

**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*

**SS 52 "Carnica" – Provincia di Belluno. Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021.**

**Progetto Definitivo S.S. 52 "Carnica": Adeguamento ponte chilometrica "86+850" in Comune di Santo Stefano di Cadore (BL)**

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera <b>2h</b>	<p>Il progetto in valutazione si inserisce nell'Allegato II-bis, p.to 2 <b>Progetti di infrastrutture: lettera h "Modifiche o estensioni di progetti già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)"</b>.</p> <p>La categoria di intervento generale interessa l'allegato II-bis di cui 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".</p>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

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

Il progetto prevede la riqualificazione di un ponte localizzato alla chilometrica 86+850 della S.S. 52 Carnica, strada statale che inizia a Carnia (UD) e termina a San Candido (BZ). L'S.S. 52 rappresenta un'arteria fondamentale di collegamento per il Cadore, la Valle del Piave e Comelico.

La circolazione veicolare in questo tratto stradale particolarmente congestionato, soprattutto nei weekend estivi e invernali, presenta diverse problematiche relative alla sicurezza in particolare a causa dell'eccessiva tortuosità del tracciato.

Oltre alla pericolosità intrinseca del tracciato legata alla sua tortuosità, a causa degli eventi alluvionali recenti, l'infrastruttura (compreso il ponte esistente) ha subito ingenti danni che ne compromettono seriamente la funzionalità e le condizioni di sicurezza. Tali eventi hanno comportato crolli della pavimentazione stradale ed eventi franosi importanti nell'immediato intorno.

In vista dei campionati mondiali di Cortina 2021, Anas ha quindi intrapreso una campagna di sistemazione e miglioramento della viabilità di propria competenza attraverso interventi mirati a risolvere le criticità sopra evidenziate nonché a far fronte ad una realistica previsione di forte traffico.

Gli interventi previsti dal progetto prevedono pertanto il rifacimento di un ponte che attualmente si presenta pericoloso in relazione ai danneggiamenti subiti ed alle sue caratteristiche intrinseche: raggi di curvatura della strada elevati che nei periodi di maggiore traffico veicolare portano a pericolose situazioni

di congestionamento.

Gli interventi di progetto previsti riqualificheranno questo tratto stradale, porteranno ad un sensibile miglioramento delle condizioni di sicurezza, nonché parallelamente a questo obiettivo, ad un miglioramento delle condizioni ambientali ed in particolare della qualità dell'aria e del disturbo acustico, fluidificando il traffico veicolare e prevenendo le situazioni di congestionamento più critiche.

#### 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).

Il ponte di progetto previsto alla chilometrica 86+850 della S.S. 52 Carnica è localizzato in Comune di Santo Stefano di Cadore Provincia di Belluno (BL).

La figura seguente riporta la localizzazione del progetto su ortofoto Google earth.

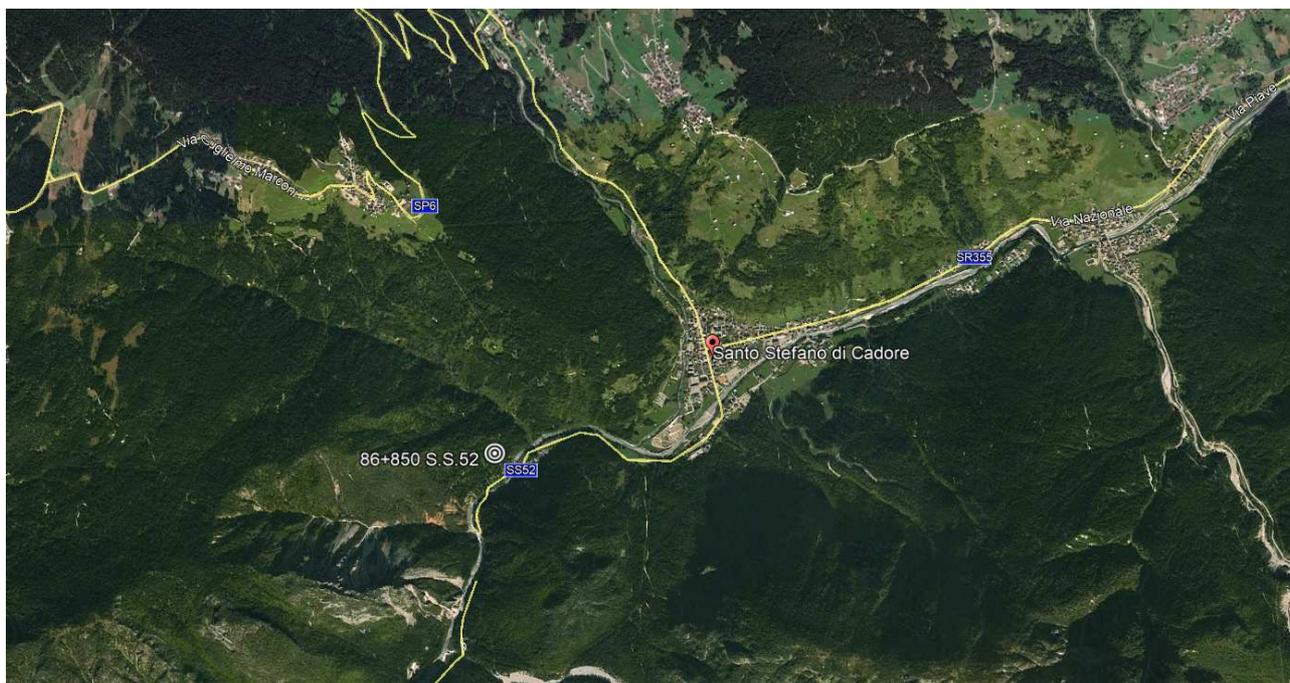


Figura 1 – Quadro corografico: ponte di progetto su Ortofoto Google Earth.

La figura successiva riporta quindi la localizzazione del ponte attuale sul quale sono previsti gli interventi, su Carta Tecnica Regionale 1: 10.000.

Il ponte attuale rimarrà integro.

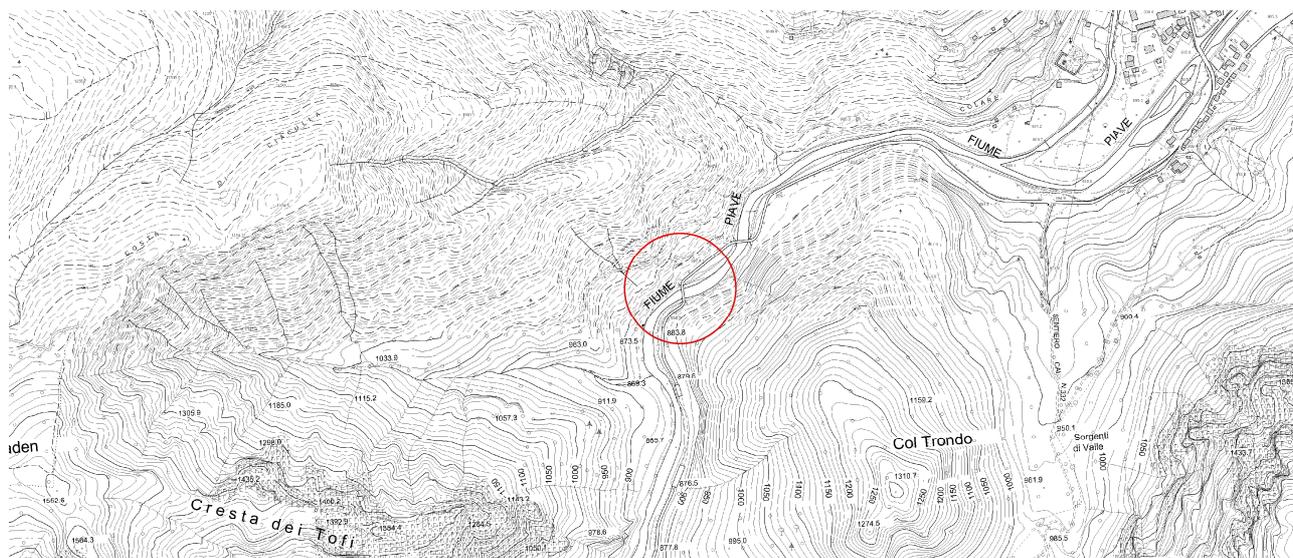


Figura 2 – Quadro corografico: ponte di progetto su CTR 1:10.000.

Le fotografie successive illustrano il ponte dall'alto (foto aeree eseguite da SAPR).



