

**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:**



**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

**ELABORATI GENERALI**

**PARTE 1 – INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INIZIATIVA**



**CODICE PROGETTO**

PROGETTO

LIV. PROG. ANNO

DPVE0407 D 21

**NOME FILE**

T00IA01AMBRE01C

**CODICE ELAB.**

T00IA01AMBRE01

**REVISIONE**

**SCALA:**

C

—

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
D		—	—	—	—
C	Rev. per riscontro ai pareri di CDS preliminare del 14/09/2022	DIC.2022	B. ZIMEI	F.VENTURA	M.CAPASSO
B	REVISIONE A SEGUITO ISTRUTTORIA ANAS AMBIENTE	FEB.2022	B. ZIMEI	F.VENTURA	M.CAPASSO
A	EMISSIONE	NOV.2021	B. ZIMEI	F.VENTURA	M.CAPASSO

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

## INDICE

### **PARTE I – INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INIZIATIVA**

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE E ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>ESCURSUS STORICO: L'INTERVENTO E L'ITER DI DEFINIZIONE PROGETTUALE</b>	<b>23</b>
<b>4</b>	<b>LA RETE E L'INFRASTRUTTURA ATTUALE</b>	<b>25</b>
4.1	LA RETE STRADALE, FERROVIARIA E LOGISTICA ATTUALE	25
4.2	IL RUOLO DELLA INFRASTRUTTURA NEL CONTESTO	29
4.3	L'INFRASTRUTTURA ATTUALE: LA DIMENSIONE FISICA	29
4.4	L'INFRASTRUTTURA ATTUALE: LA DIMENSIONE OPERATIVA	31
<b>5</b>	<b>LA DOMANDA DI TRAFFICO</b>	<b>35</b>
5.1	L'AMBITO ESAMINATO	35
5.2	IL TRAFFICO ATTUALE	36
5.3	IL TRAFFICO ATTESO	39
<b>6</b>	<b>LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: CRITICITÀ E OBIETTIVI</b>	<b>45</b>

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Gruppo di lavoro

Dott.ssa Beatrice Zimei – Coordinamento gruppo di lavoro

Arch. Cristian Bianchi - Pianificazione

Dott. Nicolò Malfatti – Studio delle alternative

Dott. Marco Fiocco – Geologia, Acque

Dott.ssa Eshna Gomes – Territorio, Biodiversità, Inserimento paesaggistico - ambientale

Ing. Filippo Giancola – Rumore e Vibrazioni

Dott.ssa Francesca Quarta – Aria e clima

Ing. Sara Terenzi – Vincoli, Paesaggio e patrimonio culturale

Dott. Luca Basile – Salute Pubblica

Ing. Alessandro Zenti – PMA

Arch. Pasquale Pellone – Elaborazioni grafiche, CAD

Arch. Fernando Tornisiello - Rendering

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		 <b>anas</b> <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

## 1 PREMESSA

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.

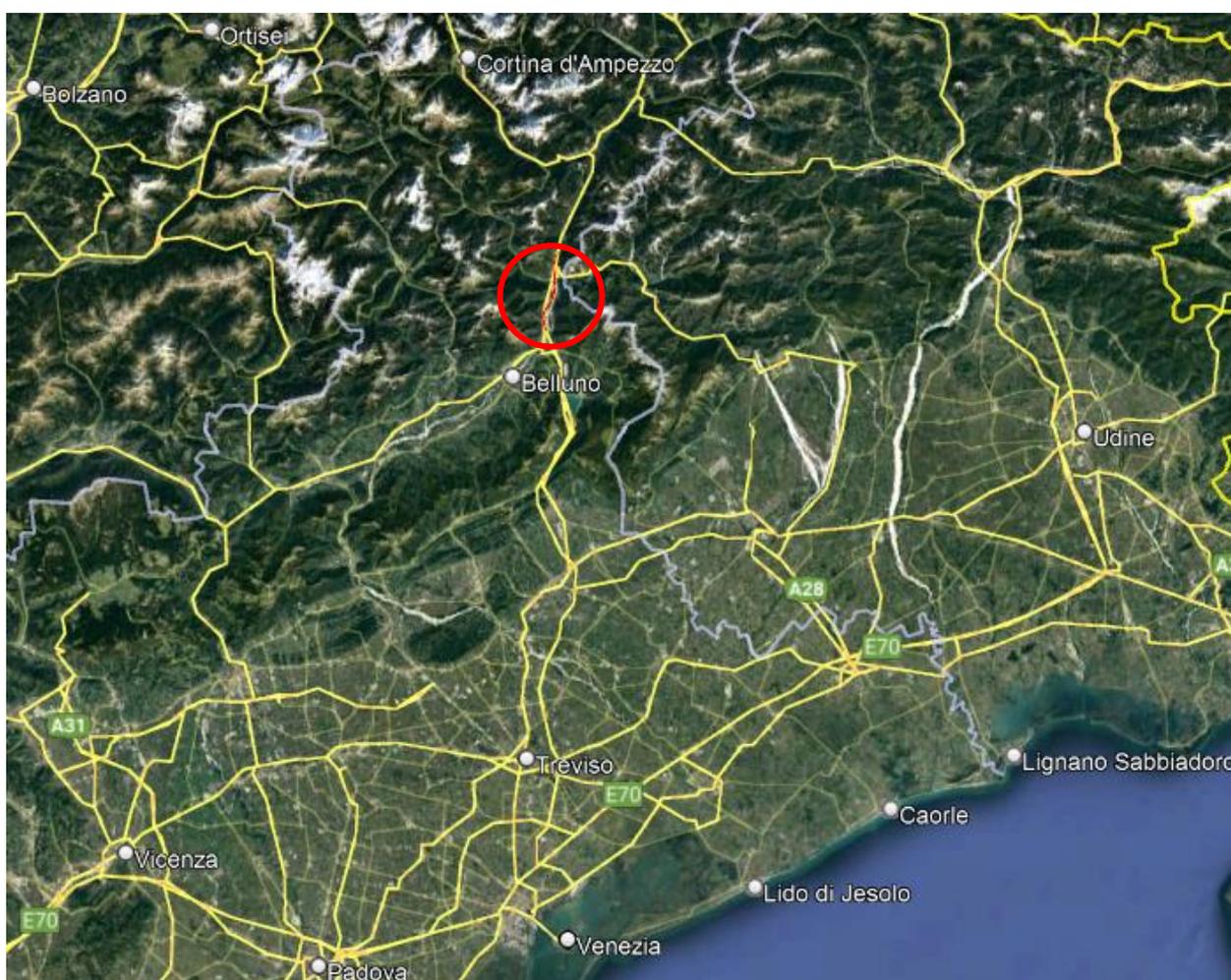


Figura 1-1 – Inquadramento dell'intervento nel contesto territoriale regionale

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

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione</i>	

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 forzosamente 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.

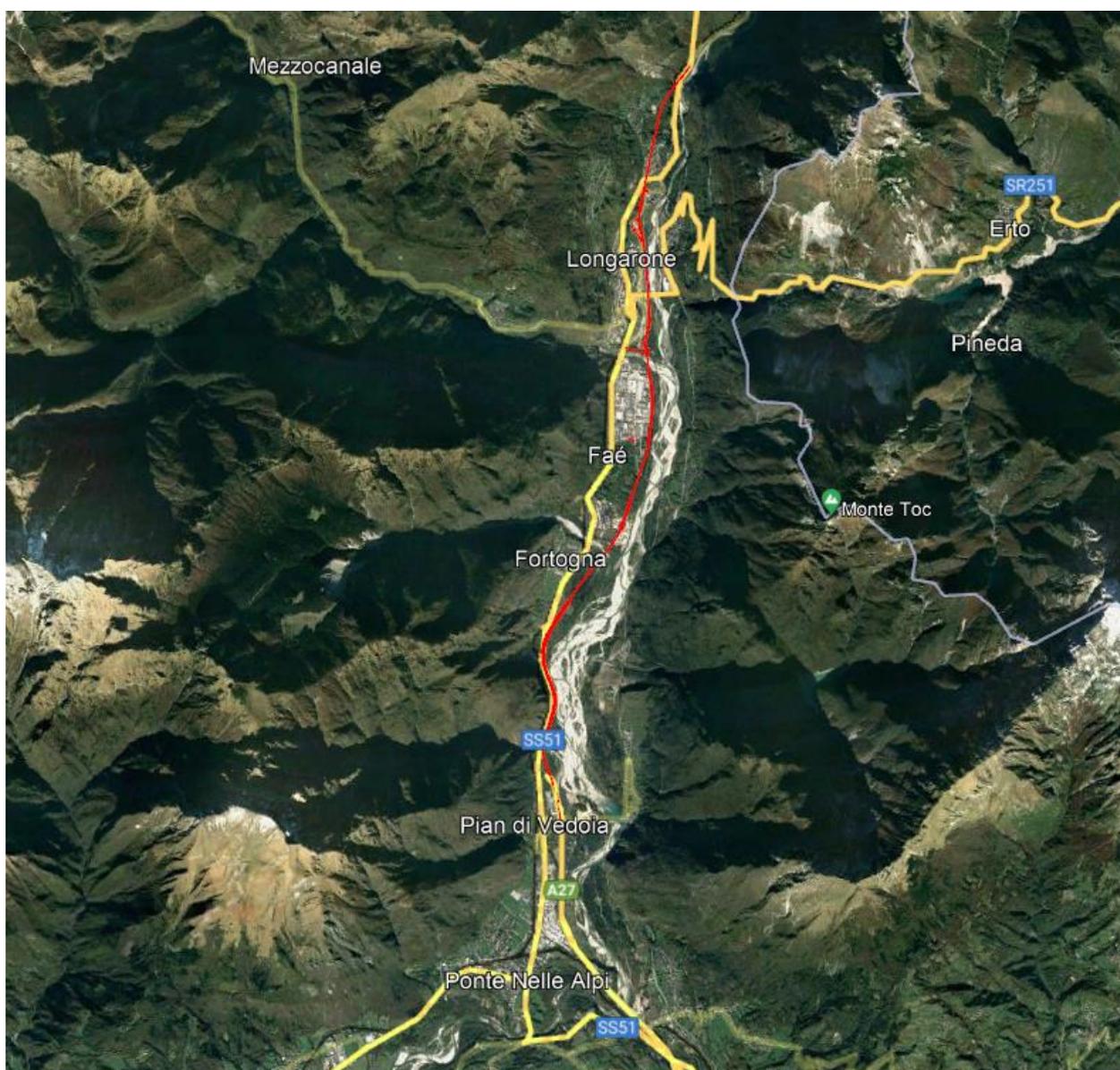


Figura 1-2 – Inquadramento della S.S.51 in corrispondenza dei centri abitati e rappresentazione dell'intervento in progetto.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Il tracciato di progetto ha una lunghezza di circa 11 km. 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 S.S.51 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. Tale soluzione garantisce le più opportune connessioni funzionali tra la viabilità esistente e consente nel contempo la minimizzazione delle interferenze idrauliche

Nella realizzazione dell'opera e nella valutazione delle interferenze, tra la stessa e il reticolo idrografico presente, oltre a considerare gli effetti e quindi i livelli idrici massimi raggiunti in corrispondenza di eventi con tempo di ritorno 200 anni, si sono tenute in considerazione le raccomandazioni rappresentate dall'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali che prevedono che la progettazione si svolga in funzione del livello massimo raggiunto per eventi con tempo di ritorno 300 anni. Al fine di garantire la sicurezza idraulica l'intero tracciato di progetto è stato sviluppato considerando come massimo livello quello calcolato con tempo di ritorno pari a 300 anni.

Altimetricamente il tracciato prevede ampi tratti su rilevato che consentono la realizzazione delle opere di attraversamento idraulico ed una opportuna sopraelevazione del corpo stradale. I tratti in rilevato sono intervallati da viadotti per il superamento delle incisioni più importanti.

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 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione</i>	

## 2 LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE E ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO

---

Dal punto di vista strettamente procedurale-ambientale, il riferimento normativo è rappresentato dal Testo unico ambientale D.lgs. 152/06 e smi modificato dal D.lgs. 104/17. Il testo unico, oltre a disciplinare le principali procedure in termini di valutazioni ambientali (con particolare riferimento alla Valutazione di Impatto Ambientale e alla Verifica di Assoggettabilità alla VIA), individua la tipologia e le classi dimensionali degli interventi che devono essere sottoposti alle procedure di valutazione ambientale, nonché l'ente competente alla valutazione (Stato o Regione).

L'opera in progetto consiste nella realizzazione di una variante alla S.S. 51 di "Alemagna", di circa in 11,2 km, in corrispondenza del centro abitato di Longarone. La categoria del progetto dell'opera è C1 «strade extraurbane secondarie di interesse nazionale».

In base alla classificazione funzionale dell'opera in progetto (C1), l'opera rientra al punto 2 dell'allegato II-bis (Progetti sottoposti alla Verifica di Assoggettabilità a VIA di competenza statale) alla parte seconda del citato D.lgs. 152/06 e smi.

Le peculiarità dell'opera, le caratteristiche del corridoio in cui si inserisce, con le sensibilità specifiche dovute alla presenza del Fiume Piave, nonché gli aspetti emersi nel corso dell'iter di definizione dell'intervento (cfr. paragrafo successivo), fanno ritenere più opportuno richiedere direttamente l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto.

Il tracciato dell'opera non rientra in aree naturali protette ma risulta adiacente al confine del sito della Rete Natura 2000 ZPS Dolomiti del Cadore e del Comelico (codice IT3230089) e in prossimità della ZSC Val Tovanello Bosconero (codice IT3230031).

Oltre alla normativa ambientale occorre tenere in considerazione quanto definito dal Codice dei contratti pubblici (D.Lgs n. 50 del 18 aprile 2016 e ss.mm.ii.) che all'art.23 - Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi, comma 5 stabilisce che:

*"Il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire. Per i lavori pubblici di importo pari o superiore alla soglia di cui all'articolo 35 anche ai fini della programmazione di cui all'articolo 21, comma 3, nonché per l'espletamento delle procedure di dibattito pubblico di cui all'articolo 22 e per i concorsi di progettazione e di idee di cui all'articolo 152, il progetto di fattibilità è preceduto dal documento di fattibilità delle alternative progettuali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera ggggg-quater), nel rispetto dei contenuti di cui al regolamento previsto dal comma 3 del presente articolo. Resta ferma la facoltà della Stazione appaltante di richiedere la redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali*

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<b>Studio di Impatto Ambientale</b> <b>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</b>	

*anche per lavori pubblici di importo inferiore alla soglia di cui all'articolo 35. Nel progetto di fattibilità tecnica ed economica, il progettista sviluppa, nel rispetto del quadro esigenziale, tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al comma 1, nonché gli elaborati grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche, secondo le modalità previste nel regolamento di cui al comma 3, ivi compresa la scelta in merito alla possibile suddivisione in lotti funzionali. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica deve consentire, ove necessario, l'avvio della procedura espropriativa".*

Il D.Lgs. 50/2016e ss.mm.ii., inoltre, sancisce che, nelle more dell'emanazione di specifico Decreto Ministeriale col quale saranno sanciti i contenuti minimi della progettazione nei tre livelli progettuali, si applicano le disposizioni del DPR 207/2010.

