



*Ministero dell' Ambiente  
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**Oggetto: [ID: 9246] Progetto definitivo “S.S. 52 “Carnica” lavori di miglioramento dell’intersezione con S.P. 532 in Loc. Padola in Comune di Comelico Superiore”.  
Valutazione preliminare ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006.  
Nota Tecnica.**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota prot. CDG.ST.VE.869812 del 14/12/2022, acquisita al prot. MiTE-157913 del 15/12/2022, la Società Anas S.p.A. Struttura Territoriale Veneto e Friuli Venezia Giulia, ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, per il progetto definitivo “S.S. 52 “Carnica” lavori di miglioramento dell’intersezione con S.P. 532 in Loc. Padola in Comune di Comelico Superiore” in Provincia di Belluno.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, il progetto prevede il miglioramento del livello di servizio e delle condizioni generali di sicurezza dell’intersezione tra la S.S. 52 “Carnica” e la S.P. 532 che ad oggi presenta spazi di sterzata insufficienti per il transito dei veicoli, in particolare per quelli di maggiori dimensioni, che percorrendo la strada statale da San Candido intendono effettuare la manovra di svolta a U in direzione Padola.

L’intervento in valutazione riguarda una tipologia di opera ricadente nell’Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2) lettera c) “*strade extraurbane secondarie di interesse nazionale*”.

## Analisi e valutazioni

Da quanto riportato nella documentazione trasmessa dal soggetto proponente emerge quanto segue.

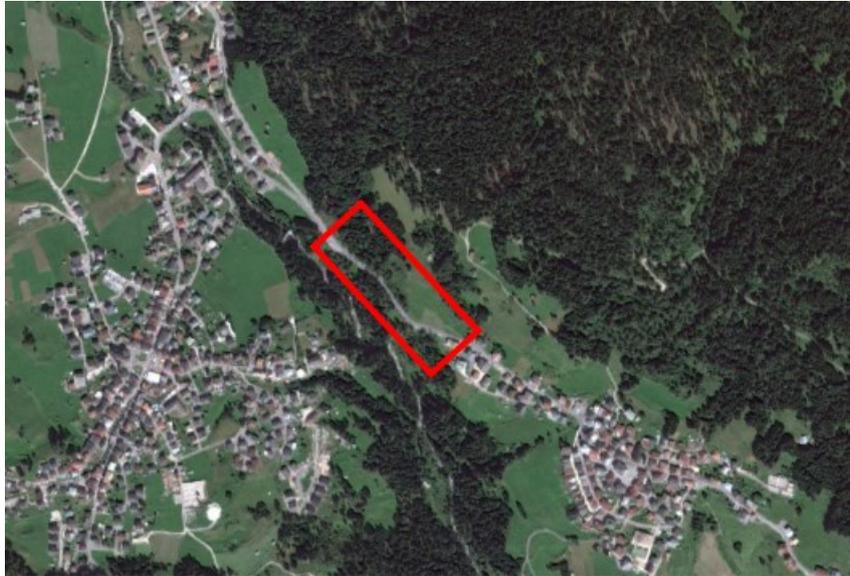


Fig. 1: Area di intervento Fonte: Relazione paesaggistica

L'intersezione oggetto di intervento è situata lungo la S.S. 52 "Carnica" alla pk 99+850 e consente la connessione della strada statale con il centro abitato di Padola attraverso la S.P. 532. La S.S. 52 "Carnica" rappresenta un'arteria fondamentale per le diverse attività turistiche dislocate in Cadore, Valle del Boite e Comelico. Attualmente l'intersezione prevede una brusca svolta con uno spazio di sterzata insufficiente per il transito dei veicoli, specialmente per quelli di maggiori dimensioni. In passato questo tratto di strada ha dato luogo a problemi alla circolazione anche con incastramenti di veicoli pesanti, che trovandosi a transitare in direzione San Candido verso Padola non sono riusciti a completare la manovra di svolta ad U. Finalità dell'intervento in progetto è intervenire sull'incrocio ampliando, per quanto consentito dall'orografia del territorio, l'intersezione al fine di garantire ai veicoli in transito un angolo di svolta più favorevole. A tale fine si andrà ad ampliare la banchina stradale attraverso la realizzazione di una mensola su pali a sostegno di una nuova porzione di impalcato, ed al contempo si provvederà a realizzare un parziale sbancamento sul lato montagna, al fine di garantire più spazio di manovra sia per chi proviene da San Candido che per chi procede in direzione Cortina.



