

**S.S.51 "ALEMAGNA"**  
**VARIANTE DI LONGARONE**

**PROGETTO FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA**

COD. VE407

**PROGETTAZIONE: ATI VIA - SERING - VDP - BRENG**

**RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE e PROGETTISTA:**

*Dott. Ing. Massimo Capasso (Ord. Ing. Prov. Roma A26031)*

**PROGETTISTA:**

Responsabile Tracciato stradale: *Dott. Ing. Massimo Capasso (Ord. Ing. Prov. Roma 26031)*  
 Responsabile Strutture: *Dott. Ing. Giovanni Piazza (Ord. Ing. Prov. Roma 27296)*  
 Responsabile Idraulica, Geotecnica e Impianti: *Dott. Ing. Sergio Di Maio (Ord. Ing. Prov. Palermo 2872)*  
 Responsabile Ambiente: *Dott. Ing. Francesco Ventura (Ord. Ing. Prov. Roma 14660)*

**GEOLOGO:**

*Dott. Geol. Enrico Curcuruto (Ord. Geo. Regione Sicilia 966)*

**COORDINATORE SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:**

*Dott. Ing. Matteo Di Girolamo (Ord. Ing. Prov. Roma A15138)*

**COORDINATORE ATTIVITA' DI PROGETTAZIONE:**

*Dott. Ing. Maria Antonietta Merendino (Ord. Ing. Prov. Roma A28481)*

**VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:**

*Dott. Ing. Ettore De Cesbron De La Grennelais*

**GRUPPO DI PROGETTAZIONE**

*MANDATARIA:*

*MANDANTI:*



**ELABORATI GENERALI**

**Relazione tecnica di variante urbanistica  
Comune di Ponte nelle Alpi**



CODICE PROGETTO		NOME FILE		REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG. ANNO	T00EG00GENRE04A			
DPVE0407	D 21	CODICE ELAB.	T00EG00GENRE04	A	-
D		-	-	-	-
C		-	-	-	-
B		-	-	-	-
A	EMISSIONE	DIC.2022	B.ZIMEI	F.VENTURA	M.CAPASSO
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

## INDICE

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>DESCRIZIONE DEL PROGETTO</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>DESCRIZIONE DI PROGETTO E LE OPERE</b>	<b>5</b>
2.1.1	La configurazione di progetto	5
2.1.2	Curve circolari	6
2.1.3	Curve a raggio variabile	7
2.1.4	Livellette	9
2.1.5	La sezione di progetto	9
2.1.6	Intersezioni	11
2.1.7	Viabilità secondaria	16
2.1.8	Opere maggiori (galleria e viadotti)	17
<b>2.2</b>	<b>CANTIERIZZAZIONE</b>	<b>20</b>
<b>3</b>	<b>VERIFICA DI CONFORMITA' DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE PAESISTICA E URBANISTICA</b>	<b>22</b>
<b>3.1</b>	<b>PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (PTRC) DEL VENETO</b>	<b>22</b>
3.1.1	Obiettivi e tematiche costitutive del Piano	23
3.1.2	Indirizzi per la valorizzazione del paesaggio	28
3.1.3	Ambiti di paesaggio	29
3.1.4	Coerenza	33
<b>3.2</b>	<b>PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE D'AMBITO (PPRA)</b>	<b>37</b>
<b>3.3</b>	<b>QUADRO DEI VINCOLI E DELLE TUTELE</b>	<b>38</b>
3.3.1	Ambito tematico di analisi e fonti conoscitive	38
3.3.2	Beni paesaggistici	39
3.3.2.1	Beni immobili ed aree di notevole interesse pubblico (Articolo 136 del D.Lgs. n.42 del 2004)	39
3.3.2.2	Aree tutelate per legge (Art. 142 del D.Lgs. n. 42 del 2004)	40
3.3.3	Beni culturali	42
3.3.4	Vincolo idrogeologico	43
<b>4</b>	<b>COMUNE DI PONTE NELLE ALPI</b>	<b>44</b>

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

## 1 INTRODUZIONE

---

L'intervento in oggetto è localizzato nella regione Veneto, provincia di Belluno, e riguarda la realizzazione della variante alla S.S. n. 51 di Alemagna in corrispondenza del centro abitato di Longarone.

La variante di Longarone è inserita nel Decreto 7 dicembre 2020 "Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026", in un'ottica di miglioramento della capacità e della fruibilità delle dotazioni infrastrutturali.

La S.S. n. 51 «di Alemagna» rappresenta il principale asse Nord – Sud della regione ed ha una forte valenza regionale e turistica, in virtù delle località che raggiunge, una per tutte Cortina, di cui garantisce l'accessibilità.

La S.S. 51 ha anche una valenza interregionale e internazionale per la presenza, nel bellunese, di uno dei distretti industriali più importanti del Nord-est, quello dell'occhiale: ad Agordo è nata Luxottica, a Longarone sono presenti la Marcolin, il Gruppo De Rigo e il maggiore stabilimento della Safilo. Oltre al settore dell'occhialeria, sono presenti quelli della refrigerazione industriale e dei sanitari (Ideal Standard, Ceramica Dolomite), insieme a insediamenti industriali per la lavorazione dell'alluminio, mobilifici, stabilimenti caseari ecc.

Il tracciato attuale della S.S. 51 attraversa il paese di Longarone. Ciò provoca una forte discontinuità funzionale, derivante dalla connotazione urbana che la strada forzatamente assume, costituendo un "collo di bottiglia" per l'intera rete viaria della zona. La situazione odierna del traffico lungo la S.S.51 ha ricadute negative anche sulla sicurezza della circolazione. Infatti, il numero annuo d'incidenti, benché non elevato in valore assoluto, è significativamente maggiore della media sull'intero percorso.

Il progetto relativo alla "Variante di Longarone S.S.51 di Alemagna" interessa un'area di pertinenza dei seguenti territori comunali:

- Comune di Ponte Nelle Alpi;
- Comune di Longarone.

Il progetto prevede la realizzazione di un'infrastruttura stradale che inizia in corrispondenza dello svincolo di Soverzene, dove l'autostrada A 27 confluisce nella S.S. n. 51, si sviluppa totalmente in destra idraulica del fiume Piave e si riconnette alla S.S. n. 51 attuale poco a nord dell'abitato di Castellavazzo, in corrispondenza della galleria stradale esistente. Il tracciato della variante ha una lunghezza di circa 11,2 km.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

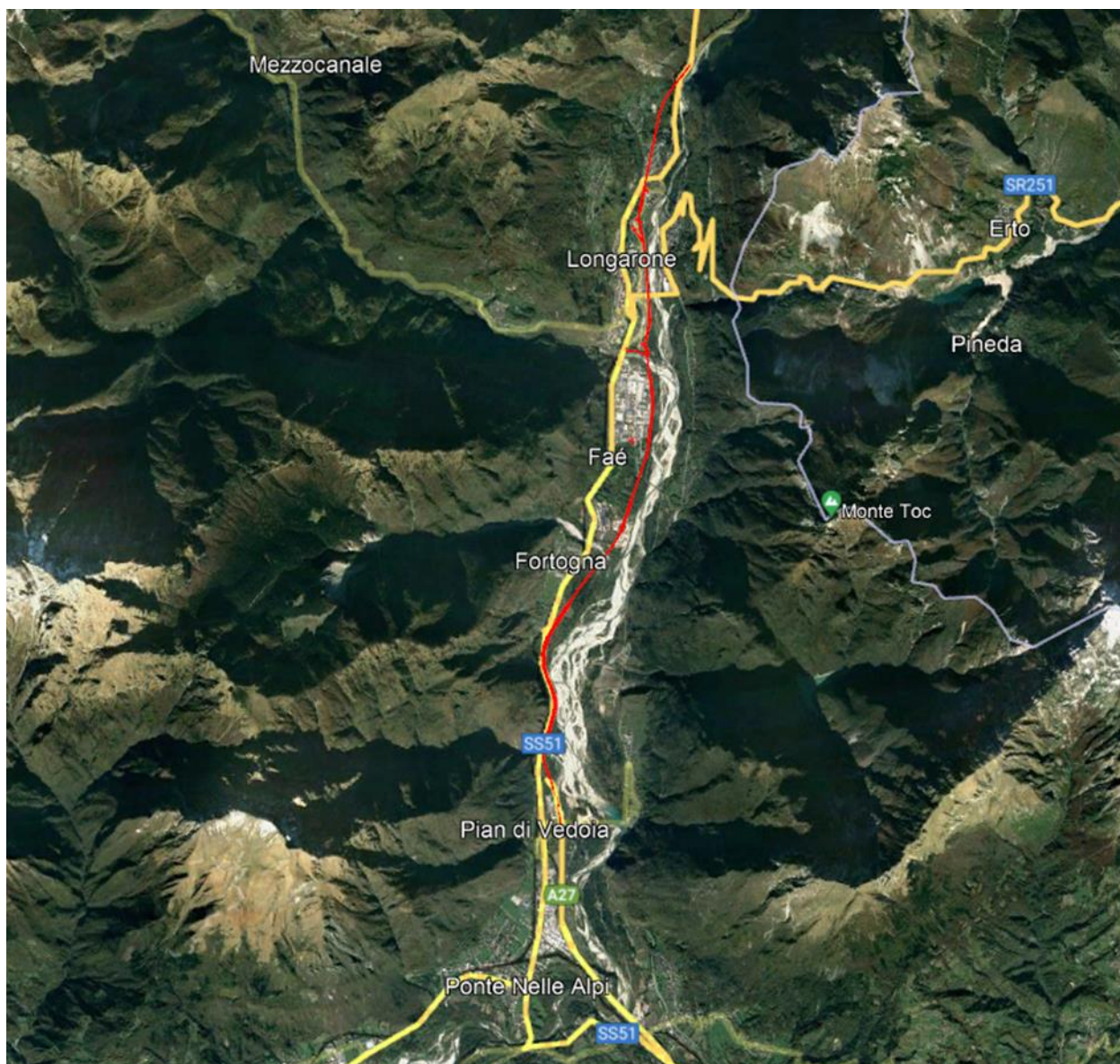



Figura 1-1: Inquadramento della S.S.51 in corrispondenza dei centri abitati e rappresentazione dell'intervento in progetto.

Lungo il tracciato è prevista la realizzazione di num. 7 viadotti, per una lunghezza complessiva di circa 3100 metri, oltre ad una galleria naturale (GN Castellavazzo) di circa 1540 m.

È prevista la realizzazione di tre nuove intersezioni a livelli sfalsati per la riconnessione della variante alla rete stradale esistente:

- Svincolo A27;
- Svincolo Zona Industriale;
- Svincolo Longarone centro.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

Il tracciato in progetto, che ha una lunghezza di circa 11,2 km, rientra quasi interamente nel Comune di Longarone mentre, circa 1700 m si trovano nel Comune di Ponte Nelle Alpi.

**Il presente documento costituisce la Relazione tecnica sulla variante urbanistica dell'intervento denominato "S.S.51 di Alemagna - Variante di Longarone" nel Comune di Ponte Nelle Alpi ed è corredato dai seguenti elaborati cartografici:**

Cod. Elaborato	Titolo	Scala
T00EG00GENCT01B	Piano di assetto territoriale - Comune di Ponte nelle Alpi	1:10000
T00EG00GENCT04B	Carta dei Vincoli e delle tutele 1/3	1:10000
T00EG00GENCT05B	Carta dei Vincoli e delle tutele 2/3	1:10000
T00EG00GENCT06B	Carta dei Vincoli e delle tutele 3/3	1:10000
T00EG00GENCT07B	Piano di assetto territoriale - Comune di Ponte nelle Alpi. Stato di fatto	1:10000
T00EG00GENCT12B	PRG Comune di Ponte nelle Alpi. Stato di fatto	1:5000
T00EG00GENCT13B	PRG Comune di Ponte nelle Alpi. Stato di progetto	1:5000

Ai fini della verifica dell'intervento con il PRG vigente del Comune di Ponte Nelle Alpi e con i vincoli paesaggistici e ambientali, si considera soltanto il tratto di progetto ricadente nel comune stesso.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

## 2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

---

### 2.1 DESCRIZIONE DI PROGETTO E LE OPERE

#### 2.1.1 La configurazione di progetto

L'intervento in oggetto riguarda la realizzazione della variante alla S.S. n. 51 di Alemagna in corrispondenza del centro abitato di Longarone.

La S.S. n. 51 «di Alemagna» rappresenta il principale asse Nord – Sud della regione ed ha una forte valenza regionale e turistica, in virtù delle località che raggiunge, una per tutte Cortina, di cui garantisce l'accessibilità.

Il tracciato attuale della SS51 attraversa il paese di Longarone. Ciò provoca una forte discontinuità funzionale, derivante dalla connotazione urbana che la strada forzatamente assume, costituendo un "collo di bottiglia" per l'intera rete viaria della zona. La situazione odierna del traffico lungo la SS51 ha ricadute negative anche sulla sicurezza della circolazione.

L'intervento inizia in corrispondenza dello svincolo di Soverzene, dove l'autostrada A27 confluisce nella SS51, si sviluppa totalmente in destra idraulica del fiume Piave e si riconnette alla SS51 attuale poco a nord dell'abitato di Castellavazzo, in corrispondenza della galleria stradale esistente.

La piattaforma stradale è di tipo C1 (strade extraurbane secondarie), ai sensi del D.M. 5/11/2001.


Il tracciato della variante ha una lunghezza di circa 11 km.

Viabilità principali	Classificazione D.Lgs. 285/92	Livello di rete DM 05/11/2001
TR_ AP	C - Strade extraurbane secondarie;	Rete secondaria

Lungo il tracciato è prevista la realizzazione di num. 7 viadotti, per una lunghezza complessiva di circa 3100 metri, oltre ad una galleria naturale (GN Olandreghe) di circa 1540 m.

È prevista la realizzazione di tre nuove intersezioni a livelli sfalsati per la riconnessione della variante alla rete stradale esistente:

- Svincolo A27;
- Svincolo Zona Industriale;
- Svincolo Longarone centro.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> GRUPPO FS ITALIANE
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

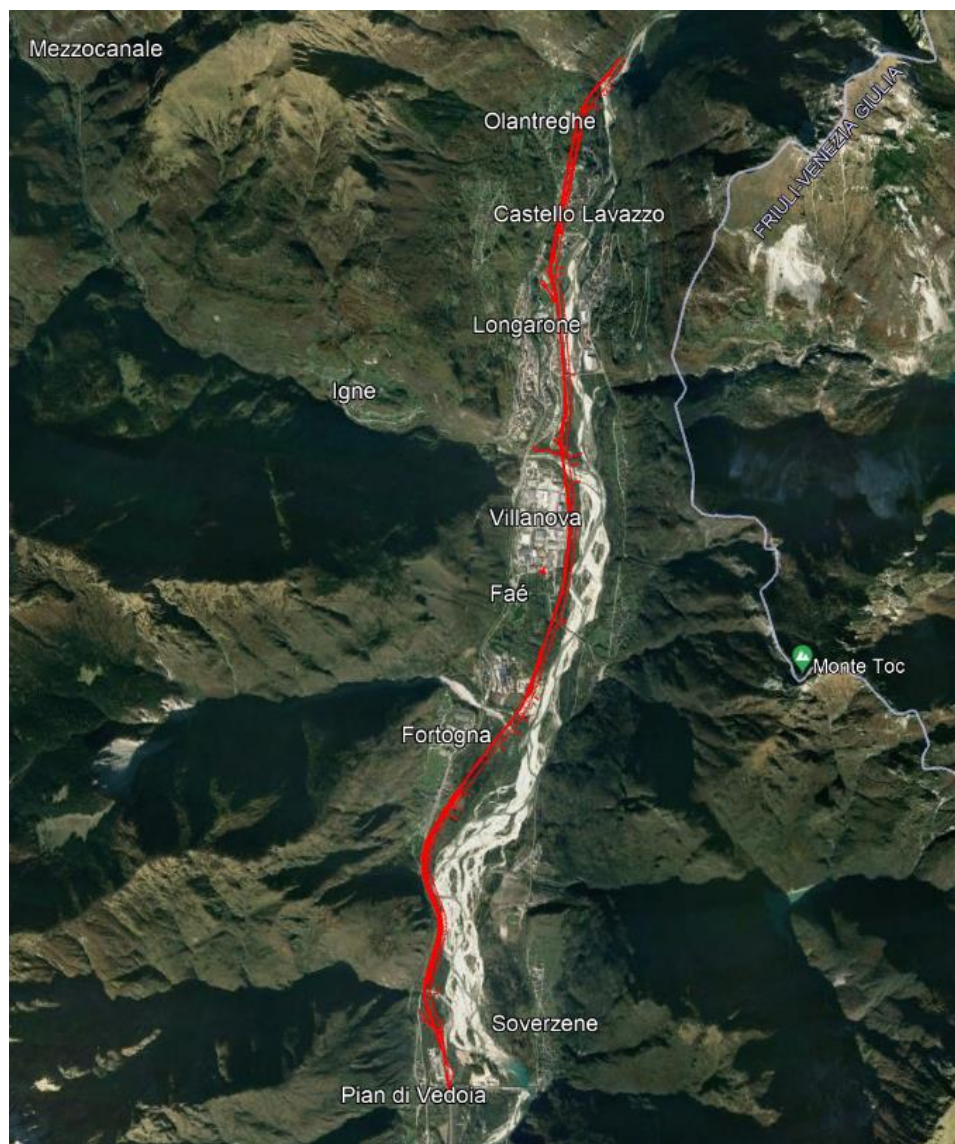


Figura 2-1: Area d'intervento con tracciato su ortofoto

### 2.1.2 Curve circolari

La verifica delle caratteristiche planimetriche delle curve a raggio costante è stata eseguita controllando le seguenti condizioni:

- a) Raggio minimo delle curve planimetriche: le curve circolari devono aver un raggio superiore al raggio minimo previsto dal DM 05/11/2001;
- b) Relazione raggio della curva (R)/lunghezza del rettifilo (L) che la precede:
  - ✓ per  $L < 300\text{m}$   $R \geq L$
  - ✓ per  $L \geq 300$   $R \geq 400\text{ m}$ .

