



Coordinamento Territoriale Nord Est

Area Compartimentale Veneto

Via E. Millosevich, 49 - 30173 Venezia Mestre T [+39] 041 2911411 - F [+39] 041 5317321
Pec anas.veneto@postacert.stradeanas.it - www.stradeanas.it

Anas S.p.A. - Società con Socio Unico

Sede Legale

Via Monzambano, 10 - 00185 Roma T [+39] 06 44461 - F [+39] 06 4456224

Pec anas@postacert.stradeanas.it

Cap. Soc. Euro 2.269.892.000,00 Iscr. R.E.A. 1024951 P.IVA 02133681003 - C.F. 80208450587



cortina
2021

S.S. n° 51 "di Alemagna" Provincia di Belluno

Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021

Lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della SS. 51
nel tratto compreso tra il km 49+600 ed 53+570.
Tratto urbano di Longarone adeguamento corpo stradale e barriere
di sicurezza - Da svincolo SR251 a svincolo di Castellavazzo

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTAZIONE ANAS S.p.A.

Coordinamento Territoriale Nord Est - Area Compartimentale Veneto

IL PROGETTISTA:

Ing. Pietro Leonardo CARLUCCI

IL GEOLOGO:

Geol. Emanuela AMICI

IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

Dott. Marco FORMENTELLO

Arch. Lisa ZANNONER

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE:

SERIN S.r.l.
SERVIZI - INGEGNERIA - INFORMATICA
Via Duino 1/1 - 33100 Udine (UD) - Italia -
Tel. +39 0432 511556
Fax +39 0432 511592
e-mail: info@serinsrl.com

DIRETTORE TECNICO: Dott. Ing. Andrea Cocetta

visto: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Gabriella MANGINELLI

PROTOCOLLO:

DATA:

N. ELABORATO:

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE - RELAZIONE GENERALE

CODICE PROGETTO

NOME FILE

REVISIONE

SCALA:

PROGETTO LIV. PROG. N. PROG.

MSVE14 D 1703

CODICE ELAB. T00IA00AMBRE01

B

R

D

C

B

AGGIORNAMENTO

Settembre

A

EMISSIONE

Agosto

REV.

DESCRIZIONE

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO

Studio Preliminare Ambientale - Relazione generale di fattibilità Ambientale

INDICE

1. Descrizione del Progetto	4
1.1. Premesse.....	4
1.2. Opere in progetto e tecniche esecutive	5
1.3. Caratteristiche del progetto.....	8
1.3.1. Dimensioni e concezione dell’insieme del progetto	8
1.3.2. Cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati.....	8
1.3.3. Utilizzazione di risorse naturali, in particolare suolo, territorio, acqua e biodiversità	9
1.3.4. Produzione di rifiuti	9
1.4. Inquinamento e disturbi ambientali	9
1.4.1. Rischi di gravi incidenti e/o calamità attinenti al progetto in questione, inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, in base alle conoscenze scientifiche.	9
1.4.2. Rischi per la salute umana quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli dovuti alla contaminazione dell’acqua o all’inquinamento atmosferico.	9
1.5. Sensibilità ambientale delle aree interessate	9
1.6. Utilizzazione del territorio esistente e approvato	10
1.6.1. Piano Territoriale di coordinamento Provinciale (2010).....	10
1.6.2. PRG	11
1.6.3. PAT – Piano Territoriale Intercomunale.....	12
1.6.4. Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (2004 agg.2014).....	13
1.7. Ricchezza relativa, della disponibilità, della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona (comprendenti suolo, territorio, acqua e biodiversità) e del relativo sottosuolo	15
1.8. Capacità di carico dell’ambiente naturale	15
1.8.1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	15
1.8.2. Zone costiere e ambiente marino	15
1.8.3. Zone montuose e forestali	15
1.8.4. Riserve e parchi naturali	17
1.8.5. Zone classificate o protette dalla normativa nazionale (rete Natura 2000)	17
1.8.6. IBA – Important Bird Areas	19
1.8.7. Zone a forte densità demografica	20
1.8.8. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	21

1.8.9.	Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all’articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228.....	23
1.8.10.	Fragilità idrogeologiche (PAI 2012).....	23
1.8.11.	Vincolo idrogeologico (R.D.L. 30.12.1923, n. 3267).....	27
1.8.12.	Sismicità.....	28
1.8.13.	Riassunto vincoli ed incidenze.....	29
2.	Impatto sulle componenti dell’ambiente.....	30
2.1.	Entità ed estensione dell’impatto.....	30
2.2.	Natura dell’impatto.....	30
2.2.1.	Trasformazione di coltura.....	30
2.2.2.	Valori naturalistici (flora e fauna).....	31
2.2.3.	Stabilità del terreno.....	31
2.2.4.	Acque meteoriche.....	31
2.2.5.	Idrografia superficiale.....	31
2.2.6.	Interferenza sull’ecosistema della zona.....	31
2.2.7.	Valore storico e archeologico.....	31
2.2.8.	Estetica a breve campo.....	31
2.2.9.	Estetica a lungo campo.....	32
2.2.10.	Rumore.....	32
2.2.11.	Odore.....	32
2.2.12.	Polveri.....	32
2.2.13.	Rischi igienico-sanitari.....	32
2.3.	Natura transfrontaliera dell’impatto.....	32
2.4.	Intensità e complessità dell’impatto.....	32
2.5.	Probabilità dell’impatto.....	32
2.6.	Prevista insorgenza, durata, frequenza e reversibilità dell’impatto.....	32
2.7.	Cumulo tra l’impatto del progetto in questione e l’impatto di altri progetti esistenti e/o approvati.....	33
2.8.	Possibilità di ridurre l’impatto in modo efficace.....	33
3.	MONITORAGGI E MITIGAZIONI.....	33
3.1.	Atmosfera.....	33
3.2.	Rumore.....	33
3.3.	Vibrazioni.....	33
3.4.	Acque.....	33
3.5.	Suolo e sottosuolo.....	34

3.6.	SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA	34
4.	Procedure, interferenze ed enti di riferimento	34
4.1.	Enti di riferimento:	34
4.2.	Procedure ambientali.....	35
4.2.1.	VIA e Verifica di ASSOGGETTABILITA' VIA.....	35
4.2.2.	Incidenza	35
4.2.3.	Altri Vincoli:	35

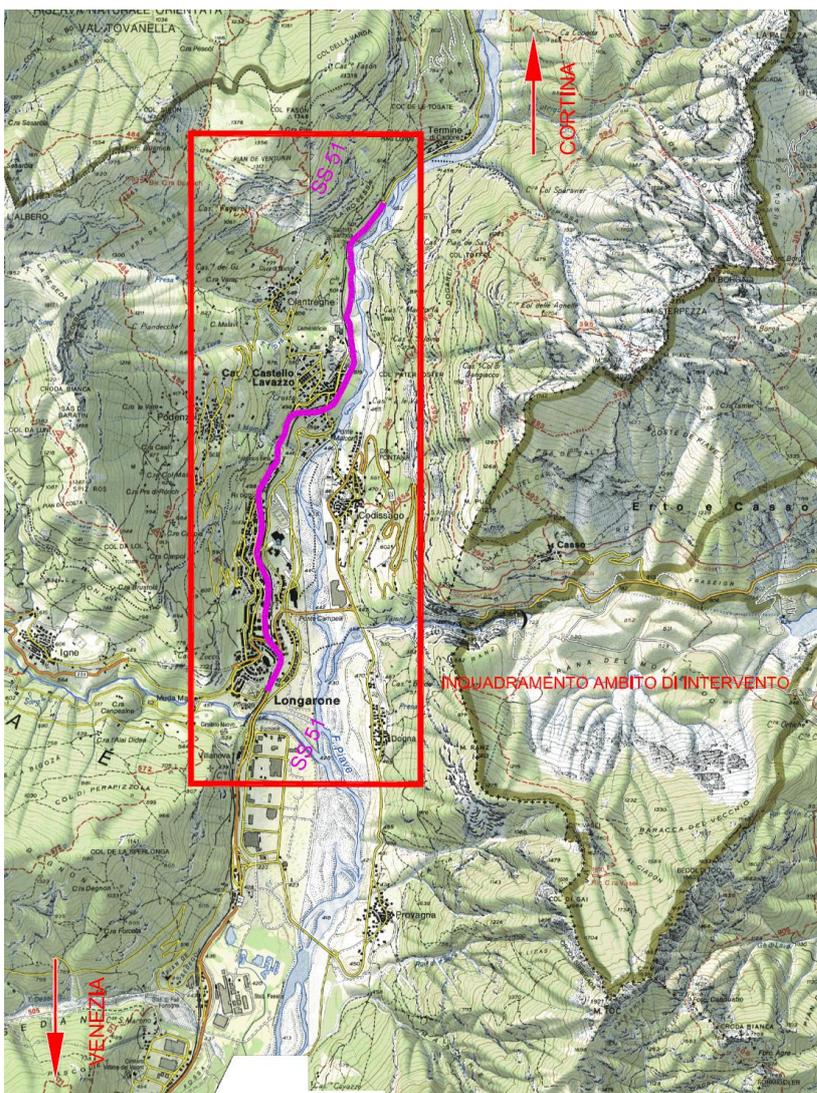
1. Descrizione del Progetto

1.1. Premesse

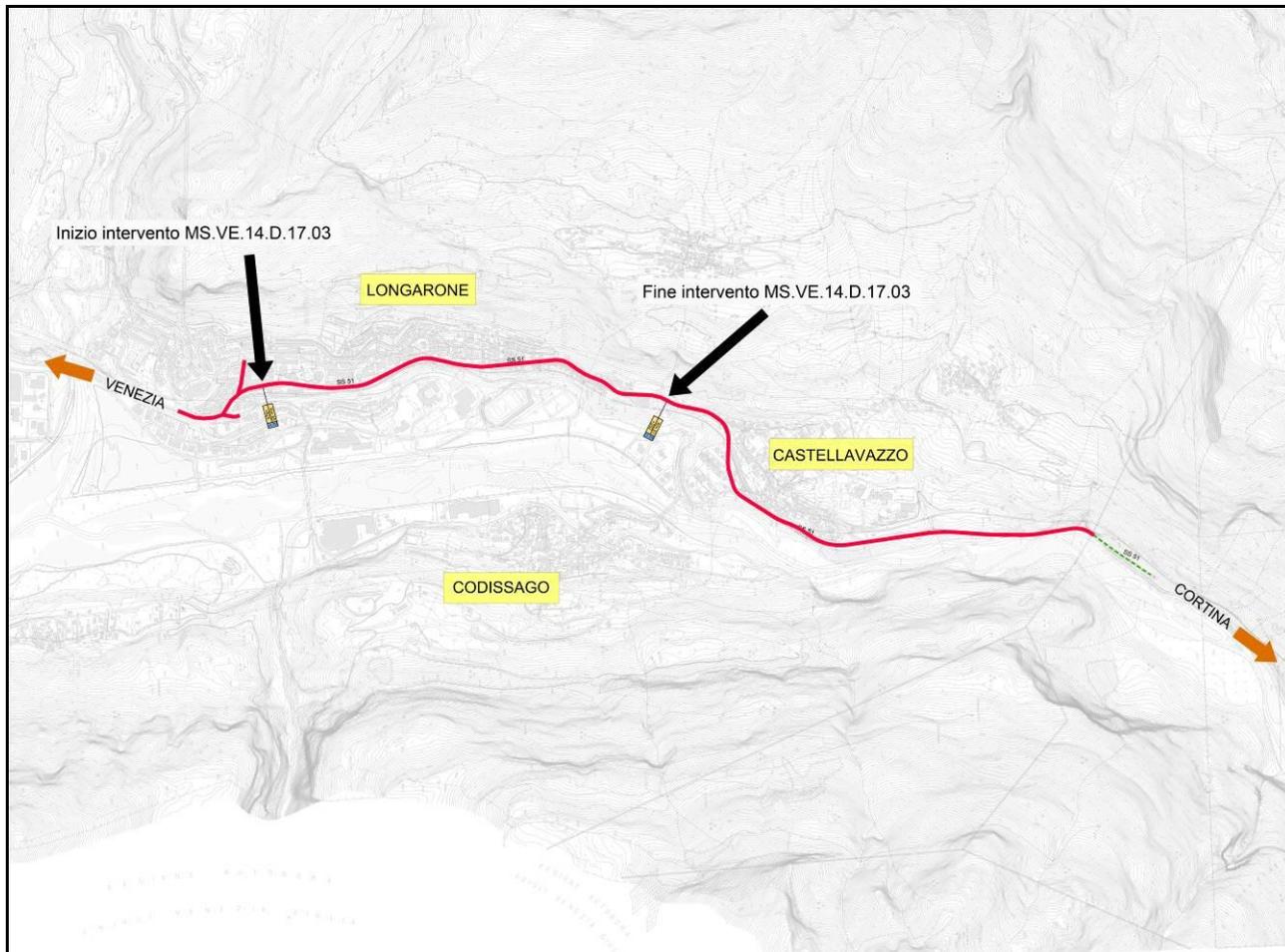
A Cortina d’Ampezzo è stata assegnata, in via provvisoria, l’organizzazione dei GIOCHI INVERNALI 2021. ANAS SpA, d’intesa con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ha attivato un’iniziativa intesa a risolvere per l’occasione il maggior numero di punti critici della mobilità presenti lungo la SS n. 51 “di Alemagna”, nel tratto compreso tra Pian di Vedoia (terminale della A 27), e Cortina, con l’obiettivo di rendere meno problematico l’accesso/recesso a/da Cortina lungo la direttrice di mobilità nord-sud.

Nell’ambito di tale iniziativa ANAS SpA - Compartimento di Venezia - ha redatto il Progetto Definitivo finalizzato ad incrementare le caratteristiche prestazionali e migliorare quelle funzionali della SS n.51 nel tratto compreso tra il Km 49+600 ad il Km 53+570, concentrando l’attenzione in via prioritaria, ma non esaustiva:

- sullo svincolo a raso tra la SS n.51 “di Alemagna” e la SP n.251 della “Val Zoldana e Valcellina” all’ingresso sud del centro abitato di Longarone che, nei momenti di punta del traffico, subisce stati di congestione e di blocco con rallentamenti e formazione di lunghe code con esiti che hanno a che fare non solo con la speditezza e sicurezza della mobilità, ma anche con la qualità dell’aria ed il rumore che investono in centro abitato;
- sulla tratta stradale compresa tra l’ingresso sud al centro abitato di Castellavazzo ed il Ponte Tubo a valle dell’ingresso della galleria “Termine” nella quale le caratteristiche geometriche (dai raggi di curvatura del tracciato alla dimensione di corsie e banchine), sono inadeguate non solo normativamente, ma anche oggettivamente laddove si consideri che, in taluni punti ,due mezzi pesanti incrociandosi da direzioni opposte, per superarsi sono costretti a procedere a senso unico di marcia.



In particolare il presente progetto (codice progetto MS.VE.14.D.17.03) si focalizza sul “Tratto urbano di Longarone adeguamento corpo stradale e barriere di sicurezza – da svincolo SR251 a svincolo di Castellavazzo”.



L’approccio sistemico di ANAS in questa iniziativa è caratterizzato dal pragmatismo imposto da limiti di spesa (ben circostanziato) e dai tempi di realizzazione delle opere che devono essere ultimate, collaudate ed entrare in esercizio prima della data di inizio dei Giochi.

