

**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 urbanistica

CODICE PROGETTO / SIL

N	E	M	S	V	E	0	0	5	3	1
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

CODICE
ELAB.

T	0	0	S	G	0	0	A	M	B	R	E	0	3
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

REVISIONE

SCALA:

A

-

D

C

B

A

Prima emissione

Gennaio 2023

E. Fratton

F. Manganotti

V. Suglia

REV.

DESCRIZIONE

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO

INDICE

1	PREMESSA	2
1.1	Oggetto e obiettivi dell'intervento	2
1.2	Descrizione delle opere	2
1.2.1	Strada Statale S.S. 52	4
1.2.2	Strada Provinciale S.P. 619	5
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	6
3	INQUADRAMENTO URBANISTICO E CATASTALE	8
3.1	Quadro urbanistico	8
3.1.1	PTRC	9
3.1.2	PTCP Belluno	15
3.1.3	Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Vigo di Cadore	21
3.2	Dati catastali	24
3.3	Verifiche in merito alla conformità catastale	26
4	VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' DELL'OPERA CON LE INDICAZIONI DERIVANTI DALLA PIANIFICAZIONE	29
4.1	Motivazioni urbanistiche alla base dell'opera	29
4.2	Valutazione di conformità urbanistica	29

1 PREMESSA

1.1 OGGETTO E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

Oggetto della presente relazione è la valutazione urbanistica 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.

1.2 DESCRIZIONE DELLE OPERE

L'intervento oggetto della presente progettazione mira a migliorare il livello di sicurezza dell'intersezione della Strada Statale S.S. 52 con la Strada Provinciale S.P. 619.

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 una intersezione" e pertanto ricade nella categoria di interventi su strade esistenti.

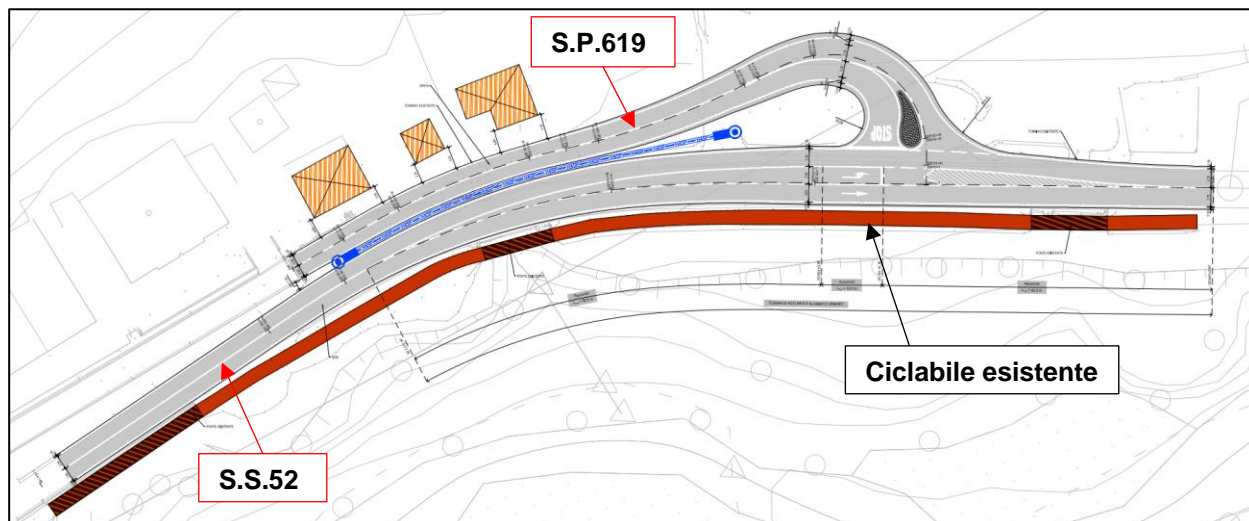


Figura 2 – Planimetria di progetto

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 vedremo meglio più avanti, 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.

Da sottolineare 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 queste 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 variare quanto meno possibile la distanza della viabilità con gli edifici esistenti, distanza che varia da un minimo di 3.55 m e 4.99 m.

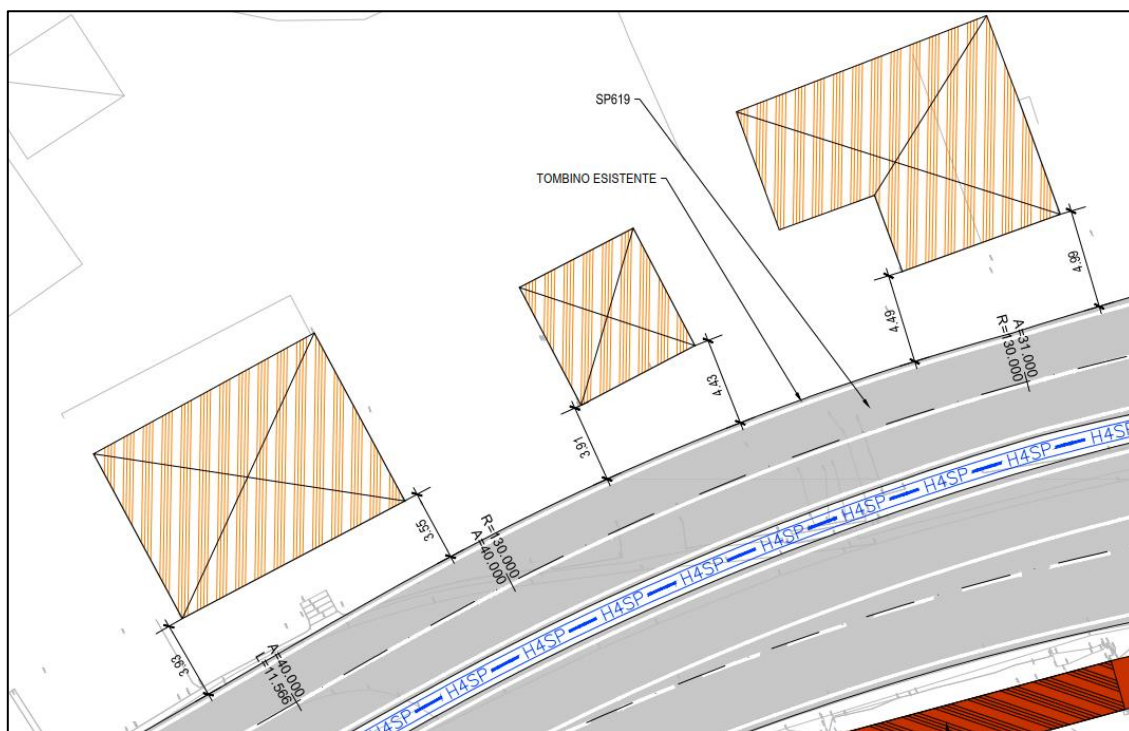


Figura 9 – Distanza tra strada (S.P. 619) e edifici esistenti



Figura 10 – Dettaglio distanza tra strada e edifici esistenti

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il Comune di Vigo di Cadore, del quale la località Tre Ponti fa parte, si colloca all'interno dell'ambiente alpino delle Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico, in Provincia di Belluno.

L'intervento previsto riguarda l'innesto della SP619 sulla SS52 "Carnica"; quest'ultima rappresenta la principale arteria di collegamento lungo l'Alta Valle del Piave e dunque lungo l'intera Val Comelico, fino a raggiungere San Candido (BZ). L'Alta Valle del Piave è caratterizzata da una morfologia impervia, delimitata da elementi ad alto valore paesaggistico ma con versanti dalle importanti pendenze, che inevitabilmente condizionano l'assetto insediativo e infrastrutturale della regione. La viabilità risulta incanalata sul fondovalle, mentre i conglomerati urbani si sviluppano di norma in ampie zone pianeggianti, rialzate rispetto all'alveo del fiume e meglio esposte all'irraggiamento solare.