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>ANAS</b> GRUPPO FS ITALIANE
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

- c) Compatibilità tra i raggi di due curve successive: essa è stata eseguita sulla scorta del diagramma in calce controllando, che il rapporto tra i raggi ricada almeno nella zona "buona".

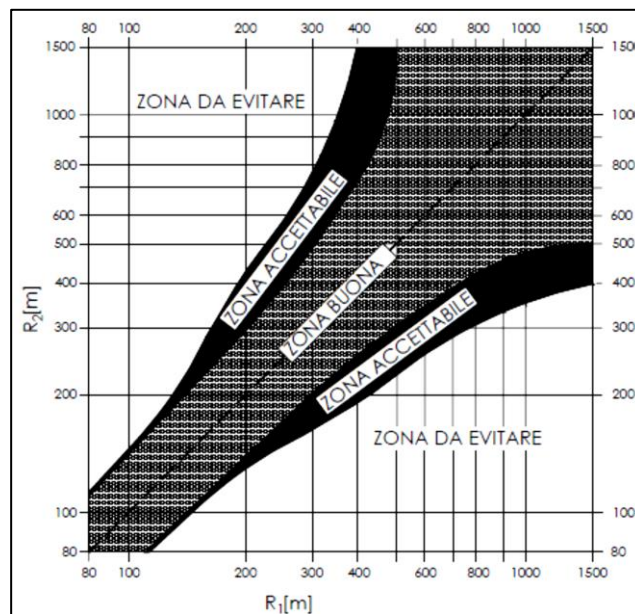


Figura 2-2 D.M. 05.11.2001 - Abaco figura 5.2.2.a.

- d) Lunghezza minima delle curve circolari: la norma prevede che una curva circolare, per essere percepita dagli utenti, deve essere percorsa per almeno 2.5 secondi e quindi deve avere uno sviluppo minimo pari a  $L_{c,min} \geq 2.5 \times v_p$  con  $v_p$  in m/s (desunto dal diagramma di velocità) ed  $L_{c,min}$  in m.

### 2.1.3 Curve a raggio variabile

La verifica delle caratteristiche planimetriche delle curve a raggio variabile (clotoidi) è stata eseguita controllando le seguenti condizioni:

- a) Criterio 1 (Limitazione del contraccolpo)

Affinché lungo un arco di clotoide si abbia una graduale variazione dell'accelerazione trasversale non compensata nel tempo (contraccolpo), fra il parametro A e la massima velocità V (km/h), desunta dal diagramma di velocità, per l'elemento di clotoide deve essere verificata la relazione:

$$A \geq A_{min} = \sqrt{\frac{V^3}{c} - \frac{g V R (q_f - q_i)}{c}}$$

dove:

c = contraccolpo ( $m/s^3$ );

v = massima velocità (m/s), desunta dal diagramma di velocità, per l'elemento di clotoide considerato;



S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

$q_i$  = pendenza trasversale nel punto iniziale della clotoide;

$q_f$  = pendenza trasversale nel punto finale della clotoide;

$g$  = accelerazione di gravità.

Trascurando il secondo termine dell'espressione del radicando e assumendo per il contraccolpo ( $m/s^3$ ) il valore limite:

$$c_{\max} = \frac{50,4}{V}$$

si ottiene:

$$A \geq 0,021 \times V^2$$

dove  $V$  (velocità di progetto, ancora desunta dal diagramma di velocità) è espressa in km/h.

- b) Criterio 2 (Sovrapendenza longitudinale delle linee di estremità della carreggiata)

Nelle sezioni di estremità di un arco di clotoide, la carreggiata stradale presenta differenti pendenze trasversali che vanno raccordate longitudinalmente introducendo una sovrappendenza nelle linee di estremità della carreggiata rispetto alla pendenza dell'asse di rotazione. Nel caso in cui il raggio iniziale sia di valore infinito (rettilineo o punto di flesso), il parametro deve verificare la seguente disuguaglianza:

$$A \geq A_{\min} = \sqrt{\frac{R}{\Delta i_{\max}} \times 100 \times B_i (q_i + q_f)}$$

dove:

$B_i$  = distanza fra l'asse di rotazione ed il ciglio della carreggiata nella sezione iniziale della curva a raggio variabile;

$\Delta i_{\max}$  (%) = sovrappendenza longitudinale massima della linea costituita dai punti che distano  $B_i$  dall'asse di rotazione; in assenza di allargamento tale linea coincide con l'estremità della carreggiata;

La somma  $q_i + q_f$  è espressa in valore assoluto.


$$q_i = \frac{i_{c_i}}{100}$$

$$q_f = \frac{i_{c_f}}{100}$$

- c) Criterio 3 (Ottico)

Per garantire la percezione ottica del raccordo e del successivo cerchio deve essere verificata la relazione:

$$A \geq R/3 \quad (R_1/3 \text{ in caso di continuità})$$

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

Inoltre, per garantire la percezione dell'arco di cerchio alla fine della clotoide, deve essere:

$$A \leq R$$

Per quanto riguarda tutti i dati di tracciamento si faccia riferimento agli elaborati specifici.

Nel seguito si riportano le verifiche di normativa.

#### 2.1.4 Livellette

La pendenza massima delle livellette di cui al DM 05/11/2001 risulta dal prospetto seguente:

TIPO DI STRADA		AMBITO URBANO	AMBITO EXTRAURBANO
AUTOSTRADA	A	6%	5%
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	-	6%
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	-	7%
URBANA DI SCORRIMENTO	D	6%	-
URBANA DI QUARTIERE	E	8%	-
LOCALE	F	10%	10%

#### 2.1.5 La sezione di progetto

Le caratteristiche geometriche della piattaforma stradale sono quelle di una strada di tipo C1, così come definita dal D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (Strade extraurbane secondarie). La piattaforma stradale è costituita da una carreggiata unica, con una corsia per senso di marcia da m. 3.75, fiancheggiata da una banchina di 1.50 m. L'intervallo di velocità di progetto VP è 60-100 km/h.

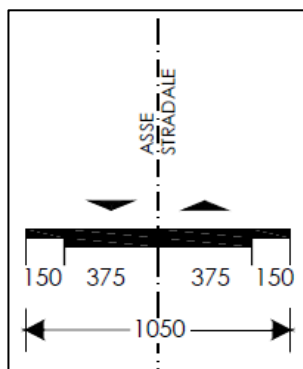


Figura 2-3 Piattaforma stradale tipo C1 (D.M. 05.11.2001).

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

In rilevato gli elementi marginali sono costituiti da arginelli erbosi, di larghezza pari a 2.00 m ove alloggiato le barriere di sicurezza, delimitati a bordo piattaforma da un cordolo in conglomerato cementizio.

La conformazione delle scarpate, rivestite con terra vegetale, di norma ha una pendenza strutturale massima del 2/3 con banca di 2.00 m per altezze del rilevato superiori a 5.00 m.

In trincea l'elemento marginale è costituito da una cunetta triangolare. La scarpata avrà pendenza congruente con le condizioni di stabilità degli scavi.

La vicinanza con la sponda destra del Piave richiederà che, per un cospicuo tratto della variante, il corpo stradale sia realizzato sopra i nuovi argini previsti per contenere una piena con TR = 200 anni.

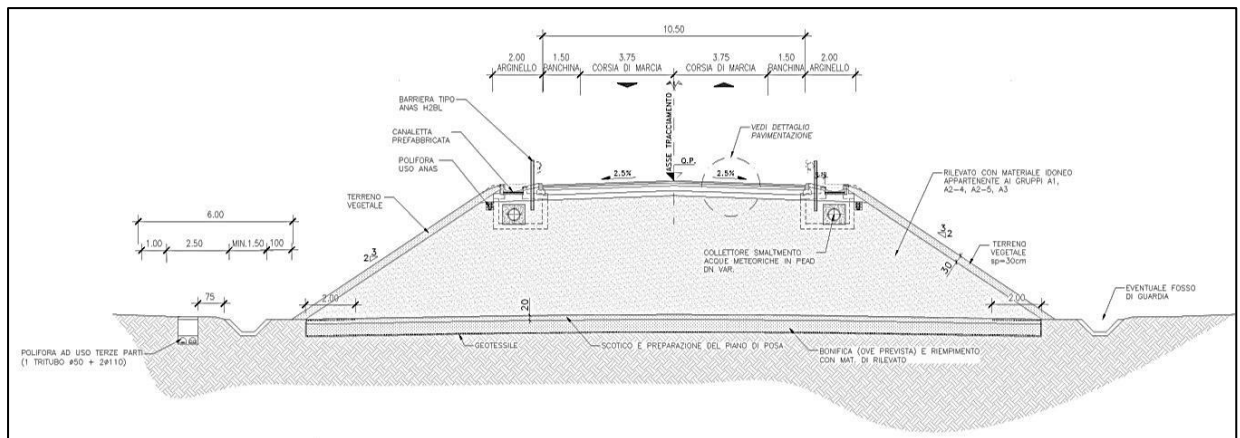


Figura 2-4 Sezione tipo C1 in rilevato.

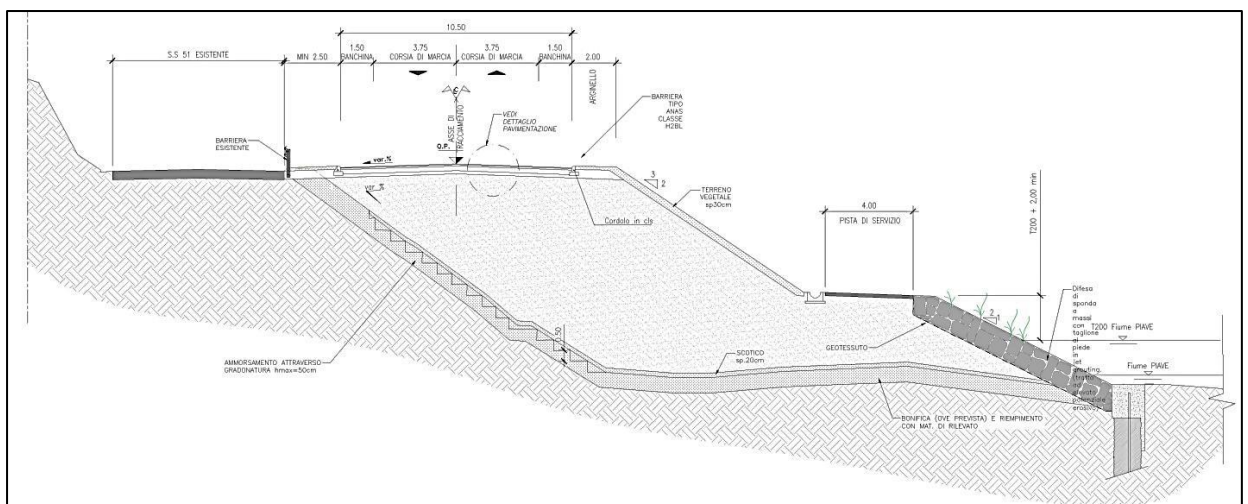


Figura 2-5 Sezione tipo C1 in affiancamento alla SS51 esistente.

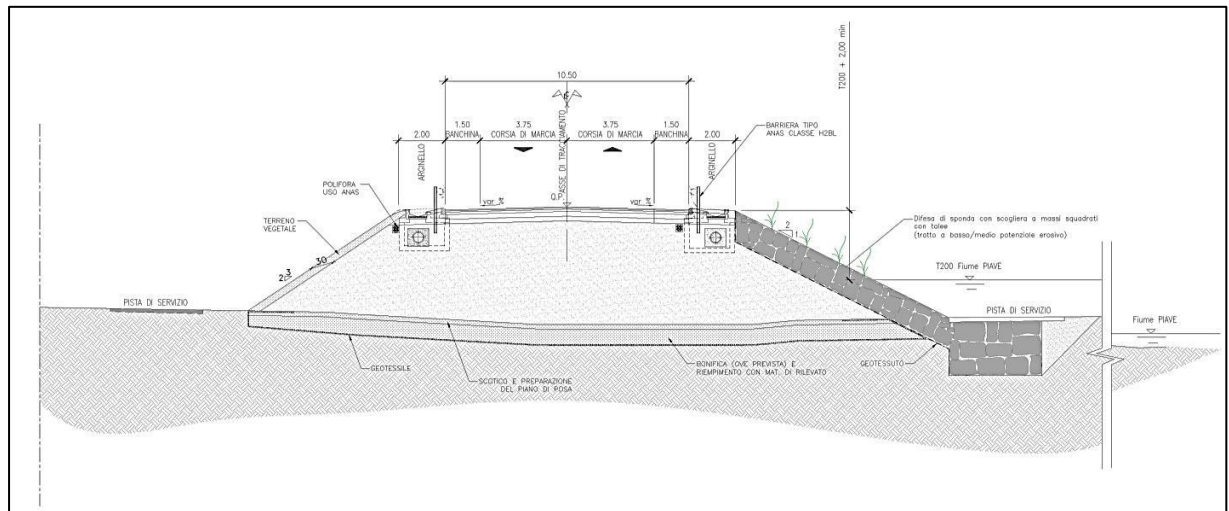


Figura 2-6 Sezione tipo C1 con difesa spondale a massi tratto a basso/medio potenziale erosivo.

## 2.1.6 Intersezioni


L'intervento prevede le seguenti nuove intersezioni:

- Svincolo A27: è situato all'inizio del tracciato in variante e connette quest'ultima con l'autostrada A27 e con la SS51 esistente;
- Svincolo zona industriale: consente il collegamento della variante alla zona industriale di Villanova;
- Svincolo Longarone centro: consente il collegamento della variante al centro abitato di Longarone.

Il nuovo svincolo A27 modifica parzialmente la connessione oggi esistente tra l'autostrada A27 e la SS51 attuale per permettere l'inserimento della variante. Tutte le manovre già consentite tra le due viabilità nella vecchia configurazione dello svincolo sono mantenute, mentre la variante si allaccia all'autostrada in continuità con quest'ultima, mediante un progressivo restringimento della carreggiata. Sono invece interdette tutte le relazioni tra la nuova viabilità e la SS51 attuale.

