

Il Commissario per l'individuazione, progettazione e tempestiva esecuzione delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 (art.61, comma 13, D.L. n.50/2017, come modificato dalla Legge di conversione n. 96 del 21 giugno 2017)

Il Commissario per l'individuazione, progettazione e tempestiva esecuzione delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 (art. 61, comma 13, D.L. n. 50/2017, come modificato dalla Legge di conversione n. 96 del 21 giugno 2017)

USCITA
PROT. n° 10
ROMA 29. 01. 2018

Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
DGsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it
CTVA@pec.minambiente.it

Oggetto: Piano degli interventi di adeguamento della viabilità statale in provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021.

Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA relativa al Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021-S.S. 51 "di Alemagna".

Conferenze di servizi decisorie – Interventi relativi a: attraversamento dell'abitato di Tai di Cadore, attraversamento dell'abitato di San Vito di Cadore, attraversamento dell'abitato di Valle di Cadore e miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina.

Si trasmettono le richieste controdeduzioni, in formato tabellare, alle osservazioni formulate nel corso delle istruttorie relative procedimenti sopra menzionati.

Si resta a disposizione per ulteriori delucidazioni e si inviano cordiali saluti.

Il Commissario
Prof. Ennio Cascetta



PIANO STRAORDINARIO PER L'ACCESSIBILITA' A CORTINA 2021

Intervento: **Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina**

Codice: **MSVE14D1728**

Osservazione DVA-2017-0028611 - Sub 1: Studio Rinaldo S.r.l.	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>1.1 - Pag. 14 Gli studi ambientali a corredo del progetto sono stati redatti con una superficialità che lascia francamente sconcertati: una compilazione scolastica a tavolino di norme, senza l'evidenza di un sopralluogo, una fotografia, un fotoinserimento, un rendering o una qualunque altra cosa che indichi l'effettuata valutazione degli impatti della nuova viabilità, che involuppa, con pochi metri di distanza, uno stabile con appartamenti, in un'area verde di grande pregio ambientale.</p>	<p><i>Come si potrà osservare tra i documenti allegati al progetto, in particolare, gli elaborati</i> 97-MSVE14D1728-T01IA10AMBCT01 102-MSVE14D1728-T01IA10AMBCT01 103-MSVE14D1728-T01IA10AMBCT01 104-MSVE14D1728-T01IA10AMBCT01 <i>si riportano una serie di fotoinserimenti. Detto questo si sottolinea come nelle aree considerate sono stati effettuati diversi sopralluoghi e rilievi, quindi tale osservazione è priva di ogni significato.</i> <i>Circa l'utilizzo dell'aggettivo grande per definire il pregio ambientale dell'area nei pressi del Condominio Crignes, non si riscontra, dall'esame dei piani territoriali ai diversi livelli e delle forme ambientali vigenti, il cenno all'esistenza di particolari valenze rispetto al circostante territorio di Cortina. Come ampiamente illustrato alla pagina 73 dello Studio Ambientale Preliminare (93-MSVE14D1728-T01IA00AMBRE01), l'ambito di interesse del Condominio Crignes rientra, come del resto tutto il territorio del Comune di Cortina d'Ampezzo, in un'area di notevole interesse pubblico (D.lgs. 42/2004 e s.m.i. art. 136).</i> <i>Inoltre, gli interventi interessano un'area boscata (comma g) art. 142 D.lgs. 42/2004 e s.m.i.) che rientra all'interno della fascia dei 150 m del Torrente Boite (comma c) art. 142 D.lgs. 42/2004 e s.m.i.).</i></p>
<p>1.2 - Pag. 15 Le scarse analisi effettuate, inoltre, hanno evidenziato un tracciato diverso da quello di progetto, che ignora totalmente il tratto a ridosso del condominio Crignes, senza sia stato effettuato un censimento delle centinaia di alberi che verrebbero abbattuti nella fascia di rispetto del Boite. Sorprende che non sia stato proposto alcun intervento, di mitigazione o compensazione degli evidenti impatti che l'opera andrebbe a provocare. Che le analisi non effettuano neppure un censimento delle centinaia di alberi che verrebbero abbattuti nella fascia di rispetto del Boite.</p>	<p><i>Nello Studio Ambientale Preliminare (elaborato 93-MSVE14D1728-T01IA10AMBCT01) e nel resto della documentazione trasmessa si fa riferimento esclusivo al tracciato di progetto, quindi si ignora a cosa si riferisca tale affermazione.</i> <i>Gli interventi di compensazione relativi alla riduzione della superficie forestale saranno definiti nell'ambito della stessa autorizzazione di cui all'Art. 15 della L.R. 52/78 e dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 42/2004. In ogni caso le valutazioni effettuate in tal senso, pur qualificando le caratteristiche strutturali, di composizione specifica e di densità della formazione forestale, si riferiscono alla estensione superficiale dell'area boscata e non al numero di piante o ai singoli individui arborei non essendo presenti all'interno dell'area alberi di interesse monumentale. Relativamente agli interventi di mitigazione si prevedono, come illustrato nell'elaborato "Interventi di Mitigazione (95-MSVE14D1728-T01IA00AMBPP01)": l'installazione di barriere fonoassorbenti; la messa a dimora di filari arboreo arbustivi di specie autoctone al fine di mascherare l'opera e</i></p>

Osservazione DVA-2017-0028611 - Sub 1: Studio Rinaldo S.r.l.	
Subosservazione	Controdeduzione
	<i>la creazione di ecodotti per consentire il transito della fauna selvatica.</i>

Osservazione DVA-2017-0028611 - Sub 2: Studio avv. Bianchini & altri	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>2.1 - pag. 18 Le analisi non effettuano neppure un censimento delle centinaia di alberi che verrebbero abbattuti nella fascia di rispetto del Boite</p>	<p><i>Gli interventi di compensazione relativi alla riduzione della superficie forestale saranno definiti nell'ambito dell'autorizzazione di cui all'art. 15 della L.R. 52/78 e dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 42/2004. In ogni caso le valutazioni effettuate in tal senso, pur qualificando le caratteristiche strutturali, di composizione specifica e di densità della formazione forestale, si riferiscono alla estensione superficiale dell'area boscata e non al numero di piante o ai singoli individui arborei non essendo presenti all'interno dell'area alberi di interesse monumentale.</i></p>
<p>2.2 - pag. 18 Non sono previsti nel progetto interventi di mitigazione e/o compensazione degli evidenti impatti che l'opera andrebbe a provocare sotto il profilo ambientale in un'area di grande pregio</p>	<p><i>Relativamente agli interventi di mitigazione si prevedono, come illustrato nell'elaborato "Interventi di Mitigazione (95-MSVE14D1728-T01IA00AMBPP01)": l'installazione di barriere fonoassorbenti; la messa a dimora di filari arboreo arbustivi di specie autoctone al fine di mascherare l'opera e la creazione di ecodotti per consentire il transito della fauna selvatica.</i></p>
<p>2.3 - pag. 26 L'intervento viene riduttivamente qualificato nella Relazione Ambientale allegata al progetto (pag. 3) come semplice "modifica e adeguamento di una strada esistente", con conseguente applicazione dell'art. 6, comma 9, D. Lgs. 152/2006 che rimette al Ministero competente la valutazione di una eventuale VIA. In realtà si tratta della realizzazione ex novo di una strada extraurbana di tipo C2, per la quale è sicuramente necessaria la VIA ai sensi dell'art 6 D. Lgs. 152/2006</p>	<p><i>Con riferimento al D. Lgs. 152/2006 ss.mm.ii., aggiornato dal recente D. Lgs. 104/2017, il presente progetto è inquadrato nell'ambito delle opere di cui all'allegato II-bis punto 2 lettera c) "strade extraurbane secondarie di interesse nazionale" e pertanto rientra tra le categoria di progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza statale. Pertanto la procedura in itinere risulta perfettamente coerente alla vigente normativa</i></p>
<p>2.4 - pag. 27 Sia la già citata Delibera Consiliare del Comune di Cortina n. 23 del 4 settembre 2017, sia tutto l'apparato del progetto ANAS, ignorano la necessità della valutazione di incidenza ambientale (VINCA) di cui all'art. 5 D.P.R. 357/97 e alla Direttiva Europea n. 92/43/CEE. Sennonchè, come stabilito dalla Regione Veneto nella DGRV 2299/ 14 (che disciplina le modalità operative della VINCA),</p>	<p><i>Ai fini di ottemperare agli obblighi previsti dalla vigente normativa si proceduto, secondo quanto previsto dall'allegato A - paragrafo 2.2. della D.G.R. 2299/2014, alla redazione della Dichiarazione di non necessita della V.Inc.A. (elaborato 94-MSVE14D1728-T01IA00AMBRE02) cui risulta allegata la prevista relazione illustrativa.</i></p>

