



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE II – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

OGGETTO: [ID VIP 4479] Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 - Progetto Definitivo "Miglioramento dei tratti di imbocco al 2° Ponte metallico al km 87+000 della SS 52 "Carnica" in Comune di Santo Stefano di Cadore (BL). Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Nota Tecnica

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. CDG-0049239-P del 28/01/2019, acquisita al prot. DVA-1933 del 28/01/2019, il Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021, ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto definitivo "Miglioramento dei tratti di imbocco al 2° Ponte metallico al km 87+000 della SS 52 "Carnica" in Comune di Santo Stefano di Cadore (BL)", che prevede l'allargamento della sede stradale mediante la realizzazione di due berlinesi in micropali tirantate da barre autoperforanti poste sulla corsia Nord della strada statale n. 52 "Carnica". La soluzione progettuale prevede, inoltre, allargamenti locali degli sbalzi del ponte e la risagomatura del muro esistente, parallelo alla S.S. n. 52 sulla corsia Sud, lato destra idraulica del fiume Piave, in prossimità del ponte, per facilitare la realizzazione della curva di inserimento.

L'intervento in progetto rientra nel Piano Straordinario per il miglioramento dell'accessibilità a Cortina d'Ampezzo in vista del Campionato del Mondo di Sci del 2021 e interessa la viabilità al km 87+000 della S.S. n. 52 "Carnica", nei pressi dei tratti di imbocco al 2° Ponte metallico, nel Comune di Santo Stefano di Cadore.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104", corredata degli elaborati grafici di cui al punto "10. Allegati della Lista di Controllo".

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, finalità della soluzione progettuale presentata è il miglioramento delle condizioni di percorribilità del tratto della S.S. n. 52 "Carnica" in corrispondenza del km 87+000, a cavallo del 2° Ponte metallico, che presenta due curve successive che creano pericolo nel passaggio di due mezzi pesanti contrapposti e perdita di capacità dell'arteria, in un contesto territoriale pesantemente colpito dagli eventi meteorici alluvionali che hanno interessato la Regione Veneto nel mese di novembre 2018. Tale finalità si inserisce nei più generali obiettivi di miglioramento delle condizioni di sicurezza della strada "Carnica", riduzione

ID Utente: 6887
ID Documento: DVA-D2-OCL-6887_2019-0070
Data stesura: 06/03/2019

✓ Resp. Sez.: DiGianfrancesco C.
Ufficio: DVA-D2-OCL
Data: 13/03/2019

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57225903 - Fax 06-57225994 e-mail: dva-2@minambiente.it
e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

delle congestioni dovute al traffico veicolare del turismo estivo e invernale e contenimento degli effetti di disturbo ambientale dovuti alla configurazione stradale esistente.

L'intervento si configura come "modifica" di un'opera esistente appartenente alla tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, punto c): "*Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale*".

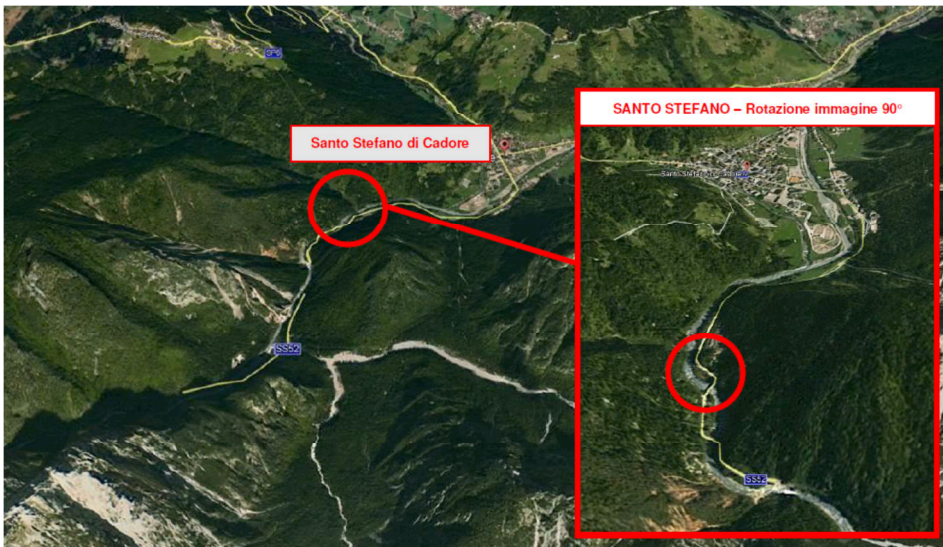


Figura 1: Inquadramento dell'area di intervento su ortofoto (Fonte: Lista di controllo)



