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

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
Firmato digitalmente da:Lisa Zannoner
Organizzazione:ANAS SPA/80208450587
Data:06/12/2018 17:23:25

IL GEOLOGO:

IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE:

E2B s.r.l.

Dott. Ing. Alessandro Contin

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI PADOVA
DOTT. ING. ALESSANDRO CONTIN N. 3325

visto: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Gabriella MANGINELLI
Visto da Gabriella Manginelli il 25/01/2019 alle 13:32:06 CET

PROTOCOLLO

DATA:

N° ELABORATO:

---

11 - PONTE SUL PIAVE
LISTA DI CONTROLLO PER LA VALUTAZIONE PRELIMINARE

CODICE PROGETTO: PROGETTO	LIV. PROG.	N. PROG.	NOME FILE:	REVISIONE	SCALA
------	E	----	T11 IA00 AMB RE-03.00_0.DWG		
			CODICE ELABORATO: T11 IA00 AMB RE 03	0	-

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	EMISSIONE	04/12/2018	E2B	E2B	-

Lista di controllo per la valutazione preliminare

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

1. Titolo del progetto

Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adeguamento tecnico

S.S. N. 52 "Carnica" – Provincia di Belluno.

Piano straordinario per l'accessibilità a "Cortina 2021".

Progetto Definitivo S.S. N. 52 "Carnica": Miglioramento dei tratti di imbocco al 2° Ponte metallico al km 87+000 in Comune di Santo Stefano di Cadore (BL).

Il piano ANAS di interventi sulla S.S. N. 52 "Carnica" prevede, per quanto valutato nel presente documento, i seguenti interventi:

- **intervento T.11A alla pk 86+970 –** la parte finale del muro di sottoscarpa viene risagomata planimetricamente per consentire l'innesto della curva a sud sul successivo ponte T.11;
- **intervento T.11 alla pk 87+000 –** viene modificato il tracciato ridisegnando due curve di ingresso e uscita di Raggio R=40m portando la Vp a 30km/h (parte pavimentata). Viene ridisegnato l'ingresso alla cava (parte sterrata);
- **intervento T.11B alla pk 87+200 87+400** –viene addolcita la curva portandola a R=108m grazie alla estensione della berlinese.

2. Tipologia progettuale

Allegato alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, punto/lettera	*Denominazione della tipologia progettuale*
☐ Allegato II, punto/lettera ----	----------
X Allegato II-bis, punto/lettera - **Categoria di progetto 2/c**	Per sua natura il progetto può essere inserito nella categoria di cui all'allegato II-bis alla Parte II del D.Lgs. 152/2006 "Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza statale", p.to 2) *Progetti di Infrastrutture*, lettera c) **"Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale"**.
☐ Allegato III, punto/lettera ----	----------
☐ 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.

Per inquadrare l'intervento posto alla progressiva km 87+000 si considera il livello di servizio della S.S. N. 52 "Carnica", dalla galleria Comelico al centro di Santo Stefano di Cadore: la sezione stradale è caratterizzata dalla larghezza della carreggiata di circa 7 m, in alcuni punti ridotta a circa 6,5 m. La mobilità lungo la valle del Piave è essenzialmente su gomma, con una piccola incidenza di traffico passeggeri su ferro (linea RFI Treviso-Calalzo). Nel tratto in questione il flusso sulla statale è pressoché costante, data la limitata importanza degli insediamenti e delle viabilità laterali con punte di traffico nella stagione invernale nel fine settimana.
La conformazione della viabilità presenta curve successive senza visibilità e con raggi ridotti e genera congestioni locali e pericolo per accodamenti in punti con ridotta visibilità nonché interruzione del flusso per mancanza di larghezza utile della carreggiata.
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; detta discarica è posta a fianco di

un fortino risalente alla Grande Guerra. L'intervento non interessa né la discarica né il fortino.
I punti critici (Figura 1) individuati nel tratto considerato sono sostanzialmente:

- PK 86+970 – T.11.A il muro di sottoscarpa verrà in parte risagomato nella parte finale per la rettifica di tracciato che coinvolge il T.11;
- PK 87+000 – il secondo ponte sul Piave – denominato T.11 – le cui curve di inserimento e uscita verranno adeguatamente ritracciate nella presente progettazione, aumentando il raggio e allargando la banchina interna in modo da aumentare la velocità di percorrenza e permettere l'inserimento in sicurezza dei mezzi sul ponte stesso;
- PK 87+200 – 87+400 – T.11B il tracciato di progetto prevede di addolcire la curva portandola a R=108m grazie all' estensione della berlinese.

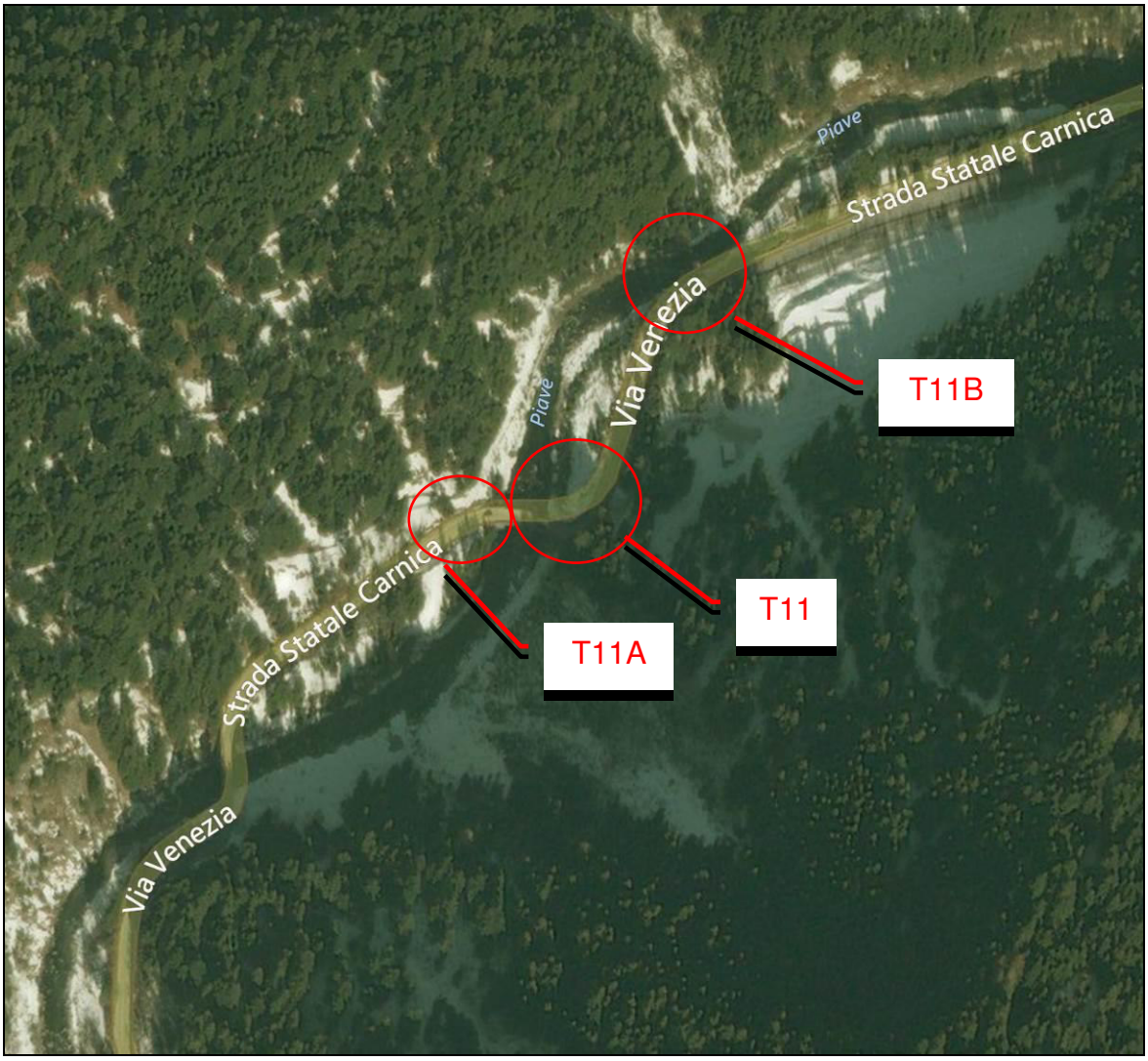


Figura 1 – S.S. N.52 da pk 86+500 a pk 88.500 compresi i due ponti sul Piave

Il progetto in valutazione 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 (la Valle del Piave), che è stato pesantemente colpito dagli eventi meteorici alluvionali che hanno interessato la Regione Veneto nel mese di novembre 2018.
L'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 in particolare 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.
In vista dei Campionati del Mondo di Sci Alpino "Cortina 2021", ANAS S.p.A. - *Area Compartimentale Veneto* ha avviato una campagna di sistemazione e miglioramento della viabilità nella tratta di propria competenza; il programma viene attuato attraverso interventi mirati per far fronte alla previsione di forte incremento del

traffico.
Gli interventi previsti dal progetto prevedono la **rettifica del tratto stradale a cavallo del 2° ponte al km 87+000 con modifiche delle caratteristiche geometriche dei tratti di imbocco per migliorare i raggi di curvatura e la piattaforma stradale** (la viabilità si presenta oggi pericolosa proprio in relazione ai raggi di curvatura della strada dove si verificano, nei periodi di maggiore traffico veicolare, pericolose situazioni di congestionamento anche in tratti con ridotta visibilità).
Gli interventi di progetto porteranno ad un **sensibile incremento delle condizioni di sicurezza**, consentendo al contempo di valorizzare alcuni elementi naturalistici ed antropici caratteristici della zona. Sarà inoltre possibile conseguire, per effetto della fluidificazione del traffico veicolare, un **miglioramento delle condizioni ambientali** in relazione alla qualità dell'aria ed a un minor disturbo acustico dato dallo stazionamento dei veicoli in coda.
Si ribadisce infine l'importanza ed urgenza degli **interventi che si inseriscono in più ampio contesto di ripristino dei luoghi della Valle del Piave** così fortemente danneggiati dagli eventi alluvionali (Figura 2).

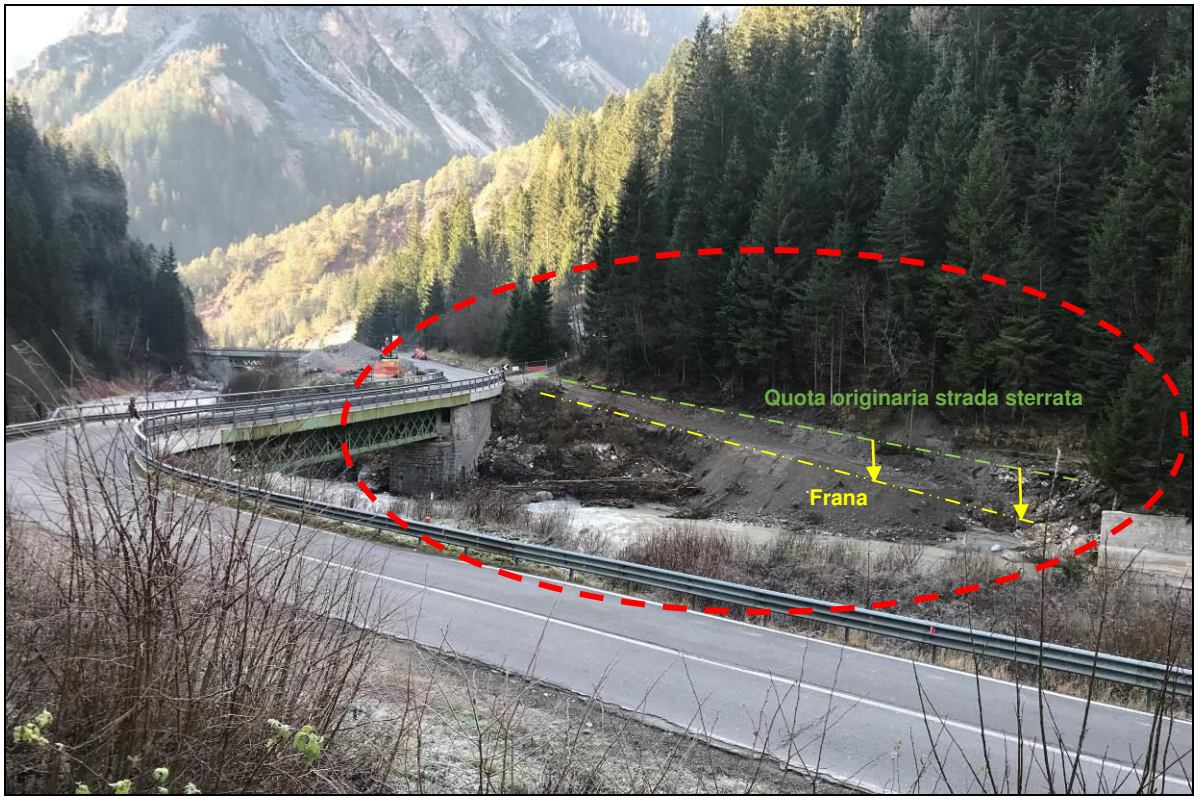


Figura 2 – Esempio dei danni alluvionali lungo la S.S. N. 52 in corrispondenza del 2° ponte metallico sul Piave

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).

