

**Struttura Territoriale Veneto e Friuli Venezia Giulia**

Via E. Millosevich, 49 - 30173 Venezia Mestre T [+39] 041 2911411 - F [+39] 041 5317321  
Pec anas.veneto@postacert.stradeanas.it - www.stradeanas.it

**Anas S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**  
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e concessionaria ai sensi del D.L. 138/2002 (convertito con L. 178/2002)  
Sede Legale: Via Monzambano, 10 - 00185 Roma T [+39] 06 44461 - F [+39] 06 4456224  
Pec anas@postacert.stradeanas.it  
Cap. Soc. Euro 2.269.892.000,00 Iscr. R.E.A. 1024951 P.IVA 02133681003 - C.F. 80208450587

# S.S. n° 52 "Carnica"

## Realizzazione rotatoria in Loc. Tre Ponti in corrispondenza innesto con S.P. 19 in Comune di Vigo di Cadore

### PROGETTO DEFINITIVO

IL PROGETTISTA:

*Ing. SUGLIA Vitantonio*

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ESTERNO:

SWS ENGINEERING SPA

*Ing. CUCINO Paolo*

IL GEOLOGO:

*Ing. Geol. PIETRANTONI Massimo*

VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

*Ing. VASSALLO Umberto*

COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

SWS ENGINEERING SPA

*Ing. CUCINO Paolo*

DATA:

*GENNAIO 2023*

N. ELABORATO:

## Relazione paesaggistica

CODICE PROGETTO / SIL

NEMSVE00531

CODICE  
ELAB.

T00SG00AMBRE02

REVISIONE

SCALA:

A

-

D

C

B

A

Prima emissione

Gennaio 2023

E. Fratton

F. Manganotti

V. Suglia

REV.

DESCRIZIONE

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO

## INDICE

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>PREMESSA</b>   | <b>3</b>  |
| 1.1      | Oggetto e obiettivi dell'intervento   | 3         |
| 1.2      | Descrizione delle opere   | 3         |
| 1.2.1    | Strada Statale S.S. 52  | 5         |
| 1.2.2    | Strada Provinciale S.P. 619   | 6         |
| <b>2</b> | <b>VERIFICA DI COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO CON GLI STRUMENTI URBANISTICI E TERRITORIALI</b>                | <b>7</b>  |
| 2.1      | Analisi degli strumenti di pianificazione vigenti o adottati  | 7         |
| 2.1.1    | PTRC  | 8         |
| 2.1.2    | PTCP Belluno  | 14        |
| 2.1.3    | Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Vigo di Cadore  | 20        |
| 2.2      | Esiti della verifica di compatibilità paesaggistica del progetto con il sistema vincolistico esistente        | 24        |
| <b>3</b> | <b>ANALISI DEL CONTESTO PAESAGGISTICO ATTUALE</b>   | <b>28</b> |
| 3.1      | Tipologia dell'intervento   | 28        |
| 3.2      | Carattere dell'intervento   | 28        |
| 3.3      | Destinazione d'uso  | 28        |
| 3.4      | Contesto paesaggistico dell'intervento  | 28        |
| 3.5      | Documentazione fotografica stato di fatto e Valutazione dei caratteri paesaggistici nell'ambito di intervento | 31        |

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| <b>3.6</b> | <b>Elementi di valore paesaggistico presenti e tutelati dal Codice</b>                   | <b>32</b> |
| <b>4</b>   | <b>ANALISI DELLO STATO DEI LUOGHI DOPO L'INTERVENTO</b>                                  | <b>34</b> |
| 4.1        | Compatibilità paesaggistica alla scala del contesto                                      | 36        |
| 4.2        | Compatibilità paesaggistica a scala puntuale   | 37        |
| 4.3        | Effetti conseguenti la realizzazione delle opere   | 37        |
| 4.4        | Elementi di mitigazione e compensazione ed eventuali misure di inserimento paesaggistico | 37        |
| <b>5</b>   | <b>CONFORMITA' DELL'INTERVENTO CON I CONTENUTI DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA</b>        | <b>39</b> |
| 5.1        | Obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica   | 39        |
| 5.1.1      | Obiettivi Ambito 01 – Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico                      | 39        |
| 5.1.2      | Valutazione conclusiva di conformità   | 42        |

## 1 PREMESSA

### **1.1 OGGETTO E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO**

Oggetto della presente relazione è la valutazione dell'impatto paesaggistico dell'intervento di adeguamento dell'intersezione a raso tra la SS52 e la SP619, in località Tre Ponti nel comune di Vigo di Cadore (BL); essa costituisce parte integrante dei documenti di Progetto Definitivo redatti per l'opera in oggetto.

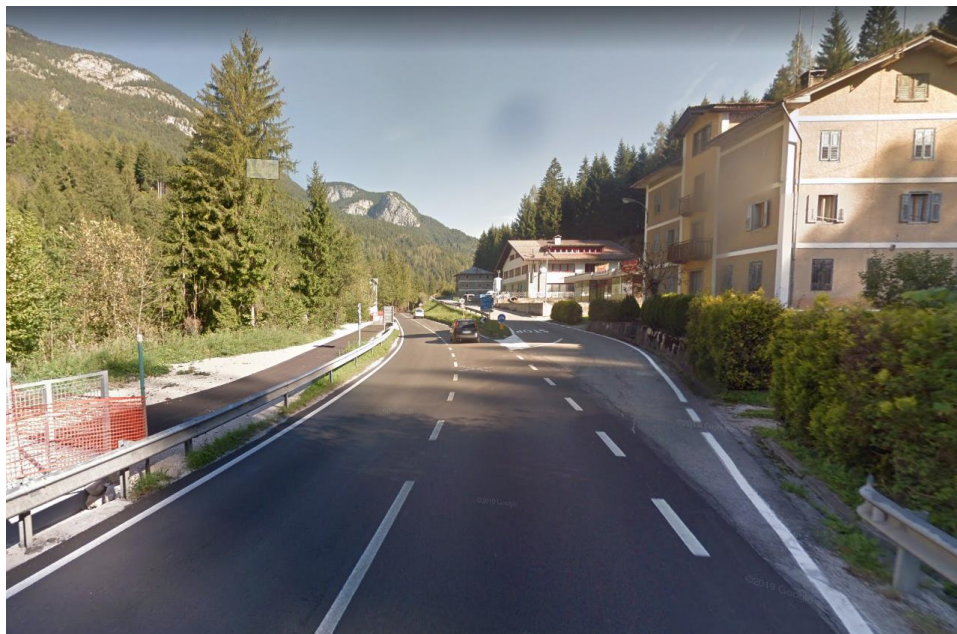
L'intervento punta a migliorare il livello di sicurezza dell'intersezione della Strada Statale S.S. 52 con la Strada Provinciale S.P. 619, individuando ed eliminando le criticità oggi presenti attorno alla chilometrica 77+500 della SS52. La SS52 "Carnica" è un'antica strada, realizzata dagli austriaci nel 1839, pervenuta al patrimonio infrastrutturale in capo ad ANAS S.p.A. fin dal momento della sua formazione, avvenuta con Legge 17/05/1928 n. 1094.

L'intervento necessita di autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., in quanto lo stesso ricade in ambito assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 (Aree tutelate per legge) lett. c – Corsi d'acqua e ai sensi dell'art. 142 lett. g – Territori coperti da boschi e foreste. Ricade inoltre in un ambito sul quale sussiste un vincolo idrologico-forestale secondo il R.D. 3267/23.

L'intervento, inquadrabile come "adeguamento di viabilità esistente – riconfigurazione di incroci stradali", risulta soggetto a procedimento autorizzatorio semplificato (art. 3 comma 1 del D.Lgs. 42/2004), poiché ricadente all'interno della cat. B.11 delle fattispecie riportate nell'Allegato B al DPR 31 del 2017.

### **1.2 DESCRIZIONE DELLE OPERE**

Le viabilità nella configurazione attuale presentano, nel punto di intersezione, un'angolazione tra gli assi di tracciamento di circa 30°, valore fortemente al di sotto del valore limite di normativa (70°). Tale valore penalizza soprattutto le manovre di svolta a destra per quei veicoli provenienti dalla S.P. 619 che necessariamente sono costretti ad invadere la corsia opposta.



**Figura 1 – Configurazione esistente dell'intersezione**

Si propone quindi di spostare l'intersezione a raso più a sud in modo da garantire:

- un miglioramento delle condizioni di visibilità alle manovre di immissione sulla S.S. 52;
- spazi sufficienti anche ai veicoli pesanti per effettuare le manovre di svolta;
- riorganizzazione delle manovre e più nello specifico della manovra di svolta a sinistra e di uscita dalla S.S. 52 mediante corsie di accumulo per la svolta in sinistra.

L'intervento in oggetto è classificabile, tra quelli individuati dalla Bozza al Ministro 25/04/2005: "*Norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti*", come "intervento di adeguamento di un'intersezione" e pertanto ricade nella categoria di interventi su strade esistenti.

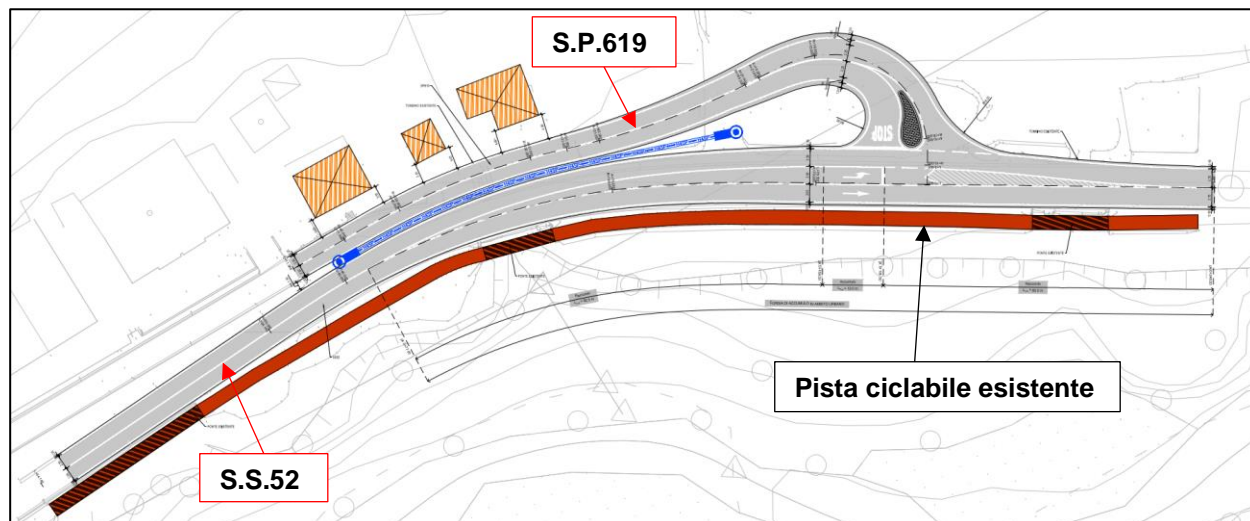


Figura 2 – Planimetria di progetto

### 1.2.1 STRADA STATALE S.S. 52

L'intervento sulla Strada Statale S.S. 52 riguarda principalmente l'allargamento della carreggiata in modo da poter materializzare la corsia d'accumulo necessaria per realizzare la svolta in sinistra. Come si vedrà in seguito, ciò ha comportato la modifica della geometria delle traiettorie veicolari in corrispondenza dell'intersezione senza però di fatto modificare il tracciamento dell'asse della strada esistente.

Si evidenzia inoltre che, poiché nel lato Ovest della strada sono stati realizzati recentemente dei ponticelli sulla nuova ciclabile, l'obiettivo dell'intervento è stato anche quello di non modificare la posizione di quest'ultimi e, quindi, di prevedere l'allargamento della carreggiata esistente esclusivamente sul lato opposto (Est) rispetto a tali opere.



Figura 3 – Ponticelli esistenti sulla nuova pista ciclabile



### 1.2.2 STRADA PROVINCIALE S.P. 619

L'intervento sulla Strada Provinciale S.P. 619 riguarda il prolungamento dell'asse di circa 150m per traslare verso Sud l'intersezione con la strada statale 52. Visto il breve sviluppo del tratto e i vincoli al contorno per le verifiche normative è stata considerata una velocità di progetto massima pari a 40 km/h.

Nel tracciamento del nuovo tratto si è cercato di variare il minimo indispensabile la distanza tra la viabilità e gli edifici esistenti, distanza che varia da un minimo di 3.55 m a 4.99 m.