Figura 2: Stato attuale Ponte sul Piave al km 87+000 (Fonte: Lista di controllo)



Figura 3: Stato attuale - Inserimento da Sud al Ponte al km 87+000 (Fonte: Lista di controllo)



Figura 4: Stato attuale - Inserimento da Nord al Ponte al km 87+000 (Fonte: Lista di controllo)



Figura 5: Esempio dei danni alluvionali lungo la S.S. N. 52 in corrispondenza del 2° ponte metallico sul Piave (Fonte: Lista di controllo)

Secondo quanto riportato dal proponente, 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.

Analisi e valutazioni

La parte di tracciato della SS n. 52 "Carnica" interessata dagli interventi oggetto di valutazione è caratterizzata da un susseguirsi di curve intervallate da piccoli rettilinei lungo la Valle del Piave. La sezione stradale ha una carreggiata di circa 7 m, in alcuni punti ridotta a circa 6,5 m. Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, la conformazione della viabilità genera congestioni locali e pericolo per accodamenti in punti con ridotta visibilità, oltre ad interruzione del flusso per mancanza di larghezza utile della carreggiata. Il flusso veicolare sulla strada statale ha punte di traffico nella stagione invernale nel fine settimana.

Gli interventi progettuali oggetto dell'istanza prevedono la **rettifica del tratto stradale** a cavallo del 2° Ponte metallico al km 87+000 in Comune di Santo Stefano di Cadore (BL), toponimo "*Secondo Ponte Sul Piave*", 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. La soluzione progettuale presentata prevede modifiche delle caratteristiche geometriche dei tratti di imbocco per migliorare i raggi di curvatura e la piattaforma stradale, con l'obiettivo di migliorare le condizioni di sicurezza e di percorribilità del tratto stradale.

Il ponte metallico, ricostruito nel 2010 mantenendo la preesistente struttura metallica e le spalle in pietra, ha una luce di 36 m ed una larghezza di 8,2 m, con carreggiata utile di 7,00 m.