Le aree circostanti la zona d'intervento sono caratterizzate da estese superfici boscate che, raggiunte quote attorno ai 1500 m s.l.m., vengono gradualmente sostituite dalle vaste pietraie e dalle rocce che identificano il paesaggio dell'ambiente dolomitico. L'area di intervento si colloca sul fondovalle, tra l'alveo del fiume Piave e le superfici di versante coperte da foreste di conifere.

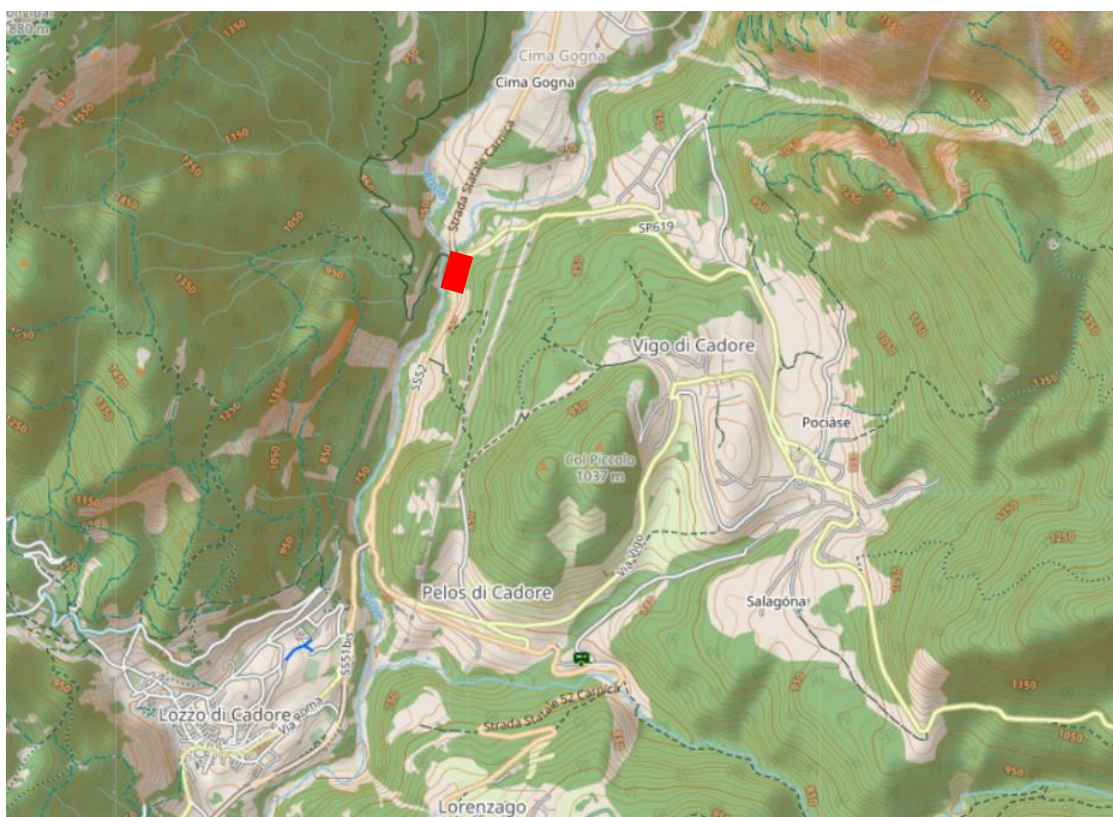


Figura 1 – Orografia dell'area con indicazione della zona di intervento

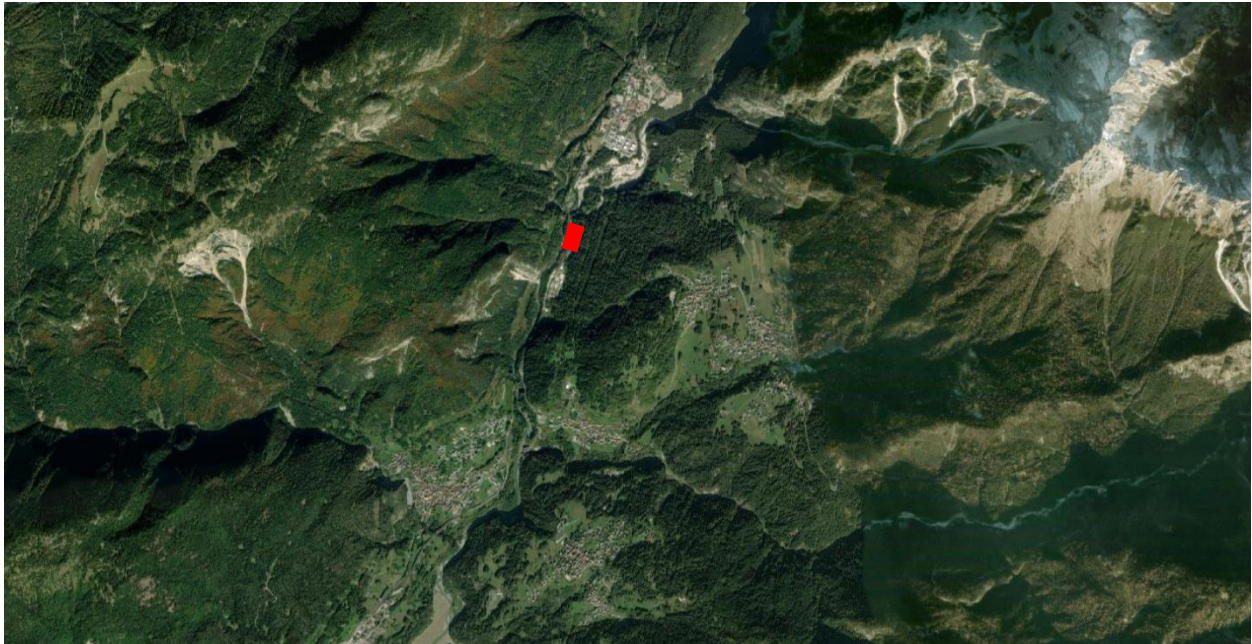


Figura 2 – Contesto territoriale montano delle Dolomiti Ampezzane, del Cadore e del Comelico

