



4.2  
[Handwritten signature]

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

\* \* \*

Parere n. 2652 del 16/02/2018

<b>Progetto:</b>	<p><b>Verifica di assoggettabilità alla VIA</b></p> <p><b>Piano straordinario di accessibilità a Cortina 2021. Lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della S.S. 51 "Alemagna" nel tratto compreso tra il km 49+600 ed il km 53+570.</b></p> <p><b>Da svincolo di Castellavazzo a imbocco Galleria Termine - rettifica planoaltimetrica del tracciato ed allargamento sede stradale</b></p> <p><b>ID_VIP: 3780</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>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</b></p>

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

[Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**VISTI** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011, prot.n.GAB/DEC/2011/217 del 11/11/2011 e prot.n.GAB/DEC/2011/223 del 12/11/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**PRESO ATTO** della domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dal 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 in data 27/10/2017 con nota prot.n.55 e relativamente all'intervento "Piano straordinario di accessibilità a Cortina 2021 – lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della SS 51 "Alemagna" nel tratto compreso tra il km 49+600 ed il km 53+570, da svincolo di Castellavazzo a imbocco Galleria Termine – rettifica planoaltimetrica del tracciato ed allargamento sede stradale";

**PRESO ATTO** che:

- la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità presentata dal Commissario Cortina 2021 è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.DVA/25032 in data 30/10/2017;
- la DVA con nota prot.n.28056 del 01/12/2017, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.CTVA/4092 in data 04/12/2017, ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopraccitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

**ESAMINATA** la documentazione "Studio preliminare ambientale" allegata alla domanda che si compone dei seguenti elaborati:

- Relazione ambientale;
- Corografia;
- Vincolo Natura 2000;
- Vincolo Idrogeologico;
- Vincolo Boschivo;
- Relazione di incidenza ambientale;

**PRESO ATTO** che:

- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stato pubblicata sul sito web dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot. DVA-27855 del 30/11/2017, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

**CONSIDERATO** che non risultano presentati osservazioni ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

**ESAMINATA** l'ulteriore documentazione presentata che si compone dei seguenti elaborati:

- Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti;
- Dichiarazione autorizzazioni idrauliche;
- Dichiarazione riqualificazione vecchi sedimi stradali;

**CONSIDERATO** che il progetto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II – bis alla Parte Seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., al punto 2, lettera c) denominata "strada extraurbana secondaria di interesse nazionale"; infatti, il progetto si configura come intervento di adeguamento e aumento prestazionale della strada esistente SS 51 che nel suo complesso è una strada extraurbana secondaria che riveste un interesse nazionale;

**CONSIDERATO** che l'intervento proposto si inserisce nell'ambito dell'iniziativa attivata da ANAS S.p.A. d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al fine di risolvere, per i Giochi Invernali Cortina 2021, il maggior numero di punti critici della mobilità presenti lungo la SS n. 51 "di Alemagna", nel tratto compreso tra Pian di Vedoia (terminale della A 27) e Cortina, con l'obiettivo di rendere meno problematico l'accesso/recesso a/dalla Cortina lungo la direttrice di mobilità nord-sud;

**CONSIDERATO** che nell'ambito di tale iniziativa è necessario incrementare le caratteristiche prestazionali e migliorare quelle funzionali della SS n.51 "di Alemagna" nel tratto compreso tra il Km 49+600 ed il Km 53+570;

**CONSIDERATO** che, da quanto riportato nella documentazione, le criticità da risolvere, in via prioritaria, ma non esaustiva, sono costituite:

- dalla carenza di funzionalità dell'intersezione a raso tra la SS n. 51 e la SP n. 251 della "Val Zoldana e Valcellina" all'ingresso sud di Longarone che, nei momenti di punta del traffico, subisce stati di congestione e di blocco con rallentamenti e formazione di lunghe code;
- dalla carenza geometrico-tecnica-prestazionale della SS n. 51 nella tratta Castellavazzo - attraversamento aereo del Ponte tubo a valle dell'ingresso della galleria "Termine" dove i raggi di curvatura del tracciato e le dimensione di corsie e banchine sono inadeguate;

**VERIFICATO** sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. che:

Per quanto riguarda le caratteristiche progettuali

**CONSIDERATO** che gli interventi previsti consistono in:

- allargamento della sede stradale con manufatti a sbalzo, con muri e con sbalzo e setti verticali di rinforzo del fronte roccioso;
- rettificazione di alcune curve pericolose con la costruzione di 4 viadotti;
- restauro statico con allargamento di un viadotto e un ponte;
- sostituzione di barriere di sicurezza;
- barriere paramassi e reti in due tratte;
- rifacimento della pavimentazione stradale e della segnaletica.

**CONSIDERATO** che in particolare si prevede:

- rettificazione del tracciato e allargamento della sezione stradale in prossimità dell'ingresso a Castellavazzo con realizzazione di un nuovo muro di sostegno;
- corsia di accumulo per la svolta a sinistra di ingresso a Castellavazzo per il traffico proveniente da Longarone;
- marciapiede di collegamento tra l'abitato di Longarone e quello di Castellavazzo;
- sottopasso pedonale di attraversamento della SS 51 all'ingresso di via Roma a Castellavazzo;
- marciapiede di collegamento pedonale sul ponte a scavalco della ferrovia;

