

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 3 – INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO E STUDIO DELLE ALTERNATIVE




CODICE PROGETTO		NOME FILE		REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG. ANNO	T00IA01AMBRE03C			
DPVE0407	D 21	CODICE ELAB.	T00IA01AMBRE03	C	—
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
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione	


INDICE

PARTE III - INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO E STUDIO DELLE ALTERNATIVE

1	FINALITÀ E ARTICOLAZIONE DEL DOCUMENTO	3
2	ALTERNATIVE CONSIDERATE	4
2.1	OPZIONE ZERO	6
2.2	ALTERNATIVA DI PROGETTO	6
2.3	ALTERNATIVA AP2	6
2.4	ALTERNATIVA AP3	7
3	INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO E VERIFICHE DI COERENZA E CONFORMITÀ	7
3.1	METODOLOGIA DI LAVORO	7
3.2	GOVERNO DEL TERRITORIO, NORMATIVA DI RIFERIMENTO IN VENETO	8
	Piano Regionale della Mobilità Ciclistica	12
3.3	ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE ORDINARIA	12
3.3.1	Pianificazione Regionale	13
3.3.2	Pianificazione Provinciale	31
3.3.3	Pianificazione Comunale	42
3.3.4	Coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione	60
3.4	ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE DEL SETTORE TRASPORTI	63
3.4.1	Piano Regionale dei Trasporti Veneto 2030	63
3.4.2	Piano Regionale della Mobilità Ciclistica	67
3.5	ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE A VALENZA AMBIENTALE	69
3.5.1	PAI - Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bachiglione	69
3.5.2	PGA – Piano di Gestione delle Acque	74
3.5.3	PGRA – Piano di Gestione del rischio alluvioni ----Distretto Idrografico delle Alpi Orientali – I ciclo (2015-2021)	77
3.5.4	PTA - Piano di tutela delle acque	85
4	INQUADRAMENTO VINCOLISTICO E VERIFICHE	89
4.1	PREMESSA	89
4.2	BENI PAESAGGISTICI	89

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

4.2.1	Beni immobili ed aree di notevole interesse pubblico (Articolo 136 del D.Lgs. n.42 del 2004)	90
4.2.2	Aree tutelate per legge (Art. 142 del D.Lgs. n. 42 del 2004)	92
4.3	BENI CULTURALI	96
4.4	SITI UNESCO	98
4.5	LE AREE SOGGETTE A REGIME DI TUTELA DI TIPO NATURALISTICO	100
4.5.1	Rete Natura 2000	100
4.5.2	Aree Naturali Protette	103
4.5.3	Important Bird Areas (IBA)	107
4.6	RIEPILOGO DEI VINCOLI INTERFERITI DALL'INTERVENTO	111
5	ANALISI DELLE ALTERNATIVE E CONFRONTO	113
5.1	METODOLOGIA	113
5.2	RISULTATI OTTENUTI	115
5.3	ANALISI DEI RISULTATI	117
5.3.1	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	117
5.3.2	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ SOCIALE	124
5.3.3	CONSIDERAZIONI COMPLESSIVE	132
5.4	SCELTA DELLA SOLUZIONE DI PROGETTO	135

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

1 FINALITÀ E ARTICOLAZIONE DEL DOCUMENTO

La presente Parte III dello Studio di Impatto Ambientale prende in esame il Progetto, l'opzione zero e le alternative di tracciato, considerate nello sviluppo del progetto di fattibilità tecnico economica, svolgendo una analisi imperniata attorno agli obiettivi di carattere ambientale e sociale assunti per il progetto nella Parte I dello SIA.

L'intervento in progetto risponde ad una esigenza presente da lungo tempo nel territorio, che consiste nello scaricare l'attuale S.S 51, soprattutto nel suo attraversamento del centro abitato di Longarone, dalla quota di traffico di attraversamento, aumentando così il livello di sicurezza e riducendo il rischio di incidentalità

La finalità consiste nell'individuare sotto i due profili ambientale e sociale le prestazioni stimate per le varie alternative progettuali, espresse da una serie di indicatori selezionati, capaci di esprimere il grado di raggiungimento degli obiettivi.


Pertanto, nella valutazione sono state considerate le seguenti opzioni:

- Opzione zero: la S.S. 51 secondo il tracciato attuale;
- Tracciato sviluppato;
- Soluzione AP-2 (verso monte): interessa il tratto tra le pk 1+000 e 4+508 ed è situata a ovest del tracciato di progetto;
- Soluzione AP-3 (verso il Piave): interessa il tratto tra le pk 1+626 e 4+508 ed è situata a est del tracciato di progetto.

Il presente studio è articolato come segue:

- Cap. 1: Finalità e articolazione del documento
- Cap. 2: Descrizione delle alternative considerate
- Cap. 3: Inquadramento programmatico e verifiche di coerenza, a sua volta articolato in pianificazione ordinaria, pianificazione del settore dei trasporti, pianificazione a valenza ambientale e individuazione dello scenario di progetto;
- Cap. 4: Inquadramento vincolistico e verifiche, a sua volta articolato in: beni paesaggistici, beni culturali, siti Unesco, aree con regimi di tutela di tipo naturalistico;
- Cap. 5: Analisi delle alternative e confronto, con illustrazione della metodologia adottata, rappresentazione dei risultati ottenuti per i vari tracciati in relazione agli obiettivi di sostenibilità ambientali e sociali, considerazioni complessive e scelta della soluzione di progetto.

A supporto delle analisi contenute nel seguente studio, sono stati elaborati i seguenti elaborati cartografici:


S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 GRUPPO FS ITALIANE
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

0 7 0 2										STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E SISTEMA VINCOLISTICO	
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 ½	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	
T	0	0	IA	0 2	AMB	CT	1 6	A	PRG – Ex Comune d Castellavazzo		
T	0	0	IA	0 2	AMB	CT	1 7	A	PRG Comune di Ponte nelle Alpi		
0 7 0 4										ALTERNATIVE AL PROGETTO	
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	

2 ALTERNATIVE CONSIDERATE

Durante la fase di progettazione preliminare, nell'ambito dello Studio delle Alternative (rif. DOCFAP T00EG01GENRE01A ed elaborati grafici allegati), il progetto in esame è stato messo a confronto con l'opzione zero (S.S.51) e con i due tracciati alternativi che consistono in una variante di monte all'attuale S.S.51 (alternativa 2) e in una variante verso il Piave all'alternativa 1 (alternativa 3) (vedi immagine in fig. Figura 2-1).

Le risultanze dello studio delle alternative di tracciato hanno evidenziato come l'alternativa 1 (esaminata nell'ambito del presente SIA) presenti le minori criticità, contribuendo peraltro a ridurre significativamente il principale problema rappresentato dall'uso della S.S.51 secondo le attuali condizioni, e quindi i problemi

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

dovuti all'ingente volume di traffico di attraversamento e agli effetti negativi determinati dal traffico sui ricettori e quindi sulla popolazione.

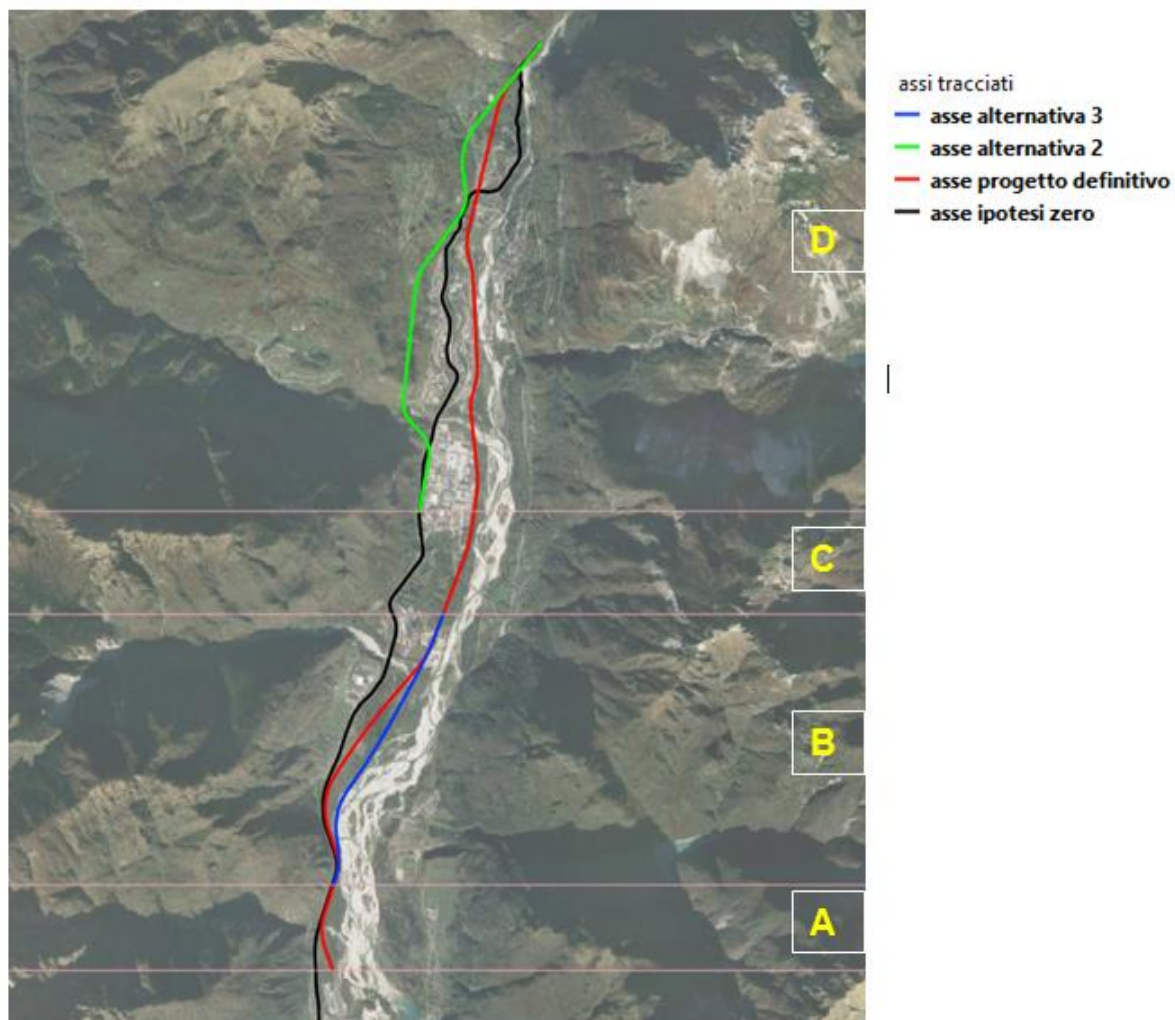



Figura 2-1 Localizzazione delle alternative di tracciato su ortofoto e individuazione dei tratti esaminati

Nel presente SIA, nell'ambito dell'alternativa 1 prescelta, è stato affrontato un confronto tra Sub – alternative, che si riferiscono all'attraversamento del Torrente Desedan, immissario del Fiume Piave.

Le suddette sub- alternative, insieme all'opzione zero, sono presentate nei successivi paragrafi; il confronto tra le stesse viene riportato nel cap.5.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

2.1 OPZIONE ZERO

Nell'ambito del presente studio, l'opzione zero consiste nel mantenimento dell'attuale tracciato dell S.S.51 non solo ai fini delle connessioni locali ma anche per i percorsi di collegamento con una valenza interregionale e internazionale anche in ragione della presenza, nel bellunese, dell'importante distretto industriale dell'occhiale oltre che a quelli della refrigerazione industriale e dei sanitari, agli insediamenti industriali per la lavorazione dell'alluminio, mobilifici, stabilimenti caseari ecc.

La presenza di una consistente quota di traffico connesso a tali collegamenti sul tracciato attuale della S.S. 51, che attraversa il paese di Longarone, costituisce un evidente problema di impatti che si traducono in livelli di sicurezza della circolazione (il numero annuo d'incidenti è significativamente maggiore della media sull'intero percorso), ed effetti sulla popolazione dovuti alle emissioni in atmosfera e acustiche, senza contare il fatto della forte discontinuità funzionale, derivante dalla connotazione urbana che la strada forzosamente assume, costituendo un "collo di bottiglia" per l'intera rete viaria della zona.

2.2 ALTERNATIVA DI PROGETTO

Nel presente studio l'alternativa di progetto consiste nell'intervento sulla SS51 denominato Variante di Longarone, che 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. Il tracciato della variante ha una lunghezza di circa 11,2 km e una piattaforma stradale è di tipo C1 (strade extraurbane secondarie), ai sensi del D.M. 5/11/2001.

2.3 ALTERNATIVA AP2

Le alternative esaminate si riferiscono all'ambito dell'attraversamento del Torrente Desedan, immissario del Fiume Piave. Come si evince dallo stralcio riportato in Figura 2-2, l'alternativa AP2 si sviluppa lato monte, interessando il tratto compreso tra le pk 1+000 e 4+508 ed è situato a ovest del tracciato di progetto. Tale tracciato prevedeva l'attraversamento del T. Desedan con opera di lunghezza pari a 460m.

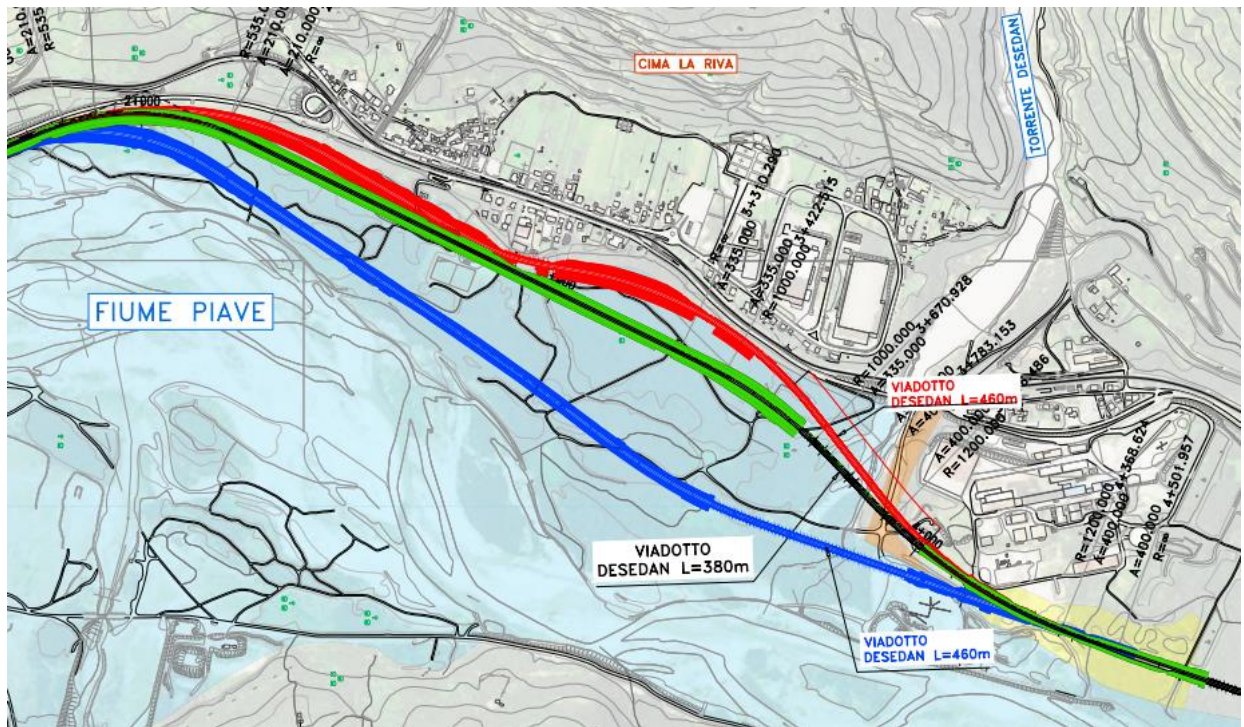


Figura 2-2 Corografia delle alternative (in rosso alternativa AP2; in blu alternativa AP3; in verde alternativa di progetto)

2.4 ALTERNATIVA AP3


L'alternativa AP3 è posta verso il Piave (a est rispetto al tracciato di progetto) e si sviluppa nel tratto compreso tra le pk 1+600 e 4+508. L'alternativa prevedeva l'attraversamento del T. Desedan con opera di lunghezza pari a 460m.

3 INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO E VERIFICHE DI COERENZA E CONFORMITÀ

3.1 METODOLOGIA DI LAVORO

Il repertorio della pianificazione è stato distinto in due tipologie, costituite dalla pianificazione ordinaria e dalla pianificazione di settore, a seconda che l'oggetto di detta pianificazione sia costituito rispettivamente dal sistema territoriale nel suo insieme (sistema ambientale, sistema insediativo, sistema relazionale) o da specifici ambiti tematici facenti parti di detto sistema. La pianificazione di settore è stata distinta in piani riguardanti i trasportisti e piani a valenza ambientale. È stato poi considerato il regime dei vincoli e delle tutele vigenti del patrimonio culturale e naturale.

Detta articolazione in tipologie di pianificazione è stata declinata rispetto ai diversi livelli pianificatori.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

L'attività di costruzione del contesto pianificatorio di riferimento è stata condotta secondo le seguenti fasi di lavoro:

1. Selezione delle tipologie di pianificazione in ragione della pertinenza dell'ambito tematico regolamentato rispetto all'intervento previsto;
2. Individuazione degli strumenti di pianificazione sulla base del repertorio previsto dalla legislazione urbanistica regionale o di settore e, alla luce di ciò, ricostruzione dell'attività pianificatoria svolta dai diversi Enti preposti, al fine di verificare lo stato di attuazione delle rispettive competenze legislative;
3. Selezione degli strumenti in ragione della vigenza e della rispondenza delle scelte pianificatorie ivi contenute rispetto agli orientamenti formalmente e informalmente espressi dagli organi di governo degli Enti territoriali.

Nel descrivere le relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale, si è fatto riferimento a quegli atti nei quali il progetto stesso è inquadrabile.

Per quanto attiene la individuazione degli strumenti di pianificazione esistenti, si è fatto riferimento ai siti web istituzionali e al contatto diretto con gli uffici delle amministrazioni preposte.

Finalità di tali ricognizioni è quella di individuare i rapporti di coerenza con la pianificazione pertinente così come stabilito dal D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Il tema dei rapporti di coerenza tra opera e obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione è stato affrontato attraverso una attività di lettura e sintesi descrittiva al fine di verificare i:


- piani in cui l'opera trova rispondenza;
- piani rispetto ai quali l'opera concorre al perseguimento degli obiettivi in essi fissati;
- piani che non rientrano nei casi precedenti ma che definiscono obiettivi (e scelte) direttamente o indirettamente funzionali all'opera.

Per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione del settore ambientale che attengono specificatamente al campo dei rapporti Opera-Ambiente, il presente quadro di riferimento riporta lo stato attuativo della pianificazione, nonché i principali contenuti e articolazione.

3.2 GOVERNO DEL TERRITORIO, NORMATIVA DI RIFERIMENTO IN VENETO

LR n. 11 del 23.04.2004 *Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio*;

LR n. 14 del 06.06.2017 *Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo e modifiche della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio"*;

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

LR n 14 del 04.04.2019 *Veneto 2050: politiche per la riqualificazione urbana e la rinaturalizzazione del territorio e modifiche alla legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio.*

Nella Regione Veneto la disciplina urbanistica è regolata **dalla LR n.11 del 23.04.2004 Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio**, che all'art. 3 articola il governo del territorio attraverso la pianificazione, urbanistica e territoriale del comune, della provincia e della Regione, come segue:


- a) Piano di Assetto del Territorio Comunale (PAT) e Piano degli Interventi Comunali (PI) che costituiscono il piano regolatore comunale, Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI) e Piani Urbanistici Attuativi (PUA);
- b) Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);
- c) Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC).

Ai sensi dell'art. 2, gli strumenti di pianificazione devono raggiungere le seguenti finalità:

- a) promozione e realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole, finalizzato a soddisfare le necessità di crescita e di benessere dei cittadini, senza pregiudizio per la qualità della vita delle generazioni future, nel rispetto delle risorse naturali;
- b) tutela delle identità storico-culturali e della qualità degli insediamenti urbani ed extraurbani, attraverso la riqualificazione e il recupero edilizio ed ambientale degli aggregati esistenti, con particolare riferimento alla salvaguardia e valorizzazione dei centri storici;
- c) tutela del paesaggio rurale, montano e delle aree di importanza naturalistica;
- d) utilizzo di nuove risorse territoriali solo quando non esistano alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del tessuto insediativo esistente;
- e) messa in sicurezza degli abitati e del territorio dai rischi sismici e di dissesto idrogeologico;
- f) coordinamento delle dinamiche del territorio regionale con le politiche di sviluppo nazionali ed europee.

I piani di livello sovracomunale stabiliscono i modi e i tempi di adeguamento dei piani di livello comunale, nonché l'eventuale disciplina transitoria da applicarsi fino all'adeguamento. Ogni piano detta i criteri e i limiti entro i quali il piano di livello inferiore può modificare il piano di livello sovraordinato senza che sia necessario procedere ad una variante dello stesso.

Nel 2017 è stato inoltre promosso un processo di revisione sostanziale della disciplina urbanistica ispirata ad una nuova coscienza delle risorse territoriali ed ambientali, riducendo progressivamente il consumo di suolo non ancora urbanizzato, in coerenza con l'obiettivo europeo di azzerarlo entro il 2050. La **legge regionale n. 14 del 2017** mette in atto le azioni per **un contenimento di consumo di suolo**, stabilendo che tale obiettivo sarà gradualmente raggiunto nel corso del tempo e sarà soggetto a programmazione regionale e comunale. La successiva **legge regionale 14 del 2019 – Veneto 2050**, in coerenza con i principi del contenimento del consumo di suolo, promuove misure finalizzate al miglioramento della qualità della vita delle persone all'interno della città e al riordino degli spazi urbani, alla rigenerazione urbana.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

La **pianificazione territoriale paesaggistica** si impegna a “proteggere e disciplinare il territorio per migliorare la qualità della vita in un’ottica di sviluppo sostenibile e in coerenza con i processi di integrazione e sviluppo dello spazio europeo, attuando la Convenzione europea del Paesaggio, contrastando i cambiamenti climatici e accrescendo la competitività”.

Con queste finalità viene redatto il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento che “costituisce il documento di riferimento per la tematica paesaggistica, ai sensi del decreto legislativo 42/2004, stante quanto disposto dalla legge regionale, che gli attribuisce valenza di “piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici”¹. Il PTRC è approvato secondo le procedure previste dalla legge urbanistica regionale del 23 aprile 2004, n.11 e rappresenta lo strumento regionale di governo del territorio. Ai sensi dell’art. 24 della L.R. 11/04, “il piano territoriale regionale di coordinamento, in coerenza con il programma regionale di sviluppo (PRS), indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione”. **Il PTRC approvato con Delibera di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020 non ha la valenza di piano paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004.**

Gli Ambiti di Paesaggio vengono identificati ai sensi dell’art. 135, comma 2, del DLgs 42/2004, Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e ai sensi dell’art.45 ter, comma 1, della LR 11/2004. Per ciascun Ambito di Paesaggio è prevista la redazione di uno specifico **Piano Paesaggistico Regionale d’Ambito (PPRA)**, da redigersi congiuntamente al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e Turismo e con il coordinamento del Comitato Tecnico per il Paesaggio.

Gli Ambiti di Paesaggio identificano realtà morfologicamente simili e sono individuati su base territoriale e amministrativa.


I **Piani di Area**, previsti dalla L.R. 61/1985 sull’assetto e il governo del territorio, **hanno assunto valenza paesistica per effetto della L.R. 9/1986**, predisposta in adeguamento alla L.431/1985 (c.d. legge Galasso), recante disposizioni per la tutela delle zone di particolare interesse naturalistico-ambientale. Si tratta di strumenti di specificazione del PTRC e si sviluppano per ambiti determinati³. In seguito all’approvazione della L.R. 11/2004, la pianificazione di area vasta risulta limitata ad alcune aree specifiche, restando comunque oggetto di redazione e soggette ad approvazione le varianti ai piani vigenti.

Per quanto riguarda la **pianificazione settoriale dei trasporti**, la previsione normativa per la redazione del Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) è contenuta nella L.R. n. 25 del 30 ottobre 1998. La norma prevede sia la procedura per la formazione del Piano (articolo 12), sia la sua modalità approvativa a cura del Consiglio regionale (articolo 11). Il Piano è definito come strumento finalizzato alla previsione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio delle diverse forme di mobilità relative a persone e merci che si svolgono sul

¹Fonti: <https://www.regione.veneto.it/web/ptrc> e <http://www.soprintendenza.venezia.beniculturali.it/it/operazione-trasparenza/piano-paesaggistico-regionale>

² Fonte: <https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptrc>.

³ Fonte: <https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/piani-di-area>.


S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 anas GRUPPO FS ITALIANE
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

territorio regionale, nonché dei fabbisogni infrastrutturali delle diverse forme di mobilità, assicurando una rete di trasporto che privilegi l'integrazione tra le varie modalità e favorisca, in particolare, quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.

Nella regione Veneto, il progetto in esame ricade nella provincia di Belluno e nei comuni di Ponte Nelle Alpi e Longarone, ed è interessato dai seguenti piani:


Tabella 1 – Regione Veneto – Quadro della Pianificazione aggiornato al mese di novembre 2021

TIPOLOGIA DI PIANIFICAZIONE	ENTE	STRUMENTO	STATO
Ordinaria	<u>Regionale</u>	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptrc https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptrc-2020	Approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020.
	<u>Provinciale</u>	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale https://www.provincia.belluno.it/myportal/P_BL/ptcp/ptcpapprovato	Approvato con la Deliberazione Giunta Regionale n. 1136 del 23 marzo 2010.
	<u>Comunale</u>	Piano Assetto Territorio Intercomunale di Longarone	Adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n.62 del 29/12/2018.
	<u>Comunale</u>	Piano Assetto Territorio di Ponte nelle Alpi https://www.comune.pontenellealpi.bl.it/myportal/C_B662/dettaglio/contenuto/pat-piano-di-assetto-del-territorio	
	<u>Comunale</u>	Piano Regolatore Generale di Longarone	Approvato con delibera della Giunta Regionale n. 364 del 29 gennaio 1985.
Settore trasporti	<u>Regione</u>	Nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2030 https://www.prtveneto2030.it/il-nuovo-piano-2/	Delibera di adozione della Giunta Regionale del 24 settembre 2019.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

TIPOLOGIA DI PIANIFICAZIONE	ENTE	STRUMENTO	STATO
		https://bur.regione.veneto.it/Bur/Services/pubblica/DettaglioDgr.aspx?id=403977	
	<u>Regione</u>	Piano Regionale della Mobilità Ciclistica	Approvato con D.G.R. n. 1792 del 6/10/2014 l'aggiornamento del Master Plan delle piste ciclabili del 2004.
<u>Settore ambientale</u>	<u>Regione</u>	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptrc-2020	Approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020.
	<u>Regione</u>	Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.)	Approvato il 19 aprile 2016 dal Consiglio Regionale.
	<u>Regione</u>	Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/tutela-risorsa-idrica	Approvato il 5 novembre 2009 con provvedimento n. 107 del Consiglio Regionale.
	<u>Regione</u>	Piano Stralcio per la tutela dal Rischio Idrogeologico (P.A.I.) http://www.bacino-adige.it/sito/index.php/la-pianificazione/piano-stralcio-per-la-tutela-del-rischio-idrogeologico-del-bacino-del-fiume-adige-regione-del-veneto	Adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di bacino 'ell'Adige con delibera n. 1/2005 del 15 febbraio 2005 ed è stato approvato con DPCM 27 aprile 2006.
	<u>Comune</u>	Piano di Classificazione Acustica di Ponte nelle Alpi https://www.comune.pontenellealpi.bl.it/myportal/C_B662/dettaglio?conten-tId=60374f48171e6b00dfb38524&type=contenuto	Adottato con delibera del Consiglio Comunale n. 78 del 10 ottobre 2000.

3.3 ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE ORDINARIA

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

3.3.1 Pianificazione Regionale


3.3.1.1 Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) del Veneto

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

Per quanto concerne la valenza paesaggistica del PTRC si ritiene opportuno precisare che⁴:

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

⁴ Fonte: <http://www.amministrativistiveneti.it/ptrc-veneto-2020-e-valorizzazione-del-patrimonio-culturale-negli-strumenti-urbanistici-degli-enti-locali?print=pdf>.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	


Il PTRC 2020 è composto dai seguenti elaborati:

Allegato A

- Relazione illustrativa
- Fondamenti del Buon Governo

Allegato B

- Tavola Ricognizione ambiti di tutela PTRC 1992
- Tavola 01 a Uso del suolo terra
- Tavola 01 b Uso del suolo acqua
- Tavola 01 c Uso del suolo idrogeologia rischio sismico
- Tavola 02 Biodiversità
- Tavola 03 Energia e ambiente
- Tavola 04 Mobilità
- Tavola 05 a Sviluppo economico produttivo
- Tavola 05 b Sviluppo economico turistico
- Tavola 06 Crescita sociale
- Tavola 07 Montagna
- Tavola 08 Città motore del futuro
- Tavola 09 Sistema del territorio rurale e della rete ecologica:
 - o 01 Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico
 - o 02 Dolomiti Agordine 03 Dolomiti Zoldane
 - o 04 Dolomiti Bellunesi 05 Valbelluna e Feltrino 06 Alpe di Siusi e Cansiglio
 - o 07 Altopiani di Lamon e Sovramonte 08 Massiccio del Grappa
 - o 09 Altopiano dei Sette Comuni 10 Altopiano di Tonezza 15 Costi Vicentini
 - o 11 Piccole Dolomiti 23 Alta Pianura Vicentina
 - o 12 Monte Baldo 25 Riviera Gardesana
 - o 13 Lessinia 14 Prealpi Vicentine
 - o 16 Prealpi e Colline Trevigiane
 - o 17 Gruppo collinare dei Berici 18 Gruppo collinare degli Euganei 29 Pianura tra Padova e Vicenza
 - o 19 Medio Corso del Piave 20 Alta Pianura di Sinistra Piave
 - o 21 Alta Pianura tra Brenta e Piave 22 Fascia delle risorgive tra Brenta e Piave
 - o 24 Alta Pianura Veronese
 - o 26 Pianure del Sandonatese e Portogruarese
 - o 27 Pianura Agropolitana Centrale 28 Pianura Centuriata
 - o 30 Bonifiche e Lagune del Veneto Orientale
 - o 31 Laguna di Venezia
 - o 32 Bassa Pianura tra il Brenta ' l'Adige
 - o 33 Bassa Pianura tra i Colli ' l'Adige
 - o 34 Bassa Pianura Veronese 35 Valli Grandi

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

- 36 Bonifiche del Polesine Occidentale
- 37 Bonifiche del Polesine Orientale
- 38 Corridoio Dunale sulla Romea
- 39 Delta e Lagune del Po
- Tavola 10 PTRC obiettivi

Allegato C

- Quadro conoscitivo

Allegato D

- Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto

Allegato E

- Norme Tecniche

Allegato F

- Valutazione Ambientale Strategica: Rapporto ambientale e VInCA.


Obiettivi e tematiche costitutive del Piano

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

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

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

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

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	


Temi	Obiettivi strategici
Uso del Suolo	<ul style="list-style-type: none"> - Razionalizzare l'utilizzo della risorsa suolo - Adattare l'uso del suolo in funzione dei cambiamenti climatici in corso - Gestire il rapporto urbano/rurale valorizzando l'uso dello spazio rurale in un'ottica di multifunzionalità - Preservare la qualità e la quantità della risorsa idrica
Biodiversità	<ul style="list-style-type: none"> - Assicurare un equilibrio tra ecosistemi ambientali e attività antropiche - Salvaguardare la continuità ecosistemica - Favorire la multifunzionalità dell'agricoltura - Perseguire una maggior sostenibilità degli insediamenti
Energia e Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> - Promuovere l'efficienza nell'approvvigionamento e negli usi finali dell'energia e incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili - Migliorare le prestazioni energetiche degli edifici - Prevenire e ridurre i livelli di inquinamento di aria, acqua, suolo e la produzione di rifiuti
Mobilità	<ul style="list-style-type: none"> - Stabilire sistemi coerenti tra distribuzione delle funzioni e organizzazione della mobilità - Razionalizzare e potenziare la rete delle infrastrutture e migliorare la mobilità nelle diverse tipologie di trasporto - Migliorare l'accessibilità alla città e al territorio - Sviluppare il sistema logistico regionale - Valorizzare la mobilità low
Sviluppo economico	<ul style="list-style-type: none"> - Migliorare la competitività produttiva favorendo la diffusione di luoghi del sapere della ricerca e della innovazione - Promuovere l'offerta integrata di funzioni turistico-ricettive mettendo a sistema le risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari
Crescita sociale e culturale	<ul style="list-style-type: none"> - Promuovere l'inclusività sociale valorizzando le identità venete - Favorire azioni di supporto alle politiche sociali - Promuovere l'applicazione della convenzione europea del paesaggio - Rendere efficiente lo sviluppo policentrico preservando l'identità territoriale regionale - Migliorare l'abitare nelle città

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

2.1 Favorire interventi finalizzati alla conservazione della biodiversità anche attivando opportuni programmi di monitoraggio [...]



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

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

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

- 4.1. Mettere a sistema gli aeroporti
- 4.2. Mettere a sistema la portualità
- 4.3. Mettere a sistema la rete degli interporti e promuovere la logistica
- 4.4. Razionalizzare le reti viarie in funzione del conseguimento di una mobilità efficiente di livello locale
- 4.5. Promuovere la navigabilità interna
- 4.6. Completare il sistema delle reti infrastrutturali di valenza nazionale ed interregionale e favorire la realizzazione della TAV
- 4.7. Progettare la leggibilità delle città e del territorio delle infrastrutture
- 4.8. Implementare il sistema ferroviario Metropolitano Regionale quale elemento strategico della rete delle città venete
- 4.9. Migliorare l'accessibilità al sistema delle città e alle aree metropolitane
- 4.10. Migliorare le connessioni interne alle aree di montagna, tra la pianura e la montagna e nel contesto alpino transregionale e transfrontaliero
- 4.11. Sviluppare e incrementare la rete della mobilità slow, della diportistica e delle aviosuperfici.

L'intervento in esame contribuisce al raggiungimento dell'obiettivo "4.9. Migliorare l'accessibilità al sistema delle città e alle aree metropolitane". Nella figura seguente è rappresentato uno stralcio dell'elaborato grafico (Tav.04) relativo alle previsioni che interessano la Mobilità, da cui risulta che L'area di studio è interessata da un asse di potenziale connessione territoriale e da un'autostrada e superstrada di progetto in corrispondenza dell'intervento stradale in esame.

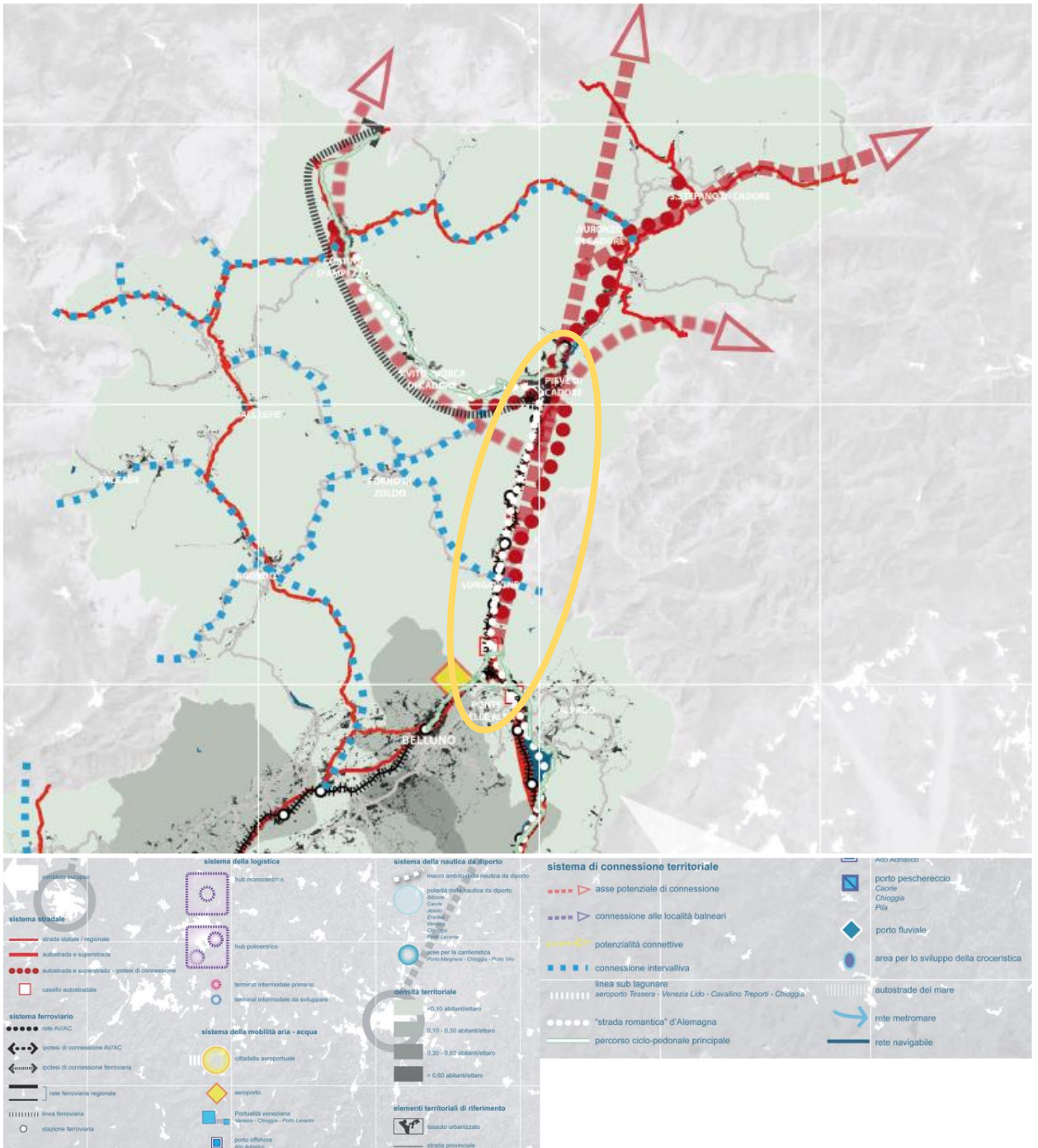


Figura 3-2 – PTRC- Tav. 04 Mobilità (stralcio) con individuazione delle aree di intervento (evidenziata in giallo).

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

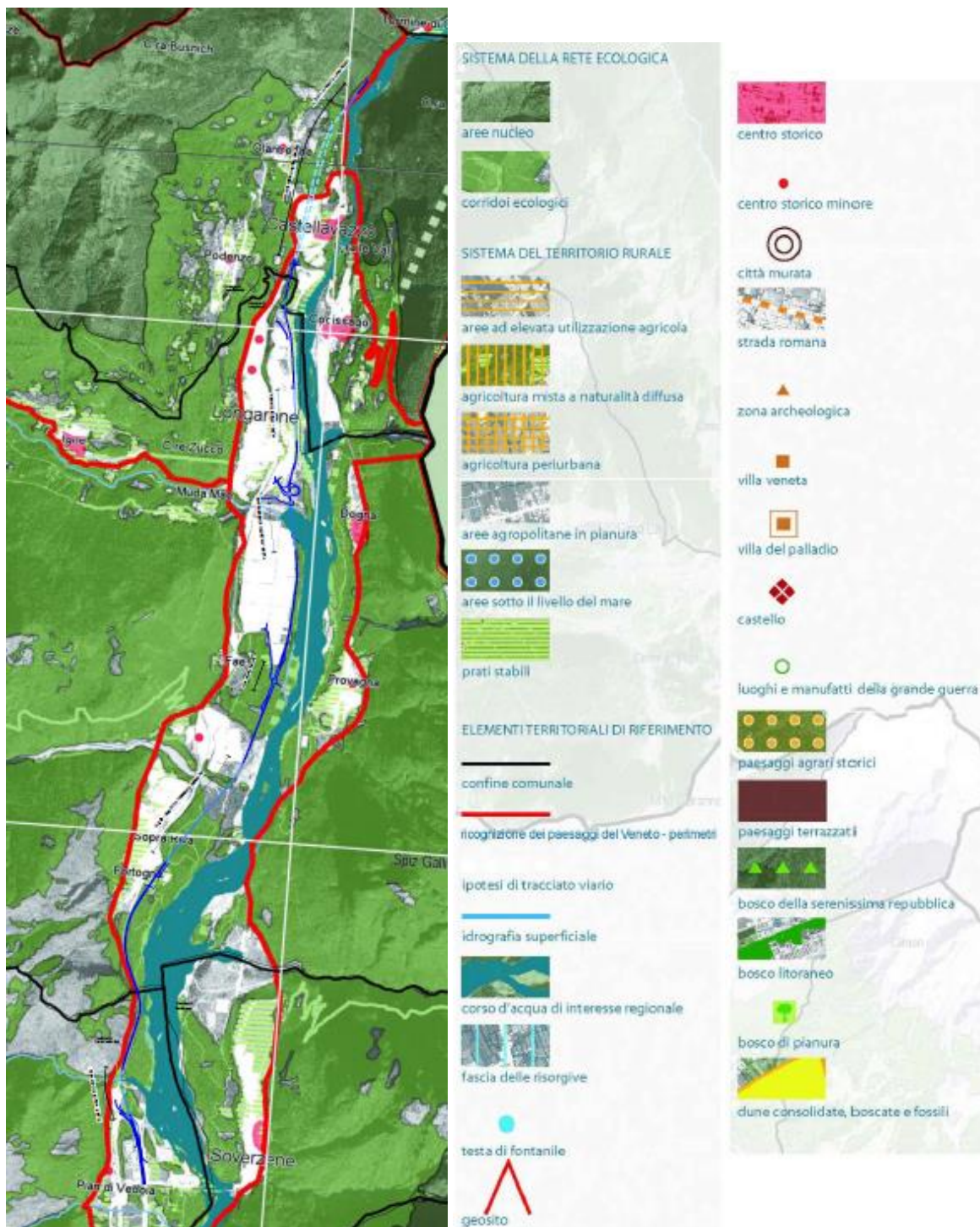



Figura 3-3 – PTRC- Tav. 09 Sistema del territorio rurale e della rete ecologica (stralcio) con individuazione del tracciato (evidenziato in blu)

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

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Indirizzi per la valorizzazione del paesaggio


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

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

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

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

- *tutelare e valorizzare la risorsa suolo*, prevedendo il contenimento dell'impermeabilizzazione, curando gli esiti paesaggistici delle politiche poste in atto, valorizzando l'uso dello spazio rurale in un'ottica di multifunzionalità e di diversità del paesaggio agrario;
- *tutelare e accrescere la biodiversità*, salvaguardando la continuità ecosistemica e l'integrità e la funzionalità ambientale con riferimento anche al valore ambientale ed ecologico delle aree agricole, rurali e forestali;
- *accrescere la qualità ambientale e insediativa*, migliorando la qualità urbana ed edilizia, perseguendo una maggior sostenibilità degli insediamenti e dei processi di urbanizzazione, salvaguardando e valorizzando i caratteri culturali e testimoniali degli elementi identitari dei paesaggi e degli insediamenti e dei manufatti storici;
- *garantire la mobilità preservando le risorse ambientali*, prevedendo la razionalizzazione del sistema delle infrastrutture e migliorando la mobilità nelle diverse tipologie di trasporto, con particolare riferimento alla valorizzazione della mobilità lenta;
- *delineare modelli di sviluppo economico sostenibile*, preservando e recuperando le identità e le specificità territoriali, in un'ottica di innovazione e miglioramento della competitività, e promuovendo l'offerta integrata di funzioni turistico-ricreative mediante la messa a sistema delle risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari;
- *sostenere le identità culturali e la partecipazione*, promuovendo l'inclusività sociale, valorizzando la percezione visiva e sociale del paesaggio e la salvaguardia del "paesaggio immateriale" ed accrescendo la consapevolezza delle popolazioni nei confronti dei valori e delle criticità del paesaggio e delle conseguenze dei comportamenti collettivi e individuali sul paesaggio stesso.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Ambiti di paesaggio

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

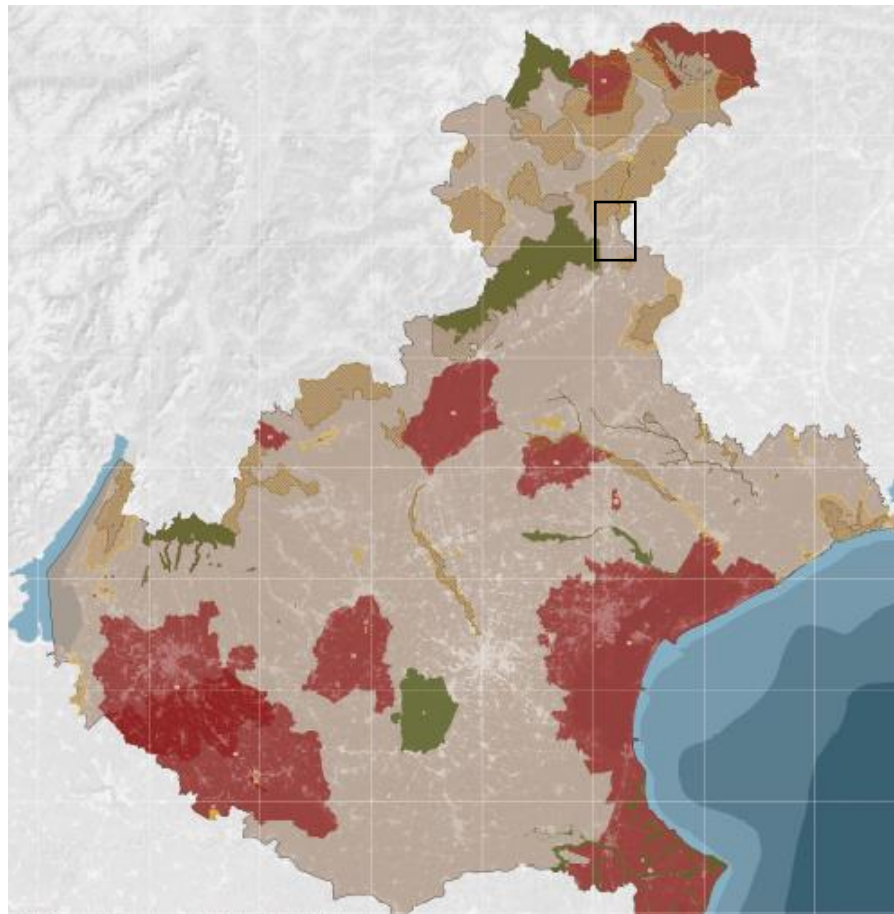


Figura 3-4 - Ricognizione degli ambiti di tutela del PTRC 1992




Figura 3-5 – Stralcio della Ricognizione degli ambiti di tutela del PTRC 1992

Il PTRC prevede per questo ambito di interesse naturalistico-ambientale delle norme specifiche di tutela, riportate nel successivo paragrafo *Coerenze*.

