



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID 9536]: Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Realizzazione interventi di adeguamento dell'intersezione della S.S. 52 “Carnica” in località Tre Ponti in corrispondenza dell’innesto con S.P. 619 in Comune di Vigo di Cadore (BL). Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

La Società ANAS S.p.a. con nota prot. 112957 del 15/02/2023, acquisita al prot. MiTE-22435 del 16/02/2023, 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 interventi di adeguamento dell'intersezione della S.S. 52 “Carnica” in corrispondenza dell’innesto con S.P. 619, localizzato lungo la strada statale n. 52 “Carnica” in località Tre Ponti, nel Comune di Vigo di Cadore (Belluno).

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”.

Gli interventi sono localizzati tra il km 77+250 e il km 77+550 della S.S. 52, nella località Tre Ponti, nel Comune di Vigo di Cadore, in provincia di Belluno.

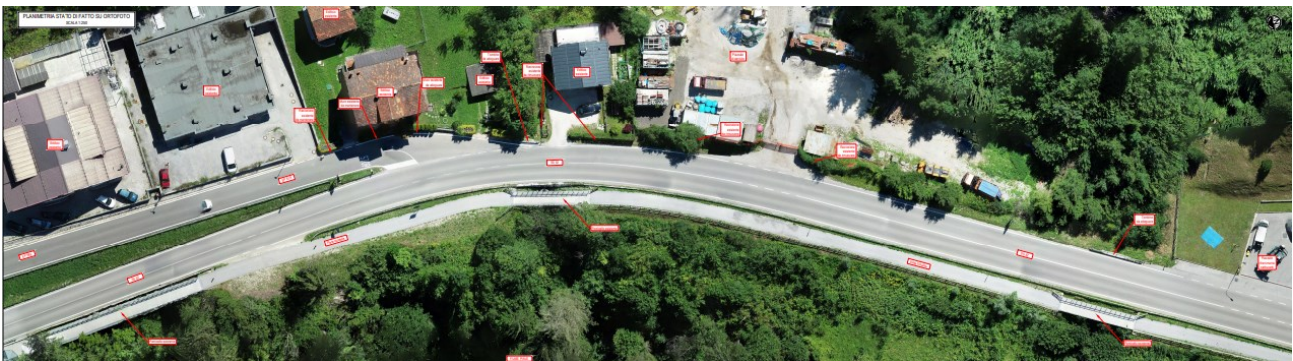


Figura 1: Planimetria dello stato di fatto su ortofoto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Nella configurazione attuale le viabilità presentano, nel punto di intersezione, un’angolazione tra gli assi di tracciamento di circa 30°, valore al di sotto del valore limite di normativa (70°), che penalizza fortemente soprattutto le manovre di svolta a destra per i veicoli provenienti dalla S.P. 619, i quali si trovano costretti ad invadere la corsia opposta.

Oggetto dell'istanza di valutazione presentata sono gli interventi di adeguamento della strada provinciale S.P. 619, di cui è previsto il prolungamento dell'asse fuori sede con conseguente spostamento dell'intersezione con la S.S. 52 più a sud e di adeguamento della strada statale S.S. 52, di cui viene mantenuto invariato il ciglio Ovest esistente e creato un allargamento dal lato apposto con l'inserimento di una corsia di accumulo per la svolta a sinistra (utile all'inserimento in sicurezza nella SP 619).

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, finalità della soluzione progettuale è l'incremento delle condizioni di sicurezza dell'infrastruttura stradale, attraverso l'eliminazione delle criticità presenti all'innesto fra S.P.619 e S.S.52. Gli interventi prevedono di spostare l'intersezione a raso più a sud per 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 e la riorganizzazione della manovra di svolta a sinistra e di uscita dalla S.S. 52 mediante corsie di accumulo per la svolta in sinistra.

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) "Progetti di infrastrutture", lettera c) "Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale".

