

Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

1. Titolo del progetto

S.S. 52 "Carnica" - "Rettifica curva-piazza di Dosoledo - curva a gomito in corrispondenza del restringimento della carreggiata (civ 71 e 73). Possibile rettifica curva con probabile necessità di abbassamento della sede stradale in modo da consentire il raccordo con Via Risorgimento".

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II- bis, punto 2/lettera C	strade extraurbane secondarie di interesse nazionale
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<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/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente

La S.S. 52 "Carnica" rappresenta un'arteria fondamentale per le diverse attività turistiche dislocate in Cadore, Valle del Boite e Comelico e per questo, soprattutto nei weekend estivi e invernali, ed è perciò presente una forte presenza di utenti veicolari.

In vista dei campionati mondiali di Cortina 2021, Anas ha intrapreso una campagna di sistemazione e miglioramento della viabilità di propria competenza attraverso interventi mirati e localizzati per far fronte ad una realistica previsione di forte traffico.

L'intervento in progetto prevede la rettifica della curva a gomito oggi presente al km 99+100 presso la S.S. 52 "Carnica". Tale curva a gomito, incuneandosi tra due edifici, rende di fatto poco agevole la manovra ai mezzi di dimensioni maggiori, creando situazioni di potenziale pericolo e conflitto nel normale deflusso del traffico veicolare. Non potendo procedere con l'abbattimento degli edifici in quanto beni tutelati, e non essendo neppure possibile immaginare un tracciato alternativo, l'intervento di progetto dovrà obbligatoriamente prevedere l'adequamento della sede stradale esistente. In particolare il progetto consiste nell'allargamento della carreggiata lato ovest mediante la realizzazione di alcuni muri di sostegno. L'entità dell'allargamento permetterà ai veicoli in transito di affrontare la singolarità di tracciato con un approccio più favorevole sia nella condizione di passaggio di due mezzi leggeri, sia nella condizione di passaggio simultaneo di un mezzo pesante (autobus) e di un mezzo leggero.

L'area oggetto dell'intervento va dal Km 99+100 al Km 99+200 della S.S. 52 nell'abitato di Dosoledo, in Comune di Comelico Superiore (BL).

Nell'immagine seguente è evidente come lo spazio di manovra sia fortemente limitato dal restringimento dovuto ai due edifici esistenti, oggetto di tutela.



Fig. 1 – Inizio intervento zona sud. Curva in uscita dall'abitato di Dosoledo ripresa da sud.



Fig. 2 – Inizio intervento zona sud. Curva in uscita dall'abitato di Dosoledo ripresa da nord.



Fig. 3 – Edificio danneggiato da urti dovuti a mezzi pesanti in manovra.



Fig. 4 – Incrocio tra SS52 e Via Risorgimento.

L'allargamento della strada subito dopo l'uscita dell'abitato di Dosoledo in direzione Padola, permetterà ai veicoli in arrivo di affrontare la curva con un raggio maggiore e incrementare lo spazio interno disponibile (inevitabilmente necessario ai veicoli che percorrono traiettorie curvilinee) così da facilitarne la manovra ed evitare quelle situazioni di pericolo e conflitto che oggi vengono a crearsi, garantendo perciò livelli di sicurezza maggiori rispetto allo stato di fatto.



Fig. 5 – Percorso pedonale esistente in affiancamento a SS52.

La diversa configurazione dell'asse principale della S.S. 52 comporta anche un adeguamento di via Risorgimento e della viabilità locale sterrata adiacente e quindi, quest'ultime subiranno un aumento di pendenza dovuto alla necessità di cambiare la quota di raccordo con la S.S. 52.

A corredo di questi interventi sulle viabilità esistenti si andranno a costruire quattro nuove tipologie di muri di sostegno al fine di consentire l'allargamento del rilevato stradale e delle differenze di quota inevitabili tra strade adiacenti, riproponendo sostanzialmente le stesse tipologie di opere di contenimento esistenti, con differenze di quote limitate.

In merito al percorso pedonale esistente, è previsto un adeguamento secondo le attuali normative vigenti andando a sfruttare una porzione di strada principale che dalle analisi delle traiettorie risulta non necessaria allo spazio di manovra dei mezzi. È previsto quindi lo spostamento del cordolo con il guardrail e una modifica all'andamento altimetrico al fine di creare degli spazi di sosta utili a causa dell'elevata pendenza longitudinale del tracciato (circa ogni 10 m).

È prevista la rimozione di tutti i guardrail sul tratto e, al fine di mitigare l'inserimento paesaggistico dei dispositivi all'interno del contesto montano in cui si collocano, vengono selezionate barriere in acciaio corten rivestite in legno. In aggiunta, al fine di garantire un incremento della sicurezza stradale, lungo la S.S. 52 si prevede l'utilizzo di profili salva motociclisti in legno.

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)

L'intervento è localizzato nel Comune di Comelico Superiore, nella frazione di Dosoledo, in Provincia di Belluno, al km 99+100 della SS 52 "Carnica".



Fig. 6 – Ortofoto del contesto paesaggistico di riferimento con individuazione dell'area d'intervento