3 INQUADRAMENTO URBANISTICO E CATASTALE

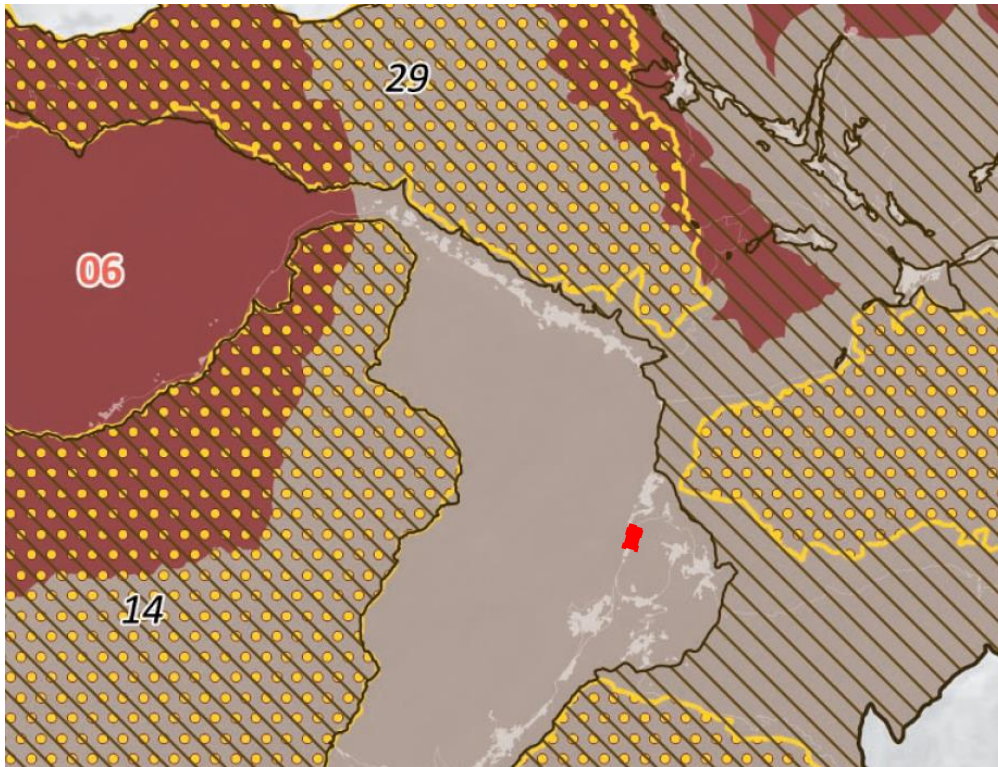
3.1 QUADRO URBANISTICO

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

Di seguito vengono presentati i principali strumenti di pianificazione a scala territoriale e urbana analizzati, che hanno permesso di definire il quadro normativo di riferimento per l'area oggetto di intervento.

<i>Livello di Pianificazione Regionale</i>	PTRC Veneto (2020)
<i>Livello di Pianificazione Provinciale</i>	PTCP Belluno (2020)
<i>Livello di Pianificazione Comunale</i>	PRG Vigo di Cadore (2018)

3.1.1 PTRC

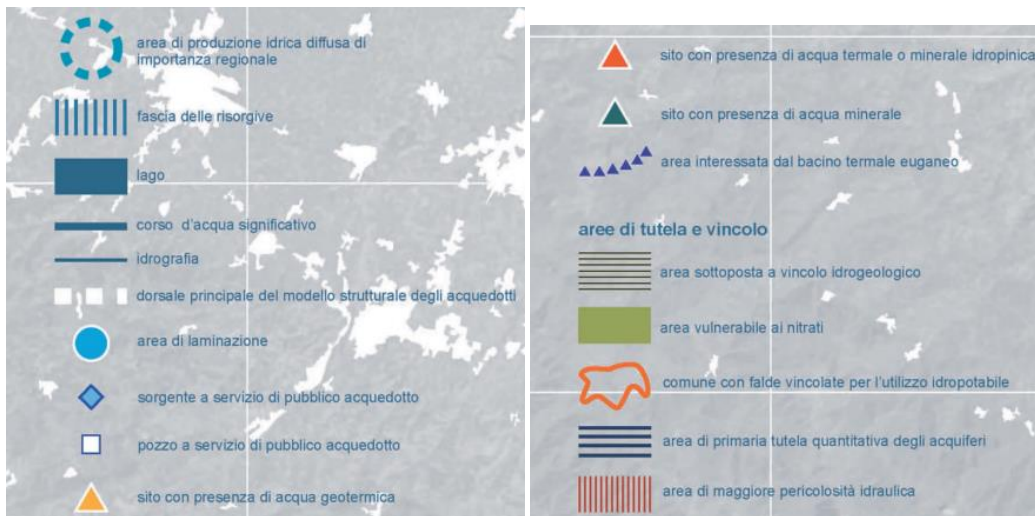
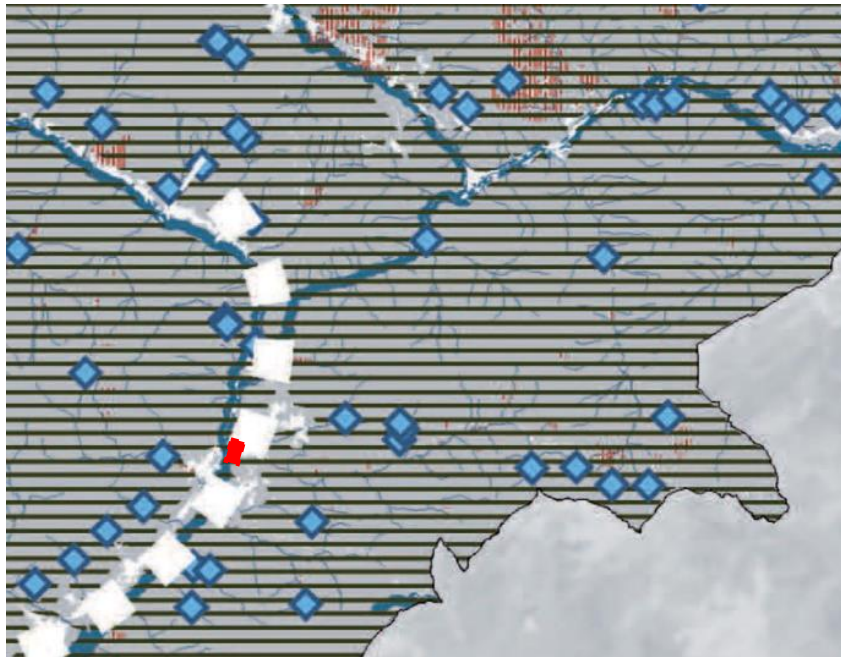


<p>n Piani di Area approvati</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Massiccio del Grappa 25 <i>Massiccio del Grappa</i> 2 Delta del Po 24 <i>Delta del Po</i> 68 <i>Foce dell'Adige (parte)</i> 3 Laguna e Area Veneziana (P.A.L.A.V.) 1 <i>Altino</i> 3 <i>Le Mure</i> 23 <i>Laguna di Venezia</i> 41 <i>Medio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

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 il sito denominato "Comelico – Bosco della Digola – Brentoni – Tudaio", codice IT3230085.



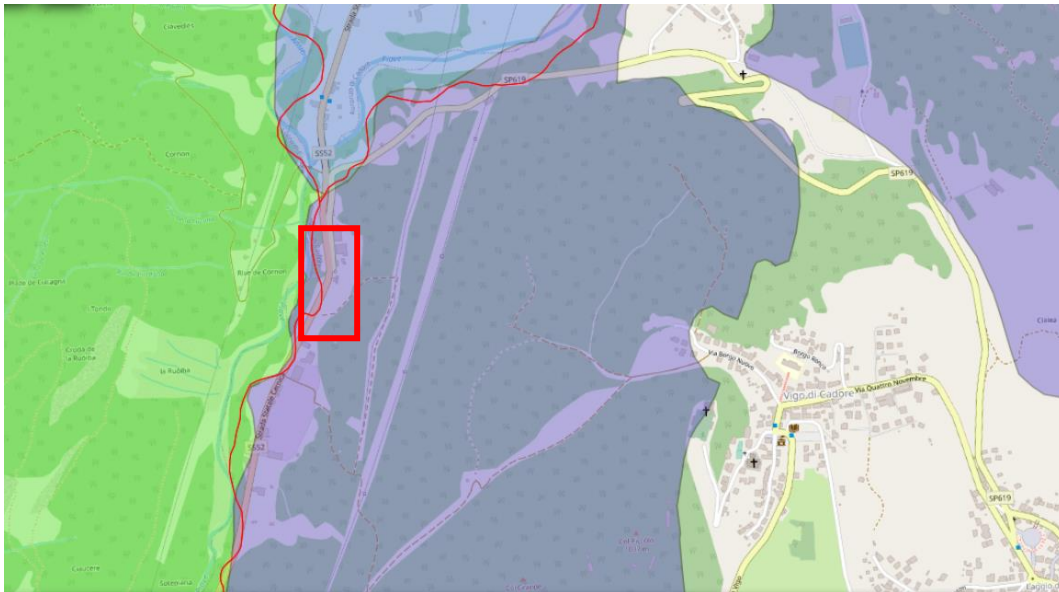


Figura 4 – PTRC - Uso del suolo - Acqua

Il sito di intervento ricade, secondo la pianificazione di livello regionale, in un'area soggetta a vincolo idrogeologico.

