

S.S. n° 52 "Carnica"

Rettifica curva Piazza di Dosoledo. Curva a gomito in corrispondenza del restringimento di 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

PROGETTO DEFINITIVO

IL PROGETTISTA: <i>Ing. SUGLIA Vitantonio</i>	GRUPPO DI PROGETTAZIONE ESTERNO: SWS ENGINEERING SPA <i>Ing. CUCINO Paolo</i>
IL GEOLOGO: <i>Ing. Geol. PIETRANTONI Massimo</i>	VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO <i>Ing. VASSALLO Umberto</i>
COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE: SWS ENGINEERING SPA <i>Ing. CUCINO Paolo</i>	DATA: <i>OTTOBRE 2022</i>

N. ELABORATO: 06	RELAZIONE PAESAGGISTICA
--------------------------------	--------------------------------

CODICE PROGETTO / SIL		CODICE ELAB.		REVISIONE	SCALA:
NEMSVE00525		T00OI00STRRE02		A	-
D					
C					
B					
A	Prima emissione	Ottobre 2022	D. Nave	V. Suglia	V. Suglia
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1	PREMESSA	2
1.1	Oggetto e obiettivi dell'intervento	2
1.2	Opere in progetto	2
2	ANALISI DEI VINCOLI E DEL CONTESTO PAESAGGISTICO	5
2.1	Tipologia dell'intervento	5
2.2	Carattere dell'intervento	5
2.3	Destinazione d'uso	5
2.4	Contesto paesaggistico dell'intervento	5
2.5	Morfologia del contesto paesaggistico	6
2.6	Inquadramento urbanistico e analisi dei vincoli	8
2.7	Presenza di immobili e aree di notevole interesse pubblico (art. 136-141-157 D.Lgs. 42/04)	26
2.8	Presenza di aree tutelate per legge (art. 142 D.Lgs. 42/04)	26
3	CARATTERI DELL'INTERVENTO	27
3.1	Descrizione dello stato attuale dei manufatti e dell'area di intervento	27
3.2	Documentazione fotografica dello stato attuale	28
3.3	Descrizione sintetica dell'intervento e caratteristiche dell'opera	32
3.4	Effetti conseguenti alla realizzazione delle opere	35
3.5	Eventuali misure di inserimento paesaggistico	35
3.6	Indicazioni dei contenuti percettivi della disciplina paesaggistica vigente in riferimento alla tipologia di intervento: conformità con i contenuti della disciplina	38

1 PREMESSA

1.1 OGGETTO E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

La S.S. 52 "Carnica", strada statale che inizia a Carnia (UD) e termina a San Candido (BZ) rappresenta un'arteria fondamentale di collegamento per il Cadore, la Valle del Piave e Comelico. La circolazione veicolare sul tratto stradale del Comelico risulta particolarmente congestionata, specialmente nei weekend estivi e invernali, e presenta diverse problematiche relative alla sicurezza, dettate in ampia misura dall'eccessiva tortuosità del tracciato.

Oggetto della presente relazione è l'intervento in progetto per la rettifica della curva a gomito presente al km 99+100 presso la SS 52 "Carnica", in corrispondenza dell'uscita del paese di Dosoledo. Nel tratto in attraversamento al centro storico dell'abitato, la SS 52 è delimitata da edifici sui due lati delle carreggiate, che generano un'importante limitazione sulla visibilità nonché sugli spazi di transito. La curva oggetto di intervento costituisce l'uscita dal paese e si trova in un tratto in cui, incuneandosi tra due edifici, la carreggiata si restringe a tal punto da rendere impossibile il passaggio di due mezzi in contemporanea. Tale configurazione genera allo stato attuale situazioni di potenziale pericolo nel normale deflusso.

Non essendo possibile procedere con l'abbattimento degli edifici e non essendo neppure possibile immaginare un tracciato alternativo, l'intervento di progetto prevede la modifica del raggio di curvatura della curva attraverso la realizzazione di alcuni muri di sostegno per l'allargamento della carreggiata. La configurazione finale permetterà il transito di due mezzi leggeri oppure un mezzo leggero e un veicolo pesante in contemporanea, aumentando il livello di fruibilità e sicurezza in questo tratto.

Il muro di sostegno esistente dal km 99+100 al km 99+200 verrà realizzato ex novo e rivestito di pietra tipo Cortina, come gli altri muri presenti nel contesto. Il guard-rail lungo il tratto oggetto di intervento verrà sostituito con quello di tipo Barriere in acciaio corten rivestite in legno, in acciaio con rivestimento in legno.

L'intervento è stato pensato in modo tale da poter risultare meno invasivo possibile rispetto all'attuale configurazione della viabilità, rispetto all'integrità delle strutture esistenti (edifici, quota ciglio carreggiata est) che verranno mantenute, e in ultima analisi, rispetto al traffico stradale della S.S. 52 che verrà mantenuto in esercizio durante tutte le fasi di lavorazione.

1.2 OPERE IN PROGETTO

L'intervento consiste nella rettifica della curva a gomito sulla S.S. 52 "Carnica" in uscita al paese di Dosoledo (Comune di Comelico Superiore, BL), al fine di migliorare la sicurezza degli utenti nella percorrenza di tale tratto. Il progetto prevede l'allargamento dell'asse principale sul profilo esistente con modifica delle pendenze trasversali, e la riprofilatura delle strade secondarie ad esso collegate.

L'infrastruttura stradale, collocata su un terreno in pendenza, è sostenuta sul lato ovest da alti muri di contenimento con finitura in pietra, in parte ricoperti da terra da rilevato. Per l'allargamento della viabilità è

RELAZIONE PAESAGGISTICA

prevista la demolizione di tali muri e la realizzazione di nuovi muri di sostegno in cemento armato, con rivestimento in pietra analogo a quello esistente, al fine di contenere le spinte del nuovo sedime stradale. Nel punto di massimo è previsto un allargamento della carreggiata rispetto al ciglio esistente di circa 3,30 m.



Figura 1 - Inquadramento perimetro di intervento su ortofoto

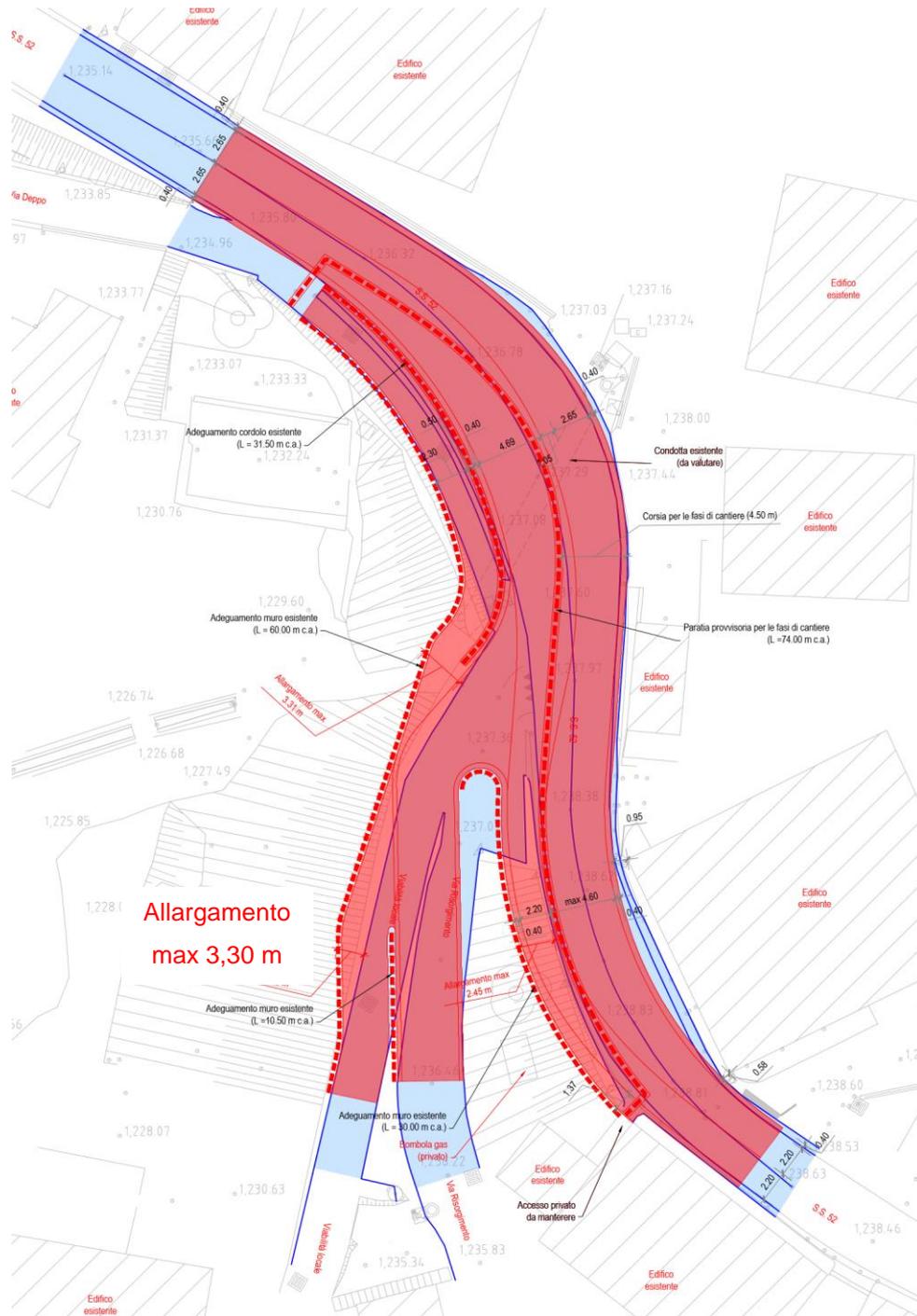


Figura 2 – Stato di raffronto (in blu: Stato di fatto, in rosso: Stato di progetto)

2 ANALISI DEI VINCOLI E DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

2.1 TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO

L'opera in progetto si configura quale intervento di lieve entità soggetto a procedimento autorizzatorio semplificato. L'intervento ricade nella cat. B.11 quale "intervento puntuale di adeguamento della viabilità esistente" delle fattispecie riportate nell'Allegato B del DPR 31 del 2017.

Il progetto di rettifica della curva a gomito all'interno dell'abitato di Dosoledo si classifica quale intervento di manutenzione straordinaria di elementi già esistenti. Tali interventi non comportano modifiche sostanziali all'aspetto o alla funzionalità dei corpi oggetto di intervento.

2.2 CARATTERE DELL'INTERVENTO

L'intervento di rettifica della curva in corrispondenza del km 99+100 sulla SS 52 "Carnica" ha carattere permanente.

2.3 DESTINAZIONE D'USO

L'intervento riguarda il sistema viabilistico esistente (S.S. n.52 "Carnica") e in particolare la rettifica dell'attuale curva a gomito nel centro storico dell'abitato di Dosoledo (BL). L'intervento non modifica la destinazione d'uso attuale dell'infrastruttura.

2.4 CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'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").



Figura 3 – Contesto paesaggistico alpino circostante l'area di intervento

2.5 MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

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.