Lo svincolo è costituito da:

- una rampa bidirezionale (A27), che connette direttamente l'autostrada A27 con la variante alla SS51 in entrambe le direzioni mediante tratti di transizione da due a una corsia e viceversa;
- una rampa monodirezionale semidiretta (SV01\_EU), che consente la manovra di uscita dalla A27 per gli utenti che intendono imboccare la SS51 attuale in direzione Nord;

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

- una rampa monodirezionale indiretta (SV01\_EU2) che, distaccandosi dalla precedente SV01\_EU mediante un ago, consente la manovra di uscita dalla A27 per gli utenti che intendono imboccare la SS51 attuale in direzione Sud, con riconnessione alla rampa esistente;
- una rampa monodirezionale diretta ausiliaria (CP\_DX) che, scambiando lungo la SV01\_EU, consente agli utenti in uscita dall'area di servizio esistente ubicata in dx, di imboccare la variante alla SS51 in direzione Nord;
- Una rampa monodirezionale diretta (SV01\_WE) che, riprendendo la rampa esistente, consente l'immissione sulla A27 per gli utenti della SS51 attuale provenienti da Nord e diretti verso Sud;
- una rampa monodirezionale indiretta (SV01\_WE2) che, immettendosi sulla precedente SV01\_WE mediante un ago, consente la manovra di entrata sulla A27 per gli utenti provenienti dalla SS51 attuale da Sud;
- una rampa monodirezionale diretta ausiliaria (CP\_SX) che, scambiando lungo la SV01\_WE, consente agli utenti in uscita dalla variante alla SS51 di entrare nell'area di servizio esistente ubicata in sx;

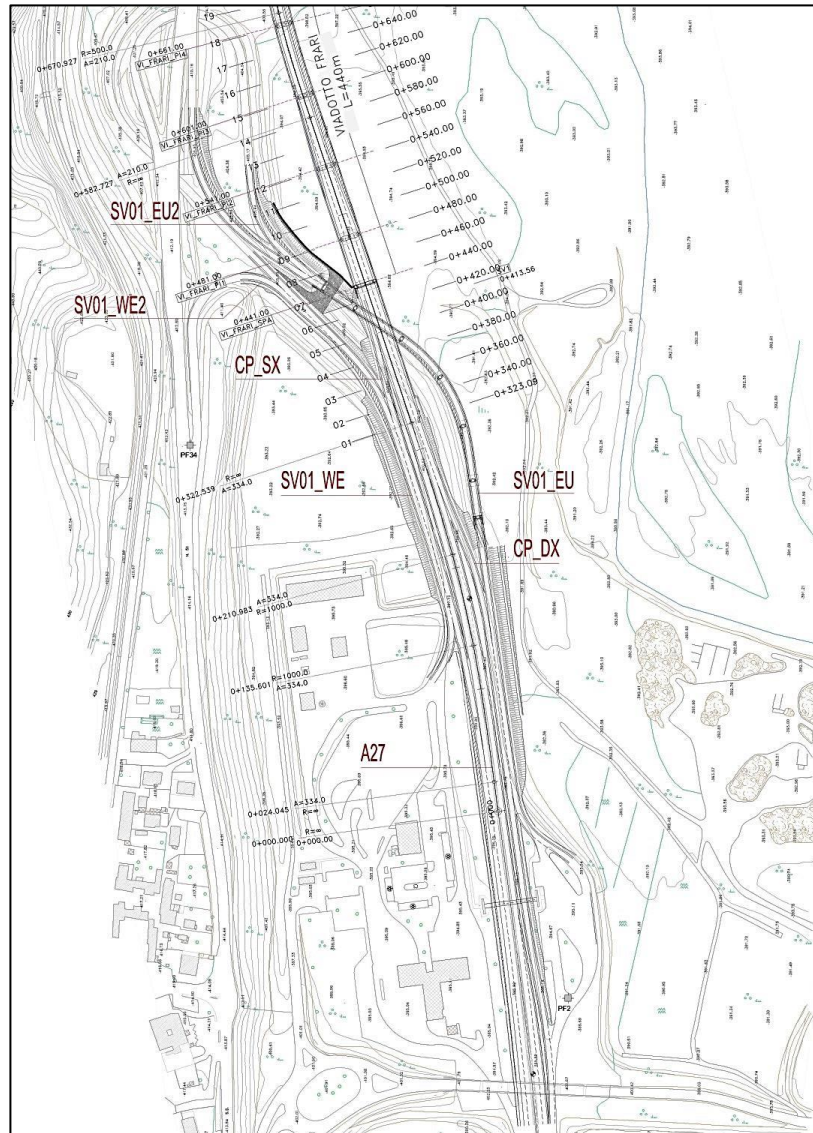


Figura 2-7 Svincolo A27.

Lo svincolo per la zona industriale di Villanova è costituito da una rotonda su cui convergeranno le rampe di uscita e immissione da e per l'asse principale (direzione Nord - Sud) e le viabilità esistenti (direzione Est - Ovest). La variante alla SS51 sovrappasserà la rotonda in viadotto.

La forma dello svincolo è stata determinata dai vincoli territoriali presenti, che non hanno consentito di sviluppare le rampe secondo gli schemi ordinari, ma hanno costretto a tracciarle parallele all'asse principale (sia da un lato sia dall'altro), accostandone il più possibile la carreggiata a quest'ultimo. Da questo vincolo geometrico è inoltre derivato il diametro della rotonda stessa, che ha le dimensioni minime tali da consentire il corretto inserimento dei rami d'ingresso e di uscita.

L'attuale tracciato della SP251 (via Provagna) sarà ritoccato per l'inserimento della nuova rotatoria, con il suo ramo Ovest modificato per un corretto inserimento e quello Est in prosecuzione dell'attuale rettilineo in appoggio al ponte sul Piave.

È prevista inoltre la sistemazione della rotatoria esistente che si trova all'ingresso sud della zona industriale.

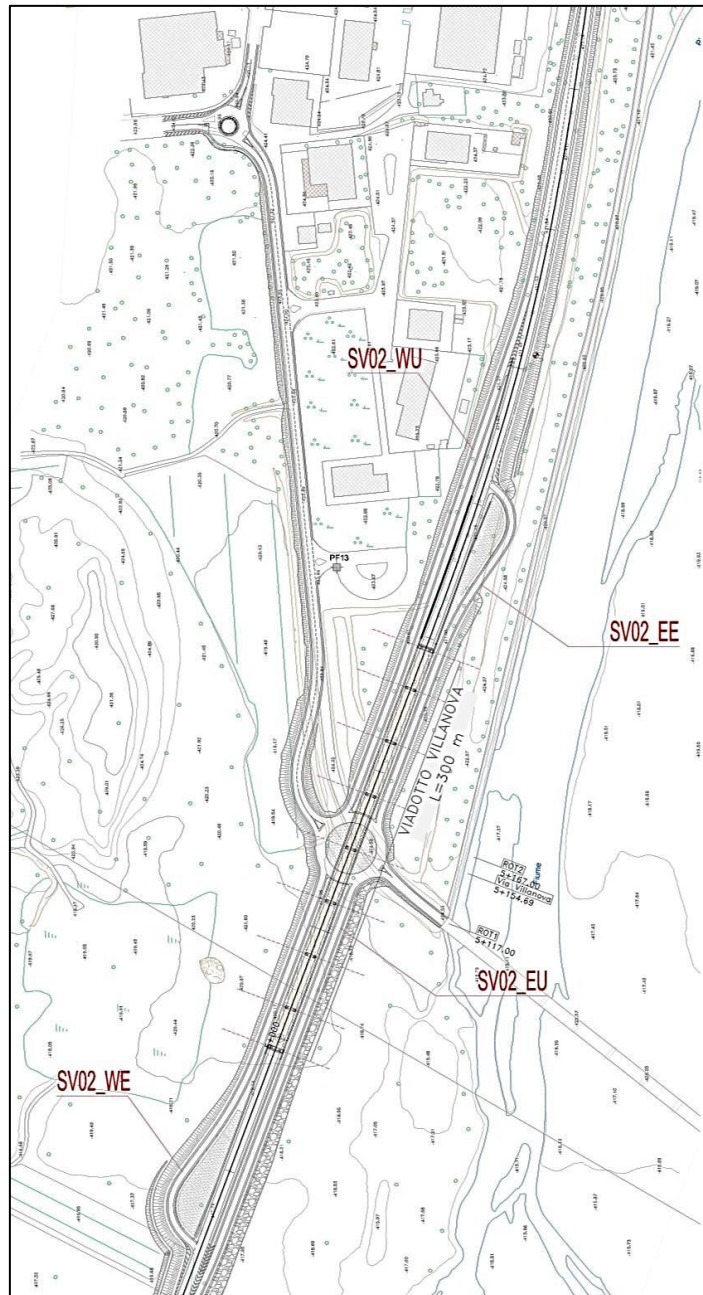


Figura 2-8 Svincolo zona industriale Villanova.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

Lo svincolo di Longarone ha uno schema a trombetta, con entrambe le rampe dirette ubicate in sinistra della variante nel senso delle progressive crescenti, mentre quella semidiretta e quella indiretta sottopassano la variante in sottovia.

Il collegamento con la viabilità esistente avverrà per mezzo di una rotatoria in corrispondenza dell'attuale incrocio canalizzato tra via G. Trevisan e via G. Protti.

Si deve all'uopo precisare che via Trevisan corre parallela, almeno per un tratto, alla SS51 attuale, poiché è una viabilità che serve la zona industriale di Villanova. Pertanto, il traffico che da sud impegnerà il nuovo svincolo vi accederà uscendo dalla SS51 all'altezza dell'ingresso principale alla zona industriale e percorrerà via Trevisan per circa 800 m., contribuendo a scaricare ulteriormente la SS51 esistente nell'abitato di Longarone.

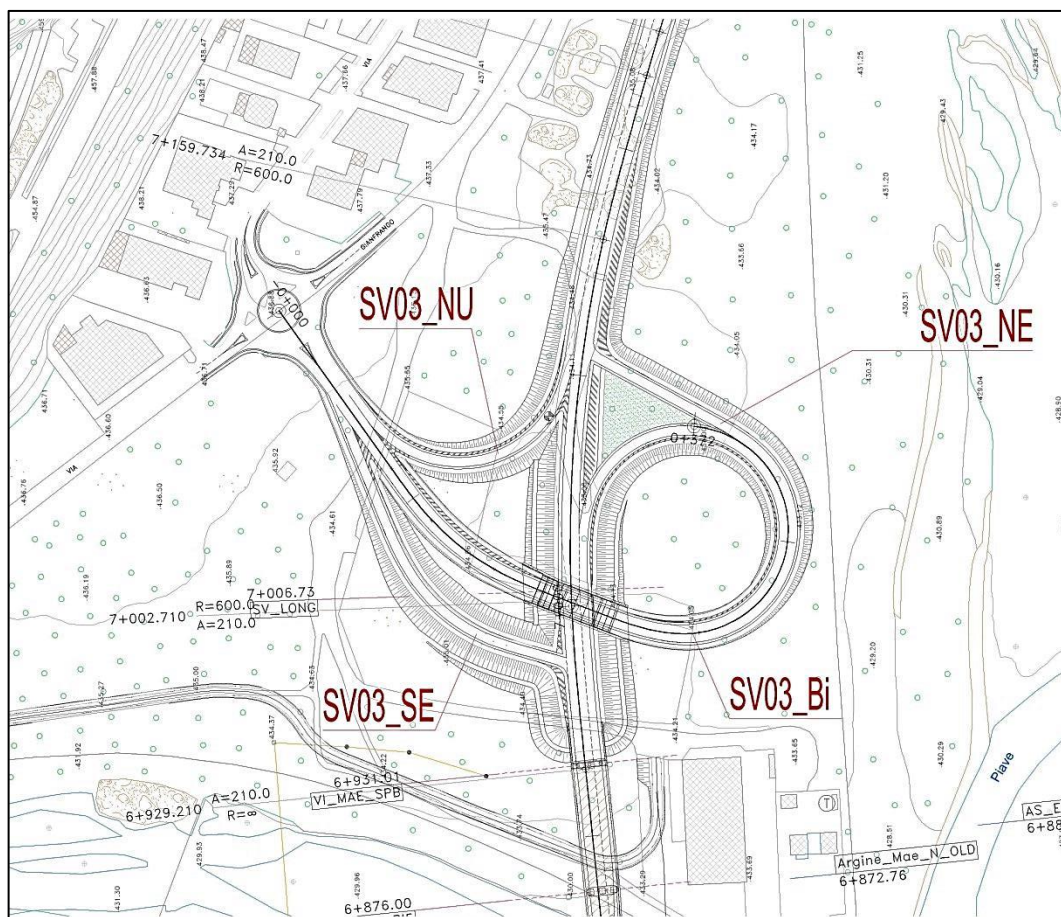


Figura 2-9 Svincolo di Longarone.



S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

### 2.1.7 Viabilità secondaria

Per la realizzazione della nuova infrastruttura è stato necessario prevedere alcune deviazioni e ricuciture di viabilità minori. Tutte queste viabilità sono a destinazione particolare e quindi non caratterizzabili per mezzo del parametro "velocità di progetto".


Sono state previste tre diverse tipologie di sezione tipo, in funzione delle dimensioni della viabilità preesistente deviata/riconnessa:

- Tipo 1: carreggiata da 9.50 m. costituita da due corsie da 3.50 m. fiancheggiate da banchine da 1.25 m.;
- Tipo 2: carreggiata da 4.00 m. costituita da una corsia da 3.00 m. fiancheggiate da banchine da 0.50 m.;
- Tipo 3: carreggiata da 6.50 m. costituita da due corsie da 2.75 m. fiancheggiate da banchine da 0.50 m.

Gli elementi marginali saranno costituiti da arginelli erbosi, di larghezza pari a 0.75 m, contenuti da un cordolo in conglomerato cementizio. Nel caso della sezione tipo 2 l'elemento marginale sarà invece costituito da marciapiedi da 1.50 m., poiché si tratta di viabilità urbana. La conformazione delle scarpate, rivestite con terra vegetale, di norma avrà una pendenza strutturale massima del 2/3.

Si riporta di seguito l'elenco della viabilità secondaria di progetto:

- asse AS01\_E27, breve tratto previsto per ricostituire un collegamento esistente che sarebbe stato interrotto dalla realizzazione della variante alla SS51. Il tracciato avrà una lunghezza  $L \cong 94.00$  m., con una carreggiata da 4.00 m. (sezione tipo locale 2);
- asse AS02\_E68, per il collegamento tra via Trevisan e il depuratore, interrotto per la realizzazione della variante alla SS51, lunghezza tracciato  $L \cong 429.00$  m., con una carreggiata da 4.00 m. (sezione tipo locale 2);
- asse AS03 corrispondente al tratto di SP251 (via Provagna) compreso tra la rotatoria dello svincolo 2 e quella in corrispondenza della zona industriale, lunghezza tracciato complessiva  $L \cong 538.00$  m.;
- asse AS04\_E109 previsto per riprendere l'attuale SS51 che dev'essere deviata a causa della realizzazione delle pile del viadotto Fason, lunghezza tracciato  $L \cong 124.00$  m., con una carreggiata da 6.50 m. (sezione tipo locale 3)
- Nel seguito è riportato l'elenco delle viabilità presenti in progetto, con la loro definizione e classificazione ai sensi dell'Art. 2 Comma 2 del Codice della Strada (D.Lgs. 285/92).

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> GRUPPO FS ITALIANE
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

Viabilità principali	Classificazione D.Lgs. 285/92	Livello di rete DM 05/11/2001	L [m]
TR_AP	C - Strade extraurbane secondarie;	Rete secondaria	11241.09
Viabilità secondarie	Classificazione D.Lgs. 285/92	Livello di rete DM 05/11/2001	L [m]
AS01_E27	F - Strada locale	Rete locale	94.24
AS02_E68	F - Strada locale	Rete locale	429.14
AS03	F - Strada locale	Rete locale	537.95
AS04_E109	F - Strada locale	Rete locale	123.54

### 2.1.8 Opere maggiori (galleria e viadotti)

In progetto sono previste le seguenti opere maggiori:

OPERE D'ARTE MAGGIORI			
VIADOTTI	Progressiva spalla A	Progressiva spalla B	Lunghezza
<b>VI01 - VIADOTTO FRARI</b>	441,00	881,00	<b>440,00</b>
<b>VI02 - VIADOTTO DESEDAN</b>	3.071,00	4.291,00	<b>1.220,00</b>
<b>VI03 - VIADOTTO VILLANOVA</b>	4.992,00	5.292,00	<b>300,00</b>
<b>VI04 - VIADOTTO MAE'</b>	6.451,00	6.931,00	<b>480,00</b>
<b>VI05 - VIADOTTO FIERA</b>	7.532,50	8.032,50	<b>500,00</b>
<b>VI06 - VIADOTTO MALCOM</b>	8.797,00	8.912,00	<b>115,00</b>
<b>VI07 - VIADOTTO FASON</b>	10.857,00	11.062,00	<b>205,00</b>
GALLERIE	Progressiva sud	Progressiva nord	Lunghezza
<b>GALLERIA CASTELLAVAZZO_GN01_TRATTO IN ARTIFICIALE</b>	9.315,00	9.365,00	<b>50,00</b>
<b>GALLERIA CASTELLAVAZZO_GN01</b>	9.365,00	10.855,00	<b>1.490,00</b>
OPERE D'ARTE MINORI			
CAVALCAVIA	Progressiva spalla A	Progressiva spalla B	Lunghezza
<b>CV01 - RAMPA A27</b>	548,15	788,15	<b>240,00</b>

La galleria Castellavazzo si sviluppa tra le progressive 9+315.00 e 10+860.00 e per una lunghezza complessiva di 1545 m.

La galleria risulta composta da un tratto in artificiale all'imbocco sud di 50 m, da un tratto in naturale, e da un becco di flauto di 5 m all'imbocco nord. La lunghezza complessiva del tratto in naturale risulta essere pari a 1490 m.