Fig. 7 – Ortofoto dell'area d'intervento

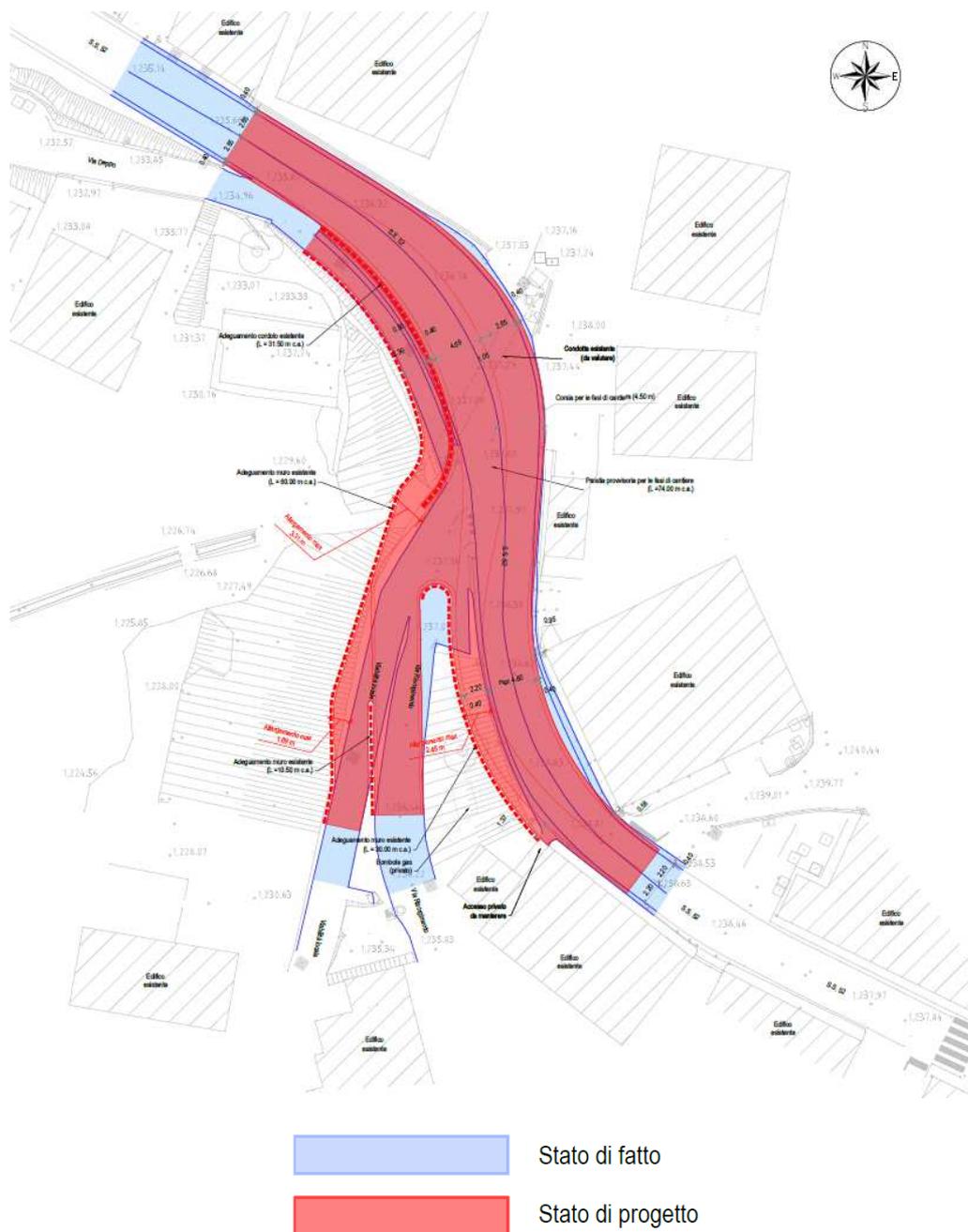


Fig. 8 – Estratto della Carta Tecnica Regionale con inquadramento dell'area. Raffronto tra stato attuale e stato di progetto

L'area di intervento è attualmente già adibita a strada statale. Si consideri tuttavia che una piccola porzione di terreno attualmente destinata a prato verrà occupata dalla realizzazione delle opere in progetto. Si veda in merito la figura seguente.



Fig. 9 – Zona a prato presente a ovest dell'area di intervento



Fig. 10 – Estratto della Carta Tecnica Regionale con individuazione dell'area oggetto d'intervento

L'intervento ricade in area periurbana, all'interno di un contesto paesaggistico montano.

Secondo quanto riportato nella cartografia regionale, il sito è compreso tra l'area del centro storico e spazi classificati quali prato stabile (così come definito dal PTRC – “Sistema del territorio rurale e della rete ecologica – 01 – Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico”).



L'intervento non modifica la destinazione d'uso attuale dell'infrastruttura.

Il Comune di Comelico Superiore, e dunque l'abitato di Dosoledo, si trovano nell'ambiente alpino delle Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico. L'intervento si colloca sulla S.S. 52 "Carnica", che rappresenta la principale arteria di collegamento lungo l'intera Val Comelico e si snoda sul fondovalle.

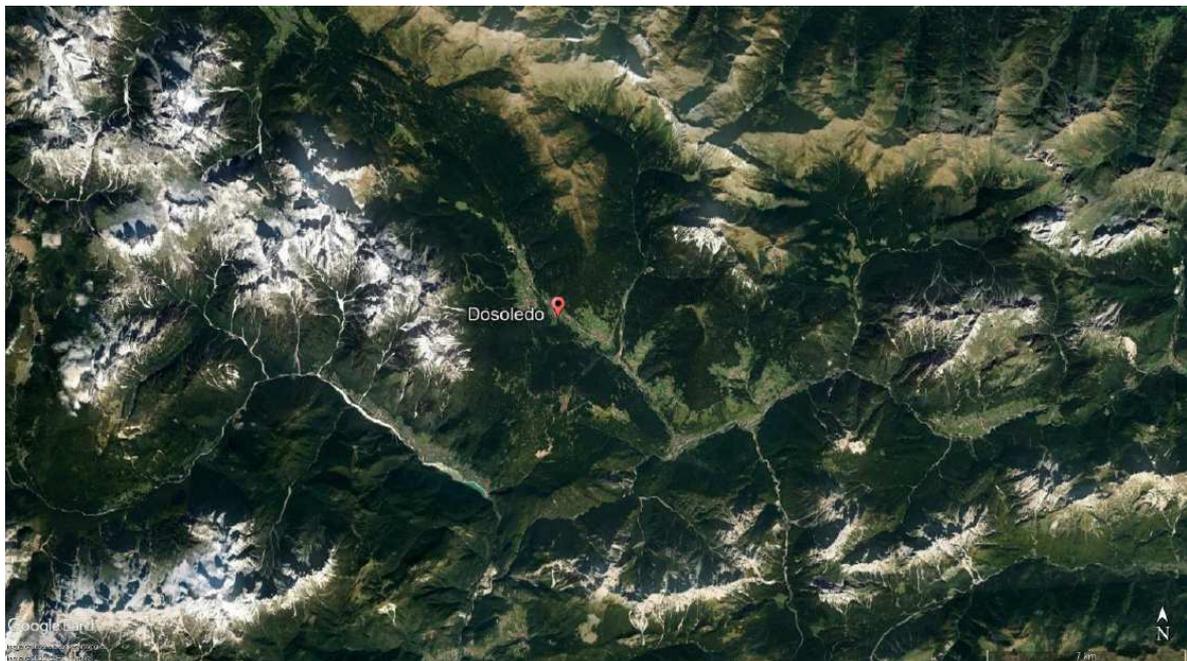


Fig. 11 – Contesto territoriale montano delle Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico

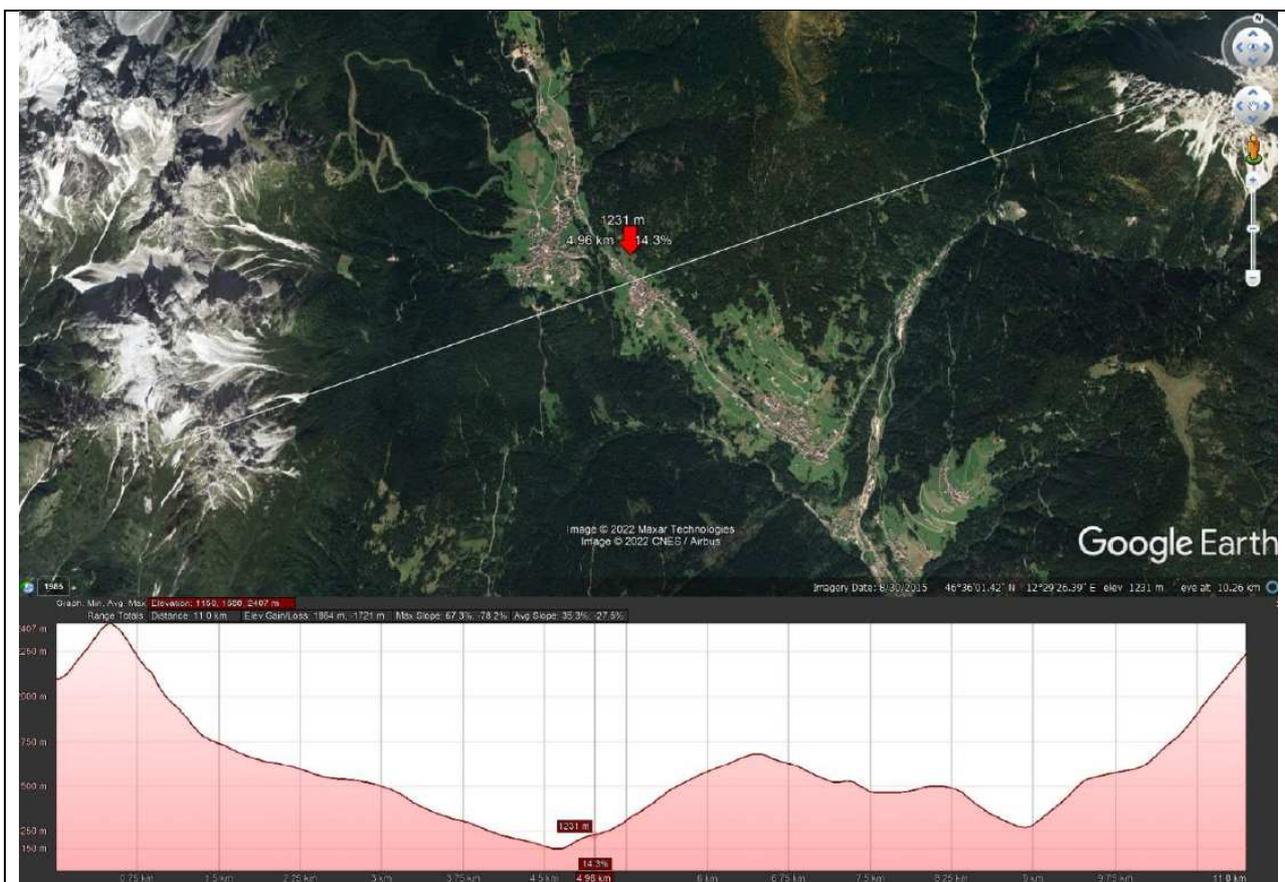


Fig. 12 – Profilo altimetrico con indicazione del punto di intervento

Oltre il limite del paese, a distanza di 20 metri dall'area oggetto di intervento, il territorio è classificato come ZPS IT3230089 "Dolomiti del Cadore e del Comelico", mentre il SIC più vicino si trova a 1.5 km ed è il "Gruppo del Popera – Dolomiti di Auronzo e di Val Comelico" (IT3230078).

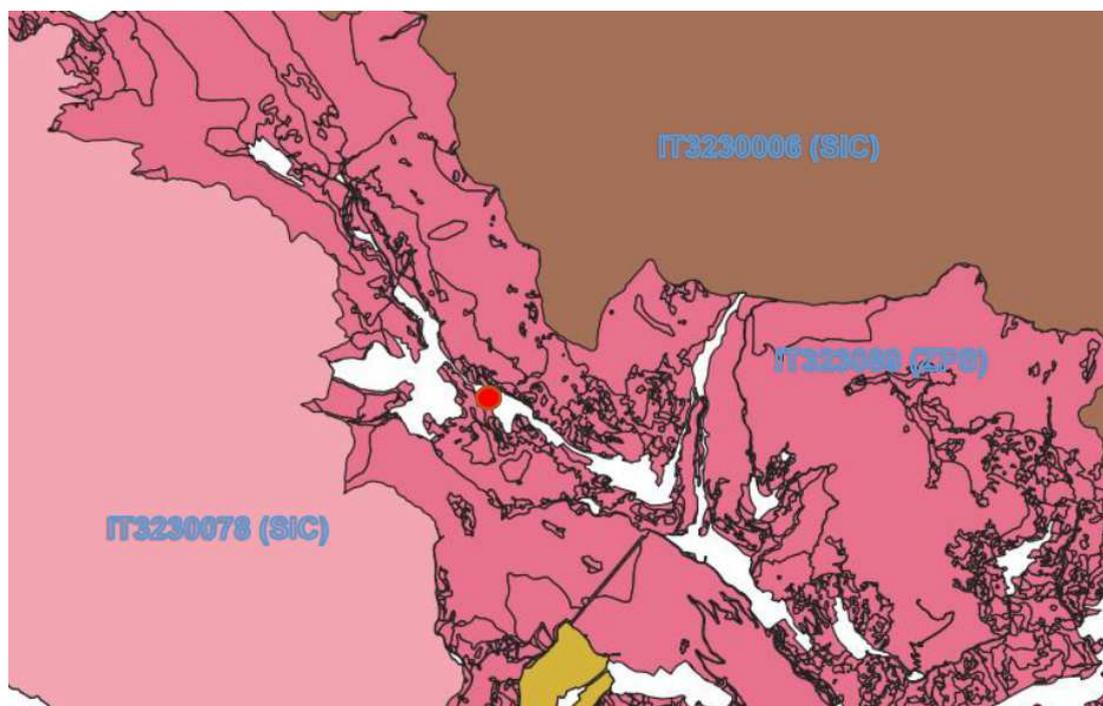


Fig. 13 – Planimetria con ubicazione delle aree SIC e ZPS. In rosso l'ubicazione dell'area di intervento

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.

