

S.S. n° 52 "CARNICA" Provincia di Belluno

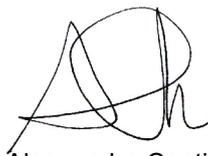
Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021

Rifacimento ed adeguamento opere d'arte
dal km.87 050 al km 102 950

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTAZIONE ANAS S.p.a.

Coordinamento Territoriale Nord Est - Area Compartimentale Veneto

IL PROGETTISTA: Arch. Lisa ZANNONER	IL GEOLOGO:	IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE:
ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE: 	 Dott. Ing. Alessandro Contin	visto: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Ing. Gabriella MANGINELLI PROTOCOLLO DATA:



N° ELABORATO: ---	<h2>11 - PONTE SUL PIAVE RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA</h2>
--------------------------	--

CODICE PROGETTO: PROGETTO LIV. PROG. N. PROG.	NOME FILE: T11 IA00 AMB RE-01.00_0.DWG	REVISIONE	SCALA
- - - - - E - - - - -	CODICE ELABORATO: T11 IA00 AMB RE01	0	-
0	EMISSIONE	04/12/2018	E2B E2B -
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO VERIFICATO APPROVATO

RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA

ALLEGATO D - art. 8, comma 1, D.P.R. n. 31/2017

Il presente documento è redatto nel rispetto delle indicazioni poste dal DPCM n. 31 del 13 febbraio 2017 “*Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata*”.

L'intervento oggetto del presente studio è interessato da tale procedura poiché rientrante tra gli interventi previsti dall'Allegato B “*Elenco interventi di lieve entità soggetti a procedimento autorizzatorio semplificato*” nella fattispecie “*B.11 Interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: sistemazione di rotatorie, riconfigurazione di incroci stradali realizzazione di banchine pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicurino adeguata mobilità del suolo*”.

(1) RICHIEDENTE

- Persona fisica
- Società: ANAS S.P.A. – AREA COMPARTIMENTALE VENETO
- Impresa
- Ente

(2) TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

Il progetto in esame è finalizzato al miglioramento dei tratti di imbocco al 2° Ponte metallico al km 87+000 della S.S. N. 52 “Carnica” e si inserisce in un contesto territoriale della Valle del Piave (Figura 1) che è stato pesantemente colpito dagli eventi meteorici alluvionali che hanno interessato la Regione Veneto nel mese di novembre 2018.

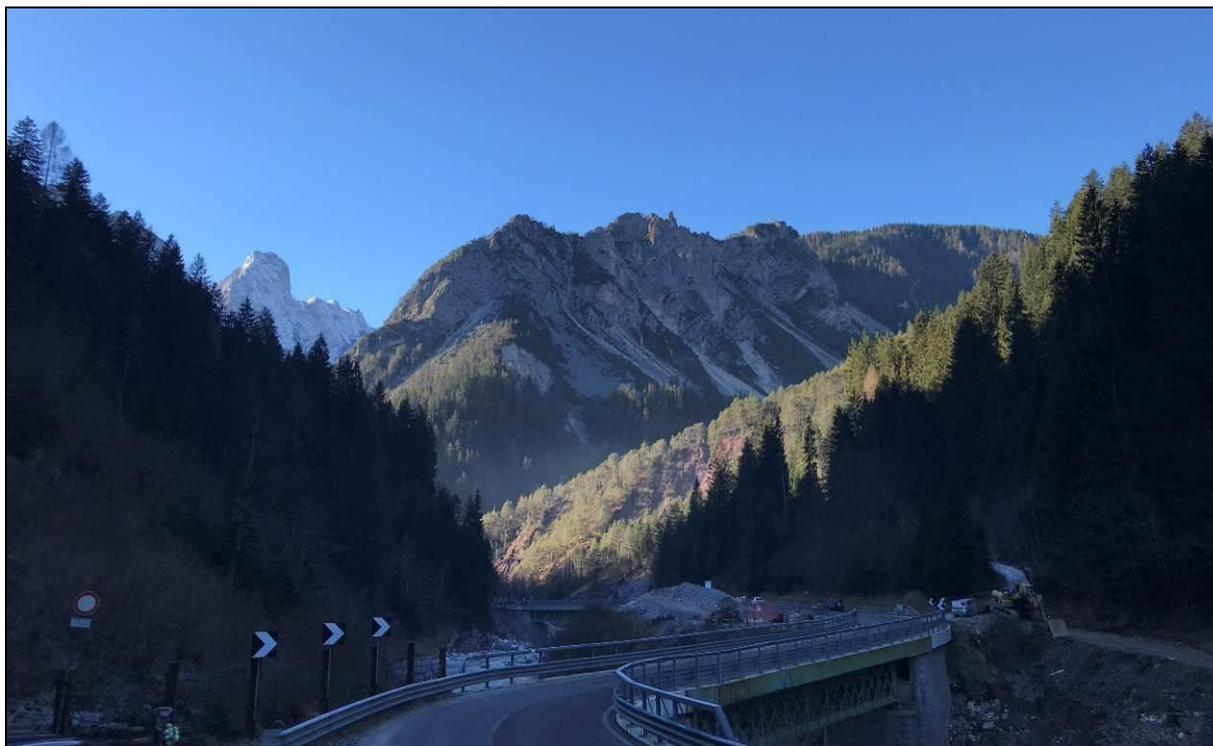


Figura 1 – Vista della Valle del Piave nel tratto d'intervento in direzione Sud.

Considerate le caratteristiche del progetto si ritiene che questo rientri tra gli INTERVENTI DI LIEVE ENTITÀ SOGGETTI A PROCEDIMENTO AUTORIZZATORIO SEMPLIFICATO di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, *Allegato B – Punto B.11 “Interventi di adeguamento della viabilità esistente, quali: sistemazione di rotatorie, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicurino adeguata permeabilità del suolo”*.

In estrema sintesi si prevede la realizzazione di due berlinesi in micropali tirantate da barre auto perforanti poste sulla corsia Nord, sinistra idraulica lato Nord, per l'allargamento della sede stradale. Sono inoltre previsti gli allargamenti locali degli sbalzi del ponte e conseguente allargamento degli zaini già precedentemente fondati su micropali con aggiunta di tiranti in barre auto perforanti. E' prevista infine la risagomatura del muro

esistente parallelo alla S.S. N. 52 sulla corsia Sud, lato destra idraulica, in prossimità del ponte per facilitare la realizzazione della curva di inserimento. Si rimanda al Punto 12 per la descrizione generale dell'intervento.

(3) CARATTERE DELL'INTERVENTO

- Temporaneo
- Permanente

(5) DESTINAZIONE D'USO

- Residenziale
- Ricettiva/Turistica
- Industriale/Artigianale
- Agricolo
- Commerciale/Direzionale
- Altro: VIABILITA'

(6) CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA

- Centro o nucleo storico
- Area urbana
- Area periurbana
- Insediamento rurale (sparso e nucleo)
- Area agricola
- Area naturale
- Area boscata
- Ambito fluviale
- Ambito lacustre
- Altro: VIABILITA' CHE CORRE LUNGO LA VALLE DEL PIAVE

(7) MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

- Pianura
- Versante
- Crinale (collinare/montano)
- Piana valliva (montana/collinare)
- Altopiano/promontorio
- Costa (bassa/alta)
- Altro: VALLE DEL PIAVE E SCARPATA S.S. N. 52 "CARNICA"

(8) UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

a) estratto cartografico CATASTO/CTR/IGM/ORTOFOTO

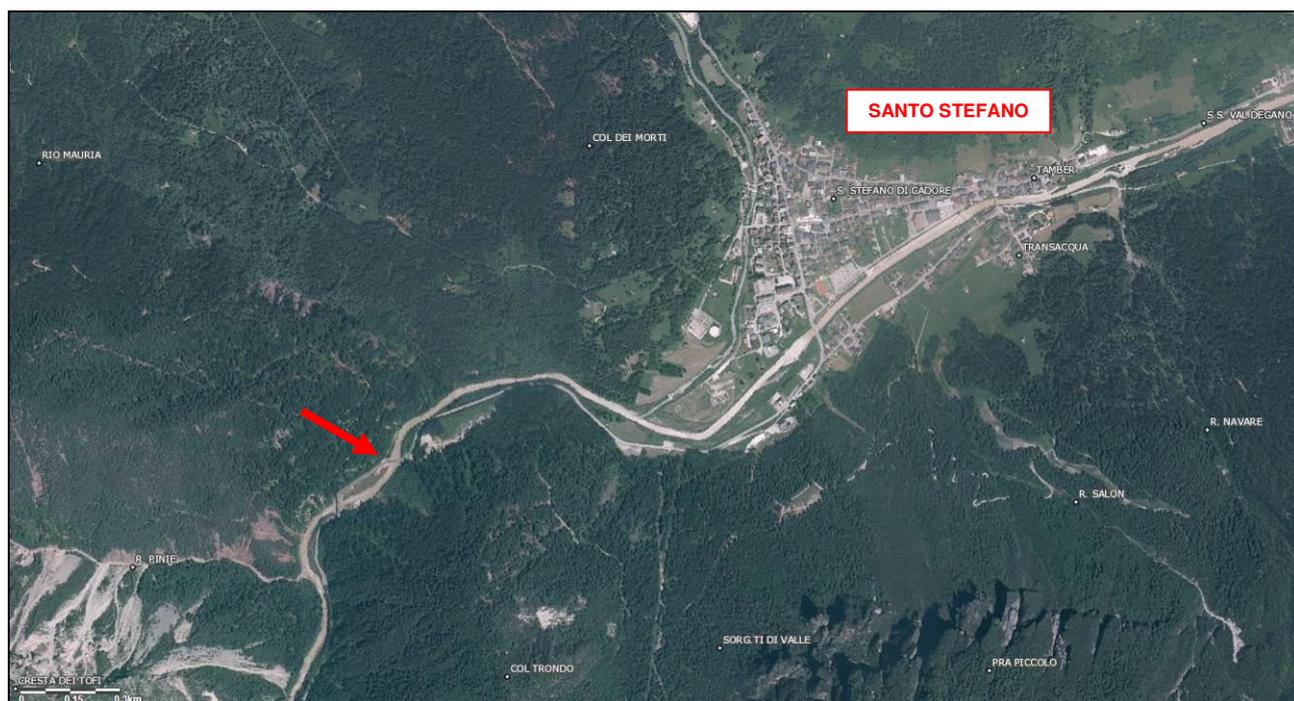


Figura 2 – Figura 1 - Ortofoto generale (Fonte: Portale Cartografico Nazionale – AGEA 2012).



Figura 3 – Ortofoto di dettaglio (Fonte: Portale Cartografico Nazionale – AGEA 2012).

La Figura 3 individua i punti in cui verranno eseguiti gli interventi. L'immagine risale al 2012 ed attualmente, come rappresentato dalle successive viste fotografiche, l'assetto vegetazionale ha subito significative variazioni soprattutto nel tratto a Nord dopo il ponte metallico.