L'area d'intervento è posta al Km 86+700 della S.S. N. 52 "Carnica" in Comune di Santo Stefano di Cadore - Provincia di Belluno (BL). La Figura 3 individua la localizzazione del progetto su ortofoto tratta da "Google Earth ®".
Il ponte metallico, dichiarato di interesse culturale ai sensi dell'art.12 del D.Lgs. 42/2004 dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, rimarrà integro.
L'intervento, per espropri e occupazioni provvisorie, ricade all'interno delle seguenti particelle catastali:

- foglio 33 (ALLEGATO 1)
    - particelle 8,9 e 12 (intestati alla *Regola di Santo Stefano di Cadore*);
    - particella 5 (intestata alla *Regola di Casada, Regola di Costalissoio, Regola di Santo Stefano di*

Cadore);

- foglio 34:
  - particelle 1 e 51 (intestati alla *Regola Comunione Familiare di Santo Stefano di Cadore*).

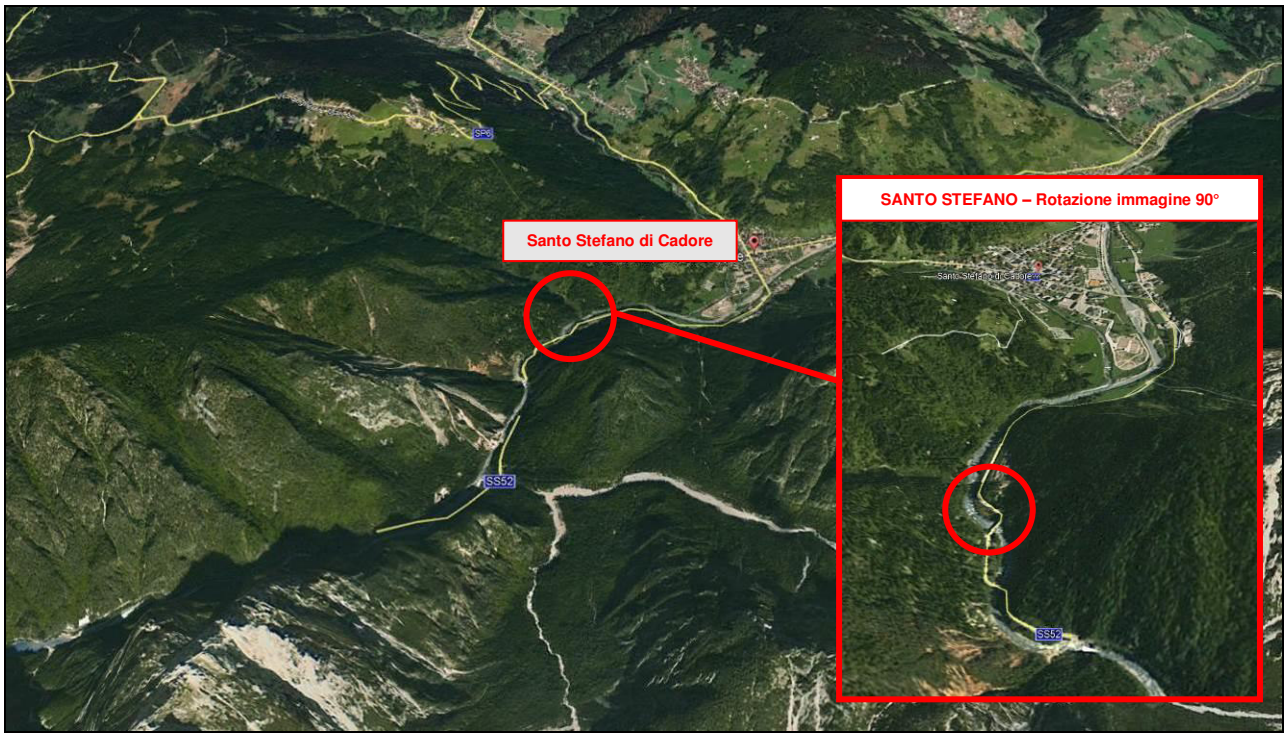


Figura 3 – Inquadramento area di progetto su ortofoto (Fonte: Google Earth ®).

La Figura 4 e la Figura 5 illustrano il ponte ed il suo inserimento nella Valle del Piave mentre la Figura 6 e la Figura 7 rappresentano rispettivamente l'inserimento da Sud e da Nord.
Dal punto di vista delle aree sensibili e vincolate la situazione è rappresentata negli ALLEGATI 3 – 4 – 5 - 6.
In corrispondenza dell'area in esame si rileva la seguente condizione:

- **Il ponte attraversa l'alveo e le zone riparie del Fiume Piave;**
- **Il contesto di inserimento del ponte è caratterizzato da zone forestali:**
  Dalla consultazione della carta delle categorie forestali della Regione Veneto si rileva che il ponte ricade al di fuori di aree forestali mentre le aree limitrofe interessano i margini di tali aree. Il contesto in alveo è comunque caratterizzato da Saliceti e altre formazioni riparie mentre il contesto limitrofo è caratterizzato a nord dell'asse stradale da Peccete ed Alnete, e a sud da Saliceti ed Abietieti, tutti con copertura dal 71 al 100%.
- **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):**
  RETE NATURA 2000 DPR 357/1997 (il tratto interessato ricade nella ZPS IT3230089 – "*Dolomiti del Cadore e del Comelico*", limitrofa ed adiacente al SIC IT3230085 – "*Comelico, Bosco della Digola, Brentoni, Tudaio*");
- **Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica:**
  Art 142 D.Lgs 42/2004 p.to 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 (Fascia di rispetto del FIUME PIAVE); Art 142 D.Lgs 42/2004 p.to 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'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (marginalmente).
- **Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923).**
- **Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006):**
  Dal punto di vista della classificazione sismica il Comune di Santo Stefano di Cadore è inserito in zona 3 ai sensi dell'Ordinanza PCM 20 marzo 2003, n. 3274.
- **Aree soggette a fasce di rispetto/servitù stradali:** strada di Tipo C2.

In relazione ai vincoli ed alle sensibilità presenti sul territorio, dall'esame delle cartografie riportate emerge

come l'area di interesse sia localizzata all'interno di SIC ZPS della Rete Natura 2000, coinvolga aree con vincolo idrogeologico e forestale, corsi d'acqua vincolati (Fiume Piave) e dal punto di vista delle fragilità, aree soggette a dissesto idrogeologico.
Dal punto di vista della Pericolosità Idraulica nel bacino del fiume Piave, il PAI dell'Autorità di bacino dei fiumi dell'Alto Adriatico non evidenzia criticità particolare per le aree di interesse: la situazione è rappresentata nell'Allegato 8, mentre dal punto di vista geologico, come evidenziato in Allegato 9, l'area di interesse si trova in prossimità di una zona a dissesto franoso delimitato.

Figura 4 – 2° Ponte sul Piave chilometrica 87+000.

Figura 5 – 2° Ponte sul Piave chilometrica 87+000.

Figura 6 – Inserimento da Sud al 2° Ponte sul Piave chilometrica 87+000.

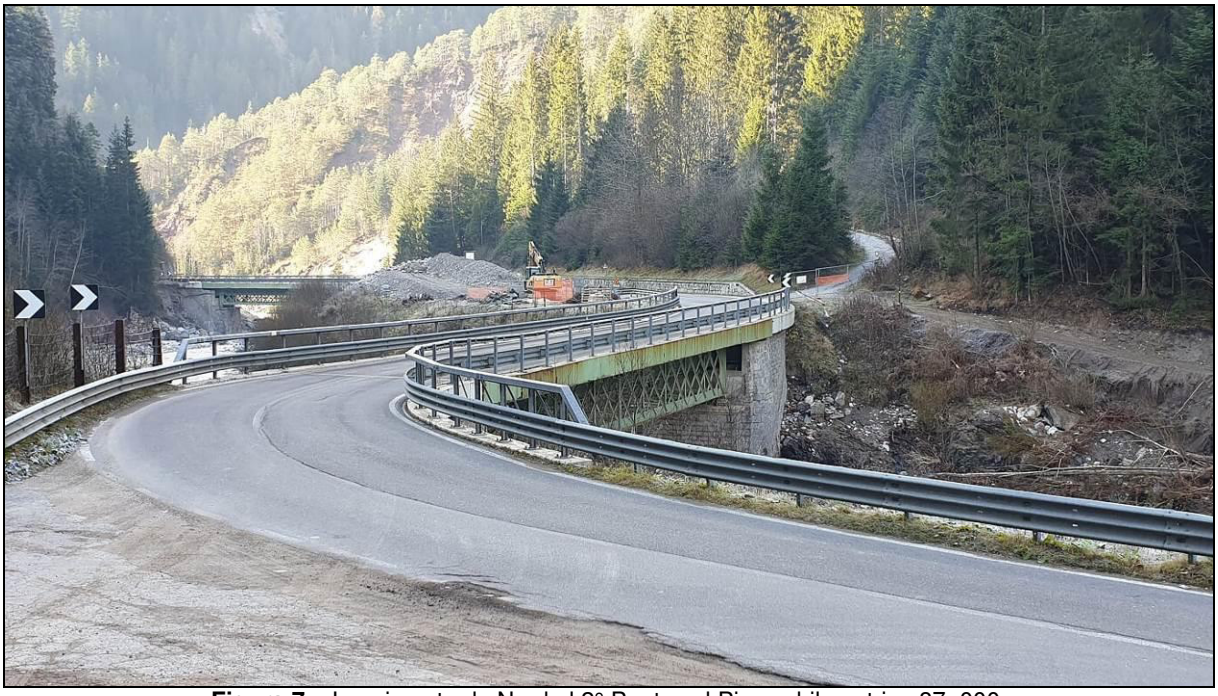


Figura 7 – Inserimento da Nord al 2° Ponte sul Piave chilometrica 87+000.

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.

Il tratto oggetto di intervento si presenta come una tipica viabilità di montagna caratterizzata da un susseguirsi di curve intervallate da piccoli rettilinei lungo la Valle del Piave.
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, come già indicato, 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*.
Si tratta di un ponte già oggetto nel 2010 di rifacimento mantenendo altresì la preesistente struttura metallica reticolare come memoria del preesistente ponte. Anche le spalle in pietra sono state conservate e mantenute.
Gli interventi (Figura 8) da eseguire 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.