Procedendo nel verso delle progressive crescenti, il tracciato planimetrico si sviluppa in rettilineo per circa 1240 m e poi segue con una curva circolare destrorsa di raggio 1050 m, con relative clotoidi di parametro A pari a 350.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

Il profilo altimetrico è caratterizzato per la quasi totalità dello sviluppo della galleria da una livelletta a pendenza costante pari al 1.01%, nel tratto finale dopo un raccordo verticale convesso di raggio 12000 m si ha una pendenza di -0.35 %.

La piattaforma stradale "corrente" è larga complessivamente 10.50 m. Ai margini della piattaforma saranno collocati gli elementi redirettivi in c.a.

La carpenteria della sagoma interna della galleria è una policentrica e presenta un raggio interno in chiave calotta pari a 6.45 m, un piedritto verticale e un raggio interno dell'arco rovescio è pari a 14.00 m.

Si prevede la realizzazione di una galleria di emergenza di 1392 m. La galleria risulta composta da un tratto in naturale di 1332 m e da due tratti in artificiale all'imbocco sud di 50 m e di 10 m all'imbocco nord, collegata alla galleria principale con 4 bypass.

La sezione dei bypass e della galleria di emergenza sono quelle previste dalle linee guida della Sicurezza delle Gallerie di Anas, 2.30 m (altezza) x 2.40 m (larghezza) liberi interni.

Nella galleria principale sono state inserite quattro piazzole di sosta (2 per senso di marcia) di 45m in corrispondenza dei bypass pedonali.

Le nicchie saranno ubicate ogni 150m.

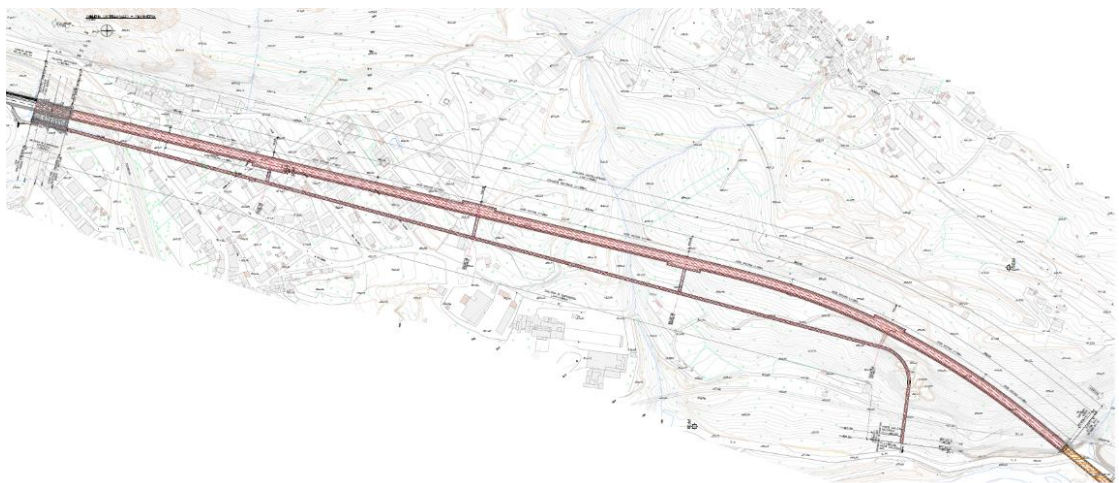


Figura 2-10 Planimetria Galleria Castellavazzo.

I **viadotti** da realizzarsi nell'ambito dei lavori possono essere raggruppati in due categorie principali, in relazione alle problematiche poste delle zone da attraversare.

In tutti i casi gli impalcati sono a struttura mista acciaio-calcestruzzo, con sezione trasversale "costituita due o tre travi metalliche principali in rapporto alle larghezze degli impalcati.

Le strutture in carpenteria metallica sono previste in acciaio per impieghi strutturali secondo UNI EN 10025-1÷4; la protezione dalla corrosione è ottenuta mediante cicli di verniciatura.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

Per le travi di tutti gli impalcati è stata prevista una colorazione verde ottanio, che costituisce un elemento caratterizzante ed identificante e garantisce un ottimo inserimento nel territorio attraversato.

Le travi principali di tutti gli impalcati saranno realizzate mediante lamiera saldate. Le anime delle travi principali saranno irrigidite da stiffeners trasversali, composti da semplici piatti saldati, disposti in corrispondenza dei traversi e, solo per le travi di maggiore altezza, anche da ribs longitudinali del tipo a canaletta. Il graticcio d'impalcato è completato dai traversi, e dai controventi di piano.

I traversi sono generalmente del tipo ad anima piena, con sezione a doppio T composta da lamiera saldate.

Per il VI04 e VI07, in rapporto alle altezze degli impalcati, si è preferito adottare trasversi del tipo reticolare.

Per quanto attiene i collegamenti, i conci delle travi principali saranno interamente saldati con saldature a Piena Penetrazione, mentre i collegamenti tra trasversi e travi principali saranno di tipo bullonato.

Le unioni bullonate previste per i collegamenti tra trasversi ad anima piena e travi principali saranno del tipo "AD ATTRITO", mentre le unioni relative ai controventi ed ai trasversi del tipo reticolare saranno "A TAGLIO".

Le solette di impalcato, solidarizzate alle travi principali, avranno spessore minimo pari a 31 cm. È previsto l'impiego di lastre prefabbricate autoportanti (predalles) in c.a. di spessore pari a 7 cm tessute in direzione trasversale. La solidarizzazione delle solette alle travi metalliche sarà garantita tramite connettori a piolo tipo Nelson Ø22 con altezza di 220 mm.

In tutti i casi, lo schema statico, con riferimento ai carichi verticali, è di trave continua di n campate.

Per limitare l'entità delle azioni orizzontali trasmesse alle sottostrutture in caso di eventi sismici, è previsto l'isolamento delle strutture di impalcato mediante interposizione di apparecchi di appoggio costituiti da isolatori a scorrimento a doppia superficie curva.

Alle estremità degli impalcati sono previsti giunti di dilatazione in elastomero armato in corrispondenza della piattaforma carrabile e giunti di cordolo in corrispondenza degli elementi marginali.

Le pile dei viadotti che si sviluppano in aree interessate da flusso idraulico del F. Piave e/o dei suoi affluenti, hanno fusto di forma circolare che minimizza le interferenze con il flusso stesso.

Le pile dei viadotti VI03, VI05 e VI06, che si sviluppano in aree non bagnate e che realizzano lo scavalco di strade esistenti in prossimità dell'abitato di Longarone, hanno sezione rettangolare con spigoli arrotondati e pulvino con forma a calice integrato con il fusto.

Tenuto conto della natura dei terreni di fondazione, costituiti generalmente da depositi alluvionali del F. Piave a comportamento granulare, sono state adottate fondazioni di tipo indiretto su pali trivellati di grande diametro.

Nei limitati casi in cui i terreni di fondazioni sono costituiti da ammassi rocciosi, sono state adottate fondazioni indirette su micropali.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

Le elevate permeabilità dei depositi alluvionali, di natura prevalentemente ghiaiosa e/o ghiaioso-sabbiosa, rende indispensabile l'impiego di fanghi bentonitici per la stabilizzazione del foro in fase di escavazione dei pali.

In alcuni casi sono state previste paratie provvisorie realizzate con micropali per limitare l'estensione degli scavi per la realizzazione delle opere di fondazione in prossimità di strade o rampe esistenti.

## 2.2 CANTIERIZZAZIONE

Le aree di cantiere individuate per lo sviluppo delle attività si distinguono in:

- a) Cantiere Base;
- b) Aree tecniche e Operative.


Per la realizzazione delle opere di progetto, sono state previste le aree di cantiere indicate nella seguente tabella, distribuite lungo il tracciato, in rispetto ai principi sopra esposti, garantendo complessivamente:

- N.2 Campi Base CB01 e CB02: ubicati rispettivamente a inizio e in posizione baricentrica di intervento con accesso da SS51 e da viabilità esistente (Via Cima La Riva);
- N. 1 Area di Stoccaggio terre: ubicata all'interno della CB02;
- N.8 Aree Tecniche distribuite lungo il tracciato e in stretta adiacenza alle opere d'arte maggiori, ove possibile (ovvero in rispetto delle vaste aree sottoposte a tutela e vincolo e in funzione della morfologia del territorio).

A seguito dei pareri di CDS preliminare del 14/09/2022, è stata fatta una revisione del progetto di cantierizzazione. Le aree tecniche AT01-AT02 e AT04 sono state eliminate e sono stati ridefiniti i limiti e l'estensione dei due cantieri base CB01 e CB02. La numerazione delle aree per facilitare la lettura tra progetto e atti della CDS, non sono state aggiornate.

I Cantieri Base e mantengono la loro ubicazione per tutta la durata dei lavori, le aree tecniche, possono essere dismesse rispettivamente appena vengono completate le opere di pertinenza o appena si alloca il materiale stoccato.

ID	TIPO	SEZ	KM	AREA (mq)	SUBCANTIERE
<del>AT01</del>	<del>AREA TECNICA</del>	<del>0</del>	<del>0+000</del>	<del>4410</del>	<del>A</del>
<del>AT02</del>	<del>AREA TECNICA</del>	<del>1</del>	<del>0+323</del>	<del>14200</del>	<del>A</del>
AT03	AREA TECNICA	113	2+560	790	C
<del>AT04</del>	<del>AREA TECNICA</del>	<del>130</del>	<del>2+900</del>	<del>7110</del>	<del>G</del>
CB01	CAMPO BASE	150	3+300	18900	C - D
AT05	AREA TECNICA	251	5+320	2150	F
AT06	AREA TECNICA	262	5+540	3100	G
AT07	AREA TECNICA	307	6+440	9640	G

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

<b>CB02</b>	CAMPO BASE E STOCCAGGIO	343	7+160	38400	H - I
<b>AT08</b>	AREA TECNICA	368	7+660	11450	I
<b>AT09</b>	AREA TECNICA	424	8+780	5090	M
<b>AT10</b>	AREA TECNICA	530	10+900	2070	O
<b>AT11*</b>	AREA TECNICA GALLERIA	450	9+300	20100	N

*Tabella 2-1 Aree di cantiere: campi base, aree tecniche e di stoccaggio terre provenienti dagli scavi*

I lavori in oggetto hanno una durata pari a **840 g.n.c.** (pari a circa 28 mesi).

La fasistica di realizzazione prevede una fase iniziale, **MACROFASE 0**, nella quale verranno realizzate le attività preliminari e propedeutiche (bob, cantierizzazione e segnaletica); la durata è pari a **60 g.n.c.**.

A seguire, la pianificazione costruttiva prevede l'esecuzione dei lavori in 2 MACROFASI principali.

In **MACROFASE 1** verranno realizzati i lavori: corpo stradale e opere d'arte. La durata complessiva è pari a **670 g.n.c.**.

In **MACROFASE 2** verranno realizzate le attività di completamento, le opere a verde, lo smobilizzo dei cantieri e il ripristino dei luoghi ante operam. La durata complessiva è pari a **50 g.n.c.**.

Al termine della Macrofase 2, si prevede un periodo "**FLOAT**" che costituisce il margine di flessibilità legato a possibili variazioni di produttività delle lavorazioni e correlate ad eventuali condizioni climatiche sfavorevoli. E' stimata cautelativamente pari a **60 g.n.c.**.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

### 3 VERIFICA DI CONFORMITA' DELL'INTERVENTO RISPETTO ALLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE PAESISTICA E URBANISTICA

---

#### 3.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (PTRC) DEL VENETO

Con Deliberazione di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020 è stato approvato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) precedentemente adottato con deliberazione n. 427 del 10 aprile 2013.

Per quanto concerne la valenza paesaggistica del PTRC si ritiene opportuno precisare che<sup>1</sup>:

- il PTRC adottato nel 2009 era senza valenza paesaggistica;
- la valenza paesaggistica è stata attribuita al PTRC con variante adottata con D.G.R. del 13 aprile del 2013;
- dopo la scadenza delle misure di salvaguardia conseguenti alla sua adozione, la variante adottata nel 2013 è stata approvata con DCR n. 62 del 30 giugno 2020, "per la sola parte urbanistica di competenza" e senza più attribuzione della valenza paesaggistica;
- nel successivo D.G.R. n.1176 dell'11/08/2020, in particolare nel relativo Allegato A, è specificato che *"la Regione con DCR n.62 del 30 giugno 2020 ha ritenuto di approvare, per proprie autonome valutazioni, il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (di seguito "PTRC") adottato nel 2009 con i contenuti di cui all'art. 24 della legge regionale n. 11 del 23/04/2004, senza attribuzione della valenza paesaggistica"*, ed inoltre *"si ritiene che sia necessario ed urgente pervenire alla redazione del Piano Paesaggistico regionale del Veneto, distinto dal PTRC, per dare completa attuazione dei contenuti previsti dal D.Lgs.42/2004 ;*
- sono in corso le attività finalizzate al rinnovo dell'intesa per la redazione congiunta di un Piano paesaggistico, recuperando tutta l'attività di co-pianificazione fin qui svolta, come specificato all'art.6 dell' Allegato A del D.G.R. n.1176 dell'11/08/2020 *"le parti si impegnano ad elaborare il piano paesaggistico entro tre anni dalla data di sottoscrizione della presente intesa, e comunque non oltre il 31 dicembre 2023"*;
- il nuovo piano territoriale regionale di coordinamento, entrato in vigore il 2 agosto 2020, ai sensi dell'articolo 82 delle Norme tecniche dello stesso, "sostituisce il PTRC 1992";
- Nel PTRC 2020, privo di valenza paesaggistica, è sostituita la disciplina urbanistica ed è assente quella -correlata al D.Lgs. 42/2004- relativa al paesaggio anche se l'art. 80, comma terzo, stabilisce che "resta...ferma la disciplina" di cui alle parti II e III del D.Lgs. 42/2004 e, inoltre, ricorda come nel

---

<sup>1</sup> Fonte: <http://www.amministrativisteneti.it/ptrc-veneto-2020-e-valorizzazione-del-patrimonio-culturale-negli-strumenti-urbanistici-degli-enti-locali/?print=pdf>.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

nuovo piano vi sia una Tavola destinata alla "Ricognizione degli Ambiti di tutela del PTRC 1992" che, dunque, sembrano permanere.

### 3.1.1 Obiettivi e tematiche costitutive del Piano

Il PTRC ha il compito specifico di indicare gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione, riempiendoli dei contenuti indicati dalla legge urbanistica. È dunque un piano di idee e scelte, piuttosto che di regole; un piano di strategie e progetti, piuttosto che di prescrizioni.


Il PTRC rinnova la pianificazione territoriale assumendo ed integrando nelle strategie e nel disegno regionale i principi fondativi della concezione del paesaggio del Veneto e le politiche per la sua salvaguardia, gestione e progettazione rivolte all'intero territorio. Lo Statuto Regionale afferma che la Regione tutela il paesaggio e riconosce l'importanza delle attività rurali e forestali ai fini del miglioramento della qualità della vita, della tutela della biodiversità, della sicurezza alimentare e della salvaguardia del territorio.

Il PTRC prevede un "*sistema degli obiettivi*" ("Tavola 10 – PTRC – Sistema degli obiettivi di progetto") rappresentato da una matrice in cui sono stati identificati la finalità del Piano, gli obiettivi strategici e operativi. La finalità del PTRC è di "proteggere e disciplinare il territorio per migliorare la qualità della vita in un'ottica di sviluppo sostenibile e in coerenza con i processi di integrazione e sviluppo dello spazio europeo, attuando la Convenzione europea del Paesaggio, contrastando i cambiamenti climatici e accrescendo la competitività".

Il sistema di obiettivi è articolato in sei *temi*: uso del suolo; biodiversità; energia e ambiente; mobilità; sviluppo economico; crescita sociale e culturale. Per ciascun tema sono definiti Obiettivi Strategici, i quali si articolano più puntualmente in Obiettivi Operativi che perseguono Linee di progetto (montagna, città, paesaggio) con carattere trasversale.