- sottopasso veicolare e pedonale in prossimità di via Uberti;
- risanamento e messa a norma del ponte esistente "Ponte 1" tra le progressive 51+845 e 51+970;
- risanamento e messa a norma del ponte esistente "Ponte 2" tra le progressive 52+040 e 52+080;
- allargamenti di carreggiata, ove possibile, con interventi di demolizione roccia;
- allargamenti di carreggiata con banchettoni a sbalzo;
- rettifica del tracciato con realizzazione di un nuovo viadotto "Viadotto 1", tra progressive 52+383 e 52+503;
- rettifica del tracciato con attraversamento del rio Riu "Viadotto 2", tra progressive 52+604 e 52+673;
- rettifica di tracciato con nuovo viadotto "Viadotto 3", tra progressive 52+903 e 52+993;
- rettifica di tracciato con nuovo viadotto "Viadotto 4", tra progressive 53+068 e 53+128;
- smontaggio degli elementi in acciaio della pista ciclabile e loro ricollocazione in affiancamento alla nuova SS 51 con rettifica dell'andamento altimetrico;
- posizionamento di barriere laterali Classe H2 nel tratto urbano e classe H3 nel tratto extraurbano;
- realizzazione di pacchetto stradale nelle nuove zone oppure delle aree demolite;
- fresatura e ripristino del manto d'usura di tutto il tratto dell'intervento.

**CONSIDERATO** che nel dettaglio si prevede la realizzazione di:

- *Muro di contenimento per rettifica curva ingresso a Castellavazzo*

Per la rettifica della curva della SS 51 posta in prossimità dell'ingresso di Castellavazzo risulta necessario realizzare un muro di contenimento che sarà posizionato ad una posizione tale da consentire anche la realizzazione del marciapiede di collegamento tra gli abitati di Longarone e di Castellavazzo. Si prevede di realizzare il muro interamente all'esterno della carreggiata stradale mediante lo scavo della trincea per l'imposta della fondazione del muro. In seguito sarà realizzata la struttura muraria in c.a. che potrà prevedere un rivestimento del lato in vista con blocchetti di pietra che ripropongono il disegno del muro esistente.

- *Sottopasso pedonale di Castellavazzo*

Il sottopasso sarà realizzato senza l'interruzione del traffico della SS 51. Nello sbancamento per la realizzazione del sottopasso si prevede anche lo scavo in roccia.

- *Sottopasso di via Uberti*

La realizzazione di quest'opera prevede lo sbancamento di un tratto dell'attuale sedime della SS 51 e di una area attualmente privata, con possibile scavo anche in roccia. A seguito dell'acquisizione delle aree sarà possibile realizzare una carreggiata provvisoria sul terreno posto a nord. Conseguentemente potranno essere avviate le attività di scavo per la realizzazione dello sbancamento previsto per il lato sud e della SS 51. Completata la parte sud sarà possibile riportare il traffico sulla carreggiata della SS 51 e avviare i lavori di sbancamento e realizzazione della parte verso nord.

- *Ponte 1*

Le lavorazioni riguardanti questo intervento prevedono attività esterne alla carreggiata della SS 51. In particolare sarà necessario intervenire dalle fondazioni del ponte e poi risalire lungo le pile. Sarà necessario la realizzazione di una pista di accesso e la creazione di spazi di lavoro adeguati posti alla base del ponte. Per la realizzazione della pista di avvicinamento si utilizzerà il sedime dell'attuale pista ciclabile Cortina-Venezia. Le attività previste che si dovranno realizzare dall'alto come la demolizione dei guard-rail attuali e dei marciapiedi comporteranno la necessità di prevedere il senso unico alternato dell'arteria.

- *Ponte 2*

Anche le attività previste per questo ponte potranno essere realizzate quasi completamente fuori dalla carreggiata della SS 51. Come per il ponte 1 sarà necessario prevedere la realizzazione di una pista di cantiere per raggiungere la base del manufatto così come precedentemente indicato e utilizzare il sedime della pista ciclabile come pista di avvicinamento. Inoltre si prevede che per raggiungere la quota di imposta del manufatto, fondazioni, sia necessario realizzare un piano di lavoro sopraelevato in quanto il piano raggiungibile con la pista di cantiere si trova al piede di un fronte roccioso alto circa 10 m.

#### Viadotti 1-2-3-4

Anche per i viadotti si prevede la stessa modalità operativa, le strutture portanti, fondazioni e pile, che potranno essere realizzate con attività da svolgersi esternamente alla carreggiata stradale della SS 51. Anche in questi casi sarà necessario realizzare un'area di lavoro in prossimità delle fondazioni raggiungibile tramite una pista di cantiere di avvicinamento. Le attività riguardanti la posa delle travi e la realizzazione della soletta del viadotto potranno interessare temporaneamente l'attuale sede della SS 51 richiedendo la parziale interruzione del traffico. Sarà comunque compito della conduzione dei lavori individuare modalità e tecniche che consentano di evitare disagi al regolare flusso veicolare.