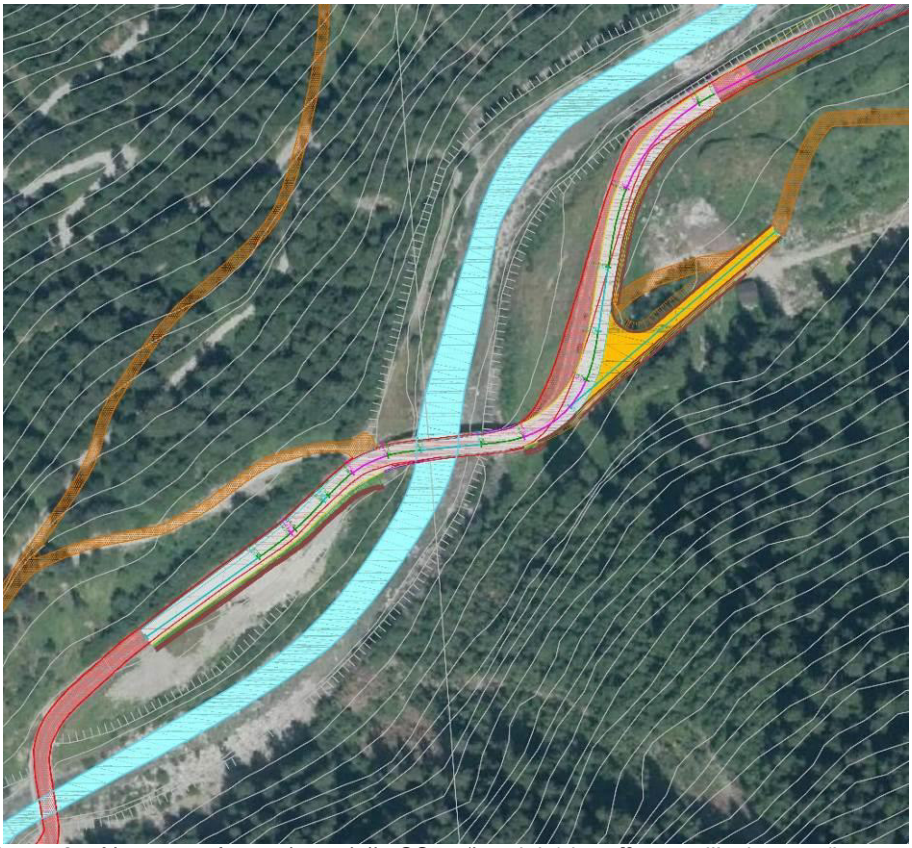


Figura 8 – Nuova conformazione della SS52 (in grigio) in raffronto all'esistente (in rosso).

Di seguito si esaminano i seguenti interventi:
- intervento T.11A pk 86+970 –la parte finale del muro di sottoscarpa viene risagomata planimetricamente per consentire l'innesto della curva a sud sul successivo ponte T.11;
- intervento T.11 pk 87+000 – viene modificato il tracciato ridisegnando due curve di ingresso e uscita di Raggio R=40m portando la Vp a 30km/h (parte pavimentata). Viene ridisegnato l'ingresso alla cava (parte sterrata);
- intervento T.11B pk 87+200 87+400 viene addolcita la curva portandola a R=108m grazie alla estensione della berlinese.

In corrispondenza del sito passa il fiume Piave che nasce nelle Alpi Carniche alle pendici meridionali del Monte Peralba, nel comune di Sappada, 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..
Il progetto non prevede alcuna modifica dell'alveo né riduzione del franco idraulico.

Il nuovo ponte sul Piave 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.
L'intervento prevede di allargare gli "zaini" che attualmente supportano la strada realizzando nuove fondazioni su micropali (Figura 9). Anche il ponte viene risagomato sugli sbalzi di ingresso e uscita sistemando contestualmente le velette laterali.

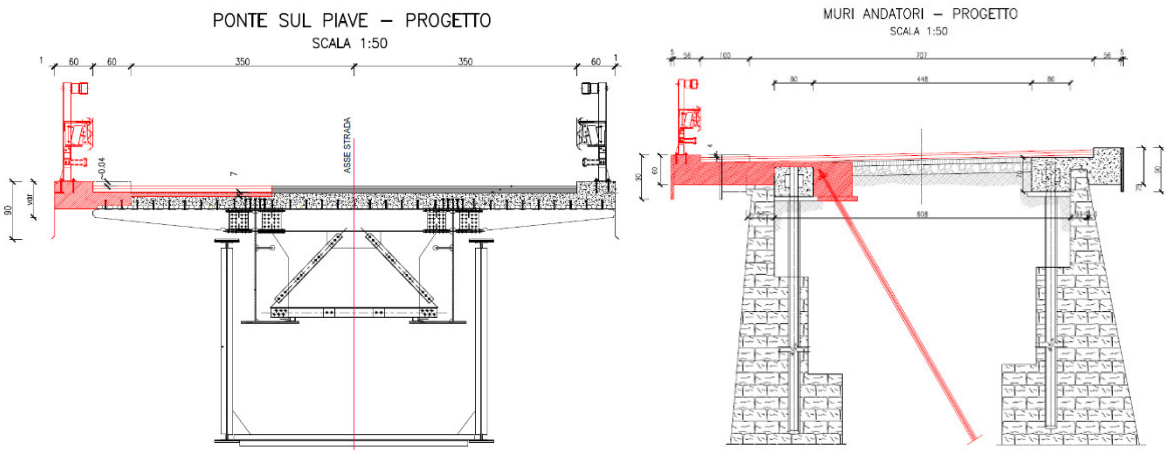


Figura 9 – Allargamento locale del ponte e degli "zaini" di accesso con tiranti aggiuntivi.

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 10), vengono anche realizzate per ridisegnare il nuovo accesso alla discarica esistente e per risagomare il tracciato.

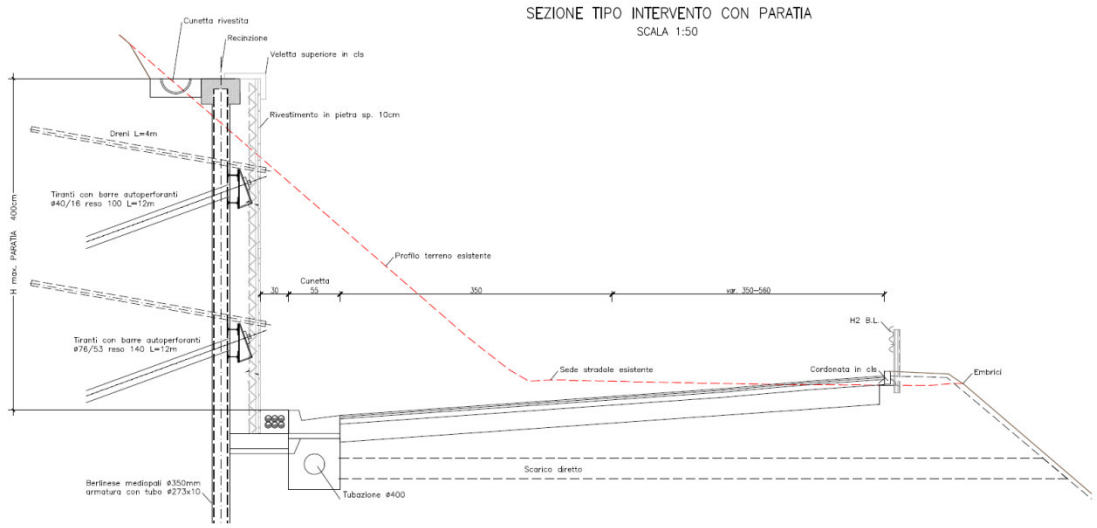


Figura 10 – Sezione stradale tipica con realizzazione di berlinesi tirantate rivestite in pietra.

La geometria stradale di riferimento è quella di una C2 senza le banchine pavimentate (Figura 11). 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 Vp=30km/h;
- si garantisce l'iscrizione dell'ingombro degli autoarticolati in manovra entro la corsia con curve di Rmin=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 stesso aumentando il grado di sicurezza.
Ai fini del contenimento dell'impatto del cantiere (riduzione del movimentazioni materie, mantenimento del traffico sulla statale, ricostruzione del paesaggio, ecc.), l'idea progettuale è di evitare qualsiasi manomissione dell'alveo.

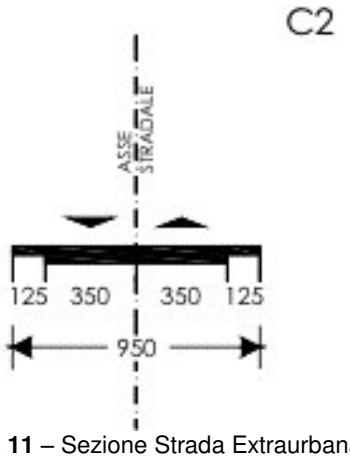


Figura 11 – Sezione Strada Extraurbana C2.

Come detto si limiterà la manomissione delle scarpate a monte della strada grazie alla realizzazione di una nuova berlinese. 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.
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. Inoltre sono previsti in interno curva 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.
Il nuovo disegno della viabilità prevede la fresatura e rinaturalizzazione di vecchi settori di pavimentazione esistente.
Verranno risagomati gli arginelli per accogliere le nuove barriere stradali.
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.
Il progetto prevede di raccogliere l'acqua di piattaforma con le cunette laterali; si prevede un minimo incremento di superficie impermeabilizzata pari a circa 175 mq, nonostante la suddetta riconversione dei vecchi settori in erba. Peraltro l'invarianza idraulica è assicurata dagli aumentati margini stradali non pavimentati (con superficie pari a 727 mq) e dai fossi paralleli al tracciato che costituiscono un sostanziale incremento dei piccoli invasi e sono allagabili in caso di evento piovoso.
Si prevede di mantenere l'attuale impianto di smaltimento acque esistente con recapito nel ricettore principale (Fiume Piave).
Non è previsto alcun impianto di illuminazione del tratto stradale.
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.
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.
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.

Una simulazione complessiva dell'intervento in 3D viene rappresentata nella Figura 12 e nella Figura 13. E'

possibile riconoscere la nuova configurazione della S.S. N. 52 (in grigio più chiaro), l'allargamento degli sbalzi del ponte (in rosso), le berlinesi rivestite in pietra (in marrone) ed i tratti di viabilità dismessi e rinaturalizzati (in verde).

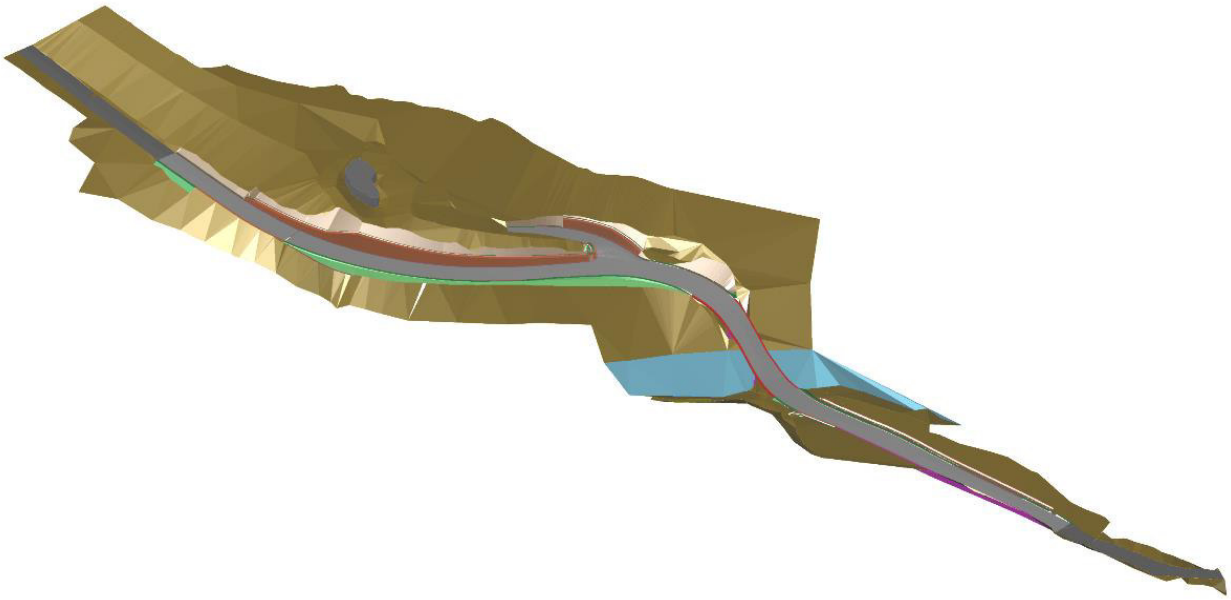


Figura 12 – Sovrapposizione 3D opera in progetto e terreno esistente Vista NORD-OVEST.

