



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID 9118]: Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. "S.S. 52 "Carnica" - Rettifica curva-piazza di Dosoledo - curva a gomito in corrispondenza del restringimento della carreggiata (civ 71 e 73). Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

La Società ANAS S.p.a. Struttura Territoriale Veneto e Friuli Venezia Giulia con nota prot. 781390 del 10/11/2022, acquisita con prot. MiTE-140404 di pari data, successivamente perfezionata in data 16/01/2023, con nota acquisita con prot. MiTE-7453 del 19/01/2023, ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto "S.S. 52 "Carnica" - Rettifica curva-piazza di Dosoledo - curva a gomito in corrispondenza del restringimento della carreggiata (civ 71 e 73)", localizzato in Località Dosoledo, presso il Comune di Comelico Superiore (BL).

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104", allegando gli elaborati grafici di cui al punto "10. Allegati della Lista di Controllo".

L'area interessata dagli interventi oggetto di valutazione si estende dal Km 99+100 al Km 99+200 della strada statale nell'abitato di Dosoledo, nel Comune di Comelico Superiore (BL).

L'intervento in progetto prevede la rettifica della curva a gomito presente al km 99+100 della strada statale, attraverso l'allargamento della carreggiata sul lato ovest e la realizzazione di alcuni muri di sostegno.

Gli interventi in valutazione si configurano come "adeguamento tecnico" di un progetto appartenente alla tipologia di opere di cui all'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2, lett. c) "strade extraurbane secondarie di interesse nazionale".

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, la S.S. 52 "Carnica" rappresenta un'arteria fondamentale per le attività turistiche dislocate in Cadore, Valle del Boite e Comelico, che creano, soprattutto nei weekend estivi ed invernali, situazioni di intenso traffico veicolare. In particolare, nel tratto interessato dalla soluzione progettuale in esame, la presenza della curva a gomito, che si incunea tra due edifici, rende difficoltosa la manovra ai mezzi veicolari di dimensioni maggiori, creando situazioni di potenziale pericolo e conflitto nel normale deflusso del traffico veicolare, con conseguente congestionamento del traffico veicoli ed aumento delle emissioni atmosferiche e sonore.

Finalità dell'intervento di progetto è la messa in sicurezza dell'attuale asse viario all'interno del centro abitato di Dosoledo, consentendo ai veicoli di percorrere più agevolmente il tracciato della strada statale, sia nella condizione di passaggio di due mezzi leggeri, sia nella condizione di passaggio

simultaneo di un mezzo pesante (autobus) e di un mezzo leggero. Secondo quanto indicato dal proponente, inoltre, la risoluzione delle situazioni critiche di traffico in corrispondenza della curva a gomito al km 99+100 della strada statale, permette altresì la diminuzione delle emissioni atmosferiche e sonore.

