

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti  
sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

Giovanna Deppi

Il/La Sottoscritto/a Portavoce incaricato ad hoc dalle Associazioni : CIPRA Italia, WWF Terre del Piave,

in qualità di ~~legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione~~ Mountain Wilderness,

LIBERA Cadore, Comit. PerAltreStrade, gr. Parco del Cadore, ITALIA NOSTRA Belluno, Ecoistituto Veneto A.Lange

*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)* con sede in Domegge di Cadore (BL) in v. Trieste 24, 320

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato  
 Progetto, sotto indicato.

*(Barrare la casella di interesse)*

ANAS Piano Straordinario per l'Accessibilità a Cortina 2021:

\_\_\_\_\_ - Attraversamento dell'abitato di Tai

\_\_\_\_\_ . Attraversamento dell'abitato di Valle di Cadore

\_\_\_\_\_ - Variante all'abitato di S. Vito di Cadore

\_\_\_\_\_ - Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina,

*(denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA))*

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)  
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)  
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)  
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)  
 Altro *(specificare)* Aspetti progettuali : unitarietà dei diversi progetti sopra indicati

e dei corrispettivi impatti cumulativi

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera  
 Ambiente idrico  
 Suolo e sottosuolo  
 Rumore, vibrazioni, radiazioni  
 Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)  
 Salute pubblica  
 Beni culturali e paesaggio  
 Monitoraggio ambientale  
 Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

Nella/e pagina/e a seguire, : **TESTO DELL' OSSERVAZIONE**

L' ANAS, in occasione dei Mondiali di Sci Alpino previsti a Cortina d' Ampezzo per febbraio 2021 e in ottemperanza alla specifica indicazione dell'art. 61 del Decreto Legge n.50 del 23 aprile scorso, ha elaborato il "Piano Straordinario" di cui all'oggetto, peraltro costituito unicamente da una serie di progetti di Varianti - tra le quali ben tre circonvallazioni - della viabilità lungo la S.S. 51 di Alemagna nel tratto tra Longarone e Cortina per un impegno di circa 172 milioni.

Attualmente i progetti proposti delle Varianti di Tai di Cadore, Valle di Cadore, San Vito di Cadore e Cortina (che nel complesso modificano gran parte del tratto cadorino più interno della direttrice Alemagna) sono in fase di esame presso codesto ministero per la "verifica di assoggettamento a VIA"; leggermente posticipati a quelli, sono in fase di esame anche i progetti dei due insiemi di interventi nelle traverse urbane di Longarone e di Castellavazzo, nel tratto più meridionale e di fondovalle della stessa SS 51.

Nella "verifica di assoggettamento a VIA" ora in corso, tutti questi interventi sono presi in considerazione, come caratteristiche di intervento e per possibilità di impatti, ciascuno singolarmente e separatamente da tutti gli altri, ciascuno con riferimento alla sua singola scala locale; altrettanto separata e singola sarebbe, nel caso di assoggettamento, la eventuale valutazione d'impatto dell'uno o dell'altro di questi progetti.

Se gli interventi più meridionali, di Longarone e di Castellavazzo, adeguando la sede esistente, semplicemente migliorano la funzionalità del tracciato esistente riducendone alcune puntuali criticità, non si può non riconoscere che invece l'insieme degli altri progetti viene a costituire, per reciproca sinergia, non solo di fatto ma anche nell'impostazione di principio, una importante innovazione strategica nell'infrastruttura più importante dell'area cadorina più montana (il sistema della valle del Boite e dell'Ampezzano), con potenziali effetti di significativo potenziamento, rispetto allo stato attuale, della capacità e delle prestazioni dell'intero tratto di tale strada, e quindi del ruolo di tale strada nel più vasto territorio e della sua attrattività di traffico anche nel lungo periodo, e conseguentemente dei potenziali impatti.

