

**S.S.52 "CARNICA"**  
**MIGLIORAMENTO DELL'INTERSEZIONE CON S.P. 532 IN LOC.**  
**PADOLA IN COMUNE DI COMELICO SUPERIORE**

**PROGETTO DEFINITIVO**

PROGETTISTA ANAS:

*Ing. Vitantonio Suglia*  
 Struttura Territoriale Veneto e Friuli Venezia Giulia  
 ANAS S.p.A.

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ESTERNA:

R.T.I.: NET Engineering S.r.l. - S.W.S. Engineering S.p.a. - Ambiente S.p.a.



IL PROGETTISTA  
 Ing. A. Lucioni

VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

*Ing. Umberto Vassallo*

COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

**ELABORATI GENERALI**

**Relazione urbanistica**

CODICE PROGETTO

PROGETTO      LIV. PROG.      N. PROG.

N E M S V E    D    0 0 5 3 3

NOME FILE

CODICE ELABORATO    T 0 0 E G 0 0 G E N R E 0 2

REV.

SCALA

A

-

A	Emissione	10.2022	M.T.Colacresi	A.Lucioni	V. Suglia
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>AMBITI DEL PRG INTERESSATI DALL'INTERVENTO</b>	<b>4</b>
2.1	DESTINAZIONI DI ZONA	4
2.2	SPECIFICHE DIMENSIONALI	5
<b>3</b>	<b>MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>INQUADRAMENTO TERRITORIALE</b>	<b>7</b>
4.1	LOCALIZZAZIONE E INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO	7
4.2	PRINCIPALI VINCOLI E TUTELE PRESENTI SUL TERRITORIO	8
<b>5</b>	<b>DESCRIZIONE DELL'OPERA</b>	<b>11</b>
5.1	ASSE PRINCIPALE A	11
5.2	ASSI B1 E B2	14
<b>6</b>	<b>DESTINAZIONE DELLE AREE</b>	<b>19</b>
6.1	DESTINAZIONE DELLE AREE NELLO STATO DI FATTO	19
6.2	DESTINAZIONE DELLE AREE NELLO STATO DI PROGETTO	20

## 1 PREMESSA

La seguente relazione urbanistica propone Variante al Piano Regolatore di Comelico Superiore, approvato con Del.G.R. n. 2480 del 21.07.2001 – ed oggetto di successive varianti parziali – ai sensi dell'art. 48 co.1 "Disposizioni transitorie" della L.R. 23 aprile 2004, n.11 Norme per il Governo del Territorio con riferimento alla possibilità (in pendenza dell'approvazione del PAT/PATI) di adottare varianti "finalizzate, o comunque strettamente funzionali, alla realizzazione di opere pubbliche e di impianti di interesse pubblico".

Costituiscono oggetto della variante gli interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale, inquadrate nelle Strutture Territoriali di ANAS S.p.A. del Veneto e Friuli Venezia Giulia, con riferimento al tratto della S.S. 52 Carnica insistente fra la frazione di Dosoledo e la Frazione di Padola.

L'intervento ha uno sviluppo di 388,90 ml a partire dalla pk 99+900 della S.S. 52 in direzione sud-est.

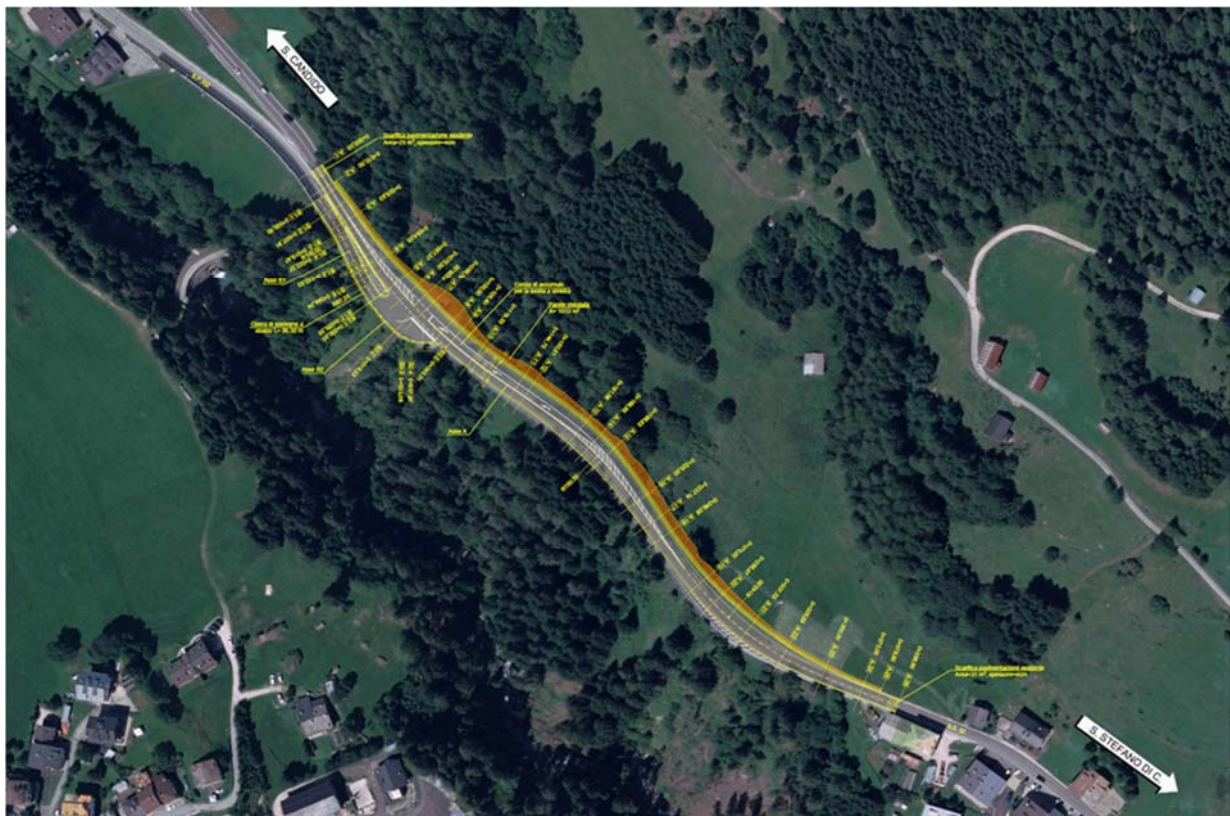


Figura 1 – Ortofoto dell'intersezione oggetto di intervento

## 2 AMBITI DEL PRG INTERESSATI DALL'INTERVENTO

### 2.1 DESTINAZIONI DI ZONA

Le destinazioni di zona in cui ricade il sedime della variante sono riportate nella tabella sottostante.