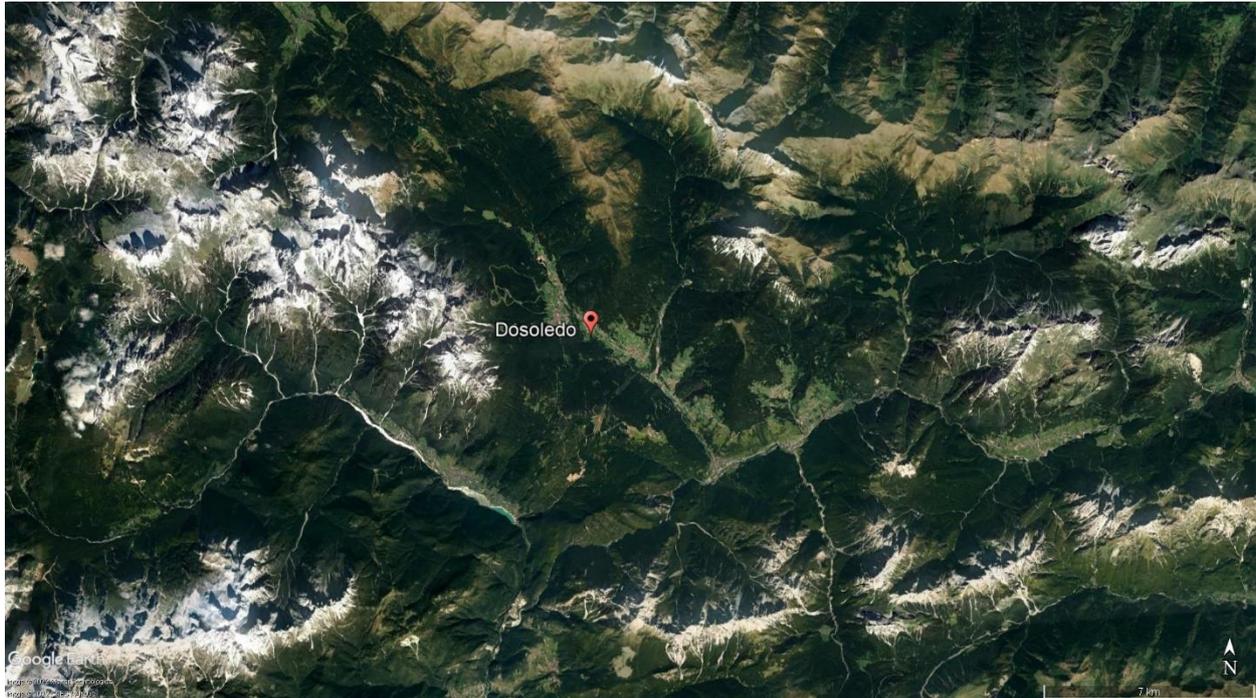


Figura 4 – Contesto territoriale montano delle Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico

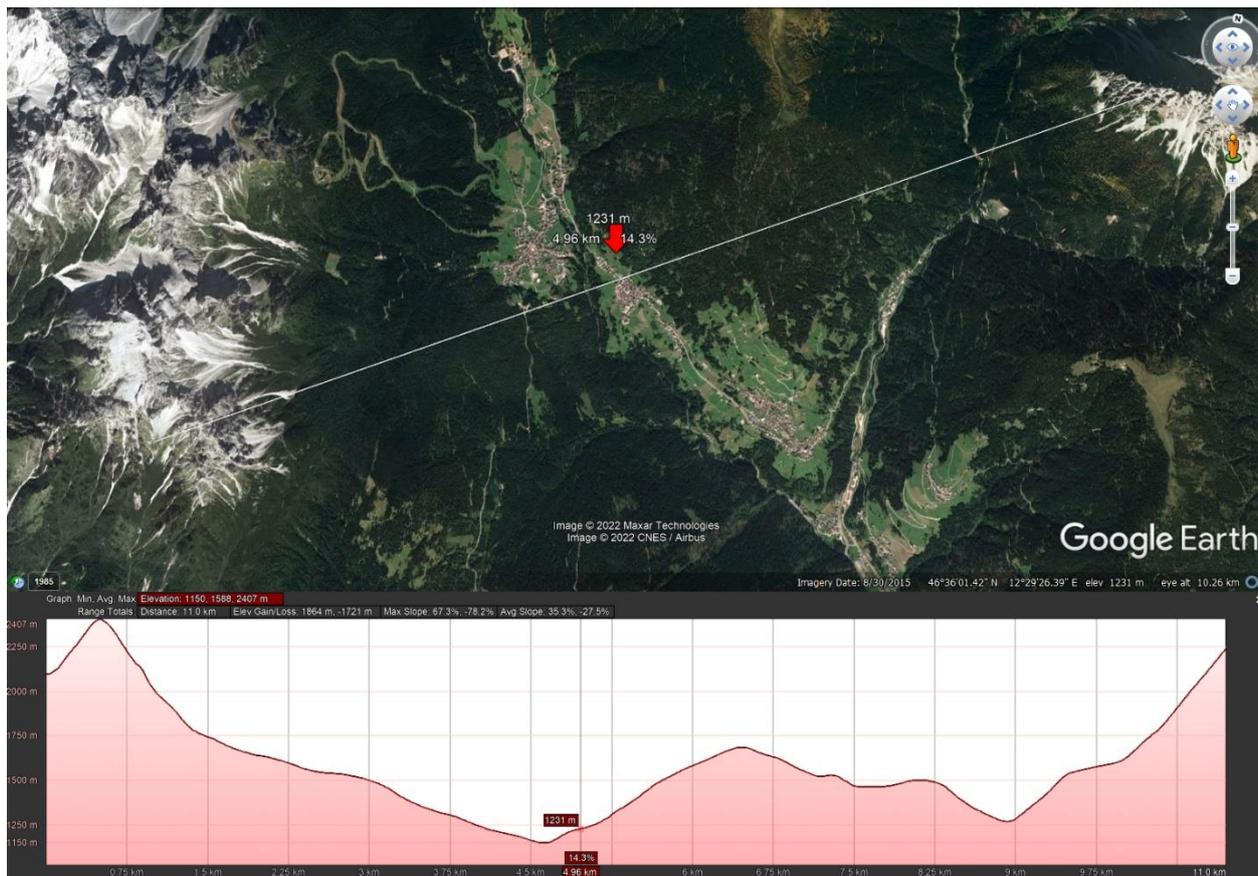


Figura 5 – Profilo altimetrico con indicazione del punto di intervento

2.6 INQUADRAMENTO URBANISTICO E ANALISI DEI VINCOLI

Regione	Veneto
Provincia	Belluno
Comune	Comelico Superiore

Livello di Pianificazione Regionale	PTRC (2020), PGRA
Livello di Pianificazione Provinciale	PTCP Belluno (2020)
Livello di Pianificazione Comunale	PRG (1999), PAT

2.6.1 PTRC

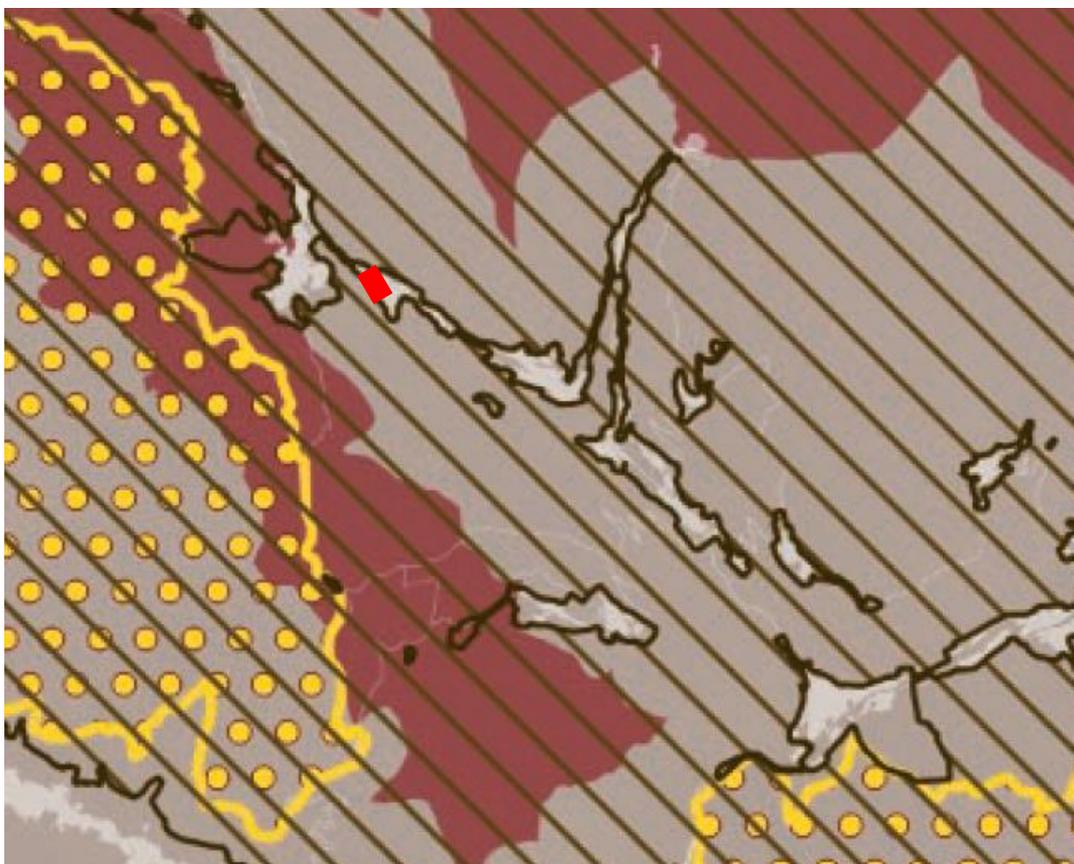


Figura 2 - PTRC - Ricognizione degli ambiti di tutela del PTRC 1992 con indicazione del sito di intervento

RELAZIONE PAESAGGISTICA

n	Rete Natura 2000
9	Monte Pelmo
10	Monte Civetta
12	Marmolada Ombretta
14	Antelao, Marmarole e Sorapis (parte)
16	Pasubio, Piccole Dolomiti, Monte Summano
17	Bosco del Cansiglio (parte)
20	Medio Corso del Brenta
26	Laguna di Caorle (Valle Vecchia)
27	Altopiano dei Sette Comuni
29	Dolomiti di Sesto, Auronzo e Comelico (parte non ricadente nel PdA Comelico - Ost Tiroi e PdA Auronzo - Misurina)
30	Monti Cridola - Duranno
31	Val Tovanello e Bosconero
33	Bosco della Digala, Brentonico, Tudaio (parte non ricadente nel PdA Comelico - Ost Tiroi)
34	Monte Dolada
35	Val Gardena, Cala del Sasso e Complessi di Ponte Subiolo
41	Medio Corso del Piave (parte non ricadente nel PdA Mantello e P.A.L.A.V.)
42	Ambito fluviale del Livenza
44	Laguna del Marto (parte non ricadente nel P.A.L.A.V.)
46	Valli di Gares e S. Lucano
49	Masiera e Lago di Vedana
50	Torbiera di Lipoi
59	Bosco di Cavalier
60	Bosco di Cessalto
61	Bosco di Lison

Ambiti correlati da disciplina attuativa (numero in corsivo)	
n	Piani di Area approvati
n	Ambiti di interesse naturalistico-ambientale
13	Monte Baldo (parte non ricadente in Rete Natura 2000)
17	Bosco del Cansiglio (parte non ricadente in Rete Natura 2000)
21	Ambito fluviale del Mincio
32	Val d'Assa
39	Anfiteatro morenico di Rivoli
40	Monte Moscal
41	Medio Corso del Piave (parte non ricadente nel PdA Montello, P.A.L.A.V. e Rete Natura 2000)
67	Laguna di Caorle (ad esclusione di Valle Vecchia), Valle Altanea, Valli e Pienta di Bibione (parte non ricadente in Rete Natura 2000)

Non sono presenti SIC né ZPS in centro storico, ma 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).

