

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:

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Relazione tecnica

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 1 A 0 0 G E N R E 0 5

REV.

SCALA

A

-

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

INDICE

1	PREMESSA	3
2	RICHIEDENTE	4
3	ELABORATI DI RIFERIMENTO	5
4	TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO	6
5	IL CONTESTO PAESAGGISTICO DI INTERVENTO	10
5.1	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	10
5.1.1	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	11
5.1.2	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Belluno	15
5.1.3	Piano Regolatore Generale	21
5.2	PRINCIPALI VINCOLI PRESENTI NELL'AREA	23
6	L'INTERVENTO DI PROGETTO	25
6.1.1	Asse Principale Asse A	25
6.1.2	Assi B1 e B2	27
6.1.3	Il sistema di cantierizzazione	29
7	EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA	33
8	MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO	35

1 PREMESSA

La presente relazione viene redatta ai sensi del D.P.C.M 12/12/2005 ai fini della valutazione della compatibilità del progetto definitivo dell'intervento che prevede il miglioramento dell'intersezione tra S.S. 52 Carnica e S.P. 532 in località Padola nel Comune di Comelico Superiore.

Tale progetto sviluppa la soluzione scelta da ANAS, di concerto con il Comune interessato.

Gli elaborati che compongono il PD sono redatti in conformità con la normativa vigente e i contenuti richiesti nel D.P.R. n. 207 del 05.10/2010 "Nuovo Regolamento di esecuzione ed attuazione del D. Lgs. n. 163/2006".

Nello specifico, il presente elaborato viene redatto seguendo lo schema per la presentazione della richiesta di autorizzazione paesaggistica per le opere il cui impatto paesaggistico è valutato mediante una documentazione semplificata, facendo riferimento al D.P.R. 31/17, inquadrando l'intervento nei disposti dell'Allegato B, punto B.11. B.11. *"interventi puntuali di **adeguamento della viabilità esistente**, quali: sistemazioni di rotatorie, **riconfigurazione di incroci stradali**, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicurino adeguata permeabilità del suolo"*.

2 RICHIEDENTE

Richiedente per il presente progetto è ANAS s.p.a.

3 ELABORATI DI RIFERIMENTO

Costituiscono parte integrante della presente relazione i seguenti elaborati:

T	0	0	IA	0	0	AMB	RE	0	5	A	Relazione tecnica
T	0	0	IA	0	0	AMB	EG	0	3	A	Quaderno di territorializzazione
T	0	0	IA	0	0	AMB	CT	0	6	A	Carta dei vincoli e delle emergenze storico-ambientali
T	0	0	IA	0	0	AMB	CT	0	7	A	Carta dell'uso del suolo
T	0	0	IA	0	0	AMB	CT	0	8	A	Carta del contesto e struttura del paesaggio
T	0	0	IA	0	0	AMB	CT	0	9	A	Carta della percezione visiva

4 TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

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.



Figura 1 – Ortofoto dell'intersezione oggetto di intervento

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.



Figura 2 – Foto dell'intersezione da lato sud

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 Dosoledo. 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.

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.

Lo sviluppo dell'infrastruttura stradale principale in progetto nell'ambito territoriale di pertinenza è mostrato nella rappresentazione della seguente figura.

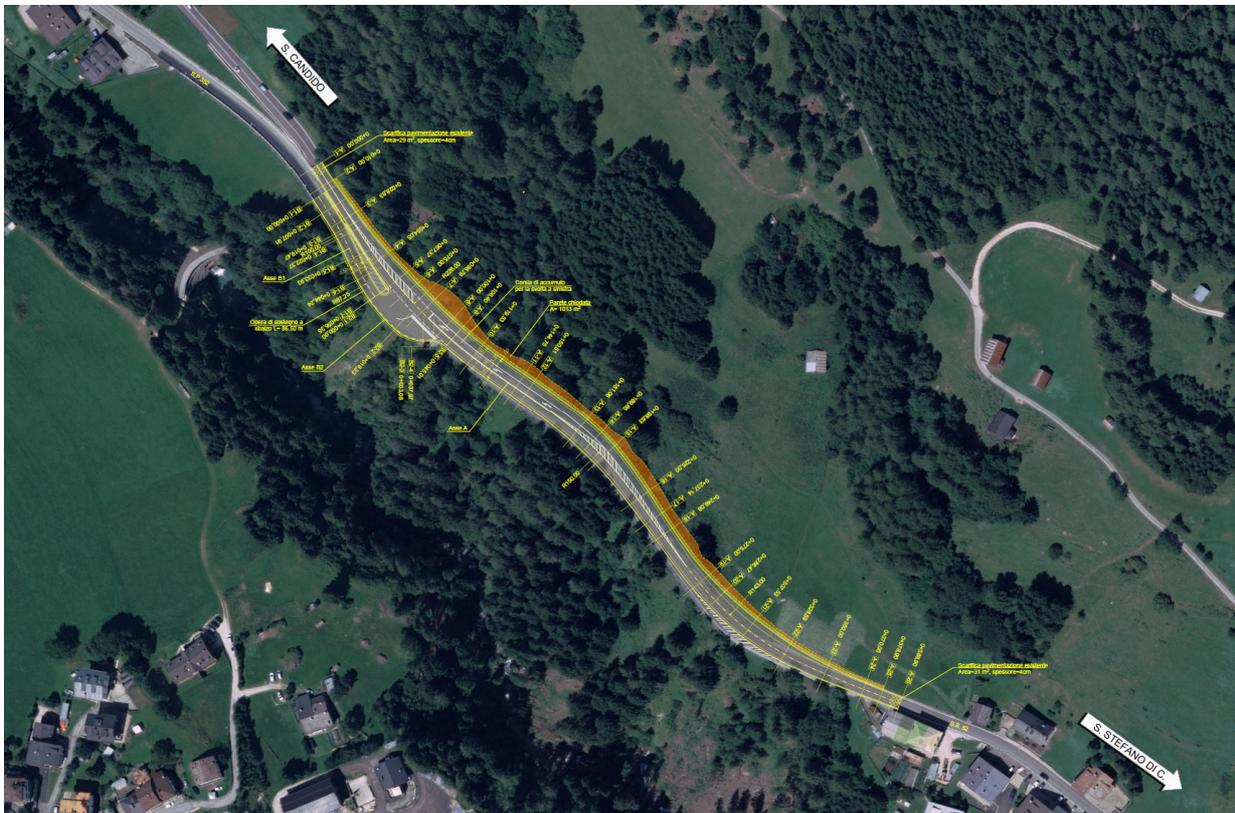


Figura 3 – Planimetria di progetto su ortofoto

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 IL CONTESTO PAESAGGISTICO DI 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 Dosoleto 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 Dosoleto, 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 4 – Area di intervento

5.1 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

5.1.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento rappresenta lo strumento regionale di governo del territorio: il PTRC vigente è stato approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020 e sostituisce il PTRC approvato nel 1992. Il piano in quanto disegno territoriale di riferimento in "coordinamento" con la pianificazione di settore mette a sistema, in un'ottica di coerenza e sostenibilità, le principali politiche territoriali che caratterizzano il governo regionale, tra cui il monitoraggio e la sicurezza del territorio, la rigenerazione urbana, il contrasto al cambiamento climatico.

Il nuovo Piano ha la valenza di piano paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

Al sensi del PTRC vigente l'area di intervento è ricompresa internamente all' **Ambito 1 – Alta Montagna Bellunese** e precisamente nel comprensorio delle **Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico**. A livello di caratteri generali si tratta di una zona completamente montuosa, che include il settore più orientale delle Dolomiti e alcune delle loro vette più note. Le vallate maggiormente abitate sono quelle percorse dagli affluenti di destra del Piave (Padola, Ansiei e Boite). Gran parte dei centri abitati è situata lungo le due maggiori direttrici di traffico, la S.S. 51 d'Alemagna e la S.S. 51 bis, che conducono ai valichi che separano l'area dalla provincia autonoma di Bolzano a nord e dalla regione autonoma Friuli-Venezia Giulia a est. Nel suo tratto più settentrionale l'area confina direttamente con l'Öst Tirol austriaco. Fra le varie aree, dotate di una identità riconosciuta a livello locale figura il **Comelico**.

Il paesaggio è caratterizzato da una grande varietà orografica, che conferisce complessivamente all'intera area un aspetto paesaggisticamente variegato, accentuato dai dislivelli tra fondovalle (posti a quote tra gli 800 e i 1.300 metri) e vette circostanti, che raggiungono altitudini di oltre 3.000 metri. I versanti delle vallate nella porzione inferiore hanno spesso pendenze limitate, benché non manchino, come sopra evidenziato, i tratti profondamente incisi e le forre; la litologia e la struttura geologica incidono sulle diversità delle condizioni locali. Le diverse associazioni vegetali presenti si distribuiscono sui versanti in rapporto all'altitudine e alle condizioni di esposizione. Nelle fasce più elevate troviamo assenza di copertura vegetale continua, ma presenza di elementi floristici di pregio. Nell'area sono presenti abetaie e peccete e, nel fondovalle e lungo i corsi d'acqua, bosco misto di conifere e latifoglie. La situazione della copertura vegetale del fondovalle e dei versanti meglio esposti è stata profondamente modificata dalle pratiche agricole, soprattutto il pascolo e la fienagione, per cui il prato occupa ampie parti di versante. Rarissime ormai le superfici coltivate, un tempo dedicate alla produzione di cereali minori e altri prodotti poco esigenti.

