



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

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

Parere n. 2665 del 02/03/2018

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Piano straordinario di accessibilità a Cortina 2021. Lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della S.S. 51 "Alemagna". Variante all'abitato di San Vito di Cadore.</p> <p>ID_VIP: 3739</p>
Proponente:	<p>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</p>

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 02/10/2017 con nota prot.n.36 e relativamente all'intervento “Piano straordinario di accessibilità a Cortina 2021. Lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della S.S. 51 "Alemagna". Variante all'abitato di San Vito di Cadore”;

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/22724 in data 04/10/2017;
- la DVA con nota prot.n.DVA/24659 del 26/10/2017, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.CTVA/3510 in data 26/10/2017, ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

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

- Studio preliminare ambientale;
- Relazione Paesaggistica;
- Dichiarazione di non necessità di VincA;

PRESO ATTO che, ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito web dell'autorità competente il 25.10.2017;

CONSIDERATO che risultano presentate le seguenti osservazioni ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.:

Osservazioni di CIPRA Italia in data 07/02/2018 prot. DVA-2018-0003121	Si riportano le principali osservazioni: - le circonvallazioni previste non risolverebbero i problemi della mobilità del Cadore: qualora realizzate
---------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>del 07/02/2018</p>	<p>sposterebbero il problema del traffico sempre più verso monte, con buona probabilità causando l'intasamento di Cortina, velocizzandone solo parzialmente l'accesso;</p> <ul style="list-style-type: none">- si chiede alla Regione Veneto l'elaborazione condivisa e partecipata di un piano della mobilità complessiva del bellunese (...) evitare in modo definitivo che la strada statale di Alemagna divenga oltremodo appetibile al transito dei TIR, e quindi del trasporto merci, alla ricerca di evitare i pedaggi;- si chiede che su ogni singolo progetto viabilistico previsto per la realizzazione dei Mondiali di sci alpino di Cortina 2021 venga adottata una procedura di VIA che permetta a tutti i soggetti interessati un reale processo partecipativo;
<p>Osservazioni dei Sigg. Antonio Menegus, Stefano De Lotto e altri in data 29/01/2018 prot. DVA-2018-0002011 del 29/01/2018</p> <p>Esposto in merito alla progettazione a cura di ANAS S.p.a. denominata "SS 51 di Alemagna, prov. Di Belluno, Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021" D.lgs. 24 aprile 2017, n. 50, art. 61.</p>	<p>L'esposto interessa il progetto per il primo punto relativo alla non conformità alle norme UE che impongono la procedura di VIA per tutti quei progetti che comportano effetti cumulativi dell'impatto ambientale di più progetti nella stessa zona. (idem punti 1 e 2 dell'osservazione Deppi).</p> <p>Si fa riferimento a sentenze tendenti a contrastare la divisione di un singolo progetto in sotto-progetti per evitare l'obbligo di Valutazione ambientale complessiva, che sarebbe scattata se fosse stato sottoposto alla procedura tutto insieme.</p> <p>Nel solo comune di San Vito sono previsti interventi ANAS in 6 punti tra la Variante dell'abitato ed altri interventi minori. Non si prevede alcun cronoprogramma per la variante di San Vito.</p> <p>Le varianti ex novo come quella di San Vito non possono essere considerate "adeguamenti".</p> <p>Non è stata presa in giusta considerazione la fragilità idrogeologica in sinistra Boite.</p> <p>Non sono stati valutati gli effetti cumulativi dell'aumento del traffico sui valori Dolomiti-Unesco (inquinamento acustico e atmosferico e impatti idrogeologici)</p> <p>Preferibili adeguamenti con investimenti minori invece di costose varianti come quella di San Vito.</p> <p>La mancanza di cronoprogramma, l'accavallamento dei lavori e la possibilità, prevista dall'art. 61, comma 6, del DL 50/2017, di poter ultimare i lavori oltre il termine del 31.12.2019, rischiano di lasciare i cantieri aperti in tempi indefiniti, specialmente per varianti fuori sede come quella di San Vito, con gravi ripercussioni sull'economia turistica.</p>
<p>Osservazioni della Sig.ra Giovanna Deppi (portavoce di Associazioni) in data 29/12/2017 prot. DVA-2017-0030168 del 29/12/2017</p>	<ol style="list-style-type: none">1. che venga fatta la VIA per tutti gli interventi parziali sinora proposti per il tratto lungo la Valle Boite (varianti di Tai, di Valle, di San Vito e di Cortina d'Ampezzo);2. che la VIA sia unificata;3. che questo insieme di progetti comprenda anche l'indicazione di massima dell'intervento nel tratto tra San Vito e Cortina, il più urgente e difficile;4. che con un livello tecnicamente adeguato la VIA affronti il tema degli effetti di attrazione / riduzione di nuovo traffico di turismo motorizzato di passo sull'intera rete di viabilità montana così come di nuovo traffico merci di attraversamento

	<p>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>5. si propone 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>Osservazioni dell'Organizzazione Aggregata WWF Terre del Piave TV-BL in data 12/12/2017 prot. DVA-2017-0028743 del 12/12/2017</p> <p>e Osservazioni dell'Associazione Mountain Wilderness Italia onlus in data 11/12/2017 prot. DVA-2017-0028598 del 11/12/2017</p>	<p>1) Consumo di suolo per circa 30.000 mq (manca il conto preciso). A San Vito invasione nei prati – impatti sul paesaggio e sulle biocenosi – interruzione della continuità tra il paese e il torrente Boite.</p> <p>2) Non sono state considerate le effettive emissioni in atmosfera in quanto non è stata considerata l'attrazione di traffico, anche pesante che provocherà la maggior scorrevolezza della strada a seguito alla somma degli interventi, specialmente delle circonvallazioni di Tai e Valle di Cadore; già oggi la Valle del Boite viene scelta a preferenza dell'asse del Brennero A22 poiché meno costosa e meno affollata.</p> <p>3) Sono presenti recettori sensibili, in immediata adiacenza alla variante (asilo, scuole e palestra).</p> <p>4) La rotatoria lato Belluno esige approfondimenti in quanto è posta in area a pericolosità geologica media P2 e lambisce un'area a dissesto franoso (Loc. La scura).</p> <p>5) La variante in località Ciampes, lungo il torrente Boite lambisce un'area a pericolosità idraulica moderata e media P1 e P2; nella zona Ponte di Serdes il Boite è esondato nel 1996; infatti il tracciato nel PRG e PAT evita tale zona (Alternativa 1) passando in destra idraulica del Boite; mancano approfondimenti sulle scelte delle alternative.</p> <p>6) La variante interrompe il passaggio della fauna selvatica verso il torrente e incide sulla zona di interscambio tra il SIC Pelmo a Sud e il SIC/ZPS Antelao a Nord; ciò incrementerà gli incidenti con la fauna di attraversamento (già oggi la media è di un investimento al giorno).</p> <p>7) manca un'analisi dei flussi di traffico che giustifichi la realizzazione della variante; il TGM si dimezza in bassa stagione; le code si formano solo in periodi limitati che potrebbero essere risolte con soluzioni funzionali (creazione di marciapiedi e sottopassi pedonali, eliminazione dei parcheggi, limiti di velocità).</p>

	<p>8) lo studio non fa riferimento ad un'importante area storica della ex filandra e mulini del lanificio Pordon, già inserita in un progetto di valorizzazione ecoturistica.</p>
<p>Osservazioni dei Sig.ri Giovanni Smali, Stefano De Lotto, Maurizio Pagan, Patrizia Perucon e Giovanni Panciera in data 11/12/2017 prot. DVA-2017-0028612 del 11/12/2017</p>	<p>Lo studio delle alternative è carente; mancano analisi costi-benefici; manca l'alternativa zero; non è stata presa in considerazione un'alternativa che con soluzioni funzionali e adeguamenti minimi risolve le code del traffico per i limitati periodi dell'anno interessati da tale fenomeno (creazione di marciapiedi e sottopassi pedonali, eliminazione dei parcheggi, limiti di velocità).</p> <p>Mancano sezioni di inserimento dell'opera nel contesto, che permettano di cogliere le relazioni spaziali, percettive ed esperienziali esistenti, e prospetti che mostrano l'opera nei confronti dell'abitato.</p> <p>Mancano simulazioni acustiche per comprendere gli impatti sui condomini limitrofi e per tenere conto del riverbero del suono.</p> <p>Il tracciato crea un danno paesaggistico sui prati a SX Boite, interrompendo l'elemento di mediazione tra il centro del Paese e il corso del torrente.</p>
<p>Osservazioni dei Sig.ri Antonio Menegus Paulin, Stefano Franzes De Lotto in data 11/12/2017 prot. DVA-2017-0028591 del 11/12/2017</p>	<p>Ricorso al collegio dei revisori della Corte dei conti avverso l'esito dell'assemblea della Regola Generale di San Vito di Cadore del 22.11.2017, convocata per esprimere un parere "urbanistico ambientale sulla Variante Anas dell'abitato di San Vito", per gravi irregolarità dia procedurali che di merito. Obiettivi fondamentali 1) l'istituto Regoliero; 2) riconoscimento delle Dolomiti Patrimonio dell'Umanità da Unesco per il loro valore estetico e paesaggistico, e per l'importanza scientifica a livello geologico e geomorfologico.</p> <p>1) impatto paesaggistico elevato delle due rotatorie e delle sopraelevate sul ponte di Serdes; pericolo di smottamenti dell'area della rotatoria a Sud; vicinanza di 50m con il cimitero; non è stata studiata un'alternativa di variante in galleria.</p> <p>2) impatto idrogeologico: esondazioni significative del rio dei Rases nell'area adiacente dal rotatoria a Nord; una porzione consistente della rotatoria a Nord sembra insistere su area tutelata (PAT San Vito, Carta delle fragilità); la discarica in località Vallesella insiste in zona soggetta a "debris flow", quindi non utilizzabile per attività di discarica e la ditta intestataria sembra che sia la Regola di Chiapuzza e Costa e non il Comune di San Vito.</p> <p>3) perplessità sull'effettiva durata delle opere</p> <p>Sottoporre a VIA la variante</p>
<p>Osservazioni del Sig. Matteo Bottonelli in data 30/10/2017 prot. DVA-2017-0025093 del 30/10/2017</p>	<p>1) impatto paesaggistico richiesta di gallerie artificiali perché la strada è ben visibile dai rifugi e tutte le montagne mete turistiche.</p>