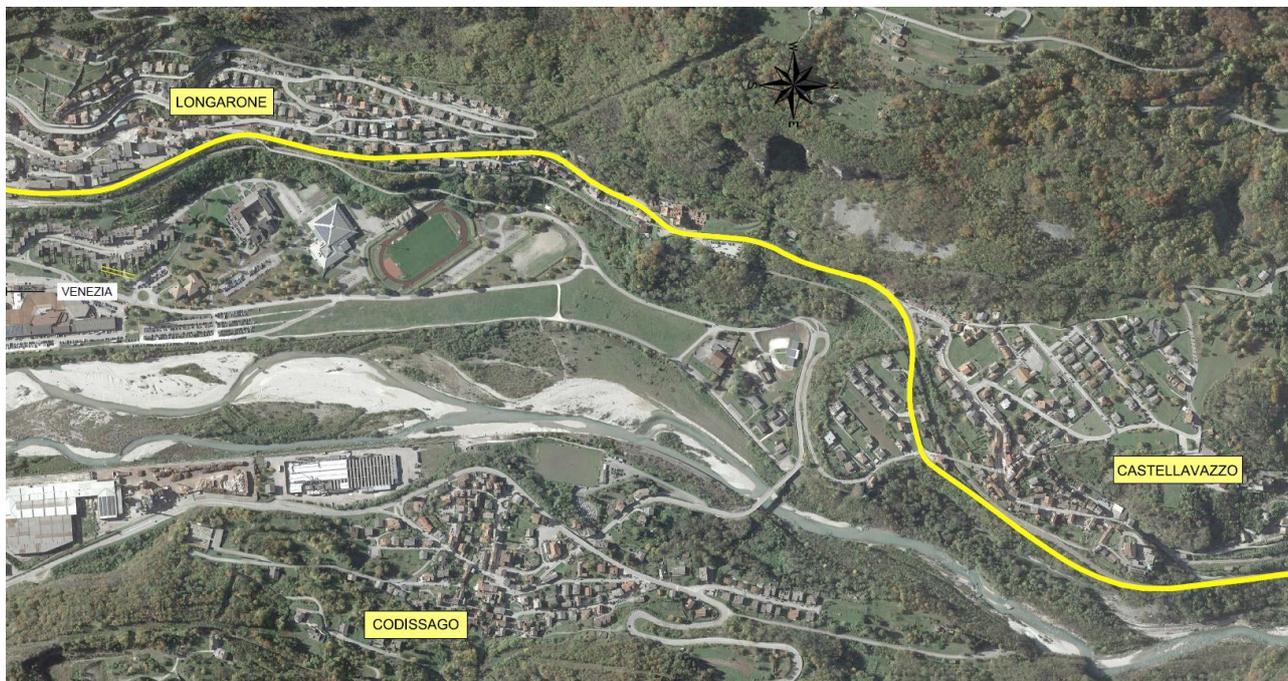
Soluzioni dunque a costo contingentato e con tempi predefiniti di sviluppo progettuale, percorso approvativo, appalto ed esecuzione delle opere. Questi “indirizzi” influenzano le tipologie di soluzione da adottare, sia per importi di spesa che per impatti sul sistema ambientale ed antropico.

1.2. Opere in progetto e tecniche esecutive

Gli interventi in progetto si sviluppano per circa 1658 m, prevedendo il rifacimento dello strato superficiale della pavimentazione esistente e la nuova realizzazione di marciapiedi.

Il rifacimento superficiale della pavimentazione stradale prevede la fresatura e la successiva realizzazione di un nuovo strato di usura dello spessore di 3 cm. Tale intervento interessa tutto lo sviluppo del tracciato esistente, per una superficie totale pari a circa 13960 mq.

Il rifacimento e/o la nuova realizzazione di marciapiedi si innesta sin dall'inizio della progressiva di intervento estendendosi fin quasi alla progressiva finale. Nella parte intermedia sono presenti comunque delle interruzioni al rifacimento dei camminamenti, a causa della presenza di accessi oppure di tratti in cui il percorso pedonale è assicurato da altri percorsi locali.



Dal punto di vista costruttivo, sono previste tre macro-tipologie di marciapiedi. La prima (tipologia A) prevede la realizzazione di percorsi pedonali affiancati alla carreggiata con parti a sbalzo, opportunamente ancorati mediante sistema di micropali posti ad interasse pari a 5 m. Una seconda tipologia (B) prevede la realizzazione di percorsi pedonali affiancati alla carreggiata con sezioni in rilevato, anch'esse ancorate mediante sistema di micropali. Una terza tipologia (C) prevede la realizzazione di marciapiedi semplicemente affiancati alla carreggiata, senza la necessità di prevedere soluzioni strutturali complesse; quest'ultima tipologia può contemplare o meno la presenza di muretto affiancato.

Oltre a queste macro-tipologie, è previsto anche il rifacimento di alcuni tratti di marciapiede che saranno opportunamente portati ad altezza calpestabile pari a 15 cm dalla superficie della pavimentazione. In alcuni tratti sarà mantenuto l'ingombro esistente, per altri sarà previsto l'allargamento della sezione di base che in alcuni casi potrà portare all'esproprio di porzioni di aree.

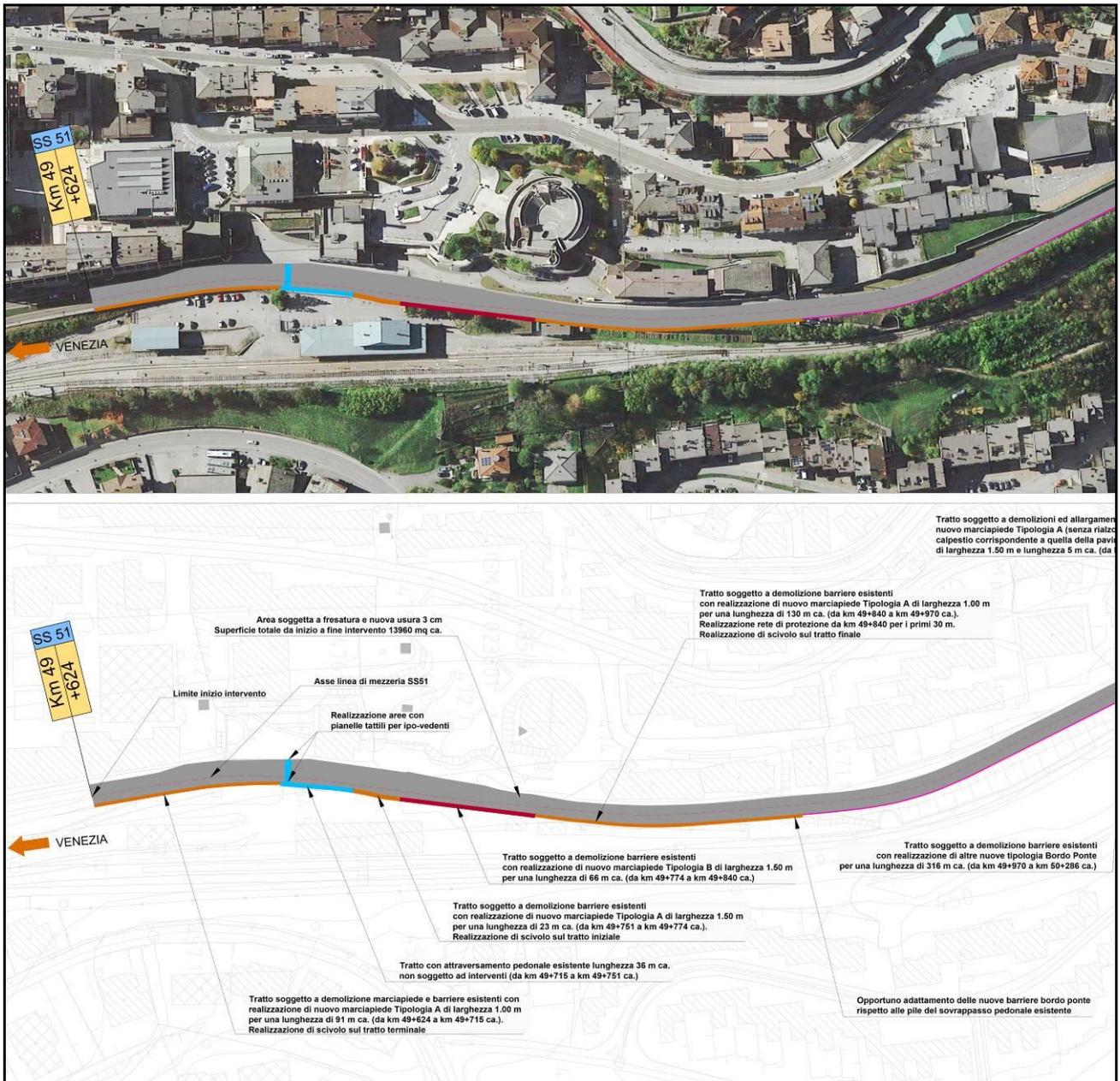
Dal punto di vista della sicurezza ed in particolare dei dispositivi di ritenuta da prevedersi, la normativa prevede che per strade di tipo E ed F in ambito urbano non sia necessaria l'installazione di barriere tra piattaforma e marciapiede, pertanto è stato sufficiente prevedere un'altezza del camminamento pari a 15 cm. E' prevista la sostituzione e/o la realizzazione di nuove barriere lateralmente al marciapiede ed alla piattaforma ove non presente quest'ultimo, anche a seguito della demolizione di muretto esistente. Le barriere saranno di classe H2 prevalentemente di tipo bordo ponte, raramente di tipo laterale.

Ulteriore obiettivo è quello di limitare il più possibile le svolte verso sinistra in direzione Cortina, motivo per cui lungo il tracciato si è tenuto conto di questa esigenza.

Sarà necessario prevedere lo spostamento di alcuni pali di illuminazione esistenti, a servizio dei nuovi tratti di marciapiede previsti.

Infine sarà necessario prevedere il rifacimento di tratti ad attraversamento pedonale e comunque, anche dove ne è previsto il mantenimento, si adotteranno dispositivi appositi per ipo-vedenti.

Nella progettazione in ambito di percorsi pedonali si sono rispettate le prescrizioni previste dalla Normativa vigente.



Estratto esemplificativo delle planimetrie di progetto caratterizzato da diverse tipologie di intervento

Per la realizzazione degli interventi in progetto saranno adottate le seguenti tecniche costruttive:

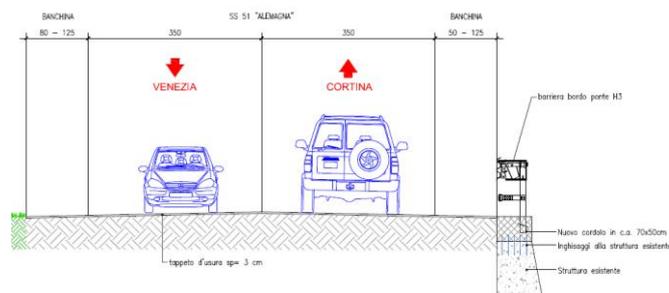
- fresatura dello strato superficiale e, localmente, di quello di collegamento;
- realizzazione di nuovo strato di usura e, localmente, di nuovo strato di binder;
- demolizione e realizzazione di nuove barriere tipo bordo ponte e laterale, reti di protezione;
- demolizione di elementi in calcestruzzo armato e muratura;
- realizzazione di tratti di marciapiede in calcestruzzo armato;
- realizzazione di micropali;
- spostamento locale dei punti di illuminazione esistenti;
- modifiche e nuova realizzazione di segnaletica orizzontale e verticale.

Per la realizzazione degli interventi relativi ai marciapiedi saranno previsti, a seconda dei tratti in oggetto, interventi di demolizione, rifacimento e allargamento dei percorsi esistenti, realizzazione di nuove parti in calcestruzzo armato e saranno previsti opportuni sistemi di aggancio mediante micropali, come individuabile dalle tavole dei particolari costruttivi. Sarà inoltre previsto un adeguamento dell'impianto di illuminazione esistente alle nuove sedi pedonali, mediante l'opportuno spostamento locale dei punti luce esistenti.

1.3. Caratteristiche del progetto

1.3.1. Dimensioni e concezione dell'insieme del progetto

Il progetto si configura come intervento di adeguamento e aumento prestazionale di strada esistente. Nel suo complesso la SS 51 è una strada extraurbana secondaria che riveste un interesse nazionale. La piattaforma è ad unica carreggiata con 2 corsie (una corsia per senso di marcia).



L'estesa del progetto è di circa 1700 m circa, cioè dalla progressiva 49+624 circa, alla progressiva 51+282 circa. La tratta si trova all'interno dell'abitato di Longarone.

Con riferimento alla 152/2006, il progetto è un **“adeguamento tecnico finalizzato a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali un progetto di strada extraurbana secondaria di interesse nazionale”**, contenuta al punto 2, lettera c) dell'ALLEGATO II-bis

1.3.2. Cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati

Il progetto si cumula con gli altri interventi che ANAS ha in programma sulla SS51. L'obiettivo è quello di fluidificare il notevole traffico, migliorando le condizioni di sicurezza e di effetto sull'ambiente. Non si hanno informazioni su altri progetti attualmente avviati i cui effetti possano cumularsi con quelli ANAS. Anche le ipotesi di prolungamento dell'autostrada e di by-pass a Longarone e Castellavazzo paiono attualmente in

stallo. Il territorio è inoltre attraversato dalla ciclabile della Lunga Via delle Dolomiti, che dal maggio 2015 è stata messa in sicurezza con tratto in sede propria nella sezione più pericolosa per la commistione con il traffico della statale 51 nel tratto a valle del centro abitato di Castellavazzo.

1.3.3. Utilizzazione di risorse naturali, in particolare suolo, territorio, acqua e biodiversità

La realizzazione del progetto comporta un ridotto uso di suolo in corrispondenza degli allargamenti della piattaforma.

Il suolo che verrà utilizzato è in parte urbano e in parte a bosco. Non trattandosi di nuovi tracciati non ci sarà modificazione che possa aver ripercussioni su fauna, flora e sulla biodiversità.

Non vi sarà uso e sfruttamento della risorsa acqua, se non limitata alla pratica normale di cantiere.

1.3.4. Produzione di rifiuti

La produzione di rifiuti sarà limitata alla fase cantiere. I rifiuti saranno materiali di scavo, demolizioni di calcestruzzi, fresati di pavimentazione.

1.4. Inquinamento e disturbi ambientali

1.4.1. Rischi di gravi incidenti e/o calamità attinenti al progetto in questione, inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, in base alle conoscenze scientifiche.

Si tratta di un normale intervento di adeguamento di strada esistente con cantieri a tecnologia ordinaria. Non sussistono rischi di gravi incidenti e calamità.

1.4.2. Rischi per la salute umana quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelli dovuti alla contaminazione dell'acqua o all'inquinamento atmosferico.

Si tratta di un normale intervento di adeguamento di strada esistente con cantieri a tecnologia ordinaria. Non sussistono rischi di contaminazione e inquinamento atmosferico, se non quello dovuto ai mezzi d'opera e alla ordinaria produzione di polveri che peraltro verrà mitigata e controllata da committente e direzione lavori.

1.5. Sensibilità ambientale delle aree interessate

La tratta costeggia attraversa l'abitato di Longarone. L'ambiente è montano con alta valenza ambientale. Indipendentemente dalla sensibilità ambientale, va considerato che La SS 51 è di fatto l'unica via di accesso che collega il Zoldano e l'Alto Bellunese. Il problema viabilistico è l'interesse preminente della fascia di territorio.