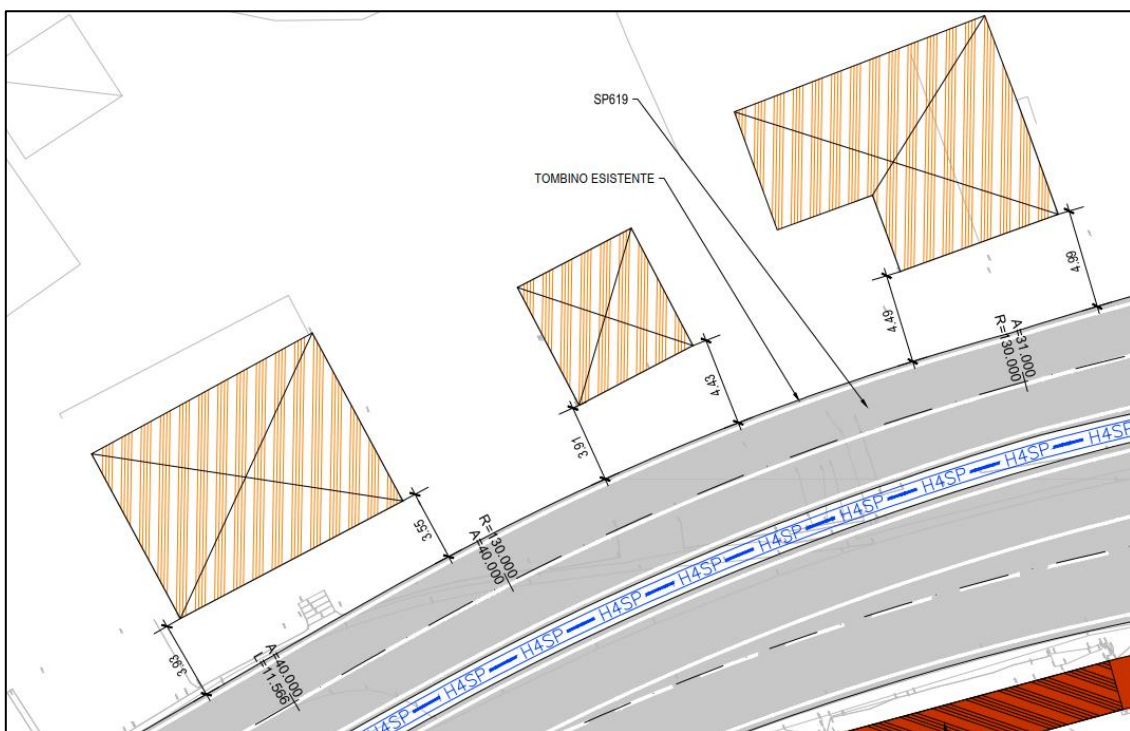


Figura 9 – Distanza tra strada (S.P. 619) e edifici esistenti



Figura 10 – Dettaglio distanza tra strada e edifici esistenti

## 2 VERIFICA DI COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO CON GLI STRUMENTI URBANISTICI E TERRITORIALI

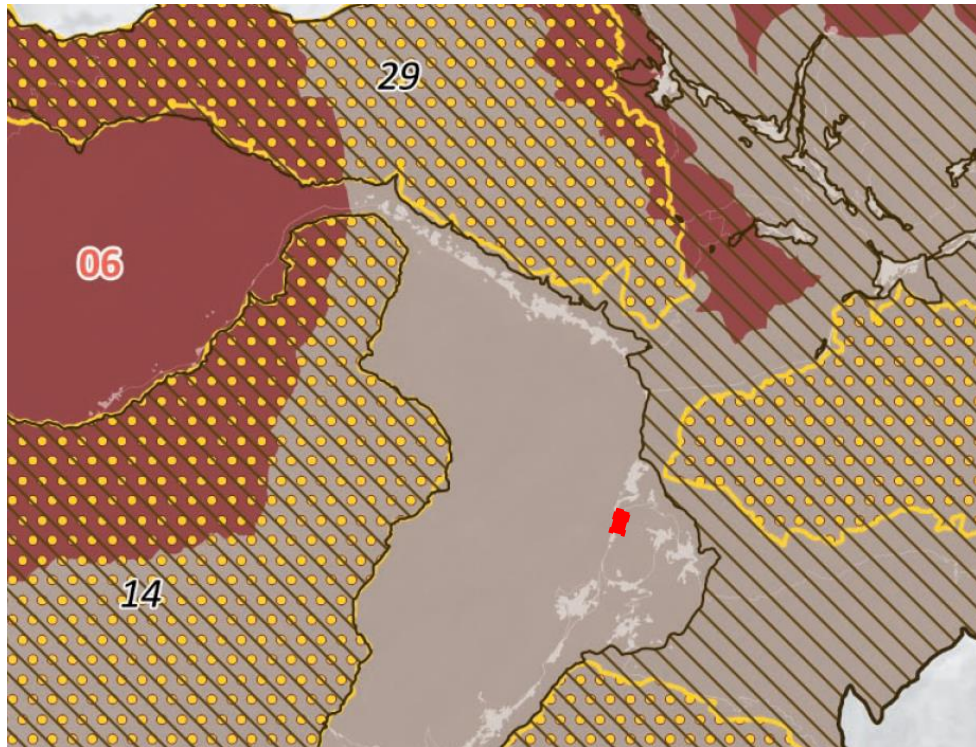
### 2.1 ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI O ADOTTATI

Affinché possa essere accertata la compatibilità paesaggistica dell'intervento, vengono di seguito illustrati i vincoli e le prescrizioni d'uso derivanti dagli strumenti di pianificazione regionale, provinciale e comunale (PTRC, PTCP, PAT) e messi in luce i principali elementi di valore paesaggistico che qualificano il contesto di riferimento.

|                  |                |
|------------------|----------------|
| <i>Regione</i>   | Veneto         |
| <i>Provincia</i> | Belluno        |
| <i>Comune</i>    | Vigo di Cadore |



2.1.1 PTRC

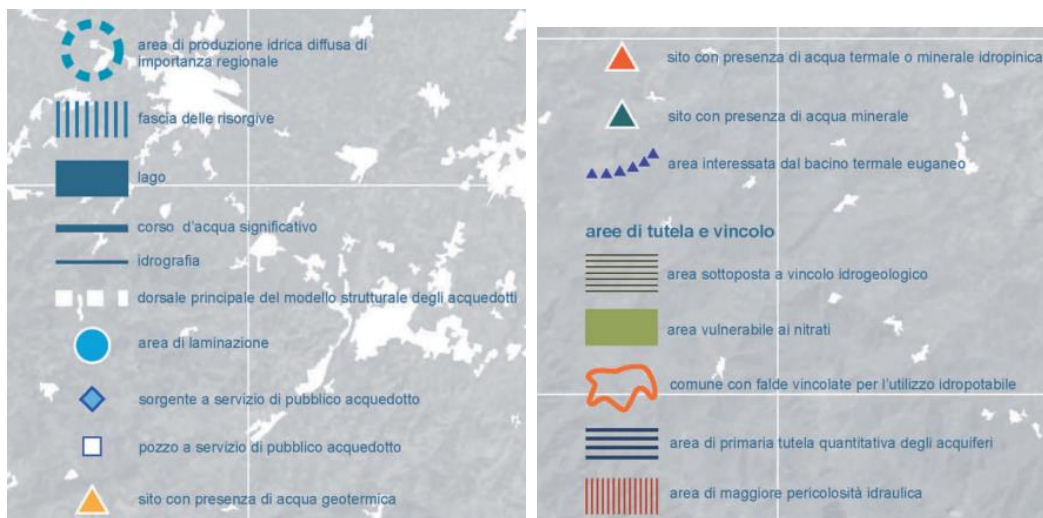
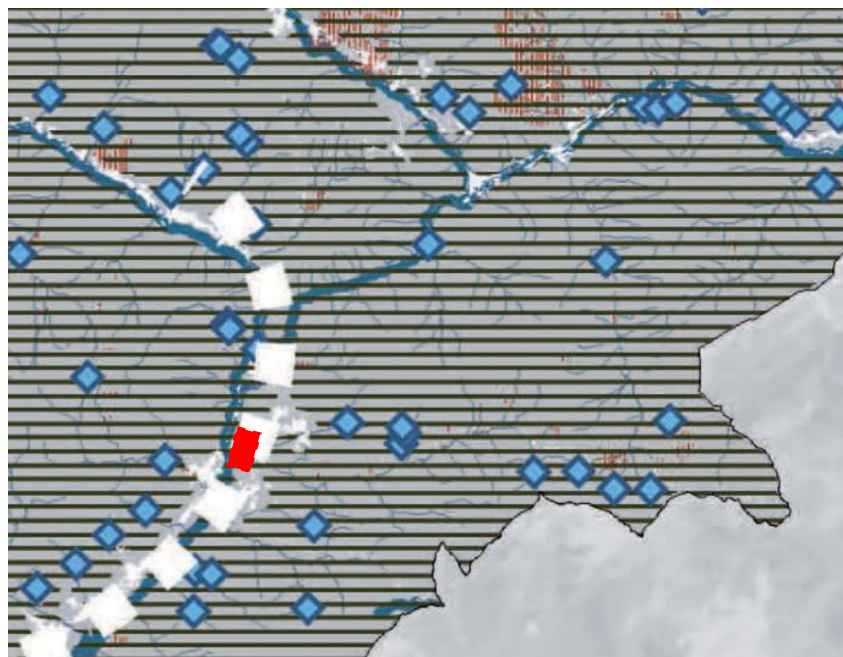


|   |  |
|---|--|
| <p><b>n</b> <b>Piani di Area approvati</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Massiccio del Grappa<br/>25 <i>Massiccio del Grappa</i></li> <li>2 Delta del Po<br/>24 <i>Delta del Po</i><br/>68 <i>Foce dell'Adige (parte)</i></li> <li>3 Laguna e Area Veneziana (P.A.L.A.V.)<br/>1 <i>Altino</i><br/>3 <i>Le Mure</i><br/>23 <i>Laguna di Venezia</i><br/>41 <i>Medio Corso del Piave (parte)</i><br/>44 <i>Laguna del Morto (parte)</i><br/>68 <i>Foce dell'Adige (parte)</i></li> <li>4 Tonezza - Fiorentini<br/>28 <i>Altopiano di Tonezza - Fiorentini</i></li> <li>5 Quadrante Europa<br/>54 <i>Palude del Feniletto</i><br/>55 <i>Sguazzo di Rivalunga</i><br/>57 <i>Palude Pellegrina</i></li> <li>6 Auronzo - Misurina<br/>14 <i>Antelao, Marmarole e Sorapis (parte)</i><br/>29 <i>Dolomiti di Sesto, Auronzo e Comelico (parte)</i><br/>33 <i>Bosco della Digola, Brentoni, Tudaio (parte)</i><br/>47 <i>Lago di Misurina</i></li> <li>7 Fontane Bianche<br/>63 <i>Fontane Bianche di Lancenigo</i></li> <li>8 Palude del Brusà<br/>66 <i>Palude del Brusà</i></li> <li>9 Transfrentaliero Comelico - Ost Tirolo<br/>29 <i>Dolomiti di Sesto, Auronzo e Comelico (parte)</i><br/>45 <i>Val Visdende</i></li> <li>10 Montello<br/>41 <i>Medio Corso del Piave (parte)</i></li> <li>15 Monti Berici<br/>38 <i>Colli Berici</i><br/>38 <i>Lago di Fimon</i></li> <li>18 Pianure e Valli Grandi Veronesi<br/>4 <i>Castello del Tortaro</i><br/>6 <i>Valli Grandi Veronesi</i><br/>65 <i>Palude del Busatello</i></li> </ol> | <p><b>n</b> <b>Rete Natura 2000</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>9 <i>Monte Pelmo</i></li> <li>10 <i>Monte Cretiva</i></li> <li>12 <i>Marmolada Ombretta</i></li> <li>14 <i>Antelao, Marmarole e Sorapis (parte)</i></li> <li>16 <i>Pasubio, Piccole Dolomiti, Monte Summano</i></li> <li>17 <i>Bosco del Consiglio (parte)</i></li> <li>20 <i>Medio Corso del Brenta</i></li> <li>26 <i>Laguna di Caorle (Valle Vecchia)</i></li> <li>27 <i>Altopiano dei Sette Comuni</i></li> <li>29 <i>Dolomiti di Sesto, Auronzo e Comelico (parte non ricadente nel PdA Comelico - Ost Tirolo e PdA Auronzo - Misurina)</i></li> <li>30 <i>Monti Cridola - Duranno</i></li> <li>31 <i>Val Tovanello e Bosconero</i></li> <li>33 <i>Bosco della Digola, Brentonia, Tudaio (parte non ricadente nel PdA Comelico - Ost Tirolo)</i></li> <li>34 <i>Monte Dolada</i></li> <li>35 <i>Val Gadena, Calà del Sasso e Complessi di Ponte Subiolo</i></li> <li>41 <i>Medio Corso del Piave (parte non ricadente nel PdA Montello e P.A.L.A.V.)</i></li> <li>42 <i>Ambito fluviale del Livenzo</i></li> <li>44 <i>Laguna del Morto (parte non ricadente nel P.A.L.A.V.)</i></li> <li>46 <i>Valli di Gares e S. Lucano</i></li> <li>49 <i>Masiere e Lago di Vedana</i></li> <li>50 <i>Torbiera di Lipal</i></li> <li>59 <i>Bosco di Cavalier</i></li> <li>60 <i>Bosco di Gessaïto</i></li> <li>61 <i>Bosco di Lison</i></li> </ol> |
| <p><b>n</b> <b>Parchi istituiti</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Parco Regionale dei Colli Euganei<br/>18 <i>Colli Euganei</i></li> <li>2 Parco Naturale Regionale della Lessinia<br/>15 <i>Lessinia</i></li> <li>3 Parco Naturale Regionale delle Dolomiti d'Ampezzo<br/>8 <i>Dolomiti d'Ampezzo</i></li> <li>4 Parco Naturale Regionale del Fiume Sile<br/>22 <i>Fiume Sile</i></li> <li>5 Parco Regionale del Delta del Po<br/>24 <i>Delta del Po</i></li> <li>6 Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi<br/>11 <i>Dolomiti Bellunesi</i></li> </ol>  | <p><b>Ambiti privi di disciplina attuativa</b> (numero in grassetto)</p> <p><b>n</b> <b>Ambiti di interesse archeologico</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2 <b>Le Motte</b></li> <li>5 <b>San Matteo al Castello</b></li> <li>7 <b>Antica strada d'Alemagna, Greola e Cavallera</b></li> </ol>   |
| <p><b>n</b> <b>Parchi e riserve di interesse locale approvate</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>38 <i>Lago di Fimon</i></li> <li>43 <i>Parco dei fiumi Reghena, Lemene e dei Laghi di Cinto</i></li> <li>48 <i>Serrai di Sottoguda</i></li> <li>53 <i>Bosco di Gaiarine (Ex Bosco Zacchi)</i></li> <li>58 <i>Palù del Quartier del Piave</i></li> <li>62 <i>Bosco di Dueville</i></li> <li>63 <i>Fontane Bianche di Lancenigo</i></li> <li>64 <i>Palude di Onara</i></li> <li>65 <i>Palude del Busatello</i></li> <li>66 <i>Palude del Brusà</i></li> </ol>  | <p><b>n</b> <b>Ambiti di interesse naturalistico-ambientale</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>13 <b>Monte Baldo (parte non ricadente in Rete Natura 2000)</b></li> <li>17 <b>Bosco del Consiglio (parte non ricadente in Rete Natura 2000)</b></li> <li>21 <b>Ambito fluviale del Mincio</b></li> <li>32 <b>Val d'Asa</b></li> <li>39 <b>Anfiteatro morenico di Rivoli</b></li> <li>40 <b>Monte Moscal</b></li> <li>41 <b>Medio Corso del Piave (parte non ricadente nel PdA Montello, P.A.L.A.V. e Rete Natura 2000)</b></li> <li>67 <b>Laguna di Caorle (ad esclusione di Valle Vecchia), Valle Altanea, Valli e Pienta di Bibione (parte non ricadente in Rete Natura 2000)</b></li> </ol>   |

**Figura 3 – PTRC - Ricognizione degli ambiti di tutela del PTRC 1992 con indicazione del sito di intervento**

L'area di intervento non ricade in SIC né ZPS.