	<p>2) consumo di un'enorme territorio di pregio.</p> <p>3) impatto sulla biodiversità in quanto l'area della variante è oggi attraversata dalla fauna selvatica per abbeverarsi al Boite; colonie intere di ungulati popolano i prati specialmente la sera; richiesta di gallerie artificiali con zone chiuse anche sul lato Boite.</p> <p>4) impatto visivo e acustico per i frontisti richiesta di gallerie artificiali e passaggi in trincea e non in elevazione rispetto al piano attuale.</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

VALUTATO che tutte le osservazioni sono state considerate attentamente nell'ambito del presente parere;

VISTA la nota prot.n.10 del 29/01/2018, acquisita con prot.n.CTVA/401 del 30/01/2018, con la quale ANAS ha trasmesso le controdeduzioni alle osservazioni pervenute;

PRESO ATTO che l'ANAS ha contro-dedotto come segue le sopra esposte osservazioni:

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</i></p>

X

Osservazione DVA-2017-0025093	
Subosservazione	Controdeduzione
	<i>l'utilizzo di tecnologie appropriate.</i>
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> <p><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></p>
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. 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>

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

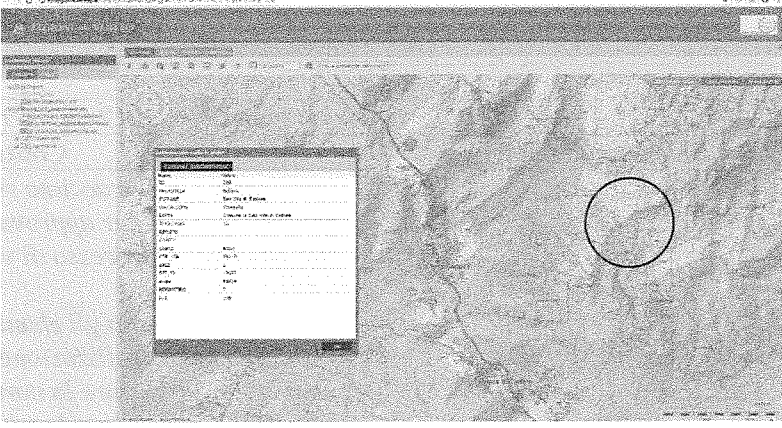
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

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 dalle 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</i></p>

[Large handwritten signature]

[Handwritten signatures and initials]

Osservazione DVA-2017-0028591	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p>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>
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>
2. emissioni in atmosfera	
3. Fabbricati sensibili	

Osservazione DVA-2017-0028598	
Subosservazione	Controdeduzione
	<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 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>
4. pericolosità geologica	<p><i>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.</i></p> <p><i>Gli approfonditi studi specialistici hanno escluso la possibilità che il nuovo tracciato possa provocare un peggioramento delle condizioni di sicurezza e stabilità.</i></p> <p><i>Tutte le verifiche geologiche e geotecniche hanno fornito risultati positivi e non sono da prevedere fenomeni di instabilità che possano interferire con il tracciato.</i></p>
5. pericolosità idraulica	<p><i>Gli aspetti idraulici sono trattati correttamente ed esaurientemente nel progetto.</i></p> <p><i>Gli approfonditi studi specialistici hanno escluso la possibilità che il nuovo tracciato possa provocare un peggioramento delle condizioni di sicurezza idraulica.</i></p>
6. area storico-culturale	<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>
7. effetti su fauna selvatica	<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> <p><i>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.</i></p>
8. flussi di traffico ed incidentalità	<p><i>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.</i></p>

Osservazione DVA-2017-0028612	
Subosservazione	Controdeduzione
1. studio alternativo carente	<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 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.</i></p>
2. descrizione del progetto carente	<p><i>Tutti gli aspetti significativi dell'intervento sono trattati correttamente ed esaurientemente nel progetto</i></p>
3. impatto acustico	<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. Nei tratti in cui il tracciato non consentiva l'inserimento delle gallerie artificiali per questioni orografiche, sono state previste barriere fonoassorbenti rinverdite 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>
4. sacrificio 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>La progettazione dell'intervento è stata attenta a limitare il consumo di territorio allo stretto indispensabile attraverso l'utilizzo di tecnologie appropriate.</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 di sfalci prelevati nelle aree limitrofe a quelle di progetto. Un analogo intervento è già stato realizzato per le coperture verdi del</i></p>

Osservazione DVA-2017-0028612	
Subosservazione	Controdeduzione
	<i>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	<i>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</i>
4. pericolosità geologica	

Osservazione DVA-2017-0028743	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p><i>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.</i></p> <p><i>Gli approfonditi studi specialistici hanno escluso la possibilità che il nuovo tracciato possa provocare un peggioramento delle condizioni di sicurezza e stabilità.</i></p> <p><i>Tutte le verifiche geologiche e geotecniche hanno fornito risultati positivi e non sono da prevedere fenomeni di instabilità che possano interferire con il tracciato.</i></p>
5. pericolosità idraulica	<p><i>Gli aspetti idraulici sono trattati correttamente ed esaurientemente nel progetto.</i></p> <p><i>Gli approfonditi studi specialistici hanno escluso la possibilità che il nuovo tracciato possa provocare un peggioramento delle condizioni di sicurezza idraulica.</i></p>
6. effetti su fauna selvatica	<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> <p><i>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.</i></p>
7. flussi di traffico ed incidentalità	<p><i>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.</i></p>
8. area storico-culturale	<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>

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><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>
2. che la VIA sia unificata	<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,</i></p>

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p>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. 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. 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>
<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>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 delle colate limitando l'effetto barriera opposto dalla presenza del corpo stradale stesso.</p> <p>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.</p>

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
<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>

CONSIDERATO che:

- il progetto prevede la realizzazione di una strada in by-pass all'abitato di San Vito di Cadore. Il proponente evidenzia che il tracciato riprende precedenti studi dell'ANAS ed in particolare approfondisce lo studio di fattibilità predisposto dal Comune nel 2017;
- il nuovo tracciato stradale è stato previsto con una categoria tipo C2 (strada extraurbana secondaria) ai sensi del D.M. del 5/11/2001 (Norme funzionali delle strade); il progetto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II – bis alla Parte Seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;
- 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", con l'obiettivo di rendere meno problematico l'accesso/recesso a/da Cortina lungo la direttrice di mobilità nord-sud;
- in particolare il progetto riguarda la variante per l'attraversamento dell'abitato di San Vito di Cadore;

CONSIDERATO che, la verifica di assoggettabilità è stata elaborata tenendo conto dei criteri previsti dall'allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. "Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art.20", articolando lo studio nei quadri di riferimento programmatico, progettuale, ambientale e analisi e valutazione dei potenziali impatti;



QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO che in merito all'inquadramento territoriale:

- l'intervento si colloca all'interno del territorio comunale di San Vito di Cadore, interessando gli spazi interni e prossimi al centro abitato;
- l'ambito territoriale di San Vito di Cadore presenta caratteristiche prevalentemente montane in un intervallo di quote altimetriche molto ampio, da 930 m s.l.m. nei pressi del confine comunale con Borca di Cadore, sul fondovalle del torrente Boite, ai 3250 m s.l.m. del Monte Antelao, al confine Sud-Est del territorio di San Vito;
- la SS n.51 "di Alemagna" rappresenta di fatto l'unico asse di comunicazione e attraversa l'intero Comune seguendo l'andamento Nord-Sud della Valboite; la strada, rimanendo sempre in sinistra orografica del torrente si dirige verso Cortina d'Ampezzo;
- il nucleo abitato è localizzato ad un'altitudine media di 1.010 m s.l.m. in un'ampia conca pianeggiante, ed è sorto a cavallo dell'antica "via regia", oggi Strada Regionale n. 51 "di Alemagna";
- il tracciato di progetto ha un percorso complessivo di circa 2.3 km.