In concreto gli interventi proposti nel tratto della Val Boite, redatti tutti dalla stessa mano progettista, e tutti di importante variante di tracciato e di tipologia (in nuova galleria con imbocchi in area urbana o nuovi tratti lungo e in attraversamento al fiume Boite, e comunque sempre contigui alle aree urbanizzate) già di per sè, anche singolarmente, risultano particolarmente delicati con rischi di impatti atmosferici, acustici, paesaggistici, idrogeologici significativi che richiedono quindi una adeguata Valutazione (quindi con procedura completa di VIA, come abbiamo già segnalato con puntuali Osservazioni la Ministero dell'Ambiente).

Ma essi nel loro insieme possono anche innescare, come effetto cumulativo, dinamiche di aumenti di traffico lungo l'intera direttrice e persino nelle ulteriori direttrici transvallive su e oltre i diversi passi dolomitici, e quindi nell'intera area di tutela ambientale e paesaggistica recentemente riconosciuta patrimonio UNESCO.

Questo tipo di rischio di impatti sinergici, cumulativi di larga scala e di lungo periodo (che sia la normativa comunitaria che quelle nazionale prescrivono che vengano attentamente valutati) chiede quindi una considerazione, uno studio di impatto e una valutazione unitaria, del tutto impossibile considerando e valutando gli effetti ambientali separatamente e individualmente di ciascun singolo pezzetto di per sè solo.

Per di più, nell'orizzonte dei progetti portati alla discussione, manca proprio il progetto più importante, quello della zona franosa tra S.Vito e Cortina, che sarebbe invece il più urgente da definire, perché notoriamente (anche per l'opinione pubblica nazionale) causa di ormai

sistematiche e pericolose interruzioni ad ogni evento meteorologico appena più forte di quelli ordinari; e di tale intervento nulla ancora risulta a fondo studiato, e men che meno optato, tra le diverse soluzioni possibili (variante di tracciato sull'altro versante vallivo -molto stabile e sicuro-, oppure viadotto o galleria superficiale o naturale) malgrado sia un intervento che verrebbe inevitabilmente a integrarsi con i tratti di interventi adiacenti (varianti di San Vito e di Cortina; le cui soluzioni potrebbero quindi riceverne effetti che potrebbero essere positivi o negativi, secondo la soluzione che verrà prescelta-, e quindi esserne a loro volta condizionate nella scelta progettuale).

Ma tale condizioni di assoluta mancanza di ogni minima indicazione anche solo di massima per tale tratto, malgrado la sua stretta contiguità con gli altri due, è del tutto contraria non solo al buon senso ma anche alle indicazioni di normativa (che per ogni intervento portato a valutazione e approvazione chiede sia già orientativamente definita la modalità di interventi dei tratti immediatamente adiacenti, Circolare Ministro Ambiente 7 ottobre 1996 n GAB 96/15208).

Tenuto conto del numero e della portata degli interventi previsti sinora proposti, che vengono a incidere complessivamente su 52 chilometri di strada in area particolarmente sensibile, le sottoscritte associazioni ritengono incongruo, pericoloso e illegittimo lo spezzettamento ('salami slicing' come viene chiamato in Parlamento Europeo) in piccoli pezzi di un progetto più ampio, che produce effetti cumulativi di insieme con effetti moltiplicatori che sfuggono a valutazioni meramente locali, e chiedono che l'intera strategia e programma di interventi venga valutato anche nella sua globalità.

A questo proposito sottolineano in particolare che la S.S. 51 di Alemagna nei tratti interessati corre sul fondovalle ai piedi dei siti Dolomiti Unesco, in zone di alto valore paesaggistico e a comprovata vocazione turistica.

La VIA unificata permetterebbe di apprezzare alcuni effetti di sistema che altrimenti sfuggirebbero all'esame: ad esempio, ma non solo, l'effetto complessivo delle modifiche sui flussi di traffico sia turistico che pesante di transito.