**Figura 3** – Ponte chilometrica 86+850 (Fiume Piave).

Dal punto di vista delle aree sensibili e vincolate la situazione è rappresentata nelle figure a seguire. Come si evidenzia dalle figure dal punto di vista dei vincoli ambientali 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. Il contesto in alveo è comunque caratterizzato da Saliceti e altre formazioni riparie mentre il contesto limitrofo è caratterizzato a nord e a nord est da Peccete a ovest da Pinete di Pino silvestre ed a sud da Abieteti 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 ponte 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 rimboscimento, 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.

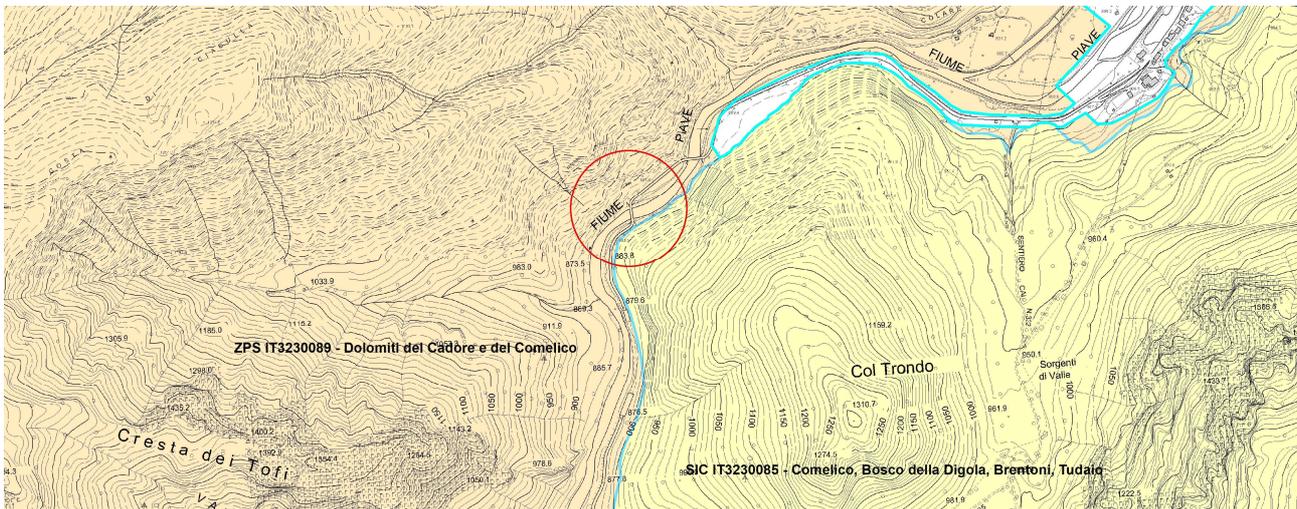


Figura 4 – Vincoli ambientali: SIC-ZPS.

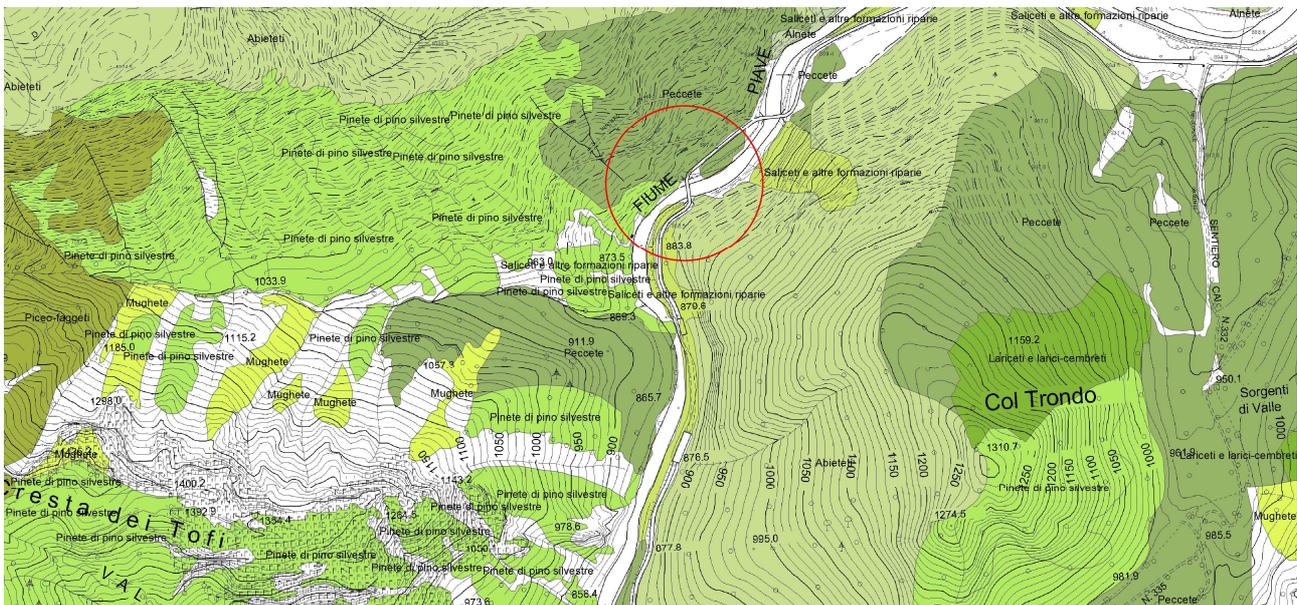


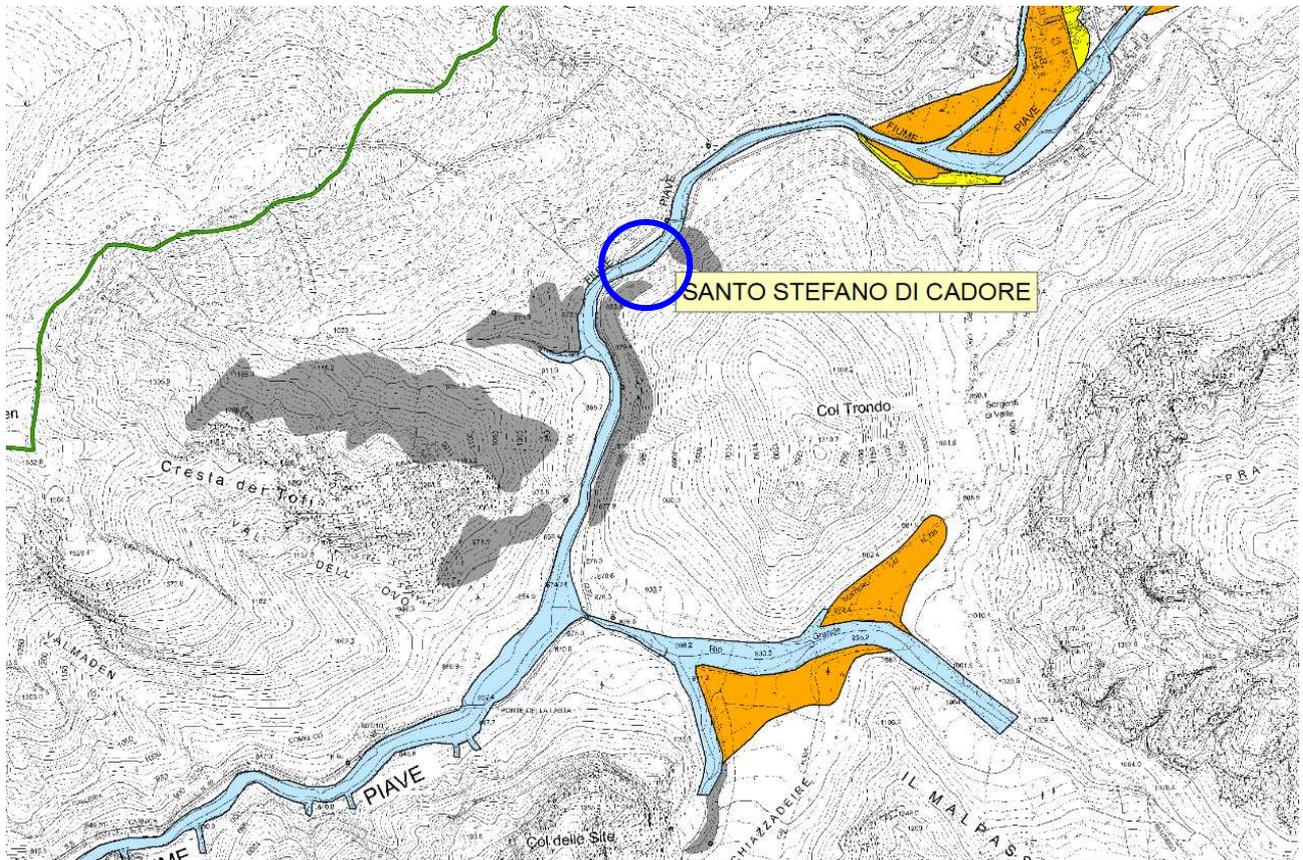
Figura 5 – Vincoli ambientali: aree forestali.