1.6. Utilizzazione del territorio esistente e approvato

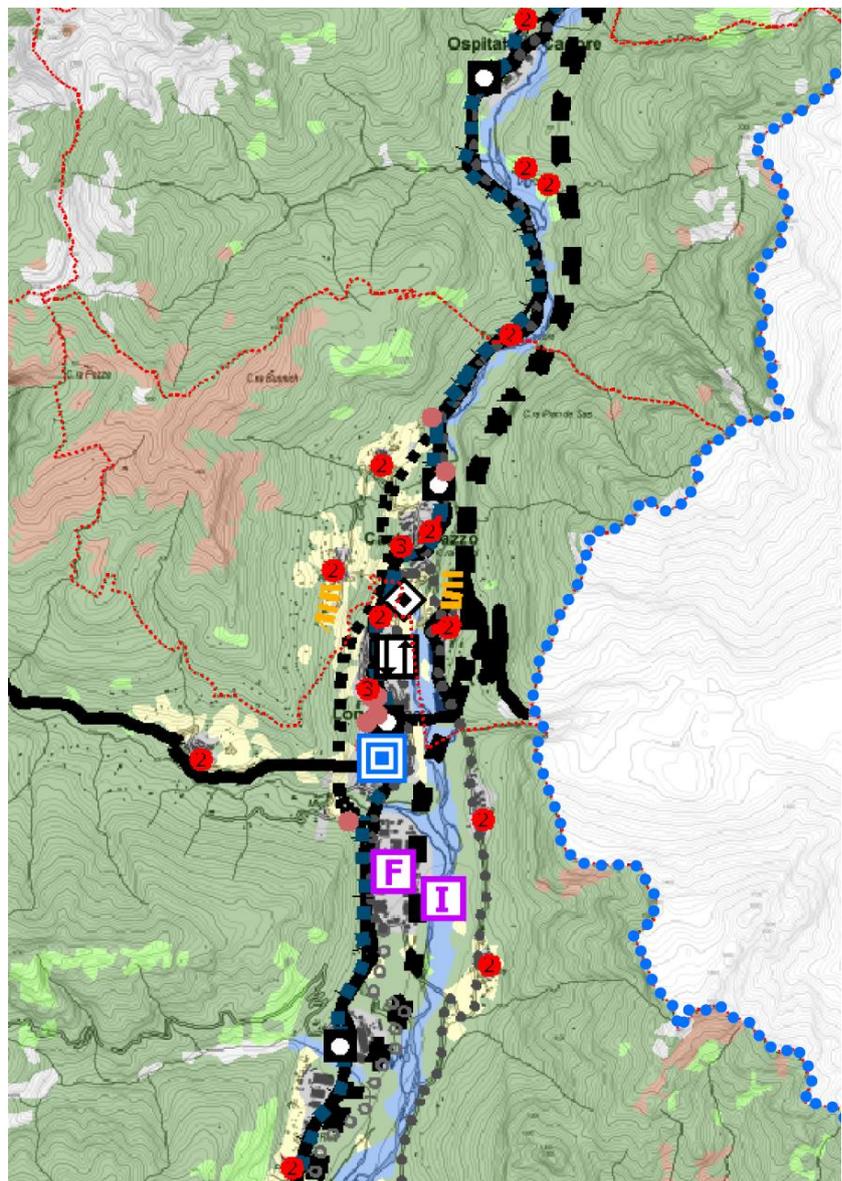
1.6.1. Piano Territoriale di coordinamento Provinciale (2010)

Il PTCP della provincia di Belluno è stato approvato con DGRV n.1136 del 23.03/2010. Detta gli indirizzi e gli obiettivi generali della pianificazione del territorio del bellunese.

Il piano prevede alcuni interventi di miglioramento della rete stradale. Il piano riconosce ed evidenzia la criticità della tratta: tra gli obiettivi di piano vi è l'ipotesi di superare gli abitati di Longarone e Castellavazzo in variante alla SS 51, questo per migliorare il collegamento della A27 con il Zoldano e l'Alto Bellunese. La variante di Longarone viene individuata anche come alternativa al prolungamento della stessa A27. Il progetto è in linea con gli indirizzi di piano nella misura in cui è indirizzato al miglioramento della criticità evidenziata, anche se non propone la stessa soluzione radicale.

Il piano fissa indicazioni sul sistema per la rete della mobilità con gli art. 47, 48 e 49 delle Norme tecniche di attuazione.

Elaborato da		Sistema insediativo e infrastrutturale	
Scale		1:50.000	
LEGGENDA		N.T.	
SISTEMA INSEDIATIVO ESISTENTE E DI PROGETTO			
Storico			
■	Ville venete	artt.	25,27
●	Complexi ed edifici di pregio architettonico	artt.	25,27
■	Centri storici di notevole interesse	artt.	25,26
■	Centri storici di grande interesse	artt.	25,26
●	Centri storici di medio interesse	artt.	25,26
Processo di urbanizzazione in atto			
■	Aree urbanizzate	artt.	28
■	Tendenza all'espansione dei poli principali		
	Tendenze allo sviluppo lineare dell'urbanizzazione		
Servizi			
■	Ambiti per l'insediamento di servizi di livello sovracomunale	artt.	30
■	Poli universitari		
SISTEMA PRODUTTIVO			
Ambiti agricoli			
■	Aree a seminativo	artt.	31
■	Aree a prato		
■	Aree a prato e pascolo d'alta quota		
■	Aree boscate		
■	Aree rupestri		
■	Aree d'alta quota, ghiacciai e nevai		
Poli produttivi a salienza provinciale			
■	A destinazione mista	artt.	32,33
■	Per la produzione e l'innovazione	artt.	32,33
■	In ambiti di fragilità ambientale	artt.	32,33,34
■	Ecologicamente attrezzati	artt.	32,33
■	Centri logistici	artt.	32,33
SISTEMA INFRASTRUTTURALE			
Viabilità stradale			
■	Di primo livello (autostrada)	artt.	47,48,49
■	Di secondo livello esistente e da potenziare	artt.	47,48,49
■	Di terzo livello esistente e da potenziare	artt.	47,48,49
■	Caselli autostradali	artt.	47
■	Ipotesi di prolungamento A27-A23	artt.	47,48,49
■	Programmatica di primo livello (autostrada)	artt.	47,48,49
■	Programmatica di secondo livello	artt.	47,48,49
■	Programmatica di terzo livello	artt.	47,48,49
Viabilità ferroviaria			
■	Linea ferroviaria esistente	artt.	47
■	Stazioni ferroviarie	artt.	47
■	Ipotesi di prolungamento ferroviario	artt.	47,50
■	Servizio ferroviario metropolitano	artt.	47,50
Itinerari ciclabili di interesse sovracomunale			
■	Esistenti	artt.	55
■	Di progetto		



LEGENDA

Rete Natura 2000

-  SIC (D.G.R. 11/12/2007 n. 4059)
-  ZPS (D.G.R. 11/12/2007 n. 4059)

Aree tutelate

-  Ghiacciai (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142, lett.e)
-  Ambiti montani per la parte eccedente i 1600 m. s.l.m. (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142, lett.d)
-  Fasce costiere marine e lacuali per una profondità di 300 m. dalla linea di battigia (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142, lett.a e b)
-  Parchi e Riserve nazionali o regionali (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142, lett.f) (L. 394/91 e L.R. 40/84)
-  Aree di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.136)
-  Territori coperti da foreste e da boschi (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art. 142 lett.g)
-  Zone umide incluse nell'elenco previsto dal DPR 13/03/1976, n. 448 (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142, lett.i)
-  Zone di interesse archeologico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i art. 142 lett.m)
-  Vincolo idrogeologico forestale R.D. 3267/1923
-  Corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui R.D. 1755/1933 (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142, lett.c)

Pianificazione territoriale e di settore

-  Perimetro Piani Area (Approvati)
-  Perimetro Piani Area (Adottati)
-  Ambiti per l'istituzione di Parchi e Riserve naturali regionali (art.33 NdA del PTRC)
-  Ambito per l'istituzione del parco dell'Antica strada d'Alemagna Greola e Cavallera (art.30 NdA del PTRC)
-  Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale (art.34 NdA del PTRC)
-  Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza degli EE.LL. (art.35 NdA del PTRC)
-  Ambiti naturalistici di livello regionale (art.19 NdA del PTRC)
-  Zone selvagge (art.19 NdA del PTRC)
-  Zone umide (art.21 PTRC)
-  Centri storici (L.R. 80/80, art.35 NdA del PTRC)
-  Centri storici minori (L.R. 80/80, art.35 NdA del PTRC)

Aree a rischi Idraulico e Idrogeologico in riferimento al P.A.I. (D.C.I. n.4 del 19.06.07)

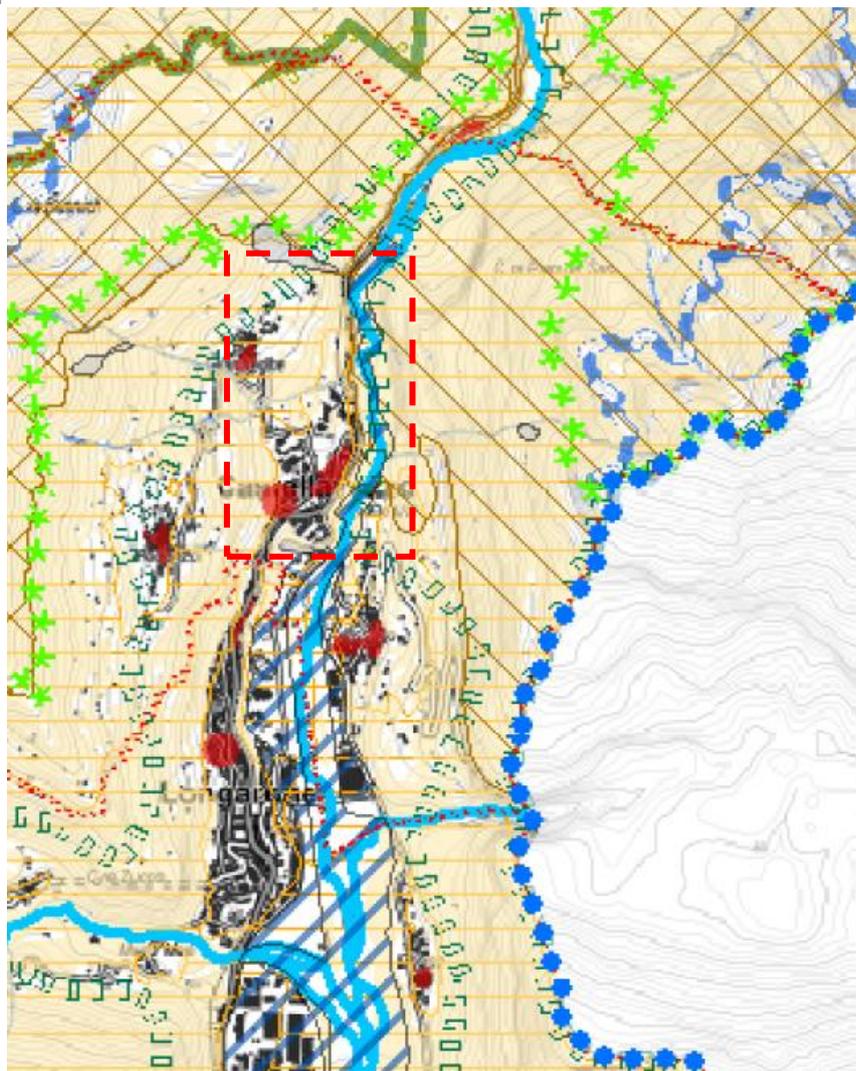
-  Pericolosità idraulica
-  Pericolosità geologica

Acque superficiali

-  Reticolo idrografico
-  Laghi

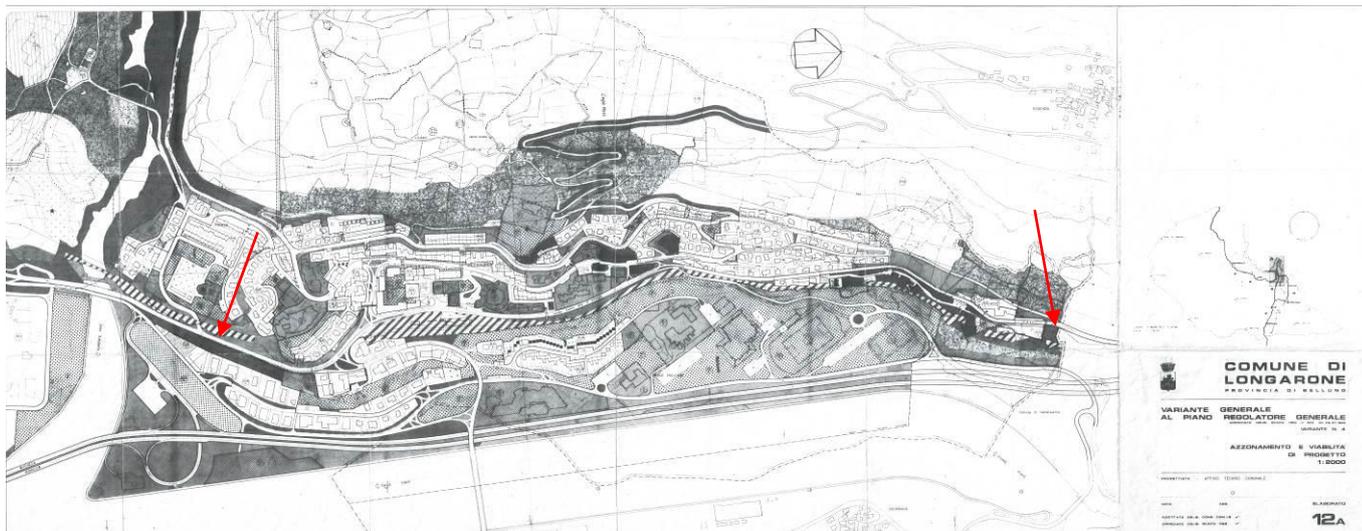
Limiti amministrativi

-  Confini provinciali
-  Confini comunali



1.6.2. PRG

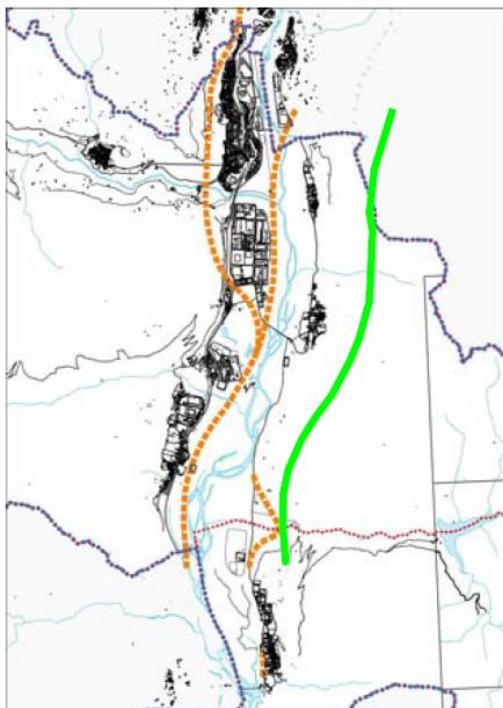
Dal 2014 il Comune di Longarone si è fuso con quello di Castellavazzo. Attualmente permangono in vigore i due vecchi PRGC. Per il progetto in esame, gli allargamenti andranno ad interessare zone omogenee definite nel PRG di Longarone, approvato con delibera della Giunta Regionale n.364 del 29.01.1985. Si tratta comunque di fasce di pochi metri adiacenti alla zona dedicata alla viabilità.



1.6.3. PAT – Piano Territoriale Intercomunale

Il P.A.T.I. doveva essere un piano integrale “Canale del Piave”, ma a seguito dei recessi dei Comuni di Ospitale di Cadore, Perarolo di Cadore, il piano copre Longarone e Soverzene. Il Piano è stato adottato dal Comune di Longarone con delibera CC n.9 del 15.03.2010 ed approvato con verbale e determinazione conclusiva di conferenza di servizi in data 07.06.2013. La variante 1 avviata nel 2016 integra il territorio del comune di Castellavazzo all’interno del piano.

Il documento di VAS di piano in merito alla viabilità segnala il problema della SS 51, caldeggiando una variante in galleria a monte di Longarone (vedi estratto grafico e testuale)



In verde la proposta di prolungamento autostradale A27 dell’ANAS. Con tratteggio arancione la viabilità consigliata.