Nell'*Allegato D - Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto*⁵ è riportato che gli Ambiti di Paesaggio, sui quali saranno redatti congiuntamente con il MiBACT specifici Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito

⁵ Fonte: <https://rdv.app.box.com/s/mx9ex1dmxlswn57l8b667j3n3vsitt9u>.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

(PPRA), sono stati individuati in numero di 14, ma è previsto che gli stessi possano essere riarticolati al fine di procedere alla pianificazione di un numero minore (3/4, individuati sulla base delle caratteristiche morfologiche e insediative) o se del caso procedere alla redazione di un unico Piano Paesaggistico dell'intero territorio regionale, privilegiando una visione organica del paesaggio all'interno di un quadro tendente a consentire un minor aggravio delle procedure.

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

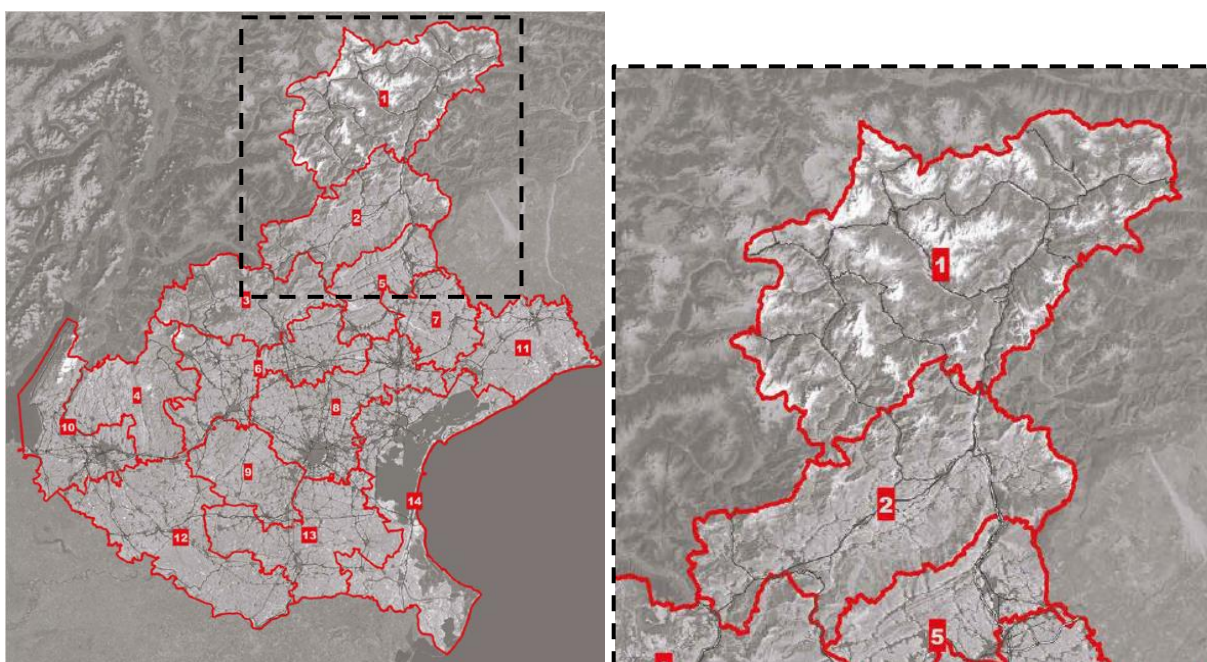



Figura 3-6 - PT-C - Allegato-D - "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto" – Ambiti di Paesaggio e individuazione dell'area di intervento.

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

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

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

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

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

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

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

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

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

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

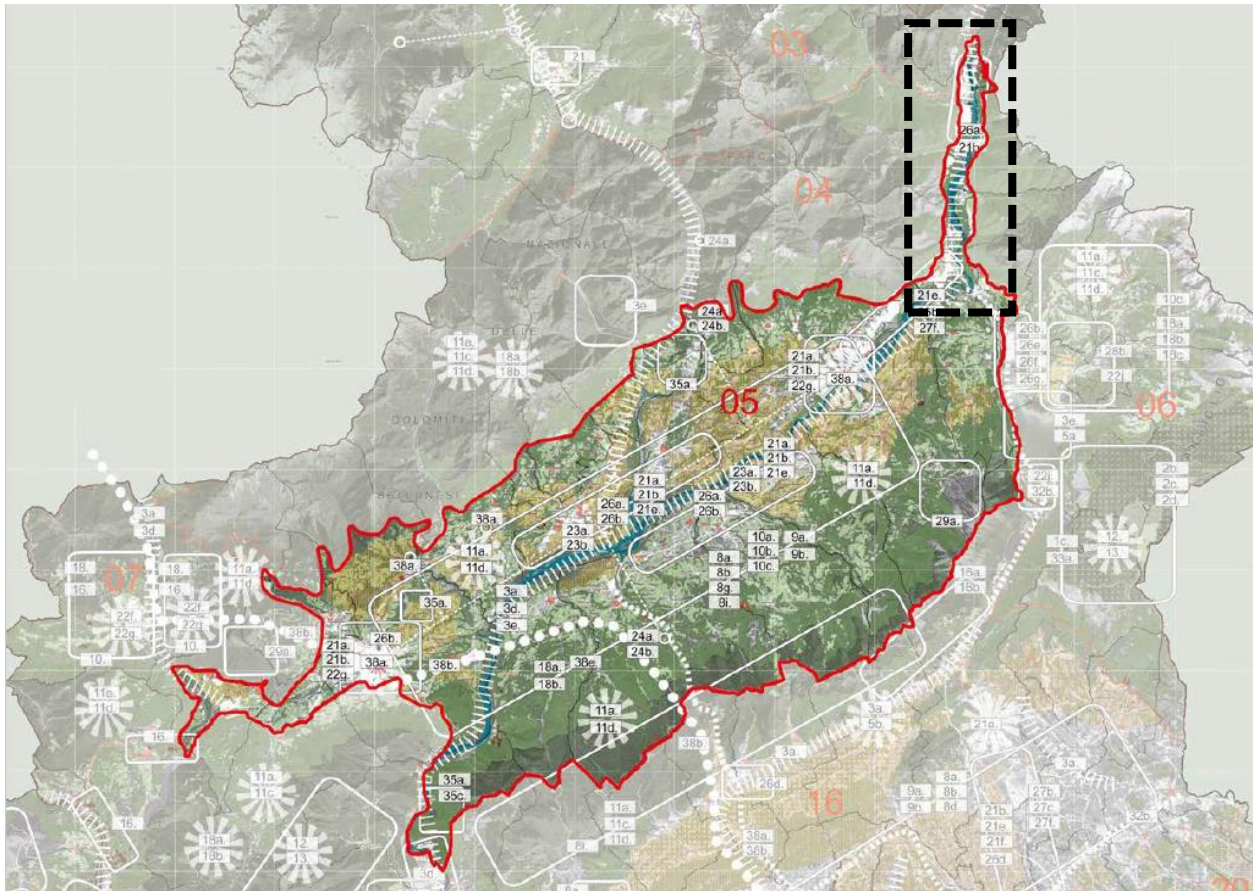



Figura 3-7 – Obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica preliminari ai PPR


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

Obiettivi	Indirizzi
<p>21. Qualità del processo di urbanizzazione^o21a. Promuovere la conoscenza dei caratteri paesaggistici e insediativi consolidati dei diversi contesti territoriali anche sulla base di adeguati studi sulla percezione visiva e sociale, per individuare regole per un corretto inserimento paesaggistico ed ambientale delle espansioni urbane.</p>	
	<p>21b. Adottare il criterio della minor perdita di naturalità e minor frammentazione ecologica nella regolamentazione dei processi di urbanizzazione.</p>

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Obiettivi	Indirizzi
	21e. Governare i processi di urbanizzazione lineare lungo gli assi viari, scegliendo opportune strategie di densificazione o rarefazione in base alla tipologia della strada ed al contesto.
26. Qualità urbanistica ed edilizia degli insediamenti produttivi ^{26a} . Individuare linee preferenziali di localizzazione delle aree produttive sulla base della presenza dei servizi e delle infrastrutture, scoraggiando l'occupazione di territorio agricolo non infrastrutturato.	
	26b. Promuovere il riordino urbanistico delle aree produttive esistenti in vista di una maggiore densità funzionale e un più razionale uso dei parcheggi e degli spazi pubblici, dell'approvvigionamento e della distribuzione dell'energia, dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori, in particolare nella piana di Longarone.

Tabella 3-2 Obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica relativi all'ambito di studio

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Coerenza

Come indicato nel precedente paragrafo, l'area di intervento ricade nell'area 31 "Val Tovanello e Bosconero". Per questo ambito di interesse naturalistico-ambientale, il PTRC prevede le seguenti norme specifiche di tutela:

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

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

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

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

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

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

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

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


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

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

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

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

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

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

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

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

4) Migliorare l'accessibilità alla città e al territorio

- 4.4. "razionalizzare le reti viarie in funzione del conseguimento di una mobilità efficiente di livello locale";
- 4.10 "migliorare le connessioni interne alle aree di montagna, tra la pianura e la montagna e nel contesto alpino transregionale e transfrontaliero".


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

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

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

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

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

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

3. *Sono vietati gli interventi che interrompono o deteriorano le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici, fatti salvi quelli necessari a garantire e migliorare la sicurezza idraulica dei corsi d'acqua e la sicurezza geologica e da valanga.*
4. *Eventuali interferenze fra corridoi ecologici ed opere pubbliche sono risolte in sede di conferenza di servizi pe' l'approvazione del progetto, adottando le soluzioni tecniche più opportune per garantire la funzione ecologica dei corridoi."*

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

3.3.1.2 Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA)

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

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

Gli ambiti di Paesaggio sono identificati nel "Documento per la Pianificazione Paesaggistica" che fa parte degli elaborati della Variante Parziale con attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC adottata con DGR 372/2009. Lo stesso documento, rivisto e integrato, è ricompreso tra gli elaborati del PTRC 2020 con il titolo "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto"⁶.


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

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

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

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

⁶ Fonte: <https://rdv.app.box.com/s/mx9ex1dmx1swn5718b667j3n3vsitt9u>.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

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

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

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

3.3.2 Pianificazione Provinciale

3.3.2.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Belluno

La Giunta Regionale del Veneto, con propria deliberazione n. 1136 del 23/03/2010 ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Belluno, secondo quanto previsto dall'art.23 della Legge urbanistica Regionale del Veneto n. 11 del 23/04/2004.

Il PTCP approvato dalla Regione del Veneto è stato adeguato alle prescrizioni indicate nella delibera di approvazione e nel correlato parere espresso dalla Commissione regionale per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), come risulta dalla Delibera di Giunta Provinciale n. 121 del 5 maggio 2010 di pres' d'atto di tale adeguamento.

Gli elaborati che costituiscono la *Relazione* di Piano sono i seguenti:


- la Relazione di Sintesi;
- la Relazione di Progetto, analisi territoriale e descrizioni delle scelte di piano dal profilo tecnico;
- gli Allegati alla Relazione di Progetto, approfondimenti relativi ai diversi aspetti analizzati nella Relazione di progetto;
- le Norme Tecniche, 69 articoli con contenuto prescrittivo, di direttiva e di indirizzo;
- gli Allegati alle Norme Tecniche, approfondimenti tematici riferiti a specifici articoli delle norme.

La documentazione del Piano si completa con il *quadro conoscitivo* e gli *elaborati cartografici*, che si compongono di tavole tematiche alla scala 1:50.000, a loro volta suddivise in due elaborati per coprir' l'intero territorio provinciale.


Competenze del piano

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, di seguito denominato PTCP, definisce gli assetti fondamentali del territorio bellunese già delineati nei documenti preliminari del Piano Strategico e dello stesso PTCP, con i quali la società bellunese ha avviato la costruzione di un condiviso modello di sviluppo socio-economico.

Il PTCP prevede, disciplina e detta norme in conformità alle previsioni dell'art. 22 della L.R. 11/2004 e in particolare:

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

- a) acquisisce, verifica e riorganizza i dati e le informazioni che formano il quadro conoscitivo territoriale provinciale;
- b) recepisce i siti interessati da habitat naturali e da specie di interesse comunitario e ne affina le relative tutele, provvedendo al loro monitoraggio e alla revisione, se necessario, delle norme di conservazione, per garantire al meglio la continuità dei valori naturalistici e ambientali del territorio provinciale;
- c) definisce gli aspetti relativi alla difesa del suolo e alla sicurezza degli insediamenti determinando, con particolare riferimento al rischio geologico, idraulico, idrogeologico e alla salvaguardia delle risorse del territorio, le condizioni di fragilità ambientale, anche in relazione con la tutela degli assetti naturalistici e alla loro capacità di influire sulla stabilità delle terre;
- d) individua e definisce gli obiettivi generali, la strategia di tutela e di valorizzazione del patrimonio agro-forestale e la strategia di mantenimento dell'agricoltura specializzata in coerenza con gli strumenti di programmazione del settore agricolo e forestale, tenuto conto delle relazioni con la Rete Ecologica Provinciale e degli obiettivi di tutela sanciti dalle norme comunitarie, nazionali e regionali vigenti in materia;
- e) detta le norme finalizzate alla prevenzione e alla difesa d'Inquinamento, prescrivendo gli usi espressamente vietati, in quanto incompatibili con le esigenze di tutela;
- f) riporta le aree a rischio di incidente rilevante di cui al D.Lgs. 17 agosto 1999, n. 34 "Attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti con determinate sostanze pericolose", così come individuate e perimetrate dalla Regione ai sensi dell'articolo 75 della L.R. n. 13 aprile 2001, n. 11 e s.m.i.;
- g) riporta i vincoli territoriali previsti dalle disposizioni di legge;
- h) individua gli ambiti di tutela per la formazione di parchi e di riserve naturali di competenza provinciale e delimita le zone umide, i biotopi e le altre aree naturali, in quanto sistemi da destinare a particolare disciplina ai fini della tutela delle risorse naturali e della salvaguardia del paesaggio, provvedendo altresì a stabilire le linee di indirizzo per la gestione degli ambiti territoriali che contengono tali sistemi;
- i) individua e disciplina i corridoi ecologici della rete di connessione tra le aree protette, i biotopi e le aree relitte naturali, i fiumi e le zone umide di cui alla precedente lettera, tenuto anche conto di quanto previsto dalle lettere c) e d) del presente articolo, secondo le specifiche direttive, prescrizioni e vincoli di cui agli articoli successivi;
- j) perimetra i centri storici, individua le ville venete, i complessi e gli edifici di pregio architettonico, le relative pertinenze e i contesti figurativi;
- k) definisce gli obiettivi e individua gli elementi fondamentali d'assetto del territorio, i sistemi delle infrastrutture, le attrezzature, gli impianti e gli interventi di interesse pubblico di rilevanza provinciale, compresi i sistemi di riqualificazione ambientale;
- l) formula i criteri per la valorizzazione dei distretti produttivi di cui alla L.R. n. 4 aprile 2003, n.8 "Disciplina dei distretti produttivi ed interventi di politica industriale locale";
- m) circoscrive, sulla base dei criteri di cui all'art. 24, comma 1, lettera g) della legge urbanistica regionale, gli ambiti per la pianificazione dei nuovi insediamenti industriali, artigianali, turistico-ricettivi

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

e delle grandi strutture di vendita, nonché gli ambiti di riqualificazione di cui alla precedente lettera k);

- n) delimita gli eventuali ambiti per la pianificazione coordinata tra più Comuni ai sensi dell'art. 16 della legge urbanistica regionale, compresi gli ambiti di interesse naturalistico e quelli che partecipano alla rete ecologica provinciale;
- o) individua i Comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti, i cui Piani di assetto del territorio (PAT) possono essere redatti in forma semplificata, secondo i criteri indicati dal provvedimento di cui all'art. 46, comma 2, lettera p) della stessa legge regionale.

Obiettivi generali

Il PTCP, in particolare, persegue, articolato per gli ambiti tematici di maggiore rilevanza: ambiente, sistema urbano, mobilità e reti, competitività e sistema produttivo, governance territoriale. Questi obiettivi di ordine generale che traducono sul piano operativo i principi di pianificazione prima richiamati.

In merito all'*ambiente*, il piano provinciale si pone l'obiettivo della tutela, della conservazione, del miglioramento e della valorizzazione del paesaggio naturale, degli ecosistemi e della biodiversità nel proprio territorio. Tale obiettivo assume importanza prioritaria, considerato che la qualità ambientale, paesaggistica e naturalistica del proprio territorio è la base più solida su cui poggia gran parte dell'economia locale connessa al turismo.


Difatti, la provincia bellunese è straordinariamente dotata negli assetti naturalistico e paesaggistico rispetto alla restante parte della regione veneta e, sotto molteplici profili, anche del resto d'Europa. Certamente i valori che qualificano questa ed altre terre sono il motivo che ha portato a promulgare le molte norme poste a tutela della natura e del paesaggio.

Il PTCP ricomponne il mosaico valoriale che riguarda il *paesaggio* indirizzandone la tutela ma lasciandone la specifica disciplina ai Comuni.

Il piano mette in evidenza così gli elementi detti "**invarianti**" non certo perché immutabili fisicamente ma in quanto **valori immutabili**, cioè strutturali dell'identità, gli elementi **del paesaggio costruito** storico e moderno, i **geositi**, gli **alberi monumentali** e tutti quegli elementi che costituiscono il radicamento territoriale delle culture locali, il rapporto costitutivo che lega la gente ai luoghi.

Il PTCP persegue l'obiettivo della utilizzazione del *sistema urbano* come elemento fondamentale di coesione territoriale e di sviluppo, a supporto dell'intero territorio provinciale in quanto "luogo dell'abitare" e quindi delle relazioni culturali sociali ed economiche. "Luogo" di origine e destinazione di gran parte dei flussi di destinazione, "luogo" di produzione di consumo. In definitiva "luogo" della coesione sociale e territoriale. "Luogo", per di più, dell'integrazione ed unificazione di molti territori di cui si compone la Provincia di Belluno. Da ciò deriva l'importanza della visione unitaria del sistema urbano, pure nelle inevitabili articolazioni locali e nella necessità imprescindibile che tali azioni locali – in specie quelle di pianificazione urbanistica comunale – siano coerenti con questa visione unitaria ed unificante.

La *mobilità* e le *reti* sono considerate un elemento di integrazione territoriale, in quanto consentono l'accessibilità ai luoghi, sulle quali si sviluppano relazioni e traffici. Il percorso progettuale assume come

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

obiettivi l'attuazione di un approccio mirato alla visione del sistema infrastrutturale e dei servizi alla mobilità come parte integrante e complementare dell'intero sistema territoriale, caratterizzato da molteplici componenti in reciproca relazione, da cui subisce condizionamenti, ma su cui svolge il ruolo di stimolo alla nascita di nuove istanze e nuove esigenze.

Il progetto della rete è stato concepito allo scopo di realizzare entrambe le funzioni, fondamentali per un percorso evolutivo del territorio, nel rispetto assoluto dei suoi caratteri e della sua storia, realizzando una più forte integrazione, al livello provinciale e interregionale.

In merito alla pianificazione di infrastrutture in ambiente montano, il sistema dei trasporti rappresenta uno dei principali fattori economici dell'area, in quanto l'infrastruttura viene utilizzata per lo scambio di merci e servizi, per l'accesso dei turisti e per la loro mobilità sul territorio.

Ad un incremento dell'accessibilità, intesa come facilità di raggiungimento delle destinazioni, dovrebbe comportare di conseguenza un incremento dello sviluppo economico, sociale e produttivo.

In questa prospettiva, il miglioramento delle infrastrutture di trasporto deve essere interpretato come un'azione di supporto alle politiche di sviluppo economico, sociale e culturale, imprescindibile in fase di pianificazione.

Per quanto riguarda l'accessibilità e le infrastrutture di trasporto, il PTCP assume l'obiettivo essenziale di migliorare l'accessibilità al territorio, sia nelle relazioni interne alla provincia sia in quelle con l'esterno, a supporto delle attività produttive, del turismo, dei servizi sociali e ricreativi.


Coerentemente con gli obiettivi di tutela dell'ambiente naturale e del paesaggio espressi ai paragrafi precedenti, il PTCP opera le scelte di assetto infrastrutturale in ragione di orientare la domanda di trasporto a favore di comportamenti sostenibili, quali l'utilizzo del mezzo collettivo.

Nel merito specifico della rete stradale, l'infrastruttura stradale oggetto di intervento è parte del sistema principale del settore settentrionale della provincia di Belluno, con la S.S. 51 connessa alla S.S. 50 nel centro di Ponte Nelle Alpi.

Per acquisire una *competizione* di tipo virtuoso il piano individua i temi, i soggetti e i luoghi che consentono di aumentare l'attuale livello di benessere. A tal fine il PTCP va inteso come un piano che, puntando a coadiuvare lo sviluppo socioeconomico e la capacità competitiva del sistema produttivo bellunese, tende ad assumere un approccio integrato basato sull'assunzione del territorio come "produttore" di qualità diffusa. Le scelte urbanistiche e territoriali vanno dunque orientate all'individuazione ed all'impiego dei fattori che determinano l'attrattività del territorio in modo da realizzare le condizioni per uno sviluppo che risulti sostenibile nel lungo periodo in termini sia strettamente ambientali che economico-finanziari.

La coesione per lo sviluppo si richiede una forte *governance territoriale*. Il PTCP interpreta questo obiettivo nel rispetto dei principi di sussidiarietà e solidarietà, sia orizzontale che verticale. In particolare per quanto riguarda i rapporti tra Ente Provincia e Comuni e loro aggregazioni.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale si propone di costruire, nella rete delle istituzioni, degli enti e dei soggetti che interagiscono nella trama definita dal perimetro provinciale, prima di tutto la base e poi il modello metodologico e normativo delle relazioni importanti che agiscono e interagiscono sul territorio o che comunque risentono della gravità dello stesso.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

In merito al turismo, i Comuni della Valbelluna da Longarone a Quero hanno, in generale, indici molto bassi. La capacità ricettiva totale di questi esercizi è molto alta ma la loro occupazione, anche quella stimata con correzione dell'evasione è sempre molto bassa, ci sono tanti letti ma sono usati poco e male e, soprattutto, non sono mai considerati come un patrimonio da gestire come una risorsa comune e quindi hanno relazioni con clienti e con il mercato turistico arcaiche, inefficienti ed orientate alla pura rendita di posizione. Questa situazione priva il prodotto turistico delle Dolomiti bellunesi di un patrimonio che potrebbe produrre risultati molto superiori se gestito in modo più corretto, efficiente e professionale.

Elaborati del PTCP

La rete ecologica provinciale, riferimento per la definizione e per lo sviluppo di reti ecologiche di livello locale, è costituita dai seguenti elementi:

- a) i nodi ecologici costituenti l'insieme dei siti di elevato valore naturalistico;
- b) i sistemi di connessione ecologica costituenti l'insieme delle aree che danno continuità ecologica alla rete provinciale attraverso la conservazione dei meccanismi di collegamento funzionale tra i nodi ecologici;
- c) i biotopi di interesse provinciale.

La struttura della rete ecologica di livello provinciale è identificata nella Tav.C.3 *Sistema Ambientale*, di cui si riporta uno stralcio nella Figura 3-8 .

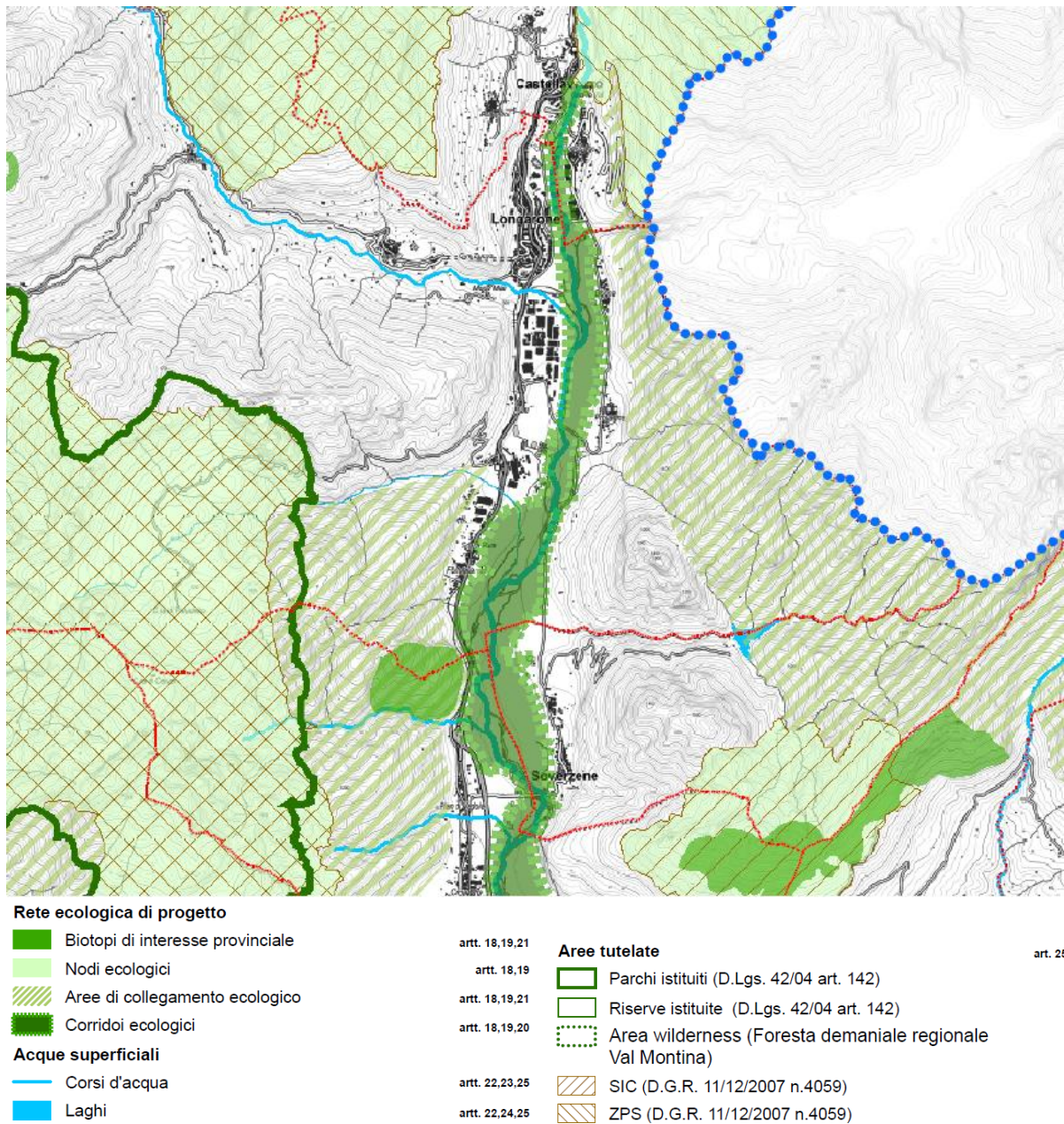



Figura 3-8 Sistema ambientale (Fonte PTCP di Belluno - Tav C.3b)

Il tratto stradale ricadente nel territorio comunale di Ponte Nelle Alpi interessa un'area caratterizzata dalla presenza di un biotopo in corrispondenza del corso del Rio dei Frari. Tale biotopo è caratterizzato dalla presenza di prati aridi rupestri d'elevato valore fitogeografico, alternati a cespuglieti, collocati su ripidi e ventosi versanti vallivi, a monte della Val Molin dei Frari prima della sua confluenza con la valle del Piave.

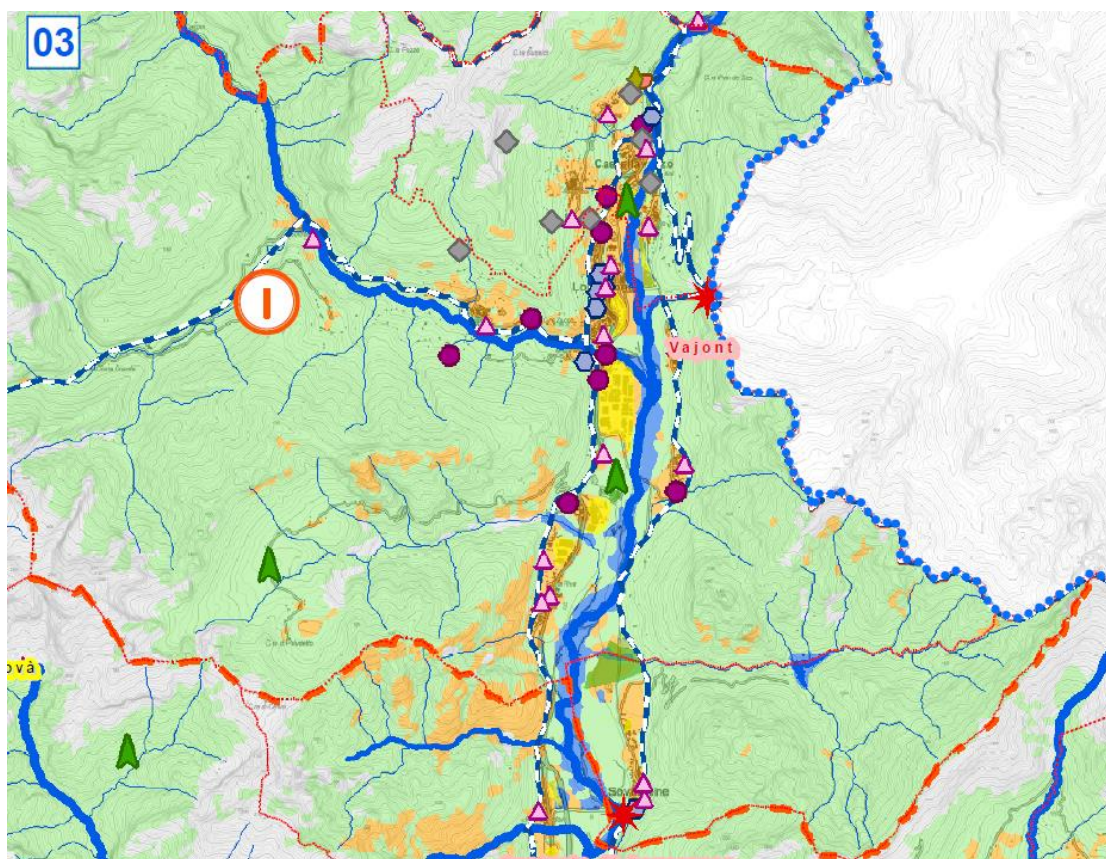
S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Il tracciato di progetto ricade parzialmente nell'area di connessione ecologica costituita dal buffer del versante Est del Monte Serva, si sviluppa parallelo e limitrofo al corridoio ecologico, identificato lungo il corso del Fiume Piave.


Inoltre, come riportato al paragrafo 4.5 relativo alle aree naturali protette e ai Siti della Rete Natura 2000, il tracciato di progetto è posto al margine delle seguenti aree:

- ZPS Dolomiti del Cadore e del Comelico (IT3230089);
- ZSC Val Tovanello Bosconero (IT3230031).


L'area rientra nell'ambito strutturale di paesaggio "5 – Valbelluna e Feltrino" e nell'ambito provinciale delle tradizioni costruttive locali "I – Edilizia minore del Longaronese". Di seguito si riporta uno stralcio dell'elaborato "Sistema del paesaggio" (Tav. 5b).




INVARIANTI PUNTUALI DEL PAESAGGIO
Iconemi

 Visioni scenografiche dell'immaginario collettivo


Monumenti naturali o land markers


 Alberi monumentali


 Geositi


Elementi di valore storico e ambientale del paesaggio


 Ville venete


 Architettura del '900


 Manufatti storici tutelati


 Manufatti religiosi

 Manufatti difensivi

 Cave di pietra e miniere storiche

 Siti di archeologia industriale


 Siti e manufatti archeologici


 Siti dell'identità ecologica e culturale


art. 25

art. 25 SUB-AMBITI PAESAGGISTICI
Ambiti di pregio paesaggistico da tutelare

art. 25


 Ambiti di pregio paesaggistico e paesaggi storici d'alta quota

art. 25  Ambiti di pregio paesaggistico e paesaggi storici dei versanti vallivi

 Boschi storici


Ambiti di pregio paesaggistico da valorizzare

art. 25

 Ambiti boscati


Ambiti di valorizzazione, riqualificazione e progettazione paesaggistica

art. 25

 Aree di potenziale degrado ambientale, funzionale e paesaggistico

Paesaggi delle acque

art. 25

 Alvei, greti e laghi


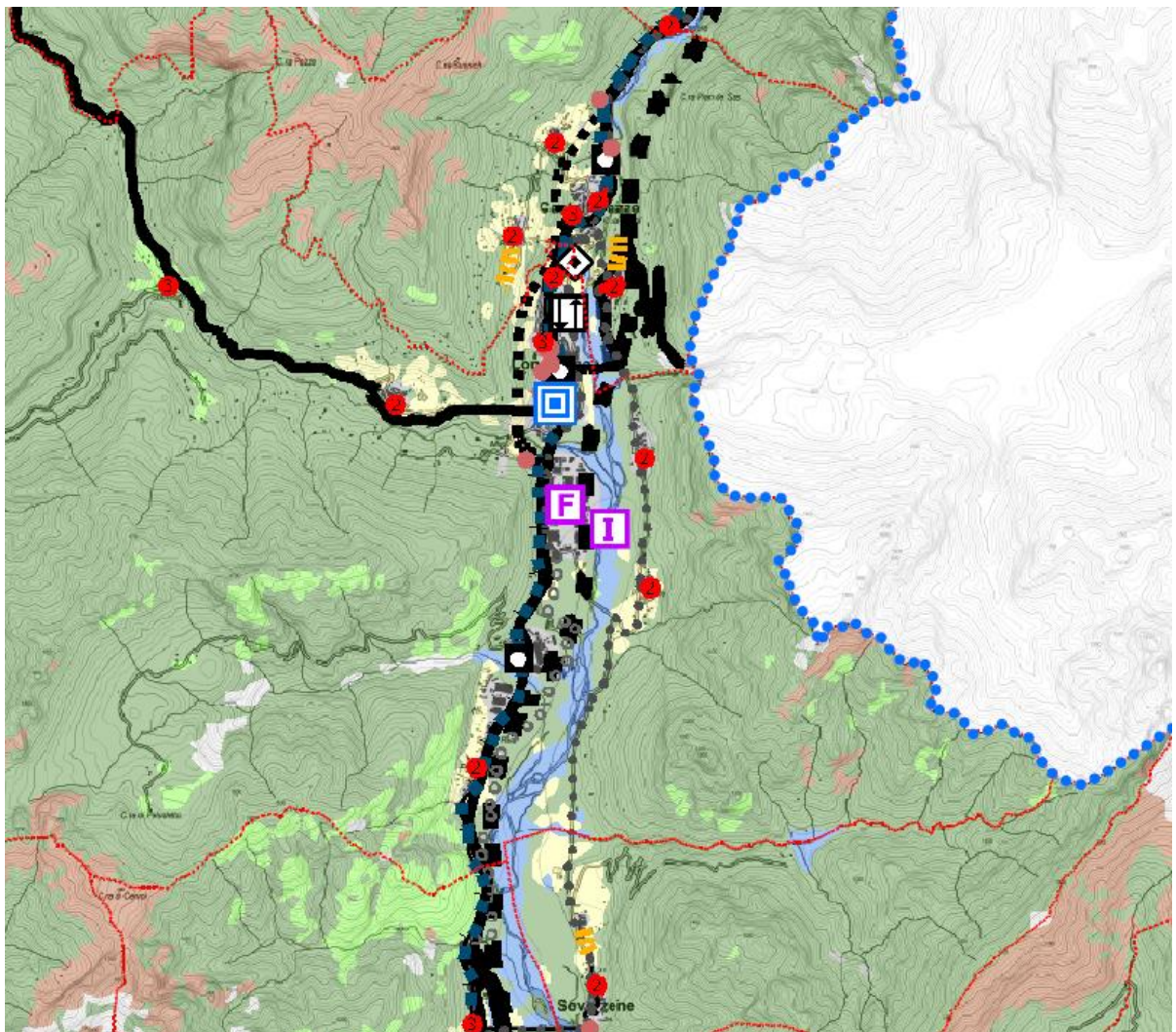
 Corsi d'acqua

Figura 3-9 Sistema del Paesaggio (Fonte PTCP di Belluno - Tav C.5b)

Dalla lettura della Figura 3-9 si evince che l'ambito di studio è caratterizzato oltre che dalla presenza di ambiti di pregio paesaggistico, costituiti da ambiti boscati, corsi d'acqua e versanti vallivi, da aree di potenziale degrado ambientale, funzionale e paesaggistico in corrispondenza delle aree produttive e industriali presenti lungo il corso del fiume Piave.

Il PTCP indica nella Tav.C-4 - "Sistema insediativo e infrastrutturale" le previsioni dei nuovi tracciati, degli ampliamenti, dei potenziamenti e degli interventi per la messa in sicurezza delle infrastrutture viarie di interesse sovra-comunale e della rete ferroviaria. Nella figura seguente si riporta uno stralcio dell'elaborato grafico Sistema insediativo e infrastrutturale relativo all'ambito di studio.














































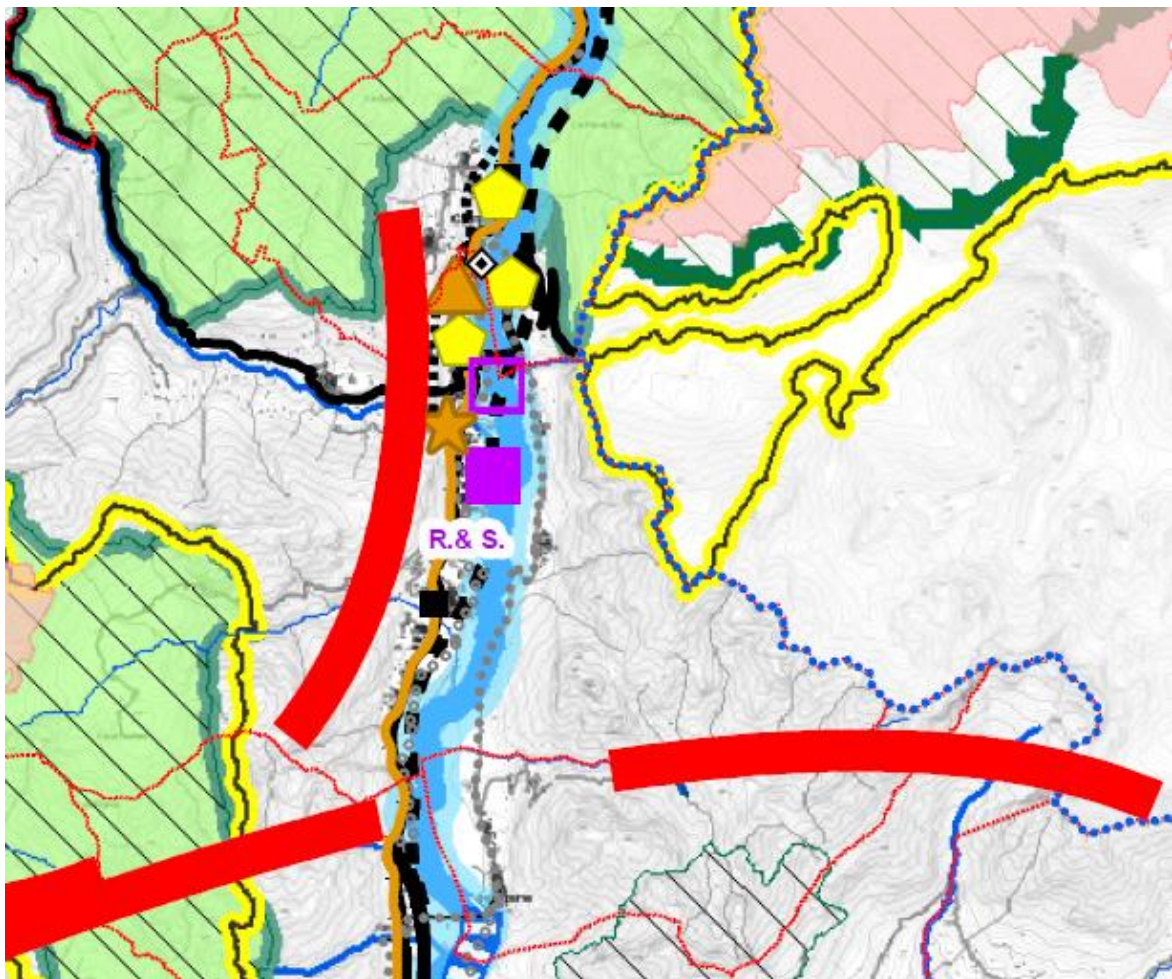
SISTEMA INSEDIATIVO ESISTENTE E DI PROGETTO		Poli produttivi a salienza provinciale	
Storico		 A destinazione mista	artt. 32,33
 Ville venete	artt. 25,27	 Per la produzione e l'innovazione	artt. 32,33
 Complessi ed edifici di pregio architettonico	artt. 25,27	 In ambiti di fragilità ambientale	artt. 32,33,34
 Centri storici di notevole interesse	artt. 25,26	 Ecologicamente attrezzati	artt. 32,33
 Centri storici di grande interesse	artt. 25,26	 Centri logistici	artt. 32,33
 Centri storici di medio interesse	artt. 25,26	SISTEMA INFRASTRUTTURALE	
Processo di urbanizzazione in atto		Viabilità stradale	
 Aree urbanizzate	artt. 28	 Di primo livello (autostrada)	artt. 47,48,49
 Tendenze all'espansione dei poli principali		 Di secondo livello esistente e da potenziare	artt. 47,48,49
 Tendenze allo sviluppo lineare dell'urbanizzazione		 Di terzo livello esistente e da potenziare	artt. 47,48,49
Servizi		 Caselli autostradali	artt. 47
 Ambiti per l'insediamento di servizi di livello sovracomunale	artt. 30	 Ipotesi di prolungamento A27-A23	artt. 47,48,49
 Poli universitari		 Programmatica di primo livello (autostrada)	artt. 47,48,49
SISTEMA PRODUTTIVO		 Programmatica di secondo livello	artt. 47,48,49
Ambiti agricoli		 Programmatica di terzo livello	artt. 47,48,49
 Aree a seminativo	artt. 31	Viabilità ferroviaria	
 Aree a prato		 Linea ferroviaria esistente	artt. 47
 Aree a prato e pascolo d'alta quota		 Stazioni ferroviarie	artt. 47
 Aree boscate		 Ipotesi di prolungamento ferroviario	artt. 47,50
 Aree rupestri		 Servizio ferroviario metropolitano	artt. 47,50
 Aree d'alta quota, ghiacciai e nevai		Itinerari ciclabili di interesse sovracomunale	
Altre infrastrutture		artt. 55	
 Aeroporti	artt. 54	 Esistenti	
 Aviosuperfici		 Di progetto	
 Eliporti		Nodi intermodali	
Limiti amministrativi		 Nodi di interscambio ferro-gomma	artt. 51
 Confini provinciali		 Nodi di interscambio gomma-gomma (autoporti)	
 Confini comunali		 Parcheggi scambiatori	

Figura 3-10 Sistema insediativo e infrastrutturale (Fonte PTCP di Bellu-o - Tav C.4b)

Il piano riconoscendo ed evidenziando la criticità della tratta in esame, pone tra i suoi obiettivi l'ipotesi di superare gli abitanti di Longarone e Castellavazzo in variante alla SS 51, questo per migliorare il collegamento della A27 con il Zoldano e l'alto Bellunese. La variante di Longarone viene individuata anche come alternativa al prolungamento della stessa A27. Il progetto è in linea con gli indirizzi di piano nella misura in cui è indirizzato al miglioramento della criticità evidenziata. Il piano fissa indicazioni sul sistema per la rete della mobilità con gli art. 47, 48 e 49 delle Norme tecniche di attuazione.