**Il presente studio costituisce lo Studio di Impatto Ambientale, redatto ex D.lgs 152/2006 e smi, del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica di "S.S. 51 'Alemagna', Variante di Longarone".**

Il Decreto legislativo 16 giugno 2017 n.104 (GU n. 156 del 6 luglio 2017), entrato in vigore il 21 luglio 2017, attua la Direttiva 2014/52/UE concernente la Valutazione di Impatto Ambientale di determinati progetti pubblici e privati e modifica il Dlgs 152/2006, parte II, Titolo III (Valutazione di Impatto Ambientale).

L'art. 26 del Dlgs 104/2017, co.1, lett. b) abroga il DPCM 27 dicembre 1988 recante norme tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale. I contenuti dello Studio di Impatto Ambientale sono definiti dall'art. 11 che modifica l'art. 22 del 152/2006 (Studio di Impatto Ambientale) e dall'Allegato VII (Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale di cui all'articolo 22).

Lo studio è stato redatto sulla base del D.Lgs. 104/2017 e si discosta in termini formali e sostanziali dalle versioni consolidate degli Studi di Impatto Ambientali redatte secondo le normative precedentemente vigenti, ora abrogate. Sotto il profilo formale, le differenze maggiori consistono nell'abbandono della struttura del SIA secondo i tre "quadri di riferimento" programmatico, progettuale e ambientale. In base al nuovo D.Lgs. 104/2017 il SIA appare come una relazione unica.

Sotto il profilo dei contenuti, forse la differenza più evidente riguarda la mancanza, nella nuova normativa, di un chiaro riferimento al quadro di riferimento programmatico o, quanto meno, all'analisi degli strumenti (piani e programmi, generali e settoriali) che ai sensi del DPCM 1988 costituivano il quadro programmatico.

Va comunque detto che il presente studio analizza tutti i piani/programmi i cui contenuti concorrono a definire il quadro vincolistico e programmatico nel quale il progetto si inserisce e che deve essere esaminato anche ai sensi della rinnovata normativa ai fini della necessaria verifica vincolistica e della coerenza programmatica.

Il quadro seguente riporta i capitoli del presente Studio di Impatto Ambientale e le corrispondenze con l'Allegato VII della Parte II del D.lgs 152/2006 così come modificato dal D. Lgs. 104/2017 (colonna a destra).

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione</i>	

Parte, Capitolo e Titolo della relazione generale di SIA		D.lgs 152/2006 e smi – Allegato VII	
Parte I	Cap. 1	Premessa	
	Cap. 2	La procedura di valutazione ambientale e articolazione dello studio	
	Cap. 3	Escursus storico: l'intervento e iter di definizione progettuale	
	Cap. 4	La rete e l'infrastruttura attuale	
	Cap. 5	La domanda di traffico	
	Cap. 6	Le motivazioni alla base dell'iniziativa: criticità e obiettivi	
Parte II – Scenario di base	Capitoli da 1 a 8	Il contesto ambientale	3. La descrizione degli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente (scenario di base) e una descrizione generale della sua probabile evoluzione in caso di mancata attuazione del progetto, nella misura in cui i cambiamenti naturali rispetto allo scenario di base possano essere valutati con uno sforzo ragionevole in funzione della disponibilità di informazioni ambientali e conoscenze scientifiche.
Parte III – Inquadramento programmatico e Studio delle alternative	Cap. 1	Finalità e articolazione del documento	
	Cap. 2	Inquadramento e storia del progetto	
	Cap. 3	Obiettivi del progetto	
	Cap. 4	Alternative considerate	
	Cap. 5	Inquadramento programmatico e verifiche di coerenza e conformità	1. a) la descrizione dell'ubicazione del progetto, anche in riferimento alle tutele e ai vincoli presenti;
	Cap. 6	Inquadramento vincolistico e verifiche	
	Capitoli 7 e 8	Studio delle alternative	2. Una descrizione delle principali alternative ragionevoli del progetto (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelle relative alla concezione del progetto, alla tecnologia, all'ubicazione, alle dimensioni e alla portata) prese in esame dal proponente, compresa l'alternativa zero, adeguate al progetto proposto e alle sue caratteristiche specifiche, con

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Parte, Capitolo e Titolo della relazione generale di SIA			D.lgs 152/2006 e smi – Allegato VII
			indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale, e la motivazione della scelta progettuale, sotto il profilo dell'impatto ambientale, con una descrizione delle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato.
Parte IV – Inquadramento progettuale	Cap. 1	La configurazione di progetto e le opere	1. Descrizione del progetto, comprese in particolare: b) una descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto, compresi, ove pertinenti, i lavori di demolizione necessari, nonché delle esigenze di utilizzo del suolo durante le fasi di costruzione e di funzionamento;
	Cap. 2	Cantierizzazione	1. d) una valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni previsti, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, inquinamento dell'acqua, dell'aria, del suolo e del sottosuolo, rumore, vibrazione, luce, calore, radiazione, e della quantità e della tipologia di rifiuti prodotti durante le fasi di costruzione e di funzionamento;
Parte V	Tutti i capitoli	Gli impatti del progetto sui fattori ambientali e mitigazioni	4. Una descrizione dei fattori specificati all'articolo 5, comma 1, lettera c), del presente decreto potenzialmente soggetti a impatti ambientali dal progetto proposto, con particolare riferimento alla popolazione, salute umana, biodiversità (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, fauna e flora), al territorio (quale, a titolo esemplificativo e non esaustivo, sottrazione del territorio), al suolo (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, erosione, diminuzione di materia organica, compattazione, impermeabilizzazione), all'acqua (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, modificazioni idromorfologiche, quantità e qualità), all'aria, ai fattori climatici (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, emissioni di gas a effetto serra, gli impatti rilevanti per l'adattamento), ai beni materiali, al patrimonio culturale, al patrimonio agroalimentare, al paesaggio, nonché all'interazione tra questi vari fattori.
			5. Una descrizione dei probabili impatti ambientali rilevanti del progetto proposto, dovuti, tra l'altro: a) alla costruzione e all'esercizio del progetto, inclusi, ove pertinenti, i lavori di demolizione; b) all'utilizzazione delle risorse naturali, in particolare del territorio, del suolo, delle risorse idriche e

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Parte, Capitolo e Titolo della relazione generale di SIA	D.lgs 152/2006 e smi – Allegato VII
	<p>della biodiversità, tenendo conto, per quanto possibile, della disponibilità sostenibile di tali risorse;</p> <p>c) all'emissione di inquinanti, rumori, vibrazioni, luce, calore, radiazioni, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti;</p> <p>d) ai rischi per la salute umana, il patrimonio culturale, il paesaggio o l'ambiente (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, in caso di incidenti o di calamità);</p> <p>e) al cumulo con gli effetti derivanti da altri progetti esistenti e/o approvati, tenendo conto di eventuali criticità ambientali esistenti, relative all'uso delle risorse naturali e/o ad aree di particolare sensibilità ambientale suscettibili di risentire degli effetti derivanti dal progetto;</p> <p>f) all'impatto del progetto sul clima (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, natura ed entità delle emissioni di gas a effetto serra) e alla vulnerabilità del progetto al cambiamento climatico;</p> <p>g) alle tecnologie e alle sostanze utilizzate.</p> <p>La descrizione dei possibili impatti ambientali sui fattori specificati all'articolo 5, comma 1, lettera c), del presente decreto include sia effetti diretti che eventuali effetti indiretti, secondari, cumulativi, transfrontalieri, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto.</p> <p>6. La descrizione da parte del proponente dei metodi di previsione utilizzati per individuare e valutare gli impatti ambientali significativi del progetto, incluse informazioni dettagliate sulle difficoltà incontrate nel raccogliere i dati richiesti (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, carenze tecniche o mancanza di conoscenze) nonché sulle principali incertezze riscontrate.</p> <p>7. (parte) Una descrizione delle misure previste per evitare, prevenire, ridurre o, se possibile, compensare gli impatti ambientali significativi e negativi identificati del progetto [...]. Tale descrizione deve spiegare in che misura gli impatti ambientali significativi e negativi sono evitati, prevenuti, ridotti o compensati e deve riguardare sia le fasi di costruzione che di funzionamento.</p>
Relazione piano di monitoraggio ambientale	7. (parte) Una descrizione [...] delle eventuali disposizioni di monitoraggio (quale, a titolo

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<b>Studio di Impatto Ambientale</b> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Parte, Capitolo e Titolo della relazione generale di SIA	D.lgs 152/2006 e smi – Allegato VII
	esemplificativo e non esaustivo, la preparazione di un'analisi ex post del progetto)

La Sintesi Non Tecnica di cui al punto 10 dell'Allegato VII del Dlgs 104/2017, presentata come documento allegato al presente Studio, è stata redatta sulla base delle "Linee Guida per la predisposizione della Sintesi non Tecnica dello Studio di Impatto Ambientale" predisposte dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare".

Compongono lo Studio di Impatto Ambientale i seguenti elaborati cartografici e documenti:

<b>0 7 STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE</b>												
<b>0 7 0 1 ELABORATI GENERALI</b>												
T	0	0	IA	0	1	AMB	RE	0	1	C	Parte 1 - Inquadramento generale dell'iniziativa	-
T	0	0	IA	0	1	AMB	RE	0	2	C	Parte 2 - Lo scenario di base	-
T	0	0	IA	0	1	AMB	RE	0	3	C	Parte 3 - Studio delle alternative	-
T	0	0	IA	0	1	AMB	RE	0	4	B	Parte 4 - Inquadramento progettuale	-
T	0	0	IA	0	1	AMB	RE	0	5	C	Parte 5 - Le valutazioni	-
T	0	0	IA	0	1	AMB	RE	0	6	A	Parte 6 - Lista di controllo per la VIA (art.23 D.Lgs.152/2006)	-
T	0	0	IA	0	1	AMB	CO	0	1	A	Corografia generale	1:10.000
<b>0 7 0 2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E SISTEMA VINCOLISTICO</b>												
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	1	A	Pianificazione territoriale di area vasta - PTRG	1:25.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	2	B	Pianificazione territoriale di area vasta - PTCP	1:25.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	3	B	Piano di assetto territoriale - Comune di Ponte nelle Alpi	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	4	B	Piano di assetto territoriale - Comune di Longarone 1/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	5	B	Piano di assetto territoriale- Comune di Longarone 2/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	6	B	Estratti PAI - Carta della pericolosità geologica 1/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	7	B	Estratti PAI - Carta della pericolosità geologica 2/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	8	B	Estratti PAI - Carta della pericolosità geologica 3/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	9	B	Estratti PGRA - Carta della pericolosità idraulica 1/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	1	0	B	Estratti PGRA- Carta della pericolosità idraulica 2/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	1	1	B	Estratti PGRA- Carta della pericolosità idraulica 3/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	1	2	B	Carta dei Vincoli e delle tutele 1/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	1	3	B	Carta dei Vincoli e delle tutele 2/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	1	4	B	Carta dei Vincoli e delle tutele 3/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	1	5	B	Carta delle aree protette e della Rete Natura 2000	1:25.000

Cod VE407

*Studio di Impatto Ambientale*  
*Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione*

T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	1	6	B	PRG - Ex Comune d Castellavazzo	1:5.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	1	7	B	PRG Comune di Ponte nelle Alpi	1:5.000
0			7	0	3						<b>TRACCIATO DI PROGETTO</b>	
T	0	0	IA	0	3	AMB	PP	0	1	B	Planimetria su fotomosaico	1:5.000
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	0	1	B	Planimetria e profilo longitudinali alternativa prescelta 1/7	1:2000/200
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	0	2	B	Planimetria e profilo longitudinali alternativa prescelta 2/7	1:2000/200
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	0	3	B	Planimetria e profilo longitudinali alternativa prescelta 3/7	1:2000/200
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	0	4	B	Planimetria e profilo longitudinali alternativa prescelta 4/7	1:2000/200
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	0	5	B	Planimetria e profilo longitudinali alternativa prescelta 5/7	1:2000/200
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	0	6	B	Planimetria e profilo longitudinali alternativa prescelta 6/7	1:2000/200
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	0	7	B	Planimetria e profilo longitudinali alternativa prescelta 7/7	1:2000/200
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	0	8	A	B	varie
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	0	9	B	Repertorio delle sezioni tipo corpo stradale e delle opere d'arte 2/2	varie
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	1	0	B	Cantierizzazione: ubicazione delle aree di cantiere e viabilità di servizio 1/3	1:2000
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	1	1	B	Cantierizzazione: ubicazione delle aree di cantiere e viabilità di servizio 2/3	1:2000
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	1	2	B	Cantierizzazione: ubicazione delle aree di cantiere e viabilità di servizio 3/3	1:2000
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	1	3	B	Schede di cantiere - Cantiere Base 01	varie
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	1	4	B	Schede di cantiere - Cantiere Base 02	varie
T	0	0	IA	0	3	AMB	ST	1	5	B	Planimetria ubicazione cave e discariche	1:75000
T	0	0	IA	0	3	AMB	PL	0	1	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale e sest di impianto 1/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	3	AMB	PL	0	2	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale e sest di impianto 2/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	3	AMB	PL	0	3	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale e sest di impianto 3/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	3	AMB	PL	0	4	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale e sest di impianto 4/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	3	AMB	PL	0	5	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale e sest di impianto 5/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	3	AMB	SZ	0	1	A	Sezioni e dettagli interventi opere a verde 1/2	varie
T	0	0	IA	0	3	AMB	SZ	0	2	A	Sezioni e dettagli interventi opere a verde 2/2	varie
0			7	0	4						<b>ALTERNATIVE AL PROGETTO</b>	
T	0	0	IA	0	4	AMB	ST	0	1	A	Planimetrie e profili longitudinali delle alternative considerate	Varie
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	1	A	Carta dei Condizionamenti in relazione alle alternative	Varie
0			7	0	5						<b>ANALISI AMBIENTALE</b>	
0			7	0	5	0	1				<b>ARIA</b>	
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	1	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam-Tav. 1/5	1:5.000

Cod VE407

*Studio di Impatto Ambientale*  
*Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione*

T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	2	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam - Tav. 2/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	3	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam - Tav. 3/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	4	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam - Tav. 4/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	5	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam - Tav. 5/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	6	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam - Tav. 1/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	7	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam - Tav. 2/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	8	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam - Tav. 3/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	9	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam - Tav. 4/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	0	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam - Tav. 5/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	1	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam - Tav. 1/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	2	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam - Tav. 2/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	3	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam - Tav. 3/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	4	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam - Tav. 4/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	5	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam - Tav. 5/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	6	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam - Tav. 1/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	7	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam - Tav. 2/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	8	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam - Tav. 3/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	9	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam - Tav. 4/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	2	0	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam - Tav. 5/5	1:5.000
0	7	0	5	0	2						<b>GEOLOGIA E ACQUE</b>	
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	1	B	Carta geologica - Tav. 1/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	2	B	Carta geologica - Tav. 2/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	3	B	Carta geologica - Tav. 3/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	4	B	Carta geologica - Tav. 4/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	5	B	Carta geologica - Tav. 5/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	6	B	Carta geologica - Tav. 6/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	7	B	Carta geomorfologica - Tav. 1/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	8	B	Carta geomorfologica - Tav. 2/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	9	B	Carta geomorfologica - Tav. 3/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	1	0	B	Carta geomorfologica - Tav. 4/6	1:2000

Cod VE407

*Studio di Impatto Ambientale*  
*Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione*