Gli interventi in progetto prevedono la rettifica della curva a gomito oggi presente al km 99+100 della S.S. 52 Carnica. Tale curva a gomito, incuneandosi tra due edifici, rende di fatto poco agevole la manovra ai mezzi di dimensioni maggiori, andando a creare delle situazioni di potenziale pericolo e conflitto nel normale deflusso del traffico veicolare. Non potendo procedere con l'abbattimento degli edifici in quanto beni tutelati, e non essendo neppure possibile immaginare un tracciato alternativo, l'intervento di progetto consiste nell'adeguamento della sede stradale esistente in termini di allargamento della carreggiata lato ovest mediante la realizzazione di alcuni muri di sostegno. L'entità dell'allargamento permetterà ai veicoli in transito di affrontare la singolarità di tracciato con un approccio più favorevole sia nella condizione di passaggio di due mezzi leggeri, sia nella condizione di passaggio simultaneo di un mezzo pesante (autobus) e di un mezzo leggero.

Complessivamente l'intervento prevede un allargamento dell'asse principale della S.S. 52 massimo di 2,45 m lato valle e uno spostamento, sempre lato valle, di via Risorgimento e della viabilità locale sterrata di 1,89 m. Infine, al miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'utenza debole che percorre il percorso pedonale, è previsto un prolungamento dello stesso fino ad affiancarsi alla deviazione di via Risorgimento con una larghezza massima di 3,31 m rispetto all'esistente.

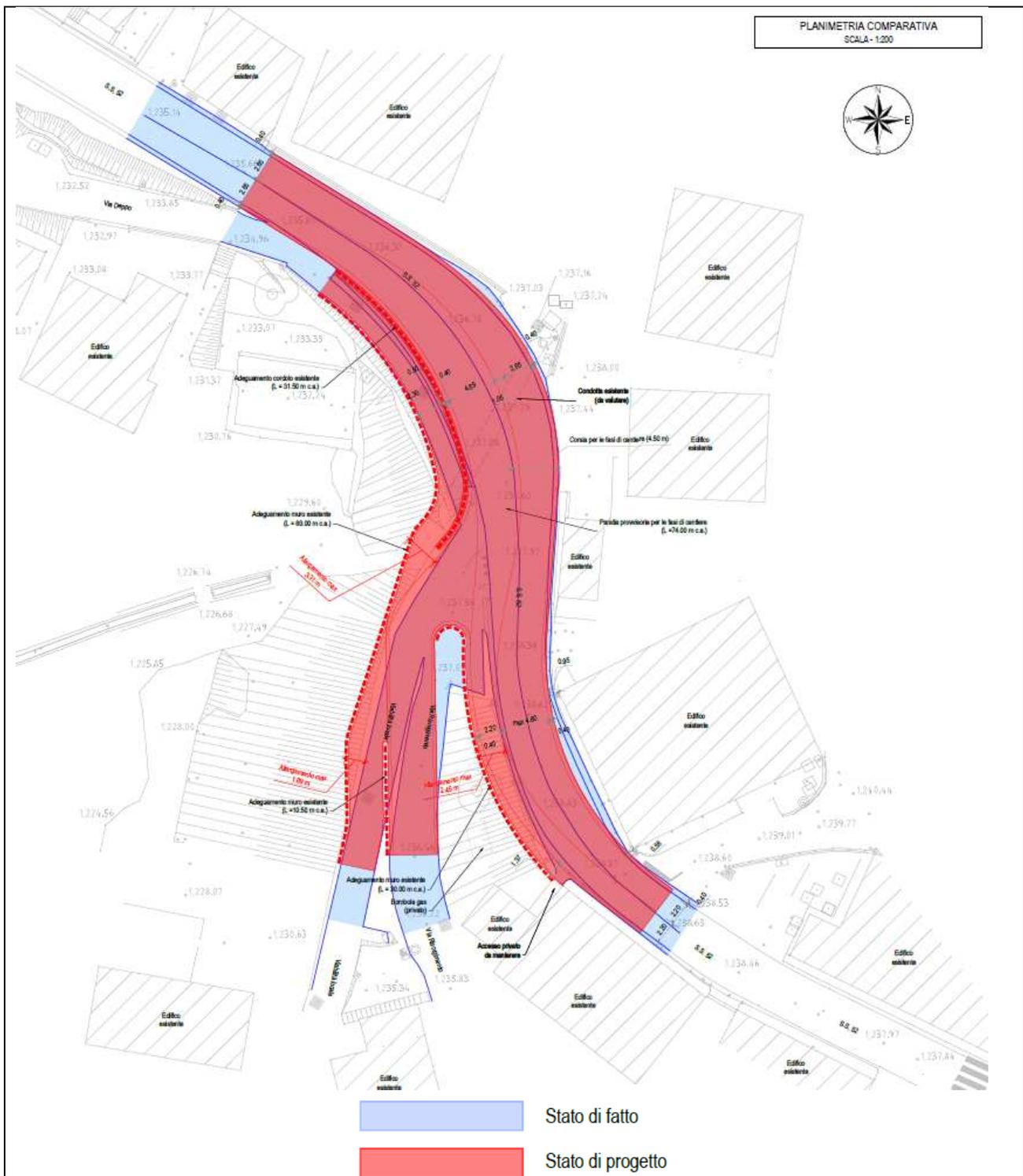
Dal punto di vista stradale l'intervento viene trattato come adeguamento di strada esistente. È stato quindi geometrizzato l'andamento plano-altimetrico del tracciato esistente della S.S. 52 prendendo a "riferimento" la normativa vigente per la progettazione "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (D.M. 5 Novembre 2001) secondo quanto indicato all'art. 1 del D.M. 22 Aprile 2004. Ciononostante, bilanciando anche l'esigenza di non prevedere interventi sul lato est della SS 52 caratterizzato dalla presenza di numerosi accessi privati, si è tenuto fisso l'andamento altimetrico del ciglio est della sede stradale esistente e le pendenze trasversali sono state adattate secondo quanto richiesto dalla normativa vigente variando le quote del ciglio ovest.