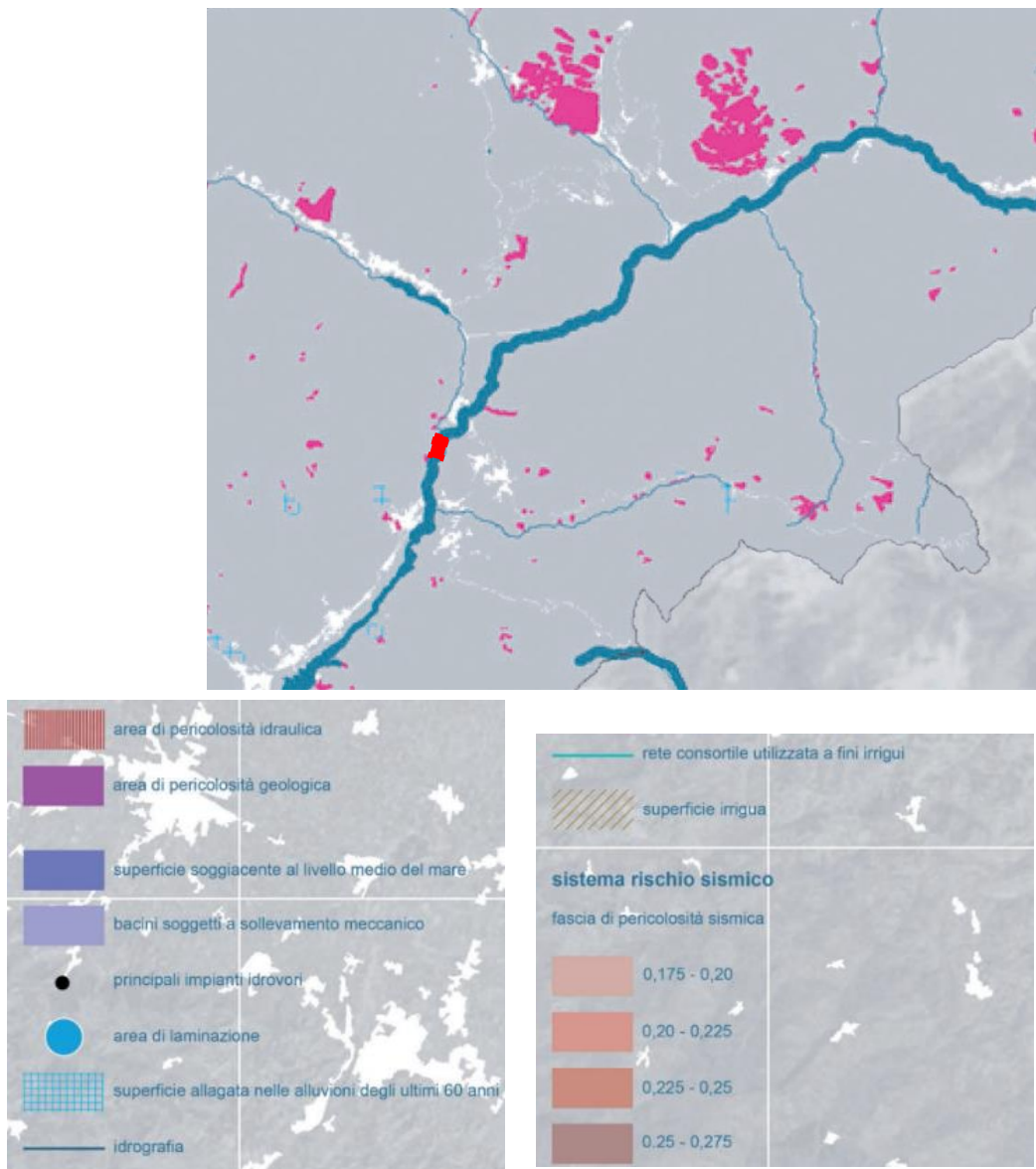


Figura 5 – PTRC - Uso del suolo – Idrogeologia e rischio sismico

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

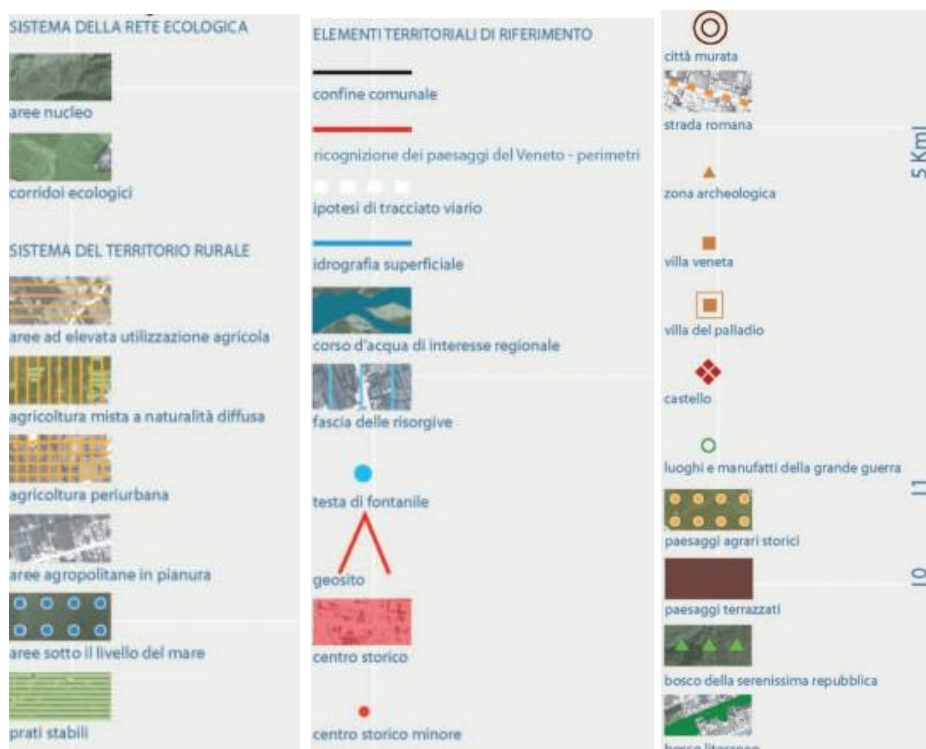
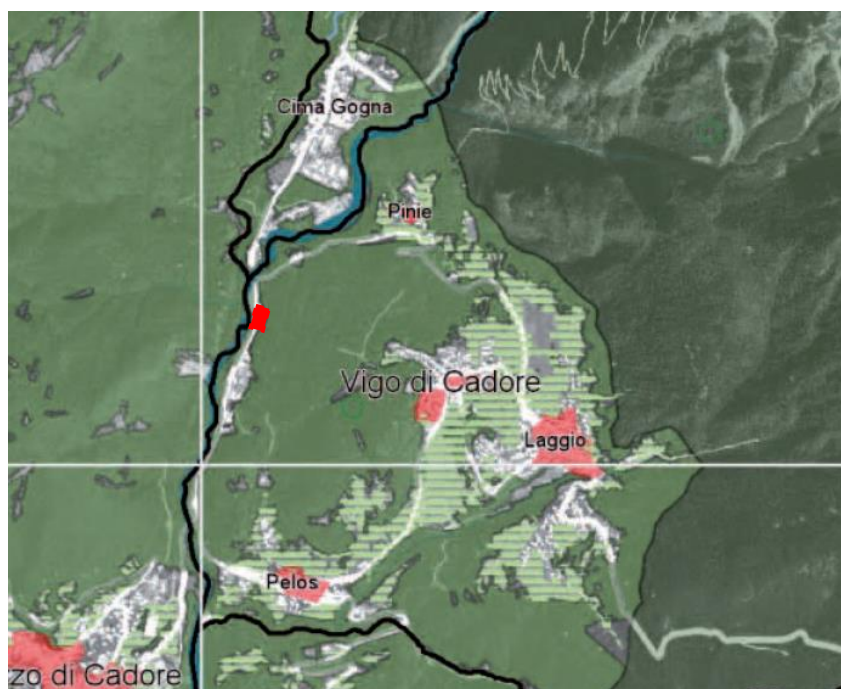