T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	1	1	B	Carta geomorfologica - Tav. 5/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	1	2	B	Carta geomorfologica - Tav. 6/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	1	3	B	Carta idrogeologica Tav. 1/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	1	4	B	Carta idrogeologica Tav. 2/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	1	5	B	Carta idrogeologica Tav.31/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	1	6	B	Carta idrogeologica Tav. 4/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	1	7	B	Carta idrogeologica Tav. 5/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	1	8	B	Carta idrogeologica Tav. 6/6	1:2000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	1	9	B	Corografia dei bacini idrografici	1:25.000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	2	0	B	Planimetria ubicazione cave e discariche	1:75.000
0	7	0	5	0	3						<b>TERRITORIO, SUOLO E PATRIMONIO AGROALIMENTARE</b>	
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	1	B	Carta dell'uso del suolo - matrice agricola - Tav. 1/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	2	B	Carta dell'uso del suolo - matrice agricola - Tav. 2/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	3	B	Carta dell'uso del suolo - matrice agricola - Tav. 3/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	4	B	Carta dell'uso del suolo - matrice naturale - Tav. 1/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	5	B	Carta dell'uso del suolo - matrice naturale - Tav. 2/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	6	B	Carta dell'uso del suolo - matrice naturale - Tav. 3/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	7	B	Carta dell'uso del suolo - matrice antropica - Tav. 1/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	8	B	Carta dell'uso del suolo - matrice antropica - Tav. 2/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	9	B	Carta dell'uso del suolo - matrice antropica - Tav. 3/3	1:10.000
0	7	0	5	0	4						<b>BIODIVERSITA'</b>	
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	1	B	Carta della vegetazione reale - Tav. 1/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	2	B	Carta della vegetazione reale - Tav. 2/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	3	B	Carta della vegetazione reale - Tav. 3/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	4	B	Carta degli ecosistemi, della rete ecologica e della fauna - Tav. 1/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	5	B	Carta degli ecosistemi, della rete ecologica e della fauna - Tav. 2/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	6	B	Carta degli ecosistemi, della rete ecologica e della fauna - Tav. 3/3	1:10.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	7	B	Carta delle aree boscate interferite - Tav. 1/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	8	B	Carta delle aree boscate interferite - Tav. 2/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	9	B	Carta delle aree boscate interferite - Tav. 3/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	1	0	B	Carta delle aree boscate interferite - Tav. 4/5	1:5.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	1	1	B	Carta delle aree boscate interferite - Tav. 5/5	1:5.000
0	7	0	5	0	5						<b>INQUINAMENTO ACUSTICO</b>	

Cod VE407

*Studio di Impatto Ambientale*  
*Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione*

T	0	0	IA	0	9	AMB	RE	0	1	C	<b>Relazione acustica</b>	-
T	0	0	IA	0	9	AMB	RE	0	2	B	Censimento dei ricettori impattati	-
T	0	0	IA	0	9	AMB	RE	0	3	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam (campagna di misura)	-
T	0	0	IA	0	9	AMB	RE	0	4	C	Tabelle valori acustici in fase di cantiere	-
T	0	0	IA	0	9	AMB	RE	0	5	B	Tabelle valori acustici (ante operam, post operam post mitigazione)	-
T	0	0	IA	0	9	AMB	PL	0	1	C	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura 1/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	PL	0	2	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura 2/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	PL	0	3	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura 3/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	PL	0	4	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura 4/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	PL	0	5	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura 5/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	PL	0	6	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura 6/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	PL	0	7	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura 7/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	PL	0	8	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura 8/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	PL	0	9	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura 9/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	PL	1	0	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura 10/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	PL	1	1	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura 11/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	PL	1	2	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura 12/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	1	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) 1/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	2	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) 2/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	3	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) 3/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	4	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) 4/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	5	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) 5/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	6	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) 6/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	7	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) 7/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	8	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) 8/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	9	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) 9/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	1	0	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) 10/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	1	1	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) 11/12	1:2.000

Cod VE407

*Studio di Impatto Ambientale*  
*Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione*

T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	1	2	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) 12/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	1	3	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturmo (Mappe orizzontali) 1/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	1	4	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturmo (Mappe orizzontali) 2/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	1	5	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturmo (Mappe orizzontali) 3/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	1	6	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturmo (Mappe orizzontali) 4/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	1	7	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturmo (Mappe orizzontali) 5/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	1	8	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturmo (Mappe orizzontali) 6/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	1	9	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturmo (Mappe orizzontali) 7/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	2	0	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturmo (Mappe orizzontali) 8/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	2	1	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturmo (Mappe orizzontali) 9/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	2	2	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturmo (Mappe orizzontali) 10/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	2	3	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturmo (Mappe orizzontali) 11/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	2	4	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturmo (Mappe orizzontali) 12/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	2	5	C	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) 1/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	2	6	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) 2/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	2	7	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) 3/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	2	8	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) 4/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	2	9	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) 5/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	3	0	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) 6/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	3	1	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) 7/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	3	2	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) 8/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	3	3	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) 9/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	3	4	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) 10/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	3	5	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) 11/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	3	6	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) 12/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	3	7	C	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) 1/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	3	8	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) 2/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	3	9	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) 3/12	1:2.000

Cod VE407

*Studio di Impatto Ambientale*  
*Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione*

T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	4	0	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) 4/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	4	1	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) 5/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	4	2	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) 6/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	4	3	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) 7/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	4	4	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) 8/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	4	5	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) 9/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	4	6	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) 10/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	4	7	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) 11/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	4	8	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) 12/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	4	9	C	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) 1/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	5	0	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) 2/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	5	1	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) 3/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	5	2	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) 4/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	5	3	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) 5/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	5	4	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) 6/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	5	5	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) 7/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	5	6	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) 8/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	5	7	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) 9/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	5	8	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) 10/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	5	9	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) 11/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	6	0	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) 12/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	6	1	C	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturmo (Mappe orizzontali) 1/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	6	2	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturmo (Mappe orizzontali) 2/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	6	3	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturmo (Mappe orizzontali) 3/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	6	4	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturmo (Mappe orizzontali) 4/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	6	5	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturmo (Mappe orizzontali) 5/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	6	6	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturmo (Mappe orizzontali) 6/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	6	7	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturmo (Mappe orizzontali) 7/12	1:2.000

Cod VE407

*Studio di Impatto Ambientale*  
*Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione*

T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	6	8	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) 8/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	6	9	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) 9/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	7	0	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) 10/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	7	1	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) 11/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	7	2	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) 12/12	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	7	3	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) 1/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	7	4	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) 2/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	7	5	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) 3/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	7	6	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam e post mitigazione Diurno e Notturno (Mappe verticali)	varie
T	0	0	IA	0	9	AMB	DT	0	1	C	Dimensionamento degli interventi di mitigazione - Planimetria 1/2	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	DT	0	2	C	Dimensionamento degli interventi di mitigazione - Planimetria 2/2	1:2.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	DT	0	3	B	Dimensionamento degli interventi di mitigazione - Tipologici	varie
0	7	0	5	0	6						<b>PAESAGGIO</b>	
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	1	A	Carta del contesto e della struttura del paesaggio	1:25.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	2	A	Morfologia del paesaggio	1:25.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	3	B	Elementi di struttura del paesaggio	1:10.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	4	B	Elementi di struttura del paesaggio	1:10.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	5	B	Elementi di struttura del paesaggio	1:10.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	6	A	Documentazione fotografica	-
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	7	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità 1/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	8	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità 2/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	9	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità 3/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	1	0	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità 4/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	1	1	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità 5/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	1	2	B	Studio cromatico e particolari architettonici - Viadotto Fiera 1/2	varie
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	1	3	B	Studio cromatico e particolari architettonici - Viadotto Fiera 2/2	varie
T	0	0	IA	1	0	AMB	FO	0	1	C	Fotosimulazioni	varie
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	1	4	A	Mitigazioni paesaggistiche in fase di cantiere	varie
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	1	5	A	Mitigazioni paesaggistiche aree imbocco Galleria Castellavazzo	varie
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	1	6	A	Mitigazioni paesaggistiche viadotti	varie
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	1	7	A	Sistemazione area viadotto Fiera Longarone	varie

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> GRUPPO FS ITALIANE
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Inoltre, lo Studio di Impatto Ambientale è accompagnato dai seguenti studi:

0		7		0		7		MONITORAGGIO AMBIENTALE				
T	0	0	IA	1	2	MOA	RE	0	1	C	Relazione piano di monitoraggio ambientale	R
T	0	0	IA	1	2	MOA	PL	0	1	C	Planimetria con ubicazione punti di monitoraggio 1/5	1:5000
T	0	0	IA	1	2	MOA	PL	0	2	C	Planimetria con ubicazione punti di monitoraggio 2/5	1:5000
T	0	0	IA	1	2	MOA	PL	0	3	C	Planimetria con ubicazione punti di monitoraggio 3/5	1:5000
T	0	0	IA	1	2	MOA	PL	0	4	C	Planimetria con ubicazione punti di monitoraggio 4/5	1:5000
T	0	0	IA	1	2	MOA	PL	0	5	C	Planimetria con ubicazione punti di monitoraggio 5/5	1:5000
0		7		0		8		INCIDENZA SITI RETE NATURA 2000				
T	0	0	IA	1	3	AMB	RE	0	1	B	Studio di incidenza	
T	0	0	IA	1	3	AMB	CT	0	1	B	Carta delle aree protette e della Rete Natura 2000	1:25.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	CT	0	2	B	Carta della vegetazione	1:10.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	CT	0	3	B	Carta degli habitat Natura 2000	Varie
0		8		RELAZIONE PAESAGGISTICA								
T	0	0	IA	1	4	AMB	RE	0	1	C	Relazione generale	-
T	0	0	IA	1	4	AMB	PP	0	1	A	Planimetria su fotomosaico	1:10.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	0	1	A	Pianificazione territoriale di area vasta - PTRG	1:25.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	0	2	B	Pianificazione territoriale di area vasta - PTCP	1:25.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	0	3	B	Piano di assetto territoriale- Comune di Ponte nelle Alpi	1:10.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	0	4	B	Piano di assetto territoriale - Comune di Longarone 1/2	1:10.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	0	5	B	Piano di assetto territoriale - Comune di Longarone 2/2	1:10.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	0	6	B	Carta dei Vincoli e delle tutele 1/3	1:10000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	0	7	B	Carta dei Vincoli e delle tutele 2/3	1:10000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	0	8	B	Carta dei Vincoli e delle tutele 3/3	1:10000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	0	9	A	Documentazione fotografica	-
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	1	0	B	Carta dell'uso del suolo 1/3	1:10.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	1	1	B	Carta dell'uso del suolo 2/3	1:10.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	1	2	B	Carta dell'uso del suolo 3/3	1:10.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	1	3	A	Carta del contesto	1:25.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	1	4	A	Morfologia del paesaggio	1:25.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	1	5	B	Elementi di struttura del paesaggio 1/3	1:10.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	1	6	B	Elementi di struttura del paesaggio 2/3	1:10.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	1	7	B	Elementi di struttura del paesaggio 3/3	1:10.000

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		 <b>ANAS</b> <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<b>Studio di Impatto Ambientale</b> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	1	8	B	Sezioni ambientali e vegetazione reale	varie
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	1	9	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità 1/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	2	0	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità 2/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	2	1	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità 3/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	2	2	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità 4/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	2	3	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità 5/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	PL	0	1	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale e sestì di impianto 1/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	PL	0	2	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale e sestì di impianto 2/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	PL	0	3	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale e sestì di impianto 3/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	PL	0	4	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale e sestì di impianto 4/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	PL	0	5	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale e sestì di impianto 5/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	SZ	0	1	A	Sezioni e dettagli interventi opere a verde 1/2	varie
T	0	0	IA	1	4	AMB	SZ	0	2	A	Sezioni e dettagli interventi opere a verde 1/2	varie
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	2	4	B	Studio cromatico e particolari architettonici - Viadotto Fiera 1/2	
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	2	5	B	Studio cromatico e particolari architettonici - Viadotto Fiera 2/2	1:10.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	2	6	B	Sezioni paesaggistiche	-
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	2	7	B	Carta delle aree protette e della Rete Natura 2000	1:25.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	FO	0	1	B	Fotosimulazioni	-
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	2	8	A	Mitigazioni paesaggistiche in fase di cantiere	varie
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	2	9	A	Mitigazioni paesaggistiche aree imbocco Galleria Castellavazzo	varie
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	3	0	A	Mitigazioni paesaggistiche viadotti	varie
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	3	1	A	Sistemazione area viadotto Fiera Longarone	-
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	3	2	A	PRG Ex Comune di Castellavazzo	1:5.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	CT	3	3	A	PRG Comune di Ponte nelle Alpi	1:5.000

Nell'ambito degli Interventi di inserimento Paesaggistico – Ambientale, sono stati sviluppati i seguenti elaborati.

<b>0 9 INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E AMBIENTALE</b>												
<b>0 9 0 1 OPERE A VERDE</b>												
T	0	0	IA	1	5	AMB	RE	0	1	C	Relazione	-
T	0	0	IA	1	5	AMB	RE	0	2	A	Capitolato di esecuzione opere a verde	-
T	0	0	IA	1	5	AMB	RE	0	3	A	Piano di manutenzione delle opere a verde	-

Cod VE407

*Studio di Impatto Ambientale*  
*Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione*

T	0	0	IA	1	5	AMB	CT	0	1	B	Carta della vegetazione reale	1:10.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	CT	0	2	B	Carta della vegetazione reale	1:10.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	CT	0	3	B	Carta della vegetazione reale	1:10.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	CT	0	4	B	Sezioni ambientali e vegetazione reale	varie
T	0	0	IA	1	5	AMB	PL	0	1	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale 1/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PL	0	2	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale 2/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PL	0	3	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale 3/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PL	0	4	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale 4/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PL	0	5	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale 5/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PP	0	1	B	Planimetria opere a verde 1/12	1:2.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PP	0	2	B	Planimetria opere a verde 2/12	1:2.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PP	0	3	B	Planimetria opere a verde 3/12	1:2.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PP	0	4	B	Planimetria opere a verde 4/14	1:2.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PP	0	5	B	Planimetria opere a verde 5/12	1:2.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PP	0	6	B	Planimetria opere a verde 6/12	1:2.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PP	0	7	B	Planimetria opere a verde 7/12	1:2.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PP	0	8	B	Planimetria opere a verde 8/12	1:2.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PP	0	9	B	Planimetria opere a verde 9/12	1:2.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PP	1	0	B	Planimetria opere a verde 10/12	1:2.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PP	1	1	B	Planimetria opere a verde 11/12	1:2.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PP	1	2	B	Planimetria opere a verde 12/12	1:2.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	SZ	0	1	A	Sezioni e dettagli interventi di inserimento paesaggistico ambientale 1/2	varie
T	0	0	IA	1	5	AMB	SZ	0	2	A	Sezioni e dettagli interventi di inserimento paesaggistico ambientale 2/2	varie
T	0	0	IA	1	5	AMB	DC	0	1	A	Quaderno delle opere a verde	varie
T	0	0	IA	1	5	AMB	CT	0	5	B	Carta delle aree boscate interferite - Tav. 1/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	CT	0	6	B	Carta delle aree boscate interferite - Tav. 2/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	CT	0	7	B	Carta delle aree boscate interferite - Tav. 3/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	CT	0	8	B	Carta delle aree boscate interferite - Tav. 3/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	CT	0	9	B	Carta delle aree boscate interferite - Tav. 3/5	1:5.000
<b>0 9 0 2 Interventi di mitigazione acustica</b>												
T	0	0	IA	1	6	AMB	PP	0	1	A	Planimetria degli interventi di mitigazione acustica	
T	0	0	IA	1	6	AMB	PP	0	2	A	Planimetria degli interventi di mitigazione acustica	

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

T	0	0	IA	1	6	AMB	DT	0	1	A	Particolari interventi di mitigazione acustica	
---	---	---	----	---	---	-----	----	---	---	---	--	--

Lo studio è stato completato nel mese di novembre 2021; successivamente è stato ri-emesso con recepimento dei pareri di CdS preliminare del 14/09/2022, nel mese di Dicembre 2022.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

### 3 ESCURSUS STORICO: L'INTERVENTO E L'ITER DI DEFINIZIONE PROGETTUALE

La Variante di Longarone è presente fin dalla prima stesura del Piano Decennale per la Viabilità di Grande Comunicazione, redatto ai sensi della legge 531/1982.