Fig. 2: Foto dell'intersezione da lato sud Fonte: Relazione descrittiva

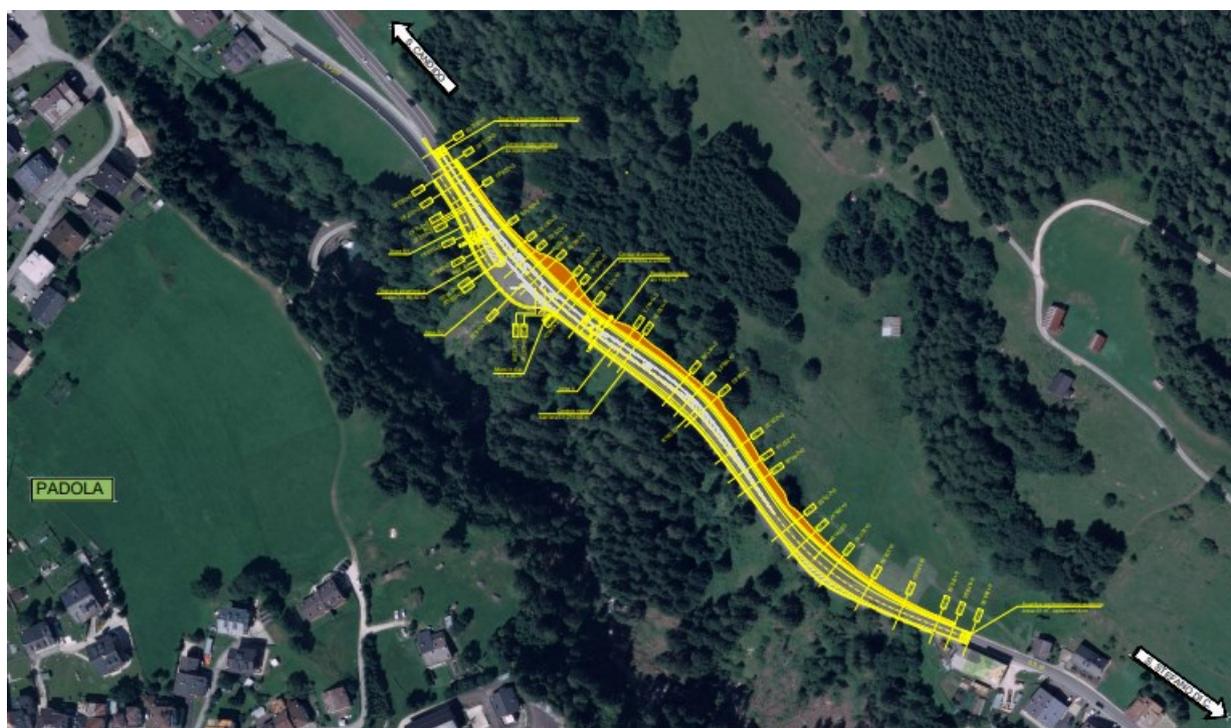


Fig. 3: Planimetria di progetto su ortofoto Fonte: Planimetria di progetto e montaggio su ortofoto

Un'altra criticità presente sulla S.S. 52 "Carnica" è rappresentata dalla curva alla pk 99+650 in prossimità dell'abitato di Dosoledo. A tale riguardo è stata richiesta dal Comune di Comelico Superiore l'implementazione del progetto chiedendo di spostare il limite dell'intervento più a sud verso detto abitato. Tale richiesta è volta al miglioramento della visibilità della curva che risulta molto stretta e che, come segnalato dall'amministrazione comunale, nel tempo ha provocato parecchi incidenti e situazioni di pericolo.