AMBITI DEL PRG SOTTOPOSTI A VARIANTE	
Sedime stradale	
Ambito	Articolo del PRG di riferimento
Infrastrutture esistenti	
Zona E1.4	art.6 e 4, 6 e 7 della L.R. 24/85
Zona E3	art.6 e artt. 3,4,5, 6 e 7 della L.R. 24/85
Fasce o zone con rispetto dei coni visuali	art.25

**Tabella 2- Ambiti del PRG sottoposti a variante**

Si ravvisa altresì la presenza dei seguenti vincoli di natura paesaggistico – ambientale:

- Fiumi, torrenti di cui all'art. 142 D.Lgs. 42/2004 (ex. L.431/85)
- Vincolo paesaggistico di cui all'art. 136 D.Lgs. 42/2004
- Vincolo idrogeologico (R.D. 1923 n. 3267)
- Proprietà Regoliera

L'intervento si trova altresì confinante con l'area Natura 2000 ZPS IT3230089 Dolomiti del Cadore e del Comelico.

## 2.2 SPECIFICHE DIMENSIONALI

Le specifiche dimensionali delle singole zone interessate dal nuovo sedime stradale sono definite nella tabella seguente, appositamente compilata, nella quale sono indicate le superfici in m<sup>2</sup>:

Zona	Area interessata dall'infrastruttura di progetto
Infrastrutture esistenti	-
Zona E1.4	1783,85
Zona E3	828,87
Fasce o zone con rispetto dei coni visuali	2612,72

**Tabella 2 Superfici di zona interessate dal progetto**

### 3 MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE

L'intersezione oggetto dell'intervento è situata lungo la S.S. 52 Carnica alla pk 99+850 e permette la connessione della statale con il centro abitato di Padola attraverso la S.P. 532 che poi prosegue verso Auronzo di Cadore.

L'intersezione a T, a raso tra le due strade sopracitate, ha una conformazione molto compressa vista la morfologia del territorio che presenta, proprio in quel tratto, pendenze molto acclivi del versante su cui si sviluppa la Statale.

Le due strade per circa un centinaio di metri nel tratto in prossimità dell'intersezione di progetto si sviluppano parallelamente ed in aderenza. Un muro di sostegno separa le due carreggiate che si staccano altimetricamente.

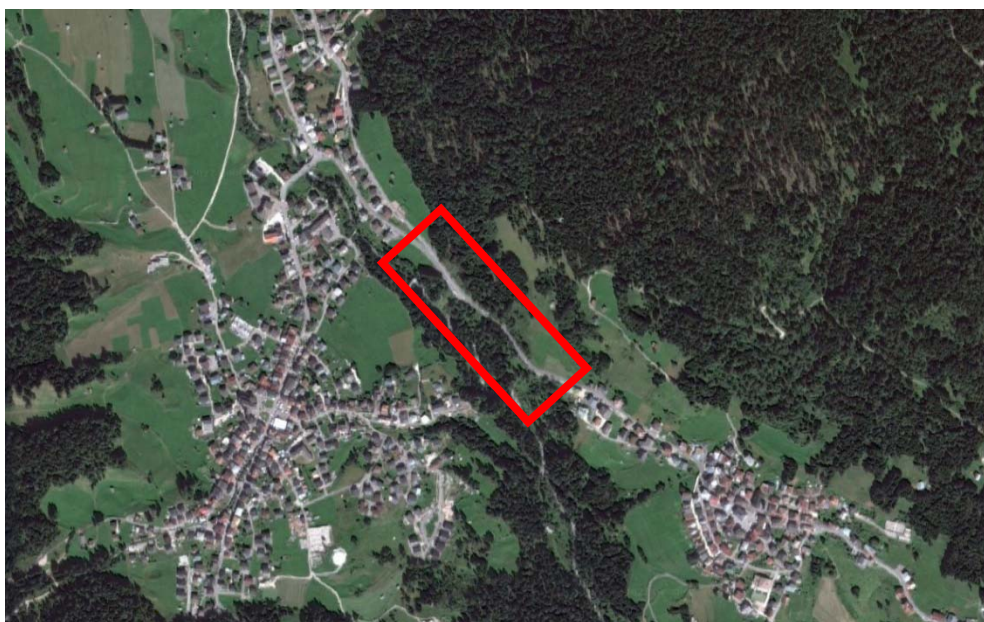
Nonostante un traffico non particolarmente elevato che impegna direttamente l'intersezione, la conformazione molto stretta di questa rende la sua fruizione difficoltosa e pericolosa in quanto le manovre che impegnano i veicoli diretti e provenienti da nord della S.S.52 sono costretti a manovre molto strette mentre, per quanto riguarda i veicoli diretti a Padola provenienti da sud non hanno una visibilità adeguata per poter eseguire la manovra in sicurezza. Inoltre, la mancanza di una corsia di accumulo per la svolta a sinistra, fa sì che si creino rallentamenti sulla statale.

Altra criticità del tratto di statale è rappresentata dalla curva alla pk 99+650 in prossimità dell'abitato di Dosoleto. Anche questa curva risulta pericolosa in quanto molto stretta e con scarsa visibilità atta a garantire le corrette distanze per l'arresto dei veicoli alla velocità di percorrenza della SS.52.

## 4 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

### 4.1 LOCALIZZAZIONE E INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO

L'intervento di progetto si sviluppa in area periurbana su versante montano. Percorrendo la S.S. 52 Carnica, la porzione di infrastruttura da adeguare si trova localizzata fra la frazione di Dosoledo e quella di Padola. In questo tratto, la S.S.52 è posizionata a mezza costa, la sezione stradale fortemente caratterizzata dal pendio in destra e dalla valle, dove sorge l'abitato di Padola in sinistra. Nel primo tratto in uscita da Dosoledo, la parte in pendio caratterizzata da prati stabili è contenuta da muri di sostegno della tipica tipologia ad opus incertum; quando, poco più avanti, le pendenze si fanno maggiormente importanti, la stabilità del versante è controllata dalla presenza di reti paramassi. Verso valle, caratteristiche le vedute panoramiche verso le irte zone montuose del Cadore alternate a tratti a formazioni boschive di alto fusto (abieteti) che scendono fino a fondo valle dove scorre il Torrente Padola. Questo 'ultimo, nasce a nord-est del passo di Monte Croce di Comelico in territorio altoatesino e scorre dapprima in direzione sud-ovest per poi, a valle del suddetto passo, puntare decisamente in direzione sud-est, fino a Santo Stefano di Cadore, dove confluisce nel Piave a quota 900 m.s.l.m.