Le prime concrete ipotesi risalgono al **1991** quando, su istanza dei comuni Longarone e Castellavazzo, fu redatta una variante al progetto esecutivo del tronco Castellavazzo-Macchietto in esecuzione, su cui la Conferenza dei Servizi espresse parere favorevole, nella quale furono previsti, previo prolungamento dell'A27, sia il bypass di Longarone, con variante al tracciato della S.S. 51 a valle dell'abitato, che quello di Castellavazzo, con un tracciato in galleria.

Il 25.01.1995 il Consiglio Comunale di Longarone adottò una variante al PRG che teneva conto del tracciato su cui la Conferenza dei Servizi si era espressa favorevolmente.

Il 29.05.1995 è stata siglata una Convenzione tra Anas e Regione Veneto in base alla quale la Regione Veneto avrebbe anticipato le somme per la redazione della progettazione dell'opera, che Anas avrebbe poi rimborsato una volta finanziata l'opera.

Sulla scorta di questa Convenzione, nel gennaio 1997 la Regione Veneto presentò un progetto definitivo ai sensi della Legge 109/94.

Con deliberazione di Giunta Regionale n.2511 del 06.08.2004, la Regione Veneto affidò al R.T.P. SPEA, STUDIO ZOLLET, STUDIO MODENA e STUDIO FENTI la redazione della progettazione definitiva per appalto integrato sulla base del progetto di massima (definitivo) già approvato.

Con nota prot. 578722/45.01 del 16/08/2005, la Regione Veneto richiese al R.T.P. la valutazione comparativa di alternative progettuali.

L'RTP dunque elaborò e comparò **quattro ipotesi**:

- ipotesi 1 – variante al tracciato della SS 51 prevalentemente in galleria con un importo di € 164.000.000;
- ipotesi 2 - Variante a cielo aperto sottopassante il Ponte Campelli in destra orografica fiume Piave con importo di € 97.000.000;
- ipotesi 3 - Variante a cielo aperto sovrappassante il Ponte Campelli con importo € 91.000.000;
- ipotesi 4 - Variante a cielo aperto con rotatoria in prossimità del Ponte Campelli di importo di € 83.000.000.

L'ipotesi 2-3 e 4 ricalcavano il progetto del 1997 e si differenziavano fra loro di fatto solo per il raccordo con la S.R. 251, mentre l'ipotesi 1 proponeva un nuovo tracciato rispetto alle valutazioni fino ad allora effettuate.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> GRUPPO FS ITALIANE
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Nella valutazione delle alternative progettuali l'RTP propone come miglior soluzione, su cui concentrare la futura progettazione definitiva per appalto integrato, l'ipotesi 3 ovvero il tracciato in destra orografica con sovrappasso della SR 251 all'altezza del Ponte Campelli.

Parallelamente negli stessi anni si fece avanti l'ipotesi di prolungamento verso nord dell'A27 (il cui termine è a Pian di Vedoia poco prima del territorio comunale di Longarone) il cui tracciato si sovrapporrebbe per buona parte con la variante in destra orografica del fiume Piave alla S.S. 51 nel comune di Longarone.

Nel **2004** fu siglato il **Protocollo di intesa** di Gorizia tra Ministero delle Infrastrutture, Anas, Regione Veneto e Regione Friuli Venezia Giulia con il quale ANAS si impegna a redigere uno studio di fattibilità relativo al collegamento tra l'A27 e l'A23 - OPERA STRATEGICA del costruendo Corridoio Cinque Lisbona- Kiev.

Nel Marzo **2005** ANAS presentò lo **studio di fattibilità** per la prosecuzione dell'A27 fino a Tolmezzo diviso in tre stralci funzionali, per un totale di 2,2 Miliardi di Euro:

- tronco A : Pian di Vedoia- Caralte di km 20 (variante di Longarone)
- tronco B: Caralte – Forni di Sopra (tunnel sotto la Mauria) di km 23
- tronco C : Forni di Sopra – Tolmezzo di km 40

Nell'agosto **2007** tre grandi imprese presentarono alla Regione Veneto il Project Financing per il tronco A da Pian di Vedoia a Pian de l'Abate (S.S. 51) con uno svincolo a Longarone con importo di € 1,2 Miliardi di Euro.

La contemporaneità tra le due soluzioni in campo in alternativa alla viabilità attuale della S.S. 51 preoccupò nei primi mesi del **2009** la Provincia e gli amministratori locali perché la configurazione morfologica della vallata era tale da non consentire il passaggio di entrambe le arterie: il prolungamento dell'autostrada A27 con la finanza di progetto e la variante alla statale Alemagna, nel frattempo inserita nel piano quinquennale Anas 2007-2011 con appaltabilità per l'anno 2009 e già finanziata per il primo stralcio (€ 53.000.000,00- Parere giunta Regionale con D.G.R. n.4301 del 28/12/2007).

A raccogliere i maggiori consensi fu la soluzione di prolungamento dell'A27 e il 6 Ottobre **2009** la Giunta Regionale del Veneto dichiarò l'opera di pubblico interesse.

Nel **2012** la Commissione Via rilasciò sul progetto **Parere Favorevole** con prescrizioni. L'opera venne dunque inserita in Legge Obiettivo a fine dicembre 2012 e il 9 Gennaio 2013 l'opera ha ricevuto il parere conforme dei Comuni. Tuttavia, il 7 Agosto **2014** l'iter fu bloccato dal parere negativo del **MIBACT**.

Tramontata l'ipotesi di collegamento A27-A23 il PAT DI LONGARONE – VARIANTE N° 1 DI CASTELLAVAZZO – 2016 riportò una ipotesi di prolungamento dell'autostrada A27 fino al confine del territorio di Codissago in sinistra orografica del Piave, con raccordo sulla SR 251 anziché sulla SS 51.

Nell'agosto **2018** il comune di Longarone ha presentato in DOCT un'ipotesi che ha sviluppato quest'ultima idea riportata nel PAT, prevedendo un raccordo anche per la S.S. 51 sulla sponda opposta del Piave.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione</i>	

Nel frattempo, nel novembre **2018** l'Area Compartimentale Veneto ha installato, nel comune di Longarone e zone limitrofe, 17 punti di rilevamento dei flussi di traffico ai fini di un'analisi trasportistica a supporto della scelta progettuale.

Attualizzando i costi dei progetti finora presentati si può sintetizzare:

- IPOTESI IN SPONDA SX - COMUNE LONGARONE 2018 - € 138.200.000 per lavori, € 55.280.000 per le somme a disposizione con € 193.480.000 di investimento.
- IPOTESI IN SPONDA DX 1997-2007- Ipotesi 3 - € 147.806.500 per lavori, € 59.122.600 per le somme a disposizione e € 206.929.100 di investimento.
- IPOTESI IN GALLERIA (2007) - Ipotesi 1- € 202.436.500 per lavori, € 80.974.600 per le somme a disposizione e € 283.411.100 di investimento.

Il tracciato di progetto è stato sviluppato nel corridoio prescelto in destra idrografica del Piave.

## **4 LA RETE E L'INFRASTRUTTURA ATTUALE**

---

### **4.1 LA RETE STRADALE, FERROVIARIA E LOGISTICA ATTUALE**

La rete di riferimento, presa in esame per l'analisi dell'intervento in progetto, include le principali strade statali e provinciali di collegamento in prossimità delle aree di intervento rappresentate dalla Variante S.S.51, nonché le strade locali che vengono interferite dall'infrastruttura in esame; nel Comune di Ponte nelle Alpi il progetto si estende a partire dall'intersezione con l'autostrada A27 fino alla progressiva<sup>1</sup> 1+700, proseguendo nel territorio del Comune di Longarone dove il nuovo tracciato si sviluppa dalla progressiva 1+700 fino alla fine del progetto, corrispondente alla progressiva 11+232.

La rete stradale è stata individuata seguendo lo sviluppo del tracciato dall'innesto con l'A27 verso l'ambito urbano di Longarone fino alla fine del tracciato e, successivamente, determinando la restante viabilità di contorno; dal risultato di tale analisi è stato possibile determinare che tale rete è quindi costituita dalle seguenti infrastrutture (rappresentata nella figura successiva):

- Autostrada A27 (strada sorgente concorsuale per lo studio acustico)
- S.P. 11 (strada sorgente concorsuale per lo studio acustico)
- S.S. 51 (strada sorgente concorsuale per lo studio acustico)
- Via Provagna e Via Dogna
- Via Trevisan e Via del Parco
- S.R. 251 (strada sorgente concorsuale per lo studio acustico)

---

<sup>1</sup> Le progressive riportate nel testo fanno riferimento a quanto indicato negli elaborati.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione</i>	

- Via XX Settembre
- Via Termine

Fanno sempre parte della rete stradale di riferimento, anche se non influenzano direttamente l’asse di progetto, i seguenti assi viari:

- S.S. 50
- S.P. 1
- S.P. 4
- S.P. 5
- S.P. 31

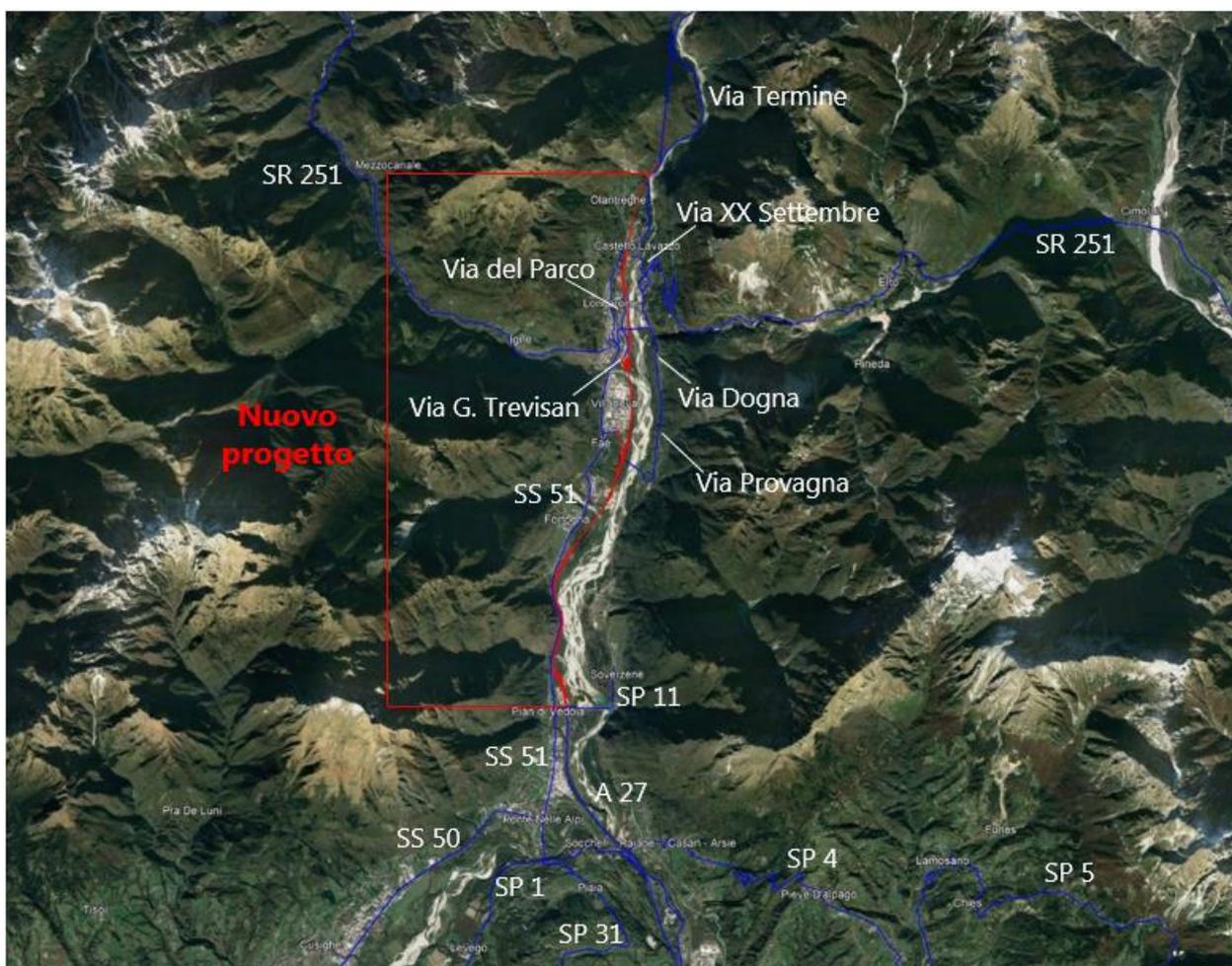


Figura 4-1 Rete stradale di riferimento

Nel dettaglio, l’intervento prevede la realizzazione di una variante stradale rispetto all’attuale tracciato della S.S. 51 “Alemagna” e di nuovi svincoli di collegamento alla rete stradale attuale; l’intervento ricade nei due comuni interessati di Ponte nelle Alpi e Longarone, ed è compresa tra l’innesto con l’autostrada A27 e l’incrocio con la galleria Termine, situata nei pressi di Via Termine.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

La realizzazione del nuovo tracciato andrà a prolungare ed integrare, con la realizzazione di nuove connessioni stradali, un itinerario più ampio incentrato sull'attuale percorso della Statate 51, contribuendo a creare una connessione viaria più rapida e sicura lungo l'asse Nord-Sud tra l'autostrada A27 Venezia-Mestre-Belluno e Cortina d'Ampezzo.

Il tratto oggetto di variante appartiene ad un itinerario più ampio e costituito dalla S.S.51 "Alemagna", la quale si sviluppa dall'innesto con la S.S.13, nell'area urbana di Conegliano (TV), verso il quadrante nord della regione, mettendo in connessione diverse aree montane del Veneto e superando l'area urbana di Cortina d'Ampezzo fino al confine con il Trentino - Alto Adige e la valle dell'Alta Pusteria<sup>2</sup>.

Proseguendo oltre il confine regionale, sempre sulla S.S.51, si arriva infine all'area urbana di Dobbiaco e all'incrocio con la S.S.49 della Pusteria, da cui è possibile raggiungere diverse località montane dell'Alto Adige e il confine con l'Austria posizionato presso la località di Prato di Drava.