**VALUTATO** che il programma delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 comprende una serie di ulteriori progetti sulla SS 51; tuttavia, sulla base della consistenza del progetto di cui alla presente istanza e della natura degli ambiti territoriali, si possono escludere impatti cumulati sulle diverse componenti ambientali; lo studio precisa che non si hanno informazioni su altri progetti attualmente avviati i cui effetti possano cumularsi con quelli ANAS;

**VALUTATO** che da quanto riportato nella documentazione:

- la realizzazione degli interventi comporta un ridotto uso di suolo in corrispondenza delle rettifiche di tracciato con scostamenti massimi di 10 - 20 m dall'attuale tracciato; pertanto, le modifiche progettuali non possono incidere in maniera significativa su fauna, flora e biodiversità;
- non si prevede l'uso e sfruttamento della risorsa acqua, se non limitatamente alla pratica normale di cantiere;
- la produzione di rifiuti si prevede limitata alla fase cantiere; i rifiuti saranno materiali di scavo, demolizioni di calcestruzzi, fresati di pavimentazione;
- per la tipologia degli interventi:
  - non sussistono rischi di gravi incidenti e calamità;
  - non sussistono rischi di contaminazione e inquinamento atmosferico, se non quello dovuto ai mezzi d'opera e alla ordinaria produzione di polveri che peraltro verrà mitigata e controllata da committente e direzione lavori;

**CONSIDERATO** che con riferimento al *Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo* :

- il proponente fornisce una descrizione dell'inquadramento geologico, geomorfologico ed idrogeologico dell'area, delle attività pregresse nonché delle indicazioni generali sul piano di campionamento ed analisi;
- i volumi di materiali di scavo prodotti nell'ambito del cantiere ammontano a circa 25.000 m<sup>3</sup>, di cui circa 23.000 m<sup>3</sup> da reimpiegare per la realizzazione di rilevati e/o del cls necessario per l'opera;
- il rimanente quantitativo di materiale sarà destinato a discarica, qualora abbia caratteristiche non compatibili con gli usi previsti;
- i materiali sono classificabili in base alla loro natura e alle potenzialità di reimpiego nelle seguenti categorie:
  - materiale da scavo delle scarpate;
  - materiale da scavo proveniente dall'alveo del Piave e dei rii minori;
  - materiale da demolizione;
  - materiale proveniente da scarifica asfalti;
  - materiale da scavo qualificabile come rifiuto derivante dalle operazioni di bonifica ambientale delle aree contaminate.
- le differenti modalità di gestione dei materiali fanno riferimento alle seguenti tipologie:

Destinazione	Descrizione	Volume (m <sup>3</sup> )
Tipo 1	Centro di recupero per produzione inerti calcestruzzi / rilevati e recuperi ambientali cave e discariche	20000
Tipo 2	Centro di recupero materiali da demolizione	3000
Tipo 3	Discarica materiali inerti / riempimenti e recuperi ambientali cave e discariche	1500
Tipo 4	Discarica rifiuti speciali non pericolosi	500
TOTALE (m <sup>3</sup> )		25000

- per la corretta interpretazione dei contenuti della tabella deve essere evidenziato che allo stato attuale non è possibile definire esattamente la quota parte che potrà essere destinata a recupero per la produzione di inerti da calcestruzzo (al di fuori della quota già indicata per gli impieghi interni al cantiere) e che pertanto tale utilizzo seppur privilegiato non può essere quantificato esattamente. Esso sarà in ogni caso da perseguire nel corso della gestione del cantiere in base alle richieste del mercato. Tutta la quota eccedente dovrà essere destinata a discarica di materiali inerti o in alternativa a riempimenti o al recupero di cave e discariche. In tal caso, per i quantitativi dedicati dovrà essere eseguita una variante specifica al presente piano di utilizzo in modo da rendere possibile il trasporto non in regime di rifiuto.
- il proponente fornisce un preliminare elenco per gli impianti di recupero, le discariche e le cave presenti sul territorio;

**PRESO ATTO** della dichiarazione del 06/02/2018 del proponente che specifica che:

- tutti i materiali provenienti dagli scavi che non sono conformi ai requisiti di cui all'articolo 185, comma 1, lettera c), del d.lgs. 152/2006, e che non possono essere utilizzati nel sito di produzione, verranno gestiti come rifiuti. Il possibile riutilizzo di tali materiali previsto dal Piano preliminare è da intendersi sempre previa attività di recupero degli stessi;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che relativamente al piano preliminare di utilizzo delle terre rocce da scavo:

- la gestione ai sensi dell'art.24 del D.P.R. n.120/2017 è riferita esclusivamente al materiale da scavo proveniente dalle scarpate e dall'alveo del Piave e dei rii minori; tali materiali oltre a risultare conformi ai requisiti di cui all'articolo 185, comma 1, lettera c), del D.Lgs.n. 152/2006, in particolare devono essere utilizzate nel sito di produzione;
- per quanto riguarda la gestione del materiale proveniente da demolizioni, da scarifica asfalti o di altro materiale, qualificati come rifiuti, devono rispettare le condizioni di cui all'art.23 del del D.P.R. n.120/2017;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, in conformità alle previsioni del Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti, il proponente è tenuto ad effettuare il campionamento dei terreni, nell'area interessata dai lavori, al fine di accertarne la non contaminazione ai fini dell'utilizzo allo stato naturale; una volta accertata l'idoneità all'utilizzo devono essere definite le volumetrie definitive di scavo, la quantità delle terre e rocce da riutilizzare, la collocazione le durata dei depositi e la collocazione definitiva;

Per quanto riguarda la localizzazione del progetto

**CONSIDERATO E VALUTATO** che il progetto costeggia la valle del Piave dopo aver attraversato gli abitati di Longarone e Castellavazzo, in un ambiente montano con alta valenza ambientale; tuttavia, la SS 51 è di fatto l'unica via di accesso che collega il Zoldano e l'Alto Bellunese e gli interventi di progetto sono funzionali alla risoluzione di problemi viabilistici che rappresentano il preminente interesse della fascia territoriale;

**CONSIDERATO** che il PTCP della Provincia di Belluno approvato con DGRV n.1136 del 23/03/2010 prevede alcuni interventi di miglioramento della rete stradale: superare gli abitati di Longarone e Castellavazzo in variante alla SS 51, per migliorare il collegamento della A27 con il Zoldano e l'Alto Bellunese. La variante di Longarone viene individuata anche come alternativa al prolungamento della stessa A27;