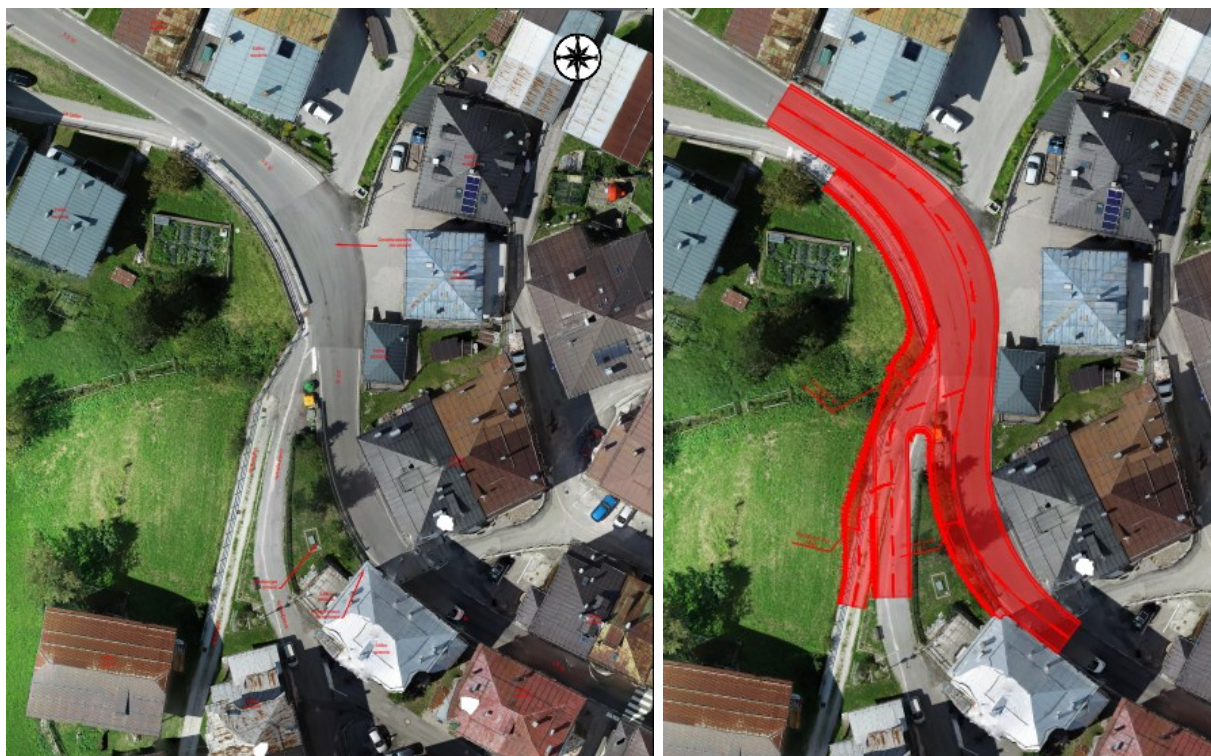


Figura 1: Planimetria stato di fatto (a sinistra) e planimetria di progetto (a destra) su ortofoto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Analisi e valutazioni

Gli interventi prevedono la rettifica della curva a gomito oggi presente al km 99+100 della S.S. 52 Carnica, attraverso l'allargamento della carreggiata della strada lato ovest, con la realizzazione di alcuni muri di sostegno. Il proponente riporta che l'adeguamento della sede stradale esistente rappresenta l'unica alternativa progettuale per risolvere le criticità dovute al passaggio veicolare nel tratto indicato, non essendo possibile abbattere gli edifici, in quanto beni tutelati, e non esistendo un tracciato alternativo. La configurazione finale permetterà il transito di due mezzi leggeri oppure un mezzo leggero e un veicolo pesante in contemporanea, aumentando il livello di fruibilità e sicurezza in questo tratto.

Dal punto di vista stradale l'intervento viene trattato come adeguamento di strada esistente, tutti i muri che verranno realizzati sostituiranno muri esistenti per assecondare le nuove geometrie stradali.

L'intervento prevede un allargamento della carreggiata lato Ovest della S.S. 52 per una larghezza massima di 2,45 m lato valle e uno spostamento, sempre lato valle, di via Risorgimento e della viabilità locale sterrata di 1,89 m. E' previsto, inoltre, un prolungamento del percorso pedonale fino ad affiancarsi alla deviazione di via Risorgimento con una larghezza massima di 3,31 m rispetto all'esistente, a miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'utenza debole.

L'infrastruttura stradale, collocata su un terreno in pendenza, è sostenuta sul lato ovest da muri di contenimento con finitura in pietra, in parte ricoperti da terra da rilevato. Per l'allargamento della viabilità è prevista la demolizione di tali muri e la realizzazione di nuovi muri di sostegno in cemento armato, con rivestimento in pietra analogo a quello esistente, al fine di contenere le spinte del nuovo sedime stradale.