In merito a quest'ultima parte della S.S.51, tra il confine regionale e Dobbiaco, ed alla S.S.49, bisogna però specificare che a seguito del D.Lgs 2 settembre 1997 n.320, la gestione di questo tratto stradale è passata dall'ANAS alla Provincia Autonoma di Bolzano, pur mantenendo la precedente classificazione amministrativa.

Prendendo in considerazione anche la S.S. 49 e la S.S. 51 (di competenza della Provincia di Bolzano) e la S.S.51 bis, la quale si distacca dal tracciato originario all'altezza di Piave di Cadore per raggiungere Lozzo di Cadore, lo sviluppo complessivo di questa importantissima arteria di collegamento tra la pianura veneta e le aree montane del veneto e dell'Alto Adige è di circa 210 km, di cui la maggior parte (circa 110 km) propri della S.S.51 "Alemagna" in gestione ad ANAS.

Inoltre, in prossimità del punto di partenza del nuovo tracciato interessato dall'intervento, e lungo il suo percorso, bisogna sottolineare la presenza di un asse autostradale (A27), che mette in connessione la tangenziale di Mestre a Pian di Vedoià (Ponte nelle Alpi), e di numerose strade di collegamento tra l'area della Valle del Piave con i territori limitrofi (S.S. 50, S.R. 251, S.P. 1, S.P. 4, S.P. 5, S.P. 31), rimarcando ancora di più l'importanza ed il ruolo principale di questa arteria; inoltre, è presente anche la S.P.11, breve asse stradale che mette in connessione la Statale 51 con la Centrale Idroelettrica Achille Gaggia.

Oltre a questi importanti assi viari, i due comuni interessati dal progetto di variante sono serviti da una numerosa rete di strade locali concentrate, principalmente, nell'area urbana di Longarone, tra queste le più importanti sono: Via Provagna e Via Dogna, Via Trevisan e Via del Parco, Via XX Settembre e Via Termine.

Le infrastrutture principali costituenti la rete infrastrutturale di riferimento sono rappresentate nella figura sottostante, in cui sono state poste in relazione con la nuova variante della S.S:51, oggetto dell'intervento.

<sup>2</sup> Fonte "La rete ANAS", sito Internet: <https://www.stradeanas.it/it/le-strade/la-rete-anas>

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

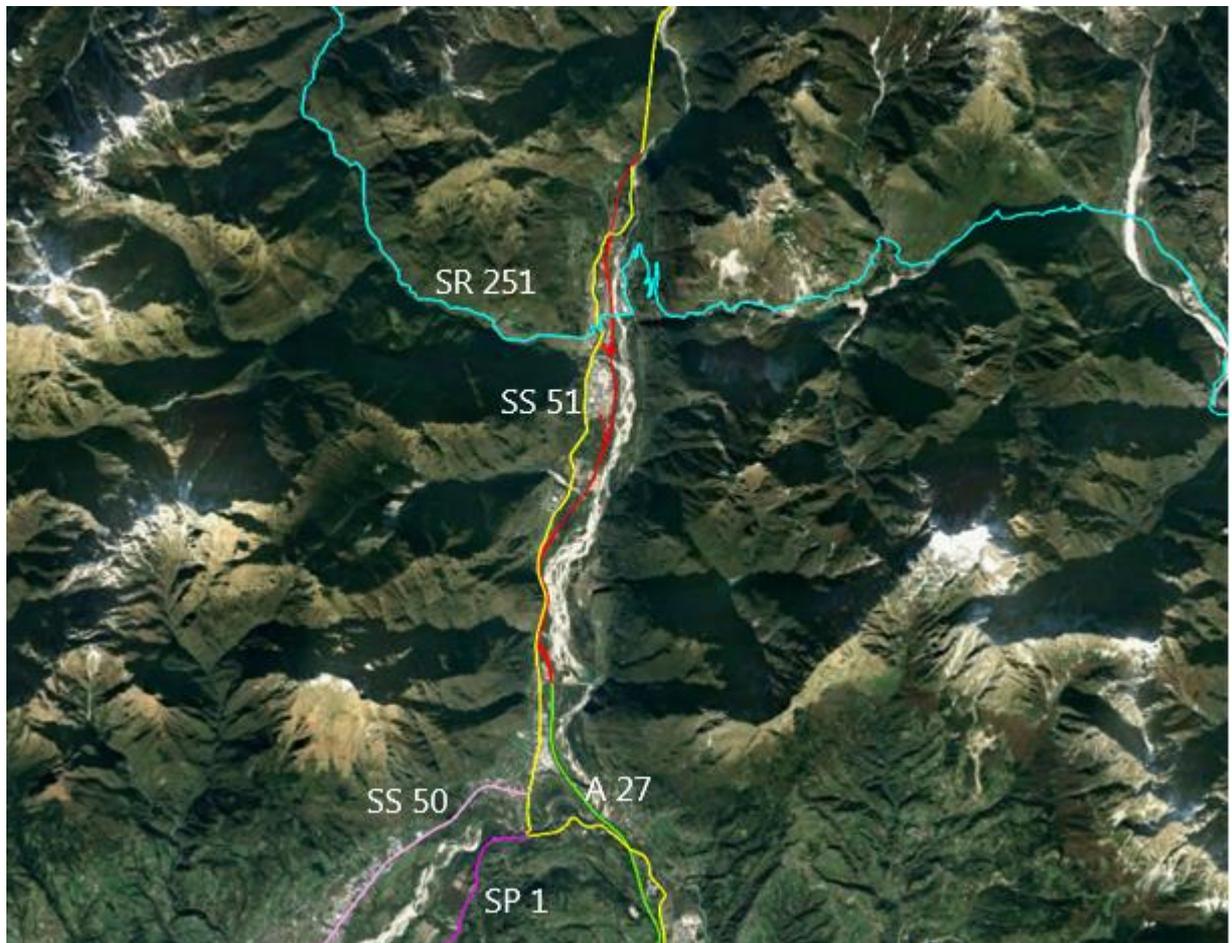


Figura 4-2 Rete stradale di riferimento

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, l'area è servita dalla linea ferroviaria Belluno-Calalzo mentre fino al 2015 era servita dalla linea Padova Calalzo, poi soppressa.

Sebbene il tracciato originario della linea ferroviaria, composta da un unico binario a scartamento ordinario (1435 mm), utilizza tratte ferroviarie costruite in epoche diverse, il tratto in questione è stato interamente realizzato tra il 1912 ed il 1914.

La linea si presenta con un unico binario unico elettrificato soltanto tra le stazioni di Belluno e Ponte nelle Alpi, come parte della tratta elettrificata Belluno-Conegliano; ciò è dovuto dal fatto che lungo tutto il percorso ferroviario la sagoma limite delle gallerie non è compatibile con l'elettrificazione (lo spazio fra il tetto dei rotabili e la volta non supera i 20–30 cm) e un'eventuale conversione a trazione elettrica comporterebbe importanti lavori di adattamento, come l'abbassamento del piano del ferro o l'allargamento delle gallerie.

Ad ottobre 2019 è stato annunciato dalla Regione Veneto il progetto di RFI di potenziamento infrastrutturale della linea per migliorare l'accesso all'area dolomitica in vista delle Olimpiadi Invernali di Cortina

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

2026. Tra gli interventi previsti figurano il completamento dell'elettrificazione fino a Calalzo insieme a una totale riqualificazione della stazione e una bretella ferroviaria per evitare l'attuale regresso nella stazione di Ponte nelle Alpi così da permettere un collegamento diretto da Milano e Venezia senza cambiare treno.

#### **4.2 IL RUOLO DELLA INFRASTRUTTURA NEL CONTESTO**

L'intervento di realizzazione della Variante della S.S. 51 ricade interamente nel territorio dei Comuni di Ponte nelle Alpi e di Longarone, entrambi appartenenti alla Provincia di Belluno; tale intervento si colloca nell'ambito del potenziamento e del completamento delle infrastrutture esistenti ed andrà a svolgere, nel contesto della viabilità della Valle del Piave e della connessione con l'area urbana di Cortina d'Ampezzo, un ruolo estremamente importante, sia per quanto riguarda la viabilità locale che per quanto riguarda quella più vasta, a livello interregionale e internazionale.

L'infrastruttura, che nasce essenzialmente come variante alla Statale 51 denominata "Alemagna", ha uno sviluppo complessivo di 11,2 Km che va dall'allacciamento con il tratto finale dell'A27, a Sud, fino alla galleria Termine, a Nord; l'opera si sviluppa ad Est del centro urbano di Longarone, correndo parallelamente al Fiume Piave, su un tracciato costituito da un'unica carreggiata con una corsia per senso di marcia.

Il tracciato progettuale individuato tiene conto della natura dei luoghi, del livello infrastrutturale, dei vincoli al contorno sia di tipo ambientale che paesaggistico, oltre che di tutti quei parametri che condizionano un rilevante intervento di infrastrutturazione stradale sul territorio.

In definitiva, l'intervento di realizzazione del tratto stradale relativo a questa variante prevede, quindi, il miglioramento delle condizioni di percorrenza e di attraversamento del territorio, attraverso la realizzazione della nuova infrastruttura ed il miglioramento del livello di servizio offerto sull'intera rete stradale.

#### **4.3 L'INFRASTRUTTURA ATTUALE: LA DIMENSIONE FISICA**

La statale S.S. 51, rappresenta un'importantissima arteria di collegamento tra le aree dell'alta pianura veneta e le valli montane delle Dolomiti e dell'Alto Adige, arrivando anche a ridosso del confine con l'Austria nei pressi di Dobbiaco, punto di arrivo della strada statale.

La progressiva urbanizzazione dei centri abitati presenti nell'area, influenzati anche dalle caratteristiche morfologiche del territorio limitrofo all'infrastruttura, ha determinato in taluni casi l'interessamento delle stesse zone di rispetto stradali (principalmente nell'abitato di Longarone), nonché l'apertura di connessioni a raso con la viabilità locale e con gli accessi agli insediamenti adiacenti l'asse viario.

Questi fenomeni, assieme al notevole incremento dei flussi di attraversamento derivati dal traffico veicolare, hanno determinato l'innalzamento del tasso di inquinamento e di incidentalità, con forti ripercussioni sulla popolazione residente e sul traffico locale.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Scopo principale dell'intervento in progetto è quindi quello di realizzare un asse viario tangenziale al centro abitato di Longarone, bypassando l'area urbana ed industriale di Longarone attualmente attraversato dalla Statale, così da poter raggiungere un duplice obiettivo: in primo luogo si andrebbe a diminuire e a fluidificare le situazioni di congestione determinate dagli elevati flussi di traffico veicolare nel centro urbano; in secondo luogo, si andrebbe a ridurre il tasso di incidentalità che, sebbene in questo tratto della Statale non sia troppo elevato (come riportato nell'immagine successiva), risulta essere comunque superiore alla media dei sinistri rilevati lungo tutto l'asse della S.S.51.

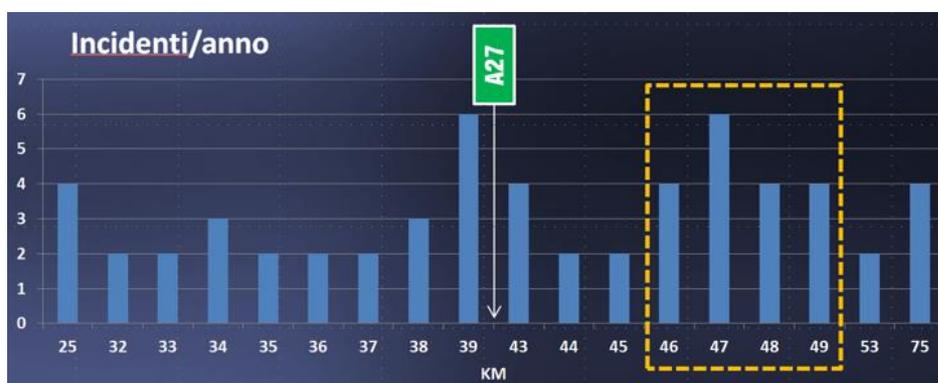


Figura 4-3 Istogramma incidentalità S.S.51

Sotto il profilo fisico, il tracciato della variante della S.S.51 oggetto di analisi, attraversa il territorio del fondovalle della Valle del Piave, caratterizzato da importanti dislivelli su cui si sono concentrati gli insediamenti urbani, e poche aree più pianeggianti in cui si sono concentrate le principali aree industriali della zona; queste aree sono completamente circondate dal tipico paesaggio montano delle dolomiti, un territorio caratterizzato dalla presenza di cime elevate e numerose valli che confluiscono nella Valle del Piave.

In questo contesto il tracciato si sviluppa seguendo il corso del fiume Piave, superando l'area urbanizzata di Longarone, per una lunghezza complessiva di 11,23 Km, caratterizzato dalla presenza, oltre che delle diverse strade nazionali e provinciali già elencate, di numerosi accessi e di intersazioni a raso con strade locali principalmente in prossimità dei centri urbani interessati.

Le caratteristiche geometriche della piattaforma stradale rispecchiano quelle di una strada di tipo C1 (strada extraurbana secondaria), così come definita dal D.M. 5/11/200, in cui il nuovo asse stradale è costituito da una carreggiata unica e con una sola corsia per senso di marcia e con una seda 3,75 metri di larghezza, fiancheggiata da una banchina laterale di 1,5 metri.

Nella prima parte dell'intervento, quella compresa tra lo svincolo di Soverzene, dove l'autostrada A27 confluisce nella S.S. 51, e il chilometro 2,9<sup>3</sup>, il tracciato presenta un andamento planimetrico caratterizzato da alcune curve, con raggio minimo di 400 m, e da brevi rettili mentre, nella seconda tratta del tracciato, risulta essere più rettilineo con la presenza di numerose curve che assecondano la morfologia del

<sup>3</sup> Tali progressive fanno riferimento alle misure ettometriche rilevate sul tracciato della variante S.S. 51

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> GRUPPO FS ITALIANE
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

territorio attraversato; nell'ultimo tratto, quello compreso tra il chilometro 9,3 e la fine dell'intervento, è prevista una galleria naturale (GN Olandreghe) di circa 1540 metri, con un andamento prevalentemente rettilineo ad eccezione di una ampia curva nella parte finale del tracciato.

Oltre a questa galleria, le opere d'arte di maggiore rilevanza sono costituite dalla realizzazione di sette nuovi viadotti, per una lunghezza complessiva di circa 1540 metri, e dalla realizzazione di tre intersezioni a livelli sfalzati (svincolo A27, svincolo Area Industriale e svincolo Longarone centro) per la riconnessione della variante alla rete stradale esistente.

#### **4.4 L'INFRASTRUTTURA ATTUALE: LA DIMENSIONE OPERATIVA**

Per lo studio trasportistico nell'area interessata dal progetto in analisi sono stati analizzati i conteggi dei flussi di traffico forniti da ANAS S.p.A., utilizzati anche per la calibrazione del modello. Occorre sottolineare che, vista l'attuale situazione legata all'emergenza sanitaria dovuta alla pandemia COVID-19 che ha comportato una drastica riduzione degli spostamenti sul territorio, si è ritenuto opportuno utilizzare i dati dei conteggi riferiti al 2019.

Nello specifico sono stati utilizzati i conteggi dei flussi veicolari effettuati in quattro sezioni localizzate sulla S.S.51, che rappresenta la viabilità principale dell'area di intervento.