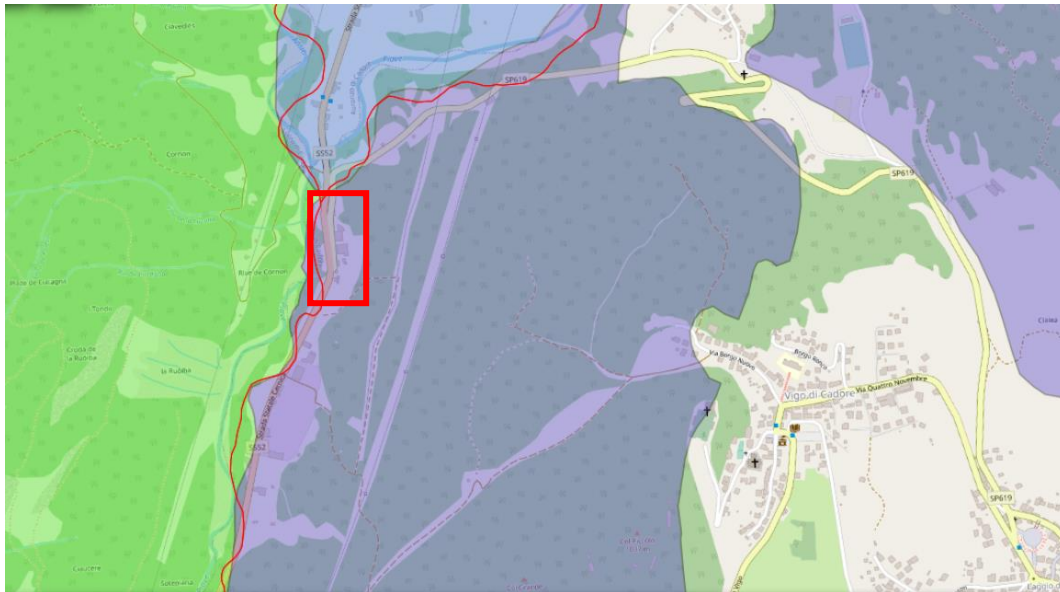
La ZPS più prossima di trova ad 1.3 km dal sito in progetto (ZPS – codice IT3230089 Dolomiti del Cadore e del Comelico). Il SIC più vicino si trova a 1.7 km ed è "Comelico – Bosco della Digola – Brentoni – Tudaio", codice IT3230085.



**Figura 4 – PTRC - Uso del suolo - Acqua**

Il sito di intervento ricade, secondo la pianificazione di livello regionale, in un'area soggetta a vincolo idrogeologico. Di seguito uno zoom sull'area di interesse, tratto dal Geoportale della Regione Veneto.





**Figura 4 – PTRC - Uso del suolo - Acqua (ingrandimento)**

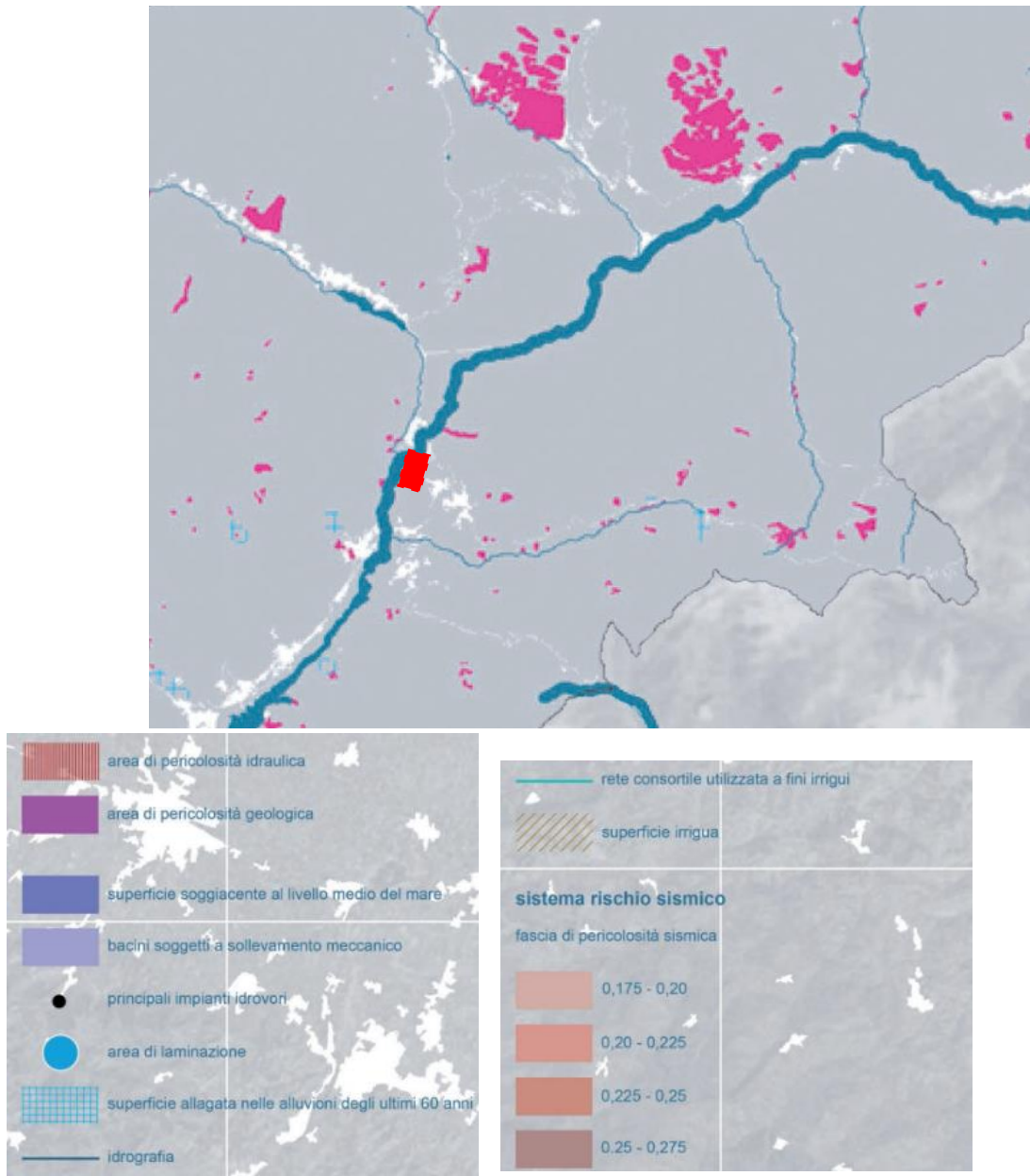
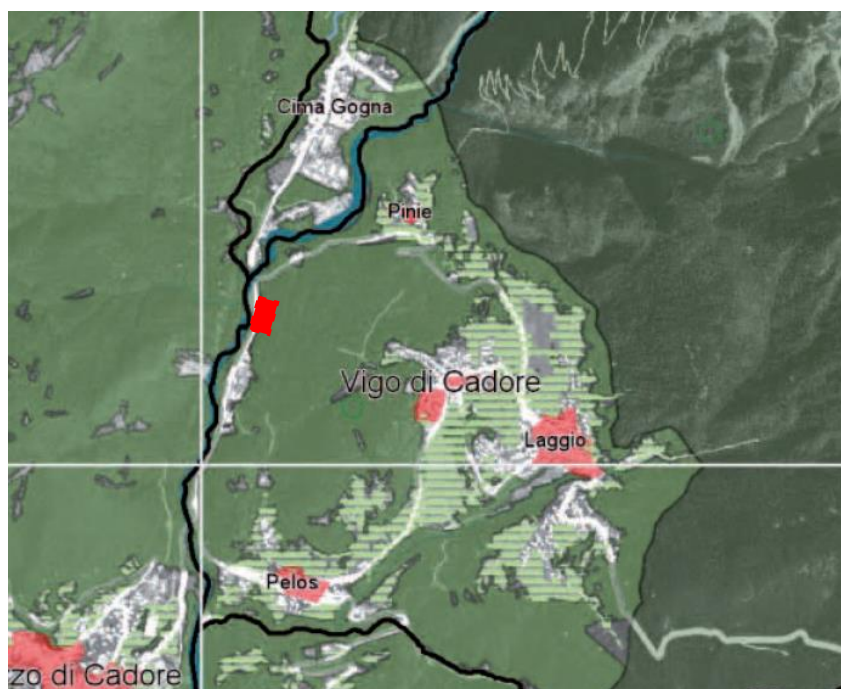


Figura 5 – PTRC - Uso del suolo – Idrogeologia e rischio sismico

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

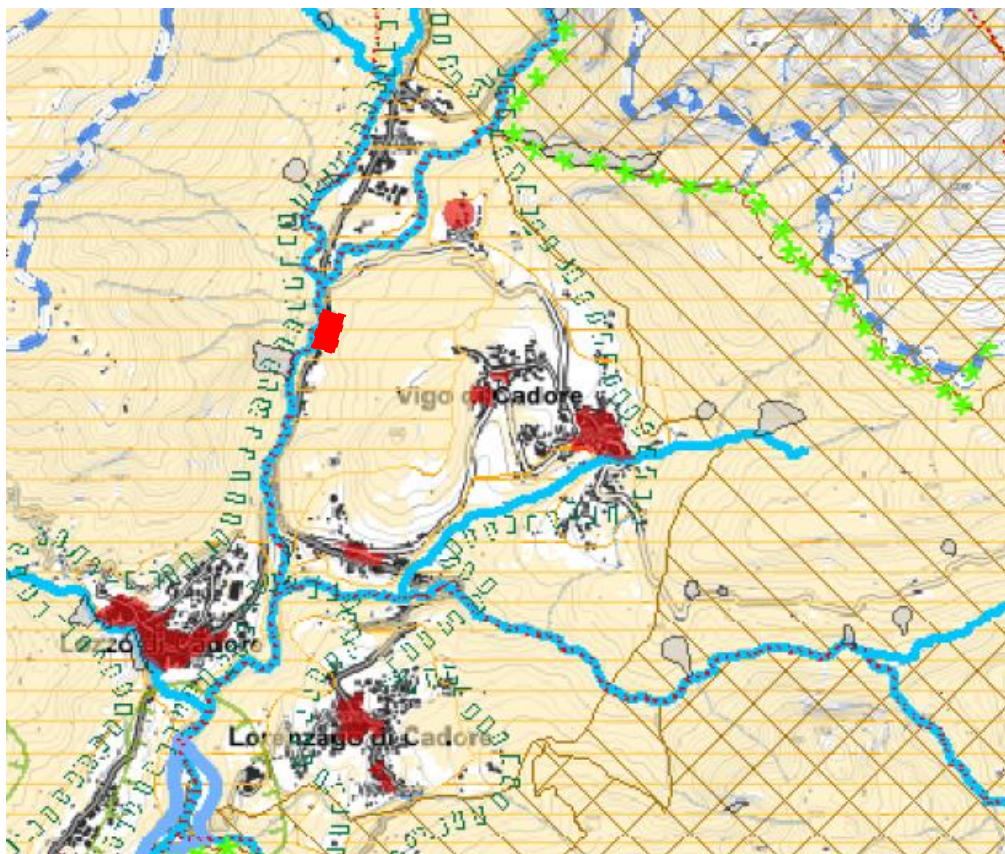

















**Figura 6 – PTRC - Sistema del territorio rurale e della rete ecologica – 01 – Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico**

Il sito, pur ricadendo all'esterno del perimetro di esse, si trova tra aree definite dal PTRC quali corridoio ecologico (in verde).