Il PTCP svolge un ruolo di coordinamento delle azioni ritenute strategiche atte a riconoscere l'identità territoriale e anche di sviluppo socioeconomico e culturale della Provincia. I progetti strategici individuati sono rappresentati graficamente nella Tav.C.6 "Carta delle Azioni Strategiche" di cui si riporta uno stralcio nella successiva immagine.

**SISTEMA INFRASTRUTTURALE****Potenziamento dei collegamenti interprovinciali (Pedemontana, Udine-Tarvisio, Bolzano-Dobbiaco)**

- Viabilità di primo livello (autostrada)
- Viabilità di secondo livello esistente e da potenziare
- Viabilità di terzo livello esistente e da potenziare
- Casello autostradale esistente
- Viabilità programmatica di primo livello (autostrada)
- Viabilità programmatica di secondo livello
- Viabilità programmatica di terzo livello

Potenziamento della viabilità stradale provinciale valliva e intervalliva

- Potenziamento viabilità secondo livello
- Potenziamento viabilità terzo livello

Nuovi collegamenti ferroviari

- Linea ferroviaria esistente
- Stazione ferroviaria esistente
- Nuovi collegamenti ferroviari: Venezia-Cortina d'Ampezzo e Feltre-Primolano; Adeguamento della tratta Padova Belluno e Conegliano-Calalzo agli standard ferroviari europei
- Linea Servizio Ferroviario Metropolitano Valbelluna

Consolidamento della rete provinciale degli itinerari ciclabili e sviluppo della rete con l'asse principale interconnessa nel suo insieme

- Itinerari ciclabili principali esistenti
- Itinerari ciclabili principali di progetto


Altre infrastrutture

- ⊙ Aeroporti civili minori
- ⊙ Aviosuperfici
- ◆ Eliporti

Figura 3-11 Carta delle azioni strategiche (Fonte PTCP di Belluno - Tav C.6)

Inoltre, nell'allegato B.2.10 è riportato l'elenco dei progetti Strategici individuati dal Piano, di cui di seguito sono riportati quelli relativi all'ambito di studio:

- Sistema infrastrutturale
 - Potenziamento della viabilità stradale provinciale sia valliva che intervalliva.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Per valutare la coerenza del progetto infrastrutturale oggetto di studio e i contenuti del piano provinciale di Belluno sono stati approfonditi gli obiettivi strategici e la disciplina individuata dalle Norme Tecniche di Attuazione.

Tra gli obiettivi definiti per la rete stradale e i principali interventi relativi all'area "Longarone, Zoldano e Alto Bellunese" è stato proposto il seguente:

- miglioramento del collegamento Pian di Vedoia (uscita A27) – Rivalgo, dopo opportuna valutazione delle seguenti ipotesi:
 - a) ipotesi di prolungamento dell'autostrada A27 da Pian di Vedoia a Rivalgo;
 - b) ipotesi di superamento degli abitati di Longarone e Castellavazzo in **Variante alla SS 51**.

Nello specifico al capo V (art. 47-) delle NTA sono trattati i Sistemi infrastrutturali e delle reti di comunicazione. Per quanto riguarda la rete della mobilità, le previsioni dei nuovi tracciati, degli ampliamenti, dei potenziamenti e degli interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture di interesse sovracomunale e della rete ferroviaria sono rappresentate nell'elaborato grafico Tav.C.4.

Le disposizioni sulla progettazione e costruzione delle infrastrutture lineari sono disciplinate all'art.49, che dispone "che in sede di progettazione di nuove infrastrutture lineari o intersezioni stradali ed in sede di adeguamento di infrastrutture o intersezioni esistenti dovranno essere garantiti:

- gli opportuni percorsi ciclabili protetti, secondo quanto previsto dal D.Lgs. n285/1992;
- l'adeguamento delle infrastrutture di supporto al trasporto pubblico locale (fermate, aree logistiche) che dovessero eventualmente interferire con il progetto."

Alla luce di quanto evidenziato e considerati gli intenti e le caratteristiche del progetto proposto, è possibile ritenere che questo sia coerente con i contenuti individuati in sede di pianificazione provinciale.


3.3.3 Pianificazione Comunale

Per svolgere la verifica della coerenza del progetto in esame con gli strumenti di pianificazione vigenti, il tracciato di progetto è stato sovrapposto alle zonizzazioni comunali, riportate nella tabella.

Tabella 3-3 Strumenti di pianificazione comunale vigenti negli ambiti territoriali di progetto

OPERA	TERRITORIO	STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE	ELABORATO GRAFICO
Da 0+000 a 1+700 km	Ponte Nelle Alpi	Il P.R.G. vigente del Comune di Ponte Nelle Alpi, approvato con DGR n. 407 del 30/01/1979	Tav. 13.1; Tav. G n.26
Da 1+700 a 9+160 km	ex territorio comunale di Longarone	P.A.T.I. di Longarone, approvato in data 07/06/2013 in Cds	Ta°.4a-4b "Carta della Trasformabilità"
Da 9+160 a 11+232 km	ex territorio comunale di Castellavazzo	P.R.G. dell'ex Comune di Castellavazzo, approvato con D.G.R. n.2766 del 11/09/2007	Tav. 1°.1a

Nei seguenti paragrafi sono riportati gli approfondimenti relativi al tracciato di progetto in relazione alla

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

zonizzazione dei piani comunali e relative norme tecniche di attuazione.

3.3.3.1 Comune di Ponte Nelle Alpi

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

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


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

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

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


Tabella 3-4 Analisi zonizzazione del PRG vigente nel Comune di Ponte Nelle Alpi negli ambiti di progetto

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

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

DA	A	Zona P-G - Art. NTA
		<p>detti impianti non vengano integrati da strutture di protezione tipo antigrandine, ancorché temporanee, che possono risultare di ostacolo alla visuale. La piantagione di alberature d'alto fusto non dovrà interferire con le "vedute panoramiche"; segnate nelle tavole di azionamento del P.R.G. con apposito simbolo grafico. I fabbricati ad uso abitazione in verde agricolo debbono rispettare le norme igieniche prescritte per le abitazioni in genere. Gli annessi rurali (stalle, capannoni, ecc.) vanno scorporati dal fabbricato destinato ad abitazione e dovranno pertanto avere una netta individualità edilizia. Per quanto attiene alle previsioni di piano è destinata la sottozona di verde agricolo con indice di fabbricabilità non superiore a 0,001 m³/m². Queste ultime si riferiscono ai terreni a quota superiore a + 900 m. - s.l.m.m. [...] Le fasce di rispetto stradale dovranno inoltre essere tenute sgombre da alberature che limitino la visibilità o possano costituire comunque pericolo. [...] Gli interventi saranno realizzati sulla base di progetti che tengano in debito conto gli aspetti di inserimento delle opere nell'ambiente oltre che le ragioni tecniche ed economiche che le giustificano. Le strade silvo-pastorali devono essere di modeste dimensioni, con riferimento alla larghezza della strada, e dotate di idonee piazzole di scambio dei veicoli in transito. È promossa la selvicoltura con finalità economico-culturali. È ammesso il rimboschimento artificiale di superfici prative abbandonate.</p> <p>È consentito il recupero agricolo di aree marginali, quando in queste non siano già insediate, naturalmente o artificialmente, fasi arbustive o arboree. Su tutte le superfici in cui si rende necessari l'asportazione degli orizzonti superficiali del terreno e dove saranno effettuati riporti di materiale arido, non direttamente interessate dalle opere d'arte stradali e che quindi rimangono scoperte, dovrà essere riportata un'equa quantità di terreno organico, e si dovrà procedere al ripristino ambientale non oltre il periodo vegetativo successivo a quello in cui sono state terminate le opere stradali; dovranno essere inoltre realizzati raccordi dolci tra sterri, riporti ed il terreno naturale, assimilabili agli andamenti del terreno circostante. È consentita la costruzione di sentieri ed aree di sosta attrezzate a scopo turistico ricreativo ed escursionistico ed il ripristino di quelli esistenti, compresa l'installazione dell'eventuale segnaletica. Compatibilmente con le finalità della zona, nella stessa area devono essere perseguiti i seguenti obiettivi: recupero delle aree di interesse ambientale ad uso pubblico per qualificarle sotto l'aspetto della fruizione sociale e culturale; equilibrata organizzazione dei flussi delle utenze onde evitare fenomeni di eccessiva concentrazione o di incontrollata diffusione, incompatibile con la difesa dell'ambiente; fruizione integrata e complementare degli elementi naturali e storici del territorio, delle attività del tempo libero e di quelle sociali e culturali delle comunità locali.</p> <p>Per conseguire gli obiettivi sopra indicati sono promossi interventi di adeguamento, ripristino e nuovo tracciamento di itinerari escursionistici; deve essere curata una adeguata segnaletica, informazione e divulgazione per l'utilizzo degli stessi e per la conoscenza degli ambienti attraversati.</p> <p>Per salvaguardare l'integrità estetico-paesaggistica del comprensorio, ogni intervento dovrà prevedere adeguati lavori di ripristino ambientale con la realizzazione di schermi vegetali per il mascheramento delle opere; a tale scopo si dovranno utilizzare solo specie in sintonia con la vegetazione del luogo.</p>
0+620 km	0+780 km	<p>a) FASCIA PROTEZIONE NASTRO STRADA-E - Art.2A) RISPETTO STRADALE:</p> <p>Le fasce di rispetto stradale non esprimono una destinazione urbanistica, né costituiscono delle autonome zone territoriali omogenee, ma rappresentano dei limiti generali all'edificabilità delle aree situate in fregio alle strade, che si sovrappongono alle destinazioni urbanistiche a queste ultime attribuite dallo strumento urbanistico generale. Su queste zone potranno comunque trovare sede ampliamenti delle strade di cui fanno fregio, impianti di verde decorativo, canalizzazioni di infrastrutture tecnologiche (fognature, acquedotti, linee elettriche, metanodotti ecc.).</p> <p>Per quanto riguarda il distacco dei fabbricati dalle strade, oltre alle norme di cui agli artt. precedenti ed alle indicazioni della zonizzazione di piano, in ogni caso, le costruzioni devono rispettare le distanze prescritte dal D.M. 1404 in data 1/4/1978 e le disposizioni di cui al D.Lgs n. 285/1992 - Nuovo Codice della Strada - e del suo Regolamento di Attuazione. Esse prevalgono sulle indicazioni cartografiche, che devono intendersi indicative, a prescindere che risultino graficamente di ampiezza minore o maggiore, sia ove non fossero riportate nelle tavole di azionamento del Piano Regolatore Generale. La presente disposizione trova applicazione per le nuove costruzioni e per gli interventi di demolizione e ricostruzione, con riferimento a quelle infrastrutture viarie che, alla data di adozione della presente disposizione, siano già state realizzate e/o collaudate e di cui non siano previsti ulteriori ampliamenti.</p>
0+780 km	1+700 km	FASCIA PROTEZIONE NASTRO STRADA --- vedi sopra*


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

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

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

Tabella 3-5 Analisi zonizzazione del PAT adottato nel Comune di Ponte Nelle Alpi negli ambiti di progetto

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

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

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


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

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

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

3.3.3.2 Comune di Longarone

Con l'entrata in vigore della Legge Regionale n. 9 del 21 febbraio 2014 è stato istituito il nuovo Comune di Longarone mediante fusione dei territori comunali di Longarone e Castellavazzo, che erano dotati di una strumentazione urbanistica differenziata.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Il Comune di Longarone è dotato di Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (P.A.T.I.) "Longaronese" approvato in data 07/06/2013 in Conferenza di Servizi, ai sensi degli artt. 15 e 16 della L.R. 11/2004, e successivamente ratificato con Del. G.P. n. 91/2013.

Il Comune di Longarone per l'ambito territoriale e amministrativo dell'ex Comune di Castellavazzo è dotato di Piano Regolatore Generale, approvato dalla Giunta Regionale con deliberazione n.1849 del 13/06/2003, successivamente modificato con variante approvata con DGR n.2766 del 11/09/2007.

Nel 2014 a seguito della fusione dei territori comunali, il Comune di Longarone ha inteso uniformare la propria strumentazione urbanistica attraverso la redazione di una nuova pianificazione che potesse integrare nel vigente P.A.T.I. anche il territorio di Castellavazzo.

Con Delibera di Consiglio Comunale n.62 del 29/12/2018 è stata adottata la Variante n.1 al PATI per il territorio di Castellavazzo", in corso di approvazione da parte della Provincia di Belluno.

Con Del. C.C. n. 13/2016, si è stabilito di:

- recedere dall'accordo di pianificazione relativo al P.A.T.I. "Medio Piave" così come già avvenuto per il Comune di Perarolo di Cadore;
- attivare un proprio P.A.T. disgiunto dal Comune di Soverzene, sulla base del P.A.T.I. "Longaronese" vigente, disciplinato da tutti gli elaborati del P.A.T.I. ma circoscritto al solo ambito territoriale del Comune di Longarone;
- attivare una variante al P.A.T. finalizzata ad integrare nella propria disciplina urbanistica il territorio dell'ex Comune di Castellavazzo, preso atto che gli obiettivi dell'originario P.A.T.I. "Medio Piave" rimanevano condivisi e compatibili con quelli del P.A.T.I. "Longaronese".

La presente variante, perimetrata secondo i confini dell'ex Comune di Castellavazzo, si qualifica pertanto come variante al P.A.T. denominato "Longarone" che risulta rappresentato dagli elaborati del P.A.T.I. "Longaronese" per la parte interessante il Comune di Longarone, condividendone finalità ed obiettivi. I documenti esaminati sono stati ricavati dalla consultazione di:


- [Amministrazione Trasparente \(sipalinformatica.it\)](http://sipalinformatica.it) ;

Per svolgere la verifica della coerenza del progetto in esame con la pianificazione vigente del Comune di Longarone, il tracciato di progetto è stato sovrapposto a:

- Ta°.4a-4b "Carta della Trasformabilità" del PATI di Longarone, approvato in data 07/06/2013 in Conferenza di Servizi;
- Tav. 1°.1a del P.R.G. dell'ex Comune di Castellavazzo, approvato con D.G.R. n.2766 del 11/09/2007.

Nell'elaborato grafico "Carta della Trasformabilità" del PATI, sono rappresentati tutti gli elementi che costituiscono le azioni strategiche e di sviluppo dei comuni interessati, nello specifico sono individuati: gli Ambiti Territoriali Omogenei, le azioni strategiche, i valori e le tutele, le unità paesaggistiche.

La L.R. 11/2004 introduce il concetto di Ambiti Territoriali Omogenei (ATO), ossia parti di territorio ciascuna


S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

con caratteri di omogeneità dal punto di vista morfologico, ambientali, paesaggistiche, storico-culturali ed insediative. Il PAT individua 8 ambiti territoriali omogenei, proprio la caratteristica di omogeneità che li contraddistingue fa sì che per ogni ATO la normativa possa prevedere indirizzi e prescrizioni differenti.

Il PAT suddivide il territorio in ambiti che possono considerarsi omogenei per gli aspetti geografico-naturalistici e paesaggistici, definiti come "unità paesaggistiche".

Nella successiva tabella si descrivono le zone del P.A.T interessate dall'intervento in esame, proseguendo da sud verso Nord.

DA	A	Zona PAT di Longarone- Art. NTA
1+700 km	1+780 km	CORRIDOI ECOLOGICI-I - Art. 8 <i>Descrizione:</i> consistono in corridoi di greto e ripariali, ambiti fluviali, lacustri, zone umide e formazioni ripariali. <i>Prescrizioni:</i> nelle aree boscate non è ammessa l'apertura di nuove strade, che non siano agro-silvo-pastorali, e di accesso agli edifici esistenti. <i>Interventi ammessi:</i> in queste aree è possibile la riconversione colturale in vigneto e/o frutteto a condizione che vengano effettuati interventi di rimboschimento compensativo. Sono inoltre previste le operazioni di taglio colturale, forestazione e riforestazione, le opere edilizie e gli interventi previsti dai piani generali forestali, nonché i lavori di sistemazione geotecnica e idraulica programmati dagli Enti a ciò preposti.
		ATO1 – Ambiti fluviali maggiori (dall' Allegato4a – AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI) <i>Descrizione:</i> l'ATO1 comprende l'ambito colonale del fiume Piave e la forra del torrente Maè fino alla località Mezzocanale, terminando sui confini dell'ex comune di Castellavazzo a Nord, Forno di Zoldo a Ovest e Ponte Nelle Alpi a Sud. Ricomprende perciò, i principali corridoi ecologici di natura fluviale del territorio <i>Prescrizioni:</i> nelle aree ATO1 non è ammessa la realizzazione di parcheggi ed aree di sosta dei veicoli a motore, né il transito degli stessi, nonché attività rumorose e di disturbo all'avifauna fluviale; inoltre non è ammessa la realizzazione di nessun tipo di volume. <i>Interventi ammessi:</i> gli interventi ammessi dovranno perseguire i seguenti obiettivi: la protezione e miglioramento degli ecosistemi acquatici, terrestri ed umidi; l'uso sostenibile della risorsa idrica; il miglioramento della qualità delle acque, siano esse superficiali o sotterranee; la tutela e valorizzazione degli ambiti di pregio presenti e la riqualificazione, risoluzione e/o mitigazione di criticità presenti. Gli interventi ammessi in tale area sono: -il dettaglio dei percorsi ciclo-pedonali ed equestri con un abaco degli interventi e delle opere ammesse; la regolamentazione degli accessi e dei punti d'ingresso dotati di posteggi per consentire la prosecuzione senza auto; -la pianificazione gestionale dei boschi golenali; -l'eliminazione di eventuali scarichi fognari rilasciati senza opportuna depurazione; -nelle aree di "corridoio ecologico" sono ammessi usi naturalistici a basso impatto, ivi compresa l'installazione di piccoli elementi di arredo; -nei "corridoi ecologici a funzione ricreativa e compatibile" sono ammessi usi naturalisti, attività sportive, ricreative e didattiche compatibili con la tutela ambientale, percorsi pedonali e ciclabili, realizzazione di strutture di arredo urbano all'aperto.
		UNITA' PAESAGGISTICA DEI CORSI D'ACQUA, GOLENE, AMBITI FLUVIALI E LACUNA-I - Art. 16 <i>Descrizione:</i> unità paesaggistica dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunali: comprende le aree di maggior tutela paesaggistica ed ambientale, le aree di maggior fragilità del territorio e le zone più intensamente antropizzate sia per destinazioni produttive (Villanova e Faè) che terziarie e di servizio (piana di Malcom a Rivalta). <i>Interventi ammessi:</i> il PAT orienta tutti gli interventi ammessi nel rispetto dell'ambiente e del suo valore ecologico garantendo la conservazione e la funzionalità del sistema ecologico, la difesa dei corridoi ecologici e delle zone di valore ecologico buono ed elevato. Il PAT incentiva interventi in linea con i seguenti obiettivi: -utilizzo sostenibile delle aree aperte considerate comunque come aree di significativa importanza che garantiscono il collegamento delle Core Areas con i corridoi ecologici e le Stepping Stones; -conservazione degli habitat che sono stati originati dalle tradizionali attività agronomiche;


S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

DA	A	Zona PAT di Longarone- Art. NTA
		-riduzione delle superfici boscate di recente formazione su aree utilizzate a prato, favorendo il ripristino delle preesistenti condizioni; -miglioramento dei boschi attraverso gestioni consone al rispetto della funzionalità ecologica; -conservazione dell'efficienza idraulica e dell'equipaggiamento arboreo ed arbustivo dei corsi d'acqua, quali fondamentali elementi di connessione interambientale.
1+780 km	1+900 km	<i>Corridoi ecologici *(vedi sopra)</i>
		<i>AT01- Ambiti fluviali maggiori *(vedi sopra)</i>
		<i>Unità Paesaggistiche dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunali *(vedi sopra)</i>
		Boschi di antico impianto–o - Art. 18 <i>Descrizione: si intendono le superfici che, alla data di redazione del PATI, sono governate a bosco da almeno 25 anni. Si tratta di aree che il Piano intende tutelare, a prescindere dalla composizione tipologica e dalla forma di governo, riconoscendone le funzioni ecologica, paesaggistica, produttiva e socioeconomica.</i> <i>Interventi ammessi:</i> per tutte le tipologie di bosco di antico impianto è ammessa e incentivata una gestione sostenibile sia per scopi protettivi (tutela degli acquiferi e stabilità dei versanti), sia per scopi paesaggistici, sociali e ricreativi, ivi compreso il soggiorno socio-educativo e didattico senza realizzazione di volumi fissi ed in conformità alle esigenze di sicurezza, sia per finalità produttive. Sono ammessi interventi per valorizzare la funzione ricreativo-sociale del bosco, purché le opere non incidano negativamente sul territorio, non vengano danneggiati alberi monumentali, habitat o specie di interesse comunitario ai sensi della Direttiva "Habitat" 92/43 e della Direttiva "Uccelli" e non comportino disturbo per le specie animali o vegetali tutelate. Il PI, all'interno del bosco di antico impianto, dovrà censire e disciplinare i principali oggetti e manufatti della cultura materiale e della tradizione locale, oltre agli antichi percorsi, sentieri, mulattiere e strade forestali. L'eliminazione, la riduzione e la riconversione colturale (in seminativo, frutteto, ecc.) sono possibili nei limiti e con le modalità previste dalla vigente legislazione, previo parere degli organi regionali competenti e fatte salve le opere a servizio dei boschi e dei pascoli; in ogni caso qualora non venga compromessa l'integrità del bosco limitrofo. Sono comunque sempre possibili gli interventi di difesa idrogeologica.
1+900 km	2+420 km	Isole ad elevata naturalità–à - Art. 8 <i>Descrizione:</i> sono isole rappresentate da elementi non continui e ad elevata naturalità che completano il sistema dei corridoi ecologici. <i>Interventi ammessi:</i> in tali aree è di rilevante interesse preservare e conservare il patrimonio ecologico residuo. È di rilevante importanza preservare e conservare il patrimonio ecologico residuo; la delimitazione di dettaglio e la disciplina per incentivare la conservazione ed il potenziamento sono di competenza del P.I. che definirà anche l'eventuale possibilità e modalità di cessione dei boschi e macchie boscate di interesse pubblico a fronte di un credito edilizio compensativo da collocare all'interno delle A.T.O. a prevalente destinazione residenziale o produttiva.
		<i>Unità Paesaggistiche dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunari *(vedi sopra)</i>
		<i>Boschi di antico impianto *(vedi sopra)</i>
2+420 km	2+780 km	<i>Unità Paesaggistiche dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunali *(vedi sopra)</i> <i>Boschi di antico impianto *(vedi sopra)</i>
2+780 km	2+820 km	ATO3a – Nuclei terrazzati maggiori – Fortog-a - Art. 3 <i>Descrizione:</i> L'AT° 3a comprende il centro abitato di Fortogna oltre a quelli minori di San Martino, Faè e Pian de Sedego, la zona industriale di San Martino e quella mista residenziale e produttiva situata nei pressi della stazione ferroviaria di Faè-Fortogna. A Sud di Fortogna l'ambito termina con il confine comunale di Ponte nelle Alpi e comprende la fascia di territorio tra la strada e la ferrovia, mentre a Est termina con l'inizio dell'area golenale del fiume Piave, a Nord con l'inizio della zona industriale di Villanova e a Ovest finisce dove i terreni cominciano a inerparsi verso la montagna. <i>Prescrizioni:</i> nelle aree AT° 3a l'espansione del consolidato va subordinata alla valutazione delle possibilità di saturazione del tessuto esistente. Tutti gli interventi non dovranno compromettere il valore paesaggistico e storico-architettonico dei luoghi in questione. Per le attività insediate non sono ammessi gli ampliamenti di nessun tipo, sia in termini volumetrici che di superficie coperta. <i>Interventi ammessi:</i> il PI favorisce la riconversione edilizia del tessuto consolidato ai fini del contenimento dei consumi energetici e dell'uso di fonti rinnovabili di energia, prediligendo quegli interventi che ricorrono a tecniche di edilizia sostenibile e bioedilizia. Per le attività insediate sono ammessi gli interventi di


VE-407

*Studio di Impatto Ambientale**Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione*


DA	A	Zona PAT di Longarone- Art. NTA
		<p>manutenzione ordinaria e straordinaria. Il PI potrà prevedere la modifica del tracciato ciclopedonale nel rispetto delle direttive fissate da PAT.</p> <p>Servizi da standard di interesse comune esistenti di livello comunale esterni ai nuclei - Art.25 Il PAT individua le attrezzature e i luoghi destinati a funzioni di servizio pubblico a scala comunale, come le aree per attività di interesse comune, scuole e parcheggi. L'incremento della dotazione standard rispetto al minimo di legge dovrà essere finalizzato a soddisfare il fabbisogno di parcheggi, piazze e spazi comuni nelle aree urbane carenti. I servizi da standard di livello comunale sono suddivisi in servizi di interesse comune ed a parco/gioco/sport, ed individuati nelle tavole 4a e 4b. Per essi il PI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ne precisa la localizzazione; - definisce l'eventuale obbligo di strumenti attuativi per la realizzazione delle nuove strutture o la ristrutturazione/ampliamento delle strutture esistenti; - disciplina le destinazioni d'uso pubblico previste; - disciplina altre eventuali destinazioni d'uso per le aree iscritte, o inscrivibili in quanto perimetrali, negli ambiti di urbanizzazione, prevedendo la contemporanea individuazione di altra area sostitutiva a servizio pubblico di superficie almeno equivalente; - individua gli standard esistenti e confermati o comunque tali da garantire la dotazione minima esistente e quelli di nuova realizzazione da dimensionare ai sensi del presente articolo relativamente ai nuovi interventi, cambi di destinazione d'uso o comunque di variazione del carico urbanistico; - indica gli interventi da operare attraverso l'utilizzo di Programmi Complessi, perequazione urbanistica, credito edilizio e compensazione urbanistica, definendone le modalità; - disciplina la possibilità di permutazione delle aree a servizi nel rispetto delle quantità complessive previste. <p>Nelle aree ad urbanizzazione consolidata o diffusa, e secondo le specifiche normative, il PI può prevedere interventi diretti di nuova costruzione e/o interventi di trasformazione del tessuto edilizio esistente in base alle disponibilità ammesse per ciascun ATO dalla presente normativa.</p> <p>Nelle aree di espansione il PI opera prioritariamente attraverso piani attuativi. Il PI può comunque sempre prevedere l'obbligo di formazione di piani attuativi anche nelle aree di urbanizzazione consolidata, qualora ciò sia funzionale ad una miglior organizzazione, uso od attuazione di opere a rete, spazi e funzioni di interesse pubblico.</p> <p>Unità Paesaggistiche dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunali *(vedi sopra)</p> <p>Boschi di antico impianto *(vedi sopra)</p>
2+820 km	2+920 km	<p>Unità Paesaggistiche dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunali *(vedi sopra)</p> <p>Boschi di antico impianto *(vedi sopra)</p>
2+920 km	3+040 km	<p>Servizi da standard di interesse comune esistenti di livello comunale esterni ai nuclei *(vedi sopra)</p> <p>Unità Paesaggistiche dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunali *(vedi sopra)</p> <p>Boschi di antico impianto *(vedi sopra)</p>
3+040 km	3+700 km	<p>Corridoi ecologici a funzione ricreativa e compatibili - Art. 8 Descrizione: gli ambiti dei corridoi ecologici a monte delle isole ad elevata naturalità, definiti come "Corridoi ecologici a funzione ricreativa e compatibile", prevedono la possibilità di fruizioni didattiche, ricreative, naturalistiche di visitazione qualora ambientalmente compatibili e secondo le prescrizioni d'uso previste nella scheda dell'ATO 01</p> <p>Percorsi ciclabili di collegamento urba-o - Art. 38.4 Il PAT definisce alcune categorie di percorsi ciclabili, tra le quali ci sono anche i percorsi ciclabili di collegamento urbano, che connettono i siti di interesse pubblico e/o privato (servizi, scuole, lavoro) o i siti ricreativi e di interesse naturalistico.</p> <p>Il PI in merito ai percorsi ciclabili prevede idonee iniziative al fine di garantire la loro messa in sicurezza; per i percorsi a forte valenza turistica individua e valorizza gli spazi di sosta ed i punti panoramici prevedendone il corretto inserimento anche nei confronti dei percorsi esistenti; infine prevede dei collegamenti di funzionalità urbana o accesso ai servizi pubblici.</p> <p>Unità Paesaggistiche - dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunali *(vedi sopra)</p> <p>Boschi di antico impianto *(vedi sopra)</p>
3+700 km	4+000 km	<p>Corridoi ecologici *(vedi sopra)</p> <p>Unità Paesaggistiche - dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunali *(vedi sopra)</p>

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	


DA	A	Zona PAT di Longarone- Art. NTA
		<i>Boschi di antico impianto *(vedi sopra)</i>
4+000 km	4+020 km	<i>Corridoi ecologici *(vedi sopra)</i>
		<i>Unità Paesaggistiche – dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunali *(vedi sopra)</i>
		<i>Boschi di antico impianto *(vedi sopra)</i>
4+020 km	4+060 km	<i>Unità Paesaggistiche – dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunali *(vedi sopra)</i> <i>Boschi di antico impianto *(vedi sopra)</i>
4+060 km	4+540 km	ATO8a – Ambiti prodotti-i - Art. 3 (Allegato4a) <i>Descrizione:</i> L'AT° 8a comprende i due ambiti produttivi di maggiori dimensioni presenti nel Comune di Longarone: quello di Villanova e quello di Faè. Entrambe le aree produttive sono interamente dedicate all'attività industriale o artigianale, per cui non vi sono aree a vocazione residenziale. L'Ambito di Villanova, tuttavia, presenta un buon numero di zone con destinazione d'uso a servizi (parcheggi, aree verdi, ecc.). <i>Prescrizioni:</i> Obiettivo del PATI, da tradurre operativamente da parte del PI, è quello di elevare le qualità di sostenibilità paesaggistica ed ambientale dell'area, prevedendo, fra gli elementi di attenzione nella nuova pianificazione urbanistica e nella progettazione edilizia dell'area gli standard metodologici nella realizzazione delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate. <i>Interventi ammessi:</i> tutti i terreni dell'area di Villanova sono classificati come idonei agli interventi edificatori, tranne quelli posti nella fascia a ridosso dell'argine sul fiume Piave e quelli a ridosso della s.r. n.51 e delle pendici del monte, che presentano una idoneità condizionata. I terreni dell'area di Faè sono invece tutti idonei a condizione, salvo quelli corrispondenti all'alveo del torrente Desedan, che non sono idonei.
		Limite di avanzamento dell'edificabili-à - Art. 38.1 Il PAT individua la s.r. n."1 "di Alemagna" come tracciato stradale di rilevanza regionale ed interregionale per il collegamento Nord-Sud, prevedendo per essa un adeguamento del tracciato finalizzato al by-pass del centro di Longarone, e da realizzarsi in galleria. Non costituiscono variante al P.A.T. le modifiche alle previsioni viarie di interesse comunale purché non interferiscano con la viabilità di livello sovracomunale.
		<i>Unità Paesaggistiche – dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunali *(vedi sopra)</i>
		Aree di urbanizzazione consolidata produttiva -Art. 29 Le aree ad urbanizzazione consolidata sono definite dalle parti del territorio costituite dai centri storici, dalla residenza urbana e dal sistema produttivo esistente. <i>Interventi ammessi:</i> In tali aree sono ammesse sia nuove costruzioni che interventi sugli edifici esistenti nel rispetto delle norme definite dal PAT.
4+540 km	4+560 km	Schermatura vegeta-e - Art. 32 (LIMITI FISICI ALLA NUOVA EDIFICABILITA') Il PAT individua i limiti fisici alla nuova edificazione in funzione della propria strategia di trasformazione urbanistica, con riferimento alle caratteristiche geomorfologiche del territorio e alla salvaguardia dei valori ambientali. Nel caso di limite fisico e paesaggistico i nuovi interventi prospettanti, nel caso in cui il PI dovesse accertare possibili incidenze negative sull'ambiente, esso prevede la possibilità di mitigare o compensare i nuovi interventi a tutela delle qualità paesaggistiche ed a scopo di mascheramento ambientale con adeguate opere di mitigazione ambientale, anche mediante tecniche di ingegneria naturalistica.
		Nuove arginature - Art. 37 (sicurezza, criticità e mitigazioni idrauliche) Il PAT identifica le tratte per le quali si renda necessaria la realizzazione di nuove arginature o il consolidamento delle esistenti ai fini della sicurezza idraulica delle aree urbanizzate esistenti e delle opere e servizi di interesse pubblico adiacenti. Il principio cardine rimane quello di non alterare, per quanto possibile, la naturalità dei luoghi e gli interventi in prossimità o sui corsi d'acqua dovranno attenersi alle migliori tecnologie disponibili, avendo sempre come riferimento principale la difesa idraulica. Il PI, in accordo con le autorità competenti, potrà prevedere specifiche azioni mirate alla messa in sicurezza e riqualificazione delle aree interessate nonché, a seguito di appositi approfondimenti, l'eventuale rettifica delle tratte previste dal PAT e la loro integrazione. <i>Interventi ammessi/Prescrizioni:</i> a) per le nuove aree di espansione sia corredato da una Valutazione di Compatibilità Idraulica (CI) (DGRV n. 3637/2002 e s.m.i.), il cui grado di dettaglio dovrà essere commisurato alla scala di redazione. In esse le precipitazioni di progetto, la permeabilità del terreno ed i coefficienti di deflusso potranno utilizzare come riferimento quanto riportato nella Compatibilità Idraulica del PAT. Tuttavia, per il calcolo delle portate scaricabili nel reticolo idrografico ricettore e dei volumi da destinare alla laminazione, dovrà essere valutata l'effettiva superficie impermeabilizzata secondo le effettive previsioni di PI;

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione	


DA	A	Zona PAT di Longarone- Art. NTA
		<p>b) preveda che la chiusura o tombinatura di fossati e canali debba essere accompagnata dalla realizzazione di percorsi alternativi che ne ripropongano la funzione in termini sia di volumi di invaso che di smaltimento delle acque. Le eventuali tombinature necessarie per i passi carrai devono essere limitate allo stretto necessario ed essere realizzate con sezioni idrauliche tali da scongiurare possibili costruzioni;</p> <p>c) nel caso di canali pubblici, preveda di lasciar libera da ostacoli ed impedimenti una fascia di rispetto della larghezza di almeno 4 m, indispensabile per il transito dei mezzi addetti alla manutenzione, mentre sono vietate nuove edificazioni a distanze inferiori a 10 m, ai sensi del RD 386/1904 e del RD 523/1904.</p>
4+560 km	4+780 km	<p>Ambiti per la formazione dei parchi e delle riserve naturali di interesse comuna-e - Art. 17</p> <p>Il PAT riconosce all'interno del proprio territorio le aree a parco previste dalla normativa nazionale (L. n. 67/1988) e regionale (DCR n. 250/1991, l.r. 11/2004 n.11 artt.13 e 19, l.r. n. 40/1984), identificati in:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi; -aree di tutela paesaggistica di interesse regionale di competenza provinciale, "Val Tovanella e Bosconero", "Monti Cridola e Duranno"; -area di parco di interesse comunale della garzaia e dei laghetti di Faè (area in esame). <p>Il PAT perimetra l'ambito da assoggettare a parco di interesse comunale ai sensi della l.r. 40/1984. La perimetrazione definitiva sarà definita dal PI, anche in riferimento al relativo Programma Complesso (art. 34) e potrà essere oggetto di accordo con soggetti privati ai sensi d'Il'art.6 della L.R 11/2004.</p> <p>Nell'art. 34 – Progetti di valenza Strategica e Programmi Complessi – sono previsti i seguenti progetti: Centri storici; Area R&S; Progetto Piave/Maè; Fiera; La memoria;</p> <ul style="list-style-type: none"> -Parco Nazionale (in cui rientra l'area in esame). <p>Nel progetto "Parco Nazionale" di valenza Strategica sono presenti iniziative finalizzate alla promozione e miglior fruizione del Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi ed in particolare delle due principali vie d'accesso situate nel territorio di Longarone, Faè (area di interesse) e l'ambito di Muda Maè.</p> <p>Nell'area di Faè si prevede la realizzazione di un'area attrezzata a parcheggio, anche a servizio della stazione ferroviaria, con le adeguate dotazioni di terminal per il servizio navetta o comunque per l'accesso pedonale al Parco.</p> <p><i>AT01- Ambiti fluviali maggiori *(vedi sopra)</i></p> <p><i>Unità Paesaggistiche dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunali *(vedi sopra)</i></p>
4+780 km	5+140 km	<p><i>Unità Paesaggistiche dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunali *(vedi sopra)</i></p> <p><i>AT01- Ambiti fluviali maggiori *(vedi sopra)</i></p> <p><i>Boschi di antico impianto *(vedi sopra)</i></p>
5+140 km	5+160 km	<p><i>Percorsi ciclabili di collegamento urbano *(vedi sopra)</i></p>
5+160 km	5+200 km	<p>Servizi da standard a parco, gioco e sport di progetto di livello sovracomunale/comuna-e - Art. 25</p> <p>Il PAT individua le attrezzature e i luoghi destinati a funzioni di servizio pubblico a scala comunale o sovracomunale, come le aree a verde pubblico attrezzate. Tali aree sono quelle destinate alla libera fruizione, quali aree per la sosta, percorsi pedonali e ciclabili, attrezzature sportive all'aperto; inoltre fanno parte di questa categoria anche i percorsi ciclabili esistenti e i sentieri CAI che vengono computati, ai fini del calcolo degli standard, per una quota del 25% della loro superficie.</p> <p>Le aree da destinare totalmente o parzialmente a servizi di interesse collettivo sono suddivise in:</p> <ul style="list-style-type: none"> b) Servizi da standard di livello sovracomunale. c) Servizi da standard di livello comunale. <p>Nelle aree di espansione il PI opera prioritariamente attraverso piani attuativi. Il PI può comunque sempre prevedere l'obbligo di formazione di piani attuativi anche nelle aree di urbanizzazione consolidata, qualora ciò sia funzionale ad una miglior organizzazione, uso od attuazione di opere a rete, spazi e funzioni di interesse pubblico.</p>
5+200 km	5+780 km	<p><i>Servizi da standard a parco, gioco e sport di progetto di livello sovracomunale/comunale *(vedi sopra)</i></p> <p>Infrastrutture di maggiore rilevan-a - Art. 38.1</p> <p>Il PAT individua come Progetto di valenza Strategica (quale "infrastruttura di maggior rilevanza", ai sensi della definizione regionale) il prolungamento dell'autostrada A27 da Pian di Vedova a Macchietto. Il PAT non individua la soluzione finale che verrà definita in seguito al fine prioritario di garantire la sostenibilità e la compatibilità ambientale. Tra le soluzioni in esame la più gettonata è quella di un tracciato alla sinistra del Piave che eviti un'ulteriore pressione antropica sulla fascia destra. Le previsioni insediative del PAT tutelano</p>

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

DA	A	Zona PAT di Longarone- Art. NTA
		<p>i possibili corridoi di transito sia in sinistra che in destra Piave, attraverso la previsione di un limite di avanzamento dell'edificabilità.</p> <p><i>Boschi di antico impianto *(vedi sopra)</i></p>
5+780 Km	6+060 Km	<p><i>Servizi da standard a parco, gioco e sport di progetto di livello sovracomunale/comunale *(vedi sopra)</i></p> <p><i>ATO8a – Ambiti produttivi *(vedi sopra)</i></p> <p><i>Boschi di antico impianto *(vedi sopra)</i></p>
6+060 km	6+380 km	<p><i>Servizi da standard a parco, gioco e sport di progetto di livello sovracomunale/comunale *(vedi sopra)</i></p> <p><i>Percorsi ciclabili di collegamento urbano *(vedi sopra)</i></p> <p><i>ATO8a – Ambiti produttivi *(vedi sopra)</i></p> <p><i>Boschi di antico impianto *(vedi sopra)</i></p>
6+380 km	6+600 km	<p><i>Servizi da standard a parco, gioco e sport di progetto di livello sovracomunale/comunale *(vedi sopra)</i></p> <p><i>ATO8a – Ambiti produttivi *(vedi sopra)</i></p> <p><i>Limite di avanzamento dell'edificabilità *(vedi sopra)</i></p>
6+600 km	6+620 km	<i>Nuove arginature - Art. 37 *(vedi sopra)</i>
6+620 km	6+850 km	<p><i>Corridoi ecologici *(vedi sopra)</i></p> <p><i>Unità Paesaggistiche *(vedi sopra)</i></p>
6+850 km	6+870 km	<i>Nuove arginature *(vedi sopra)</i>
6+870 km	7+010 km	<p>ATO2 – Longarone - Art.25 (Dall'Allegato4a)*</p> <p><i>Descrizione:</i> l'ATO 2 comprende i centri abitati di Longarone e Roggia e si sviluppa verso Nord sino al confine comunale con Castellavazzo, a Est e Sud fino agli argini sul fiume Piave e sul torrente Maè, mentre a Ovest termina con l'inerpicarsi dei terreni verso la montagna. Il centro di Longarone si trova ad una quota media di 480 m s.l.m. e si sviluppa lungo l'asse della s.r. n.51 "di Alemagna", seguendo l'andamento "a gradoni" di un ampio terrazzo fluviale situato in destra orografica del fiume Piave. Caratteristica peculiare dell'ambito è dunque quella di essersi sviluppato su più livelli altimetrici, nel più alto dei quali si trovano i centri storici di Longarone e Roggia, mentre sul più basso (località Rivalta e Malcom) è situata la zona a servizi, comprendente gli impianti sportivi a Nord e la fiera a Sud. A Ovest della zona a servizi vi è poi un'ampia fascia di verde che la separa dal fiume.</p> <p>Il Progetto di valenza strategica (Fiera) prevederà l'arricchimento delle odierne funzioni con la possibilità di nuove destinazioni d'uso (alberghiere, ricettive, ristorazioni, servizi, spazi congressuali, ecc.) complementari e di servizio alla struttura fieristica. Il PAT prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la realizzazione di un apposito parcheggio scambiatore con molteplici funzioni; - la realizzazione di una nuova zona a parco-gioco-sport da ricavare sul fronte argine e dovrà essere attrezzata e riqualificata come giardino pubblico, percorso fitness, piccole strutture sportive e ricreative, elementi accessori di arredo urbano, gazebo ed attività a servizio degli utenti, idonee modellazioni del terreno, percorso pedonale/ciclabile sull'argine, idonei interventi sulle arginature per rinaturalizzazioni, permeabilità pedonale, schermature vegetali, ecc.. <p>*Il PAT individua tra le pk (6+950-7+010) la simbologia relativa alla previsione di un'area attrezzata con funzione di eliporto. Il PI definirà le caratteristiche e dimensionamento del servizio con riferimento alle necessità ed ai vincoli tecnici e legislativi di riferimento, potendo anche proporre una localizzazione alternativa nell'ambito dell'ATO n.2 o °.8a.</p>

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	


DA	A	Zona PAT di Longarone- Art. NTA
		<p>Servizi da standard di interesse comune di progetto di livello sovracomunale/comuna-e - Art. 25 Il PAT individua le attrezzature e i luoghi destinati a funzioni di servizio pubblico a scala comunale o sovracomunale, come le aree per attività di interesse comune, scuole e parcheggi. Tali aree dovranno soddisfare il fabbisogno di parcheggi, piazze e spazi comuni nelle aree urbane carenti. Le aree da destinare totalmente o parzialmente a servizi di interesse collettivo sono suddivise in:</p> <p>a) Servizi da standard di livello sovracomunale. b) Servizi da standard di livello comunale.</p> <p>Nelle aree di espansione il PI opera prioritariamente attraverso piani attuativi. Il PI può comunque sempre prevedere l'obbligo di formazione di piani attuativi anche nelle aree di urbanizzazione consolidata, qualora ciò sia funzionale ad una miglior organizzazione, uso od attuazione di opere a rete, spazi e funzioni di interesse pubblico.</p>
7+010 km	7+070 km	<p>ATO2 – Longarone-e - Art.25 <i>*(vedi progetto)</i></p> <p>Servizi da standard di interesse comune di progetto di livello sovracomunale/comunale – Art.25<i>*(vedi sopra)</i></p> <p>Parcheggio scambiato-e - Art. 38.7</p> <p>d) Il PAT riconosce nel trasporto pubblico locale un essenziale strumento di mobilità e ne incentiva il servizio in accordo con i gestori dei servizi. Il Pa) promuove l'integrazione tra i trasporti privati e quelli pubblici, attraverso interventi diretti a rendere l'uso del trasporto pubblico competitivo, per le esigenze di pendolarismo verso il lavoro, la scuola ed i servizi, e a scopi di fruizione turistica;</p> <p>b) definisce e puntualizza le aree individuate dal PAT per la creazione di posti auto e parcheggi scambiatori al fine di garantire l'accessibilità ai mezzi per il trasporto pubblico e ai bus turistici, nonché al servizio del nodo di interscambio ferro-gomma;</p> <p>c) favorisce gli scambi intermodali tra mezzi pubblici su gomma e su rotaia.</p>
		<p>ATO2 – Longarone-e - Art.25 <i>*(vedi progetto)</i></p> <p>Servizi da standard di interesse comune di progetto di livello sovracomunale/comunale – Art.25<i>*(vedi sopra)</i></p>
7+070 km	7+360 km	<p>ATO2 – Longarone <i>*(vedi sopra)</i></p> <p>Servizi da standard di interesse comune di progetto di livello sovracomunale/comunale <i>*(vedi sopra)</i></p> <p>Percorsi ciclabili di collegamento urbano <i>*(vedi sopra)</i></p>
7+360 km	7+740 km	<p>ATO2 – Longarone <i>*(vedi sopra)</i></p> <p>-x - Servizi da standard di interesse comune esistenti di livello sovracomunale-e - Art. 25 Il PAT individua le attrezzature e i luoghi destinati a funzioni di servizio pubblico a scala comunale o sovracomunale, come le aree per attività di interesse comune esistenti.</p> <p>e) Le aree da destinare totalmente o parzialmente a servizi di interesse collettivo sono suddivise in a) Servizi da standard di livello sovracomunale.</p> <p>Sono prescrittivi e per essi il PI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - precisa la localizzazione nel rispetto delle superfici minime previste; - disciplina gli interventi ammissibili in assenza di strumento urbanistico attuativo; - definisce eventuali strumenti attuativi per la realizzazione di nuove strutture o la ristrutturazione/ampliamento delle strutture esistenti, nonché i parametri urbanistici ammissibili; - disciplina le destinazioni d'uso ammissibili e l'area di pertinenza delle principali funzioni; - indica la possibilità di operare con Programmi Complessi o di utilizzare gli strumenti della perequazione urbanistica. <p>b) Servizi da standard di livello comunale.</p> <p>-x - Servizi da standard a parco, gioco e sport di progetto di livello sovracomunale/comunale <i>*(vedi sopra)</i></p> <p>-x - Percorsi ciclabili di collegamento urbano <i>*(vedi sopra)</i></p>
7+740 km	8+200 km	<p>ATO2 – Longarone <i>*(vedi sopra)</i></p> <p>Servizi da standard a parco, gioco e sport di progetto di livello sovracomunale/comunale <i>*(vedi sopra)</i></p> <p>-x - Percorsi ciclabili di collegamento urbano <i>*(vedi sopra)</i></p>
		<p>ATO2 – Longarone <i>*(vedi sopra)</i></p> <p>Servizi da standard a parco, gioco e sport di progetto di livello sovracomunale/comunale <i>*(vedi sopra)</i></p> <p>-x - Percorsi ciclabili di collegamento urbano <i>*(vedi sopra)</i></p>
8+200 km	8+500 km	<p>ATO2 – Longarone <i>*(vedi sopra)</i></p> <p>Servizi da standard a parco, gioco e sport di progetto di livello sovracomunale/comunale <i>*(vedi sopra)</i></p> <p>-x - Percorsi ciclabili di collegamento urbano <i>*(vedi sopra)</i></p>
		<p>ATO2 – Longarone <i>*(vedi sopra)</i></p>

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	


DA	A	Zona PAT di Longarone- Art. NTA
8+500 km	8+740 km	<i>Servizi da standard a parco, gioco e sport di progetto di livello sovracomunale/comunale *(vedi sopra)</i>
8+740 km	8+800 km	<i>ATO2 – Longarone *(vedi sopra)</i>
		-x - Aree di urbanizzazione consolidata residenziale -Art. 29 <i>Descrizione:</i> Le aree ad urbanizzazione consolidata sono definite dalle parti del territorio costituite dai centri storici, dalla residenza urbana e dal sistema produttivo esistente. <i>Interventi ammessi:</i> In tali aree sono ammesse sia nuove costruzioni che interventi sugli edifici esistenti nel rispetto delle norme definite dal PAT. Il PAT prevede il mantenimento, la manutenzione e la riqualificazione della struttura insediativa consolidata.
		<i>-x - Servizi da standard a parco, gioco e sport di progetto di livello sovracomunale/comunale *(vedi sopra)</i>
8+800 km	8+900 km	<i>ATO2 – Longarone *(vedi sopra)</i> <i>Servizi da standard a parco, gioco e sport di progetto di livello sovracomunale/comunale *(vedi sopra)</i>
8+900 km	9+240 km	ATO7 – Ambito del bosco e della montagna (Dall'Allegato4a) <i>Descrizione:</i> L'ATO 07 è costituito da tutte le aree dei Comuni di Longarone e Soverzene che presentano caratteristiche tipiche di un ambiente montano e boschivo, ma che non fanno parte né del Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi né delle Riserve Naturali di interesse regionale del "Monte Dolada" e di "Val Tovanelle e Bosconero". Si tratta dunque di un ambito che, appoggiandosi alle aree antropizzate di fondovalle, alle aree golenali del Piave e del Maè e alle aree ad elevata naturalità, comprende gran parte dei due territori comunali. La vicinanza del Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi e delle Riserve Naturali "Monte Dolada" e "Val Tovanelle-Bosconero" fa sì che il territorio montano del PATI possa essere considerato di elevato interesse naturalistico e paesaggistico. Accanto alle misure di tutela e di gestione boschiva definite in normativa va sottolineata l'opportunità di preservare dal rimboscimento spontaneo le aree a pascolo e le radure antropizzate (in particolare la fascia dei prati storici lungo il Maè e la val Pramper), tendendo anzi a recuperare le aree prative rispetto ai rimboschimenti spontanei recenti.
		<i>Unità Paesaggistiche dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunari *(vedi sopra)</i>

Di seguito si riporta per completezza d'indagine, il rapporto dell'opera con la Variante adottata del PAT di Longarone, estesa al territorio dell'ex Comune di Longarone, che è in fase di approvazione.