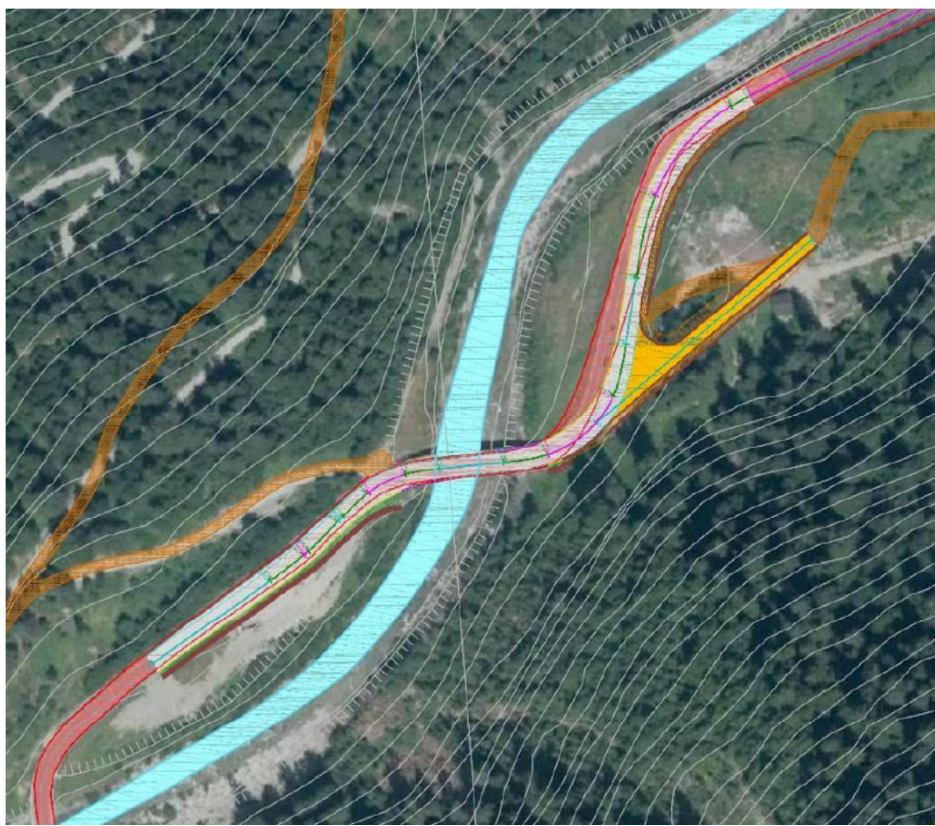


Figura 6: Nuova conformazione della SS 52 "Carnica" in grigio in raffronto all'esistente (in rosso) (Fonte: Lista di controllo)

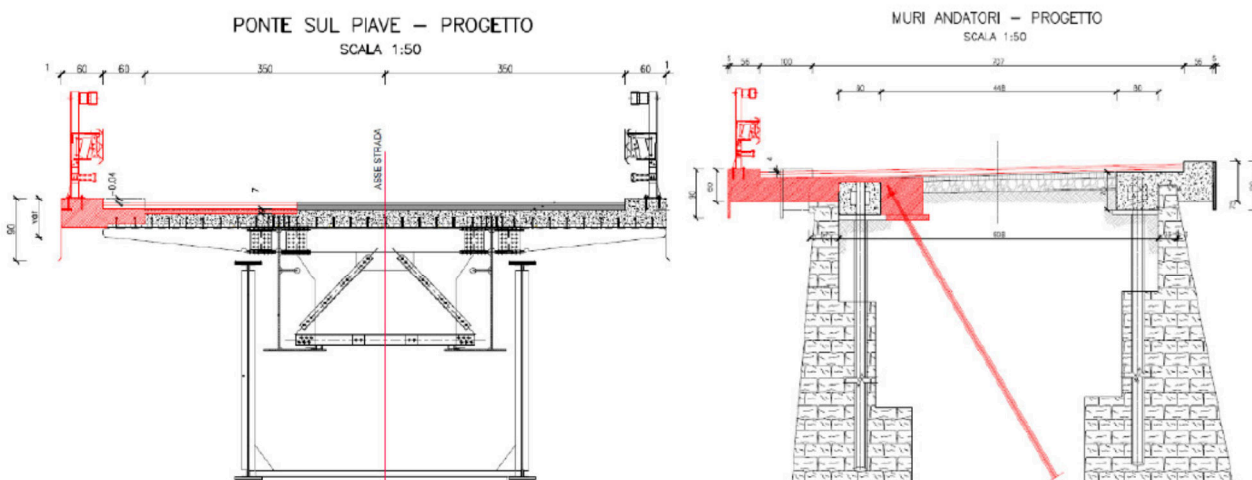


Figura 8: Allargamento locale del ponte e degli “zaini” di accesso con tiranti aggiuntivi (Fonte: Lista di controllo)

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, per l’allargamento della sede stradale è prevista la realizzazione di due berlinesi in micropali tirantate da barre auto perforanti poste sulla corsia Nord. Inoltre sono previsti in interno curva gli allargamenti locali degli sbalzi del ponte e conseguente allargamento degli “zaini” che attualmente supportano la strada, realizzando nuove fondazioni su micropali. La soluzione progettuale prevede, 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.

Le berlinesi, rivestite con pietra locale in modo da migliorare l’inserimento paesaggistico, permetteranno di ridurre la porzione di scarpata da rimuovere, comportando un allontanamento del tracciato stradale dall’alveo del Fiume Piave e restituendo delle porzioni di territorio che verranno rinaturalizzate. Le berlinesi hanno anche la finalità di migliorare

La soluzione progettuale proposta prevede inoltre la fresatura e rinaturalizzazione di vecchi settori di pavimentazione esistente.