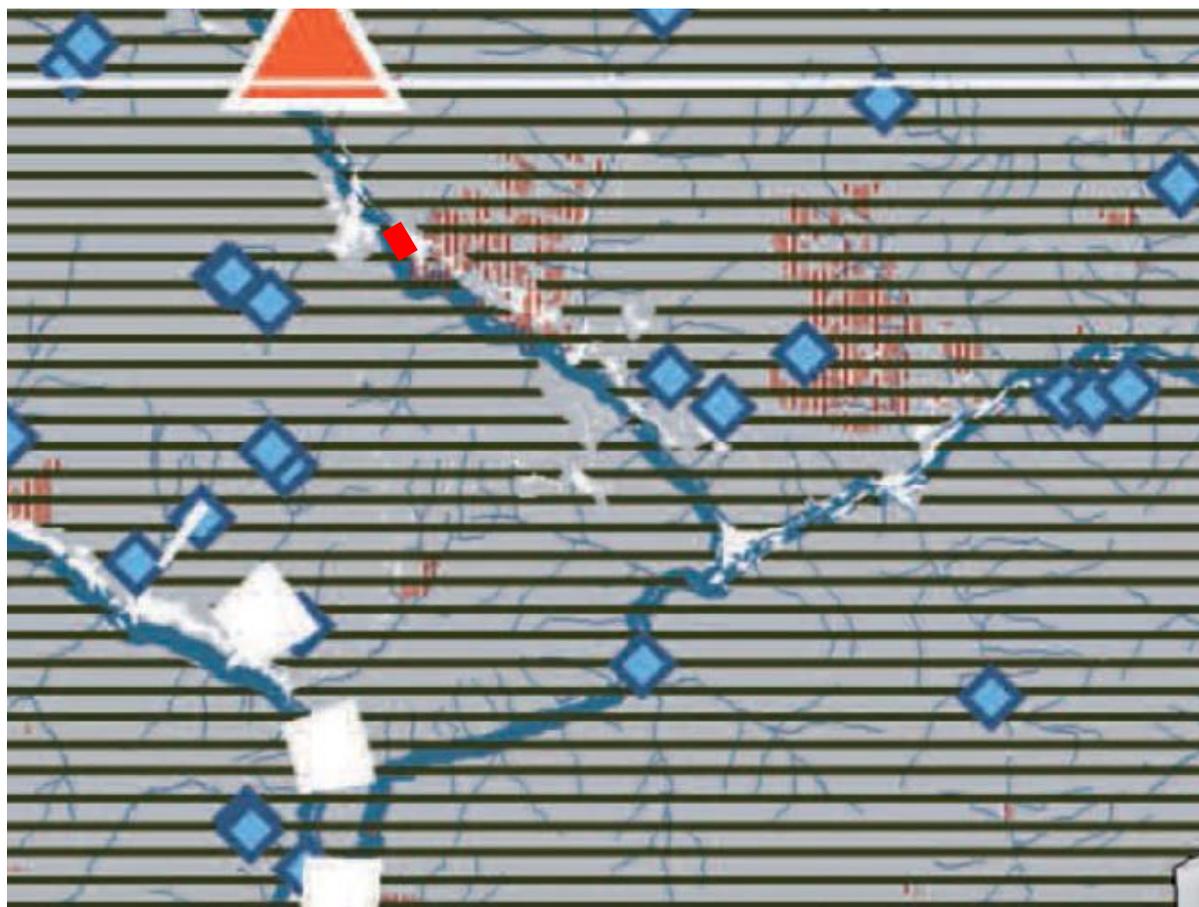
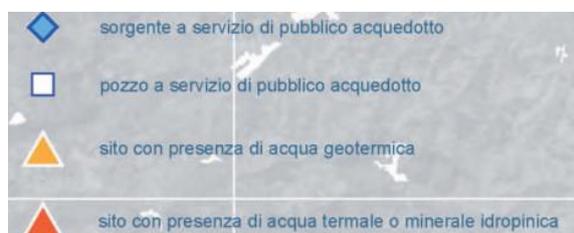


Figura 3 - PTRC – Tav. 1b Uso del suolo – Acqua



L'area interna al paese, e dunque l'area di intervento, non risulta soggetta a vincolo idrogeologico secondo la pianificazione regionale (Tav. 1b - Uso del suolo – Acqua).

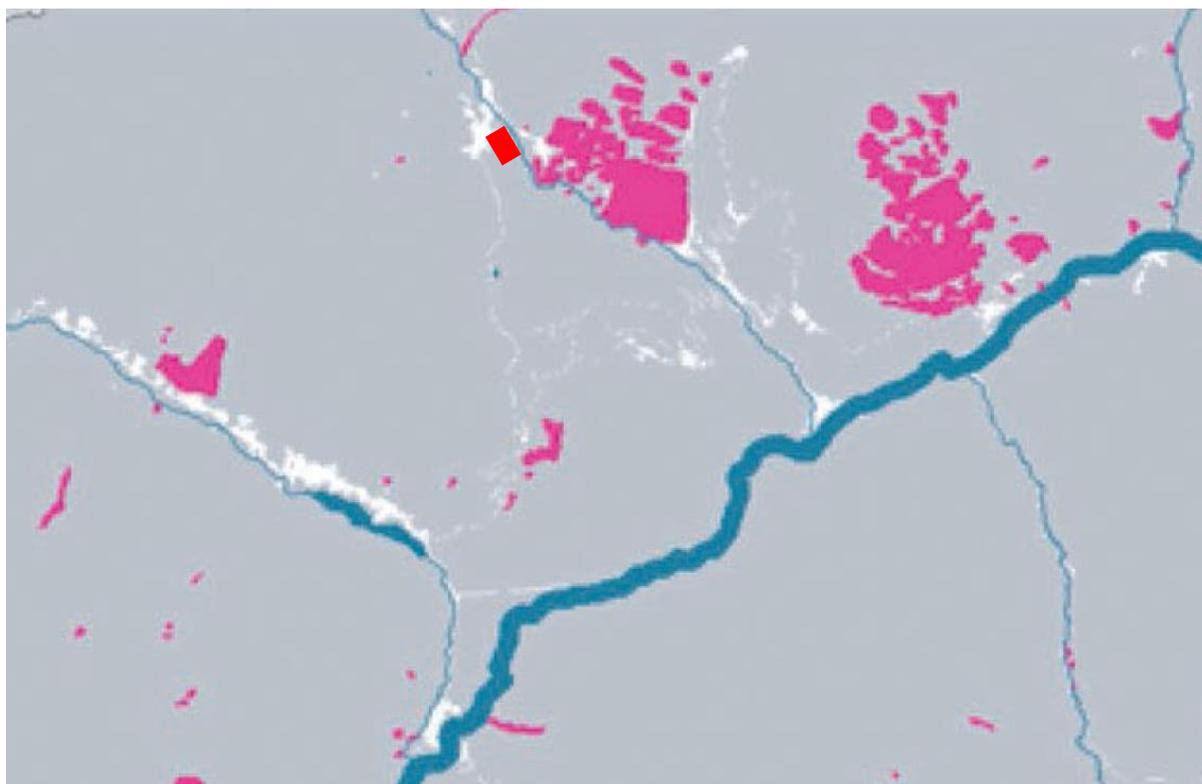


Figura 4 – PTRC - Uso del suolo – Idrogeologia e rischio sismico

L'intervento non ricade in area soggetta a rischio sismico né a pericolosità idraulica e geologica.



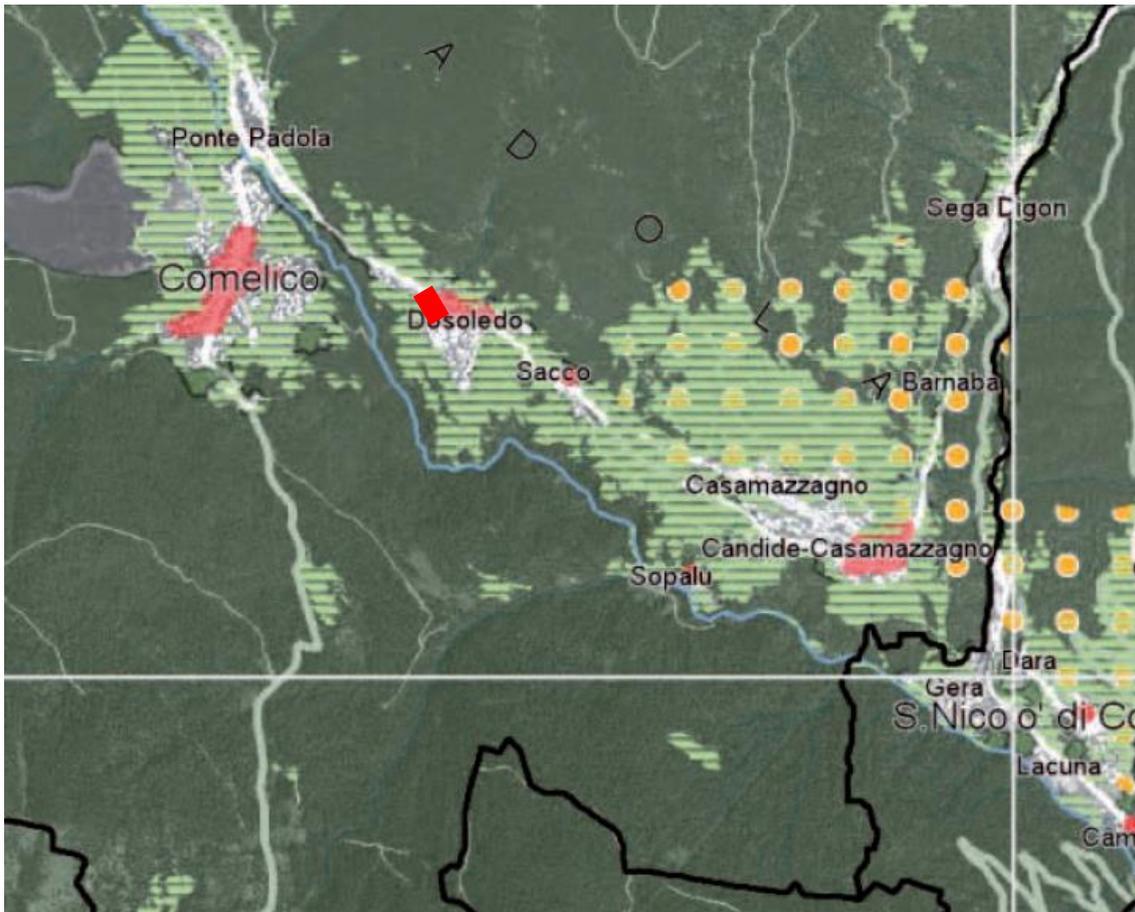


Figura 5 - PTRC - Sistema del territorio rurale e della rete ecologica – 01 – Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico

Il sito si trova ricompreso tra l'area del centro storico e spazi classificati quali prato stabile.



2.6.2 PGRA

Il PGRA non individua alcun rischio idraulico in prossimità dell'area di intervento.

2.6.3 PTCP BELLUNO

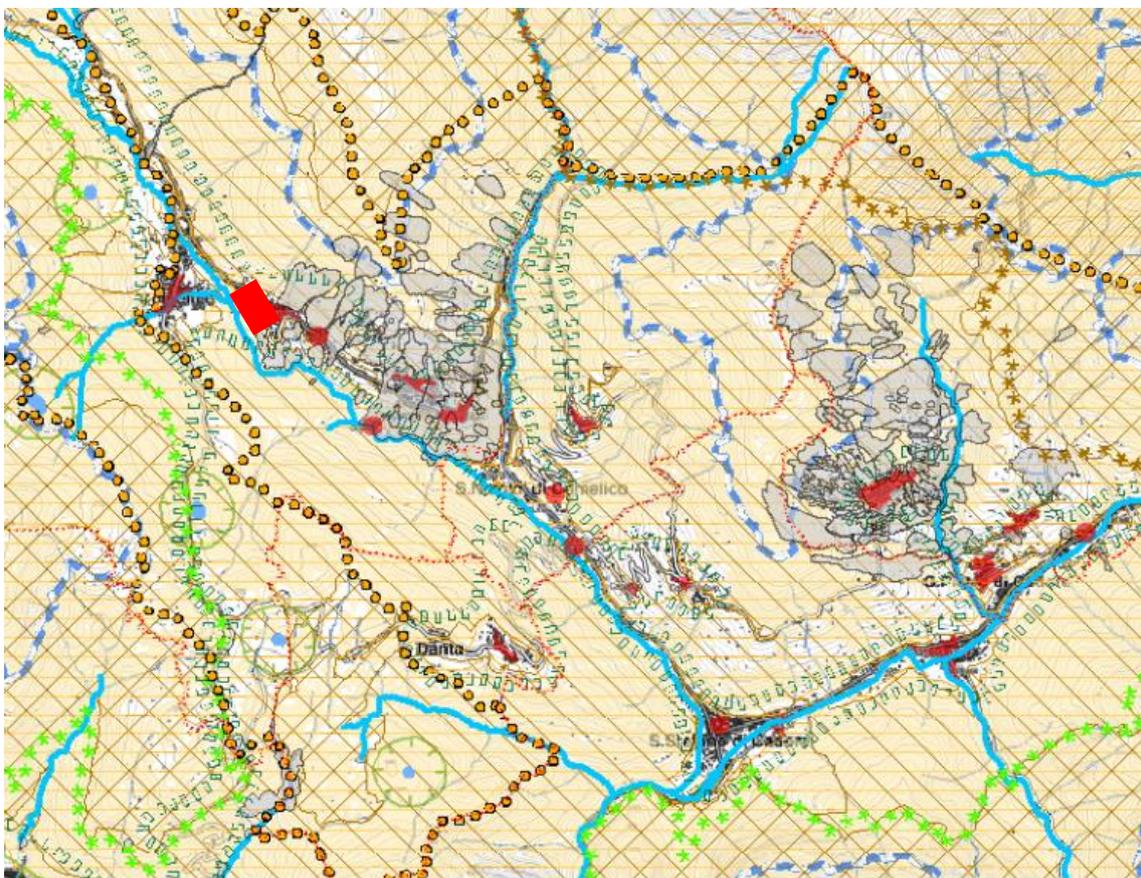


Figura 1 – PTCP – C1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale



RELAZIONE PAESAGGISTICA

Per tutta l'area urbana ed extraurbana di Dosoledo sussiste un vincolo paesaggistico (rif. Legislativo 01 – Aree di notevole interesse pubblico, D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art. 136).

