



cortina  
2021

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

### Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021

S.S. 51bis "di Alemagna": Adeguamento  
Innesti/Intersezioni dal km.3+100 al km.3+200  
dal km.7+500 al km.7+650 e km.12+480

VALUTAZIONE PRELIMINARE (art.6 comma 9 D.Lgs. 152/2006)

PROGETTAZIONE ANAS S.p.A.

Coordinamento Territoriale Nord Est - Area Compartimentale Veneto

IL PROGETTISTA:

Arch. Lisa ZANNONER

IL GEOLOGO:

Geol. Emanuela AMICI

IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

Dott. Marco FORMENTELLO

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE:

Ing. Stefano ROSSI

visto: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Gabriella MANGINELLI

PROTOCOLLO:

DATA:

N. ELABORATO:

-

## INTERVENTO ALLA PROGRESSIVA 12+480 LISTA DI CONTROLLO PER LA VALUTAZIONE PRELIMINARE

CODICE PROGETTO

NOME FILE

REVISIONE

SCALA:

PROGETTO LIV. PROG. N. PROG.

CODICE ELAB.

-

D

C

B

A

EMISSIONE

REV.

DESCRIZIONE

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO

**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

## 1. Titolo del progetto

**Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 – Progetto Definitivo**

**S.S. 51bis "di Alemagna": Adeguamento Innesti/Intersezioni dal km.3+100 al km.3+200, dal km.7+500 al km.7+650 e km.12+480**

**Intersezione S.S. 51 bis "di Alemagna" e S.S. 52 "Carnica" in Comune di Vigo di Cadore**

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Allegato II-bis, punto 2 lettera c)</b>	<b>strade extraurbane secondarie di interesse nazionale</b>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

*Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adeguamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente*

**L'intervento, che rientra nel Piano per il miglioramento dell'accessibilità a Cortina d'Ampezzo in vista del Campionato del Mondo di Sci del 2021, ha lo scopo di eliminare le criticità presenti negli innesti/ intersezioni presenti sulla Strada Statale 51 bis "di Alemagna" dal km.3+100 al km.3+200, dal km.7+500 al km.7+650 e km.12+480**

**L'intervento in oggetto, nello specifico, si propone di risolvere le criticità presenti all'intersezione tra la SS51bis e la SS52 in Comune di Vigo di Cadore.**