**VALUTATO** che gli interventi in progetto sono in linea con gli indirizzi di piano nella misura in cui sono indirizzati al miglioramento della criticità evidenziata, anche se non propongono la stessa soluzione radicale;

**CONSIDERATO** che gli allargamenti ed i viadotti andranno ad interessare, anche se per fasce di pochi metri adiacenti alla zona dedicata alla viabilità, zone omogenee definite nel PRG ex comune di

Castellavazzo, adeguato alla Variante 4/2004(D.P.R. n.2766 del 11/09/2007): zona agricola E1 e E3; Zona Edificabile C1 e B; Verde privato; una tratta della SS 51 ricade anche in vincolo cimiteriale;

**CONSIDERATO** che il P.A.T.I. (Piano territoriale intercomunale) adottato dal Comune di Longarone con delibera CC n.9 del 15.03.2010 ed approvato con verbale e determinazione conclusiva di conferenza di servizi in data 07.06.2013, nella variante 1 avviata nel 2016 integra il territorio del comune di Castellavazzo all'interno del piano; nel Rapporto ambientale della Variante viene esplicitamente richiamato il problema della SS 51 (curve pericolose, tracciato stretto e tortuoso ecc);

**VALUTATO** che gli interventi in progetto riscontrano le criticità 2 e 3, ossia la messa in sicurezza dell'incrocio a Castellavazzo e serie di restringimenti e curve pericolose fra le progressive 52 e 53+300;

**CONSIDERATO** che il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (2004 agg.2014) riporta la ciclabile della Lunga Via delle Dolomiti, che dal maggio 2015 è stata messa in sicurezza con tratto in sede propria nella sezione più pericolosa per la commistione con il traffico della statale 51 nel tratto a valle del centro abitato di Castellavazzo;

**CONSIDERATO** che da quanto evidenziato negli elaborati progettuali, nel tratto terminale della zona di intervento, la pista ciclabile Cortina-Venezia interferisce con la costruzione del Viadotto 3, ove è prevista la rettifica planimetrica del tracciato con relativo rifacimento del tratto interessato, e del Viadotto 4, ove è prevista la rimozione delle strutture reticolari in acciaio che sostengono il piano di corsa della pista ciclabile e il successivo ripristino delle stesse in nuove quote plano-altimetriche, su sostegni integrati alle nuove pile; la tipologia di sostegno della pista resta invariata, in affiancamento alla statale ma a differenti quote altimetriche; il profilo di progetto della ciclabile garantisce sino al raccordo con l'esistente, appena prima del ponte tubo sul Piave, il franco di sicurezza di almeno 1 m rispetto alla piena TR100 anni del fiume;

**CONSIDERATO** che, da quanto riportato nella documentazione, la zona interessata dal progetto è la valle del Piave, nella parte montuosa; le risorse del territorio sono notevoli, essendo in gran parte coperto di boschi e prati, con ampia disponibilità di acque; la capacità di rigenerazione è ottima, anche grazie alle azioni di tutela;

**VALUTATO** che le dimensioni degli interventi in progetto in rapporto alla ricchezza e capacità di rigenerazione delle risorse naturali sono molto ridotte;

#### *Screening per la valutazione di incidenza*

**CONSIDERATO** che:

- la maggiore parte degli interventi in progetto al di fuori dall'attuale sede stradale si sviluppano in ambito di vincolo paesaggistico dovuto alla presenza di bosco;
- non sono presenti parchi nelle zone interessate dal progetto;
- il territorio di Castellavazzo è interessato per il 67% dai siti Natura 2000, che interessano la maggior parte dei versanti boscati a monte delle zone edificate;

**CONSIDERATO** in particolare che lo studio riporta le schede e gli habitat dei seguenti siti natura 2000, effettuando un'analisi delle potenziali incidenze:

- SIC IT3230031 Val Tovanella e Bosconero caratterizzato dalla presenza di conifere e latifoglie, con estese mughete alle quote più elevate: il progetto non interferisce direttamente con il SIC, anzi nella possibile zona di interferenza si allontana rettificando una curva;
- ZPS IT3230089 Dolomiti del Cadore e del Comelico caratterizzato dalla presenza di ben 31 tipi di habitat contenuti nell'Allegato I della Direttiva 92/43/CE e da cui si evince che le foreste di conifere sono di interesse prioritario. L'avifauna è di notevole interesse conservazionistico per la presenza del picchio cinerino, picchio tridattilo, aquila reale, gufo reale e la presenza degli ambienti ideali per

tetraonidi: il limite della ZPS corre in molti punti a ridosso della SS 51: il progetto interferisce nelle zone di rettifica del tracciato ed il confine dell'area in ampie tratte corre al margine della SS 51; la vicinanza è tale per cui è necessaria una valutazione di incidenza;

- IBA 047 – Prealpi Carniche che interessa sia la Regione Veneto che la Regione Friuli – Venezia Giulia, include interamente il Parco Regionale delle Dolomiti Friulane e comprende parte della SIC/ZPS IT3310001 “Dolomiti Friulane” e la ZPS IT3230089 Dolomiti del Cadore e del Comelico;