Sezione	Localizzazione
489	S.S. 51 – Km 33+616
490	S.S. 51 – Km 46+733
491	S.S. 51 – Km 79+105
10040	S.S. 51 – Km 55+843

*Tabella 4-1 Localizzazioni delle sezioni di indagine*

Tali dati fanno riferimento all'andamento orario medio dei flussi di traffico nelle giornate feriali, prefestive e festive e riferite alle due tipologie di veicolo principali per questo tipo di analisi: veicoli leggeri e veicoli pesanti.

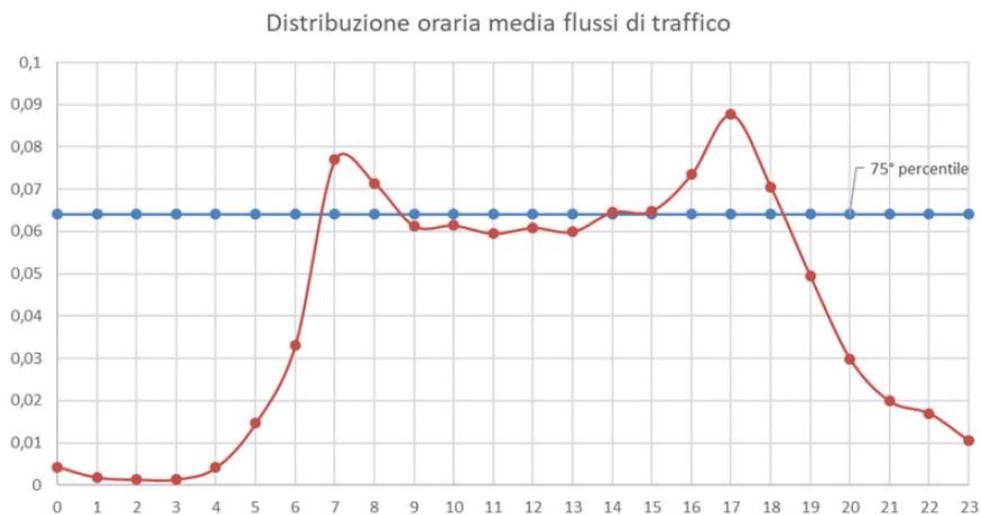
Sezione	Direzione	Volumi medi		Velocità medie (Km/h)	
		Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti
S489	Ascendente	5003	250	68	60
	Discendente	4979	274	71	67

S490	Ascendente	9689	437	70	66
	Discendente	10011	433	66	63
S491	Ascendente	3108	293	55	51
	Discendente	3745	199	44	40
S10040	Ascendente	4582	232	96	89
	Discendente	4831	265	80	74

*Tabella 4-2 Volumi di traffico medi giornalieri*

Andando ad analizzare nello specifico i dati relativi ai flussi di traffico, risulta che la sezione che presenta flussi di traffico più elevati è quella localizzata al Km 46+733 (sezione 490), all'altezza di Longarone, con circa 20.570 veicoli rilevati complessivamente nei due sensi di marcia; di questi, circa 17.700 sono veicoli leggeri mentre sono circa 870 i veicoli pesanti. Al contrario, man mano che si prosegue verso nord, i rilevati presentano flussi di traffico inferiori; infatti, nella sezione 10040 si registrano circa 9.900 veicoli complessivi, mentre nella sezione 491 i mezzi registrati risultano essere circa 7.300.

Per quanto riguarda l'intervallo di punta, questo è risultato che si verificasse principalmente tra le 17 e le 18 del pomeriggio delle giornate feriali, con flussi di traffico pari all'88% dei flussi di traffico rilevati nell'intera giornata. Sempre per le valutazioni del livello di servizio si è estrapolato il valore dei flussi di traffico al 75° percentile che rappresenta il valore che, nell'arco della giornata tipo, è superato solo il 25% delle volte.



*Figura 4-4 Andamento orario medio dei flussi di traffico (tutte le sezioni)*

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Dall'analisi dei dati relativi ai flussi di traffico, elaborati attraverso il modello dello scenario attuale, risulta che le infrastrutture viarie con più carico veicolare sono la S.S. 50, con circa 22.100 vetture, e l'autostrada A27, con circa 21.000 veicoli/ora complessivi nelle due direzioni di marcia.

Per quanto riguarda la S.S. 51 i flussi di traffico, considerando complessivamente le due direzioni di marcia, presentano un andamento crescente da sud verso nord nel tratto compreso tra Fadalto e la zona industriale di Villanova, mentre risulta decrescente nel tratto successivo fino alla Valle di Cadore.

Nell'area interessata dal progetto in analisi, nel tratto compreso tra lo svinolo di Pian di Vedoia dell'A27 e la zona industriale di Villanova, i flussi raggiungono la quantità di circa 21.000 veicoli, mentre da qui fino a Longarone si registrano 17.000-18.000 passaggi; proseguendo verso nord e superando l'area urbana di Longarone i flussi di traffico diminuiscono e si attestano a circa 10.000 passaggi nella zona di Tai di Cadore, mentre sono ancora più bassi nel tratto successivo (circa 6.000).

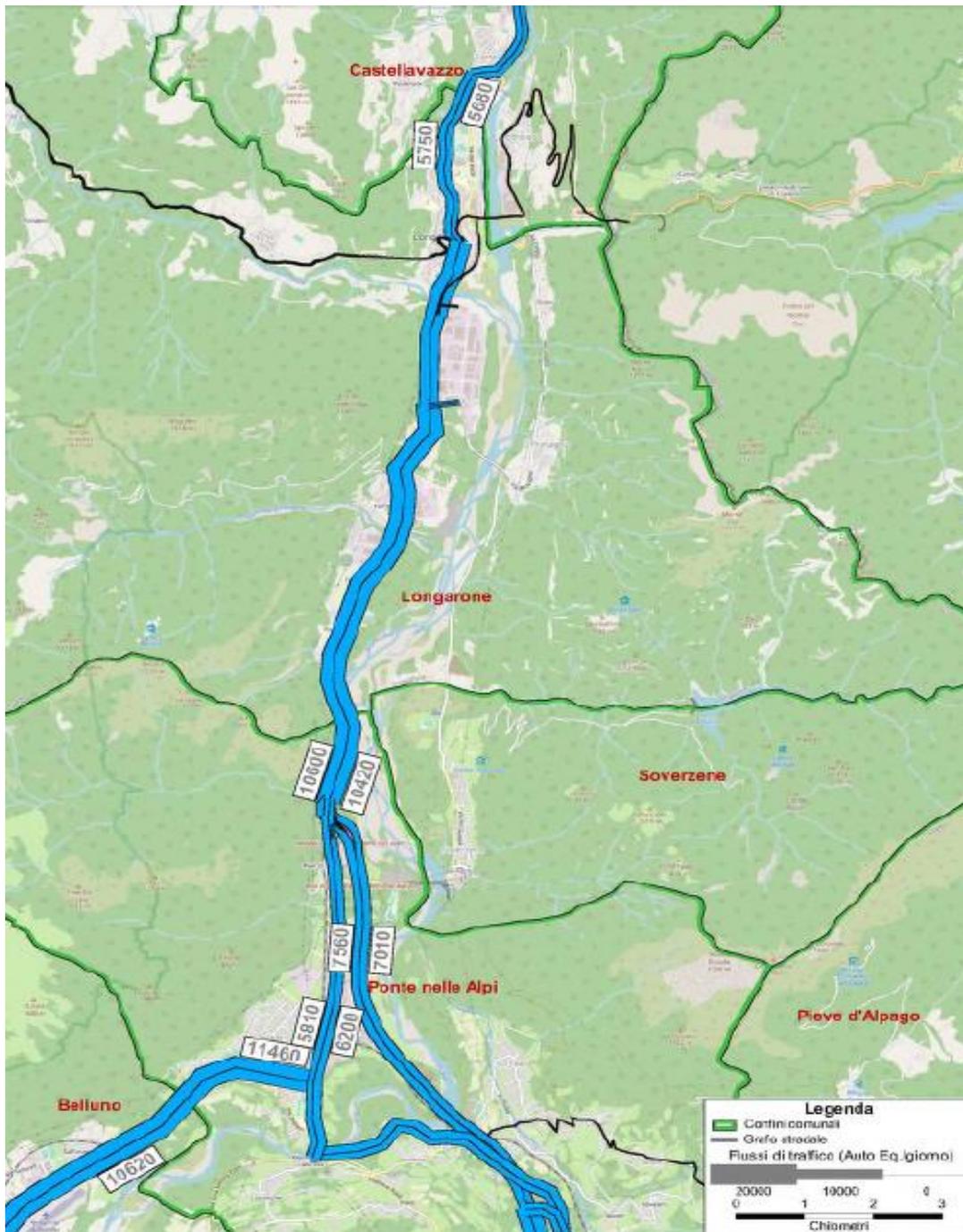


Figura 4-5 Flussi di traffico nel giorno feriale tipo (Stato attuale).

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 <b>anas</b> <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

## 5 LA DOMANDA DI TRAFFICO

---

### 5.1 L'AMBITO ESAMINATO

A supporto del progetto è stata sviluppata una analisi trasportistica (novembre 2021) volta a studiare i traffici nello scenario attuale e di progetto, analizzando la domanda e l'offerta di trasporto allo stato attuale, all'orizzonte temporale di attuazione del progetto e all'orizzonte temporale di medio-lungo termine. Gli impatti sulla rete stradale sono valutati in relazione al giorno feriale invernale tipo.

Analisi e valutazione degli impatti sulla mobilità sono basate sui risultati di assegnazioni alla rete stradale della domanda di trasporto in termini di flussi di traffico e livello di servizio sugli elementi infrastrutturali principali.

L'analisi ha consentito di:

- stimare i traffici che interessano la nuova infrastruttura all'orizzonte temporale di attuazione del progetto;
- fornire una stima del livello di servizio previsto per la nuova infrastruttura in condizioni di flusso ininterrotto.

#### Ambito di impatto

Ai fini dello studio trasportistico, è stato individuato l'ambito di studio che tiene conto, oltre che della vera e propria area di intervento, anche dell'*area di influenza diretta*, nella quale si verificano e in gran parte si esauriscono gli effetti dell'intervento stesso e che è individuata sulla base delle relazioni origine-destinazione potenzialmente interessate all'intervento oggetto di studio considerando gli spostamenti interni (con origine e destinazione interne all'area), gli spostamenti di scambio (con un solo terminale - origine o destinazione - all'interno dell'area) e gli spostamenti di attraversamento (con origine e destinazione esterne all'area).

Sull'area così definita, prendendo in considerazione l'orografia del territorio, la struttura delle reti di trasporto, le barriere naturali ed artificiali che rappresentano un ostacolo e limitano, quindi, il numero dei punti di ingresso/uscita dall'area, è stata definita l'*area di influenza*.

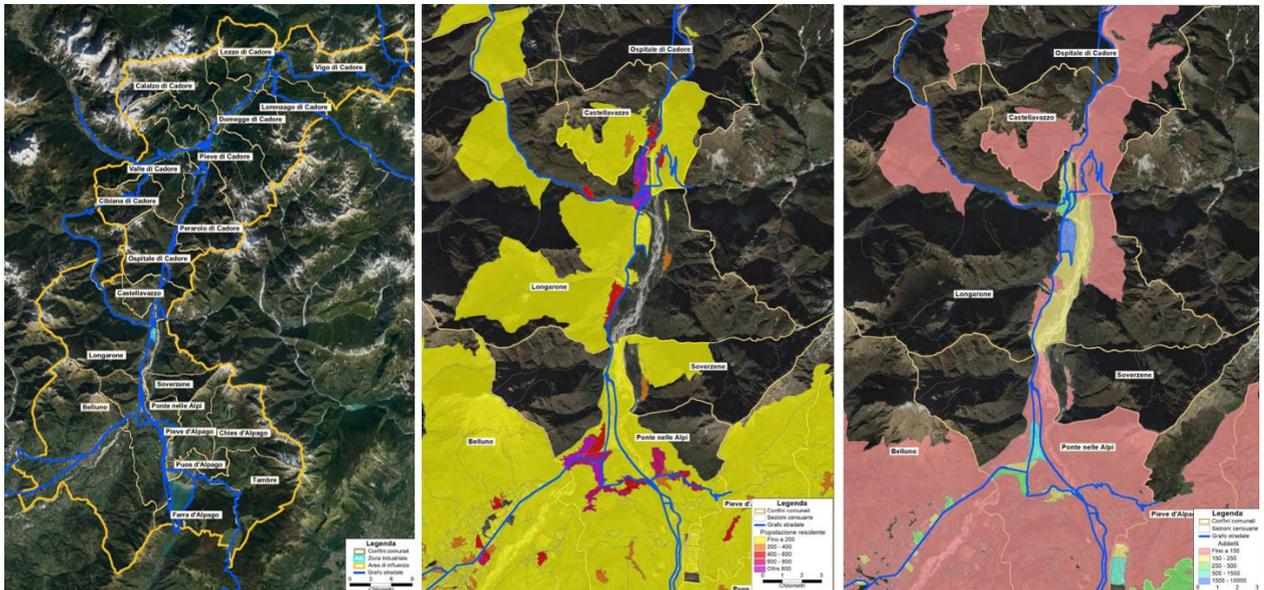


Figura 5-1 – Tratti dallo studio trasportistico, in sequenza di sinistra verso destra: ambiti di impatto, popolazione residente (ISTAT 2011) e addetti (ISTAT 2011).

L'area di influenza del progetto individuata (figura precedente), localizzata nella parte orientale della provincia di Belluno, comprende i comuni di Belluno, Calalzo di Cadore, Castellavazzo, Chies d'Alpago, Cibiana di Cadore, Domegge di Cadore, Farra d'Alpago, Longarone, Lorenzago di Cadore, Lozzo di Cadore, Ospitale di Cadore, Perarolo di Cadore, Pieve d'Alpago, Pieve di Cadore, Ponte nelle Alpi, Puos d'Alpago, Soverzene, Tambre, Valle di Cadore e Vigo di Cadore. L'area presenta un'estensione di circa 95.000 ettari con densità di popolazione residente mediamente bassa (inferiore ai 2.500 abitanti/kmq). La popolazione residente si concentra nei centri abitati di Belluno, Longarone, Castellavazzo e Ponte nelle Alpi. Gli addetti si concentrano nelle zone prospicienti la S.S. n. 50 nei centri abitati di Belluno e Ponte nelle Alpi, nel centro abitato di Longarone e nelle zone industriali di Villanova, Soverzene e Ponte delle Schiette. L'area di influenza è l'area di riferimento per la messa a punto dei modelli di domanda e di offerta.

Man mano che ci si allontana dall'intervento la domanda di traffico si distribuisce sulla rete e gli effetti dell'intervento in termini di variazione sia di flusso d'arco che di tempo di percorrenza diventano sempre meno importanti.

Da tale analisi emerge quanto riportato nei paragrafi seguenti.