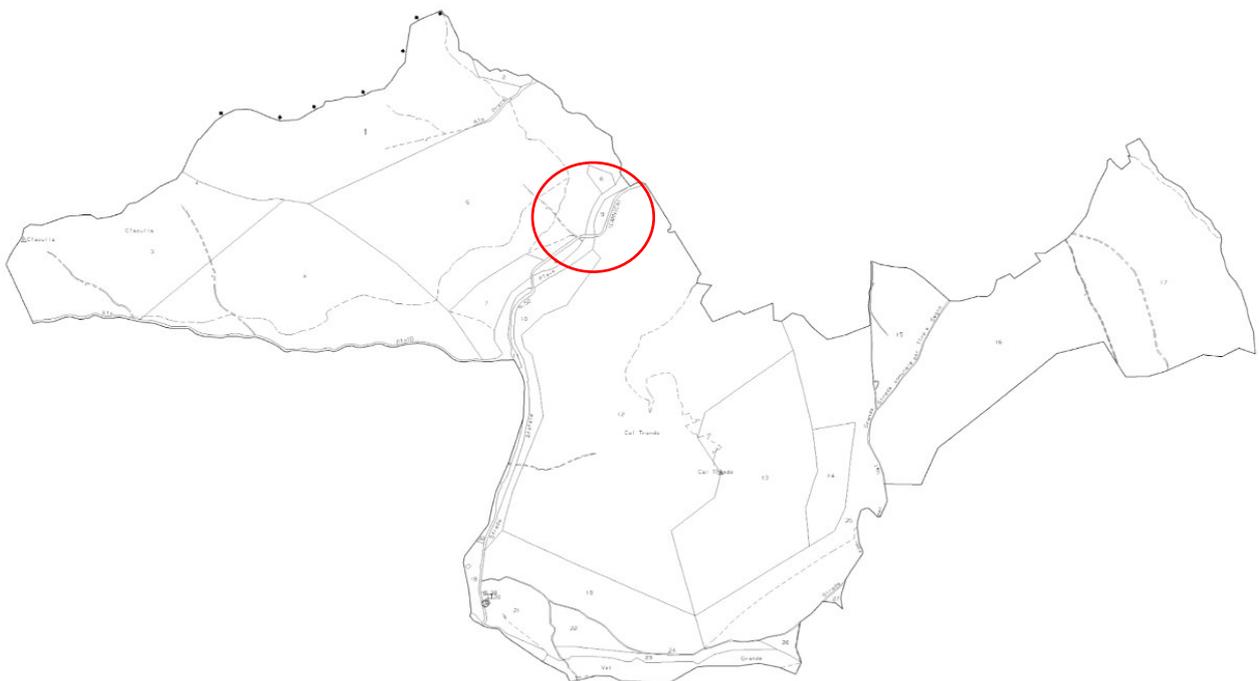


Figura 4 – Estratto Foglio Catastale n.33.

b) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione urbanistica comunale e relative norme

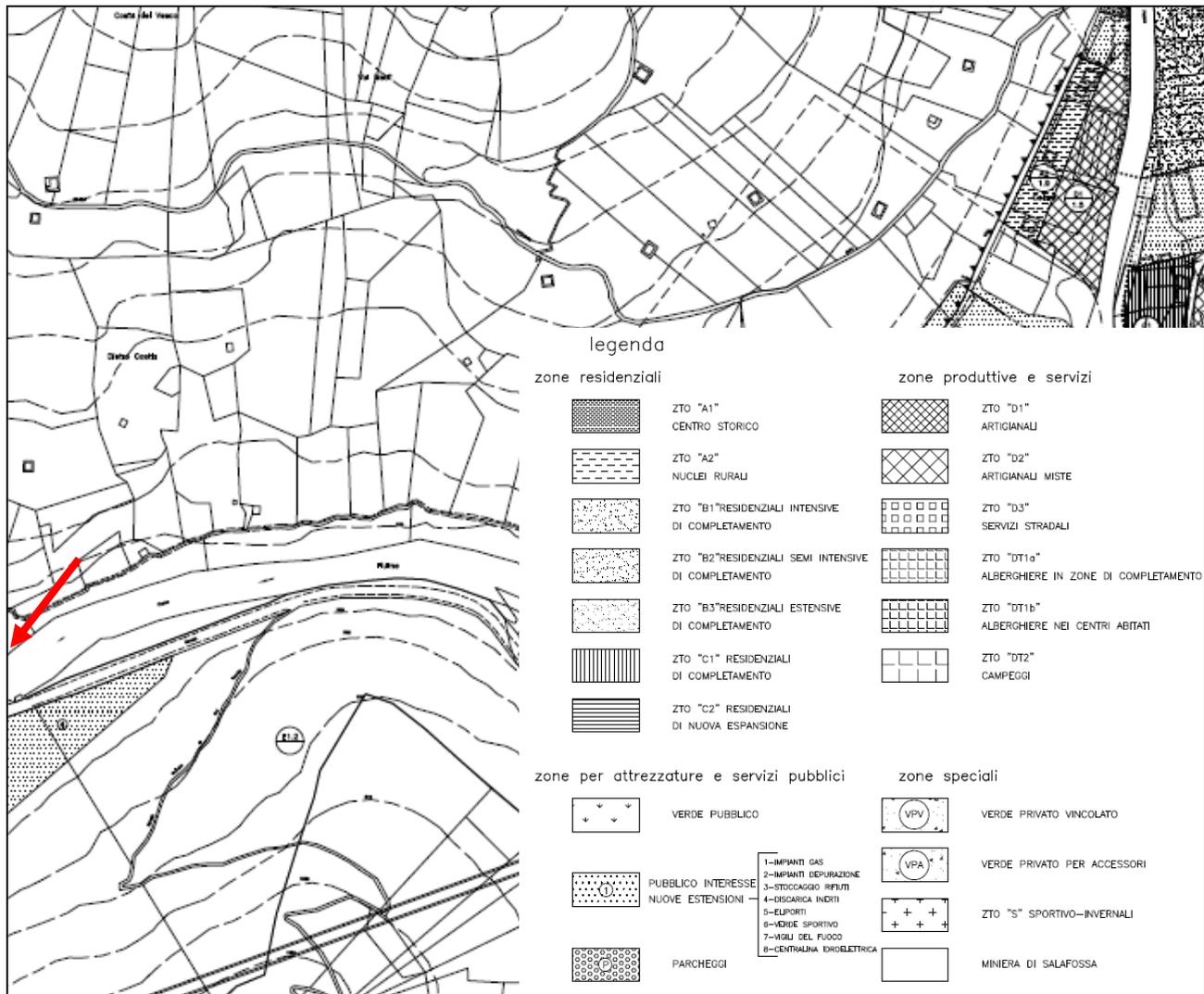


Figura 5 – PRGC Estratto Tav.13.3°.

ART. 12 Z.T.O. E1.2		
Descrizione Comprende formazioni boscate di proprietà di Comuni, Regole, Comunità in cui la funzione produttiva o protettiva è definita dai piani di riassetto forestale, di cui all' art. 23 della L.R. 52 del 13/9/1978.	Gli interventi in merito saranno realizzati, previa approvazione da parte degli organi competenti, sulla base di progetti che tengano in debito conto gli aspetti di inserimento delle opere nell'ambiente oltre che le ragioni tecniche ed economiche che le giustificano.	
Per i popolamenti forestali in cui la funzione produttiva è espletabile contemporaneamente a quella di protezione del suolo e della stabilità del sistema, valgono le norme di seguito indicate.	Su tutte le superfici in cui si è resa necessaria l'asportazione degli orizzonti superficiali del terreno e dove sono stati effettuati riporti di materiale arido, non direttamente interessati dalle opere d'arte stradali e che quindi rimangono scoperte, dovrà essere riportata un'equa quantità di terreno organico, e si dovrà procedere al ripristino ambientale non oltre il periodo vegetativo successivo a quello in cui sono state terminate le opere stradali; siano inoltre realizzati raccordi dolci tra sterri, riporti ed il terreno naturale, assimilabili agli andamenti del terreno circostante.	
Destinazione d'uso Per le proprie caratteristiche selvicolturali i popolamenti forestali di questa zona sono destinati alla produzione legnosa compatibilmente con l'assorbimento delle altre funzioni che il bosco soddisfa (estetica, paesaggistica, ecologica, ambientale, ricreativa, protettiva, igienica).	E' promossa la selvicoltura su basi naturalistiche al fine del miglioramento dei parametri di provvigione, struttura, composizione arborea e rinnovazione.	
Edificazione Possono essere realizzate costruzioni per la sosta del personale di custodia o la permanenza temporanea di quello impegnato nelle lavorazioni boschive; possono inoltre essere poste in opera attrezzature, impianti, depositi per la cura del bosco e per la lavorazione e trasporto del legname.	Prescrizioni Il bosco deve essere gestito in base a specifici piani economici di riassetto forestale secondo quanto previsto dall'art. 24 L.R. 52/78 e secondo la mobilità espressa dalle direttive e norme di pianificazione forestale, approvate dal Cons. Reg. con provv. 1066 del 21.04.1980.	Edificazione La zona è inedificabile.
Interventi E' consentita la costruzione di strade e piste di servizio al bosco, nonché l'adeguamento della esistente rete di penetrazione.	Descrizione Formazioni forestali le cui funzioni di protezione idrogeologica, paesaggistica ed ambientale sia per posizione che per caratteristiche dei popolamenti, sono preminenti rispetto al ruolo produttivo.	Prescrizioni Il bosco in questione deve essere gestito in base a specifici piani economici di riassetto forestale secondo quanto previsto dall'art. 23 L.R. 52/78 e secondo le modalità espresse dalle direttive e norme di pianificazione forestale. Come indirizzo generale, i soprassuoli vanno lasciati all'evoluzione spontanea. Le utilizzazioni forestali sono di norma bandite fatto salvo quanto prescritto nel piano di riassetto forestale per motivi culturali e fitosanitari.
	Destinazione d'uso Protezione idrogeologica, tutela paesaggistica ed ambientale.	

Figura 6 – Estratto art. 12 NTA del PRGC.

L'area d'intervento non appare chiaramente rappresentata nella cartografia del PRG disponibile online su sito del Comune di Santo Stefano di Cadore.

c) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione paesaggistica e relative norme.