Temi	Obiettivi strategici
Uso del Suolo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Razionalizzare l'utilizzo della risorsa suolo</li> <li>- Adattare l'uso del suolo in funzione dei cambiamenti climatici in corso</li> <li>- Gestire il rapporto urbano/rurale valorizzando l'uso dello spazio rurale in un'ottica di multifunzionalità</li> <li>- Preservare la qualità e la quantità della risorsa idrica</li> </ul>
Biodiversità	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assicurare un equilibrio tra ecosistemi ambientali e attività antropiche</li> <li>- Salvaguardare la continuità ecosistemica</li> <li>- Favorire la multifunzionalità dell'agricoltura</li> </ul>




S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perseguire una maggior sostenibilità degli insediamenti</li> </ul>
Energia e Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promuovere l'efficienza nell'approvvigionamento e negli usi finali dell'energia e incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili</li> <li>- Migliorare le prestazioni energetiche degli edifici</li> <li>- Prevenire e ridurre i livelli di inquinamento di aria, acqua, suolo e la produzione di rifiuti</li> </ul>
Mobilità	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stabilire sistemi coerenti tra distribuzione delle funzioni e organizzazione della mobilità</li> <li>- Razionalizzare e potenziare la rete delle infrastrutture e migliorare la mobilità nelle diverse tipologie di trasporto</li> <li>- Migliorare l'accessibilità alla città e al territorio</li> <li>- Sviluppare il sistema logistico regionale</li> <li>- Valorizzare la mobilità low</li> </ul>
Sviluppo economico	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Migliorare la competitività produttiva favorendo la diffusione di luoghi del sapere della ricerca e della innovazione</li> <li>- Promuovere l'offerta integrata di funzioni turistico-ricettive mettendo a sistema le risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari</li> </ul>
Crescita sociale e culturale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promuovere l'inclusività sociale valorizzando le identità venete</li> <li>- Favorire azioni di supporto alle politiche sociali</li> <li>- Promuovere l'applicazione della convenzione europea del paesaggio</li> <li>- Rendere efficiente lo sviluppo policentrico preservando l'identità territoriale regionale</li> <li>- Migliorare l'abitare nelle città</li> </ul>

Per il tema *mobilità*, gli *obiettivi operativi* sono:

- 4.1. Mettere a sistema gli aeroporti
- 4.2. Mettere a sistema la portualità
- 4.3. Mettere a sistema la rete degli interporti e promuovere la logistica
- 4.4. Razionalizzare le reti viarie in funzione del conseguimento di una mobilità efficiente di livello locale
- 4.5. Promuovere la navigabilità interna
- 4.6. Completare il sistema delle reti infrastrutturali di valenza nazionale ed interregionale e favorire la realizzazione della TAV

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

- 4.7. Progettare la leggibilità delle città e del territorio delle infrastrutture
- 4.8. Implementare il sistema ferroviario Metropolitano Regionale quale elemento strategico della rete delle città venete
- 4.9. Migliorare l'accessibilità al sistema delle città e alle aree metropolitane
- 4.10. Migliorare le connessioni interne alle aree di montagna, tra la pianura e la montagna e nel contesto alpino transregionale e transfrontaliero
- 4.11. Sviluppare e incrementare la rete della mobilità slow, della diportistica e delle aviosuperfici.

Nella Figura 3-1 è rappresentato uno stralcio dell'elaborato grafico (Tav.04) relativo alle previsioni che interessano la Mobilità.

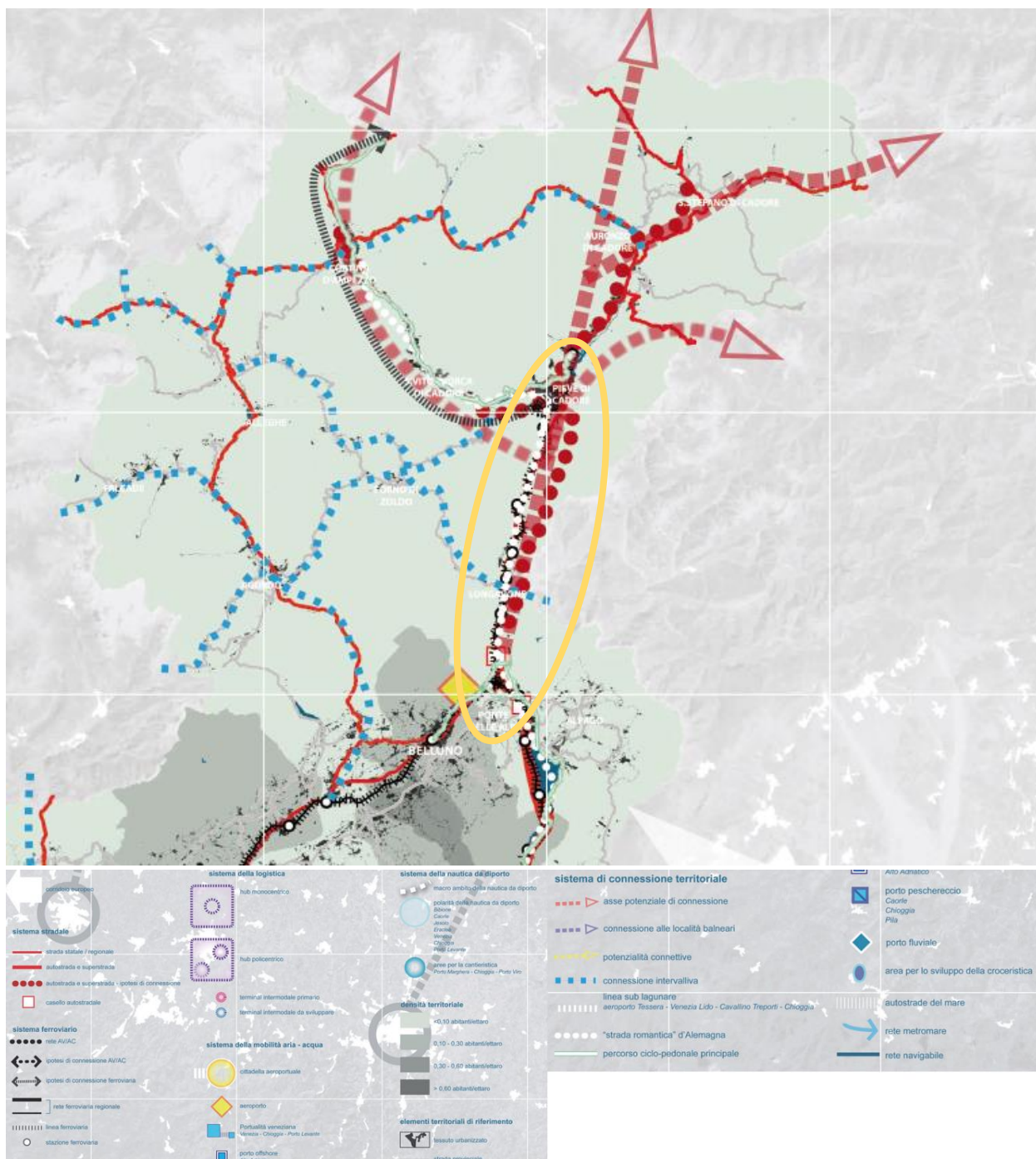



Figura 3-1 – PTRC- Tav. 04 Mobilità (stralcio) con individuazione delle aree di intervento (evidenziata in giallo).

Come risulta evidente dalla figura sopra riportata, l'area di studio è interessata da un asse di potenziale connessione territoriale e da un'autostrada e superstrada di progetto in corrispondenza dell'intervento stradale in esame.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>ANAS</b> GRUPPO FS ITALIANE
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

In merito alla rete ecologica, si riporta uno stralcio della Tav. 09 "Sistema del territorio rurale e della rete ecologica" relativo agli ambiti Dolomiti Agordine e Dolomiti Zoldane.

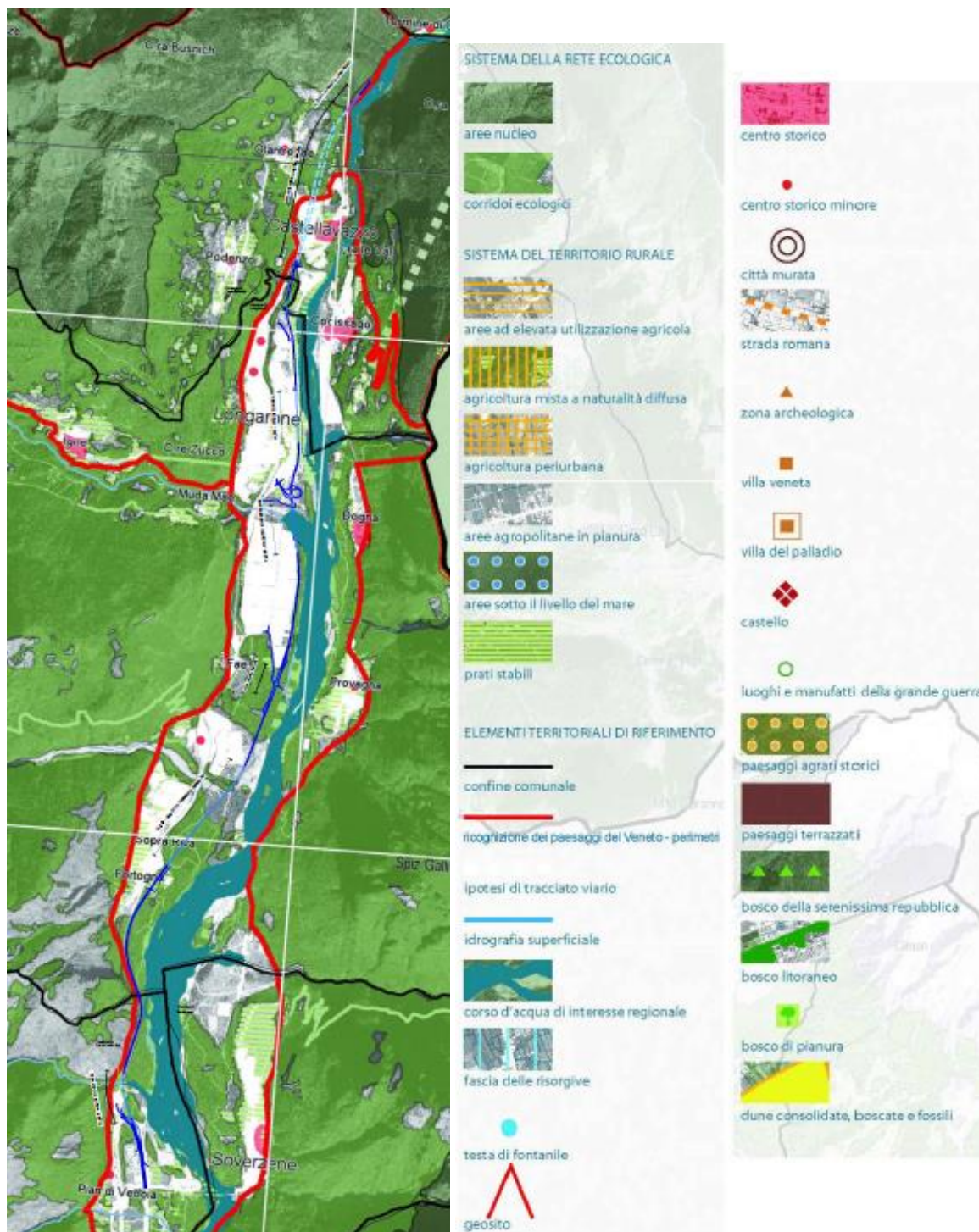


Figura 3-2 – PTRC- Tav. 09 Sistema del territorio rurale e della rete ecologica (stralcio) con individuazione del tracciato (evidenziato in blu)

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

Come si evince dall'immagine soprariportata il progetto interessa aree che costituiscono corridoi ecologici della rete. Il PTRC individua le prescrizioni specifiche all' art.27 delle NTA relative ai corridoi della rete ecologica, riportate al paragrafo conclusivo *Coerenze*.

### 3.1.2 Indirizzi per la valorizzazione del paesaggio

Nel PTRC il *paesaggio* si configura come tematica particolarmente rilevante tanto da essere individuato come fondamentale linea di progetto per la quale è stato predisposto il "*Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto*" in cui, unitariamente, sono esposti i principali riferimenti per un'efficace attività di governo della materia.

Nell'allegato D "*Documento per la Valorizzazione del Paesaggio Veneto*" vengono assunti come obiettivi generali:

- o la tutela dei beni paesaggistici,
- o la cura dei paesaggi, al cui interno sono compresi i territori non vincolati siano essi di particolare o minor pregio paesaggistico;
- o l'integrazione del paesaggio nelle politiche territoriali e nelle altre politiche che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio".

In coerenza con il "*Sistema degli obiettivi di progetto*" indicati dal PTRC, la cura dei paesaggi assume le seguenti finalità, da specificare ulteriormente nei singoli Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA):

- *tutelare e valorizzare la risorsa suolo*, prevedendo il contenimento dell'impermeabilizzazione, curando gli esiti paesaggistici delle politiche poste in atto, valorizzando l'uso dello spazio rurale in un'ottica di multifunzionalità e di diversità del paesaggio agrario;
- *tutelare e accrescere la biodiversità*, salvaguardando la continuità ecosistemica e l'integrità e la funzionalità ambientale con riferimento anche al valore ambientale ed ecologico delle aree agricole, rurali e forestali;
- *accrescere la qualità ambientale e insediativa*, migliorando la qualità urbana ed edilizia, perseguendo una maggior sostenibilità degli insediamenti e dei processi di urbanizzazione, salvaguardando e valorizzando i caratteri culturali e testimoniali degli elementi identitari dei paesaggi e degli insediamenti e dei manufatti storici;
- *garantire la mobilità preservando le risorse ambientali*, prevedendo la razionalizzazione del sistema delle infrastrutture e migliorando la mobilità nelle diverse tipologie di trasporto, con particolare riferimento alla valorizzazione della mobilità lenta;
- *delineare modelli di sviluppo economico sostenibile*, preservando e recuperando le identità e le specificità territoriali, in un'ottica di innovazione e miglioramento della competitività, e promuovendo

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

l'offerta integrata di funzioni turistico-ricreative mediante la messa a sistema delle risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari;


- *sostenere le identità culturali e la partecipazione*, promuovendo l'inclusività sociale, valorizzando la percezione visiva e sociale del paesaggio e la salvaguardia del "paesaggio immateriale" ed accrescendo la consapevolezza delle popolazioni nei confronti dei valori e delle criticità del paesaggio e delle conseguenze dei comportamenti collettivi e individuali sul paesaggio stesso.

### 3.1.3 Ambiti di paesaggio

Nell'Allegato D -Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto<sup>2</sup> è riportato che gli Ambiti di Paesaggio, sui quali saranno redatti congiuntamente con il MiBACT specifici Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA), sono stati individuati in numero di 14, ma è previsto che gli stessi possano essere riarticolati al fine di procedere alla pianificazione di un numero minore (3/4, individuati sulla base delle caratteristiche morfologiche e insediative) o se del caso procedere alla redazione di un unico Piano Paesaggistico dell'intero territorio regionale, privilegiando una visione organica del paesaggio all'interno di un quadro tendente a consentire un minor aggravio delle procedure.

Il territorio regionale è stato articolato in quattordici **Ambiti di Paesaggio** in considerazione degli aspetti geomorfologici, dei caratteri paesaggistici, dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali e delle dinamiche di trasformazione che interessano ciascun ambito, oltre che delle loro specificità peculiari (cfr. figura seguente).

<sup>2</sup> Fonte: <https://rdv.app.box.com/s/mx9ex1dmxlswn57l8b667j3n3vsitt9u>.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

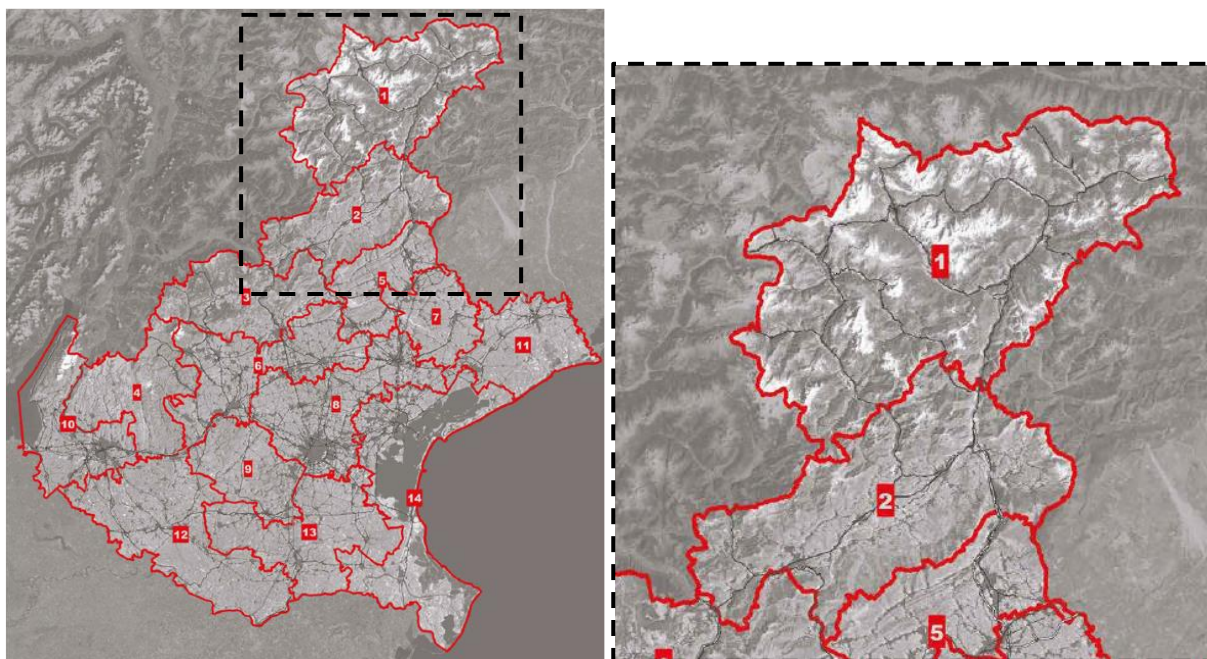


Figura 3-3 - PTRC - Allegato D - "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto" – Ambiti di Paesaggio e individuazione dell'area di intervento.