**Figura 2 – Area di intervento**

## 4.2 PRINCIPALI VINCOLI E TUTELE PRESENTI SUL TERRITORIO

L'analisi territoriale condotta lungo il tracciato di strada in progetto ha consentito l'individuazione e la mappatura dei vincoli paesaggistici che gravano nell'area interessata dall'opera in progetto. Negli elaborati "Carta dei vincoli e delle tutele" e "Carta delle aree naturali protette" vengono rappresentati i principali vincoli insistenti sul territorio che interessa il tratto stradale in progetto.

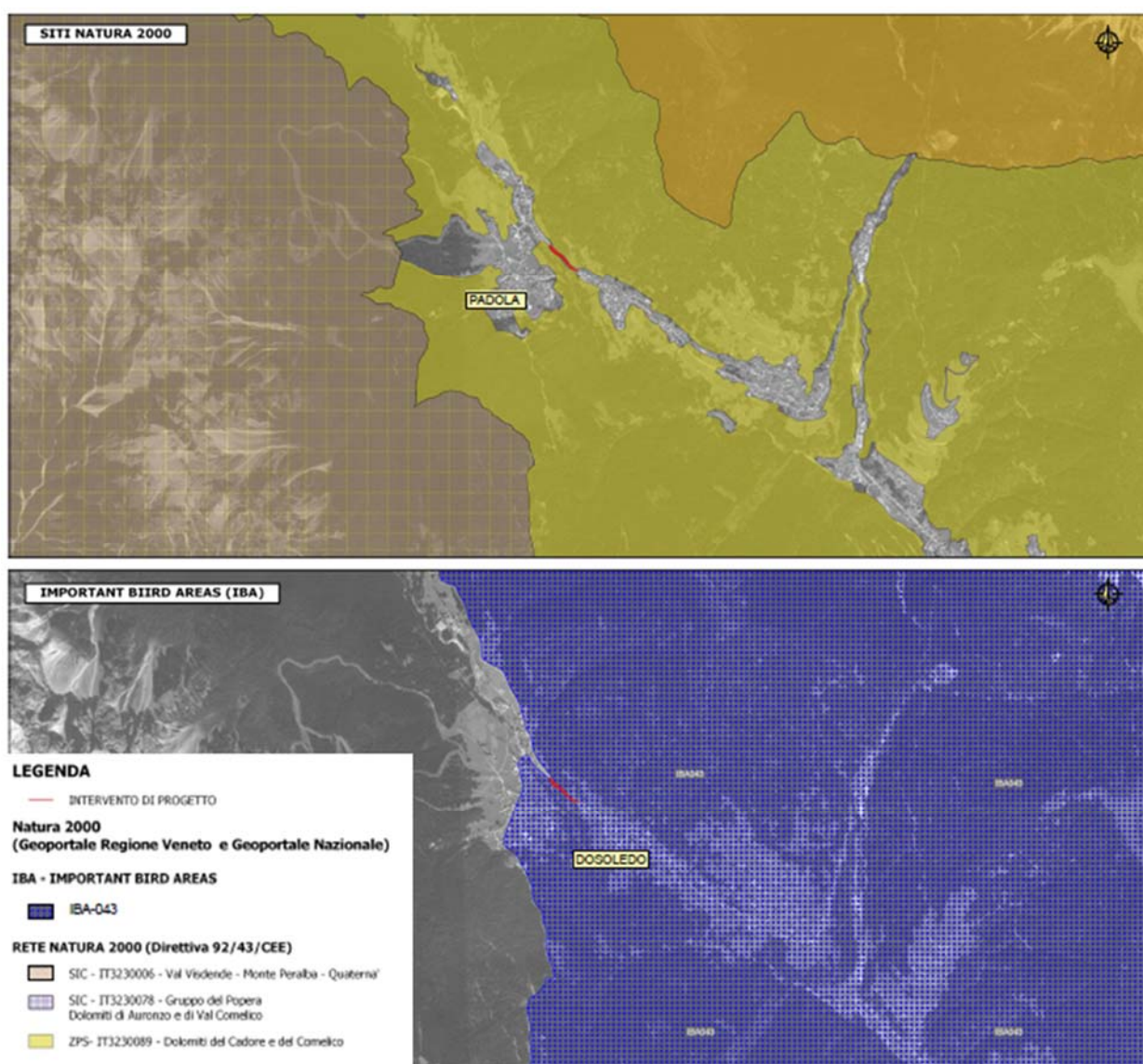


Figura 3 - Estratto tav. T00IA00AMBCT01A – Carta delle Aree Naturali Protette



Nel caso specifico, l'area di intervento ricade entro le aree IBA (043) e a margine dell'area Natura 2000 ZPS IT3230089 Dolomiti del Cadore e del Comelico.