Per quanto riguarda invece gli allargamenti necessari all'inscrivibilità dei veicoli in curva ci si è limitati alla geometrizzazione planimetrica dello spazio necessario al passaggio contemporaneo di un mezzo pesante e di un mezzo leggero in entrambe le direzioni di marcia possibili (Autobus da Nord e Autobus da Sud). A tal fine si sono state fatte delle simulazioni al fine di ottenere gli effettivi ingombri dei veicoli sopracitati.

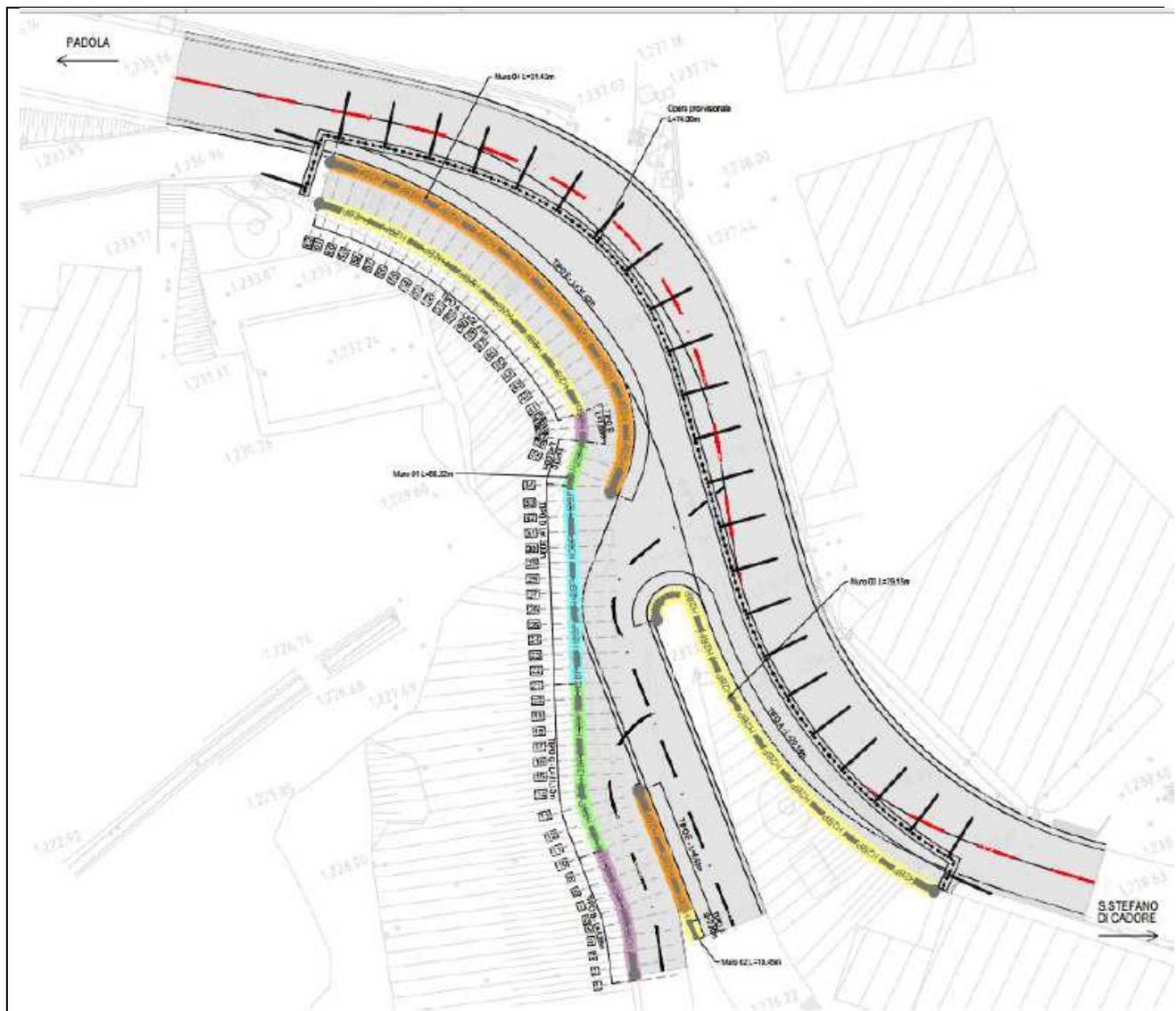
La diversa configurazione dell'asse principale della S.S. 52 comporta anche un adeguamento di via Risorgimento e della viabilità locale sterrata adiacente e quindi, quest'ultime subiranno un aumento di pendenza dovuto alla necessità di cambiare la quota di raccordo con la S.S. 52.

A corredo di questi interventi sulle viabilità esistenti si andranno a costruire quattro nuove tipologie di muri di sostegno al fine di contenere l'allargamento del rilevato stradale e delle differenze di quota inevitabili tra strade adiacenti. Nel dettaglio sono previsti:

- Muro di sostegno lato valle a sostegno del percorso pedonale, di via Risorgimento e della viabilità locale sterrata;
- Muro di sostegno lato est S.S.52 nella curva a gomito dove è previsto l'allargamento maggiore;
- Muro di sostegno tra via Risorgimento e la strada locale sterrata;
- Cordolo con guardrail di protezione del percorso pedonale esistente.



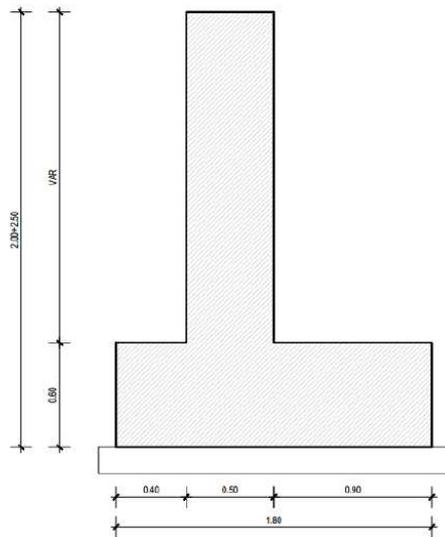
L'intervento prevede la rimozione di tutti i guardrail lungo la S.S. 52 e, al fine di mitigare l'inserimento paesaggistico dei dispositivi all'interno del contesto montano in cui si collocano, vengono selezionati barriere in acciaio corten rivestite in legno. In aggiunta, al fine di garantire un incremento della sicurezza stradale, lungo la strada principale S.S. 52 si prevede l'utilizzo di profili salva motociclisti in legno. Infine, è prevista anche la sostituzione della ringhiera collocata in testa al muro di valle con un guardrail bordo ponte di caratteristiche simili a quanto già descritto in precedenza. Si riporta di seguito la disposizione planimetrica dei muri in progetto, e di seguito le carpenterie previste.