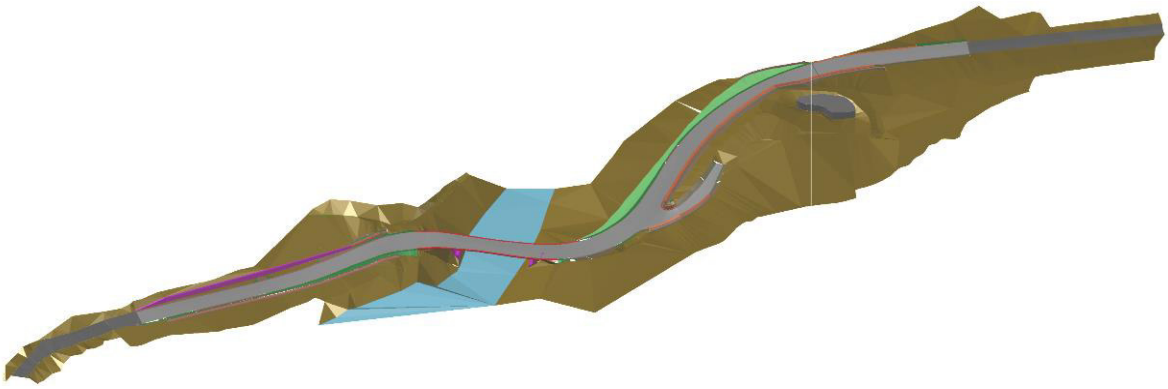


Figura 13 – Sovrapposizione 3D opera in progetto e terreno esistente Vista SUD-EST.

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

L'area di cantiere fissa ipotizzata è l'area di parcheggio attualmente esistente a Sud (Figura 14).
Per quanto riguarda i possibili impatti generati dall'opera in progetto si evidenzia come il sito d'intervento 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 migliora invece lo scorrimento del traffico.
Si valutano pertanto gli interventi in progetto come migliorativi rispetto alla situazione attuale.
La fase di cantiere comporta degli impatti per produzione di inquinamento (gas di scarico) e polveri (movimentazione di materiali e attività di costruzione) da considerarsi temporanei, reversibili e limitati.
Le situazioni di disturbo per la viabilità durante i lavori sono limitate all'attività dei mezzi meccanici in opera che possono rallentare del traffico veicolare ordinario.

Per contenere gli impatti si ritiene opportuno mettere in atto misure mitigative quali:
- limitazione della velocità massima all'interno dell'area di cantiere ai 5 Km/h, pulizia dei mezzi e copertura del carico ove necessario;
- stoccaggio dei materiali in apposite aree al di fuori delle vie di transito;
- deposito dei rifiuti in idonei contenitori posizionati in luoghi isolati, provvedendo al conferimento ad impianti autorizzati secondo le normative vigenti;
- limitazione della produzione di polveri all'interno delle aree di cantiere attraverso la bagnatura periodica delle superfici di cantiere.

Figura 14 – Aree di cantiere fisse (ipotesi di localizzazione).

La fase di esercizio delle nuova viabilità non comporta, rispetto allo stato attuale, differenti interazioni con l'ambiente ed il paesaggio. Non si prevedono infatti sostanziali occupazioni di nuove superfici (sono assai limitate) e gli interventi sono tali da inserirsi coerentemente nel contesto terriotriale.
Si devono invece considerare gli effetti positivi in termini di riduzione di disturbo ed interferenze sul contesto ambientale e dal miglioramento delle opere viabilistiche ed accessorie. 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 generato dai motori.
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 (Figura 15). Si rimanda alla Relazione paesaggistica per gli approfondimenti.

Figura 15 – Tipico rivestimento in pietra di muretti e terrapieni lungo la S.S. N. 52 "Carnica".

Per meglio comprendere le trasformazioni indotte si riportano di seguito le simulazioni previste nei punti T11A, T11 e T11B (Figura 16, Figura 17, Figura 18, Figura 19, Figura 20 e Figura 21).

Figura 16 – Vista stato di fatto punto T11 e T11B.

Figura 17 – Simulazione inserimento dell'opera nel punto T11 e T11B.

Figura 18 – Vista stato di fatto punto T11-T11B.

Figura 19 – Simulazione inserimento dell'opera nel punto T11-T11B.

Figura 20 – Vista stato di fatto punto T11A.

Figura 21 – Simulazione inserimento dell'opera nel punto T11A.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

Procedure	*Autorità competente/ Atto / Data*
☐ Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
☐ VIA	_____
☒ Autorizzazione all'esercizio	**ANAS S.p.A.**
Altre autorizzazioni ☐ _____ ☐ _____ ☐ _____	 ☐ _____ ☐ _____ ☐ _____

(*) N.B.: La S.S. N. 52 "Carnica" è un'antica strada, realizzata dagli austriaci nel 1839, pervenuta al patrimonio infrastrutturale in capo ad ANAS S.p.A. 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:

Procedure	*Autorità competente*
☒ Autorizzazione all'esercizio (**)	**ANAS S.p.A.**
Altre autorizzazioni	

(**) N.B.: L'intervento proposto verrà inserito, previa valutazione degli organi competenti, nel "*Piano degli interventi di adeguamento per la viabilità statale per l'evento sportivo Cortina 2021*" di cui all'art. 61 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

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate[1]:	*SI*	*NO*	*Breve descrizione[2]*
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	☐	☒	**Zone riparie** L'intervento non coinvolge zone riparie o ambiti che abbiano caratteristiche di naturalità significative e strategiche dal punto di vista ecologico. Si sottolinea che, a conclusione dei lavori, tutti gli ambiti interessati dal cantiere verranno ripristinati anche attraverso la rinaturalizzazione delle porzioni stradali dismesse e attraverso il miglioramento dell'inserimento paesaggistico dei manufatti di nuova realizzazione.
2. Zone costiere e ambiente marino	☐	☒	----
3. Zone montuose e forestali	☒	☐	**Zone forestali** Dalla consultazione della carta delle categorie forestali della Regione Veneto si rileva che il tratto interessato dagli interventi in oggetto ricade in un contesto interessato dall'alveo del fiume Piave, caratterizzato da Saliceti e altre formazioni riparie mentre il contesto limitrofo è caratterizzato a nord dell'asse stradale da Peccete ed Alnete, e a sud da Saliceti ed Abietieti, tutti con copertura dal 71 al 100%. Gli ambiti interessati dai lavori sono comunque margini stradali che presentano caratteristiche di naturalità poco significative e scarsamente funzionali dal punto di vista ecologico. Al termine del cantiere gli ambiti interessati dai lavori saranno ripristinati e orientati alla rinaturalizzazione e riqualificazione paesaggistica.
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)	☒	☐	**Rete Natura 2000** Il sito d'intervento è ricade all'interno della ZPS IT3230089 – "Dolomiti del Cadore e del Comelico"; e lambisce il SIC IT3230085 – "Comelico, Bosco della Digola, Brentoni, Tudaio". I lavori interesseranno aree estremamente ridotte della ZPS mentre non interesserà direttamente il SIC. L'impegno territoriale generato dal cantiere è minimale in funzione delle ridotte dimensioni degli interventi in progetto.
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	☐	☒	----

[1] 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.

[2] 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

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate[1]:	*SI*	*NO*	*Breve descrizione[2]*
6. Zone a forte densità demografica	☐	☒	----
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	☒	☐	Dal punto di vista vincolistico la ricognizione effettuata sulla strumentazione della pianificazione territoriale ha evidenziato i seguenti vincoli: • Vincolo dl'interesse culturale D.Lgs. 42/2004, Artt. 12-13 lett. c) - Ponte metallico sul Fiume Piave; • Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004, Art. 142 lett. c) - Corsi d'acqua; • Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004, Art. 142 lett. g)- Zone boscate. L'impegno territoriale generato dal cantiere è minimale in funzione delle ridotte dimensioni del ponte di progetto, pertanto non si prevedono alterazioni del paesaggio significative e/o situazioni di intervisibilità differenti dallo stato attuale.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	☐	☒	----
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	☐	☒	----
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	☒	☐	L'area d'intervento ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico e forestale.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	☐	☒	Non si evidenziano situazioni di rischio particolare. Il progetto sarà conforme alla normativa vigente.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)[3]	☒	☐	Il sito si trova in zona di pericolosità sismica 3
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	☒	☐	Strada extraurbana C2