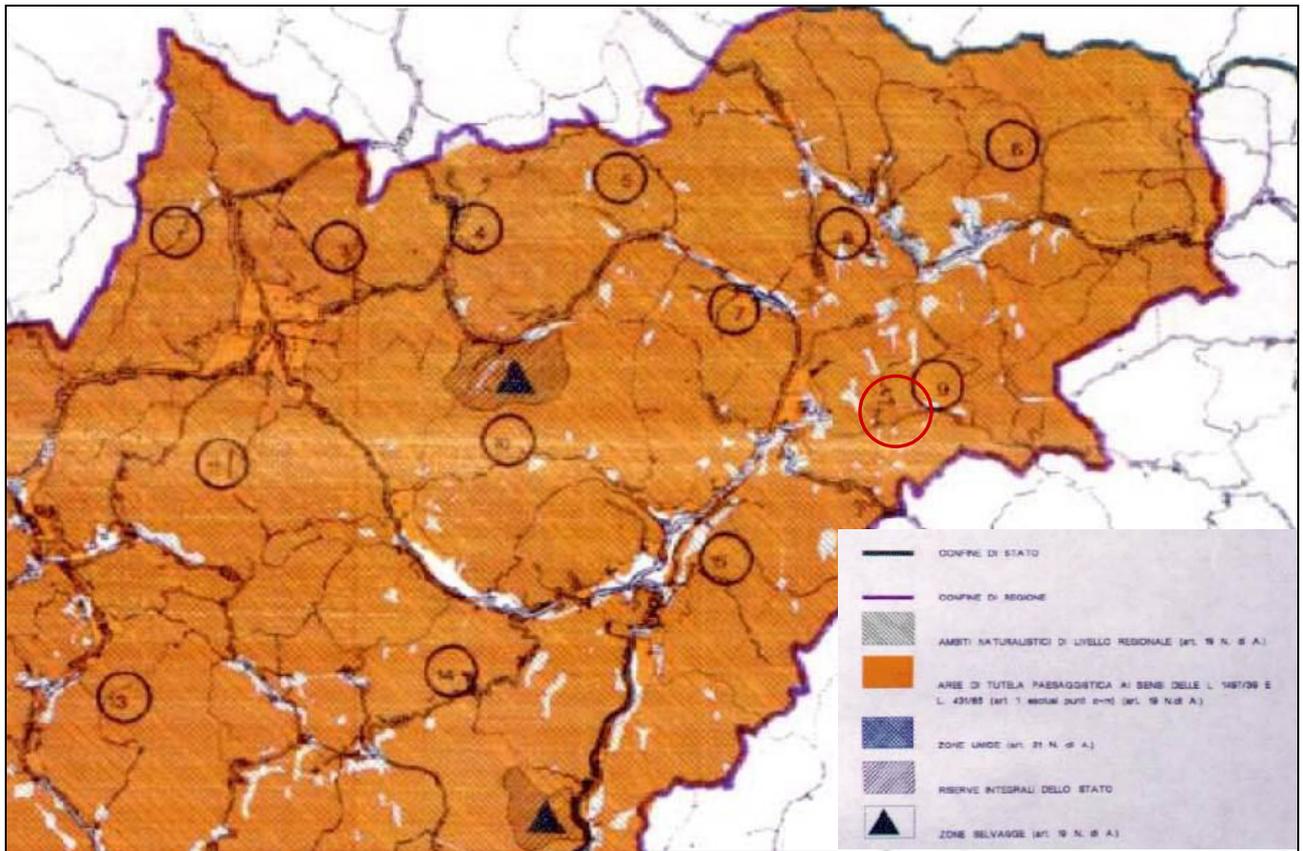


Figura 7 - PTRC Approvato con PCR 382/1992 - Estratto Tav.2.

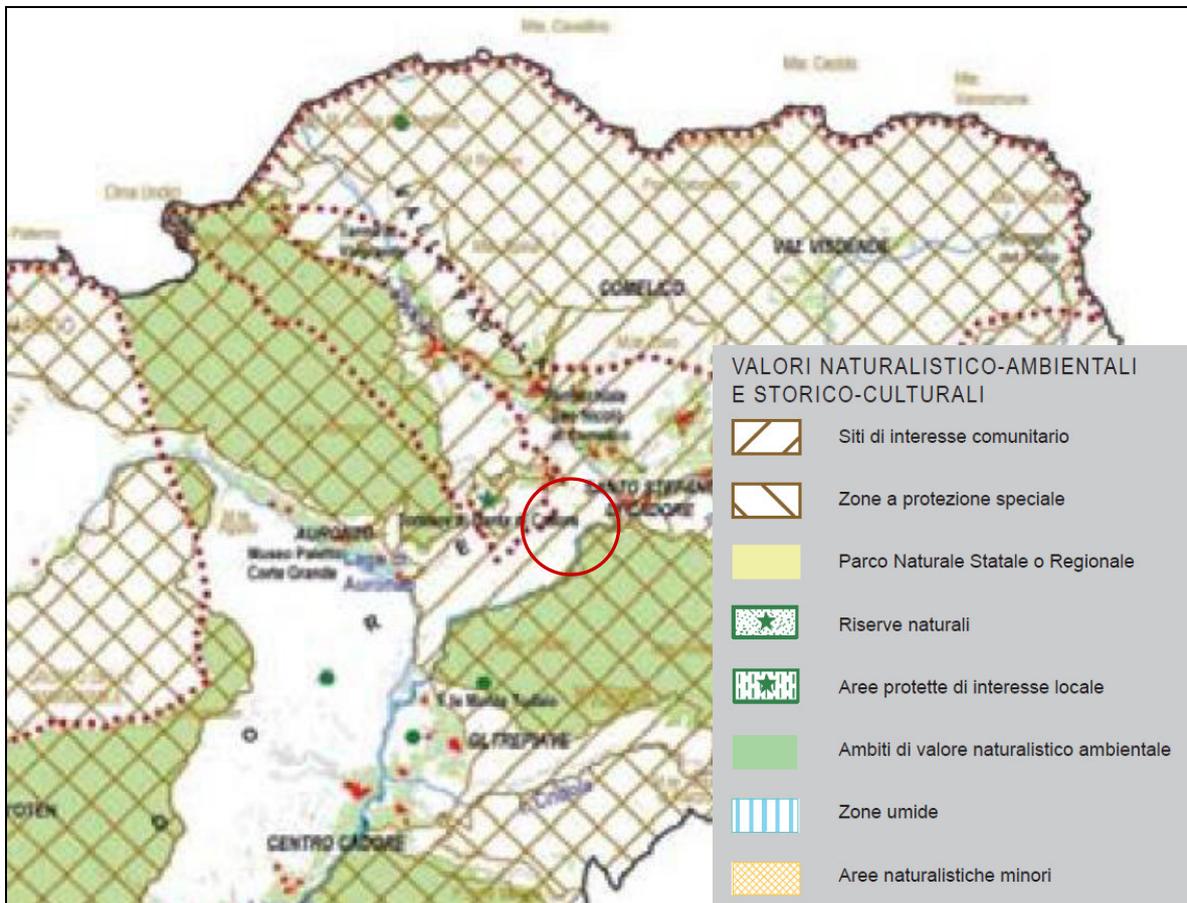


Figura 8 - Estratto Documento per la Pianificazione Paesaggistica allegato al PTRC (Adottato con DGR 372/2009).

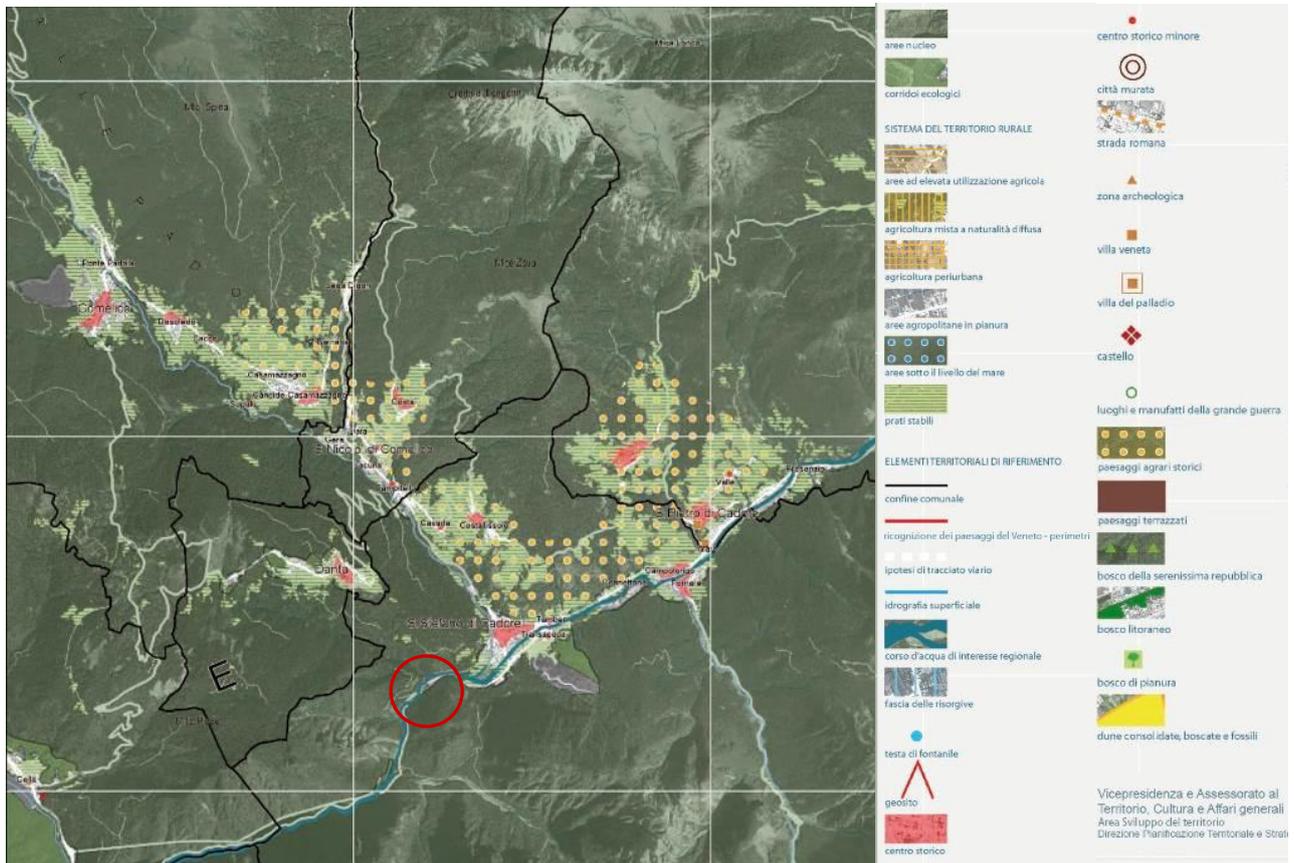


Figura 9 - PTRC Adottato. Variante 2013 – Estratto Tavola 09: Sistema del territorio rurale e della rete ecologica.