3.4.3 VIABILITA'



Attualmente la viabilità principale si caratterizza per la presenza di due arterie: la statale 51 d'Alemagna, che da San Vendemmiano in provincia di Treviso sale verso Dobbiaco (Bolzano) attraversando da nord a sud il territorio della provincia di Belluno, e la strada provinciale 251 della Val di Zoldo e Val Cellina (SP 251), che dallo Zoldano attraversando il centro cittadino di Longarone e il Piave risale la Val Cellina. Entrambe le strade si intersecano nei pressi del centro di Longarone e risultano trafficate sia da mezzi pesanti (Statale 51) che dal traffico turistico: da e per le località del Cadore, della Valle del Boite e dello Zoldano. Nei pressi di Longarone causa il restringersi delle carreggiate e il sovrapporsi del traffico di passaggio con quello locale di Longarone entrambe le arterie risultano essere, in particolare nei periodi di maggior afflusso turistico, causa di code e di rallentamenti come evidenziato nell'analisi del traffico.

Soverzene è invece servita da un'unica strada che, attraverso un ponte sul Piave, collega il centro abitato alla statale 51.

Gli ultimi Piani Regolatori di entrambi i comuni prevedevano una serie di interventi puntuali e limitati sulle strade comunali; intervenendo pertanto più sulla viabilità locale e interna, o su quella forestale più che sulla viabilità maggiore. Unico intervento di rilievo previsto e realizzato risulta essere la gallerie appena fuori l'abitato di Longarone lungo la strada per Zoldo (SP 251).

Altri progetti successivi, in particolare dell'ANAS, si sono invece preoccupati di dare risposta alla mobilità principale ed in particolare a quella in transito verso il centro Cadore e la parte nord della Provincia. Tra questi si deve ricordare la circonvallazione di Longarone e la proposta ANAS di prolungamento dell'Autostrada A27, la quale prevedeva un tracciato in fregio al Piave in destra orografica a valle delle aree industriali di Longarone.

Tale proposta di prolungamento autostradale pur necessaria appare molto impattante sotto l'aspetto paesaggistico inoltre andrebbe ad occupare una serie di terreni a ridosso del fiume Piave che ben si prestano per un recupero della valenza ambientale stessa del corso d'acqua e per la previsione di una pista ciclabile a servizio degli abitati di Longarone e Soverzene. Si suggerisce pertanto di prevedere una strada in galleria a monte degli abitati e del centro di Longarone con la duplice funzione di by pass e di collegamento autostradale nel caso si procedesse al prolungamento dell'autostrada A27. Tale intervento risolverebbe il problema del traffico turistico e commerciale sulla strada Statale 51, dando risposta e alleggerendo anche la viabilità interna dell'abitato di Longarone.

Appare infine necessario intervenire al fine di eliminare l'isolamento dell'abitato di Soverzene prevedendo una strada di collegamento tra questo abitato e quello di Dogna e Provagna. Tale viabilità dovrà comunque essere intesa come viabilità interna e pertanto dovranno essere studiati sistemi atti a limitare e scoraggiare il passaggio del traffico turistico di passaggio.

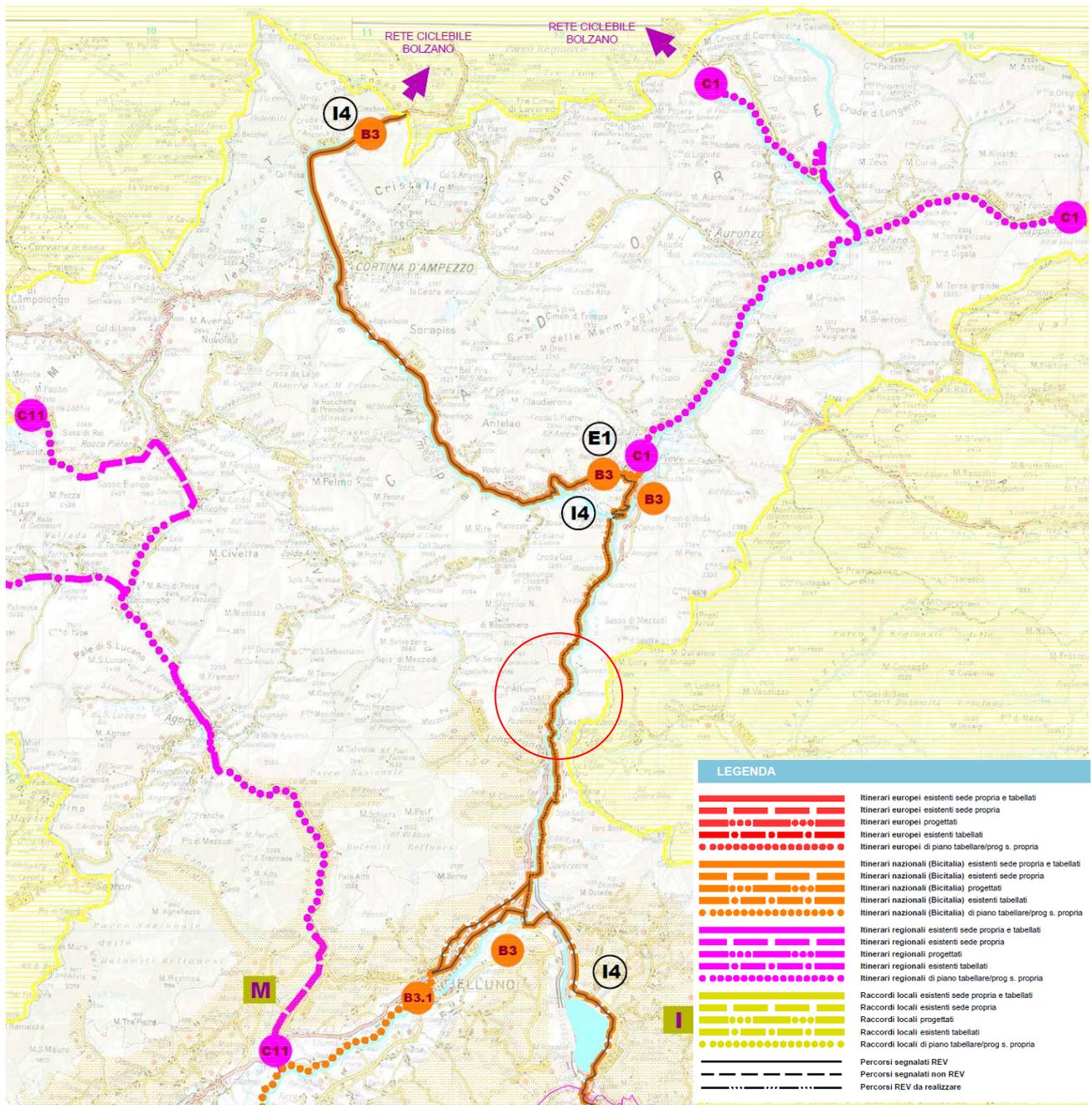
1.6.4. Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (2004 agg.2014)

Il Piano riporta la ciclabile della Lunga Via delle Dolomiti, che dal maggio 2015 è stata messa in sicurezza con tratto in sede propria nella sezione più pericolosa per la commistione con il traffico della statale 51 nel tratto a valle del centro abitato di Castellavazzo.

Piano straordinario di accessibilità a Cortina 2021 – Progetto Definitivo

Lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della SS. 51 “Alemagna” nel tratto compreso tra il km 49+600 ed il km 53+570

Tratto urbano di Longarone adeguamento corpo stradale e barriere di sicurezza – da svincolo SR251 a svincolo di Castellavazzo



ITINERARI BICITALIA			
	tratta	km	itinerario Regionale
B1	Ciclovia dell'Adige - Bicitalia 4.1 dei Fiumi Veneti	176	Da Rivoli Veronese a Rosolina Mare
B2	Ciclovia del Brenta - Bicitalia 4.2 dei fiumi Veneti + Rev I1	120	Da Primolano a Fusina e Venezia
B3	Ciclovia Lunga via delle Dolomiti (del Piave - via Fadalto e Treviso) - Bicitalia 4.3 dei fiumi veneti + Rev I4	188	Da Cimbanche a Jesolo
B3.1	Ciclovia Lunga via delle Dolomiti - variante Belluno, Feltre, Primolano - Bicitalia 4.3 dei fiumi veneti	50	Da Belluno a Primolano
B3.2	Ciclovia Lunga via delle Dolomiti - variante Piave di pianura - Bicitalia 4.3 dei fiumi veneti	56	Da Ponte della Priula a Cortellazzo



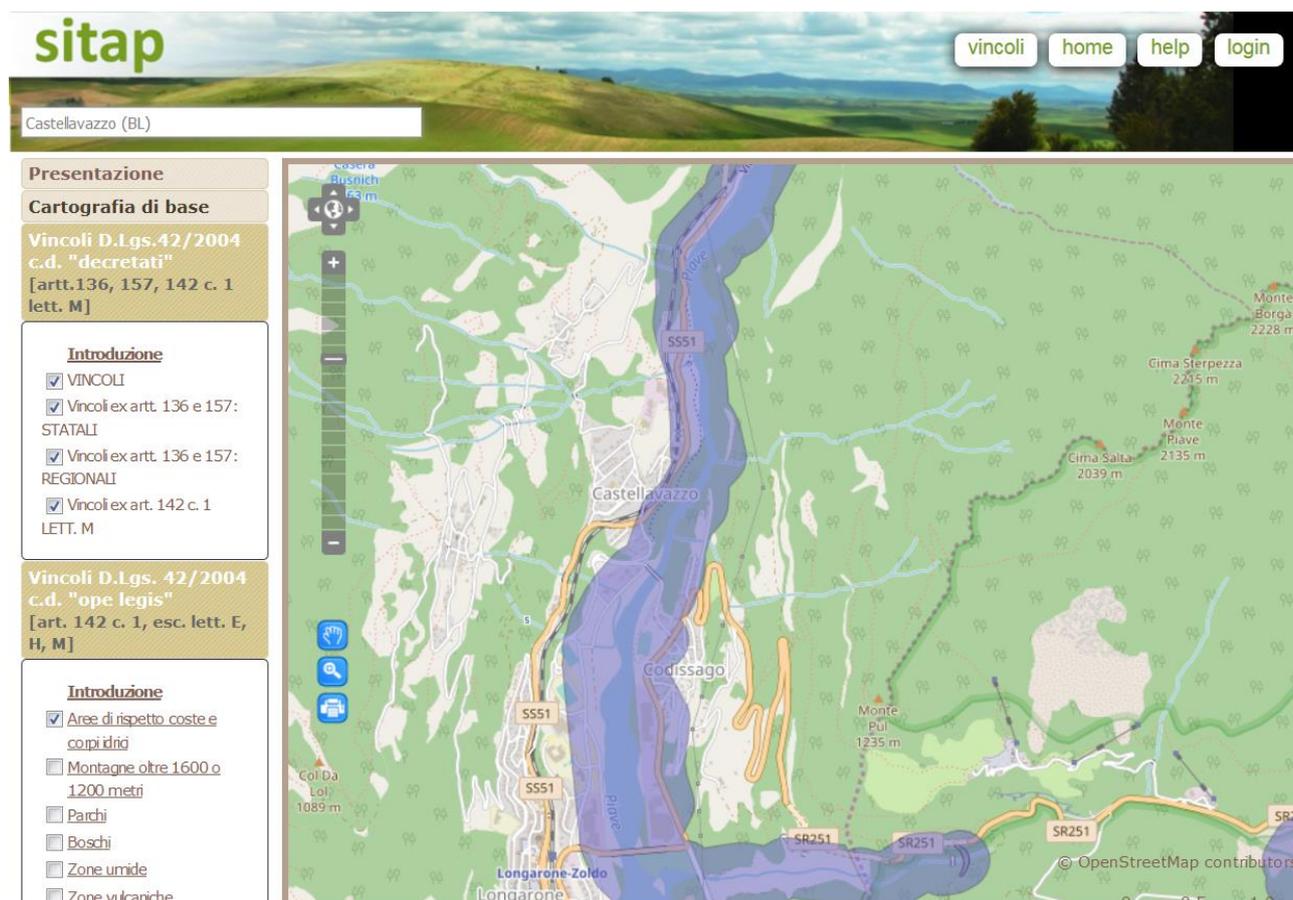
1.7. Ricchezza relativa, della disponibilità, della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona (comprendenti suolo, territorio, acqua e biodiversità) e del relativo sottosuolo

La zona interessata dal progetto è la valle del Piave, nella parte montuosa. Le risorse del territorio sono notevoli, essendo in gran parte coperto di boschi e prati, con ampia disponibilità di acque. La capacità di rigenerazione è ottima, anche grazie alle azioni di tutela. Le dimensioni del progetto in rapporto alla ricchezza e capacità di rigenerazione delle risorse naturali sono trascurabili.

1.8. Capacità di carico dell'ambiente naturale

1.8.1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi

La presenza del Piave genera un vincolo paesaggistico che non interessa l'area del progetto. Non vi sono zone umide.