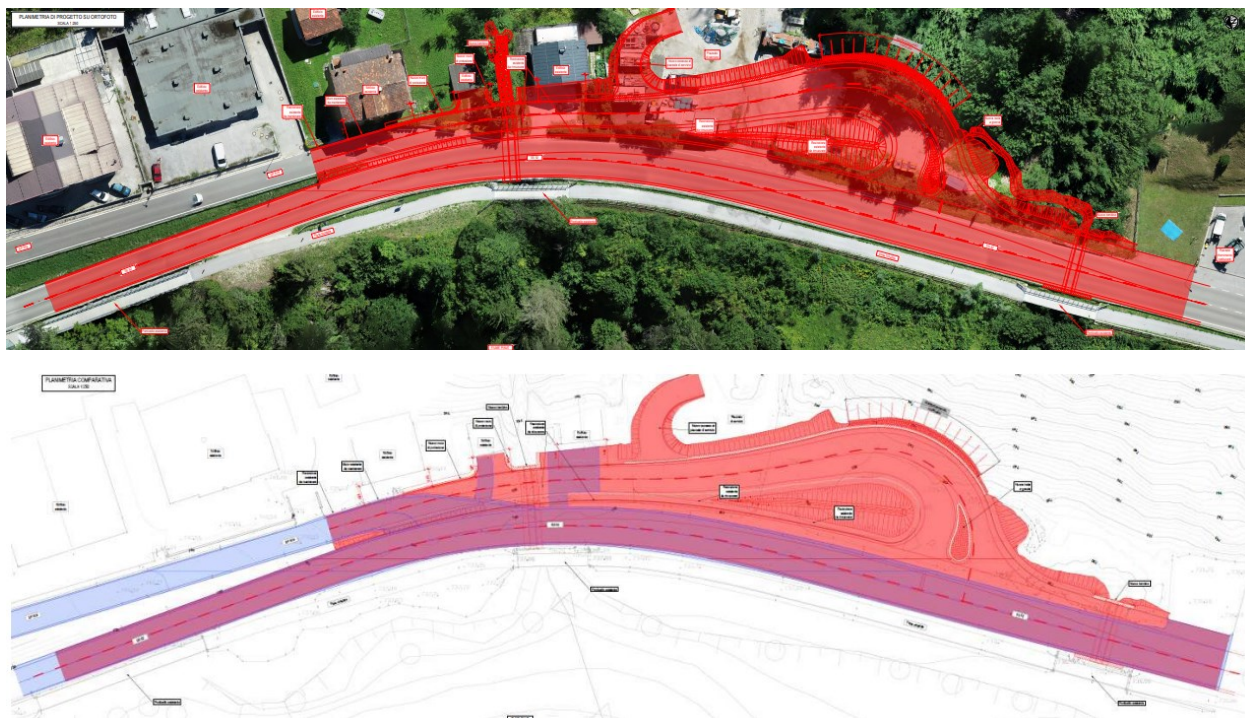


Figura 2: Planimetria di progetto su ortofoto (in alto) e planimetria comparativa, in viola esistente, in rosso progetto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Analisi e valutazioni

Il tratto di S.S. 52 "Carnica" interessato dall'intervento è situato alla progressiva chilometrica 77+500 della S.S. 52 "Carbonara"; nel punto di intersezione con la S.P. 619, in località Tre Ponti in Comune di Vigo di Cadore (BL).

Nella configurazione esistente, la carreggiata della S.S. 52 è composta da 2 corsie per senso di marcia, variabili da una larghezza di 2,85 m ad una larghezza di 3,75m e 2 banchine laterali con larghezza variabile da 0,25 m a 0,50 m. in particolare, per i primi 57 m dell'asse di tracciamento le

corsie hanno una larghezza di 2,85 m, con banchine da 0,25; dalla pk 0+57,00 alla pk 0+167,00 le corsie raggiungono la larghezza di 3,75 m e le banchine di 0,50 m.

L'intervento sulla Strada Statale S.S. 52 riguarda principalmente l'allargamento della carreggiata per realizzare la corsia d'accumulo necessaria per realizzare la svolta in sinistra. 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, prevedendo l'allargamento della carreggiata esistente esclusivamente dal lato opposto (Est).