CONSIDERATO che in merito ai vincoli e tutele lo studio ha esaminato:

- le leggi di tutela paesaggistica;
- il vincolo idrogeologico;
- il vincolo delle bellezze naturali;
- le aree di rispetto di corpi idrici;
- le aree archeologiche;
- le aree boschive;
- i Siti di importanza comunitaria (S.I.C.) e Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.);
- il Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.);

VALUTATO che:

- l'intera vallata del Boite della zona di San Vito, e quindi l'intero tratto di strada, è sottoposta a vincolo ex artt. 136 e 157 del D.L. 42/2004; non esistono sul territorio invece vincoli paesaggistici di tipo regionale ex art. 142 c. 1 lett. m);

- il vincolo idrogeologico dei versanti del Boite, previsto a quote più elevate non interessa l'area del nuovo tracciato;
- il vincolo per le bellezze naturali, ai sensi della Legge 1497/39, comprende tutta la zona di fondo valle del torrente Boite caratterizzata dalla presenza di boschi di larici e abeti, e quindi l'intero tratto di strada. Il Vincolo è inserito nella GU n° 64 del 1958-03-14 con decreto emesso il 24/2/1958;
- interessa il progetto anche il vincolo di rispetto dei corpi idrici, per una larghezza di 150 metri dalle sponde del torrente Boite e del Ru Sec e per una larghezza di 300 metri dalle sponde del lago Mosigo;
- non sono stati segnalati rinvenimenti archeologici rilevanti;
- lo studio riporta la cartografia del sito del MIBACT, che evidenzia brevi interferenze aree boscate sono tutelate ai sensi dell'art. 142 c. 1 lettera g) del Codice, maggiormente approfondite nel quadro di riferimento ambientale;
- l'area di intervento è esterna alle aree Natura 2000. Il SIC/ZPS del "Gruppo dell'Antelao, Marmarole, Sorapis", IT3230081, interessa l'area montana ad Est del torrente Boite e dell'abitato di San Vito. Il SIC "Monte Pelmo, Mondeval, Formin", IT3230017, copre tutta l'area comunale ad Ovest del torrente Boite; la distanza minima del progetto dal SIC/ZPS del gruppo Antelao è di 670m, mentre si avvicina a 125m dal SIC Monte Pelmo in corrispondenza dell'attraversamento del Ru Sec;
- il Comune San Vito di Cadore è inoltre interessato dall'ambito per l'istituzione di due parchi-riserve naturali regionali che corrispondono grossomodo ai due siti SIC/ZPS: il "Monte Pelmo", che interessa l'area in destra orografica del torrente Boite, l'"Antelao, Marmarole e Sorapis" che si estende invece in sinistra orografica ad Est della zona abitata di San Vito; tali istituendi parchi non interessano la fascia di territorio occupata dal tracciato stradale;
- in merito al Piano di Assetto Idrogeologico, lo studio segnala:
 - una zona di "dissesto franoso delimitato" nel corso del torrente Ru Sec;
 - le problematiche legate al dissesto idrogeologico che hanno interessato questo territorio il 4 agosto 2015 e che hanno provocato danni ingenti (anche in termini di vite umane) a causa della piena del Torrente Ru Sec che sottopassa con "tombinatura" l'abitato di San Vito; il progetto prevede lo scavalco del Torrente Ru Sec con un ponte ad unica luce di 80m che non interferisce con l'alveo;
 - sempre con riferimento al PAI, il tracciato nella zona finale, lato Belluno, lambisce un'area perimetrata a pericolosità geologica media;
 - con riferimento al Pericolo Idraulico, oltre alla "area fluviale" F del Torrente Boite, che rimane entro l'area golenale su quasi tutto il tratto di interesse, si segnalano due zone a pericolosità media e moderata (P1 e P2) nella zona Ciampes; il tracciato di progetto passa però a monte di queste fasce;
 - l'area di progetto non è interessata da perimetrazioni di rischio valanghe;

CONSIDERATO che in merito agli strumenti di pianificazione, sono stati esaminati i seguenti piani:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (P.T.R.C.);
- Piano Regionale di Tutela delle Acque (P.R.T.A.);
- Piano di Tutela e Risanamento dell'atmosfera (P.R.T.R.A.);
- Classificazione sismica ai sensi dell'ordinanza n. 3274/03 (il Comune rientra in classe 3);
- Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.);
- Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di San Vito di Cadore (P.A.T.);
- Il Piano Regolatore Generale di San Vito di Cadore (PRG);

VALUTATO che, da quanto riportato nello studio:

- il PTCP (tavola del "Sistema insediativo infrastrutturale") indica che il tracciato di progetto è inserito nell'ambito della viabilità stradale programmatica di secondo livello;
- la variante è inserita nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) e nel Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di San Vito di Cadore, anche se con una differenza di tracciato nel tratto centrale;
- il proponente evidenzia che il tracciato proposto deriva so dallo stesso tracciato proposto dal Comune nello studio di fattibilità del 2017 che è stato confermato durante gli incontri tenuti con l'Amministrazione Comunale; pertanto, lo studio effettuato non intravede particolari criticità per

l'inserimento del progetto in una modifica dei piani programmatici a livello comunale;

- lo studio evidenzia che la progettazione e gli interventi di mitigazione paesaggistica hanno tenuto conto degli obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica contenuti nel PTRC della Regione Veneto;

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO che, in merito alle alternative di progetto:

- lo studio fa riferimento ad un precedente tracciato, inserito nel PAT del Comune, definito come alternativa 1, che nel tratto centrale si sposta sul versante destro della valle, attraversando due volte il Boite e ricongiungendosi al tracciato definitivo prima del Cimitero; tale alternativa, oltre ai costi superiori, comporta la realizzazione di due ponti di ampia luce sul torrente Boite e verosimilmente una galleria per l'attraversamento della collina di Serdes;
- l'alternativa 2 è quella di progetto, concertata con il comune; sull'alternativa 2 sono state studiate varie soluzioni per gli svincoli e i collegamenti alla SS51 esistente nei due tratti di entrata all'abitato, rispettivamente lato Cortina e lato Belluno;
- sono state studiate due alternative per lo svincolo lato Cortina, che rappresenta il nodo più complesso; la soluzione prescelta prevede una rotatoria "disassata" rispetto alla SS51 esistente e a quote inferiori;

CONSIDERATO che, in merito alle caratteristiche principali del tracciato:

- provenendo da Cortina, il nuovo asse stradale parte in variante poco al di fuori dell'abitato, con una rotatoria disassata rispetto all'attuale sede della SS51, in corrispondenza dell'innesto della Via del Lago e di una zona commerciale;
- dopo la rotatoria il tracciato si sposta con un'ampia curva verso il fondovalle del Boite percorrendo (in discesa con pendenza dell'ordine del 4%) un tratto di versante poco acclive che degrada verso il torrente stesso;
- percorre quindi un tratto in rettilineo attraversando con un ponte il torrente Ru Sec, affluente di sinistra del Boite. Fiancheggia poi il Cimitero (sul lato del Boite) e le propaggini occidentali dell'abitato;
- si affianca quindi alla Via Serdes e si sovrappone (con un viadotto) con una forte obliquità alla stessa strada in corrispondenza dell'incrocio per Serdes. Continua quindi a percorrere il fianco sinistro del Boite in affiancamento alla Via Senes (proseguimento della Via Serdes dopo il citato incrocio), la quale sarà deviata per scavalcare l'asse di progetto;
- nel tratto finale il tracciato continua a percorrere il versante sinistro della valle del Boite con un tratto in salita di circa del 4% e con due ampie curve si reinnesta alla SS51 all'ingresso meridionale dell'abitato, in località La Scura, dove è prevista una rotatoria disassata dalla sede attuale;

VALUTATO che lo studio delle alternative anche per la tipologia dell'istruttoria in corso non comprende analisi ambientali e di costi-benefici; inoltre non è stata valutata l'alternativa zero e non è stata presa in considerazione un'alternativa già richiesta dalla popolazione locale che prevede soluzioni e adeguamenti minimi per risolvere le code del traffico che si formano, sembrerebbe, in limitati periodi dell'anno, come creazione di marciapiedi e sottopassi pedonali, eliminazione dei parcheggi, limiti di velocità;