DA	A	Zona PAT (Variante Adottata per il territorio dell'ex Comune di Castellavazz-) - Art. NTA
9+240 km	9+460 km	<i>ATO7 – Ambito del bosco e della montagna *(vedi sopra)</i>
		Unità Paesaggistiche dei terrazzi fluvia-i - Art. 16 <i>Descrizione:</i> È caratterizzata dai terrazzamenti fluviali lungo l'asse del Piave sui quali si sono localizzati gli insediamenti maggiori. Presentandosi quindi come le aree più densamente urbanizzate del territorio. Comprende in destra Piave l'area di Longarone-Castellavazzo e la piana di Fortogna, ed in sinistra Piave i terrazzamenti di Codissago, Dogna, Provagna. <i>Interventi ammessi:</i> il PAT orienta tutti gli interventi ammessi nel rispetto dell'ambiente e del suo valore ecologico garantendo la conservazione e la funzionalità del sistema ecologico, la difesa dei corridoi ecologici e delle zone di valore ecologico buono ed elevato. Il PAT incentiva interventi in linea con i seguenti obiettivi: <ul style="list-style-type: none"> -utilizzo sostenibile delle aree aperte considerate comunque come aree di significativa importanza che garantiscono il collegamento delle Core Areas con i corridoi ecologici e le Stepping Stones; -conservazione degli habitat che sono stati originati dalle tradizionali attività agronomiche; -riduzione delle superfici boscate di recente formazione su aree utilizzate a prato, favorendo il ripristino delle preesistenti condizioni; -miglioramento dei boschi attraverso gestioni consone al rispetto della funzionalità ecologica; -conservazione dell'efficienza idraulica e dell'equipaggiamento arboreo ed arbustivo dei corsi d'acqua, quali fondamentali elementi di connessione interambientale.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

DA	A	Zona PAT di Longarone- Art. NTA
9+460 km	9+980 km	ATO2 – Longarone <i>*(vedi sopra)</i> Aree di urbanizzazione consolidata residenziale <i>*(vedi sopra)</i>
9+980 km	10+000 km	ATO2 – Longarone <i>*(vedi sopra)</i> Percorsi ciclabili di valenza turisti-a - Art. 38.4 Il PAT definisce alcune categorie di percorsi ciclabili, tra le quali ci sono anche i percorsi ciclabili di valenza turistica, che favoriscono la fruizione del territorio aperto e presentano condizioni del tracciato di tipo escursionistico, con possibilità di utilizzo anche per il turismo equestre. Il PI in merito ai percorsi ciclabili prevede idonee iniziative al fine di garantire la loro messa in sicurezza; per i percorsi a forte valenza turistica individua e valorizza gli spazi di sosta ed i punti panoramici prevedendone il corretto inserimento anche nei confronti dei percorsi esistenti; infine prevede dei collegamenti di funzionalità urbana o accesso ai servizi pubblici.
10+000 km	10+240 km	ATO2 – Longarone <i>*(vedi sopra)</i> Unità Paesaggistiche dei terrazzi fluviali <i>*(vedi sopra)</i>
10+240 km	10+440 km	AT-7 - Ambito del bosco e della montagna <i>*(vedi sopra)</i> Unità Paesaggistica dei Boschi di Latifoglie - Art. 16 <i>Descrizione:</i> Sono contraddistinti dalla presenza di specie decidue, che cioè perdono le foglie nel corso dell'autunno, fatto che conferisce a tali formazioni una variabilità stagionale sotto il profilo cromatico. Nel corso dell'inverno i boschi di latifoglie consentono una lettura delle morfologie sottostanti (balze rupestri, ghiaioni, vallecole, ecc.), mentre nella stagione vegetativa le chiome tendono ad essere "coprenti". I boschi di latifoglie, nelle diverse forme in cui si articolano, occupano vasta parte del territorio comunale e conferiscono un'originale impronta a molte sue parti, prima fra tutte il canale del Piave. <i>Interventi ammessi:</i> per essi si prevede in particolare che gli interventi che ne possano compromettere la consistenza o la struttura siano sempre eseguiti con attenzione agli spazi di intervisibilità, cercando di favorire la permanenza di quinte arboree. Nelle normali operazioni selvicolturali, particolarmente all'interno delle aree protette, è importante che i criteri di utilizzo siano orientati al mantenimento o all'incremento dei livelli di biodiversità. Qualora tale ambito di paesaggio si componga di boschi di recente formazioni come definiti dall'art.18 delle presenti norme, si prevede che, siano sempre da acconsentire, quando da non incentivare, gli interventi rivolti al controllo dell'avanzata del bosco, soprattutto quando questa sia avvenuta a scapito di prati.
10+440 km	10+500 km	AT-7 - Ambito del bosco e della montagna <i>*(vedi sopra)</i> Unità Paesaggistiche – dei boschi di latifoglie <i>*(vedi sopra)</i> Percorsi ciclabili di valenza turistica <i>*(vedi sopra)</i>
10+500 km	10+720 km	AT-7 - Ambito del bosco e della montagna <i>*(vedi sopra)</i> Unità Paesaggistiche dei boschi di latifoglie <i>*(vedi sopra)</i>
10+720 km	10+800 km	AT-7 - Ambito del bosco e della montagna <i>*(vedi sopra)</i> Percorsi ciclabili di valenza turistica <i>*(vedi sopra)</i> Unità Paesaggistiche – dei boschi di latifoglie <i>*(vedi sopra)</i>
10+800 km	10+820 km	AT-7 - Ambito del bosco e della montagna <i>*(vedi sopra)</i> Unità Paesaggistiche dei boschi di latifoglie <i>*(vedi sopra)</i>
10+820 km	10+840 km	Percorsi ciclabili di valenza strategi-i - Art. 38.4 Il PAT definisce alcune categorie di percorsi ciclabili, tra le quali ci sono anche i percorsi ciclabili di valenza turistica, costituiti da tracciati di importanza provinciale ad uso prioritariamente turistico ma con valenza anche di collegamento intercomunale. Il PI in merito ai percorsi ciclabili prevede idonee iniziative al fine di garantire la loro messa in sicurezza; per i percorsi a forte valenza turistica individua e valorizza gli spazi di sosta ed i punti panoramici prevedendone il corretto inserimento anche nei confronti dei percorsi esistenti; infine prevede dei collegamenti di funzionalità urbana o accesso ai servizi pubblici.
		AT-1 - Ambiti fluviali maggiori <i>*(vedi sopra)</i>

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	


DA	A	Zona PAT di Longarone- Art. NTA
10+840 km	11+231 km	<i>Unità Paesaggistiche dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunari *(vedi sopra)</i>

Tali sottozone prescrivono come compatibili interventi in linea con l'intervento di progetto.

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

Di seguito si riporta la tabella relativa alle zone del Piano Regolatore Generale dell'ex Comune di Castellavazzo, approvazione con Delibera di Giunta Regionale n. 2766 del 11/09/2007.

DA	A	Zona P-G - Art. NTA
9+160 km	9+440 km	ZONA AGRICOLA –1 - Art. 26-27-28 Art. –6 - Norme generali per le zone agricole <i>Viene qui inserito il vigente art. 10.1 delle N.d.A. relativo alla variante settoriale ai sensi della L.R. 24/85, non oggetto di variante.</i> Art. –7 - Interventi urbanistici sul patrimonio edilizio esistente in zona agricola <i>Viene qui inserito il vigente art. 10.2 delle N.d.A. relativo alla variante settoriale ai sensi della L.R. 24/85, non oggetto di variante.</i> Art. –8 - Gradi di intervento in zona agricola <i>Viene qui inserito il vigente art. 10.3 delle N.d.A. relativo alla variante settoriale ai sensi della L.R. 24/85, non oggetto di variante.</i>
9+440 km	9+450 km	VIABILIT-' - Art. 17 "Zone a vincolo speciale" Rispetto viario (a) <i>Entro i limiti di queste zone, è vietata qualsiasi costruzione e qualsiasi installazione anche se modesta. Fanno eccezione eventuali impianti connessi con la necessità del traffico veicolare (stazioni di servizio con o senza assistenza meccanica, distributori di carburante, case cantoniere, stazioni e posti fissi di vigilanza e controllo della polizia del traffico) e impianti di interesse pubblico (linee elettriche, telefoniche, ecc.) da autorizzarsi da parte dell'A.C. sentite le Amministrazioni competenti in base alla classificazione della strada. Per gli edifici ad uso residenziale esistenti in zona agricola nelle fasce di rispetto stradale è ammessa l'ampliamento ai sensi dell'art. 7 della L.R. 24/1985. E' consentita l'apertura di viabilità di accesso ai fondi rustici qualora limitata ad un raggio massimo di ml.60 dalla viabilità comunale o silvo pastorale esistente; altre viabilità in zona agricola sono ammesse solo se previste dal Piano di viabilità forestale della Comunità Montana. Le indicazioni grafiche delle aree di rispetto presenti nelle tavole di progetto 13.1 e 13.3 sono da ritenersi prevalenti rispetto alle normative delle zone su cui insistono. Per tutti gli interventi si rimanda alla disciplina delle zone a rispetto stradale di cui al D.L. 30/4/1992 n.285 e relativo Regolamento e successive modifiche. In tutte le zone e va perseguito ove possibile od opportuno il rispetto degli allineamenti esistenti o adottata la prescrizione di particolari arretramenti per ragione di visibilità e sicurezza stradale, su conforme parere della C.E.</i>
9+450 km	9+470 km	VERDE PRIVATO
9+470 km	9+490 km	ZONA B – Art. 10 Sono parti del territorio totalmente o parzialmente edificate che non presentano i caratteri storico ambientali delle zone "A" e con una densità territoriale maggiore od uguale a 1.5 mc/mq. Ai fini d'edificazione vengono così normate: <ul style="list-style-type: none"> o interventi ammessi: <ul style="list-style-type: none"> - diretti per edifici esistenti nel rispetto del G.d.P.; - diretti per nuove costruzioni; - con P.P. o P.d.R. su perimetrazione da parte del C.C. o indice fondiario: 2,3 mc/mq con un minimo di 1,8 mc/mq o tipologia: consequenziali a quelle circostanti nel rispetto di quanto disposto dalla grafia di progetto per le nuove costruzioni o altezza max. ml 9,50. In caso di contiguità con preesistenti volumi circostanti di altezza maggiore i nuovi edifici potranno adeguarsi ad essi, con un'altezza massima di m. 10,5, solo qualora l'intervento risulti interno all'azonamento o sul perimetro esterno in contiguità ad edifici di altezza non inferiore

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	


DA	A	Zona P-G - Art. NTA
		<ul style="list-style-type: none"> o <u>rapporto di copertura max.</u>: 40% della superficie fondiaria corrispondente o <u>distanza min. dai confini</u>: ml. 5,00 riducibile a ml. 3,00 per i volumi accessori o <u>distanza min. dai fabbricati</u>: ml 10,00. Nel caso di preesistenze è consentita la costruzione in aderenza o in appoggio in conformità a quanto stabilito dall'art. 873 e seguenti del C.C. Nei casi di ricostruzione e di sopraelevazione sono ammesse distanze non inferiori a quelle intercorrenti tra i volumi edificati preesistenti computati senza tener conto delle costruzioni accessorie e nel rispetto delle norme del Codice Civile o <u>distanza min. dalle strade</u>: ml. 5,0 ridotti a ml. 3,0 per strade inferiori alle comunali, salvo diversa disposizione delle tavole di progetto. È comunque fatto salvo il rispetto delle distanze minime fissate dall'art. 9 del DM 1444/68 tra edifici con strade interposte. o <u>prescrizioni particolari</u>: Sono ammessi aumenti di cubatura fino ad un massimo di 100 mc per edificio per adeguamenti igienici e funzionali in caso di carenza di indice all'atto di adozione della presente variante ad eccezione degli edifici con G.d.P. 1, 2 o 3. Tale possibilità non potrà essere aggiuntiva rispetto a quella ammessa per le sopraelevazioni.
9+490 km	9+510 km	VIABILIT-' - vedi sopra*
9+510 km	9+620 km	ZONA -1 - Art. 11 "Zone residenzi"li" Sono parti del territorio destinate a nuovo impianto scarsamente edificate con densità territoriale non inferiore a 0,5 mc/mq. nelle quali, a seconda del grado di urbanizzazione' l'A.C. 'uo' consentir' l'intervento diretto o richiedere la predisposizione di un piano attuativo. Ai fini d'll'edificazione vengono così normate: <ul style="list-style-type: none"> o <u>interventi ammessi</u>: <ul style="list-style-type: none"> - diretti per edifici esistenti nel rispetto del G.d.P.; - diretti per nuove costruzioni; - P.d.L. su perimetrazione da parte del C.C. in caso di aree non urbanizzate o scarsamente urbanizzate; o <u>indice fondiario</u>: 1,5 mc/mq con un minimo di 1,1 mc/mq o <u>tipologia</u>: secondo le tavole di progetto, se prevista o <u>altezza max.</u> ml 8,50 o <u>rapporto di copertura max.</u> 30% della superficie fondiaria corrispondente o <u>distanza min. dai confini</u> ml 5,00 o <u>distanza min. dai fabbricati</u> ml 10,00; è comunque fatto salvo il rispetto delle distanze minime fissate dall'art. 9 del DM 1444/68. o <u>distanza min. dalle strade</u>: ml. 5,0 ridotti a ml. 3,0 per strade inferiori alle comunali, salvo diversa disposizione delle tavole di progetto. È comunque fatto salvo il rispetto delle distanze minime fissate dall'art. 9 del DM 1444/68 tra edifici con strade interposte. o <u>prescrizioni particolari</u>: sono ammessi aumenti di cubatura fino ad un massimo di 50 mc per edificio per adeguamenti igienici e funzionali per edifici con gdp 4 o 6 in caso di carenza di indice all'atto di adozione della presente variante.
		ZONA -2 - Art. 12 "Zone residenzi"li" Sono zone di nuovo impianto che non raggiungono i limiti di cui alla precedente sottozona e nelle quali i nuovi interventi sono soggetti ad approvazione di uno strumento urbanistico attuativo. Ai fini d'll'edificazione vengono così normate: <ul style="list-style-type: none"> o <u>interventi ammessi</u> - con P.d.L. o <u>indice territoriale</u> 1,2 mc/mq con un minimo di 0,9 mc/mq o <u>tipologia</u> secondo le tavole di progetto, se prevista o <u>altezza max.</u> ml 8,50 o <u>rapporto di copertura max.</u> 30% della superficie fondiaria corrispondente o <u>distanza min. dai confini</u> ml 5,00 o <u>distanza min. dai fabbricati</u> ml 10,00; è comunque fatto salvo il rispetto delle distanze minime fissate dall'art. 9 del DM 1444/68. o <u>distanza min. dalle strade</u>: ml. 5,0 ridotti a ml. 3,0 per strade inferiori alle comunali, salvo diversa disposizione delle tavole di progetto. È comunque fatto salvo il rispetto delle distanze minime fissate dall'art. 9 del DM 1444/68 tra edifici con strade interposte. o <u>prescrizioni particolari</u> -
9+620 km	9+670 km	AREE ATTREZZATE A PARCO, GIOCO E SPO-T - Art. 16 "Zone per standard e Servizi" <i>Nelle Zone per standard e Servizi:</i>

VE-407

Studio di Impatto Ambientale

Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione

DA	A	Zona P-G - Art. NTA
		<p>- i parametri urbanistici ed edilizi non vengono fissati in quanto essi potranno essere determinati in base alle esigenze specifiche secondo le particolari necessità tecniche e funzionali;</p> <p>- le nuove costruzioni, o gli interventi sul patrimonio esistente, dovranno essere oggetto di particolare studio per essere elemento qualificante nel tessuto urbano, curando la progettazione dei collegamenti ed ubicando in modo opportuno le aree per parcheggi di autoveicoli;</p> <p>- sono ammesse le residenze solo se funzionalmente legate alle attrezzature;</p> <p>- il riferimento al tipo di attrezzatura esistente o di progetto è da ritenersi indicativo, potendo essere modificato secondo le necessità dell'A.C.</p> <p>- in caso di necessità di interesse pubblico è ammessa la variazione fra i diversi standard di zona F purché nel mantenimento delle quote minime richieste dal dimensionamento del P.R.G. [...]Le aree di proprietà privata destinate alla formazione di zone a standard sono preordinate ad espropriazione per pubblica utilità.</p> <p>Gli Enti Pubblici ed i Privati, singoli o associati, possono realizzare direttamente gli interventi per l'attuazione delle opere su aree in proprietà o in diritto di superficie, previo nulla osta rilasciato dal Comune nel quale risulti che gli interventi sono compatibili con gli indirizzi generali e con i programmi comunali; le modalità della realizzazione, d'uso e d'eventuale trasferimento delle aree e delle opere al Comune sono determinate con apposita convenzione o att' d'obbligo approvati dal Consiglio Comunale.</p> <p>Le destinazioni d'uso ammesse e le prescrizioni puntuali per ciascuna zona sono le seguenti;</p> <p>[...]</p> <p>lett.c) Zona "F-" - Aree per il parco, il gioco e lo sport</p> <p>Sono destinate alla sistemazione, ed eventuale costruzione, di manufatti quali: area gioco bambini, giardino pubblico di quartiere, impianti sportivi di base e non, ecc. Particolare accorgimento va usato per i movimenti di terra, affinché questi non interrompano vistosamente la plastica preesistente del terreno.</p> <p>La vegetazione di nuovo impianto dovrà essere del tipo locale e sorgere a conveniente distanza dalle strade.</p> <p>Per la zona prevista a parco urbano in località Codissago sono ammessi interventi di riempimento e sistemazione ambientale atti a creare le condizioni morfologiche idonee per l'utilizzo a parco.</p>
		<p>AREE PER ATTREZZATURE DI INTERESSE COMU-E - Art. 16 "Zone per standard e Servizi"</p> <p>[...]</p> <p>lett.b) Zona "F-" - Aree per attrezzature di interesse comune.</p> <p>Sono destinate alla costruzione di edifici ad attrezzature di interesse comune religiose, culturali, sociali, assistenziali, sanitarie, amministrative, servizi pubblici, ecc.</p> <p>Possono essere consentite attrezzature di tipo commerciale o direzionale, nel limite del 10% del volume edilizio, se tali attrezzature si configurano come servizio a quella principale (spazio b-r - sala mensa e ristorazione e simili).</p> <p>Sono azionati in zona FI tutti gli impianti esistenti destinati alla produzione e trasporto dell'energia elettrica, dell'acqua potabile, gli impianti di fognatura e trattamento reflui.</p>
9+670 km	9+700 km	AREE ATTREZZATE A PARCO, GIOCO E SPORT- vedi sopra*
9+700 km	9+760 km	ZONA B- vedi sopra* VIABILIT-' - vedi sopra*
9+760 km	9+860 km	ZONA B- vedi sopra* ZONA C1- vedi sopra*
9+860 km	9+920 km	ZONA C1- vedi sopra* ZONA C2- vedi sopra*
9+920 km	9+950 km	ZONA AGRICOLA -1 - vedi sopra* ZONA B- vedi sopra*
9+950 km	10+020 km	ZONA AGRICOLA -1 - vedi sopra*
10+020 km	10+080 km	ZONA AGRICOLA E2
10+080 km	10+130 km	ZONA AGRICOLA -1 - vedi sopra* ZONA AGRICOLA -2 - vedi sopra*
10+130 km	10+400 km	ZONA AGRICOLA E2- vedi sopra*
10+400 km	10+680 km	ZONA AGRICOLA -1 - vedi sopra* ZONA AGRICOLA -2 - vedi sopra*

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

DA	A	Zona P-G - Art. NTA
10+680 km	10+857	ZONA AGRICOLA -1 - <i>vedi sopra*</i>
10+857	11+232	ZONA AGRICOLA -1 - <i>vedi sopra*</i> VIABILIT-' - <i>vedi sopra*</i>

In corrispondenza dell'ex territorio comunale di Castellavazzo, il tracciato in esame si sviluppa principalmente in galleria, non determinando interferenze nei confronti delle previsioni della pianificazione comunale e delle preesistenze.

Si evidenzia che l'utilizzo di aree zonizzate in maniera non coerente con l'intervento comporterà delle variazioni alla pianificazione vigente.


3.3.4 Coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione

In merito a quanto analizzato nel par. 3.3, nel quale è stata approfondita la pianificazione ai diversi livelli (regionale, provinciale e comunale) si è visto come l'intervento oggetto del presente studio sia previsto tra gli interventi strategici individuati nei diversi strumenti di pianificazione.


Nella seguente tabella viene riportato un quadro complessivo delle coerenze, nel quale sono indicati gli ambiti interessati dall'intervento desunti dai singoli elaborati di Piano, e richiamate sinteticamente le coerenze con gli strumenti pianificatori vigenti.

Tabella 3-6 Coerenze del progetto con gli strumenti di pianificazione


DENOMINAZIONE PIANO	NOME ELABORATO E AMBITI INTERESSATI	COERENZE
PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (PTRC) DEL VENETO	Tav. 04 Mobilità	Il progetto in esame risulta coerente con gli indirizzi definiti nel PTRC. Dall'analisi dell'elaborato grafico di piano emerge che l'area di studio è interessata da un asse di potenziale connessione territoriale e da un'autostrada e superstrada di progetto in corrispondenza dell'intervento stradale in esame. La Normativa del PTRC definisce all'art.38 la disciplina relativa alla mobilità e al co.2 stabilisce in particolare che <i>"Al fine di migliorare la circolazione delle persone e delle merci in tutto il territorio regionale, il PTRC, tenendo conto delle diverse peculiarità territoriali, promuove la razionalizzazione dei sistemi insediativi e delle reti di collegamento viario di supporto, anche mediante la riqualificazione delle infrastrutture esistenti"</i> e al co.3 <i>"al fine di garantire una maggiore efficienza complessiva del sistema di mobilità la Regione promuove: [...] lett.e) la possibilità di accesso alle reti viarie principali attraverso svincoli, da attivarsi anche mediante controstrade da ricondurre agli svincoli regolamentati, con esclusione degli accessi privati [...]."</i>
	<i>Tav. 09 Sistema del territorio rurale e della rete ecologica</i>	Il progetto interessa corridoi ecologici individuati dal PTRC nelle Tav. 02 e 09, disciplinati dall'art. 27 delle Norme Tecniche che stabiliscono quanto riportato di seguito <i>"co.3. Sono vietati gli</i>

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

		<p><i>interventi che interrompono o deteriorano le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici, fatti salvi quelli necessari a garantire e migliorare la sicurezza idraulica dei corsi d'acqua e la sicurezza geologica e da valanga.</i></p> <p><i>co4. Eventuali interferenze fra corridoi ecologici ed opere pubbliche sono risolte in sede di conferenza di servizi pe' l'approvazione del progetto, adottando le soluzioni tecniche più opportune per garantire la funzione ecologica dei corridoi."</i></p>
PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE D'AMBITO (PPRA)		<p>Nell'Allegato D del PTRC 2020 "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto", oltre all'individuazione degli ambiti di paesaggio, sono stati formulati quaranta obiettivi di qualità paesaggistica, preliminari ai Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA).</p> <p>Per quanto riguarda il progetto in esame si ritiene utile approfondire l'obiettivo n.32, relativo all'<i>Inserimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture</i>:</p> <p><i>°32a. Progettare i nuovi tracciati stradali, i caselli autostradali e le stazioni SFMR, nel rispetto dell'assetto territoriale e paesaggistico del contesto (trama agraria, contesti di villa, aree ed elementi di valore storico e naturalistico-ambientale, ecc.).</i></p> <p><i>32b. Promuovere la riqualificazione dei corridoi viari caratterizzati da disordine visivo e funzionale.</i></p> <p><i>32c. Prevedere un adeguato equipaggiamento "verde" (alberature, aree verdi e di sosta, percorsi ciclabili) delle infrastrutture esistenti e di progetto, anche con funzione di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.</i></p> <p><i>32d. Progettare i nuovi tracciati stradali anche sulla base di adeguati studi sulla percezione visiva e sociale, sia dalla strada che dal territorio.</i></p> <p><i>32e. Riorganizzare la rete infrastrutturale e gli spazi ad essa afferenti, minimizzando il disturbo visivo provocato dall'eccesso di segnaletica stradale e cartellonistica."</i></p> <p>Il progetto in esame è in linea con l'obiettivo n.32, mirato a migliorare all'<i>Inserimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture</i>, in quanto la proposta prevede ottimizzazioni progettuali basate sullo studio della visibilità dell'opera e prevede interventi di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.</p>
PIANO TERRITORIALE DI	Tav. -1 - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale	Le NTA del PTCP disciplinano le invarianti e dei beni paesaggistici all'art. 25, che dispone:

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

COORDINAMENTO PROVINCIALE DI BELLUNO	Il tracciato della variante interessa ambiti boscati e aree soggette a vincolo idrogeologico e forestale attraversando diversi corsi d'acqua con relativo vincolo idraulico.	<p><i>"co1. Nella redazione di PAT/PATI i Comuni specificano le invariante meritevoli di tutela e di valorizzazione per la conservazione a beneficio delle generazioni future. Sono in ogni caso da considerarsi invariante, anche ai fini della valorizzazione turistica, le seguenti componenti identificative, percettive e valorizzative del paesaggio: [...]</i></p> <p><i>h) i beni ambientali, beni archeologici, architettonici, storico-artistici rappresentativi e quelli del patrimonio dolomitico, in quanto elementi identificativi dei luoghi, da riconoscere e approfondire al fine della conservazione d'identità territoriale individuati alla Tav. C.1 [...]"</i></p>
	Tav. -2 - Carta delle Fragilità	Le NTA del PTCP individua le direttive per le aree di fragilità all'art. 7 che stabilisce:
	Il tracciato interessa ambito fluviale e aree esondabili	<p><i>"co 1. Le aree di fragilità sono disciplinate dalle specifiche leggi e disposizioni di settore. [...]</i></p> <p><i>co5. Fino all'adozione del PAT/PATI, i Comuni valuteranno, per le aree inserite nella Carta delle Fragilità, a seconda della tipologia di intervento edilizio ed infrastrutturale proposto, di avvalersi eventualmente di specifiche relazioni geologiche di approfondimento che valutino l'idoneità edificatoria dell'area oggetto d'intervento tenuto conto della normativa regionale di settore. [...]"</i></p>
	Tav. C3 -Sistema ambientale	Il PTCP disciplina la rete ecologia agli artt.18-19-20 delle NTA.
L'intervento interessa il corridoio ecologico del Fiume Piave e l'area di intervento si trova in prossimità della Rete Natura 2000 (Z-C - IT3230031 "Val Tovanella Bosconer-" - Z-S - IT3230089 "Dolomiti del Cadore e del Comelico").	<p>La normativa di piano stabilisce, all'art. 18 co.1 che, <i>"rientrano tra gli obiettivi dei PAT/PATI la tutela, la conservazione, il miglioramento e la valorizzazione del paesaggio naturale e di quello culturale identitario dei luoghi, degli ecosistemi e della biodiversità."</i></p> <p>Nello specifico, all'art. 20 sono stabilite le disposizioni per i sistemi di connessione ecologica:</p> <p><i>"co 4. Sia per le nuove infrastrutture stradali e ferroviarie sia per gli interventi di miglioramento delle infrastrutture esistenti, in fase di redazione del progetto preliminare sarà effettuato un approfondimento riguardante le interferenze d'infrastruttura con i sistemi di connessione ecologica, tenuto altresì conto del D.Lgs. n. 163/2006. Le infrastrutture dovranno essere realizzate con attenzione al mantenimento o al potenziamento di condizioni idonee alla dispersione e agli spostamenti delle specie animali di maggiore interesse naturalistico"</i></p>	
Tav. -4 - Sistema insediativo ed infrastrutturale	La normativa relativa ai sistemi infrastrutturali è disciplinata agli artt. 47- 56.	
	All'art. 47 co1. è disposto quanto segue: <i>"Il PTCP indica nella Tav. C.4 (Sistema insediativo e infrastrutturale) le previsioni dei nuovi tracciati, degli ampliamenti, dei potenziamenti e degli interventi per la</i>	

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	


		<p><i>messa in sicurezza delle infrastrutture viarie di interesse sovra-comunale e della rete ferroviaria. I Comuni nell'adeguamento al PTCP dei propri strumenti urbanistici dovranno recepire le previsioni del sistema delle infrastrutture."</i></p> <p>L'elaborato grafico Tav.C4 rappresenta la strategia del PTCP, che prevede il prolungamento d'ill'autostrada verso nord con uno specifico vettore.</p> <p>La soluzione proposta non corrisponde esattamente alla previsione infrastrutturale riportata nella tavola 4, ma non costituisce comunque variante. Il progetto in esame rappresenta un approfondimento dell'intervento infrastrutturale previsto nel piano.</p>
PIANO REGOLATORE GENERALE DI PONTE NELLE ALPI	Tav. 13.1; Tav. G n.26	L'intervento di opera pubblica costituisce Variante sia al vigente Piano Regolatore Generale di Ponte Nelle Alpi sia rispetto all'adottato Piano Assetto Territorio, in fase di approvazione.
PIANO ASSETTO TERRITORIO INTERCOMUNALE DI LONGARONE	Tav.-4 - Carta della trasformabilità	L'intervento di opera pubblica costituisce Variante rispetto al vigente Piano Assetto Territorio.
PIANO REGOLATORE GENERALE D'LL'EX COMUNE DI CASTELLAVAZZO	Tav. 1°.1a	Il progetto costituisce Variante rispetto al vigente Piano Regolatore Generale dell'ex territorio comunale di Castellavazzo. In corrispondenza del territorio di Castellavazzo, il tracciato in esame si sviluppa principalmente in galleria, non determinando interferenze nei confronti delle previsioni della pianificazione comunale e delle preesistenze.

3.4 ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE DEL SETTORE TRASPORTI

3.4.1 Piano Regionale dei Trasporti Veneto 2030

Il P.R.T. attualmente vigente risale al 1990 ed è riconducibile ad un quadro di programmazione ed a linee di sviluppo di una regione profondamente diversa da quella odierna, sia sotto il profilo sociale che economico⁷.

⁷ Fonte: <https://bur.regione.veneto.it/BurVServices/pubblica/DettaglioDgr.aspx?id=403977>; <https://www.regione.veneto.it/web/mobilita-e-trasporti/piano-regionale-trasporti>; <http://www.prtveneto2030.it/>.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Per questo motivo, con delibera n. 1671 del 5 luglio 2005, la Giunta Regionale adottò il secondo Piano Regionale dei Trasporti, documento che però non fu mai approvato dal Consiglio regionale, ragione per cui, nel corso del 2018 si è posta la necessità di riavviare il progetto di pianificazione in precedenza interrotto, sviluppando un approfondimento complessivo per tenere di tutti i cambiamenti nel frattempo sopravvenuti a livello economico, tecnologico e dell'assetto territoriale.

Con tali premesse, la D.G.R. n. 997 del 06 luglio 2018 ha avviato il programma delle iniziative propedeutiche alla redazione del nuovo P.R.T., secondo la procedura prevista dall'articolo 11 della L. R. n. 25/98.

I lavori di redazione del Piano hanno portato a definire il Documento preliminare di Piano e il Rapporto preliminare ambientale, approvati con decreto del Direttore della Unità Organizzativa Logistica Navigazione e Piano Regionale dei Trasporti n. 55 del 25 marzo 2019, atto che ha consentito l'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), ai sensi di quanto disposto dal D.lgs. 152/2016 – Codice Ambiente.

Il nuovo "P.R.T. Veneto 20-0 - Mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo" è stato adottato dalla Giunta Regionale il 24 settembre 2019 e, in attesa di approvazione, **non è ancora vigente**.


Per quanto riportato, tenendo conto del fatto che il vigente PRG del 1990 risulta ampiamente superato e che il nuovo PRG è stato adottato, si è deciso di esaminare tale ultimo strumento pianificatorio ai fini della verifica di coerenza con gli interventi in esame.

Il Piano si compone dei seguenti elaborati:

- il documento di Piano Regionale dei Trasporti "P.R.T. Veneto 20-0 - mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo" (**Allegato A**),
- la sintesi non tecnica del documento di Piano (**Allegato B**),
- il Rapporto ambientale (**Allegato C**),
- il Rapporto ambiente-e - Valutazione di Incidenza Ambientale (**Allegato D**),
- il Rapporto ambiente-e - Sintesi non tecnica (**Allegato E**).

Nella seguente tabella sono riportati gli obiettivi e le strategie principali individuate dal Piano della Mobilità, mirate a soddisfare le esigenze di mobilità attuali e prospettive della Regione.

<i>Obiettivi</i>	
O1	Connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale
O2	Potenziare la mobilità regionale, per un Veneto di cittadini equamente connessi
O3	Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto
O4	Sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio
O5	Accrescere funzionalità, sicurezza e resilienza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto
O6	Promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità
O7	Efficientare la spesa pubblica per i trasporti e mobilitare capitali privati

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

O8	Sviluppare una nuova governance integrata della mobilità regionale
Strategie	
S1	Inserire l'area metropolitana diffusa del Veneto nella metropolitana d'Italia
S2	Promuovere la comodalità mare – gom-a - ferro ed il riequilibrio modale del trasporto merci
S3	Sviluppare infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale, efficiente
S4	Completare ed efficientare la rete stradale regionale
S5	Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche
S6	Sostenere la transizione energetica del trasporto verso una mobilità sostenibile
S7	Promuovere e sostenere lo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità
S8	Strategie di governo, programmazione e controllo.

Al raggiungimento degli obiettivi concorrono 37 Azioni di Piano.

Coerenza

Per quanto concerne la coerenza del progetto in esame con la pianificazione, dall'analisi dei contenuti del piano è emerso che il progetto risulta coerente con diversi degli obiettivi identificati e in particolar modo con l'obiettivo "O.3. Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto".


Considerata l'importanza primaria di garantire la piena accessibilità alle aree turistiche e promuovere l'integrazione tra le diverse forme di turismo offerte, il Piano reputa cruciale ampliare la rete delle infrastrutture, implementando e migliorando la connessione intermodale tra offerta pubblica, privata e mobilità debole (cicloturismo, percorsi pedonali, hiking).

La realizzazione dell'intervento "S.S.51 Variante Longarone" risulta pienamente coerente con la strategia S5 orientata a "Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche".

Il Veneto è la prima regione italiana per presenze turistiche registrando un trend di progressivo incremento. L'accesso ai centri attrattori ha evidenziato criticità sia per i diffusi deficit di accessibilità via terra (che caratterizza in particolare i comprensori turistici e le aree costiere), che nelle connessioni con i maggiori *hub* di trasporto (aeroporti e stazioni).

Particolarmente complessa è la gestione dei sovraffollamenti in nodi problematici come Venezia, specie in relazione all'influenza generata dal traffico crocieristico, della gronda lagunare, del litorale veneziano e delle principali mete dolomitiche. Oltre alle necessità insite nella situazione della rete, il tema turistico apre scenari di sviluppo legati alla possibilità di ampliare l'offerta turistica con infrastrutture dedicate quali le ciclovie, percorsi di trekking ed ippovie.

Nell'ambito della strategia S5, è prevista l'azione A5.7 "Sviluppo di un programma di accessibilità all'area interessata ai Giochi Olimpici del 2026". Difatti l'assegnazione dei giochi olimpici invernali del 2026 a

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Cortina e Milano comporta la necessità di intervenire con azioni mirate a favorire l'accessibilità alle aree interessate, migliorando i collegamenti con la pianura.

"Proposte di Azione:

- *Completare il programma di superamento dei Punti critici della viabilità con la realizzazione della Variante di Longarone e della Variante di Cortina sulla SS 51 "di Alemagna".*

Risultato atteso:

Sviluppo delle infrastrutture e dei servizi funzionali al miglioramento dell'accessibilità all'area dei giochi olimpici."

Inoltre l'intervento "S.S.51 Variante di Longarone" risulta in linea con la strategia "S4. Completare ed efficientare la rete stradale regionale" e nello specifico con l'azione "A4.1 Completare il disegno della rete infrastrutturale stradale sulla base dell'analisi della domanda di trasporto e degli impatti delle nuove infrastrutture sul sistema socioeconomico regionale". Le opere di completamento della rete infrastrutturale concorrono sinergicamente ad accrescere i livelli di sicurezza e di riduzione dei costi esterni generati sul territorio.

Difatti, l'attuale infrastruttura "S.S.51 di Alemagna" è caratterizzata da discontinuità funzionali derivanti dalla connotazione urbana che assume in corrispondenza d'attraversamento dei centri abitati, che determinano una situazione di perenne congestione per la sovrapposizione dei traffici interni e dei traffici di attraversamento.


"Azioni proposte:

- Realizzazione delle opere prioritarie di viabilità autostradale e ordinarie
 - l'Adeguamento e messa in sicurezza SS 51 "di Alemagna.

Risultato atteso:

Ampliamento e completamento della rete infrastrutturale stradale maggiormente rispondente alle effettive necessità e previsioni della domanda di trasporto. A valle di un'attenta valutazione dell'interazione tra domanda e offerta di trasporto sono stati identificati i seguenti colli di bottiglia e i punti/percorsi a maggior resilienza della rete."

Pertanto, alla luce dei contenuti esposti è possibile ritenere che l'intervento progettuale in esame sia pienamente coerente con gli indirizzi del Piano Regionale dei Trasporti, in quanto rientra tra interventi attesi sulla viabilità di accesso ai comprensori turistici e nello specifico è parte integrante del programma di accessibilità all'area interessata ai Giochi Olimpici del 2026, e ad ogni modo l'adeguamento e la messa in sicurezza dell'infrastruttura concorre a completare il disegno della rete infrastrutturale stradale e alla realizzazione delle opere prioritarie di viabilità autostradale e ordinarie.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

3.4.2 Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Il Piano è stato approvato con Deliberazione di Giunta regionale n. 1792 del 6 ottobre 2014 è stato approvato l'aggiornamento del Master Plan delle piste ciclabili del 2004.

Il piano è costituito dai seguenti elaborati:

- 1) planimetria generale Master Plan;
- 2) planimetria del sistema percorsi internazionali/nazionali;
- 3) planimetria del sistema percorsi regionali/locali;
- 4) Relazione generale;
- 5) Elenco dei percorsi e dei parchi ciclistici.

Ogni tratta può assumere più funzioni a seconda del luogo dove si colloca, il piano distingue le seguenti reti:

- 1) la rete trasportistica;
- 2) la rete ricreativa locale;
- 3) la rete cicloturistica.

La rete cicloturistica può utilizzare tratti di rete trasportistica e ricreativa locale, ma si caratterizza per raccordare ambiti di pregio riconosciuto su area vasta con una funzione di percorrenza di lunga distanza; attesta ipotetiche tappe su ambiti di buona ricettività turistica, con alberghi da 50 posti circa e viene ideata e promossa secondo logiche di turismo, con servizi con ospitalità, trasporto bagagli, collegamento con l'intermodalità, centri urbani pregevoli e di interesse ove trascorrere la sera – dopo cena.

La rete cicloturistica utilizza preferibilmente percorsi in sede propria ed a bassa pericolosità, deve essere accompagnata da una segnaletica di direzione dedicata, mantenuta in manutenzione ed in promozione turistica su siti e mercati turistici da un ente-organismo che ne ha la responsabilità funzionale e commerciale dell'investimento; deve essere illustrata su un road book e/o una cartografia acquistabile in loco o scaricabile da internet assieme alla corrispondente traccia in GPS.