[3] Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*		*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	☐ Si	☒ No	☐ Si	☒ No
	Descrizione: Il progetto comporta limitate occupazioni di suolo. Si prevede solo una limitata riprofilatura dei fianchi montuosi in corrispondenza degli adeguamenti dei raggi di curvatura della strada (aree peraltro già interessate da interventi di origine antropica e per le quali si prevede una adeguata ricomposizione).		*Perché:* Non si ritiene, considerate le dimensioni minimali degli interventi e la loro localizzazione (in un ambito stradale esistente), che possano generarsi significative e negative modifiche all'ambiente naturale ed alla geomorfologia. L'uso del suolo viene lievemente modificato a livello locale ma tale modifica non si ritiene essere significativa per le caratteristiche dimensionali e la localizzazione del progetto ai margini di un tracciato stradale esistente.	
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?	☒ Si	☐ No	☐ Si	☒ No
	Descrizione: Il progetto per sua natura comporta l'utilizzo di risorse. Non si farà però ricorso a risorse strategiche scarsamente disponibili e non si determineranno delle significative occupazioni di suolo. Non si creano problematiche di particolare rilevanza in relazione alla sostenibilità ed all'utilizzo di risorse.		*Perché:* Le quantità di materie da utilizzare sono contenute e non si prevede il ricorso a materiali o tecnologie costruttive che possano generare significativi e negativi effetti ambientali.	
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?	☐ Si	☒ No	☐ Si	☒ No
	Descrizione: Non è previsto l'impiego di materiali o sostanze nocive, salvo quelle usualmente impiegate nella costruzione di infrastrutture stradali, comunque di limitata quantità d'impiego. Potrebbero verificarsi in emergenza episodi di contaminazione dovuti ad eventi accidentali che potranno comunque essere facilmente contenuti.		*Perché:* Durante la realizzazione del ponte saranno adottati protocolli di gestione delle emergenze finalizzati a garantire il contenimento di effetti dovuti ad eventi accidentali quali lo sversamento involontario di oli derivanti dai macchinari o liquidi infiammabili. In fase di cantiere saranno prese tutte le possibili mitigazioni e/o accorgimenti di sicurezza e prevenzione (squadre d'intervento e kit d'emergenza).	
4. Il progetto comporterà	☒ Si	☐ No	☐ Si	☒ No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*		*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*	
la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	*Descrizione:* La realizzazione del progetto potrà comportare la parziale demolizione dei manufatti di origine antropica oltre che la movimentazione di materiali di scavo. Si prevede pertanto una limitata di materiali/rifiuti provenienti da demolizione del corpo stradale esistente e dagli scavi necessari.		*Perché:* La gestione dei rifiuti da costruzioni e demolizioni avverrà nel rispetto del D.Lgs. 152/2006. Le terre e rocce da scavo potranno essere gestite come materiali terrosi nell'ambito di uno specifico Piano di riutilizzo che ne determinerà l'esclusione dal regime dei rifiuti (verificatone lo status tramite caratterizzazione analitica, potranno essere riutilizzate in cantiere o avviate a riutilizzo in altri siti).	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	☒ Si	☐ No	☐ Si	☒ No
	Descrizione: Non si prevede un aggravio delle emissioni inquinanti dovute a polveri e scarichi dei veicoli in transito. La fase di realizzazione del progetto potrà comportare un temporaneo incremento delle emissioni e la produzione di materiali di risulta verrà controllata grazie ad una accorta gestione del cantiere (si esclude il rilascio di sostanze pericolose non controllato). Il traffico veicolare non subirà prevedibili incrementi se non nella fase di svolgimento dell'evento sportivo. Si prevede comunque che qualsiasi alterazione ambientale dovuta alla realizzazione del progetto sia reversibile.		*Perché:* Si prevede un sostanziale mantenimento dei flussi di traffico gravanti sulla S.S. N. 52 con conseguente mantenimento degli attuali livelli di emissioni in atmosfera (dovute esclusivamente agli scarichi dei veicoli in transito. La realizzazione delle opera di adeguamento viario contribuiranno piuttosto a fluidificare il traffico migliorando i parte le condizioni ambientali su scala locale.	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	☒ Si	☐ No	☐ Si	☒ No
	Descrizione: Si prevede che possano essere prodotti rumori\vibrazioni\emissioni dovuti dal traffico veicolare. Tali condizioni si verificheranno in fase di cantiere ed in fase di esercizio. La probabile produzione di rumori\vibrazioni\emissioni dovuta a particolari fasi di cantiere (infissioni di pali per diaframmi di contenimento, demolizioni, rullature ecc.) avranno carattere di temporaneità e reversibilità e non avranno intensità tale da causare danni all'ambiente.		*Perché:* Il traffico veicolare in transito sulla S.S. N. 52 rimarrà sostanzialmente invariato a seguito della realizzazione dell'intervento (non si prevede quindi un incremento delle emissioni aggiuntive rispetto alla situazione esistente). In fase di cantiere il disturbo sarà temporaneo e reversibile: i lavori sono di limitata entità pertanto non sono prevedibili interferenze significative con il sistema territoriale di riferimento.	
7. Il progetto comporterà rischi di	☐ Si	☒ No	☐ Si	☒ No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*		*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*	
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?	*Descrizione:* Il rischio di contaminazione è rappresentato solo da eventi accidentali generabili in fase di cantiere e successivamente dal traffico veicolare sulla infrastruttura (eventuali incidenti); possono comunque essere facilmente prevenuti ed eventualmente contenuti.		*Perché:* Il cantiere è gestito secondo i principi della sostenibilità. Il traffico veicolare in transito sulla S.S. N. 52 rimarrà pari al volume di traffico esistente. Non si prevede quindi un incremento di tale rischio rispetto all'esistente immaginando invece un miglioramento delle condizioni di sicurezza.	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	☐ Si	☒ No	☐ Si	☒ No
	Descrizione: I rischi sono riferibili unicamente a possibili collisioni tra mezzi di cantiere e mezzi normalmente transitanti sulla viabilità ordinaria. Dette eventualità sono estremamente improbabili ma non eliminabile. Non si prevede che possano verificarsi altri tipi di incidenti (a condizione che le opere vengano realizzate secondo le prescrizioni progettuali impartite).		*Perché:* 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, si prevede una significativa diminuzione dell'incidentalità nel tracciato stradale in intervento in funzione della migliore fluidificazione del traffico.	
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?	X Si	☐ No	☐ Si	X No
	Descrizione: Come da tabella 8, l'intervento ricade all'interno di una ZPS ed è limitrofo ad un SIC. Rientra inoltre all'interno di zone sottoposte a tutela paesaggistica ai sensi del D. Lgs 42/2004 (fasce forestali, fasce fluviali). Sia la fascia di "Foreste e boschi" che lambisce l'area dell'attuale sedime stradale, sia le fasce ripariali dei corsi d'acqua nell'ambito dove sono previsti i lavori non saranno significativamente influenzate dai lavori.		*Perché:* L'intervento è localizzato in prossimità di un asse stradale esistente e si sviluppa su un'area di dimensioni limitate. I lavori di realizzazione dell'opera non genereranno interferenze significative e irreversibili sugli attuali ambiti oggetto di tutela.	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di	☐ Si	X No	☐ Si	X No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*	*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*
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?	*Descrizione:* Le principali presenze a valenza ecologica sono quelle richiamate al punto 8. Sotto il profilo degli habitat l'area in esame ricade all'interno di una ampia area .classificata con il codice, non prioritario, 9410 - Foreste acidofile montane e alpine di Picea (Vaccinio-Piceetea). Tale habitat caratterizza la maggior parte dell'ambiente circostante. L'habitat caratteristico del vicino alveo del fiume Piave, ovvero il 3240 - Fiumi alpini con vegetazione riparia legnosa a Salix elaeagnos, anch'esso non prioritario, è interessato marginalmente ed indirettamente.	*Perché:*
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?	☒ Si ☐ No *Descrizione:* L'intervento di progetto riguarda il miglioramento dei tratti di imbocco del 2° ponte metallico sul Fiume Piave al Km 86+850.	☐ Si ☒ No *Perché:* L'intervento è localizzato in prossimità di un asse stradale esistente, e si sviluppa su un'area di dimensioni limitate e minimali. I lavori di realizzazione dell'opera non genereranno interferenze significative sugli attuali ambiti fluviali e perifluviali. Non sono previste interferenze significative con le falde sotterranee in relazione al fatto che gli interventi sono di limitata entità e che sono realizzati nel rispetto dell'ambiente e delle normative vigenti in materia.
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	☒ Si ☐ No *Descrizione:* L'intervento si inserisce in un complesso piano di razionalizzazione degli assi viari della S.S. N. 51bis e della S.S. N. 52 e pertanto interessa strade di importanza quantomeno interregionale, coinvolge volumi di traffico consistenti.	☐ Si ☒ No *Perché:* La finalità dell'intervento è proprio quella di contribuire a mettere in sicurezza la circolazione stradale, evitare congestioni del traffico, e contenere gli effetti di disturbo ambientale generati dalla configurazione stradale esistente.
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	☐ Si ☒ No *Descrizione:* La localizzazione di progetto non presenta relazioni particolari di intervisibilità (l'area è posta su un fondo valle stretto). La strada è comunque una viabilità panoramica.	☐ Si ☒ No *Perché:* L'asse stradale si localizza in una area a bassissima intervisibilità. L'orografia che cinge l'area, ci troviamo in una valle estremamente stretta e tortuosa, ne occlude la visibilità da grande distanza o da luoghi ad elevata fruizione pubblica.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*		*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	☐ Si	☒ No	☐ Si	☒ No
	Descrizione: L'asse stradale si localizza in area extraurbana, a sud di S. Stefano di Cadore, in una area montuosa circondata da boschi in un ambito dove si evidenzia la presenza dell'attuale viabilità esistente.		*Perché:* La perdita di suolo non urbanizzato è estremamente ridotta e limitata ai tratti di adeguamento della viabilità. Si ritiene che gli spazi sottratti non siano di estensione tale da incidere negativamente sull'attuale assetto e funzionalità del contesto ambientale naturale.	
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?	☐ Si	☒ No	☐ Si	☒ No
	Descrizione: L'intervento proposto verrà, previa valutazione degli organi competenti, inserito 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 suddetta norma; prevede l'applicazione delle procedure e delle deroghe previste nel citato D.L. 50/2017.		*Perché:* Da quanto emerge dalla pianificazione urbanistica e territoriale non si prevede l'utilizzo di aree vincolate in maniera difforme da quanto in progetto.	
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?	☐ Si	☒ No	☐ Si	☒ No
	Descrizione: L'area è antropizzata dalla sola viabilità stradale. Non vi sono zone abitate in prossimità.		*Perché:* L'area d'intervento è posta a lunga distanza dalle più vicine zone abitate (Santo Stefano di Cadore).	
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?	☐ Si	☒ No	☐ Si	☒ No
	Descrizione: L'unico elemento "non naturale" presente è la S.S. N. 52 e non si ravvisa la presenza di ulteriori ricettori sensibili di natura antropica.		*Perché:* Non vi sono zone abitate in prossimità dell'area di progetto.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse	☒ Si	☐ No	☐ Si	☒ No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*		*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*	
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?	*Descrizione:* L'intervento in progetto si inserisce in un contesto naturalistico di interesse dove si evidenzia la presenza del Piave oltre che di versanti montani forestali. Gli interventi si inseriscono in un ambito di SIC/ZPS ed in zone sottoposte a tutela paesaggistica ai sensi del D. Lgs 42/2004 (fasce forestali, fasce fluviali).		*Perché:* I siti e i luoghi più sensibili e strategici dal punto di vista ecologico e paesaggistico sono lontani dall'ambito di intervento che in area locale interessa i margini di un asse stradale esistente. Tali ambiti sono già fortemente influenzati dal punto di vista delle dinamiche naturali dalla presenza di un'infrastruttura oltre che da importanti fenomeni erosivi nelle zone di alveo. I lavori di realizzazione dell'opera non genereranno interferenze significative e irreversibili sugli attuali ambiti fluviali o ripariali. Gli ambiti forestali oggetto di tutela non saranno interessati dal momento che si prevedono solo parziali adeguamenti dell'assetto viario i quali comportano la sottrazione di ridotte porzioni di terreno e rocce ricoperte da vegetazione spontanea.	
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?	☐ Si	☒ No	☐ Si	☒ No
	Descrizione: Il caso non ricorre. La discarica posta in prossimità dell'area di intervento non appare in relazione con le porzioni di territorio interessate dal progetto.		*Perché:* Dalle ricognizioni effettuate non si evincono indicazioni al riguardo.	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti,	☒ Si	☐ No	☐ Si	☒ No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	*Si/No/?* *Breve descrizione*	*Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?* *Si/No/? – Perché?*
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?	*Descrizione:* Pur rilevando evidenti criticità in relazione a fenomeni franosi e rischi di inondazioni e/o condizioni climatiche avverse, si ritiene che il progetto si qualifichi quale elemento migliorativo rispetto alla situazione attuale risolvendo criticità e problematiche legate alla fruizione di un'opera di importanza ed interesse insostituibile. Il progetto prevede comunque interventi che fanno presupporre il raggiungimento di adeguati livelli di sicurezza rispetto a fenomeni erosovi (frane) e/o di piena del Fiume Piave.	*Perché:* L'osservazione degli accorgimenti derivanti dalle prescrizioni normative esistenti (il progetto viene realizzato a norma di legge), viene ritenuta sufficiente a tutelare i possibili rischi indicati. La realizzazione non comporterà un aggravio delle problematiche e criticità ambientali esistenti.
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?	☐ Si ☒ No *Descrizione:* Non si prevedono effetti cumulativi negativi con altri progetti. Gli effetti generati dal più complesso "*Piano degli interventi di adeguamento per la viabilità statale per l'evento sportivo Cortina 2021*" genereranno sinergie positive lungo la S.S. N. 52.	☐ Si ☒ No *Perché:* Tutti gli interventi previsti anche in prossimità dell'area di progetto sono di carattere puntuale ed hanno lo scopo di migliorare la circolazione di mezzi e persone; tutto ciò avverrà attraverso l'incremento la sicurezza stradale, fluidificando il traffico con la conseguente riduzione di eventi di congestionamento.
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	☐ Si ☒ No *Descrizione:* Non si prevedono effetti di natura transfrontaliera.	☐ Si ☒ No *Perché:* L'area d'intervento è estremamente circoscritta, prevede l'adeguamento della viabilità di innesto al ponte e origina disturbi (ascrivibili alla fase di cantiere) temporanei, reversibili e localizzati. Non si prevedono variazioni tra stato attuale e stato a seguito dell'intervento; si genereranno invece degli effetti che miglioreranno la situazione attuale.