L'intervento interessa i territori comunali di Longarone e Ponte nelle Alpi, che ricadono rispettivamente nei seguenti ambiti: 1 – "Alta Montagna Bellunese" e 2 "Montagna Bellunese".

Il PTRC 2020 include l'*Atlante* che è uno strumento conoscitivo redatto ai fini del percorso di attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC ai sensi dell'art. 135 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e successive modificazioni.

Attraverso l'*Atlante*, il Paesaggio veneto è descritto attraverso 39 *Schede delle Ricognizioni* relative ad altrettanti "ambiti".

Le ricognizioni hanno condotto alla definizione di quaranta obiettivi di qualità paesaggistica preliminari alla stesura dei Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA), previsti nel percorso per l'attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC.

Le opere in esame rientrano nella **scheda di ricognizione n. 5 "Valbelluna e Feltrino"**.

L'area montana è caratterizzata da un paesaggio vallivo tra montagna prealpina e dolomitica. L'area oggetto della ricognizione "Valbelluna e Feltrino" interessa la conca di Feltre, con i centri di Fonzaso e Pedavena, la Valbelluna, costituita da un ampio fondovalle percorso centralmente dal Piave, e lo stretto fondovalle del medio corso del Piave fino a Longarone. La delimitazione dell'area oggetto della ricognizione si appoggia a nord sulla linea di demarcazione tra la fascia collinare sub-alpina e i rilievi prealpini, mentre a sud segue la linea di confine tra le provincie di Belluno e Treviso, che coincide in gran parte con lo spartiacque che divide la Valbelluna dalla Valsana.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

L'area della "Valbelluna e Feltrino" comprende uno dei fondovalle più urbanizzati delle montagne venete, lungo il quale si snoda la trafficata viabilità principale, caratterizzato dalla presenza vaste aree agricole di pregio a naturalità diffusa, e da una ricca armatura culturale.

Ai problemi legati all'urbanizzazione progressiva del fondovalle e dei primi versanti, che prende le forme di una vasta conurbazione poco densa, si associa l'abbandono dei versanti più alti e il lento declino delle attività agropastorali. La notevole dimensione est-ovest dell'area oggetto della ricognizione e la sua articolazione lineare lungo la vallata del Piave richiedono una particolare attenzione nel coordinamento delle politiche paesaggistiche.

Gli obiettivi di qualità paesaggistica sono preliminarmente individuati nel "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto", nella parte denominata "Atlante ricognitivo": essi devono considerarsi preliminari alla identificazione degli obiettivi di qualità relativi a ciascun ambito di paesaggio previsti dal D.Lgs. 42/2004, che avrà luogo nel corso della stesura dei Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA). Agli obiettivi preliminari, sono associati indirizzi di qualità paesaggistica, che hanno la funzione di proporre strategie e azioni per il raggiungimento degli obiettivi stessi.

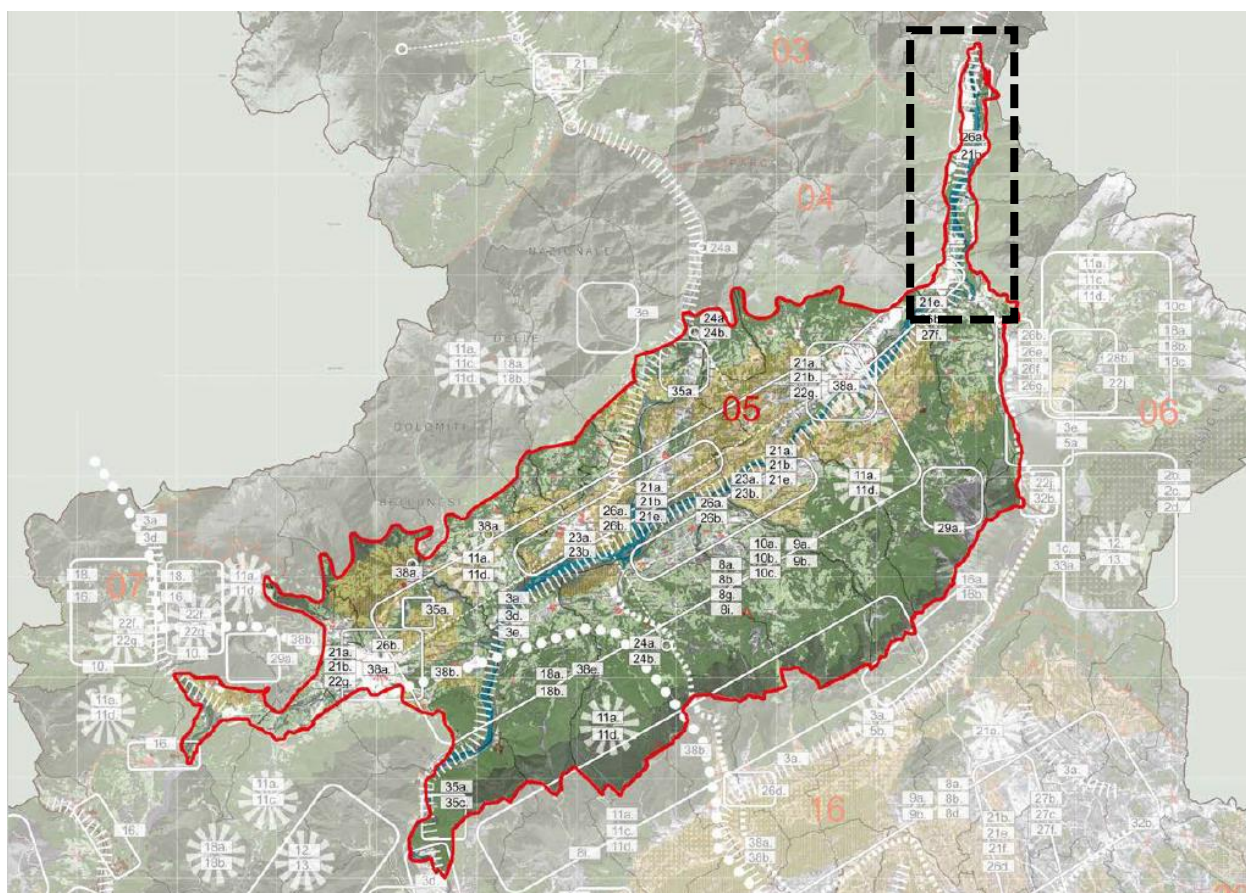



Figura 3-4 – Obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica preliminari ai PPRA




S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> GRUPPO FS ITALIANE
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

Nella figura sono rappresentati gli *obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica previsti per l'ambito di studio ricadente nell'area n. 5 "Valbelluna e Feltrino"*.

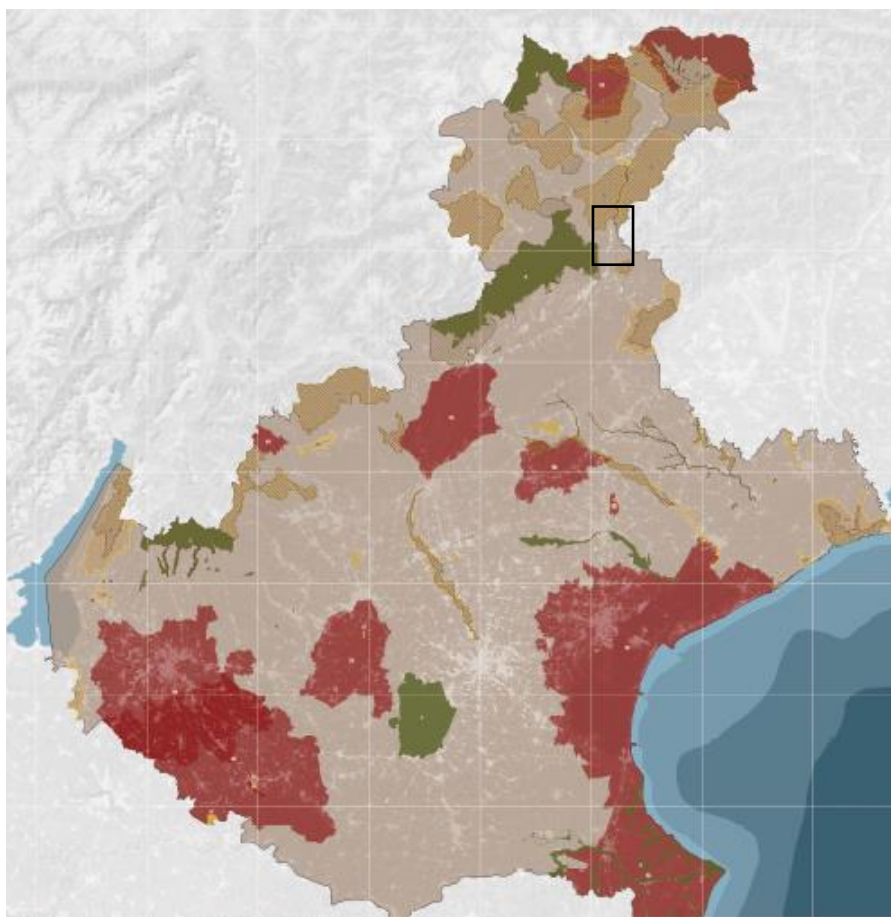
Obiettivi	Indirizzi
21. Qualità del processo di urbanizzazione	<b>21a.</b> Promuovere la conoscenza dei caratteri paesaggistici e insediativi consolidati dei diversi contesti territoriali anche sulla base di adeguati studi sulla percezione visiva e sociale, per individuare regole per un corretto inserimento paesaggistico ed ambientale delle espansioni urbane.
	<b>21b.</b> Adottare il criterio della minor perdita di naturalità e minor frammentazione ecologica nella regolamentazione dei processi di urbanizzazione.
	<b>21e.</b> 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.
26. Qualità urbanistica ed edilizia degli insediamenti produttivi	<b>26a.</b> Individuare linee preferenziali di localizzazione delle aree produttive sulla base della presenza dei servizi e delle infrastrutture, scoraggiando l'occupazione di territorio agricolo non infrastrutturato.
	<b>26b.</b> Promuovere il riordino urbanistico delle aree produttive esistenti in vista di una maggiore densità funzionale e un più razionale uso dei parcheggi e degli spazi pubblici, dell'approvvigionamento e della distribuzione dell'energia, dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori, in particolare nella piana di Longarone.

*Tabella 3-1 Obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica relativi all'ambito di studio*


S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

### 3.1.4 Coerenza

Dalla consultazione del PTRC risulta che l'area di intervento ricade solo nel suo tratto finale in un ambito privo di disciplina attuativa ma soggetto a tutela ambientale, nello specifico nell'area 31 "Val Tovanelle e Bosconero".



*Figura 3-5 - Ricognizione degli ambiti di tutela del PTRC 1992*

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

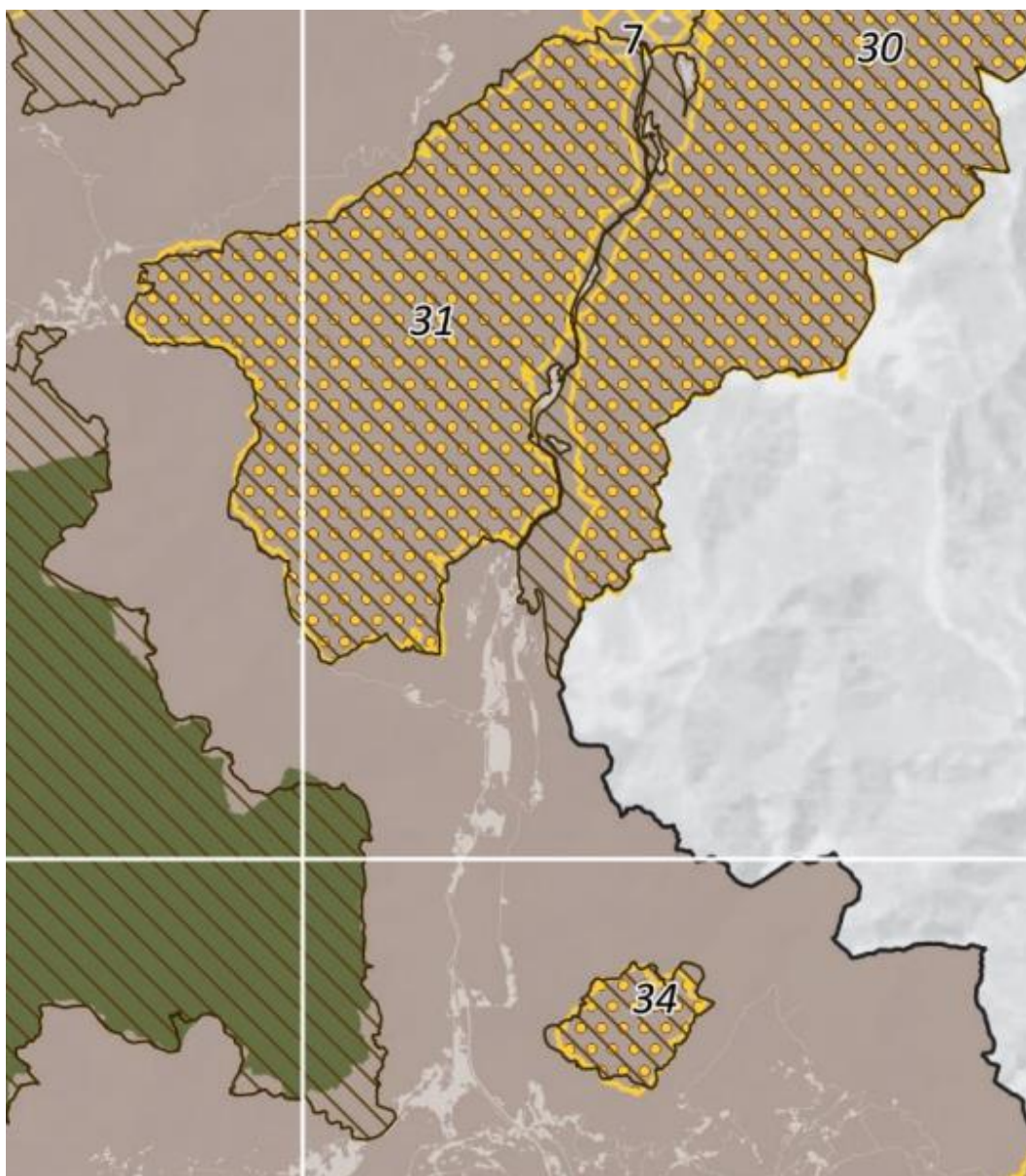


Figura 3-6 – Stralcio della Ricognizione degli ambiti di tutela del PTRC 1992

Il PTRC prevede norme specifiche di tutela per questo ambito di interesse naturalistico-ambientale, che si riportano di seguito:

*“1) È vietata l'apertura di nuove strade, a eccezione di quelle al servizio dell'attività agrosilvopastorale e rurale, e agli edifici esistenti. Per quanto riguarda la viabilità esistente, sono consentiti interventi di manutenzione con esclusione del potenziamento delle strutture e dell'asfaltatura delle strade bianche;*

*2) è vietata la riduzione a coltura dei terreni boschivi;*

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

3) sono vietati scavi, movimenti di terreno e di mezzi, suscettibili di alterare l'ambiente con esclusione di quelli necessari all'esecuzione delle opere pubbliche, di difesa idrogeologica, di sistemazione idraulica e di pubblica incolumità;

4) è vietata l'apertura di nuove cave e la riapertura di quelle abbandonate o dismesse;

5) sono consentiti esclusivamente gli interventi di cui all'art.3 co.1 lett.a),b),c) e d) del D.P.R. 6 giugno 2001 n.380 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia;

6) sono vietati interventi che modifichino il regime o la composizione delle acque;

7) sono vietati la raccolta, l'asportazione e il danneggiamento della flora spontanea e delle singolarità geologiche e mineralogiche;

8) è vietata l'introduzione di specie animali e vegetali estranee alle biocenosi compatibili o suscettibili di provocare alterazioni ecologicamente dannose;

9) è vietato l'uso di mezzi motorizzati nei percorsi fuori strada, con esclusione dei mezzi necessari ai lavori agricoli, alle utilizzazioni boschive e per i servizi di protezione civile e di rifornimento dei rifugi alpini di manutenzione alle piste da sci, nonché dei mezzi d'opera necessari per la costruzione e l'esercizio degli impianti elettrici ivi collocati;

10) non sono consentite nuove recinzioni alle proprietà se non con siepi o con materiali della tradizione locale, salvo le recinzioni temporanee a protezione delle attività silvo-pastorali e quelle strettamente pertinenti agli insediamenti edilizi e agli usi agricoli zootecnici;

11) sono consentiti solamente i tagli boschivi secondo le previsioni dei piani economici silvo-pastorali e/o le prescrizioni di massima di polizia forestale."