## 4. Localizzazione del progetto

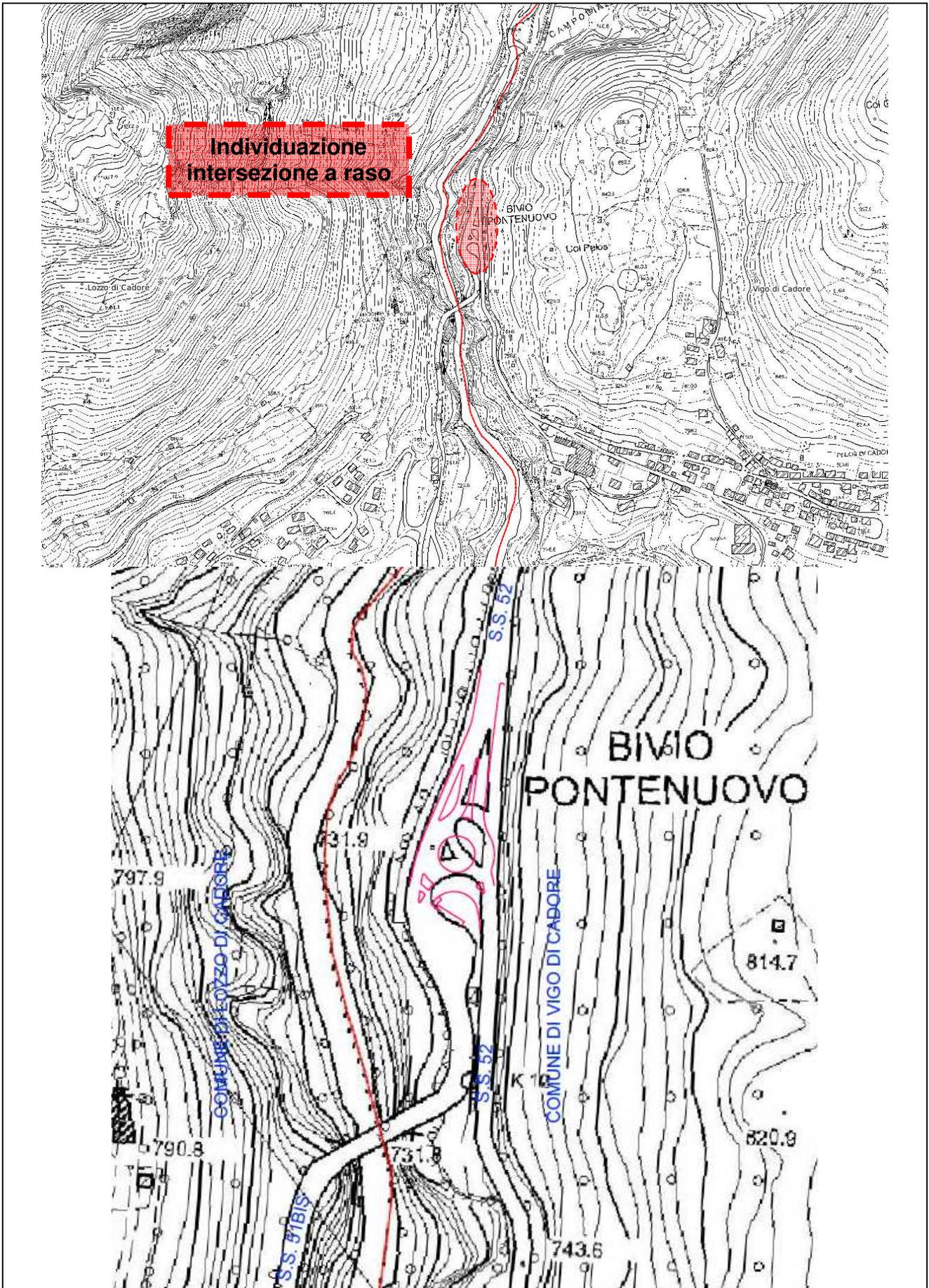
*Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)*

La strada statale 51 bis di Alemagna (SS 51 bis) è una breve strada statale che si sviluppa interamente in Cadore, in provincia di Belluno. Inizia dalla strada statale 51 di Alemagna nella frazione di Tai di Cadore del comune di Pieve di Cadore e termina in comune di Vigo di Cadore, nella località "Ponte Nuovo", innestandosi nella strada statale 52 Carnica.

La lunghezza è di 11,124km, caratterizzati in prevalenza da tratti urbanizzati, in corrispondenza dei comuni di Calalzo, Domegge e Lozzo di Cadore con le rispettive frazioni. Il collegamento, di importanza rilevante sia a livello provinciale sia per i centri attraversati, è stato oggetto negli anni di alcuni interventi di adeguamento e variante.

La strada è di competenza dell'ANAS in tutto il suo tracciato.

**Il tratto di S.S. 51 bis "di Alemagna" interessato dall'intervento in progetto, è collocato circa alla progressiva chilometrica 12+480. L'intersezione si trova in Comune di Vigo di Cadore.**





Vista dell'intersezione esistente dalla Strada Statale 52 "Carnica" provenendo dal passo Mauria.

L'intersezione si trova in Comune di Vigo di Domegge di Cadore. Al termine della SS51bis è presente lo svincolo con la SS52 caratterizzato dalla presenza di manovre di svolta a sinistra sia per i veicoli provenienti dalla parte alta della SS52 ed intendono proseguire sulla stessa SS52 in direzione del passo Mauria sia per i veicoli che provenienti dal suddetto passo intendono proseguire verso la SS51bis

Si rimanda all'allegato 02 "Inserimento su pianificazione sovraordinata" per le cartografie relative al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Belluno e PRG del Comune di Vigo di Cadore.