Osservazione DVA-2017-0028611 - Sub 2: Studio avv. Bianchini & altri	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>la VINCA è necessaria per gli interventi che possono avere incidenze significative sui siti Natura 2000, indipendentemente dalla effettiva collocazione geografica degli interventi. Poiché nella specie la zona interessata dal progetto è adiacente ai siti di Natura 2000 si imponeva e si impone l'assoggettamento del progetto stesso alla procedura di VINCA.</p>	
<p>2.5 - pag. 27 Le note di sintesi della Relazione Paesaggistica del Progetto Definitivo si concludono affermando che "l'intervento non interessa aree soggette a vincolo idrogeologico". L'affermazione è veramente sorprendente perché l'area in cui si trova il Condominio (v. relazioni Colleselli e Rinaldo) è classificata a rischio idrogeologico medio e, a monte, si trova un'estesa area a rischio idrogeologico elevato con dissesti franosi (tavola 8 PAI). Doveva (e deve), pertanto, essere prestata una particolare attenzione agli aspetti progettuali dell'intervento in quanto ai sensi degli artt. 8 e 11 delle NTA del PAI è vietato eseguire scavi o abbassamenti del piano di campagna in grado di compromettere la stabilità delle fondazioni degli argini ovvero dei versanti soggetti a fenomeni franosi.</p>	<p><i>Si ricorda preliminarmente che il vincolo idrogeologico e il rischio idrogeologico introdotto dal P.A.I. hanno un significato completamente diverso.</i></p> <p><i>Le aree sottoposte a vincolo idrogeologico, ai sensi del R.D. del 30.12.1923 n. 3267 e del suo regolamento di attuazione R.D. 1126/1926, sono state definite dall'Amministrazione Forestale e, come indicato dall'art. 6 "Per i terreni vincolati la trasformazione dei boschi in altre qualità di coltura e la trasformazione di terreni saldi in terreni soggetti a periodica lavorazione sono subordinate ad autorizzazione nel comitato forestale e alle modalità da esso prescritte, caso per caso, allo scopo di prevenire i danni di cui all'art. 1".</i></p> <p><i>L'area indagata, come del resto tutto il centro urbano di Cortina d'Ampezzo, non è sottoposta a Vincolo Idrogeologico come si evince dalla Tavola C1 del P.A.T. del Comune di Cortina (vedi pag. 53-54 della Studio Ambientale Preliminare elaborato 93-MSVE14D1728-T01IA00AMBRE02).</i></p> <p><i>Per quanto riguarda le zone sottoposte a rischio idrogeologico il P.A.I. individua, appunto, delle aree a rischio e fissa delle norme rispetto alla realizzazione di interventi che, come specifica l'art. 11 delle N.d.A. del P.A.I. al comma 3, prevedono per le aree a media pericolosità quanto segue:</i></p> <p><i>"Nelle aree classificate a pericolosità media P2 la pianificazione urbanistica e territoriale può prevedere:</i></p> <p><i>a. nuove zone di espansione per infrastrutture stradali, ferroviarie e servizi che non prevedano la realizzazione di volumetrie edilizie, purché ne sia segnalata la condizione di pericolosità e tengano conto dei possibili livelli idrometrici conseguenti alla piena di riferimento;</i></p> <p><i>... (omissis)".</i></p> <p><i>In conclusione si ritiene che l'intervento in progetto sia compatibile con le specifiche normative vigenti in materia.</i></p>
<p>2.6 - pag. 27 Nelle note di sintesi della Relazione Paesaggistica si precisa che la documentazione necessaria per l'Autorizzazione Paesaggistica si svilupperà con il Progetto Definitivo. La previsione è del tutto illogica perché la Relazione che la contiene fa essa stessa parte di un progetto (quello</p>	<p><i>La relazione paesaggistica risulta allegata al progetto Definitivo (elaborato 95-MSVE14D1728-T01IA00AMBRE02) ed è stata trasmessa al Ministero dell'Ambiente e accessibile al pubblico.</i></p>

Osservazione DVA-2017-0028611 - Sub 2: Studio avv. Bianchini & altri	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>predisposto all'ANAS e che dovrebbe essere approvato dalla Conferenza dei servizi) che già si autoqualifica come progetto definitivo. Né si dica che la valutazione di ordine paesaggistico non era necessaria. Non lo si dica perché l'art. 142 D. Lgs. 42/2004 pone un vincolo paesaggistico su fiumi e torrenti e sulle relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna e l'intervento di cui trattasi è a distanza inferiore dal Boite, che è inserito nell'Elenco della Regione Veneto dei corsi d'acqua interessati dal vincolo paesaggistico.</p>	

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>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)</p>	<p><i>Secondo quanto previsto dalla vigente normativa si è avviata la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA per tutti gli interventi citati.</i></p> <p><i>Nelle more delle risultanze di tale procedura, si evidenzia che gli studi preliminari ambientali, condotti secondo quanto previsto dalla normativa, dalla letteratura tecnica e sulla base delle competenze specifiche dei diversi gruppi di progettazione si possa ritenere, per tutti gli interventi - in relazione ai risultati delle analisi ambientali - che i progetti, sulla base degli elementi esaminati di cui all'allegato V del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., siano da escludere dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).</i></p>
<p>2. che la VIA sia unificata</p>	<p><i>Le varianti in esame sono motivate dalla risoluzione di criticità, in termini di incremento della sicurezza della circolazione, puntuali ben definite sul tracciato esistente della S.S. 51 ed hanno, come effetto secondario - ma sicuramente non meno importante - il miglioramento degli standard qualitativi di vita per le comunità interessate dalle varianti stesse.</i></p> <p><i>Gli interventi considerati sono i seguenti:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>num. 9 "Attraversamento dell'abitato di Tai di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 1.124,770 ml</i> - <i>num. 11 "Attraversamento dell'abitato di Valle di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato ha uno sviluppo complessivo di 806,280 ml</i> - <i>num. 18 "Attraversamento dell'abitato, di San Vito di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 2.319,49 ml</i> - <i>num. 28 "Miglioramento della viabilità di accesso</i>

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p><i>all'abitato di Cortina", costituito dalla realizzazione di un ramo in sede separata della S.S. 51 dell'abitato, razionalizzando l'utilizzo di una tratta stradale esistente, ha uno sviluppo complessivo di 926,875 ml.</i></p> <p><i>Lo sviluppo attuale della S.S. 51 dall'inizio, lato sud, dell'intervento num. 9 al termine, lato nord, dell'intervento num. 28 (considerando in realtà la posizione all'altezza della sede stradale effettivamente ed attualmente percorribile in corrispondenza dell'area ex Stazione) è di circa 38 km.</i></p> <p><i>Si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</i></p> <p><i>Va inoltre rilevato che i quattro interventi hanno caratteristiche tecnico-funzionali e geometriche differenti ed insistono in aree con caratteristiche differenti.</i></p> <p><i>Per tale motivo si ritiene corretta l'impostazione assunta di procedere all'analisi ambientale separata dei diversi interventi</i></p>
<p>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</p>	<p><i>Va considerato che i fenomeni di instabilità dei versanti a cui è soggetto il piano viabile nel tratto indicato sono in questi ultimi anni in una fase evolutiva con eventi di intensità e frequenza che risultano completamente differenti da quelli storicamente registrati.</i></p> <p><i>A tale situazione il Piano straordinario dedica interventi specifici che al momento si pongono l'obiettivo di garantire la sicurezza della circolazione senza interventi di tipo infrastrutturale definitivo sul corpo stradale: infatti sono proposte opere che facilitano il processo di fluitazione a valle delle colate limitando l'effetto barriera opposto dalla presenza del corpo stradale stesso.</i></p> <p><i>Per i motivi sopra esposti, in ragione dei processi evolutivi in corso dei fenomeni, si ritiene corretta l'impostazione attuale che, attraverso il metodo osservazionale, consentirà di acquisire una conoscenza ulteriore di tali fenomeni in modo da poter, successivamente, individuare eventuali soluzioni infrastrutturali definitive sui cui progetti saranno avviate le procedure previste dalla vigente normativa.</i></p>
<p>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).</p>	<p><i>Come evidenziato alla controdeduzione num. 2, si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</i></p> <p><i>Non si ritiene pertanto che le modifiche di percorso introdotte con le quattro varianti, - che, si rammenta, rispondono ad esigenze di risoluzione di puntuali criticità - possano modificare i modelli comportamentali per gli utenti.</i></p> <p><i>Si evidenzia anche la differente prospettiva di scala tra quanto è l'oggetto del Piano - risoluzione di puntuali criticità lungo un percorso limitato e ben definito - e la definizione di un modello che, per stessa elencazione dell'osservazione,</i></p>

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p><i>coinvolge un'area vasta che interessa Regioni e Province differenti.</i></p> <p><i>Per tale motivo si ritiene l'osservazione non pertinente.</i></p>
<p>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.</p>	<p><i>Osservazione non pertinente al procedimento in esame, facendo riferimento ad azioni attuative complessive del Piano</i></p>

PIANO STRAORDINARIO PER L'ACCESSIBILITA' A CORTINA 2021

Intervento: **Attraversamento dell'abitato di Tai di Cadore**

Codice: **MSVE14D1709**

Osservazione DVA-2017-0028599	
Subosservazione	Controdeduzione
1. aspetto idrogeologico	<p><i>Nel progetto sono state approfondite, con integrazioni successive, le tematiche in oggetto (vedere cartelle di idraulica e geologia del progetto integrato).</i></p> <p><i>La "Carta di pericolosità idraulica PAI" vigente, aggiornata al 2015, redatta dall'Autorità di Bacino (oggi Distretto Alpi Orientali) non evidenzia aree a pericolosità né idraulica né idrogeologica.</i></p> <p><i>Il dettaglio del reticolo idrografico interferente col tracciato è, tra le altre cose, indicato nell'elaborato Planimetria Interferenze Idrografiche.</i></p> <p><i>In merito all'attraversamento sul rio Val (Val de Galghena) (IDR.4), la tavola dedicata illustra lo stato dei luoghi. Per l'attraversamento il progetto prevede la sola riasfaltatura.</i></p> <p><i>In merito al rio Malzago (IDR.2), l'imbocco della galleria si trova 40 m a Nord del rio, al di fuori del fondovalle del rio stesso (che corrisponde al piazzale) e comunque a monte del muro perimetrale del piazzale stesso. A monte lungo il rio sono presenti diverse briglie di salto. Raggiunto il piazzale privato il rio corre dapprima intubato in adiacenza a sud dell'edificio ed infine sotto lo svincolo. Per morfologia dei luoghi, fenomeni di debris flow potrebbero interessare il piazzale a sud dell'edificio, ma non l'imbocco della galleria che ne rimane esterno. A fronte e a sud dell'edificio il progetto prevede la sola riasfaltatura del tratto di statale fronte piazzale (svincolo esistente).</i></p> <p><i>In merito al rio Pazurlo (IDR.6), sono state condotte le verifiche di rito ed inseriti interventi di mitigazione (briglia).</i></p> <p><i>In merito alla presenza di risorgive, il modello geologico di progetto conferma falda temporanee a bassa soggiacenza, di cui si è tenuto conto nella progettazione.</i></p> <p><i>In conclusione, si ritiene che l'aspetto idrogeologico sia stato trattato correttamente ed esaurientemente e siano state individuate azioni coerenti con la situazione riscontrata e con le analisi di approfondimento svolte.</i></p>
2. terre e rocce da scavo	<p><i>La gestione delle terre e rocce avverrà ai sensi della normativa vigente.</i></p> <p><i>Si precisa che, nell'ambito delle attività di sviluppo del progetto esecutivo, l'attuazione del piano di approfondimento delle indagini geognostiche conterrà espressamente attività legate alla puntuale caratterizzazione dei materiali di scavo.</i></p> <p><i>Con riferimento al deposito temporaneo, nella documentazione trasmessa (Studio Ambientale Preliminare, Relazione Tecnica per la non assoggettabilità a VINCA e Relazione Paesaggistica, esso è stato individuato in corrispondenza dell'imbocco lato ovest della galleria come riportato nella Relazione Tecnica.</i></p>