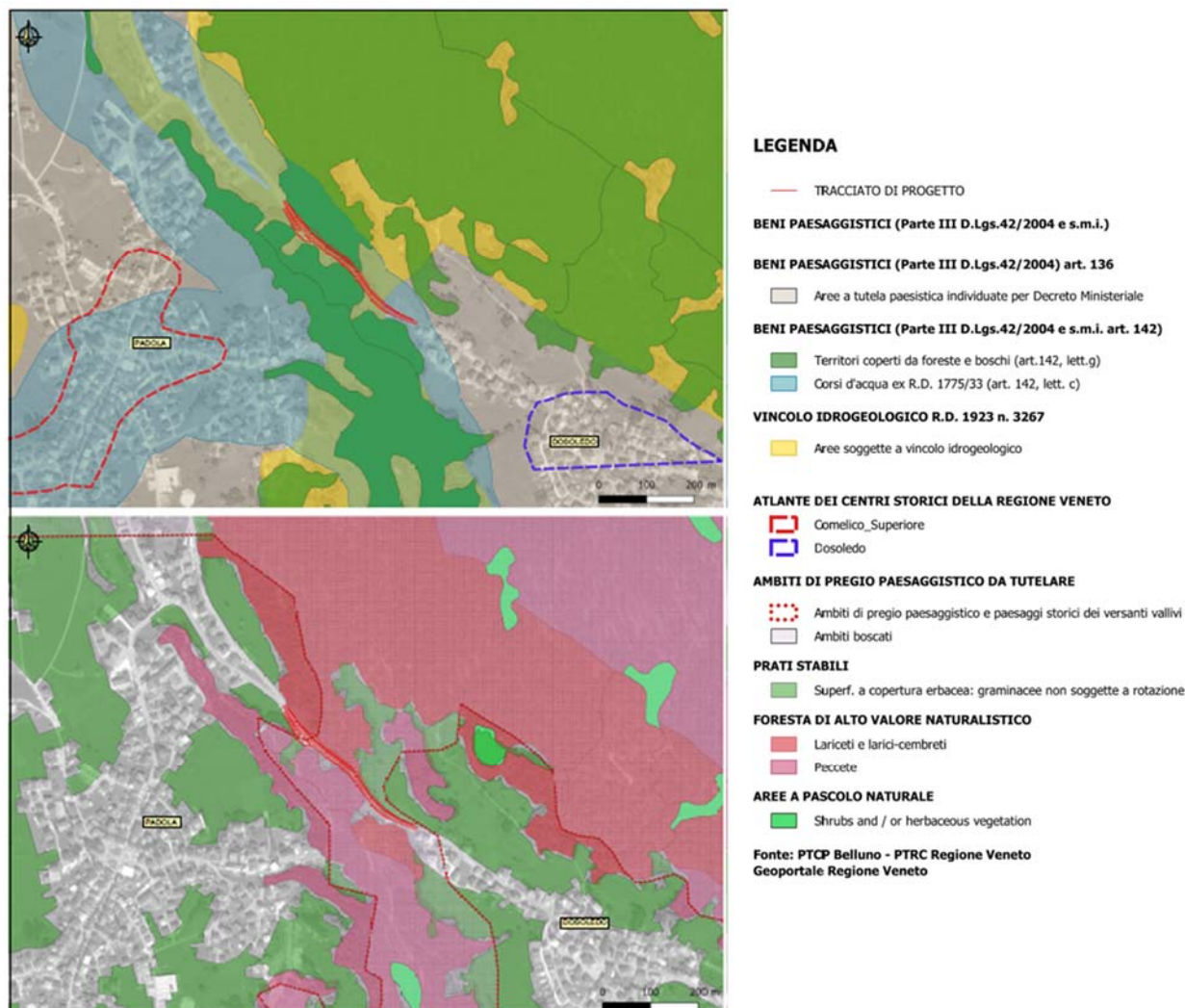


Figura 4 - Estratto tav. T00IA00AMBCT06A – Carta dei Vincoli e delle Tutele

Sotto il profilo paesaggistico, Il PTCP fornisce evidenza dei vincoli ex art. 136 e 142 del D.Lgs.42/2004. L'area oggetto di intervento interferisce con i seguenti tematismi:

- Territori coperti da foreste e boschi (art.142, lett.g)
- Aree di notevole interesse pubblico (art. 136) istituito con D.M. n. 1676 del 05/12/2019.

Immediatamente a valle dell'intervento scorre il Torrente Padola, vincolato per tutto il suo corso ai sensi del R.D. 1775/33 (art. 142, lett. c).

L'area risulta inoltre soggetta a vincolo idrogeologico (R.D. 1923 n. 3267).

## 5 DESCRIZIONE DELL'OPERA

L'intervento in oggetto prevede dunque il miglioramento dell'intersezione tra la S.S.52 e la S.P.532 in località Padola nel Comune di Comelico Superiore. In accordo con ANAS ed il Comune si è stabilito che tale miglioramento consista in 3 interventi principali:

- 1 - Garantire nel tratto oggetto di intervento sulla S.S.52 una adeguata visibilità atta a garantire la distanza di arresto;
- 2 - Introdurre una corsia centrale di accumulo per la svolta a sinistra al fine di agevolare la manovra di svolta dalla S.S. 52 verso l'abitato di Padola senza interferire con il traffico che impegna la statale;
- 3 - Allargare, attraverso un'opera di sostegno a sbalzo, l'intersezione garantendo una manovra più ampia per i veicoli che impegnano l'incrocio.

Il tracciato principale si sviluppa in direzione sud-est, partendo dalla pk 99+900 della S.S.52, per 388.90m. Lungo il tratto si prevede un allargamento della strada verso monte al fine di garantire una dimensione minima della strada e l'introduzione della corsia di accumulo centrale per la svolta a sinistra verso Padola.

Tale allargamento, vista la presenza di affioramenti in roccia e l'acclività del versante, sarà sostenuto da una parete chiodata che si svilupperà sul lato sinistro per tutto il tratto.

L'intersezione con l'Asse B2, che rappresenta l'incrocio a T per l'accesso all'abitato di Padola, si trova alla progressiva 0+085 e si sviluppa con un affiancamento sull'asse principale di circa 40m. L'asse attraverso una ampia curvatura allarga la manovra, in senso trasversale alla strada esistente verso valle, di circa 3.55m.

L'asse B1 è il ramo che garantisce la connessione tra l'allargamento dell'intersezione rappresentata dall'Asse B2 e l'attuale S.P.532 che porta all'abitato di Padola. Lo sviluppo dell'asse è di circa 55m che permettono l'allineamento piano-altimetrico della nuova configurazione di progetto con quella esistente.

A sostegno degli assi B1 e B2 è prevista un'opera a sbalzo in C.A. sostenuta da micropali a larghezza variabile che aggetta fino ad una larghezza massima di 3.55m.

### 5.1 ASSE PRINCIPALE A

L'attuale carreggiata della statale SS.52 presenta una larghezza del nastro stradale asfaltato di circa 6.30m.