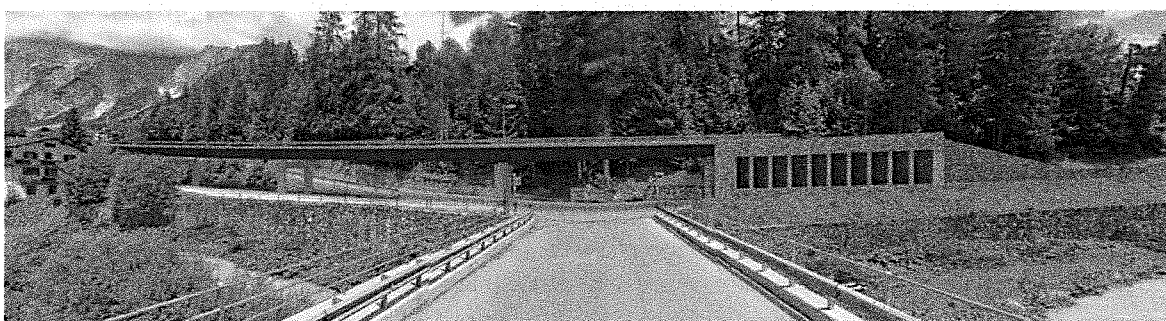
CONSIDERATO che, in merito alle tipologie delle principali opere d'arte:

- tra le opere d'arte principali presenti lungo il tracciato, il viadotto di scavalco della Via Senes presenta complessità di inserimento a causa dei vincoli della livelletta stradale soprattutto per l'innesto al ponte sul Boite esistente e per la forte obliquità dei due tracciati;
- la soluzione scelta presenta un viadotto in acciaio Corten a travata continua di sezione molto sottile e profilo leggermente arcuato, formato da quattro campate di ampie luci (35+42+35+35m), che permette di scavalcare la viabilità esistente;
- la spalla è prevista con una struttura sfinestrata che permette il passaggio della Via Senes al di sotto della sede di progetto costituendo anche la spalla del viadotto;
- la seconda opera principale è costituita dal Ponte di attraversamento del Ru Sec che presenta una struttura a travata unica in c.a.p. a cassone, dal profilo filante e arcuato, che limita gli spessori

strutturali dando ampia luce idraulica al di sotto della strada; la soluzione è stata concertata con il comune a seguito di valutazione, con fotoinserimenti di due diverse soluzioni, una ad arco e l'altra a travata unica arcuata;



Soluzione 2B-B per lo svincolo lato Belluno



Il viadotto di scavalco della Via Senes visto dalla strada per Serdes in corrispondenza del ponte esistente sul Boite

VALUTATO che lo studio fa riferimento ad un progetto di cantierizzazione, non consegnato nell'ambito dell'istruttoria, che tiene conto degli elementi critici evidenziati dallo studio ambientale e in particolare: la presenza antropica e i ricettori maggiormente esposti alle attività di cantiere, i corsi d'acqua, il suolo privato e gli elementi critici di paesaggio; per tali tematiche sono previste accorgimenti e sistemi di mitigazione:

- barriere antirumore temporanee necessarie alla riduzione dell'inquinamento acustico per i ricettori critici prossimi alle aree di lavorazione;
- manufatti tubolari a protezione dei corsi d'acqua per le aree di lavorazione presso corpi idrici;
- impermeabilizzazione del suolo per tutte le aree di stoccaggio per le quali è alto il rischio di sversamento al suolo;
- aree di lavaggio pneumatici all'ingresso delle aree di cantiere per una riduzione delle polveri aerodisperse;

VALUTATO che ai fini della mitigazione degli impatti da emissioni in atmosfera sono previsti una serie di ulteriori accorgimenti che il progetto prevede di includere nel capitolato d'appalto:

- recinzione delle aree di cantiere con tipologici aventi funzione di abbattimento delle polveri e schermatura visiva;

- pulizia ad umido dei pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere;
- irrigazioni periodiche di acqua finemente nebulizzata su tutta l'area interessata dalle lavorazioni;
- adozione e manutenzione in cantiere di protocolli operativo-gestionali di pulizia dei percorsi stradali;
- predisposizione di impianti a pioggia per le aree destinate al deposito temporaneo di inerti;
- asfaltatura della via di accesso al cantiere;
- programmazione di sistematiche operazioni di innaffiamento delle viabilità dei mezzi d'opera;
- copertura dei carichi che possono essere dispersi nella fase di trasporto dei materiali al fine di garantire l'assenza di fuoriuscite di materiale polveroso o particellare;
- conservazione preventiva del suolo e delle essenze legnose di pregio;
- ripristino delle aree di cantiere.

VALUTATO che il progetto non contiene opere di mitigazione per la fase di esercizio ritenendo che l'infrastruttura provochi un impatto positivo sulle emissioni in atmosfera, sia in termini di localizzazione delle emissioni sia di emissioni globali; il by pass dell'abitato non avrebbe come obiettivo e/o conseguenza l'aumento del traffico veicolare ma, esclusivamente, la deviazione e allontanamento del tracciato dal centro abitato; dalla realizzazione del by pass si attende una regolarizzazione delle velocità del traffico che evita le lunghe file e il congestionamento del traffico nel centro abitato;

CONSIDERATO che in merito all'utilizzo di risorse naturali, produzione di rifiuti e relative mitigazioni:

- il progetto prevede il reimpiego totale per i rilevati di tutte le terre e rocce prodotte dagli scavi, limitando l'impiego di materiale di provenienza esterna provenienti da cave di prestito (terre da rilevato, inerti per calcestruzzo e conglomerati bituminosi) e da siti di produzione (cementi, acciai, bitume);
- si prevede il riutilizzo delle terre da scavo nell'ambito del cantiere, previa analisi della loro impiegabilità ai sensi della normativa sulle terre e rocce da scavo;
- per le terre di risulta dalla trivellazione dei pali (di volumetria modesta) si prevedere il conferimento a discarica autorizzata per rifiuti non inquinati, previa indagine con test di cessione per verificare la fattibilità di tale approccio;

VALUTATO che la documentazione presentata non comprende il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo;

CONSIDERATO che in merito all'uso del suolo, agricoltura, flora, foreste:

- lo studio precisa che il tracciato non occupa aree di interesse agricolo o di particolare utilizzo del suolo, né sono segnalate specie floristiche di pregio; la maggior parte del suolo occupato dall'infrastruttura è caratterizzato dalla presenza di "prati stabili"; sono previste opere compensatorie in termini di opere in terra rinverdate di contenimento dei rilevati;
- la riduzione della superficie boscata, in termini quantitativi è pari a circa 7.000 mq (calcolata a partire dalla superficie effettivamente boscata e/o vegetata rilevata sul campo); lo studio evidenzia che, con nota prot. n. 335597 del 22/8/2017, la Regione ha individuato la necessità, per questo intervento, di adottare idonee misure compensative connesse alla riduzione della superficie boscata conseguente alla realizzazione dell'infrastruttura; tali superfici sono localizzate nella zona iniziale e finale del tracciato, nell'attraversamento del Ru Sec e nell'affiancamento e scavalco di Via Serdes-Via Senes;

VALUTATO che:

- il progetto prevede compensazioni per il taglio delle alberature, tramite la creazione di aree di nuova piantumazione di alberi e con la formazione di cortine alberate che avranno anche il ruolo di mitigazione visiva e riduzione della trasmissione acustica oltre che di barriera nei confronti delle polveri. La superficie complessiva dei rimboschimenti proposti è di circa 12.000 mq, quindi quasi il doppio della superficie tagliata;
- l'approccio è quello del "ripristino ambientale" che comprende interventi volti a favorire la ripresa spontanea della vegetazione autoctona, anche mediante l'innesco di processi evolutivi al fine di recuperare e valorizzare la potenzialità del sistema naturale residuale;
- il proponente specifica che per tali aspetti sono stati seguiti i criteri delle Linee Guida nazionali ed in

particolare dell'APAT (oggi ISPRA): *Gestione delle aree di collegamento ecologico funzionale. Indirizzi e modalità operative per l'adeguamento degli strumenti di pianificazione del territorio in funzione della costruzione di reti ecologiche a scala locale (APAT Manuali e linee guida 26/2003)*;

- le fasce verdi polifunzionali avranno funzioni compositive, mitigative e compensative: mascheramento; ombreggiamento; cannocchiale visivo; barriera antirumore; assorbimento polveri; dispersione polveri; rinaturalizzazione; lo schema degli interventi è stato riportato riportati nella planimetria degli interventi di mitigazione ambientale e paesaggistica;
- la scelta delle essenze è stata fatta sulla base dell'individuazione della tipologia di formazione boscata interessata dalla riduzione (famiglia delle conifere); Si prevede l'associazione tra abete rosso (picea abies/excelsa) e larice (Larix decidua) in misura secondaria, con introduzione di arbusti di sottobosco formati soprattutto da ericacee come i rododendri (Rhododendron hirsutum e R. ferrugineum); fra gli arbusti si utilizzeranno anche il caprifoglio ceruleo (Lonicera coerulea) e la rosa alpina (Rosa pendulina);