2.1.2 PTCP BELLUNO




**Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale**  
 LEGENDA

- Rete Natura 2000**
-  SIC (D.G.R. 11/12/2007 n. 4059)
  -  ZPS (D.G.R. 11/12/2007 n. 4059)
- Aree tutelate**
-  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) (L. 394/91 e L.R. 40/84)
  -  Aree di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/2004 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)
  -  Vincolo idrogeologico forestale R.D. 3267/1923
  -  Corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui R.D. 1755/1933 (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.142, lett.c)

- Pianificazione territoriale e di settore**
-  Perimetro Piani Area (Approvati)
  -  Perimetro Piani Area (Adottati)
  -  Ambiti per l'istituzione di Parchi e Riserve naturali regionali (art.33 NdA del PTRC)
  -  Ambito per l'istituzione del parco dell'Antica strada d'Alemagna Greola e Cavallera (art.30 NdA del PTRC)
  -  Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale (art.34 NdA del PTRC)
  -  Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza degli EE.LL. (art.35 NdA del PTRC)
  -  Ambiti naturalistici di livello regionale (art.19 NdA del PTRC)
  -  Zone selvagge (art.19 NdA del PTRC)
  -  Zone umide (art.21 PTRC)
  -  Centri storici (L.R. 80/80, art.35 NdA del PTRC)
  -  Centri storici minori (L.R. 80/80, art.35 NdA del PTRC)
- Aree a rischi Idraulico e Idrogeologico in riferimento al P.A.I. (D.C.I. n.4 del 19.06.07)**
-  Pericolosità idraulica
  -  Pericolosità geologica
- Acque superficiali**
-  Reticolo idrografico
  -  Laghi
- Limiti amministrativi**
-  Confini provinciali
  -  Confini comunali

Figura 8 – PTCP – C1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

L'area si trova in prossimità di SIC e ZPS come descritto in precedenza (PTRC - Ricognizione degli ambiti di tutela del PTRC 1992 con indicazione del sito di intervento).

Sull'area oggetto di intervento sussiste un vincolo forestale (vincolo idrogeologico forestale R.D. 3267/1923). Le aree sono soggette, inoltre, a vincolo paesaggistico (codice 2253), ai sensi dell'art. 142 lett. g - Territori coperti da foreste e boschi.

Il fiume Piave è un corso d'acqua assoggettato a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 lett. c del D.Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua, così come le sponde dello stesso e gli argini per una fascia di 150 metri ciascuno. Le trasformazioni territoriali rientranti in questa fascia di rispetto sono subordinate al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica.

L'intervento non ricade in ambito di parchi o riserve, né in ambiti naturalistici regionali, per cui non è soggetto a ulteriore normativa derivante dalla pianificazione di settore in questi ambiti.

In linea con quanto definito dalla cartografia regionale, dalla cartografia di pianificazione provinciale l'area di intervento non risulta interessata da rischio idrogeologico.



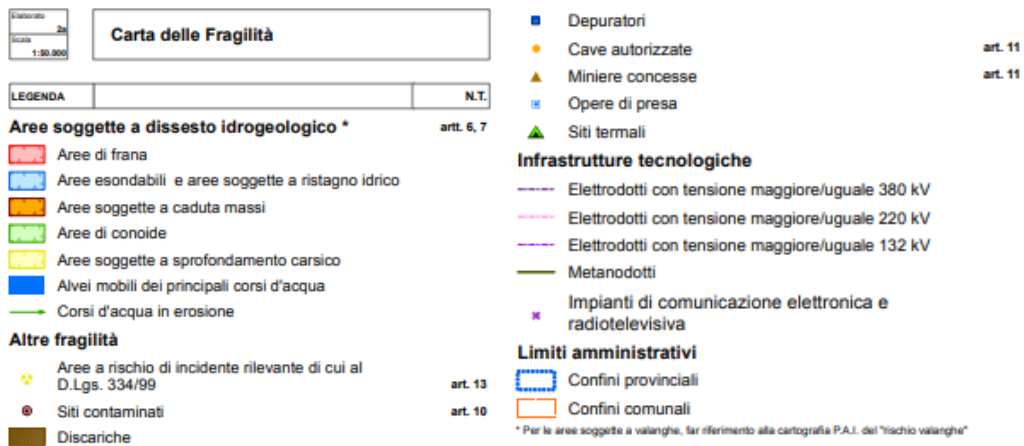


Figura 9 – PTCP – C2 Carta delle Fragilità

L'area di intervento non risulta interessata da fenomeni di dissesto idrogeologico. Non sono presenti ulteriori fragilità da segnalare.

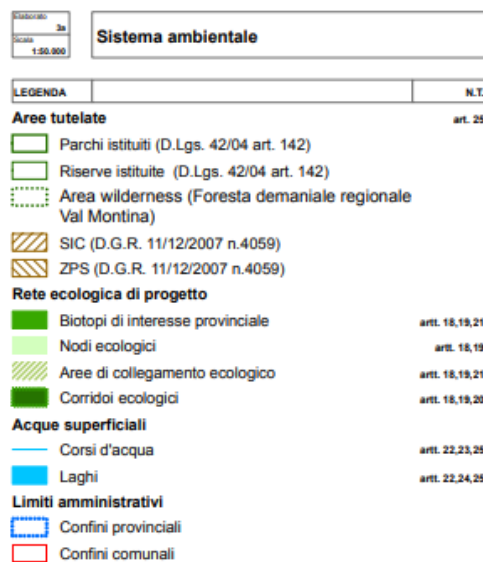
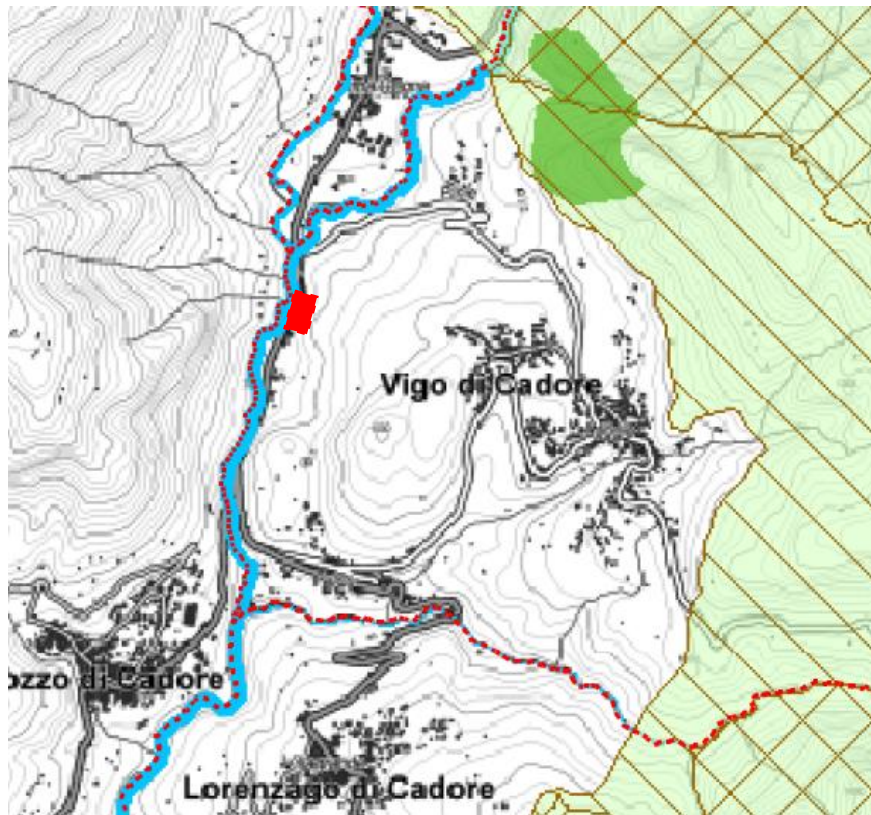
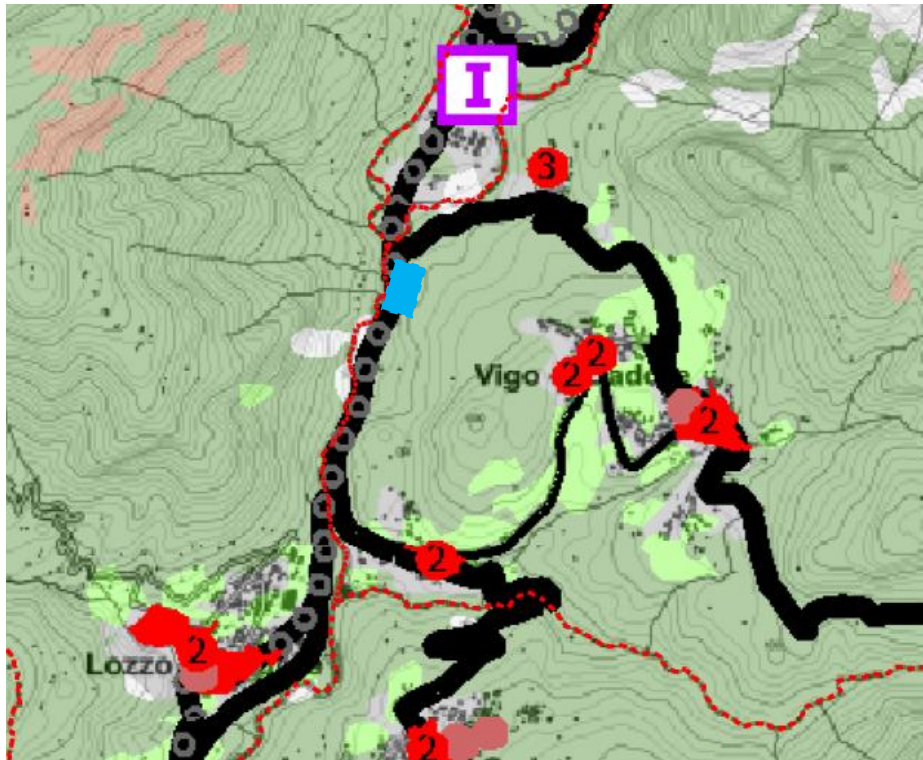


Figura 10 – PTCP – C3 Sistema ambientale

Sono presenti SIC e ZPS come precedentemente descritte, ad una significativa distanza dal sito. Il sito di intervento non ricade, secondo la pianificazione indicata, in aree di collegamento ecologico né in biotopi di interesse provinciale.





|   |          |
|---|----------|
| PROGETTO                                      | 43       |
| SCALA   | 1:50.000 |
| <b>Sistema insediativo e infrastrutturale</b> |          |

|         |      |
|---------|------|
| LEGENDA | N.T. |
|---------|------|

**SISTEMA INSEDIATIVO ESISTENTE E DI PROGETTO**

**Storico**

|   |            |
|---|------------|
| ■ Ville venete                                  | art. 25,27 |
| ● Complessi ed edifici di pregio architettonico | art. 25,27 |
| ■ Centri storici di notevole interesse          | art. 25,26 |
| ■ Centri storici di grande interesse            | art. 25,26 |
| ● Centri storici di medio interesse             | art. 25,26 |

**Processo di urbanizzazione in atto**

|  |         |
|--|---------|
| ■ Aree urbanizzate                                   | art. 25 |
| ■ Tendenze all'espansione dei poli principali        |         |
| ■ Tendenze allo sviluppo lineare dell'urbanizzazione |         |

**Servizi**

|   |         |
|---|---------|
| ■ Ambiti per l'insediamento di servizi di livello sovracomunale | art. 30 |
| ■ Poli universitari   |         |

**SISTEMA PRODUTTIVO**

**Ambiti agricoli**

|                                       |         |
|---------------------------------------|---------|
| ■ Aree a seminativo                   | art. 31 |
| ■ Aree a prato                        |         |
| ■ Aree a prato e pascolo d'alta quota |         |

**Itinerari ciclabili di interesse sovracomunale**

|                  |         |
|------------------|---------|
| ●●●● Esistenti   | art. 55 |
| ○●●○ Di progetto |         |

**Nodi intermodali**

|  |         |
|--|---------|
| ■ Nodi di interscambio ferro-gomma             | art. 51 |
| ■ Nodi di interscambio gomma-gomma (autoporti) |         |
| ■ Parcheggi scambiatori                        |         |

**Altre infrastrutture**

|                 |         |
|-----------------|---------|
| ■ Aeroporti     | art. 54 |
| ■ Aviosuperfici |         |
| ■ Eliporti      |         |

**Limiti amministrativi**

|                       |  |
|-----------------------|--|
| ■ Confini provinciali |  |
| ■ Confini comunali    |  |

**SISTEMA INFRASTRUTTURALE**

**Viabilità stradale**

|  |               |
|--|---------------|
| ■ Di primo livello (autostrada)                | art. 47,48,49 |
| ■ Di secondo livello esistente e da potenziare | art. 47,48,49 |
| ■ Di terzo livello esistente e da potenziare   | art. 47,48,49 |
| ■ Caselli autostradali                         | art. 47       |
| ■ Ipotesi di prolungamento A27-A23             | art. 47,48,49 |
| ■ Programmatica di primo livello (autostrada)  | art. 47,48,49 |
| ■ Programmatica di secondo livello             | art. 47,48,49 |
| ■ Programmatica di terzo livello               | art. 47,48,49 |

**Viabilità ferroviaria**

|                               |         |
|-------------------------------|---------|
| ■ Linea ferroviaria esistente | art. 47 |
|-------------------------------|---------|

Figura 11 – PTCP – C4 Sistema insediativo e infrastrutturale

- Sistema Insediativo: il sito si trova in prossimità di poli per la produzione e l'innovazione (artt. 32-33) e vicino a centri storici di grande e medio interesse (artt. 25-26)
- Sistema Produttivo: l'area di intervento ricade in "Ambiti boscati – aree boscate" (art. 31)
- Sistema Infrastrutturale: l'intervento si colloca su "Viabilità stradale di secondo livello esistente e da potenziare" (artt. 47-48-49)