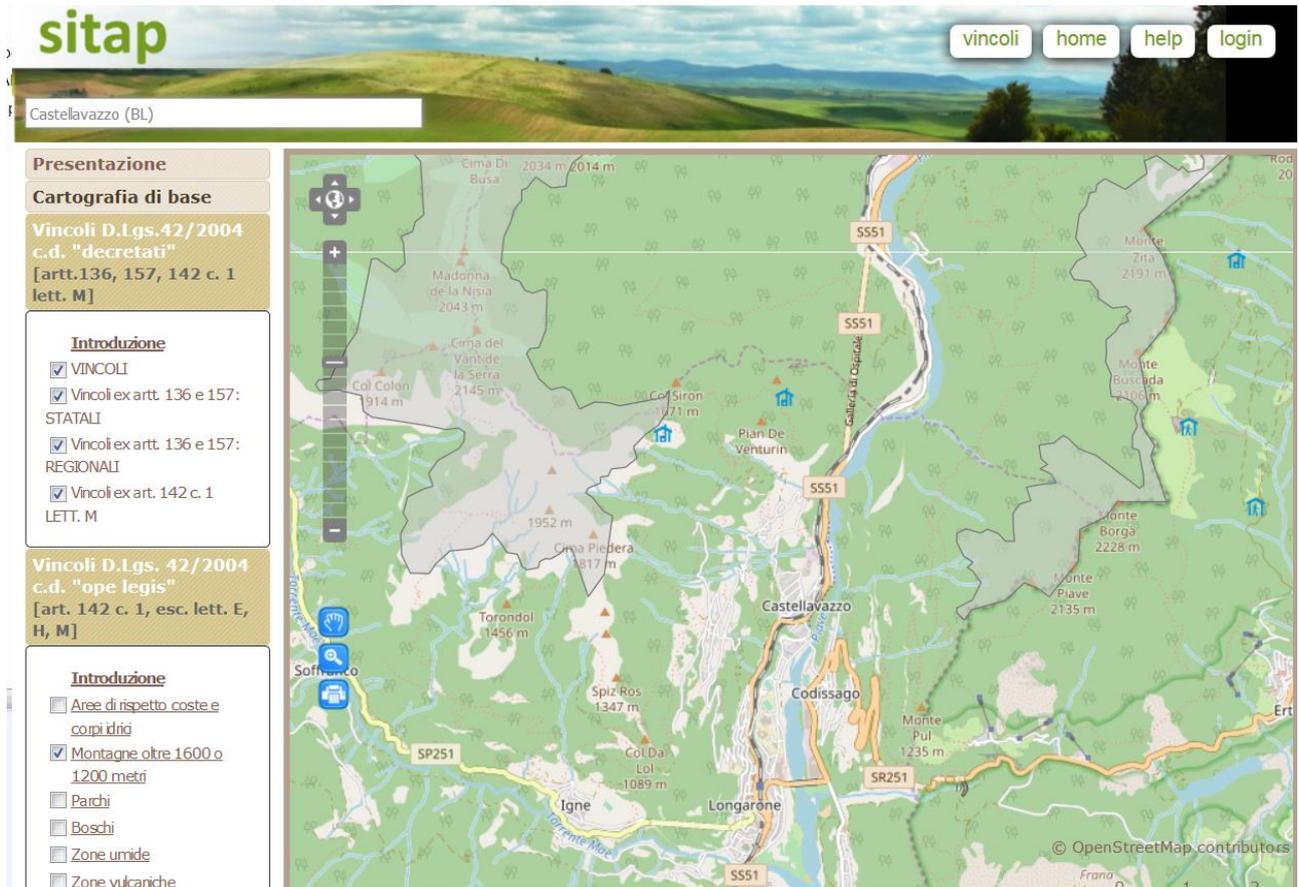


1.8.2. Zone costiere e ambiente marino

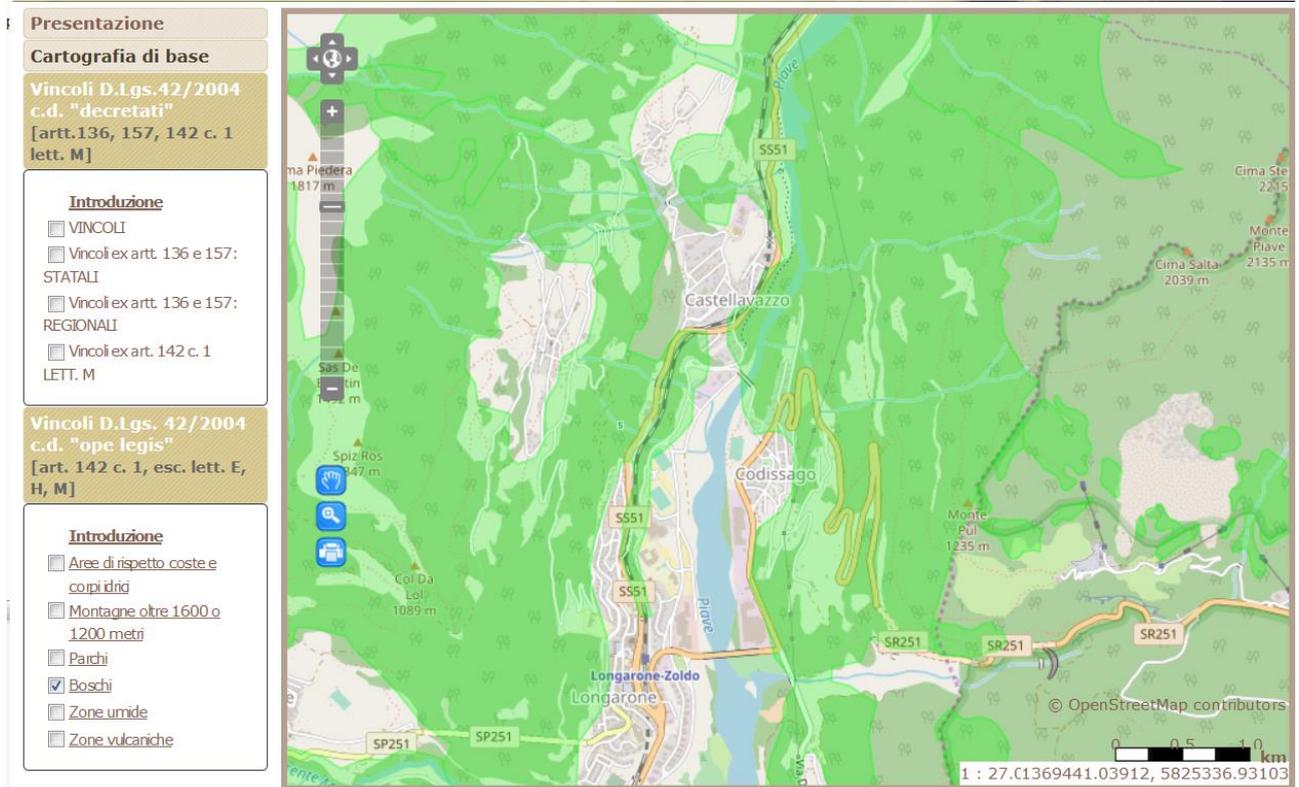
Assenti.

1.8.3. Zone montuose e forestali

L'area è montuosa con quote attorno ai 500 m. Non si genera vincolo paesaggistico per altitudine.



La maggior parte del progetto costeggia un'area boscata segnalata come vincolo paesaggistico



Oltre al sito SITAP si riporta la perimetrazione dell'area del bosco come fornita dal geoportale della regione Veneto. Gli allargamenti della sede potranno interessare localmente piccole porzioni di area boscata.

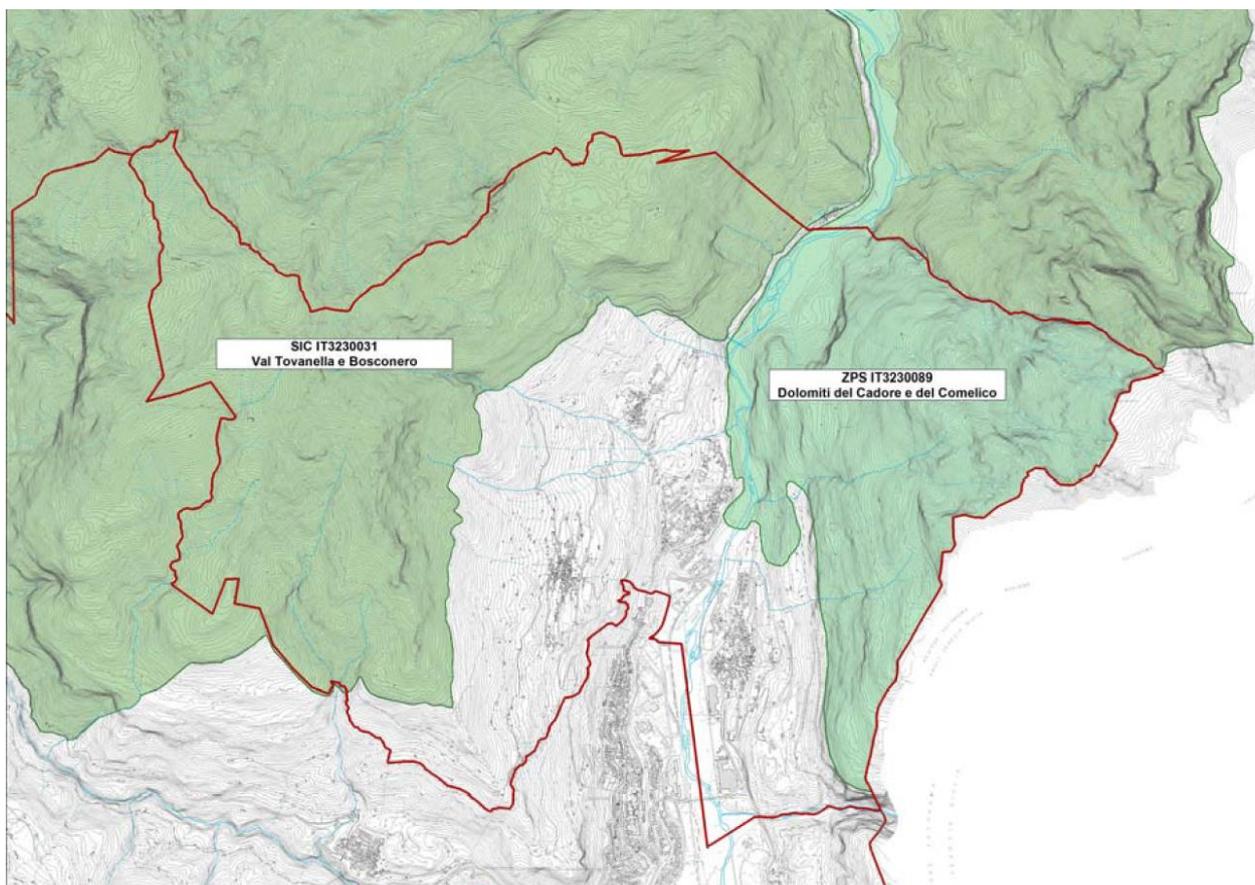


1.8.4. Riserve e parchi naturali

Non sono presenti parchi nelle zone interessate dal progetto

1.8.5. Zone classificate o protette dalla normativa nazionale (rete Natura 2000)

Il territorio di Longarone è interessato dai siti Natura 2000, che interessano la maggior parte dei versanti boscati a monte delle zone edificate.



Nome sito	Codice	Superficie totale (ha)	Superficie in comune (ha)	Tipo
1. Val Tovanella e Bosconero	IT3230031	88.45	7.5	SIC
2. Dolomiti del Cadore e del Comelico	IT3230089	70.397	12.42	ZPS

SIC IT3230031 Val Tovanella e Bosconero.

Il sito è caratterizzato dalla presenza di conifere e latifoglie, con estese mughete alle quote più elevate. L’ambiente è poco antropizzato ed in esso si trovano pendii detritici e aridi, pareti dolomitiche, ruscelli alpini ed altre entità rare. Le principali vulnerabilità sono dovute al rischio di degrado causato dall’eccessivo escursionismo, dalla caccia, dal calpestio del sottobosco, dal prelievo di fauna e flora, nonché dalle situazioni di pericolo idrogeologico.

Il progetto non interferisce con il SIC.

ZPS IT3230089 Dolomiti del Cadore e del Comelico.

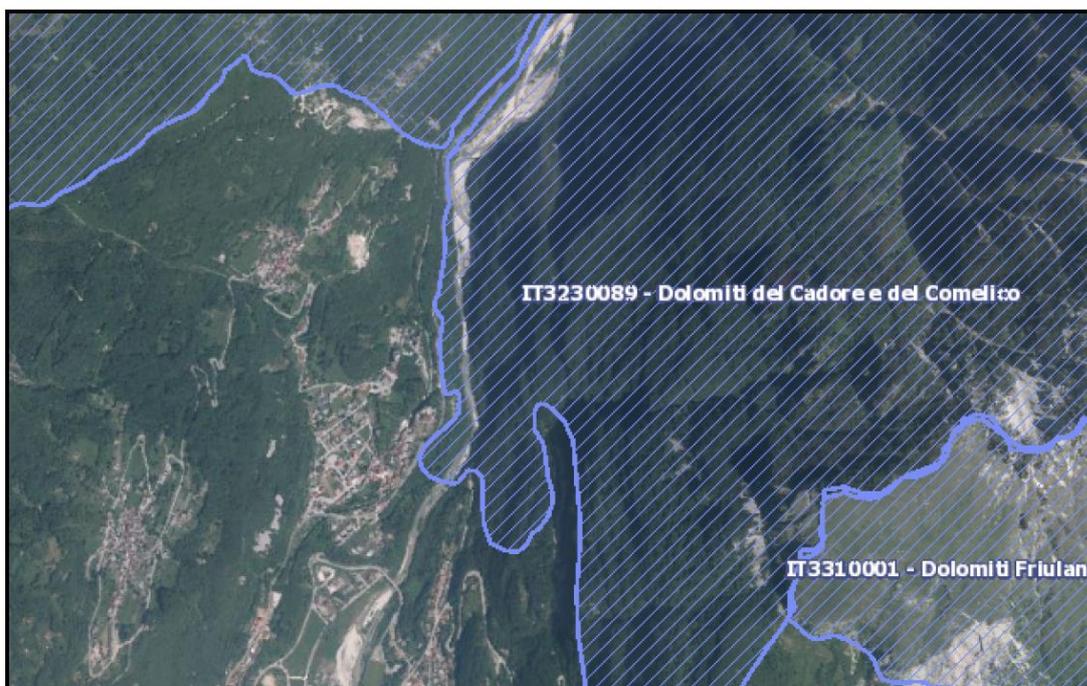
L’area appartiene alla Regione bio-geografica alpina con un’altezza media di 1.590 metri ed una estensione di circa 70.397 ha.

Il sito è caratterizzato dalla presenza di ben 31 tipi di habitat contenuti nell’Allegato I della Direttiva 92/43/CE e da cui si evince che le foreste di conifere sono di interesse prioritario. L’avifauna è di notevole interesse

conservazionistico per la presenza del picchio cinerino, picchio tridattilo, aquila reale, gufo reale e la presenza degli ambienti ideali per i tetraonidi.

Le principali vulnerabilità del sito sono legate alla fruizione antropica (rete sentieristica e accessi stradali, strutture per l'attività sportiva e ricreativa, calpestio eccessivo, disturbi sonori, saccheggio di stazioni floristiche), alle pratiche agro-silvopastorali (pascolo, abbandono di sistemi pastorali, piantagioni artificiali, sistemazione fondiaria, incendi), ad alcune pratiche cinegetiche (intrappolamento, avvelenamento, bracconaggio), alle catastrofi naturali (valanghe, smottamenti, incendi), alla modifica delle condizioni idrauliche e in misura minore agli insediamenti umani, alle infrastrutture (reti di comunicazione ed energetiche) e attività produttive (estrazione di inerti, inquinamento).

Geoportale Nazionale



0  617,54 m

Il limite della ZPS da Castellavazzo corre in molti punti a ridosso della SS 51. La tratta oggetto dell'intervento rimane a distanza dalla ZPS e non ha interferenze con essa.

1.8.6. 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 BirdLife International, che ha sviluppato il programma. Attualmente, ci sono circa 10000 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.

IBA 047 – Prealpi Carniche

L'IBA 047 “Prealpi Carniche” si estende per 89.414 ha. L'IBA interessa sia la Regione Veneto che la Regione Friuli – Venezia Giulia, include interamente il Parco Regionale delle Dolomiti Friulane e comprende parte della SIC/ZPS IT3310001 “Dolomiti Friulane”.

Essa è costituita dalla zona collinare e montuosa delle Prealpi Friulane ai confini col Veneto situata tra i fiumi Piave e Tagliamento. L'area è caratterizzata da un mosaico di prati, pascoli e boschi ed è di rilevante importanza per il Re di quaglie e per varie specie di rapaci e tetraonidi.

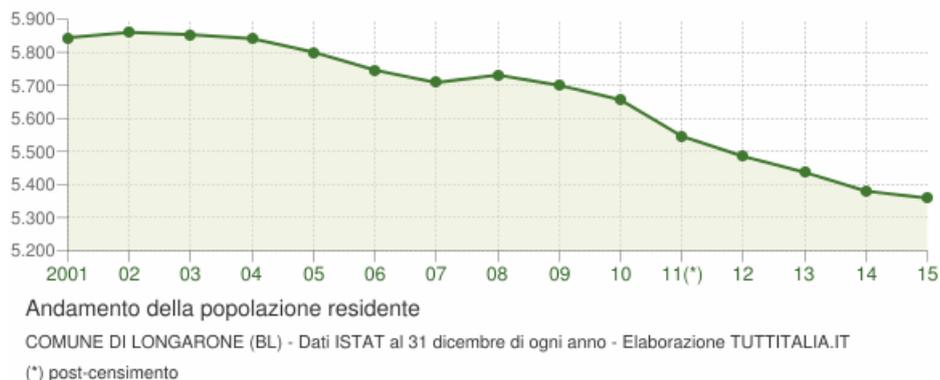
In Tabella seguente si riporta la caratterizzazione dell'IBA secondo i criteri utilizzati nella relazione finale 2002 “Sviluppo di un sistema nazionale delle ZPS sulla base della rete delle IBA (Important Bird Areas)” redatto dalla LIPU.