Sotto il profilo degli insediamenti e delle infrastrutture, l'area oggetto della ricognizione è caratterizzata da una struttura insediativa di tipo prevalentemente accentrato, distribuita sui versanti meglio esposti, spesso derivante dalla saldatura di precedenti nuclei sparsi (Auronzo, Sappada, Cortina, Comelico). Essa presenta una caratteristica struttura verticale in cui ai centri di mezza costa si giustappongono frazioni alte, un tempo molto popolose e dedite prevalentemente alle attività agroforestali, e insediamenti di fondovalle che generalmente ospitavano attività proto-industriali connesse con lo sfruttamento della forza motrice

dell'acqua. L'area presenta nel suo insieme uno straordinario valore naturalistico, conferitogli in primo luogo dall'estrema varietà di ambienti e microambienti entro porzioni di territorio anche di limitate estensioni. Il valore naturalistico dell'area oggetto della ricognizione è concentrato poi nella straordinaria e caratteristica associazione tra le coperture forestali, che hanno caratteristiche di pregio sia per i tipi di associazioni vegetali che per l'alto grado di naturalità, e le praterie alpine, create e mantenute dalle attività agropastorali. L'intera area è caratterizzata dalla presenza di specifici manufatti rurali, che in alcune zone raggiungono livelli notevoli di interesse storico, tecnologico e paesaggistico, legato soprattutto alla eccezionale sopravvivenza di antiche tradizioni costruttive lignee (Comelico, Sappada, Ampezzo). A questo patrimonio rurale si aggiungono testimonianze proto-industriali soprattutto lungo la rete idrografica, come mulini e segherie. Gli esiti urbanistici ed edilizi del Rifabbrico sono riconoscibili in molte aree (particolarmente a Padola e in tutto il Comelico). Altrettanto vale per la ricca eredità edilizia rurale tradizionale, che fa largo uso del legno soprattutto in Comelico e a Sappada. Il suo valore è strettamente connesso alla cultura materiale dei luoghi, oggi messa in pericolo dalle opposte spinte all'abbandono e alla trasformazione indiscriminata. Se dunque la frammentazione ecologica non è un pericolo per queste aree, è pur vero che il declino delle attività agropastorali rappresenta un concreto elemento di rischio, non solo per la conservazione del paesaggio storico, ma anche dei suoi valori ambientali. Fanno eccezione al tema dell'abbandono dei versanti gli insediamenti posti alle testate delle valli (Cortina, Sappada, in certa misura Padola in Comelico), che possono contare su un più connotato sviluppo turistico. In questo quadro, nonostante i continui miglioramenti, *il sistema viabilistico è ancora in parte insufficiente rispetto alla domanda. I collegamenti vallivi ed intervallivi non sono del tutto funzionali alla intensificazione della vita di comunità, alla migliore allocazione e gestione dei servizi, alla integrazione e migliore gestione dell'offerta turistica. Nei fondivalle e sui bassi versanti la concentrazione delle attività manifatturiere lungo le direttrici della viabilità principale genera processi di dispersione insediativa e problemi di traffico pesante di attraversamento, solo parzialmente risolto con la costruzione di circonvallazioni.*

Il PTRC definisce, in base all'analisi sopra riportata, obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica. Fra questi rivestono certamente rilevanza per l'area in oggetto gli obiettivi volti a:

- Mantenere l'integrità delle aree **delle aree ad elevata naturalità ed alto valore ecosistemico**;
- **Attenzione alla qualità urbana degli insediamenti** mediante regolamentazione delle trasformazioni fisiche e funzionali con attenzione alla coerenza tipologica e morfologica di ciascun contesto urbano.

La tav.01a evidenzia come l'intervento in analisi interessi i tematismi dei **prati stabili** e delle **foreste di alto valore naturalistico** (lariceti e peccete). Tali aree sono quelle alle quali viene riconosciuto un alto valore naturalistico e che assolvono a finalità idrogeologiche, ambientali, paesaggistiche e socioeconomiche. Per queste, il PTCP agli art. 12 e 14 traccia i principi degli interventi ammissibili che, in ragione della particolarità dei luoghi, debbono avvenire nel massimo rispetto delle loro caratteristiche intrinseche. A tale riguardo, *non viene esclusa la possibilità di intervenire con opere atte a garantire la*

pubblica sicurezza soprattutto, come è logico, per quanto attiene la stabilizzazione dei versanti e la realizzazione di interventi localizzati di consolidamento della sede stradale purché attuati con tecniche a basso impatto ambientale. Allo stesso modo per i prati stabili, elemento determinante nell'economia del luogo oltre che naturalistico, l'obiettivo è quello di *limitare la perdita di suolo dovuta allo sviluppo urbanistico*.

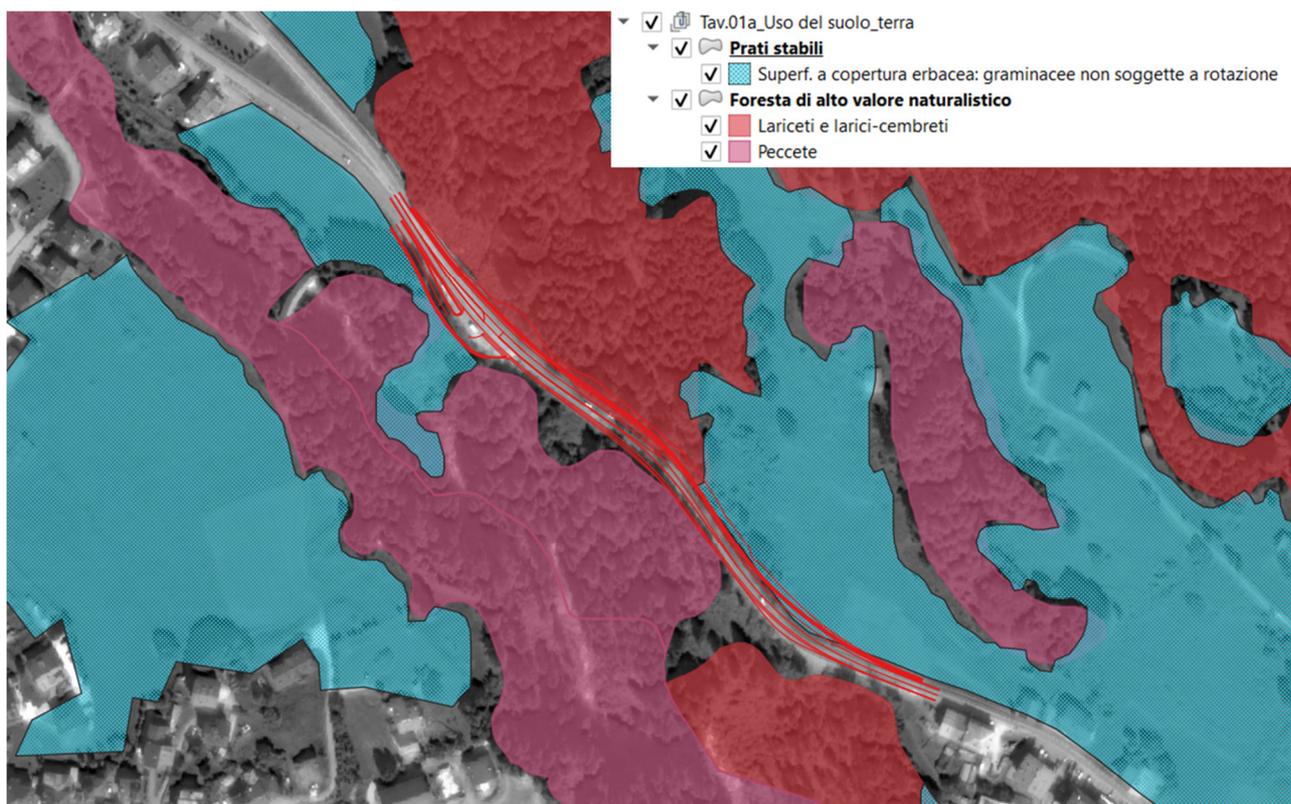


Figura 5 – Estratto tav.01a PTRC (ns elaborazione GIS)

L'area risulta inoltre soggetta a **vincolo idrogeologico** ai sensi del R.D. 1923 n. 3267. A tale strumento ricordiamo è assoggettato quasi il 90% del territorio provinciale. Tale vincolo ha la precisa finalità di assicurare, attraverso un idoneo uso dei terreni e dei boschi, la stabilità dei versanti, la corretta regimazione delle acque e la conservazione dei popolamenti forestali.

Come precedentemente evidenziato, l'area è caratterizzata da un alto grado di naturalità; nella parte a valle che si snoda verso il torrente Padola, sono presenti riconosciuti **corridoi ecologici**. Il PTRC, al fine di tutelare ed accrescere la biodiversità, individua la Rete Ecologica quale matrice del sistema delle aree ecologicamente rilevanti per la Regione. I corridoi ecologici costituiscono quegli ambiti di sufficiente estensione e naturalità essenziali per la migrazione, la distribuzione geografica e lo scambio genetico di specie animali e vegetali con funzione di protezione ecologica attuata filtrando gli effetti dell'antropizzazione. Data la loro importanza il PTRC stabilisce che in tali aree siano vietati gli interventi che interrompono o deteriorano le funzioni ecosistemiche, *fatti salvi gli interventi necessari a garantire e*

*migliorare la sicurezza idraulica dei corsi d'acqua la sicurezza ecologica e da valanga (art.27). Tali corridoi si innestano qui in un paesaggio ecosistemico di grande valenza ambientale, con **aree nucleo** a monte ed a valle coincidenti qui con la ZPS IT3230089 Dolomiti del Cadore e del Comelico (vedasi lo specifico capitolo dedicato alle aree Natura 2000).*

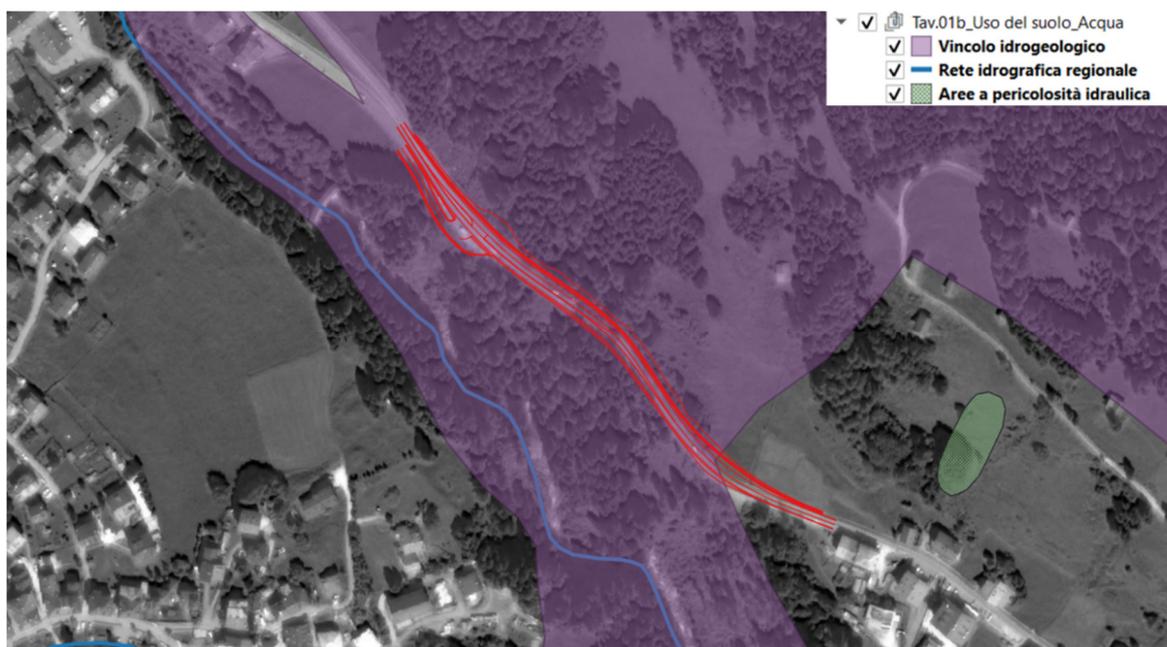


Figura 6 – Estratto tav.01b PTRC (ns elaborazione GIS)