La geometria stradale è del tipo C2, con larghezza delle corsie di marcia pari a 3,50 m e banchina pari a 1,25 m. Nella Lista di controllo il proponente riporta che la strada verrà allargata e risagomata per il tratto di intervento.

Con riferimento alle fasi di **cantiere**, il proponente riporta che per la realizzazione degli interventi è necessario mantenere in esercizio la S.S. N. 52. 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 proponente riporta che è prevista la risagomatura degli arginelli per accogliere le nuove barriere stradali.

Ai fini del contenimento dell’impatto del cantiere (riduzione del movimentazioni materie, mantenimento del traffico sulla statale, ricostruzione del paesaggio, ecc.), il proponente riporta che sarà evitata qualsiasi manomissione dell’alveo.

Il proponente riporta che, data l’interferenza del traffico e la necessità di lavorare con la strada aperta, per la realizzazione degli interventi in progetto è stimato un tempo di lavoro pari a 12 mesi complessivi. L’area di cantiere fissa ipotizzata è l’area di parcheggio attualmente esistente a Sud.



Figura 7: Aree di cantiere fisse (ipotesi di localizzazione) (Fonte: Lista di controllo)



Figura 8: Vista stato di fatto punto T11 e T11B (Fonte: Lista di controllo)



Figura 9: Simulazione inserimento dell'opera nel punto T11 e T11B (Fonte: Lista di controllo)



Figura 10: Vista stato di fatto e simulazione inserimento dell'opera punto T11 e T11B (Fonte: Lista di controllo)



Figura 12: Vista stato di fatto e simulazione inserimento dell'opera punto T11A (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento a “Zone montuose e forestali”, e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta 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, con copertura dal 71 al 100%. Il proponente riporta che gli ambiti interessati dai lavori sono margini stradali con 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.

Con riferimento a “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)” e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che l'area interessata dagli interventi ricade all'interno della ZPS IT3230089 – “Dolomiti del Cadore e del Comelico” e lambisce il SIC IT3230085 – “Comelico, Bosco della Digola, Brentoni, Tudaio”.

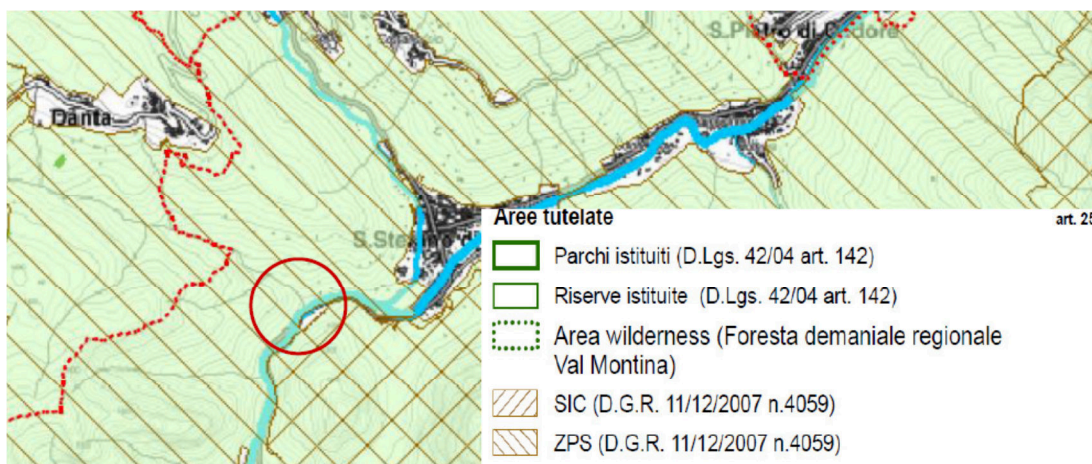


Figura 11: Localizzazione degli interventi con riferimento alle Aree della Rete Natura 2000 (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Ricadendo gli interventi progettuali all'interno della ZPS IT3230089 “Dolomiti del Cadore e del Comelico” e lambendo i limiti del SIC IT3230085 “Comelico – Bosco della Digola – Brentoni – Tudaio”, in allegato alla Lista di controllo il proponente ha trasmesso lo studio per la valutazione di incidenza ambientale in fase di selezione preliminare (screening). Secondo quanto indicato nello