L'area di intervento non è soggetta invece ad alcun vincolo forestale né idrogeologico.

L'area si trova in prossimità di SIC e ZPS come descritto in precedenza per il PTCR.

L'intervento è soggetto alla pianificazione di settore relativa al Centro Storico. L'intervento non ricade invece in parchi o riserve, né in ambiti naturalistici regionali, per cui non è soggetta a ulteriore normativa derivante dalla pianificazione di settore in questi ambiti.

Per quanto riguarda il vincolo sismico (O.P.C.M. 3274/2003), l'area oggetto di intervento ricade in Classe 3.

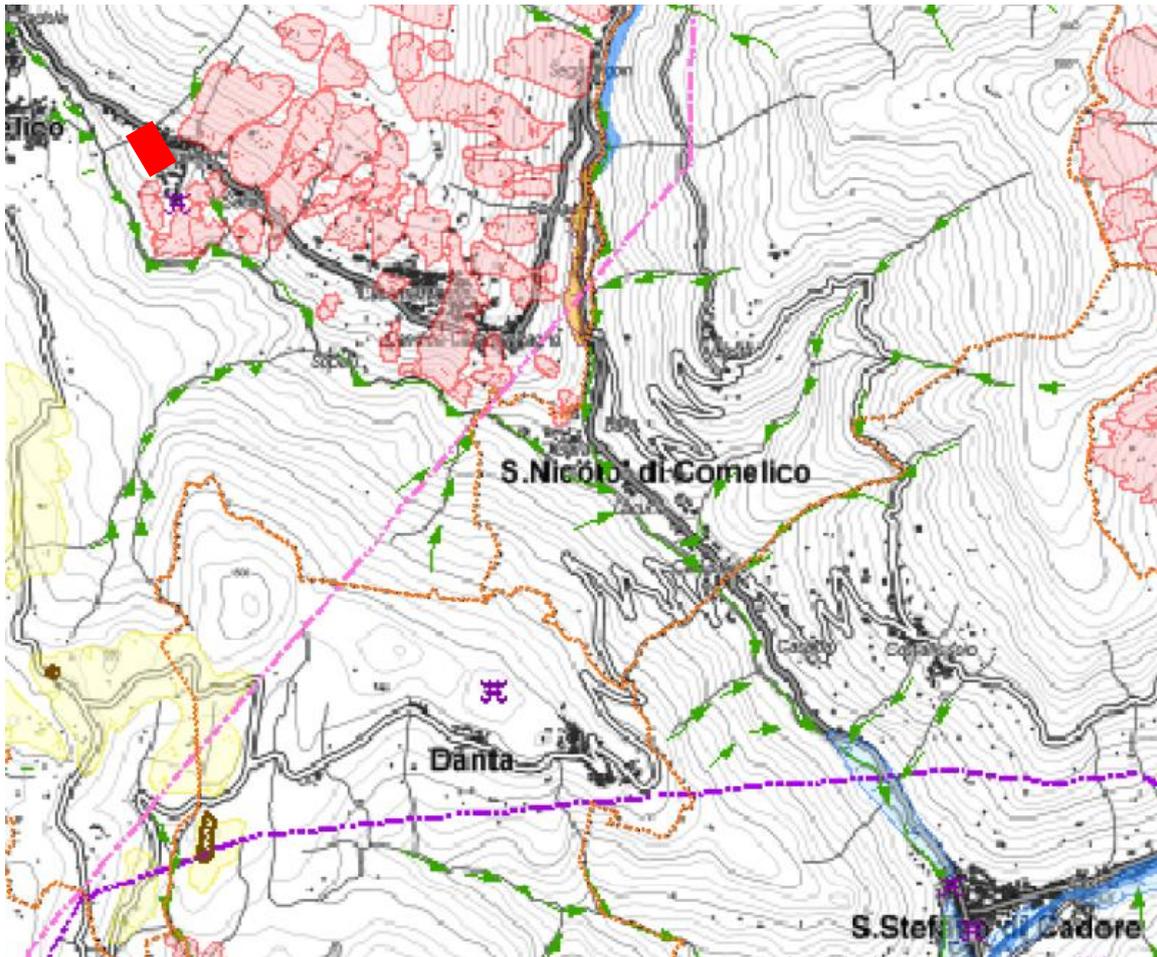
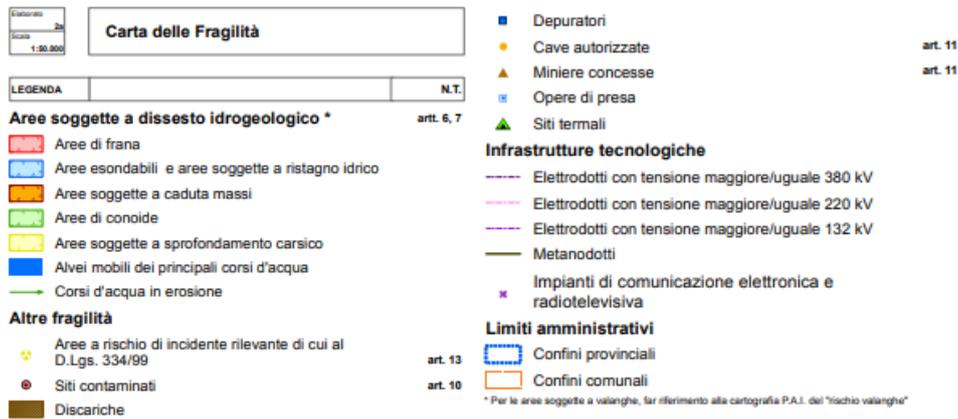


Figura 6 - PTCP – C2 Carta delle Fragilità



Non si segnalano fragilità per l'area in oggetto. L'area di intervento non risulta interessata da fenomeni di dissesto idrogeologico, al contrario delle zone circostanti per le quali è indicato diffusamente un pericolo franoso.

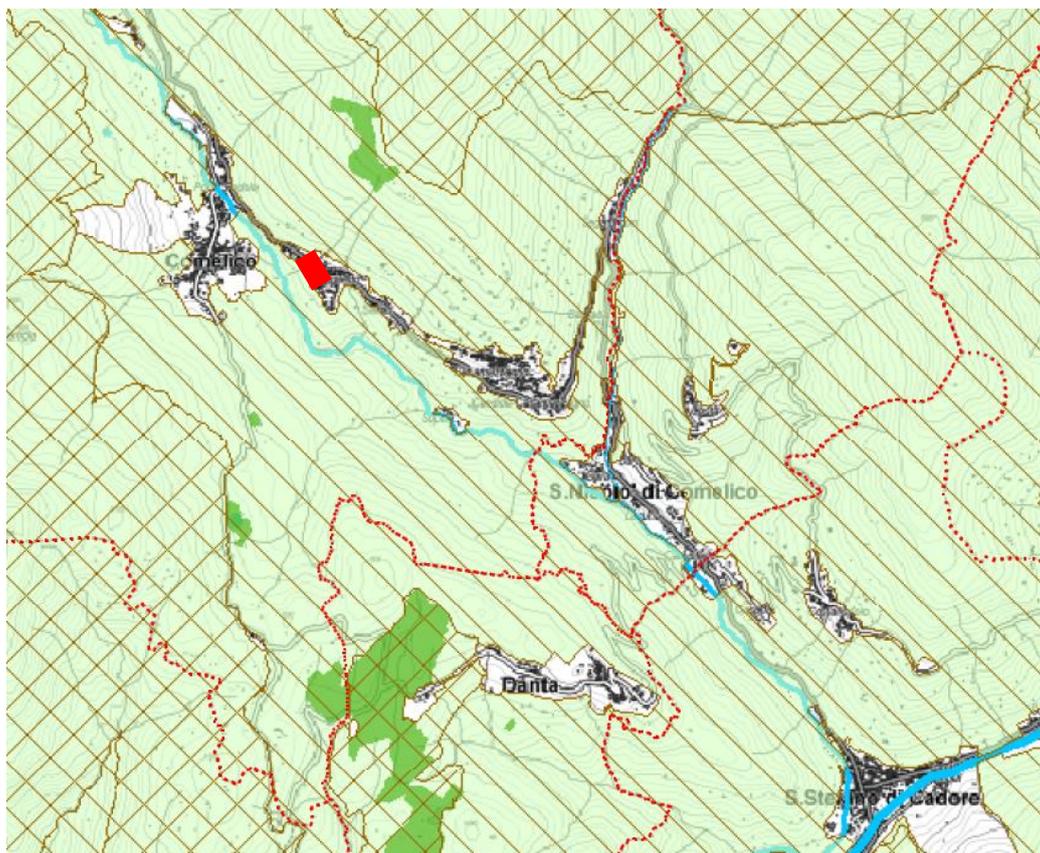
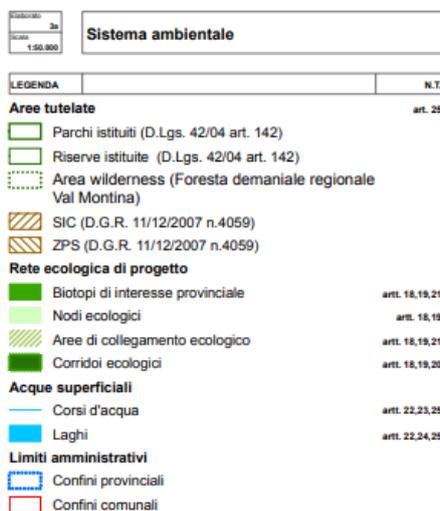


Figura 7 - PTCP – C3 Sistema ambientale



Sono presenti SIC e ZPS in prossimità del sito di intervento, come precedentemente descritto.

In prossimità del sito di intervento scorre un corso d'acqua da preservare, secondo le modalità definite dagli artt. 22-23-25 delle NT.