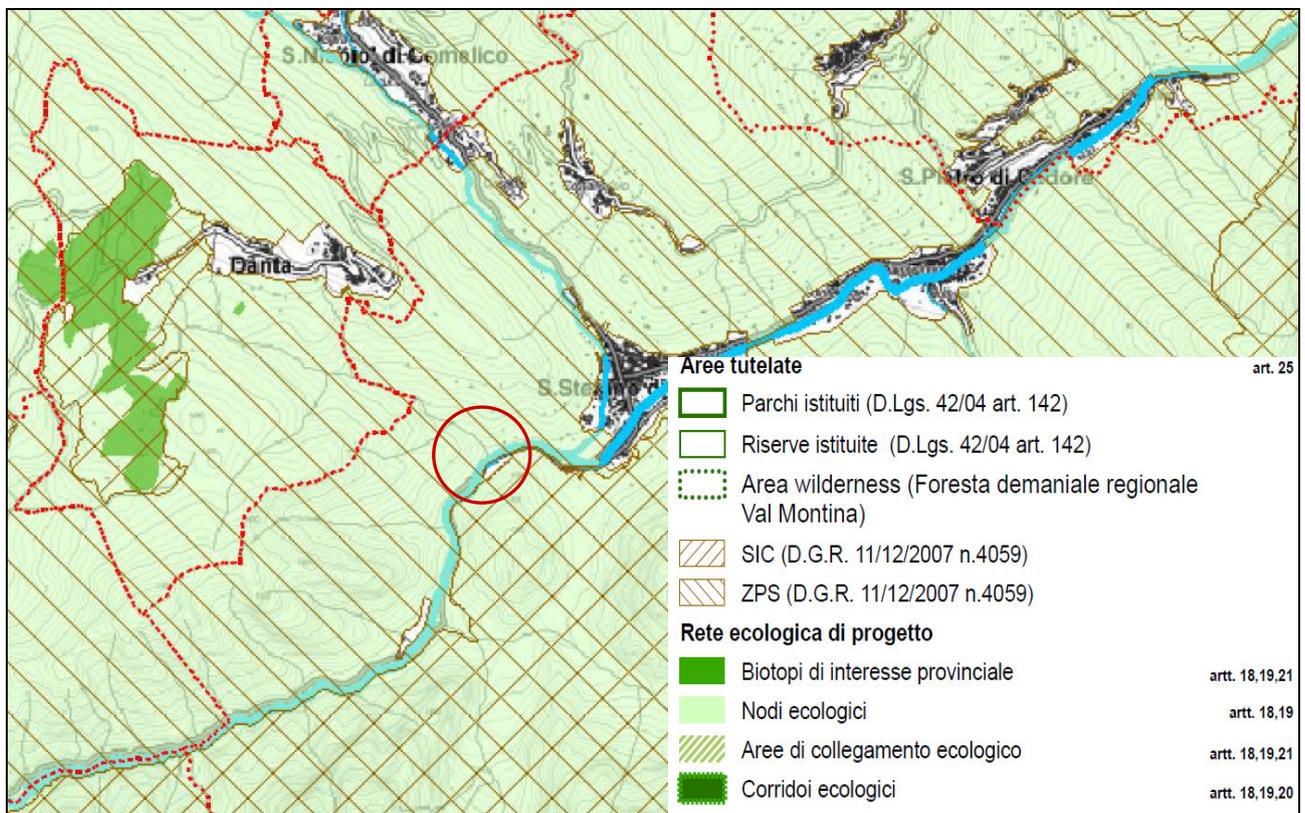
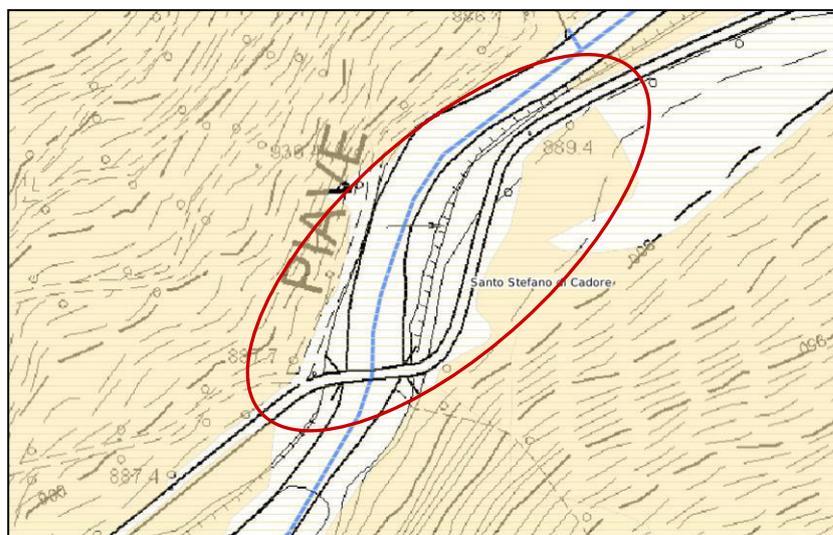
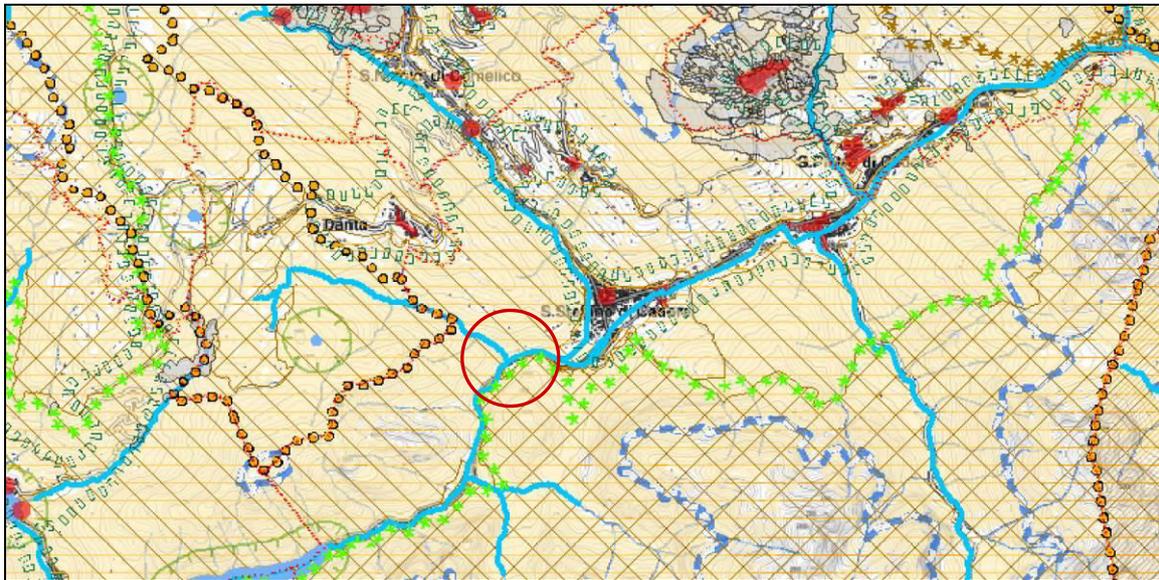


Figura 10 - PTCP Approvato con DGRV 1136/2010 - Estratti Sistema Ambientale. Elab.C.3.



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)

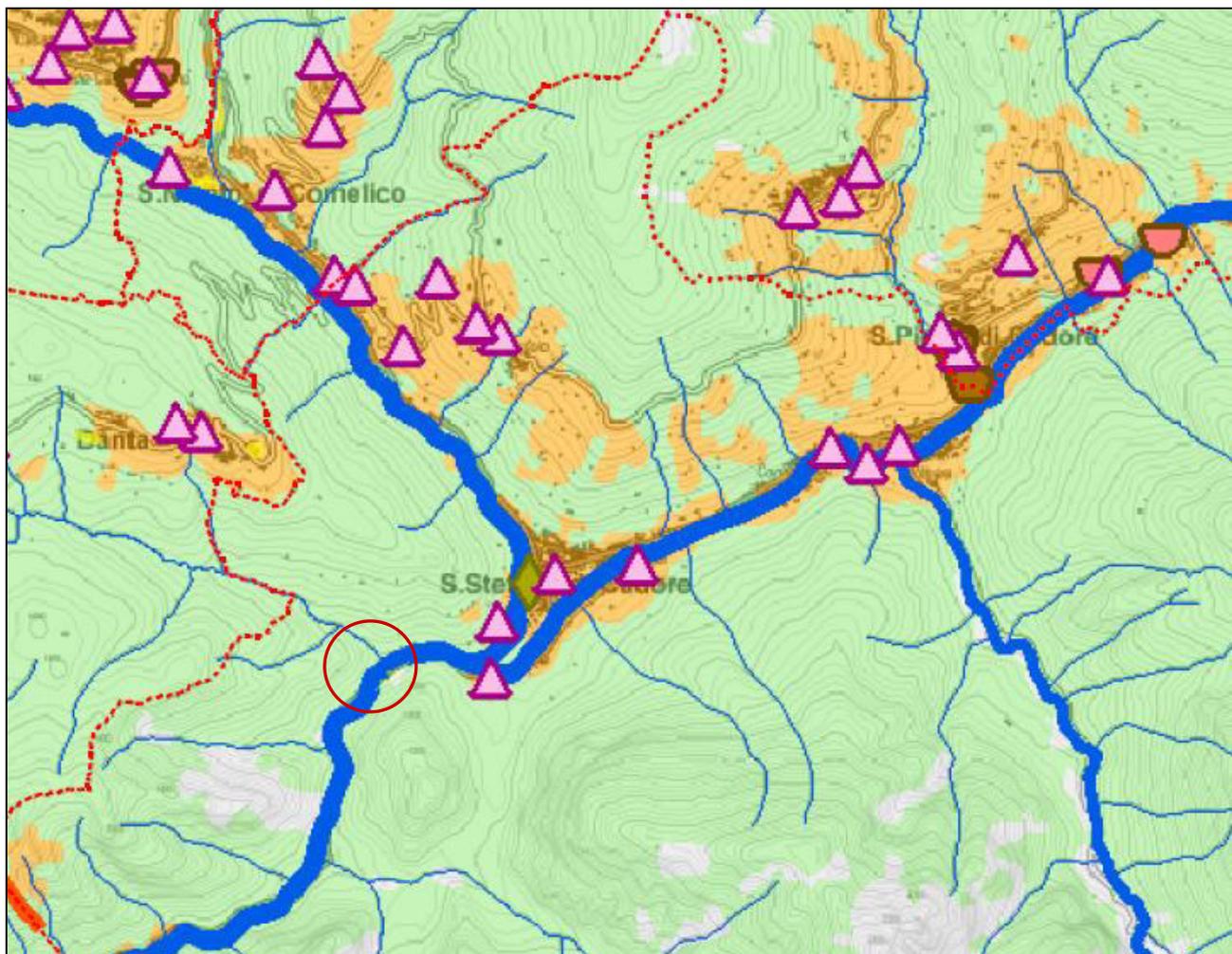
 Centri storici minori (L.R. 80/80, art.35 NdA del PTRC)

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

Figura 11 - PTCP Approvato con DGRV 1136/2010 - Estratti Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale. Elab.C.1



SUB-AMBITI PAESAGGISTICI	
Ambiti di pregio paesaggistico da tutelare	art. 25
Ambiti di pregio paesaggistico e paesaggi storici d'alta quota	
Ambiti di pregio paesaggistico e paesaggi storici dei versanti vallivi	
Boschi storici	
Ambiti di pregio paesaggistico da valorizzare	art. 25
Ambiti boscati	
Ambiti di valorizzazione, riqualificazione e progettazione paesaggistica	art. 25
Aree di potenziale degrado ambientale, funzionale e paesaggistico	
Paesaggi delle acque	art. 25
Alvei, greti e laghi	
Corsi d'acqua	
Elementi di valore storico e ambientale del paesaggio	art. 25
Ville venete	
Architettura del '900	
Manufatti storici tutelati	
Manufatti religiosi	
Manufatti difensivi	
Cave di pietra e miniere storiche	
Siti di archeologia industriale	
Siti e manufatti archeologici	
Siti dell'identità ecologica e culturale	

Figura 12 - PTCP Approvato con DGRV 1136/2010 - Estratti Sistema del Paesaggio. Elab.C.5.

Commento agli strumenti di pianificazione gravanti sul sito

Analisi dei livelli di tutela del contesto paesaggistico

L'area interessata dalla realizzazione delle opere è stata indagata sotto il profilo dei vincoli territoriali di seguito elencati e che possono avere influenze paesaggistiche:

- Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/04;
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento vigente;
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottato;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- Piano Regolatore Comunale.

Il sito risulta inoltre esterno al "Piano di Area Transfrontaliero Comelico - Ost Tirolo".

Tutela paesaggistica ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio

Secondo l'art. 2, comma 2 del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.lgs.42/2004) e successive modifiche:

- sono beni culturali le cose immobili e mobili che, ai sensi degli articoli 10 e 11, presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, archivistico e bibliografico e le altre cose individuate dalla legge o in base alla legge quali testimonianze aventi valore di civiltà.

Secondo l'art.10 del suddetto Codice:

- Sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico.