## 5.2 IL TRAFFICO ATTUALE

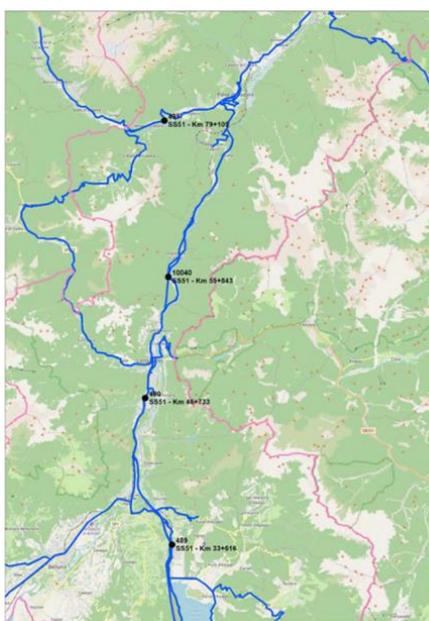
Il modello di simulazione implementato per la ricostruzione dello stato di fatto tiene conto di:

- un modello di domanda, che consente la schematizzazione della domanda di mobilità su base territoriale;

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 GRUPPO FS ITALIANE
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

- un modello di offerta, che permette di rappresentare la rete di trasporto e le sue caratteristiche prestazionali;
- un modello di assegnazione, che simula gli equilibri tra domanda di mobilità e offerta di trasporto fornendo una configurazione dei flussi sugli elementi di rete.

Il modello di domanda/offerta è stato calibrato sulla base di dati forniti da ANAS S.p.A. e da dati in possesso degli estensori dello studio trasportistico, raccolti per studi pregressi. Sono stati utilizzati i conteggi dei flussi veicolari effettuati in 4 sezioni localizzate sulla viabilità principale dell'area di influenza dell'intervento (immagine e tabella seguenti).



Sezione	Direzione	Volumi medi		Velocità Medie (km/h)	
		Veicoli Leggeri	Veicoli Pesanti	Veicoli Leggeri	Veicoli Pesanti
S489	Ascendente	5003	250	68	60
	Discendente	4979	274	71	67
S490	Ascendente	9689	437	70	66
	Discendente	10011	433	66	63
S491	Ascendente	3108	293	55	51
	Discendente	3745	199	44	40
S10040	Ascendente	4582	232	96	89
	Discendente	4831	265	80	74

Figura 5-2 – Localizzazione dei siti di indagine e volumi di traffico medi giornalieri (fonte: Studio di Traffico).

I processi di ricostruzione della domanda di trasporto e di assegnazione del traffico alla rete di trasporto fanno riferimento alla zonizzazione del territorio, operazione con la quale si divide l'area di studio in zone omogenee nei riguardi della mobilità e di forma e dimensioni tali da ben rappresentare le relazioni di traffico esistenti tra le diverse parti dell'area e tra l'area e il territorio ad essa esterno. La ripartizione territoriale consente di trasformare un fenomeno diffuso, quale quello della mobilità, in un fenomeno puntuale, concentrando le caratteristiche di zona nel baricentro (centroide) che diviene il generatore del traffico in partenza dalla zona e l'attrattore del traffico in arrivo.

Nel processo di zonizzazione, visto che il criterio si basa sulla qualità e sulla quantità degli spostamenti, si potrebbero utilizzare i dati delle indagini origine–destinazione esistenti (se disponibili) ma l'eccessiva disaggregazione di questi dati li rende poco attendibili per cui si è ricorso ad un procedimento indiretto che prende in considerazione le caratteristiche d'uso del suolo, l'interdipendenza tra le attività e gli ambiti di diffusione dei prodotti che definiscono i limiti dell'autosufficienza delle singole zone di traffico e quindi le possibili circolazioni di individui e merci.

A tal fine, le variabili e le caratteristiche del suolo che vengono utilizzate sono:

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<b>Studio di Impatto Ambientale</b> <b>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</b>	

- popolazione residente per sezione di censimento;
- numero di addetti (posti di lavoro occupati) per sezione di censimento;
- presenza di polarità significative (tipo zone industriali);
- confini fisici, politici ed amministrativi;
- esistenza di zonizzazioni effettuate per studi analoghi.

In tal modo sono state individuate una serie di sottozone a cui è stato associato un centroide come polo di generazione-attrazione degli spostamenti. I centroidi così individuati sono stati collegati alla rete stradale principale mediante archi connettori, che rappresentano la rete locale interna alla zona. Definita la zonizzazione, la domanda di trasporto privato è rappresentata attraverso matrici Origine/Destinazione O/D, i cui elementi rappresentano gli spostamenti giornalieri tra zone di traffico espressi in termini di veicoli in uno scenario temporale di riferimento.

### Il modello di rete

Il modello di rete implementato è esteso all'intera area di influenza e deriva da un modello a scala più ampia. Il modello (vedi Figura 5-3) è costituito da:

- circa 80 nodi, di cui 6 centroidi interni nei quali si considerano concentrati i potenziali di generazione/attrazione di ciascuna zona e 13 centroidi di bordo che simulano il traffico da/verso l'esterno;
- circa 100 archi, suddivisi tra 90 elementi che rappresentano tratte stradali con le loro caratteristiche geometriche e funzionali (archi propriamente detti) e 10 connessioni dei generatori di traffico alla rete (connettori dei centroidi).

La lunghezza complessiva degli archi di rete compresi nel modello ammonta a 320 km circa.

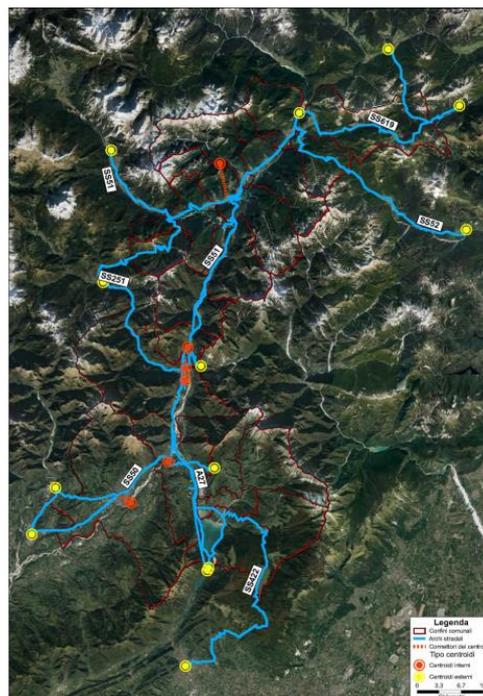


Figura 5-3 –Il modello di rete messo a punto (fonte: Studio di Traffico).

### I risultati delle simulazioni nello stato attuale

Di seguito (prima immagine a sinistra) sono riportati i flussi di traffico da modello nello scenario attuale in termini di autovetture equivalenti. Nella immagine al centro e in quella a destra sono riportati i flussi di traffico da modello nello scenario attuale in termini, rispettivamente, di veicoli leggeri e veicoli pesanti.

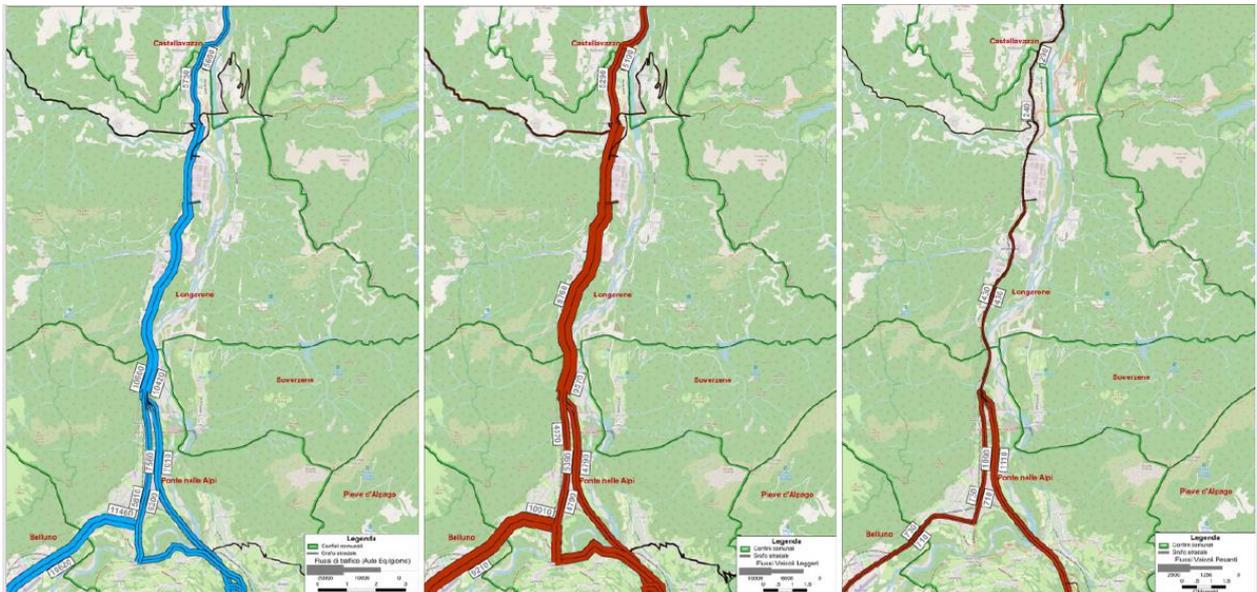


Figura 5-4 – I risultati delle simulazioni nello stato attuale: a sinistra flussi di traffico nel giorno feriale tipo, al centro flussi di veicoli leggeri nel giorno feriale tipo e, a destra, flussi di veicoli pesanti nel giorno feriale tipo (fonte: Studio di Traffico).

Come risulta dalle simulazioni effettuate, le infrastrutture viarie più cariche sono la S.S. n. 50 del Grappa e del Passo Rolle che raccoglie i flussi di traffico provenienti e diretti a Belluno e parte dei flussi di traffico provenienti e diretti verso la provincia di Trento, da un lato, e l'autostrada A 27 che assorbe la quasi totalità del traffico di attraversamento nord-sud, dall'altro. La S.S. n. 50 "del Grappa e del Passo Rolle", nel tratto più carico, ovvero all'intersezione con la S.S. n. 51, raggiunge le 22.100 auto equivalenti.

L'autostrada A 27, nel tratto interno all'area di influenza dell'intervento, presenta flussi di traffico pari a circa dai 21.000 veicoli/ora complessivamente nelle due direzioni di marcia. A valle dello svincolo di Belluno i flussi di traffico diminuiscono: quasi il 30% dei flussi si sposta sulla S.S. n. 51 "di Alemagna" e poi sulla S.S. n. 50 in direzione Belluno.

Sulla S.S. n. 51 "di Alemagna" i flussi di traffico, considerando complessivamente le due direzioni di marcia, presentano un andamento crescente da sud verso nord, nel tratto compreso tra Fadalto (al limite meridionale dell'area di influenza) e la zona industriale di Villanova, e decrescente nel tratto successivo fino alla Valle di Cadore.

I veicoli pesanti sono pari a circa l'11% dei veicoli totali sull'autostrada mentre sono pari al 7% circa sulla S.S. n. 50 e variano tra il 4% e il 5% circa sulla S.S. n. 51. La tratta più carica della S.S. n. 51 è quella tra lo svincolo di Pian di Vedoia e la zona industriale. In tale tratto, si registrano circa 19.300 veicoli leggeri e circa 840 veicoli pesanti.

### 5.3 IL TRAFFICO ATTESO

Per valutare l'impatto ottenuto dall'introduzione della variante alla S.S. n. 51 sul sistema di trasporto stradale dell'area di studio, come periodo temporale di previsione della domanda di trasporto complessiva

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

merci e passeggeri è stato considerato l'orizzonte temporale di entrata in esercizio dell'asse di progetto, stimato al 2026, e l'orizzonte temporale di medio-lungo termine stimato al 2036.

La crescita della domanda è funzione della crescita prevista dei principali indicatori macroeconomici nazionali e regionali (P.I.L., settori industriali, reddito medio pro-capite, popolazione).

#### **Dinamiche demografiche e insediative**

Sulla base dell'intervallo 2009-2020 sono stati estrapolati i trend di crescita (lineare) della popolazione della provincia di Belluno e della Regione Veneto. Risulta, rispettivamente, un tasso di variazione annua pari a -0,52%, con una decrescita complessiva, al 2036, pari all'8% circa, per la provincia di Belluno, e un tasso di variazione annua pari a +0,05%, con una crescita complessiva, al 2036, pari all'1% circa, per la regione Veneto.

Estrapolando il tasso di crescita annuo della popolazione residente nella regione Veneto al 2036, (intervallo 2021-2036) sulla base delle previsioni ISTAT 2017-2065, risulta un valore pari a +0.03% anno, in linea con il tasso di crescita estrapolato sui dati 2009-2021, ma in controtendenza con il tasso di crescita estrapolato per la provincia di Belluno.

#### **Stima della domanda di mobilità**

In via cautelativa, nonostante il periodo di crisi avvalorato dai tassi di crescita negativi riscontrati sia per la popolazione residente che per il traffico passeggeri e merci, si è ritenuto opportuno considerare comunque una crescita tendenziale della domanda di spostamento secondo i tassi di crescita riportati nella seguente tabella.

	Passeggeri	Merci	Anni
2021-2026	0,2%	0,3%	5
2026-2036	1,1%	1,2%	10

*Tabella 5-1 Tassi di crescita media annua.*

Nel modello di rete dello scenario futuro, è stata implementata l'infrastruttura di progetto, con caratteristiche di deflusso corrispondenti ad una sezione C1.

La valutazione degli impatti, o effetti esterni, è stata effettuata in base ai risultati dell'assegnazione alla rete stradale di progetto in termini di entità dei flussi di traffico e livelli di servizio sulle infrastrutture viarie principali dell'area di influenza tenendo conto degli orizzonti temporali presi in considerazione, vale a dire anno 2026 e anno 2036.

Per ciascun orizzonte temporale sono stati presi in considerazione due scenari:

- di *Riferimento*, ovvero senza progetto in cui l'offerta di trasporto nell'area di studio rimane uguale a quella dello stato attuale;
- di *Progetto*.

Ne sono scaturiti quattro scenari di simulazione:

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione</i>	

- due riferiti all’orizzonte temporale del 2026 (Scenario di Riferimento e Scenario di Progetto);
- due riferiti all’orizzonte temporale del 2036 (Scenario di Riferimento e Scenario di Progetto).

La domanda di traffico è stata incrementata dell’1% circa all’orizzonte temporale di breve termine (2026) e del 13% circa all’orizzonte temporale di medio-lungo termine (2036).

Al 2026, nello scenario di Riferimento (scenario senza progetto, immagine a sinistra della figura seguente) la tratta più carica della S.S. n. 51 è quella tra lo svincolo di Pian di Vedoia e la zona industriale (tratta B). In tale tratto, si registrano circa 21.240 auto equivalenti di cui circa 19.520 veicoli leggeri e circa 860 veicoli pesanti. I flussi sono equamente distribuiti nei due sensi di marcia.

Nello scenario di progetto, sempre al 2026, la viabilità dell’area di studio è interessata da un notevole miglioramento del livello di servizio determinato dall’entrata in esercizio della nuova infrastruttura sulla quale transiteranno gran parte dei flussi di traffico di attraversamento (immagine a destra della figura seguente).