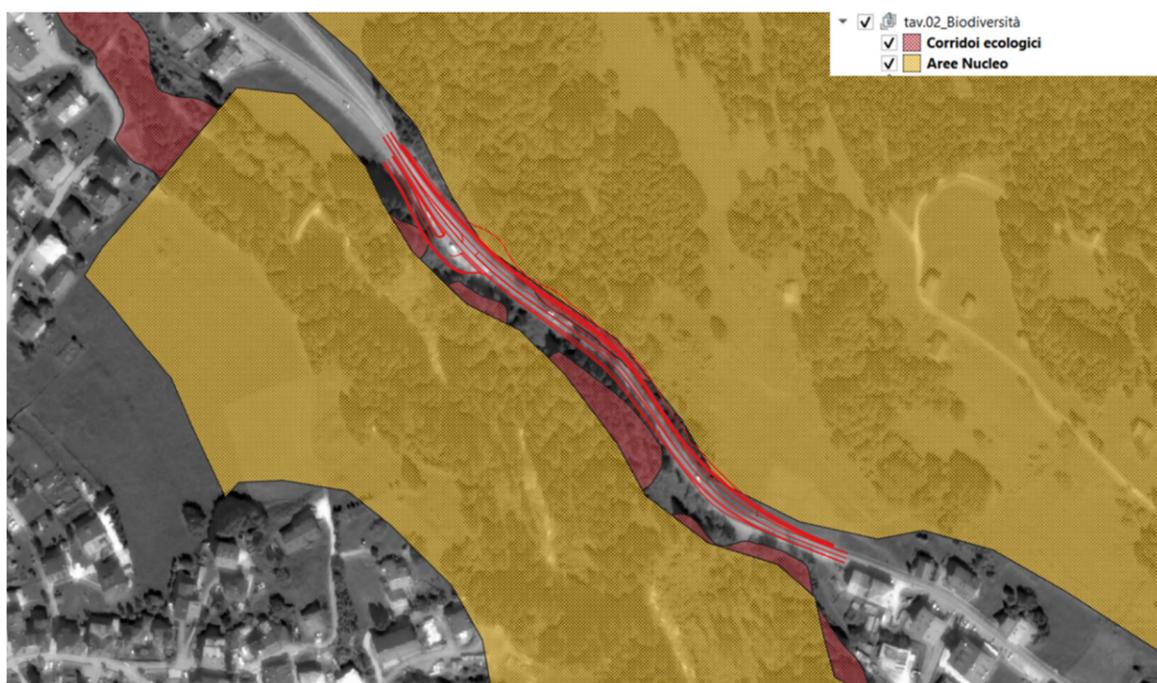


Figura 7 – Estratto tav.01c PTRC (ns elaborazione GIS)

A tale riguardo, per una migliore comprensione degli aspetti naturalistici dell'area si rimanda agli elaborati T00IA00AMBRE02A – Screening di Vinca ed elaborati grafici a corredo e allo Studio di Prefattibilità Ambientale (T00IA00AMBRE01A).

Il sistema insediativo nel quale si inserisce l'intervento in progetto è il **Sistema Insediativo di Valle** con la precisa ottica del riordino e recupero del sistema funzionale di fondovalle, tanto a livello ambientale quanto a livello urbanistico.

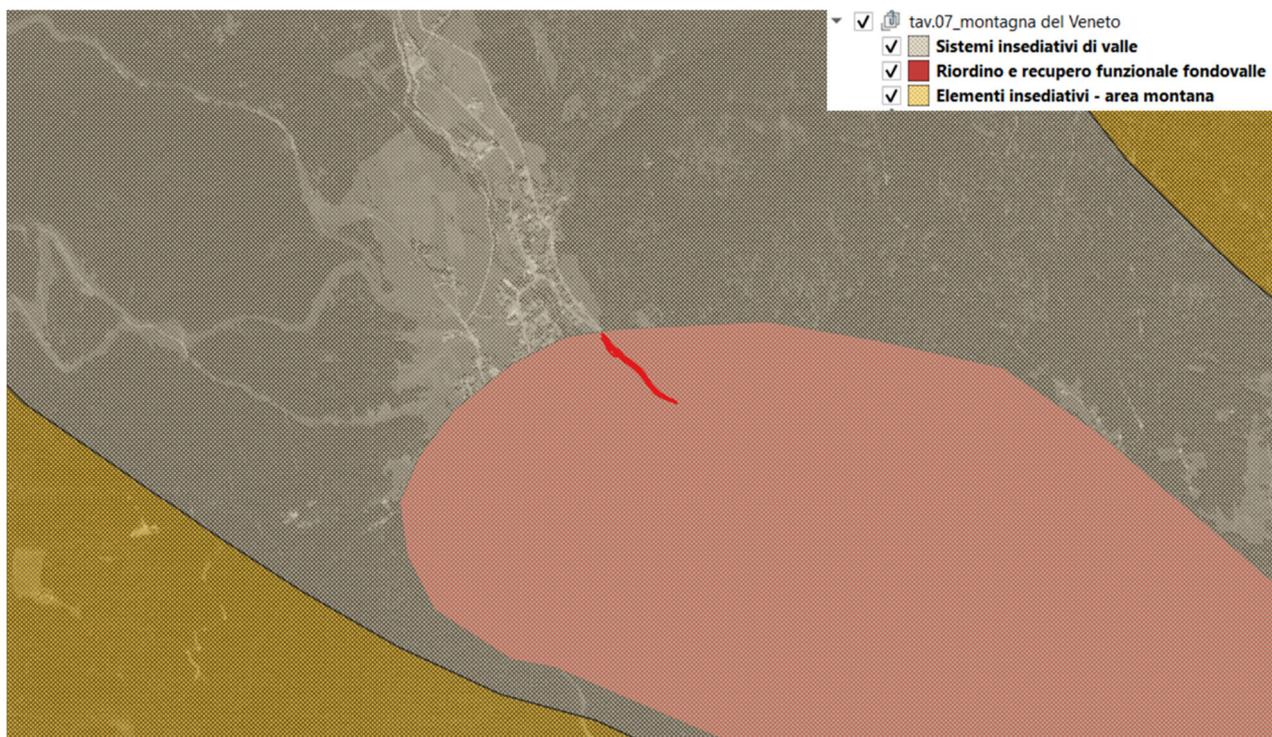


Figura 8 – Estratto tav.07 PTRC (ns elaborazione GIS)

5.1.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DELLA PROVINCIA DI BELLUNO

La Giunta Regionale del Veneto, con propria deliberazione n. 1136 del 23 marzo 2010 ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della provincia di Belluno, secondo quanto previsto dall'articolo 23 della Legge urbanistica regionale n. 11 del 23 aprile 2004 Norme per il governo del territorio. Il PTCP approvato dalla Regione del Veneto è stato adeguato alle prescrizioni indicate nella delibera di approvazione e nel correlato parere espresso dalla Commissione regionale per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), come risulta dalla Delibera di Giunta Provinciale n. 121 del 5 maggio 2010 di presa d'atto di tale adeguamento.

Se il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, i cui contenuti e obiettivi sono stati trattati nel paragrafo precedente costituisce atto di indirizzo specifico per la conservazione paesaggistica ambientale del territorio, il PTCP fornisce ulteriori e fondamentali informazioni sul regime vincolistico delle aree in esame.

Il PTCP ricomponi il mosaico valoriale che riguarda il paesaggio. Indirizzandone la tutela ma lasciandone specifica disciplina ai Comuni. Evidenzia così gli elementi detti "invarianti" non certo perché immutabili fisicamente ma in quanto valori immutabili, cioè strutturanti dell'identità, gli elementi del paesaggio costruito storico e moderno, e tutti quegli elementi che costituiscono il radicamento territoriale delle culture locali.

Il paesaggio del Bellunese è disegnato quasi esclusivamente da boschi, pascoli e rocce nude, e ciò giustifica il grande contributo che questa terra ha offerto all'organizzazione della Rete Natura 2000, con oltre il 54% del territorio incluso in SIC e ZPS. Una parte importante della biodiversità bellunese si trova però in ambiti di fondovalle in cui si concentrano gli abitati, le infrastrutture e le forme più redditizie del lavoro dell'uomo, così che le specie e le loro comunità naturalisticamente di pregio risultano sottoposte a numerose forme di pericolosa pressione. Le risorse maggiormente colpite risultano in tal senso essere le praterie e le foreste. Gli ambiti provvisti di elevata naturalità nonché le foreste dichiarate di rilevante interesse da tutelare, ai fini della stabilità dei versanti e per la sicurezza degli abitati e quelle dichiarate di interesse scenico in quanto fondamentali al valore del paesaggio costituiscono invarianti del PTCP la cui puntuale individuazione in quanto a linee di tutela e valorizzazione è affidata agli strumenti urbanistici comunali e intercomunale.

Accanto ai beni di carattere naturalistico, la consistenza dei beni storico-culturali testimonia una struttura insediativa sedimentata, che pur modificata nel tempo, mantiene ancora oggi caratteri peculiari. Questa è costituita da un vario sistema di abitati, articolato in centri maggiori e minori e nei nuclei e nelle limitate case sparse del territorio rurale che accompagnano le valli principali e presentano un elevato numero di varianti dettate dal differente posizionamento nella morfologia dello spazio montano. I nuclei, concentrati di preferenza in precisi ambiti, hanno consistenza, vocazioni e prospettive differenti. La struttura territoriale ha privilegiato lo sviluppo dei centri di fondovalle, la vocazione economica mista, in cui le specificità insediative, socioeconomiche, ambientali, relazionali ed identitarie sono segnate sia dai caratteri alpini sia da una crescente connotazione urbana, con potenzialità culturali, paesaggistiche e naturalistiche, e con presenza di servizi e terziario. Elementi di lettura di questa struttura complessa sono le testimonianze archeologiche, i tracciati di viabilità storica, i centri storici e i beni storico-architettonici e documentari puntuali. Le peculiarità del territorio, strettamente connesse alla presenza di risorse più o meno accessibili, si riflettono nella distribuzione dei centri e nelle architetture. Sono tali i borghi rurali di piccole dimensioni, legati allo sfruttamento silvopastorale, le testimonianze protoindustriali, diffuse soprattutto lungo la rete idrografica. Il PTCP individua e differenzia, nella Tav. C.4 (Sistema insediativo e infrastrutturale) i centri di antica formazione; l'individuazione è desunta dall'Atlante dei Centri Storici edito dalla Regione Veneto nel 1983. Per quanto attiene **la tutela e valorizzazione dei beni architettonici e ambientali obiettivo di**

qualità è ritenuta la conservazione dei coni ottici privilegiati e delle vedute panoramiche dei beni, la valorizzazione degli aspetti naturali del territorio storico in cui si collocano, l'eventuale studio approfondito di impatto paesaggistico di nuovi interventi, la qualità architettonica degli stessi, ideati in armonia con le caratteristiche degli edifici di pregio, e la sistemazione degli spazi scoperti in coerenza con i caratteri peculiari del contesto figurativo. Il PTCP individua nella Tav. C.5 (Sistema del paesaggio) areali territoriali che presentano architetture minori dalle caratteristiche tipologiche e morfologiche comuni, in cui si riscontrano soluzioni costruttive e conoscenze tecniche di grande interesse, uniche e non scindibili dalle caratteristiche fisiche e dalla cultura materiale proprie del luogo in cui si trovano e li riconosce quali componente identitaria e culturale del territorio. L'area in analisi rientra nell'area B "*areale di diffusione dell'edilizia minore caratteristica del Comelico*". In questi areali la pianificazione è indirizzata alla programmazione di misure specifiche per la disciplina degli interventi di recupero dei manufatti ritenuti tipici, mirando a garantire la conservazione della complessità e della qualità preesistente, oltreché verso la ricerca di soluzioni architettoniche qualificanti e materiali costruttivi omogenei e tradizionalmente riconoscibili in sito per la progettazione e la realizzazione degli interventi permessi.