studio citato, dall'esame degli elementi informativi e dalla individuazione e stima degli effetti derivanti dalla realizzazione del progetto sulle varie componenti ambientali in relazione ai siti appartenenti alla Rete Natura 2000 “[...] l’incidenza di tutti gli interventi [...] è valutata come non significativa. Analoga valutazione è riferibile alla perdita sostanziale di aree naturali e di habitat, di frammentazione, perturbazione o cambiamenti [...] negli elementi caratterizzanti i siti e lo stato di conservazione attuale della Rete Natura 2000 [...]”, con indicazioni in merito alle misure di mitigazione e compensazione ambientale da attuare in fase di cantiere.

Con riferimento alle “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che nell’area interessata dagli interventi sono presenti i seguenti vincoli:

- Vincolo di 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.

Con riferimento alle “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area di intervento ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico e forestale. In merito alla pericolosità idraulica del bacino del fiume Piave, il proponente riporta che nel Piano di Assetto Idrogeologico dell’Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali non sono evidenziate criticità particolari in corrispondenza delle aree interessate dagli interventi. Dal punto di vista geologico, nella Lista di controllo viene riportato che l’area di interesse si trova in prossimità di una zona a dissesto franoso delimitato.

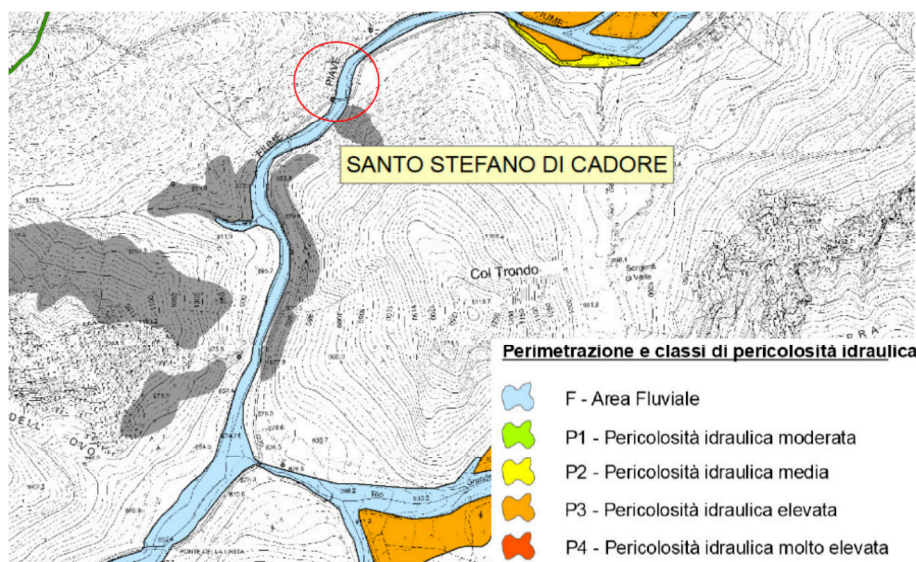


Figura 12: Piano di assetto Idrogeologico del bacino del Fiume Piave. Estratto carta della pericolosità idraulica (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che non si evidenziano situazioni di rischio particolare.

Conclusioni

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente nella lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità e le caratteristiche dell'intervento proposto, con riferimento agli aspetti ambientali si ritiene che non sussistono potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo il rispetto di accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio degli interventi in progetto.

Pertanto, sulla base alle analisi e valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che la proposta progettuale richiesta non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a VIA o VIA), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta, tra cui quella in materia idrogeologica di competenza dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali.

Tuttavia, ricadendo l'intervento all'interno dell'area ZPS IT3230089 – “Dolomiti del Cadore e del Comelico” e lambendo l'area SIC IT3230085 – “Comelico, Bosco della Digola, Brentoni, Tudaio”, non essendo possibile escludere a priori incidenze significative su dette aree protette, ai sensi degli artt. 5 e 6 del DPR 357/97, si ritiene necessario che l'intervento venga sottoposto a Valutazione di Incidenza di competenza regionale.

Il Dirigente

Arch. Gianluigi Nocco

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