## 5. Caratteristiche del progetto

*Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).*

*Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).*

*Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).*

*Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.*

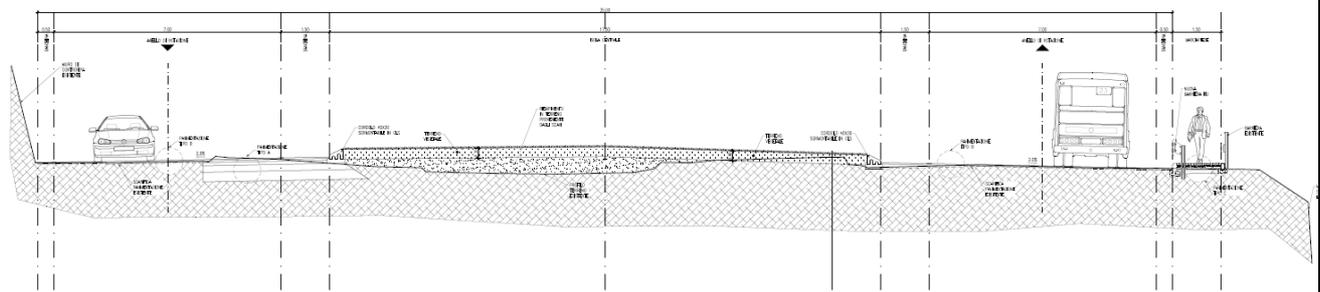
**La rotatoria presenta un diametro esterno pari a 35.00 m. La corona giratoria avrà una corsia di 7.00 m, banchina esterna di 0.50 m e banchina interna di 1.50 m; l'isola centrale avrà quindi un diametro pari a 17.00 m. Le corsie di immissione in rotatoria avranno larghezza pari a 4.00 m e banchine in destra e sinistra di 0.50 m, le corsie di uscita avranno invece larghezze comprese tra i 4.00 e 4.50 m e anch'esse avranno banchine da .50 m.**

**Si prevede inoltre la realizzazione di una corsia riservata per gli autobus di linea provenienti da nord in approccio alla rotatoria che permetterà anche l'attesa dei viaggiatori alla fermata dell'autobus su sede protetta così come avviene ora solo nella direzione opposta. Completa l'opera un marciapiede (comprensivo di attraversamento pedonale) che collega le due fermate dell'autobus.**

L'isola centrale sarà lasciata a verde con la posa di uno strato di terreno vegetale, mentre le isole direzionali e i marciapiedi saranno pavimentate in cubetti di porfido.  
 Le nuove geometrie agganciano le carreggiate esistenti a circa 100 metri dal centro della rotonda per il ramo Nord della SS52, a circa 40 m per il ramo Sud della ss 52 e a circa 60 m sulla SS51bis.  
 L'intera nuova configurazione dell'intersezione a rotonda (comprese le aree per i marciapiedi) ricade all'interno delle aree esistenti già pavimentate, quindi per la realizzazione della nuova rotonda NON saranno interessate le aree boschive adiacenti.  
 Non è prevista la realizzazione di opere d'arte.



SEZIONE TIPO A-A ROTONDA  
 1:50



Per realizzare l'intervento è necessario mantenere in esercizio sia la SS51 bis sia la SS52, che costituiscono entrambi viabilità principali per l'intera area.

Al fine di realizzare la nuova rotonda è necessario operare osservando una serie di cautele e di procedure che dovranno essere attuate per minimizzare i disturbi della circolazione. In particolare si dovrà tenere conto dei seguenti aspetti che risultano fondamentali:

- Le nuove piattaforme dovranno essere sostanzialmente alla medesima quota delle carreggiate esistenti per rendere possibile lo spostamento del traffico durante le fasi realizzative per settori;
- Preventivamente si realizzeranno le porzioni di anello giratorio e di bracci di innesto ricadenti sulle attuali isole spartitraffico, si potrà così procedere ad istituire una provvisoria circolazione a rotonda;
- In tale fase si potrà procedere al completamento delle isole spartitraffico, dei marciapiedi e delle opere accessorie al fine di completare la rotonda.