In relazione ai vincoli ed alle sensibilità presenti sul territorio, si riporta di seguito stralcio delle cartografie tematiche di interesse del **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della provincia di Belluno** approvato con deliberazione di G.R.V. n. 1136 del 23 marzo 2010 ai sensi dell'articolo 23 della Legge urbanistica regionale n. 11 del 23 aprile 2004 "Norme per il governo del territorio".

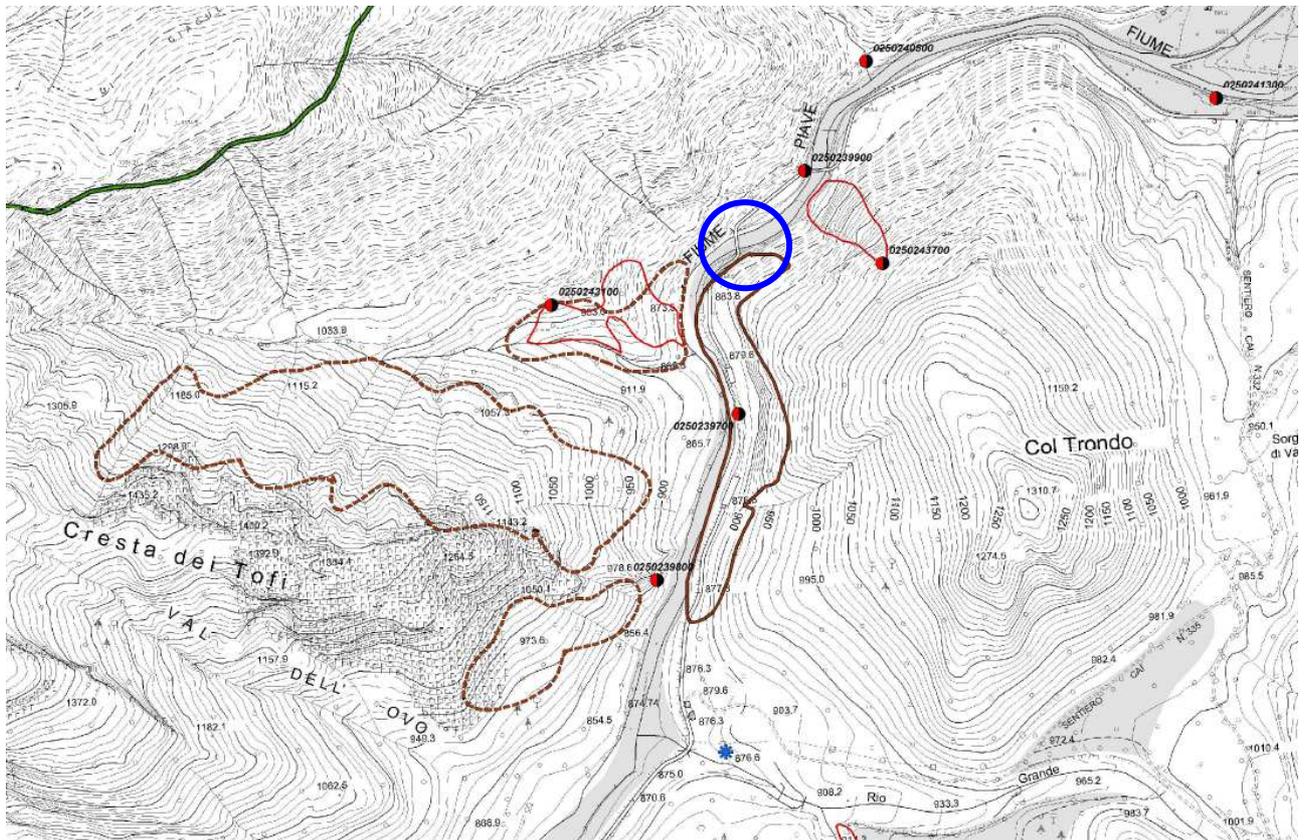
Dall'esame delle cartografie riportate emerge come il ponte sia localizzato all'interno di SIC ZPS della Rete Natura 2000, coinvolga aree con vincolo idrogeologico e forestale, corsi d'acqua vincolati (Fiume Piave) e dal punto di vista delle fragilità, aree soggette a dissesto idrogeologico (Alvei mobili, corsi d'acqua in erosione, aree soggette a caduta massi, aree esondabili).

Dal punto di vista del rischio alluvioni il **Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali** non evidenzia ambiti di rischio particolare.

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 nelle figure seguire.

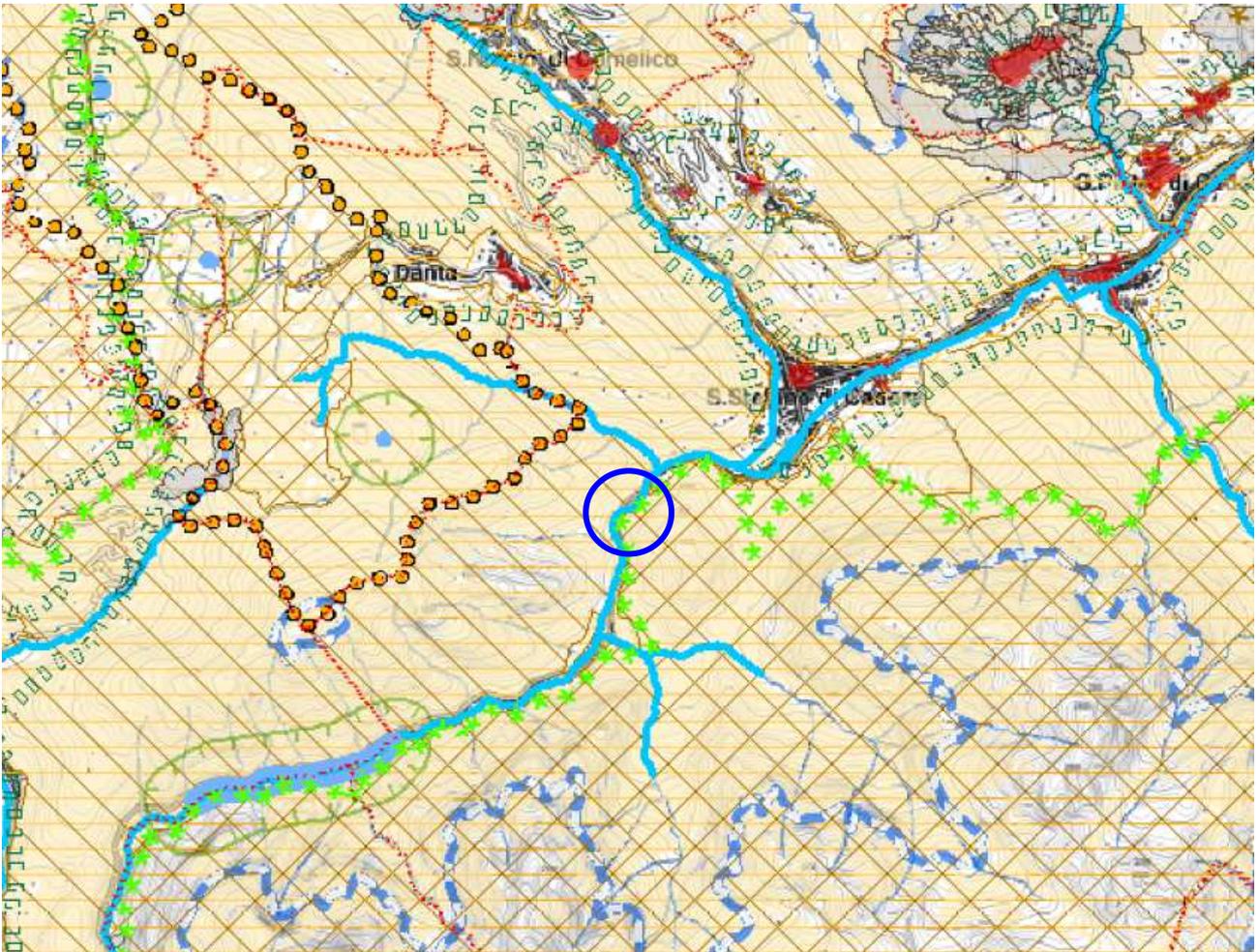


**Figura 6** – Stralcio PAI Piave.



-  Localizzazione dissesto franoso non delimitato
-  Dissesto franoso delimitato
-  Indicazione o schematizzazione di un elemento geomorfologico connesso a fenomeni di instabilità

Figura 7 – Stralcio PAI Piave.