Osservazione DVA-2017-0028599	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p><i>L'ipotesi progettuale è quella di occupare temporaneamente l'area prativa senza interferire con la vegetazione forestale. Nel § 3.5.1 "Piano di Assetto del Territorio" dello Studio Preliminare Ambientale si specifica, infatti, che "lo spazio destinato ad ospitare il deposito temporaneo si colloca in prossimità dell'abitato di Tai di Cadore, coinvolgendo marginalmente spazi soggetti a vincolo forestale sulla base delle indicazioni del piano. In fase di progettazione di dettaglio dovrà essere verificata la reale consistenza degli spazi boscati e il corretto posizionamento dell'area".</i></p> <p><i>Al termine delle attività, è previsto il completo ripristino dell'area alle condizioni originarie.</i></p>
<p>3. Inquinamento, disturbi ambientali e rischi per la salute</p>	<p><i>Al fine di mitigare i temporanei impatti sulla qualità dell'aria, e rendere fruibile la zona adiacente al cantiere durante l'esecuzione dei lavori, in fase di cantiere saranno prese tutte le misure necessarie a ridurre le emissioni in atmosfera. In particolare saranno adottate le seguenti modalità operative:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• bagnatura periodica delle superfici di cantiere in relazione al passaggio dei mezzi e delle operazioni di carico/scarico, con aumento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva;</i> <i>• ottimizzazione del carico dei mezzi di trasporto al fine di limitare il numero di viaggi necessari all'approvvigionamento dei materiali;</i> <i>• nella movimentazione e carico del materiale polverulento sarà garantita una ridotta altezza di caduta del materiale sul mezzo di trasporto, per limitare al minimo la dispersione di polveri;</i> <i>• adozione di velocità ridotta da parte dei mezzi pesanti nelle aree interessate dalla costruzione, in maniera tale da minimizzare l'emissione di polveri e da garantire la stabilità dei mezzi e del loro carico.</i> <i>• il trasporto di materiale sfuso, che possa dare origine alla dispersione di polveri, avverrà con mezzi telonati;</i> <i>• durante le operazioni di carico/scarico dell'automezzo sarà spento sempre il motore;</i> <i>• nella aree di cantiere il materiale sarà coperto con teli traspiranti o comunque mantenuto umido in modo da minimizzare la dispersione di polveri;</i> <i>• utilizzo di mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, ossia dotati di sistemi di abbattimento del particolato di cui si prevedrà idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza.</i> <p><i>Per quanto riguarda i fabbricati identificati come recettori sensibili, questi sono normalmente il primo fronte di edifici presenti nei pressi del cantiere. Qualora più edifici siano disposti a distanza analoga a recettori già considerati, gli stessi vengono omessi.</i></p> <p><i>Dalla valutazione relativa alla rotatoria Ovest non sono stati considerati 2 recettori:</i></p>

Osservazione DVA-2017-0028599	
Subosservazione	Controdeduzione
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>l'attività di lavorazione marmi, equidistante dal cantiere rispetto al recettore R4,</i> • <i>l'edificio tra R5 ed R6, la cui distanza dal cantiere è analoga a quelli circostanti.</i> <p><i>Le barriere antirumore saranno valutate in sede di monitoraggio durante le fasi di cantiere, anche in rapporto all'effettivo impatto generato dalle attività.</i></p> <p><i>Lo studio degli interventi di mitigazione sarà eseguito solo successivamente alla definitiva pianificazione degli interventi in cantiere, anche in rapporto alle metodologie definitive di scavo della galleria.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda la previsione dell'impianto idrico per la fase di cantiere posizionato in località Ragno, una volta definita nel dettaglio la tipologia di impianto (ivi compresa l'esatta ubicazione), saranno attivate le procedure amministrative per il conseguimento dell'autorizzazione allo scarico presso l'ente competente (Provincia di Belluno).</i></p> <p><i>L'impianto di trattamento delle acque è installato con lo scopo di limitare gli effetti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera in termini di dispersione nell'ambiente di sostanze pericolose e di riduzione dei quantitativi di rifiuti da trattare.</i></p> <p><i>In questo senso l'impianto determina una riduzione dell'impatto complessivo dell'opera.</i></p> <p><i>Va peraltro rimarcato che nelle aree di cantiere, per tutta la durata dei lavori, saranno comunque adottate le opportune misure di mitigazione atte a minimizzare gli eventuali impatti, quali rumore, sversamenti, etc..</i></p> <p><i>In relazione al traffico generato dai cantieri lungo la S.S. 51, si evidenzia che le attività saranno sospese nel mese di agosto e nei giorni festivi delle stagioni turistiche.</i></p> <p><i>In questa sede non è possibile determinare i consumi energetici ed idrici associati alla realizzazione dell'opera. L'impresa costruttrice, all'installazione del cantiere si attiverà per gli allacci necessari che saranno oggetto di specifici accordi con gli enti gestori dei servizi.</i></p> <p><i>Con riferimento al consumo energetico legato alla realizzazione dell'opera, la principale voce è rappresentata dal carburante necessario al funzionamento dei mezzi d'opera. L'approvvigionamento del carburante non costituisce tuttavia un impatto significativo a carico del contesto ambientale nel quale verrà realizzata l'opera.</i></p> <p><i>Per quel che riguarda i materiali, la realizzazione della galleria consentirà l'estrazione di terre e rocce senza intaccare il piano campagna, recuperando così del materiale da costruzione che potrà essere utilizzato per la realizzazione dei tratti in rilevato, per la costruzione della fondazione stradale, ecc. Il materiale proveniente dallo scavo della galleria consentirà di non ricorrere a materie prime provenienti dall'attività di cava.</i></p>

Osservazione DVA-2017-0028599	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p>L'acqua sarà impiegata in fase di cantiere per la preparazione del calcestruzzo e per lo svolgimento di altre attività quali il raffreddamento degli organi di perforazione, il lavaggio delle ruote, la bagnatura delle piste, etc.).</p> <p>Gli apporti necessari saranno contenuti dalla possibilità di recuperare le acque in uscita dall'impianto di trattamento previsto. Tale soluzione permette da un lato di minimizzare i consumi idrici e dall'altro di limitare le quantità da scaricare.</p> <p>Ciò premesso si conferma che, in rapporto alla tipologia di opera prevista, il consumo di energia, materiale ed acqua è "non significativo" in termini di impatto a carico del contesto ambientale nel quale verrà realizzata l'opera.</p>
4. Aspetto archeologico	<p>Per quanto riguarda gli aspetti archeologici si rimanda al contenuto della Relazione archeologica (T00SG00ARCRE01A) allegata al progetto ed in particolare alle sue conclusioni.</p>
5. Utilizzazione risorse naturali, biodiversità	<p>Si rimanda alla Relazione paesaggistica (T00IA00AMBRE01A) allegata al progetto.</p> <p>Per l'area denominata "Peschiera" verranno attuate in sede di progettazione esecutiva le azioni integrative per caratterizzare compiutamente le condizioni idrogeologiche dell'area stessa.</p> <p>Si precisa che è inoltre in corso la raccolta sistematica dei dati rappresentanti la situazione di fatto al fine di definire le misure mitigative necessarie a tutela della fauna.</p>
6. Utilizzazione del territorio	<p>Premesso che le motivazioni della correttezza della previsione della finestra intermedia sono esplicitate al documento di PD "1_T00_EG00_GEN_RE01_B_Relazione tecnica generale", si rileva che</p> <ul style="list-style-type: none"> - in fase di cantiere verranno adottate tutte le misure mitigative atte a minimizzare l'influenza del cantiere stesso sul territorio (compreso un eventuale adattamento planimetrico dell'uscita della finestra intermedia); - in via permanente le superfici prossime al palaghiaccio saranno limitate alle sole strutture di imbocco e relativo accesso, tale per cui l'uscita di emergenza si integrerà completamente con il contesto circostante, senza alterare le funzionalità e fruibilità dell'area attuale destinata a Piazzale e quindi senza compromettere la vita collettiva della popolazione che potrà usufruire, come attualmente, dell'area in oggetto; - l'ubicazione della finestra non preclude né in fase di cantiere né in fase definitiva la fruizione e sviluppo della pista ciclabile. <p>Inoltre si precisa che la finestra intermedia ha la funzione di uscita di emergenza per la galleria principale (principalmente come esodo pedonale delle persone eventualmente coinvolte in situazioni di emergenza all'interno della galleria) ed il suo utilizzo è limitato solamente in tali situazioni di necessità.</p> <p>Non sono previsti attraverso la finestra intermedia transiti di mezzi, se non quelli di emergenza in caso di necessità.</p>