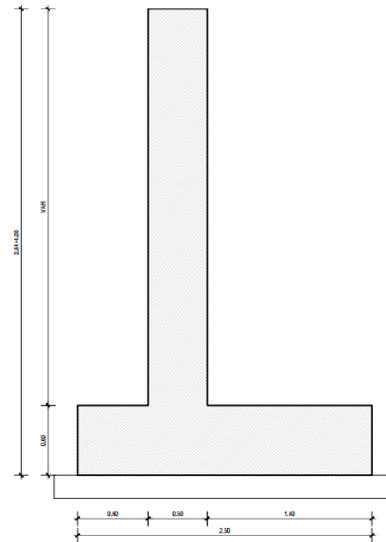
TIPOLOGIE OPERE DI SOSTEGNO

- tipo A h 2.00m + h 2.50m
- tipo B h 2.64m + h 4.00m
- tipo C h 5.06m + h 6.00m
- tipo D h 6.63m + h 7.20m
- tipo E h 1.60m

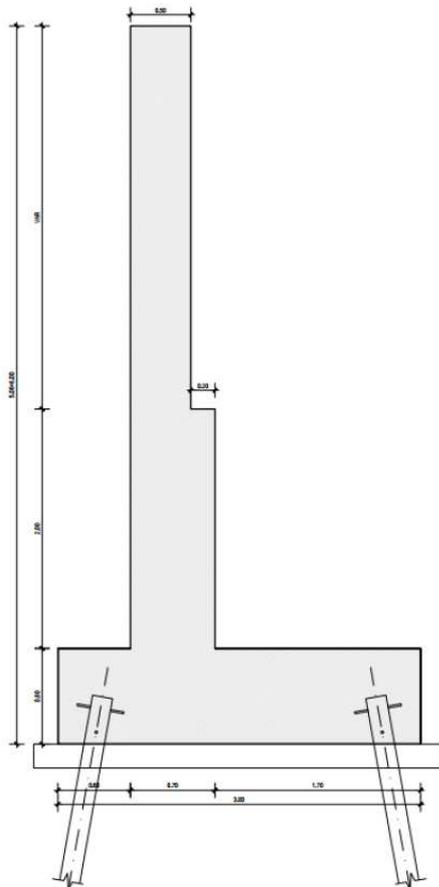
MURO TIPO A
SCALA 1:25



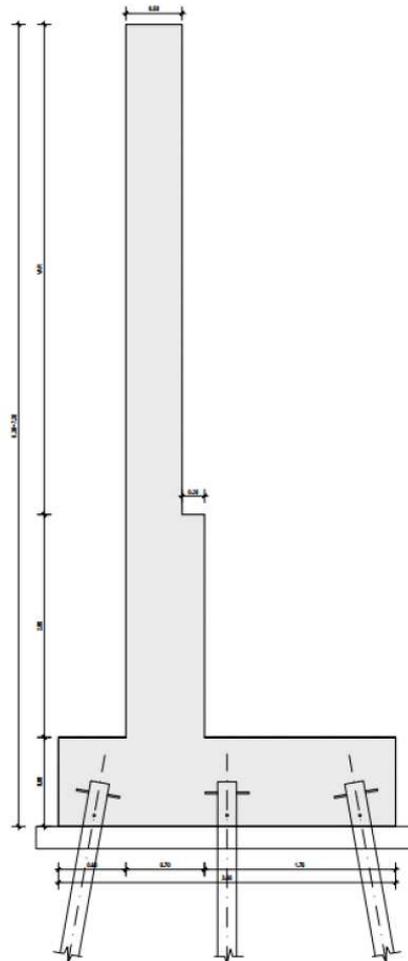
MURO TIPO B
SCALA 1:25



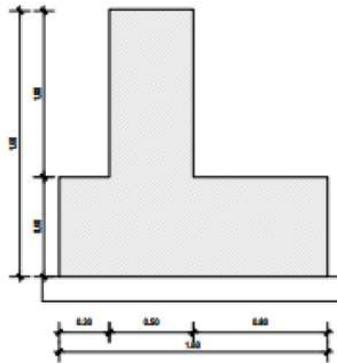
MURO TIPO C
SCALA 1:25



MURO TIPO D
SCALA 1:25



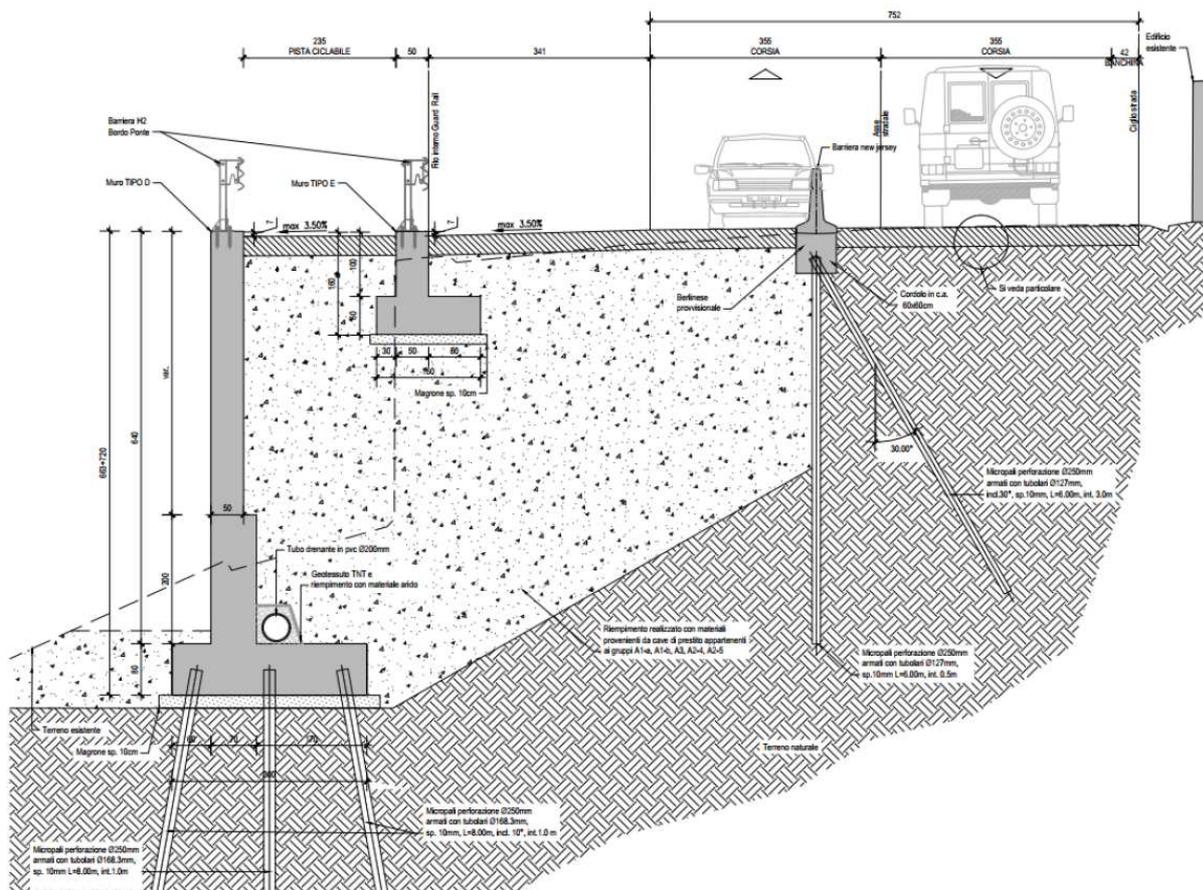
MURO TIPO E
SCALA 1:25



Per altezze superiori a 6 m, i muri sono previsti fondati su 2 o 3 file di micropali.

A tergo del muro più a valle è previsto il posizionamento al piede di un tubo microforato, rivestito con materiale arido e geotessuto di protezione, al fine di raccogliere e allontanare eventuali ristagni d'acqua provenienti da monte.

Inoltre, al fine di garantire il senso unico alternato alla viabilità esistente durante i lavori, gli scavi lato strada sono protetti da una berlinese di micropali.



A opere costruite, il ritombamento dello scavo sarà eseguito con materiale granulare adeguatamente compattato.

La presenza del canale Sommerta, attualmente intubato al di sotto della strada in corrispondenza dell'area di intervento, comporterà il prolungamento del tombino esistente. In particolare, il prolungamento dovrà mantenere la pendenza e le dimensioni dell'attuale tombinatura.

Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------

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 type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento è situata a circa 250 m dal torrente Padola.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento dista circa 100 km in linea d'aria dalla linea di costa adriatica.

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

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

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
3. Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di interesse si colloca nell'Ambito di Paesaggio n. 1 "Dolomiti d'Ampezzo, di Comelico e del Cadore" dell'Atlante Ricognitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento. L'intervento non coinvolge l'area forestale circostante.
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento, ubicata nel centro storico, non interferisce con SIC e ZPS. Tuttavia, appena oltre il limite del paese il territorio è classificato quale ZPS – codice IT3230089 Dolomiti del Cadore e del Comelico. Il perimetro di tale ZPS si trova ad una distanza di 20 metri dall'area oggetto di intervento. Il SIC più vicino si trova invece a 1.5 km ed è rappresentato dal Gruppo del Popera – Dolomiti di Auronzo e di Val Comelico (codice IT3230078).