Secondo l'art.12, comma 1 e 2:

- le cose indicate all'articolo 10, comma 1, che siano opera di autore non più vivente e la cui esecuzione risalga ad oltre settanta anni, sono sottoposte alle disposizioni della presente Parte fino a quando non sia stata effettuata la verifica di cui al comma 2;
- i competenti del Ministero, d'ufficio o su richiesta formulata dai soggetti cui le cose appartengono e corredata dai relativi dati conoscitivi, verificano la sussistenza dell'interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico nelle cose di cui al comma 1, sulla base di indirizzi di carattere generale stabiliti dal Ministero medesimo al fine di assicurare uniformità di valutazione.

Il ponte è stato dichiarato di interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 42/04 con Decreto del MIBAC del 21 gennaio 2011.

Secondo l'art.142 (comma c e g) del Codice dei beni culturali e del paesaggio e successive modifiche, le opere in progetto ricadono nelle seguenti aree tutelate per legge:

- c- i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n.1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;

e confinano con:

- g - i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'art. 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n.227.

Il paesaggio nel contesto del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) della Regione Veneto è stato introdotto con legge regionale n°61 del 1985 ed è stato approvato nel 1992: esso è lo strumento di riferimento per le proposte della pianificazione locale e settoriale che si vanno predisponendo sul territorio, al fine di renderle tra di loro compatibili e di ricondurle a sintesi coerente. Dalle tavole 2 "Ambiti naturalistico ambientali e paesaggistici di livello regionale" e 10 "Valenze storico-culturali e paesaggistico-ambientali" risulta che l'area oggetto d'intervento è compresa tra le aree di tutela paesaggistica ai sensi delle l. 1497/39 e l. 431/85 (art. 19 N.A.): nello specifico l'ambito di indagine ricade in "fiumi, torrenti, corsi d'acqua e le relative aree di rispetto di 150 metri dalle sponde" tutelati ai sensi della L. 431/85 ed in "aree boscate".

Il nuovo PTRC (adottato con DGR n. 372 del 17/02/09) della Regione del Veneto, assumerà anche valenza paesaggistica, attribuita dall'art. 6 della L.R. 18/2006 e dall'art. 3 della L.R. 11/2004 e che riconosce lo stretto legame esistente tra il paesaggio e il territorio (definizione di paesaggio dalla Convenzione Europea).

Nel nuovo documento un aspetto importante per l'analisi del paesaggio e per la sua tutela è costituita dalle schede tecniche contenute nell'Atlante Ricognitivo degli Ambiti di Paesaggio, con schede costituite da:

- identificazione generale: fisiografia e inquadramento normativo;
- caratteri del paesaggio: geomorfologia e idrografia, vegetazione ed uso del suolo, insediamenti ed infrastrutture, valori naturalistico ambientali e storico culturali;
- dinamiche di trasformazione: integrità naturalistico-ambientali e storico-culturali, fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità e frammentazione delle matrici rurali e seminaturali del paesaggio;
- obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica.

Il lavoro di analisi condotto sugli ambiti di paesaggio, e in particolare sull'integrità naturalistico- ambientale e storico culturale e sui fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità, ha permesso di giungere alla formulazione di quaranta obiettivi per i paesaggi del Veneto, suddivisi successivamente per i diversi ambiti di paesaggio.

Il sito in esame ricade nell'Ambito di paesaggio regionale: 01 – Dolomiti d'Ampezzo del Cadore e del Comelico. L'ambito 01 *"si caratterizza per la compresenza di valori straordinari universalmente noti (da Cortina d'Ampezzo alle Tre Cime di Lavaredo) ma anche di forti criticità, dovute principalmente all'abbandono delle pratiche agricole, allo sviluppo industriale e in alcune aree all'omologazione al modello stereotipato di "paesaggio alpino" turistico e commerciale"*.

Il paesaggio nel contesto del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Lo strumento individua i vincoli di pianificazione gravanti sul sito di tipo sia paesaggistico che naturalistico. L'intervento non appare in contrasto con nessuna norma o principio di tutela.

Il paesaggio nel contesto del Piano Regolatore Comunale

Il PRG del comune di Santo Stefano di Cadore non fornisce specifiche prescrizioni paesaggistiche per l'area.

(9) DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE

L'indagine paesaggistica deve comprendere alcuni punti di vista individuati nelle aree di maggiore frequentazione e maggiore visibilità del sito di intervento.

Di seguito, per le diverse opere previste, vengono riportati i punti di vista ritenuti più significativi e vengono contestualmente individuati i principali impatti sul contesto paesaggistico conseguenti alla realizzazione dell'opera.

La conformazione della valle con pareti scoscese e la presenza di un'unica strada, non consente di considerare la presenza di altri punti di vista facilmente frequentabili (sentieri, piste ecc.) oltre a quelli già considerati.

Punti di presa fotografica



La scelta dei punti di presa è stata operata seguendo il seguente percorso metodologico:

- individuazione dei principali punti di vista in riferimento alla localizzazione dei tratti d'intervento (strada di accesso alla valle (S.S. N. 52 "Carnica"), ponte metallico, scarpate stradali e muri di contenimento);
- propensione alla scelta dei punti di vista a maggiore frequentazione (punti chiaramente riferiti alla viabilità pubblica piuttosto che a percorsi privati e/o escursionistici);
- individuazione di eventuali punti panoramici o di insieme.

Foto 1 – Il Ponte metallico e la S.S. N. 52 “Carnica” inseriti nella Valle del Piave.



Note: la Valle si presenta nel tratto estremamente chiusa e costringe la viabilità ad un assetto tortuoso; le aree boscate terminano a ridosso della sede stradale; sulla destra idraulica, a monte del ponte, è possibile notare la frana che ha distrutto la viabilità ripariale si servizio.

Foto 2 – Il Ponte metallico.



Note: il ponte metallico, dichiarato di interesse culturale, manterrà la sua attuale conformazione e colore; verranno solo addolcite le curve di innesto con un ridotto allargamento della sede stradale nei punti di innesto. Nessun intervento interesserà il corso del Piave.

Foto 3 – Il Ponte metallico curva a sinistra verso nord.



Note: attraversato il ponte metallico verso nord la S.S. N. 52 piega bruscamente verso sinistra e subito verso destra; in questo punto verranno realizzate le due berlinesi che hanno lo scopo di migliorare sia la viabilità pubblica sia la strada di accesso alla discarica di inerti. Il rivestimento delle berlinesi a contenimento della scarpata sarà realizzato in pietra locale.

Foto 4 – Tratto rettilineo della S.S. N. 52 “Carnica” verso Nord prima del ponte.



Note: il muro esistente parallelo alla S.S. N. 52 sulla corsia Sud (lato destra idraulica) verrà arretrato, nella parte terminale in prossimità del ponte, per facilitare la realizzazione della curva di inserimento; il nuovo muro sarà rivestito in pietra locale. E' inoltre possibile notare le caratteristiche costitutive dei rivestimenti in pietra del muro posto a lato della strada.

Foto 5 – Il Fiume Piave verso Nord.



Note: sulla destra idraulica la vegetazione boscosa (dove non sono posati manufatti di contenimento e difesa idraulica) raggiunge il greto del fiume mentre sulla sinistra idraulica, interessata dal transito della S.S. N. 52, la sponda si presenta inerbita e con vegetazione spontanea.

Foto 6 – Il Fiume Piave verso Sud.



Note: sulla sinistra idraulica la vegetazione boscosa (dove non sono posati manufatti di contenimento e difesa idraulica) raggiunge il greto del fiume mentre sulla destra idraulica, interessata dal transito della S.S. N. 52, la sponda si presenta con vegetazione spontanea a cespuglio (sulla sommità di questa sponda è presente un parcheggio che verrà impiegato come deposito di cantiere).

Foto 7 – Sponda sulla sinistra idraulica del Piave e scarpata stradale a monte del ponte.



Note: la sponda sulla sinistra idraulica non verrà interessata dall'intervento (è previsto un consolidamento poco più a monte che sarà oggetto di altra progettazione) mentre la scarpata stradale verrà risagomata sia prima che dopo la strada privata di accesso alla discarica; l'intervento sarà eseguito con la realizzazione di berlinese rivestita in pietra locale.

Foto 8 – La vegetazione lungo la scarpata sulla sinistra idraulica a monte del ponte.



Note: la vegetazione si connota per la presenza di cespugli sparsi su fondo erboso/roccioso; la realizzazione della berlinese comporta la ridotta sottrazione di habitat senza creare incidenze significative e negative su natura e paesaggio; la berlinese rivestita in pietra locale consentirà di ridurre al massimo la risagomatura della scarpata offrendo al contempo notevoli vantaggi in termini di sicurezza e fruibilità della S.S. N. 52.

Foto 9 – Fortino della Grande Guerra posto sulla sommità della scarpata stradale.



Note: il manufatto non viene interessato dalla realizzazione dell'intervento e si presenta in stato di abbandono con vegetazione spontanea che lo avvolge nella quasi totalità; la sua posizione lo rende inoltre scarsamente visibile da qualsiasi angolo visuale si affronti la Valle del Piave.

Foto 10 – Scarpata della S.S. N. 52 “Carnica” verso Sud sulla sinistra idraulica del Piave.



Note: l'intera carreggiata, per effetto della realizzazione della berlinese rivestita in pietra, verrà allargata e allontanata dal Fiume Piave; verranno inoltre migliorate/integrate le barriere stradali sulla corsia destra verso Sud e tutte le superfici non più asfaltate verranno rinaturalizzate mediante inerbimento.

(10.a) PRESENZA DI IMMOBILI ED AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art. 136 – 141 - 157 D.lgs 42/04)

Tipologia di cui all'art. 136 comma 1:

- a) Cose immobili
- b) Ville, giardini, parchi
- c) Complessi di cose immobili
- d) Bellezze panoramiche estreme del provvedimento di tutela, denominazione e motivazione indicate

Non ci sono immobili interessati dallo sviluppo dell'intervento. Il Ponte è stato dichiarato di interesse culturale con Decreto del MIBAC del 27 gennaio 2011: esso "rappresenta una singolarità in quanto trattasi di uno dei primi esempi di ponti, pressoché interamente in ferro, applicati non in campo ferroviario ma in campo stradale".

(10.b) PRESENZA DI AREE TULATE PER LEGGE (art. 142 del D.lgs 42/04)

- a) Territori costieri
- b) Territori contermini ai laghi
- c) Fiumi, torrenti, corsi d'acqua
- d) Montagne sup. 1200/1600 m
- e) Ghiacciai e circhi glaciali
- f) Parchi e riserve
- g) Territori coperti da foreste e boschi
- h) Università agrarie e usi civici
- i) Zone umide
- l) Vulcani
- m) Zone di interesse archeologico

(11) DESCRIZIONE SINTETICA DELLO STATO ATTUALE DELL' IMMOBILE O DELL'AREA DI INTERVENTO

Il progetto in esame è finalizzato al miglioramento dei tratti di imbocco al 2° Ponte metallico al km 87+000 della S.S. N. 52 "Carnica" e si inserisce nel contesto territoriale della Valle del Piave. Come noto, nel mese di novembre 2018 la Regione Veneto è stata pesantemente colpita da intensi eventi meteorici che hanno interessato la valle causando notevoli danni al patrimonio naturale ed alle opere viarie (S.S. N. 52 compresa).