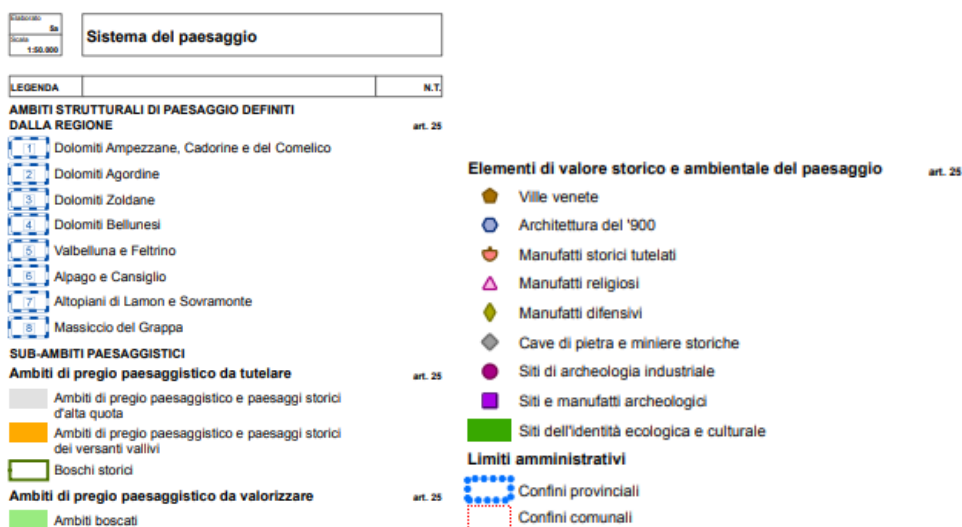
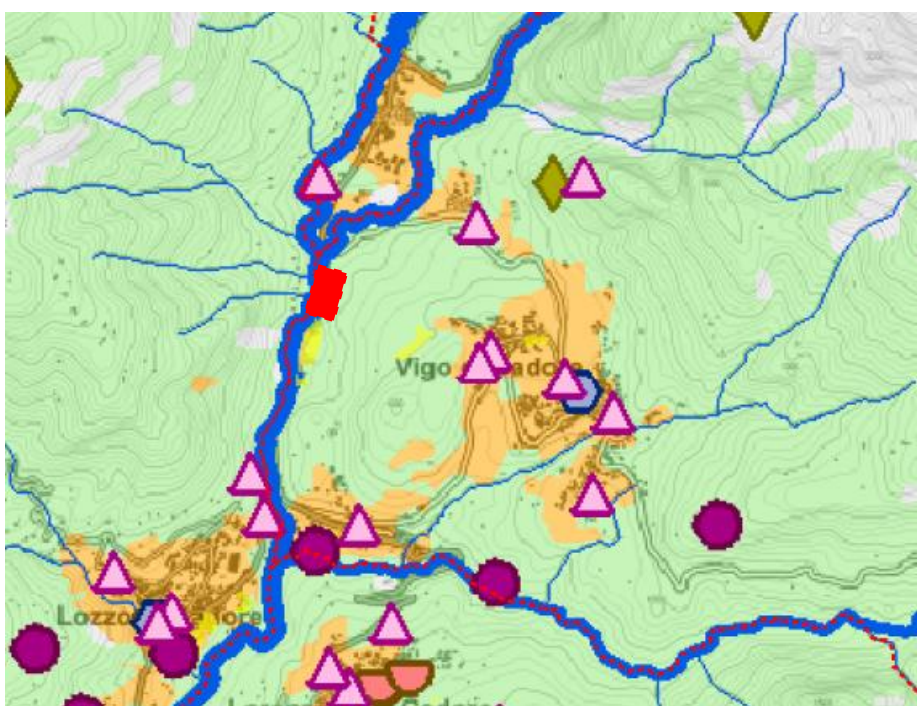


Figura 12 – PTCP – C5 Sistema del paesaggio

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 boscati"). Si trova tra sistemi classificati quali "Ambiti di potenziale degrado ambientale, funzionale e paesaggistico" (regolati dall'art. 25 NTA) -in giallo.

### 2.1.3 PIANO REGOLATORE GENERALE (PRG) DEL COMUNE DI VIGO DI CADORE

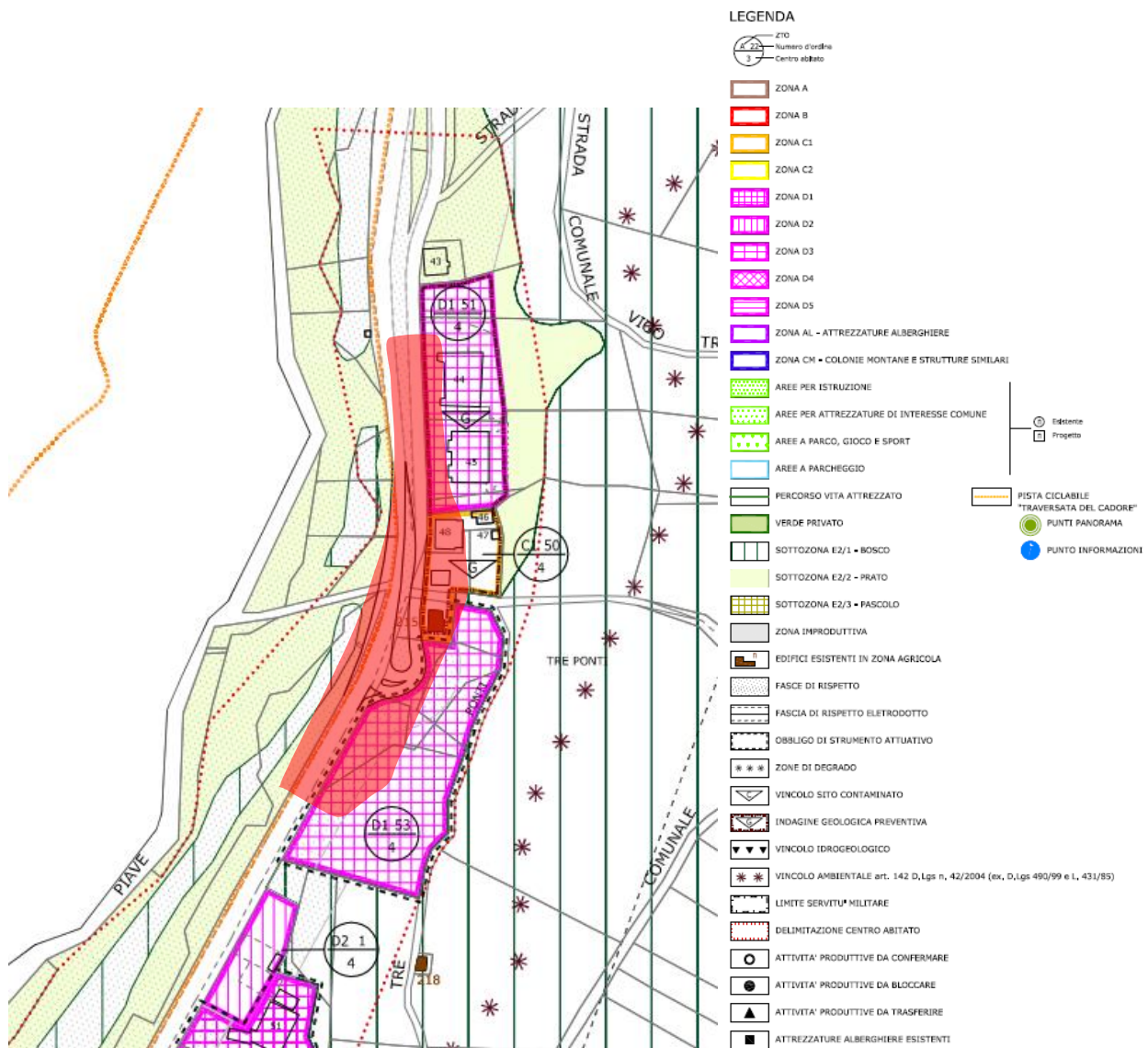


Figura 13 – PRG – Zone significative

L'area di intervento lambisce le zone C1 – zona residenziale e D1 – "Zone industriali ed artigianali di espansione e completamento" secondo la pianificazione comunale. Coinvolge, in particolare, le aree C1-50-4, D1-53-4, e D1-51-4.

Il sito si trova in area soggetta a vincolo idrogeologico; gli interventi sono dunque regolati dall'art. 40 delle NTA. Il sito si trova in area soggetta a vincolo ambientale ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004 poiché ricadente all'interno della fascia di 150 m dal corso del fiume Piave.

A seguito dell'approvazione di livelli di progettazione precedenti, sono stati adeguati gli strumenti di piano del Comune di Vigo di Cadore come sopra rappresentato. Per la determinazione della distanza della strada dall'edificio in zona C1 si assume pertanto quanto prescritto da PRG, che va in deroga alla distanza minima prevista per la zona pari a 6 m.

Il progetto lascia inalterata la pista ciclabile "Traversata del Cadore" (tratteggio arancio) che si sviluppa parallelamente alla SS52 "Carnica".



Art. 19 (Zone C1)

Destinazioni d'uso

v. art. 17

Interventi ammessi

- a) intervento edilizio diretto con densità fondiaria di 1 mc/mq e rapporto di copertura fondiario del 20%;
- b) secondo indicazioni tavole di progetto PRG;
- c) per gli edifici esistenti nelle zone significative gli interventi puntuali previsti dal P.R.G. secondo il rispettivo grado di protezione ;
- d) per gli edifici esistenti non soggetti a norme puntuali:
  - 1) gli interventi di cui al punto a) , b), c) e d) dell'art. 31 della L. 457/78;
  - 2) possibilità di ampliamento consentite dagli indici di fabbricazione;
  - 3) possibilità, nel caso in cui gli indici di fabbricazione e di utilizzazione siano superiori a quelli previsti per gli interventi diretti di cui sopra, di ampliamento "una tantum" del 10% del volume fuori terra esistente per adeguamenti igienici o tecnologici e per razionalizzazione degli alloggi; in tal caso debbono essere riutilizzati anche i corpi precari o aggiunti in modo da rendere omogeneo l'edificio principale.

Caratteri della edificazione

Gli edifici debbono essere del tipo isolato, in armonia con il tessuto edilizio circostante; sono preferibili forme planimetriche semplici senza eccessive frammentazioni del blocco volumetrico; la tipologia edilizia di riferimento è quella Alpina B (art. 12).

- a) superficie coperta
  - 1) minima mq 90 con lato minimo di m 8;
  - 2) secondo indicazioni tavole di progetto P.R.G.;
- b) altezza:
  - 1) non superiore a m 9 e non superiore a quella degli edifici circostanti;
  - 2) secondo indicazioni tavole di progetto PRG;
- c) distanze dai confini:
  - 1) minimo m 5;
  - 2) distanze minori di m 5 con consenso di terzi confinanti regi strato e trascritto;
- d) distanza tra fabbricati o corpi di fabbrica:
  - 1) minimo m 10;
  - 2) distanze minori di m 10 con progetto unitario tra confinanti o nei casi di gruppi di edifici che formino oggetto di Piani Attuativi;
  - 3) secondo indicazioni tavole di progetto PRG;
  - 4) nei casi di ricostruzione con sentiti dal PRG sono ammesse distanze non inferiori a quelle intercorrenti tra i volumi edificati preesistenti computati senza tener conto delle costruzioni aggiuntive e di epoca recente, prive di valore storico ambientale;
- e) distanza dalle strade:
  - 1) minimo m 6 salvo distanze diverse prescritte dal PRG;
  - 2) secondo prescrizioni di eventuali Piani Attuativi.

Figura 14 – Estratto dalle NTA per interventi in zona C1



Art. 21 (Zone D1)

Destinazioni d'uso:

- a) attività artigianali ed industriali;
  - b) attività e impianti specifici connessi alla destinazione principale;
  - c) attrezzature di servizio ai complessi produttivi con carattere privato, consorziale, di uso pubblico o pubbliche;
  - d) magazzini, depositi, uffici pertinenti alla attività principale di zona;
  - e) impianti tecnici;
  - f) residenza del custode e/o del gestore con una cubatura max di mc 450, il volume adibito ad abitazione non deve comunque essere superiore al 25% di quello destinato ad attività produttiva;
  - g) tutte le attrezzature pubbliche compatibili;
  - h) le attività commerciali ammesse da strumenti attuativi approvati. Sono comunque *ammesse* esclusivamente le attività commerciali *connesse* alla struttura produttiva insediata, con esclusione di supermercati ed altre attrezzature commerciali non pertinenti a quanto prodotto nella zona.
- Variante 1/98 adottato con Deli . Cons. Comu. del 20.06.98

Interventi ammessi

- a) intervento urbanistico attuativo con densità edilizia territoriale di 2 mc/mq;
- b) intervento edilizio diretto con densità edilizia fondiaria di 1,5 mc/mq e rapporto di copertura fondiario del 40% ;
- c) secondo indicazioni tavole di progetto PRG;
- d) per gli edifici esistenti:
  - 1) gli interventi di cui al punto a) , b ) , c) e d) della L. 45 7/78;
  - 2) possibilità di ampliamento consentite dagli indici di fabbricazione;
  - 3) possibilità, nel caso in cui gli indici di fabbricazione e di utilizzazione siano superiori a quelli previsti per gli interventi diretti di cui sopra di ampliamento "una tantum" del 20% del volume fuori terra esistente.

Caratteri dell'edificazione

Gli edifici debbono essere del tipo isolato o in linea secondo le esigenze produttive; sono preferibili articolazioni planialtimetriche dei corpi di fabbrica, che (compatibilmente con l'efficienza e la razionalizzazione dei cicli di lavorazione previsti) consentano di integrare i fabbricati in progetto con il circostante naturale e le preesistenze insediative.

Caratteristiche tipologiche come tipo B Alpina (v. art. 12).