In merito alle disposizioni riportate nelle sopracitate norme tecniche, si evidenzia che il progetto in esame costituisce un'opera pubblica e pertanto rientra nelle previsioni indicate nel com. 3 della normativa di tutela.

Inoltre, si ritiene opportuno precisare che la porzione di tracciato ricadente nell'ambito tutelato si sviluppa prevalentemente in galleria e trattandosi di un progetto infrastrutturale in variante, non risulta in contrasto con quanto stabilito dalla normativa.

Per determinare i rapporti di coerenza dell'intervento progettuale con la pianificazione regionale sono stati considerati nello specifico gli *obiettivi strategici* e *operativi* identificati dal piano.

L'intervento in esame contribuisce al raggiungimento dei seguenti obiettivi relativi alla mobilità:

4) Migliorare l'accessibilità alla città e al territorio

- 4.4. "razionalizzare le reti viarie in funzione del conseguimento di una mobilità efficiente di livello locale";

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

- 4.10 "migliorare le connessioni interne alle aree di montagna, tra la pianura e la montagna e nel contesto alpino transregionale e transfrontaliero".

Inoltre, sono stati presi in considerazione i rapporti di coerenza della proposta progettuale con gli obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica definiti in relazione all'ambito di studio, dall'analisi compiuta è emerso che il progetto non si pone in contrasto con quanto individuato dallo strumento pianificatorio.

Nello specifico in merito al perseguimento dell'obiettivo relativo alla *Qualità del processo di urbanizzazione*, è opportuno precisare che le caratteristiche del tracciato proposto, comprendenti tratti in affiancamento alla viabilità esistente e tratti che si sviluppano in viadotto e in galleria, consentono di limitare la sottrazione di ambiti naturali presenti lungo il sistema fluviale.

Pertanto, è possibile ritenere che il progetto infrastrutturale della Variante di Longarone sia in linea con gli obiettivi e gli indirizzi definiti dalla pianificazione regionale.

Come indicato in precedenza, il progetto interessa aree del corridoio ecologico, tutelate all'art. 27 delle NTA del piano. Per questo elemento della rete ecologica, il PTRC individua le seguenti prescrizioni:

1. *"Le Province e la Città Metropolitana di Venezia, nel proprio strumento di pianificazione territoriale, definiscono le azioni necessarie per il miglioramento della funzionalità ecologica degli habitat e delle specie nei corridoi ecologici; a tal fine individuano e disciplinano i corridoi ecologici sulla base di quanto indicato nelle Tav. 02 e 09 e della presenza di parchi e riserve di interesse locale istituiti ai sensi dell'articolo 27 della legge regionale 16 agosto 1984, n. 40 "Nuove norme per la istituzione di parchi e riserve naturali regionali". In tale sede possono, motivatamente e nel rispetto degli indirizzi e delle finalità del presente piano, apportare modifiche e inserire nuovi elementi per garantire la continuità dell'ecosistema, ispirandosi al principio dell'equilibrio tra la finalità naturalistico-ambientale e lo sviluppo socio-economico ed evitando, per quanto possibile, la compressione del diritto di iniziativa privata.*
2. *I Comuni, nei propri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, individuano le misure volte a minimizzare gli effetti causati dai processi 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. Per la definizione di tali misure i Comuni promuovono attività di studio e approfondimento della Rete ecologica.*
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 corsi d'acqua e la sicurezza geologica e da valanga.*
4. *Eventuali interferenze fra corridoi ecologici ed 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."*

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

In merito a quanto indicato al com.4, proprio considerando la valenza ambientale e il ruolo di connessione ecologica dell'ambito territoriale interessato dall'infrastruttura, nell'ambito della progettazione sono state sviluppate soluzioni tecniche ritenute più idonee a garantire la funzionalità della rete ecologica, come ad esempio i numerosi tratti in viadotto e gli interventi di mitigazione a verde previsti.

### **3.2 PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE D'AMBITO (PPRA)**

Gli Ambiti di Paesaggio vengono identificati ai sensi dell'art.45 ter, comma 1, della LR 11/2004 e ai sensi dell'art. 135, comma 2, del D.Lgs. 42/2004, Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.

L'art. 71 ter delle Norme Tecniche del PTRC stabilisce che per ciascun Ambito di Paesaggio è prevista la redazione di uno specifico Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA), da redigersi ai sensi del D.Lgs. 42/2004 congiuntamente al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e Turismo e con il coordinamento del Comitato Tecnico per il Paesaggio.

Gli ambiti di Paesaggio sono identificati nel "Documento per la Pianificazione Paesaggistica" che fa parte degli elaborati della Variante Parziale con attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC adottata con DGR 372/2009. Lo stesso documento, rivisto e integrato, è ricompreso tra gli elaborati del PTRC 2020 con il titolo "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto"<sup>3</sup>.

Il territorio regionale è stato articolato in quattordici Ambiti di Paesaggio in considerazione degli aspetti geomorfologici, dei caratteri paesaggistici, dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali e delle dinamiche di trasformazione che interessano ciascun ambito, oltre che delle loro specificità peculiari.

Le ricognizioni relative all'integrità naturalistico-ambientale e storico-culturale e ai fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità - hanno permesso di giungere alla formulazione di quaranta obiettivi di qualità paesaggistica, preliminari ai Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA).

Per quanto riguarda il progetto in esame si ritiene utile approfondire l'obiettivo n.32, relativo all'*Inserimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture*:

*"32a. Progettare i nuovi tracciati stradali, i caselli autostradali e le stazioni SFMR, nel rispetto dell'assetto territoriale e paesaggistico del contesto (trama agraria, contesti di villa, aree ed elementi di valore storico e naturalistico-ambientale, ecc.).*

*32b. Promuovere la riqualificazione dei corridoi viari caratterizzati da disordine visivo e funzionale.*

*32c. Prevedere un adeguato equipaggiamento "verde" (alberature, aree verdi e di sosta, percorsi ciclabili) delle infrastrutture esistenti e di progetto, anche con funzione di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.*

<sup>3</sup> Fonte: <https://rdv.app.box.com/s/mx9ex1dmx1sw5718b667j3n3vsitt9u>.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

32d. *Progettare i nuovi tracciati stradali anche sulla base di adeguati studi sulla percezione visiva e sociale, sia dalla strada che dal territorio.*

32e. *Riorganizzare la rete infrastrutturale e gli spazi ad essa afferenti, minimizzando il disturbo visivo provocato dall'eccesso di segnaletica stradale e cartellonistica."*

Il progetto in esame è in linea con l'obiettivo n.32, mirato a migliorare all'Inserimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture, in quanto la proposta prevede ottimizzazioni progettuali basate sullo studio della visibilità dell'opera e prevede interventi di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.

L'intervento in esame, interessando i territori comunali di Longarone e Ponte nelle Alpi, ricade nell'ambito 2 - "Montagna Bellunese" per il quale non risulta essere ancora redatto il relativo PPRA.

### **3.3 VINCOLI E TUTELA PAESISTICO - AMBIENTALE**

#### **3.3.1 Ambito tematico di analisi e fonti conoscitive**

La finalità dell'analisi documentata nel presente paragrafo risiede nel verificare l'esistenza di interferenze fisiche tra le opere in progetto ed il sistema dei vincoli e delle tutele, quest'ultimo inteso con riferimento alle tipologie di beni nel seguito descritte rispetto alla loro natura e riferimenti normativi:

- » *Beni culturali di cui alla parte seconda del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. (Codice dei beni Culturali e del Paesaggio, modificato con D. Lgs. 24.03.2006, n. 157) e segnatamente quelli di cui all'articolo 10 del citato decreto.*
- » *Beni paesaggistici di cui alla parte terza del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. (Codice dei beni Culturali e del Paesaggio, modificato con D. Lgs. 24.03.2006, n. 157) e segnatamente ex artt. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e 142 "Aree tutelate per legge"*
- » *Immobili ed aree sottoposti a tutela dal Piano Paesaggistico (art. 134, co. C del D.Lgs 42/04)*
- » *Aree naturali protette, così come definite dalla L 394/91, ed aree della Rete Natura 2000*

La ricognizione dei vincoli e delle aree soggette a disciplina di tutela è stata operata sulla base delle informazioni tratte dalle seguenti fonti conoscitive:

- » *Geoportale Nazionale<sup>4</sup>, al fine di individuare la localizzazione delle Aree naturali protette ed aree della Rete Natura 2000.*

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

- » *Geoportale della Regione Veneto*<sup>5</sup>, Pianificazione e Vincoli.
- » *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Belluno*<sup>6</sup>. Tavola C (b) Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale.

### 3.3.2 Beni paesaggistici

I Beni Paesaggistici sono disciplinati dall'art. 134 del D.Lgs. n.42 del 2004, il quale sottopone a tutela le seguenti categorie di beni:

- a. gli immobili e le aree indicati all'articolo 136, individuati ai sensi degli articoli da 138 a 141;
- b. le aree indicate all'articolo 142;
- c. gli immobili e le aree comunque sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156.

#### 3.3.2.1 Beni immobili ed aree di notevole interesse pubblico (Articolo 136 del D.Lgs. n.42 del 2004)

Gli immobili e le aree dichiarate di notevole interesse pubblico, disciplinate ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004, sono:

- a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica;
- b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;
- c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale;
- d) le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

I beni immobili ed aree di notevole interesse pubblico sono quei beni e quelle aree individuati come vincoli ambientali e paesistici dalla L. 1497/1939 avente ad oggetto la protezione delle *bellezze naturali*.


**Il progetto infrastrutturale in esame non interferisce con alcuna area dichiarata di notevole interesse pubblico**, la più prossima<sup>7</sup> è posta ad una distanza minima dal tracciato di circa 1,8 Km e ricade nel territorio comunale di Longarone.

<sup>5</sup> Fonte: <https://idt2.regione.veneto.it/idt/webgis/viewer?webgisId=191>

<sup>6</sup> Fonte: [https://www.provincia.belluno.it/myportal/P\\_BL/ptcp/ptcpapprovato](https://www.provincia.belluno.it/myportal/P_BL/ptcp/ptcpapprovato).

<sup>7</sup> "Area comprendente la località conca di caiada caratterizzata da abbondante fauna e flora alpina sita nel Comune di Longarone", istituita con D.M. del 27/11/1975 e pubblicato sulla GU n.13 del 16/01/1976.



S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

### 3.3.2.2 Aree tutelate per legge (Art. 142 del D.Lgs. n. 42 del 2004)

Le aree tutelate per legge, come disciplinato dal D.Lgs. 42/2004, sono quelle categorie di beni introdotte dalla legge Galasso (Legge 8 agosto 1985, n. 431) e poi confermate nell'ordinamento, con modifiche, dal previgente Testo Unico dei Beni Culturali (D.Lgs. 490/99), i vincoli di carattere ricognitivo sono così classificati:

- lett. a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- lett. b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- lett. c) corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui R.D. 1755/1933 per una fascia di 150 metri ciascuna;
- lett. d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
- lett. e) i ghiacciai e i circhi glaciali;
- lett. f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- lett. g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
- lett. h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- lett. i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448;
- lett. l) i vulcani;
- lett. m) le zone di interesse archeologico.


I beni paesaggistici individuati sono riportati nell'elaborato *Carta dei vincoli e delle tutele* (cfr. T00IA14AM-BCT06-08A) al quale si rimanda per maggiori dettagli. Dall'analisi effettuata si evince che il progetto attraversa in più punti i beni paesaggistici, tutelati ai sensi dell'art. 142, c.1 del D.Lgs. 42/2004, denominate *aree tutelate per legge*:

- lett. c) corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui R.D. 1755/1933 per una fascia di 150 metri ciascuna;
- lett. g) i territori coperti da foreste e da boschi;

Il rapporto tra il progetto e i beni paesaggistici è stato schematizzato nella successiva tabella nella quale sono indicati sia i tratti dell'intervento che attraversano le aree tutelate sia quelli che, pur non interferendo con le stesse, sono posti a distanza inferiore a 1000 metri.

AREE TUTELATE PER LEGGE - Art.142, c.1 lett. c) Corsi d'acqua					
COMUNE	TRATTO PROGETTO		BENI PAESAGGISTICI	RAPPORTO PROGETTO – AREA TUTELATA	
	Da	A	DENOMINAZIONE	Attraversamento (A)/Nessuna Interferenza (NI)	
Ponte Nelle Alpi	0+670	0+970	<i>Rio dei Frari</i> lett. c) - Corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna	A	-
	1+120	1+700 km	<i>Fiume Piave</i> lett. c) Corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna	A	-

AREE TUTELATE PER LEGGE - Art.142, c.1 lett. g) Territori coperti da foreste e da boschi				
COMUNE	TRATTO PROGETTO		RAPPORTO PROGETTO – AREA TUTELATA	
	Da	A	Attraversamento (A)/Nessuna Interferenza (NI)	
Ponte Nelle Alpi	0+340	0+660	A	-

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i>  <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

Inoltre, all'interno dell'area di studio sono presenti altre aree tutelate non attraversate dal progetto in esame. Si tratta dei beni individuati nella tabella seguente.

*Tabella 3-2 Aree tutelate non interferite dal progetto*

COMUNI	TRATTO PROGETTO		VINCOLO D.Lgs.42/04, Art.142, c.1	RAPPORTO PROGETTO - AREA TUTELATA
	Da	A		
Ponte Nelle Alpi	0+000	1+700	<i>Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi</i> lett. f) parchi e riserve nazionali o regionali;	Distanza minima 2 km
Ponte Nelle Alpi	0+880	1+700	lett. b) fasce lacuali per una profondità di 300 m da linea di battigia;	Distanza minima 3,1 km
Ponte Nelle Alpi	0+000		lett. d) ambiti montani per la parte eccedente 1600 m s.l.m;	Distanza minima 2,9 km


### 3.3.3 Beni culturali

A livello nazionale, il patrimonio dei beni culturali è riconosciuto e tutelato dal D.Lgs. n.42 del 22.01.2004 "*Codice per i Beni Culturali e del Paesaggio*", come modificato e integrato dal D.Lgs. n.156 del 24.03.2006. Sono soggetti a tutela tutti i beni culturali di proprietà dello Stato, delle Regioni, degli Enti pubblici territoriali, di ogni altro Ente e Istituto pubblico e delle Persone giuridiche private senza fini di lucro sino a quando l'interesse non sia stato verificato dagli organi del Ministero. Sono altresì soggetti a tutela i beni di proprietà di persone fisiche o giuridiche private per i quali è stato notificato l'interesse ai sensi della L.364 del 20 giugno 1909 o della L.778 del 11.06.1922 ("*Tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico*"), ovvero è stato emanato il vincolo ai sensi della L.1089/39 ("*Tutela delle cose di interesse artistico o storico*"), della L.1409 del 30.09.1963 (relativa ai beni archivistici), del D.Lgs. n.490 del 29.10.1999 ("*Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali*") e infine del D.Lgs. 42/04.

Tale categoria di beni trova regolamentazione nella Parte Seconda del succitato D.Lgs. 42/04.

L'analisi sui beni culturali è stata condotta attraverso le banche dati del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e il Turismo, in particolare "Vincoli in Rete"<sup>8</sup>, nelle quali sono catalogate le aree e i beni sottoposti a vincolo culturale, ai sensi del Decreto Legislativo 42/2004. Inoltre, sono stati consultati i P.A.T. di Ponte Nelle Alpi, nello specifico gli elaborati grafici "*Carta dei vincoli e della Pianificazione Territoriale*".

<sup>8</sup> Il progetto vincoli in rete consente l'accesso in consultazione alle informazioni sui beni culturali Architettonici e Archeologici - <http://vincoliinrete.beniculturali.it/vir/vir/vir.html>

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone"		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Relazione Variante Urbanistica</i> <i>Comune di Ponte Nelle Alpi</i>	

Dalla disamina effettuata è emerso che il tracciato di progetto non interferisce con nessuno dei beni culturali presenti nel territorio comunale di Ponte Nelle Alpi.