Osservazione DVA-2017-0028599	
Subosservazione	Controdeduzione
7. Cumulo con altri progetti	<p>Il Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 si compone, nel tratto tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo, di una serie di interventi puntuali, sul corpo stradale o su manufatti esistenti, di una serie di opere di difesa contro il dissesto idrogeologico e di 4 varianti cosiddette "in sede separata", cioè per le quali il tracciato di progetto si differenzia da quello attuale.</p> <p>Dette varianti sono motivate dalla risoluzione di criticità, in termini di incremento della sicurezza della circolazione, puntuali ben definite sul tracciato esistente della S.S. 51 ed hanno, come effetto secondario - ma sicuramente non meno importante - il miglioramento degli standard qualitativi di vita per le comunità interessate dalle varianti stesse.</p> <p>Gli interventi di variante in sede separata sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - num. 9 "Attraversamento dell'abitato di Tai di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 1.124,770 ml - num. 11 "Attraversamento dell'abitato di Valle di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato ha uno sviluppo complessivo di 806,280 ml - num. 18 "Attraversamento dell'abitato, di San Vito di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 2.319,49 ml - num. 28 "Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina", costituito dalla realizzazione di un ramo in sede separata della S.S. 51 dell'abitato, razionalizzando l'utilizzo di una tratta stradale esistente, ha uno sviluppo complessivo di 926,875 ml. <p>Lo sviluppo attuale della S.S. 51 dall'inizio, lato sud, dell'intervento num. 9 al termine, lato nord, dell'intervento num. 28 (considerando in realtà la posizione all'altezza della sede stradale effettivamente ed attualmente percorribile in corrispondenza dell'area ex Stazione) è di circa 38 km.</p> <p>Si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</p> <p>Va inoltre rilevato che i quattro interventi hanno caratteristiche tecnico-funzionali e geometriche differenti ed insistono in aree con caratteristiche differenti.</p> <p>Per tale motivo si ritiene corretta l'impostazione assunta di procedere all'analisi ambientale separata dei diversi interventi</p>

Osservazione DVA-2017-0028777	
Subosservazione	Controdeduzione
1.1 compromissione della qualità della vita dei residenti in fase di costruzione	Per quanto riguarda l'esecuzione e durata dei lavori, si evidenzia che le attività saranno sospese nel mese di agosto e nei giorni festivi delle stagioni turistiche.

Osservazione DVA-2017-0028777	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p><i>Inoltre, al fine di mitigare i temporanei impatti sulla qualità dell'aria, e rendere fruibile la zona adiacente al cantiere durante l'esecuzione dei lavori, in fase di cantiere saranno prese tutte le misure necessarie a ridurre le emissioni in atmosfera.</i></p> <p><i>In particolare saranno adottate le seguenti modalità operative:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>bagnatura periodica delle superfici di cantiere in relazione al passaggio dei mezzi e delle operazioni di carico/scarico, con aumento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva;</i> • <i>ottimizzazione del carico dei mezzi di trasporto al fine di limitare il numero di viaggi necessari all'approvvigionamento dei materiali;</i> • <i>nella movimentazione e carico del materiale polverulento sarà garantita una ridotta altezza di caduta del materiale sul mezzo di trasporto, per limitare al minimo la dispersione di polveri;</i> • <i>adozione di velocità ridotta da parte dei mezzi pesanti nelle aree interessate dalla costruzione, in maniera tale da minimizzare l'emissione di polveri e da garantire la stabilità dei mezzi e del loro carico.</i> • <i>il trasporto di materiale sfuso, che possa dare origine alla dispersione di polveri, avverrà con mezzi telonati;</i> • <i>durante le operazioni di carico/scarico dell'automezzo sarà spento sempre il motore;</i> • <i>nelle aree di cantiere il materiale sarà coperto con teli traspiranti o comunque mantenuto umido in modo da minimizzare la dispersione di polveri;</i> • <i>utilizzo di mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, ossia dotati di sistemi di abbattimento del particolato di cui si prevedrà idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza.</i>
<p>1.2 valutazione della reale necessità della presenza di una via di fuga</p>	<p><i>Premesso che le motivazioni della previsione della finestra intermedia sono esplicitate al documento di PD "1_T00_EG00_GEN_RE01_B_Relazione tecnica generale", si rileva che la scelta della finestra intermedia permette di minimizzare i volumi di scavo della galleria principale con indubbi vantaggi di carattere ambientale, di tempistiche esecutive e di sicurezza degli scavi.</i></p> <p><i>Una via di fuga longitudinale inferiore o superiore al piano viabile comporterebbe</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>maggiori volumetrie di scavo con conseguenti maggiori potenziali fenomeni di disturbo del terreno al suo contorno,</i> – <i>incremento delle volumetrie da stoccare con conseguenti effetti negativi sulla gestione delle terre e rocce da scavo</i> – <i>necessari incrementi degli interventi di preconsolidamento del cavo con maggiori tempi esecutivi dell'intera opera.</i> <p><i>Inoltre si precisa che in fase di cantiere verranno adottate tutte le misure mitigative atte a minimizzare l'influenza del</i></p>

Osservazione DVA-2017-0028777																																	
Subosservazione	Controdeduzione																																
	cantiere stesso sul territorio (compreso un eventuale adattamento planimetrico dell'uscita della finestra intermedia).																																
1.3 mancanza dell'analisi degli effetti significativi perpetrati dall'opera in fase di esecuzione e come questi andrebbero ad impattare sulla popolazione e sull'ambiente	<i>Durante la fase di esecuzione dei lavori per la realizzazione dell'opera, verranno adottate tutte le misure mitigative atte a minimizzare l'influenza del cantiere stesso sul territorio in termini del controllo delle emissioni di polveri, rumori, etc..</i>																																
1.4 omissione di tutti i ricettori sensibili lungo via Manzago	<i>Nello sviluppo del progetto esecutivo si procederà all'analisi dell'impatto acustico relativo sia relativamente per le lavorazioni previste per l'uscita di emergenza su Via Manzago sia per la situazione a regime ad opere completate.</i>																																
2. dati riportati nel "Quadro di riferimento Ambientale" al punto 5.3 "Atmosfera" riferiti ad altro Comune	<p>In assenza di misure in sito specifiche, sono stati utilizzati, come valori di concentrazioni di fondo della qualità dell'aria, i valori riportati nel documento ARPAV "Qualità dell'Aria Stazioni della Provincia di Belluno Relazione Annuale 2017 (dati 2016)". In particolare, in Provincia di Belluno, sono presenti quattro stazioni che forniscono misure in continuo di dati inerenti la qualità dell'aria. L'elenco, la tipologia delle stazioni e gli inquinanti monitorati sono riportati nella seguente tabella.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>STAZIONE</th> <th>COLLOCAZIONE</th> <th>ANNO DI ATTIVAZIONE</th> <th>TIPOLOGIA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Belluno città</td> <td>Parco "Città di Bologna"</td> <td>2004</td> <td>fondo urbano</td> </tr> <tr> <td>BI_La Cerva</td> <td>Incrocio "La Cerva"</td> <td>febbraio 2016</td> <td>traffico</td> </tr> <tr> <td>Area Feltrina</td> <td>Feltre via Colombo</td> <td>2004</td> <td>fondo suburbano</td> </tr> <tr> <td>Pieve d'Alpago</td> <td>via Samuel Friedrich Hahnemann</td> <td>2006</td> <td>fondo rurale</td> </tr> </tbody> </table> <p>Analizzando i dati disponibili, la centralina "Pieve d'Alpago" è risultata la centralina maggiormente rappresentativa, in quanto le centraline ubicate all'interno della città di Belluno sono ubicate in un contesto fortemente urbanizzato che si discosta in maniera significativa da quello di Tai di Cadore, mentre la centralina "Area Feltrina" è localizzata a una distanza di circa 60 km in linea d'area dall'area di studio, quindi risulta ancor meno rappresentativa.</p> <p>In via cautelativa, si riportano i valori medi annuali di inquinanti registrati per la stazione di fondo urbano di Belluno città (in quanto per la centralina "BI_La cerva" non sono disponibili dati su un anno completo).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Conc. Media annuale ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) 2016</th> </tr> <tr> <th></th> <th>NO₂</th> <th>PM₁₀</th> <th>benzene</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Belluno città (fondo urbano)</td> <td>21</td> <td>17</td> <td>Non misurato</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tabella 1 - Concentrazione di fondo – concentrazione media annuale- 2016</p> <p>Utilizzando la medesima procedura utilizzata nello studio preliminare ambientale al paragrafo 5.3 "Atmosfera" la tabella seguente riporta la concentrazione totale media annuale calcolata ai recettori per gli inquinanti considerati, utilizzando come concentrazione di fondo le concentrazioni medie annuali rilevate dalla stazione "Belluno città".</p>	STAZIONE	COLLOCAZIONE	ANNO DI ATTIVAZIONE	TIPOLOGIA	Belluno città	Parco "Città di Bologna"	2004	fondo urbano	BI_La Cerva	Incrocio "La Cerva"	febbraio 2016	traffico	Area Feltrina	Feltre via Colombo	2004	fondo suburbano	Pieve d'Alpago	via Samuel Friedrich Hahnemann	2006	fondo rurale	Conc. Media annuale ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) 2016					NO ₂	PM ₁₀	benzene	Belluno città (fondo urbano)	21	17	Non misurato
STAZIONE	COLLOCAZIONE	ANNO DI ATTIVAZIONE	TIPOLOGIA																														
Belluno città	Parco "Città di Bologna"	2004	fondo urbano																														
BI_La Cerva	Incrocio "La Cerva"	febbraio 2016	traffico																														
Area Feltrina	Feltre via Colombo	2004	fondo suburbano																														
Pieve d'Alpago	via Samuel Friedrich Hahnemann	2006	fondo rurale																														
Conc. Media annuale ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) 2016																																	
	NO ₂	PM ₁₀	benzene																														
Belluno città (fondo urbano)	21	17	Non misurato																														