VALUTATO che gli impatti sulla componente suolo e sottosuolo, in fase di costruzione, sono riconducibili alle attività di realizzazione della viabilità di accesso alle aree di cantiere, il transito di mezzi pesanti, gli scavi, rinterri e opere varie per la realizzazione della strada, lo stoccaggio provvisorio di materiali; lo studio non individua aree a rischio geologico interessate dal tracciato; l'interferenza con il Ru Sec è stata risolta con l'adozione di un ponte di ampia luce diretto a scavalcare in sicurezza il corso d'acqua, che potrebbe ancora essere interessato da trasporti solidi;

VALUTATO che le mitigazioni di eventuali impatti sulla componente ambiente idrico prevedono:

- l'installazione di kit anti-sversamento di pronto intervento nelle zone di cantiere ritenute più a rischio;
- l'adozione di accorgimenti per la raccolta delle acque di supero prodotte durante le fasi di getto del calcestruzzo, prevedendo di recapitare le acque di supero in apposite vasche o fosse rese impermeabili (anche con dei semplici teloni in materiale plastico), che saranno predisposte nelle immediate vicinanze delle opere da realizzare, in numero necessario per ovviare stravasi o sversamenti accidentali;
- la previsione di opere di presidio per le acque di prima pioggia, in particolare per il tracciato stradale che si sviluppa per alcuni tratti in adiacenza al corso del torrente Boite, attraverso la realizzazione di vasche di sedimentazione e disoleazione che sono state inserite nei punti di tracciato più favorevoli per la raccolta delle acque. L'ubicazione di queste vasche è stata decisa anche in relazione alla accessibilità dei siti per le opportune opere di manutenzione e gestione;

CONSIDERATO che in merito agli impatti determinati dall'inquinamento acustico è stata utilizzata la seguente metodologia per l'analisi preliminare dell'impatto:

- Analisi della normativa di settore sia per i limiti di riferimento sia per la metodologia di misura;
- Ricerca delle zonizzazioni acustiche comunali (in questo caso non presenti);
- Simulazione, con principi teorici ed empirici dei livelli di immissione ed emissione acustica a seguito degli interventi di progetto;
- Individuazione dei ricettori potenzialmente impattati dalla sorgente acustica creata dalla nuova infrastruttura;
- Individuazione degli interventi di mitigazione dell'impatto acustico (barriere antirumore) lungo il tracciato;

CONSIDERATO che:

- il Comune di San Vito di Cadore non è ancora dotato del piano di zonizzazione acustica;
- lo studio ha costituito una planimetria di zonizzazione acustica con l'individuazione di tre diverse fasce di pertinenza acustica di ampiezza 250, 150 e 30 metri per ogni lato della strada, come previsto dall'art. 3 del DPR 30/3/04, n.142 per le strade extraurbane secondarie C1 e C2;
- è stata effettuata una doppia zonazione sulla strada attuale e sulla nuova strada, con lo scopo di individuare le variazioni rispetto alla situazione attuale. Sono quindi stati individuati, con diversa simboleggiatura/colore:

1) i ricettori (normali o sensibili) impattati dal nuovo asse stradale;

- 2) le fasce interessate solo dalla SS51 esistente (ma non dal nuovo tracciato);
- 3) le fasce interessate sia dall'asse stradale di progetto sia dalla SS51 esistente;
- attraverso la mappatura e l'individuazione dei recettori, sono state individuate le principali criticità ai fini dell'applicazione degli interventi di mitigazione;

VALUTATO che:

- i rumori prodotti dalle lavorazioni di cantiere (camion di trasporto materiali e trivelle per perforazione pali) assimilati a quelli provocati dalla circolazione di mezzi pesanti già presenti sulle strade della zona, sono stati stimati nel range di 60-65DbA; tutti i lavori si prevedono nelle ore diurne; l'analisi effettuata ha individuato due aree critiche, la prima nel tratto di tracciato a mezza costa tra i margini dell'abitato e il depuratore, ove si prevedono solo scavi e rilevati, senza previsioni di particolari accorgimenti, e la seconda nella zona delle scuole ove si prevede l'installazione di barriere antirumore temporanee;
- lo studio prevede la diminuzione degli attuali impatti a seguito della realizzazione della nuova infrastruttura, provocata dall'annullamento dei rumori dei veicoli pesanti in transito lento o in fila nel centro abitato nelle ore di punta. Particolarmente significativa è la riduzione dell'impatto durante le ore notturne, durante le quali i mezzi pesanti transitano attualmente nel centro abitato anche a velocità sostenuta;
- lo studio evidenzia, tuttavia, che il nuovo tracciato andrà a interessare fasce di territorio, anche se molto meno urbanizzate, occupate da edifici residenziali e altri ricettori sensibili, quali la zona della scuola comunale, la scuola di musica, ubicate al margine occidentale dell'abitato, e il Cimitero, che ricade sul fianco opposto verso il torrente;
- dalla zonizzazione acustica emerge che i ricettori impattati solamente dal nuovo asse stradale sono relativamente pochi rispetto a quelli già impattati (anche se in forma e intensità diversa) dall'asse stradale. Molti ricettori che risultano impattati nella situazione attuale, risultano esclusi dall'impatto o significativamente ad impatto ridotto con la costruzione della nuova strada;
- lo studio suddivide la zona da considerare critica in due tratti, il primo tra le progr. 0+200 e 1+100 (in questo tratto è compreso anche il ponte sul Ru Sec che attraversa un'area non edificata), la seconda tra le progr. 1+400 e 1+950 circa;
- lo studio evidenzia che un'analisi quantitativa del bilancio degli impatti a seguito della realizzazione della nuova strada richiederebbe specifici modelli. Lo studio non comprende simili modelli;
- è stato previsto l'avvio di uno specifico monitoraggio (ante-operam) dell'attuale livello di emissioni acustiche in corrispondenza dei ricettori più rappresentativi, ricadenti nelle tre fasce di pertinenza della strada) per una successiva implementazione modellistica;
- ANAS evidenzia che in questa fase, con un approccio cautelativo, sono stati inseriti specifici interventi di mitigazione per tutti i ricettori ricadenti nella fascia critica, indipendentemente se questi risultano già impattati dalla sede stradale attuale, che verrà declassata a seguito dell'inserimento della nuova infrastruttura stradale;
- le opere di mitigazione previste, sono di quattro livelli (di diverso grado di attenuazione), alcune di queste anche in combinazione tra di loro:
 - galleria artificiali con scopo di abbattimento delle emissioni acustiche;
 - barriere antirumore;
 - fasce alberate con funzione mista (mitigazione acustica, assorbimento acustico, barriera per le polveri);
 - pavimentazione stradale con strato di usura di tipo "drenante e fonoassorbente"

CONSIDERATO che in merito alla componente ambientale Paesaggio e relativi interventi di mitigazione:

- lo studio evidenzia che l'aspetto del paesaggio è quello di maggiore criticità in considerazione del fatto che la nuova infrastruttura attraversa aree sottoposte a vincolo paesaggistico; si tratta di un aspetto che ANAS ha cercato di risolvere attraverso le soluzioni adottate per le principali opere d'arte che fondamentalmente consistono nell'inserimento di opere sostanzialmente in terra, che potranno essere sottoposte a interventi di inerbimento; la Relazione Paesaggistica contiene elaborati di fotoinserti;
- in generale, lo studio prevede le seguenti soluzioni di mitigazione paesaggistica:

- utilizzo di terre rinforzate rinverdibili a sottoscampa dei rilevati, per limitare l'occupazione di suolo;
- rivestimento delle strutture di sostegno (muri e paratie) con pietra locale realizzata a piè d'opera (quindi non con impiego di pannelli prefabbricati in pietra), analogamente ai muri in pietra già presenti sulla viabilità esistente;
- impiego di barriere di sicurezza stradale in legno;
- impiego di barriere fonoassorbenti di pregio architettonico e vegetate;
- piantumazione di alberi con creazione di aree di compensazione nelle zone intercluse e formazione di filari e cortine di alberature in fregio alle zone maggiormente esposte;
- scelta di soluzioni architettoniche improntate al minimalismo per le opere d'arte maggiori (viadotto Senes e Ponte sul Ru Sec);
- verniciatura di alcune parti di struttura in cls con pigmenti da concordare con la Soprintendenza;
- strato di usura della pavimentazione da realizzare con inerti in porfido, in modo da dare una colorazione rossastra come adottato in molte delle nuove strade delle zone di Veneto e Trentino;

VALUTATO che:

- lo studio ambientale effettuato, a livello preliminare, non comprende analisi quantitative degli impatti, lo stesso studio precisa che un'analisi quantitativa del bilancio degli impatti a seguito della realizzazione della nuova strada richiederebbe specifici modelli, non compresi nello studio ambientale preliminare;
- la variante costituisce un elemento di rilievo paesaggistico importante per la zona di fondo valle del torrente Boite, caratterizzata dalla presenza di boschi di larici e abeti, e ciò è confermato dalla presenza del vincolo per le bellezze naturali, ai sensi della Legge 1497/39, imposto con decreto emesso il 24/2/1958, che comprende l'intero tratto di strada;
- si tratta pertanto di un impatto che richiederebbe apposite compensazioni a livello paesaggistico che si presenterebbero estranee ad un giudizio di esclusione dalla VIA;
- lo studio per la realizzazione dell'opera esige approfondimenti ai fini di un esame congiunto tra i due Ministeri MATTM e MIBACT che solo una procedura di VIA potrebbe garantire;