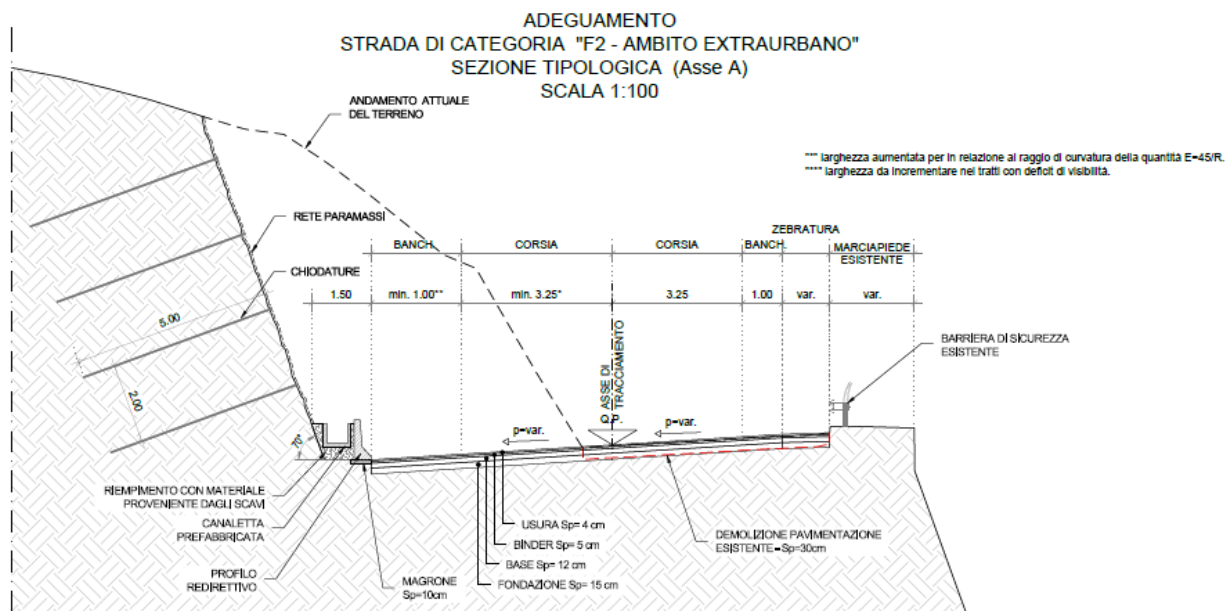
La piattaforma scelta per il miglioramento della strada in oggetto è assimilabile a quella della categoria "F2– Ambito extraurbano" del D.M. 05/11/01. Tale piattaforma è stata quindi incrementata rispetto all'esistente: infatti si ha una corsia per senso di marcia larga 3,25 m con banchina laterale di 1,00 m per una larghezza totale pari a 8.50 m.

Si è previsto inoltre l'introduzione dal km 0+020 fino al km 0+265 di un allargamento della zona centrale della carreggiata funzionale allo sviluppo della corsia centrale di accumulo per la svolta a sx per i mezzi che, dalla statale in direzione nord, debbano compiere la svolta per l'abitato di Padola.

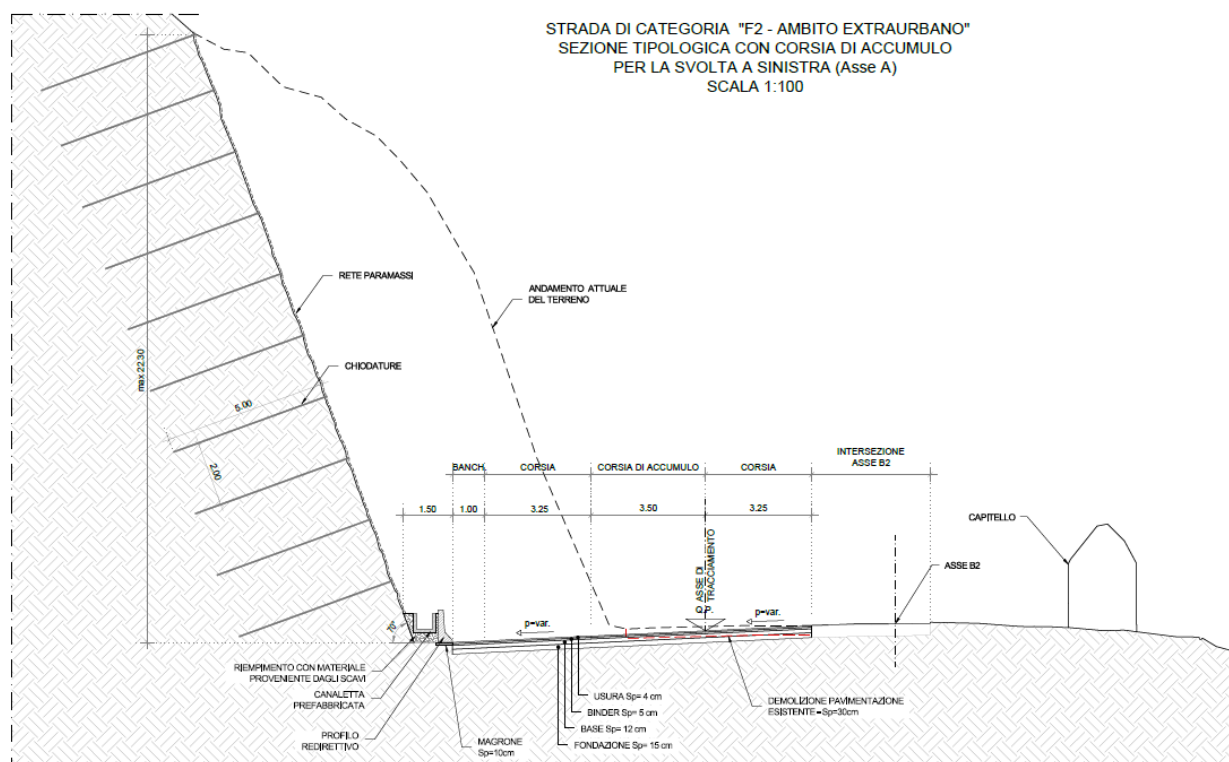
La corsia centrale di accumulo ha una larghezza di 3.50m necessari a garantire la corsia specializzata da 3.00m ed uno spazio di 50 cm per materializzare la doppia linea continua di separazione tra le corsie.

Per questo tipo di categoria stradale è previsto l'intervallo di velocità di progetto 40 – 100 km/h. In base ai limiti attualmente presenti nel tratto pari a 50Km/h si è provveduto a mantenere una Vp pari a 60km/h.

La viabilità principale, dalla pk 0+106.00 è affiancata sul lato destro da un marciapiede esistente sul quale è installato, lato strada, una barriera di sicurezza. Il limite del marciapiede esistente rimane il limite di intervento in quanto l'allargamento della viabilità sarà effettuato interamente sul lato sinistro dell'attuale asse della S.S.52.