Il PTCP, come detto, 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). A tale riguardo non sono da rilevarsi interferenze.

Il D.M. n. 1676 del 05/12/2019 "Dichiarazione di Notevole Interesse Pubblico dell'area alpina compresa tra il Comelico e la Val D'ansiei, Comuni Di Auronzo Di Cadore, Danta Di Cadore, Santo Stefano di Cadore, San Pietro di Cadore, San Nicolò Di Comelico e Comelico Superiore (BL)" riporta la seguente motivazione:

"Le condizioni di particolarità e originalità orografica e geografica che contraddistinguono tale ambito non dipendono esclusivamente dalla presenza di singoli episodi di pregio estetico-percettivo, quanto da una serie di sistemi di espressione minuta – elementi morfologici, naturalistici, ambientali, antropici e culturali, capillarmente diffusi e particolarmente ben conservati – che tra loro sommati conferiscono all'ambito di riferimento un aspetto unitario e uno spiccato carattere d'identità, di notevole interesse pubblico. In particolare, il paesaggio in questione non è definito da sole bellezze naturali (Dolomiti) e siti panoramici, ma è il risultato dell'interazione tra gli aspetti naturali e una secolare azione antropica, che ha dato forma al contesto e prodotto elementi di pregio, i quali punteggiano in modo diffuso i luoghi. Il sistema insediativo dei nuclei abitati, le pratiche agrosilvopastorali di versante, l'andamento geografico e orografico del territorio, l'estrema varietà di ambienti e microambienti naturali riscontrabili in un'area di limitate dimensioni, concorrono insieme a definire un unicum paesaggistico straordinariamente conservato, fatto di trame naturali, storiche e culturali tra loro sovrapposte e inscindibili".



- Ghiacciai (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142, lett.e)
- Ambiti montani per la parte eccedente i 1600 m.s.l.m. (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142, lett.d)
- Fasce costiere marine e lacuali per una profondità di 300 m. dalla linea di battigia (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142, lett.a e b)
- Parchi e Riserve nazionali o regionali (D.Lgs.42/2004 e s.m.i. art.142, lett.f)
- Aree di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/04 e s.m.i. art. 136)
- Territori coperti da foreste e da boschi (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i art. 142 lett.g)
- Zone umide incluse nell'elenco previsto dal DPR 13/03/1976, n. 448 (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142 lett.i)
- Zone di interesse archeologico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i art. 142 lett.m)
- Zone di tutela indiretta (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i art.45)

Figura 9 – Estratto tav.01 PTCP

https://webgis.provincia.belluno.it/index.php/view/map/?repository=mappe&project=ptcp_app

Nelle aree predette, dichiarate di notevole interesse pubblico, vige ai sensi dell'articolo 140, comma 2, del D. Lgs.42/2004 la disciplina d'uso contenuta nell'Allegato A – "Relazione e Disciplina d'uso", parte integrante del provvedimento, intesa ad assicurare la conservazione dei valori espressi dagli aspetti e caratteri peculiari del territorio considerato.

Il Decreto di Vincolo si ricollega direttamente ai contenuti del P.T.R.C. del Veneto dove, si è già visto, l'area in esame appartiene all'Ambito 1 - Alta montagna del bellunese. L'ambito citato, così come è riportato nell'Atlante ricognitivo degli ambiti paesaggistici che costituisce parte integrante del suddetto P.T.R.C.,

"presenta nel suo insieme uno straordinario valore naturalistico, conferitogli in primo luogo dall'estrema varietà di ambiente e microambiente entro porzioni di territorio anche di limitate estensioni", il quale s'intreccia strettamente con il sistema di valori storico-culturali e paesaggistici ivi presenti.

Relativamente alle zone a bosco:

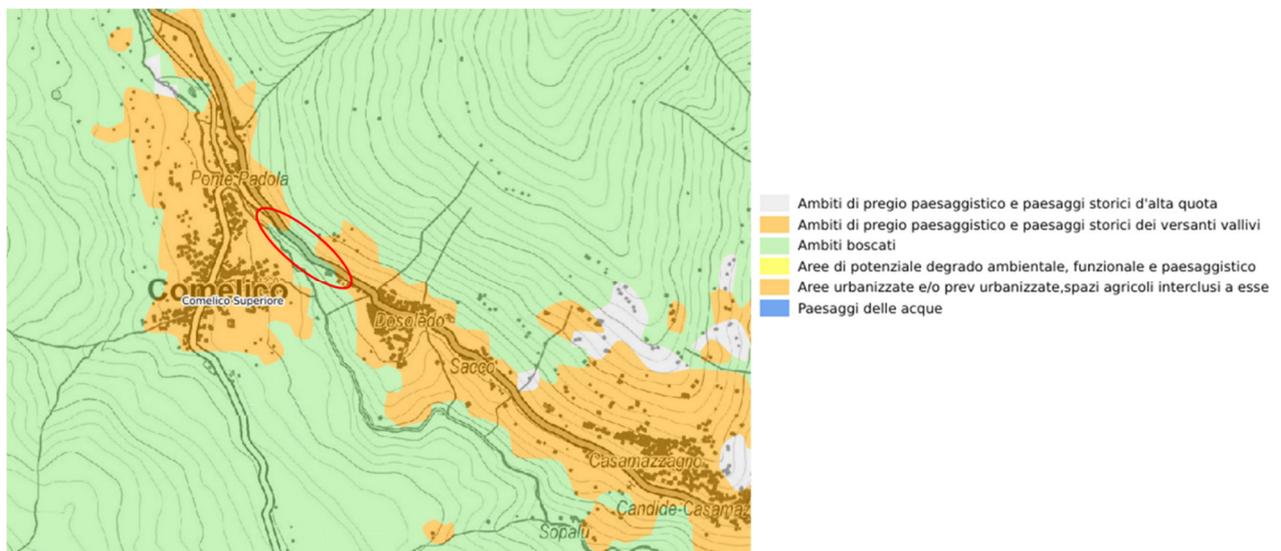
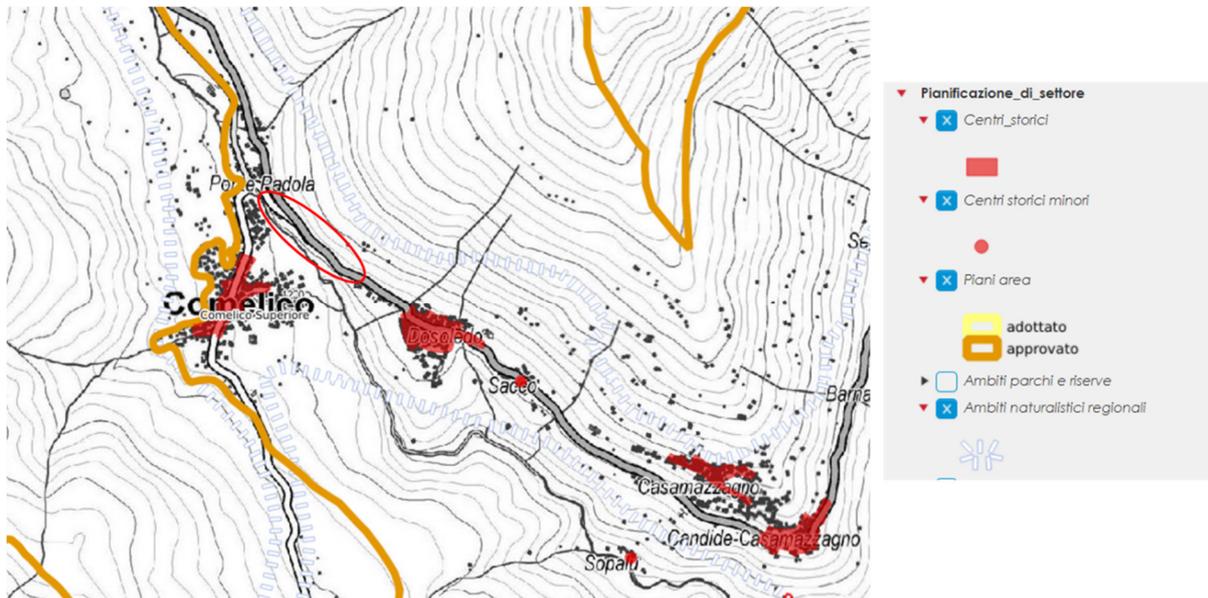
- [...] Le opere di sostegno della sede stradale e delle scarpate così come quelle per il deflusso delle acque dovranno essere realizzate nel rispetto delle componenti paesaggistiche presenti;
- [...] Fermo restando il rispetto delle disposizioni normative volte a garantire la riduzione del rischio idrogeologico, nel caso di aree boscate di recente formazione, costituite come spontanea colonizzazione di radure, prati, pascoli e terreni agricoli abbandonati, potranno essere autorizzati interventi di estirpo della massa vegetale e ripristino dello spazio aperto, in accordo con le competenti autorità;

Relativamente alle componenti infrastrutturali:

- [...] Il sistema della viabilità storica e/o minore, comprendente strade e spazi come piazze, slarghi, belvedere che corrispondono a un assetto percettivo e insediativo consolidato nel tempo, dovrà essere mantenuto nella sua integrità, conservandone il tracciato e le componenti distintive;

L'allegato contiene poi prescrizioni di carattere generale relative alle componenti percettive del paesaggio. In particolare, in queste aree *"tutti i segni del paesaggio naturale di riferimento che costituiscono emergenze di forte richiamo visuale quali i profili delle montagne, i versanti rocciosi e ghiaiosi, le incisioni torrentizie, gli alvei fluviali, gli altopiani, non dovranno essere interessati da costruzioni che ne pregiudichino la percezione panoramica di insieme"*. Per quanto attiene gli interventi da eseguirsi su nuove viabilità o viabilità esistenti, *"Gli eventuali nuovi tracciati viari dovranno adattarsi alle caratteristiche morfologiche del paesaggio attraversato, nel rispetto delle visuali panoramiche e dei caratteri distintivi del contesto di riferimento. Si dovranno minimizzare le operazioni di sbancamento e di riporto del terreno e prevedere adeguate forme di raccordo delle scarpate con le zone adiacenti, privilegiando tecniche proprie dell'ingegneria naturalistica, coerenti con le finalità di tutela paesaggistico-ambientale. Laddove necessari, le murature di sostegno e contenimento dovranno essere rivestite in materiale lapideo faccia a vista con giunti arretrati."*

Il PTCP fornisce anche un quadro dei centri storici dell'area, fra i quali spiccano il centro storico di Comelico Superiore e quello di Dosoleto e come mostrato nella successiva immagine, l'area rientra a pieno titolo negli ambiti naturalistici regionali.