**CONSIDERATO** che:

- nell'area vasta sono presenti anche i seguenti ambiti:
  - o SIC IT3230080 - Val Talagona - Gruppo Monte Cridola - Monte Duranno (distanza > 1 km);
  - o SIC IT3230083 Dolomiti Feltrine e Bellunesi (distanza > 5km);
  - o SIC IT3230027 – Monte Dolada Versante S.E. (distanza > di 8 km);
- in considerazione della distanza di questi ambiti, che è superiore ad 1 km, questi ultimi non sono stati presi in considerazione dal presente Screening di Incidenza;

**CONSIDERATO** che, per gli aspetti di vulnerabilità dei siti:

- Per la ZPS IT3230089 Dolomiti del Cadore e del Comelico, che include il SIC IT3230031 Val Tovanella e Bosconero, la vulnerabilità riportata nella scheda Rete Natura 2000 è la seguente:
  - Alterazione degli ambienti per eccessiva presenza antropica: elevato escursionismo estivo ed invernale con conseguente disturbo alla fauna, insediamenti turistici, prelievo di fauna e flora, sport invernali;
  - Gestione forestale e pascolo;
  - Scarsa presenza di entità arboree mature – senescenti che forniscono habitat a specie di elevato interesse (*Picus canus*, *Picoides tridactylus*);
  - Abbandono dello sfalcio e ingresso di entità arbustive e arboree con conseguente perdita di habitat di specie di interesse comunitario (*Crex crex*);
  - Rischio idrogeologico per captazione d'acqua;
- lo studio precisa che gli adeguamenti previsti dal progetto non comportano alcuna incidenza sugli aspetti vulnerabili dell'area protetta; l'unica azione di progetto identificabile come fattore di pressione sul SIC/ZPS è il taglio di vegetazione per le fasi cantiere; l'incidenza di tali attività, assimilabili alla realizzazione di piste forestali, è in genere definita come "Potenzialmente bassa" nei piani di gestione di SIC/ZPS

**CONSIDERATO** che sono state analizzate le possibili interferenze e le pressioni esercitate dagli interventi in progetto sulle componenti abiotiche e biotiche e sulle connessioni ecologiche del sito considerato al fine di valutare la significatività dei potenziali impatti generati;

**CONSIDERATO** che, per le caratteristiche delle opere di progetto, non si prevedono impatti significativi sulle componenti biotiche ed abiotiche dei siti Natura 2000 durante la fase di esercizio, in quanto la situazione resta analoga a quella attuale;

**CONSIDERATO** che lo studio precisa che gli interventi in progetto non comportano frammentazioni di habitat che potrebbero interferire con la contiguità fra le unità ambientali presenti nella SIC/ZPS, affermando che non vi è incidenza sulle connessioni ecologiche all'interno della SIC/ZPS;

**CONSIDERATO** che al termine della Fase di Screening si è rilevato che i lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della SS. 51 “Alemagna” nel tratto compreso tra il km 49+600 ed il km 53+570, da svincolo di Castellavazzo a imbocco Galleria Termine con rettifica planoaltimetrica del tracciato ed allargamento sede stradale, non produrranno alcun effetto negativo sugli habitat e sulle specie di flora e fauna presenti nell'area ZPS IT3230089 Dolomiti del Cadore e del Comelico, che include il SIC IT3230031 Val Tovanella e Bosconero. Pertanto non si è proceduto con il successivo livello di Valutazione Appropriata;



**CONSIDERATO** che lo studio evidenzia che la realizzazione delle opere di progetto, determinerà ridotte sottrazioni permanenti di habitat in corrispondenza dei nuovi viadotti. Tali aree immediatamente a ridosso della SS 51 non sono individuate con codici Rete Natura 2000, ma solo con classifica Corine Land Cover:

- 31 – Territori boscati ed ambienti semi-naturali;
- 3113 – Territori boscati ed ambienti semi-naturali – Zone Boscate – Boschi di Latifoglie – Boschi misti a prevalenza di altre latifoglie autoctone (latifoglie mesofile e mesotermofile, quali acero, frassino, carpino nero, orniello);

**CONSIDERATO** che le opere in progetto non interferiscono con la conservazione delle specie all'interno dei Siti Natura 2000;

**VALUTATO** che per la loro natura e l'entità, le attività di progetto non modificano sostanzialmente lo stato della qualità dell'aria, delle acque, dei suoli e del clima acustico presente sul territorio e non inducono incidenze significative ma solamente temporanee e reversibili sui Siti Natura 2000 considerati;

**CONSIDERATO** che il progetto non insiste in zona a forte tensione demografica;

*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*

**CONSIDERATO** che il territorio di Castellavazzo è compreso in due ambiti: 01 "Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico" per la parte in sinistra Piave e 02 "Dolomiti Zoldane" per la parte in destra Piave, ambito che condivide con il territorio montano di Longarone. Anche il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) dalla Provincia di Belluno, riprendendo l'interesse per il tema del paesaggio, ha individuato, nella Tavola 5C "Sistema del Paesaggio", gli Ambiti provinciali delle tradizioni costruttive locali, nei quali Castellavazzo rientra nell'Ambito I "Edilizia minore del Longaronese";

**CONSIDERATO** che sul territorio di Castellavazzo sono presenti le seguenti emergenze:

- le chiese dei Santi Quirici e Iulitae a Castellavazzo pre XIII sec. (probabilmente sui resti del Castellum Laebactium) e la chiesa di S.Maria Assunta a Codissago (XVI sec.) con apparati architettonici ed iconografici peculiari;
- il Castello della Gardona, edificio culturale e testimoniale di significativo pregio;
- gli itinerari, i percorsi ed i luoghi di interesse storicotestimoniale (il fortilitium Gardonae, il tracciato paleoveneto/romano a Castellavazzo, i luoghi della memoria del Vajont);
- l'ex cementificio e relativi forni a Castellavazzo quali documenti della civiltà industriale;
- il sistema della rete museale rappresentata dal Museo della Pietra e degli Scalpellini di Castellavazzo ed il Museo degli zattieri del Piave con il Centro Internazionale Studi sulla Zattera di Codissago;
- i luoghi, gli edifici e i manufatti collegati alle attività di estrazione della pietra;
- le testimonianze diffuse di cultura storica (capitelli, edicole, fontane in pietra locale, muri a sasso ecc.) che segnano la memoria collettiva.