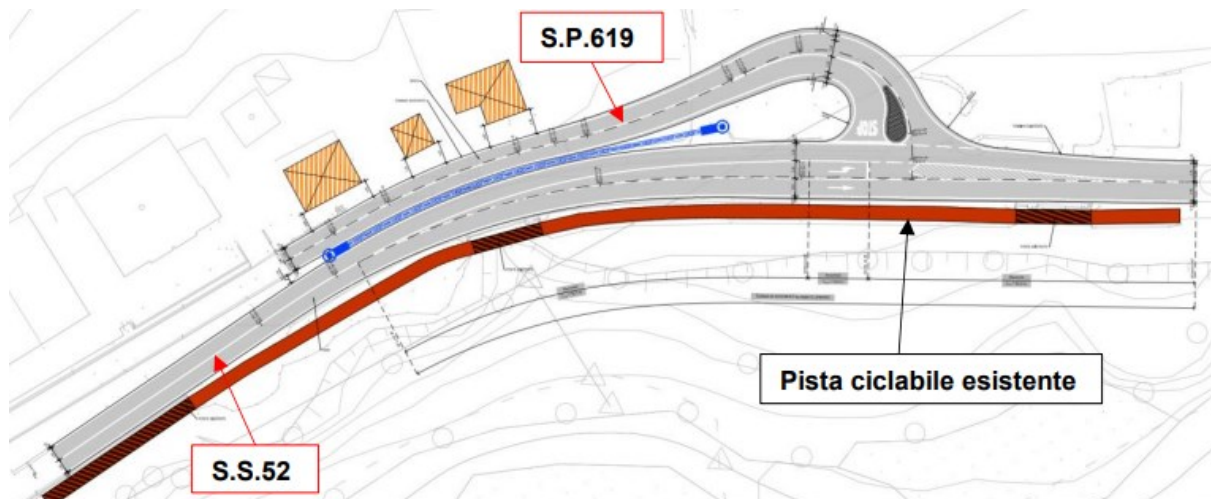


Figura 3: Planimetria di progetto con indicazione della ciclabile (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alla S.S. 52, l'intervento in progetto prevede:

- un allargamento della carreggiata sul lato a monte per realizzare la corsia d'accumulo per la svolta a sinistra. L'allargamento avviene tramite modifica della geometria delle traiettorie veicolari senza modifica del tracciamento dell'asse esistente;
- un adeguamento dell'attuale piattaforma a 2 corsie per senso di marcia (larghezza variabile da 2,85 m a 3,75 m), con 2 banchine laterali (larghezza variabile da 0,25 m a 0,50 m). Per l'inserimento di una corsia di accumulo di larghezza pari a 3,00 m + 0,50 m (in accordo con le normative vigenti), si sfruttano 0,25 m di corsia in destra e 3,25 m di corsia in sinistra. Le corsie di marcia vengono quindi adattate con una larghezza di pari entità (3,50 m) per poi raccordarsi con la situazione esistente di corsie da 3.75 m.
Complessivamente, si prevede un allargamento della carreggiata esistente di 3,00 m in quanto, a parità di banchine da 0.50 m, si passa da una piattaforma larga 8,5 m ($0.50 + 3.75 + 3.75 + 0.50$) ad una piattaforma di 11.5 m ($0.50 + 3.50 + 3.50 + 3.50 + 0.50$);
- un sostanziale mantenimento dell'andamento planimetrico dell'asse.

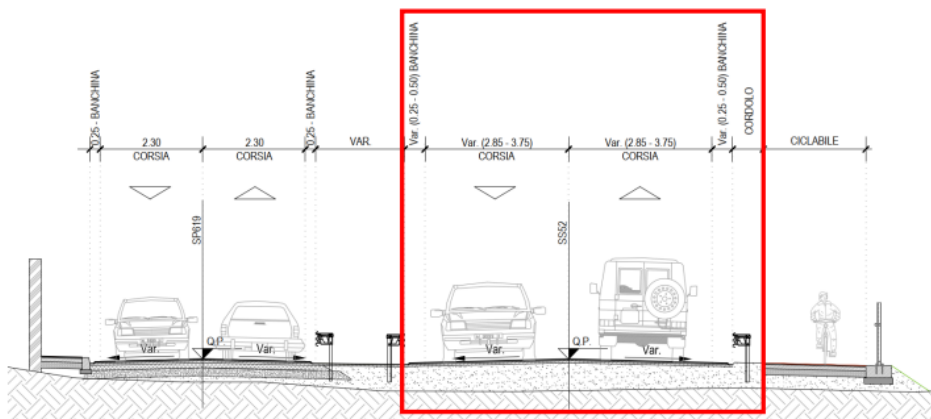


Figura 4: S.S. 52 “Carnica” Sezione tipologica configurazione esistente (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