Figura 2: Corografia dell'intervento e dello stato attuale (Fonte: Lista di controllo)

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, l'aumento del raggio di curvatura esistente avviene attraverso:

- L'allargamento verso ovest della sede stradale (pari a 3.31 metri nel punto massimo);
- La modifica delle pendenze trasversali dell'asse principale, mantenendo fisse le quote del ciglio est;
- La riprofilatura di Via Risorgimento, con immissione sulla S.S. 52;
- L'installazione di un'opera di sostegno per garantire la viabilità durante le fasi di cantiere;

- La realizzazione di muri di sostegno in cemento armato con rivestimento in pietra;
- La realizzazione di un cordolo laterale in cemento armato per il fissaggio delle barriere di sicurezza.

Gli interventi prevedono il ripristino del muro di sostegno esistente dal km 99+100 al km 99+200 e il successivo rivestimento di pietra tipo Cortina, in continuità con gli altri muri presenti nel contesto circostante. Il guard-rail lungo il tratto oggetto di intervento verrà sostituito con quello di tipo barriere in acciaio corten rivestite in legno.

A corredo degli interventi sopra descritti sulle viabilità esistenti, è prevista la costruzione di quattro nuove tipologie di muri di sostegno, per contenere l'allargamento del rilevato stradale e delle differenze di quota inevitabili tra strade adiacenti. Nel dettaglio sono previsti:

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

L'intervento prevede la rimozione di tutti i guardrail lungo la S.S. 52 e, al fine di mitigare l'inserimento paesaggistico dei dispositivi all'interno del contesto montano in cui si collocano, sono previste barriere in acciaio corten rivestite in legno. In aggiunta, al fine di garantire un incremento della sicurezza stradale, lungo la strada principale S.S. 52 si prevede l'utilizzo di profili salva motociclisti in legno. Infine, è prevista anche la sostituzione della ringhiera collocata in testa al muro di valle con un guardrail bordo ponte di caratteristiche simili a quanto già descritto in precedenza. Sono previsti inoltre alcuni adeguamenti minori della rete di drenaggio esistente.

Il muro è ubicato a protezione della sede viaria della S.S.52 Carnica e gli interventi saranno eseguiti sulla piattaforma stradale ed in prossimità (lato ovest) di essa.

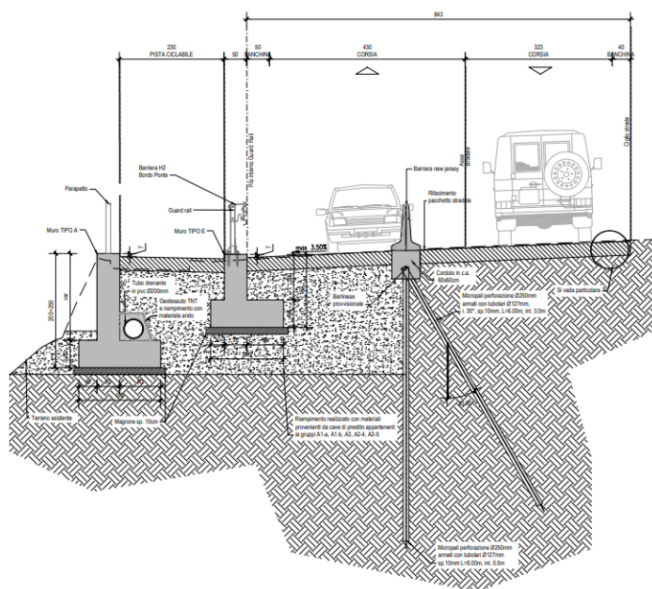


Figura 3: Sezione tipo: ingresso al centro abitato da Padola (Fonte: Lista di controllo)

Nella Lista di controllo, il proponente riporta che il ritombamento dello scavo sarà eseguito con materiale granulare adeguatamente compattato.

La presenza del canale Sommerta al di sotto della strada in corrispondenza dell'area di intervento, attualmente intubato, comporterà il prolungamento del tombino esistente. Sono previsti inoltre alcuni adeguamenti minori della rete di drenaggio esistente al fine di compatibilizzare lo smaltimento delle acque previsto da progetto con quanto attualmente presente in loco.