**CONSIDERATO** che, in merito agli aspetti idrogeologici, non vengono evidenziate zone di pericolosità idraulica a ridosso dell'area fluviale del Piave; le rettifiche della SS 51 previste vengono ad interessare i margini dell'area fluviale F solo nella parte a terminale, a cavallo del ponte canale; il PAI individua un'area a rischio poco prima del ponte canale a nord di Castellavazzo; in questa zona è prevista l'installazione di barriere paramassi e reti di protezione; viene segnalata una zona a pericolosità valanghe moderata in corrispondenza del Ponte canale; la aree interessate interessano terreni sottoposti a vincolo idrogeologico;

*Per quanto riguarda la tipologia e le caratteristiche dell'impatto potenziale*

**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'entità dell'impatto più significativo è limitata alle fasi cantiere, con occupazioni necessarie alla costruzione dei viadotti e degli allargamenti di carreggiata;

**CONSIDERATO** che si prevede il completo ripristino della pista ciclopedonale impiegata per il transito dei mezzi di cantiere;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:



- le opere necessarie alla rettifica della SS 51 non avranno effetti ed impatti negativi sulle acque superficiali;
- la rettifica della SS 51 comporterà la sottrazione di limitate aree già in fascia di pertinenza stradale al bosco e al prato;
- ad opera compiuta, e ripristinate le condizioni preesistenti nelle aree di cantiere, l'incidenza dell'intervento sarà trascurabile rispetto allo stato attuale su flora e fauna e sull'ecosistema della zona;
- non vengono interessate valenze storiche o archeologiche note;
- gli impatti paesaggistici riguardano prevalentemente la rettifica del tracciato e l'inserimento dei nuovi 4 viadotti lungo il tratto adeguato;
- la zona presenta il persistente fondo acustico tipico di una viabilità statale, in particolare nelle ore di punta estiva ed invernale. I lavori porteranno inevitabilmente un incremento di rumore lungo la strada, legato all'azione di macchine operatrici di cantiere. Esso risulterà comunque inavvertibile già a breve distanza;

**VALUTATO** che da quanto riportato nella documentazione:

- il progetto non comporta impatti diretti transfrontalieri;
- l'impatto maggiore si attende sulla viabilità in fase di cantiere. Impatti ridotti e circoscritti si prevedono sulla vegetazione nelle aree di cantiere, assimilabili all'impatto per la realizzazione di piste forestali. Si tratta tuttavia di impatti reversibili con i ripristini e le mitigazioni previste;
- gli impatti attesi sono pertanto facilmente prevedibili, trattandosi di lavori stradali con tecniche tradizionali su una strada esistente; si tratta infatti di impatti reversibili con mitigazioni e ripristini, per la durata di cantiere, ipotizzabile in due anni;

**VALUTATO** che la natura e la consistenza delle opere non si ritengono in grado di modificare in modo sostanzioso la capacità della strada e creare un significativo incremento dei volumi di traffico sulla SS 51; pertanto, fatta salva la fluidificazione del traffico e la maggior sicurezza per gli utenti, gli impatti in fase di esercizio, derivati esclusivamente dalla realizzazione degli interventi di progetto, si ritengono analoghi a quelli dello stato attuale;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda le misure di mitigazione per la fase di cantiere si prevede:

- la bagnatura delle piste non pavimentate percorse da mezzi e la bagnatura e/o copertura con teli dei materiali di scavo;
- di prestare attenzione in fase di cantiere a non effettuare sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;
- di predisporre opportuni sistema di raccolta, trattamento e smaltimento delle acque reflue eventualmente prodotte dal cantiere;
- di prestare particolare attenzione alle aree coltivate che saranno eventualmente occupate temporaneamente;
- di evitare la compattazione di aree di occupazione temporanea che andranno restituite a verde o ad uso agricolo;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda le misure di mitigazione per il paesaggio si prevedono:

- la risagomatura delle scarpate finali con pendenze compatibili con quelle del versante naturale;
- il raccordo morfologico naturaliforme con superfici al contorno;
- la ricostruzione del suolo organico e della pavimentazione erbosa;
- la realizzazione di impianti di specie arboree;
- lo smantellamento dei reliquati stradali con il successivo ripristino a verde con apporto di terreno vegetale, semina, piantumazione di alberature con essenze autoctone;
- opere di protezione speciale dei versanti con utilizzo di reti metalliche e geostuoie del tipo in fibra vegetale ed idrosemine;
- il rivestimento delle opere di sostegno in c.a. del rilevato stradale con pietrame a vista.

