmissione di una nota tecnica in data 30.11.2021 (prot. 53574);
- autorizzazione Snam rete gas, ente gestore dei sottoservizi coinvolti dai lavori.

Prima dell'approvazione del progetto definitivo, e la contestuale dichiarazione di pubblica utilità, sarà avviato quanto previsto dall'art. 16 del DPR 327/2001. In seguito dell'approvazione del progetto definitivo sarà avviato quanto previsto dall'art. 17 del DPR 327/2001.

## 17. Il cronoprogramma

Per i lavori è previsto un tempo contrattuale di 560 giorni

Il progettista  
dott. ing. Luca Vittori

FVGS