Nella Lista di controllo il proponente riporta che l'intervento verrà realizzato per fasi con parzializzazione della sede stradale e chiusura della semi-carreggiata di valle, per poter garantire la continuità del traffico veicolare, anche se con limitazione a senso unico alternato. L'intervento è stato pensato in modo tale da poter risultare meno invasivo possibile rispetto all'attuale configurazione della viabilità, all'integrità delle strutture esistenti (edifici, quota ciglio carreggiata est) che verranno mantenute, e al traffico stradale della S.S. 52 che verrà mantenuto in esercizio durante tutte le fasi di lavorazione.

Durante le varie fasi di lavorazione verranno messi in atto tutti gli accorgimenti atti a mitigare gli impatti sulle componenti ambientali interessate, con particolare riferimento alle componenti rumore e atmosfera. La durata dei lavori previsti è stata fissata pari a 210 giorni naturali e consecutivi.

Secondo quanto nella Lista di controllo, la gestione dei materiali provenienti dalle lavorazioni verrà condotta secondo prescrizioni di legge per lo smaltimento o il riciclaggio degli stessi. Le terre e rocce da scavo saranno riutilizzate in cantiere e/o avviate al ciclo di smaltimento.

Con riferimento a "Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi", e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che l'area di intervento è situata a circa 250 m dal torrente Padola, che fa parte della rete idrografica secondaria.

Con riferimento a "Zone montuose e forestali" e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che l'area di interesse si colloca nell'Ambito di Paesaggio n. 1 "Dolomiti d'Ampezzo, di Comelico e del Cadore" dell'Atlante Ricognitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento. L'intervento non coinvolge l'area forestale circostante.

Con riferimento a "Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)", e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che l'area di intervento, ubicata nel centro storico, non interferisce con SIC e ZPS. Tuttavia, appena oltre il limite del paese è presente la ZPS IT3230089 "Dolomiti del Cadore e del Comelico". Il perimetro di tale ZPS si trova ad una distanza di 20 metri dall'area oggetto di intervento. Il SIC più vicino si trova invece a 1,5 km ed è rappresentato dal Gruppo del Popera – Dolomiti di Auronzo e di Val Comelico (codice IT3230078), identificate in rosa chiaro nella figura sottostante.

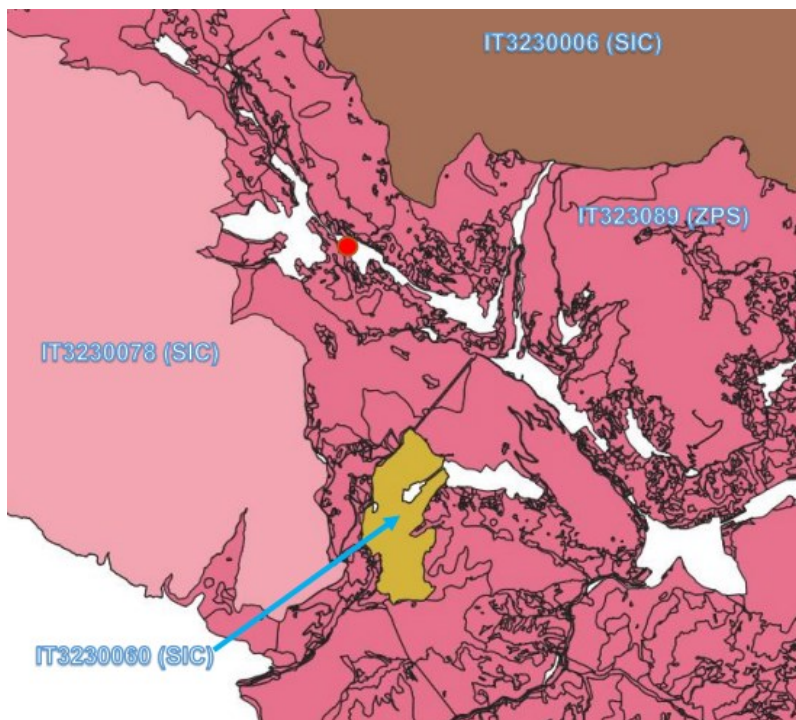


Figura 4: Localizzazione dell'intervento in relazione alle aree appartenenti alla Rete Natura 2000 (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento a “Zone di importanza paesaggistica storica, culturale o archeologica” e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che l’area di intervento ricade in “Ambito di pregio paesaggistico e paesaggi storici dei versanti vallivi” (Art. 25 PTCP) nella categoria “Prati, radure ed edilizia sparsa minore”. La realizzazione dell’opera non ne modifica l’accezione, in quanto opera di manutenzione straordinaria. Non sono presenti vincoli archeologici nella zona di intervento.