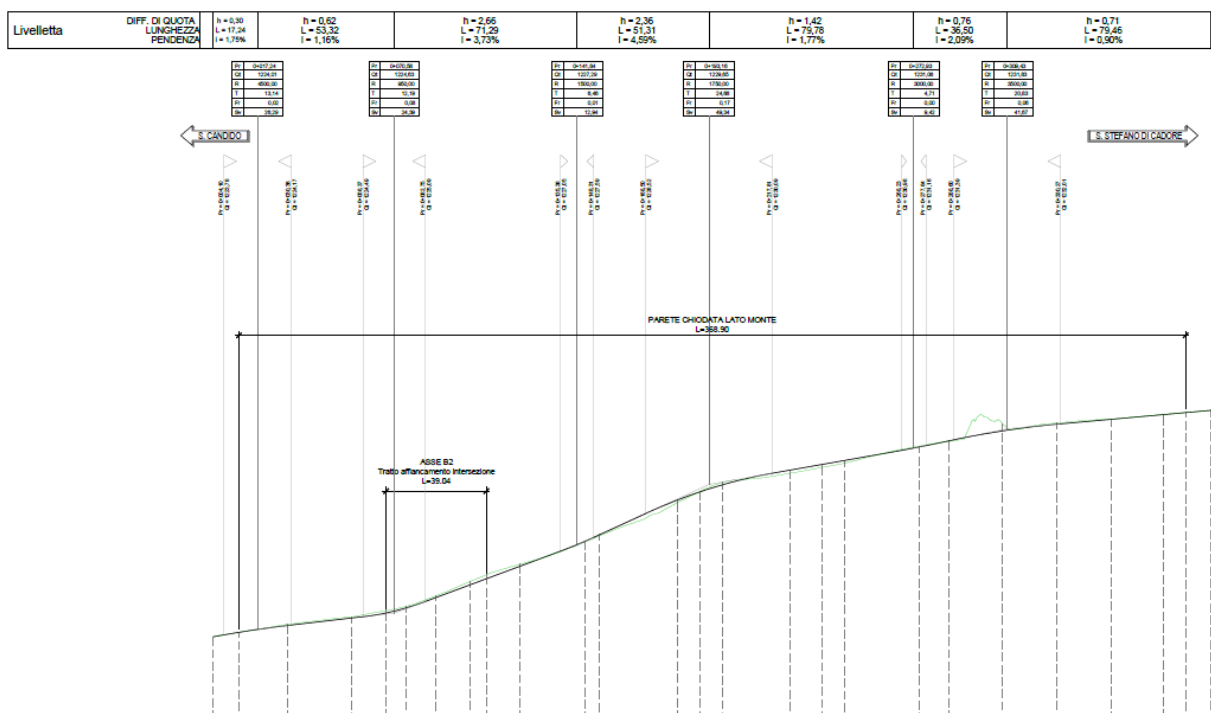
**Figura 5 – Sezione tipologica Asse A**



**Figura 6 – Sezione tipologica Asse A con corsia di accumulo per svolta a sinistra**

Il tracciato dell'asse principale ha inizio alla pk 99+900 della S.S. 52. Il tracciamento, composto da un doppio flesso, parte con un rettilineo di allineamento sull'attuale sede stradale dello sviluppo di 28.83 m seguito da una curva sinistrorsa di raggio 226 m e da un ulteriore rettilineo dello sviluppo di 5.75 m. Segue una curva destrorsa di raggio 150 m, un rettilineo dello sviluppo di 8.94 m, un'ultima curva sinistrorsa di raggio pari a 143 m ed infine un rettilineo dello sviluppo di 18.85 m. In totale l'asse principale ha uno sviluppo di 388.90 m.

Dal punto di vista altimetrico il tracciato dell'asse principale coincide sostanzialmente con la viabilità esistente. Piccole variazioni altimetriche risultano necessarie al fine di rendere compatibile il nuovo asse di progetto e le relative rotazioni trasversali con i margini del marciapiede esistente limite dell'adeguamento di progetto.



**Figura 7 – Profilo longitudinale Asse A**

Lungo il lato nord dell'asse principale, dalla progressiva 0+010.00 alla progressiva 0+378.90 sono previste delle opere di sostegno mediante pareti chiodate per sostenere il nuovo versante che sarà scavato nella roccia.

## 5.2 ASSI B1 E B2

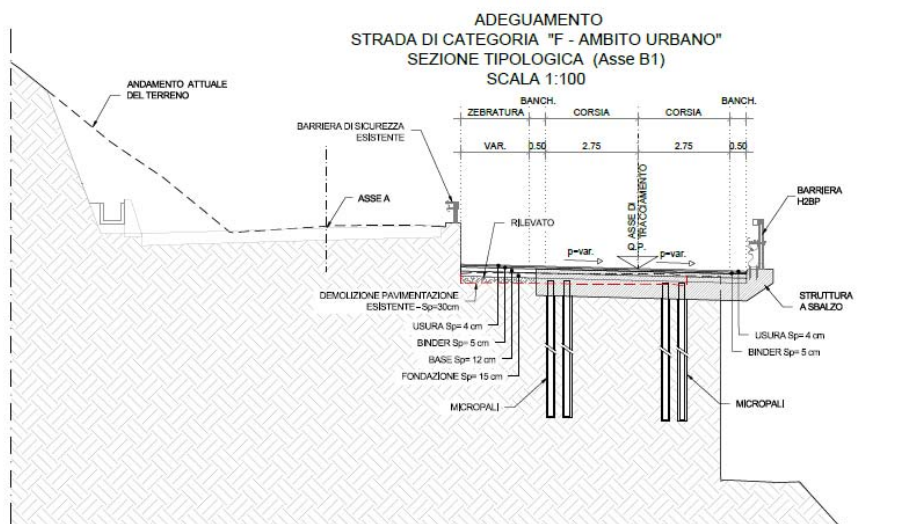
La piattaforma scelta per il tratto di collegamento tra S.S. 52 e S.P. 532 in oggetto è formata da due corsie di marcia di larghezza pari a 2,75 m con banchine di 0,50 m per una larghezza totale pari a 6.50 m. Tale larghezza è pari alle dimensioni attuali della strada oggetto di adeguamento assimilabile a quella della categoria "F-Locale Ambito Urbano" del D.M. 05/11/01.

Al fine di ampliare le manovre dell'incrocio è prevista sul lato destro una zona zebrata di larghezza variabile.

Tale allargamento è stato calibrato al fine di permettere la svolta di un mezzo leggero proveniente dalla S.S. 52 in direzione sud verso la S.P532, senza invadere la corsia opposta come attualmente risulta inevitabile.