**VALUTATO** che:

- gli elaborati presentati per l'effettuazione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, relativi al progetto in esame, sono sufficientemente approfonditi per consentire una adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto;
- l'intervento proposto si inserisce nell'ambito dell'iniziativa attivata da ANAS S.p.A. d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al fine di risolvere, per i Giochi Invernali Cortina 2021, il maggior numero di punti critici della mobilità presenti lungo la SS n. 51 "di Alemagna", nel tratto compreso tra Pian di Vedoia (terminale della A 27) e Cortina;

**VALUTATO** il "Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti" redato ai sensi dell'articolo 24, comma 3 del D.P.R. 13 giugno 2017, n. 120;

**VALUTATO** che, in merito alle interferenze con fiume Piave, in particolare nei tratti di interferenza con la pista ciclabile Cortina-Venezia, il proponente ha dichiarato che, "a seguito delle richieste dell'Ente Competente, ANAS ha eseguito ulteriori indagini idrauliche e di impegna ad inviare il parere del suddetto Ente, una volta acquisito e ad ottemperare alle eventuali prescrizioni in esso contenute";

**VALUTATO** che, in ordine alla riqualificazione del vecchio sedime stradale, il proponente dichiara, inoltre, "che al fine di recuperare l'originario assetto di permeabilità e uso del suolo delle aree in dismissione, sarà previsto il recupero ambientale del vecchio sedime stradale mediante asportazione del pacchetto stradale, inerbimento e attecchimento di specie arbustive autoctone, oltre alla riprofilatura e rimodellamento delle scarpate artificiali stradali in dismissione al fine di evitare artificiali superfici pianeggianti e curvature a lobi della scarpata.

**VALUTATO** che la maggior parte degli interventi sono rivolti all'adeguamento e ammodernamento della strada e si presentano come una manutenzione straordinaria della stessa e che tutte le opere previste dal progetto tendono a risolvere i punti critici e garantire una maggiore sicurezza del percorso stradale in vista dei Giochi Invernali Cortina 2021;

**TENUTO CONTO** delle caratteristiche e della localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**  
**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**RITIENE**

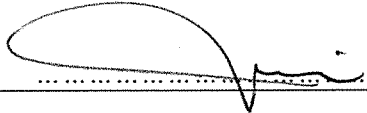
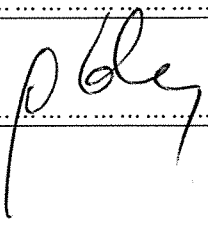
di non assoggettare al procedimento di VIA l'intervento "Piano straordinario di accessibilità a Cortina 2021 - lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della SS 51 "Alemagna" nel tratto compreso tra il km 49+600 ed il km 53+570, da svincolo di Castellavazzo a imbocco Galleria Termine - rettificazione planoaltimetrica del tracciato ed allargamento sede stradale", presentato dal 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, in rispetto delle condizioni indicate dal proponente e, in particolare:

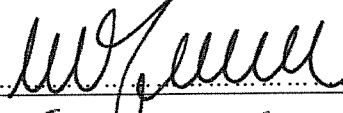
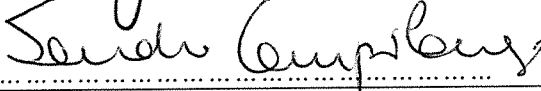

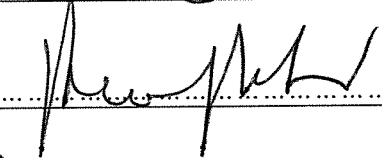
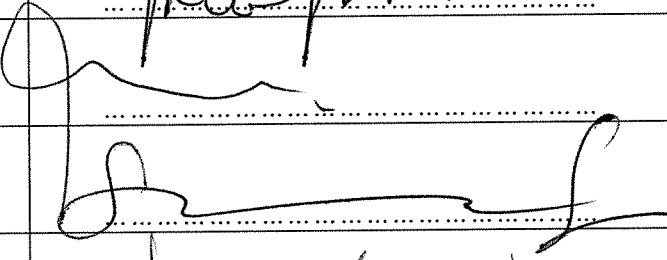
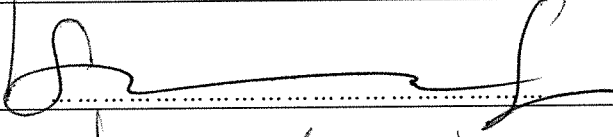
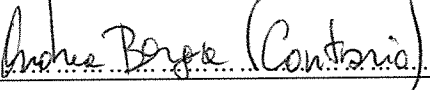
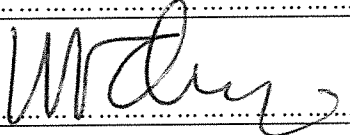
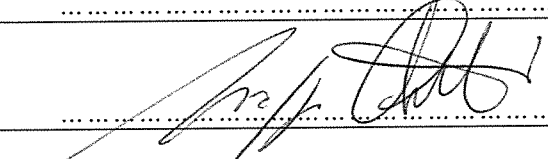
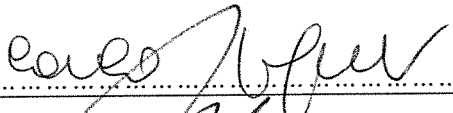

Prescrizione n.1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Gestione terre e rocce da scavo