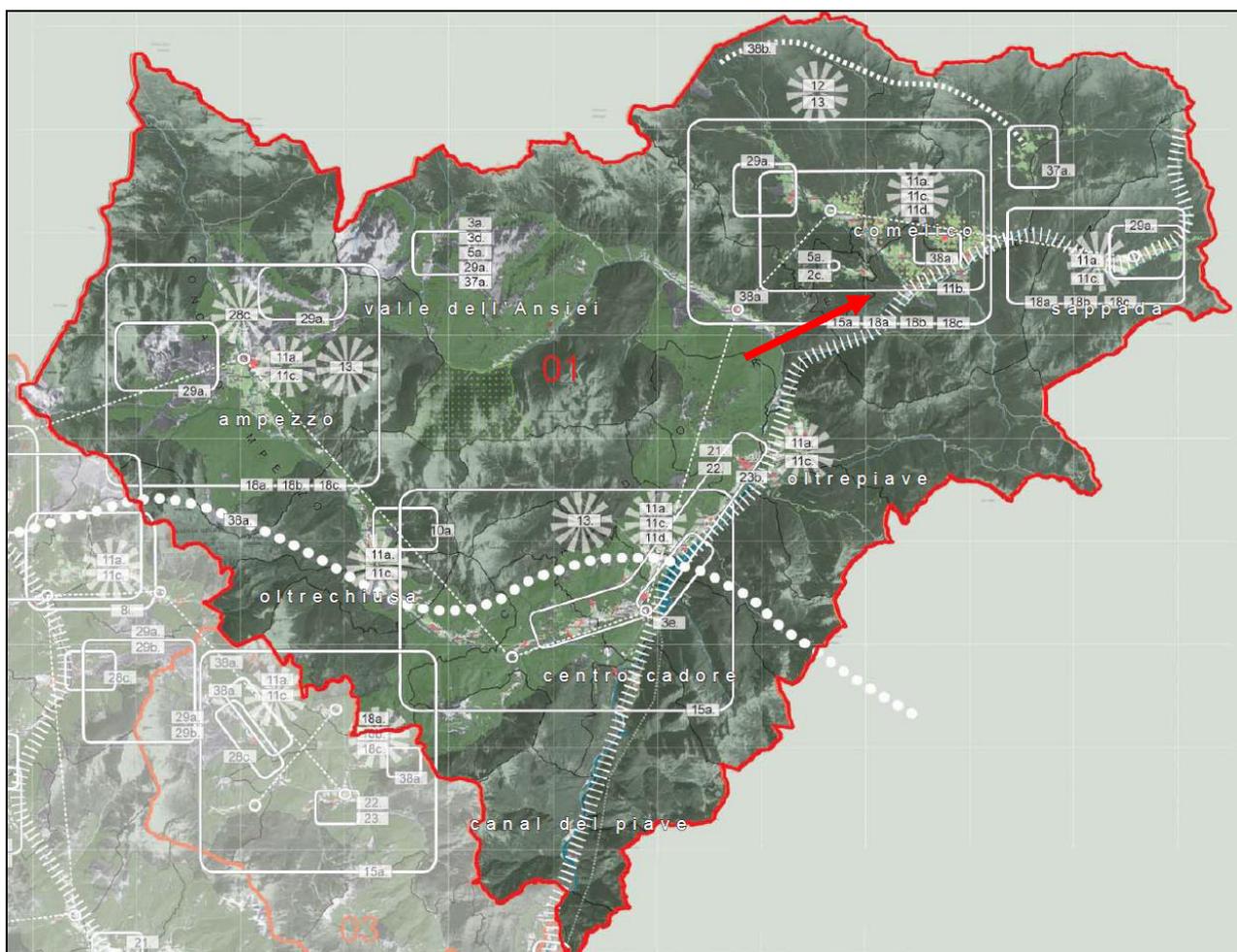


Figura 13 – "Atlante Ricognitivo Ambiti di paesaggio" del P.T.R.C.: 01 – Dolomiti d'Ampezzo del Cadore e del Comelico.

Come evidenziato in Figura 13 l'Atlante Ricognitivo degli Ambiti di Paesaggio del P.T.R.C. colloca il sito

d'intervento nell'*Ambito 01 – Dolomiti d'Ampezzo del Cadore e del Comelico* che ha caratteristiche di "Ambito montano con paesaggi dolomitici". Con maggior precisione il sito si colloca nella sotto area del Comelico che comprende il corso del Piave da Santo Stefano verso Sappada fino all'orrido dell'Acquatona ed alla Val Visdende (Comelico Inferiore) e dalla parte opposta la valle di Padola fino al valico Monte Croce (Comelico Superiore). Il comprensorio del Comelico o Val Comelico (in ladino Comelgo) e Sappada è dunque quell'angolo alpino situato nell'alta provincia di Belluno, compreso tra i boscosi monti della Carnia (UD), le ampie vallate del Tirolo (Austria) e Sud Tirolo (BZ) e i chiari bastioni dolomitici del Cadore. Esso coincide grossomodo con i comuni di Santo Stefano di Cadore, San Pietro di Cadore, Danta di Cadore, Comelico Superiore e San Nicolò di Comelico. Nonostante la vicinanza, ne viene esclusa Sappada, le cui tradizioni di tedesche e friulane non la legano storicamente a questi. L'ambito presenta, nel suo complesso, uno straordinario valore naturalistico, conferitogli in primo luogo dall'estrema varietà di ambienti e microambienti entro porzioni di territorio anche di limitate estensioni.

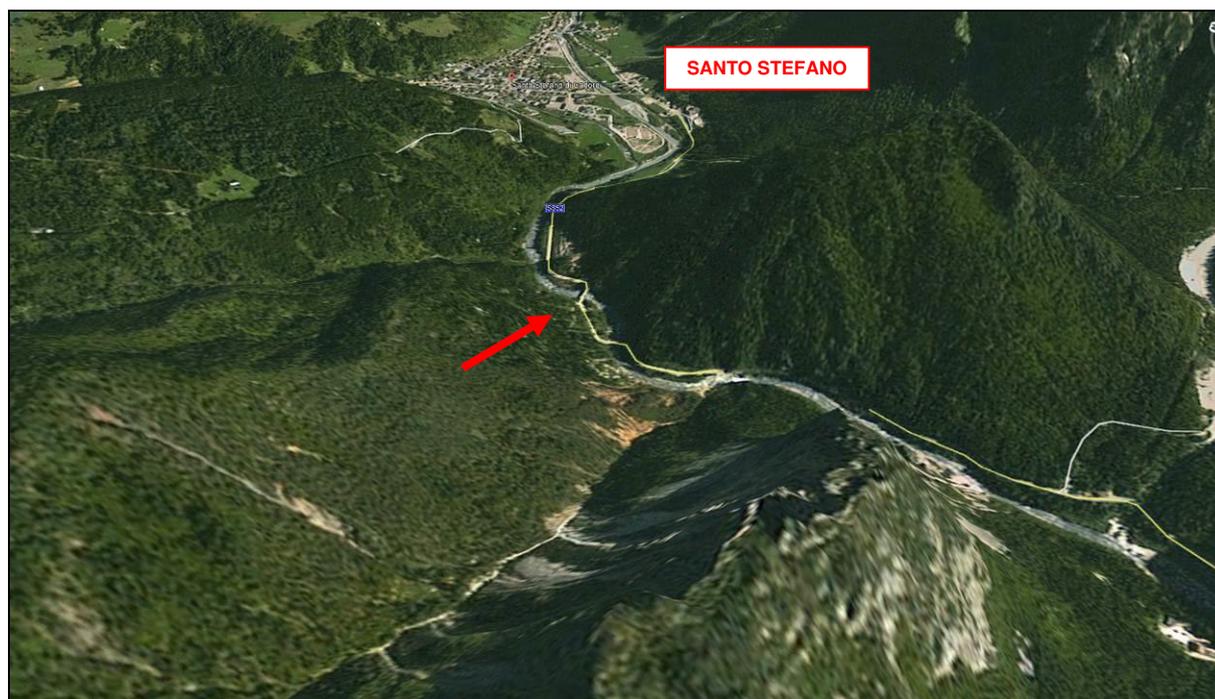


Figura 14 – Collocazione del sito nella Valle del Piave verso Santo Stefano di Cadore.

In corrispondenza del sito passa il fiume Piave che nasce nelle Alpi Carniche alle pendici meridionali del Monte Peralba nel comune di Sappada e, già pochi chilometri dopo la sorgente il Piave, assume una notevole portata dovuta all'afflusso di numerosi torrenti. Nei pressi di Santo Stefano di Cadore si incontra il Torrente Padola, corso d'acqua a carattere torrentizio, che nasce a nord est del Passo Monte Croce di Comelico e scorre verso sud-est fino a Santo Stefano di Cadore confluendo poi nel Piave a quota 900 m s.l.m.

Gli obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica previsti nell'Atlante Ricognitivo degli Ambiti di Paesaggio per la sotto area del Comelico, sono:

- 11b. Incoraggiare una gestione dei sistemi prativi che eviti l'eccessiva concimazione e l'uso di liquami in luogo di letame maturo, in particolare in Comelico;
- 15a. Promuovere la conoscenza dei paesaggi agrari storici e degli elementi che li compongono (siepi, piantate di vite, orti storici, viabilità rurale, cavini ed altre sistemazioni idraulico-agrarie tipiche, ecc.) e incoraggiare pratiche agricole che ne permettano la conservazione;
- 18a. Promuovere attività di rilievo e documentazione dei manufatti superstiti, delle specificità locali, dei contesti paesaggistici, in particolare della tradizione del legno nelle abitazioni e nei rustici in Comelico, a Sappada e nell'Ampezzano;
- 18b. Prevedere norme e indirizzi per il recupero di qualità, compatibile con la conservazione del valore storico-culturale dell'edilizia rurale tradizionale, in ciascuna vallata;
- 18c. Promuovere adeguati programmi di formazione delle maestranze.

Nell'area strettamente interessata dalle azioni di progetto nessuno degli obiettivi di tutela è in contrasto con le previsioni progettuali.

La S.S. N. 52 attraversa le Regioni "Friuli Venezia Giulia", "Veneto" e "Trentino Alto Adige" (inizia infatti dalla Carnia (UD) e termina a San Candido (BZ)) e costituisce una fondamentale arteria di collegamento per il Cadore, la Valle del Piave e Comelico. Per tale motivo, oltre che per la tortuosità del tracciato che ha necessariamente dovuto seguire l'orografia del territorio, la circolazione veicolare risulta particolarmente congestionata nei weekend estivi e invernali; sono inoltre presenti diversi punti critici per la sicurezza stradale cui è necessario porre rimedio. Gli eventi alluvionali sopra richiamati hanno inoltre arrecato notevoli danni ad

alcuni tratti della sede stradale e delle opere accessorie (non nel sito di intervento). Il progetto non prevede alcuna modifica dell'alveo né riduzione del franco idraulico.

Il ponte, dichiarato di interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 42/04 con Decreto del MIBAC del 21 gennaio 2011. La sua realizzazione in metallo, dovuta a scopi bellici, deriva dalla riconversione del precedente manufatto in legno e risale intorno al primo decennio del '900; nel 2010 fu oggetto di rifacimento mantenendo altresì la preesistente struttura metallica reticolare come memoria del preesistente ponte. Anche le spalle in pietra sono state conservate e mantenute. Esso presenta:

- una struttura in acciaio a cassone aperto con remi di sostegno degli sbalzi ed è stata realizzata all'interno del vecchio ponte eliminando la soletta esistente;
- una luce pari a 36 ml ed una larghezza complessiva pari a 8,2 ml;
- una carreggiata utile di 7,00 ml;
- isolatori sismici che riducono le sollecitazioni sulle strutture sottostanti.