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"/>	Considerata la distanza dagli ambiti sensibili e la limitata entità degli interventi, non si ritiene che possano essere ridotti o compromessi gli standard di qualità indicati.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zona non ha caratteristiche di forte densità demografica essendo Dosoledo una piccola frazione (500) del comune di Comelico Superiore, ubicato in una zona montana.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento ricade in "Ambito di pregio paesaggistico e paesaggi storici dei versanti vallivi" (Art. 25 PTCP) nella categoria "Prati, radure ed edilizia sparsa minore". La realizzazione dell'opera non ne modifica l'accezione, bensì ne favorisce la conservazione, in quanto opera di manutenzione straordinaria. Non sono presenti vincoli archeologici nella zona di intervento.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il luogo d'intervento ricade in buona parte all'interno della sede stradale esistente, all'interno di un centro abitato e non risultano esserci produzioni di particolare qualità e tipicità di cui all' art. 21 D.Lgs. 228/2001.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non si rileva la presenza di siti contaminati in zona.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area interna al paese non risulta soggetta a vincolo idrogeologico secondo la pianificazione regionale.
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"/>	Il Torrente Padola non è stato oggetto di indagine da parte del PGRA (Piano Generale Rischio Alluvioni) dal momento che fa parte della rete idrografica secondaria. La posizione plano-altimetrica del torrente rispetto al centro abitato permette di escludere rischi connessi alla pericolosità idraulica.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Secondo quanto disciplinato dall' Ordinanza P.C.M. del 28 Aprile 2006 n. 3519, l'area del comune di Comelico Superiore e frazioni è classificata come "Zona 3" che corrisponde ad un livello di sismicità con accelerazione orizzontale con probabilità di superamento del 10% in 50 anni [ag/g] compreso tra 0,05 e 0,150.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area in esame non ricade in altri vincoli/fasce di rispetto/servitù.