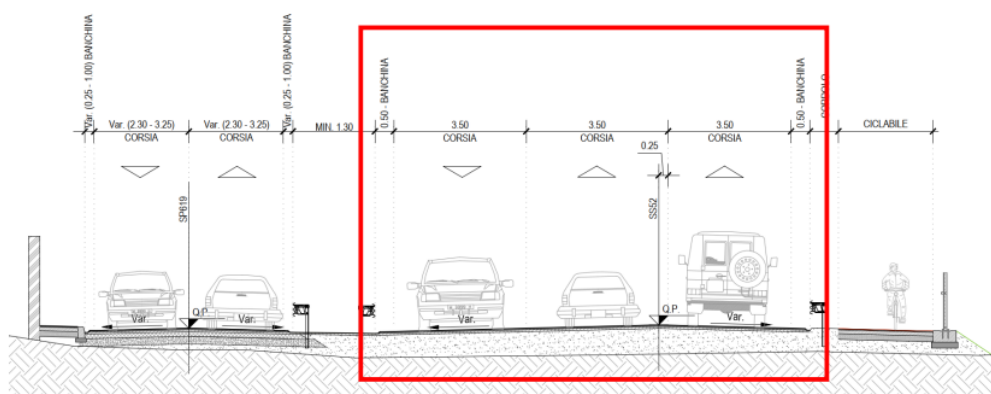


Figura 5: S.S. 52 “Carnica” Sezione tipologica configurazione di progetto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alla S.P. 619, l'intervento in progetto prevede un prolungamento dell'asse di circa 150 m, per traslare verso sud l'intersezione con la S.S. 52.

Lungo tutto lo sviluppo dell'asse la piattaforma stradale presenta una sezione a singola corsia per senso di marcia di larghezza variabile. Nel tratto di innesto con l'esistente questa presenta una piattaforma di larghezza 2,30 m e con banchine di larghezza 0,25 m che viene mantenuto invariato per i primi 50 m circa del nuovo asse. Nel successivo tratto di circa 50 m, le corsie e le banchine si allargano linearmente raggiungendo una dimensione rispettivamente di 3,25 m e 1,00 m.

La realizzazione della nuova intersezione prevede alcuni interventi di miglioramento e adeguamento di opere, di seguito indicati:

- Realizzazione di un muro di contenimento bordo strada antistante la palazzina su SP 619;
- Installazione di paratie di micropali temporanea per lo scavo e sostituzione dei tombini idraulici;
- Realizzazione di un cordolo in corrispondenza dei tombini per le barriere bordo ponte;
- Scavo in roccia con rinforzo corticale e chiodature.

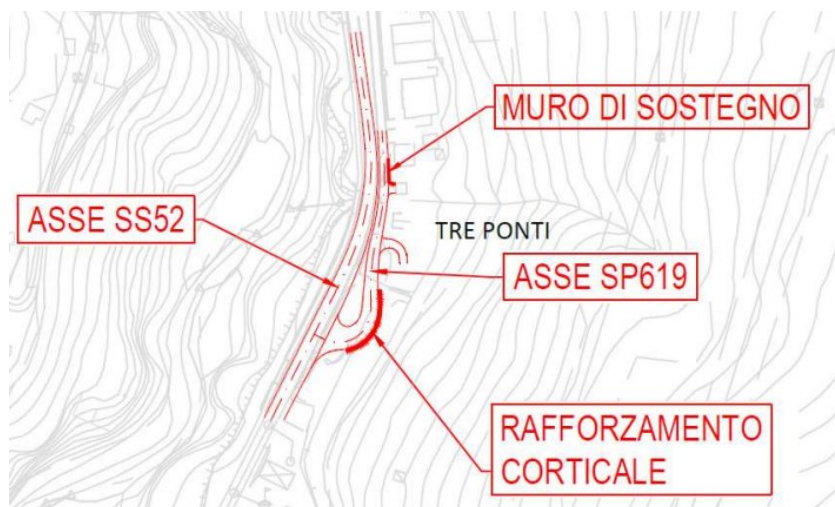


Figura 6: Planimetria delle opere di sostegno (Fonte: Lista di controllo)

Gli interventi prevedono, altresì, la demolizione e ricostruzione dei due tombini idraulici in corrispondenza delle interferenze della rete idrografica secondaria con le viabilità esistenti.

Con riferimento alla cantierizzazione, nella Lista di controllo il proponente riporta che 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, e al traffico della S.S. 52 che verrà mantenuto in esercizio durante tutte le fasi di lavorazione. L'intervento, tuttavia, prevede la demolizione e ricostruzione dei due tombini idraulici sopra citati; tali demolizioni comportano una temporanea deviazione del flusso viabilistico in sede affiancata rispetto all'attuale, andando a coinvolgere le proprietà limitrofe. Secondo quanto riportato dal proponente, le operazioni di demolizione e sostituzione degli attraversamenti idraulici verranno effettuate nel periodo di magra dei torrenti. Per fare fronte ad eventuali fenomeni meteorici intensi che dovessero verificarsi durante le lavorazioni, è prevista la presenza in cantiere di pompe per il sollevamento di acque di pioggia che dovessero stagnare sul lato est della strada.

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, atmosfera, ambiente idrico e suolo.

Nella Lista di controllo il proponente riporta che la gestione dei rifiuti provenienti da demolizioni stradali seguirà l'iter legislativo per lo smaltimento/riciclaggio dei rifiuti. Terre e rocce da scavo potranno essere trattate nell'ambito del DPR120/2017.