Già ora la Valle del Boite è percorsa da camion (provenienza/destinazione valico del Brennero e/o Prato Drava ) che effettuano trasporti internazionali a lunga percorrenza e che preferiscono questa alternativa alla trafficata e più costosa A22. E' lecito attendersi che detto traffico col "miglioramento" della viabilità sia destinato ad aumentare, col rischio di trasformare la S.S.51 in una camionale con tutti gli effetti sull'ambiente e sulla qualità della vita che questo comporta.

Obiettivo della richiesta che avanziamo è quindi di assicurare che piani, programmi e interventi siano coerenti e contribuiscano alle condizioni di uno sviluppo sostenibile, attraverso la valutazione approfondita valutazione di costi e benefici.

Chiedono, quindi, in dettaglio:

1. che venga fatta la VIA per tutti gli interventi parziali sinora proposti per il tratto lungo la Valle Boite (varianti di Tai, di Valle, di San Vito e di Cortina d'Ampezzo);
2. che la VIA sia unificata;
3. che questi insieme di progetti comprenda anche l'indicazione di massima dell'intervento nel tratto tra San Vito e Cortina, il più urgente e difficile;

4. che con un livello tecnicamente adeguato la VIA affronti il tema degli effetti di attrazione / induzione di nuovo traffico di turismo motorizzato di passo sull'intera rete di viabilità montana così come di nuovo traffico merci di attraversamento transvallivo sull'intera direttrice, in confronto / comparazione di attrattività / sostenibilità con un diverso modello turistico e con i vari itinerari alternativi (a est come ovest, autostradali o meno).

- 
5. Si propone infine di riconoscere che, per il tipo di interventi proposti lungo la Valle del Boite (tutti in impegnativa Variante fuori sede; in galleria e/o lungo fiume), nei tempi disponibili entro la scadenza imposta per tutti gli interventi programmati per i Campionati Mondiali .... del 2020 (consegna delle opere finite funzionali e collaudate entro il 31 dicembre 2019), risulta realisticamente impraticabile una corretta ed appropriata sequenza completa di valutazione ambientale, successiva definizione progettuale definitiva di tali interventi, e completa realizzazione a regola d'arte (con consegna e collaudo) di quanto, alla fine delle procedure in corso, risulterà compatibile e approvato.

Al riguardo, si ricorda che, secondo quanto indicato nel Decreto Legge 23 aprile 2017 n 50, il Piano straordinario, che doveva comprendere solo 'interventi di adeguamento della viabilità', doveva essere portato alle Conferenze di approvazione dei progetti entro 60+45 giorni dall'emanazione del Decreto Legge stesso, ovvero entro il 6 agosto; invece ormai inizia l'anno 2018 mentre dobbiamo ancora decidere, su ciascuno di questi progetti, se fare o no la VIA (Valutazione di Impatto Ambientale, per noi ineludibile a termini di legge, per tutte le Osservazioni di concreta possibilità di significativi impatti ambientali necessariamente da valutare a fondo, che abbiamo già presentato al Ministero dell'Ambiente).

Si riconosca quindi, con realismo e prudenza, tale situazione, e si proceda quindi, con tutto il necessario livello di responsabilità, adeguatezza e completezza tecnica -sinora invece del tutto insoddisfacente-, nello studiare e valutare nel complesso le ipotesi di interventi di fondo per l'intera direttrice, ma al di fuori dei tempi strettissimi ed emergenziali delle azioni pro Mondiali 2020; e per questa scadenza, invece, si rimoduli un programma a breve di interventi, più limitati semplici e praticabili (ma potenzialmente molto funzionali e spesso risolutivi) di adeguamento in sede; interventi fisici (come appropriatamente proposto per i tratti di Longarone e di Castellavazzo) ma anche di regolazione circolatoria e più in generale di regolazione del traffico lungo le tratte urbane e sull'intera direttrice (eventualmente con disposizioni anche transitorie per il solo periodo interessato dai Mondiali).