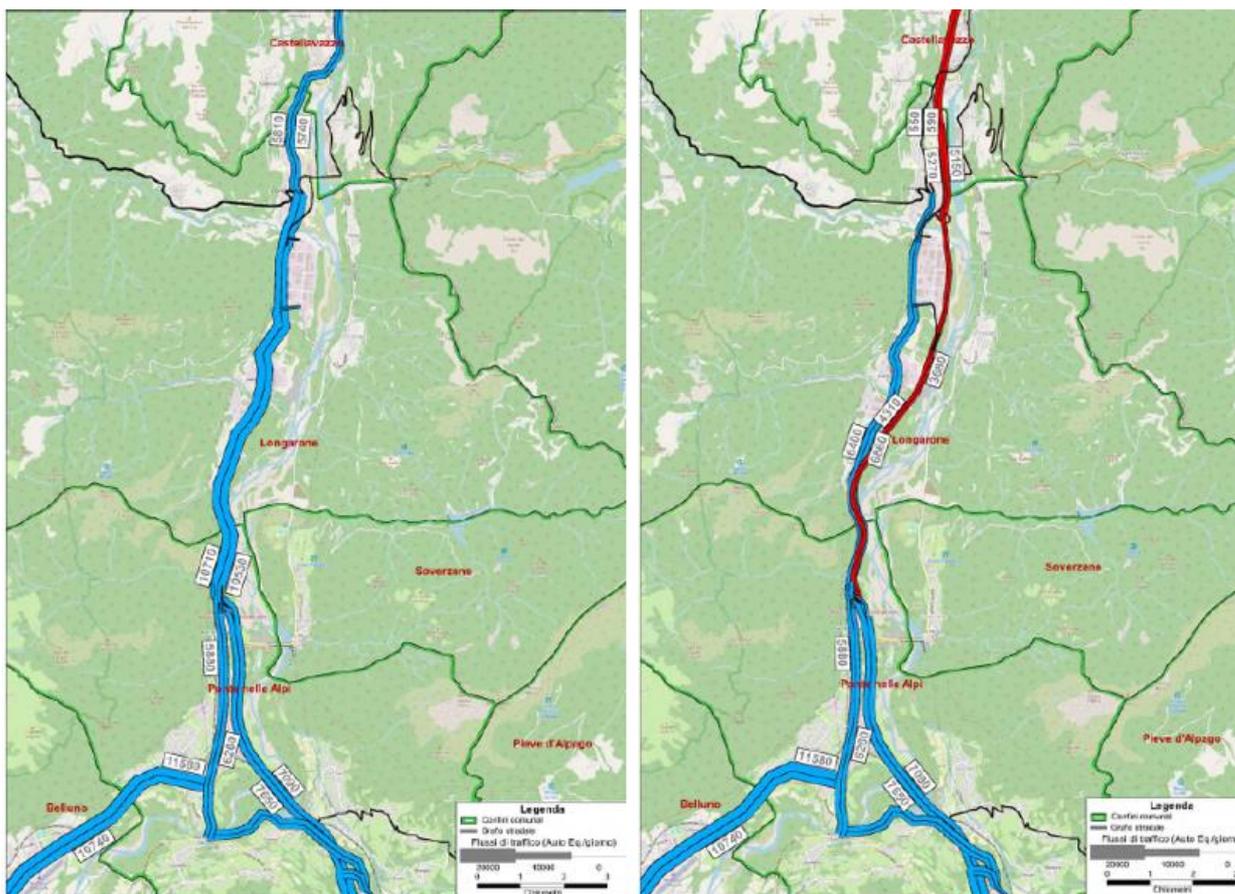


Figura 5-5 – I risultati delle simulazioni al 2026: a sinistra, flussi di traffico nel giorno feriale tipo nello scenario di riferimento (senza progetto); a destra, flussi di traffico nel giorno feriale tipo nello scenario di Progetto (fonte: Studio di Traffico).

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Analoga situazione si verifica al 2036. Nello scenario di Riferimento (senza progetto, immagine a sinistra nella figura seguente) la tratta più carica della S.S. n. 51 è quella tra lo svincolo di Pian di Vedoia e la zona industriale (tratta B). In tale tratto, si registrano circa 23.710 auto equivalenti di cui circa 21.770 veicoli leggeri e circa 970 veicoli pesanti. I flussi sono equamente distribuiti nei due sensi di marcia.

Nello scenario di progetto sulla S.S. n. 51 si verifica una riduzione dei flussi di traffico transitanti del 55% circa nella tratta tra la zona industriale e Longarone, e del 38% circa nella tratta tra Pian di Vedoia e la zona industriale.

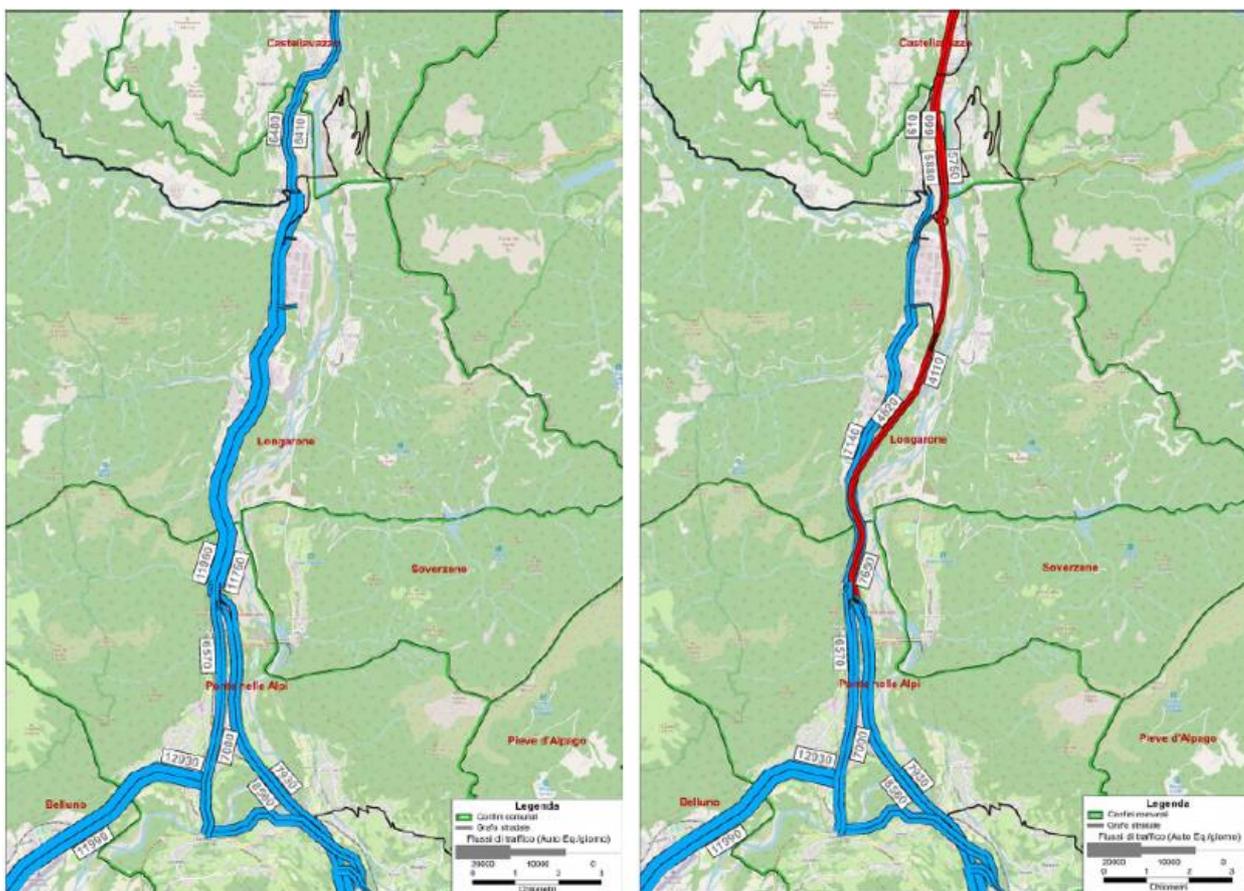


Figura 5-6 – I risultati delle simulazioni al 2036: a sinistra, flussi di traffico nel giorno feriale tipo nello scenario di riferimento (senza progetto); a destra, flussi di traffico nel giorno feriale tipo nello scenario di Progetto (fonte: Studio di Traffico).

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 GRUPPO FS ITALIANE
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

**Tabella 5.1 Flusso giornaliero per categoria di veicolo sulla S.S. n. 51**

		2026				2036			
		Riferimento		Progetto		Riferimento		Progetto	
Tratta		leggeri	pesanti	leggeri	pesanti	leggeri	pesanti	leggeri	pesanti
A	Tra Ponte nelle Alpi e Pian di Vedoia	9.240	1.450	9.240	1.450	10.310	1.630	10.310	1.630
B	Tra Pian di Vedoia e Zona Industriale (ZI) Villanova	19.520	860	13.170	40	21.770	970	14.690	50
C	Tra ZI e Longarone	17.560	530	8.350	-	19.590	600	9.320	-
D	Tra Longarone e imbocco Galleria	10.480	530	1.130	-	11.690	600	1.260	-

**Tabella 5.2 Flusso giornaliero per categoria di veicolo sulla Variante alla S.S. n. 51**

		2026				2036			
		Riferimento		Progetto		Riferimento		Progetto	
Tratta		leggeri	pesanti	leggeri	pesanti	leggeri	pesanti	leggeri	pesanti
E	Tra Pian di Vedoia e Zona Industriale (ZI) Villanova	-	-	6.350	820	-	-	7.080	920
F	Tra ZI e Longarone	-	-	5.950	480	-	-	6.640	540
G	Tra Longarone e imbocco Galleria	-	-	9.350	530	-	-	10.440	600

## Conclusioni

Dall'analisi delle simulazioni effettuate risulta che con l'entrata in esercizio dell'infrastruttura di progetto, sulla S.S. n. 51 si verifica una riduzione dei flussi di traffico transitanti del 55% circa nella tratta tra la zona industriale e Longarone e del 38% circa nella tratta tra Pian di Vedoia e la zona industriale.

La tratta della Variante che presenta il traffico più sostenuto è quella tra lo svincolo Longarone centro e l'imbocco in galleria Termine con circa 11.640 auto equivalenti distinti in 10.440 veicoli leggeri e circa 600 veicoli pesanti.

Flussi veicolari inferiori rispetto alla suddetta tratta, si osservano:

- tra lo svincolo dell'A 27 di Pian di Vedoia e la Zona Industriale Villanova con circa 8.920 auto equivalenti (circa 7.080 veicoli leggeri e circa 920 veicoli pesanti);
- tra lo svincolo della Zona Industriale di Villanova e lo svincolo di Longarone con circa 7.720 auto equivalenti (circa 6.640 veicoli leggeri e circa 540 veicoli pesanti).

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Per le tratte più cariche sono stati stimati i livelli di servizio in base alla metodologia *HCM 2000*. In base ai valori della velocità media del viaggio e della percentuale del tempo speso in coda, risulta che il livello di servizio della tratta più carica (tra Longarone e l'imbocco della galleria Termine) nell'ora di punta del pomeriggio (intervallo 17:00-18:00) è pari a LOS D (pur con una velocità media pari a 84 km/h - 84% della velocità base).

Per quanto riguarda il calcolo del LOS occorre sottolineare che in Italia non esiste una norma tecnica che specifichi le modalità di calcolo del LOS, pertanto, si adotta generalmente il metodo HCM. Tale metodologia però presenta alcuni limiti, tra cui la mancata calibrazione del calcolo alle strade italiane. Ciò comporta inevitabilmente delle valutazioni che sovrastimano la criticità delle stesse rispetto a quanto accade realmente. In altre parole, ad un LOS basso (cui corrispondono situazioni di congestione) corrisponde, in realtà, una situazione di deflusso più scorrevole.

Per tale motivo si è ritenuto opportuno analizzare il livello di servizio della stessa strada in tratte differenti e in orari differenti.

È risultato che, sempre nella tratta tra lo svincolo Longarone centro e l'imbocco in galleria Termine, con un flusso di traffico pari al 6.4% del flusso di traffico giornaliero (fenomeno che si verifica nel 75% degli intervalli orari del giorno feriale tipo) il livello di servizio passa a LOS C (sempre con una velocità media all'87% della velocità di base).

Nella tratta tra Pian di Vedoia e la zona industriale di Villanova, il livello di servizio risulta pari a LOS C in entrambe le situazioni di carico della rete.

Secondo la metodologia adottata nell'ambito delle Linee guida per la stesura degli studi di traffico nelle istanze relative alle procedure di VIA del Comitato Tecnico Provinciale Valutazione Impatto Ambientale di Vicenza (2020) il livello di servizio per la condizione più sfavorevole (tratta tra lo svincolo Longarone centro e l'imbocco in galleria Termine) è LOS C.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

## 6 LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: CRITICITÀ E OBIETTIVI

---

In termini ambientali e sociali, gli obiettivi posti alla base della progettazione sono i seguenti:

1. **Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale**
  - 1.1. Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale: obiettivo del progetto è quello di tutelare il patrimonio culturale circostante l'area di intervento, minimizzando/escludendo le interferenze con i principali elementi paesaggistici, archeologici ed architettonici vincolati e di interesse;
  - 1.2. Sviluppare un tracciato coerente con il paesaggio: il tracciato previsto è il più possibile compatibile con il paesaggio circostante, in particolare con gli elementi di caratterizzazione del paesaggio di pregio;
2. **Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo**
  - 2.1. Preservare la qualità delle acque: obiettivo del progetto è quello di tutelare la qualità delle acque che potrebbero essere inquinate dalle acque meteoriche di piattaforma. Pertanto, l'obiettivo è quello di prevedere dei sistemi di smaltimento delle acque che tengano in considerazione di depurare le stesse prima dell'arrivo al recapito finale;
  - 2.2. Contenere il consumo di suolo in particolare nelle aree sensibili: tenendo conto delle esigenze funzionali della nuova infrastruttura, nella realizzazione dell'intervento l'obiettivo è quello di minimizzare il consumo di suolo;
  - 2.3. Minimizzare la quantità dei materiali consumati ed incrementare il riutilizzo: l'obiettivo è quello di cercare di riutilizzare il più possibile il materiale scavato in modo da minimizzare il consumo di risorse riducendo gli approvvigionamenti da cava;
3. **Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo**
  - 3.1. Minimizzare la produzione dei rifiuti: allo stesso modo dell'obiettivo precedente, in questo caso si intende minimizzare la produzione di rifiuti e quindi minimizzare i quantitativi di materiale da smaltire, favorendo il riutilizzo dello stesso nell'opera stessa di progetto.
4. **Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali**

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
Cod VE407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

4.1. Conservare e tutelare la biodiversità: l'obiettivo riguarda la tutela della biodiversità attraverso la minimizzazione dell'occupazione di aree a vegetazione naturale e di aree naturali protetta con il tracciato di progetto al fine di non alterare gli habitat naturali presenti sul territorio.

## 5. Tutelare il benessere sociale

5.1. Tutelare la salute e la qualità della vita: obiettivo del progetto è quello di tutelare la salute dell'uomo ed in generale la qualità della vita anzitutto attraverso la minimizzazione dell'esposizione agli inquinanti atmosferici ed acustici generati dal traffico stradale;

5.2. Migliorare la sicurezza stradale: il nuovo tracciato è geometricamente coerente con la categoria dell'opera. Sottraendo alla S.S.51 il traffico di attraversamento, garantisce la sicurezza stradale per gli utenti;

5.3. Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici: eliminando il più possibile le interferenze tra il progetto e le aree a rischio idraulico, idrologico e geomorfologico