Specie	Nome scientifico	Status	Criterio
Aquila reale	<i>Aquila chrysaetos</i>	B	C6
Falco pecchiaiolo	<i>Pernis apivorus</i>	B	C6
Biancone	<i>Circaetos gallicus</i>	B	C6
Nibbio bruno	<i>Milvus migrans</i>	B	C6
Pellegrino	<i>Falco peregrinus</i>	B	C6
Francolinodi monte	<i>Bonasa bonasia</i>	B	C6
Fagiano di monte	<i>Tetrao tetrix</i>	B	C6
Gallo cedrone	<i>Tetrao urogallus</i>	B	C6
Re di quaglie	<i>Crex crex</i>	B	A1, C1, C6
Gufo reale	<i>Bubo bubo</i>	B	C6
Picchio cenerino	<i>Picus canus</i>	B	C6
Picchio nero	<i>Dryocopus martius</i>	B	C6
(B specie nidificanti - C6 il sito è uno dei 5 più importanti nella sua regione amministrativa per una specie o sottospecie inclusa in Allegato 1 della “Direttiva Uccelli”).			

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

1.8.7. Zone a forte densità demografica

Non siamo in presenza di zona a forte tensione demografica. Al 2013 il territorio di Castellavazzo presenta una popolazione di 1597 unità. Il Comune di Longarone conta 5.301 abitanti (01/01/2017 - Istat). Osservando l'andamento demografico comunale dal 2001 al 2014 del comune unico di Longarone si vede come il esso sia investito dal fenomeno dell'abbandono dei centri che, negli ultimi decenni, sta interessando la maggior parte dei centri montani della Provincia di Belluno. Si riscontra infatti una perdita di popolazione di circa l'8%, in linea con la media provinciale.

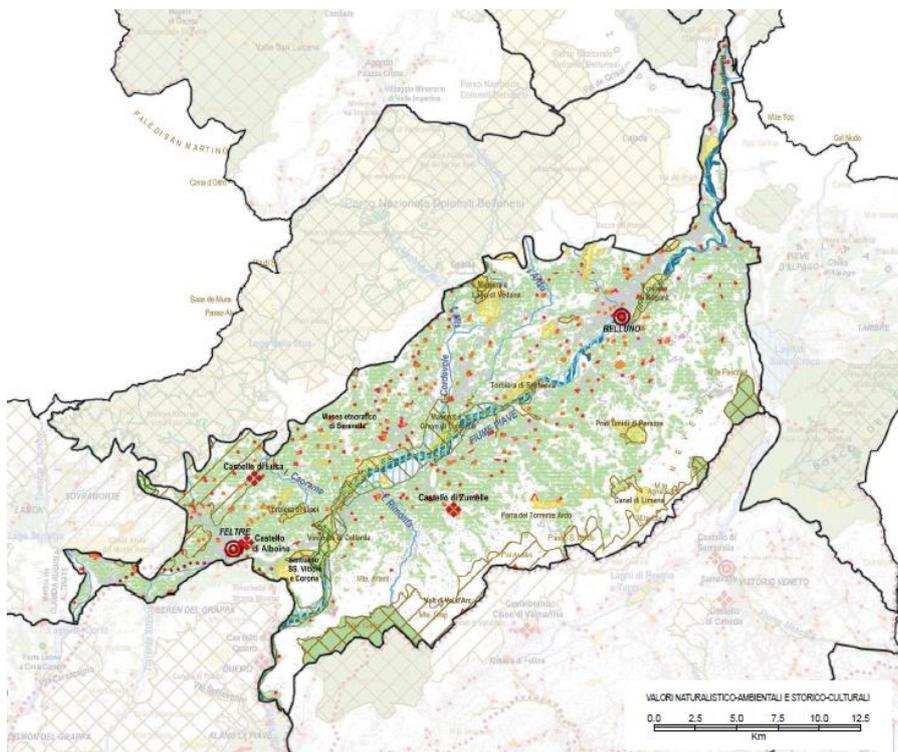


1.8.8. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica

Come richiesto dal DPCM 42/2004, il territorio veneto è stato suddiviso in ambiti (Ambiti strutturali di paesaggio) omogenei per quanto riguarda le caratteristiche di integrità e rilevanza dei valori paesaggistici, oltre che per le loro caratteristiche morfologiche, ambientali e insediative, e per ciascuno di essi il piano ha definito le necessarie forme di tutela, riqualificazione e valorizzazione e gli obiettivi di qualità paesaggistica da raggiungere. Per quanto riguarda il territorio della Provincia di Belluno, in esso la Regione ha riconosciuto 8 ambiti strutturali, quali:

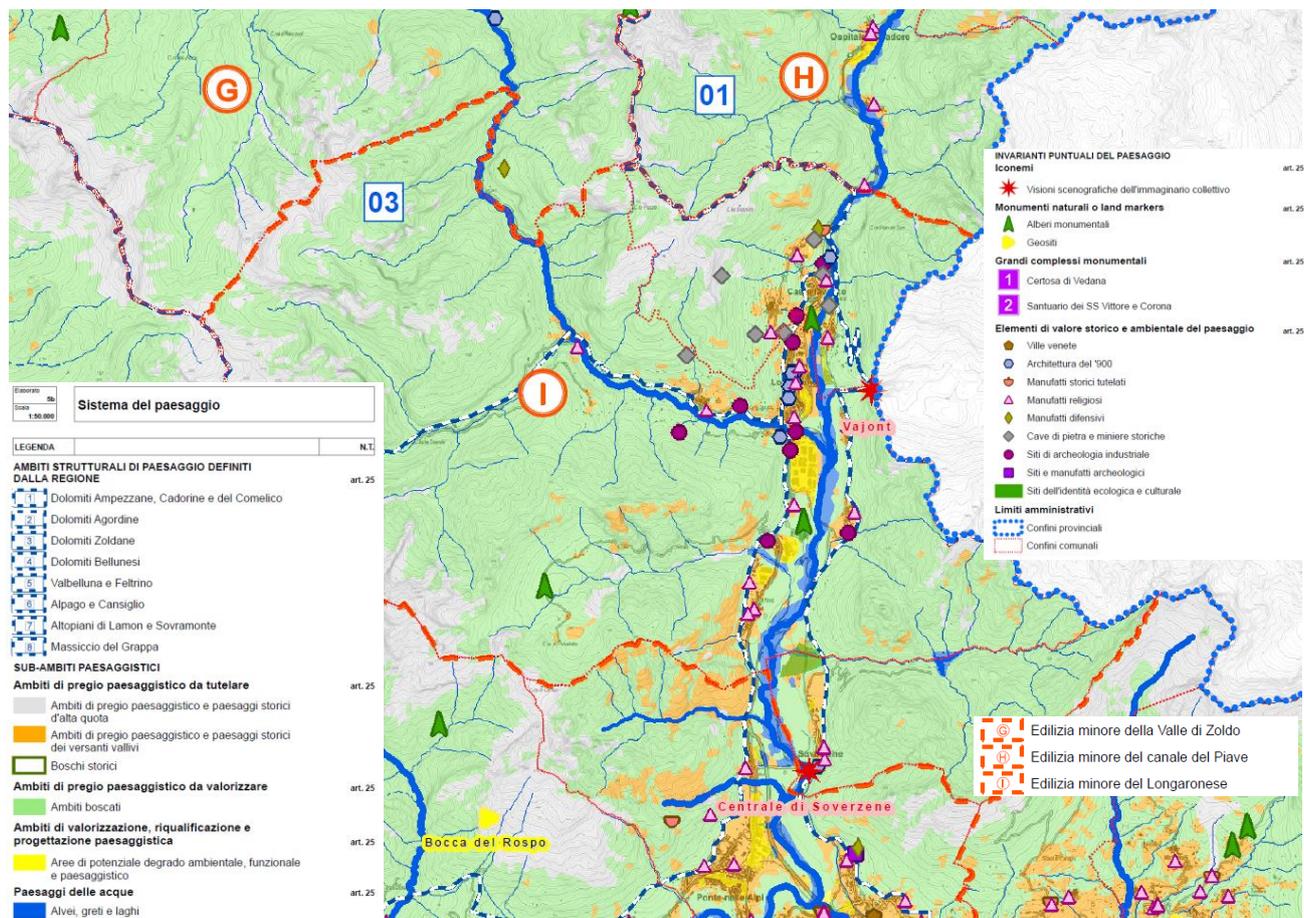
01. Dolomiti d’Ampezzo, del Cadore e del Comelico
02. Dolomiti Agordine
03. Dolomiti Zoldane
04. Dolomiti Bellunesi
05. Valbelluna e Feltrino
06. Alpi di Lamon e Sovramonte
07. Altopiani di Lamon e Sovramonte
08. Massiccio del Grappa.

Il territorio di Longarone a ridosso della SS51 è compreso nell’ambito “05. Valbelluna e Feltrino”



Anche il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

(PTCP) dalla Provincia di Belluno, riprendendo l’interesse per il tema del paesaggio, ha individuato, nella Tavola 5C “Sistema del Paesaggio”, gli Ambiti provinciali delle tradizioni costruttive locali, nei quali Longarone rientra nell’Ambito I “Edilizia minore del Longaronese”.



Sul territorio di Longarone sono presenti le seguenti emergenze:

- le chiese dei Santi Quirici e Iulitae a Castellavazzo pre XIII sec. (probabilmente sui resti del Castellum Laebactium) e la chiesa di S.Maria Assunta a Codissago (XVI sec.) con apparati architettonici ed iconografici peculiari;
- il Castello della Gardona, edificio culturale e testimoniale di significativo pregio;
- gli itinerari, i percorsi ed i luoghi di interesse storicotestimoniale (il fortitium Gardonae, il tracciato paleoveneto/romano a Castellavazzo, i luoghi della memoria del Vajont);
- l'ex cementificio e relativi forni a Castellavazzo quali documenti della civiltà industriale
- il sistema della rete museale rappresentata dal Museo della Pietra e degli Scalpellini di Castellavazzo ed il Museo degli zattieri del Piave con il Centro Internazionale Studi sulla Zattera di Codissago;
- i luoghi, gli edifici e i manufatti collegati alle attività di estrazione della pietra;
- le testimonianze diffuse di cultura storica (capitelli, edicole, fontane in pietra locale, muri a sasso ecc.) che segnano la memoria collettiva.
- la diga del Vajont;
- la ricostruzione di Longarone;
- il museo del Vajont;
- la Chiesa Monumento di Longarone (G. Michelucci)

L'ambito è completamente percorso in senso longitudinale dal sistema di Strade Statali n. 51, 50 e 50bis, che collegano Longarone, Ponte nelle Alpi, Belluno e Feltre in destra Piave, ricalcando la viabilità lombardo-veneta, che raccoglie anche gli accessi delle molte valli laterali: a Longarone la SP 251 si diparte in direzione dello Zoldano, tra Sedico e Belluno la SR 203 penetra nel canale d'Agordo, all'altezza di Fonzaso la SS 50 si dirige verso nord collegando la Valbelluna con il Trentino, a Feltre la SR 348 collega l'ambito ad ovest con la pianura sopra Montebelluna. Ad est invece l'ambito è lambito dall'autostrada A27, che connette Ponte nelle Alpi alla pianura veneta. Un terzo accesso da sud è costituito dalla ardua strada militare del Passo di San Boldo che collega la Valbelluna alla Valsana.

Pur essendo un'area montana, l'ambito si discosta nettamente dalla immagine di territorio alpino. L'assetto territoriale infatti è connotato più da un esteso e vario uso agricolo piuttosto che dalla destinazione a prato e a pascolo, soprattutto nella parte più bassa del fondovalle.

Sono numerosi terreni coltivati e si conservano tracce delle colture promiscue che accompagnavano in passato i regimi di mezzadria. **Le aree a naturalità più spiccata sono versanti boscati e le aree di pertinenza dei corsi fluviali (fiume Piave e affluenti).**

Il centro di Longarone è stato completamente ricostruito dopo il disastro del Vajont del 1963, ricordato da numerosi siti della memoria come il cimitero monumentale delle vittime del Vajont e la chiesa di Longarone di Giovanni Michelucci. Il Museo del Vajont presso Longarone, attualmente chiuso, raccoglie le testimonianze del disastro.

1.8.9. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228.

Non segnalati

1.8.10. Fragilità idrogeologiche (PAI 2012)

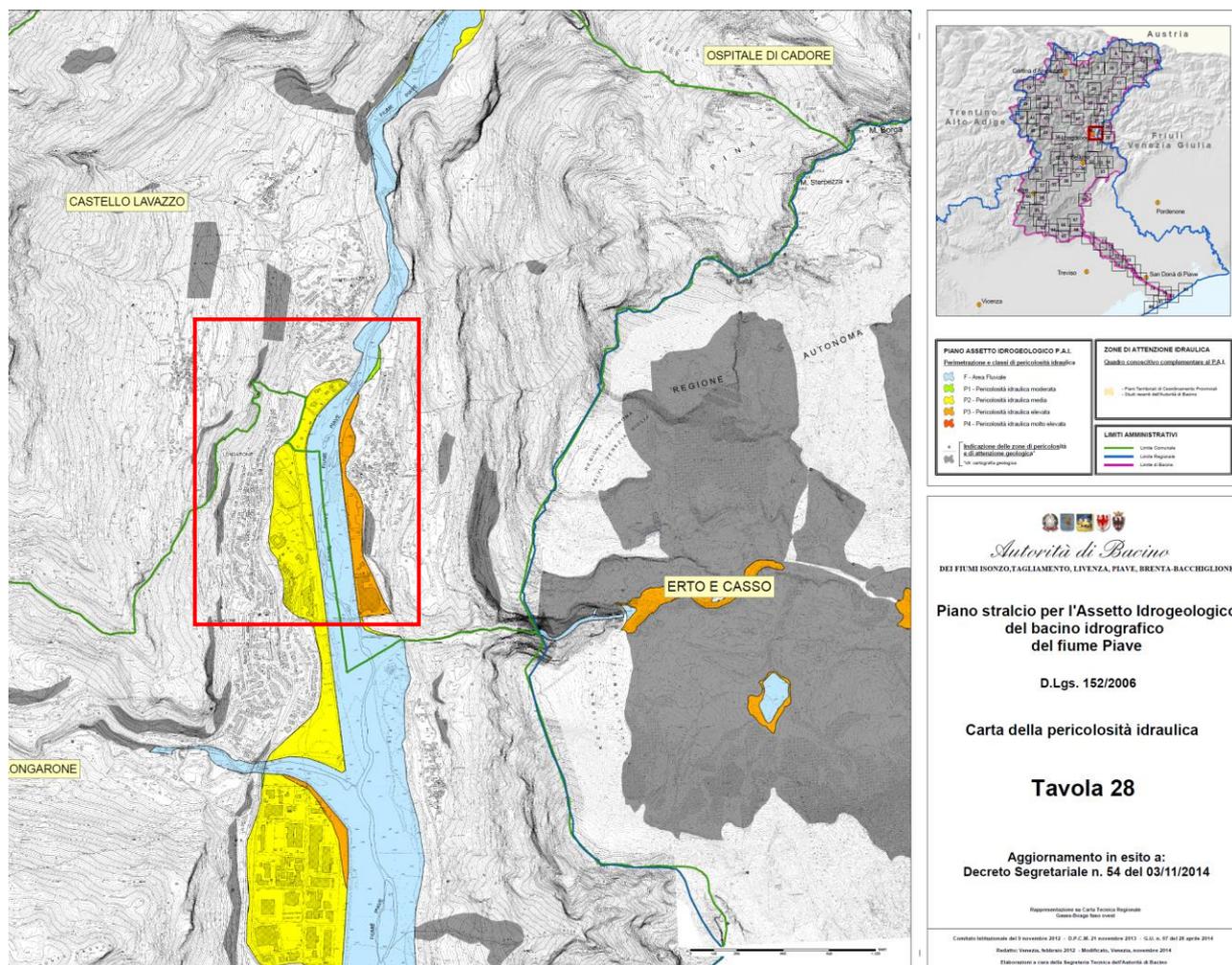
L'attuale viabilità percorre la valle del Piave in destra idrografica, in corrispondenza del raccordo dei pendii degradanti da Ovest.