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

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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 type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<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	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
			cantiere e/o avviate al ciclo di smaltimento.	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le emissioni inquinanti saranno quelle tipicamente prodotte dai gas di scarico dei mezzi di cantiere.		<i>Perché:</i> Non si prevedono emissioni aggiuntive rispetto a quelle prodotte dai mezzi di cantiere e dal traffico veicolare dei mezzi legati alla realizzazione dell'opera.	
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
	<i>Descrizione:</i> Le emissioni rumorose sono riconducibili alle lavorazioni previste nonché al traffico veicolare dovuto al cantiere durante la realizzazione dell'opera.		<i>Perché:</i> Non si prevedono emissioni rumorose aggiuntive rispetto a quelle indicate.	
7. Il progetto comporterà rischi di 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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il rischio è costituito da limitati ed eventuali sversamenti accidentali in fase di scavo e di costruzione.		<i>Perché:</i> Il cantiere e gli operatori saranno formati e dotati di presidi di pronto intervento per contenere gli eventuali effetti di contaminazione accidentale. Inoltre verranno adottati tutti i possibili accorgimenti per evitare tali episodi.	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il rischio è riconducibile solo alla eventuale casualità legata a un evento incidentale involontario.		<i>Perché:</i> In cantiere si impiegheranno i presidi ed i provvedimenti previsti dai protocolli di sicurezza. Si sottolinea che la finalità del progetto è la messa in sicurezza dell'asse viario.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>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?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'area di azione non interferisce con un SIC e una ZPS.</p>		<p><i>Perché:</i> A distanza di 20 metri dall'area oggetto di intervento è presente la ZPS IT3230089 "Dolomiti del Cadore e del Comelico". Il SIC più vicino, a 1.5 km dall'area di intervento, il IT3230078 "Gruppo del Popera – Dolomiti di Auronzo e di Val Comelico". Nonostante la vicinanza alle aree di primaria importanza SIC e ZPS, l'intervento da attuare rientra nella manutenzione di infrastrutture accessorie alla viabilità già esistente, introducendo migliorie dal punto di vista della sicurezza. Eventuali impatti (nello specifico riferibili alla componente rumore) sono temporanei e ascrivibili alla sola fase costruttiva.</p>	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di 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?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> E' presente un corridoio ecologico secondario rappresentato da un corso d'acqua attualmente intubato che attraversa perpendicolarmente la strada esistente.</p>		<p><i>Perché:</i> L'intervento in progetto prevede di prolungare il tombino esistente senza prevedere interventi diretti sul corso d'acqua esistente.</p>	
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei</p>	<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

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento è situata a una distanza di circa 250 m dal torrente Padola.		<i>Perché:</i> L'intervento consiste nella riconfigurazione di una strada esistente e nel prolungamento di un tombino anch'esso esistente. Non si prevedono modifiche significative rispetto alle modalità attuali di smaltimento delle acque.	
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento riguarda la messa in sicurezza di un asse viario che si configura come arteria fondamentale per le diverse attività turistiche estive e invernali dislocate in Cadore, Valle del Boite e Comelico.		<i>Perché:</i> La finalità dell'intervento è la messa in sicurezza dell'attuale asse viario all'interno del centro abitato di Dosoledo.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento si trova nelle condizioni indicate.		<i>Perché:</i> L'intervento in esame non produrrà rilevanti impatti visivi nell'area.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento si trova all'interno del centro abitato di Dosoledo.		<i>Perché:</i> La superficie in cui ricadrà il progetto è già utilizzata come sede stradale attuale. Solo una minima parte, attualmente destinata a prato, verrà interessata dall'allargamento dell'infrastruttura esistente.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento non si trova nelle condizioni indicate.		<i>Perché:</i> L'area ricade in ambito urbano.	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il caso non ricorre.		<i>Perché:</i> La zona non ha caratteristiche di forte densità demografica essendo Dosoledo una piccola frazione (500) del comune di Comelico Superiore, ubicato in una zona montana.	
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 checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> A 100 m in linea d'aria è presente una chiesa mentre a 200 m una scuola elementare		<i>Perché:</i> L'intervento non avrà ripercussioni negative su tali opere avendo lo scopo di mettere in sicurezza l'attuale asse viario.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse 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?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento è prossima a un'area boscata.		<i>Perché:</i> L'intervento consiste nella messa in sicurezza dell'asse viario esistente. La realizzazione dell'adeguamento stradale non comporterà impatti sulla zona circostante.	
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
	<i>Descrizione:</i> Il caso non ricorre.		<i>Perché:</i> Dalle ricognizioni effettuate non si evincono indicazioni a riguardo.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il caso non ricorre.		<i>Perché:</i> Dall'analisi delle cartografie di rischio disponibili non emergono le problematiche ambientali segnalate.
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il caso non ricorre.		<i>Perché:</i> Non sono evidenziati altre situazioni che possano produrre effetti ambientali cumulativi a quelli prodotti dal progetto.
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Eventualità non presente.		<i>Perché:</i> L'ubicazione dell'intervento è tale da non presentare il rischio indicato.

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>			
<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
01	Relazione generale	-	T00EG00GENRE01
02	Relazione di prefattibilità ambientale	-	T00EG01GENRE02
03	Relazione tecnica allegata alla dichiarazione di non necessità V.inc.A	-	T00OI00STRRE01
04	Relazione Paesaggistica	-	T00OI00STRRE02
05	Inquadramento territoriale/corografia	1:5.000	T00EG00GENPL01

06	Planimetria stato di fatto	1:200	T00EG00GENPO02
07	Planimetria di Progetto su ortofoto e comparativa	1:200	T00OS00TRAPL01
08	Planimetria generale di Progetto e pavimentazioni	1:200	T00OS00TRAPL02
09	Planimetria tracciamento assi	1:200	T00OS00TRAPL03
10	Planimetria individuazione opere di sostegno	1:200	T00OS00TRAPL06
11	Profilo longitudinale – asse principale S.S. 52	1:200	T00OS00TRAPL07
12	Profilo longitudinale – viabilità secondarie e percorso pedonale	1:200	T00OS00TRAPL08
13	Profilo longitudinale – opere di sostegno	1:100	T00OS00TRAPL09
14	Sezioni trasversali tipo	1:200	T00OS00TRASZ01
15	Sezioni trasversali correnti	1:200	T00OS00TRASZ02
16	Sezioni trasversali opere di sostegno 1/5	1:200	T00OS00TRASZ03
17	Sezioni trasversali opere di sostegno 2/5	1:200	T00OS00TRASZ04
18	Sezioni trasversali opere di sostegno 3/5	1:200	T00OS00TRASZ05
19	Sezioni trasversali opere di sostegno 4/5	1:200	T00OS00TRASZ06
20	Sezioni trasversali opere di sostegno 5/5	1:200	T00OS00TRASZ07
21	Muro di sostegno – carpenterie e armature	1:25	T00OS00TRASZ08
22	Dettagli costruttivi	Varie	T00OS00TRASZ10
23	Planimetria interventi di demolizione	1:200	T00OS00TRAPL10
24	Planimetria smaltimento acque di piattaforma	Varie	T00OS00TRAPL12

Il/La dichiarante

Ing. Ettore de la Grennelais

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

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