### 3.3.4 Vincolo idrogeologico

In merito alla presenza di aree sottoposte al regime di vincolo idrogeologico, tutelate ai sensi dell'art.1 R.D.L. n. 3267 del 1923, gli interventi progettuali in esame progetto ricadono in tali aree tutelate ad eccezione di brevi tratti ricadenti nella frazione di Castellavazzo, schematizzati nella seguente tabella.

Tabella 3-3: Vincolo idrogeologico

COMUNE	TRATTO PROGETTO		RAPPORTO PROGETTO - AREE SOTTOPOSTE A VINCOLO IDROGEOLOGICO	
	Da	A	Attraversamento (A)/Nessuna Interferenza (NI)	
Ponte Nelle Alpi	0+000	1+700	A	-

Nella seguente figura sono rappresentate le aree sottoposte a vincolo idrogeologico.



Figura 3-7: Aree soggette a vincolo idrogeologico nell'ambito di studio

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<b>Relazione Variante Urbanistica</b>  <b>Comune di Ponte Nelle Alpi</b>	

#### 4 COMUNE DI PONTE NELLE ALPI

Il P.R.G. vigente del Comune di Ponte Nelle Alpi è stato adottato dalla Giunta Comunale nel 1973 con Deliberazione n. 3 del 03.02.1973 e successivamente approvato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 407 del 30.01.1979; in precedenza il Comune era dotato di Programma di Fabbricazione. A partire dagli anni Ottanta si sono succedute una serie di varianti parziali che hanno integrato il PRG, modificandolo in alcune sue parti, ma lasciandolo invariato nell'impianto originario e nella sua struttura. Il PRG vigente è quindi l'integrazione delle varianti parziali sulla struttura del PRG datato 1973, in particolare:

- Variante n. 1 relativa agli insediamenti esistenti approvata con D.G.R. n. 4049/1982;
- Variante n. 2 relativa alla zona del Nevegàl, approvata con D.G.R. n. 5470/1988;
- Variante n. 5 relativa alla zona Bivio, Pian di Vedoia, Viale Cadore approvata con D.G.R. n. 1992/1992;
- Variante n. 9 relativa alla zona Paludi La Secca, approvata con D.G.R. n. 246/1995;
- Variante n. 10 relativa alla zona dell'Oltrera, approvata con D.G.R. n. 125/1998;
- Variante n. 12 relativa alla zona dei Coi, approvata con D.G.R. n. 126/1998.

Va ricordato che nel 1966 venne approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici (D.M. n. 380/1966) il Piano di Fabbricazione per il trasferimento dell'abitato di Erto e Casso in località Madonna di Vedoja a Polpet e che tale piano è tutt'oggi vigente.

Il PRG ad oltre 35 anni dalla sua formazione, nonostante sia stato integrato e parzialmente modificato, non risponde più alle esigenze del Comune per una gestione efficace del suo territorio.

Per svolgere la verifica della coerenza del progetto in esame con il piano vigente, il tracciato di progetto è stato sovrapposto ad uno stralcio della zonizzazione del P.R.G. vigente del Comune di Ponte Nelle Alpi, approvato con DGR n. 407 del 30/01/1979.

Tabella 4-1 Analisi zonizzazione del PRG vigente nel Comune di Ponte Nelle Alpi negli ambiti di progetto

DA	A	Zona PRG - Art. NTA
0+000 km	0+323 km	<b>AREE ATTREZZATE A PARCO, GIOCO E SPORT (VARIANTE N.5 al PRG) - Art. 38</b> <i>In tali zone potranno essere allestite attrezzature per la sosta e le attività ricreative e sociali all'aperto previa adozione da parte del C.C. di un piano di intervento unitario nel quale può essere prevista la costruzione di servizi igienici/tecnologici, oltre alla collocazione di strutture mobili per la sosta.</i>
		<b>VIABILITA'</b>
0+323 km	0+620 km	<b>VA "Zone destinate a verde agricolo" - Art.20</b> <i>In questa zona possono essere costruiti tutti quei fabbricati che sono pertinenti alla conduzione del fondo: quali stalle, silos, depositi attrezzi, capannoni per allevamenti industriali, ecc.</i> <i>Le costruzioni devono rispettare le caratteristiche prevalenti della tipologia edilizia rurale della zona.</i> <i>La costruzione di nuovi fabbricati non potrà comunque mai avvenire nelle "aree panoramiche di libera visuale" contrassegnate con particolare grafia nelle tavole di azionamento; sono invece ammessi gli ampliamenti purchè gli stessi non superino in altezza l'edificio preesistente e si integrino armonicamente con lo stesso. Nelle "aree panoramiche di libera visuale", per la tutela dei valori paesistici, è fatto divieto di collocare cartelli pubblicitari o insegne; è altresì vietata l'installazione di palificazioni o tralicci per linee aeree elettriche o telefoniche. La realizzazione di impianti quali vigneti, frutteti e similari è consentita purchè detti impianti non vengano integrati da strutture di protezione tipo antigrandine, ancorché temporanee,</i>

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<b>Relazione Variante Urbanistica</b>  <b>Comune di Ponte Nelle Alpi</b>	

DA	A	Zona PRG - Art. NTA
		<p>che possono risultare di ostacolo alla visuale. La piantagione di alberature d'alto fusto non dovrà interferire con le "vedute panoramiche", segnate nelle tavole di azionamento del P.R.G. con apposito simbolo grafico. I fabbricati ad uso abitazione in verde agricolo debbono rispettare le norme igieniche prescritte per le abitazioni in genere. Gli annessi rurali (stalle, capannoni, ecc.) vanno incorporati dal fabbricato destinato ad abitazione e dovranno pertanto avere una netta individualità edilizia. Per quanto attiene alle previsioni di piano è destinata la sottozona di verde agricolo con indice di fabbricabilità non superiore a 0,001 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>. Queste ultime si riferiscono ai terreni a quota superiore a + 900 m. - s.l.m.m. [...] Le fasce di rispetto stradale dovranno inoltre essere tenute sgombre da alberature che limitino la visibilità o possano costituire comunque pericolo. [...] Gli interventi saranno realizzati sulla base di progetti che tengano in debito conto gli aspetti di inserimento delle opere nell'ambiente oltre che le ragioni tecniche ed economiche che le giustificano. Le strade silvo-pastorali devono essere di modeste dimensioni, con riferimento alla larghezza della strada, e dotate di idonee piazzole di scambio dei veicoli in transito. È promossa la selvicoltura con finalità economico-culturali. È ammesso il rimboscimento artificiale di superfici prative abbandonate.</p> <p>È consentito il recupero agricolo di aree marginali, quando in queste non siano già insediate, naturalmente o artificialmente, fasi arbustive o arboree. Su tutte le superfici in cui si rende necessaria l'asportazione degli orizzonti superficiali del terreno e dove saranno effettuati riporti di materiale arido, non direttamente interessate dalle opere d'arte stradali e che quindi rimangono scoperte, dovrà essere riportata un'equa quantità di terreno organico, e si dovrà procedere al ripristino ambientale non oltre il periodo vegetativo successivo a quello in cui sono state terminate le opere stradali; dovranno essere inoltre realizzati raccordi dolci tra sterri, riporti ed il terreno naturale, assimilabili agli andamenti del terreno circostante. È consentita la costruzione di sentieri ed aree di sosta attrezzate a scopo turistico ricreativo ed escursionistico ed il ripristino di quelli esistenti, compresa l'installazione dell'eventuale segnaletica. Compatibilmente con le finalità della zona, nella stessa area devono essere perseguiti i seguenti obiettivi: recupero delle aree di interesse ambientale ad uso pubblico per qualificarle sotto l'aspetto della fruizione sociale e culturale; equilibrata organizzazione dei flussi delle utenze onde evitare fenomeni di eccessiva concentrazione o di incontrollata diffusione, incompatibile con la difesa dell'ambiente; fruizione integrata e complementare degli elementi naturali e storici del territorio, delle attività del tempo libero e di quelle sociali e culturali delle comunità locali.</p> <p>Per conseguire gli obiettivi sopra indicati sono promossi interventi di adeguamento, ripristino e nuovo tracciamento di itinerari escursionistici; deve essere curata una adeguata segnaletica, informazione e divulgazione per l'utilizzo degli stessi e per la conoscenza degli ambienti attraversati.</p> <p>Per salvaguardare l'integrità estetico-paesaggistica del comprensorio, ogni intervento dovrà prevedere adeguati lavori di ripristino ambientale con la realizzazione di schermi vegetali per il mascheramento delle opere; a tale scopo si dovranno utilizzare solo specie in sintonia con la vegetazione del luogo.</p>
0+620 km	0+780 km	<p><b>FASCIA PROTEZIONE NASTRO STRADALE - Art.29</b> A) RISPETTO STRADALE:</p> <p>Le fasce di rispetto stradale non esprimono una destinazione urbanistica, né costituiscono delle autonome zone territoriali omogenee, ma rappresentano dei limiti generali all'edificabilità delle aree situate in fregio alle strade, che si sovrappongono alle destinazioni urbanistiche a queste ultime attribuite dallo strumento urbanistico generale. Su queste zone potranno comunque trovare sede ampliamenti delle strade di cui fanno fregio, impianti di verde decorativo, canalizzazioni di infrastrutture tecnologiche (fognature, acquedotti, linee elettriche, metanodotti ecc.).</p> <p>Per quanto riguarda il distacco dei fabbricati dalle strade, oltre alle norme di cui agli artt. precedenti ed alle indicazioni della zonizzazione di piano, in ogni caso, le costruzioni devono rispettare le distanze prescritte dal D.M. 1404 in data 1/4/1978 e le disposizioni di cui al D.Lgs n. 285/1992 - Nuovo Codice della Strada - e del suo Regolamento di Attuazione. Esse prevalgono sulle indicazioni cartografiche, che devono intendersi indicative, a prescindere che risultino graficamente di ampiezza minore o maggiore, sia ove non fossero riportate nelle tavole di azionamento del Piano Regolatore Generale. La presente disposizione trova applicazione per le nuove costruzioni e per gli interventi di demolizione e ricostruzione, con riferimento a quelle infrastrutture viarie che, alla data di adozione della presente disposizione, siano già state realizzate e/o collaudate e di cui non siano previsti ulteriori ampliamenti.</p>
0+780 km	1+700 km	<p><b>FASCIA PROTEZIONE NASTRO STRADALE - vedi sopra*</b></p>

Inoltre, per completezza d'indagine si riportano i risultati della sovrapposizione della zonizzazione del PAT del Comune di Ponte Nelle Alpi, attualmente in fase di approvazione.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<b>Relazione Variante Urbanistica</b>  <b>Comune di Ponte Nelle Alpi</b>	

Nella seguente tabella si descrivono le zone di PAT interessate dal progetto in esame e i rispettivi usi, disciplinati dalle Norme Tecniche di Attuazione del piano, procedendo da sud verso nord.

Tabella 4-2 Analisi zonizzazione del PAT adottato nel Comune di Ponte Nelle Alpi negli ambiti di progetto

DA	A	Zona PAT - Art. NTA
0+000 km	0+323 km	<b>Viabilità esistente (A.27)</b>
0+323 km	0+660 km	<b>FORMAZIONI BOSCADE - Art. 119</b> <i>Descrizione:</i> parti del territorio che rientrano nel patrimonio boschivo ai sensi della L.R. 52/1978 grazie alle funzioni di interesse generale che svolge, quali quelle ecologica, produttiva, paesaggistica, ricreativa, venatoria sociale e di difesa idrogeologica. <i>Prescrizioni:</i> nelle aree boscate non è ammessa l'apertura di nuove strade, che non siano agro-silvo-pastorali, e di accesso agli edifici esistenti. <i>Interventi ammessi:</i> in queste aree è possibile la riconversione colturale in vigneto e/o frutteto a condizione che vengano effettuati interventi di rimboscimento compensativo. Sono inoltre previste le operazioni di taglio colturale, forestazione e riforestazione, le opere edilizie e gli interventi previsti dai piani generali forestali, nonché i lavori di sistemazione geotecnica e idraulica programmati dagli Enti a ciò preposti.
		<b>AMBITO DEL "PROGETTO PIAVE" - Art. 122</b> <i>Descrizione:</i> è individuato l'ambito del "Progetto Piave" di cui all'allegato B.2.13 del P.T.C.P. che persegue i seguenti obiettivi: - l'attuazione del progetto pilota mediante l'attivazione di forme di concertazione con gli altri enti coinvolti; - il mantenimento e la salvaguardia del corridoio ecologico; - il contenimento e la riduzione del rischio idraulico; - interventi di rinaturalizzazione e di manutenzione ambientale; - obiettivi di valorizzazione come luogo ricreativo. È confermato il mantenimento delle attività agricole, produttive, dei servizi di interesse pubblico, della residenza, delle funzioni residenziali, ricreative, sportive, ecc...
		<b>CORRIDOI TECNOLOGICI - Art. 114</b> <i>Descrizione:</i> parti di territorio destinate ad ospitare gli interventi di riordino della rete di trasmissione nazionale dell'energia elettrica (elettrودotti). In queste zone possono trovare collocazione anche altre infrastrutture tecnologiche a rete. <i>Prescrizioni:</i> i nuovi impianti, attrezzature, linee, strutture fuori terra devono obbligatoriamente essere collocati all'interno di tali zone; le linee interrato possono, nei limiti della vigente normativa in materia, interessare aree esterne ai corridoi.
0+660 km	0+720 km	<b>Corridoi tecnologici</b> <i>*(vedi sopra)</i>
0+720 km	0+860 km	<b>Formazioni boscate</b> <i>*(vedi sopra)</i>
		<b>Ambito del "Progetto Piave"</b> <i>*(vedi sopra)</i>
		<b>Corridoi tecnologici</b> <i>*(vedi sopra)</i>
0+860 km	0+940 km	<b>Formazioni boscate</b> <i>*(vedi sopra)</i>
		<b>Dx - Ambito del "Progetto Piave"</b> <i>*(vedi sopra)</i>
		<b>Corridoi tecnologici</b> <i>*(vedi sopra)</i>
		<b>Sx - Limiti fisici alla nuova edificazione</b> <b>Art. 95 - LIMITI FISICI ALLA NUOVA EDIFICAZIONE</b> <i>Descrizione:</i> Il P.A.T. individua i limiti fisici per lo sviluppo degli insediamenti con particolare riferimento: - alle caratteristiche geomorfologiche del territorio, - alla salvaguardia dei valori ambientali e/o paesaggistici; - alla tutela della integrità agricola.

S.S.51 di Alemagna "Variante di Longarone" Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<b>Relazione Variante Urbanistica</b>  <b>Comune di Ponte Nelle Alpi</b>	

DA	A	Zona PAT - Art. NTA
		<i>Prescrizioni:</i> Fino alla approvazione del P.I. tali limiti non possono essere oltrepassati dalle nuove espansioni, fatte salve possibili varianti di assestamento conseguenti ad approfondimenti di scala, e comunque sempre nel rispetto di invarianti, vincoli e fragilità individuate dallo stesso PAT. <i>Interventi ammessi:</i> Tali limiti, nel rispetto dei principi sopraesposti, vengono specificati con maggior dettaglio nel P.I. che può prevederne parziali variazioni.
0+940 km	1+000 km	<b>Dx - Formazioni boscate</b> <i>*(vedi sopra)</i>
		<b>Dx - Ambito del "Progetto Piave"</b> <i>*(vedi sopra)</i>
		<b>Corridoi tecnologici</b> <i>*(vedi sopra)</i>
		<b>Sx - Limiti fisici alla nuova edificazione</b> <i>*(vedi sopra)</i>
1+000 km	1+220 km	<b>Dx - Formazioni boscate</b> <i>*(vedi sopra)</i>
		<b>Dx - Ambito del "Progetto Piave"</b> <i>*(vedi sopra)</i>
		<b>Corridoi tecnologici</b> <i>*(vedi sopra)</i>
1+220 km	1+400 km	<b>Dx - Formazioni boscate</b> <i>*(vedi sopra)</i>
		<b>Dx - Ambito del "Progetto Piave"</b> <i>*(vedi sopra)</i>
1+400 km	1+700 km	<b>Formazioni boscate</b> <i>*(vedi sopra)</i>
		<b>Ambito del "Progetto Piave"</b> <i>*(vedi sopra)</i>

In conclusione, dall'analisi delle norme e degli elaborati del PAT si evidenzia che il progetto in questione ricade in:

- Zona PAT: Formazioni boscate (art.119)
- Zona PAT: Ambito del "Progetto Piave" (art.122)
- Zona PAT: Corridoi tecnologici (art.114)
- Zona PAT: Limiti fisici alla nuova edificazione (art.95)

Si evidenzia che l'utilizzo di aree zonizzate in maniera non coerente con l'intervento comporterà delle variazioni al PAT.