**Rete Natura 2000**

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

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

 Vincolo idrogeologico forestale R.D. 3267/1923

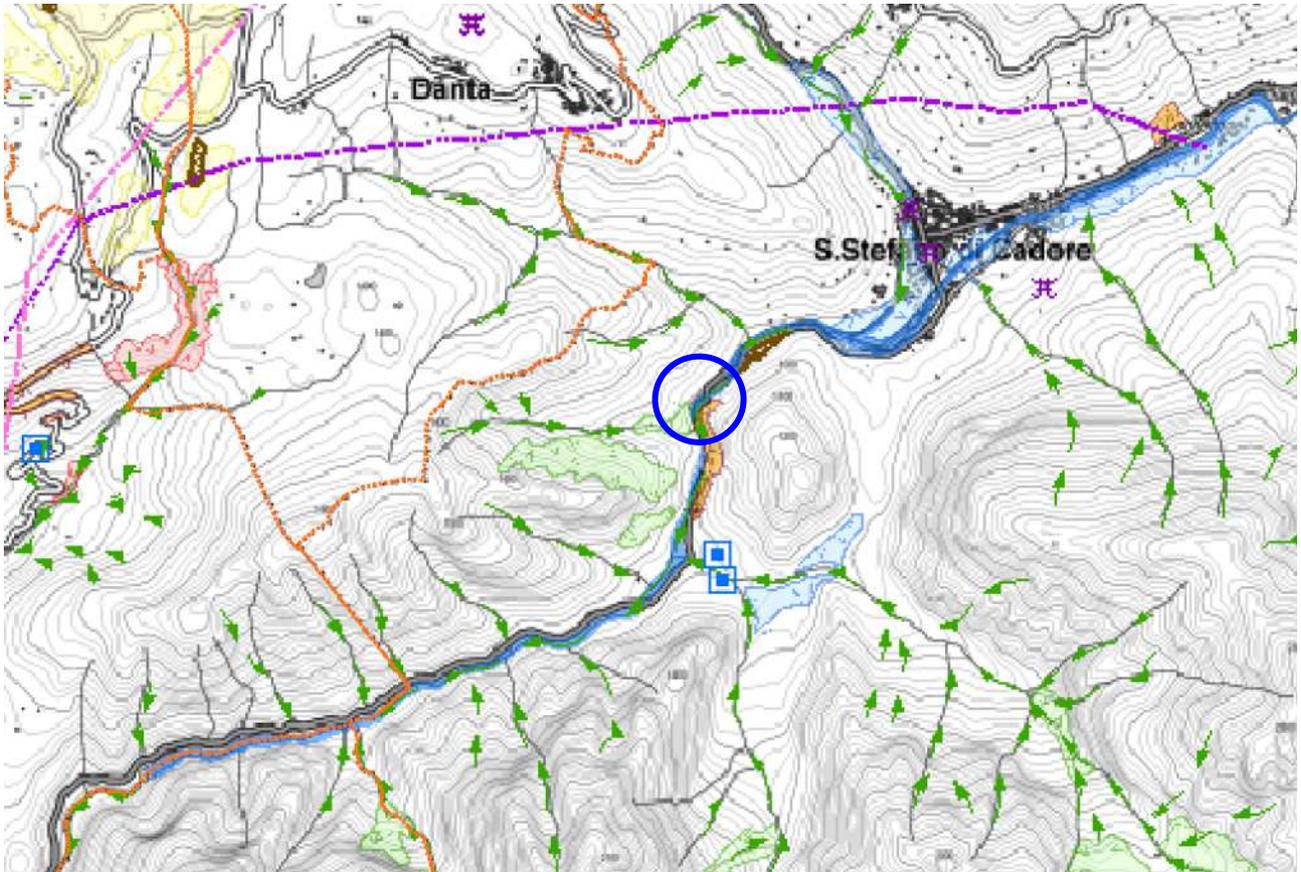
 Corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui R.D. 1755/1933 (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142, lett.c)

 Territori coperti da foreste e da boschi (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art. 142 lett.g)

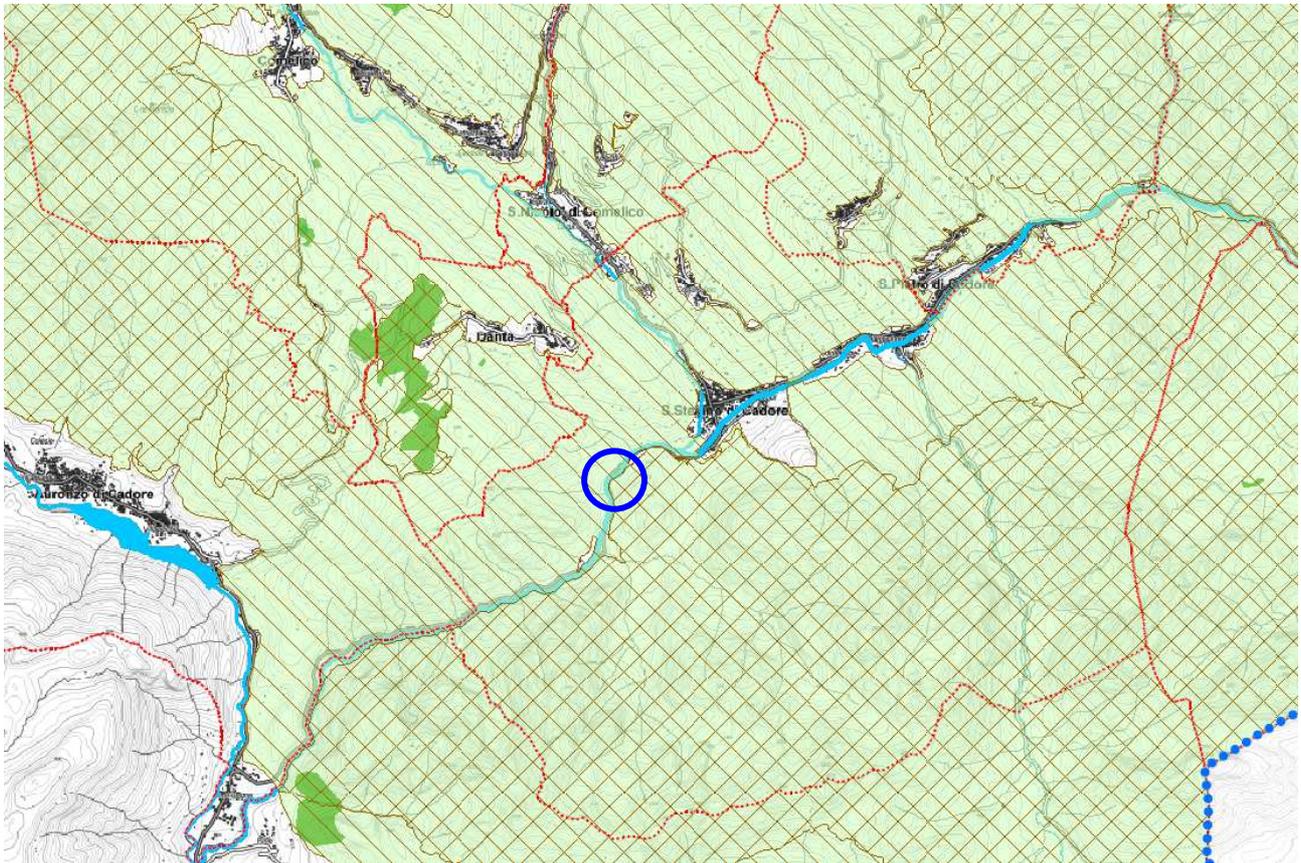
 Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza degli EE.LL. (art.35 NdA del PTRC)

 Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale (art.34 NdA del PTRC)