Il tracciato oggetto di intervento si sviluppa in direzione sud-est, partendo dalla pk 99+900 della S.S. 52 "Carnica", per 388.90 m. Lungo il tratto si prevede un allargamento della strada verso monte al fine di garantire una dimensione minima della strada e l'introduzione della corsia di accumulo centrale per la svolta a sinistra verso Padola. Tale allargamento, vista la presenza di affioramenti in roccia e l'acclività del versante, sarà sostenuto da una parete chiodata che si svilupperà sul lato sinistro per tutto il tratto. L'intersezione con l'Asse B2, che rappresenta l'incrocio a T per l'accesso all'abitato

di Padola, si trova alla pk 0+085 e si sviluppa con un affiancamento sull'asse principale di circa 40 m. L'asse attraverso una ampia curvatura allarga la manovra, in senso trasversale alla strada esistente verso valle, di circa 3.55 m. L'asse B1 è il ramo che garantisce la connessione tra l'allargamento dell'intersezione rappresentata dall'Asse B2 e l'attuale S.P.532 che porta all'abitato di Padola. Lo sviluppo dell'asse è di circa 55 m che permettono l'allineamento plano-altimetrico della nuova configurazione di progetto con quella esistente. A sostegno degli assi B1 e B2 è prevista un'opera a sbalzo in C.A. sostenuta da micropali a larghezza variabile che aggetta fino ad una larghezza massima di 3.55 m.

L'attuale carreggiata della statale S.S. 52 "Carnica" presenta una larghezza di circa 6.30 m. La piattaforma scelta per il miglioramento della strada in oggetto è assimilabile a quella della categoria "F2- Ambito extraurbano" del D.M. 05/11/01. Tale piattaforma è stata quindi incrementata rispetto all'esistente: infatti si ha una corsia per senso di marcia larga 3,25 m con banchina laterale di 1,00 m per una larghezza totale pari a 8.50 m. E' previsto, inoltre, l'introduzione dal km 0+020 fino al km 0+265 di un allargamento della zona centrale della carreggiata funzionale allo sviluppo della corsia centrale di accumulo per la svolta a sinistra per i mezzi che, dalla statale in direzione nord, debbano compiere la svolta per l'abitato di Padola. La corsia centrale di accumulo ha una larghezza di 3.50 m necessari a garantire la corsia specializzata da 3.00 m ed uno spazio di 50 cm per materializzare la doppia linea continua di separazione tra le corsie. La viabilità principale, dalla pk 0+106.00 è affiancata sul lato destro da un marciapiede esistente sul quale è installato, lato strada, una barriera di sicurezza. Il limite del marciapiede esistente rimane il limite di intervento in quanto l'allargamento della viabilità sarà effettuato interamente sul lato sinistro dell'attuale asse della S.S. 52 "Carnica". La piattaforma scelta per il tratto di collegamento tra S.S. 52 e S.P. 532 è formata da due corsie di marcia di larghezza pari a 2,75 m con banchine di 0,50 m per una larghezza totale pari a 6.50 m. Al fine di ampliare le manovre dell'incrocio è prevista sul lato destro una zona zebra di larghezza variabile. Tale allargamento è stato calibrato al fine di permettere la svolta di un mezzo leggero proveniente dalla S.S. 52 in direzione sud verso la S.P. 532, senza invadere la corsia opposta come attualmente risulta inevitabile. L'asse B1 è l'asse di approccio alla zona di intersezione. Esso è tracciato con asse centrale e si sviluppa in direzione sud-est attraverso un breve rettilineo di circa 7.91 m per poi, attraverso un flesso, allargarsi verso valle con una curva sinistrorsa di raggio pari a 100 m ed una controcursa a destra di raggio pari a 87.25 m. L'asse B2 rappresenta il nuovo tratto di attacco della S.S. 532 con la S.S. 52 "Carnica".

La cantierizzazione dell'intervento, di durata 12-14 mesi di cronoprogramma, è articolata in 4 fasi distinte:

- Fase 1 prevede la chiusura parziale della S.P. 352 consentendo l'accesso ai soli residenti e sarà chiuso il raccordo con S.S. 52 Carnica;
- Fase 2 prevede il ripristino della S.P. 352 e la chiusura parziale della S.S. 52 Carnica;
- Fase 3 prevede la chiusura parziale della S.S. 52 Carnica. La viabilità da sud verso il centro di Padola sarà consentita con percorrenza su S.S. 52 a senso di marcia unico alternato da semaforo, con deviazione sulla nuova sede stradale di progetto della S.P. 352;
- Fase 4 prevede la chiusura parziale della S.S. 52 Carnica. La viabilità da sud verso il centro di Padola sarà consentita con percorrenza su S.S. 52 a senso di marcia unico alternato da semaforo, con deviazione sulla nuova sede stradale di progetto della S.P. 352.