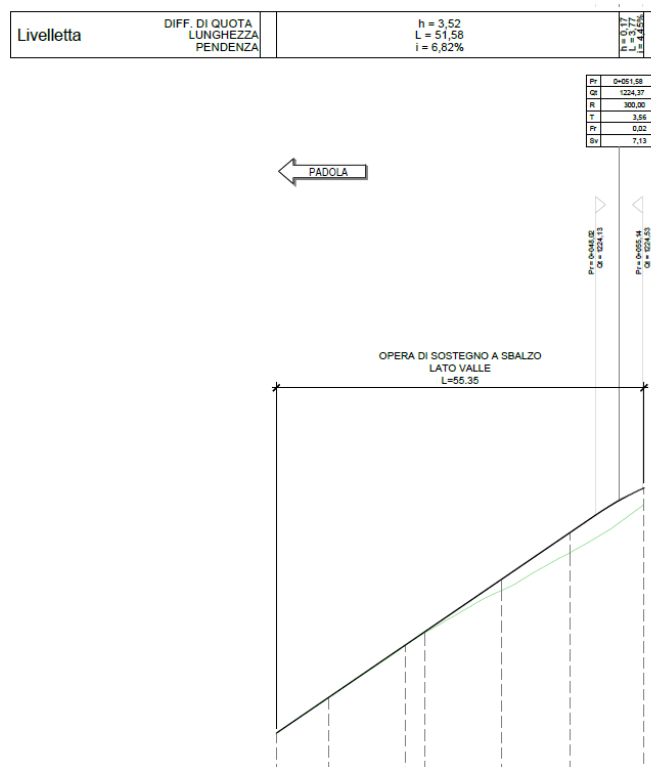
L'asse B1 è l'asse di approccio alla zona di intersezione. Esso è tracciato con asse centrale e si sviluppa in direzione sud-est attraverso un breve rettilineo di circa 7.91 m per poi, attraverso un flesso, allargarsi

verso valle con una curva sinistrorsa di raggio pari a 100m ed una controcurva a destra di raggio pari a 87.25 m.



**Figura 8 – Sezione tipo Asse B1**

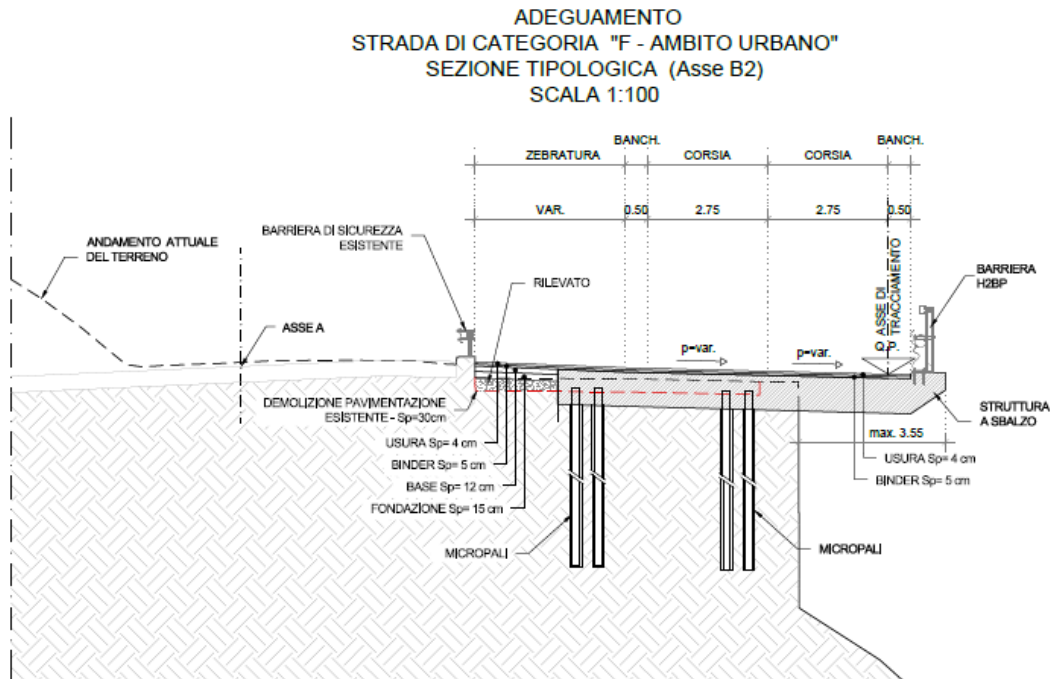
Dal punto di vista altimetrico L'asse B1 segue l'andamento dell'attuale S.P.532 sovrapponendosi perfettamente per circa 22m. la pendenza rimarrà costante al6.82% al fine di raggiungere l'area di intersezione rappresentata dall'altimetria dell'asse B2. La connessione avverrà con un raccordo convesso di raggio pari a 300 m.



**Figura 9 – Profilo longitudinale Asse B1**

L'asse B2 rappresenta il nuovo tratto di attacco della S.S.532 con la S.S.52 Carnica. Esso è tracciato con asse posto in corrispondenza del ciglio destro. La posizione dell'asse permette di gestire l'attacco con l'asse principale attraverso la rotazione della piattaforma che seguirà il ciglio della statale stessa.





**Figura 10 – Sezione tipo Asse B2**

Il tracciato riprende attraverso una curva di raggio pari a 90 m la curva finale dell'asse B1 per uno sviluppo pari a 18.33 m. Il tracciato prosegue poi con quello che risulterà essere il margine del ramo di attacco che si sviluppa attraverso una curva sinistrorsa di raggio pari a 20 m, un brevissimo rettilo di sviluppo pari a 4.90 m ed una curva di attacco dei cigli stradali verso destra di raggio pari a 10 m.

Lo sviluppo altimetrico dell'asse ha un andamento sinusoidale derivante dalle geometrie longitudinali e trasversali necessarie all'attacco con la S.S.52.

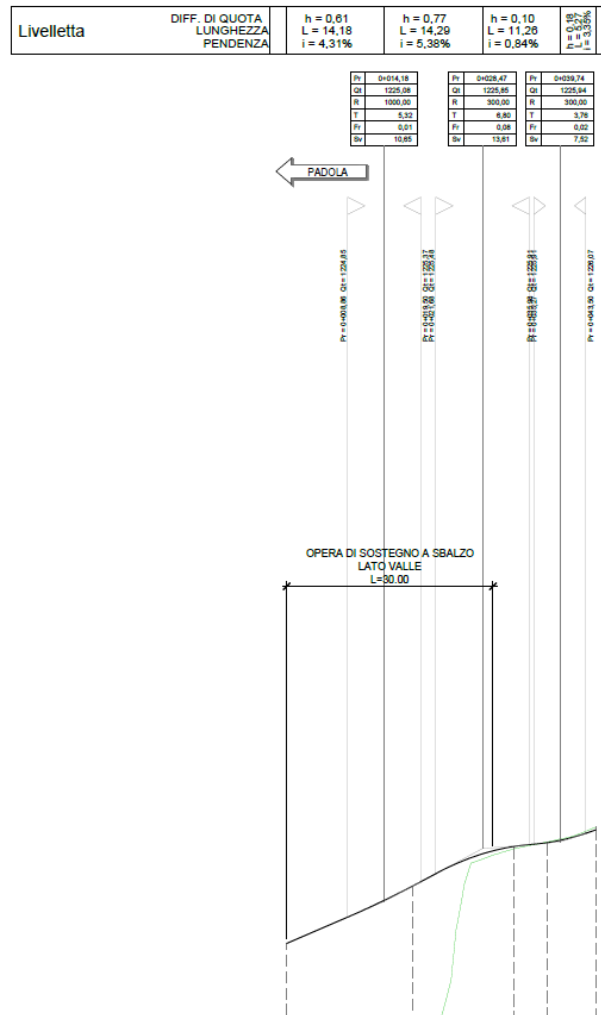


Figura 11 – Profilo longitudinale Asse B2

## 6 DESTINAZIONE DELLE AREE

### 6.1 DESTINAZIONE DELLE AREE NELLO STATO DI FATTO

Nel presente capitolo sono riportati gli ambiti che ad avvenuta realizzazione dell'opera stradale entreranno a far parte del sedime stradale e delle fasce di rispetto della nuova infrastruttura.