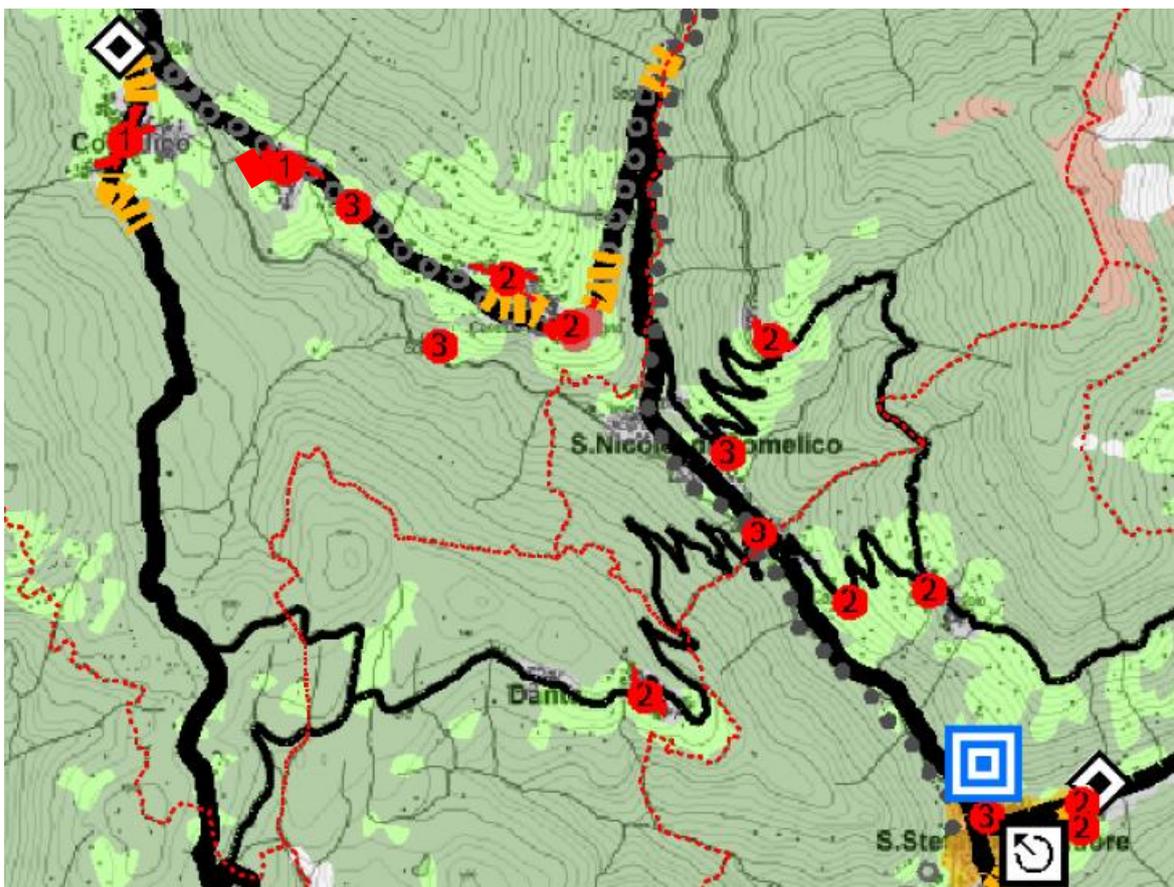
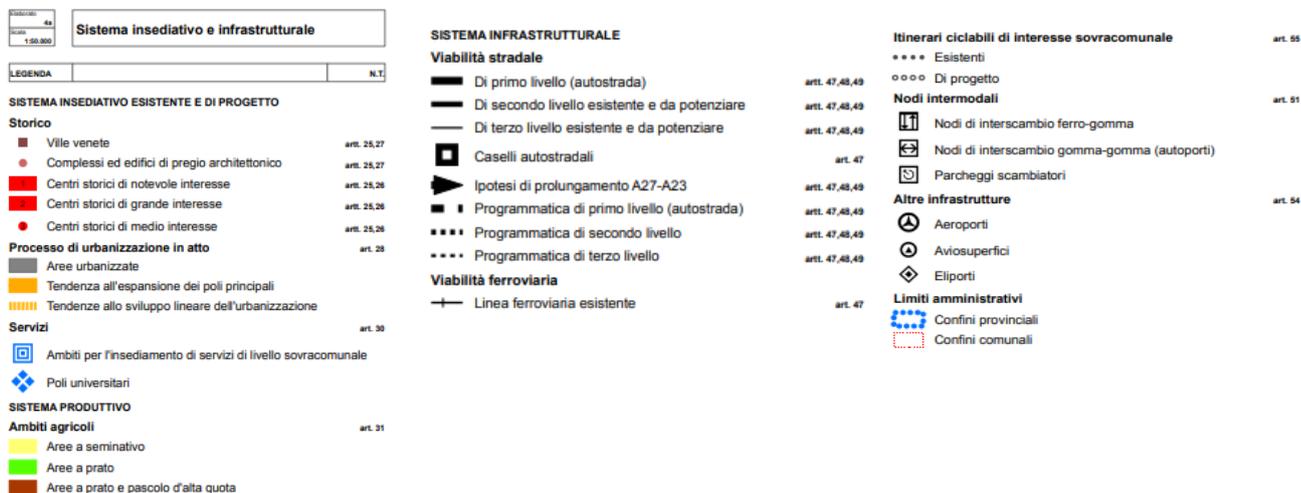


Figura 8 - PTCP – C4 Sistema insediativo e infrastrutturale



- Sistema Insediativo: l'area di intervento è situata in un "Centro storico di notevole interesse", artt. 25-26 (area cod. 259 – Dosoledo Comelico Superiore)
- Sistema Produttivo: l'area di intervento ricade in "Ambito di pregio paesaggistico e paesaggi storici dei versanti vallivi" nella categoria "Prati, radure ed edilizia sparsa minore".
- Sistema Infrastrutturale: l'intervento insiste su una viabilità esistente (S.S. 52 "Carnica")

In particolare, il PTCP indica per i centri storici di notevole interesse l'adozione di un "adeguato sistema di accesso veicolare e di sosta".

CAPO III – Sistema degli Insediamenti storico-culturali

art. 26 Centri storici

1. Il PTCP individua cartograficamente nella Tav. C.4 (Sistema insediativo e infrastrutturale) con perimetrazione oppure con appositi punti i centri di antica formazione enumerati nell'allegato B.2.7 (Elenco dei centri storici).
2. Il Comune, in fase di adeguamento alle indicazioni del PTCP o di predisposizione dello strumento urbanistico, stabilisce con maggior dettaglio il perimetro dei centri storici, completandoli con le aree di pertinenza visiva o funzionale presenti ai margini degli stessi.
3. Per quanto concerne i centri storici individuati puntualmente, il Comune provvede a perimetrarne l'ambito sulla base di ricognizioni storiche e rilevamenti in sito.
4. Per la tutela dei centri storici i Comuni dovranno dettare le misure atte a garantire il mantenimento del contesto urbanistico ed edilizio, definendo i caratteri tipologici e i materiali costruttivi tipici del luogo, pure tramite schedatura dettagliata degli edifici evidenziando particolarmente quelli di interesse storico-architettonico e degli spazi in stretta relazione con essi.
5. Comuni provvederanno in particolare:
 - a) alla redazione di un abaco che tenga conto delle peculiarità tipologiche e delle caratterizzazioni formali proprie delle singole zone, fornendo inoltre indicazioni volumetriche per contestualizzare correttamente gli interventi;
 - b) alla definizione di prescrizioni e incentivi, se del caso con ricorso al credito edilizio, atti ad evitare il frazionamento fondiario o a ricostruire le unità edilizie storiche laddove ritenuto meritevole dal punto di vista urbanistico e architettonico;
 - c) alla previsione per i centri storici di grande interesse e notevole importanza un adeguato sistema di accesso veicolare e di sosta, finalizzato al rispetto del contesto e della fruibilità, con particolare attenzione alla componente turistica ed alla eliminazione delle barriere architettoniche;
 - d) al mantenimento e al recupero degli spazi aperti e dei manufatti minori caratterizzanti il contesto storico-urbanistico (orti, giardini, piazze, fontane, capitelli, statue e monumenti, con visuali, muri e muretti, ecc.), individuando e tutelando le bellezze panoramiche ed i punti di vista accessibili al pubblico fermo quanto stabilito dal D.Lgs. 42/2004;
 - e) a non interrompere o modificare, nei centri storici interessati dal fenomeno urbanistico del "rifabbrico" e nei quali lo stesso costituisca una componente storica insediativa ed edilizia significativa, l'assetto tipologico e i caratteri originari, anche quanto ai materiali, ivi compresa la diversificazione tra edifici destinati ad abitazioni e a rustici pur consentendone il mutamento d'uso e altresì mantenendo gli assi viari e i con visuali conservando l'assetto planivolumetrico del "rifabbrico" originario;
 - f) al mantenimento della relazione tra il centro storico ed il contesto paesaggistico.

Figura 6 – PTCP - Estratto art. 26 delle NT

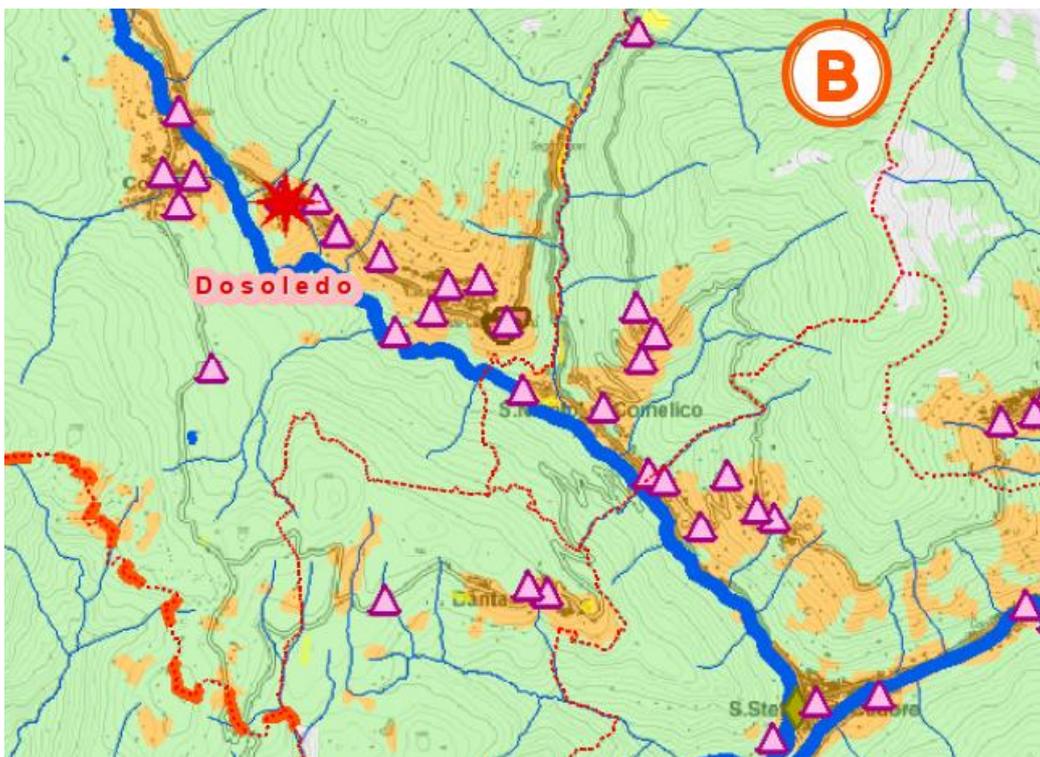


Figura 9 - PTCP – C5 Sistema del Paesaggio

SUB-AMBITI PAESAGGISTICI

Ambiti di pregio paesaggistico da tutelare

- Ambiti di pregio paesaggistico e paesaggi storici d'alta quota
- Ambiti di pregio paesaggistico e paesaggi storici dei versanti vallivi
- Boschi storici

Ambiti di pregio paesaggistico da valorizzare

- Ambiti boscati

Ambiti di valorizzazione, riqualificazione e progettazione paesaggistica

- Aree di potenziale degrado ambientale, funzionale e paesaggistico

Paesaggi delle acque

- Alvei, greti e laghi
- Corsi d'acqua

INVARIANTI PUNTUALI DEL PAESAGGIO

Iconemi

- Visioni scenografiche dell'immaginario collettivo

Monumenti naturali o land markers

- Alberi monumentali
- Geositi

Grandi complessi monumentali

- 1 Certosa di Vedana
- 2 Santuario dei SS Vittore e Corona

Elementi di valore storico e ambientale del paesaggio

- Ville venete
- Architettura del '900
- Manufatti storici tutelati
- Manufatti religiosi
- Manufatti difensivi
- Cave di pietra e miniere storiche
- Siti di archeologia industriale
- Siti e manufatti archeologici
- Siti dell'identità ecologica e culturale

Limiti amministrativi

- Confini provinciali
- Confini comunali

art. 25 L'intervento si trova nell'ambito strutturale di paesaggio 01 – Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico, in un sub-ambito definito di pregio paesaggistico da tutelare (“Ambiti di pregio paesaggistico e paesaggi storici dei versanti vallivi”), regolati dall’art. 25 delle NT.

art. 25 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ha individuato, nell’abitato di Dosoledo, un “iconema” – “Visioni scenografiche dell’immaginario collettivo” (art. 25), ossia un elemento che, grazie al valore simbolico o allo straordinario impatto paesaggistico, risulta essere identitario per il territorio. Nel nucleo abitato storico di Dosoledo, infatti, si sono mantenute nel tempo le caratteristiche dell’abitato originario.

art. 25 L’iconema definito dal PTCP è recepito dagli strumenti urbanistici comunali, che integrano nella propria pianificazione obiettivi di tutela e valorizzazione, oltre che per l’intero centro storico, per la sequenza di edifici che si sviluppa lungo il limitare dell’urbanizzazione (vd. PAT – 04a Carta delle Trasformabilità).