VALUTATO che il quadro di riferimento progettuale approntato dal proponente non contiene un'analisi delle attività delle lavorazioni, le dimensioni delle opere, i volumi delle terre movimentate, le principali interferenze con i sotto-servizi, la descrizione delle aree di cantiere, previsioni schematiche sugli impianti idrici e il cronoprogramma delle lavorazioni; mancano inoltre sezioni e profili che possano permettere di comprendere l'inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico altamente delicato e in relazione al vicino paese di San Vito, alla montagna e al torrente, nonché il profilo dell'opera sullo sfondo dell'abitato; le osservazioni del pubblico fanno inoltre riferimento anche ad altri edifici di valore storico e istituti Regolieri non tenuti in considerazione nella presente istanza;

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Clima e atmosfera

CONSIDERATO che:

- la definizione delle caratteristiche meteo-climatiche del territorio deriva dalla rielaborazione dei dati rilevati riportano i valori elaborati dalle centraline site a Villanova (Borca di Cadore), posizionate dal Dipartimento Provinciale dell'ARPAV rispettivamente il 7/12/1984. I dati attualmente a disposizione riguardano gli anni dal 1996 al 2012 e sono relativi agli indicatori della temperatura dell'aria: media delle minime pari a 1,1°C (da -6,8GEN a 10,00 LUG-AGO) e media delle massime pari a 13,1°C (da 3,0DIC a 24,00LUG);
- per la nivometria, la stazione presa in considerazione è la più prossima, in località Ra Valles, i valori sono stati forniti dall'ARPAV provinciale; l'indicatore presenta una estrema variabilità, con scarti rilevanti di anno in anno e con un trend sul lungo periodo che evidenzia una crescita media dell'innnevamento;

- per la caratterizzazione della qualità dell'aria sono stati presi a riferimento i dati delle emissioni comunali (stimate), alle prescrizioni del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) e ad una campagna di rilievo della qualità dell'aria svolte da Arpav nel 2007/2009;
- lo studio evidenzia che il confronto dei dati disaggregati sull'inquinamento dell'aria nel Comune di San Vito di Cadore con quelli degli altri comuni della Provincia di Belluno, osserva valori di inquinante compresi tra quelli medi e medio-bassi;
- i dati di emissione forniti con dettaglio provinciale da APAT – CTN per l'anno di riferimento 2000 evidenziano che i valori più significativi di inquinanti siano dovuti ai settori 2, 3, 4 e 7, ossia agli "impianti di combustione non industriale" (in particolare agli impianti di riscaldamento), alla "combustione nell'industria manifatturiera", ai "processi produttivi (combustione senza contatto), ma anche al "trasporto su strada"; pertanto, nonostante il Comune si trovi in ambito montano, le poche attività produttive esistenti (in particolare nel settore della lavorazione del legno) e il traffico veicolare turistico non gli consentono di mantenere un livello elevato della qualità dell'aria;
- con riferimento alle campagne di misurazione della qualità dell'aria tramite centralina posizionata su mezzo mobile svolte da ARPAV 2 – dati acquisiti nel Comune di San Vito di Cadore in due occasioni: una prima tra il 15 novembre 2007 e il 20 gennaio 2008 ed una seconda nel periodo 17 giugno-22 ottobre 2009 – lo studio evidenzia come, nonostante la maggior parte degli inquinanti analizzati abbia dato valori inferiori ai limiti ammessi per legge, il fatto che la concentrazione di polveri sottili (PM10) abbia fatto registrare 4 superamenti della soglia massima consentita fa presupporre l'esistenza di una criticità causata dal traffico veicolare; tale circostanza aveva suggerito, in sede di VAS, la necessità di una maggiore frequenza nel controllo di tale indicatore, nonché dell'attivazione di politiche in grado di migliorare le attuali condizioni;

VALUTATO che non risultano effettuate analisi per stimare l'impatto ambientale sulla componente atmosfera relativo alla dispersione degli inquinanti in atmosfera rilasciati dal traffico veicolare, nemmeno a livello qualitativo attraverso dati di letteratura sui fattori di emissione del traffico veicolare;

Idrosfera

CONSIDERATO che:

- ai fini della caratterizzazione delle acque superficiali sono stati riportati i dati ottenuti in sede di VAS del Comune, per la valutazione della qualità delle acque superficiali relativi allo stato ecologico e allo stato ambientale;
- nella VAS del Comune è stata effettuata una suddivisione del corso d'acqua in tratti con caratteristiche omogenee valutandone l'ambiente complessivo, comprendente le componenti acqua, vegetazione, fauna e le relazioni funzionali tra loro e con l'ambiente circostante;
- per il torrente Boite si possono ricavare giudizi prevalentemente mediocri o scadenti nel tratto a nord del comune di San Vito di Cadore, dovuti all'attraversamento della città di Cortina e alla presenza del depuratore;
- il giudizio di Funzionalità Fluviale torna ad essere buono all'interno del confine comunale, dalla località di Dogana Vecchia sino all'altezza di San Floriano dove incontra nuovi giudizi mediocri sia in destra che in sinistra orografica, per evolvere in un giudizio buono fino all'abitato di San Vito. Da questo punto in poi, fino a Borca di Cadore, l'IFF torna ad essere mediocre o addirittura scadente;
- lo studio evidenzia che questi risultati sono da attribuire all'antropizzazione del territorio attraversato dal torrente Boite, che risente della presenza degli scarichi dei depuratori e delle vasche Imhoff che alterano lo stato delle acque oltre la capacità di resilienza del corso d'acqua;
- in merito alle acque sotterranee, lo studio evidenzia che le caratteristiche idrogeologiche del territorio comunale non sono predisponenti per la formazione di falde acquifere tali da configurare una potenzialità di sfruttamento tramite pozzi;
- nel territorio sono segnalate 7 sorgenti, tutte localizzate in sinistra orografica del torrente Boite e a monte dell'abitato, a quote superiori a 1000 m s.l.m, in gran parte captate per uso potabile;
- l'indagine effettuata nel 2001 dall'Autorità d'Ambito Territoriale Ottimale (A.A.T.O.) "Alto Veneto" indica una situazione complessivamente buona per il comune di San Vito di Cadore. Lo stato di conservazione delle captazioni è tuttavia stato considerato tra il sufficiente e il buono, anche se con una media di età superiore di circa un decennio rispetto alla media provinciale.

Suolo e sottosuolo

CONSIDERATO che

- lo studio evidenzia che a causa delle sensibili differenze geologiche, altimetriche e di esposizione, il territorio comunale mostra una grande varietà di ambienti fisico-geografici: si passa infatti da una quota minima di 929 m nel fondovalle al confine con il comune di Borca di Cadore, sino alla cima dell'Antelao a 3.264 m s.l.m.;
- all'interno del territorio comunale si possono distinguere quattro domini principali: le zone di fondovalle; i versanti di collegamento tra rilievo e fondovalle; i rilievi costituiti da rocce di natura vulcanoclastica, marnoso-arenacea e marnoso-carbonatica; i rilievi costituiti da rocce di natura calcareo-dolomitica;
- il tracciato di progetto interessa solo i primi due ambiti morfologici:
 - le zone di fondovalle pianeggianti o poco acclivi, in particolare ai fianchi del T. Boite, dove sono distribuiti depositi alluvionali terrazzati;
 - i versanti di collegamento tra rilievo e fondovalle, più o meno modellati e acclivi, con depositi torrentizi e detritici, compresi lembi di copertura di origine glaciale;
- su questo substrato variamente disarticolato hanno agito gli agenti esogeni e l'evoluzione gravitativa dei versanti, con la produzione di estesi e potenti corpi detritici, conoidi torrentizie e accumuli di frana che si sono depositati ai piedi dei rilievi litoidi sin dalla fine dell'ultima glaciazione; Come evidente dalla carta geologica, l'intera area di San Vito è occupata da una estesa fascia detritica (conoide) di recente messa in posto che ha coperto il substrato roccioso antico;
- insieme ai processi glaciali sono intervenuti imponenti movimenti di massa avvenuti nelle ultime fasi glaciali che hanno profondamente modificato la morfologia del territorio, provocando anche deviazioni di corsi d'acqua e formazione di laghi. Su questi depositi si sono impostati poi i detriti di falda più recenti che costituiscono nel caso in esame l'ampia conoide di San Vito (sigla PTG);
- lo studio fa riferimento ad approfonditi studi geologici riportati nel PAT del Comune di San Vito; in questi studi si segnala la presenza della grande conoide di origine mista, alimentata nei secoli da episodi di trasporto in massa ("debris flow"), sul quale si è insediato l'abitato di San Vito;
- lo studio riferisce inoltre che sono stati condotti specifici studi geologici sul campo, sulla base anche di una approfondita campagna di indagini geognostiche e geotecniche, sui cui risultati si riferisce nel dettaglio nella relazione geologica e nella relazione geotecnica, non allegata al presente progetto preliminare; è stata redatta e allegata la cartografia geologica, geomorfologica e idrogeologica;