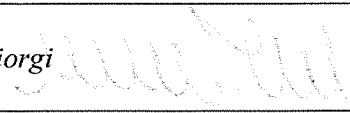
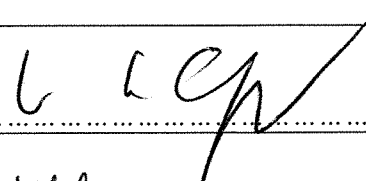
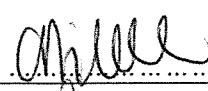
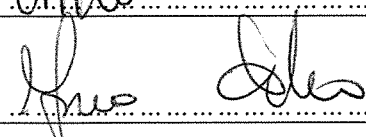
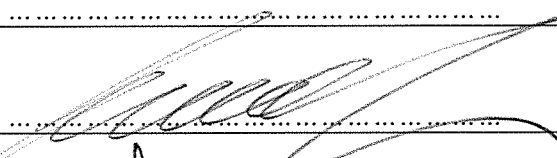
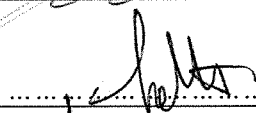
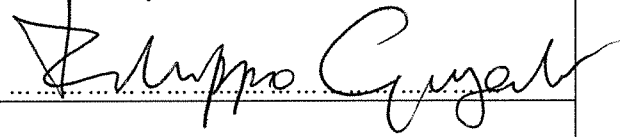
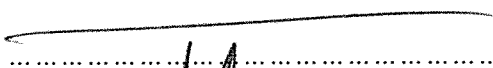
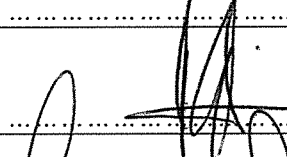

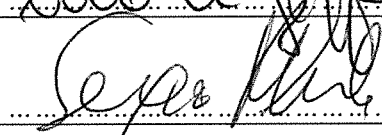
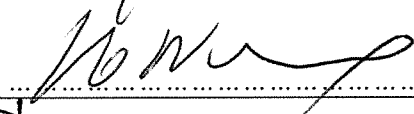
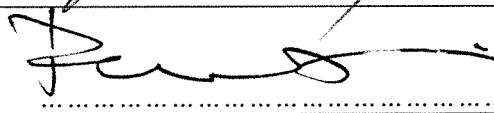
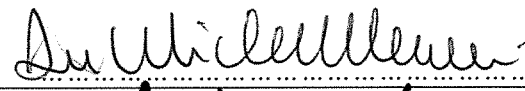
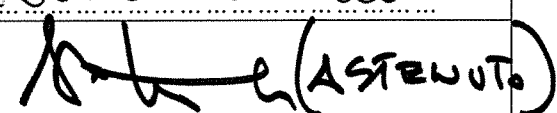
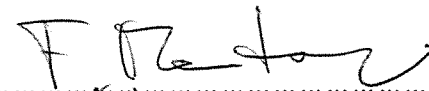
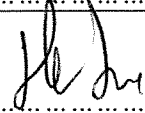
Oggetto della prescrizione	Prima dell'inizio lavori per la gestione delle terre e rocce da scavo, di cui al "Piano Preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti" dovrà essere presentato al MATTM, l'apposito progetto esecutivo, ai sensi del comma 4, art. 24, DPR 120/2017
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--


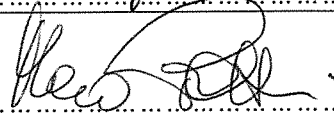
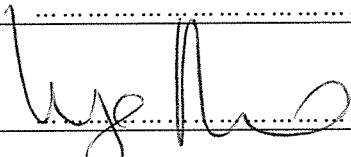
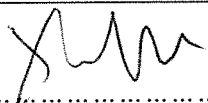
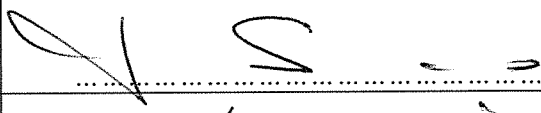
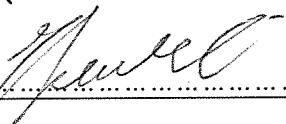
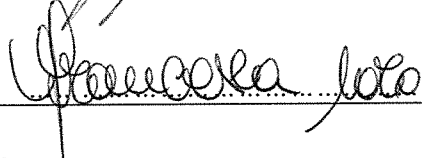

<b>Prescrizione n.2</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali
Oggetto della prescrizione	In merito alle interferenze con fiume Piave, in particolare nei tratti di interferenza con la pista ciclabile Cortina-Venezia, il proponente dovrà inviare al MATTM il parere dell'Autorità di Bacino con le eventuali prescrizioni in esso contenute, fatto salvo l'obbligo di ottemperare a tali prescrizioni.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Autorità di bacino Distrettuale delle Alpi Orientali

<b>Prescrizione n. 3</b>	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali
Oggetto della prescrizione	In ordine alla riqualificazione ambientale del vecchio sedime stradale, dovranno essere concordate con ARPA Veneto tutte le attività di recupero dell'originario assetto di permeabilità e uso del suolo delle aree in dismissione, prevedendo il recupero ambientale del vecchio sedime stradale mediante asportazione del pacchetto stradale, inerbimento e attecchimento di specie arbustive autoctone, oltre alla riprofilatura e rimodellamento delle scarpate artificiali stradali in dismissione al fine di evitare artificiali superfici pianeggianti e curvature a lobi della scarpata.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Alllestimento del cantiere e lavori per la realizzazione delle opere
Ente vigilante	ARPA Veneto
Enti coinvolti	-

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	ASSENTE
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	ASSENTE
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi		
Ing. Chiara Di Mambro		
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE	
Avv. Luca Di Raimondo		ASSENTE
Ing. Graziano Falappa		
Arch. Antonio Gatto		
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini		
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>		
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE	
Dott. Andrea Lazzari		
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE	
Arch. Salvatore Lo Nardo		
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE	
Avv. Michele Mauceri		
Ing. Arturo Luca Montanelli		 (ASTENUTO)
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE	
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE	

Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
<del>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</del>	
Ing. Roberto Viviani	Roberto Viviani (CASTONATO)