La cantierizzazione prevede un unico campo base, posto a nord-ovest, mentre i cantieri operativi sono costituiti dalle aree di lavoro su strada. Non si prevede riutilizzo in sito del materiale di scavo che verrà interamente destinato a discarica autorizzata.

Con riferimento a “*Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi*” il proponente riferisce che Il corso d’acqua principale presente in zona è il Torrente Padola, vincolato ai sensi dell’art. 142, lett. c) del D.Lgs. 142/2004 e che scorre parallelamente alla S.S. 52 oggetto di intervento, ma che non sono previste interazioni con l’alveo del Torrente considerato che scorre ad oltre 80 metri al di sotto del piano stradale. La principale e unica interferenza del tracciato in progetto con il reticolo idrografico secondario è costituita da un modesto rio che raccoglie le acque di parte del versante al di sopra del tracciato, poco più a nord dell’abitato di Dosoledo.

Con riguardo a “*Zone montuose e forestali*” il proponente dichiara che l’area oggetto di intervento interessa parzialmente aree classificate come “Foreste di alto valore naturalistico” ai sensi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Belluno.

Per quanto attiene 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)*” il proponente riferisce che l’area di progetto interessa la ZPS IT 3230089 “*Dolomiti del Cadore e del Comelico*” e ricade nell’Area IBA 043 “*Alpi Carniche*”.

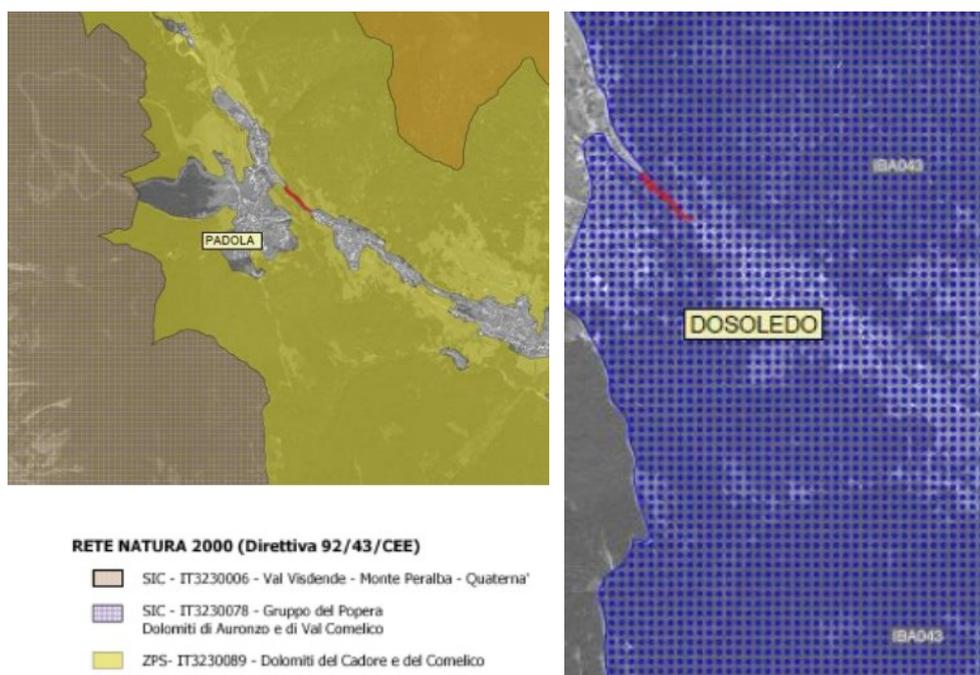


Fig. 4: Aree Rete Natura 2000 e IBA 043 Fonte: Relazione di prefattibilità ambientale

Con riguardo alle “*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*” il proponente riporta che l’area di intervento ricade interamente in Aree di notevole interesse pubblico (art. 136) istituito con D.M. 1676 del 5 dicembre 2019 ed interferisce parzialmente con aree vincolate Ope Legis Territori coperti da foreste e boschi ai sensi dell’art. 142, lett. g) del D.Lgs. 42/2004. La realizzazione delle opere in progetto potrebbe prevedere il taglio di alcune formazioni, a tale proposito il proponente ritiene tale impatto reversibile attando le dovute mitigazioni ambientali.