La rete cicloturistica, oltre ad offrire svago ai residenti locali è pianificata espressamente per essere di richiamo e di attrazione turistica per un pubblico di area vasta. Utilizzando i più moderni metodi di marketing si deve contattare ed invogliare il pubblico di area vasta (Regioni e Nazioni limitrofe) al fine di far ricadere sul territorio, una volta che la frequentazione ha assunto risultati significativi, ogni 1 – 2 anni una cifra equivalente a quella spesa per realizzare l'infrastruttura.

Nell'area di studio è presente la tratta Bicalia 4-4 - "Ciclovía lunga via delle dolomiti -Boite, Piave, Meschio, Piave (via Fadalto), parte della rete Bicalia in Veneto.

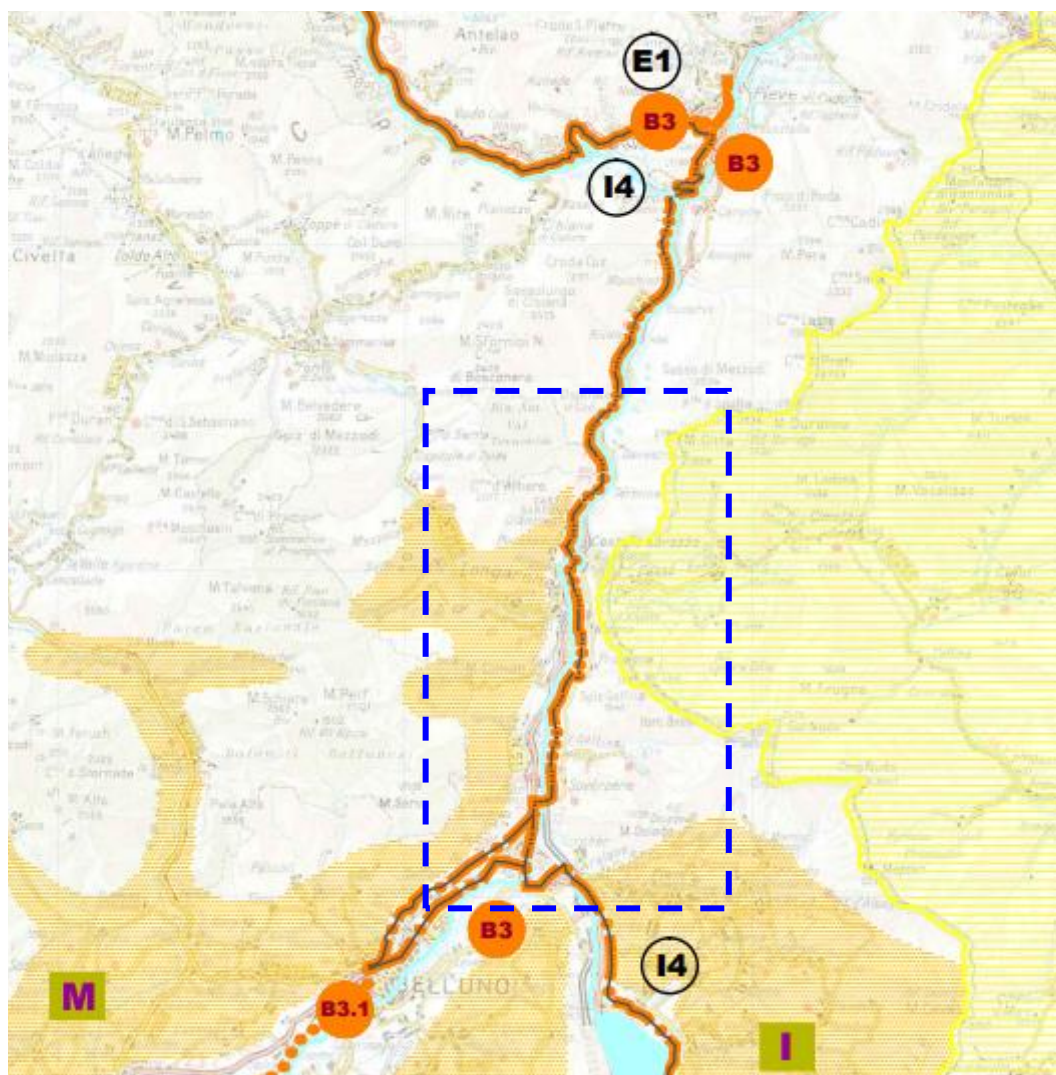



Figura 3-12 – Allegato A Tav. 02 Rete escursionistica vene-a - Itinerari Cicloturistici (area di intervento evidenziata in blu).

Nell'elaborato del Piano è stata rappresentata la ciclovia -3 - Lunga Via delle Dolomiti (da Cimabanche a Jesolo), che dal maggio 2015 è stata messa in sicurezza con tratto in sede propria nella sezione più pericolosa per la commistione con il traffico della strada statale S.S. 51 nel tratto a valle della frazione di Castellavazzo.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

3.5 ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE A VALENZA AMBIENTALE

3.5.1 P-I - Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico, redatto ai sensi dell'art. 17, comma 6 ter, della L. 183/89, dell'art. 1, comma 1, del D.L. 180/98, convertito con modificazioni dalla L. 267/98, e dell'art. 1 bis del D.L. 279/2000, convertito con modificazioni dalla L. 365/2000, ha valore di Piano Territoriale di Settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni, gli interventi e le norme d'uso riguardanti la difesa dal rischio idrogeologico del territorio veneto.

Struttura del PAI

Il PAI è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa ed alla valorizzazione del suolo, alla prevenzione del rischio idrogeologico, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato.

La finalità del PAI


Il Piano per l'Assetto Idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione, nel seguito "Piano", è redatto, adottato ed approvato, quale stralcio dei piani di bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione, interessanti il territorio della Regione del Veneto e della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, nel seguito "Regioni". Il Piano ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, tecnico-operativo e normativo che:

- individua e perimetra le aree fluviali e quelle di pericolosità geologica, idraulica e valanghiva;
- stabilisce direttive sulla tipologia e la programmazione preliminare degli interventi di mitigazione o di eliminazione delle condizioni di pericolosità;
- detta prescrizioni per le aree di pericolosità e per gli elementi a rischio classificati secondo diversi gradi;
- coordina la disciplina prevista dagli altri strumenti della pianificazione di bacino elencati all'art. 3, comma 2.

Per il perseguimento degli obiettivi e delle finalità del Piano, l'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave e Brenta-Bacchiglione, nel seguito "Autorità di Bacino", può emanare direttive che:

1. individuano criteri ed indirizzi per la realizzazione di nuove opere, la programmazione degli interventi di manutenzione sulle medesime, nonché sugli alvei e sui versanti;
2. individuano criteri ed indirizzi per la progettazione e l'attuazione degli interventi di difesa, per i dissesti idraulici, geologici o valanghivi, e per la definizione di un quadro valutativo del rischio alluvioni;
3. individuano criteri e indirizzi relativi alle norme e ai contenuti del Piano.

Rischio Idraulico

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

In merito al rischio idraulico, si rimanda a quanto definito nel PGRA, poiché con la pubblicazione del PGRA in data 4 febbraio 2022 e le relative Norme Tecniche di Attuazione (NTA), quest'ultimo rappresenta lo strumento di riferimento unico a livello distrettuale, determinando la cessazione dell'efficacia del PAI

Rischio di frana

La procedura di valutazione della pericolosità da frana che è stata applicata fa riferimento a quanto predisposto dall'ufficio Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) della Confederazione Elvetica (c.d. metodo svizzero). Tale metodologia è affine con quanto previsto dalla normativa italiana vigente in tema di valutazione del rischio idrogeologico (corrispondenza nella definizione delle classi di rischio fra metodo svizzero e il D.P.C.M. 29.09.1998 "Atto di indirizzo e coordinamento pe' l'individuazione dei criteri relativi agli adempimenti di cui l'art. 1, commi 1 e 2, del D.L. 11 giugno 1998, n. 180"). Opportune modifiche sono state introdotte al metodo svizzero al fine di adeguare le classi di frequenza probabile alle classi previste dalla normativa di riferimento.

E' opportuno rimarcare che, mentre la Pericolosità è legata alla presenza di un fenomeno franoso di una certa intensità e con una certa probabilità di riattivazione del movimento, il rischio sussiste unicamente qualora nelle aree pericolose siano presenti elementi esposti: la sua entità deriva quindi dal grado di pericolosità e dal valore del bene esposto. Ne consegue la necessità di mantenere distinte le caratteristiche del fenomeno franoso (tipologia, magnitudo, frequenza probabile) dagli elementi a rischio (cui si associano le specifiche di vulnerabilità e valore economico). Il risultato finale sarà quello di una cartografia della pericolosità associata ad un "censimento" degli elementi a rischio.


Il metodo comprende i seguenti passi:

1. Individuazione e perimetrazione delle aree di frana (coincide con gli obiettivi del progetto I.F.F.I.) e delle aree limitrofe che potenzialmente potrebbero essere coinvolte in una riattivazione del fenomeno (come ad esempio le aree adiacenti al coronamento di una frana di scivolamento);
2. Definizione della caratteristiche del movimento (tipologia, velocità, volumi e/o spessori);
3. Stima della frequenza probabile del fenomeno (utilizzando in molti casi il tempo di ritorno delle forzanti idrologiche e sismiche che di fatto determinano l'innescio del fenomeno franoso);
4. Applicazione di matrici ad incrocio dei dati (velocità/frequenza probabile e magnitudo/ frequenza probabile) ed assegnazione del livello di Pericolosità.

Classificazione del territorio in classi di pericolosità ed elementi a rischio

Il Piano, sulla base delle conoscenze acquisite e dei principi generali contenuti nella normativa vigente, classifica i territori in funzione delle diverse condizioni di pericolosità, nonché classifica gli elementi a rischio, nelle seguenti classi:

- pericolosità
 - P4 (pericolosità molto elevata)

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

P3 (pericolosità elevata)

P2 (pericolosità media)

P1 (pericolosità moderata)

- elementi a rischio:

R4 (rischio molto elevato)

R3 (rischio elevato)

R2 (rischio medio)

R1 (rischio moderato)

Le classi di pericolosità identificano il regime dei vincoli alle attività di trasformazione urbanistica ed edilizia di cui al titolo II delle presenti norme di attuazione; le classi degli elementi a rischio, ove definite, costituiscono elementi di riferimento prioritari per la programmazione degli interventi di mitigazione e le misure di protezione civile. Agli elementi a rischio si applica la stessa disciplina della corrispondente classe di pericolosità. Nel caso in cui all'interno di un'area classificata pericolosa siano presenti elementi a rischio classificati di grado diverso si applica la disciplina della corrispondente classe di rischio.

Tabella 3-7 Elenco delle aree soggette a pericolosità geologica dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi ISONZO, TAGLIAMENTO, PIAVE E BRENTA-BACCHIGLIONE. Allegato I alla Relazione Tecnica.

PROVINCIA	COMUNE	CODICE PERIMETRAZIONE	CLASSE DI PERICOLOSITA'	TIPOLOGIA DISSESTO
Belluno	Livinallongo del Col di Lana	0250069100M	P4	Area soggetta a frane superficiali diffuse
Belluno	Livinallongo del Col di Lana	0250069100N	P3	Area soggetta a frane superficiali diffuse
Belluno	Livinallongo del Col di Lana	0250069100O	P3	Area soggetta a frane superficiali diffuse
Belluno	Livinallongo del Col di Lana	0250069100P	P2	Area soggetta a frane superficiali diffuse
Belluno	Livinallongo del Col di Lana	0250069100Q	P4	Area soggetta a frane superficiali diffuse
Belluno	Livinallongo del Col di Lana	0250075800	P4	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Livinallongo del Col di Lana	0250370800-CR	P3	Colamento rapido
Belluno	Livinallongo del Col di Lana	0250370900-CR	P3	Colamento rapido
Belluno	Livinallongo del Col di Lana	0250478800M	P3	n.d.
Belluno	Livinallongo del Col di Lana	0250520000	P1	n.d.
Belluno	Livinallongo del Col di Lana	0250545100A	P4	n.d.
Belluno	Livinallongo del Col di Lana	0250545100B	P3	n.d.
Belluno	Livinallongo del Col di Lana	0250545100C	P2	n.d.
Belluno	Longarone	0250187100-CR	P2	Colamento rapido
Belluno	Longarone	0250187200	P4	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250187400	P4	Complesso
Belluno	Longarone	0250187400M	P3	Complesso
Belluno	Longarone	0250187500	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250187600	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250187700	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250187800	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250187900	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250188000	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250188100	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250188200	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250188300	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250188400-CR	P3	Colamento rapido
Belluno	Longarone	0250188500	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250188600-CR	P3	Colamento rapido
Belluno	Longarone	0250188700	P4	Crollo/ribaltamento
Belluno	Longarone	0250188800	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250188900	P2	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250189000-CR	P3	Colamento rapido
Belluno	Longarone	0250189100	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250189200	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250189300	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250189500	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250189600-CR	P3	Colamento rapido
Belluno	Longarone	0250189700	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250189800-CR	P4	Colamento rapido
Belluno	Longarone	0250189900	P3	Scivolamento rotazionale/traslato
Belluno	Longarone	0250190000-CR	P3	Colamento rapido
Belluno	Longarone	0250190100-CR	P3	Colamento rapido

PROVINCIA	COMUNE	CODICE PERIMETRAZIONE	CLASSE DI PERICOLOSITÀ	TIPOLOGIA DISSESTO
Belluno	Longarone	0250191100	P3	Scivolamento rotazionale/traslativo
Belluno	Lorenzago di Cadore	0250192000	P3	Scivolamento rotazionale/traslativo
Belluno	Lorenzago di Cadore	0250192100	P3	Scivolamento rotazionale/traslativo
Belluno	Lorenzago di Cadore	0250192200	P3	Scivolamento rotazionale/traslativo
Belluno	Lorenzago di Cadore	0250192300	P2	Scivolamento rotazionale/traslativo
Belluno	Lorenzago di Cadore	0250192400	P3	Complesso
Belluno	Lorenzago di Cadore	0250192500	P4	Crollo/ribaltamento
Belluno	Lorenzago di Cadore	0250192702	P2	Scivolamento rotazionale/traslativo

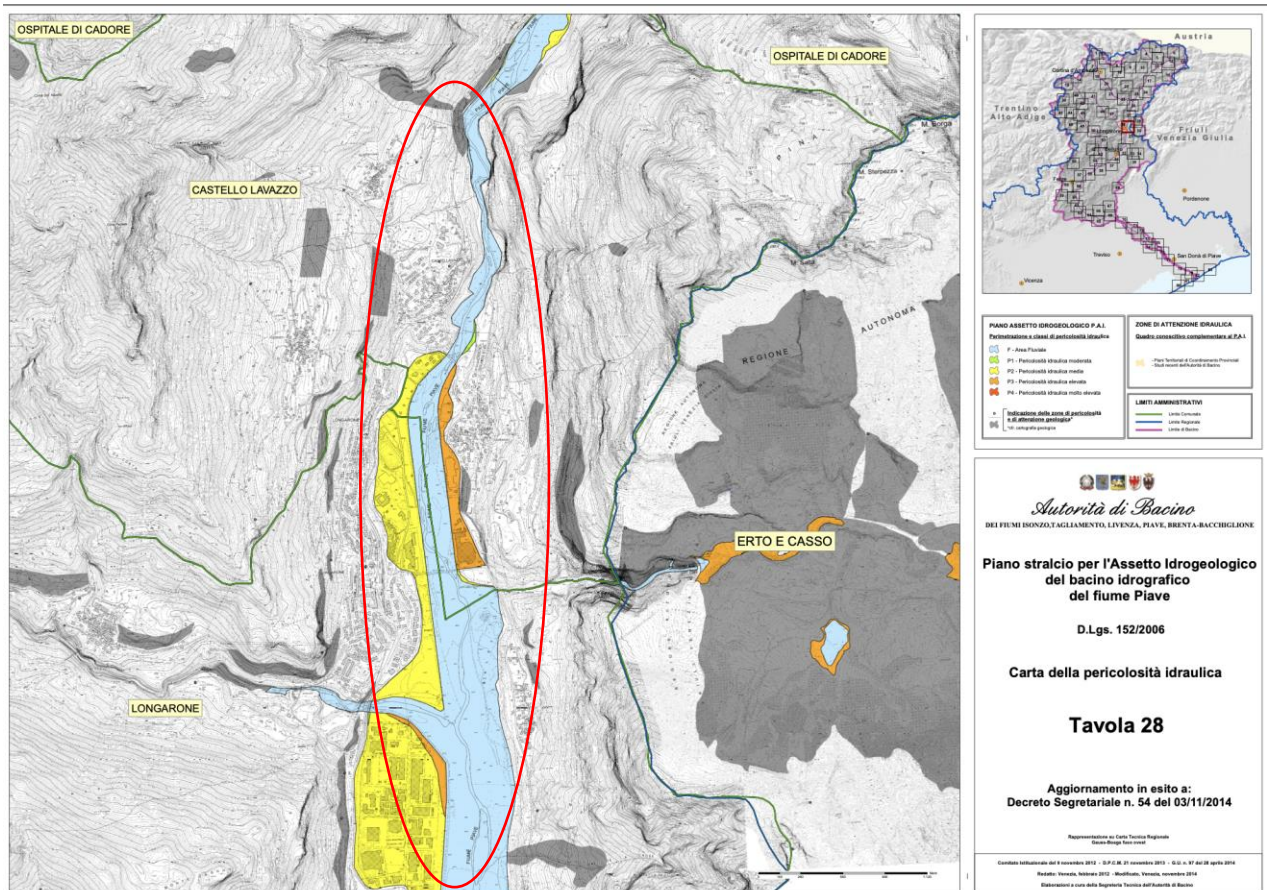


Figura 3-13 Inquadramento territoriale con riferimento al Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del Piave. Carta della pericolosità idraulica.

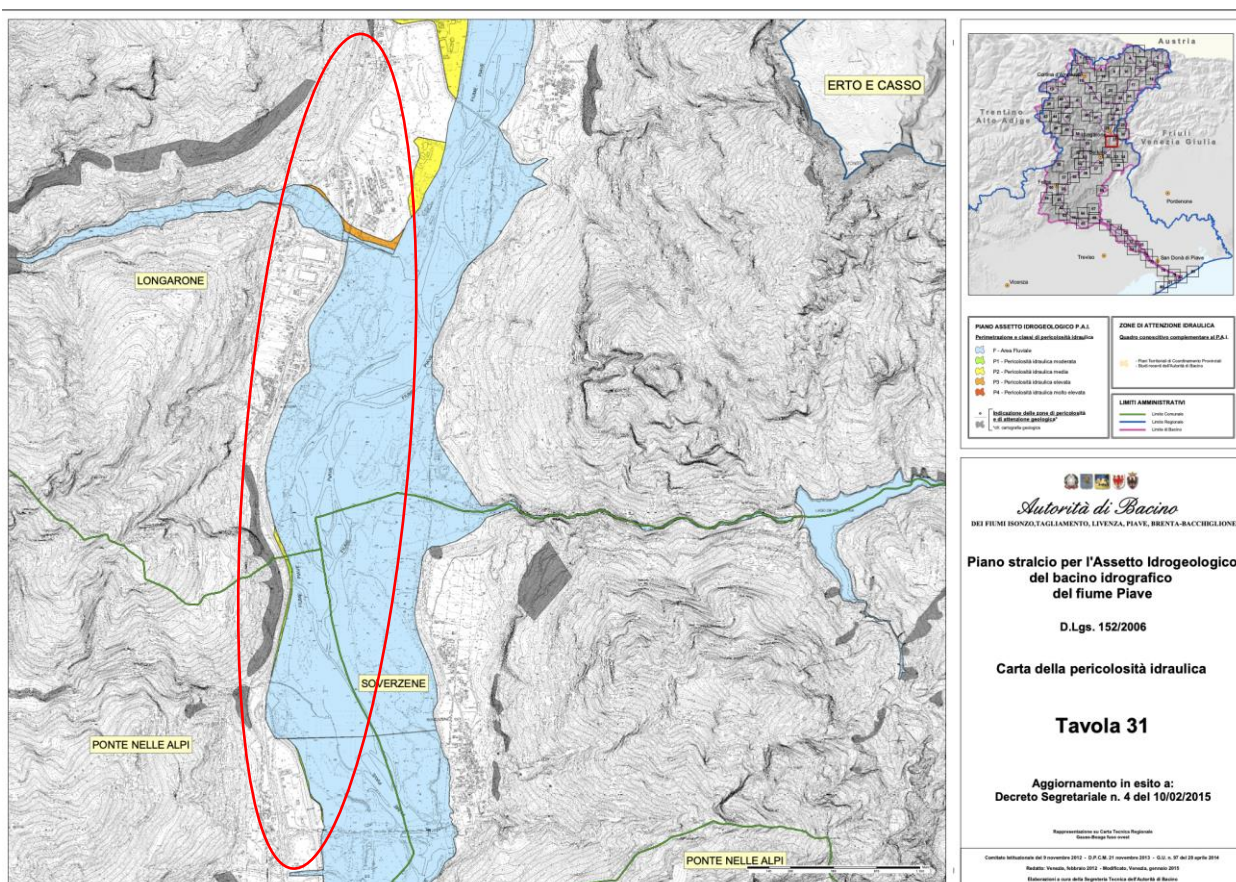


Figura 3-14 – Inquadramento territoriale con riferimento al Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del Piave. Carta della pericolosità idraulica.


3.5.2 PGA – Piano di Gestione delle Acque

La Direttiva Quadro Acque (Direttiva 2000/60/CE) ha istituito un quadro per la protezione delle acque ed ha introdotto un approccio innovativo nella legislazione europea in materia di acque, tanto dal punto di vista ambientale, quanto amministrativo-gestionale.

La Direttiva stabilisce che la principale unità per la gestione dei bacini idrografici è il distretto idrografico. In ciascun distretto idrografico devono essere effettuati:


- un'analisi delle caratteristiche del distretto
- un esame dell'impatto provocato dalle attività umane sullo stato delle acque superficiali e sotterranee
- un'analisi economica dell'utilizzo idrico.

I programmi di misure sono indicati nel Piano di Gestione che rappresenta pertanto lo strumento operativo di programmazione, di attuazione e monitoraggio delle misure per la protezione, il risanamento e il miglioramento dei corpi idrici superficiali e sotterranei.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

A norma della Direttiva 2000/60/CE e della norma italiana di recepimento (D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152) il piano contiene i seguenti elementi:

1. Descrizione generale delle caratteristiche dei bacini idrografici che include:
 - 1.1. Per le acque superficiali:
 - rappresentazione cartografica d'ubicazione e del perimetro dei corpi idrici, delle ecoregioni e dei tipi di corpi idrici superficiali presenti nel distretto idrografico;
 - segnalazione delle condizioni di riferimento per i tipi di corpo idrico superficiale.
 - 1.2. Per le acque sotterranee:
 - rappresentazione cartografica d'ubicazione e del perimetro dei corpi idrici sotterranei.
2. Sintesi delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dalle attività umane sullo stato delle acque superficiali e sotterranee, comprese le:
 - stime s'ill'inquinamento da fonti puntuali;
 - stime s'ill'inquinamento da fonti diffuse, con sintesi delle utilizzazioni del suolo;
 - stime delle pressioni sullo stato quantitativo delle acque, estrazioni comprese;
 - analisi degli altri impatti antropici sullo stato delle acque
3. Specificazione e rappresentazione cartografica delle aree protette.
4. Mappa delle reti di monitoraggio e rappresentazione cartografica dei risultati dei programmi di monitoraggio per verificare lo stato delle acque superficiali (stato ecologico e chimico), acque sotterranee (stato chimico e quantitativo), aree protette.
5. Elenco degli obiettivi ambientali per acque superficiali, acque sotterranee e aree protette.
6. Sintesi d'ill'analisi economica s'ill'utilizzo idrico.
7. Sintesi dei programmi di misure per la tutela delle acque:
 - 7.1. Sintesi delle misure necessarie per attuare la normativa comunitaria sulla protezione delle acque.
 - 7.2. Relazione sulle iniziative e misure pratiche adottate in applicazione del principio del recupero dei costi d'ill'utilizzo idrico.
 - 7.3. Sintesi delle misure adottate per soddisfare i requisiti della protezione delle acque utilizzate a scopo potabile.
 - 7.4. Sintesi dei controlli s'ill'estrazione ' l'arginamento delle acque.
 - 7.5. Sintesi dei controlli decisi per gli scarichi in fonti puntuali e per altre attività che producono un impatto sullo stato delle acque.
 - 7.6. Specificazione dei casi in cui sono stati autorizzati scarichi diretti nelle acque sotterranee.
 - 7.7. Sintesi delle misure adottate sulle sostanze prioritarie.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

7.8. Sintesi delle misure adottate per prevenire o ridurre l'impatto degli episodi di inquinamento accidentale.

7.9. Sintesi delle misure adottate per i corpi idrici per i quali il raggiungimento degli obiettivi è improbabile.

7.10. Particolari misure supplementari ritenute necessarie per il conseguimento degli obiettivi ambientali fissati.

7.11. Particolari misure adottate per scongiurare un aumento dell'inquinamento delle acque marine.

8. Repertorio di eventuali programmi o piani di gestione più dettagliati adottati per il distretto idrografico e relativi a determinati sottobacini, settori, tematiche o tipi di acque.

9. Sintesi delle misure adottate in materia di informazione e consultazione pubblica, con relativi risultati ed eventuali conseguenti modifiche del piano.


10. Elenco delle autorità competenti.

11. Referenti e procedure per ottenere la documentazione e le informazioni di base, in particolare dettagli sulle misure di controllo adottate e sui dati del monitoraggio.

Finalità e obiettivi del Piano

La direttiva persegue obiettivi ambiziosi:

- impedire un ulteriore deterioramento delle acque, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici e degli ecosistemi terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici sotto il profilo del fabbisogno idrico;
- agevolare un utilizzo idrico sostenibile fondato sulla protezione a lungo termine delle risorse idriche disponibili;
- mirare alla protezione rafforzata e al miglioramento dell'ambiente acquatico, anche attraverso misure specifiche per la graduale riduzione degli scarichi, delle emissioni e delle perdite di sostanze prioritarie e l'arresto o la graduale eliminazione degli scarichi, delle emissioni e delle perdite di sostanze pericolose prioritarie;
- assicurare la graduale riduzione dell'inquinamento delle acque sotterranee e impedirne l'aumento;
- contribuire a mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

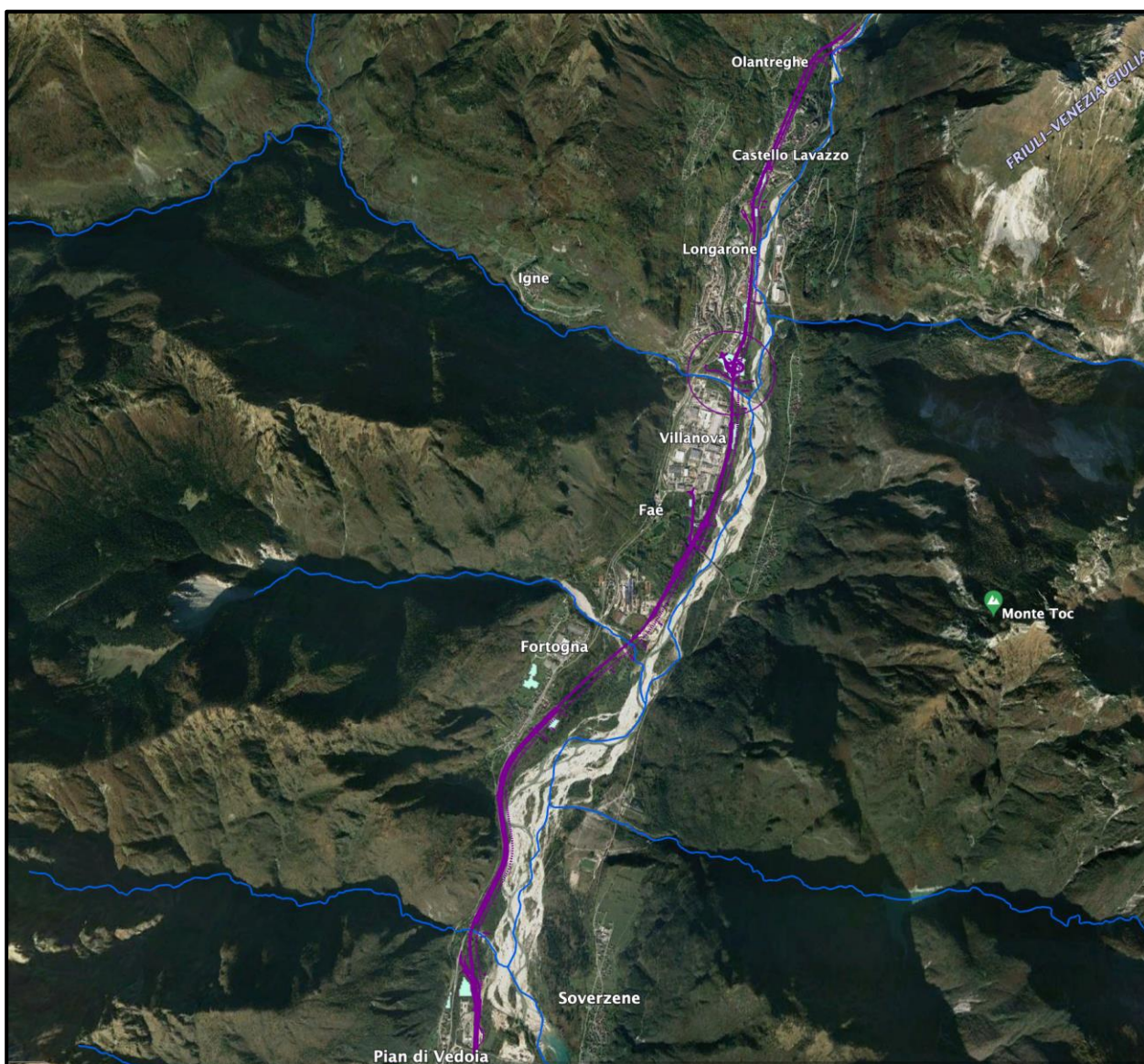


Figura 3-15 Inquadramento territoriale dell'opera in progetto e dei corpi idrici superficiali che la interessano.

3.5.3 PGRA – Piano di Gestione del rischio alluvioni ----Distretto Idrografico delle Alpi Orientali – I ciclo (2015-2021)

La Direttiva Alluvioni 2007/60/CE istituisce un quadro per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni. In questo contesto l'Unione Europea ha richiamato la necessità di osservare alcuni principi basilari per gestire il rischio: solidarietà, integrazione, proporzionalità, sussidiarietà, migliori pratiche, sostenibilità e partecipazione. Principio di solidarietà, per trovare una equa ripartizione delle responsabilità, per mitigare una condizione di pericolo e rischio. Principio di integrazione tra la Direttiva Alluvioni e la Direttiva Acque 2000/60/CE, quale strumento per una gestione integrata dei bacini idrografici, sfruttando le reciproche

potenzialità e sinergie nonché benefici comuni. Migliori pratiche e migliori tecnologie disponibili, per valutare le possibili criticità del territorio e mitigare le conseguenze di una possibile alluvione. Principi di proporzionalità e sussidiarietà, per garantire un elevato grado di flessibilità a livello locale e regionale, in particolare per l'organizzazione delle strutture e degli uffici. Sostenibilità dello sviluppo, per promuovere politiche comunitarie di livello elevato per la tutela ambientale (principio riconosciuto nella carta europea dei diritti fondamentali dell'UE). Partecipazione attiva, da promuovere presso i portatori d'interesse.

Il Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA) va aggiornato ogni 6 anni. Il Piano è caratterizzato da scenari di allagabilità e di rischio idraulico su tre differenti tempi di ritorno (30, 100, 300 anni). La mitigazione del rischio è stata affrontata interessando, ai vari livelli amministrativi, le competenze proprie sia della Difesa del Suolo (pianificazione territoriale, opere idrauliche e interventi strutturali, programmi di manutenzioni dei corsi d'acqua), sia della Protezione Civile (monitoraggio, presidio, gestione evento e post evento), come stabilito dal D.Lgs. 49/2010 di recepimento della Direttiva Alluvioni.

Il PGRA pubblicato il 4 Febbraio 2022 e le relative Norme Tecniche di Attuazione (NTA) sono lo strumento di riferimento unico, a livello distrettuale e determinano contestualmente la cessazione dell'efficacia fin qui prodotta dal PAL.

Finalità e Obiettivi del Piano

Per quanto riguarda gli obiettivi di piano, nell'ambito delle attività preliminari sviluppate con i rappresentanti delle Amministrazioni regionali e delle Province Autonome sono stati confermati gli obiettivi già indicati nell'art. 7 della direttiva ed in particolare:

- riduzione delle conseguenze negative delle alluvioni per la salute umana;
- riduzione delle conseguenze negative delle alluvioni per l'ambiente;
- riduzione delle conseguenze negative delle alluvioni per il patrimonio culturale;
- riduzione delle conseguenze negative delle alluvioni per le attività economiche.

Le aree di pericolosità idraulica nel PGRA

Il PGRA individua tre classi di pericolosità idrica: moderata (P1), media (P2) ed elevata (P3); tramite la matrice di BUWAL che mette in relazione l'intensità del fenomeno (I) e la probabilità di accadimento dell'evento.

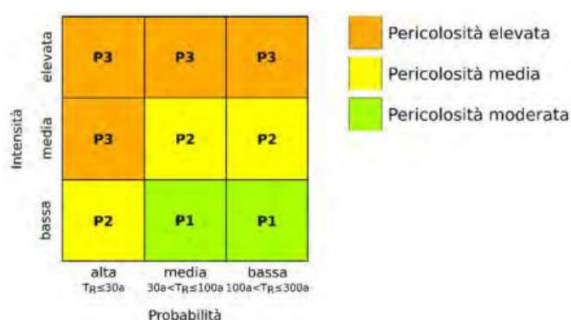



Figura 3-16 Matrice d'interazione per alluvioni torrentizie

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Si specifica che dall'analisi della documentazione relativa al territorio in esame, pubblicata sul Geoportale dedicato al PGRA (Distretto Idrografico Alpi Orientali), è emerso che nel territorio in studio le aree di pericolosità sono localizzate nella "Zona industriale di Longarone" e nella "Zona Pip Desedan" per le quali si fa riferimento agli "Estratti PGRA – Carta della pericolosità idraulica". Si riporta di seguito uno stralcio relativo alla pericolosità idraulica nell'Area industriale di Longarone.

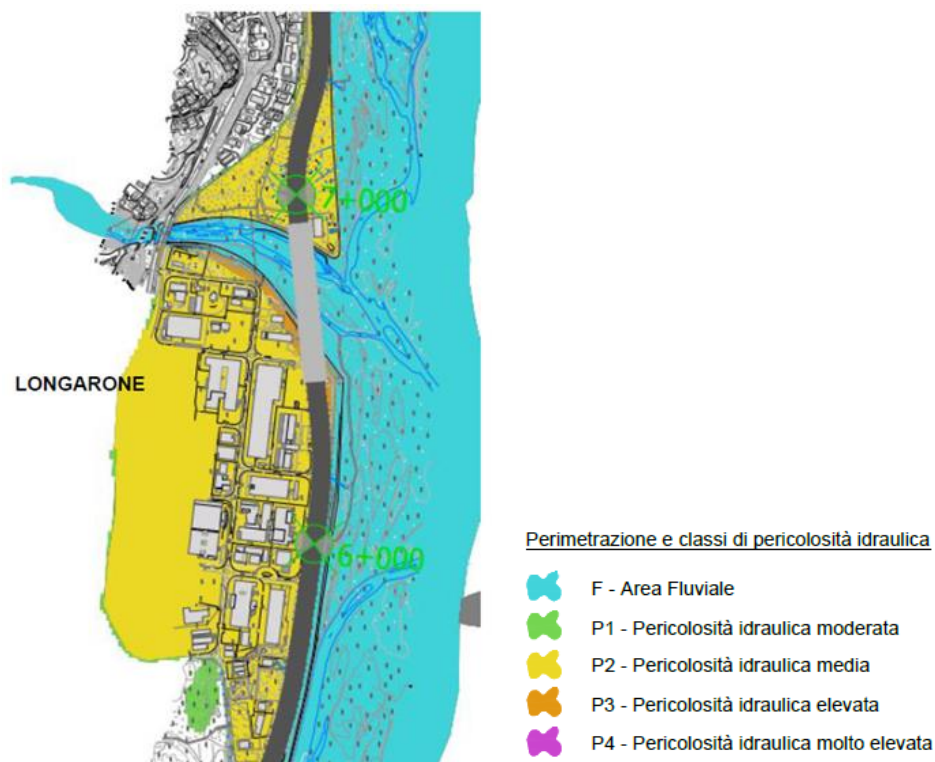



Figura 3-17 Carta della pericolosità idraulica PGRA

Il concetto di Rischio definito nel PGRA

Una volta stabiliti i criteri metodologici per generare i dati richiesti dalla Direttiva 2007/60/CE è stato anche stabilito l'approccio metodologico per la determinazione della pericolosità e del rischio. Sul concetto di pericolosità (in questo caso idraulica) è bene premettere che la stessa è legata a più fattori. Il primo riguarda la velocità assunta dall'acqua, il secondo l'altezza dell'acqua nel luogo considerato (detta tirante). La combinazione di queste due variabili determina la pericolosità. Essendo le combinazioni molteplici viene conseguentemente chiamata "funzione Intensità."

La procedura che verrà di seguito riportata ha infatti avuto il compito di rappresentare le modalità con le quali sono stati "trasformati" i dati acquisiti in esito ai tre scenari previsti dalla Direttiva in termini di funzione di intensità, di danno potenziale e conseguentemente di rischio.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Nell'ambito di quanto sopra esposto può essere utile ricordare ch' l'impostazione della metodologia che viene di seguito esposta è stata dettata anche dalla necessità di coordinare i criteri con scelte già operate dalle Amministrazioni delle Province Autonome di Trento e di Bolzano.

Ciò anche in applicazione dei disposti del D.Lgs 219/2010 con il quale le Autorità di bacino nazionali sono state incaricate di svolgere attività di coordinamento a scala distrettuale al fine della predisposizione del Piano di gestione del rischio di alluvioni.

Prima di entrare nel merito operativo risulta opportuno richiamare le specifiche³⁶ nella materia riportate nella direttiva 2007/60CE in esito alla quale le mappe della pericolosità richieste nei tre scenari stabiliti devono obbligatoriamente riportare:

1. la perimetrazione del possibile allagamento;
2. la profondità delle acque e la portata della piena alla sezione corrispondente.

La velocità è opzionale. E' solo il caso di evidenziare che non viene chiesta la mappatura delle classi di pericolosità (che è invece tipica di altri strumenti di pianificazione come il PAI) in quanto ritenuta solo strumentale (funzione intensità) alla valutazione del rischio.

Analogamente le mappe di rischio di alluvioni nei tre scenari prestabiliti devono obbligatoriamente essere espresse in termini di:

- a) numero indicativo di abitanti potenzialmente interessati;
- b) tipo di attività economiche insistenti sull'area potenzialmente interessata;
- c) impianti di cui all'allegato I della direttiva 96/61/CE che potrebbero provocare inquinamento accidentale (in caso di alluvione) su aree protette di cui all'allegato IV della 2000/60CE.


Le altre informazioni di cui al punto D dello stesso articolo sono opzionali.

Questa premessa risulta importante per chiarire il motivo per cui si è voluto parlare di "funzione intensità" e non di "pericolosità". Questo per non indurre in possibili errate conclusioni. Si ritiene di evidenziare ulteriormente che, oltre alla esigenza di coordinarsi con le Amministrazioni presenti nel distretto, le specifiche tecniche riportate permetteranno di generare i dati sul rischio nella più ampia scala che si vorrà utilizzare nel piano di gestione di cui alla direttiva europea in questione o, se necessario, per aggiornare strumenti di pianificazione previsti dalle normative nazionali (L.225/92; L. 365/2000; D.lgs 49/2010).

Il rischio viene determinato secondo la formulazione proposta da KR WP1 Team (2012) che trova il suo riferimento normativo italiano nel D.P.C.M. del 29 settembre 1998 "Atto di indirizzo e coordinamento per l'individuazione dei criteri relativi agli adempimenti di cui all'art. 1, commi 1 e 2, del decreto-legge 11 giugno 1998 n. 180:

$$\bar{R} = \bar{P} \cdot \bar{V} \cdot \bar{E} = \bar{P} \cdot \bar{D}$$

dove:

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

P = Pericolosità: è la probabilità che un fenomeno di una determinata intensità si verifichi in un certo periodo di tempo, in una data area;

V = Vulnerabilità: è la propensione di un elemento (persone, edifici, infrastrutture, attività economiche) a subire danneggiamenti in conseguenza delle sollecitazioni indotte da un evento di una certa intensità. La vulnerabilità dipende dal contesto nel quale la si vuole valutare, nonché dalla maggiore (o minore) preparazione (dell'elemento considerato) nel caso in cui l'evento si manifesti. Per definire la vulnerabilità in termini fisici (cioè riferita all'elemento considerato) viene utilizzato come parametro la suscettibilità;

E = Esposizione o Valore esposto: è il numero di unità "o "val"re") di ognuno degli elementi a rischio presenti in una data area, come le vite umane o gli insediamenti. N'Il'ambito di una trattazione generale, anche pe' l'esposizione deve essere considerat' l'aspetto economico e sociale, introducendo il cosiddetto Fattore di Valore;

D = Danno potenziale: è la combinazione del valore d'Il'elemento esposto con il valore di tale elemento rispetto ad un evento di data intensità.


N'Il'ambito del Distretto delle Alpi Orientali, l'impatto delle inondazioni è stato valutato a scala comunale. Tale scelta è una conseguenza dei dati o delle banche dati attualmente disponibile sul territorio di indagine. L'informazione sull'esposizione è stata riferita principalmente 'Il' uso del suolo mentre la vulnerabilità è stata legata solo alla suscettibilità.

Sulla base di queste ipotesi la quantificazione del rischio è stata espressa in termini relativi, ovvero il rischio di un elemento esposto assume una gradazione compresa tra 0 e 1, dove 0 e 1 sono rispettivamente i casi di assenza di rischio o massimo rischio d'Il'elemento esposto.

Ciò è stato riferito alle tre macro-categorie di elementi esposti:

- popolazione (art.6-5.a della 2007/60/CE e del D.Lgs.23.02.2010);
- attività economiche (art.6-5.b della 2007/60/CE): edifici, agricoltura, ambienti naturali e semi-naturali (art.6-5.d del D.Lgs. 23.02.2010), infrastrutture e strutture strategiche (art.6-5.b del D.Lgs. 23.02.2010);
- beni ambientali e culturali-archeologici (art.6-5.c del D.Lgs.23.02.2010), comprendendo tra essi, gli impianti di cui all'allegato I del DLgs n°59 del 18.2.2005 e le aree protette di cui all'allegato 9 del D.Lgs. 152 del 2006.

Il metodo sopra descritto porta ad ottenere in ogni punto del territorio oggetto di analisi, la classe di Rischio totale. In altri termini per ogni punto (in senso lato) è stato definito un rischio totale per il tempo di ritorno di 30 anni (RTr30), uno per il tempo di ritorno di 100 anni (RTr100) ed uno per il tempo di ritorno di 300 anni (RTr300).

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Intervalli di r	Descrizione	Categoria di Rischio
0.1 < R ≤ 0.2	Rischio moderato per il quale i danni sociali, economici ed al patrimonio ambientale sono trascurabili o nulli	R1
0.2 < R ≤ 0.5	Rischio medio per il quale sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche	R2
0.5 < R ≤ 9	Rischio elevato per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, la interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni relativi al patrimonio ambientale	R3
0.9 < R ≤ 1	Rischio molto elevato per il quale sono possibili perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale, la distruzione di attività socio-economiche	R4

Figura 3-18 Tabella di definizione della classe di Rischio (totale).

Di seguito si riportano degli stralci cartografici delle aree allagabili in riferimento al rischio e ai tempi di ritorno.

Si specifica che dall'analisi della documentazione, pubblicata sul Geoportale dedicato al PGRA (Distretto Idrografico Alpi Orientali), è scaturito che le aree a rischio alluvioni sono localizzate nella "Zona industriale di Longarone" e nella "Zona Pip Desedan".





CLASSI DI RISCHIO		Moderato (R1)
		Medio (R2)
		Elevato (R3)
		Molto elevato (R4)

Figura 3-19 Legenda delle Classi di rischio del PGRA.

