

m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0028598.11-12-2017

Preghiamo di prendere visione dei documenti in allegato.

Cordiali saluti e buon lavoro.

per la segreteria di Mountain Wilderness Italia onlus

Fabio Valentini



mountainwilderness italia onlus

sede legale: viale Venezia 7, 30171 Mestre (VE)
segreteria: via Legnago 73, 41049 Sassuolo (MO)
tel. 340 2315238
e-mail info@mountainwilderness.it web www.mountainwilderness.it
posta elettronica certificata info@pec.mountainwilderness.it
c.f. 97101240154 p.iva 01936990983

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di verifica di Assoggettabilità alla VIA art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il sottoscritto FRANCO TESSADRI, in qualità di legale rappresentante dell'associazione MOUNTAIN WILDERNESS ITALIA onlus

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le seguenti osservazioni al progetto sotto indicato:

- VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' a VIA S.S. di Alemagna, variante all'abitato di San Vito di Cadore.

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI:

Aspetti ambientali (*relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali*).

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI:

- Atmosfera
- Suolo e sottosuolo
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Beni culturali e paesaggio

TESTO DELL' OSSERVAZIONE:

1) Consumo di suolo e danno paesaggistico.

Il Dlgs 104/17 allegato V, punto 1 lett.c) in attuazione della Direttiva 2014/52 UE sulla VIA, impone di considerare l'"utilizzo di suolo e territorio" che nel caso di specie appare eccessivo: circa 30.000 mq a opere finite (più i cantieri - dove è il conto preciso?) di terreno agricolo e forestale. Il sacrificio di suolo appare troppo impattante considerato che San Vito è un paese già eccessivamente edificato, con oltre il 70% di seconde case (1700 abitazioni su un totale di 2427 per 1718 abitanti - una delle percentuali più alte fra le località turistiche alpine).

Ma la sottrazione di territorio va in realtà assai oltre quella che è la pura e semplice occupazione derivante dalle opere, comportando in effetti una perdita di utilizzazione di TUTTI i prati a valle dell'abitato (dove si snoda la variante) che risulteranno tagliati in due dalla striscia di asfalto, e perderanno pertanto le loro funzioni, in particolare -ma non solo- quella paesaggistica (quel che resta, in alcuni tratti, non sarà nemmeno sufficiente alla transumanza delle pecore!). Tali prati e pascoli di fondovalle, considerati "di maggior valenza paesaggistica" (come riportato nell'art. 8 lettera f delle Norme Tecniche del PAT e art. 14 NT del PTRC Veneto) contribuiscono in modo rilevante a qualificare la configurazione del paesaggio nel territorio. La loro conservazione è elemento IMPRESCINDIBILE per il necessario mantenimento di paesaggi di interesse storico-culturale, di attività economiche importanti, di biocenosi ad elevato valore floristico-vegetazionale-faunistico e come zona di transizione e sicurezza degli abitati rispetto al rischio da incendi,



avvicinamento di selvatici, mantenimento del microclima.

La variante interrompe la storica e geografica continuità tra paese, torrente Boite ed aree contigue costituendo una sorta di muraglia pressoché invalicabile (limitando pesantemente il passaggio che potrà avvenire solo attraverso due sottopassi in località Cimitero e Via per il lago, oltre che attraverso la preesistente via Senes.

2) Emissioni in atmosfera.

Non corrisponde al vero quanto affermato a pag.13 Valutazione Preliminare Ambientale e Studio Paesaggistico: “la realizzazione dell’infrastruttura non provocherà un aumento complessivo delle emissioni in atmosfera legate agli scarichi dei veicoli”. Infatti, considerando questo intervento UNITAMENTE agli altri interventi previsti lungo la S.S. Alemagna (come impone l’allegato V punto 1 lett.b del Dlgs 104/17) e in particolare le circonvallazioni di Tai e Valle di Cadore, è lecito attendersi un aumento consistente del traffico pesante transfrontaliero di lunga percorrenza (TIR). Già ora la Valle del Boite viene scelta a preferenza dell’asse del Brennero A22 in quanto meno costosa e meno affollata. A maggior ragione lo sarà in futuro quando a seguito delle modifiche, diverrà ancora più appetibile per i camion (TGM 2010: 254 mezzi pesanti superiori a 30 q al valico di Cimabanche al km 112 dell’Alemagna, tra le provincie di Belluno e Bolzano, per la maggior parte TIR -censimento ANAS 2010-, decisamente troppi per una valle alpina turistica).

3) Fabbricati sensibili.

Sono presenti fabbricati SENSIBILI (asilo, scuole e palestra) in via Serdes in immediata adiacenza alla variante.

4) Pericolosità geologica.