**Figura 8** – Stralcio Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale PTCP Belluno.

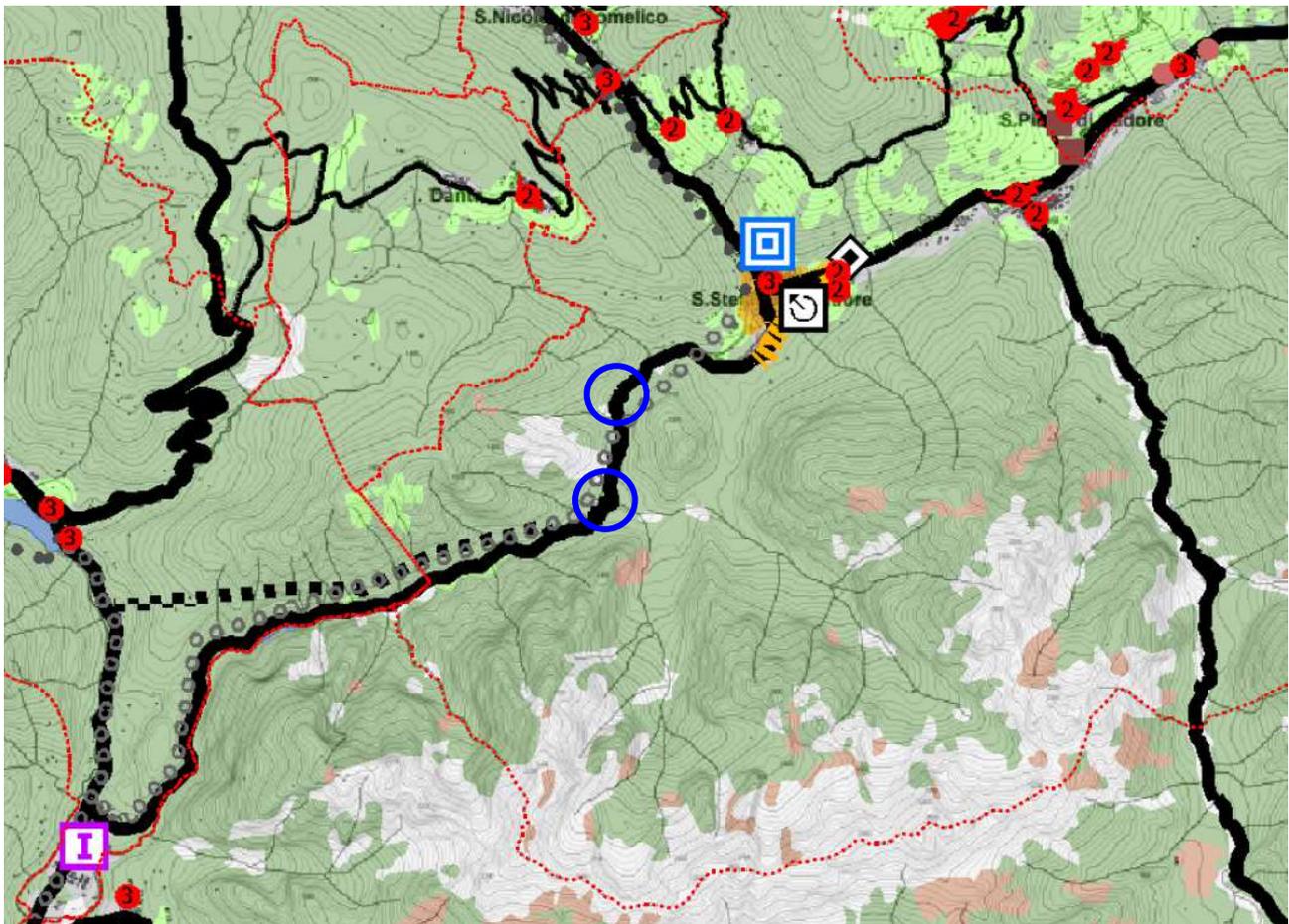


**Figura 9 – Stralcio Carta delle fragilità PTCP Belluno.**



<b>Aree tutelate</b>	art. 25
Parchi istituiti (D.Lgs. 42/04 art. 142)	
Riserve istituite (D.Lgs. 42/04 art. 142)	
Area wilderness (Foresta demaniale regionale Val Montana)	
SIC (D.G.R. 11/12/2007 n.4059)	
ZPS (D.G.R. 11/12/2007 n.4059)	
<b>Rete ecologica di progetto</b>	
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
<b>Acque superficiali</b>	
Corsi d'acqua	artt. 22,23,25
Laghi	artt. 22,24,25
<b>Limiti amministrativi</b>	
Confini provinciali	
Confini comunali	

**Figura 10** – Stralcio Carta Sistema ambientale PTCP Belluno.



- Viabilità stradale **—** Di secondo livello esistente e da potenziare artt. 47,48,49
- Itinerari ciclabili di interesse sovracomunale art. 55
- Esistenti
  - Di progetto
- Aree boscate

**Figura 11** – Stralcio Carta Sistema Infrastrutturale PTCP Belluno.

## 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.*

### Caratteristiche del progetto

Il progetto prevede il rifacimento di un ponte esistente alla chilometrica 86+850 (Fiume Piave) della S.S. 52 Carnica, localizzato in Comune di Santo Stefano di Cadore Provincia di Belluno (BL).

Tutte le aree danneggiate dagli eventi alluvionali saranno oggetto di risistemazione e messa in sicurezza.

### **Progetto ponte 86+850**

Il tratto oggetto di intervento si presenta come una tipica viabilità di montagna caratterizzata da un susseguirsi di curve intervallate da piccoli rettilinei. Nello specifico la variante di progetto riguarda l'attraversamento del Fiume Piave modificando la configurazione dell'attraversamento e ridefinendo una nuova opera di scavalco.



**Figura 12 – Viabilità esistente**

La viabilità attuale attraversa il Piave in rettilineo con curve di estremità di raggio pari a 30 m e 20 m rispettivamente lato nord e sud e l'opera è caratterizzata da un impalcato in acciaio con spalle in cemento armato rivestite in sasso locale.



**Figura 13 – Il ponte attuale**



**Figura 13a – Opera esistente**



**Figura 13b – Opera esistente**

A valle dell'opera sono presenti delle scarpate caratterizzate da accentuata erosione **naturale**. Gli eventi alluvionali recenti hanno comportato ulteriori situazioni di criticità che compromettono la situazione del contesto territoriale interessato dal passaggio dell'infrastruttura.



**Figura 14a – Fenomeni erosivi in prossimità del ponte esistente**



**Figura 14b – Fenomeni erosivi in prossimità del ponte esistente**



**Figura 14c – Fenomeni erosivi in prossimità del ponte esistente**



**Figura 14d – Danneggiamenti al corpo stradale sulla S.S. 52**



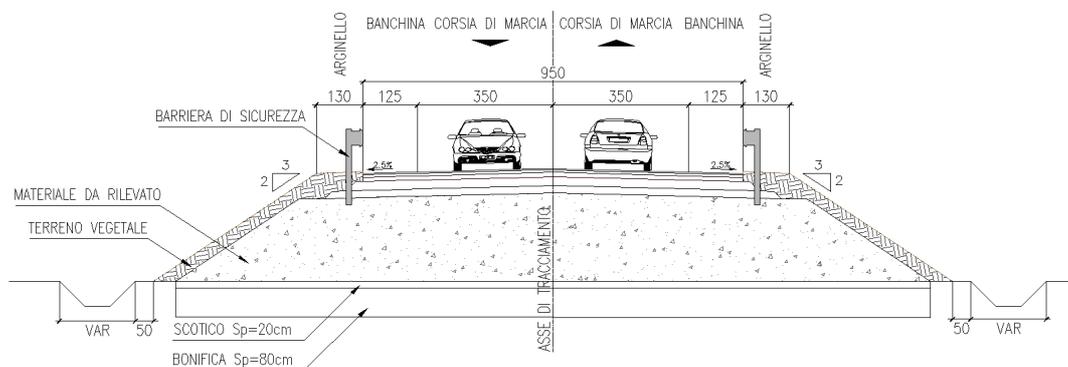
**Figura 14e – Fenomeni franosi ai margini della S.S. 52**

La sezione tipo dell'asse principale rientra nella categoria C2 strade extraurbane secondarie della classificazione introdotta dalle nuove "norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

La sezione tipo adottata è composta da due corsie per senso di marcia della larghezza di m. 3.50 ciascuna, oltre alla banchina della larghezza di m. 1.25.

La larghezza complessiva della piattaforma è di 10.50 m e l'organizzazione delle carreggiate risulta essere la seguente:

- banchina esterna: 2 \* m 1.25 2.50
- corsie di marcia: 2 \* m 3.50 7.00



**Figura 15: Sezione tipo categoria C2**

Per garantire l'osservanza delle verifiche di visibilità laddove necessario sono stati previsti idonei allargamenti della piattaforma stradale. Nei tratti in rilevato la piattaforma pavimentata è completata da arginelli in terra di larghezza pari a 1.30 m, rialzati di circa 5.0 cm dal piano del finito e delimitati lungo il ciglio strada da un cordolino. L'arginello ha la funzione di consentire l'inserimento delle barriere di sicurezza e degli elementi componenti il sistema di smaltimento delle acque di piattaforma. Le scarpate sia in rilevato che in trincea sono previste con pendenza al 2/3 ed inerbite superficialmente stendendo una coltre superficiale spessa 30 cm e successivo inerbimento. La protezione del piede del rilevato o della testa scarpa in trincea viene garantita costruendo fossi di guardia in terra o rivestiti.