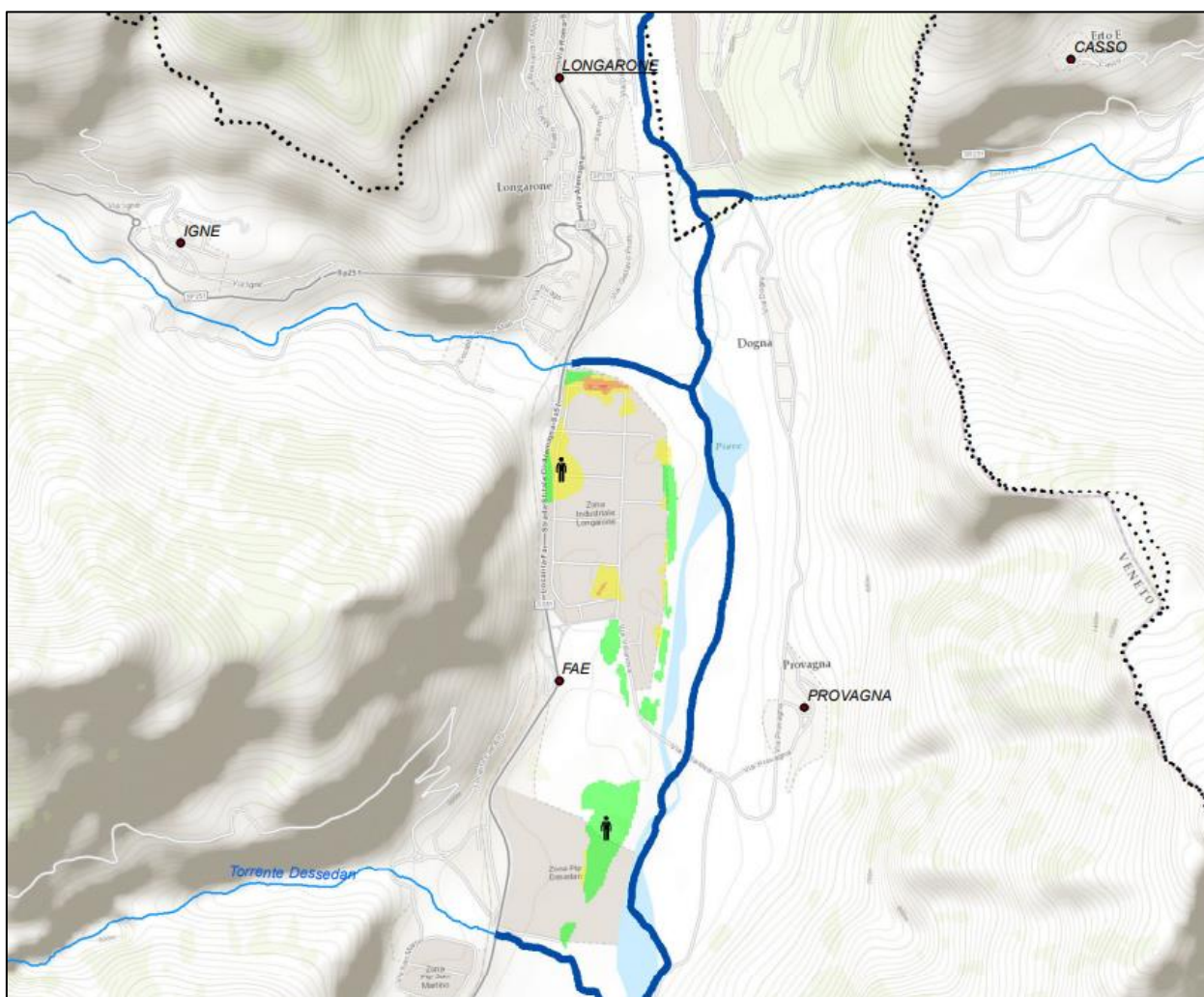


Figura 3-20 Inquadramento territoriale con riferimento alle aree allagabili con le relative classi di rischio riportate sul geo-portale dedicato al PGRA (<http://www.alpiorientali.it/dir200760/pdf/mappe/WH/H08-HLP-WH.pdf>). Scenario di bassa probabilità con TR=300 anni.

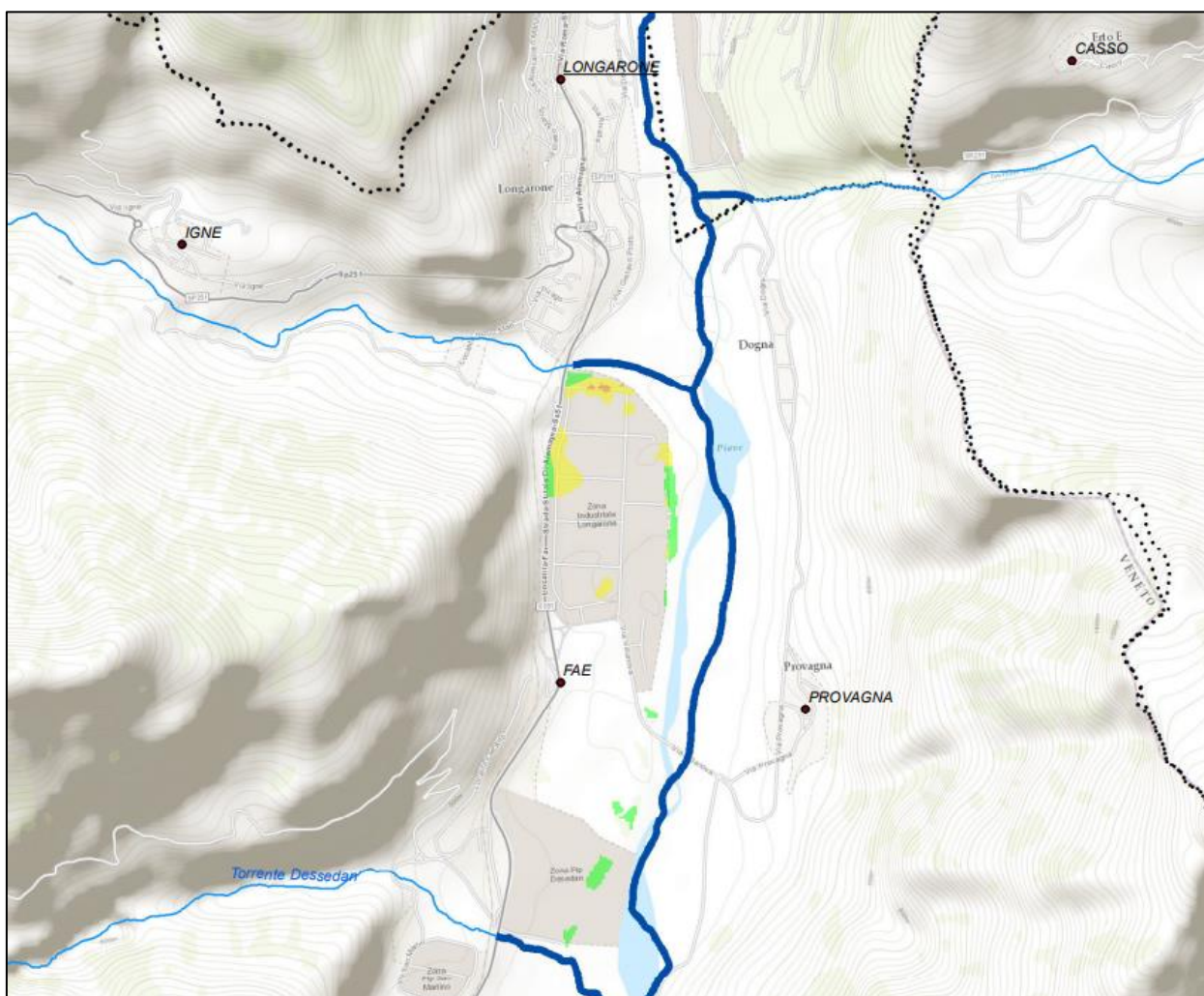


Figura 3-21 – Inquadramento territoriale con riferimento alle aree allagabili con le relative classi di rischio riportate sul geoportale dedicato al PGRA (<http://www.alporientali.it/dir200760/pdf/mappe/R/H08-HMP-R.pdf>). Scenario di bassa probabilità con TR=100 anni.

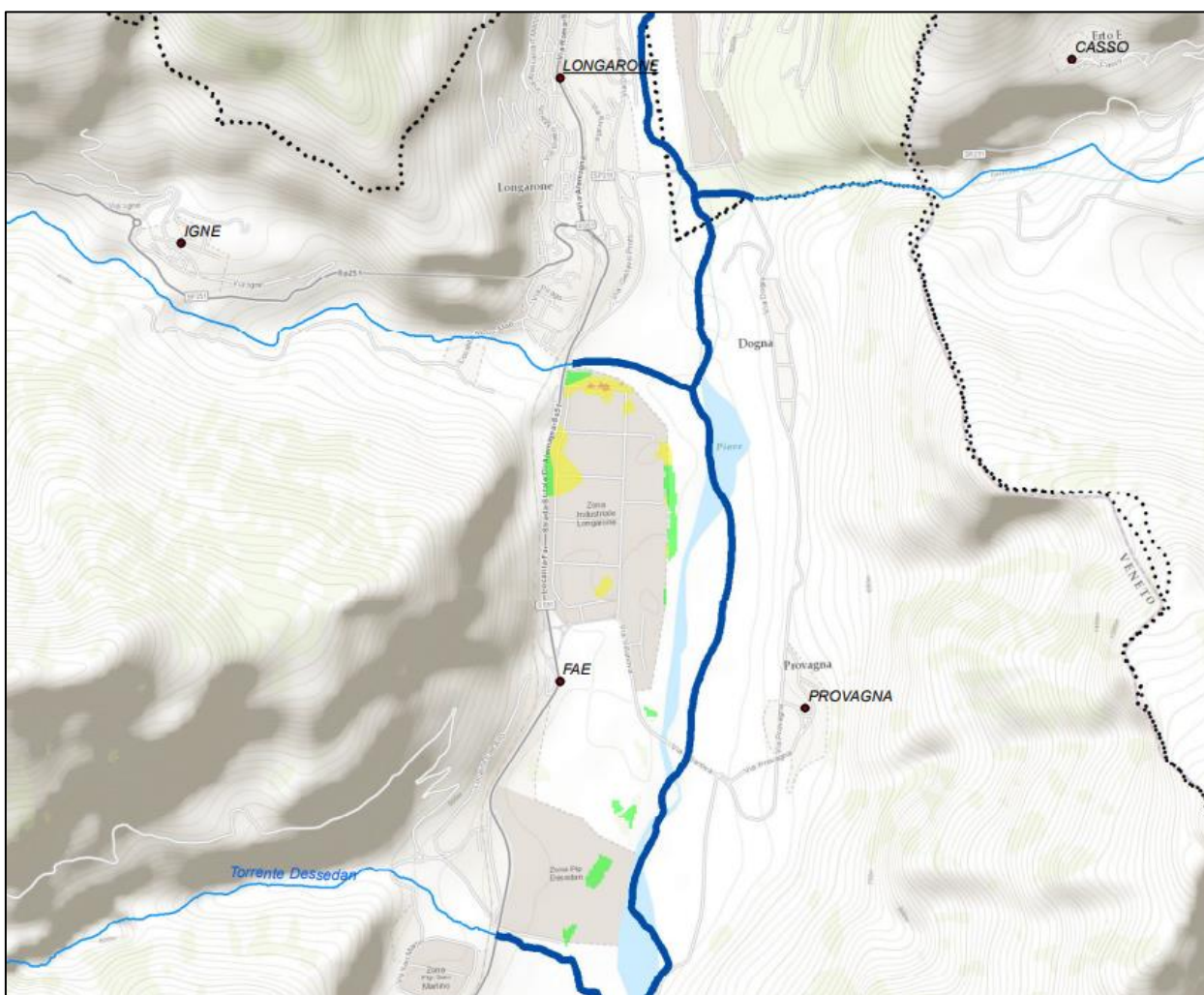



Figura 3-22 – Inquadramento territoriale con riferimento alle aree allagabili con le relative classi di rischio riportate sul geoportale dedicato al PGRA (<http://www.alpiorientali.it/dir200760/pdf/mappe/R/H08-HHP-R.pdf>). Scenario di bassa probabilità con TR=30 anni.

3.5.4 P-A - Piano di tutela delle acque

Il Piano di Tutela delle Acque (di seguito PTA), approvato il 5 novembre 2009 con provvedimento n. 107 del Consiglio regionale, è uno degli strumenti di settore più importanti e qualificanti della Regione Veneto, è entrato in vigore dall'8 dicembre 2009.

Il PTA costituisce lo specifico piano di settore in materia di tutela e gestione delle acque, ai sensi dell'articolo 121 del D.lgs. n. 152/2006. Le norme di Piano sono prescrizioni vincolanti per amministrazioni ed enti pubblici, per le autorità d'ambito territoriale ottimale di cui all'articolo 148 del D.lgs. n. 152/2006 e per i soggetti privati. Gli strumenti di pianificazione di settore, regionali e degli enti locali, anche già vigenti, devono conformarsi al Piano per qualsiasi aspetto che possa interagire con la difesa e la gestione della

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

risorsa idrica. Le norme del Piano costituiscono riferimento per qualsiasi atto, provvedimento, accordo o intesa che abbia implicazioni connesse con la materia delle risorse idriche.

Nel tempo il PTA, che è stato pensato come strumento flessibile ed implementabile con provvedimenti di variazione parziale, è stato oggetto di modifiche e aggiornamenti o di semplici chiarimenti, dovuti prevalentemente alla necessità di adeguamento a nuove normative, alla necessità di chiarire alcuni aspetti applicativi, alla necessità di prorogare alcuni termini per l'attuazione di interventi e applicazione di limiti specifici.

Finalità e Obiettivi del Piano

Con il Piano di Tutela delle Acque la Regione del Veneto individua gli strumenti per la protezione e la conservazione della risorsa idrica, in applicazione del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e successive modificazioni, Parte terza, e in conformità agli obiettivi e alle priorità d'intervento formulati dalle autorità di bacino. Il Piano definisce gli interventi di protezione e risanamento dei corpi idrici superficiali e sotterranei e l'uso sostenibile dell'acqua, individuando le misure integrate di tutela qualitativa e quantitativa della risorsa idrica, che garantiscano anche la naturale autodepurazione dei corpi idrici e la loro capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate.

Il Piano regola gli usi in atto e futuri, che devono avvenire secondo i principi di conservazione, risparmio e riutilizzo dell'acqua per non compromettere l'entità del patrimonio idrico e consentirne l'uso, con priorità per l'utilizzo potabile, nel rispetto del minimo deflusso vitale in alveo. Infine il Piano adotta le misure volte ad assicurare l'equilibrio del bilancio idrico come definito dall'autorità di bacino territorialmente competente, ai sensi del D.lgs. n. 152/2006, e tenendo conto dei fabbisogni, delle disponibilità, del deflusso minimo vitale, della capacità di ravvenamento della falda e delle destinazioni d'uso della risorsa compatibili con le relative caratteristiche qualitative e quantitative.


Obiettivi di Qualità Ambientale

Il Piano indica le misure atte a conseguire, entro il 22 dicembre 2015, i seguenti obiettivi di qualità ambientale:

- a) i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei devono raggiungere l'obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato "buono", come definito dalla Direttiva 2000/60/CE e dall'Allegato 1 del D.lgs. n. 152/2006, Parte terza;
- b) ove esistente deve essere mantenuto lo stato di qualità ambientale "elevato";
- c) devono comunque essere adottate tutte le misure atte ad evitare un peggioramento della qualità dei corpi idrici classificati.

Per il raggiungimento degli obiettivi indicati al comma 1, entro il 31 dicembre 2008 ogni corpo idrico superficiale classificato, o suo tratto, deve corrispondere almeno allo stato "sufficiente", come descritto in Allegato 1 del D.lgs. n. 152/2006, Parte terza. In deroga alle disposizioni di cui ai commi 1 e 2, il Piano definisce obiettivi ambientali meno rigorosi qualora ricorra almeno una delle seguenti condizioni:

- a) il corpo idrico abbia subito effetti derivanti dall'attività antropica tali da rendere evidentemente impossibile o economicamente insostenibile un miglioramento significativo del suo stato di qualità;

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

- b) il raggiungimento dell'obiettivo di qualità stabilito non sia possibile a causa delle particolarità geologiche del bacino di appartenenza;
- c) in caso di circostanze impreviste quali alluvioni o periodi prolungati di siccità.

Quando ricorrono le condizioni di cui al comma 3, la definizione di obiettivi meno rigorosi è consentita purché non vi sia ulteriore deterioramento dello stato del corpo idrico e purché non sia pregiudicato il raggiungimento degli obiettivi di qualità in altri corpi idrici appartenenti allo stesso bacino, fatto salvo il caso di cui alla lettera b) del comma 3.

Per i corsi d'acqua non significativi o che abbiano portata nulla per più di 120 giorni all'anno, le prescrizioni per la riduzione dell'impatto antropico da fonte puntuale sono demandate alle amministrazioni competenti, in fase di rilascio delle singole autorizzazioni allo scarico.

La classificazione dei corpi idrici deve essere eseguita nei modi indicati dall'allegato 1 alla parte terza del D.Lgs. 152/2006, come modificato dal D.M. 260/2010, anche sulla base degli studi, ricerche e monitoraggi pilota che sono stati condotti ai fini dell'utilizzo dei nuovi indicatori biologici. Prima dell'emanazione del D.M. 260/2010, la classificazione è stata eseguita sulla base delle indicazioni tecniche già contenute nell'Allegato 1 al decreto legislativo 11 maggio 1999, n. 152.

Aree sensibili

Sono aree sensibili:

- a) le acque costiere del mare Adriatico e i corsi d'acqua ad esse afferenti per un tratto di 10 km dalla linea di costa misurati lungo il corso d'acqua stesso;
- b) i corpi idrici ricadenti all'interno del Delta del Po così come delimitato dai suoi limiti idrografici;
- c) la Laguna di Venezia e i corpi idrici ricadenti all'interno del bacino scolante ad essa afferente, area individuata con il "Piano per la prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000", la cui delimitazione è stata approvata con deliberazione del Consiglio regionale n. 23 del 7 maggio 2003;
- d) le zone umide individuate ai sensi della convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971, resa esecutiva con D.P.R. 13 marzo 1976, n. 448 "Esecuzione della convenzione relativa alle zone umide d'importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici, firmata a Ramsar il 2 febbraio 1971", ossia il Vinchetto di Cellarda in comune di Feltre (BL) e la valle di Averno in Comune di Campagnalupia (VE);
- e) i laghi naturali di seguito elencati: lago di Alleghe (BL), lago di Santa Croce (BL), lago di Lago (TV), lago di Santa Maria (TV), Lago di Garda (VR), lago del Frassino (VR), lago di Fimon (VI) ed i corsi d'acqua immissari per un tratto di 10 Km dal punto di immissione misurati lungo il corso d'acqua stesso; 17
- f) il fiume Mincio.

Gli scarichi di acque reflue urbane che recapitano in area sensibile sia direttamente che attraverso bacini scolanti, e gli scarichi di acque reflue industriali che recapitano in aree sensibili direttamente, sono soggetti al rispetto delle prescrizioni e dei limiti ridotti per Azoto e Fosforo di cui agli articoli 25 e 37.18

La Giunta regionale aggiorna periodicamente la designazione delle aree sensibili, sentita la competente autorità di bacino, in considerazione del rischio di eutrofizzazione al quale i corpi idrici sono esposti.

Nella *Figura 3-23* si individua l'area di progetto nell'ambito delle aree sensibili definite dal PTA ("Carta delle Aree Sensibili" del Piano di Tutela delle Acque), dalla quale si evince che questa non interferisce direttamente con alcuna area sensibile.

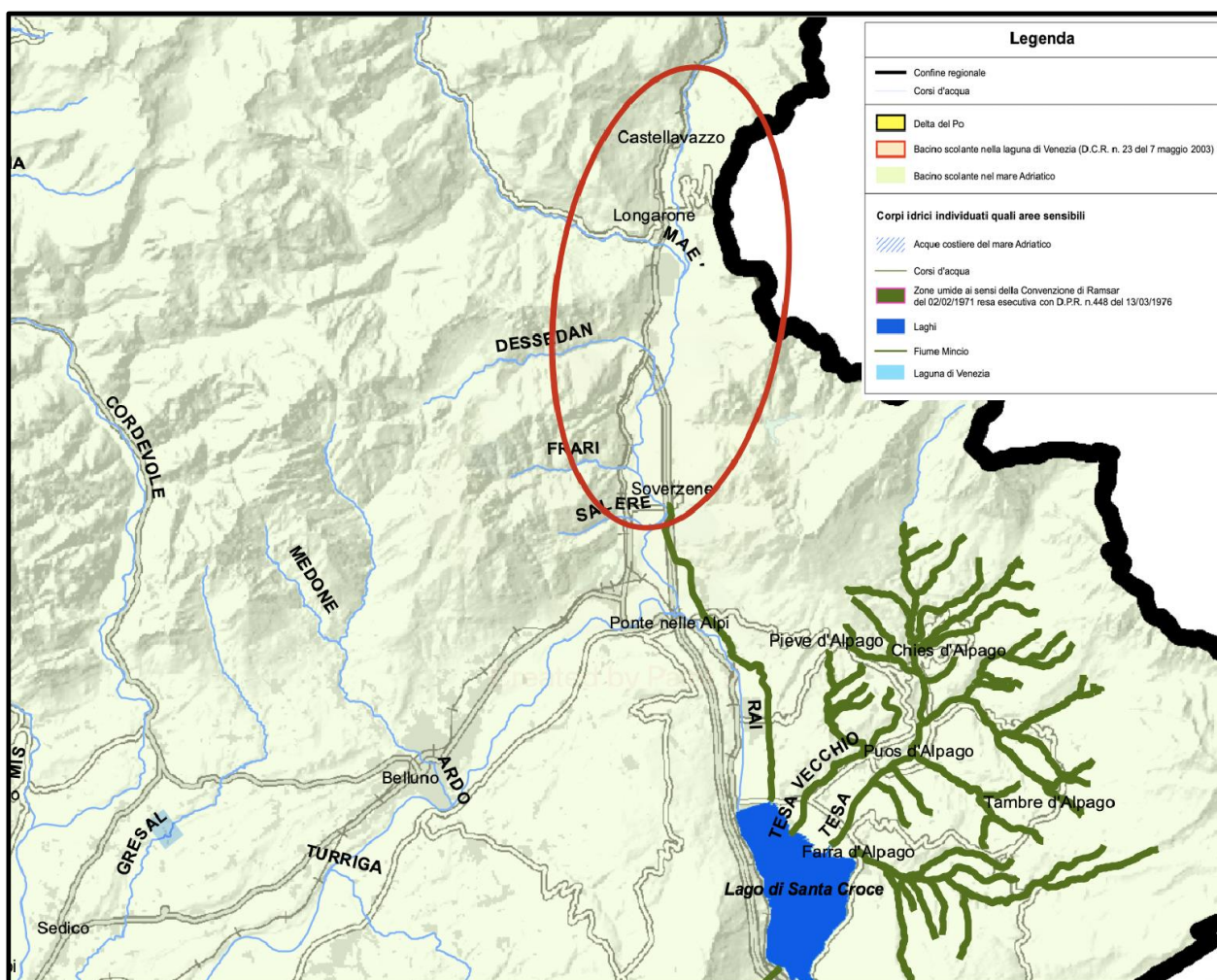



Figura 3-23 – Stralcio "Carta delle aree sensibili" del Piano di Tutela delle Acque. In rosso è ubicata l'area d'intervento.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

4 INQUADRAMENTO VINCOLISTICO E VERIFICHE

4.1 PREMESSA

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

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

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

- » *Geoportale Nazionale⁸, al fine di individuare la localizzazione delle Aree naturali protette ed aree della Rete Natura 2000.*
- » *Geoportale della Regione Veneto⁹, Pianificazione e Vincoli.*
- » *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Belluno¹⁰. Tavola C (b) Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale.*


4.2 BENI PAESAGGISTICI

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

- a. gli immobili e le aree indicati 'll'articolo 136, individuati ai sensi degli articoli da 138 a 141;
- b. le aree indicate 'll'articolo 142;

⁹ Fonte: <https://idt2.regione.veneto.it/idt/webgis/viewer?webgisId=191>

¹⁰ Fonte: https://www.provincia.belluno.it/myportal/P_BL/ptcp/ptcpapprovato.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

- c. gli immobili e le aree comunque sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156.

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

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

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

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

Nel territorio comunale di Longarone è presente l'area di particolare interesse pubblico denominata denominata "Area comprendente la località conca di caiada caratterizzata da abbondante fauna e flora alpina sita nel Comune di Longarone", istituita con D.M. del 27/11/1975 e pubblicato sulla GU n.13 del 16/01/1976.


Di seguito si riporta uno stralcio della *Carta dei Vincoli e delle tutele* (cfr. T00IA14AMBCT06°08A), nel quale sono rappresentate le aree di notevole interesse pubblico presenti nella macroarea di studio.



Figura 4-1 – Immobili e beni dichiarati di notevole interesse pubblico

Come si evince dalla figura, l'area dichiarata di notevole interesse pubblico presente nel comune di Longarone non risulta interferita dal progetto, essendo posta ad una distanza minima dal tracciato di circa 1,8 Km.

In conclusione, il tracciato di progetto non interferisce con gli immobili e i beni di notevole interesse pubblico presenti nel territorio comunale di Longarone.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

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

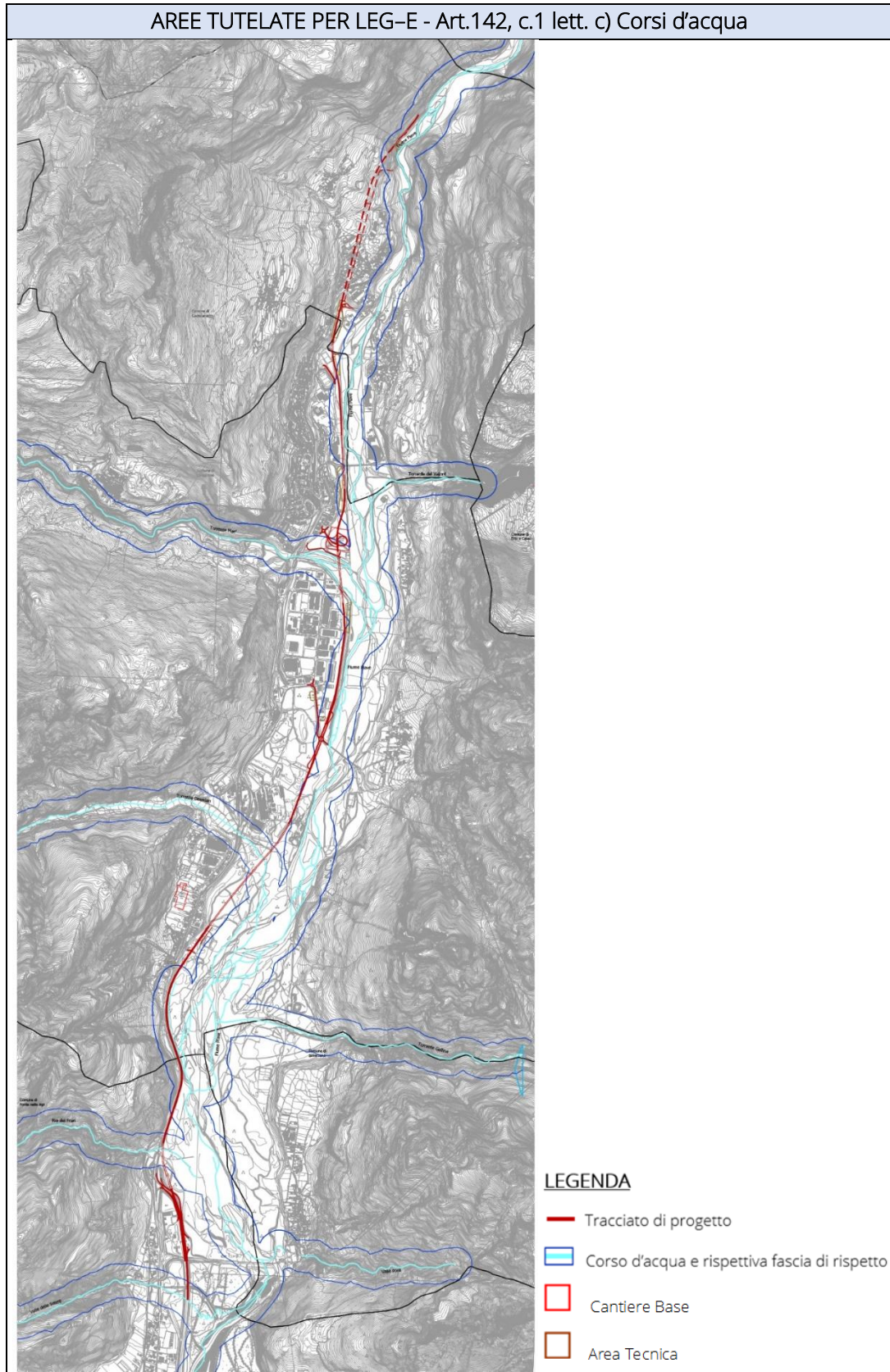
Le aree tutelate per legge, come disciplinato dal D.Lgs. 42/2004, sono quelle categorie di beni introdotte dalla legge Galasso (Legge 8 agosto 1985, n. 431) e poi confermate n' ll'ordinamento, con modifiche, dal previgente Testo Unico dei Beni Culturali (D.Lgs. 490/99), i vincoli di carattere ricognitivo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

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

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

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

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

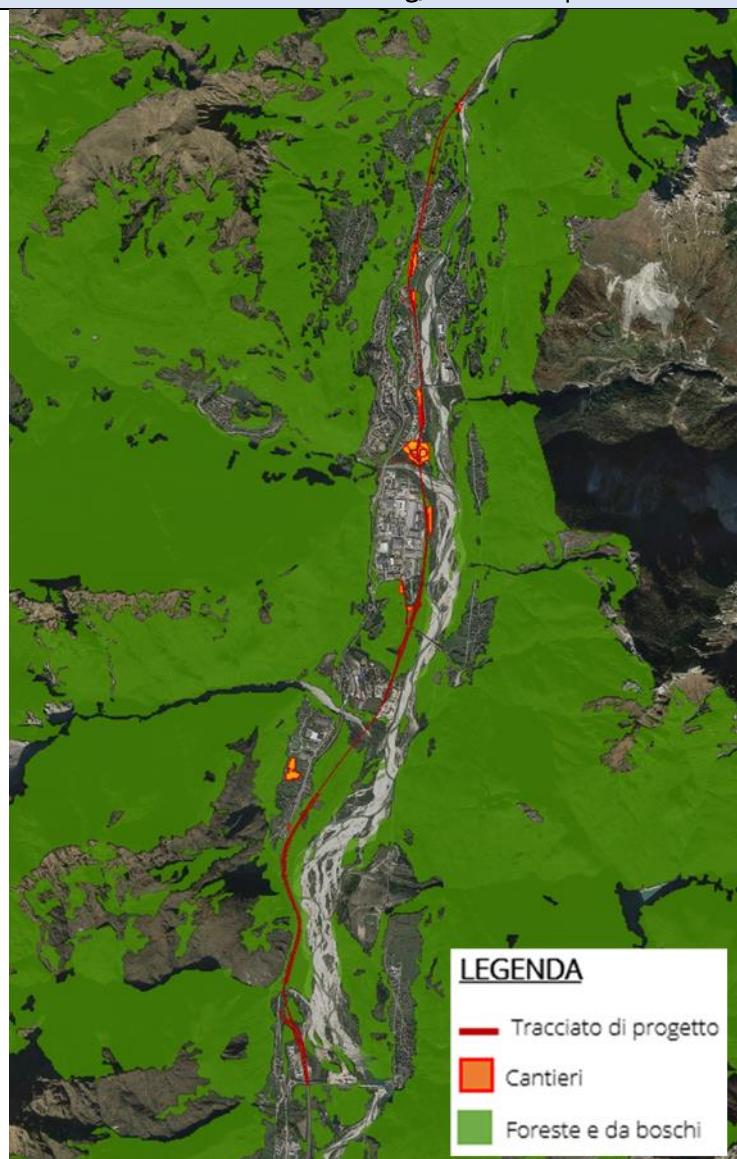


VE-407


*Studio di Impatto Ambientale**Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione*

COMUNE	TRATTO PROGETTO		BENI PAESAGGISTICI	RAPPORTO PROGETTO – AREA TUTELATA	
	Da	A	DENOMINAZIONE	Attraversamento (A)/Nessuna Interferenza (NI)	
Ponte Nelle Alpi	0+670	0+970	<i>Rio dei Frari</i> lett. -) - Corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna	A	-
	1+120	1+700 km	<i>Fiume Piave</i> lett. c) Corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna	A	
Longarone	1+700 km	2+620	<i>Fiume Piave</i> lett. c) Corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna	A	
	3+740	4+040	<i>Torrente Desedan</i> lett. c) Corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna	A	-
	4+320	4+760	<i>Fiume Piave</i> lett. c) Corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna	A	
	4+940	6+220	<i>Fiume Piave</i> lett. c) Corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna	A	
	6+320	7+010	<i>Fiume Piave e Torrente Maè</i> lett. c) Corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna	A	-
	7+240	8+660	<i>Fiume Piave</i> lett. c) Corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna	A	
	10+660	10+857	<i>Fiume Piave</i> lett. c) Corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna	NI	tratto in galleria
	10+857	11+232	<i>Fiume Piave</i> lett. c) Corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna	A	

AREE TUTELATE PER LEG-E - Art.142, c.1 lett. g) Territori coperti da foreste e da boschi



COMUNE	TRATTO PROGETTO		RAPPORTO PROGETTO – AREA TUTELATA	
	Da	A	Attraversamento (A)/Nessuna Interferenza (NI)	
Ponte nelle Alpi	0+340	0+660	A	-
Longarone	0+810	3+700	A	-
	4+020	4+131	A	-
	4+490	6+600	A	-
	8+900	9+420	A	-
	10+960	11+100	A	-

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 GRUPPO FS ITALIANE
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

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


COMUNI	TRATTO PROGETTO		VINCOLO D.Lgs.42/04, Art.142, c.1	RAPPORTO PROGETTO – AREA TUTELATA
	Da	A		
Ponte Nelle Alpi	0+000	1+700	<i>Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi</i> lett. f) parchi e riserve nazionali o regionali;	Distanza minima 2 km
Longarone	1+700	6+900		
Ponte Nelle Alpi	0+880	1+700	lett. b) fasce lacuali per una profondità di 300 m da linea di battigia;	Distanza minima 3,1 km
Longarone	1+700	3+060		
Ponte Nelle Alpi	0+000		lett. d) ambiti montani per la parte eccedente 1600 m s.l.m.;	Distanza minima 2,9 km
Longarone	2+400	2+500		Distanza minima 2,3 km
	3+500	4+500		Distanza minima 2 km
	9+320	11+231		Distanza minima 1,4 km
Longarone	11+231		<i>Riserva Val Tovanella</i> lett. f) parchi e riserve nazionali o regionali;	Distanza minima 0,7 km

Tabella 4-1 Aree tutelate non interferite dal progetto

4.3 BENI CULTURALI

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

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

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

L'analisi sui beni culturali è stata condotta attraverso le banche dati del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e il Turismo, in particolare "Vincoli in Rete"¹¹, nelle quali sono catalogate le aree e i beni sottoposti a vincolo culturale, ai sensi del Decreto Legislativo 42/2004. Inoltre, sono stati consultati i P.A.T. di Ponte Nelle Alpi e Longarone, nello specifico gli elaborati grafici "Carta dei vincoli e della Pianificazione Territoriale".


Per quanto riguarda il Comune di Ponte Nelle Alpi sono presenti diversi beni culturali, ma come si evince dalla tabella seguente, il tracciato di progetto non interferisce con nessuna delle aree e dei beni presenti nel territorio comunale.

Dalla disamina effettuata, si evince che il tracciato di progetto non interferisce con nessuna delle aree e dei beni vincolati individuati all'interno dell'area di studio, rappresentati nella *Carta dei vincoli e delle tutele* (elaborati T00IA02AMBCT12°14A alla quale si rimanda per maggiori dettagli).

Il rapporto tra il progetto e i beni individuati è stato schematizzato nella successiva tabella nella quale sono indicati sia tratti dell'intervento che attraversano le aree tutelate sia quelli che, pur non interferendo con le stesse, sono posti ad una distanza inferiore di un chilometro.

Bene culturale	Data Vincolo	Rapporto progetto-Bene tutelato
Cimitero monumentale delle Vittime del Vajont	2/10/2003	Distanza minima: 440 m
Murazzi	01/07/1938	Distanza minima: 420 m
Palazzo Mazzolà (Municipio)	26/08/1935	Distanza minima: 380 m
Albero Monumentale (Faè)	-	Distanza minima: 300 m
Cimitero di Muda Maè	-	Distanza minima: 500 m
Chiesa di San Giacomo	26/01/2015	Distanza minima: 666 m
Campanile di Pirago	-	Distanza minima: 210 m
Museo del Vajont	-	Distanza minima: 340 m
Palazzo Sartori	06/03/1931	Distanza minima: 415 m
Chiesa "i "Santa Maria Immacol"ta"	-	Distanza minima: 320 m
Scuola dei bambini del Vajont	-	Distanza minima: 300 m
Villa Cappellari-Bonato	-	Distanza minima: 400 m

¹¹ Il progetto vincoli in rete consente l'accesso in consultazione alle informazioni sui beni culturali Architettonici e Archeologici - <http://vincoliinrete.beniculturali.it/vir/vir/vir.html>

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Cappella votiva vittime del Vajont	-	Distanza minima: 630 m
Museo etnografico degli Zattieri del Piave	-	Distanza minima: 450 m
Ex fabbrica di birra	-	Distanza minima: 100 m
Museo della pietra e degli scalpellini	-	Distanza minima: 80 m
Casa Zoldan	13/02/2003	Distanza minima: 140 m
Torrione della Gardona	26/01/1931	Distanza minima: 70 m

Tabella 4-2: Beni culturali (art. 10 del D.Lgs. n.42/2004) presenti in prossimità dell'area di intervento

4.4 SITI UNESCO

Il 26 giugno 2009 a Siviglia l'UNESCO, l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Educazione, la Scienza e la Cultura, ha iscritto le Dolomiti nella Lista dei siti riconosciuti Patrimonio Mondiale dell'Umanità, quale sito seriale naturale di interesse eccezionale sotto il profilo geologico e paesaggistico.


Di seguito e nell'elaborato grafico "Carta dei Vincoli e delle tutele" (cod. T00IA14AMBCT06°08A) viene rappresentato il sito UNESCO "Dolomiti Bellunesi" ricadente nella macroarea di studio. Come si evince dalla seguente figura, il progetto non interferisce in alcun modo con il sito tutelato, posto ad una distanza minima di 1,8 km.



Figura 4-2 – Sito UNESCO "Dolomiti Bellunesi"

Il Bene Dolomiti è composto da nove sistemi montuosi nelle Alpi italiane, che includono tutte le aree che sono essenziali per il mantenimento della bellezza del bene e tutti, o la maggior parte, degli elementi chiave inerenti agli aspetti geologici, interrelati e interdipendenti nelle loro relazioni naturali. Il bene include parti di un parco nazionale, diversi parchi naturali regionali e provinciali, siti Natura 2000 ed un monumento naturale. Le aree tampone sono state definite per ciascun sito al fine di proteggerlo dalle minacce esterne ai suoi confini.

La regione dolomitica ha ottenuto l'ingresso nella lista del Patrimonio UNESCO grazie a due criteri diversi tra loro; eppure, intimamente legati: la bellezza del paesaggio e l'importanza scientifica delle caratteristiche geologiche e geomorfologiche che danno vita a queste cattedrali di roccia.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Il "paesaggio dolomitico", infatti, che rappresenta il modello di uno specifico paesaggio montano, è caratterizzato da una vasta gamma di colori dovuta ai contrasti tra le morbide fasce verdi dei boschi e delle praterie e le cime rocciose, estremamente varie sia per forma che per componenti: si passa da pareti verticali alte anche 1600 metri a gole profonde dai 500 ai 1500 metri. Moltissime vette dolomitiche misurano oltre 3000 metri di altitudine e ghiacciai di modeste dimensioni e nevai perenni si trovano a quote relativamente basse.

4.5 LE AREE SOGGETTE A REGIME DI TUTELA DI TIPO NATURALISTICO

In questo capitolo si riporta il quadro delle aree naturali protette, in relazione alle opere in esame, istituite ai sensi della L. n.394 del 13/12/1991 Legge quadro sulle aree protette e/o della legge regionale L.R. n.40 del 16/8/1984 del Veneto. Sono altresì censite le aree afferenti al sistema della Rete Natura 2000, le Aree Ramsar e le Important Bird Area (IBA).


4.5.1 Rete Natura 2000

La Direttiva Europea n. 92/43/CEE del Consiglio del 21.05.1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali, seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, Comunemente denominata Direttiva "Habitat", prevede la creazione della Rete Natura 2000.

"Natura 2000" è il nome che il Consiglio dei ministri dell'Unione Europea ha assegnato ad un sistema coordinato e coerente (una «rete») di aree destinate alla conservazione della diversità biologica presente nel territorio dell'Unione stessa e in particolare alla tutela di una serie di habitat e specie animali e vegetali indicati negli Allegati I e II della Direttiva "Habitat". Tali aree sono denominate Siti d'Importanza Comunitaria (SIC), e, solo in seguito all'approvazione di Misure di Conservazione sito specifiche, vengono designate come Zone Speciali di Conservazione (ZSC) con decreto ministeriale adottato d'intesa con ciascuna Regione e Provincia autonoma interessata.

La Direttiva Habitat ha creato per la prima volta un quadro di riferimento per la conservazione della natura in tutti gli Stati dell'Unione. In realtà, però, non è la prima direttiva comunitaria che si occupa di questa materia. È del 1979 infatti un'altra importante Direttiva, che si integra all'interno delle previsioni della Direttiva Habitat, la cosiddetta Direttiva "Uccelli" (79/409/CEE, sostituita integralmente dalla versione codificata della Direttiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 30.11.2009). Anche questa prevede da una parte una serie di azioni per la conservazione di numerose specie di uccelli, indicate negli allegati della direttiva stessa, e dall'altra, l'individuazione da parte degli Stati membri dell'Unione di aree da destinarsi alla loro conservazione, le cosiddette Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Qualunque progetto interferisca con un'area Natura 2000 deve essere sottoposto a "Valutazione di Incidenza" secondo l'Allegato G della Direttiva stessa. Lo Stato italiano, nella sua normativa nazionale di


S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

recepimento della Direttiva Habitat¹² ha previsto alcuni contenuti obbligatori della relazione per la Valutazione di Incidenza di piani e progetti e ha specificato quali piani e progetti devono essere soggetti a Valutazione di Incidenza e quali ad una vera e propria Valutazione di Impatto Ambientale, da redigere secondo la normativa comunitaria e nazionale.

La Rete Natura 2000 presente nell'area di indagine è riportata nell'elaborato "*Carta delle aree protette e della Rete Natura 2000*" (cod.T00IA02AMBCT15A), dalla quale si evince che all'interno dell'ambito di studio sono presenti i seguenti siti:

1. **ZSC IT3230027 "Monte Dolada Versante S.E"**: l'area è rilevante per flora ricca di specie rare a distribuzione frammentaria; nunatak durante le glaciazioni. Il sito si caratterizza per le pale erbose molto ripide con rupi e falde detritiche, le creste ventose, balze rupestri a *Genista radiata*, ripari sottoroccia.
2. **ZPS/ZSC IT3230083 "Dolomiti Feltrine e Bellunesi"**: il territorio coincidente, sostanzialmente, con i confini del Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi, espressione di biodiversità complessiva tra le più alte del continente ed estrema diversificazione di habitat. L'area è caratterizzata da un'elevata biodiversità, ricchezza di specie rare, floristiche e faunistiche, e di elevata valenza biogeografica, complesso di vegetazioni endemiche. Il paesaggio risulta vario e ricco di emergenze geologiche, geomorfologiche, costituisce un raro esempio di ambiente lacustre nella parte bassa della provincia. Le Masiere sono uno spettacolare fenomeno geomorfologico e ospitano una florula ricca di entità orofile dealpinizzate a gravitazione illirica.
3. **ZPS/ZSC IT3310001 "Dolomiti Friulane"**: Il sito include habitat prioritari e non che, grazie all'inaccessibilità di buona parte del sito, sono in ottime condizioni di conservazione. Alcuni habitat prioritari occupano vaste superfici, come ad esempio le mughete. Vi è inoltre un'elevata concentrazione di specie endemiche e rare; per alcune di esse, tra cui *Gentiana froelichii* ssp. *zenarii* e *Arenaria huteri*. Molto ricche sono le popolazioni di *Cypripedium calceolus*, a cui si accompagnano *Campanula morettiana* e *Physoplexis comosa*. L'antropizzazione ridotta e l'eccezionale vastità dell'area montano alpina caratterizzano il sito che ospita molte specie avifaunistiche, spesso con densità non molto alte, ma rappresentanti elevata biodiversità. Particolarmente notevoli: la fauna a chiroteri, la presenza di varie popolazioni isolate di Lucertola di Horvath e le rare popolazioni di Salamandra nera; ben diffusa anche la Martora.
4. **ZSC IT3230031 "Val Tovanella e Bosconero"**: l'area è stata istituita con Decreto Ministeriale 10/05/2019 – G.U. 121 del 25/05/2019. Il sito è caratterizzato dalla presenza di conifere e latifoglie, con estese mughete alle quote più elevate. L'ambiente è poco antropizzato ed in esso si trovano pendii detritici e aridi, pareti dolomitiche, ruscelli alpini ed altre entità rare. Le principali

¹² *Decreto del Presidente della Repubblica 12 marzo 2003, n. 120 Regolamento recante modifiche ed integrazioni al Decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche (GU n. 124 del 30-5-2003).*

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

vulnerabilità sono dovute al rischio di degrado causato dall'eccessivo escursionismo, dalla caccia, dal calpestio del sottobosco, dal prelievo di fauna e flora, nonché dalle situazioni di pericolo idrogeologico. Il progetto non interferisce con il SIC.