- a) altezza:
  - 1) non superiore a m 9;
  - 2) altezze maggiori di m 9 saranno consentite solo per opere accessorie e impianti necessari all'attività produttiva (come montacarichi, canne fumarie, silos, ecc.) che non occupino una superficie superiore al 10% della superficie coperta;
- b) distanze dai confini:
  - 1) minimo m 5;
  - 2) distanze minori di m 5 con consenso di terzi confinanti registrato e trascritto;
- c) distanza tra fabbricati o corpi di fabbrica:
  - 1) minimo m 10;
  - 2) distanze minori di m 10 nei casi di gruppi di edifici che formino oggetto di Piani Attuativi;
- d) distanze dalle strade:
  - 1) secondo allineamenti esistenti o prescritti da P.R.G.;
  - 2) secondo prescrizioni di eventuali Piani Attuativi;
  - 3) minimo m 7,50 negli altri casi.

Parcheggi

Secondo normativa regionale e nazionale.

Figura 15 – Estratto dalle NTA per interventi in zona D1

Art. 39 (Zone da sottoporre ad indagine geologica preventiva)

Per le aree ed edifici soggetti ad indagine geologica preventiva le relative concessioni edilizie sono subordinate alla preventiva redazione di una perizia geologica consistente in una attenta indagine geotecnica volta a valutare le esatte caratteristiche del sito ed indicante le eventuali opere di sistemazione idrogeologica da eseguirsi.

Le aree soggette ad indagine geologica preventiva sono individuate mediante apposito simbolo grafico, nel dis. n. 26.

**Figura 16 – Estratto dalle NTA per zone da sottoporre ad indagine geologica preventiva**

Art. 40 (Vincolo idrogeologico)

Il rilascio di autorizzazioni relative a trasformazione urbanistiche ed edilizie di aree sottoposte a detto vincolo deve essere preceduto dal rilascio della autorizzazione prevista dalle competenti autorità secondo quanto previsto dalla presente legislazione in materia.

Per le parti del territorio sottoposte a tale vincolo che siano interessate da previsioni del presente PRG contrastanti con le finalità del vincolo medesimo, sarà cura della Amministrazione Comunale richiederne l'esclusione nei tempi di approvazione del PRG medesimo.

**Figura 17 – Estratto dalle NTA per le aree soggette a vincolo idrogeologico**

a) fasce di rispetto stradale:

sono di norma destinate alla realizzazione di corsie di servizio, all'ampliamento delle strade esistenti, alla creazione di percorsi pedonali e ciclabili, a piazzole di sosta; non è ammessa la costruzione di distributori di benzina; si richiamano le disposizioni statali in materia;

**Figura 18 – Estratto NTA per interventi in fascia di rispetto stradale**

## **2.2 ESITI DELLA VERIFICA DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA DEL PROGETTO CON IL SISTEMA VINCOLISTICO ESISTENTE**

La configurazione di progetto dell'intersezione tra la SS52 e la SP619 risulta già inserita negli strumenti di piano (PRG) del Comune di Vigo di Cadore. Secondo quanto evinto dall'analisi degli strumenti di pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale, il sito di intervento:

- interessa aree vincolate per legge ex art. 142 del D.Lgs. 42/2004 lett. c: "Vincolo paesaggistico – Corsi d'acqua", rappresentato dal fiume Piave;
- interessa aree vincolate per legge ex art. 142 del D.Lgs. 42/2004 lett. g: "Vincolo paesaggistico – Territori coperti da foreste e boschi";

- interessa aree soggette a vincolo idrologico-forestale secondo il R.D. 3267/23;
- non interessa aree a rischio idrogeologico; si trova tuttavia in prossimità del corpo di frana denominato "Frana della Ruoiba", situato sulla destra idrografica del Piave;
- non interessa aree protette, parchi e riserve, nazionali o regionali, siti SIC e ZPS;
- non interessa immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi degli artt. 136-141-157 del D.Lgs. 42/2004;
- non interessa siti di importanza culturale o archeologica.

Come si evince dalle seguenti tabelle, l'intervento risulta compatibile con i vincoli e tutele individuati negli strumenti di pianificazione urbanistica sopracitati:

|  | <b>PTRC adottato</b>  |  |
|--|---|--|
| <b>Tav. di riferimento</b>   | <b>Art. di riferimento</b>  | <b>Analisi di compatibilità del progetto</b>   |
| Uso del suolo - Acqua  | <i>Art. 20 – Aree soggette a dissesto idrogeologico</i><br>3. Le Province e i Comuni, nei propri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, disciplinano, in conformità con le disposizioni vigenti in materia, gli ambiti di fragilità ambientale, quali le linee di frana, le aree di erosione, le aree soggette a caduta massi, le aree soggette a valanghe, le aree soggette a sprofondamento carsico, le aree soggette ad esondazione con ristagno idrico, le aree di erosione costiera, determinando le prescrizioni relative alle forme di utilizzazione del suolo ammissibili.   | La verifica di compatibilità del progetto viene rimandata al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Belluno.  |
| Sistema del territorio rurale e della rete ecologica – 01 – Dolomiti Ampezzane, Cadornine e del Comelico | <i>Art. 27 - Corridoi ecologici</i><br>2. I Comuni, nei propri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, individuano le misure volte a minimizzare gli effetti causati dal processo di antropizzazione o trasformazione sui corridoi ecologici, anche prevedendo la realizzazione di strutture predisposte a superare barriere naturali o artificiali, al fine di consentire la continuità funzionale dei corridoi.<br>3. Sono vietati gli interventi che interrompono o deteriorano le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici, fatti salvi quelli necessari a garantire e migliorare la sicurezza idraulica dei | L'intervento non modifica in maniera sostanziale l'attuale configurazione della viabilità. Il progetto prevede il mantenimento dell'attuale guard-rail di separazione tra la carreggiata stradale e la pista ciclabile, di tutti gli accessi privati esistenti e garantisce l'assenza di opere che compromettano la continuità dei percorsi esistenti.<br><b>COMPATIBILE</b> |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>corsi d'acqua e la sicurezza geologica e da valanga.</p> <p>4. Eventuali interferenze fra corridoi ecologici e opere pubbliche sono risolte in sede di conferenza di servizi per l'approvazione del progetto, adottando le soluzioni tecniche più opportune per garantire la funzione ecologica dei corridoi.</p> |  |
|--|--|--|

| PTCP Belluno   |   |  |
|--|---|--|
| Tav. di riferimento                                      | Art. di riferimento   | Analisi di compatibilità del progetto  |
| C1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale | Vincolo idrologico-forestale ai sensi del R.D. 3267/1923 (Boschi e foreste)   | <p>Il progetto non modifica l'attuale destinazione dei suoli (viabilità stradale). Data la modesta entità del tratto di intervento fuori sede, il progetto non compromette in maniera significativa le caratteristiche fisiche e percettive del sedime -attualmente destinato a deposito- che sarà occupato dal nuovo tratto di viabilità. Il tracciato interferisce in quest'area con un pendio montuoso scosceso (inclinazione rapporto 1/2) ove è previsto un parziale sbancamento dello stesso per la geometrizzazione della curva d'innesto. Per la realizzazione dello stesso è previsto il taglio di alcuni esemplari di vegetazione ad alto fusto. Il tratto di progetto interferisce altresì con due corsi d'acqua, attualmente tombinati sotto la viabilità esistente. Tali tombini verranno demoliti e ripristinati in sede originaria.</p> <p><b>COMPATIBILE</b></p> |
| C1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale | Vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2002 art. 142 lett. c - Corsi d'acqua  |  |
| C1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale | Vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2002 art. 142 lett. g – Territori coperti da foreste e boschi  |  |
| C5 Sistema del paesaggio                                 | <p><i>Art. 25</i></p> <p>Intervento collocato in sub-ambito di pregio paesaggistico da valorizzare ("Ambiti boscati"). Vicino a Paesaggio delle acque. Tra sistemi classificati quali "Ambiti di potenziale degrado ambientale, funzionale e paesaggistico"</p> |  |
| C4 Sistema insediativo e infrastrutturale                | <p><i>Artt. 47-49</i></p> <p>47 - Il PTCP indica nella Tav. C4 (Sistema insediativo e infrastrutturale) le previsioni dei nuovi</p>   |  |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>tracciati, degli ampliamenti, dei potenziamenti e degli interventi per la messa in sicurezza delle infrastrutture viarie di interesse sovra-comunale e della rete ferroviaria. I Comuni nell'adeguamento dei propri strumenti urbanistici dovranno recepire le previsioni del sistema delle infrastrutture.</p> <p>49 – In sede di progettazione di nuove infrastrutture lineari o intersezioni stradali e in sede di adeguamento di infrastrutture o intersezioni esistenti dovranno essere garantiti: a) gli opportuni percorsi ciclabili protetti, secondo quanto previsto dal D.Lgs. n. 285/1992; b) l'adeguamento delle infrastrutture di supporto al trasporto pubblico locale (fermate, aree logistiche) che dovessero eventualmente interferire con il progetto.</p> | <p>5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", e trattato come "intervento di adeguamento" al fine di migliorare il livello di sicurezza dell'infrastruttura e prendendo come riferimento i requisiti richiesti al citato DM. Il progetto mantiene inalterato il percorso ciclabile esistente, che si sviluppa parallelamente all'infrastruttura viaria, e i relativi guard-rail di protezione.</p> <p><b>COMPATIBILE</b></p> |
|--|---|---|

| <b>PRG Vigo di Cadore</b>                                      |   |  |
|--|---|--|
| <b>Tav. di riferimento</b>                                     | <b>Art. di riferimento</b>  | <b>Analisi di compatibilità del progetto</b>   |
| <p>Tav.13.3.1 Zone significative – Piniè, Tre Ponti e Vigo</p> | <p><i>Art. 40 - Vincolo idrogeologico</i></p> <p>Il rilascio di autorizzazioni relative a trasformazioni urbanistiche e edilizie di aree sottoposte a detto vincolo deve essere preceduto dal rilascio della autorizzazione prevista dalle competenti autorità secondo quanto previsto dalla presente legislazione in materia.</p> <p>Per le parti del territorio sottoposte a tale vincolo che siano interessate da previsioni del presente PRG contrastanti con le finalità del vincolo medesimo, sarà cura della Amministrazione Comunale richiederne l'esclusione nei tempi di approvazione del PRG medesimo.</p> | <p>L'intervento è soggetto alla presentazione di richiesta di autorizzazione paesaggistica con procedura semplificata ai sensi dell'art 3 comma 1 del D.Lgs. 42/2004, poiché ricadente all'interno della cat. B.11 delle fattispecie riportate nell'Allegato B al DPR 31 del 2017.</p> <p><b>COMPATIBILE</b></p> |



## 3 ANALISI DEL CONTESTO PAESAGGISTICO ATTUALE

### 3.1 TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO

L'opera in progetto (tipologia progettuale "Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale", secondo il D.Lgs. 152/2006, All.to II-bis, lett. 2/c) si configura quale intervento di adeguamento di un'intersezione stradale esistente -tra la SS52 e la SP619- al fine di aumentarne il livello di sicurezza. L'intervento risulta soggetto a procedimento autorizzatorio semplificato poiché ricadente nella cat. B.11 quale "intervento puntuale di adeguamento della viabilità esistente – riconfigurazione di incroci stradali" delle fattispecie riportate nell'Allegato B del DPR 31 del 2017.

Pur interessando in parte sedimi attualmente non destinati alla viabilità, non comporta modifiche sostanziali all'aspetto o alla funzionalità dei corpi oggetto di intervento.

### 3.2 CARATTERE DELL'INTERVENTO

- temporaneo  
 permanente

L'intervento di adeguamento dell'intersezione a raso tra la SS52 e la SP619 ha carattere permanente. In quanto operante sulle infrastrutture stradali esistenti, si identifica tra gli interventi definiti da normativa quali a "carattere lineare". L'adeguamento del tracciato prevede la bitumazione di un'area -pari a circa 1.083 mq- attualmente destinata a deposito (con pavimentazione in ghiaia), lo sbancamento di parte del pendio ove il nuovo tronco stradale interferisce con il profilo montuoso e la demolizione con successivo ripristino di due tombini attualmente sottopassanti la sede stradale.

### 3.3 DESTINAZIONE D'USO

- residenziale o ricettiva/turistica o industriale/artigianale o agricolo o commerciale/direzionale  
 altro: viabilità

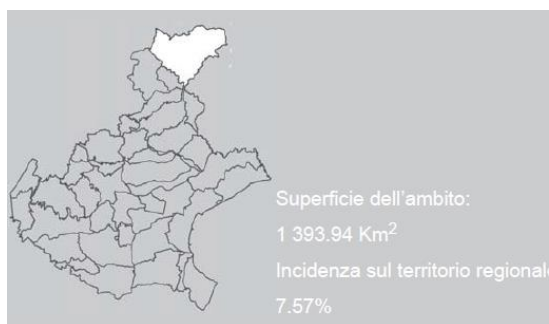
### 3.4 CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO

#### Caratteri naturalistici

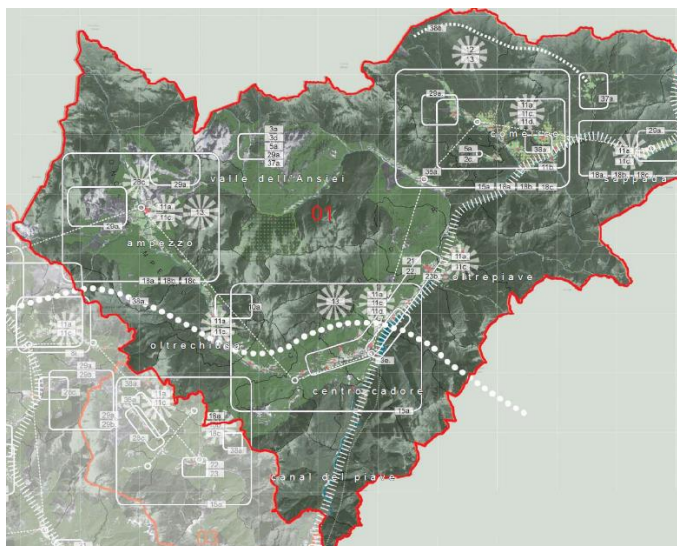
Il territorio del Comune di Vigo di Cadore (BL), nel quale l'intervento ricade, si colloca in un contesto naturale di tipo montano, caratterizzato da rilievi montuosi importanti e di alto valore ecologico. La viabilità

in oggetto si colloca tra una superficie boscata -ad est- e l'ambito fluviale del Piave -ad ovest-. L'ambito paesaggistico delle "Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico" -di cui quest'area fa parte- rappresenta uno dei paesaggi a naturalità più pronunciata e maggiore stabilità della Regione, con dominante insediativa debole e bassa frammentazione delle matrici naturali. Pur non ricadendo l'intervento in area di interesse naturalistico (Parchi, Riserve, ecc.) si trova in prossimità della ZPS IT3230089 - Dolomiti del Cadore e del Comelico (1.3 km di distanza dal sito in progetto) e dal SIC IT3230085 - Comelico – Bosco della Digola – Brentoni – Tudaio (a 1.7 km di distanza).