L'analisi dei sub-ambiti paesaggistici rivela la presenza nell'area di intervento di due differenti tematismi, ovvero l'interessamento degli *ambiti boscati* e degli *ambiti di pregio paesaggistico e paesaggi storici dei versanti vallivi*, legati prevalentemente alle aree a prato.

Costituisce invarianti del paesaggio il centro storico di Dosoledo (iconema del paesaggio) e sono presenti sia in Comelico Superiore che in Dosoledo numerosi manufatti religiosi. Non sono per contro presenti nelle vicinanze dell'area di progetto beni architettonici di interesse storico.

5.1.3 PIANO REGOLATORE GENERALE

Il Comune di Comelico Superiore è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con Del.G.R. n. 2480 del 21.07.2001. Il PRG è stato oggetto di successive varianti parziali.

Le aree di studio ricadono entro zone così classificate:

- Zona E1.4 **Sottozona silvo-pastorale** cui fanno riferimento l'art. 6 delle NTA e gli artt. 4, 6 e 7 della L.R. 24/85;
- Zona E3 - **Sottozona agricola dei prati coltivati** cui fanno riferimento l'art. 6 delle NTA e gli artt. 4, 6 e 7 della L.R. 24/85;
- Le Fasce o zone con rispetto dei con visuali cui fa riferimento l'art. 25 delle NTA

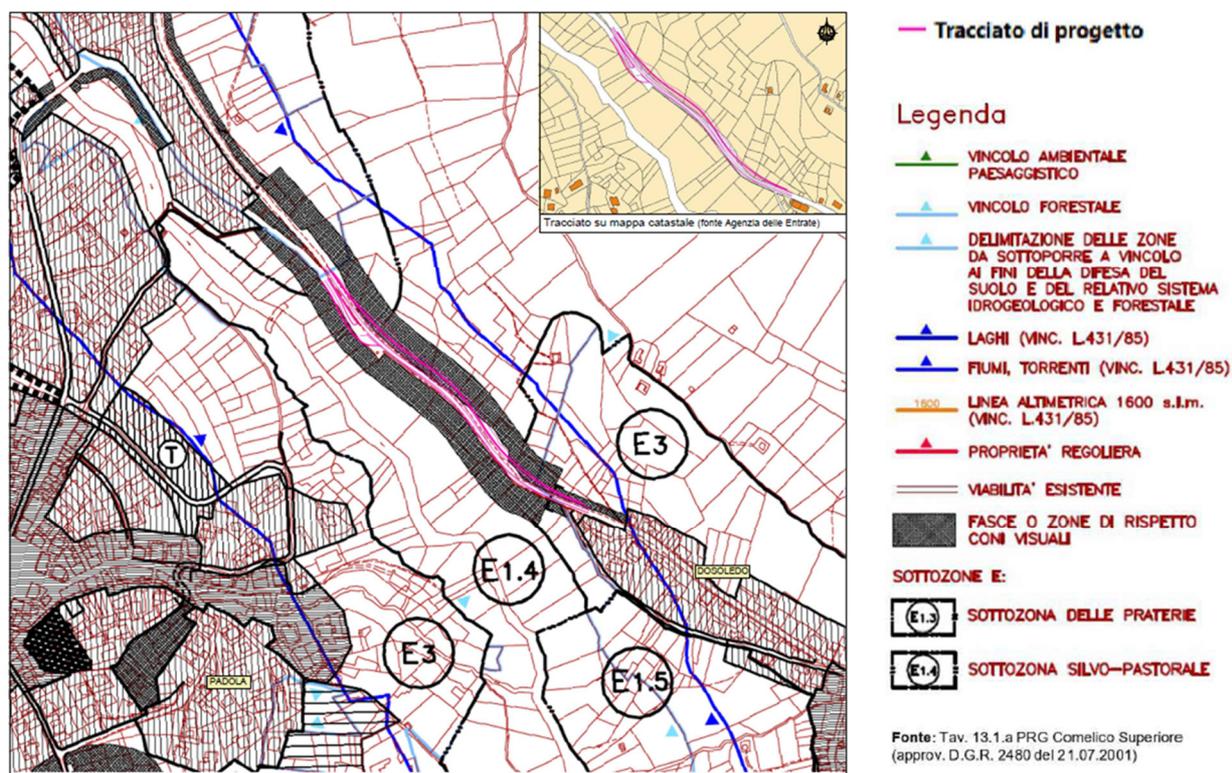


Figura 12 – Estratto elab. T00EG00GENCO01A – Planimetria di inquadramento urbanistico

Per l'ambito **E3 - Sottozona agricola dei prati coltivati** 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 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.*

5.2 PRINCIPALI VINCOLI PRESENTI NELL'AREA

L'area oggetto di intervento è caratterizzata da un alto valore paesaggistico e naturalistico. Di seguito si espone una sintesi di quanto già precedentemente individuato.

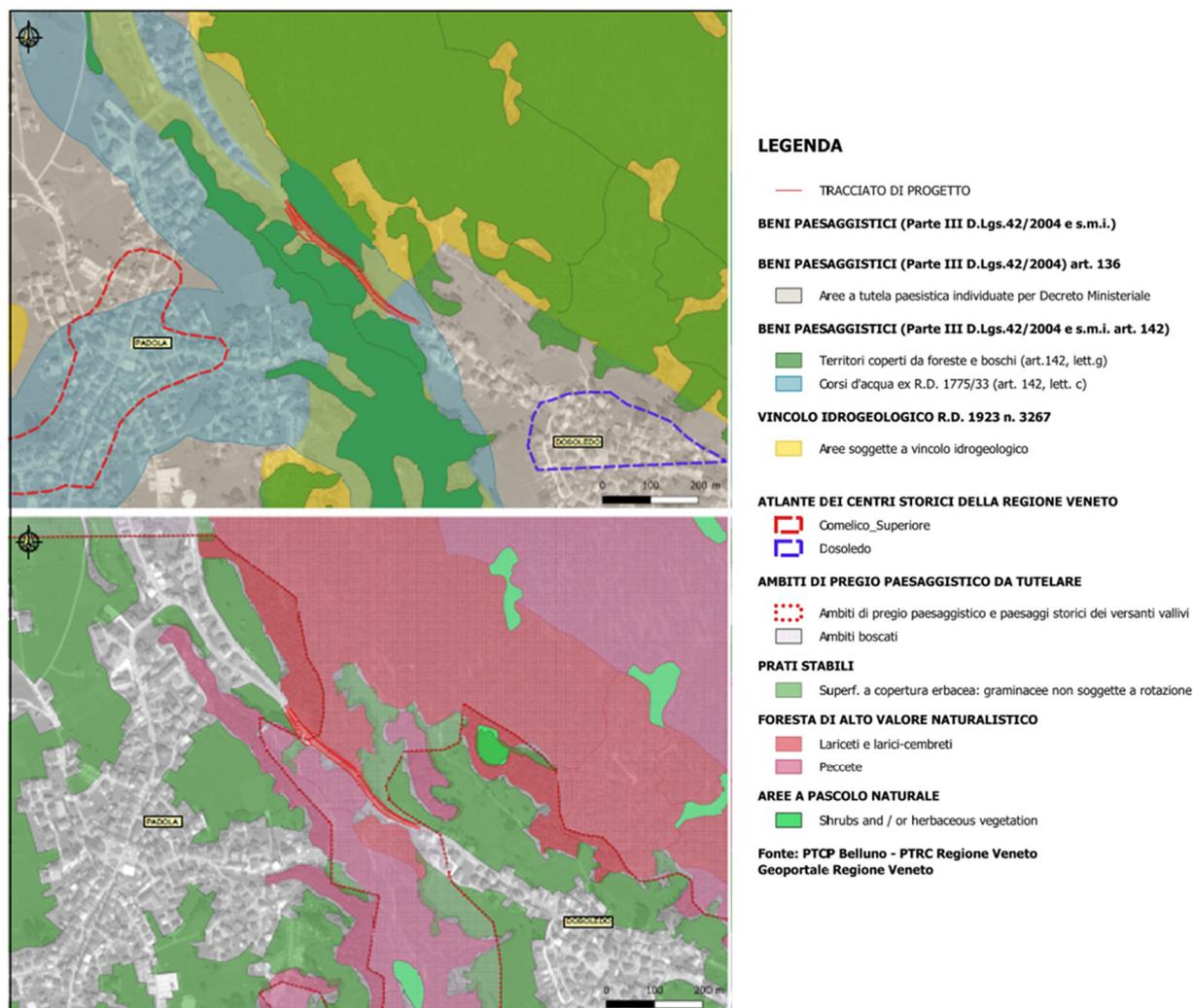


Figura 13 – Estratto elab. T00IA00AMBCT06A – Carta dei Vincoli e delle Tutele

- **Beni paesaggistici (Parte III D.lgs. 42/2004 e s.m.i.) art. 136**

Il tracciato di progetto risulta ricadere interamente in **Aree di notevole interesse pubblico** (art. 136). La Dichiarazione di Notevole Interesse Pubblico dell'area alpina compresa tra il Comelico e la Val D'ansiei, Comuni Di Auronzo Di Cadore, Danta Di Cadore, Santo Stefano di Cadore, San Pietro di Cadore, San Nicolò Di Comelico e Comelico Superiore (BL) è stata istituita con **D.M. n. 1676 del 05/12/2019**.

- **Beni paesaggistici (Parte III D.lgs. 42/2004 e s.m.i.) art. 142**

Il tracciato di progetto risulta ricadere parzialmente in **Territori coperti da foreste e boschi** (art.142, lett.g). Il PTCP ed il PTRC forniscono evidenza dell'interessamento di porzione del tracciato entro Ambiti di Pregio Paesaggistico da tutelare, caratterizzati dalla presenza di prati stabili e foreste di alto valore naturalistico. L'interferenza con tali aree è parziale e localizzata lungo la parete di roccia a lato strada.

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). A tale riguardo non sono da rilevarsi interferenze.

- **Vincolo idrogeologico (R.D. 1923 n. 3267)**

La quasi totalità dell'area di tracciato risulta ricadere in area a vincolo idrogeologico. Eccettua una minima porzione presso Dosoleto.

- **Rete Natura 2000**

Sotto il profilo naturalistico, il tracciato di progetto risulta situato a margine ed in stretta connessione con l'area ZPS IT3230089 Dolomiti del Cadore e del Comelico coincidente con le aree nucleo definite dal PTCP.

Sono presenti nell'area e marginalmente interessati i corridoi ecologici (vedasi fig. 7 par. 5.1.1.)

6 L'INTERVENTO DI PROGETTO

Come già evidenziato al par. 4, l'intervento in oggetto prevede 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 di 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.