**Attività in fase di cantiere:**

Per la realizzazione della rotonda in progetto saranno adottate le seguenti tecniche costruttive:

- Demolizione di pavimentazione e cordonate esistenti;
- Scavi e demolizioni manufatti in c.a.;
- Fresatura e demolizione della pavimentazione esistente;
- Realizzazione di tratti di nuova pavimentazione;
- Realizzazione di cordonate stradali

- Realizzazione di pavimentazioni in porfido e marciapiedi;
- Realizzazione di nuovi strati di usura e localmente di strati di binder;
- Realizzazione di nuove barriere stradali;
- Realizzazione i muri di sostegno;
- Modifiche all'impianto di illuminazione;
- Nuova realizzazione di segnaletica orizzontale e verticale;
- Modifica al sistema di raccolte acque;
- Opere a verde.

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

L'entità dell'impatto più significativo è limitata alle fasi di cantiere, con occupazione necessarie alla costruzione degli allargamenti della carreggiata.

#### **Fase di esercizio**

In esercizio si avranno i benefici di fluidità e maggiore sicurezza per l'utenza stradale (veicoli e pedoni) tipici delle intersezione a rotatoria L'attraversamento del nodo viario avverrà a velocità più ridotte e le emissioni saranno quindi minori.

#### **Utilizzazione di risorse naturali, in particolare suolo, territorio, acqua e biodiversità**

La realizzazione del progetto non comporta nuovo uso del suolo. Il suolo che verrà utilizzato è esclusivamente quello già occupato dall'intersezione attuale. 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.

### 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio (*)	<b>ANAS S.p.A. (*)</b>
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

(\*) N.B.: La SS51bis, originariamente integrata alla S.S. 51 d'Alemagna, è un'antica strada realizzata dagli austriaci a metà dell'800 ed è pervenuta al patrimonio infrastrutturale in capo ad ANAS fin dal momento della sua formazione, avvenuta con Legge 17/05/1928 n. 1094.

### 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

*Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:*

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio (**)	<b>ANAS S.p.A. (**)</b>
Altre autorizzazioni	

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

<input type="checkbox"/>	_____	<input type="checkbox"/>	_____
<input type="checkbox"/>	_____	<input type="checkbox"/>	_____
<input type="checkbox"/>	_____	<input type="checkbox"/>	_____

**(\*\*) N.B.: L'intervento proposto verrà, previa valutazione degli organi competenti, inseriti nel Piano degli interventi di adeguamento per la viabilità statale per l'evento sportivo Cortina 2021 di cui al D.L. 50/2017 e riveste pertanto il carattere di urgenza previsto dalla ridetta norma e l'applicazione delle procedure e delle deroghe previste nel citato D.L. 50/2017. L'iter autorizzativo è pertanto quello dettato dal suddetto decreto.**

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	X	
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	X	
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	X	Il sito si presenta a circa 730 m slm quindi non è classificabile come zona montuosa. L'intervento di razionalizzazione dell'intersezione coinvolge unicamente l'area di sedime dell'attuale intersezione senza coinvolgere le zone forestali immediatamente contigue.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	X	Il progetto non coinvolge nessuna delle citate zone protette (che sono situate ad oltre 2 km in linea d'aria a sud, ed a 2,5km verso est.) con le quali condivide una blanda intervisibilità verso sud.

<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

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Considerata la distanza dagli ambiti sensibili e la limitata entità degli interventi, non si ritiene che possano essere ridotti o compromessi gli standard di qualità indicati.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zona non ha caratteristiche di forte densità demografica.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento di razionalizzazione dell'intersezione coinvolge unicamente l'area di sedime dell'attuale intersezione senza coinvolgere le zone forestali (classificati come Territori coperti da foreste e boschi ) che risultano contigue all'area di intervento sui quali vige invece il vincolo paesaggistico . L'ambito non presenta valenze archologiche ne storiche culturali.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il luogo d'intervento ricade in prevalenza nella fascia stradale e lontano da ogni genere di colture
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non si rileva la presenza di siti contaminati in zona
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Su una vasta area limitrofa all'area di intervento esiste un vincolo idrogeologico che coinvolge tutti i versanti montani limitrofi su cui la SS51bis e la SS52 si sviluppano.