Osservazione DVA-2017-0028777			
Subosservazione	Controdeduzione		
	Edificio	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)
	E1_1	20.53	18.16
	E1_2	23.46	17.39
	E1_3	27.40	17.61
	E1_4	21.81	17.64
	E2_1	19.69	17.77
	E2_2	19.55	17.71
	E2_3	31.95	19.25
	E2_4	23.17	18.22
	<p>Tabella 2- Concentrazione media annuale totale attesa ai recettori</p> <p>Si evince che per gli inquinanti oggetto di studio, i valori delle concentrazioni medie annue risultano comunque significativamente inferiori rispetto ai corrispondenti Standard di Qualità dell'Aria fissati dalla normativa (D. Lgs. 155/2010) e pari a 40 µg/m³.</p>		
3. carenza conoscenza conformazione strati sotterranei	<p>In riferimento al tracciato in galleria ed al fabbricato con identificativo num. 7, denominato villa Giavi, presente in superficie lungo il tracciato dall'opera in progetto, si evidenzia che nel corso dello sviluppo delle fasi progettuali è previsto un approfondimento del censimento conoscitivo della configurazione e consistenza strutturale del fabbricato stesso e che nella realizzazione della galleria è inoltre prevista l'adozione di idonee metodologie esecutive atte a preservare gli equilibri naturali oltre che la stabilità e la sicurezza delle preesistenze in superficie poste nelle vicinanze dell'opera in progetto e quindi anche del fabbricato citato.</p> <p>E' inoltre opportuno segnalare che, per il fabbricato in esame come per altri elementi sensibili, nello sviluppo del progetto esecutivo verranno inoltre definiti punti di monitoraggio geotecnico-strutturale che consentiranno di verificare l'aderenza del comportamento statico del fabbricato stesso in corso dei lavori con le previsioni progettuali.</p> <p>Per quanto concerne le proposte formulate di un adeguamento del tracciato, si rileva che esse comporterebbe, nella zona Est, la costruzione di significative opere di sbancamento, di maggiori dimensioni rispetto a quelle concepite nell'attuale progetto definitivo, con conseguente maggiori ripercussioni ambientali sul territorio circostante non solo in fase realizzativa, ma anche definitiva. Ciò non esclude che nella successiva fase progettuale potranno valutarsi eventuali adattamenti locali della soluzione del Progetto definitivo, sempre però nel pieno rispetto dei criteri progettuali ed economici prefigurati e di una compatibile mitigazione dell'impatto ambientale dell'opera sia in fase di costruzione che finale.</p>		
4. continuità pista ciclabile "Lunga via delle Dolomiti"	<p>Per garantire la continuità della pista ciclabile denominata "Lunga via delle Dolomiti", si prevede di anticipare i tempi di realizzazione della deviazione della suddetta pista rispetto</p>		

Osservazione DVA-2017-0028777	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p>all'inizio della lavorazioni per la realizzazione dell'imboccato ovest e della relativa rotatoria. Pertanto in questo senso l'impatto risulta NULLO.</p>
5. cumulo con altri progetti	<p>Il Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 si compone, nel tratto tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo, di una serie di interventi puntuali, sul corpo stradale o su manufatti esistenti, di una serie di opere di difesa contro il dissesto idrogeologico e di 4 varianti cosiddette "in sede separata", cioè per le quali il tracciato di progetto si differenzia da quello attuale.</p> <p>Dette varianti sono motivate dalla risoluzione di criticità, in termini di incremento della sicurezza della circolazione, puntuali ben definite sul tracciato esistente della S.S. 51 ed hanno, come effetto secondario - ma sicuramente non meno importante - il miglioramento degli standard qualitativi di vita per le comunità interessate dalle varianti stesse.</p> <p>Gli interventi di variante in sede separata sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - num. 9 "Attraversamento dell'abitato di Tai di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 1.124,770 ml - num. 11 "Attraversamento dell'abitato di Valle di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato ha uno sviluppo complessivo di 806,280 ml - num. 18 "Attraversamento dell'abitato, di San Vito di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 2.319,49 ml - num. 28 "Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina", costituito dalla realizzazione di un ramo in sede separata della S.S. 51 dell'abitato, razionalizzando l'utilizzo di una tratta stradale esistente, ha uno sviluppo complessivo di 926,875 ml. <p>Lo sviluppo attuale della S.S. 51 dall'inizio, lato sud, dell'intervento num. 9 al termine, lato nord, dell'intervento num. 28 (considerando in realtà la posizione all'altezza della sede stradale effettivamente ed attualmente percorribile in corrispondenza dell'area ex Stazione) è di circa 38 km.</p> <p>Si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</p> <p>Va inoltre rilevato che i quattro interventi hanno caratteristiche tecnico-funzionali e geometriche differenti ed insistono in aree con caratteristiche differenti.</p> <p>Per tale motivo si ritiene corretta l'impostazione assunta di procedere all'analisi ambientale separata dei diversi interventi</p>
6. Presenza edificio "ex Colonia di Montagnana"	<p>È in corso di approfondimento una proposta di ridimensionamento della rotatoria che tiene conto della ipotesi di acquisizione e successivo abbattimento della ex Colonia di Montagnana da parte del proponente.</p>

Osservazione DVA-2017-0028777	
Subosservazione	Controdeduzione
	Consequentemente verrà rivista l'analisi paesaggistica.

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
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)	<p>Secondo quanto previsto dalla vigente normativa si è avviata la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA per tutti gli interventi citati.</p> <p>Nelle more delle risultanze di tale procedura, si evidenzia che gli studi preliminari ambientali, condotti secondo quanto previsto dalla normativa, dalla letteratura tecnica e sulla base delle competenze specifiche dei diversi gruppi di progettazione si possa ritenere, per tutti gli interventi - in relazione ai risultati delle analisi ambientali - che i progetti, sulla base degli elementi esaminati di cui all'allegato V del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., siano da escludere dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).</p>
2. che la VIA sia unificata	<p>Le varianti in esame sono motivate dalla risoluzione di criticità, in termini di incremento della sicurezza della circolazione, puntuali ben definite sul tracciato esistente della S.S. 51 ed hanno, come effetto secondario - ma sicuramente non meno importante - il miglioramento degli standard qualitativi di vita per le comunità interessate dalle varianti stesse.</p> <p>Gli interventi considerati sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - num. 9 "Attraversamento dell'abitato di Tai di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 1.124,770 ml - num. 11 "Attraversamento dell'abitato di Valle di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato ha uno sviluppo complessivo di 806,280 ml - num. 18 "Attraversamento dell'abitato, di San Vito di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 2.319,49 ml - num. 28 "Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina", costituito dalla realizzazione di un ramo in sede separata della S.S. 51 dell'abitato, razionalizzando l'utilizzo di una tratta stradale esistente, ha uno sviluppo complessivo di 926,875 ml. <p>Lo sviluppo attuale della S.S. 51 dall'inizio, lato sud, dell'intervento num. 9 al termine, lato nord, dell'intervento num. 28 (considerando in realtà la posizione all'altezza della sede stradale effettivamente ed attualmente percorribile in corrispondenza dell'area ex Stazione) è di circa 38 km.</p> <p>Si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</p> <p>Va inoltre rilevato che i quattro interventi hanno caratteristiche tecnico-funzionali e geometriche differenti ed insistono in aree con caratteristiche differenti.</p>

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
	<i>Per tale motivo si ritiene corretta l'impostazione assunta di procedere all'analisi ambientale separata dei diversi interventi</i>
<p>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</p>	<p><i>Va considerato che i fenomeni di instabilità dei versanti a cui è soggetto il piano viabile nel tratto indicato sono in questi ultimi anni in una fase evolutiva con eventi di intensità e frequenza che risultano completamente differenti da quelli storicamente registrati.</i></p> <p><i>A tale situazione il Piano straordinario dedica interventi specifici che al momento si pongono l'obiettivo di garantire la sicurezza della circolazione senza interventi di tipo infrastrutturale definitivo sul corpo stradale: infatti sono proposte opere che facilitano il processo di fluitazione a valle delle colate limitando l'effetto barriera opposto dalla presenza del corpo stradale stesso.</i></p> <p><i>Per i motivi sopra esposti, in ragione dei processi evolutivi in corso dei fenomeni, si ritiene corretta l'impostazione attuale che, attraverso il metodo osservazionale, consentirà di acquisire una conoscenza ulteriore di tali fenomeni in modo da poter, successivamente, individuare eventuali soluzioni infrastrutturali definitive sui cui progetti saranno avviate le procedure previste dalla vigente normativa.</i></p>
<p>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).</p>	<p><i>Come evidenziato alla controdeduzione num. 2, si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</i></p> <p><i>Non si ritiene pertanto che le modifiche di percorso introdotte con le quattro varianti, - che, si rammenta, rispondono ad esigenze di risoluzione di puntuali criticità - possano modificare i modelli comportamentali per gli utenti.</i></p> <p><i>Si evidenzia anche la differente prospettiva di scala tra quanto è l'oggetto del Piano - risoluzione di puntuali criticità lungo un percorso limitato e ben definito - e la definizione di un modello che, per stessa elencazione dell'osservazione, coinvolge un'area vasta che interessa Regioni e Province differenti.</i></p> <p><i>Per tale motivo si ritiene l'osservazione non pertinente.</i></p>
<p>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,</p>	<p><i>Osservazione non pertinente al procedimento in esame, facendo riferimento ad azioni attuative complessive del Piano</i></p>

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
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.	