Per quanto riguarda il pacchetto stradale si è proceduto utilizzando il metodo AASHTO Design of pavements structures per la progettazione delle pavimentazioni flessibili e semirigide.

Il metodo di dimensionamento (AASHTO Guide Design of Pavement Structures) si fonda sul contributo di 4 fattori che considerano i seguenti aspetti:

- Traffico di progetto;
- Grado di affidabilità del procedimento di dimensionamento;
- Decadimento limite ammissibile della sovrastruttura;
- Caratteristiche degli strati (Numero di struttura SN).

Il progetto prevede quindi l'installazione di idonee barriere di sicurezza e di segnaletica orizzontale e verticale.

Tipo di strada	Destinazione	Strada tipo C2
Viabilità principale	Bordo laterale con rilevato $H_{ril} < 1$ m	nessuna protezione
	Bordo laterale con rilevato $H_{ril} \geq 1$ m	H2 (W3)
	Opera d'arte di luce $L \leq 10$ m	H2 (W3)
	Opera d'arte di luce $L \geq 10$ m	H3 (W4)
	Spartitraffico	assente

Classi minime di barriere adottate in progetto

Il ponte di progetto viene costruito in parallelo all'esistente che viene mantenuto. La configurazione finale del tracciato è rappresentata nelle figure a seguire.

**Il ponte di progetto, costruito in affiancamento all'esistente è lungo circa 66,70 m e prevede una occupazione di suolo pari a 747 mq (ingombro stradale).**



**Figura 16:** Stato di fatto (precedente agli eventi alluvionali)



**Figura 17: Stato di progetto (simulazione semplificata)**

## **Caratteristiche geometriche e ubicazione delle strutture**

Il progetto ha optato per una soluzione di impalcato a sezione mista acciaio-calcestruzzo bi-trave. Per eliminare gli inconvenienti dovuti alla necessità di manutenzione dell'acciaio è stata adottata la soluzione di acciaio tipo "CORTEN". Tutte le giunzioni saranno del tipo saldato. Per gran parte di esse la saldatura avverrà in stabilimento in condizioni più agevoli e controllate.

L'opera si sviluppa con andamento planimetrico su una via di corsa di larghezza massima  $B = 10,90$  m (dei quali 9,50 carrabili) e si presenta inclinato rispetto alla direzione di scorrimento dell'attuale Fiume; l'angolo tra l'asse longitudinale del ponte e l'asse appoggi è pari a  $90^\circ$ . Da un punto di vista statico, la struttura è isostatica in semplice appoggio.

L'impalcato è costituito da due travi metalliche ad anima verticale che collaborano con una soletta di spessore 24,5 cm gettata su predalles metalliche tralicciate collaboranti di sp. 5 mm. La connessione tra la soletta e la struttura metallica viene eseguita mediante pioli tipo Nelson. Le travi principali che compongono la struttura sono a doppio T costituite da piatti saldati in officina e presentano un'altezza variabile lungo lo sviluppo del ponte.

L'impalcato garantisce la distribuzione dei carichi eccentrici secondo un comportamento flesso-torsionale grazie all'impiego di traversi reticolari, disposti con un passo variabile fra 4-5 m. I traversi presentano inoltre uno sbalzo di 3 m ad altezza variabile rispetto alle travi principali, al fine di ridurre le sollecitazioni in soletta. Tutti i giunti di composizione dell'impalcato sono previsti saldati; pertanto dovranno essere impiegate maestranze in possesso di qualifica per saldature in cantiere.

La stabilità delle lamiera d'anima è garantita dalla presenza di irrigidimenti verticali con passo massimo longitudinale 2 m e dalla presenza di irrigidimenti longitudinali posto a una distanza compresa tra 600 mm e 900 mm dalla piattabanda inferiore, realizzato con un piatto 200x20 mm.

Le spalle sono in c.a. con configurazione a "trave cuscino" con paraghiaia e muri andatori incastrati sulla fondazione di sp.150 cm. La sezione trasversale della spalla è costituita dal muro paraghiaia di spessore di 60 cm che si eleva fino a quota pavimentazione; i muri andatori hanno spessore costante pari a 70 cm. Le orecchie di risvolto proseguono con il medesimo spessore dei muri andatori. La fondazione è realizzata con micro-pali trivellati.

Per l'impalcato è previsto il ricorso ad un sistema di isolamento sismico.

I giunti sono previsti solo su spalle del tipo in gomma armata con scorrimenti  $\pm 150$  mm; è ammessa la rottura trasversale dei giunti in fase sismica, avendo però cura di garantire l'adeguato franco fra le strutture prescritto, per evitare fenomeni di martellamento.

## **Cantiere interazioni ambientali**

Per realizzare l'intervento è necessario mantenere in esercizio la SS52, viabilità principale per l'intera area. Al fine di realizzare il ponte di progetto è necessario operare osservando una serie di cautele e di procedure che dovranno essere attuate per minimizzare i disturbi della circolazione.

Per la realizzazione del ponte in progetto saranno seguite le principali fasi di seguito elencate.

## **Taglio di vegetazione arboreo-arbustiva e/o scotico**

- *Decespugliatore;*
- *Pala;*
- *Camion.*

Il taglio sarà limitato in quanto gli eventi alluvionali hanno generato fenomeni franosi che hanno compromesso l'attuale status vegetazionale.

## **Scavi di sbancamento e demolizioni**

- *Pala (lavori di rifinitura);*
- *Escavatore meccanico (con benna);*
- *Camion.*

### **Costruzione del ponte**

- *Camion;*
- *Camion con botte (cisterna acqua);*
- *Pala;*
- *Gru*
- *Rullo.*

### **Costruzione della fondazione stradale (nuova pavimentazione)**

- *Camion;*
- *Pala;*
- *Rullo.*

### **Costruzione della pavimentazione in conglomerato bituminoso (base + binder)**

- *Camion;*
- *Vibrofinitrice;*
- *Rullo.*

### **Finitura e tappeto di usura (su tutta la larghezza della sede stradale)**

- *Camion;*
- *Vibrofinitrice;*
- *Rullo.*

Il ponte verrà costruito in 5 fasi principali: installazione dell'area di cantiere con scavi e preparazioni in genere, realizzazione di fondazioni e spalle, costruzione a terra dell'impalcato, installazione dell'impalcato mediante sollevamento con gru e personale specializzato e chiusura dei lavori mediante realizzazione della pavimentazione stradale e finiture in genere.

La costruzione dell'opera comporterà i seguenti dati relativi ai movimenti materia:

- Scavi = 1200 mc
- Rilevati = 5500 mc

Tutti i materiali di risulta verranno trattati e eventualmente riutilizzati come da normativa vigente.

L'area di cantiere fissa ipotizzata per il ponte alla pk 86+850 è l'area di parcheggio attualmente esistente a nord. Le aree sono già occupate da spazi idonei (non sono previste nuove occupazioni di suolo).



**Figura 18:** Aree di cantiere fisse (ipotesi di localizzazione).

In fase di cantiere i parametri che definiscono le diverse possibili situazioni in termini di diffusione di inquinanti in atmosfera, sono rappresentati in primo luogo dai fattori progettuali (in questo caso dalle condizioni di flusso e dalle caratteristiche del traffico veicolare) ed in secondo luogo dalle peculiarità orografiche e dalla situazione meteorologica.

In linea generale i tratti stradali in ammodernamento sono localizzati a distanza da edifici residenziali e ambiti urbani, le condizioni ambientali al contorno rimangono le stesse rispetto alle condizioni attuali mentre migliora lo stato di fluidità del traffico, pertanto si ritiene che possano prevedersi condizioni migliorative in termini di inquinamento atmosferico.

La durata della fase di cantiere prevista è di 250 giorni naturali e consecutivi; secondo le fasi di cantiere è previsto l'utilizzo di diversi mezzi d'opera quali pala, escavatore, fresa, rullo, vibrofinitrici, gru, trivelle, betoniere ed autocarri per il carico/scarico dei materiali.

Le emissioni di inquinanti in atmosfera in fase di costruzione sono pertanto imputabili essenzialmente alle polveri derivanti dai materiali movimentati (con specifico riferimento alle attività di costruzione dei tratti nuovi e quindi delle opere più impegnative ed in particolare del ponte) ed alle polveri e ai gas di scarico delle macchine e dei mezzi pesanti impiegati nei lavori.

L'inquinamento da fumi di scarico derivante dal transito e dall'attività dei mezzi meccanici durante il cantiere non si ritiene possa considerarsi significativo in quanto temporaneo e di carattere reversibile.

Possono però verificarsi situazioni di disturbo durante i lavori, derivanti non solo dall'attività dei mezzi meccanici in opera, ma anche dal rallentamento del traffico veicolare imputabile alla presenza dei lavori).