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 sull'area di intervento sussiste un vincolo forestale ai sensi del R.D. 3267/1923, tuttavia l'intervento si colloca su sedime urbanizzato e lambisce soltanto l'area circostante coperta a foresta.

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 le aree interessate dagli interventi non interferiscono con aree naturali protette

e aree appartenenti alla Rete Natura 2000. I siti più prossimi sono la ZPS IT3230089 “Dolomiti del Cadore e del Comelico”, a circa 1,3 km dal sito in progetto e il SIC IT3230085 Comelico – Bosco della Digola – Brentoni – Tudaio a circa 1,7 km.

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 le aree sono soggette a vincolo paesaggistico ai sensi dell’art. 142 lett. g “Territori coperti da foreste e boschi” e 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. L’area interessata dagli interventi si trova ad una distanza di circa 30 m in sinistra idrografica del fiume Piave. Alla Lista di controllo il proponente ha allegato documentazione ai fini del rilascio dell’autorizzazione paesaggistica.

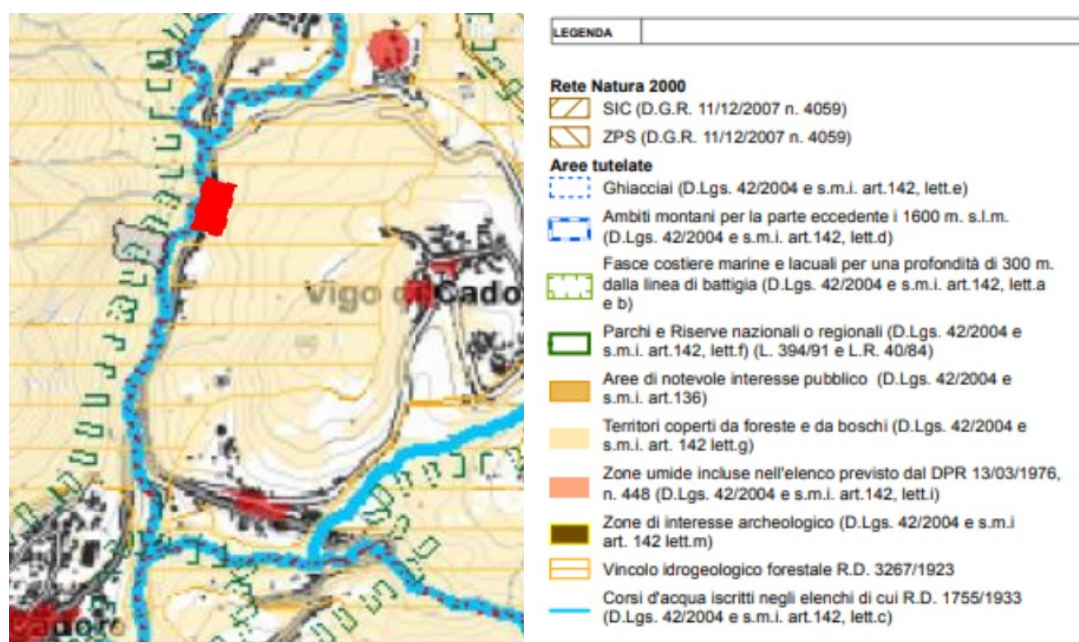


Figura 7: Localizzazione dell’intervento in relazione alle Zone di importanza paesaggistica storica, culturale o archeologica (Fonte: Lista di controllo)

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 è soggetta a vincolo idrogeologico forestale e per l’intervento verrà inoltrata apposita richiesta di autorizzazione alla competente Unità Organizzativa Servizi Forestali della Regione Veneto. Il proponente rappresenta che l’intervento si colloca su sedime urbanizzato e lambisce soltanto l’area circostante coperta a foresta.

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 sito di progetto non è un’area individuata dai Piani di Assetto Idrogeologico e dai Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni quale a rischio.

Con riferimento alla “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 2.

Con riferimento alle “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)” 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 gli interventi sono localizzati all’interno della fascia di rispetto stradale.

Conclusioni

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerato la finalità principale degli interventi di adeguamento dell’intersezione della S.S. 52 “Carnica” in corrispondenza dell’innesto con la S.P. 619, localizzata tra il km 77+250 e il km 77+550 della S.S. 52, nella località Tre Ponti, nel Comune di Vigo di Cadore, di incremento delle condizioni di sicurezza dell’infrastruttura stradale, con diminuzione dell’incidentalità e decongestionamento dei flussi di traffico esistenti, considerata la conseguente diminuzione delle emissioni inquinanti e delle emissioni 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