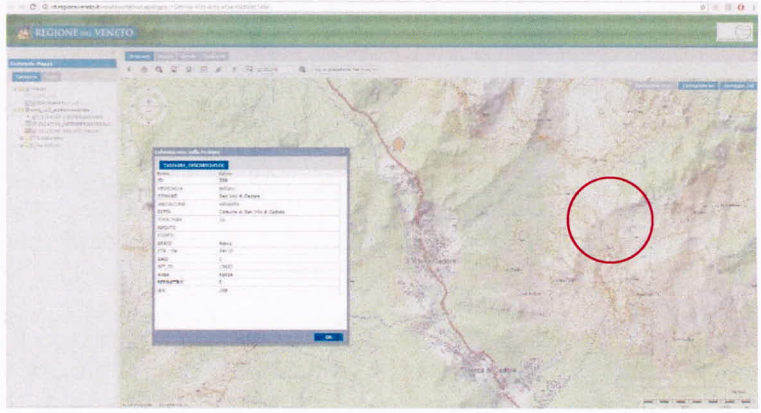
PIANO STRAORDINARIO PER L'ACCESSIBILITA' A CORTINA 2021

Intervento: **Attraversamento dell'abitato di San Vito di Cadore**
Codice: **MSVE14D1718**

Osservazione DVA-2017-0025093	
Subosservazione	Controdeduzione
1. aspetto paesaggistico	<p><i>Si evidenzia che il tracciato risulta compatibile con lo strumento urbanistico il cui iter approvativo ha contemplato anche, con esito positivo, il processo di valutazione Ambientale Strategica (VAS).</i></p> <p><i>Per quanto riguarda la realizzazione di gallerie artificiali, si evidenzia che la realizzazione di un tracciato stradale deve, da un punto di vista geometrico, soddisfare la normativa vigente ed in particolare il D.M. 05/11/2001.</i></p> <p><i>In sede di sviluppo della progettazione esecutiva si individueranno azioni di miglioramento dell'inserimento paesaggistico da concordare con gli Enti preposti alla tutela. Le soluzioni progettuali prevedono un notevole utilizzo di interventi di rimboschimento e rinverdimento. In totale si prevede una superficie di quasi 12.000 mq da ripiantumare con specie arboree autoctone, con una media di 15 alberi ogni 100 mq, al fine di garantire la continuità paesaggistica con il territorio circostante. Inoltre i rilevati dell'infrastruttura passanti nelle zone di transizione tra aree a prato e aree boscate, le coperture delle gallerie artificiali, le banche orizzontali delle terre rinforzate, prevedono sempre la piantumazione di specie arbustive per una copertura totale di oltre 12.000 mq.</i></p> <p><i>Per ottenere un'adeguata continuità paesaggistica, in aggiunta al rinverdimento per idrosemina, è previsto l'utilizzo di sfalci prelevati nelle aree limitrofe a quelle di progetto. Un analogo intervento è già stato realizzato per le coperture verdi del parcheggio interrato dell'Allianz Arena a Monaco di Baviera, garantendo così la continuità con il paesaggio esistente sia dal punto di vista delle specie erbacee, sia delle variazioni cromatiche stagionali.</i></p>
2. aspetto di consumo del territorio	<p><i>Si evidenzia che il tracciato risulta compatibile con lo strumento urbanistico il cui iter approvativo ha contemplato anche, con esito positivo, il processo di valutazione Ambientale Strategica (VAS).</i></p> <p><i>La progettazione dell'intervento è stata attenta a limitare il consumo di territorio allo stretto indispensabile attraverso l'utilizzo di tecnologie appropriate.</i></p>
3. aspetto di tutela della biodiversità	<p><i>Si evidenzia che il tracciato risulta compatibile con lo strumento urbanistico il cui iter approvativo ha contemplato anche, con esito positivo, il processo di valutazione Ambientale Strategica (VAS).</i></p> <p><i>A garanzia del passaggio sicuro della fauna selvatica potranno essere inseriti, dove le altezze dei rilevati lo consentano, appositi sottopassaggi faunistici, differenziati per dimensioni ed equipaggiati di opportuna vegetazione di invito.</i></p>

Osservazione DVA-2017-0025093	
Subosservazione	Controdeduzione
	<i>Ubicazioni e dimensioni verranno definite in sede di sviluppo del progetto esecutivo una volta completata la fase di raccolta ed analisi dei dati rappresentanti la situazione attuale.</i>
4. aspetto del rumore ed impatto visivo per i frontisti	<p><i>Le soluzioni progettuali individuate prevedono l'utilizzo di apposite gallerie artificiali anti-rumore in corrispondenza dei punti più sensibili, sfinate verso valle, per un totale di circa 530m di sviluppo lineare. Le gallerie progettate corrono ad una quota altimetrica più bassa rispetto ai ricettori individuati nella carta della zonizzazione acustica; proprio questa differenza di livello incrementa la capacità fonoassorbente di queste opere.</i></p> <p><i>Nei tratti in cui il tracciato non consentiva l'inserimento delle gallerie artificiali per questioni orografiche, sono state previste barriere fonoassorbenti rinverdate con specie rampicanti. La lunghezza complessiva dei tratti con barriere è di circa 600 m. Nei tratti schermati dalle barriere fonoassorbenti, proprio per evitarne l'impatto troppo forte con i ricettori visivi a monte, è prevista una massiccia opera di rimboschimento, per filari o "spontanea", così come riportato nella Planimetria delle opere a verde (T00IA02AMBPL08). Inoltre, il rimboschimento così concepito, consente un notevole incremento della capacità fonoassorbente degli interventi (barriere acustiche + impianto vegetazionale).</i></p>

Osservazione DVA-2017-0028591	
Subosservazione	Controdeduzione
1. ambientale e paesaggistico	<p><i>Si evidenzia che il tracciato risulta compatibile con lo strumento urbanistico il cui iter approvativo ha contemplato anche, con esito positivo, il processo di valutazione Ambientale Strategica (VAS).</i></p> <p><i>Per quanto riguarda gli elementi di tracciato stradale, si evidenzia che la realizzazione deve, da un punto di vista geometrico, soddisfare la normativa vigente ed in particolare il D.M. 05/11/2001 e, per le rotatorie il D.M. 19/04/2006. E' opportuno inoltre precisare che le dimensioni geometriche di una rotatoria sono fortemente influenzate delle necessità di organizzazione dei percorsi viabilistici preesistenti.</i></p> <p><i>In sede di sviluppo della progettazione esecutiva si individueranno azioni di miglioramento dell'inserimento paesaggistico da concordare con gli Enti preposti alla tutela.</i></p> <p><i>Le soluzioni progettuali prevedono un notevole utilizzo di interventi di rimboschimento e rinverdimento. In totale si prevede una superficie di quasi 12.000 mq da ripiantumare con specie arboree autoctone, con una media di 15 alberi ogni 100 mq, al fine di garantire la continuità paesaggistica con il territorio circostante. Inoltre i rilevati dell'infrastruttura passanti nelle zone di transizione tra aree a prato e aree boscate, le coperture delle gallerie artificiali, le banche orizzontali delle terre rinforzate, prevedono sempre la piantumazione di specie arbustive per una copertura totale di oltre 12.000 mq.</i></p> <p><i>Per ottenere un'adeguata continuità paesaggistica, in aggiunta al rinverdimento per idrosemina, è previsto l'utilizzo</i></p>

Osservazione DVA-2017-0028591	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p>di sfalci prelevati nelle aree limitrofe a quelle di progetto. Un analogo intervento è già stato realizzato per le coperture verdi del parcheggio interrato dell'Allianz Arena a Monaco di Baviera, garantendo così la continuità con il paesaggio esistente sia dal punto di vista delle specie erbacee, sia delle variazioni cromatiche stagionali.</p>
2. aspetto idrogeologico	<p>Gli aspetti idrogeologici sono trattati correttamente ed esaurientemente nel progetto; in considerazione della necessità di ottenere il maggior numero di informazioni, è tutt'ora in corso l'acquisizione di alcuni dati dalla strumentazione installata; va infatti ricordato che i fenomeni di instabilità presenti in zona, pur se conosciuti nella loro presenza storica, non sono mai stati oggetto di studio approfondito e sistematico.</p> <p>Gli approfonditi studi specialistici hanno escluso la possibilità che il nuovo tracciato possa provocare un peggioramento delle condizioni di sicurezza e stabilità.</p> <p>Tutte le verifiche geologiche, geotecniche e idrauliche hanno fornito risultati positivi e non sono da prevedere fenomeni di instabilità che possano interferire con il tracciato.</p> <p>Si evidenzia infine che i dati relativi alla voce 208 nella tabella "DISCARICHE" sono stati reperiti dal Portale della Regione Veneto idt.regione.veneto.it, così come da screenshot sottostante.</p> 
3. aspetti generali	Osservazione non pertinente al procedimento in esame

Osservazione DVA-2017-0028598	
Subosservazione	Controdeduzione
1. consumo del suolo e danno paesaggistico	<p>Si evidenzia che il tracciato risulta compatibile con lo strumento urbanistico il cui iter approvativo ha contemplato anche, con esito positivo, il processo di valutazione Ambientale Strategica (VAS).</p> <p>In sede di sviluppo della progettazione esecutiva si individueranno azioni di miglioramento dell'inserimento paesaggistico da concordare con gli Enti preposti alla tutela.</p> <p>Le soluzioni progettuali prevedono un notevole utilizzo di interventi di rimboschimento e rinverdimento. In totale si prevede una superficie di quasi 12.000 mq da ripiantumare con specie arboree autoctone, con una media di 15 alberi ogni 100 mq, al fine di garantire la continuità paesaggistica</p>
2. emissioni in atmosfera	
3. Fabbricati sensibili	