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*
1	Estratto Foglio Catastale n.33	-	ALLEGATO 1
2	Quadro corografico del sito di intervento su base CTR 1:10.000	-	ALLEGATO 2
3	Estratto dal Documento per la Pianificazione Paesaggistica allegato al PTRC (Adottato con DGR 372/2009)	-	ALLEGATO 3
4	PTCP Approvato con DGRV 1136/2010 - Estratti Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale. Elab.C.1	-	ALLEGATO 4
5	PTCP Approvato con DGRV 1136/2010 - Estratti Sistema Ambientale. Elab.C.3		ALLEGATO 5
6	PTCP Approvato con DGRV 1136/2010 - Estratti Carta delle fragilità. Elab.C.2		ALLEGATO 6
7	Perimetrazione delle aree boscate del Veneto		ALLEGATO 7
8	Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Piave. Aggiornamento 20.04.2015 – Estratto carta della pericolosità idraulica Tav.6		ALLEGATO 8
9	Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Piave. Aggiornamento 20.04.2015 – Estratto carta della pericolosità geologica Tav.6/6		ALLEGATO 9

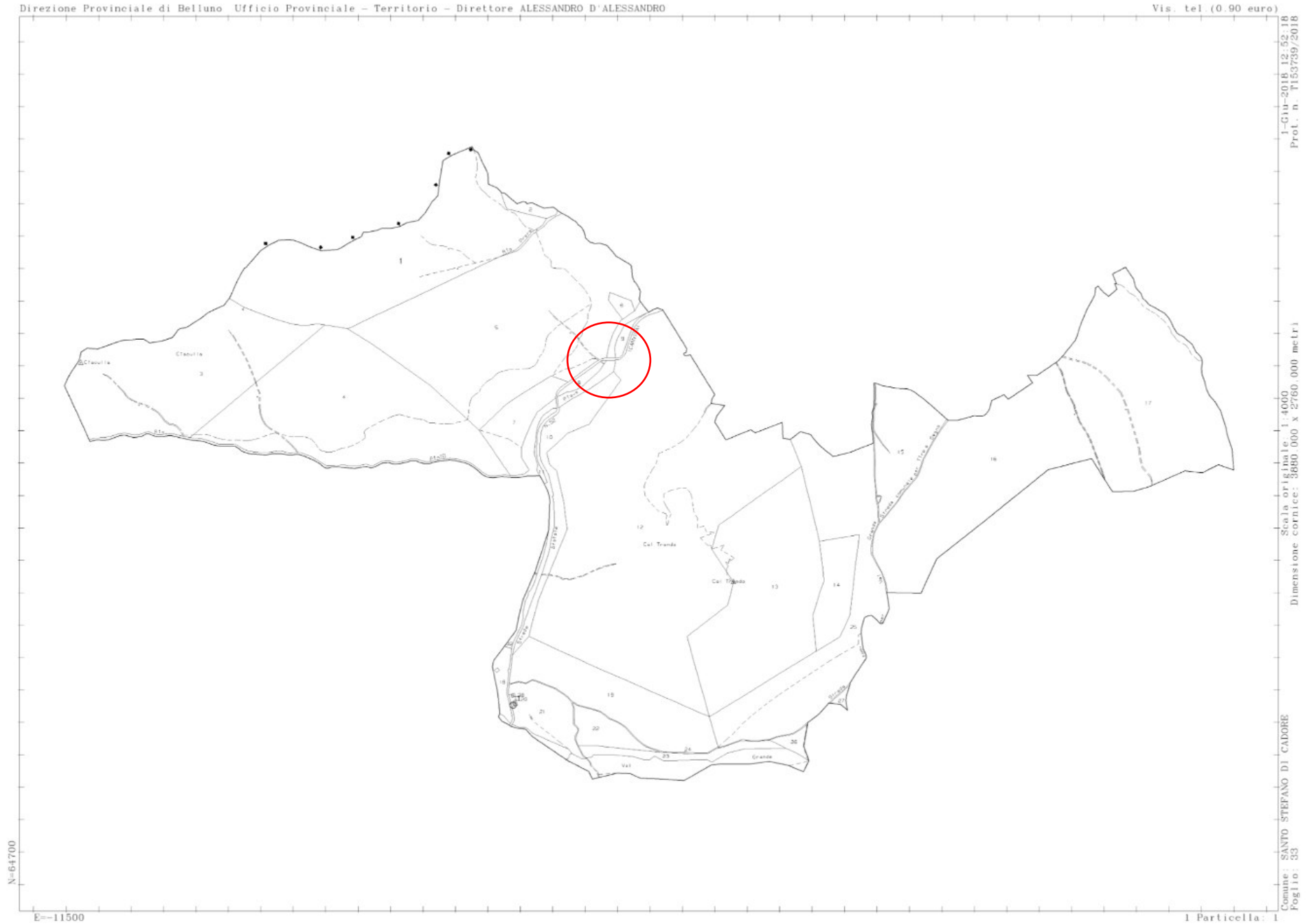
Il/La dichiarante

_____

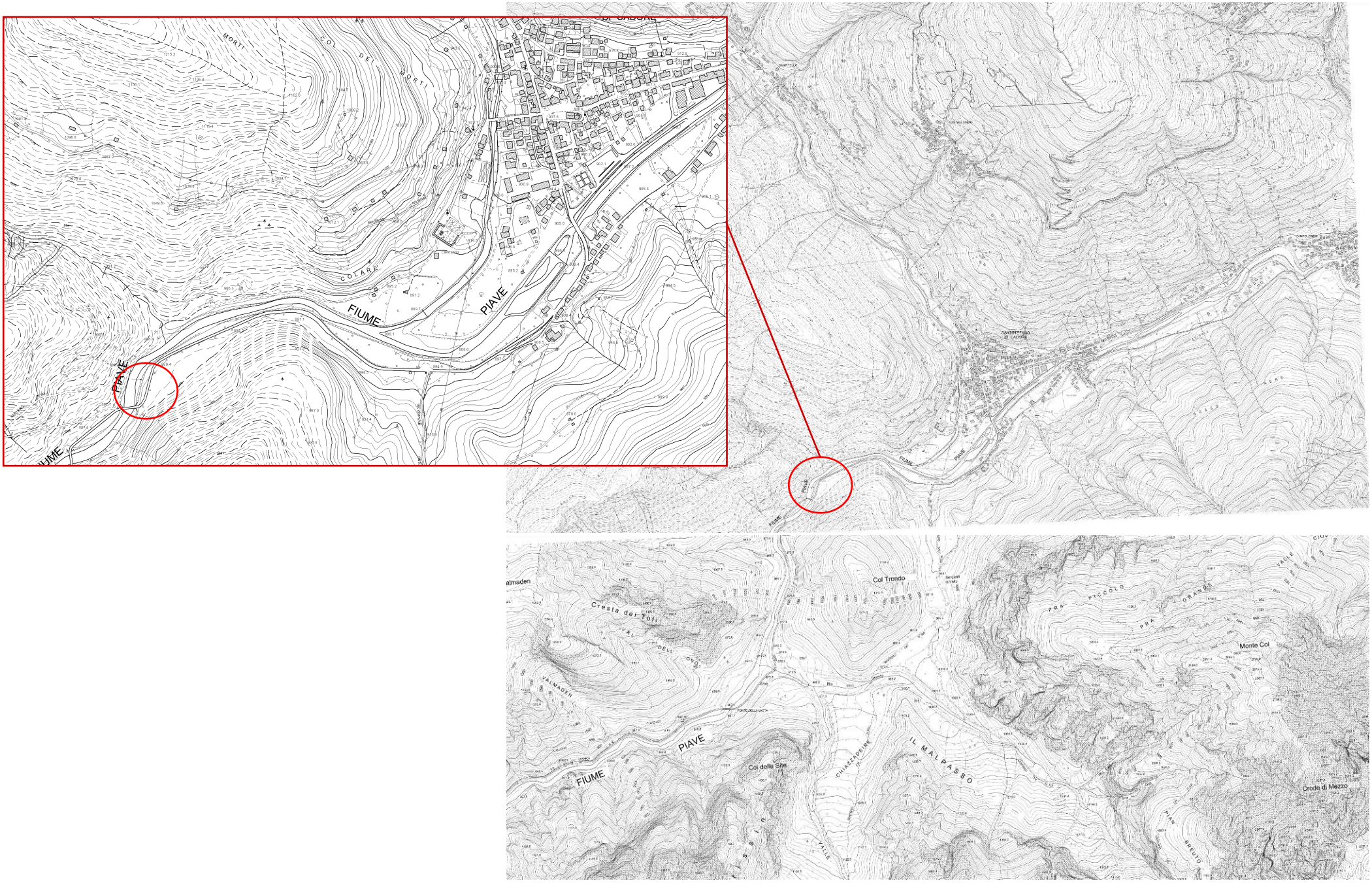
(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)[4]

[4] Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.

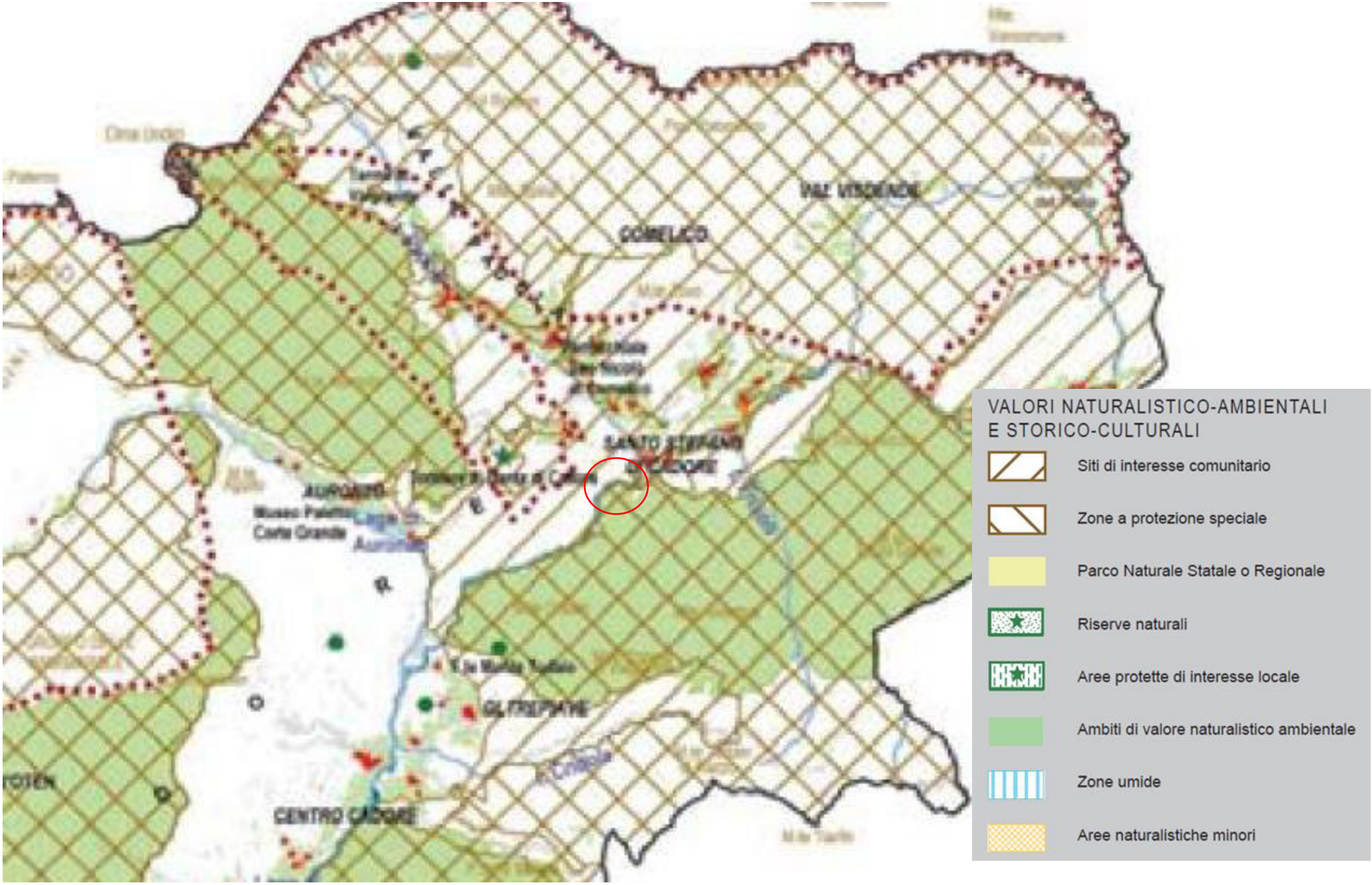
ALLEGATO 1 – Estratto Foglio Catastale n.33



ALLEGATO 2 – Quadro corografico del sito di intervento su base CTR 1:10.000



ALLEGATO 3 - Estratto dal Documento per la Pianificazione Paesaggistica allegato al PTRC (Adottato con DGR 372/2009)



ALLEGATO 4 – PTCP Approvato con DGRV 1136/2010 - Estratti Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale. Elab.C.1