L'asse della valle coincide con il corso del Fiume Piave, nella quale confluiscono alcune valli secondarie incise in epoca glaciale. Le pareti in sinistra idrografica sono spesso spoglie di vegetazione, mentre sul lato opposto i versanti presentano generalmente pendenze minori e abbondante presenza di arbusti. Il Fiume Piave, in regime prevalentemente stazionario, scorre diversi metri più in basso rispetto la sede stradale. Elementi di morfologia attiva sono legati essenzialmente a fenomeni di crollo o di deposizione fluviale e si rinvennero localmente nelle immediate adiacenze dell'area. Gli effetti dei crolli sono stati in gran parte mitigati nel corso degli anni mediante realizzazione di murature e consolidamenti di vario tipo.

Il piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Piave, individua le zone a rischio.

Pericolosità Idraulica

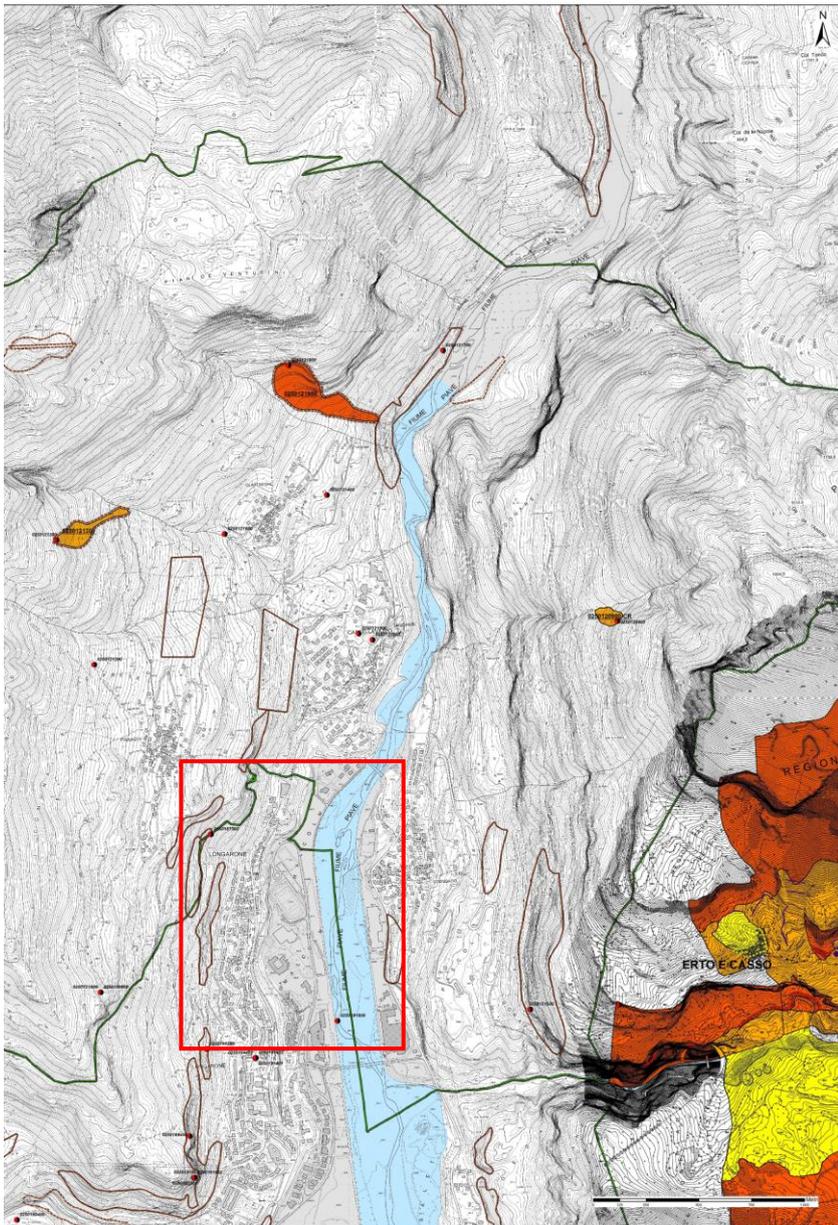
Non vengono evidenziate zone di pericolosità idraulica a ridosso dell'area fluviale del Piave.



La carta dei vincoli del PTCP (Piano territoriale di Coordinamento Provinciale) individua la zona del Piave come “Aree tutelate Vincolo idrogeologico forestale (R.D. 3267/1923)”

Pericolosità geologica

Il PAI individua un’area a rischio poco prima del ponte canale a nord di Castellavazzo. Non viene segnalato nulla nella zona dell’intervento.



<p>PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO P.A.I.</p> <p>Permettibilità a classi di pericolosità geologica</p> <ul style="list-style-type: none"> P1 - Pericolosità geologica moderata P2 - Pericolosità geologica media P3 - Pericolosità geologica elevata P4 - Pericolosità geologica molto elevata <p>030002200A Codice identificativo della permeazione geologica P.A.I. ed esclusione delle cinte rosse</p> <p>030002200A-CR Codice identificativo della permeazione geologica P.A.I. relativo alle cinte rosse</p> <p>Indicazione delle zone di pericolosità e di attenzione sismica</p> <ul style="list-style-type: none"> CR - cartografia sismica <p>OPERE DI DIFESA</p> <ul style="list-style-type: none"> Opere di difesa e sviluppo fluviale <p>LIMITI AMMINISTRATIVI</p> <ul style="list-style-type: none"> Limite Comunale Limite Regionale Limite di Bacino 	<p>ZONE DI ATTENZIONE GEOLOGICA</p> <p>QUADRO CONOSCITIVO COMPLEMENTARE AL P.A.I. PROVENIENTE DA FONTI INFORMATIVE DIVERSE</p> <p>Dissesti franosi recenti</p> <p>Fonte Informativa Autorità di Bacino Alto Adriatico</p> <ul style="list-style-type: none"> Localizzazione indicata dissesti franosi recenti non delimitati Dissesto franoso delimitato <p>Dissesti franosi recenti - Fonte Informativa Regione del Veneto / Provincia</p> <ul style="list-style-type: none"> Localizzazione dissesti franosi recenti non delimitati Dissesto franoso delimitato <p>Banca dati I.F.P.L. - Inventario dei fenomeni franosi in Italia</p> <ul style="list-style-type: none"> Localizzazione dissesti franosi non delimitati Dissesto franoso delimitato <p>030002200 Codice identificativo dei dissesti franosi (P.F.)</p> <p>Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale - P.T.C.P.</p> <ul style="list-style-type: none"> Localizzazione dissesti franosi non delimitati Dissesto franoso delimitato <p>Indicazione e schematizzazione di un elemento geomorfologico complesso a fenomeni di instabilità</p>
---	---



Autorità di Bacino
DEI FIUMI ISONZO, TAGLIAMENTO, LIVENZA, PIAVE, BRENTA-BACCHIGLIONE

Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Piave

D.Lgs. 152/2006

Carta della pericolosità geologica

Comune di Castellavazzo (BL)
Il significato dei tematismi va riferito al solo territorio comunale

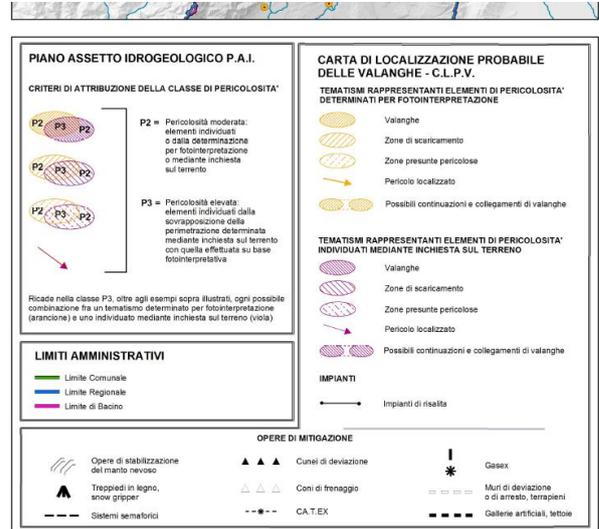
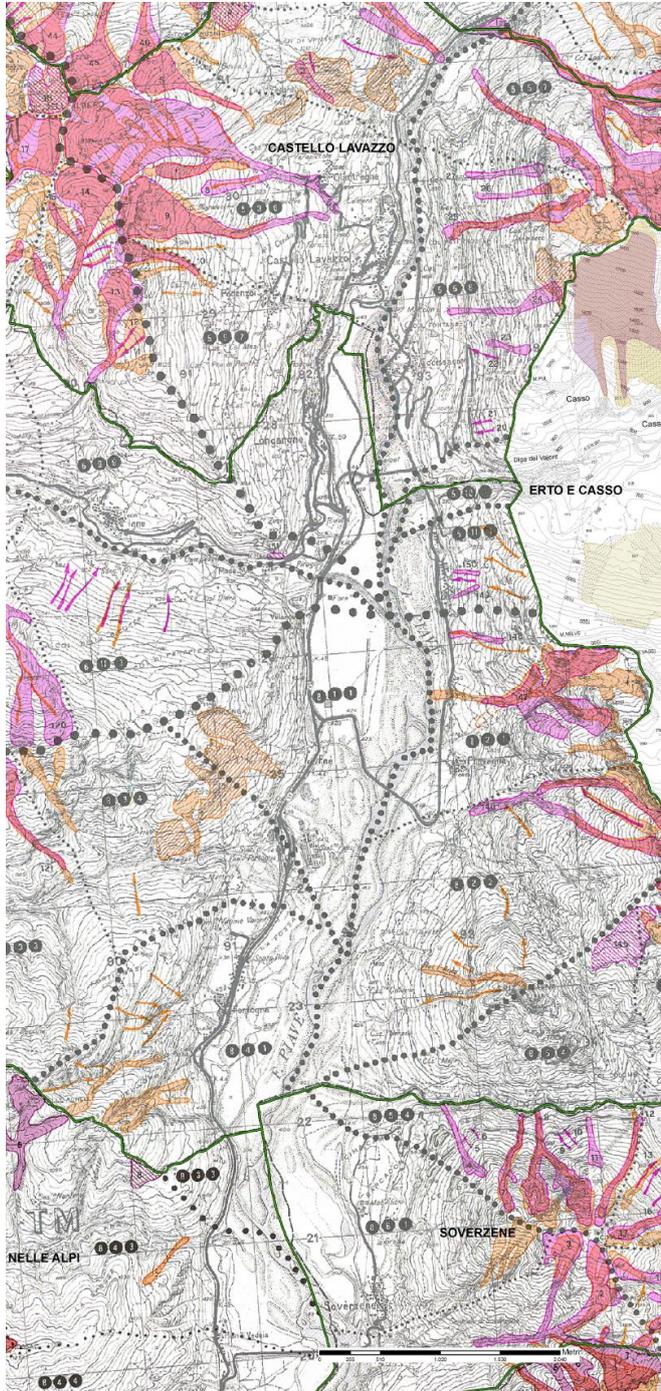
Tavola 1 di 1

Rappresentazione su Carta Tecnica Regionale
Quotante 1:50.000 scala reale

Comitato Istituzionale del - D.P.C.M. del
Redatto: Venezia, febbraio 2012
Elaborazioni a cura della Segreteria Tecnica dell'Autorità di Bacino

Pericolosità Valanghe

Viene segnalata una zona a pericolosità moderata in corrispondenza del Ponte canale. Nulla nella zona dell'Intervento.



Autorità di Bacino
 DEI FIUMI ISONZO, TAGLIAMENTO, LIVENZA, PIAVE, BRENTA-BACCHIGLIONE

Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Piave
 D.Lgs. 152/2006

Carta della pericolosità da valanga
Comune di Longarone (BL)
 Il significato dei tematismi va riferito al solo territorio comunale

Tavola 1 di 2

Rappresentazione su Cartografia dell'Istituto Geografico Militare Gauss-Boaga fuso ovest

Comitato Istituzionale del - D.P.C.M. del
 Redatto: Venezia, febbraio 2012
 Elaborazioni a cura della Segreteria Tecnica dell'Autorità di Bacino

1.8.11. Vincolo idrogeologico (R.D.L. 30.12.1923, n. 3267)

Normativa di riferimento:

- R.D.L. 30.12.1923, n. 3267 - artt. 1 e seguenti;
- R.D. 16.05.1926, n. 1126 – artt. 1 e segg.;
- L.R. 13.09.1978, n. 52 – artt. 2-3-4-5;
- Prescrizioni di Massima e di Polizia Forestale (P.M.P.F.).

Definizione di terreni sottoposti a vincolo idrogeologico:

Come disposto dall'art. 1 del R.D.L. 30.12.1923, n. 3267, a tutela del pubblico interesse, sono sottoposti a vincolo idrogeologico i terreni di qualsiasi natura e destinazione che, per effetto della loro utilizzazione, possono subire denudazioni, perdere la stabilità o turbare il regime delle acque.

Il vincolo che viene imposto con provvedimento discrezionale della pubblica amministrazione, a seguito di un procedimento svolto in contraddittorio con i proprietari dei terreni, determina una rilevante limitazione all'uso e al godimento della proprietà.

I provvedimenti di imposizione del vincolo idrogeologico finora sono stati emanati a livello di territorio comunale.

Descrizione del tipo di vincolo.

Nei terreni sottoposti a vincolo idrogeologico:

- la trasformazione di boschi in altra qualità di coltura è vietata, salvo preventiva autorizzazione rilasciata dall'Amministrazione regionale;
- la trasformazione di terreni saldi in terreni soggetti a periodica lavorazione è vietata, salvo preventiva autorizzazione rilasciata dall'Amministrazione regionale;
- l'esercizio del pascolo è soggetto a restrizioni;
- l'esecuzione di movimenti terra deve essere preventivamente dichiarata all'autorità competente (a seconda dei casi: Regione, Comuni, Enti Parco), la quale potrà impartire le necessarie prescrizioni esecutive o vietarne la realizzazione;
- tutti gli interventi devono essere eseguiti nel rispetto delle Prescrizioni di Massima e di Polizia Forestale.

Individuazione e rappresentazione delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico:

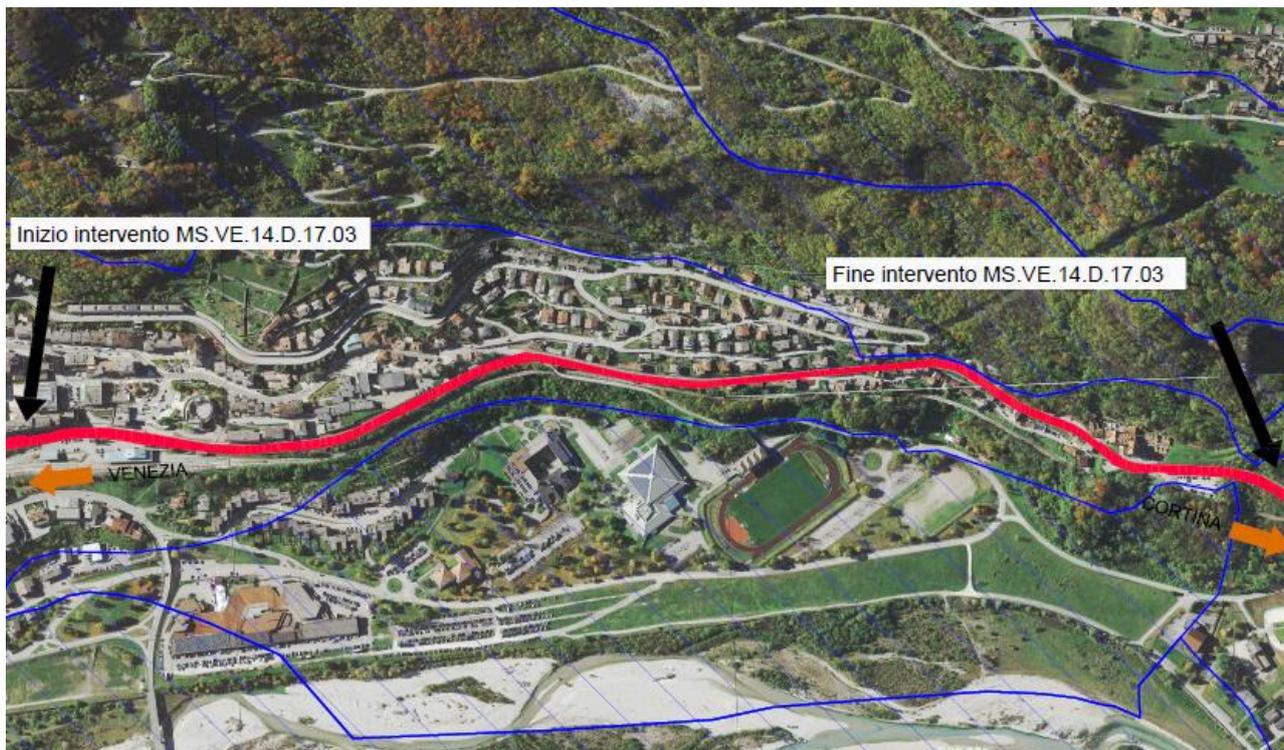
Per l'individuazione dei terreni sottoposti a vincolo idrogeologico si deve far riferimento agli atti amministrativi di imposizione del vincolo emanati nel corso del tempo dall'autorità competente, ai sensi del R.D.L. 30.12.1923, n. 3267 e della L.R. 13.09.1978, n. 52.