L'ambito E3 e l'ambito E1.4 sono dalla Variante Parziale al PRG 2005, approvazione D.G.R.V. n. 807 del 06.04.2008. Le zone agricole del Comune sono identificate ai sensi dell'art. 11 della L.R. 24/85.

Per **l'ambito E3 - Sottozona agricola dei prati coltivati** valgono gli artt. 3,4,5, 6 e 7 della L.R. 24/85. Si segnala come il disposto normativo non ponga vincoli alla realizzazione dell'intervento. Si evidenzia altresì che l'intervento non comporta espropri di edifici in fregio alle strade (art.7).

Per **l'ambito E1.4 – Sottozona silvo-pastorale** valgono gli artt. 4, 6 e 7 della L.R. 24/85. Per zona valgono le medesime considerazioni fatte per l'ambito E3.

Per quanto attiene le Fasce o Zone con rispetto delle visuali, esse sono regolate dall'art. 25 del PRG:

- 1. Le zone di rispetto hanno la finalità principale di preservare nella loro integrità originaria ambiti indispensabili alla valorizzazione del contesto urbano come conservato nella sequenza di parti edificate e di parti libere, **consentendo il godimento estetico contemplativo e la valorizzazione di coni visuali di alto valore paesaggistico.***
- 2. Riguardano altresì pendii scoscesi ed aree adiacenti ai corsi d'acqua nonché **fasce di protezione ad infrastrutture esistenti o previste, per consentirne anche in futuro, le opere di manutenzione, ampliamento ed aggiornamento che si rendessero necessarie.***
- 3. Le zone di rispetto sono inedificabili, fatte salve le recinzioni e le **infrastrutture accessorie alla viabilità**; le zone di rispetto che nelle grafie di piano sono contenute all'interno del perimetro di "zona omogenea" concorrono alla determinazione della superficie fondiaria esprimendo le potenzialità edificatorie dell'indice relativo; analogamente esprimono l'indice di utilizzazione fondiaria a beneficio dell'area retrostante le fasce di rispetto stradale.*

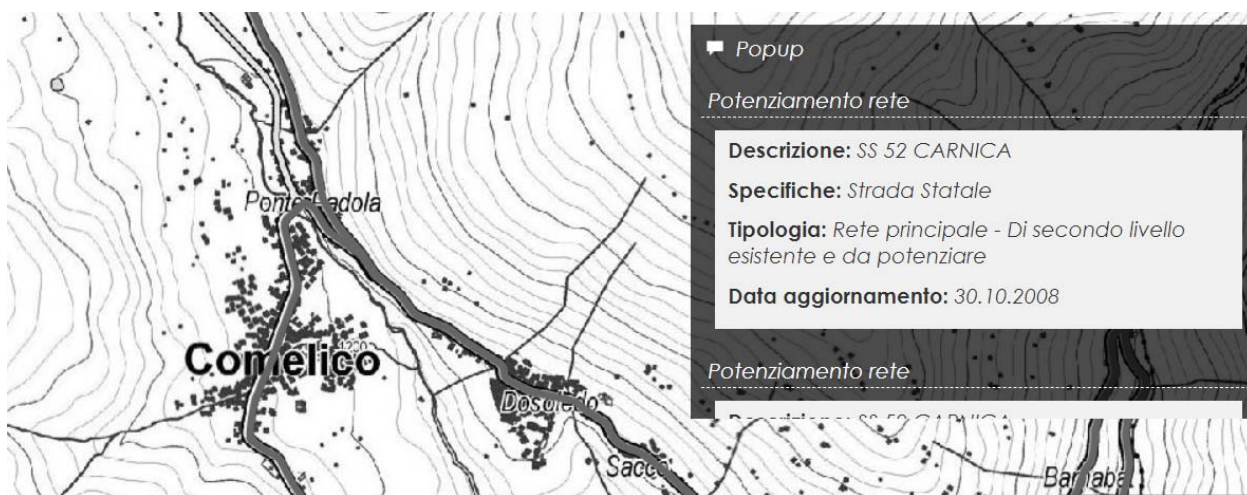
Per quanto concerne le **Fasce di rispetto stradali** di cui all'art 48 del PRG:

- 1. Tali zone assumono la classifica dell'area adiacente, salvo che in esse è vietata la costruzione di nuovi edifici, anche se interrati.*

2. **Tali fasce devono considerarsi di protezione alla viabilità per consentire, anche in futuro, le opere di manutenzione, ampliamento ed aggiornamento che si rendessero necessarie;** esse devono essere tenute sgombre da vegetazione che limiti la visibilità o che sia comunque causa di riduzione delle condizioni di sicurezza per la transitabilità; sono possibili le alberature previste in progetti di riqualificazione urbana e viaria e fatti salvi i margini boscati esistenti nello stato di fatto nei confronti dei quali l'Ente gestore della strada provvederà al taglio strettamente necessario alla sicurezza del traffico.

[...]

È opportuno altresì precisare che l'intervento di progetto rientra nelle previsioni di pianificazione sovraordinata. Il PTCP di Belluno inserisce infatti il tratto di strada in esame nelle **infrastrutture di II livello esistente e da potenziare**.



**Figura 12 Estratto PTCP**

([https://webgis.provincia.belluno.it/index.php/view/map/?repository=mappe&project=ptcp\\_app](https://webgis.provincia.belluno.it/index.php/view/map/?repository=mappe&project=ptcp_app))

## **6.2 DESTINAZIONE DELLE AREE NELLO STATO DI PROGETTO**

Per quanto concerne l'inserimento della nuova variante all'interno del Piano Regolatore Generale tutta l'area del sedime che ad oggi è rappresentata da diversi tematismi (come visto nel capitolo precedente), dovrà essere classificata come infrastrutture esistenti con relativa fascia di rispetto stradale.