Rete Natura 2000

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

Aree tutelate

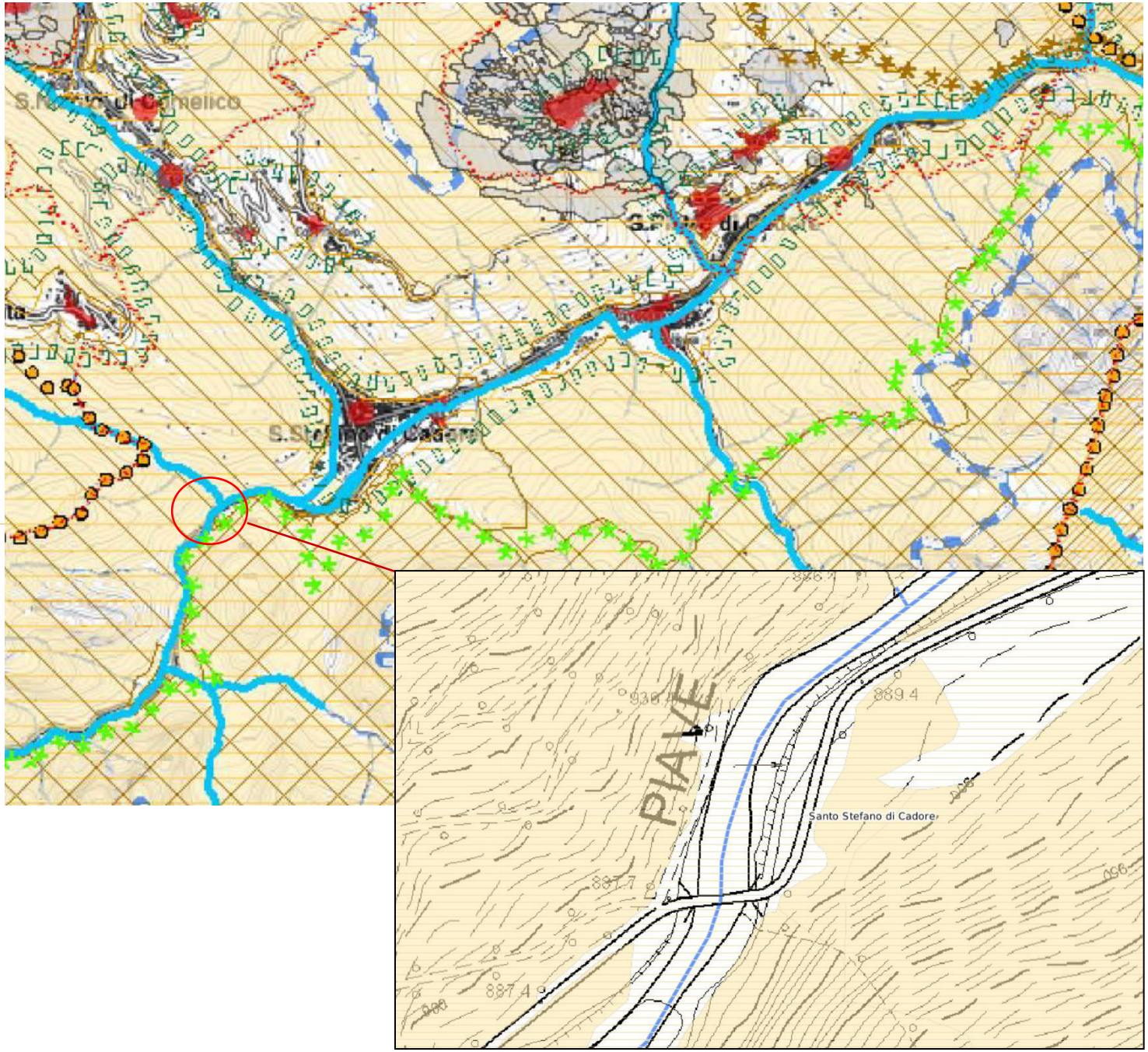
- Ghiacciai (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142, lett.e)
- Ambiti montani per la parte eccedente i 1600 m. s.l.m. (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142, lett.d)
- Fasce costiere marine e lacuali per una profondità di 300 m. dalla linea di battigia (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142, lett.a e b)
- Parchi e Riserve 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)

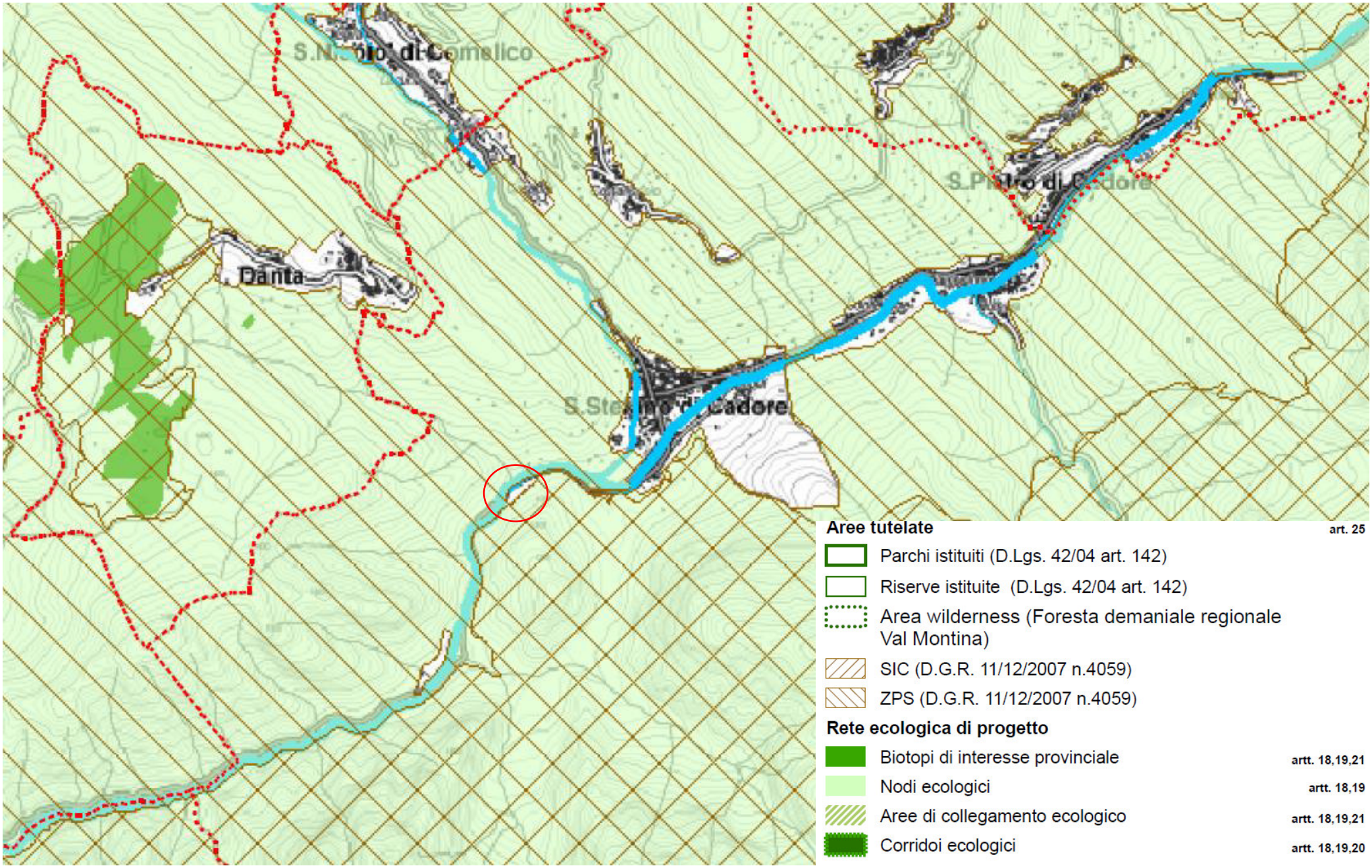
Pianificazione territoriale e di settore

- 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)

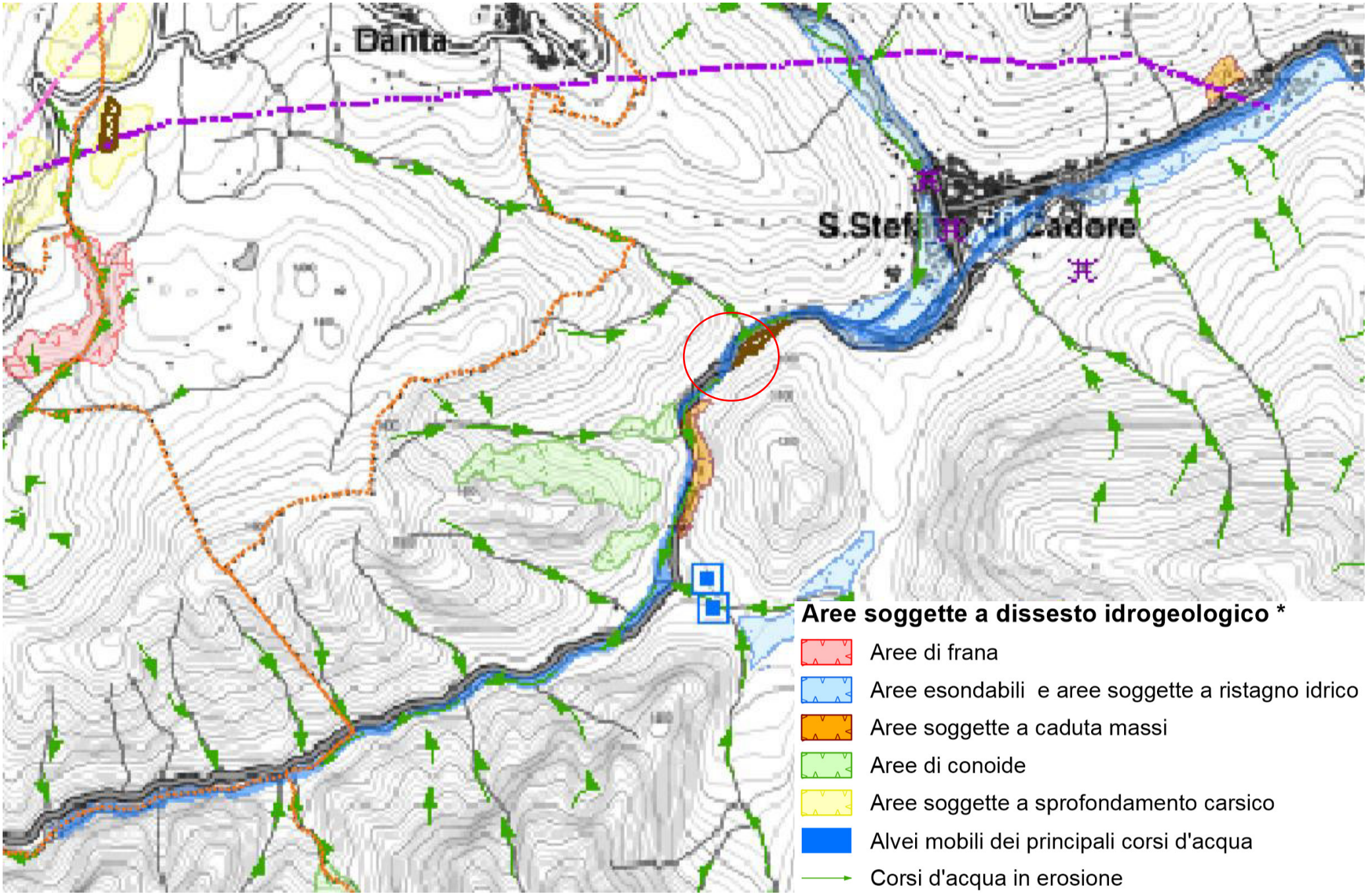
Aree a rischi Idraulico e Idrogeologico in riferimento al P.A.I. (D.C.I. n.4 del 19.06.07)