2.6.4 PIANIFICAZIONE COMUNALE - PATI

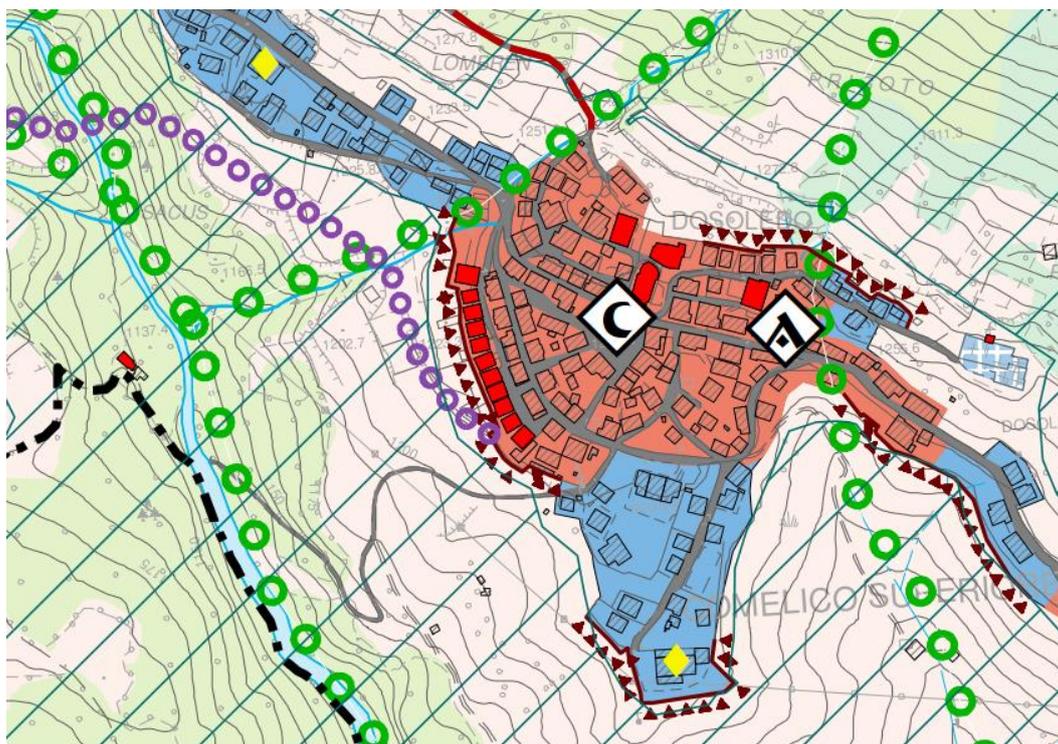


Figura 10 – PAT – 04a Carta delle Trasformabilità



L'intervento collega l'area di "urbanizzazione consolidata residenziale" (art.28) al centro storico (art. 26-27 delle NT), e si trova in prossimità di edifici con valore monumentale e testimoniale (art. 9). Dalla cartografia è segnalato un corridoio ecologico secondario (rappresentato dal corso d'acqua) che attraversa l'area di intervento.

L'intervento in progetto si configura quale adeguamento stradale al fine di aumentare il livello di sicurezza del tratto stradale. Tale tipologia di intervento trova riscontro all'art. 15 delle Norme Tecniche, dove è rappresentato come obiettivo fondamentale della trasformabilità del territorio "l'adeguamento e la messa in sicurezza degli assi viari".

- c) l'iconema dell'abitato di Dosoledo; si tratta di un elemento paesaggistico e storico-culturale che, per il rilevante carico simbolico intrinseco, concorre a definire l'identità del territorio. Rispetto ad esso vanno garantite le principali vedute panoramiche ed i coni ottici privilegiati, mantenendoli liberi da ostacoli visivi. Sono ammesse deroghe solo per interventi di interesse strategico provinciale/regionale che rispettino, per quanto possibile, la presente prescrizione.

Figura 7 – Estratto dall'art. 8 del PATI

art. 15 - Trasformabilità del territorio (tav.4)

1. Il P.A.T.I. identifica come obiettivi fondamentali della trasformabilità di progetto del territorio:
- a) per il sistema naturalistico-ambientale:
 - il mantenimento dell'integrità del paesaggio naturale;
 - la prevenzione dai rischi e dalle calamità naturali;
 - il sostegno alle politiche ambientali ed al settore agricolo-forestale;
 - il contenimento energetico e l'incentivazione all'uso delle energie rinnovabili e la riduzione delle emissioni di CO2 climalteranti;
 - b) per il sistema insediativo e storico-paesaggistico:
 - il miglioramento della funzionalità degli insediamenti e della qualità della vita nei centri;
 - l'attivazione di politiche che incentivino la residenzialità stabile;
 - la salvaguardia dei valori antropologici, archeologici, storici e architettonici;
 - il recupero e la valorizzazione dei centri storici minori;
 - la dotazione idonea, efficiente ed accessibile dei servizi primari e secondari;
 - la riqualificazione urbana ed edilizia in una logica di sostenibilità;
 - l'uso sostenibile delle risorse territoriali, con particolare riferimento ad acqua e suolo;
 - c) per il sistema produttivo:
 - ampliare ed innovare in ottica sostenibile la base produttiva;
 - sviluppare le filiere agricola e forestale;
 - consolidare le attività artigianali e imprenditoriali connesse alle risorse agro-forestali e turistiche locali.
 - d) per il sistema della mobilità e delle infrastrutture:
 - l'adeguamento e la messa in sicurezza degli assi viari;
 - il potenziamento della rete ciclabile locale e sovra-locale;
 - la mobilità urbana sostenibile;

Figura 8 – Estratto dall'art 15 del PATI

2.6.5 PIANIFICAZIONE COMUNALE – PAI

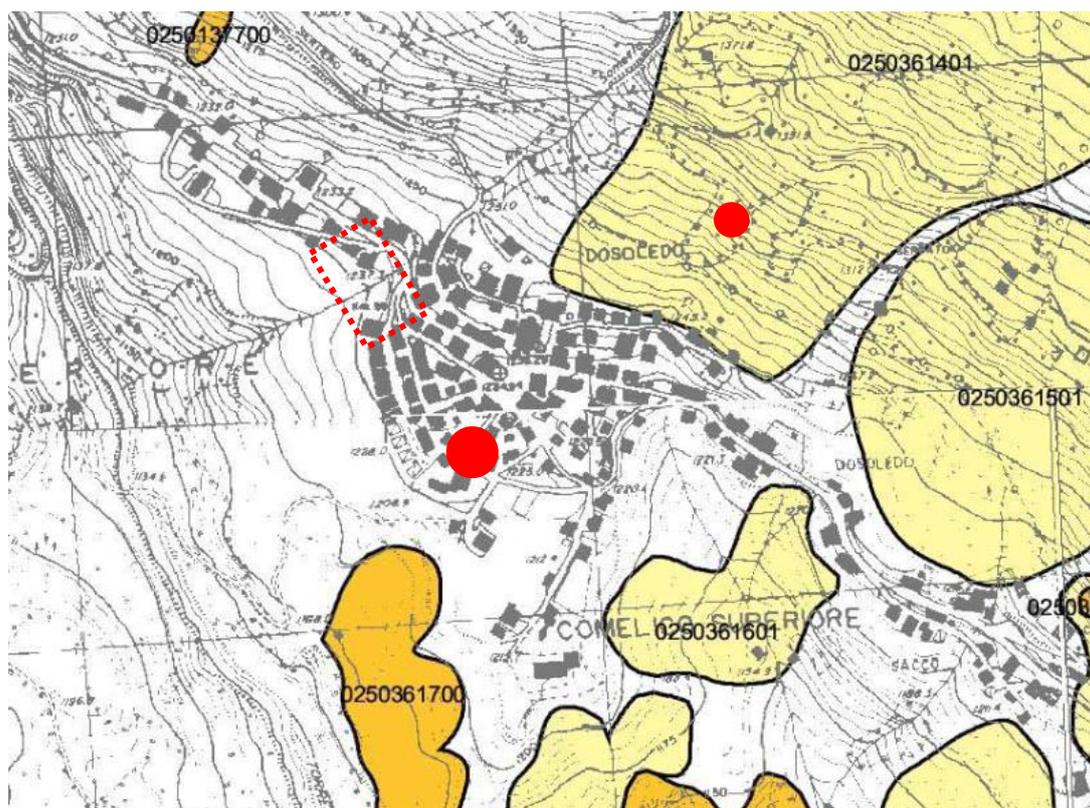


Figura 11 – PAI – Carta della Pericolosità e del rischio geologico

L'area oggetto di intervento non risulta interessata da pericolosità idrogeologica.

LEGENDA

Classi di Pericolosità

	P1
	P2
	P3
	P4
	Paleofrane e/o frane antiche
	Confine Comunale
	Limite bacino fiume Piave

2.6.6 PIANIFICAZIONE COMUNALE – PRG

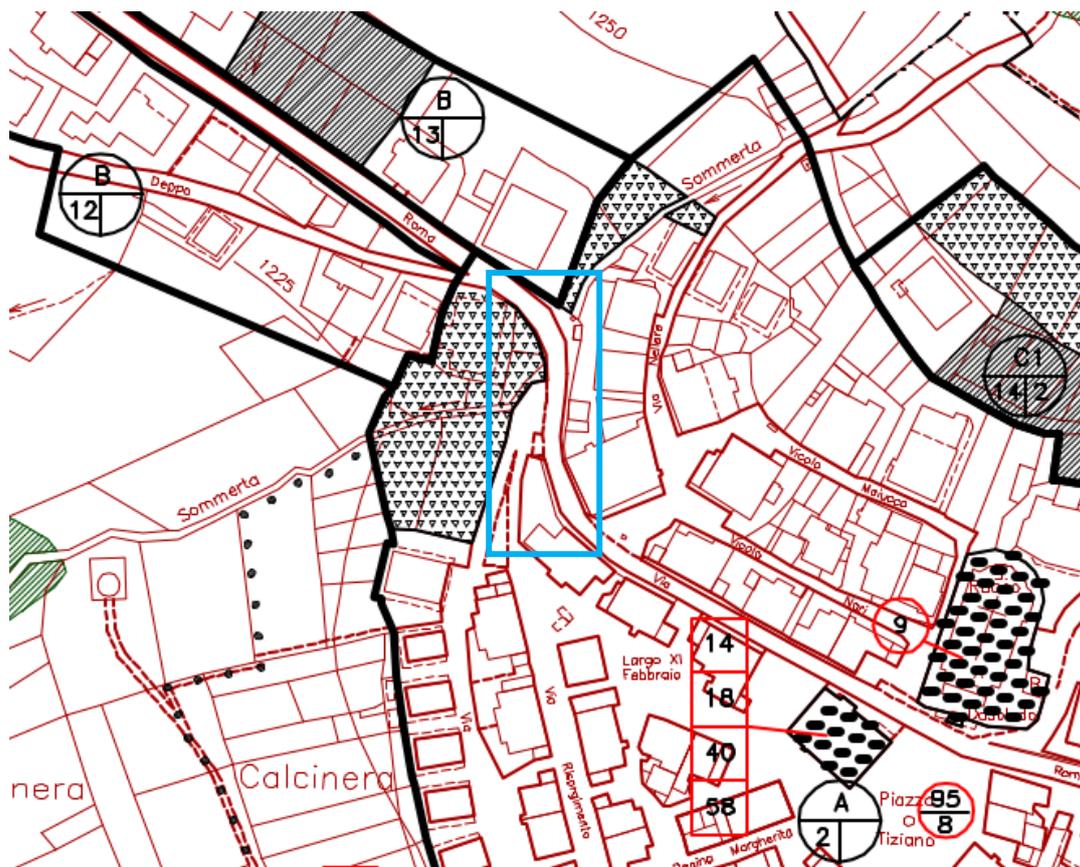


Figura 12 – PRG – Zone significative



FASCE O ZONE DI RISPETTO O TUTELA



PERIMETRO ZONE TERRITORIALI OMOGEEE

L'intervento stradale nell'abitato di Dosoledo ricade in minima parte in un'area classificata dal PRG quale "Fasce o zone di rispetto e tutela". Si sviluppa su viabilità esistente tra le zone omogenee A – Centro storico e B – Aree di completamento.