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In zona non si rileva la presenza di aree individuate in piani di Gestione dei Rischi alluvioni.  L'area di intervento non rientra in aree identificate dal PAI come classi di pericolosità geologica. Si trova invece una zona di "Attenzione geologica" nel PTCP dove si segnala una "zona di dissesto delimitato", nell'area confinante immediatamente a Est dell'intersezione.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intervento ricade in Zona Sismica di classe 3.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intervento ricade TOTALMENTE in area di viabilità principale relativa alla SS 51 bis, coinvolgendo il sedime attuale e le aree incolte/verdi intercluse nell'intersezione esistente. NON coinvolge nessuna altra area esterna all'attuale ingombro stradale.

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

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

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<b>Descrizione:</b> Trattasi di intervento di razionalizzazione di una complessa intersezione esistente di n 3 strade, trasformandola in una intersezione a rotatoria a 3 bracci, di dimensioni limitate sia in profondità di scavo, in larghezza e lunghezza del tratto interessato.		<b>Perché:</b> L'intervento ricade TOTALMENTE in area di viabilità principale relativa alla SS 51 bis, coinvolgendo il sedime attuale e le aree incolte\verdi intercluse nell'intersezione esistente. NON coinvolge nessuna altra area esterna all'attuale ingombro stradale. Gli accorgimenti di progetto sono tali da contenerne l'invasività. Non sono coinvolti siti di particolare sensibilità ambientale.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<b>Descrizione:</b> L'intervento non contempla particolare rilevanza in relazione alla sostenibilità, ed all'utilizzo di risorse.		<b>Perché:</b> Le quantità di materie da utilizzare sono contenute e non si prevede il ricorso a materiali o tecnologie costruttive di particolare impegno dal punto di vista degli effetti ambientali. Anzi, si prevede che parte degli inerti utilizzati per la costruzione della rotatoria deriveranno da attività di recupero rifiuti riciclaggio di materiali da Costruzione & Demolizione .	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>In fase di costruzione saranno prodotti materiali provenienti da demolizione del corpo stradale esistente e dagli scavi necessari.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>La gestione dei materiali provenienti dalle demolizioni stradali andrà gestita secondo prescrizioni di legge per lo smaltimento o il riciclo di rifiuti (generalmente tutti non pericolosi).. Le terre e rocce da scavo potranno essere trattate nell'ambito del DPR 120/17 e verificatane lo status di sottoprodotto tramite la caratterizzazione ed analisi chimiche, saranno riutilizzate in cantiere o avviate al ciclo di recupero e/o riutilizzo.</p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Le uniche emissioni di inquinanti nell'atmosfera saranno quelle prodotte dai gas di scarico dei veicoli in transito, che rimarrà pari al volume di traffico esistente.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Il traffico veicolare in transito sulla SS%1bis rimarrà pari al volume di traffico esistente. Non si prevede quindi un incremento delle emissioni aggiuntive rispetto alla situazione esistente. La rotonda anzi aiuterà a fluidificare il traffico nell'intersezione e quindi a diminuire le emissioni localmente.</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Il rischio di contaminazione è rappresentato solo da eventi accidentali che coinvolgono il traffico veicolare sulla infrastruttura.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Il traffico veicolare in transito sulla SS%1bis rimarrà pari al volume di traffico esistente. Non si prevede quindi un incremento di tale rischio rispetto all'esistente, anzi una intersezione a rotonda generalmente diminuisce il rischio di incidentalità, limitando soprattutto gli urti più gravi.</p>	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Il rischio è riconducibile alla improbabile ma mai eliminabile incidentalità involontaria durante le fasi costruttive tra mezzi di cantiere e la viabilità ordinaria.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>In cantiere si adotteranno tutti gli accorgimenti, presidi, provvedimenti previsti dal DLgs 81/08 per garantire la sicurezza dei lavoratori e del cantiere. Una volta in esercizio la rotatoria, si prevede una significativa diminuzione dell'incidentalità nell'intersezione.