6.1.1 ASSE PRINCIPALE ASSE 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.

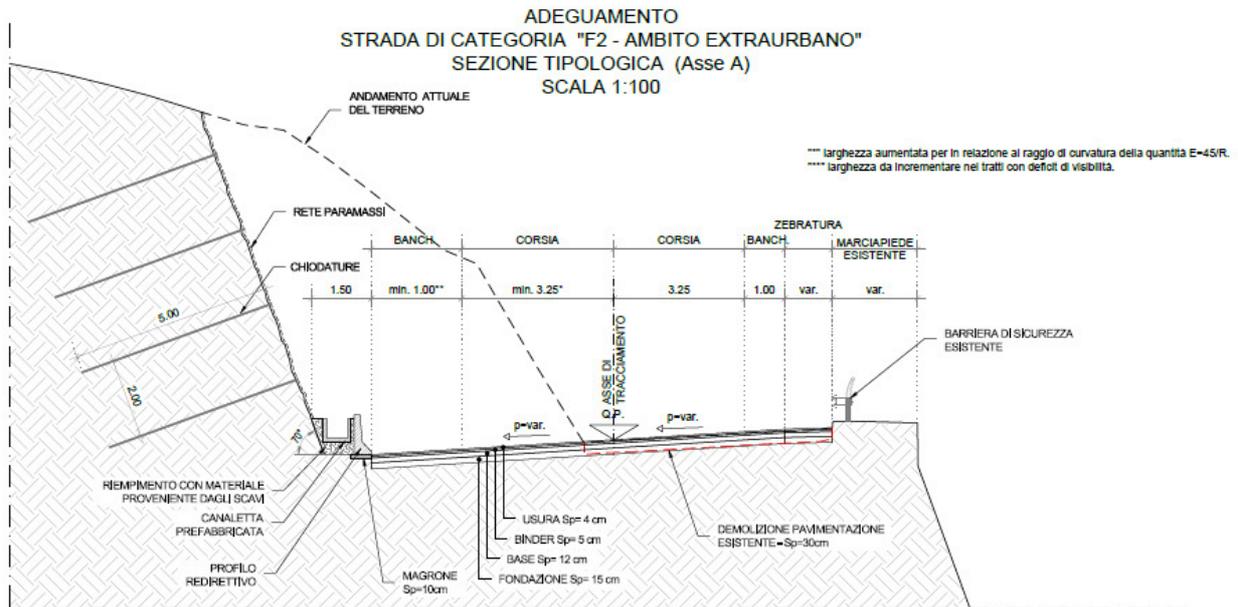


Figura 14 – Sezione tipologica Asse A

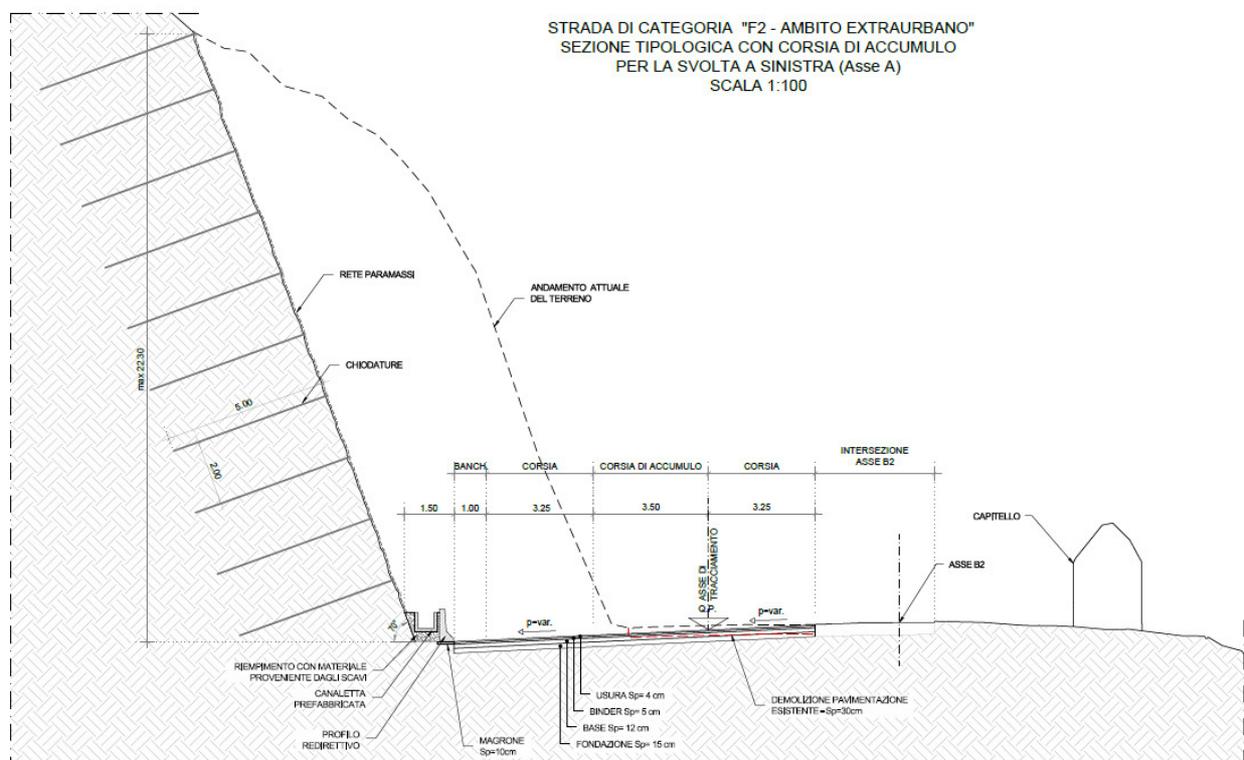


Figura 15 – Sezione tipologica Asse A con corsia di accumulo per svolta a sinistra

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 rettilo 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 rettilo dello sviluppo di 5.75 m. Segue una curva destrorsa di raggio 150 m, un rettilo dello sviluppo di 8.94 m, un'ultima curva sinistrorsa di raggio pari a 143 m ed infine un rettilo 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.

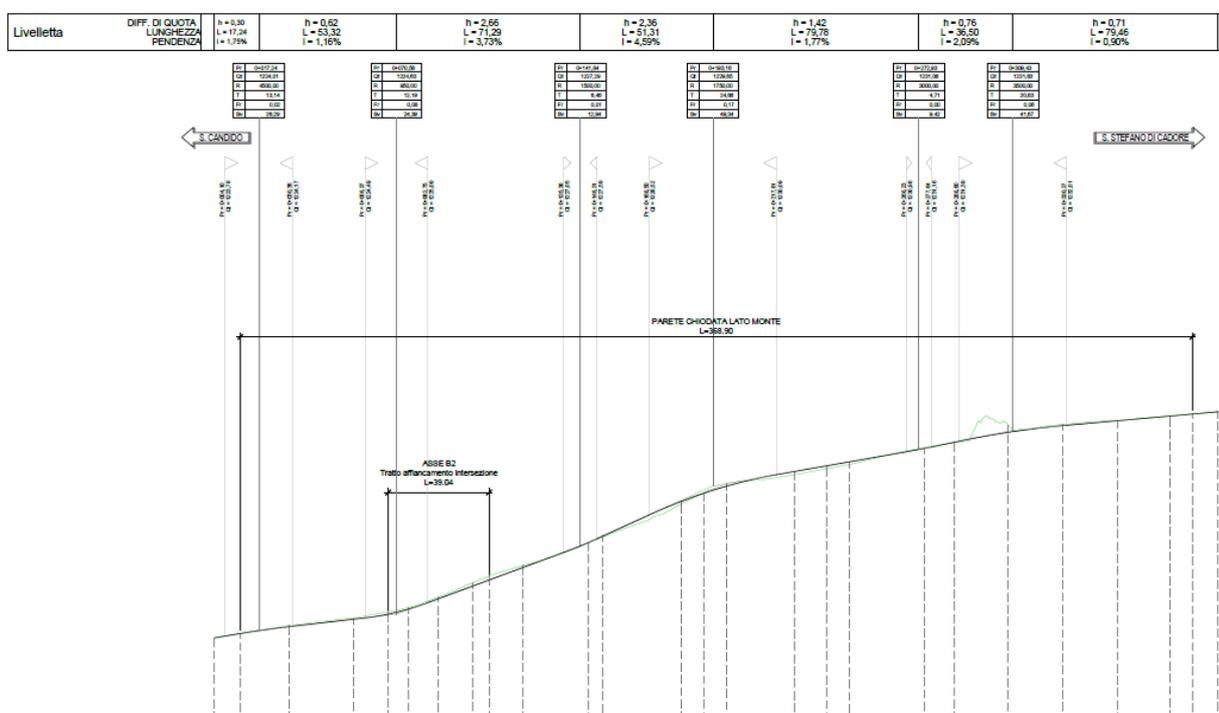


Figura 16 – Profilo longitudinale Asse A

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.

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

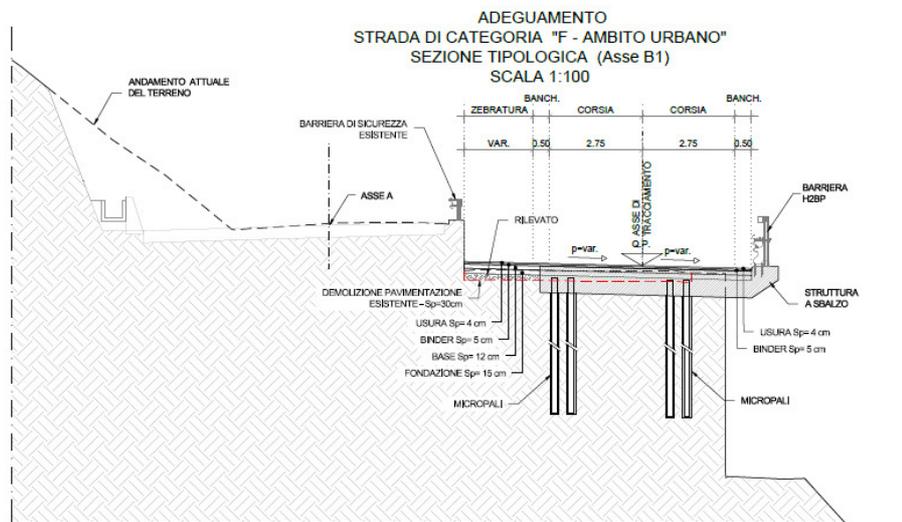


Figura 17 – Sezione tipo Asse B1

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.

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.