Figura 6 – PTRC - Sistema del territorio rurale e della rete ecologica – 01 – Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico

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

3.1.2 PTCP BELLUNO

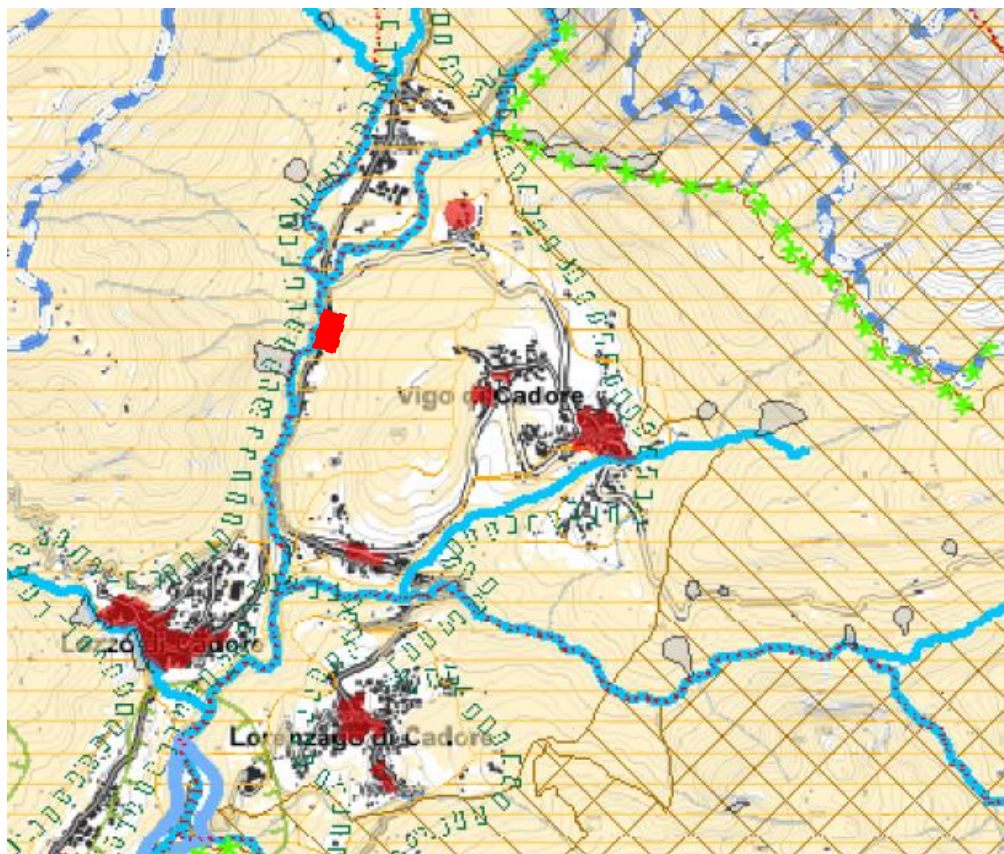


Figura 8 – PTCP – C1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

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.