RELAZIONE PAESAGGISTICA

- ...proporzionata... e impegnare...
originario;
- e) conservare l'impianto urbanistico, come determinato dall'assetto planivolumetrico degli edifici caratterizzanti l'area anche attraverso demolizione e ricostruzione con ricomposizione volumetrica e definizione compositiva libera sia per le facciate che per il sistema distributivo interno per quegli edifici antichi o recenti realizzati in continuità con la tradizione del luogo e non inquadrati nei livelli precedenti;
 - f) favorire un adeguato reinserimento ambientale per l'edilizia minore degradata, per quella recente e nuova, attraverso operazioni di ristrutturazione ambientale e urbanistica;
 - g) migliorare la conformazione degli spazi di uso pubblico nei loro caratteri architettonici e paesaggistici, dotare i centri di sufficienti aree per servizi (con particolare riguardo alla viabilità pedonale, veicolare ed ai parcheggi), salvaguardare dall'edificabilità aree di rispetto funzionali alla valorizzazione della compagine edilizia, di coni visuali, a tutela della stabilità dei versanti;
 - h) incrementare la densificazione dei centri con interventi che, compatibilmente con il rispetto dei gradi di protezione, prevedano l'ampliamento o la sopraelevazione nonché l'occupazione delle aree residue con nuovi edifici o con nuove costruzioni pertinenziali.

Art. 32 – TIPI DI INTERVENTO E GRADI DI PROTEZIONE

Figura 9 – Estratto dell'art. 31 delle NT "Centri storici – Obiettivi degli interventi di recupero"

AREE SCOPERTE

Art. 25 - ZONE DI RISPETTO E/O TUTELA

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.

Figura 13 – Estratto delle Norme Tecniche per Zone di rispetto e/o tutela

Per l'allargamento della sede stradale in ambito di rispetto esiste una variante al PRG (variante n.1/2013) riguardante l'area oggetto di intervento.

La variante è stata all'epoca funzionale alla realizzazione di un nuovo tratto di marciapiede, oggi esistente lungo la curva oggetto di intervento. Tale variante interessava un tratto di circa 35 ml e una larghezza di circa 2 metri, oltre l'ingombro per la realizzazione delle terre armate necessarie. In tale occasione veniva sottratta ad una fascia di tutela una superficie a destinazione stradale.

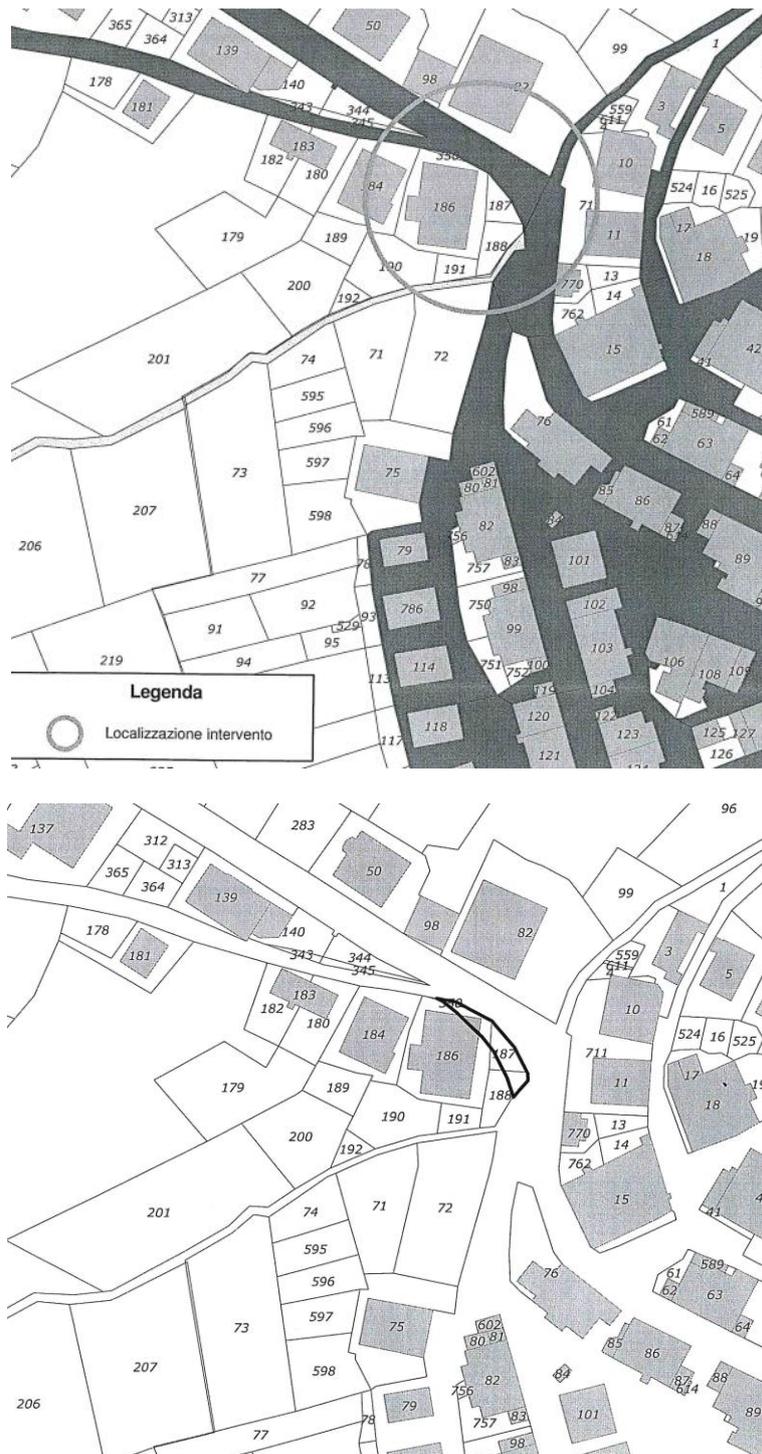


Figura 14 – Variante al PRG - Variante n.1/2013 riguardante l'area oggetto di intervento

2.7 PRESENZA DI IMMOBILI E AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (ART. 136-141-157 D.LGS. 42/04)

Sussiste un vincolo paesaggistico nei termini dell'art. 134, comma 1 lett a) "Aree di notevole interesse pubblico", per tutta l'area urbana ed extraurbana dell'abitato di Dosoledo.

2.8 PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE (ART. 142 D.LGS. 42/04)

Gli interventi in progetto non coinvolgono aree tutelate per legge, così come definite dall'art. 142 del D.Lgs. 42/2004.

3 CARATTERI DELL'INTERVENTO

3.1 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE DEI MANUFATTI E DELL'AREA DI INTERVENTO

La zona di intervento si colloca in un paesaggio di tipo montano, al limitare del centro abitato. Lungo questo tratto di strada coesiste la presenza di edifici e campi adibiti a prato. L'area a prato ad ovest della viabilità costituisce limite urbano e rappresenta una zona di rispetto, per la quale gli interventi ammessi sono regolati dall'art. 25 delle Norme Tecniche.

Costituendosi l'intervento oggetto di studio quale miglioria di un tracciato esistente, nonché preservando quello che è l'obiettivo di valorizzazione del contesto urbano come sequenza di parti edificate e parti libere, si ritiene che parte di quest'area possa essere resa disponibile in funzione dell'adeguamento stradale previsto.



Figura 10 – Ambito di intervento - S.S. 52 "Carnica" in corrispondenza dell'ingresso all'abitato di Dosoledo

3.2 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE



Figura 11 – Cartografia catastale con indicazione dei punti di scatto



Figura 12 – Scatto 1 – Vista verso ingresso al paese



Figura 13 – Scatto 2 – Vista spalle al paese



Figura 14 – Scatto 3 – Percorso pedonale e scarpata inerbita



Figura 15 – Scatto 4 – Dettaglio muro di sostegno



Figura 16 – Scatto 5 – Curva a gomito oggetto di intervento



Figura 17 – Scatto 6 – S.S. 52 in attraversamento all'abitato di Dosoledo



Figura 18 – Scatto 7 – Viabilità secondaria su S.S. 52

3.3 DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E CARATTERISTICHE DELL'OPERA

Sulla base delle indagini di progetto è stato definito un tracciato di intervento che potesse consentire di realizzare un'opera con minor impatto possibile con i manufatti esistenti.

L'attuale tracciato della S.S. 52 "Carnica" presenta, all'uscita del paese di Dosoledo, una brusca curva con un restringimento della carreggiata, dovuto alla presenza di edifici ai due lati del sedime stradale che limitano lo spazio disponibile.

L'intervento di progetto prevede l'allargamento della strada subito dopo l'uscita dell'abitato di Dosoledo in direzione Padola, in modo da permettere ai veicoli in arrivo di affrontare la curva con un raggio maggiore, così da facilitarne la manovra ed evitare quelle situazioni di pericolo che oggi vengono a crearsi.

Per la realizzazione del nuovo sedime stradale verrà adeguato lungo la carreggiata ovest il muro di sostegno già presente, al fine di contenere adeguatamente l'allargamento del rilevato stradale.

Il progetto modifica la configurazione delle pendenze trasversali dell'asse principale, senza alterarne tuttavia il profilo attuale. Conseguentemente, le strade secondarie in immissione sulla S.S. 52 dovranno subire una riprofilatura in funzione delle quote del ciglio in carreggiata ovest.

È prevista la rimozione di tutti i guardrail sul tratto e la sostituzione degli stessi con manufatti di tipo idoneo (H2 Bordo Ponte). Al fine di mitigare l'inserimento paesaggistico di questi elementi all'interno del contesto

I principali obiettivi che si intendono ottenere con la soluzione proposta sono di seguito riepilogati:

- Mettere in opera una soluzione progettuale che consenta di migliorare la fruibilità e la sicurezza del tratto stradale garantendo, nel punto di restringimento della carreggiata, il passaggio di almeno un mezzo pesante e un mezzo leggero, attraverso una configurazione che possa pienamente rispettare i criteri normativi previsti dalle norme vigenti.
- Possibilità di realizzare l'intervento per fasi con parzializzazione della sede stradale, in modo da poter garantire la continuità del traffico veicolare, seppur limitazione a senso unico alternato.
- Realizzazione di una soluzione con impatto nullo rispetto al regime idraulico del corso d'acqua interferito, le cui sezioni di deflusso non vengono modificate. Anche l'impatto in fase provvisoria risulterà minimale.
- Mantenere elementi già presenti (es. muro di sostegno), senza alterare il contesto visivo e paesaggistico dell'area alpina in cui essi risultano inseriti.