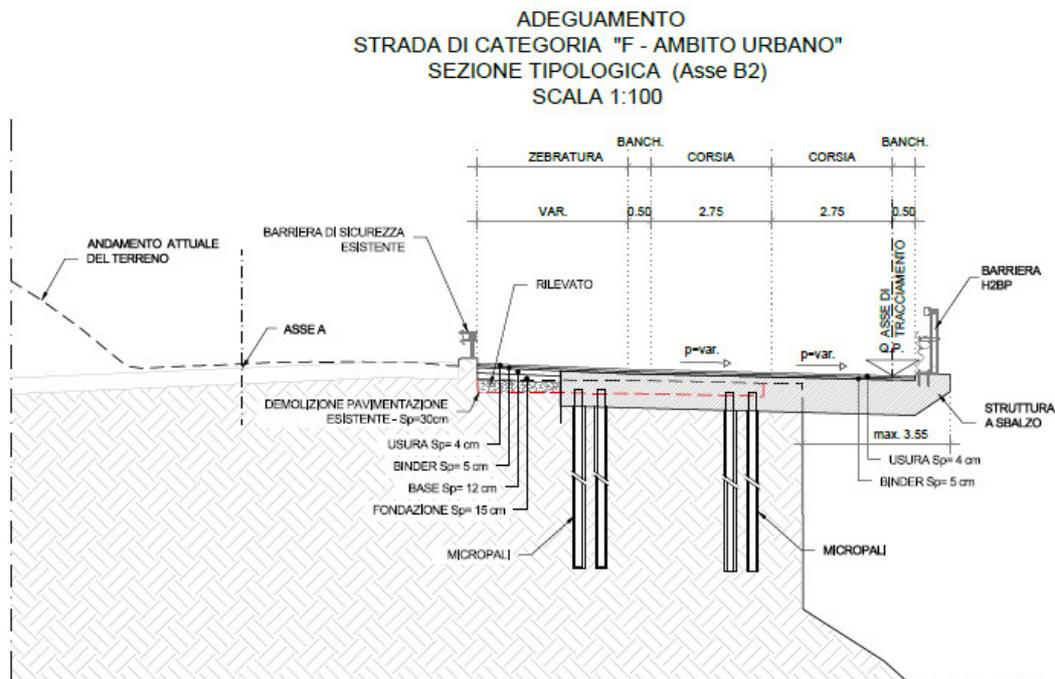


Figura 18 – Sezione tipo Asse B2

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 rettilineo 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.

6.1.3 IL SISTEMA DI CANTIERIZZAZIONE

Vista necessità di non interrompere la viabilità di progetto, il sistema di cantierizzazione è stato progettato prevedendo quattro differenti fasi:

- **Fase 1:** la fase prevede la chiusura parziale della SP352 consentendo l'accesso ai soli residenti e sarà chiuso il raccordo con S.S.52 Carnica.
- **Fase 2:** la fase prevede il ripristino della SP352 e la chiusura parziale della S.S.52 Carnica
- **Fase 3:** la fase prevede la chiusura parziale della S.S.52 Carnica. La viabilità da sud verso il centro di Padola sarà consentita con percorrenza su S.S.52 a senso di marcia unico alternato da semaforo, con deviazione sulla nuova sede stradale di progetto della S.P.352.

- **Fase 4:** la fase prevede la chiusura parziale della S.S.52 Carnica. La viabilità da sud verso il centro di Padola sarà consentita con percorrenza su S.S.52 a senso di marcia unico alternato da semaforo, con deviazione sulla nuova sede stradale di progetto della S.P.352.

La cantierizzazione prevede un unico campo base, posto a nord-ovest, mentre i cantieri operativi sono costituiti dalle aree di lavoro su strada.