Con riferimento alle “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area interna al paese non risulta soggetta a vincolo idrogeologico secondo la pianificazione regionale.

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che il torrente Padola, che scorre in prossimità dell’area interessata dalla realizzazione degli interventi, fa parte della rete idrografica secondaria, pertanto non è stato oggetto di indagine da parte del PGRA (Piano Generale Rischio Alluvioni). La posizione plano-altimetrica del torrente rispetto al centro abitato permette di escludere rischi connessi alla pericolosità idraulica.

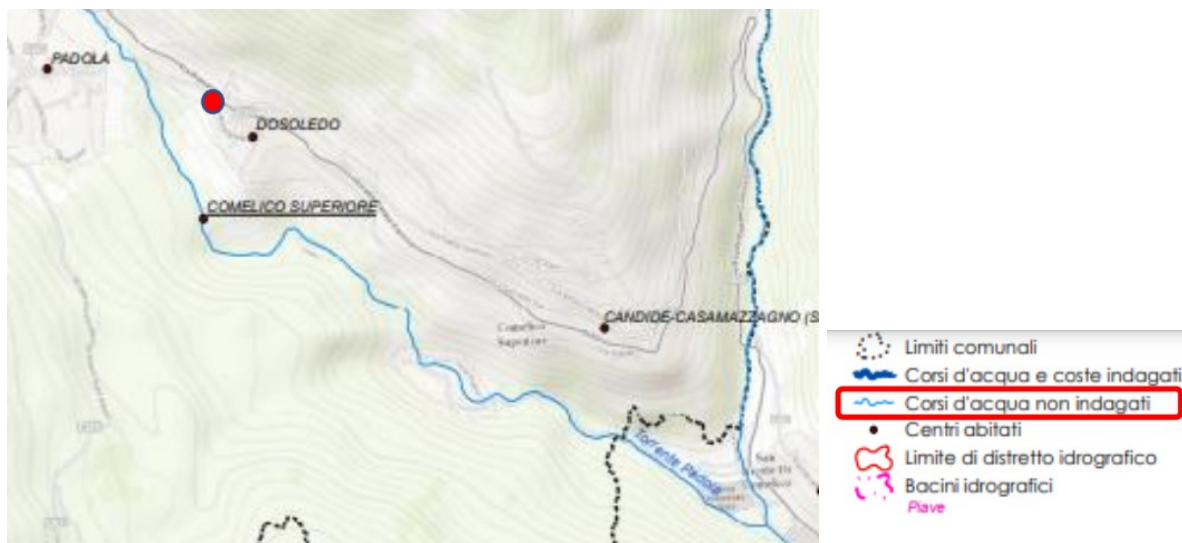


Figura 5: Localizzazione dell'area di intervento in relazione alle aree a rischio alluvione (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alle “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area interessata dagli interventi ricade in Zona sismica 3.

Con riferimento alle “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area in esame non ricade in altri vincoli/fasce di rispetto/servitù.

Conclusioni

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerato la finalità principale degli interventi di rettifica della curva a gomito presente al km 99+100 della strada statale n. 52 “Carnica”, attraverso l’allargamento della carreggiata sul lato ovest e la realizzazione di alcuni muri di sostegno, di messa in sicurezza della viabilità all’interno del centro abitato di DosoleDO e di risoluzione delle situazioni critiche di traffico, con diminuzione delle emissioni atmosferiche e sonore, considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell’intervento proposto.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si propone che la soluzione progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l’acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

Il Responsabile del procedimento
 Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