Idrologia

CONSIDERATO che:

- il corso d'acqua principale che attraversa il territorio comunale in direzione all'incirca Nord-Sud, è il torrente Boite, che nasce nella zona di Cortina d'Ampezzo e confluisce nel fiume Piave nei pressi di Perarolo. A nord-ovest del centro capoluogo le acque del Boite si allargano in sinistra orografica a formare il Lago di San Vito, altrimenti detto Lago de Mosigo;
- i principali affluenti del torrente principale sono il Ru Orsolina e il Ru Sec, il tracciato di progetto interseca in particolare il torrente Ru Sec che scende dai massicci montuosi a monte e dell'abitato di San Vito, attraversando l'abitato con un tratto "tombinato";
- la rete idrografica minore è composta da impluvi di montagna che convogliano verso valle le acque dei Monti Mondeval, Formin e Col Dur. Nel tratto interessato dal tracciato non si intersecano vere e proprie incisioni, ma piuttosto aree di compluvio;
- Lo studio riferisce della redazione della Relazione Idrologica e idraulica, non allegata al progetto preliminare;

VALUTATO che, in merito alla pericolosità idraulica e idrogeologica:

- lo studio precisa che gli importanti fenomeni gravitativi che hanno interessato la zona possono generalmente ritenersi esauriti, legati alle condizioni del post-glaciale, caratterizzate da condizioni climatiche assai più severe delle attuali che, in alcuni casi, sono stati riattivati interessando aree per lo più localizzate. La presenza tuttavia di imponenti masse detritiche generalmente incoerenti e l'elevata energia di rilievo sono alla base di una dinamica ancora attiva dei versanti;
- oltre alle indicazioni ricavabili dalle cartografie ufficiali, sono state riportate anche le segnalazioni di frane storiche avvenute nel territorio comunale (riprese dalla relazione della VAS del PAT del

Comune);

- lo studio riporta, tuttavia, che non si evidenziano particolari criticità geomorfologiche nella zona direttamente attraversata dal tracciato e che tali segnalazioni si riferiscono a zone esterne all'abitato o a zone in alta quota a monte dell'abitato stesso, ad eccezione degli eventi (misti alluvionali e di colata di detrito) che hanno riguardato il Ru Sec nel 2015, ove si sono verificati danni ingenti (anche in termini di vite umane) a causa della piena del Torrente Ru Sec che sottopassa (con "tombinatura") l'abitato di San Vito;
- lo studio riporta inoltre che, oltre al fenomeno del Ru Sec, sono noti altri fenomeni anche molto più importanti nelle zone vicine. In particolare le colate detritiche di Chiappuzza (subito a nord di San Vito) e Acquabona, verso Cortina;
- nella zona finale del tracciato (rotatoria lato Belluno nella zona La Scura) si lambisce un'area perimetrata a pericolosità geologica media. L'Inventario dei Fenomeni Franosi Italiani (IFFI a cura dell'ISPRA) fornisce maggiori dettagli su questa ultima zona che viene catalogata come un fenomeno di DGPV (Deformazione Gravitativa Profonda di Versante) sul quale si sono imposte altre frane minori di scivolamento. Il limite inferiore della zona DGPV però non interessa il sito della rotatoria di inizio intervento;

Fauna e Flora

CONSIDERATO che:

- l'area di progetto ricade in una fascia di territorio periurbana ed è delimitata a monte dall'area urbana di San Vito di Cadore (che separa la SIC/ZPS Antelao) e a valle dal corso d'acqua del Boite, che di fatto costituisce il limite del SIC Monte Pelmo; lo studio valuta molto scarsa la possibilità che il tracciato stradale intersechi un percorso di esemplari di fauna naturale che migrano al di fuori delle aree naturali;
- il comune di San Vito si estende su una superficie di circa 6.160 Ha di cui 2.722 Ha sono coperti da boschi e foreste. Solo 700 Ha di foresta sono di proprietà privata mentre la restante parte fa capo agli istituti regolieri;
- le categorie vegetazionali delle immediate vicinanze al tracciato sono prati e prati malghivi, formazioni agricole e alberature e filari, quali residui e fasce di bosco di conifere e mughete disposte ai margini del corso del Torrente Boite; il tracciato interessa queste alberature nel tratto in cui costeggia il corso d'acqua nella grande ansa all'inizio del tracciato e inoltre nel tratto di affiancamento e scavalco della Via Senes nei pressi dell'incrocio per Serdes;

VALUTATO che in merito allo studio di incidenza effettuato a livello di screening

- nell'ambito del territorio comunale di San Vito sono presenti due siti di interesse comunitario

Nome sito	Codice	Superficie (ha)	Tipo
1. Gruppo Antelao, Marmarole, Sorapis	IT3230081	17069.6	SIC/ZPS
2. Monte Pelmo, Mondeval, Formin	IT3230017	11065.04	SIC

- il SIC/ZPS del Gruppo dell'Antelao, Marmarole, Sorapis interessa l'area montana ad Est del torrente Boite e dell'abitato di San Vito; il pregio più rilevante di questo esteso sito è sicuramente di carattere geomorfologico e paesaggistico, altamente rappresentativo degli ambiti dolomitici di alta quota;
- lo studio riporta che, come per altri territori dolomitici, l'abbandono dei prati sta favorendo situazioni ecotonali prearbustive e nemorali, che conservano comunque elevata biodiversità. Pur in assenza di rarità o specificità, rispetto ad altri ambiti dolomitici, la vocazione faunistica resta eccezionale per tetraonidi (Pernice bianca, soprattutto), rapaci (spicca l'Aquila reale), picidi e grandi mammiferi essendo assicurata dalla continuità delle formazioni boscate e dall'abbondanza dei siti di nidificazione. Inoltre, la parte meridionale delle Marmarole rappresenta una delle principali rotte migratorie per fringillidi e turdidi in autunno;
- da quanto riportato anche nel P.A.T., la vulnerabilità risulta essere scarsa, anche se si segnala la necessità di monitorare il rischio di incendi ed il prelievo di flora e fauna. Vi è poi un significativo uso turistico estivo ed invernale, con l'inevitabile presenza di calpestio, inquinamento ed antropizzazione del sito;

- il SIC "Monte Pelmo, Mondeval, Formin" copre tutta l'area comunale ad Ovest del torrente Boite; lo studio riporta che nonostante l'evidente frammentazione, in parte dovuta anche alla frequentazione turistica, e in parte di origine naturale e riconducibile alle complesse vicende geologiche, si riscontrano in molti siti elevati parametri di biodiversità, soprattutto vegetazionale. La particolare ricchezza di zone umide rende i biotopi, quasi sempre inclusi in aree di pascolo, assai vulnerabili e spesso meritevoli di tutela attiva per evitare la semplificazione derivante dall'abbandono (esempio i prati a larice a Fies e Tamaril);
- lo studio precisa che il tracciato di progetto non interessa comunque questi due siti poiché si sviluppa interamente nella fascia di territorio compresa tra l'abitato di San Vito e il corso del Boite, quindi nell'area che separa proprio i due siti. La distanza minima dal SIC/ZPS del gruppo Antelao è di 670, mentre si avvicina a 125m dal SIC Monte Pelmo in corrispondenza dell'attraversamento del Ru Sec;
- lo studio di incidenza effettuato ritiene che l'intervento non determina una variazione significativa dell'idoneità ambientale dei luoghi rispetto alle specie considerate; a seguito a rilevazione delle fonti di pressione e valutazioni delle caratteristiche e localizzazione degli habitat e degli habitat prioritari dei Siti Natura 2000 rispetto all'area di intervento, nonché valutazioni delle tipologie delle specie di flora e fauna riferite ai siti Natura 2000 più prossimi (come verificate nella cartografia distributiva delle specie della Regione del Veneto allegata alla D.G.R. n. 2200/2014), lo screening di incidenza ritiene che l'intervento rientri nella fattispecie riferibile al caso generale "piani, progetti e interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete natura 2000" in quanto:
 - a) l'intervento per le attività svolte e per la sua collocazione, non interferisce con nessun tipo di habitat o habitat di specie,
 - b) gli eventuali effetti che ne derivano si esauriscono prima di raggiungere le specie di interesse comunitario presenti nei siti della rete Natura 2000;
 - c) non ci sono effetti a carico di nessuna delle specie di cui alle direttive 92/43/Cee e 2009/147/CE;
 - d) non cambia l'idoneità ambientale dei luoghi interessati rispetto alle specie segnalate.";

VALUTATO che non risulta effettuata una rilevazione e perimetrazione degli habitat presenti nella fascia tra i due SIC e degli eventuali habitat interessati dal tracciato, attraverso sopralluoghi sul campo, e inoltre non risultano perimetrati i corridoi ecologici, già evidenziati in altre parti dello studio preliminare ambientale;