Gli atti di vincolo di norma sono corredati da una cartografia in scala 1: 25.000 e da una mappa catastale in scala almeno 1:10.000, e dalla descrizione dei confini delle aree vincolate.

Gli atti di vincolo sono conservati presso gli archivi dei Servizi Forestali Regionali competenti per territorio.

La gran parte degli atti di vincolo risale agli anni '30 e '50, pertanto si segnala la necessità che potrebbe risultare necessario effettuare un aggiornamento dei dati catastali, ai fini della trasposizione cartografica del vincolo.

Nella figura seguente, in sovrapposizione all'ortofoto, sono riportati le aree soggette a vincolo idrogeologico (fonte DataBase Cartografico della Regione Veneto) .



1.8.12. Sismicità

il Comune di Longarone (BL) con Castellavazzo , è inserito tra le zone 2.

L’esame del catasto dei terremoti italiani disponibile presso l’INGV (<http://emidius.mi.ingv.it/CPT104>) ha permesso di ricostruire la storicità sismica dell’area, riassunta nella seguente tabella

Anno	Località	Magnitudo momento	Zona sorgente
1392	BELLUNO	4.83	905
1401	SEDICO	4.83	905
1404	BELLUNO	5.17	905
1406	BELLUNO	4.63	905
1411	BELLUNO	4.63	905
1690	BELLUNO	4.83	905
1859	BELLUNO	4.63	905
1873	Bellunese	6.33	905
1873	BELLUNO	5.03	905
1875	BELLUNO	4.83	905
1876	PUOS	4.63	905
1890	CADORE	5.09	905
1892	CLAUT	5.17	905
1893	LONGARONE	4.83	905
1895	BARCIS	4.83	905
1904	CLAUT	4.83	905
1912	PUOS	4.7	905
1925	SEDICO	4.73	905
1934	CLAUT	5.07	905
1937	BELLUNO	4.83	905
1946	CANSIGLIO	4.49	905
1994	CADORE	4.65	905
1996	CLAUT-BARCIS	4.59	905

1.8.13. Riassunto vincoli ed incidenze

Ambiti di tutela		SI	NO
1	AREE DI RILEVANTE INTERESSE AMBIENTALE (A.R.I.A.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2	BIOTOPO NATURALE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3	PARCO O RISERVA REGIONALE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4	PARCO COMUNALE O INTERCOMUNALE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
5	AREA DI REPERIMENTO	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
6	ZONA DI PROTEZIONE SPECIALE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
7	SITO DI INTERESSE COMUNITARIO	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
8	VINCOLO IDROGEOLOGICO R.D. 3267/23 E L.R. 22/82	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
9	IBA (important bird Area)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
10	TUTELA AMBIENTALE E PAESAGGISTICA art 136 DL n 42 22.01.04	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
11	TUTELA AMBIENTALE E PAESAGGISTICA art 142 DL n 42 22.01.04 comma 1 lettera c) fiumi e relative sponde	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
12	TUTELA AMBIENTALE E PAESAGGISTICA art 142 DL n 42 22.01.04 comma 1 lettera g) territori coperti da foreste e da boschi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	Vincolo Forestale	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	BOSCHI PERCORSI DA INCENDI 353/2000	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
16	USI CIVICI	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>



2. Impatto sulle componenti dell’ambiente

2.1. Entità ed estensione dell’impatto

L’entità dell’impatto più significativo è limitata alle fasi cantiere, con occupazioni necessarie alla costruzione degli allargamenti di carreggiata. Le aree di cantiere per depositi verranno ricavate in aree pubbliche.

L’orografia del territorio attraversato dal tratto di intervento è caratterizzata da ambiente urbano che lascia pochi spazi alle aree di cantiere operativo, che pertanto si limitano a quelle strettamente necessarie per la realizzazione delle opere d’arte previste da progetto.

Con l’opera in esercizio si esauriranno gli effetti aggiuntivi rispetto allo stato attuale. Le occupazioni di territorio dovute alle rettifiche della sezioni saranno trascurabili.



2.2. Natura dell’impatto

2.2.1. Trasformazione di coltura

L’intervento in progetto si inserisce in un contesto urbano con aree boscate. L’allargamento della SS 51 comporterà la sottrazione di limitate aree già in fascia di pertinenza stradale.



2.2.2. Valori naturalistici (flora e fauna)

L'intervento non interferisce con sistemi naturalistico della Rete Natura 2000. La natura dell'impatto maggiore sarà temporanea in fase di cantiere. Ad opera compiuta, e ripristinate le condizioni preesistenti nelle aree di cantiere, l'incidenza dell'intervento sarà trascurabile rispetto allo stato attuale su flora e fauna.

2.2.3. Stabilità del terreno

Gli interventi non pregiudicano la stabilità di versanti e pendii..

2.2.4. Acque meteoriche

Si prevede di smaltire le acque meteoriche in maniera coerente all'esistente.

2.2.5. Idrografia superficiale

L'idrografia superficiale è caratterizzata dal bacino del Piave. Le opere necessarie alla rettifica della SS 51 non avranno effetti ed impatti negativi sulle acque superficiali.

2.2.6. Interferenza sull'ecosistema della zona

L'opera non avrà interferenze negative permanenti con l'ecosistema della zona.

2.2.7. Valore storico e archeologico

L'intervento si mantiene nella fascia in adiacenza alla strada esistente senza interessare valenze storiche o archeologiche note.

2.2.8. Estetica a breve campo

Il progetto prevede elementi infrastrutturali già presenti nel territorio (muri, barriere ecc) in allargamento alla viabilità esistente. Localmente vi saranno ovvie modifiche delle presenze antropiche.

2.2.9. Estetica a lungo campo

Trattandosi di lavori su di una viabilità esistente si esclude qualsiasi alterazione dello skyline dei luoghi a lungo campo.

2.2.10. Rumore

La zona presenta il persistente fondo acustico tipico di una viabilità statale, in particolare nelle ore di punta estiva ed invernale. I lavori porteranno inevitabilmente un incremento di rumore lungo la strada, legato all'azione di macchine operatrici di cantiere. Esso risulterà comunque inavvertibile già a breve distanza, annullandosi del tutto a intervento completato.

2.2.11. Odore

Non si prevede che le lavorazioni previste possano alterare in alcun modo lo stato di fatto, né in fase di costruzione, né a lavori completati.

2.2.12. Polveri

In fase di lavoro le macchine operatrici produrranno un incremento di tale parametro durante le effettive ore di attività del cantiere, in particolare durante le lavorazioni che implicano movimenti terra in genere, le modeste fresature di pavimentazioni in conglomerato bituminoso e le demolizioni totali e/o parziali di manufatti in calcestruzzo. Tali variazioni ritorneranno ai valori attuali una volta completate le suddette lavorazioni.

2.2.13. Rischi igienico-sanitari

Le lavorazioni previste non indurranno nel territorio nuove fonti di inquinamento permanente. Per tutta la durata dei lavori si avrà in cantiere emissione di gas di scarico da parte dei mezzi d'opera. Tale impatto risulterà limitato all'area di cantiere e cesserà a fine lavori.

2.3. Natura transfrontaliera dell'impatto

Il progetto non ha impatti diretti transfrontalieri.

2.4. Intensità e complessità dell'impatto

L'impatto maggiore si avrà sulla viabilità in fase di costruzione. Impatti ridotti e circoscritti si avranno sulle aree di cantiere. Questi impatti sono comunque reversibili con i ripristini e le compensazioni previste.

2.5. Probabilità dell'impatto

L'impatto è certo e facilmente prevedibile, trattandosi di lavori stradali con tecniche tradizionali su una strada esistente.

2.6. Prevista insorgenza, durata, frequenza e reversibilità dell'impatto

Come già argomentato l'impatto sarà concentrato in fase di cantiere.

La durata del cantiere è ipotizzabile in due anni. L'impatto di cantiere sarà reversibile con mitigazioni e ripristini.

2.7. Cumulo tra l'impatto del progetto in questione e l'impatto di altri progetti esistenti e/o approvati

L'impatto del progetto si cumulerà con gli altri interventi previsti da ANAS sulla SS 51. L'effetto sarà positivo sulla sicurezza e fluidità della circolazione stradale.

2.8. Possibilità di ridurre l'impatto in modo efficace.

L'impatto del cantiere potrà essere ridotto con le misure di mitigazione elencate nel capitolo seguente.

3. MONITORAGGI E MITIGAZIONI

Nelle successive fasi di progettazione e nei documenti di gara saranno prescritte una serie di misure di mitigazione descritte nei paragrafi seguenti.

3.1. Atmosfera

Nel caso in cui le lavorazioni di movimento terra e fresatura si svolgano in periodi siccitosi, in cui ci sia l'effettiva diffusione di polveri, dovranno essere attuate misure di mitigazioni quali la bagnatura delle piste non pavimentate percorse da mezzi e la bagnatura e/o copertura con teli dei materiali di scavo.

3.2. Rumore

Con riferimento alla componente ambientale Rumore, le operazioni e le lavorazioni eseguite all'interno dei cantieri edili, generalmente superano i valori limite fissati dalla normativa vigente. Tuttavia la legge quadro 447/95 prevede la possibilità di deroga al superamento dei limiti al comune di competenza.

Se si prevede il superamento dei limiti di emissione sarà necessario chiedere l'autorizzazione in deroga al comune presentando apposita domanda, corredata da documentazione descrittiva del progetto, come ad esempio previsto dalla recente legge regionale 18 giugno 2007, n. 16. All'articolo 20, comma 6.

3.3. Vibrazioni

Qualora si eseguano lavorazioni potenzialmente critiche per la produzione di vibrazioni

- si dovranno effettuare azioni attive finalizzate alla riduzione delle vibrazioni agendo direttamente sulle sorgenti, ottimizzando il comportamento dinamico, diminuendo le masse squilibrate, aumentando le azioni dissipatrici;
- si dovrà in alternativa o contemporaneamente, prevedere un cambiamento delle condizioni di funzionamento (es. variazione delle velocità di funzionamento), essendo questo a volte il sistema più economico e con i migliori risultati.

Particolare riguardo dovrà essere posto nell'uso di rulli compattatori vibranti in prossimità delle abitazioni, regolando l'energia sui valori più bassi, ed eseguendo gli attacchi in zone distanti dai ricettori.

3.4. Acque

Nonostante le lavorazioni siano da considerarsi soltanto superficiali, particolare cura dovrà essere posta nelle operazioni di sbancamento e di scavo. Per evitare il verificarsi dei minimi impatti negativi sulla falda sotterranea e le acque superficiali, si prevedono comunque alcune misure mitigative:

- prestare attenzione in fase di cantiere a non effettuare sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;
- predisporre opportuni sistema di raccolta, trattamento e smaltimento delle acque reflue eventualmente prodotte dal cantiere.

3.5. Suolo e sottosuolo

La realizzazione della opere comporta un consumo di suolo occupando nuove aree.

Vanno previste alcune misure precauzionali:

- non effettuare sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;
- prestare particolare attenzione alle aree coltivate che saranno eventualmente occupate temporaneamente;
- evitare la compattazione di aree di occupazione temporanea che andranno restituite a verde o ad uso agricolo.

3.6. SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

Gli impatti paesaggistici riguardano prevalentemente l'adeguamento della sezione stradale del tracciato.

Verranno previste misure compensative e di mitigazione quali:

- la risagomatura delle scarpate finali con pendenze compatibili con quelle del versante naturale;
- il raccordo morfologico naturaliforme con superfici al contorno;
- la ricostruzione del suolo organico e della pavimentazione erbosa;
- la realizzazione di impianti di specie arboree;
- il rivestimento delle opere di sostegno in c.a. del rilevato stradale con pietrame a vista.

4. Procedure, interferenze ed enti di riferimento

Nel presente capitolo è riportato un elenco di procedure, interferenze, adiacenze per l'ottenimento dei pareri, delle approvazioni e dei nulla osta dagli enti di specifica competenza.

4.1. Enti di riferimento:

- **COMUNE DI LONGARONE**
- **REGIONE VENETO**
- **MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
- **GENIO CIVILE** per l'adiacenza delle lavorazioni al fiume Piave
- **PROVINCIA DI BELLUNO** per l'interferenza ed utilizzo della pista ciclabile
- **VENETO STRADE** Spa per intercettazione con incrocio a raso della SP n.251
- **RFI** Spa per adiacenza del sedime della SS n.51 con la linea ferroviaria Belluno – Calalzo.

4.2. Procedure ambientali

4.2.1. VIA e Verifica di ASSOGGETTABILITA' VIA

La valutazione d'impatto ambientale (VIA CODICE DELL'AMBIENTE D.Lgs. n.152/2006 TESTO UNICO DELL'AMBIENTE) è il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del decreto 152/2006, l'elaborazione e la presentazione dello studio d'impatto ambientale da parte del proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione dello studio d'impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente e degli esiti delle consultazioni, l'adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l'integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto.

Con riferimento alla 152/2006, il progetto è un **“adeguamento tecnico finalizzato a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali un progetto di strada extraurbana secondaria di interesse nazionale”**, contenuta al punto 2, lettera c) dell'ALLEGATO II-bis - Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza statale (allegato introdotto dall'art. 22 del d.lgs. n. 104 del 2017).

Come evidenziato nell'analisi dei vincoli ambientali, la SS51 in questa tratta non interessa aree tutelate Rete Natura 2000.

Il punto 9 dell'art 6 della 152/2006 recita:

9. Per le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, fatta eccezione per le modifiche o estensioni di cui al comma 7, lettera d), il proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, ha la facoltà di richiedere all'autorità competente, trasmettendo adeguati elementi informativi tramite apposite liste di controllo, una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare.

Alla luce di questo dettato, considerato che l'intervento è un semplice allargamento della sezione, gli effetti sull'ambiente non possono essere significativi né negativi.

Si ritiene pertanto percorribile la richiesta all'Autorità competente “Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare - Direzione per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali” una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare. A tal fine è stata predisposta la “Lista di controllo per la valutazione preliminare - (art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)- Modulistica 03/08/2017.

4.2.2. Incidenza

Nessuna incidenza si siti Rete Natura 2000.

4.2.3. Altri Vincoli:

- **ADIACENZA CON LINEA FERROVIARIA ESISTENTE**
Ente di riferimento: RFI Spa