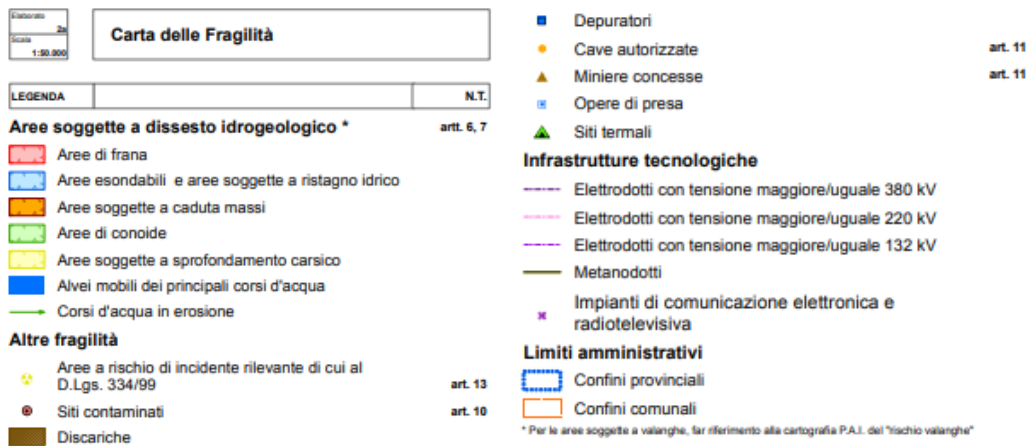


Figura 9 – PTCP – C2 Carta delle Fragilità

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

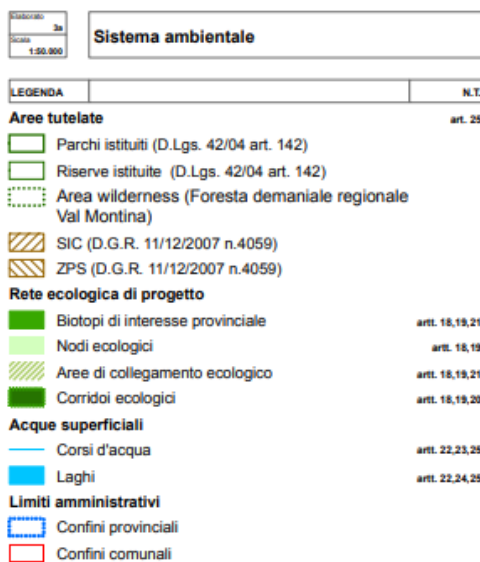
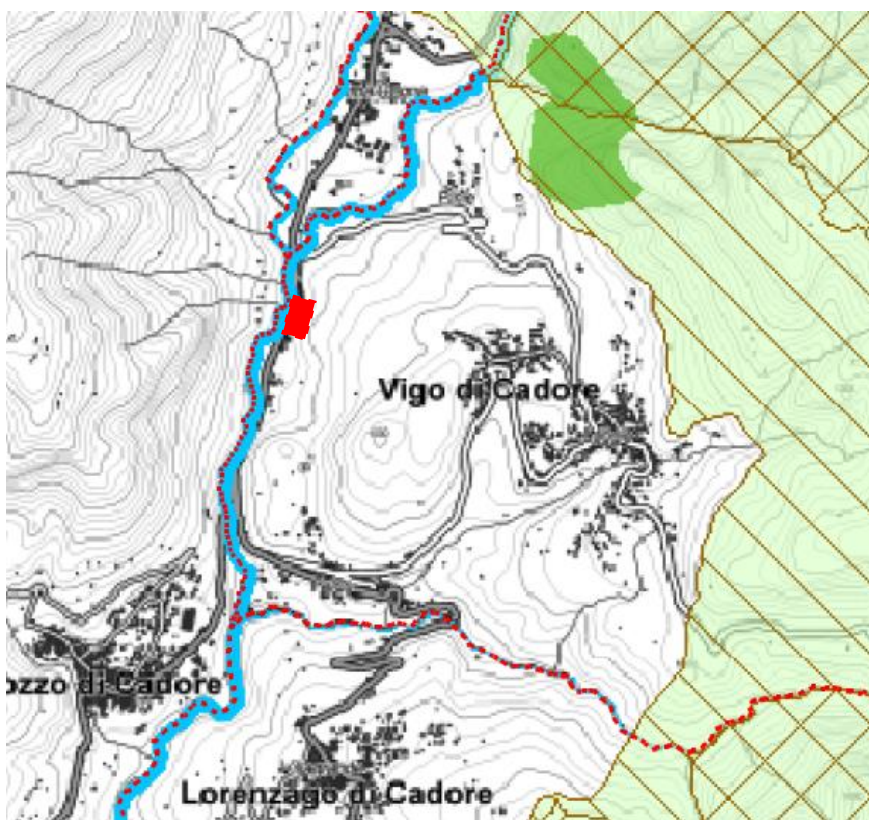
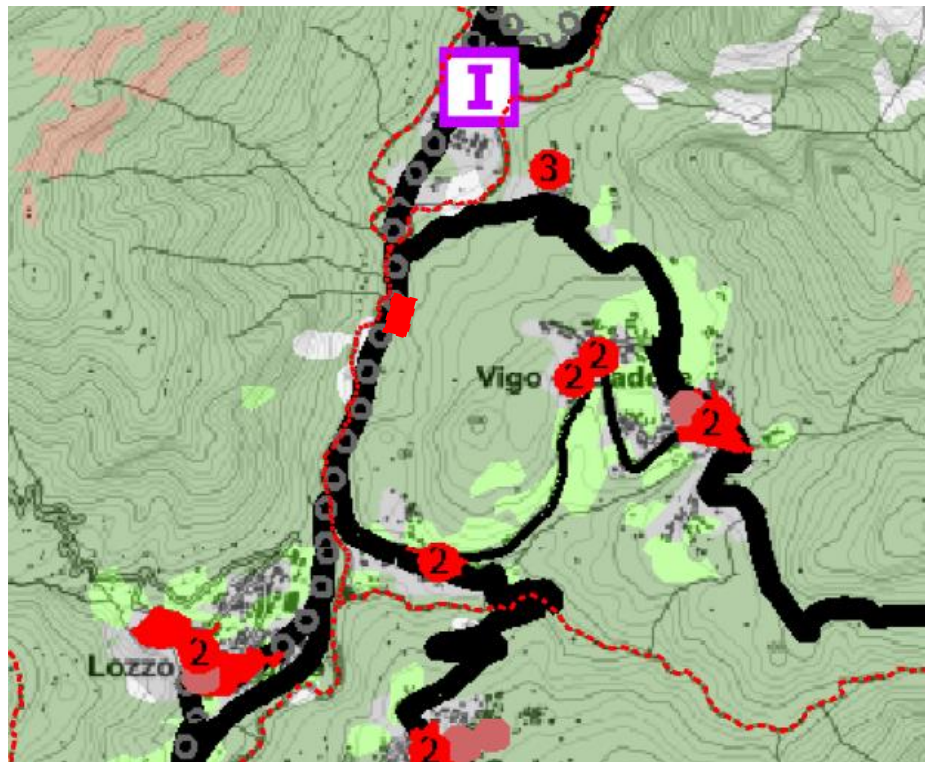


Figura 10 – PTCP – C3 Sistema ambientale

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
Sistema insediativo e infrastrutturale	

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

SISTEMA INSEDIATIVO ESISTENTE E DI PROGETTO

Storico

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

Processo di urbanizzazione in atto

■	Aree urbanizzate	artt. 25
■	Tendenza 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)	artt. 47,48,49
■	Di secondo livello esistente e da potenziare	artt. 47,48,49
■	Di terzo livello esistente e da potenziare	artt. 47,48,49
■	Caselli autostradali	art. 47
■	Ipotesi di prolungamento A27-A23	artt. 47,48,49
■	Programmatica di primo livello (autostrada)	artt. 47,48,49
■	Programmatica di secondo livello	artt. 47,48,49
■	Programmatica di terzo livello	artt. 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)

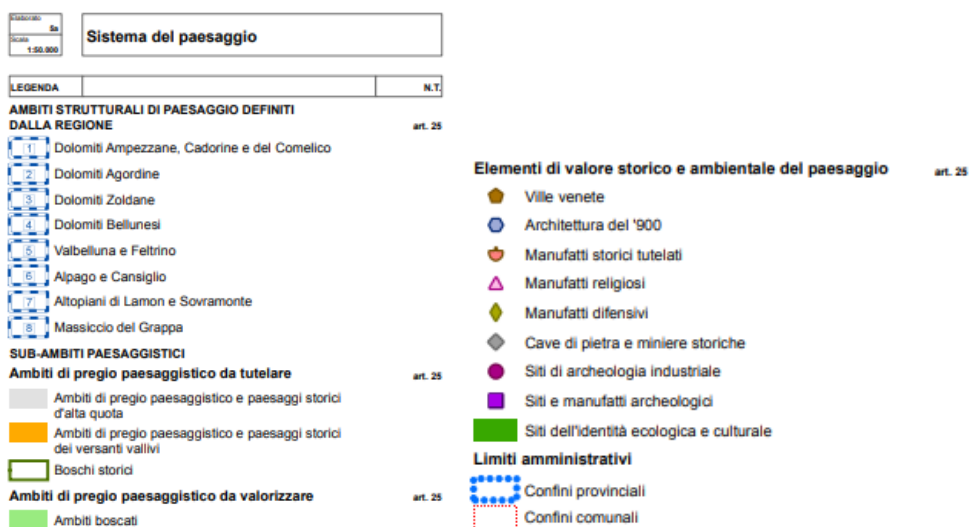
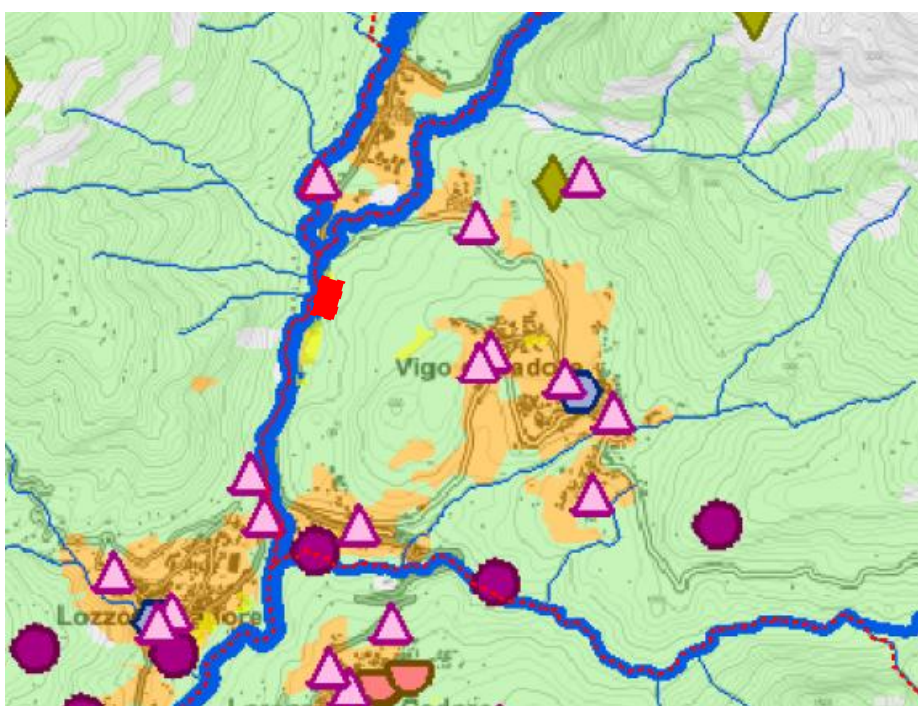


Figura 12 – PTCP – C5 Sistema del paesaggio

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.