Si riporta di seguito la sistemazione prevista in corrispondenza del marciapiede in affiancamento alla strada e muro di sostegno:

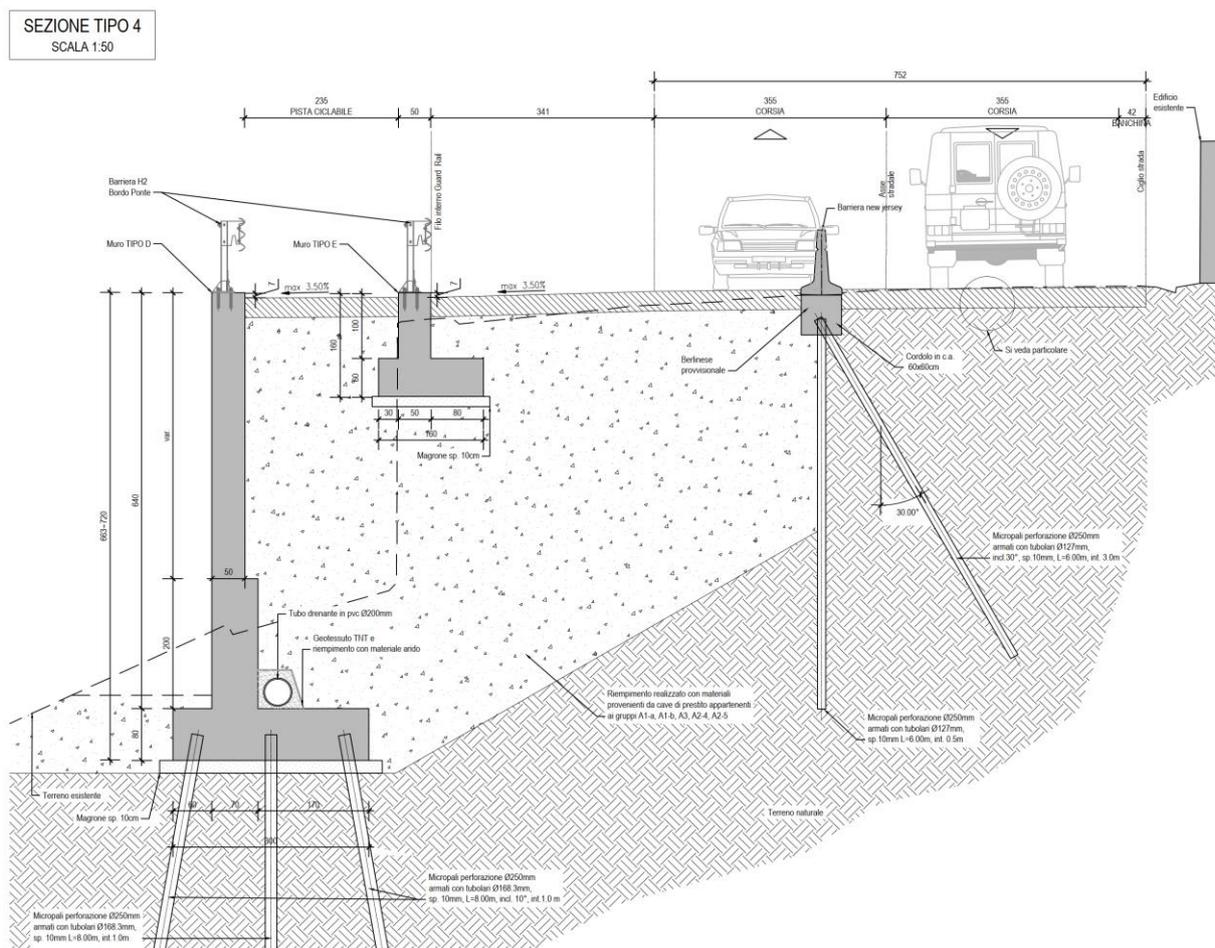


Figura 20 – Sezione tipo 4 con muro di contenimento e adeguamento viabilità secondaria



Figura 21 – Demolizione dell'attuale muro di sostegno

3.4 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELLE OPERE

Gli interventi sono stati pensati in modo tale da poter risultare meno invasivi possibile rispetto al regime idraulico del corso d'acqua interferito, rispetto al paesaggio alpino circostante, rispetto all'integrità degli edifici esistenti, e in ultima analisi, rispetto al traffico stradale della S.S. 52 in esercizio.

L'intervento verrà realizzato per fasi con parzializzazione della sede stradale, in modo da poter garantire la continuità del traffico veicolare, seppur con la limitazione del senso unico alternato. Per quanto riguarda la fase di esercizio invece non ci saranno impatti dovuti alla realizzazione delle opere, dal momento che la S.S. 52 è un'opera già esistente e gli interventi si collocano per la quasi totalità all'interno del sedime stradale attuale.

Le opere in progetto si configurano quali interventi paesaggisticamente non percepibili al fruitore dell'infrastruttura viaria, in quanto preservano l'alternanza di spazi liberi e edificati attuale e l'ampia veduta verso i prati e le Dolomiti di Sesto.

Gli interventi prevedono un incremento pari a circa 10 mq delle aree a superficie bitumata ma non modificano la capacità drenante attuale dell'infrastruttura viaria. Gli interventi prevedono la rimozione di arbusti ma non prevedono interventi sulla componente arborea ad alto fusto.

3.5 EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO

Le opere in progetto non genereranno alterazioni paesaggistiche significative, trattando si meri interventi manutentivi, per quanto tecnicamente rilevanti. In ragione di questo intervento e tenuto conto del dettato

RELAZIONE PAESAGGISTICA

normativo, l'analisi delle modificazioni e/o alterazioni determinate dagli interventi in progetto è stata sviluppata secondo i seguenti punti:

- l'intervento non comporta alcuna modifica o variazione della struttura morfologica ed antropica esistente;
- l'intervento prevede sbancamenti per la realizzazione di opere in sotterraneo con successivo rinterro erboso. In virtù di ciò l'intervento in progetto non incide sullo skyline naturale ed antropico;
- l'infrastruttura in virtù della sua localizzazione e dimensione non incide sulla funzionalità ecologica, idraulica ed idrogeologica dell'area;
- in ragione della sistemazione della viabilità esistente si esclude la sussistenza di modifiche dell'assetto percettivo del luogo, sia nei riguardi della visibilità che per lo scenario panoramico del sito, che viene garantito libero da ostacoli visivi;
- ponendosi come azione migliorativa del tracciato, l'intervento preserva e valorizza l'asse urbanistico esistente quale segno identificativo nello sviluppo dell'abitato di Dosoledo;
- l'intervento in progetto prevede elementi di corredo realizzati mediante caratteri costruttivi, materici e coloristici tali da non inficiare le caratteristiche paesaggistiche dell'area.

Le opere di progetto garantiranno molteplici funzioni, quali il miglioramento dei flussi veicolari di traffico e la riqualificazione del tratto stradale esistente. Essendo interventi volti al miglioramento della sicurezza dei fruitori della viabilità esistente, in fase di esercizio le nuove strutture non recheranno alcun impatto aggiuntivo rispetto a quelli già dovuti alla stessa presenza della S.S. 52.

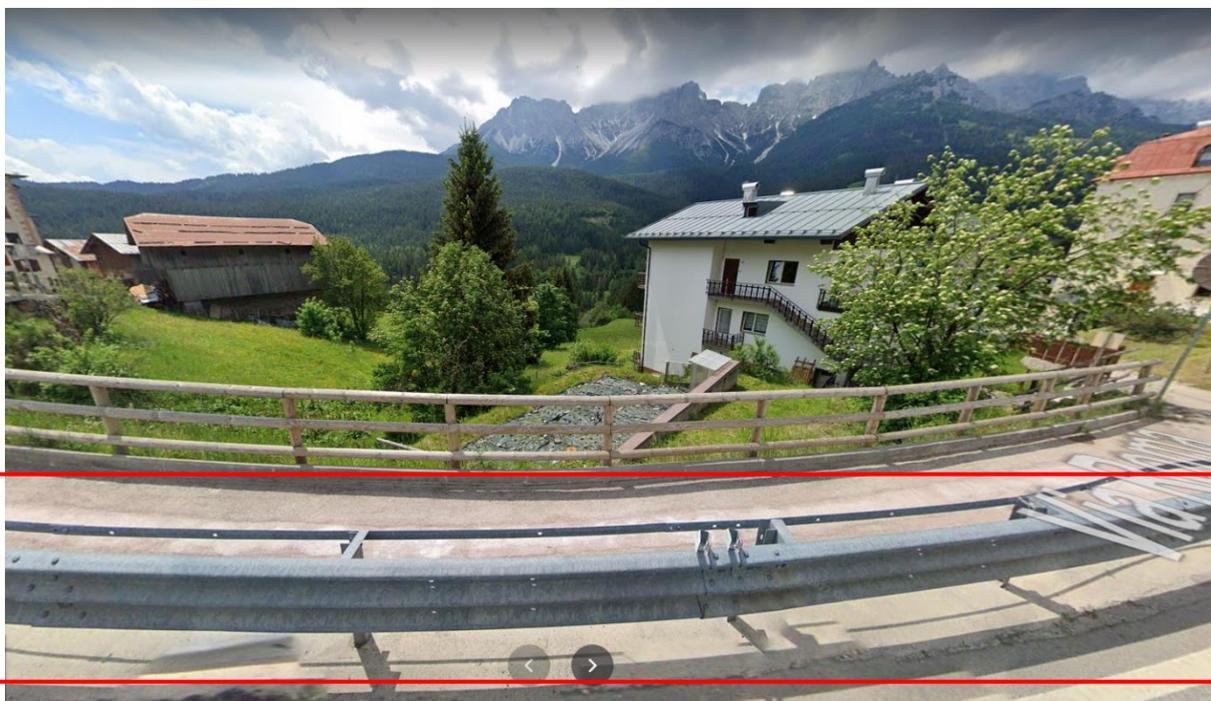


Figura 22 – Miglioramento della veduta tramite inserimento di guardrail rivestito in legno



Figura 23 – Barriere stradali H2 Bordo Ponte tipo Barriere in acciaio corten rivestite in legno

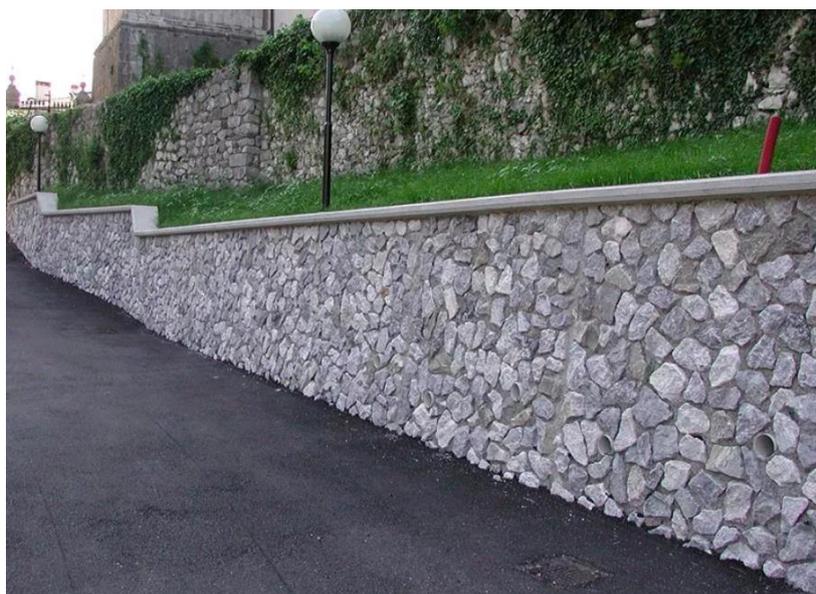


Figura 24 – Rivestimento in pietra del muro di sostegno

Gli unici possibili impatti sono riconducibili alla fase di cantiere, nel corso della quale:

- verranno adottati tutti i possibili accorgimenti per preservare il corretto deflusso del corso d'acqua esistente;
- verrà eventualmente inoltrata al comune competente richiesta di deroga per quanto riguarda il rumore prodotto dal cantiere ed essenzialmente legato al fissaggio delle barriere di sicurezza e all'attività di scarifica stradale;
- le terre e rocce da scavo e i rifiuti solidi legati alla realizzazione dell'opera (quali imballaggi dei materiali da costruzione e rifiuti di varia natura prodotti nei cantieri), verranno smaltiti direttamente dall'impresa esecutrice.

3.6 INDICAZIONI DEI CONTENUTI PERCETTIVI DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA VIGENTE IN RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI INTERVENTO: CONFORMITÀ CON I CONTENUTI DELLA DISCIPLINA

Al fine di minimizzare gli effetti antropici dell'opera, il progetto prevede di utilizzare elementi che si adattino agli elementi tipologici caratteristici del paesaggio, quali il legno e la pietra. Per la finitura del muro è prevista infatti una finitura in pietra tipica dell'area, mentre i guard-rail saranno rivestiti in legno (tipo Barriere in acciaio corten rivestite in legno), in modo da limitare il loro impatto visivo complessivo.

Il progetto insiste per la quasi totalità su un sedime attualmente già destinato alla viabilità stradale e si limita ad una miglioria in termini di sicurezza e per la praticabilità della stessa. L'intervento risulta conforme alla disciplina paesaggistica dell'area in quanto non comporta diversa destinazione d'uso delle aree, né realizzazione di opere diverse da quelle già presenti (es. muro di sostegno).

Le opere, che si configurano quali messa in sicurezza dell'infrastruttura stradale, non modificano dunque in maniera significativa la qualità percettiva del contesto e si ritiene non costituiscano elemento estraneo al contesto paesaggistico interessato.