In relazione alla tipologia, all'entità ed alla tempistica di attuazione delle opere da eseguire lungo le diverse tratte del tracciato in progetto, si rende necessario disporre di 1 sola area di cantierizzazione principale (figura 18).

Si può ragionevolmente affermare che il relativo impatto sull'atmosfera durante il cantiere sia da considerarsi basso, in quanto i mezzi al lavoro costituiscono una presenza temporanea in parte assimilabile al transito veicolare di automezzi ed in quanto sarà fatta particolarmente attenzione alla messa in atto delle più opportune misure mitigative.

La velocità massima all'interno dell'area di cantiere non sarà mai superiore ai 5 Km/h, velocità tale da garantire la stabilità dei mezzi e dei loro carichi. Gli automezzi autorizzati all'accesso in cantiere saranno parcheggiati in appositi spazi e solo per il tempo necessario ai lavori.

Lo stoccaggio dei materiali sarà effettuato in specifiche aree di deposito poste al di fuori delle vie di transito, in modo tale da garantire tutte le condizioni di sicurezza e da non creare ostacoli, prestando particolare attenzione alle cataste, alle pile e ai mucchi di materiale che possono crollare o cedere alla base.

Il deposito dei rifiuti sarà effettuato servendosi di idonei contenitori che verranno posizionati in luoghi tali da evitare disturbi, provvedendo poi al recapito nei punti di raccolta autorizzati, secondo le normative vigenti.

La produzione di polveri all'interno delle aree di cantiere sarà adeguatamente controllata mediante l'adozione degli accorgimenti di seguito indicati:

- bagnatura periodica delle superfici di cantiere in relazione al passaggio dei mezzi ed alle operazioni di carico/scarico, con aumento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva;
- stabilizzazione delle piste di cantiere;
- bagnatura periodica delle aree destinate allo stoccaggio temporaneo dei materiali, o loro copertura al fine di evitare il sollevamento delle polveri;
- bagnatura degli inerti prima della fase di lavorazione e dei materiali risultanti dalle demolizioni e scavi.

In riferimento ai tratti di viabilità urbana (in corrispondenza dei centri abitati interferiti lungo i collegamenti con i siti di cantiere) impegnati dai transiti dei mezzi pesanti demandati al trasporto dei materiali, occorrerà effettuare le seguenti azioni:

- adozione di velocità ridotta da parte dei mezzi pesanti;
- copertura dei cassoni dei mezzi con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto dei materiali;
- lavaggio giornaliero dei mezzi di cantiere e pulizia con acqua degli pneumatici dei veicoli in uscita dai cantieri.

Le azioni da intraprendere per minimizzare i problemi relativi alle emissioni di gas e particolato sono indicate a seguire:

- utilizzo di mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, ossia dotati di sistemi di abbattimento del particolato di cui occorrerà prevedere idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza anche attraverso misure dell'opacità dei fumi;

- l'impiego di mezzi in buone condizioni di funzionamento curandone la manutenzione e prevedendo l'utilizzo di carburanti di alta qualità;
- lo spegnimento dei mezzi quando non necessari;
- l'uso di attrezzature di cantiere e di impianti fissi prevalentemente con motori elettrici alimentati dalla rete esistente.

Il disturbo derivante dalle attività di cantiere per produzione di inquinamento (gas di scarico) e polveri è in sintesi da considerarsi temporaneo, reversibile e limitato, in quanto i mezzi utilizzati sono limitati nel numero e saranno adottati idonei sistemi di abbattimento e accorgimenti di prevenzione e mitigazione di disturbi ed inquinamenti.

Le emissioni in atmosfera generate dalla combustione dei motori diesel dei mezzi meccanici utilizzati, pur costituendo un apporto aggiuntivo di inquinanti in aria, non si ritiene possano comportare situazioni di concentrazione allarmanti in rapporto agli standard di riferimento previsti dalla legge e/o alterazioni qualitative significative e sostanziali.

Tutti i rifiuti prodotti generati dal cantiere stradale saranno conferiti a discariche autorizzate e gestiti a norma di legge.

### **Esercizio interazioni ambientali**

Per la fase di esercizio dell'infrastruttura ammodernata non si prevedono interazioni con l'ambiente differenti rispetto allo stato attuale.

L'impegno territoriale è sostanzialmente identico allo stato attuale. Il ponte esistente sarà affiancato da un nuovo tratto stradale che comunque presenta limitate dimensioni ed un ingombro minimale.

Il ponte di progetto (pk 86+850), costruito in affiancamento all'esistente è lungo circa 66,70 m e prevede una occupazione di suolo pari a 747 mq (ingombro stradale).

La nuova occupazione di suolo è confinata ad un ambito limitrofo alla strada esistente ed oggi compromesso seriamente da frane e fenomeni alluvionali.

**La riqualificazione si ritiene possa generare al contrario effetti positivi in termini di riduzione di disturbo ed interferenze sul contesto ambientale.**

**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.**

## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

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

(\*) N.B.: La SS52 è un'antica strada realizzata dagli austriaci nel 1839 ed è pervenuta al patrimonio infrastrutturale in capo ad ANAS fin dal momento della sua formazione, avvenuta con Legge 17/05/1928 n. 1094.

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

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

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

\*\*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.

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 <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	X	<input type="checkbox"/>	<p><b>Zone riparie</b></p> <p>Il ponte in attraversamento del Fiume Piave, coinvolge parzialmente zone riparie. Gli ambiti interessati dai lavori sono comunque margini stradali che si ritiene non presentino caratteristiche di naturalità significative e strategiche dal punto di vista ecologico. Le zone riparie interessate sono caratterizzate da ambiti in erosione dove non si rileva localmente la presenza di vegetazione di valore strategico o significativo. L'impegno territoriale generato dal cantiere è minimale in funzione delle ridotte dimensioni del ponte di progetto. Al termine del cantiere gli ambiti interessati dai lavori saranno ripristinati e orientati alla rinaturalizzazione e riqualificazione paesaggistica.</p>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	X	/
3. Zone montuose e forestali	X	<input type="checkbox"/>	<p><b>Zone forestali</b></p> <p>Dalla consultazione della carta delle categorie forestali della Regione Veneto si rileva che <u>il ponte ricade al di fuori di aree forestali</u>. Il contesto in alveo è comunque caratterizzato da Saliceti e altre formazioni riparie mentre il contesto limitrofo è caratterizzato a nord e a nord est da Peccete a ovest da Pinete di Pino silvestre ed a sud da Abieteti tutti con copertura dal 71 al 100%.</p> <p>Il ponte di nuova realizzazione è realizzato in attraversamento del Piave, pertanto coinvolge seppure minimalmente alcuni ambiti forestali ripariali, interessati prevalentemente da vegetazione erbacea ed arbustiva. Gli ambiti interessati dai lavori sono comunque margini stradali che si ritiene non presentino caratteristiche di naturalità significative e strategiche dal punto di vista ecologico.</p> <p>Tali ambiti sono stati recentemente compromessi da eventi franosi ed alluvionali.</p> <p>Al termine del cantiere gli ambiti interessati dai lavori saranno ripristinati e orientati alla rinaturalizzazione e riqualificazione paesaggistica.</p>

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p><b>Rete Natura 2000</b></p> <p>I lavori sono localizzati internamente alla ZPS IT3230089 - Dolomiti del Cadore e del Comelico, limitrofa ed adiacente e al SIC IT3230085 - Comelico, Bosco della Digola, Brentoni, Tudaio.</p> <p>I lavori sono di limitata entità, localizzati ai margini di una strada esistente, pertanto non si prevedono disturbi significativi che possano portare ad alterazione delle risorse faunistiche, vegetazionali ed alla funzionalità ecologica.</p> <p>L'impegno territoriale generato dal cantiere è minimale in funzione delle ridotte dimensioni del ponte di progetto.</p>
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	/
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	/
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p><b>D. Lgs 42/2004</b></p> <p>Il ponte interessa i seguenti ambiti tutelati:</p> <p>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> <p>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.</p> <p>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.</p>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	/

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	/
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>R.D. 3267/1923</b> L'ambito interessato dai lavori è sottoposto 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	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non si evidenziano situazioni di rischio particolare. Il progetto sarà conforme alla normativa vigente e risolverà alcune situazioni di rischio che hanno generato dissesto.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.  Il progetto sarà conforme alla normativa sismica.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Infrastrutture stradali