3.1.3 PIANO REGOLATORE GENERALE (PRG) DEL COMUNE DI VIGO DI CADORE

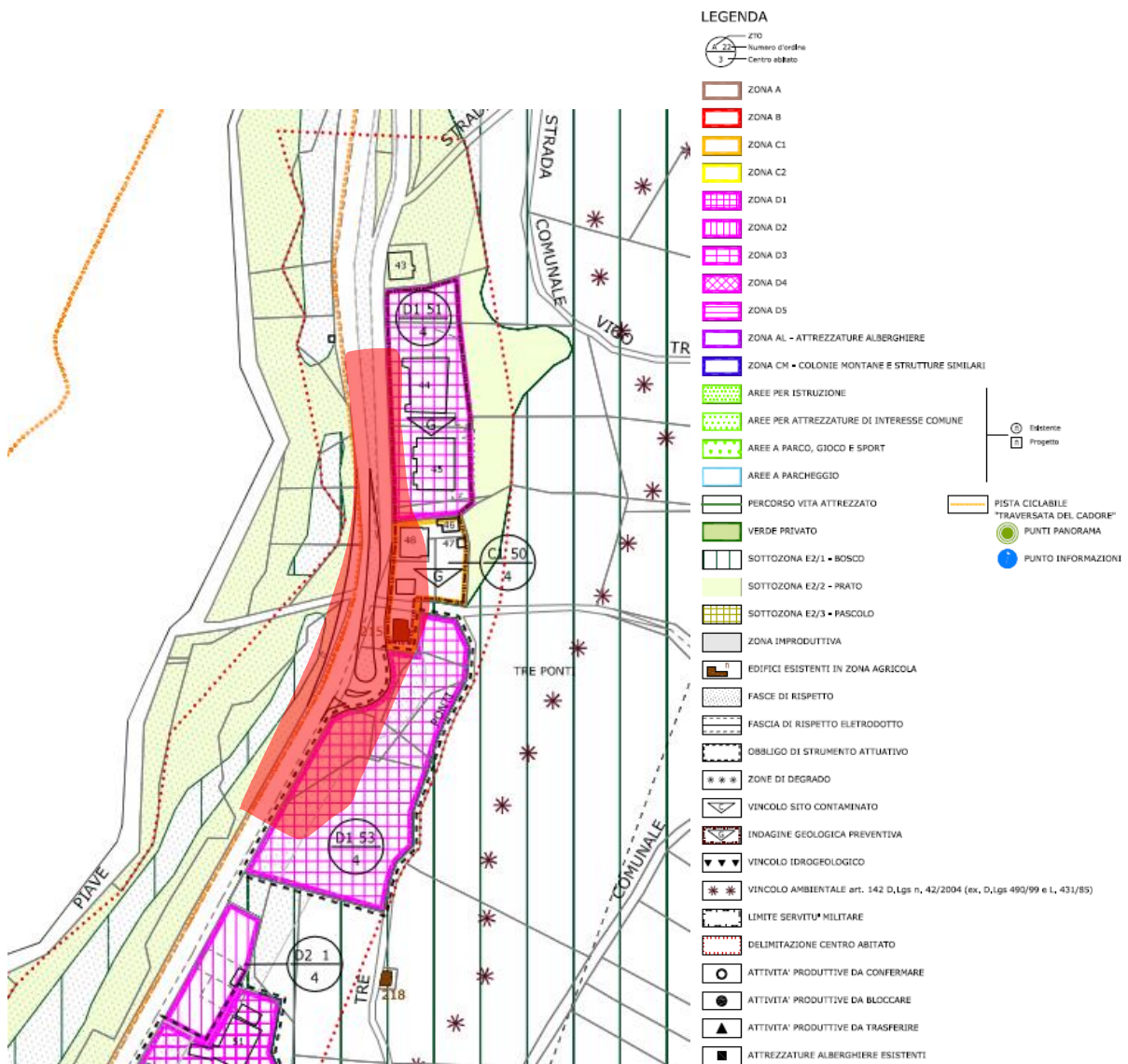


Figura 13 – PRG – Zone significative

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 invece all'esterno dell'area soggetta a vincolo ambientale.

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 (4 m), che costituisce una singolarità rispetto 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 a l 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

3.2 DATI CATASTALI

<i>Comune Catastale</i>	Vigo di Cadore
<i>Foglio</i>	5

L'intervento in progetto è situato in località Tre Ponti, all'interno del Comune di Vigo di Cadore (BL).

Sebbene il tracciato di progetto sia studiato in modo da comportare il minor impatto possibile sui manufatti esistenti, 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 3 – 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 non rispetta la 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.

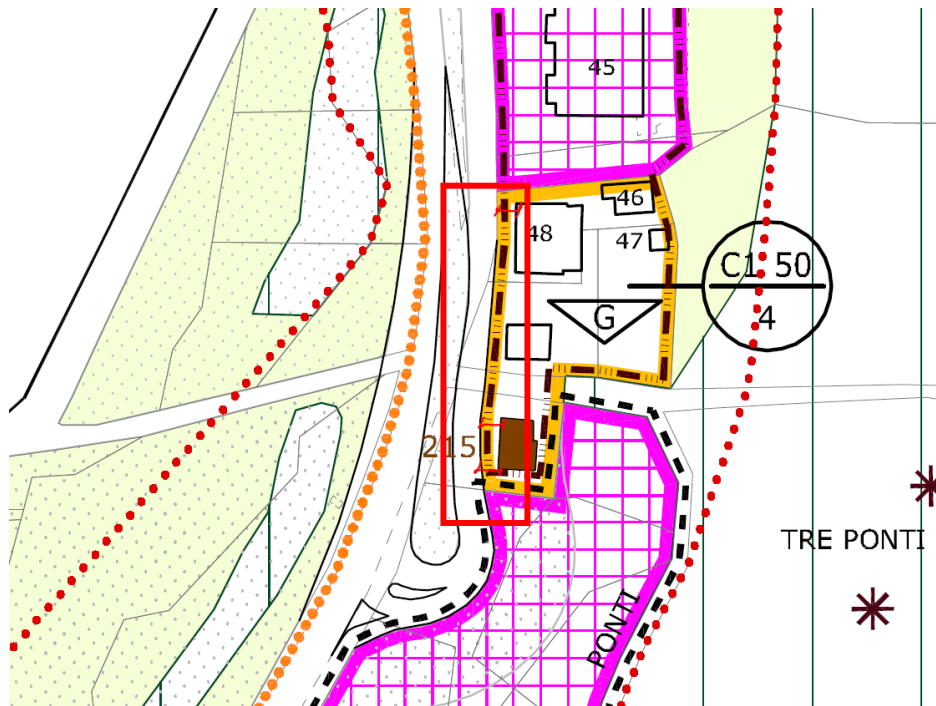


Figura 4 – PRG in vigore – Distanza della strada dai fabbricati

3.3 VERIFICHE IN MERITO ALLA CONFORMITÀ CATASTALE

Come si evince dall'immagine sottostante, la rappresentazione catastale coincide con quanto rilevato in data 30/08/2022.