</p>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Come da tabella 8, l'intervento non interferisce con siti/zone/luoghi di particolare valore. La fascia di "Foreste e boschi" che perimetra l'area dell'attuale sedime stradale non verrà coinvolta dai lavori</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>L'intervento è localizzato su una intersezione stradale esistente, e si sviluppa su un'area di dimensioni tali da non essere significativamente più impattante rispetto alla intersezione esistente. I lavori di realizzazione dell'opera non interferiranno con l'area "Foreste e boschi" sottoposta a tutela. L'intersezione</p>	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>L'intervento in progetto non interferisce con ambiti sensibili.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>I siti e luoghi sensibili e tutelati sono lontani dall'intervento.</p>	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>L'intervento si sviluppa a su un versante del pendio montuoso, ed ad ovest dello stesso il pendio roccioso prosegue fino ad incontrare il corso del Piave a circa 50 m di dislivello altimetrico. L'intervento non interferisce con falde sotterranee</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>L'intervento si sviluppa a circa 50 m di dislivello altimetrico dal Piave (ad ovest del versante). Vi è quindi una completa separazione areale tra l'area in oggetto e corpi idrici superficiali sottostanti. L'intervento non interferisce con falde sotterranee in quanto prevede scavi di modeste entità (max 1 m circa)</p>	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'intervento consiste nella razionalizzazione di una intersezione sulla SS51bis e la SS52. Pertanto riguardando l'intervento strade di importanza regionale, coinvolge volumi di traffico consistenti.		<i>Perché:</i> La finalità dell'intervento (razionalizzazione di intersezione con sistemazione a rotatoria) è proprio quella di contribuire a mettere in sicurezza la circolazione stradale, evitare congestioni del traffico, e contenere gli effetti di disturbo ambientale prodotti dall'intersezione complessa esistente.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La localizzazione di progetto non presenta peculiarità di intervisibilità descritte.		<i>Perché:</i> L'intersezione sulla SS51bis si localizza in una area a bassissima intervisibilità, dato che l'orografia montuosa che circonda l'area ne occlude la visibilità da grande distanza o da luoghi ad elevata fruizione pubblica.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intersezione sulla SS51bis e SS52 si localizza in area extraurbana, a nord di Lozzo di Cadore, in una area montuosa circondata da boschi in un ambito antropizzato dalla presenza dell'attuale intersezione stradale e della viabilità esistente		<i>Perché:</i> La superficie dove si svilupperà la rotatoria coinvolgerà unicamente l'attuale sedime della intersezione esistente senza alcuna perdita di suolo non antropizzato.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area è antropizzata dalla sola viabilità stradale. Non vi sono aree abitate in prossimità.		<i>Perché:</i> L'antropizzazione dell'area è modesta, e l'intervento in progetto sull'intersezione non modifica significativamente lo stato esistente.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Non sono presente ricettori sensibili nella aree limitrofe.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> L'intervento non interferisce con falde sotterranee in quanto prevede scavi di modeste entità ( max 1 m circa)	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il caso non ricorre.		<i>Perché:</i> Dalla ricognizioni effettuate non si evincono indicazioni al riguardo	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il sito di intervento fa parte di una vastissima area sottoposta a vincolo idrogeologico. Parte del versante di monte ad ovest dell'area di intervento viene indicato dal PTCP come area di "Dissesto franoso delimitato"		<i>Perché:</i> Il versante indicato nel PTCP come area di "Dissesto franoso delimitato", in prossimità dell'area di intervento presenta opere di sostegno quali muri di sostegno, chiodature e reti paramassi che continueranno a svolgere la loro funzione di protezione senza interferire con l'opera in progetto. Si ritiene che l'osservazione degli accorgimenti derivanti dalle prescrizioni normative esistenti siano sufficienti a tutelare il rischio indicato.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti cumulativi negativi con altri progetti. L'intervento è puntuale e circoscritto.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<i>Descrizione:</i>	<i>Perché:</i>  L'intervento è ubicato da una tale distanza dal confine di Stato da non presentare il rischio indicato.

## 10. Allegati

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

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
01	<b>Inserimento Ortofoto e CTR</b>	1:500 – 1:2000	<b>ALL01_Inserimento_OF_CTR_INT11.pdf</b>
02	<b>Inserimento su pianificazione sovraordinata</b>	1:2000	<b>ALL02_Strumenti_Pianificazione_INT11.pdf</b>
03	<b>Planimetria di Progetto</b>	1:200	<b>ALL03_Planimetria_INT11.pdf</b>
04	<b>Dichiarazione di non necessità alla VINCA</b>	-	<b>ALL04_Dic_NO_VINCA_INT11.pdf</b>