Osservazione DVA-2017-0028598	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p>con il territorio circostante. Inoltre i rilevati dell'infrastruttura passanti nelle zone di transizione tra aree a prato e aree boscate, le coperture delle gallerie artificiali, le banche orizzontali delle terre rinforzate, prevedono sempre la piantumazione di specie arbustive per una copertura totale di oltre 12.000 mq.</p> <p>Per ottenere un'adeguata continuità paesaggistica, in aggiunta al rinverdimento per idrosemina, è previsto l'utilizzo di sfalci prelevati nelle aree limitrofe a quelle di progetto. Un analogo intervento è già stato realizzato per le coperture verdi del parcheggio interrato dell'Allianz Arena a Monaco di Baviera, garantendo così la continuità con il paesaggio esistente sia dal punto di vista delle specie erbacee, sia delle variazioni cromatiche stagionali.</p>
4. pericolosità geologica	<p>Gli aspetti geologici sono trattati correttamente ed esaurientemente nel progetto; in considerazione della necessità di ottenere il maggior numero di informazioni, è tutt'ora in corso l'acquisizione di alcuni dati dalla strumentazione installata; va infatti ricordato che i fenomeni di instabilità presenti in zona, pur se conosciuti nella loro presenza storica, non sono mai stati oggetto di studio approfondito e sistematico.</p> <p>Gli approfonditi studi specialistici hanno escluso la possibilità che il nuovo tracciato possa provocare un peggioramento delle condizioni di sicurezza e stabilità.</p> <p>Tutte le verifiche geologiche e geotecniche hanno fornito risultati positivi e non sono da prevedere fenomeni di instabilità che possano interferire con il tracciato.</p>
5. pericolosità idraulica	<p>Gli aspetti idraulici sono trattati correttamente ed esaurientemente nel progetto.</p> <p>Gli approfonditi studi specialistici hanno escluso la possibilità che il nuovo tracciato possa provocare un peggioramento delle condizioni di sicurezza idraulica.</p>
6. area storico-culturale	<p>Si evidenzia che il tracciato risulta compatibile con lo strumento urbanistico il cui iter approvativo ha contemplato anche, con esito positivo, il processo di valutazione Ambientale Strategica (VAS).</p>
7. effetti su fauna selvatica	<p>A garanzia del passaggio sicuro della fauna selvatica potranno essere inseriti, dove le altezze dei rilevati lo consentano, appositi sottopassaggi faunistici, differenziati per dimensioni ed equipaggiati di opportuna vegetazione di invito.</p> <p>Ubicazioni e dimensioni dei passaggi sicuri verranno definite in sede di sviluppo del progetto esecutivo una volta completata la fase di raccolta ed analisi dei dati rappresentanti la situazione attuale.</p>
8. flussi di traffico ed incidentalità	<p>La realizzazione di c.d. "soluzioni funzionali" non determina significativi incrementi della sicurezza e della fluidità della circolazione stradale in relazione alla necessità di applicazione delle vigenti normative in materia di progettazione stradale.</p>

Osservazione DVA-2017-0028612	
Subosservazione	Controdeduzione
1. studio alternativo carente	<p>Si evidenzia che il tracciato risulta compatibile con lo strumento urbanistico il cui iter approvativo ha contemplato anche, con esito positivo, il processo di valutazione Ambientale Strategica (VAS).</p> <p>La c.d. "alternativa zero" non determina significativi incrementi della sicurezza e della fluidità della circolazione stradale in relazione alla necessità di applicazione delle vigenti normative in materia di progettazione stradale.</p>
2. descrizione del progetto carente	<p>Tutti gli aspetti significativi dell'intervento sono trattati correttamente ed esaurientemente nel progetto</p>
3. impatto acustico	<p>Le soluzioni progettuali individuate prevedono l'utilizzo di apposite gallerie artificiali anti-rumore in corrispondenza dei punti più sensibili, sfinestrate verso valle, per un totale di circa 530m di sviluppo lineare. Le gallerie progettate corrono ad una quota altimetrica più bassa rispetto ai ricettori individuati nella carta della zonizzazione acustica; proprio questa differenza di livello incrementa la capacità fonoassorbente di queste opere.</p> <p>Nei tratti in cui il tracciato non consentiva l'inserimento delle gallerie artificiali per questioni orografiche, sono state previste barriere fonoassorbenti rinverdate con specie rampicanti. La lunghezza complessiva dei tratti con barriere è di circa 600 m. Nei tratti schermati dalle barriere fonoassorbenti, proprio per evitarne l'impatto troppo forte con i ricettori visivi a monte, è prevista una massiccia opera di rimboschimento, per filari o "spontanea", così come riportato nella Planimetria delle opere a verde (T00IA02AMBPL08). Inoltre, il rimboschimento così concepito, consente un notevole incremento della capacità fonoassorbente degli interventi (barriere acustiche + impianto vegetazionale).</p>
4. sacrificio paesaggistico	<p>Si evidenzia che il tracciato risulta compatibile con lo strumento urbanistico il cui iter approvativo ha contemplato anche, con esito positivo, il processo di valutazione Ambientale Strategica (VAS).</p> <p>La progettazione dell'intervento è stata attenta a limitare il consumo di territorio allo stretto indispensabile attraverso l'utilizzo di tecnologie appropriate.</p> <p>In sede di sviluppo della progettazione esecutiva si individueranno azioni di miglioramento dell'inserimento paesaggistico da concordare con gli Enti preposti alla tutela. Le soluzioni progettuali prevedono un notevole utilizzo di interventi di rimboschimento e rinverdimento. In totale si prevede una superficie di quasi 12.000 mq da ripiantumare con specie arboree autoctone, con una media di 15 alberi ogni 100 mq, al fine di garantire la continuità paesaggistica con il territorio circostante. Inoltre i rilevati dell'infrastruttura passanti nelle zone di transizione tra aree a prato e aree boscate, le coperture delle gallerie artificiali, le banche orizzontali delle terre rinforzate, prevedono sempre la piantumazione di specie arbustive per una copertura totale di oltre 12.000 mq.</p> <p>Per ottenere un'adeguata continuità paesaggistica, in aggiunta al rinverdimento per idrosemina, è previsto l'utilizzo di sfalci prelevati nelle aree limitrofe a quelle di progetto. Un</p>

Osservazione DVA-2017-0028612	
Subosservazione	Controdeduzione
	<i>analogo intervento è già stato realizzato per le coperture verdi del parcheggio interrato dell'Allianz Arena a Monaco di Baviera, garantendo così la continuità con il paesaggio esistente sia dal punto di vista delle specie erbacee, sia delle variazioni cromatiche stagionali.</i>

Osservazione DVA-2017-0028743	
Subosservazione	Controdeduzione
1. consumo del suolo e danno paesaggistico	<i>Si evidenzia che il tracciato risulta compatibile con lo strumento urbanistico il cui iter approvativo ha contemplato anche, con esito positivo, il processo di valutazione Ambientale Strategica (VAS). La progettazione dell'intervento è stata attenta a limitare il consumo di territorio allo stretto indispensabile attraverso l'utilizzo di tecnologie appropriate. In sede di sviluppo della progettazione esecutiva si individueranno azioni di miglioramento dell'inserimento paesaggistico da concordare con gli Enti preposti alla tutela. Le soluzioni progettuali prevedono un notevole utilizzo di interventi di rimboschimento e rinverdimento. In totale si prevede una superficie di quasi 12.000 mq da ripiantumare con specie arboree autoctone, con una media di 15 alberi ogni 100 mq, al fine di garantire la continuità paesaggistica con il territorio circostante. Inoltre i rilevati dell'infrastruttura passanti nelle zone di transizione tra aree a prato e aree boscate, le coperture delle gallerie artificiali, le banche orizzontali delle terre rinforzate, prevedono sempre la piantumazione di specie arbustive per una copertura totale di oltre 12.000 mq. Per ottenere un'adeguata continuità paesaggistica, in aggiunta al rinverdimento per idrosemina, è previsto l'utilizzo di sfalci prelevati nelle aree limitrofe a quelle di progetto. Un analogo intervento è già stato realizzato per le coperture verdi del parcheggio interrato dell'Allianz Arena a Monaco di Baviera, garantendo così la continuità con il paesaggio esistente sia dal punto di vista delle specie erbacee, sia delle variazioni cromatiche stagionali.</i>
3. Fabbricati sensibili	<i>Si evidenzia che il tracciato risulta compatibile con lo strumento urbanistico il cui iter approvativo ha contemplato anche, con esito positivo, il processo di valutazione Ambientale Strategica (VAS). Non prevedendosi significativi incrementi di traffico non sono contemplabili, pertanto, incrementi delle emissioni in atmosfera rispetto alla situazione attuale. Va peraltro rilevato che l'attuale percorso della S.S. 51 attraverso l'abitato di San Vito comporta uno stile di guida c.d. "stop and go" - a causa delle numerose fermate e ripartenze dovute ai continui attraversamenti pedonali ed alla frequenza degli accessi - che presumibilmente è caratterizzato da emissioni in atmosfera di quantità più rilevante rispetto allo stile che il normale utente può tenere lungo un tracciato geometricamente più scorrevole che caratterizza la variante.</i>
2. emissioni in atmosfera	

Osservazione DVA-2017-0028743	
Subosservazione	Controdeduzione
4. pericolosità geologica	<p>Gli aspetti geologici sono trattati correttamente ed esaurientemente nel progetto; in considerazione della necessità di ottenere il maggior numero di informazioni, è tutt'ora in corso l'acquisizione di alcuni dati dalla strumentazione installata; va infatti ricordato che i fenomeni di instabilità presenti in zona, pur se conosciuti nella loro presenza storica, non sono mai stati oggetto di studio approfondito e sistematico.</p> <p>Gli approfonditi studi specialistici hanno escluso la possibilità che il nuovo tracciato possa provocare un peggioramento delle condizioni di sicurezza e stabilità.</p> <p>Tutte le verifiche geologiche e geotecniche hanno fornito risultati positivi e non sono da prevedere fenomeni di instabilità che possano interferire con il tracciato.</p>
5. pericolosità idraulica	<p>Gli aspetti idraulici sono trattati correttamente ed esaurientemente nel progetto.</p> <p>Gli approfonditi studi specialistici hanno escluso la possibilità che il nuovo tracciato possa provocare un peggioramento delle condizioni di sicurezza idraulica.</p>
6. effetti su fauna selvatica	<p>Si evidenzia che il tracciato risulta compatibile con lo strumento urbanistico il cui iter approvativo ha contemplato anche, con esito positivo, il processo di valutazione Ambientale Strategica (VAS).</p> <p>A garanzia del passaggio sicuro della fauna selvatica potranno essere inseriti, dove le altezze dei rilevati lo consentano, appositi sottopassaggi faunistici, differenziati per dimensioni ed equipaggiati di opportuna vegetazione di invito.</p> <p>Ubicazioni e dimensioni dei passaggi sicuri verranno definite in sede di sviluppo del progetto esecutivo una volta completata la fase di raccolta ed analisi dei dati rappresentanti la situazione attuale.</p>
7. flussi di traffico ed incidentalità	<p>La realizzazione di c.d. "soluzioni funzionali" non determina significativi incrementi della sicurezza e della fluidità della circolazione stradale in relazione alla necessità di applicazione delle vigenti normative in materia di progettazione stradale.</p>
8. area storico-culturale	<p>Si evidenzia che il tracciato risulta compatibile con lo strumento urbanistico il cui iter approvativo ha contemplato anche, con esito positivo, il processo di valutazione Ambientale Strategica (VAS).</p>