L'area di interesse si colloca nell'Ambito strutturale di Paesaggio n. 01 "Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico" dell'Atlante Ricognitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.



**Figura 13 – Estratto Atlante Ricognitivo del Veneto – Ambito 01**



### **Caratteri insediativi**

Il sistema insediativo presenta uno sviluppo a nucleo, ove l'agglomerato urbano residenziale è situato interamente sull'altura e, strettamente connessa alla rete viabilistica principale, vi è invece la zona industriale. La strada statale 52 "Carnica", così come la pista ciclabile "Traversata del Cadore" che si affianca ad essa, si sviluppano nel basso-medio versante vallivo (Località Tre Ponti, 750 m s.l.m.), lungo il corso del fiume Piave, mentre il paese di Vigo di Cadore sorge all'interno del territorio pianeggiante in posizione elevata e meglio esposta rispetto all'alveo dello stesso (940 m s.l.m.). La rete viabilistica secondaria, rappresentata nel caso in oggetto dalla SP619, connette il nucleo urbano, posto in alto, con il fondovalle, dove sono presenti le principali infrastrutture lineari.

### **Caratteri geomorfologici e idraulici**

La variabilità orografica, data dall'alternanza di valli ampie e soleggiate con improvvisi restringimenti della sezione valliva, conferisce all'intera area un aspetto paesaggisticamente variegato, accentuato ulteriormente dai dislivelli tra fondovalle (posto a quota 700 m circa) e le vette circostanti, che raggiungono altitudini di oltre 2.500 m.

Il fiume Piave può essere considerata la vera direttrice paesaggistica del contesto, in quanto disegna l'organizzazione territoriale dell'intera provincia di Belluno, caratterizzata dall'alternanza di aggregati storici - con talvolta situazioni di elevata panoramicità - lungo tale direttrice e ampi spazi ad elevata naturalità. Il vallone bellunese, percorso e inciso dal Piave, separa a livello geologico la dorsale prealpina dalle Alpi dolomitiche.

### Caratteri agro-forestali

L'intervento è localizzato in un'area periferica a carattere forestale, situata a circa 1,1 km in linea d'aria dal centro abitato dello stesso. L'area interessata dall'intervento presenta una forte pendenza dei versanti e un restringimento importante della sezione valliva; elementi che hanno naturalmente influenzato la configurazione del tracciato viabilistico storico, imponendo stretti vincoli tanto di carattere localizzativo quanto geometrico. L'innesto della SP619 sulla SS52 si risolve oggi attraverso un angolo tra gli assi di tracciamento di circa 30°, un valore fortemente al di sotto del valore limite di normativa (70°).

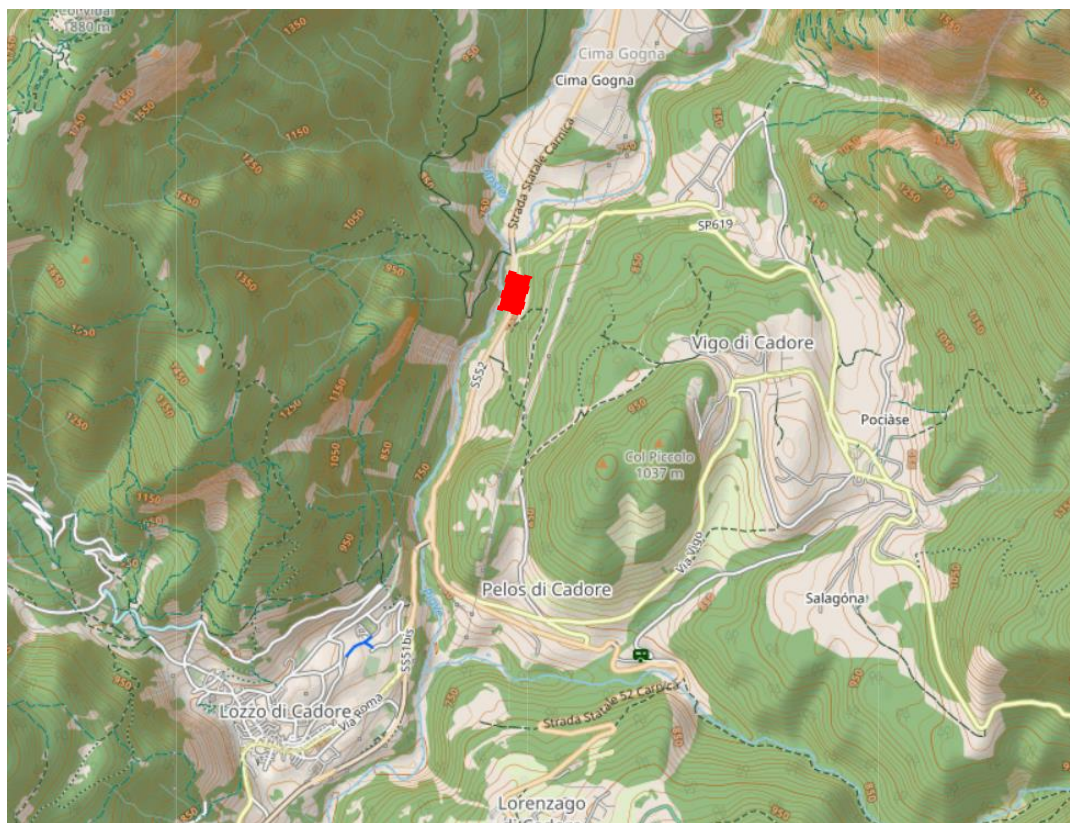


Figura 1 – Localizzazione del sito di intervento



### **3.5 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA STATO DI FATTO E VALUTAZIONE DEI CARATTERI PAESAGGISTICI NELL'AMBITO DI INTERVENTO**

A scala locale, il paesaggio percettivo dell'area di intervento è caratterizzato da elementi insediativi a carattere sparso di natura residenziale e produttiva, distribuiti secondo trama lineare lungo l'infrastruttura in oggetto.

Le relazioni visive sono in questo contesto limitate, orientate sulla direttrice nord-sud di sviluppo l'infrastruttura viaria. La vista è infatti occlusa lateralmente da rilievi montuosi con forti pendenze, tanto sul lato est quanto sul lato ovest dell'infrastruttura stessa. La potenziale panoramicità sul fiume Piave del percorso ciclabile e carrabile è inoltre preclusa da elementi arborei a medio e alto fusto, che occludono la visuale verso la stretta vallata scavata dallo stesso.

Le pendici sono ricoperte da una fitta selva di vegetazione sempreverde, tutelata dal PTCP con vincolo idrologico-forestale ai sensi del R.D. 3267/1923 (Boschi e foreste) e vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2002 art. 142 lett. g – Territori coperti da foreste e boschi.

Nell'area oggetto di intervento si evidenzia la presenza due corsi d'acqua affluenti del fiume Piave, convogliati in tombini sottopassanti la sede stradale.



**Figura 2 – Ortofoto con punti di scatto e indicazione tombini idraulici**





**Figura 3 e Figura 4 – Stato di Fatto – Scatti 1 e 2**

Le proprietà residenziali sono delimitate da bassi muri in c.a. ed elementi a verde lineare che ne definiscono il perimetro. Nell'ambito dell'intervento, che interferisce con tali elementi, è prevista la demolizione e il ripristino degli stessi lungo nuovo margine stradale.



**Figura 5 e Figura 6 – Stato di Fatto – Scatti 3 e 4**

Lungo il tratto oggetto di intervento è presente un punto di rifornimento carburanti (lungo la carreggiata nord) e una pista ciclabile (lungo la carreggiata sud). Quale elemento di separazione tra viabilità ciclabile e carrabile sono installati dei sicurvia in acciaio, che vengono mantenuti nell'ambito dell'intervento in progetto.

### **3.6 ELEMENTI DI VALORE PAESAGGISTICO PRESENTI E TUTELATI DAL**

## ***CODICE***

Il sito si trova ad una quota di 750 m s.l.m., sulla sinistra idrografica del fiume Piave. Esso si trova ad una distanza inferiore a 150 m dal corso d'acqua, ed è dunque soggetto a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art.142 (Aree tutelate per legge) lett. c - Corsi d'acqua, del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio. Sull'area oggetto di intervento sussiste inoltre un vincolo paesaggistico (codice 2253), ai sensi dell'art. 142 lett. g - Territori coperti da foreste e boschi e un vincolo forestale (vincolo idrogeologico forestale R.D. 3267/1923).

## 4 ANALISI DELLO STATO DEI LUOGHI DOPO L'INTERVENTO

Sulla base delle indagini di progetto è stato definito un tracciato di intervento che, nel miglioramento dell'innesto tra le due viabilità, comportasse minor impatto possibile con i manufatti esistenti. Data tuttavia la condizione di stretto affiancamento tra le due viabilità, parallele per un lungo tratto, al fine di realizzare un adeguamento dell'innesto conforme alle prescrizioni del D.M. 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", risulta inevitabile l'allargamento del sedime stradale della curva e l'interferenza del nuovo tracciato con le pertinenze dei manufatti limitrofi.

In dettaglio, il tronco stradale in progetto interferisce con sedimi appartenenti alle particelle catastali 205, 206, 601, 615, 587 e 588, al Foglio 5 del Comune di Vigo di Cadore. Tra queste, le particelle 205, 206 e 601 identificano p.ed. sulle quali sussistono edifici a carattere residenziale e attività commerciali.



**Figura 7 – Planimetria di progetto su mappa catastale – prolungamento SP619 lato monte**

Il tracciato di progetto è realizzato per ridurre al massimo lo spazio tra le due viabilità (separate da una barriera spartitraffico di tipologia H2 -in blu nell'immagine-). Tra le due carreggiate viene tenuta una distanza pari a 1,3 m, il minimo per garantire lo spazio di lavoro secondo quanto stabilito da tipologico ANAS. La distanza tra il nuovo sedime stradale e gli immobili ad uso residenziale risulta dunque, secondo tale configurazione progettuale, pari a circa 4 m. Tale distanza va in deroga dalla distanza minima prevista dalle Norme Tecniche per la zona C1 (pari a 6 m, art. 19 delle NT), ma risulta tuttavia compatibile con quanto rappresentato dalla tavola del PRG relativa a quest'area, che raffigura il sedime stradale ad una distanza di 4 m dagli edifici.





**Figura 8 – Planimetria di progetto su ortofoto**

L'intervento comporta azioni che modificheranno in maniera puntuale il paesaggio fisico dell'ambiente interessato, preservando tuttavia i caratteri morfologici e figurativi (elementi verdi lineari e ad alto fusto, quote stradali, barriere di sicurezza), e mantenendo la destinazione d'uso del suolo attuale, che rimane quella prevista dal PRG vigente (fasce di rispetto stradale, solo in minima parte in zona D1 - Zone industriali ed artigianali di espansione e completamento).

In particolare, il progetto prevede il mantenimento del limite della carreggiata verso il fiume Piave (lato valle), così come della pista ciclabile e dei relativi ponticelli di recente realizzazione (l'allargamento della carreggiata esistente avviene esclusivamente dal lato rivolto verso monte). La conservazione del margine insediativo verso il sistema Piave garantisce in questo senso il rispetto dei vincoli relativi al corso d'acqua che sussistono sull'area e non altera in maniera alcuna la compagine vegetale a corredo dello stesso.

Sul lato di allargamento della carreggiata (lato monte, ad est), come illustrato dalla documentazione fotografica, il progetto interferisce invece con proprietà residenziali poste a lato della strada, delimitate da bassi muri in c.a. ed elementi a verde lineare. Il sistema percettivo esistente, tanto per i fruitori dell'infrastruttura stradale quanto per i residenti in queste aree, non varia in maniera sostanziale a seguito dell'intervento in quanto si esegue un'operazione di demolizione e ripristino dei medesimi elementi lungo margine stradale così riconfigurato. Gli elementi arborei lineari (siepi) fungeranno inoltre da filtro naturale, limitando la dispersione degli inquinanti all'interno del perimetro residenziale.

A livello percettivo, il progetto si pone in continuità con l'esistente anche per quanto riguarda i caratteri stradali: si prevede l'installazione di sicurvia di tipologia H2 bordo ponte e bordo rilevato, con finitura in acciaio analoga a quella presente sui tratti precedenti e successivi delle viabilità interessate (SS52 e SP619), e il mantenimento delle quote attuali della sede viaria SS52.



Quale opera di mitigazione ambientale è previsto infine, a seguito dei lavori, l'inerbimento dell'area interclusa dalla curva d'innesto.