Per quanto attiene alla classificazione sismica del territorio regionale, ai sensi della O.P.C.M. 3274/2003 e della O.P.C.M. 3519/2006, l'intervento ricade in zona sismica 3.

Con riferimento alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), l'area di intervento ricade nel vincolo idrogeologico.

Con riguardo alle aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, il proponente riferisce che le opere in progetto non interessano tali aree.

Inoltre, con riferimento alle aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni ecc.) il proponente dichiara che l'area interessata dalle opere in progetto non ricade in altri vincoli/fasce di rispetto/servitù.

Il proponente nella lista di controllo riporta che il progetto riguarda un intervento di riconfigurazione di un tratto di un'infrastruttura esistente. La modifica all'ambiente fisico è riconducibile alle operazioni di sbancamento del crinale in quanto necessaria per consentire l'allargamento della sede stradale e favorire la sicurezza dell'infrastruttura. Contestualmente alla sua traslazione verso monte, la nuova parete rocciosa sarà oggetto di un intervento di rafforzamento corticale che prevede la posa di pannelli di rete. Nelle zone dove il materiale si presentasse più alterato e degradato, in aggiunta alle reti in aderenza, è prevista la posa di un dispositivo anti-erosione costituito da teli in geostuoia ancorati con picchetti  $\phi 16$  mm, lunghi 1.5 m. Sul lato di monte della strada, in direzione Padola, sono attualmente presenti delle barriere paramassi che saranno in parte sostituite nell'ambito degli interventi di allargamento della sede stradale. Tali barriere assicureranno la protezione passiva della strada contro la caduta di blocchi rocciosi. In direzione Dosoledo non sono attualmente presenti opere di difesa. Risulta tuttavia evidente la presenza di una frana, apparentemente stabilizzata, che presenta nella parte alta dei blocchi rocciosi a rischio di distacco. Nell'ambito dell'intervento in oggetto è dunque prevista la realizzazione di barriere paramassi anche in questa zona, indicativamente fino alla pk 0+200 dell'asse principale A, tratto in cui la topografia risulta più acclive. La gestione dei materiali provenienti dalle lavorazioni verrà condotta secondo le prescrizioni di legge per lo smaltimento o il recupero degli stessi. Le terre e rocce da scavo saranno riutilizzate in cantiere e/o avviate al ciclo di smaltimento. Con la realizzazione del progetto si andrà a modificare l'attuale morfologia territoriale e pertanto sarà necessario intervenire con opere di regimazione idraulica, di mitigazione idraulica, di drenaggio e di continuità idraulica.

### **Conclusioni**

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità e le caratteristiche dell'intervento di miglioramento del livello di servizio e delle condizioni generali di sicurezza dell'intersezione tra la S.S. 52 "Carnica" e la S.P. 532, che ad oggi presenta spazi di sterzata insufficienti per il transito dei veicoli, in particolare per quelli di maggiori dimensioni, che percorrendo la strada statale da San Candido intendono effettuare la manovra di svolta a U in direzione Padola, 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 o nulla osta.

Per quanto attiene all'interferenza con la ZPS IT 3230089 "*Dolomiti del Cadore e del Comelico*" e con l'Area IBA 043 "*Alpi Carniche*", la Società proponente dovrà presentare all'Autorità competente la documentazione ai fini della Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997.

Ai fini della gestione delle terre e rocce da scavo derivanti dalla realizzazione dei lavori, la Società proponente dovrà dare seguito agli adempimenti di cui al D.P.R. 120/2017.

**Il Responsabile del procedimento**

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Carlo Di Gianfrancesco', written over the typed name.