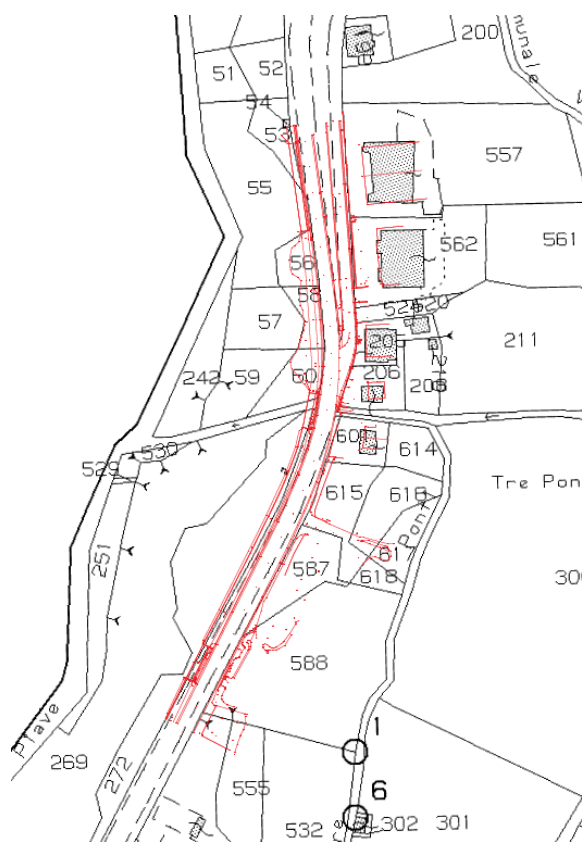


Figura 5 – Sovrapposizione del rilievo (in rosso) su base catastale

Il PRG vigente, approvato con del. di Consiglio n. 32 del 11/12/2017, così come il precedente PRG (con data di approvazione risalente all'anno 2000) rappresentano invece il sedime stradale con diversa configurazione rispetto all'effettivo stato dei luoghi – illustrato nell'immagine sottostante dal rilievo effettuato.

Il PRG vigente rappresenta infatti una configurazione di innesto tra la SP619 e la SS52 con un'ampia curva, localizzata a sud dell'agglomerato residenziale. Contrariamente a quanto rappresentato, allo stato attuale l'innesto avviene più a nord, tramite un'angolazione tra i due assi di tracciamento di circa 30°, che rende problematiche le manovre di immissione, specialmente per i veicoli che svoltano a destra.

Viene dunque rilevata dall'analisi dei documenti:

- la conformità catastale del sedime stradale;
- la discrepanza tra PRG vigente e stato dei luoghi.

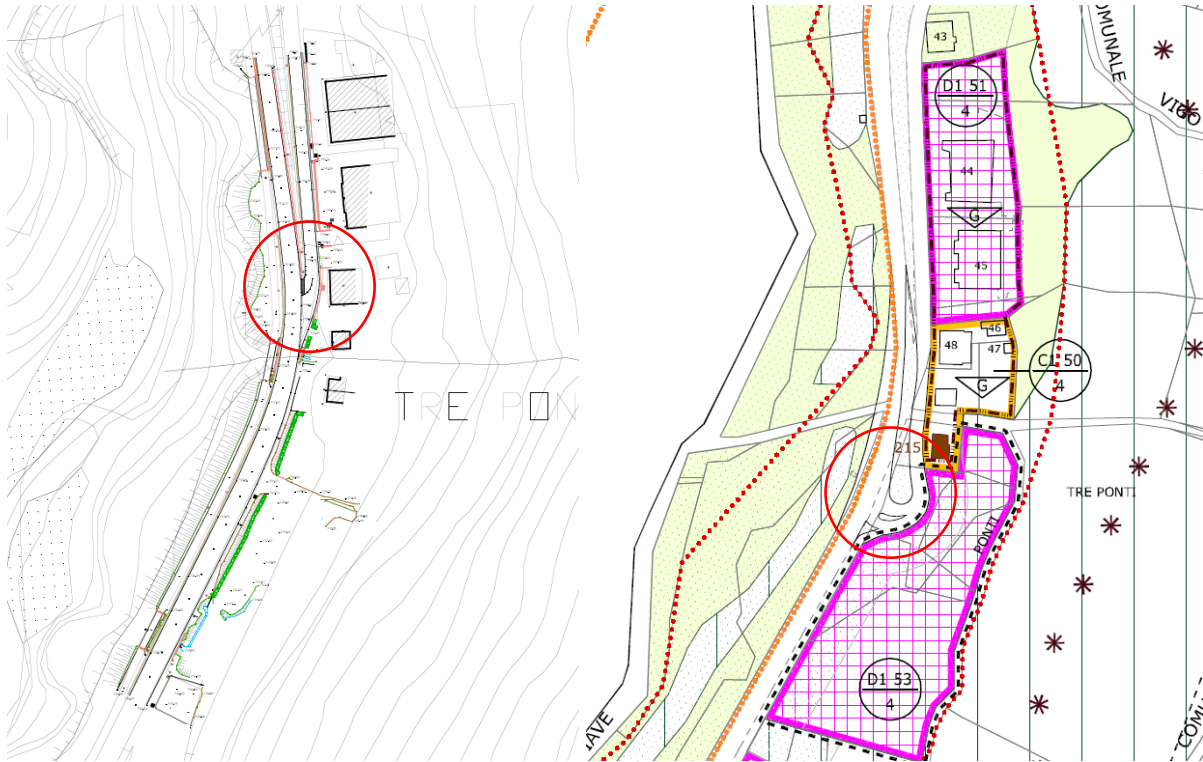


Figura 6 – A sinistra: rilievo celerimetrico effettuato in data 30/08/2022; a destra: PRG vigente

4 VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' DELL'OPERA CON LE INDICAZIONI DERIVANTI DALLA PIANIFICAZIONE

4.1 MOTIVAZIONI URBANISTICHE ALLA BASE DELL'OPERA

Come descritto in precedenza, l'intervento di adeguamento dell'intersezione a raso tra la SS52 e la SP619, in località Tre Ponti nel comune di Vigo di Cadore (BL), 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 valenza dell'opera nell'ambito del più ampio quadro programmatico delineato dagli strumenti di pianificazione regionale e provinciale risiede nella valorizzazione dei percorsi esistenti (SS52-SP619) e nel potenziamento complessivo delle connessioni tra la rete di viabilità locale e quella di carattere sovracomunale. Il progetto 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 attraverso interventi di carattere idraulico oltre che stradale.

4.2 VALUTAZIONE DI CONFORMITÀ URBANISTICA

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;
- prendendo come riferimento i requisiti richiesti al citato DM.

Trattandosi di interventi di adeguamento della viabilità esistente, le opere in progetto non comportano alterazioni significative degli strumenti urbanistici vigenti e rispettano quanto stabilito dagli stessi. Il progetto si colloca infatti su aree già destinate all'infrastruttura stradale (sedime stradale e fascia di pertinenza) e solo marginalmente interferisce con zone definite dal PRG quali residenziali (C1) o a carattere produttivo (D1). Queste aree, di pertinenza privata, dovranno essere espropriate secondo le modalità previste da normativa e costituiranno modifica degli strumenti urbanistici vigenti.

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 morfologiche 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 il mantenimento della continuità fisica e percettiva dei percorsi esistenti.

La distanza dai fabbricati del sedime stradale in progetto è mantenuta pari a 4 metri, così come previsto dal PRG vigente. 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 per le abitazioni ivi collocate.