Il ponte è fondato su plinti in calcestruzzo armato a loro volta fondati su micropali a tergo delle preesistenti spalle storiche. Nel corpo stradale non sono state segnalate presenza di metanodotti ed elettrodotti ad alta tensione. E' presente una linea TELECOM, da spostare prioritariamente rispetto allo sviluppo del cantiere. Linee elettriche e rete del servizio idrico integrato non sono presenti nell'area d'intervento.

In corrispondenza della curva a Nord del ponte metallico, sulla sinistra idraulica, è in esercizio una discarica per rifiuti inerti gestita da una Regola montana di Santo Stefano di Cadore che è posta a fianco di un fortino risalente alla Grande Guerra (detto fortino domina la scarpata sulla curva oggetto d'intervento ma, sia per lo stato di abbandono che per la posizione nascosta, non appare chiaramente visibile da molte angolazioni della valle; il manufatto non viene comunque interessato dagli interventi in progetto).

(12) DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA (dimensioni materiali, colore, finiture, modalità di messa in opera, ecc.) CON ALLEGATA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO

Il Piano straordinario per l'accessibilità a "Cortina 2021", riguardante la S.S. N. 52 "Carnica", individua una serie di criticità nel comune di Santo Stefano di Cadore (BL) nel tratto compreso tra la galleria Comelico e il comune di Santo Stefano. Il progetto consiste nel miglioramento dei tratti di imbocco al 2° Ponte metallico al km 87+000 in Comune di Santo Stefano di Cadore (BL), toponimo "Secondo Ponte Sul Piave", ed è individuato nel Piano straordinario con il codice n. T11 - *Ripristino funzionale-rifacimento-adeguamento opere d'arte con rettifica del tratto stradale a cavallo del ponte.*

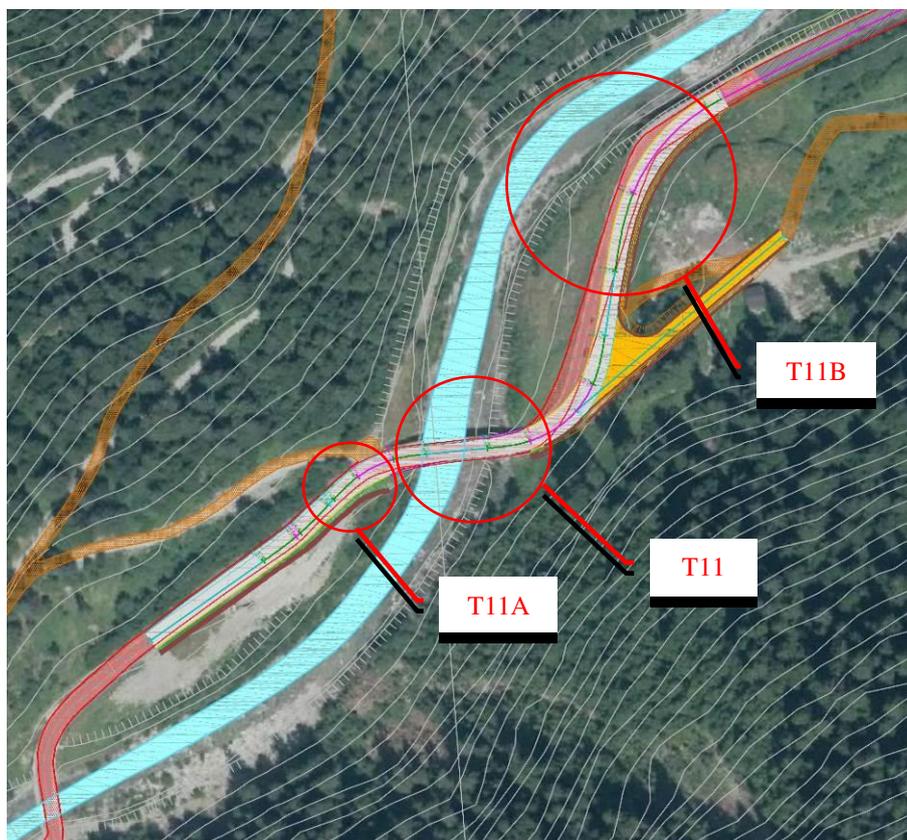


Figura 15 – Nuova conformazione della SS52 (in grigio) in raffronto all'esistente (in rosso).

I valori geometrici della strada sono stati calibrati, per garantire la funzionalità del tratto, sulla base dei seguenti elementi:

- si garantisce una velocità di progetto minima pari a $V_p=30\text{km/h}$;

- si garantisce l'iscrizione dell'ingombro degli autoarticolati in manovra entro la corsia con curve di $R_{min}=40m$, il che comporta la definizione puntuale del movimento dei mezzi e della larghezza conseguente delle corsie in curva.

La strada verrà allargata e risagomata per il tratto di intervento. Nel tratto dove è sostenuta da un muro di sottoscarpa, oggetto di dilavamento del Piave durante le piene 100ennali, la stessa viene allontanata dal muro aumentando il grado di sicurezza della stessa. La geometria stradale di riferimento è quella di una C2 senza le banchine pavimentate. Gli interventi da eseguire (Figura 15) sono finalizzati alla risoluzione della criticità riguardante la percorribilità del tratto a cavallo del ponte che presenta due curve successive (pressoché a 70°) che creano pericolo nel passaggio di due mezzi pesanti contrapposti e perdita di capacità dell'arteria. In estrema sintesi gli interventi riguardano:

- intervento T.11A alla pk 86+970 che prevede la risagomatura planimetrica del muro per consentire l'innesto della curva a sud sul successivo ponte T.11;
- intervento T.11 alla pk 87+000 che prevede la complessiva modifica del tracciato ridisegnando due curve di ingresso e uscita di Raggio $R=40m$ portando la V_p a 30km/h (parte pavimentata); viene ridisegnato l'ingresso alla discarica di inerti (parte sterrata);
- intervento T.11B alla pk 87+200 87+400 che prevede l'addolcimento della curva portandola a $R=108m$ grazie alla estensione della berlinese.

Per quanto concerne il ponte metallico l'intervento prevede di allargare gli "zaini" che attualmente supportano la strada realizzando nuove fondazioni su micropali (Figura 16). Anche il ponte viene risagomato sugli sbalzi di ingresso e uscita, sistemando contestualmente le velette laterali. Si prevede di mantenere i colori già impiegati nella ristrutturazione del 2010 senza modificare altri elementi a vista oltre a quelli strettamente necessari a migliorare le curve di ingresso.

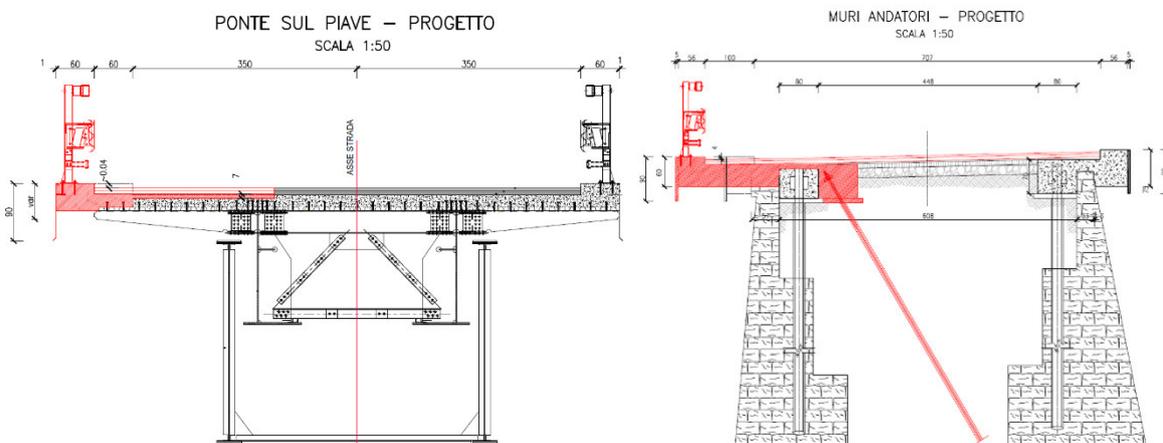


Figura 16 – Allargamento locale del ponte e degli "zaini" di accesso con tiranti aggiuntivi.

La modifica planimetrica implica necessariamente la realizzazione di nuove berlinesi di sostegno delle scarpate a Nord del ponte a Est del tracciato. Le berlinesi, che verranno completamente rivestite con pietra locale lavorata ad opera incerta posta su "dalle" prefabbricate (Figura 17), vengono anche realizzate per ridisegnare il nuovo accesso alla discarica esistente e per risagomare il tracciato in corrispondenza del punto T.11B.

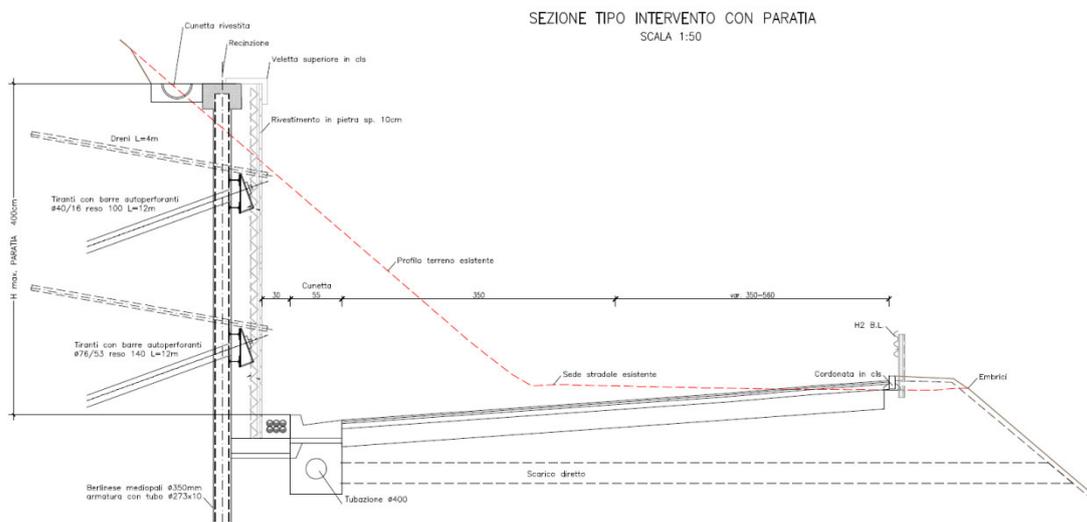


Figura 17 – Sezione stradale tipica con realizzazione di berlinesi tirantate rivestite in pietra.

Per realizzare l'intervento è necessario mantenere in esercizio la S.S. N. 52 che costituisce la viabilità principale di collegamento fra il Comelico e la pianura. Le attività di cantiere avranno accesso dal piano viabile con eventuali interruzioni del traffico a senso unico alternato per i periodi di collegamento tra la nuova viabilità e quella esistente.

Il nuovo disegno della viabilità prevede la fresatura e rinaturalizzazione di vecchi settori di pavimentazione esistente (Figura 18). Verranno risagomati gli arginelli per accogliere le nuove barriere stradali.