- Pericolosità idraulica
- Pericolosità geologica

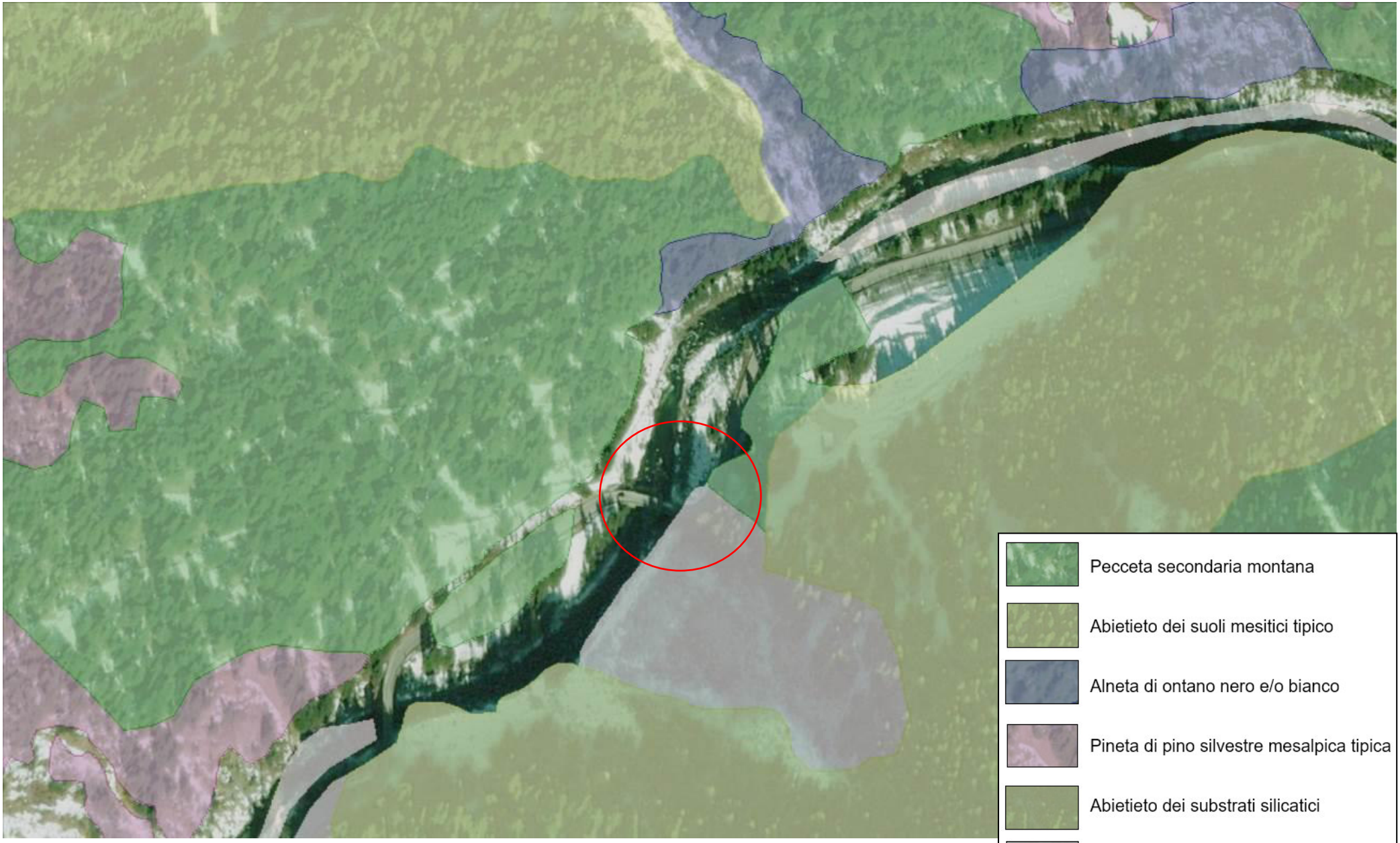



Danta
Aree tutelate
art. 25
Parchi istituiti (D.Lgs. 42/04 art. 142)
Riserve istituite (D.Lgs. 42/04 art. 142)
Area wilderness (Foresta demaniale regionale Val Montina)
SIC (D.G.R. 11/12/2007 n.4059)
ZPS (D.G.R. 11/12/2007 n.4059)
Rete ecologica di progetto
Biotopi di interesse provinciale
artt. 18,19,21
Nodi ecologici
artt. 18,19
Aree di collegamento ecologico
artt. 18,19,21
Corridoi ecologici
artt. 18,19,20

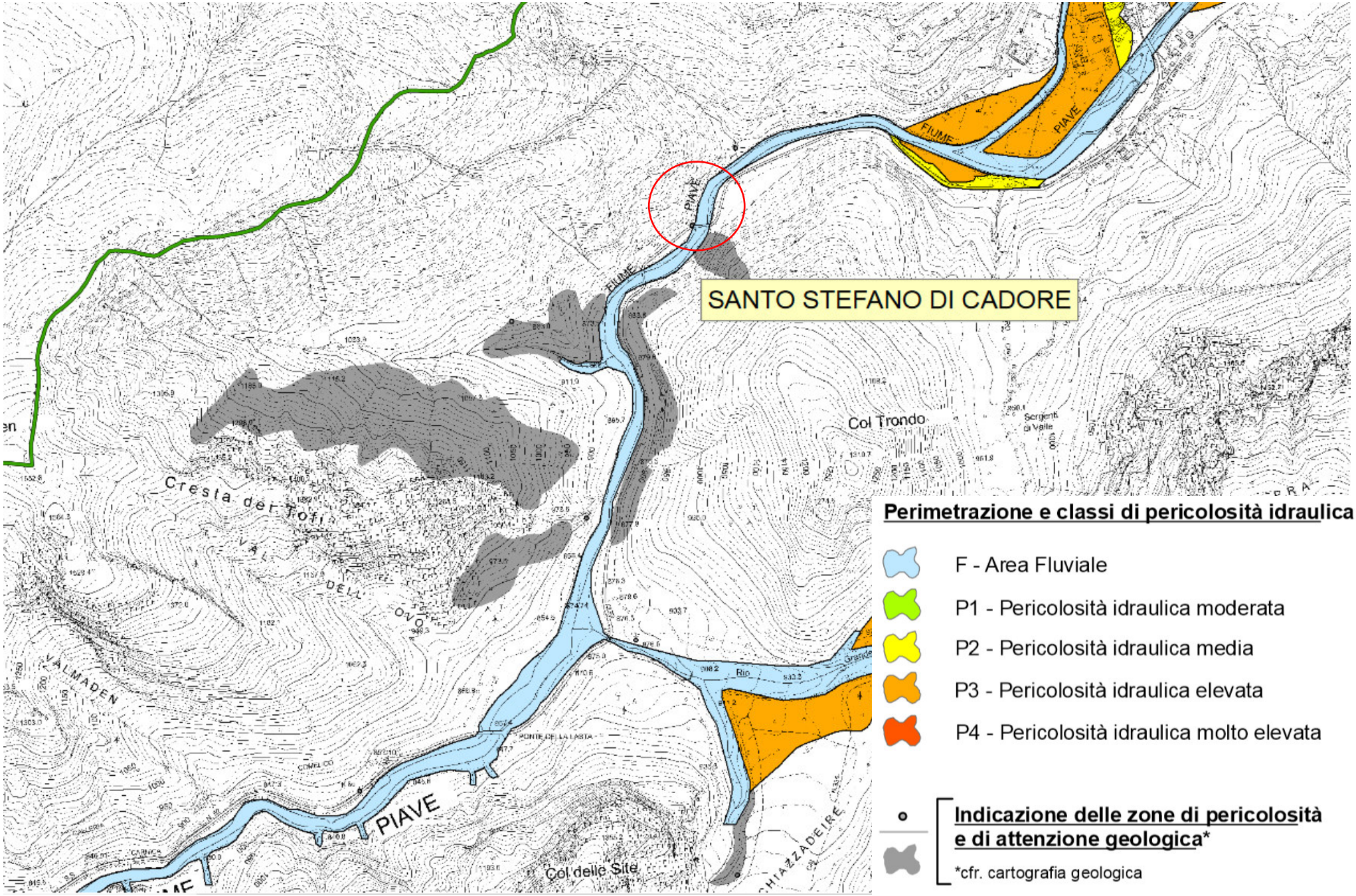
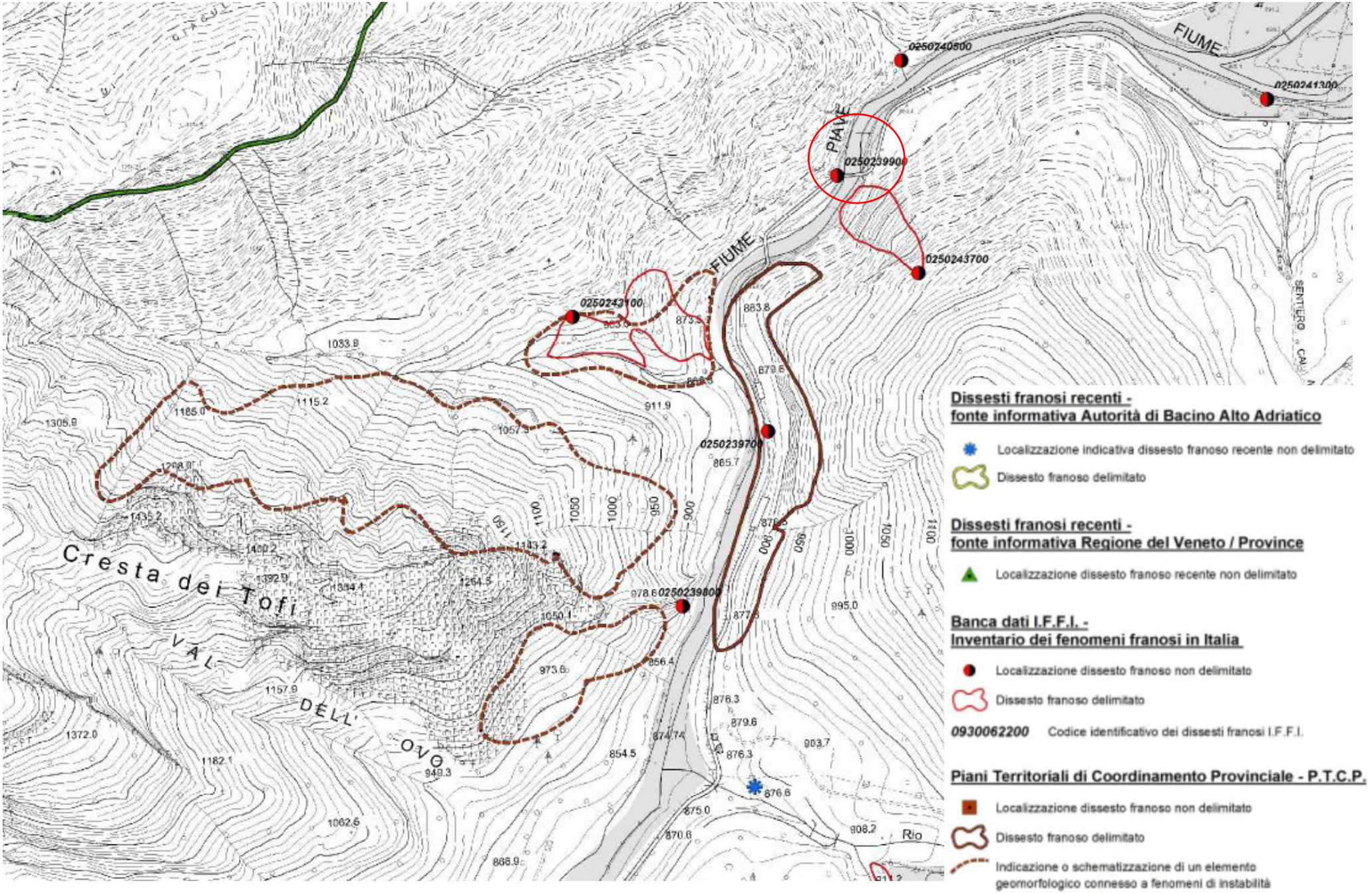
ALLEGATO 6 – PTCP Approvato con DGRV 1136/2010 - Estratti Carta delle fragilità. Elab.C.2



ALLEGATO 7 – Perimetrazione delle aree boscate del Veneto



ALLEGATO 8 – Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Piave. Aggiornamento 20.04.2015 – Estratto carta della pericolosità idraulica Tav.6



ALLEGATO 9 – Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Piave. Aggiornamento 20.04.2015 – Estratto carta della pericolosità geologica Tav.6/6