5. **ZPS IT3230089 "Dolomiti del Cadore e del Comelico"**: l'area appartiene alla Regione bio-geografica alpina con un'altezza media di 1.590 metri ed una estensione di circa 70.397 ha. Il sito è caratterizzato dalla presenza di ben 31 tipi di habitat contenuti nell'Allegato I della Direttiva 92/43/CE e da cui si evince che le foreste di conifere sono di interesse prioritario. L'avifauna è di notevole interesse conservazionistico per la presenza del picchio cinerino, picchio tridattilo, aquila reale, gufo reale e presenza degli ambienti ideali per i tetraonidi. Le principali vulnerabilità del sito sono legate alla fruizione antropica (rete sentieristica e accessi stradali, strutture per l'attività sportiva e ricreativa, calpestio eccessivo, disturbi sonori, saccheggio di stazioni floristiche), alle pratiche agro-silvopastorali (pascolo, abbandono di sistemi pastorali, piantagioni artificiali, sistemazione fondiaria, incendi), ad alcune pratiche cinegetiche (intrappolamento, avvelenamento, bracconaggio), alle catastrofi naturali (valanghe, smottamenti, incendi), alla modifica delle condizioni idrauliche e in misura minore agli insediamenti umani, alle infrastrutture (reti di comunicazione energetiche) e attività produttive (estrazione di inerti, inquinamento). Il limite della ZPS da Castellavazzo corre in molti punti a ridosso della SS51.

Tabella 4-3 Rete Natura 2000

Tipo	Codice	Denominazione	Rapporto con il tracciato
ZSC	IT3230027	Monte Dolada Versante S.E.	Il sito dista circa 2 km dal tracciato
ZPS/ZSC	IT3230083	Dolomiti Feltrine e Bellunesi	Il sito dista circa 2 km dal tracciato
ZPS/ZSC	IT3310001	Dolomiti Friulane	Il sito dista circa 1,7 km dal tracciato
ZSC	IT3230031	Val Tovanella Bosconero	Il sito si localizza in prossimità del tracciato
ZPS	IT3230089	Dolomiti del Cadore e del Comelico	Il tracciato di progetto si colloca lungo il margine del sito



Rete Natura 2000



ZSC - Zone Speciali di Conservazione



ZPS - Zone di Protezione Speciale




ZSC e ZPS coincidenti

Figura 4-3 Rete Natura 2000

4.5.2 Aree Naturali Protette

La Legge n. 394/91 "Legge quadro sulle aree protette" (suppl. n.-3 - G.U. n.292 del 13.12.1991) ha definito la classificazione delle aree naturali protette, ne ha istituito l'Elenco ufficiale e ne ha disciplinato la gestione. Attualmente il sistema nazionale delle aree naturali protette classifica le aree in:

- » **Parchi nazionali.** Sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono uno o più ecosistemi intatti o anche parzialmente alterati da interventi antropici; una o più formazioni

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, di rilievo internazionale o nazionale per valori naturalistici, scientifici, estetici, culturali, educativi e ricreativi tali da richiedere l'intervento dello Stato ai fini della loro conservazione per le generazioni presenti e future.

- » **Parchi naturali regionali e interregionali.** Sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali ed eventualmente da tratti di mare prospicienti la costa, di valore naturalistico e ambientale, che costituiscono, nell'ambito di una o più regioni limitrofe, un sistema omogeneo, individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali.
- » **Riserve naturali.** Sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna, ovvero presentino uno o più ecosistemi importanti per la diversità biologica o per la conservazione delle risorse genetiche. Le riserve naturali possono essere statali o regionali in base alla rilevanza degli elementi naturalistici in esse rappresentati.
- » **Zone umide di interesse internazionale.** Sono costituite da aree acquitrinose, paludi, torbiere oppure zone naturali o artificiali d'acqua, permanenti o transitorie comprese zone di acqua marina la cui profondità, quando c'è bassa marea, non superi i sei metri e che, per le loro caratteristiche, possono essere considerate di importanza internazionale ai sensi della convenzione di Ramsar.
- » **Altre aree naturali protette.** Sono aree (oasi delle associazioni ambientaliste, parchi suburbani ecc.) che non rientrano nelle precedenti classi. Si dividono in aree di gestione pubblica, istituite cioè con leggi regionali o provvedimenti equivalenti, e aree a gestione privata, istituite con provvedimenti formali pubblici o con atti contrattuali quali concessioni o forme equivalenti.

Le aree EUAP presenti nell'area di indagine sono riportate nell'elaborato "*Carta delle aree protette e della Rete Natura 2000*" (cod.T00IA02AMBCT15A), dal quale si evince che all'interno dell'ambito di studio sono presenti le seguenti aree protette:

- Riserva Naturale Val Tovanella;
- Parco Naturale delle Dolomiti Friulane;
- Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi.

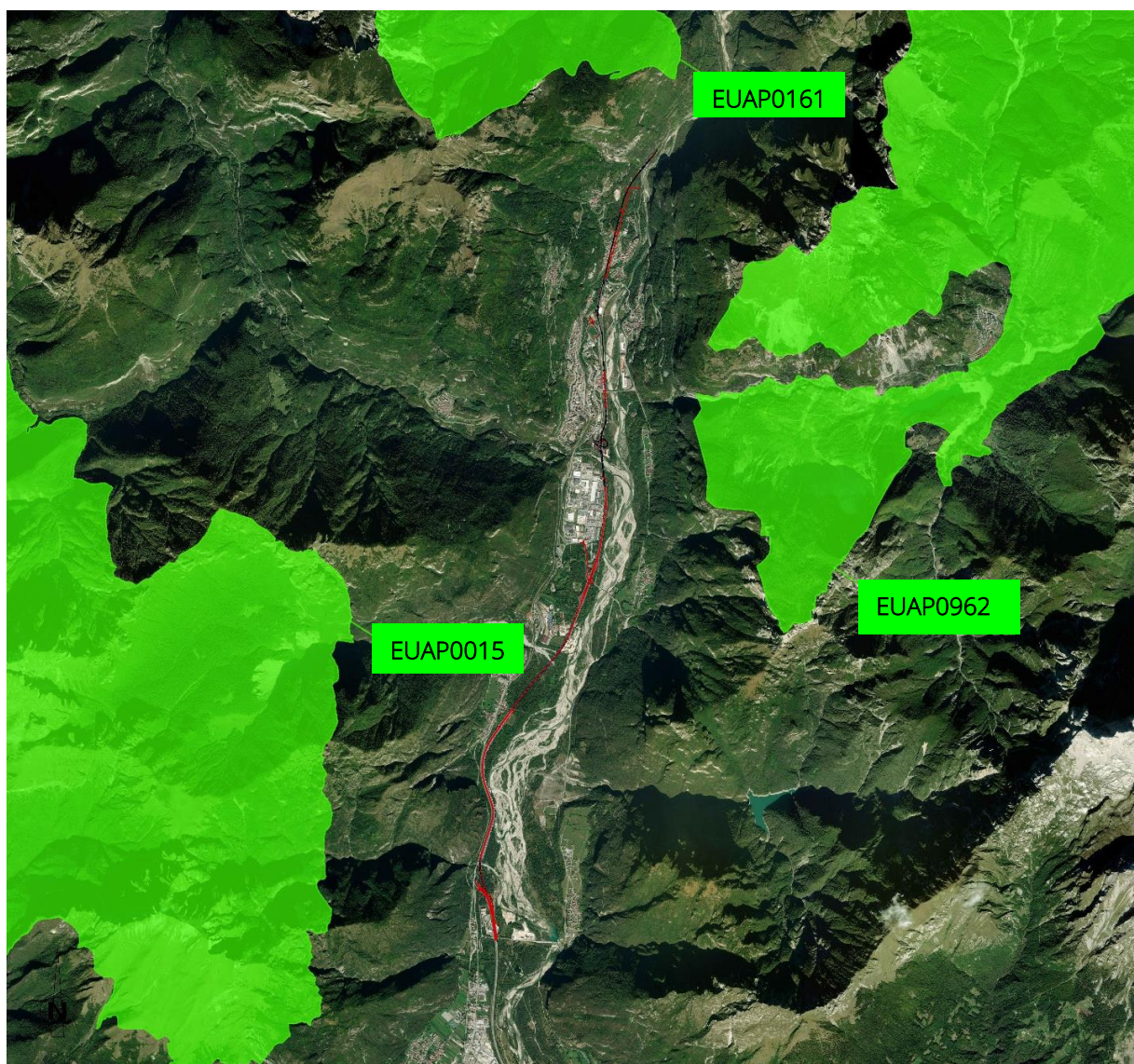



Figura 4-4 Aree EUAP

Il rapporto tra il progetto e le aree EUAP presenti nell'area di studio è stato schematizzato nella Tabella 4-4, nel quale sono indicate le distanze tra il tracciato di progetto e le aree tutelate.

Tabella 4-4: Aree Protette

Codice EUAP	Denominazione	Provvedimento	Distanza dal progetto
EUAP0161	Riserva Naturale Val Tovanella	DD.MM. 28.12. 71/02.03.77	1,4 km

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	


EUAP0962	Parco Naturale delle Dolomiti Friulane	L.R. 42, 30.09.96	1,6 km
EUAP0015	Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi	L. 67 del 11.03.88 – L. 305 del 28/08/89 – D.M. 20/04/90 – D.P.R. 12/07/93 – D.P.R. 9.01.08	2,2 km

Aree naturali minori

La Regione Veneto, con deliberazione n. 1347 del 31 maggio 2002, ha approvato il progetto "Fruizione educativa di aree a forte valenza naturalistica della Regione Veneto", con l'obiettivo di individuare i siti del territorio regionale di rilevante interesse naturalistico ma non sottoposti a particolari forme di tutela.

Il censimento effettuato nella Regione Veneto ha individuato 303 aree che, pur non rientrando nell'elenco delle aree naturali protette in base alla legge 394/91, conservano ugualmente al loro interno componenti della flora e della fauna e talvolta aspetti geomorfologici e paesaggistici di particolare pregio. Le aree descritte sono costituite sia da veri e propri bioto-i - intendendo per essi ambienti ben delimitati, solitamente di piccola estensione, all'interno dei quali sono presenti particolari comunità vegetali ed animali di interesse naturalisti-o - che da aree più complesse, geograficamente delimitabili, che comprendono superfici anche vaste ma in qualche modo omogenee e differenziate dal restante territorio e con peculiari caratteristiche.

Nell'area di studio sono presenti le seguenti aree minori: l'area minore denominata BL0-9 - Risorgive del Piave, BL076 Val dei Frari-Casere Prome e Mantere e BL091 Rupi aride sopra Olanreghe.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

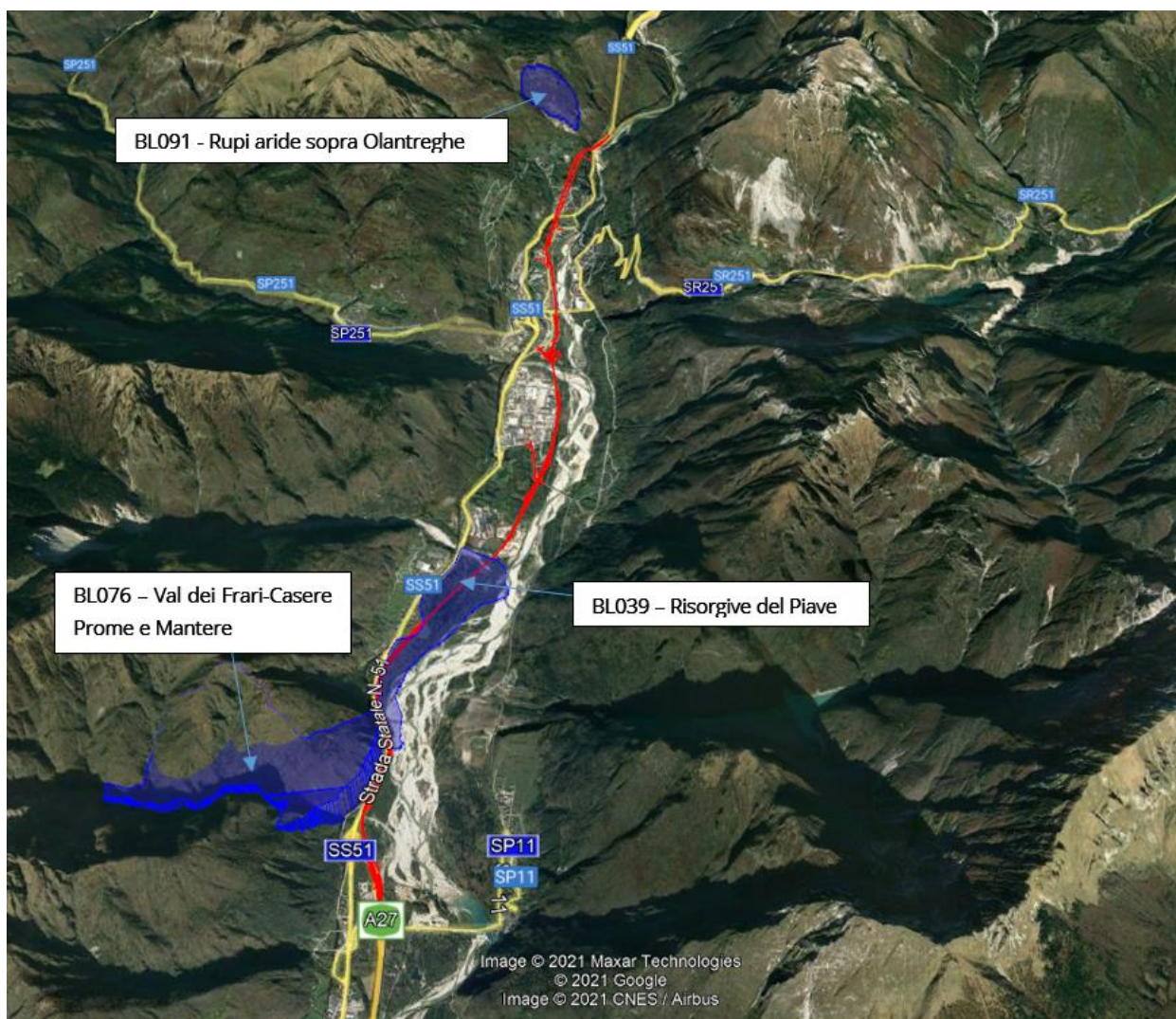



Figura 4-5 Localizzazione delle aree naturali minori su ortofoto rispetto al tracciato di progetto (in rosso)

Come si evince dalla figura, il tracciato di progetto attraversa l'area minore denominata Risorgive del Piave (BL039) e lambisce l'area Val dei Frari-Casere Prome (BL076).

4.5.3 Important Bird Areas (IBA)

Le Important Bird Areas (IBA) sono aree che rivestono un ruolo fondamentale per gli uccelli selvatici e dunque rappresentano uno strumento essenziale per conoscerli e proteggerli. Per essere riconosciuto come IBA, un sito deve possedere almeno una delle seguenti caratteristiche:

- ospitare un numero rilevante di individui di una o più specie minacciate a livello globale;

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 GRUPPO FS ITALIANE
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

- fare parte di una tipologia di aree importante per la conservazione di particolari specie (come le zone umide o i pascoli aridi o le scogliere dove nidificano gli uccelli marini);
- essere una zona in cui si concentra un numero particolarmente alto di uccelli in migrazione.

I criteri con cui vengono individuate le IBA sono scientifici, standardizzati e applicati a livello internazionale.

Le Important Bird Areas (IBA) sono state individuate come aree prioritarie per la conservazione, definite sulla base di criteri ornitologici quantitativi, da parte di associazioni non governative appartenenti a "BirdLife International". L'inventario delle IBA di BirdLife International è stato riconosciuto dalla Corte di Giustizia Europea (Sentenza C-3/96 del 19 maggio 1998) come strumento scientifico di riferimento per l'identificazione dei siti da tutelare come ZPS. In Italia il progetto è curato da LIPU (rappresentante italiano di BirdLife International): il primo inventario delle IBA (Aree Importanti per l'Avifauna) è stato pubblicato nel 1989 ed è stato seguito nel 2000 da un secondo inventario più esteso. Una successiva collaborazione tra LIPU e Direzione per la Conservazione della Natura del Ministero Ambiente ha permesso la completa mappatura dei siti in scala 1:25,000, l'aggiornamento dei dati ornitologici ed il perfezionamento della coerenza dell'intera rete. Tale aggiornamento ha portato alla redazione nel 2003 della Relazione Tecnica "Sviluppo di un sistema nazionale delle ZPS sulla base della rete delle IBA", pubblicata sul sito web della LIPU (LIPU, 2003). Con il loro recepimento da parte delle Regioni, le aree IBA dovrebbero essere classificate come ZPS (Zone di Protezione Speciale) ai fini del completamento della Rete Natura 2000.

Le I.B.A. localizzate nei pressi del tracciato sono riportate nella seguente tabella:

Tabella 4-5: Important Bird Areas

N.	Codice IBA	Denominazione	Distanza dal progetto
1	IBA047	Prealpi Carniche	Interferenza in corrispondenza del tratto compreso tra le pk 11+000 e 11+231
2	IBA050	Dolomiti Bellunesi	> 1 km



S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	



Figura 4-6: Distribuzione delle IBA nell'ambito di studio

Come si evince dalla Figura 4-6, l'area IBA04 "Prealpi Carniche" è rilevante nell'ambito del presente studio, in quanto si trova a ridosso del progetto in corrispondenza del tratto finale di progetto (11+231). L'IBA si estende per 89.414 ha, ed interessa sia la Regione Veneto che la Regione Friuli – Venezia Giulia, include interamente il Parco Regionale delle Dolomiti Friulane e comprende parte della SIC/ZPS IT3310001 "Dolomiti Friulane".

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Essa è costituita dalla zona collinare e montuosa delle Prealpi Friulane ai confini col Veneto situata tra i fiumi Piave e Tagliamento. L'area è caratterizzata da un mosaico di prati, pascoli e boschi ed è di rilevante importanza per il Re di quaglie e per varie specie di rapaci e tetraonidi.


4.5.4 Vincolo idrogeologico

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

Tabella 4-6: Vincolo idrogeologico

COMUNE	TRATTO PROGETTO		RAPPORTO PROGETTO – AREE SOTTOPOSTE A VINCOLO IDROGEOLOGICO	
	Da	A	Attraversamento (A)/Nessuna Interferenza (NI)	
Ponte Nelle Alpi	0+000	1+700	A	-
Longarone	1+700	9+135	A	-
	9+135	9+920	NI	Distanza minima: 30 m
	9+920	10+080	A	-
	10+080	10+180	NI	Distanza minima: 20 m
	10+180	11+231,50	A	-

Nella seguente figura sono riportati alcuni stralci dell'elaborati relativi alla Carta dei Vincoli, nella quale sono rappresentate le aree sottoposte a vincolo idrogeologico.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	




LEGENDA

- Tracciato di progetto
- Vincolo idrogeologico-forestale


Figura 4-7: Aree soggette a vincolo idrogeologico nell'ambito di studio

4.6 RIEPILOGO DEI VINCOLI INTERFERITI DALL'INTERVENTO

TIPOLOGIA AREA PROTETTA/VINCOLO	DENOMINAZIONE	PRESENZA NELL'AMBITO DI STUDIO	INTERFERENZA CON IL PROGETTO
Aree soggette a regime di tutela di tipo naturalistico	<i>Rete Natura 2000</i>	Z-C - IT3230031 "Val Tovanella Bosconero" Z-S - IT3230089 "Dolomiti del Cadore e del Comelico"	Interferenza: i siti si localizzano in prossimità del tracciato
	<i>EUAP</i>	EUAP0161 "Riserva Naturale Val Tovanella" EUAP09-2 - "Parco Naturale delle Dolomiti Friulane" EUAP00-5 - "Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi"	Nessuna Interferenza
	<i>Aree naturali minori</i>	Risorgive del Piave (BL039) Val dei Frari-Casere Prome (BL076).	Interferenza con il biotopo "Risorgive del Piave" (BL039).

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

TIPOLOGIA AREA PROTETTA/VINCOLO	DENOMINAZIONE	PRESENZA NELL'AMBITO DI STUDIO	INTERFERENZA CON IL PROGETTO
	<i>IBA/AREE RAMSAR</i>	IBA047 "Prealpi Carniche"	Interferenza in corrispondenza del tratto compreso tra le pk 11+000 e 11+231
Beni paesaggistici (art.134 D.Lgs.42/2004)	Beni immobili ed aree di notevole interesse pubblico (Art.136)	Non presente	Nessuna Interferenza
	Aree tutelate per legge (Art.142)	Area di notevole interesse pubblico denominata "Area comprendente la località conca di caiada nel Comune di Longarone"	Nessuna interferenza: distanza maggiore di 1,8 km.
		lett. c) Corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 m ciascuna: - <i>Rio dei Frari;</i> - <i>Torrente Desedan;</i> - <i>Torrente Maè.</i>	Interferenza: attraversamento in corrispondenza dei seguenti tratti compresi tra le pk : (0+6-0 - 0+970; 3+7-0 - 4+040; 6+6-0 - 7+010)
	lett. g) Territori coperti da foreste e da boschi	Interferenza: attraversamento in corrispondenza dei seguenti tratti compresi tra le pk: (0+340-0+660; 0+810-3+700; 4+020-4+131; 4+490-6+600; 8+900-9+420; 10+960-11+100)	
Vincolo idrogeologico	Art.1 del R.D.L. n. 3267 del 1923	Presente	Interferenza (attraversamento del tracciato tra le progressive 0+0-0 - 9+135; 9+9-0 - 10+080; 10+1-0 - 11+231,50 km)

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 GRUPPO FS ITALIANE
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

5 ANALISI DELLE ALTERNATIVE E CONFRONTO

5.1 METODOLOGIA

La metodologia seguita per lo studio delle alternative tiene conto degli obiettivi posti alla base dell'iniziativa e richiamati nella Parte I, Cap. 6 dello SIA, assumendoli come riferimento per la valutazione delle caratteristiche dei tracciati alternativi.

Tali obiettivi, di sostenibilità ambientale e sociale, sono:

Obiettivi di sostenibilità ambientale	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conservare e promuovere la qualità d'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio Territoriale; 2. Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo; 3. Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo; 4. Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali.
Obiettivi di sostenibilità sociale	<ol style="list-style-type: none"> 5. Tutelare il benessere sociale.


Gli obiettivi di sostenibilità sociale sono stati integrati per gli aspetti di coerenza con la pianificazione espressa a livello locale nonché con gli accordi presi in sede di Conferenza dei Servizi. In tal modo, sono considerati i seguenti ulteriori obiettivi di sostenibilità sociale:

Ulteriori obiettivi di sostenibilità sociale	<ol style="list-style-type: none"> 6. Coerenza con la pianificazione espressa a livello locale; 7. Coerenza con gli impegni presi in Conferenza dei Servizi.
--	--


Nel presente studio, a ciascun obiettivo vengono correlati uno o più indicatori in grado di esprimere efficacemente il grado di raggiungimento dell'obiettivo stesso da parte di ciascuna alternativa esaminata. Gli indicatori considerati sono, ove possibile, di tipo quantitativo.

La tabella seguente rappresenta il quadro degli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale e dei relativi Obiettivi specifici e indicatori adottati nell'ambito del presente studio di approfondimento delle alternative.

Obiettivi di sostenibilità Ambientale	Obiettivi specifici	Indicatori
1. Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale	1.1. Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale	- I1.1.a: Numero di beni storico-culturale vincolati presenti entro 1 km dal tracciato (art. 10, D.Lgs 42/2004)

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

per il riequilibrio Territoriale	1.2 Sviluppare un tracciato coerente con il paesaggio	- 11.2.a: Estensione di aree di interesse paesaggistico presenti entro 1 km dal tracciato (Art. 134 e Art. 135 D.Lgs. n. 42/2004)
2. Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzando il prelievo	2.1 Preservare la qualità delle acque	<i>Nell'ambito del progetto di fattibilità tecnico economica questo aspetto è stato considerato in relazione alle indicazioni per la corretta gestione delle lavorazioni e delle aree di cantiere. Non è invece stato sviluppato per la soluzione A, il cui livello di progettazione si è fermato alla fattibilità tecnico economica.</i>
	2.2 Contenere il consumo di suolo in particolare nelle aree sensibili	- 12.2.a: Superficie naturale e seminaturale sottratta - 12.2.b: Superficie di suolo agricolo sottratta
	2.3 Minimizzare la quantità dei materiali consumati ed incrementare il riutilizzo	<i>Nell'ambito del progetto di fattibilità tecnico economica questo aspetto è stato considerato in relazione alla soluzione progettuale sviluppata (Soluzione B). Non è invece stato sviluppato per la soluzione A, il cui livello di progettazione si è fermato alla fattibilità tecnico economica.</i>
3. Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo	3.1 Minimizzare la produzione dei rifiuti	<i>Nell'ambito del progetto di fattibilità tecnico economica questo aspetto è stato considerato in relazione alla soluzione progettuale sviluppata (Soluzione B). Non è invece stato sviluppato per la soluzione A, il cui livello di progettazione si è fermato alla fattibilità tecnico economica.</i>
4. Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali	4.1 Conservare e tutelare la biodiversità	- 14.1.a: Estensione (lunghezza) di aree naturali protette e della Rete Natura 2000 attraversate dal tracciato - 14.1.b: Estensione (superficie) di aree naturali protette e della Rete Natura 2000 situate entro 1 km dal tracciato
Obiettivi di sostenibilità Sociale	Obiettivi specifici	Indicatori
5. Tutelare il benessere sociale	5.1 Tutelare la salute e la qualità della vita	- 15.1: Numero di edifici residenziali presenti entro 250 m dal tracciato
	5.2 Migliorare la sicurezza stradale anche attraverso una progettazione che rispetti i limiti	<i>Nell'ambito del progetto di fattibilità tecnico economica questo aspetto è stato considerato in relazione alla soluzione progettuale sviluppata.</i>

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

	<i>normativi per la categoria di opera</i>	
	5.3 Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici	<ul style="list-style-type: none"> - I5.3.a: Lunghezza di tracciato in aree con vincolo idrogeologico (aree vincolate ai sensi del D.R. n. 1775/33) - I5.3.b: lunghezza del tracciato in aree con pericolosità idraulica P3
6. Coerenza con la pianificazione espressa a livello locale	6.1 Coerenza del tracciato di progetto con le previsioni dei PA.T.I. vigenti	- I6.1: Coerenza del tracciato di progetto con le previsioni dei PA.T.I. vigenti

I risultati ottenuti sono riportati per ciascun indicatore nell'unità di misura dello stesso e senza attuare un processo di normalizzazione.

Per agevolare la lettura della tabella dei risultati, le caselle sono state campite in tre colori:

	Miglior risultato
	Risultato intermedio
	Peggior risultato

5.2 RISULTATI OTTENUTI

Per popolare gli indicatori individuati, sono stati inseriti i tracciati alternativi nelle seguenti tavole tematiche:

- Carta dell'uso del suolo;
- Carta dei ricettori;
- PAI;
- Carta dei Vincoli e dei regimi di tutela;
- Carta delle aree protette.

Sulla base di tali elaborazioni cartografiche sono stati determinati per ciascuno dei due tracciati valutati gli indicatori correlati agli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale assunti. A seguire, si riportano i risultati ottenuti specificando che, poiché le alternative di progetto riguardano un segmento dell'intero intervento, i valori riportati per ciascun indicatore, sono articolati in due righe:

- Riga A: valore riferito all'intero tratto di intervento e alla "opzione zero";
- Riga B: **valore riferito al solo segmento in cui sono presenti le alternative.**



S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		 Sanas GRUPPO FS ITALIANE
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Tabella 5-1 Risultati riferiti agli indicatori relativi agli obiettivi di sostenibilità, per le alternative progettuali

Obiettivi specifici	Indicatori	U.m.	Rif	Opzione "0"	Tracciato di progetto	AP-2 (monte)	AP-3 (Piave)
1.1.	11.1.a: Numero di beni storico-culturale vincolati presenti entro 1 km dal tracciato (art. 10, D.Lgs 42/2004)	n	A	23	25	-	-
			B	1	1	1	1
1.2	11.2.a: Estensione di aree di interesse paesaggistico presenti entro 1 km dal tracciato (Art. 136, D.Lgs 42/2004 e Art. 134 D.Lgs. n. 42/2004)	mq	A	0	0	-	-
			B	0	0	0	0
2.2	12.2.a: Superficie naturale e seminaturale sottratta	mq	A	0	154.522	-	-
			B	0	61.635	63.922	49.925
	12.2.b: Superficie di suolo agricolo sottratta (= Territori agricoli, tutte le voci)	mq	A	0	0	-	-
			B	0	0	0	0
4.1	14.1.a: Estensione (lunghezza) di aree naturali protette e della Rete Natura 2000 attraversate dal tracciato	ml	A	0	1.276,5	-	-
			B	0	1.276,5	1.260,3	1.982,9
	14.1.b: Estensione (superficie) di aree naturali protette e della Rete Natura 2000 situate entro 1 km dal tracciato	mq	A	5.202.989	4.786.876	-	-
			B	1.281.055	1.280.196	1.026.234	1.275.400
5.1	15.1: Numero di edifici residenziali presenti entro 250 m dal tracciato	n	A	578	390	-	-
			B	134	94	110	4
5.3	15.3.a: lunghezza di tracciato in aree con vincolo idrogeologico (aree vincolate ai sensi del D.R. n. 1775/33)	ml	A	6.782	8.796	-	-
			B	137,5	1.217,2	1.088,9	576,5
	15.3.b: lunghezza del tracciato in aree con pericolosità idraulica P3	ml	A	50,4	410,2	-	-
			B	50,4	0,0	45,8	0,0
6.1	- 16.1: Coerenza del tracciato di progetto con le previsioni dei P.A.T.I. vigenti	Longarone	-	No	No	No	
		Ponte N.A.	-	Si	-	-	

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

5.3 ANALISI DEI RISULTATI

Rispetto alla "opzione zero" rappresentata dalla S.S. 51 che attraversa il centro abitato di Longarone, i tracciati del progetto di intervento e delle alternative esaminate (Soluzione più a monte, a ovest, e soluzione verso il Piave, a est) si collocano in sponda destra del Piave in una posizione intermedia tra il centro abitato (e la S.S.51) e il corso del Piave.

In un corridoio sostanzialmente molto contenuto, le caratteristiche individuate dagli indicatori sono alquanto articolate.

Stante la natura degli indicatori utilizzati, l'opzione zero risulta generalmente quella meno impattante sotto il profilo ambientale ma, in realtà, ciò non riflette l'esigenza di fondo di sottrarre traffico (soprattutto di attraversamento) all'infrastruttura che attraversa il centro abitato. E infatti, l'indicatore relativo ai ricettori, vale a dire quello che esprime gli impatti determinati dalle emissioni acustiche e atmosferiche sulle persone e, in particolare, su quelle che vivono in prossimità dell'infrastruttura esistente (S.S.51) presenta inevitabilmente il risultato peggiore proprio per l'opzione zero.

A seguire si riporta un commento dei risultati ottenuti per i vari obiettivi di sostenibilità assunti per il progetto. Rispetto ai valori determinati per ciascun indicatore e riportati nella precedente Tabella 5-1, a seguire è stata effettuata una standardizzazione dei risultati ottenuti: a fronte del range ottenuto per ciascun indicatore, il valore peggiore viene posto pari a 0 mentre il valore migliore viene posto pari a 1.


5.3.1 OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

5.3.1.1 Obiettivo 1. Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio Territoriale

Tale obiettivo si articola in due obiettivi specifici:

- L'obiettivo specifico 1.1. prevede di "Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale": l'indicatore individuato (I1.1.a) riguarda il numero di beni storico-culturali vincolati presenti entro 1 km dal tracciato alternativo. Mentre l'opzione zero si ritrova con 23 beni posti in prossimità, il tracciato di progetto è prossimo a 25 beni e pertanto, risulta leggermente penalizzato rispetto alla opzione zero. Relativamente a tratto in cui sono presenti le alternative (verso monte e verso l'alveo del Fiume Piave), è presente un unico bene in tutti i casi alternativi e quindi non si registrano condizioni più o meno favorevoli (cfr. figura seguente).
- L'obiettivo specifico 1.2 prevede di "Sviluppare un tracciato coerente con il paesaggio" e a tal proposito è stato considerato un indicatore:
 - Indicatore "11.2.a Estensione di aree di interesse paesaggistico presenti entro 1 km dal tracciato (Art. 136, D.Lgs 42/2004 e Art. 134 D.Lgs. n. 42/2004)": a questo proposito si registra una parità di condizioni in quanto non sono presenti aree di interesse paesaggistico entro un km da nessuno dei tracciati alternativi.

Dalla **Tavola dei Vincoli** sono stati ricavati i seguenti valori:

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Obiettivi specifici	Indicatori	U.m.	Rif	Opzione "0"	Tracciato di progetto	AP-2 (monte)	AP-3 (Piave)
1.1.	11.1.a: Numero di beni storico-culturale vincolati presenti entro 1 km dal tracciato (art. 10, D.Lgs 42/2004)	n	B	1	1	1	1
1.2	11.2.a: Estensione di aree di interesse paesaggistico presenti entro 1 km dal tracciato (Art. 136, D.Lgs 42/2004 e Art. 134 D.Lgs. n. 42/2004)	mq	B	0	0	0	0

L'immagine seguente rappresenta la **Carta dei Vincoli** con i tracciati alternativi in corrispondenza delle varianti di tracciato, da cui si evince l'assenza di aree di interesse paesaggistico ex art. 136 del D.Lgs 42/2004.

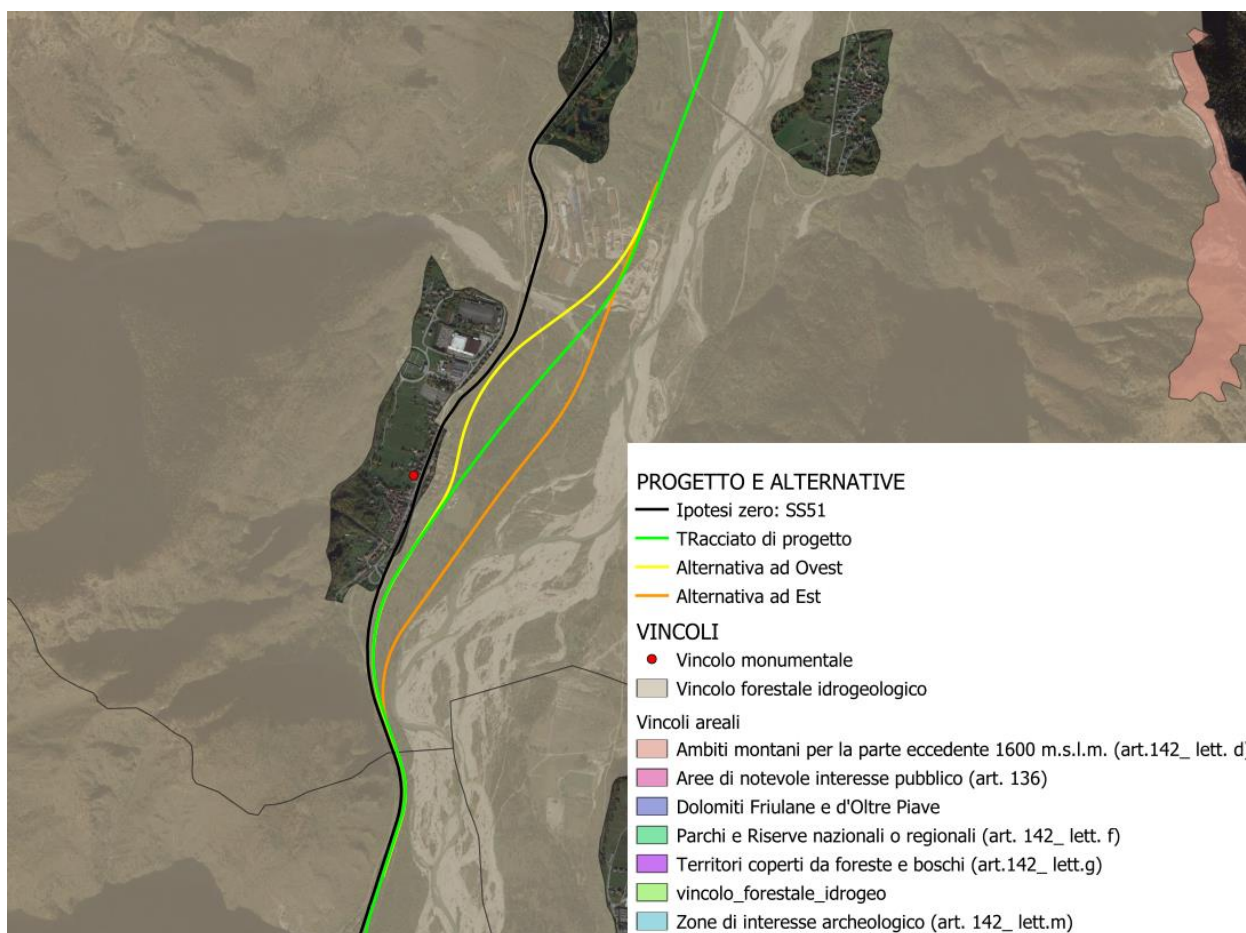



Figura 5-1: Vincoli e regimi di tutela con rappresentazione del tracciato di progetto, dei tracciati alternativi e dell'opzione zero.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

I dati di seguito riportati sono una rielaborazione in termini di valori standardizzati degli indicatori utilizzati per l'obiettivo di sostenibilità 1.


Così come nella tabella 5-1, i risultati sono distinti tra l'intero tratto di progetto (Rif. A) e il tratto in cui sono effettivamente presenti le due soluzioni alternative, soluzione monte e soluzione fiume (Rif. B).

Obiettivi di sostenibilità Ambientale	Obiettivi specifici	Indicatori	Rif.	Op-zione 0	Tracciato di progetto	AP-2 (monte)	AP-3 (Piave)
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	I1.1.a: Estensione di aree di interesse archeologico presenti entro 1 km dal tracciato (art. 10, D.Lgs 42/2004)	A	1,000	0,000		
			B	1,000	1,000	1,000	1,000
	1.2. Sviluppare un tracciato coerente con il paesaggio	I1.2.a: Estensione di aree di interesse paesaggistico presenti entro 1 km dal tracciato (Art. 136, D.Lgs 42/2004 e Art. 134 D.Lgs. n. 42/2004)	A	-	-	-	-
			B	-	-	-	-

5.3.1.2 Obiettivo 2. Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo

L'obiettivo si articola in tre obiettivi specifici:

- Data la natura del progetto, per l'obiettivo specifico "2.1 Preservare la qualità delle acque", si è ritenuto che gli indicatori capaci di esprimere il grado di raggiungimento da parte del progetto siano quelli misurabili in fase di cantiere. In fase di stesura dello SIA sono state indicate le più opportune modalità di gestione delle attività di lavorazione al fine di minimizzare il rischio di possibili impatti sulla matrice acque. Questi aspetti sono stati sviluppati in relazione al progetto *di fattibilità tecnico economica*.
- L'obiettivo specifico "2.2 Contenere il consumo di suolo in particolare nelle aree sensibili" è stato misurato attraverso due indicatori:
 - indicatore "I.2.2.a - Superficie naturale e seminaturale sottratta": in questo caso, se si esclude l'opzione zero che presenta inevitabilmente il miglior risultato in quanto non comporta alcun consumo di suolo rispetto allo stato attuale, nel tratto in cui sono presenti le due alternative, il miglior risultato è ottenuto, inevitabilmente, con la soluzione posta più a est, verso l'alveo del fiume Piave mentre, tra il tracciato di progetto e l'alternativa verso monte, **il risultato migliore lo si ottiene col tracciato di progetto**. In sostanza, il tracciato di progetto e l'alternativa verso monte comportano il consumo di circa 6 ettari di superficie naturale e seminaturale intesa, sulla base delle classificazioni riportate nella Carta dell'uso del suolo a orientamento vegetazionale, quale territorio boscato e aree seminaturali;

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

- **indicatore "I2.2.b - Superficie di suolo agricolo sottratta"**: i tracciati considerati si equivalgono in quanto non interessano aree di questo tipo.
- Per quanto riguarda l'obiettivo specifico "2.3 Minimizzare la quantità dei materiali consumati ed incrementare il riutilizzo" valgono le considerazioni esposte per l'obiettivo 2.1. infatti, tale aspetto è stato considerato nella redazione del progetto *di fattibilità tecnico economica* e pertanto per la Soluzione di progetto. Non è invece stato sviluppato per le soluzioni alternative.

Dalla **Carta dell'Uso del Suolo** sono stati ricavati i seguenti valori:

Obiettivi specifici	Indicatori	U.m.	Rif	Opzione "0"	Tracciato di progetto	AP-2 (monte)	AP-3 (Piave)
2.2	I2.2.a: Superficie naturale e seminaturale sottratta	mq	B	0	61.635	63.922	49.925
	I2.2.b: Superficie di suolo agricolo sottratta (= Territori agricoli, tutte le voci)	mq	B	0	0	0	0

L'immagine seguente rappresenta la **Carta dell'Uso del Suolo** con i tracciati alternativi in corrispondenza delle varianti di tracciato, da cui si evince la superficie naturale e seminaturale sottratta nelle ipotesi di tracciato di progetto e dei tracciati alternativi, secondo le varie destinazioni d'uso.

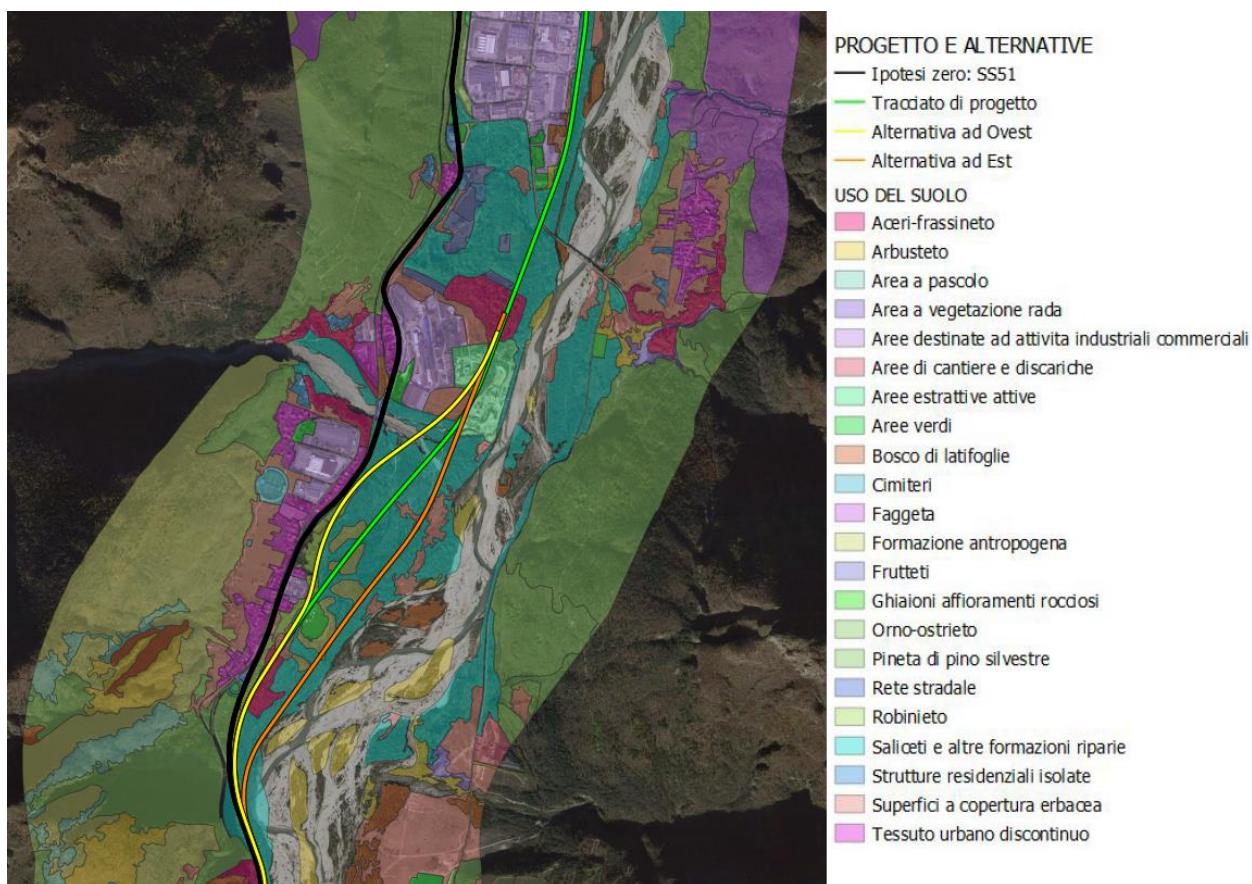



Figura 5-2: Uso del suolo con rappresentazione del tracciato di progetto, dei tracciati alternativi e dell'opzione zero.