La rotatoria lato Belluno è posizionata tutta in area definita nella Carta della Pericolosità Geologica a pericolosità geologica media P2. Lambisce inoltre area a dissesto franoso delimitato nella banca Dati I.F.F.I (Loc. La Scura). Situazione che esige approfondimento.

5) Pericolosità idraulica.

La variante in località Ciampes, lungo il torrente Boite, lambisce area a pericolosità idraulica moderata P1 e media P2 nella carta di pericolosità idraulica. Nella zona Ponte di Serdes la variante addirittura corre in completa adiacenza al torrente Boite, versante sinistro. Qui il Boite è esondato nel 1966, pare quindi avventato l’inserimento della nuova pesante infrastruttura costituita da galleria sfinestrata e viadotto SOPRA l’attuale via Senes e a scavalco della via Serdes. Non per nulla il tracciato di circonvallazione tuttora nel PRG e PAT prevede di evitare tale zona disegnando il percorso in galleria sulla Destra Boite (vedi planimetria delle soluzioni alternative ove il tracciato in Destra Boite è indicato come ALTERNATIVA 1). Situazioni che esigono approfondimento.

6) Area storico-culturale.

L’ Allegato V, punto 2, lettera c8) del Dlgs 104/17, impone di tenere conto delle zone di importanza storica, paesaggistica, culturale, archeologica.

Non corrisponde al vero quanto affermato nella relazione Ambientale, capitolo 7, pag. 13, punto 19 della Screening Checklist, ove si dice che “non ci sono zone di importanza storica o culturale che potrebbero essere interessate dal progetto”. Infatti sulla Destra Boite proprio di fronte al progettato viadotto Senes con relativa galleria artificiale a fronte aperto c’è la storica area della ex filanda e mulini, ove insiste un manufatto, il “lanificio Pordon”, segnalato anche dal progetto “Drau-Piave” (finanziato con fondi europei Interreg IV A Italia Austria, 2007-2010) per promuovere la



mountainwilderness italia onlus

sede legale: viale Venezia 7, 30171 Mestre (VE)
segreteria: via Legnago 73, 41049 Sassuolo (MO)
tel. 340 2315238
e-mail info@mountainwilderness.it web www.mountainwilderness.it
posta elettronica certificata info@pec.mountainwilderness.it
c.f. 97101240154 p.iva 01936990983

valorizzazione ecoturistica e urbanistica dei territori rivieraschi (vedi sito draupiaive.it). Tutta detta area non solo deve essere conservata, ma è suscettibile di valorizzazione con l'inserimento di percorsi paesaggistici/culturali in continuità con l'area dei prati stabili di cui sopra (pista ciclabile, ippovia, museo delle tradizioni popolari, ecc). Tale vocazione risulta gravemente pregiudicata dalla pesantissima incombente presenza del progettato viadotto e galleria.

7) Effetti su fauna selvatica.

Tutti i prati interessati dalla variante, compresi tra il torrente Boite e l'abitato, sono frequentati da ungulati, in particolare cervi e caprioli, per il pascolo. Detti prati fanno da zona di intescambio tra zona Sic Pelmo a Sud e zona SIC/ZPS Antelao a Nord. La variante interrompe il passaggio, non sono previsti sottopassi per fauna. E' lecito prevedere un aumento degli incidenti con fauna selvatica che attraverserà la strada (attualmente, in provincia di Belluno, la media è di un investimento al giorno).

Manca un'analisi dei flussi di traffico che giustificerebbero la costruzione della variante. Il TGM praticamente si dimezza in bassa stagione.

Esempio (dati ANAS al km 96,400 Acquabona, tra S.Vito e Cortina):

sabato 13/8/2016 (giorno di punta del 3°trimestre) = 15.240 veicoli/giorno

venerdì 23/10/2015 (giorno di punta 4°trimestre) = 7.154 veicoli/giorno

sabato 20/8/2016 (ora di punta 3°trimestre, tra le 11 e le 12) = 1.247 veicoli/ora

domenica 01/11/2015 (ora di punta 4°trimestre, tra le 16 e le 17) = 640 veicoli/ora

Una puntuale analisi (flussi per giorni, ore, provenienze) dimostrerebbe a nostro avviso che le cosiddette code si producono solo in periodi assai limitati e in giorni ed ore precisi.

Quanto all'incidentalità nel tratto di centro paese interessato, se (come evidenziato nella Relazione Generale non tecnica al punto 6.5) essa è dovuta a "restringimenti di carreggiata, carenza di marciapiedi, numerose intersezioni viarie", è evidente che si potrebbe ricorrere a soluzioni funzionali e non strutturali assai meno impattanti quali: costruzione di marciapiedi e sottopassi pedonali, eliminazione dei parcheggi lungo la carreggiata, limite di velocità a 30 km/h, segnalazioni luminose ecc.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it)

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - Fotoinserimento strada

il dichiarante

Sassuolo, 8 dicembre 2017