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

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

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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.)?	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto comporta limitate occupazioni di suolo. Il ponte di progetto (pk 86+850), costruito in affiancamento all'esistente è lungo circa 66,70 m e prevede una occupazione di suolo pari a 747 mq (ingombro stradale).</p>		<p><i>Perché:</i> Non si ritiene, considerate le dimensioni minimali degli interventi e la loro localizzazione (in un ambito stradale esistente), che possano generarsi 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.</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto è un cantiere stradale pertanto per la realizzazione dei nuovi tratti saranno necessarie risorse. Il progetto non comporta l'utilizzo di risorse strategiche scarsamente disponibili e non determina significative occupazioni di suolo. L'intervento non determina problematiche di particolare rilevanza in relazione alla sostenibilità, ed all'utilizzo di risorse.</p>		<p><i>Perché:</i> Le quantità di materie da utilizzare sono contenute e non si prevede il ricorso a materiali o tecnologie costruttive di particolare impegno dal punto di vista degli effetti ambientali.</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> 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 (incidenti).</p>		<p><i>Perché:</i> Durante la realizzazione del ponte saranno impiegati protocolli di gestione delle emergenze finalizzati a garantire il contenimento di effetti dovuti ad eventi contaminanti 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.</p>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p><i>Descrizione:</i> In fase di costruzione saranno prodotti limitati materiali provenienti da demolizione del corpo stradale esistente e dagli scavi necessari.</p>		<p><i>Perché:</i> La gestione dei materiali provenienti dalle demolizioni stradali andrà gestita secondo prescrizioni di legge per lo smaltimento o il riciclo di rifiuti (generalmente tutti non pericolosi). Le terre e rocce da scavo potranno essere trattate nell'ambito del DPR 120/17 e verificato lo status di sottoprodotto tramite la caratterizzazione ed analisi chimiche, saranno riutilizzate in cantiere o avviate al ciclo di recupero e/o riutilizzo.</p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le uniche emissioni di inquinanti nell'atmosfera saranno quelle prodotte dai gas di scarico del traffico veicolare in transito (in cantiere ma anche in esercizio); in fase di esercizio rimarrà identico al volume di traffico esistente. In fase di cantiere sono possibili disturbi temporanei e reversibili generati dall'attività dei mezzi a motore.</p>		<p><i>Perché:</i> Il traffico veicolare in transito sulla SS 52 rimarrà pari al volume di traffico esistente. Non si prevede quindi un incremento delle emissioni aggiuntive rispetto alla situazione esistente. La realizzazione del ponte contribuirà a fluidificare il traffico e quindi a diminuire localmente le emissioni in atmosfera.</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Come sopra descritto, rumori/vibrazioni/emissioni sono generate unicamente dal traffico veicolare. Tali condizioni si verificheranno in fase di cantiere ed in fase di esercizio.</p>		<p><i>Perché:</i> Il traffico veicolare in transito sulla SS 52 rimarrà pari al volume di traffico esistente. Non si prevede quindi un incremento delle emissioni aggiuntive rispetto alla situazione esistente. La realizzazione del ponte contribuirà a fluidificare il traffico e quindi a diminuire le emissioni localmente. In fase di cantiere il disturbo è temporaneo e reversibile: i lavori sono di limitata entità pertanto non sono prevedibili interferenze significative.</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

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

Domande	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?	<i>Descrizione:</i> Il rischio di contaminazione è rappresentato solo da eventi accidentali eventuali generabili in fase di cantiere e successivamente dal traffico veicolare sulla infrastruttura (eventuali incidenti).		<i>Perché:</i> Il cantiere è gestito secondo i principi della sostenibilità. Il traffico veicolare in transito sulla SS52 rimarrà pari al volume di traffico esistente. Non si prevede quindi un incremento di tale rischio rispetto all'esistente, anzi gli effetti sulla fluidificazione del traffico generati dagli interventi di progetto contribuiranno a ridurre il rischio di incidentalità, limitando soprattutto gli urti più gravi.	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il rischio è riconducibile alla improbabile ma non eliminabile incidentalità involontaria durante le fasi costruttive tra mezzi di cantiere e la viabilità ordinaria.		<i>Perché:</i> 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?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Come da tabella 8, l'intervento interferisce con SIC/ZPS e zone sottoposte a tutela paesaggistica ai sensi del D. Lgs 42/2004 (fasce forestali, fasce fluviali). La fascia di "Foreste e boschi" che perimetra l'area dell'attuale sedime stradale non verrà significativamente influenzata dai lavori. Le fasce ripariali dei corsi d'acqua, nell'ambito dove sono previsti i lavori non presentano valore ecologico significativo e strategico. Le fasce vegetate sono state compromesse parzialmente dagli eventi franosi conseguenti all'alluvione.		<i>Perché:</i> 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 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	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
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?	<i>Descrizione:</i> 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.		<i>Perché:</i> I siti e i luoghi più sensibili e tutelati dal punto di vista ecologico e paesaggistico sono lontani dall'ambito di intervento. Il progetto in area locale interessa i margini di un asse stradale esistente. Gli ambiti locali, in area di progetto, sono già influenzati dal punto di vista delle dinamiche naturali dalla presenza di un'infrastruttura. Non sono ipotizzabili pertanto presenze faunistiche importanti e/o aree di nidificazione sensibili e strategiche per la fauna.	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La localizzazione di progetto non presenta relazioni particolari di intervisibilità. La strada è comunque una viabilità panoramica.		<i>Perché:</i> L'asse stradale si localizza in una area a bassissima intervisibilità, dato che l'orografia montuosa che circonda l'area ne occlude la visibilità da grande distanza o da luoghi ad elevata fruizione pubblica.	

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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'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.		<i>Perché:</i> La perdita di suolo non urbanizzato è limitata ad ambiti minimali. Tale perdita non si ritiene essere significativamente rilevante e/o avere incidenza negativa sull'attuale assetto e funzionalità del territorio 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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> 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.		<i>Perché:</i> 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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area è antropizzata dalla sola viabilità stradale. Non vi sono zone abitate in prossimità.		<i>Perché:</i> L'antropizzazione dell'area è modesta e l'intervento in progetto non modifica significativamente lo stato esistente.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area è antropizzata dalla sola viabilità stradale. Non vi sono zone abitate in prossimità del contesto su cui interviene il progetto.		<i>Perché:</i> L'area è antropizzata dalla sola viabilità stradale. Non vi sono zone abitate in prossimità del contesto su cui interviene il progetto.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

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

Domande	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?	<p><i>Descrizione:</i> 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).</p>		<p><i>Perché:</i> 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 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 e forestali oggetto di tutela.</p>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il caso non ricorre.</p>		<p><i>Perché:</i> Dalle ricognizioni effettuate non si evincono indicazioni al riguardo.</p>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto prevede il rifacimento di un ponte; in alveo Fiume Piave si possono verificare e si sono verificati recentemente, fenomeni erosivi (frane) e/o di piena. Il progetto intende risolvere le criticità generate dai recenti eventi alluvionali e non comporterà nessun incremento e/o situazione ulteriore di rischio per l'ambito di intervento.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto viene realizzato a norma di legge; la sua realizzazione non si ritiene possa comportare problematiche ambientali ulteriori rispetto a quanto già in essere. Si ritiene che l'osservazione degli accorgimenti derivanti dalle prescrizioni normative esistenti siano sufficienti a tutelare i possibili rischi ambientali.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	<i>Descrizione:</i> Non si prevedono effetti cumulativi negativi con altri progetti. Gli effetti generati dal progetto sulla viabilità e le relative condizioni di sicurezza sono migliorativi.		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti cumulativi negativi con altri progetti. I due interventi previsti sono puntuali e circoscritti e hanno la finalità di migliorare le attuali condizioni di sicurezza stradale, fluidificando il traffico e prevenendo pericolosi fenomeni di congestionamento.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non si prevedono effetti di natura transfrontaliera.		<i>Perché:</i> L'intervento previsto è puntuale e circoscritto e riguarda la riqualificazione di un asse stradale esistente ai fini della sicurezza. I disturbi generati dalla fase di cantiere sono temporanei, reversibili e di carattere locale. I fattori di disturbo generati dall'esercizio dell'infrastruttura sono gli stessi dello stato attuale e di carattere locale; la situazione generata dal progetto sarà migliorativa rispetto all'attuale.	

10. Allegati			
<p>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.</p> <p>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)</p>			
N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Tavola 1: Corografia degli interventi.	1:1000	ALLEGATO A
2	Tavola 2: Confini amministrativi	1:1000	ALLEGATO B
3	Tavola 3: Uso del Suolo	1:1000	ALLEGATO C
4	Tavola 4: Vincoli paesaggistici ed ambientali	1:1000	ALLEGATO D
5	Tavola 5: Progetto	Varia	ALLEGATO E
6	Relazione di incidenza	Varia	ALLEGATO F

II/La dichiarante

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



---

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.