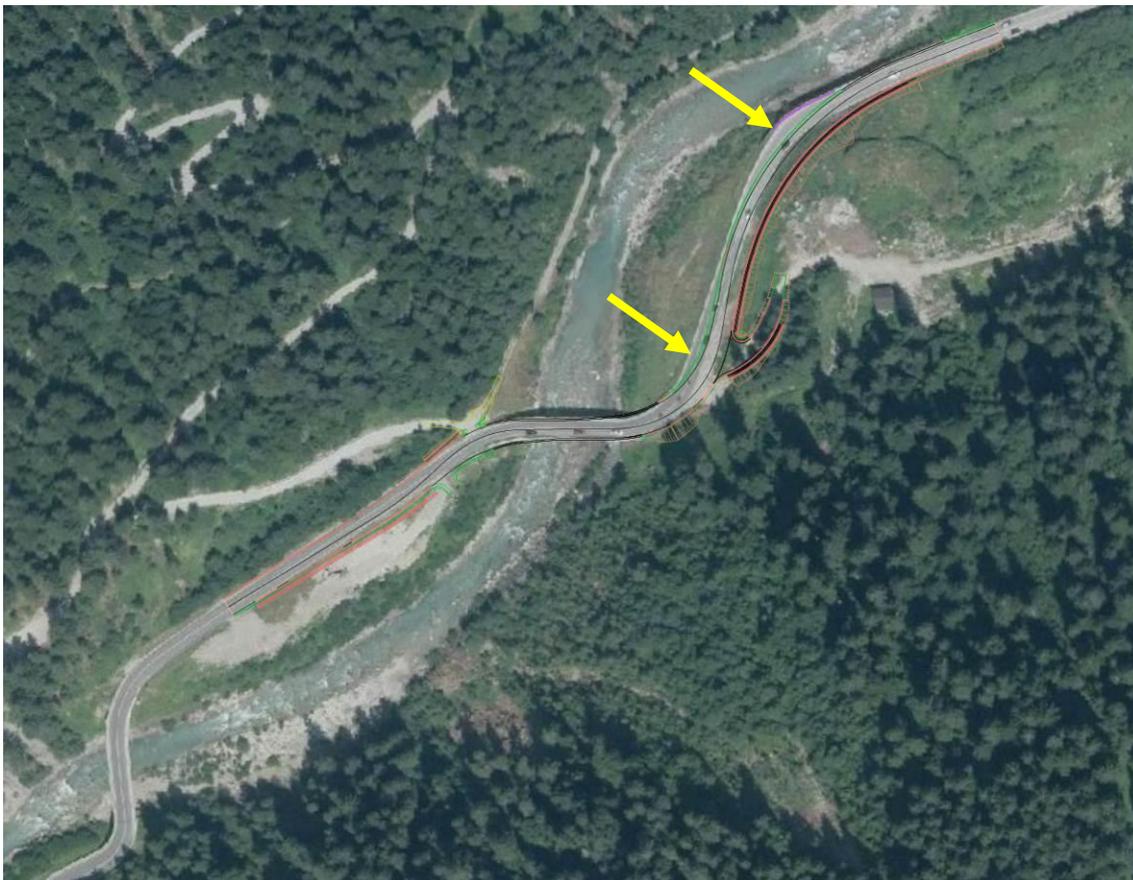


Figura 18 – Inserimento complessivo dell'intervento su ortofoto.

Si prevede la messa in opera di dispositivi di sicurezza marcati CE appartenenti alla classe H2. Gli stessi in conformità con i dispositivi presenti saranno del tipo zincato a caldo. Per garantire la corretta risposta dei dispositivi si prevede l'allungamento del paletto di infissione previa prova di spinta in cantiere.

Non è previsto alcun impianto di illuminazione del tratto stradale.

Al fine di realizzare la nuova viabilità è necessario osservare cautele e procedure da applicare al fine di minimizzare i disturbi sulla circolazione. Si evidenzia in particolare che:

- le nuove piattaforme saranno sostanzialmente alla stessa quota delle carreggiate esistenti, per rendere possibile lo spostamento del traffico sui settori che verranno realizzati man mano;
- preliminarmente verranno realizzate le berlinesi e realizzati gli sbancamenti;
- si sposteranno i sottoservizi sul nuovo sedime anche in sede provvisoria;
- in ogni fase si dovrà assicurare anche l'accesso alla discarica di inerti;
- sono previste alcune chiusure della viabilità in tempi limitati;
- una volta spostato il traffico sulla nuova sede verranno realizzate le opere di smaltimento e di inerbimento della vecchia sede.

Vista l'interferenza del traffico e la necessità di lavorare con la strada aperta risulta un tempo necessario di lavoro stimato in 12 mesi complessivi con l'utilizzo di diversi mezzi d'opera quali pala, escavatore, fresa, rullo, vibrofinitrici, gru, trivelle, betoniere ed autocarri per il carico/scarico dei materiali. Si prevedono le seguenti macro-lavorazioni:

- taglio di vegetazione arboreo-arbustiva e/o scotico;
- costruzione delle berlinesi e rivestimenti;
- scavi di sbancamento e demolizioni;
- risagomatura degli sbalzi di ingresso e uscita del ponte;
- costruzione della pavimentazione in conglomerato bituminoso (base + binder);
- finitura e tappeto di usura (su tutta la larghezza della sede stradale);
- posa barriere stradali.

Per meglio comprendere le trasformazioni indotte si riportano di seguito le simulazioni (foto-inserimenti)

previste (Figura 19, Figura 20, Figura 21, Figura 22, Figura 23 e Figura 24).



Figura 19 – Vista stato di fatto punto ponte T11 verso Santo Stefano di Cadore.



Figura 20 – Simulazione inserimento dell'opera nel punto ponte T11 verso Santo Stefano di Cadore..

Commento alla realizzazione del progetto ed al suo inserimento paesaggistico

L'intervento garantisce una maggiore sicurezza della S.S. N. 52 in un tratto in curva di elevata criticità. La realizzazione della berlinese con rivestimento in pietra locale, oltre a migliorare l'inserimento paesaggistico, consente di ridurre la porzione di scarpata da rimuovere e comporta un allontanamento del tracciato stradale dall'alveo del Fiume Piave restituendo delle porzioni di territorio che verranno rinaturalizzate.



Figura 21 – Vista stato di fatto punto ponte T11 verso Santo Stefano di Cadore..



Figura 22 – Simulazione inserimento dell'opera nel punto ponte T11 verso Santo Stefano di Cadore..

Commento alla realizzazione del progetto ed al suo inserimento paesaggistico

Le opere in progetto rappresentano un deciso miglioramento dell'assetto paesaggistico complessivo nel tratto rappresentato: oltre a migliorare la funzionalità e la sicurezza della viabilità sia pubblica che privata, conferiscono alle superfici verticali e orizzontali maggiore decoro.



Figura 23 – Vista stato di fatto punto ponte T11 verso Belluno.



Figura 24 – Simulazione inserimento dell'opera nel punto ponte T11 verso Belluno.

Commento alla realizzazione del progetto ed al suo inserimento paesaggistico

Le opere in progetto non comportano una significativa variazione e/o peggioramento del contesto paesaggistico pur consentendo un miglioramento della curva di innesto al ponte.

(13) EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Per quanto riguarda i possibili impatti generati dall'opera in progetto si evidenzia come il sito d'intervento,

anche se di pregio paesaggistico, sia localizzato a distanza da edifici residenziali e ambiti urbani. Si evidenzia inoltre come le condizioni ambientali al contorno rimangono sostanzialmente invariate rispetto alle condizioni attuali. Si devono invece considerare gli effetti positivi in termini di riduzione di disturbo ed interferenze sul contesto ambientale e del miglioramento delle opere viabilistiche ed accessorie.

Si valutano pertanto gli interventi in progetto come migliorativi rispetto alla situazione attuale.

Tali miglioramenti sono dovuti principalmente agli effetti generati dal progetto in termini di fluidificazione del traffico veicolare comportando riduzioni in termini di inquinamento acustico e di emissioni di inquinanti in atmosfera generati dai motori.

La relazione di Screening di incidenza ambientale conferma la non significatività degli impatti sugli elementi naturalistici oggetto di tutela.

Dal punto di vista paesaggistico, pur trattandosi di opera antropica posta in contesto di pregio, l'intervento sembra integrarsi coerentemente rispecchiando caratteristiche costruttive tipiche di analoghi manufatti presenti lungo la S.S. N. 52. Rispetto ai manufatti attuali le nuove opere accessorie, indispensabili per migliorare la viabilità, costituiscono un deciso miglioramento estetico e funzionale grazie anche all'uso della pietra locale per il rivestimento delle berlinesi di nuova realizzazione.

Il ponte è tutelato a seguito di specifica Dichiarazione dell'interesse culturale: il manufatto non viene comunque interessato da alcun intervento che ne pregiudichi le caratteristiche e specificità tutelate. Si prevede infatti il solo allargamento degli sbalzi laterali per migliorarne le curve di ingresso/uscita.

Gli impatti paesaggistici riguardano prevalentemente l'adeguamento della sezione stradale del tracciato che comportano effetti dovuti a:

- movimenti di terreno/sbancamenti necessari all'esecuzione delle opere per i quali si prevede il mantenimento dell'attuale quota di livello stradale oltre alla risagomatura delle scarpate in corrispondenza delle curve di accesso al ponte e percorrenza della S.S. N. 52 (interventi più significativi nel tratto a Nord con previsione di rivestimento della berlinese con pietra naturale per un migliore inserimento paesaggistico);
- parziale modifica/alterazione percettiva del paesaggio che non causa ostruzione visuale o perdita dei rapporti di intervisibilità esistenti (al contrario si crea un migliore inserimento paesaggistico di un'opera di pubblico interesse);
- interventi su vegetazione che si connotano per l'estrema limitatezza e che non sottraggono comunque habitat o vedute di particolare valore o interesse;
- realizzazione di infrastrutture accessorie che hanno comunque l'obiettivo di migliorare la funzionalità dell'opera (barriere stradali, canaline di scolo ecc.);
- impermeabilizzazione del terreno che prevede un minimo incremento di superficie impermeabilizzata pari a circa 175 mq (avviene comunque una parziale riconversione in erba dei vecchi settori stradali non più utilizzati).

Non si rilevano invece effetti significativi o peggiorativi della situazione attuale dovuti a:

- cromatismi dei manufatti;
- caratteristiche architettoniche dei manufatti soggetti a vincolo di tutela che mantengono inalterate sagome e volumi;
- interventi che comportino la perdita di significativi elementi arborei e/o vegetazionali.

(14) EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO

In sede di progettazione dell'intervento sono state previste misure compensative e di mitigazione quali:

- la limitazione della manomissione delle scarpate a monte della strada grazie alla realizzazione di una nuova berlinese;
- 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 per quelle porzioni di viabilità dismessa.

Tali accorgimenti consentono di ridurre l'impatto visivo dell'opera che risulta già limitato sia per la differenza di quota dal letto effettivo del fiume Piave sia per le caratteristiche paesaggistiche degli ambiti di intervento più significativi (punti di risagomatura del tracciato della S.S. N. 52).

(15) INDICAZIONI DEI CONTENUTI PRECETTIVI DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA VIGENTE IN RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI INTERVENTO: CONFORMITA' CON I CONTENUTI DELLA DISCIPLINA

Come evidenziato nei paragrafi precedenti l'opera non costituisce elemento che può compromettere il contesto paesaggistico dell'area. L'attuale connotazione del sedime di intervento e il limitato ampliamento della superficie asfaltata non determina alcuna limitazione alla percezione del quadro paesaggistico dell'area.

Firma del Richiedente

Firma del Progettista dell'intervento

.....

.....