Nella tabella seguenti, i dati riportati sono una rielaborazione in termini di valori standardizzati dei dati quantitativi in precedenza riportati, relativi all'obiettivo di sostenibilità 2.

Obiettivi di sostenibilità Ambientale	Obiettivi specifici	Indicatori		Op-zione 0	Trac-ciato di progetto	AP-2 (monte)	AP-3 (Piave)
2. Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo	2.2 Contenerne il consumo di suolo in particolare nelle aree sensibili	I2.2.a: Superficie naturale e seminaturale sottratta (= Territori boscati e aree seminaturali (tutte le voci) + Vegetazione degli ambienti umidi fluviali)	A	1,000	0,000		
			B	1,000	0,036	0,000	0,219
		I2.2.b: Superficie di suolo agricolo sottratta (= Territori agricoli, tutte le voci)	A	-	-	-	-
			B	-	-	-	-

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

5.3.1.3 Obiettivo 3. Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo

L'obiettivo 3 ha un obiettivo specifico "3.1 Minimizzare la produzione dei rifiuti" per il quale valgono le considerazioni già esposte per gli obiettivi specifici 2.1 e 2.3 in quanto, l'aspetto relativo all'obiettivo è stato approfondito in sede di progettazione di fattibilità tecnico economica per il solo tracciato di progetto.

5.3.1.4 Obiettivo 4. Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali


Nell'ambito di questo obiettivo, l'obiettivo specifico "4.1 Conservare e tutelare la biodiversità" è stato misurato attraverso due indicatori:

- L'Indicatore "I4.1.a: Estensione (lunghezza) di aree naturali protette, aree naturali minori e della Rete Natura 2000 attraversate dal tracciato" presenta inevitabilmente il miglior risultato in relazione alla opzione zero; tra il tracciato di Progetto e le due soluzioni alternative (a monte e verso il Piave), il risultato migliore si ottiene con la Soluzione alternativa a monte (1.260 ml circa di aree attraversate, pari al 63% del risultato peggiore) e, subito dopo, dal tracciato di progetto (1.276 ml, pari al 64% del risultato peggiore) mentre la soluzione verso il Piave presenta il risultato peggiore;
- Per quanto riguarda l'indicatore "I4.1.b: Estensione (superficie) di aree naturali protette, aree naturali minori e della Rete Natura 2000 situate entro 1 km dal tracciato", il miglior risultato si ottiene nel caso della soluzione a monte, seguito dalla soluzione verso il Piave mentre, considerando l'intero tracciato di progetto, questo ha un risultato migliore rispetto alla opzione zero.

Dalla Carta delle Aree Protette sono stati ricavati i seguenti indicatori:

Obiet-tivi speci-fici	Indicatori	U.m.	Ri f	Opzione "0"	Tracciato di pro-getto	AP-2 (monte)	AP-3 (Piave)
4.1	I4.1.a: Estensione (lunghezza) di aree naturali protette, aree minori e della Rete Natura 2000 attraversate dal tracciato	ml	B	0	1.276,5	1.260,3	1.982,9
	I4.1.b: Estensione (superficie) di aree naturali protette, aree minori e della Rete Natura 2000 situate entro 1 km dal tracciato	mq	B	1.281.055	1.280.196	1.026.234	1.275.400

L'immagine seguente rappresenta la **Carta delle Aree Protette** con i tracciati alternativi in corrispondenza delle varianti di tracciato, da cui si evince che, se si esclude l'opzione zero, il tracciato di progetto si colloca tra la variante verso il Piave, che comporta il maggior interessamento di aree naturali di interesse (biotopo "Risorgive del Piave"), e il tracciato alternativo a ovest che, invece, implica un interessamento di tali aree leggermente inferiore rispetto al tracciato di progetto. Se invece si considera l'estensione delle aree

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

protette presenti entro 1 km di distanza i risultati sono leggermente diversi e l'opzione zero risulta determinare il risultato peggiore mentre il risultato migliore è ottenuto dalla alternativa a monte.

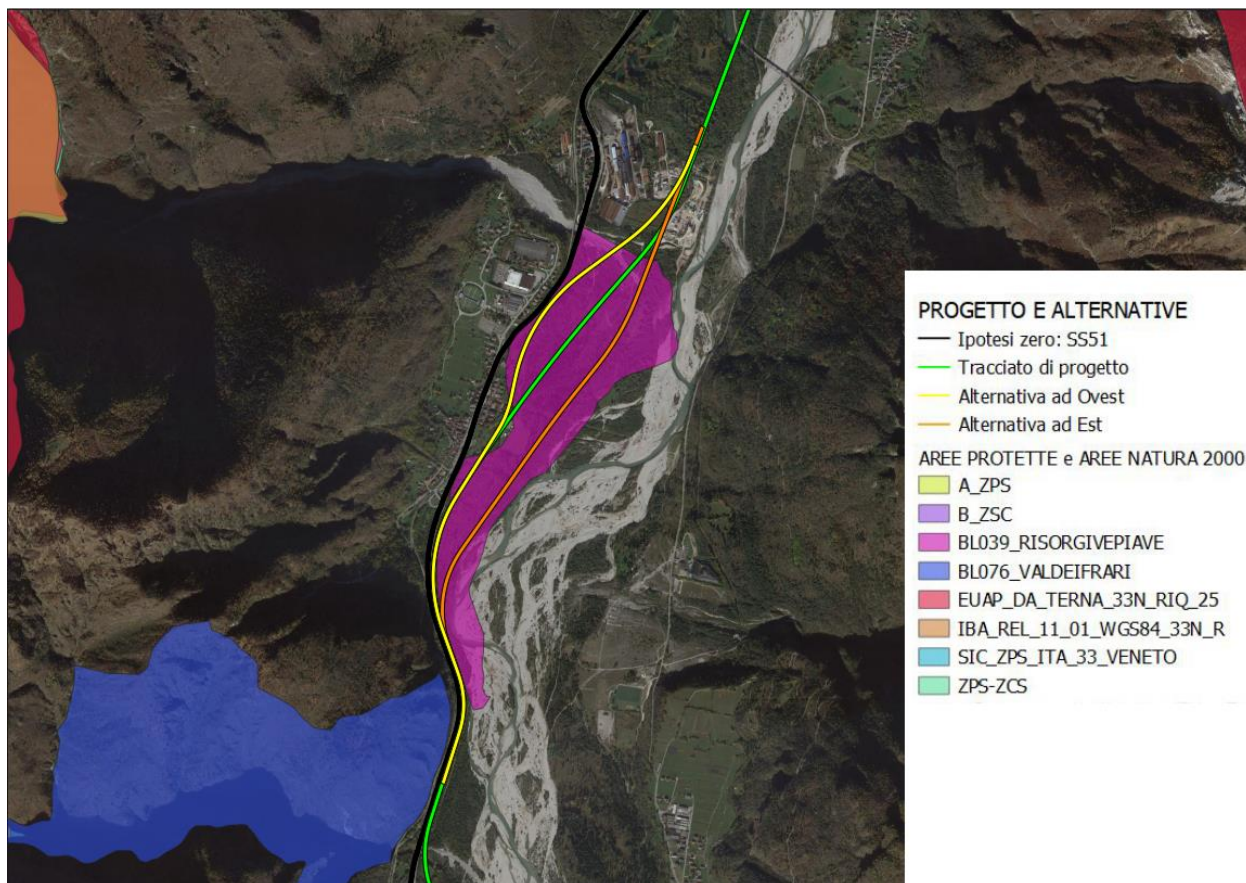



Figura 5-3: Carta delle aree protette con rappresentazione del tracciato di progetto, dei tracciati alternativi e dell'opzione zero.

Il tracciato di progetto, in corrispondenza del biotopo attraversato, si sviluppa in viadotto con la finalità di limitare l'interferenza sia rispetto agli habitat presenti che rispetto ai passaggi faunistici, dal momento che la tipologia in viadotto garantisce la continuità territoriale.

I dati di seguito riportati sono una rielaborazione dei dati standardizzati, indicati nella tabella 5-1 per gli indicatori relativi all'obiettivo di sostenibilità 4.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Obiettivi di sostenibilità Ambientale	Obiettivi specifici	Indicatori		Op-zione 0	Tracciato di progetto	AP-2 (monte)	AP-3 (Piave)
4. Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali	4.1 Conservare e tutelare la biodiversità	I4.1.a: Estensione (lunghezza) di aree naturali protette e della Rete Natura 2000 attraversate dal tracciato	A	1,000	0,000		
			B	1,000	0,356	0,364	0,000
	I4.1.b: Estensione (superficie) di aree naturali protette e della Rete Natura 2000 situate entro 1 km dal tracciato	A	0,000	1,000			
		B	0,000	0,003	1,000	0,022	

5.3.2 OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ SOCIALE


5.3.2.1 Obiettivo 5. Tutelare il benessere sociale

Questo obiettivo si articola in tre obiettivi specifici:

- l'obiettivo specifico "5.1 Tutelare la salute e la qualità della vita" è stato misurato attraverso l'indicatore "I5.1: Numero di edifici residenziali presenti entro 250 m dal tracciato" in grado di esprimere un aspetto molto importante del progetto vale a dire l'incidenza dello stesso sulla qualità della vita delle persone a causa delle emissioni acustiche e atmosferiche. L'opzione zero presenta inevitabilmente il risultato peggiore dato che la S.S.51 attraversa il centro abitato di Longarone e gli edifici residenziali che risultano entro 250 m dall'attuale asse viario risultano essere oltre 130. A parte questa opzione, tra il tracciato di progetto e le due soluzioni alternative, il risultato migliore si ottiene con l'alternativa verso il Fiume Piave che, per la posizione prossima all'alveo ha un numero estremamente ridotto di edifici posti entro in 250m (solo 4). Invece, tra il tracciato di progetto e l'alternativa a monte il risultato migliore è dato **dal tracciato di progetto** (94 edifici contro i 110 della soluzione a monte).

Dalla **Carta dei Ricettori**, integrata con i tracciati alternativi sono stati ricavati i seguenti indicatori:

Obiettivi specifici	Indicatori	U.m.	Rif	Opzione "0"	Tracciato di progetto	AP-2 (monte)	AP-3 (Piave)
5.1	I5.1: Numero di edifici residenziali presenti entro 250 m dal tracciato	n	B	134	94	110	4

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

L'immagine seguente rappresenta la **Carta dei Ricettori** con i tracciati alternativi in corrispondenza delle varianti di tracciato, da cui si evince chiaramente come la presenza di ricettori interessi anzitutto il lato a ovest dei tracciati di progetto e alternativi.

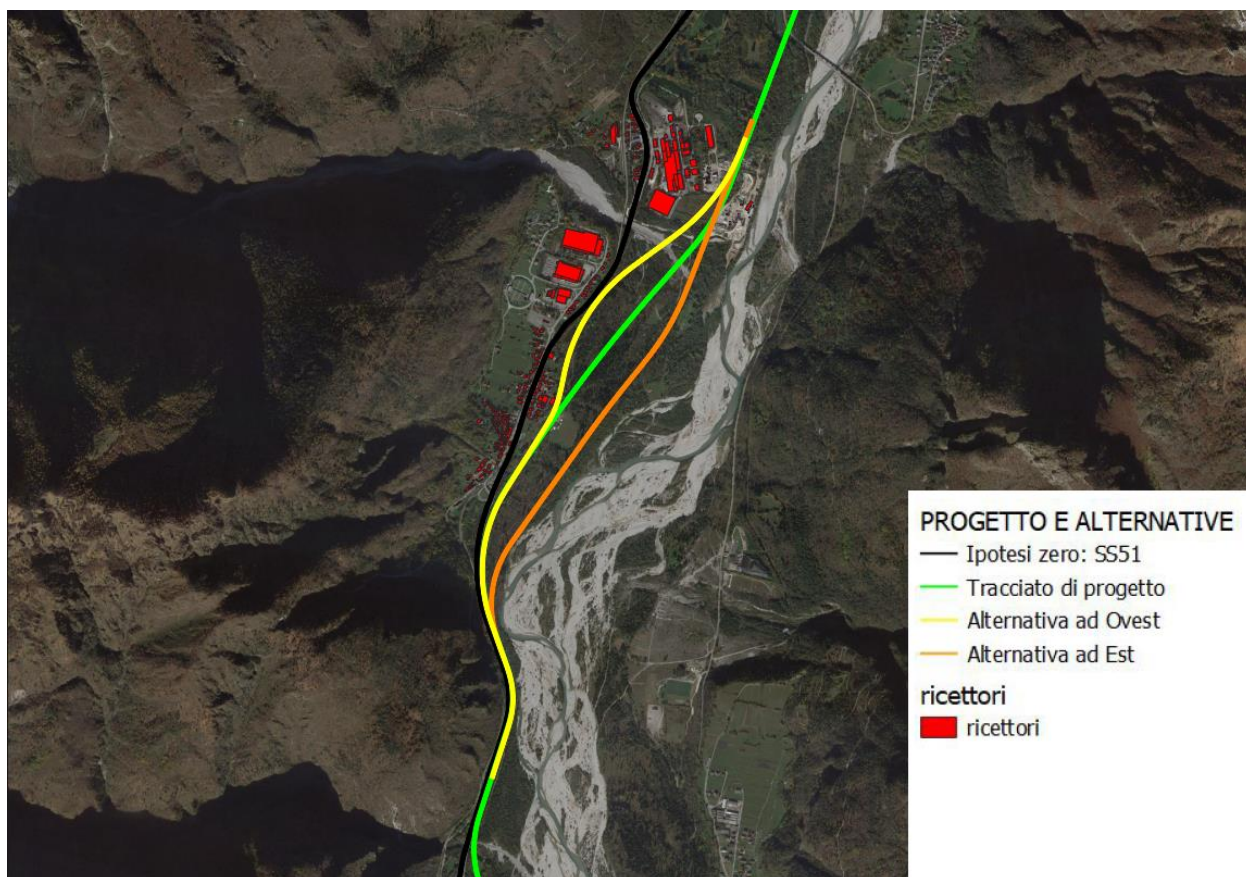



Figura 5-4: Carta dei ricettori con rappresentazione del tracciato di progetto, dei tracciati alternativi e dell'opzione zero.

- per l'obiettivo "5.2 Migliorare la sicurezza stradale *anche attraverso una progettazione che rispetti i limiti normativi per la categoria di opera*" non sono stati presi in considerazione indicatori poiché l'obiettivo esprime l'esigenza stessa alla base dell'opera e i criteri alla base della progettazione di fattibilità tecnico economica sono prioritariamente finalizzati all'obiettivo stesso.
- L'obiettivo specifico "5.3 Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici" è stato misurato attraverso due indicatori:
 - l'indicatore "15.3.a: lunghezza di tracciato in aree con vincolo idrogeologico (aree vincolate ai sensi del D.R. n. 1775/33)".

I dati sono stati ricavati dall'elaborato Tavola dei Vincoli integrata con i tracciati alternativi.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Obiettivi specifici	Indicatori	U.m.	Rif	Opzione "0"	Tracciato di progetto	AP-2 (monte)	AP-3 (Piave)
5.3	I5.3.a: lunghezza di tracciato in aree con vincolo idrogeologico (aree vincolate ai sensi del D.R. n. 1775/33)	ml	B	137,5	1.217,2	1.088,9	576,5

L'immagine seguente rappresenta la **Carta dei Vincoli**, integrata con i tracciati alternativi, da cui si evince la presenza diffusa di aree con vincolo idrogeologico.

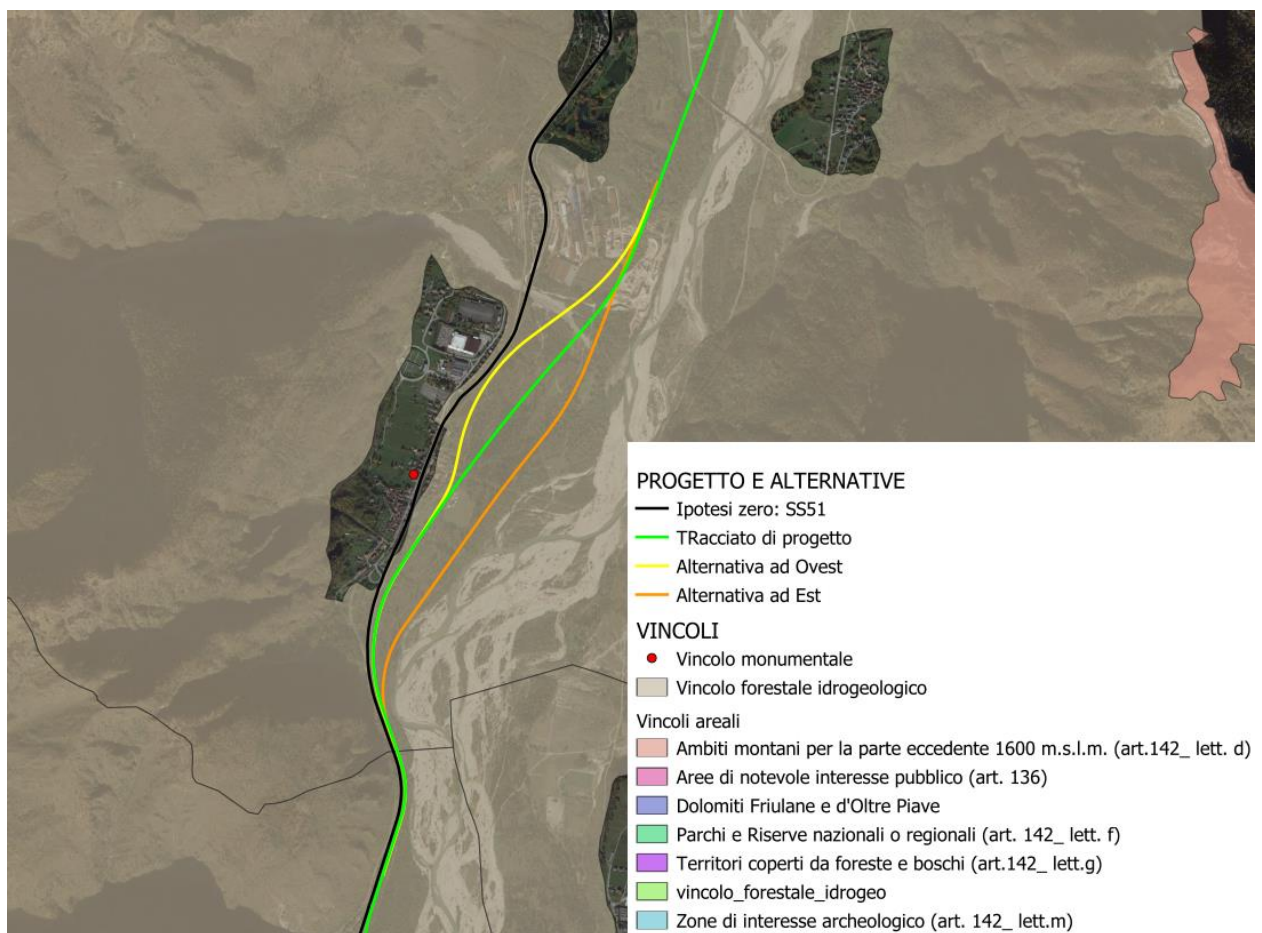



Figura 5-5: Vincoli e regimi di tutela con rappresentazione del tracciato di progetto, dei tracciati alternativi e dell'opzione zero.

- o per quanto riguarda l'indicatore "I5.3.b: estensione delle aree con pericolosità idraulica P3 interferite dal tracciato (Pericolosità idraulica P3)", sull'intero progetto di intervento il risultato

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

migliore è ottenuto dalla opzione zero mentre, in relazione al solo tratto in cui sono presenti le due alternative di tracciato, la condizione migliore si registra per la soluzione verso il Piave in quanto l'intervento ricade in area fluviale e, a seguire, per il tracciato di progetto che presente un interessamento di aree con pericolosità idraulica P3 pari al 20% di quelle interessate dal caso peggiore che è l'opzione zero;

I dati ottenuti, ricavati dalla **Carta del PAI** integrata con i tracciati alternativi (cfr. immagine seguente), sono i seguenti:

Obiettivi specifici	Indicatori	U.m.	Rif	Opzione "0"	Tracciato di progetto	AP-2 (monte)	AP-3 (Piave)
5.3	15.3.b: estensione delle aree con pericolosità idraulica P3 interferite dal tracciato (Pericolosità idraulica P3)		B	1.008,2	202,3	924,1	0,0

L'immagine seguente rappresenta la **Carta del PAI** con i tracciati alternativi in corrispondenza delle varianti di tracciato, da cui si evince anzitutto il tracciato di progetto e le due soluzioni alternative AP-2 e AP-3 si trovano in buona parte nell'area "fluviale" cos' come individuata dal PAI.

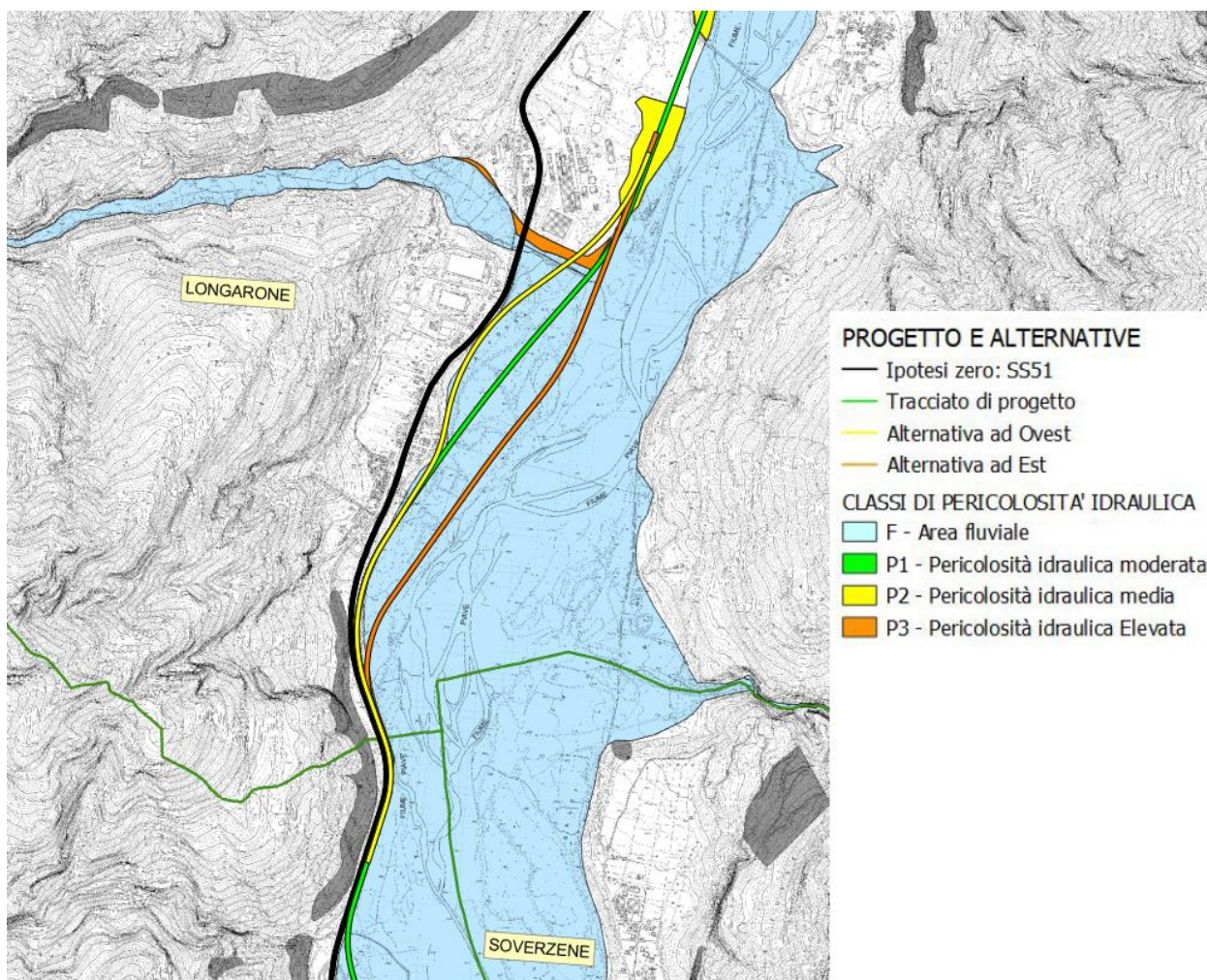



Figura 5-6: Carta del PAI con rappresentazione del tracciato di progetto, dei tracciati alternativi e dell'opzione zero.

I dati di seguito riportati sono una standardizzazione dei risultati riportati in precedenza e nella tabella 5-1 per gli indicatori relativi all'obiettivo di sostenibilità 5.

Obiettivi di sostenibilità Ambientale	Obiettivi specifici	Indicatori		Op-zione 0	Trac-ciato di progetto	AP-2 (monte)	AP-3 (Piave)
5. Tutelare il benessere so-ciale	5.1 Tutelare la salute e la qualità della vita	15.1: Numero di edifici residenziali presenti entro 250 m dal trac-ciato	A	0,000	1,000		
			B	0,000	0,308	0,185	1,000
	5.3 Proteg-gere il terri-torio dai	15.3.a: lunghezza di tracciato in aree con	A	1,000	0,000		

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		 anas <small>GRUPPO FS ITALIANE</small>
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

	rischi idrogeologici	vincolo idrogeologico (aree vincolate ai sensi del D.R. n. 1775/33)	B	1,000	0,000	0,119	0,593
		I5.3.b: estensione delle aree con pericolosità idraulica P3 interferite dal tracciato (Pericolosità idraulica P3)	A	1,000	0,000		
		B	0,000	0,799	0,083	1,000	

5.3.2.2 Obiettivo 6. Coerenza con la pianificazione espressa a livello locale

L'obiettivo di sostenibilità sociale 6 include un obiettivo specifico "6.1 Coerenza del tracciato di progetto con le previsioni dei P.A.T.I. vigenti" che è stato misurato con l'analogo indicatore.

Nelle Carte della trasformabilità del P.A.T.I. di Longarone, di cui si riporta uno stralcio nella immagine seguente, il progetto in esame è rappresentato in forma ideogrammatica come "viabilità di progetto o da ricalibrare" (ex art. 38.1 delle NTA del PATI) e come "Progetti di valenza strategica" (art. 34 delle NTA del PATI).

L'art. 38.1 (Sistema stradale), lett. b) è relativo alla s.r. 51 "di Alemagna" individuata come tracciato stradale di rilevanza regionale e interregionale per il collegamento nord-sud, per la quale il PATI prevede un "adeguamento del tracciato finalizzato al by-pass del centro di Longarone e da realizzarsi in galleria".

Stante tale previsione, il tracciato di progetto e le due soluzioni alternative non soddisfano l'indicatore I6.1

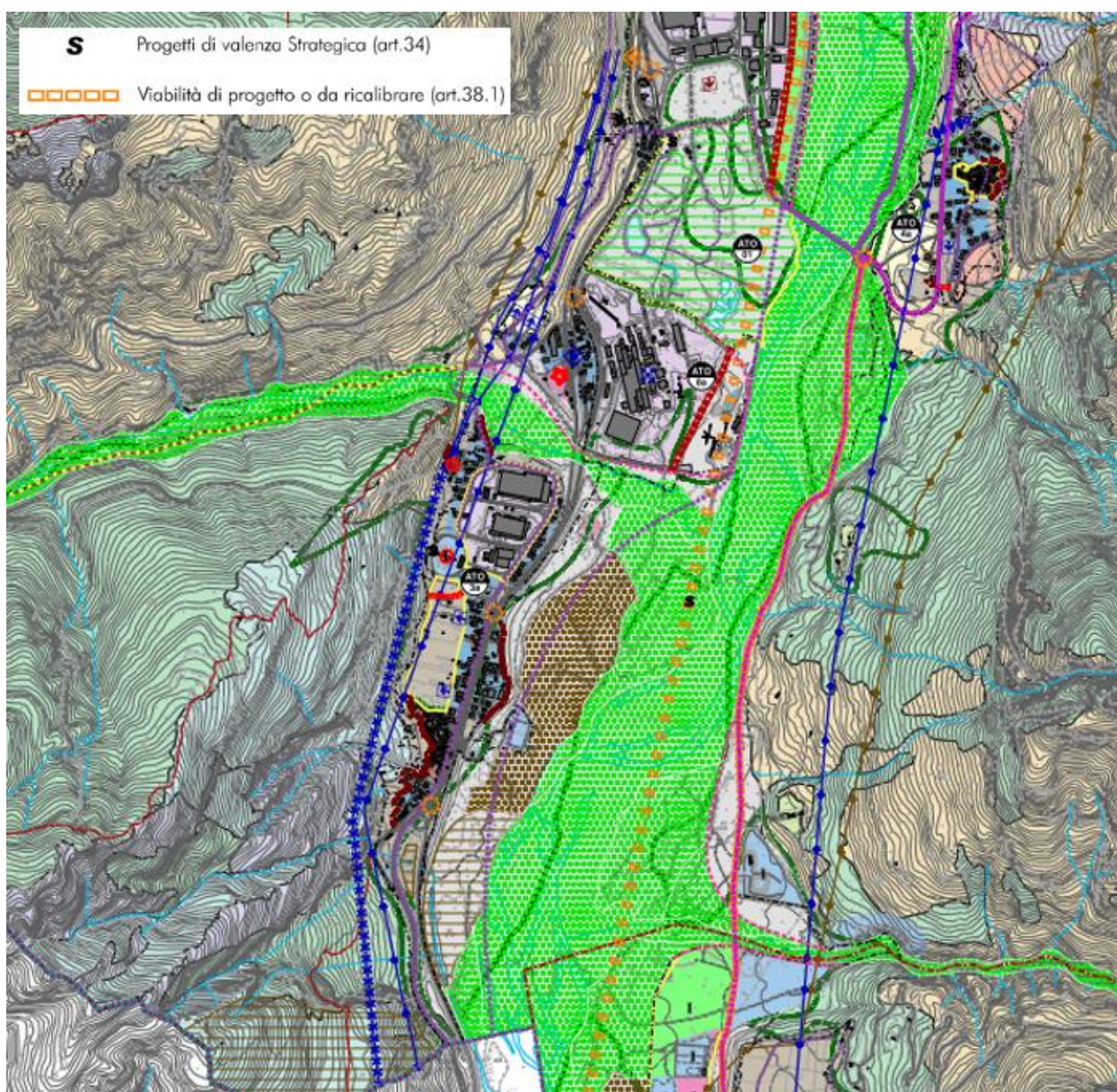



Figura 5-7: P.A.T.I. di Longarone, stacco della tavola 04.a "Carta della Trasformabilità" nella porzione di territorio interessata dalle due soluzioni alternative al tracciato di progetto.

Analogamente, nella tavola del PATI di Ponte Nelle Alpi, il progetto è rappresentato in forma ideogrammatica come viabilità di progetto extraprovinciale (art. 81 delle NTA del PATI).


L'art. 81 delle NTA (Viabilità di connessione extraprovinciale) "prevede la prosecuzione del raccordo autostradale esistente, dalla località Pian di Vedoia fino al confine comunale con Longarone" con un tracciato "indicativo" che dovrà "essere adeguatamente valutato in sede di progettazione preliminare e definitiva, sentito il parere vincolante del Comune".

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Tra le prescrizioni indicate si richiamano le seguenti:

- “- *garantire la minore compromissione della zona dell'alveo del Piave,*
 - *garantire l'adeguato e sicuro deflusso del rio dei Frari e dello stesso Piave,*
 - *prevedere idonee azioni di mitigazione degli impatti e conseguenti azioni compensative*
- [...]
- *garantire una elevata qualità architettonica delle opere infrastrutturali, in grado di assicurare il migliore inserimento nel paesaggio,*
 - *utilizzare materiali atti a ridurre la presenza di polveri sottili inquinanti e di biossido di azoto (es. asfalti fotocatalitici),*
 - *mettere in atto tutte le migliori tecniche, magisteri, soluzioni, accorgimenti, idonei al fine di ridurre gli impatti, le ricadute e gli effetti sull'ambiente (es. reti e vasche di raccolta dei liquidi inquinanti, sottopassi per l'accesso al Piave, ecc...).”*

Stante tale previsione, il tracciato di progetto soddisfa, in termini localizzativi, la previsione del PATI, mentre, per quanto riguarda citate prescrizioni previste dalle NTA, le indicazioni sono coerenti con le finalità assunte nel presente SIA.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

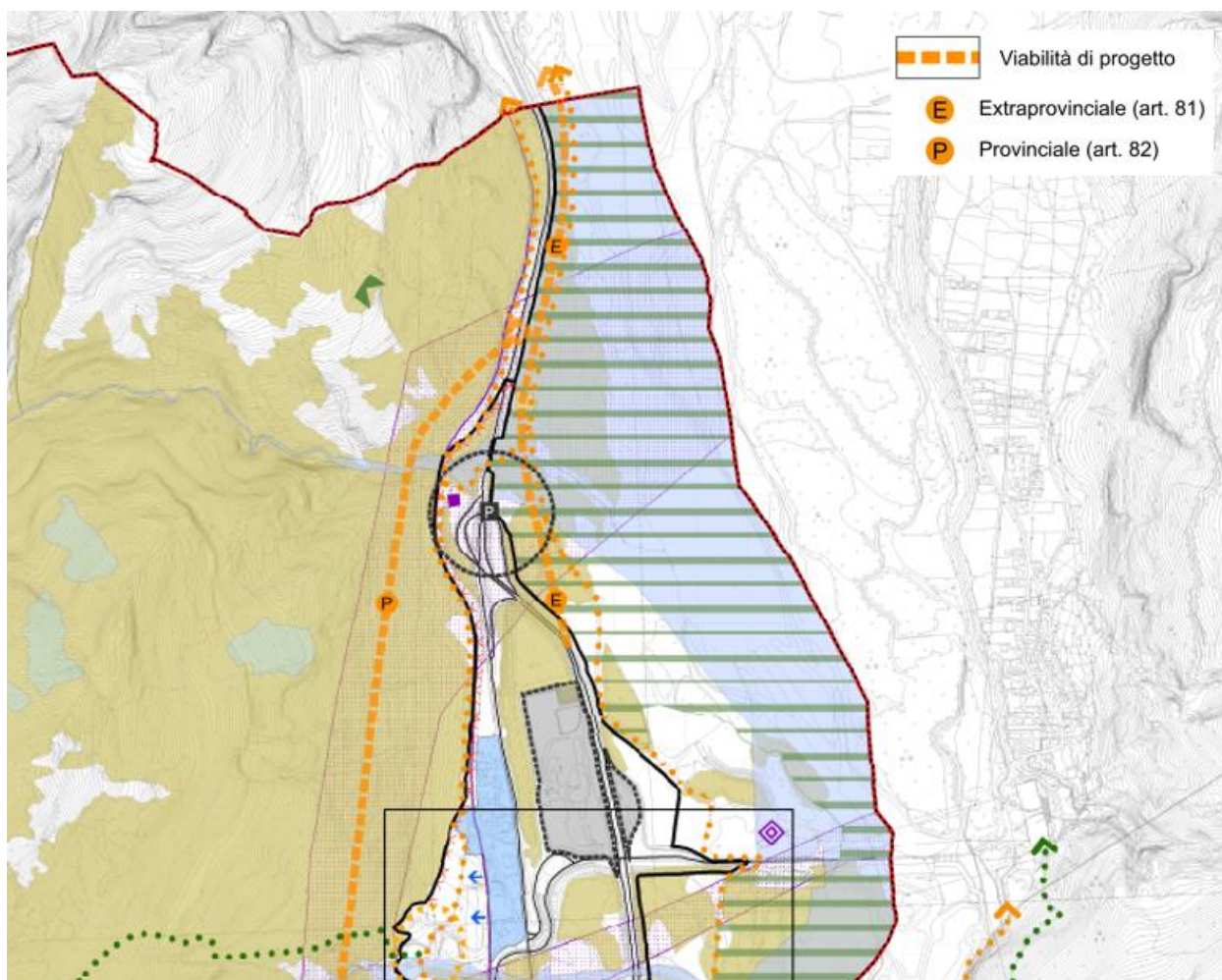



Figura 5-8: P.A.T.I. di Ponte Nelle Alpi, stalcio della tavola 4-1 "Carta della Trasformabilità".

5.3.3 CONSIDERAZIONI COMPLESSIVE

A seguire si riportano i risultati standardizzati, presentati nei paragrafi precedenti, ottenuti sul tracciato complessivo di intervento.

L'opzione zero presenta vantaggi connessi alle minori ricadute sulle matrici ambientali: beni storico-culturali situati entro 1 km (indicatore I1.1.a), sottrazione di superficie naturale e seminaturale (indicatore I2.2.a), aree protette, aree naturali minori e Siti Natura 2000 attraversati (indicatore I4.1.a) (biotopo "Risorgive del Piave"), interessamento di aree con vincolo idrogeologico (indicatore I5.3.a) e con pericolosità idraulica P3 (indicatore I5.3.b); si tratta di un risultato in buona parte atteso e scontato dal momento che è associato ad una infrastruttura esistente, ma che implica il permanere della criticità di fondo posta alla base della iniziativa progettuale, che consiste proprio nel sottrarre alla S.S.51 (opzione zero) il traffico di attraversamento.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

Per gli altri indicatori (I4.1.b: Estensione (superficie) di aree naturali protette e della Rete Natura 2000 situate entro 1 km dal tracciato, I5.1: Numero di edifici residenziali presenti entro 250 m dal tracciato e I6.1: Coerenza del tracciato di progetto con le previsioni dei PATI) il risultato migliore è atteso con il tracciato di progetto.

Tabella 5-2 Risultati riferiti agli indicatori relativi agli obiettivi di sostenibilità per il tracciato di progetto e l'opzione zero.

Obiettivi specifici	Indicatori	Opzione "0"	Tracciato di progetto
1.1.	I1.1.a: Numero di beni storico-culturale vincolati presenti entro 1 km dal tracciato (art. 10, D.Lgs 42/2004)	1,000	0,000
1.2	I1.2.a: Estensione di aree di interesse paesaggistico presenti entro 1 km dal tracciato (Art. 136, D.Lgs 42/2004 e Art. 134 D.Lgs. n. 42/2004)	-	-
2.2	I2.2.a: Superficie naturale e seminaturale sottratta	1,000	0,000
	I2.2.b: Superficie di suolo agricolo sottratta (= Territori agricoli , tutte le voci)	-	-
4.1	I4.1.a: Estensione (lunghezza) di aree naturali protette e della Rete Natura 2000 attraversate dal tracciato	1,000	0,000
	I4.1.b: Estensione (superficie) di aree naturali protette e della Rete Natura 2000 situate entro 1 km dal tracciato	0,000	1,000
5.1	I5.1: Numero di edifici residenziali presenti entro 250 m dal tracciato	0,000	1,000
5.3	I5.3.a: lunghezza di tracciato in aree con vincolo idrogeologico (aree vincolate ai sensi del D.R. n. 1775/33)	1,000	0,000
	I5.3.b: estensione delle aree con pericolosità idraulica P3 interferite dal tracciato (Pericolosità idraulica P3)	1,000	0,000

Per quanto riguarda gli indicatori per i quali si attendono risultati migliori nel caso della opzione zero, l'analisi può essere maggiormente focalizzata in relazione al tratto per il quale sono previste le due soluzioni alternative al tracciato di progetto.

Così facendo, emerge quanto riportato nella tabella seguente in cui sono riportati i risultati dell'intero core set di indicatori ottenuti per tutte le alternative esaminate e riferiti al solo tratto in cui sono presenti le due soluzioni alternative AP-2 e AP-3.


S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone		
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	Studio di Impatto Ambientale <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	


Tabella 5-3 Risultati degli indicatori relativi agli obiettivi di sostenibilità per tutte le alternative considerate, riferiti al solo tratto in cui sono presenti le due soluzioni alternative AP-2 e AP-3.

Obiettivi specifici	Indicatori	Opzione "0"	Tracciato di progetto	AP-2 (monte)	AP-3 (Piave)
1.1.	I1.1.a: Numero di beni storico-culturale vincolati presenti entro 1 km dal tracciato (art. 10, D.Lgs 42/2004)	1,000	1,000	1,000	1,000
1.2	I1.2.a: Estensione di aree di interesse paesaggistico presenti entro 1 km dal tracciato (Art. 136, D.Lgs 42/2004 e Art. 134 D.Lgs. n. 42/2004)	-	-	-	-
2.2	I2.2.a: Superficie naturale e seminaturale sottratta	1,000	0,036	0,000	0,219
	I2.2.b: Superficie di suolo agricolo sottratta (= Territori agricoli , tutte le voci)	-	-	-	-
4.1	I4.1.a: Estensione (lunghezza) di aree naturali protette e della Rete Natura 2000 attraversate dal tracciato	1,000	0,356	0,364	0,000
	I4.1.b: Estensione (superficie) di aree naturali protette e della Rete Natura 2000 situate entro 1 km dal tracciato	0,000	0,003	1,000	0,022
5.1	I5.1: Numero di edifici residenziali presenti entro 250 m dal tracciato	0,000	0,308	0,185	1,000
5.3	I5.3.a: lunghezza di tracciato in aree con vincolo idrogeologico (aree vincolate ai sensi del D.R. n. 1775/33)	1,000	0,000	0,119	0,593
	I5.3.b: estensione delle aree con pericolosità idraulica P3 interferite dal tracciato (Pericolosità idraulica P3)	0,000	0,799	0,083	1,000

Nell'ottica del superamento delle criticità poste alla base della iniziativa, vale a dire escludendo l'opzione zero, le soluzioni di progetto, AP-2 e AP-3 presentano vantaggi differenziati che, se esaminati nel dettaglio portano alla scelta del tracciato di progetto come più sostenibile.

Escludendo gli indicatori per i quali si ottengono risultati omogenei oppure nessun risultato, emerge che:

- I2.2.a: Superficie naturale e seminaturale sottratta: a parte l'opzione zero, il miglior risultato è ottenuto con il tracciato di progetto.
- I5.1: Numero di edifici residenziali presenti entro 250 m dal tracciato: il risultato migliore si ottiene con la soluzione AP-3 che però è molto spostata verso il corso del Piave; per il resto, il risultato migliore è ottenuto dalla soluzione di progetto.

S.S. 51 "Alemagna" – Variante di Longarone Progetto di Fattibilità Tecnico Economica		
VE-407	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte III – Inquadramento programmatico e studio delle alternative - Relazione</i>	

- **I5.3.b: estensione delle aree con pericolosità idraulica P3 interferite dal tracciato (Pericolosità idraulica P3): il risultato migliore è ottenuto con la soluzione AP-3 che però è molto spostata verso il corso del Piave; successivamente il risultato migliore è ottenuto dalla soluzione di progetto.**

Per quanto riguarda gli indicatori I4.1.a e I4.1.b (lunghezza ed estensione di aree naturali protette e della Rete Natura 2000 attraversate dal tracciato e presenti entro 1 km), il tracciato di progetto presenta invece risultati intermedi che lo collocano generalmente tra l'opzione zero e la soluzione AP-2 (a monte).

Nel quadro complessivo delle criticità e, di conseguenza delle priorità da perseguire con il progetto, è evidente che l'obiettivo di scaricare l'infrastruttura attuale dal traffico di attraversamento comporta un aumento della sicurezza, una riduzione degli effetti acustici e sull'atmosfera determinati dalle emissioni dei veicoli e, in sostanza, un minore impatto sulla salute umana. In questo senso, quindi, si ritiene particolarmente importante il risultato relativo all'indicatore che riguarda la presenza di edifici (ricettori) prossimi al tracciato per il quale, se si esclude la soluzione AP-3, nettamente spostata verso l'alveo del Piave, il risultato migliore si ottiene con il tracciato di progetto.

5.4 SCELTA DELLA SOLUZIONE DI PROGETTO

Attraverso il presente studio, il progetto in esame è stato messo a confronto con l'opzione zero (S.S.51) e con due tracciati alternativi individuati nell'ambito del Torrente Desedan. Il confronto è stato svolto in funzione degli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale definiti per il progetto (cfr. Parte I dello SIA) in corrispondenza dei quali sono stati individuati e valorizzati un core set di indicatori.

Il risultato che emerge mette in evidenza come l'opzione zero sia preferibile per una serie di obiettivi più strettamente connessi agli effetti sulle matrici ambientali quali, ad esempio, consumo di suolo mentre, la soluzione alternativa AP-3, risulta in alcuni casi preferibile proprio perché è marcatamente spostata verso l'alveo del Fiume Piave.

Ma escludendo queste due opzioni (zero e AP-2), emerge che il tracciato di progetto è migliore sotto molteplici aspetti e, in particolare, rispetto agli impatti sui ricettori prossimi al tracciato, che sono in numero sensibilmente inferiore sia rispetto alla opzione zero che alla soluzione AP-2.