**Figura 9 – Nuova area a verde tra le due viabilità**

A livello idraulico, il progetto prevede la demolizione dei tombini esistenti sottopassanti la sede stradale e il successivo ripristino degli stessi. L'intervento non modifica tuttavia il tracciato di tali corsi d'acqua, che verranno intubati sotto la sede stradale attraverso scatolari opportunamente dimensionati. Al fine di evitare fenomeni di esondazione nei pressi delle aree abitate, a monte dell'attraversamento idraulico più a nord è prevista una sistemazione dell'alveo del corso d'acqua (prefabbricato in c.a. ad U con rivestimento in pietra).

Un'ulteriore modifica in tema di paesaggio riguarda i movimenti terra relativi al versante montuoso lungo la curva d'innesto, ove questo risulta interferente con il tracciato. In questo tratto si rendono infatti necessari moderati sbancamenti del pendio esistente e il taglio di determinati elementi arborei ad alto fusto, perimetrali al bosco. Per il tratto di versante montuoso interferito, caratterizzato da una formazione rocciosa, il progetto prevede la realizzazione di un rafforzamento corticale tramite reti e chiodature. Ove necessario, il deflusso delle acque nel terreno sarà garantito da un sistema di drenaggi inseriti nella parete di roccia.

#### **4.1 COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA ALLA SCALA DEL CONTESTO**

Trattandosi di interventi di adeguamento della viabilità esistente, le opere in progetto non generano alterazioni paesaggistiche significative a livello di contesto. Il progetto si colloca infatti su aree già destinate all'infrastruttura stradale e solo marginalmente interferisce con zone definite dal PRG quali residenziali o a carattere produttivo.

#### **4.2 COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA A SCALA PUNTUALE**

Data la modesta entità dell'intervento e in particolare del tratto di intervento all'esterno dell'attuale sedime stradale, il progetto non altera in maniera significativa le caratteristiche fisiche e percettive del suo intorno. Tramite il mantenimento delle quote stradali attuali, del guard-rail di separazione esistente tra la carreggiata stradale e la pista ciclabile e di tutti gli accessi privati, la configurazione di progetto garantisce l'assenza di opere che compromettano la continuità (sia fisica che percettiva) dei percorsi esistenti.

Il ripristino degli elementi di perimetrazione esistenti tra gli immobili ad uso residenziale e la sede stradale (muretti, siepi) sul nuovo margine assicura il medesimo livello di separazione fisica, visiva e acustica attuale.

#### **4.3 EFFETTI CONSEGUENTI LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE**

L'adeguamento del tronco stradale esistente è stato progettato seguendo le indicazioni del D.M. 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", e identificato quale "intervento di adeguamento" al fine di migliorare il livello di sicurezza dell'infrastruttura e prendendo come riferimento i requisiti richiesti al citato DM.

L'intervento è stato pensato in modo tale da poter risultare meno invasivo possibile rispetto al paesaggio alpino circostante, all'integrità degli edifici esistenti, e in ultima analisi, al traffico stradale della SS52 e della SP619 in esercizio. Tutte le operazioni di carattere ambientale, idraulico e stradale sono elaborate nel rispetto delle normative di settore vigenti.

Pur non andando ad intaccare lo skyline, la continuità fisica e percettiva dei percorsi nonché l'equilibrio geomorfologico e ambientale complessivo, il progetto:

- prevede il taglio di vegetazione ripariale per un tratto di circa 15 m a monte della viabilità, in corrispondenza dell'attraversamento idraulico a nord, al fine di eseguire le necessarie operazioni di cantiere per la sistemazione dell'alveo;
- prevede uno sbancamento del versante montuoso; ove il tracciato interferisce con il pendio (inclinazione del pendio rapporto  $\frac{1}{2}$ ) e la realizzazione di un rafforzamento corticale con reti e chiodature;
- per la realizzazione di tale sbancamento, prevede il taglio di alcuni esemplari di vegetazione ad alto fusto sul perimetro del bosco.

#### **4.4 ELEMENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE ED EVENTUALI MISURE**

## **DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO**

Trattandosi di interventi di adeguamento della viabilità esistente, le opere in progetto non generano alterazioni paesaggistiche significative. Quali elementi di mitigazione e inserimento paesaggistico, il progetto prevede:

- il ripristino degli elementi di perimetrazione esistenti tra gli immobili ad uso residenziale e la sede stradale (muretti, siepi) sul nuovo margine, che assicura il mantenimento dello skyline esistente nonché il medesimo livello di separazione fisica, visiva e acustica tra le aree;
- l'inerbimento dell'area interclusa tra le due viabilità;
- il tombinamento dei due corsi d'acqua, affluenti del Piave e sottopassanti la sede stradale, sulla sede esistente e, per il solo corso d'acqua a nord, una sistemazione del letto del fiume a monte della zona abitata al fine di evitare fenomeni di esondazione nell'area.

## 5 CONFORMITA' DELL'INTERVENTO CON I CONTENUTI DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA

### 5.1 OBIETTIVI E INDIRIZZI DI QUALITÀ PAESAGGISTICA

In conformità con la Convenzione Europea del Paesaggio il PTRC del Veneto individua determinati obiettivi di qualità paesaggistica per i diversi paesaggi presenti. Per "obiettivo di qualità paesaggistica" si intende "la formulazione da parte delle autorità pubbliche competenti, per un determinato paesaggio, delle aspirazioni delle popolazioni per quanto riguarda le caratteristiche paesaggistiche del loro ambiente di vita" (CEP, art.1, lettera d).

Vengono di seguito presentati gli obiettivi e gli indirizzi di qualità paesaggistica più attinenti agli intenti di progetto, così come definiti dall'Atlante ricognitivo per l'Ambito 01 – Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico (ambito nel quale ricade l'intervento in oggetto), per una verifica di conformità del progetto agli stessi.

#### 5.1.1 OBIETTIVI AMBITO 01 – DOLOMITI D'AMPEZZO, DEL CADORE E DEL COMELICO

L'ambito 01 si caratterizza per la compresenza di valori straordinari universalmente noti (da Cortina d'Ampezzo alle Tre Cime di Lavaredo) ma anche di forti criticità, dovute principalmente all'abbandono delle pratiche agricole, allo sviluppo industriale e in alcune aree all'omologazione al modello stereotipato di "paesaggio alpino" turistico e commerciale. La notevole dimensione dell'ambito, che interessa attualmente il territorio di quattro comunità montane e di ventun comuni, suggerisce la necessità di valorizzare le differenze e le complementarità presenti tra le diverse porzioni dell'ambito. La marginalità di alcune di esse richiede adeguate politiche della formazione, dell'occupazione e dei servizi che favoriscano la permanenza della popolazione in montagna. La particolare posizione geografica (l'ambito confina con regioni e province autonome e contiene l'unico tratto di confine nazionale della Regione) e la notevole presenza di minoranze linguistiche, richiedono una particolare attenzione nell'ascolto delle popolazioni e un attento coordinamento delle politiche paesaggistiche a livello transregionale e transfrontaliero. Per conservare e migliorare la qualità del paesaggio si propongono all'attenzione delle popolazioni, per questo ambito, i seguenti obiettivi e indirizzi prioritari.





**Figura 10 – Ambito di Paesaggio 01 Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico**

**1. Integrità delle aree ad elevata naturalità ed alto valore ecosistemico**

1a. Salvaguardare le aree ad elevata naturalità e ad alto valore ecosistemico. 1c. Prevedere attività di monitoraggio e regolazione della presenza antropica e delle pratiche ricreative e turistiche, in particolare sui sistemi rocciosi in quota e sui pascoli.

**2. Integrità dei sistemi geologico-geomorfologici di alto valore ambientale**

2b. Scoraggiare interventi edilizi, infrastrutturali e sistemazioni agrarie che compromettano l'integrità dell'assetto dei sistemi geologico-geomorfologici ad elevata integrità e di alto valore ambientale che occupano larga parte dell'ambito 2c. Scoraggiare gli interventi che possano danneggiare l'assetto idrogeologico degli ambienti carsici (doline nei gessi a Danta, aree carsiche gessose in Cadore, Auronzo Oltrepiave) 2d. Prevedere attività di monitoraggio e misure di regolazione della presenza antropica e delle pratiche ricreative.

**3. Funzionalità ambientale dei sistemi fluviali e lacustri**

3a. Salvaguardare gli ambienti fluviali e lacustri ad elevata naturalità (Piave, torrenti minori, Lago di Misurina) e le numerosissime sorgenti presenti nell'ambito 3d. Scoraggiare interventi di artificializzazione del letto e delle sponde 3e. Scoraggiare la riduzione del deflusso dei corsi d'acqua e garantire il livello minimo degli invasi, in particolare per il Lago di Centro Cadore.

12.

***Valore ambientale della copertura forestale***

12a. Scoraggiare nuovi impianti forestali monospecifici. 12c. Contenere la diffusione di consorzi di specie alloctone, infestanti e nitrofile

***13. Cura della copertura forestale montana e collinare***

13a. Promuovere la riattivazione delle locali filiere forestali e la lavorazione del legname nelle valli di provenienza, in particolare quello dei boschi in proprietà collettiva o uso civico, valorizzandone le qualità  
13c. Promuovere progetti di impiego locale degli scarti di lavorazione del legno (produzione di biomassa combustibile, teleriscaldamento).

***21. Qualità del processo di urbanizzazione***

21e. Governare i processi di urbanizzazione lineare lungo gli assi viari, scegliendo opportune strategie di densificazione o rarefazione in base alla tipologia della strada ed al contesto, in particolare nel fondovalle del Piave.

***22. Qualità urbana degli insediamenti***

22a. Promuovere interventi di riqualificazione del tessuto insediativo caratterizzato da disordine e frammistione funzionale, in particolare dei tratti urbanizzati Tai-Valle e Domegge-Calalzo 22f. Favorire la permanenza all'interno dei centri urbani di servizi alla residenza, quali l'artigianato di servizio e il commercio al dettaglio 22h. Promuovere progetti che sperimentino soluzioni non omologanti per gli spazi pubblici, nel rispetto delle preesistenze, dei caratteri morfologici del contesto e delle caratteristiche climatiche locali (neve, ghiaccio) 22j. Regolamentare le trasformazioni sicche e funzionali del patrimonio edilizio esistente con attenzione alla coerenza tipologica e morfologica di ciascun contesto urbano, in particolare nei centri urbani ridisegnati dal Rifabbrico (Cadore, Oltrepieve, Comelico).

***33. Inserimento paesaggistico delle infrastrutture aeree e delle antenne***

33a. Promuovere azioni di riordino delle infrastrutture ed esistenti, soprattutto laddove insistano e incidano su contesti paesaggistici di pregio, in particolare della linea ad alta tensione Cordignano-Lienz, nella zona delle vette di confine.

***37. Integrità delle visuali estese***

37a. Salvaguardare i fondali scenici di particolare importanza morfologica, garantendo la leggibilità dell'insieme e i singoli valori panoramici presenti, in particolare Misurina e Val Visdende 37c. Scoraggiare l'edificazione e la crescita incontrollata della vegetazione in corrispondenza dei coni visuali di ingresso alle vallate.

### **38. Consapevolezza dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali**

38a. Incoraggiare l'individuazione e la messa in rete di risorse museali locali, percorsi di fruizione e itinerari tematici di conoscenza del territorio, in particolare i siti archeologici e le cellule museali di carattere demoetnoantropologico. Valorizzare il passaggio della Via Alpina (Centro Cadore) e la presenza dei "paesi di legno" (Costalta) 38b. Promuovere la conoscenza dei tracciati viari di antico sedime, integrandoli nella rete della mobilità slow, dei percorsi di fruizione e degli itinerari tematici, in particolare le vie di pellegrinaggio e i percorsi della monticazione (Via delle Malghe in Comelico) 38c. Attrezzare i percorsi di fruizione e gli itinerari tematici nel rispetto dei caratteri del contesto, controllando l'eccessiva proliferazione della segnaletica informativa (inquinamento semiotico).

---

#### **5.1.2 VALUTAZIONE CONCLUSIVA DI CONFORMITÀ**

Dato l'esito positivo della compatibilità dell'intervento con i vincoli dettati dagli strumenti di pianificazione vigenti e alla conformità del progetto con le indicazioni di carattere paesaggistico a scala puntuale, espressi nei precedenti capitoli, si ripercorre in conclusione la valenza dell'opera nell'ambito del più ampio quadro programmatico delineato per l'area in oggetto.

Il progetto infatti risulta in linea con gli intenti generali espressi dai documenti di pianificazione, i quali identificano il tema delle reti come cardine per lo sviluppo del territorio, che tutt'oggi possiede una richiesta di infrastrutture per la mobilità maggiore di quella di cui effettivamente dispone (specialmente nei mesi di maggiore affluenza turistica). Il tema dei servizi alla mobilità, con particolare riferimento al potenziamento del sistema esistente, viene identificato come lo strumento per combattere lo spopolamento dei luoghi di montagna attraverso l'incremento delle connessioni e delle relazioni tra i luoghi.

Il sistema infrastrutturale, e nel caso specifico l'intervento di adeguamento dell'intersezione tra le due direttrici di mobilità, è in questo senso parte integrante dello sviluppo del territorio nel rispetto dei suoi caratteri e della sua storia (viene conservato il percorso storico rappresentato dalla SS52), poiché concretizza una più forte integrazione dell'abitato storico con la direttrice principale di mobilità ("Carnica") e con i nuclei insediativi limitrofi. L'intervento si inserisce altresì in un contesto ove le scelte urbanistiche e territoriali sono orientate al rafforzamento del "sistema Piave" come elemento di connessione sia ecologica che relazionale, e si colloca in questo scenario come azione di valorizzazione della rete e messa in sicurezza dell'intera area.