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
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)	<p>Secondo quanto previsto dalla vigente normativa si è avviata la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA per tutti gli interventi citati.</p> <p>Nelle more delle risultanze di tale procedura, si evidenzia che gli studi preliminari ambientali, condotti secondo quanto previsto dalla normativa, dalla letteratura tecnica e sulla base delle competenze specifiche dei diversi gruppi di progettazione si possa ritenere, per tutti gli interventi - in relazione ai risultati delle analisi ambientali - che i progetti, sulla base degli elementi esaminati di cui all'allegato V del D.</p>

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p>Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., siano da escludere dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).</p>
2. che la VIA sia unificata	<p>Le varianti in esame sono motivate dalla risoluzione di criticità, in termini di incremento della sicurezza della circolazione, puntuali ben definite sul tracciato esistente della S.S. 51 ed hanno, come effetto secondario - ma sicuramente non meno importante - il miglioramento degli standard qualitativi di vita per le comunità interessate dalle varianti stesse.</p> <p>Gli interventi considerati sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - num. 9 "Attraversamento dell'abitato di Tai di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 1.124,770 ml - num. 11 "Attraversamento dell'abitato di Valle di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato ha uno sviluppo complessivo di 806,280 ml - num. 18 "Attraversamento dell'abitato, di San Vito di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 2.319,49 ml - num. 28 "Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina", costituito dalla realizzazione di un ramo in sede separata della S.S. 51 dell'abitato, razionalizzando l'utilizzo di una tratta stradale esistente, ha uno sviluppo complessivo di 926,875 ml. <p>Lo sviluppo attuale della S.S. 51 dall'inizio, lato sud, dell'intervento num. 9 al termine, lato nord, dell'intervento num. 28 (considerando in realtà la posizione all'altezza della sede stradale effettivamente ed attualmente percorribile in corrispondenza dell'area ex Stazione) è di circa 38 km.</p> <p>Si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</p> <p>Va inoltre rilevato che i quattro interventi hanno caratteristiche tecnico-funzionali e geometriche differenti ed insistono in aree con caratteristiche differenti.</p> <p>Per tale motivo si ritiene corretta l'impostazione assunta di procedere all'analisi ambientale separata dei diversi interventi</p>
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	<p>Va considerato che i fenomeni di instabilità dei versanti a cui è soggetto il piano viabile nel tratto indicato sono in questi ultimi anni in una fase evolutiva con eventi di intensità e frequenza che risultano completamente differenti da quelli storicamente registrati.</p> <p>A tale situazione il Piano straordinario dedica interventi specifici che al momento si pongono l'obiettivo di garantire la sicurezza della circolazione senza interventi di tipo infrastrutturale definitivo sul corpo stradale: infatti sono proposte opere che facilitano il processo di fluitazione a valle</p>

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p>delle colate limitando l'effetto barriera opposto dalla presenza del corpo stradale stesso.</p> <p><i>Per i motivi sopra esposti, in ragione dei processi evolutivi in corso dei fenomeni, si ritiene corretta l'impostazione attuale che, attraverso il metodo osservazionale, consentirà di acquisire una conoscenza ulteriore di tali fenomeni in modo da poter, successivamente, individuare eventuali soluzioni infrastrutturali definitive sui cui progetti saranno avviate le procedure previste dalla vigente normativa.</i></p>
<p>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).</p>	<p><i>Come evidenziato alla controdeduzione num. 2, si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</i></p> <p><i>Non si ritiene pertanto che le modifiche di percorso introdotte con le quattro varianti, - che, si rammenta, rispondono ad esigenze di risoluzione di puntuali criticità - possano modificare i modelli comportamentali per gli utenti.</i></p> <p><i>Si evidenzia anche la differente prospettiva di scala tra quanto è l'oggetto del Piano - risoluzione di puntuali criticità lungo un percorso limitato e ben definito - e la definizione di un modello che, per stessa elencazione dell'osservazione, coinvolge un'area vasta che interessa Regioni e Province differenti.</i></p> <p><i>Per tale motivo si ritiene l'osservazione non pertinente.</i></p>
<p>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.</p>	<p><i>Osservazione non pertinente al procedimento in esame, facendo riferimento ad azioni attuative complessive del Piano</i></p>

PIANO STRAORDINARIO PER L'ACCESSIBILITA' A CORTINA 2021

Intervento: **Attraversamento dell'abitato di Valle di Cadore**
Codice: **MSVE14D1711**

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>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)</p>	<p><i>Secondo quanto previsto dalla vigente normativa si è avviata la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA per tutti gli interventi citati.</i></p> <p><i>Nelle more delle risultanze di tale procedura, si evidenzia che gli studi preliminari ambientali, condotti secondo quanto previsto dalla normativa, dalla letteratura tecnica e sulla base delle competenze specifiche dei diversi gruppi di progettazione si possa ritenere, per tutti gli interventi - in relazione ai risultati delle analisi ambientali - che i progetti, sulla base degli elementi esaminati di cui all'allegato V del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., siano da escludere dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).</i></p>
<p>2. che la VIA sia unificata</p>	<p><i>Le varianti in esame sono motivate dalla risoluzione di criticità, in termini di incremento della sicurezza della circolazione, puntuali ben definite sul tracciato esistente della S.S. 51 ed hanno, come effetto secondario - ma sicuramente non meno importante - il miglioramento degli standard qualitativi di vita per le comunità interessate dalle varianti stesse.</i></p> <p><i>Gli interventi considerati sono i seguenti:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>num. 9 "Attraversamento dell'abitato di Tai di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 1.124,770 ml</i> - <i>num. 11 "Attraversamento dell'abitato di Valle di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato ha uno sviluppo complessivo di 806,280 ml</i> - <i>num. 18 "Attraversamento dell'abitato, di San Vito di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 2.319,49 ml</i> - <i>num. 28 "Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina", costituito dalla realizzazione di un ramo in sede separata della S.S. 51 dell'abitato, razionalizzando l'utilizzo di una tratta stradale esistente, ha uno sviluppo complessivo di 926,875 ml.</i> <p><i>Lo sviluppo attuale della S.S. 51 dall'inizio, lato sud, dell'intervento num. 9 al termine, lato nord, dell'intervento num. 28 (considerando in realtà la posizione all'altezza della sede stradale effettivamente ed attualmente percorribile in corrispondenza dell'area ex Stazione) è di circa 38 km.</i></p> <p><i>Si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</i></p>

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p><i>Va inoltre rilevato che i quattro interventi hanno caratteristiche tecnico-funzionali e geometriche differenti ed insistono in aree con caratteristiche differenti.</i></p> <p><i>Per tale motivo si ritiene corretta l'impostazione assunta di procedere all'analisi ambientale separata dei diversi interventi</i></p>
<p>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</p>	<p><i>Va considerato che i fenomeni di instabilità dei versanti a cui è soggetto il piano viabile nel tratto indicato sono in questi ultimi anni in una fase evolutiva con eventi di intensità e frequenza che risultano completamente differenti da quelli storicamente registrati.</i></p> <p><i>A tale situazione il Piano straordinario dedica interventi specifici che al momento si pongono l'obiettivo di garantire la sicurezza della circolazione senza interventi di tipo infrastrutturale definitivo sul corpo stradale: infatti sono proposte opere che facilitano il processo di fluitazione a valle delle colate limitando l'effetto barriera opposto dalla presenza del corpo stradale stesso.</i></p> <p><i>Per i motivi sopra esposti, in ragione dei processi evolutivi in corso dei fenomeni, si ritiene corretta l'impostazione attuale che, attraverso il metodo osservazionale, consentirà di acquisire una conoscenza ulteriore di tali fenomeni in modo da poter, successivamente, individuare eventuali soluzioni infrastrutturali definitive sui cui progetti saranno avviate le procedure previste dalla vigente normativa.</i></p>
<p>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).</p>	<p><i>Come evidenziato alla controdeduzione num. 2, si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</i></p> <p><i>Non si ritiene pertanto che le modifiche di percorso introdotte con le quattro varianti, - che, si rammenta, rispondono ad esigenze di risoluzione di puntuali criticità - possano modificare i modelli comportamentali per gli utenti.</i></p> <p><i>Si evidenzia anche la differente prospettiva di scala tra quanto è l'oggetto del Piano - risoluzione di puntuali criticità lungo un percorso limitato e ben definito - e la definizione di un modello che, per stessa elencazione dell'osservazione, coinvolge un'area vasta che interessa Regioni e Province differenti.</i></p> <p><i>Per tale motivo si ritiene l'osservazione non pertinente.</i></p>
<p>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</p>	<p><i>Osservazione non pertinente al procedimento in esame, facendo riferimento ad azioni attuative complessive del Piano</i></p>

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
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.	