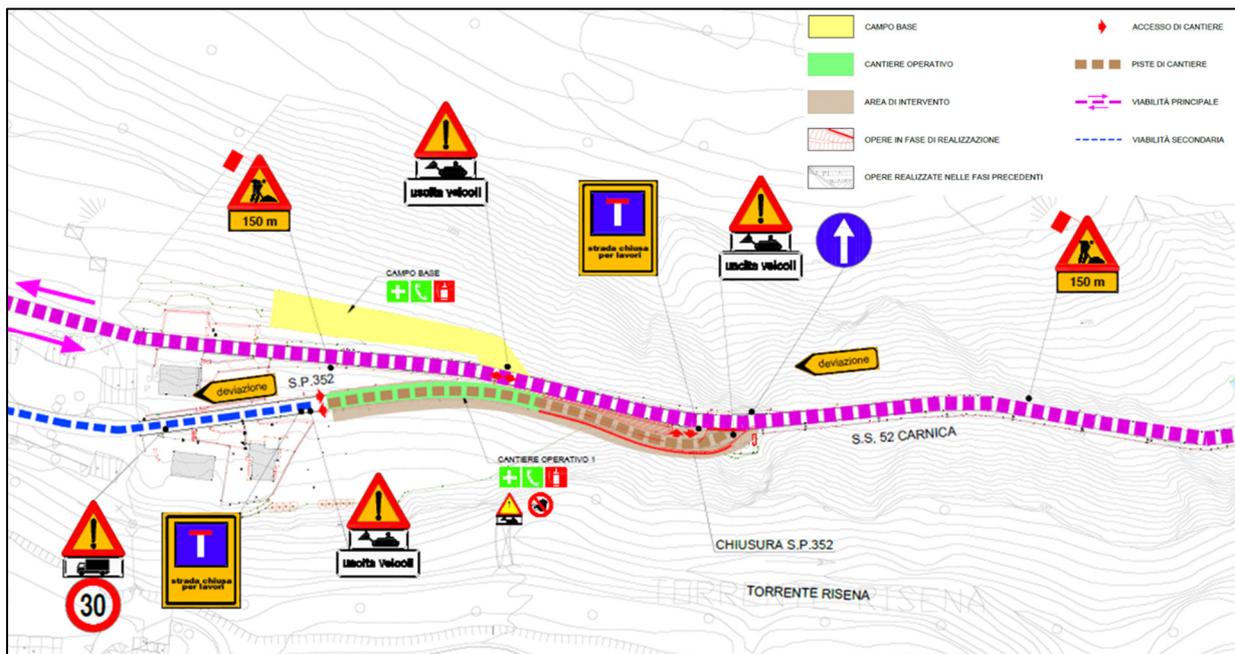


Figura 19 – Cantierizzazione Fase 1 – Estratto elab. T00CA00CANPL01A

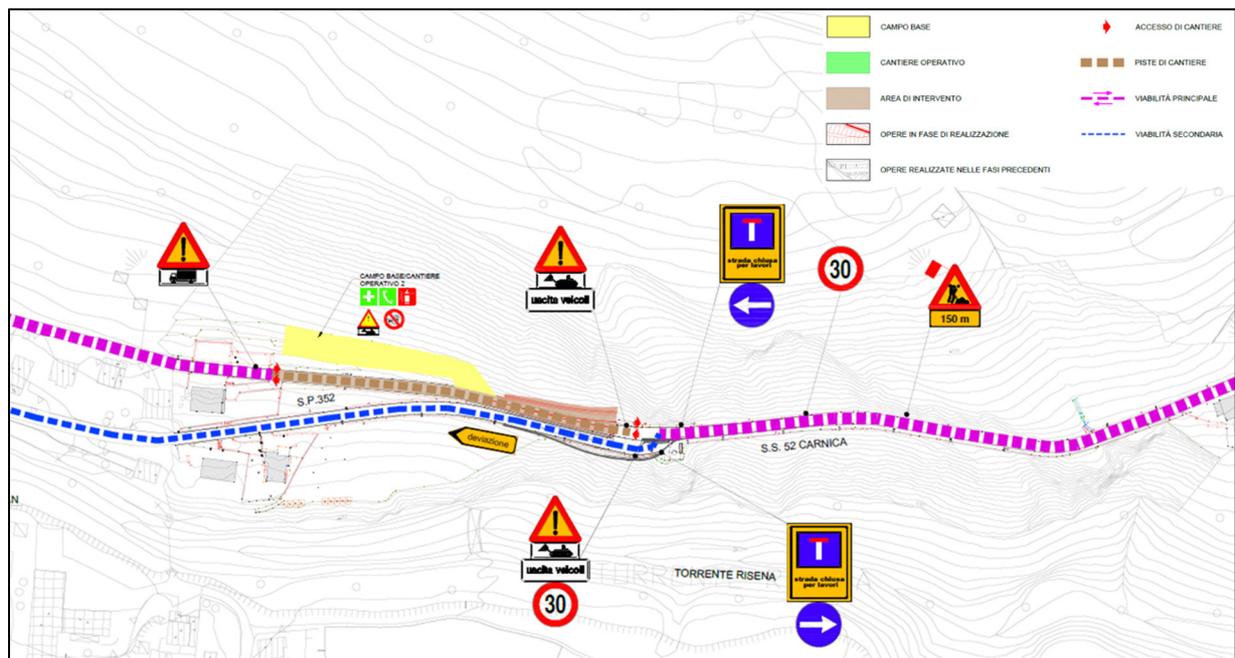


Figura 20 – Cantierizzazione Fase 2 – Estratto elab. T00CA00CANPL01A

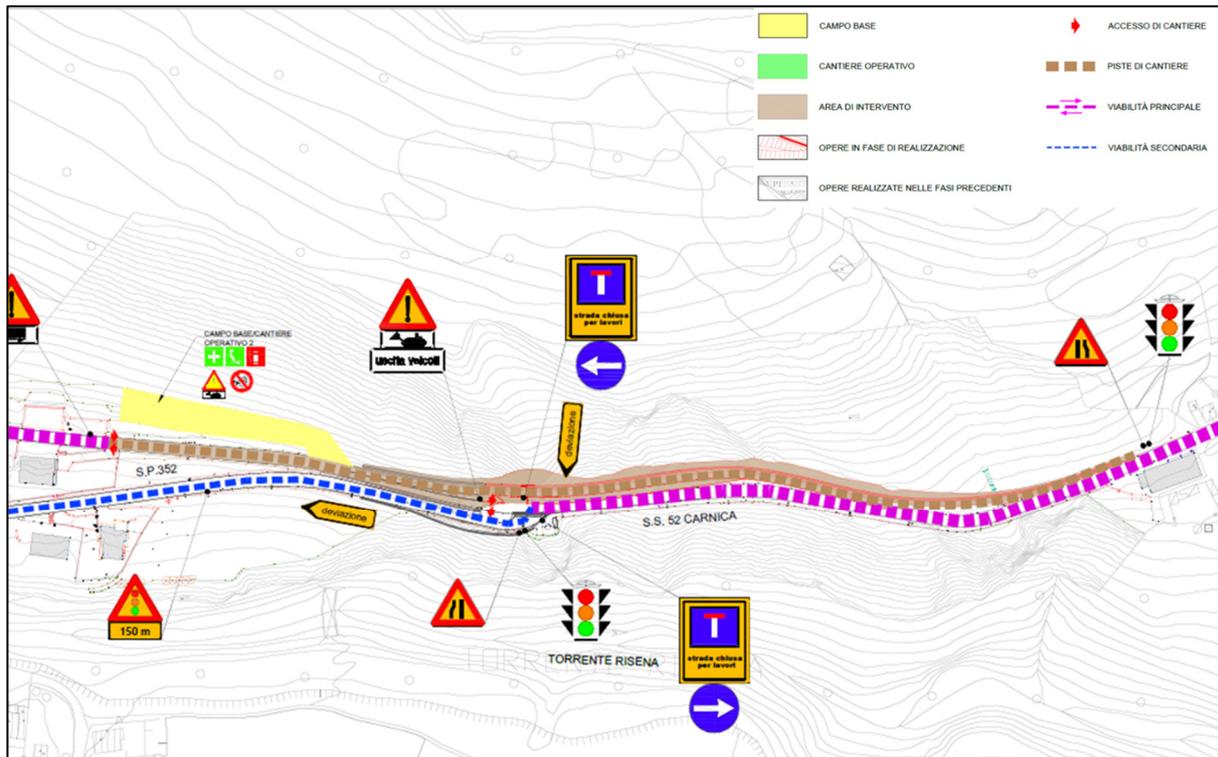


Figura 21 – Cantierizzazione Fase 3 – Estratto elab. T00CA00CANPL02A

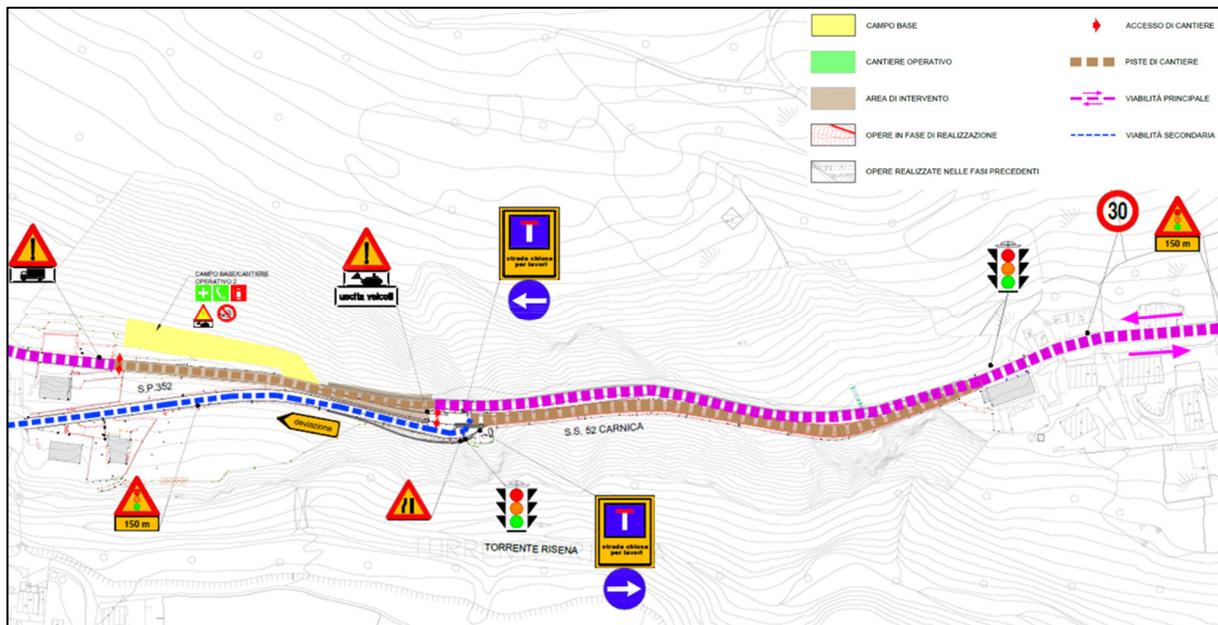


Figura 22 – Cantierizzazione Fase 4 – Estratto elab. T00CA00CANPL02A

Sotto il profilo vincolistico, l'area del campo base ricade:

- in area soggetta a vincolo idrogeologico;
- in Aree di notevole interesse pubblico (art. 136) di cui al D.M. n. 1676 del 05/12/2019

- a margine dell'area Natura 2000 ZPS IT3230089 Dolomiti del Cadore e del Comelico.

7 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

L'obiettivo principale della progettazione paesaggistica di un'opera infrastrutturale è difatti quello di prefigurare il miglior inserimento negli specifici contesti con cui andrà ad interagire. In ragione dell'intrinseco **rilievo ambientale, economico e sociale** connaturato al progetto di un'infrastruttura, questo principio generale deve essere preminente nell'approccio progettuale.

La prima scelta da operare per definire le modalità di inserimento riguarda la **localizzazione delle opere**, da cui dipende anche la loro conformazione plani-altimetrica, longitudinale e trasversale. Nel definire i requisiti di congruenza, **il progetto paesaggistico mira a conferire agli interventi caratteri imprescindibili di sobrietà nell'ambito di tre dimensioni complementari non divisibili: quella ecologica, economica ed estetica**. Rispetto alla dimensione ecologica, il **contenimento delle alterazioni morfologiche e funzionali dei paesaggi** e l'utilizzo di **specie arboree e arbustive autoctone** conferiscono agli interventi proprietà essenziali di integrazione e sostenibilità ambientale. Rispetto alla dimensione economica, gli accorgimenti generali suddetti, **il vaglio delle soluzioni alternative per le opere d'arte e la loro progettazione improntata a criteri di sobrietà estetica**, conferiscono agli interventi essenziali proprietà di sostenibilità finanziaria. La sobrietà conseguibile progettualmente sul piano estetico, fonda la propria solidità sulle scelte suddette e su quelle ulteriori relative alla connotazione dell'infrastruttura. **La triplice sobrietà che il progetto ricerca in modo organico, è una condizione determinante per fondare l'intera opera su basi etiche adeguate**.

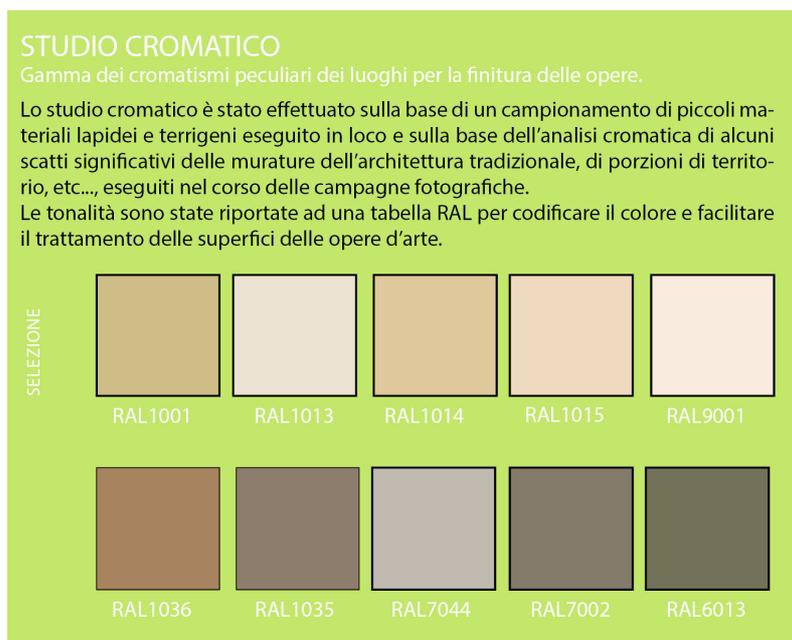
Nel caso specifico del progetto in esame è evidente come il maggiore impatto dell'opera sia da ricondursi alle operazioni di sbancamento del crinale, lavorazione necessaria per consentire l'allargamento della sede stradale e favorire la sicurezza dell'infrastruttura.

Come mostrato nell'elaborato Quaderno di Territorializzazione (T00IA00AMBEG03A), il tratto di strada nel quale verrà eseguito lo scavo presenta già, in differenti punti, rete paramassi. Di fatto, si è già visto, la pianificazione sovraordinata, inserendo la S.S.51 Carnica nel quadro delle infrastrutture di *Il livello esistenti e da potenziare*, esplicitamente individua questa arteria come determinante per lo sviluppo del territorio e per la sua fruizione. Più in dettaglio, il PRG quale strumento di pianificazione locale, individua quelle aree come *fasce o zone con rispetto dei coni visuali*, dove all'art. 25 si rammenta che esse costituiscono **"fasce di protezione ad infrastrutture esistenti o previste, per consentirne anche in futuro, le opere di manutenzione, ampliamento ed aggiornamento che si rendessero necessarie"**. La pianificazione, dunque, pur riconoscendo e tutelando le peculiarità del territorio nel quale l'infrastruttura si inserisce, individua comunque la possibilità di adeguare tratti di viabilità che presentano condizioni particolarmente impervie come, ad esempio, quelle del caso in esame. In ragione proprio di queste strettoie territoriali il progetto si trova ad affrontare vincoli di tipo naturale che, al fine di potere consentire l'esecuzione dell'intervento, debbono essere modificati. Atteso che sotto il profilo della visualità l'intervento risulta "protetto" dalla folta vegetazione presente, esso non presenterà tuttavia un paesaggio del tutto diverso da

quello già presente. La soluzione prospettata dell'uso di pareti chiodate, oltre ad essere l'unica strada possibile per consentire la stabilità del versante, richiamando così la logica di sicurezza della pubblica incolumità già ampiamente richiamata negli strumenti di pianificazione, è anche la meno impattante. Essa di fatto lascia visibile il costone di roccia sottostante garantendo al contempo la sicurezza. La percezione della modifica si avrà dunque più che altro dall'interno dell'infrastruttura e per un tratto molto breve, considerando una percezione di tipo veloce. La percezione dal contesto esterno (mobilità lenta) sarà sostanzialmente nulla.

8 MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

Per quanto attiene le scelte operate sul piano progettuale mirate queste sono essenzialmente a creare un linguaggio omogeneo e coerente con il contesto. Ogni singola componente dell'adeguamento in progetto declina il medesimo codice linguistico attraverso l'impiego variegato ma coerente dei medesimi materiali per le parti strutturali così come per le parti di rivestimento e per le finiture, che saranno per lo più realizzate con **materiali autoctoni** o **alternativamente riprendendo i cromatismi propri dei luoghi**. A tal fine appunto è stato condotto un apposito **studio cromatico**, realizzato a partire dal campionamento di elementi lapidei e terrigeni locali e delle ricognizioni fotografiche a fronte dei sopralluoghi effettuati. Lo studio ha consentito di ricavare una campionatura cromatica che è stata poi trasmutata in corrispondenti codici RAL, al fine di codificare e condividere le soluzioni di caratterizzazione di colore più consone e vicine al contesto di intervento. Lungi da un intento puramente occultorio o mimetico, questo studio si è invece rivelato utile proprio per sperimentare forme di inserimento, che a partire dagli input forniti dai luoghi ricerchino una innovazione morfologica e linguistica degli elementi che compongono l'infrastruttura.



Se sotto il profilo architettonico la mitigazione si ottiene attraverso opportune scelte cromatiche e di materiale impiegati, non riveste minore importanza la mitigazione dell'aspetto vegetazionale e faunistico. Ricordiamo infatti che l'area di intervento è prossima ad un'area Natura 2000 e caratterizzata da formazioni naturali di alto valore paesaggistico. Sotto il profilo ecologico, l'adeguamento in progetto non muta le condizioni attuali dell'area, l'infrastruttura di per sé genera già inevitabilmente una barriera antropica al passaggio di specie animali. Oltre ciò, la conformazione stessa del crinale non favorisce certamente passaggio di animali in quella specifica area. Sotto il profilo vegetazionale, la realizzazione dei lavori potrà

comportare il parziale taglio di alcune formazioni, che comunque è bene precisare, avviene per mere ragioni di sicurezza del transito sull'infrastruttura. A tale riguardo, la perdita di suolo, seppur modesta, che l'intervento comporterà dovrà essere mitigata dalla possibilità di reimpianti da effettuarsi in aree predisposte e in accordo con gli Enti preposti. Per quanto attiene l'area di cantiere del campo base, situata su di un'area prativa, essa sarà oggetto di ripristino a termine dei lavori.