Paesaggio

CONSIDERATO che:

- il territorio del Comune di San Vito è compreso nell'ambito 01 "Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico" secondo il PTRC, costituito prevalentemente da un paesaggio dolomitico di montagna e dalle vallate di alcuni affluenti di destra del Piave, tra questi il Boite, dove si concentrano quasi tutti gli insediamenti principali;
- con la Variante parziale del 2013, al PTRC è stata attribuita valenza paesaggistica; il PTRC indica per la zona di San Vito elementi di valore naturalistico rappresentati dalle vette dolomitiche e in particolare l'Antelao e il Pelmo (visibili dalla zona dell'abitato);
- la zona di diretto interesse dell'opera ricade in area classificata dei "prati stabili", all'interno di un'ampia fascia di "corridoio ecologico" con il quale viene classificata l'intera vallata di San Vito; in questo ambito il torrente Ru Sec definisce un piccolo corridoio ecologico che attraversa l'area dei prati stabili;
- lo studio evidenzia che la Regione riconosce i sistemi di prati stabili quali risorse per il paesaggio e la biodiversità e affida ai Comuni la scelta delle azioni per la loro tutela;
- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) dalla Provincia di Belluno, ha individuato, nella Tavola 5C "Sistema del Paesaggio", gli Ambiti provinciali delle tradizioni costruttive locali, nei quali San Vito di Cadore rientra facendo parte dell'Ambito F "Edilizia minore della Valle del Boite";
- la morfologia del territorio e la sua vocazione turistica non hanno permesso la formazione di ampie aree destinate agli insediamenti produttivi industriali e artigianali;
- le zone a servizi di interesse comunale (scuole, edifici pubblici) sono concentrate nell'abitato, mentre

una estesa zona verde si trova nella zona del lago di Mosigo, a sud di Chiapuzza;

VALUTATO che:

- da quanto riportato nello studio, il tracciato non interessa le emergenze del patrimonio culturale di San Vito, in quanto attraversa i margini dell'abitato in un settore di territorio che interessa soprattutto il paesaggio dei prati stabili richiamati nel PTRC e PTPC;
- lo studio ribadisce tuttavia che i "prati stabili" costituiscono ampie porzioni di territorio che, nella loro semplicità dei tratti morfologici e vegetazionali, sono elementi rappresentativi ed identitari del paesaggio di questo territorio. La loro conservazione è considerata un elemento importante per il mantenimento di paesaggi di interesse storico-culturale e come zona di transizione e sicurezza degli abitati rispetto al rischio da incendi, avvicinamento di selvatici, mantenimento del microclima;
- le Norme Tecniche di Attuazione del PAT ammettono tuttavia trasformazioni nell'ambito di queste aree nel rispetto di determinati vincoli di inserimento;
- tutta l'area rientra nel vincolo per le bellezze naturali, ai sensi della Legge 1497/39, imposto con decreto emesso il 24/2/1958;

Rumore

CONSIDERATO che:

- lo studio per la componente ambientale rumore tiene conto del carattere prevalentemente turistico della zona di San Vito di Cadore e "suppone" che la principale fonte di inquinamento acustico derivi dalla viabilità automobilistica, che, in particolar modo nei fine-settimana e nei periodi di maggiore afflusso turistico, si mantiene sostenuta sulla SS 51 Alemagna.
- Il proponente fa riferimento ai rilevamenti effettuati dall'ARPAV nel 2002 che ritiene comunque dei valori al di sotto dei limiti di legge sia per la rumorosità diurna che notturna;

condizione	strada	tipologia	range _ LA eq. N (dBA)
rumorosità diurna	SS 51 Alemagna	strada statale	< 65
rumorosità notturna	SS 51 Alemagna	strada statale	< 58

VALUTATO che:

- non sono state eseguite analisi né quantitative né valutative per la stima dell'impatto acustico durante le attività di cantiere e di esercizio; mancano misurazioni sul campo e simulazioni acustiche;
- lo studio evidenzia l'impossibilità di sapere se le misure effettuate da ARPAV nel 2002 si riferiscano anche ai periodi di punta del traffico;
- è stato programmato un piano di monitoraggio acustico, limitato nel periodo ante operam;

CONSIDERATO che, in merito all'inquinamento luminoso, lo studio riferisce che Il Comune di San Vito di Cadore rientra nelle zone con aumento della brillantezza tra il 100 ed il 300%;

CONSIDERATO che, in merito alle radiazioni e gas nocivi, lo studio segnala che il territorio di San Vito di Cadore si trova nella Radon Prone Areas del Cadore, in quanto il 21% delle abitazioni sono risultate al di sopra della soglia di 200 Bq/mc; il territorio comunale è attraversato inoltre da un elettrodotto a 132 kV (Calalzo-Zuel), il cui tracciato si sviluppa lungo il corso del torrente Boite e che verrà sottopassato dal tracciato stradale;

CONSIDERATO E VALUTATO che nei riguardi dei flussi di traffico:

- lo studio fa riferimento i dati rilevati nella stazione di Acquabona (Progetto SIRSE), sulla SS51 qualche km a nord di San Vito ritenuti rappresentativi;
- dai dati a disposizione emerge che il TGM ha subito nel periodo di analisi 2000-2009 una variazione nell'ambito dei valori tra 8500 e 9500 veicoli (a parte un picco eccezionale di 17.236 nel 2007), senza evidenziare un tendenziale aumento nel tempo;
- lo studio rileva velocità anche di 100 km orari, che si riferiscono ad un tratto di strada extraurbana, mentre nel tratto di penetrazione a San Vito si verificano rallentamenti (che generano anche lunghe

code nei periodi di vacanza, estivi e invernali, soprattutto nel fine settimana);

- nei riguardi dell'incidentalità, la situazione delle infrastrutture viarie nel territorio di San Vito di Cadore rispecchia quella della maggior parte degli ambiti montani, caratterizzati da criticità dovute sia alle caratteristiche geometriche delle strade sia alla presenza di numerosi punti e incroci pericolosi; a ciò va aggiunto il notevole flusso di traffico turistico che interessa le arterie comunali durante i periodi estivo ed invernale; la quasi totalità degli incidenti rilevati, localizzati nel centro di San Vito, sono dovuti alle caratteristiche geometriche (restringimenti di carreggiata) e alle difficoltà create dalla compresenza di traffico veicolare intenso, frequente movimento pedonale, aggravato dalla carenza di marciapiedi e dall'esistenza di numerose intersezioni viarie; lo studio riporta i dati della VAS del 2000;
- non risulta approfondita l'analisi dei flussi di traffico e l'eventuale validità di diverse soluzioni di fluidificazione che possano risolvere le criticità sopra evidenziate che si verificano in limitati periodi dell'anno;

PIANO DI INDAGINI E DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (PMA)

VALUTATO che lo studio ritiene necessario procedere con l'esecuzione di indagini e monitoraggi ambientali con riferimento particolare alle due seguenti componenti:

- misure delle condizioni acustiche attuali (ante-operam) in corrispondenza dei ricettori individuati;
- analisi delle terre da scavo al fine di dimostrare la fattibilità di un loro reimpiego nell'ambito dello stesso cantiere;

VALUTATO che, con riferimento al monitoraggio previsto per la componente ambientale rumore:

- con riferimento al monitoraggio per la componente ambientale rumore, lo studio esplicita che in questa sede vengono illustrate le attività previste per la fase progettuale (Ante Operam) rimandando alle fasi successive, una volta acquisiti i dati della situazione attuale, la specifica valutazione delle attività di monitoraggio Corso d'Opera e Post Operam;
- a seguito all'esposizione delle analisi previste dalla normativa vigente, lo studio individua le postazioni di misura (presentate in planimetria) che riguardano:
 - alcuni ricettori interessati solo dal nuovo tracciato stradale (in maggioranza);
 - alcuni ricettori interessati dal nuovo tracciato, ma anche, seppur in maniera diversa, dalla SS51 esistente;
 - alcuni ricettori non interessati dal nuovo tracciato, ma in posizione critica nei riguardi della SS51 esistente.
- preliminarmente all'esecuzione del PMA si prevede di procedere comunque ad un censimento dei ricettori attorno all'area di progetto, con la redazione di una scheda per ognuno dei ricettori individuati; Complessivamente sono stati previsti 8 punti di misura come da tabella seguente:

Post. n.	Posizione	Ricettore	Orient	Sorgente	Tipo di mitigazione/oper a
1	Via Senes	Abitazione	SW	Variante SS51	Galleria/barriera
2	Via Serdes	Abitazione/fabbrica	E	Variante SS51	Viadotto
3	S.S. 51	Albergo/residenze	SW	S.S. 51 esistente	-
4	Via Serdes	Scuola di Musica	SW	Variante SS51	Barriera
5	Via beata vergine della difesa	Liceo	W	Variante SS51	Variante SS51
6	S.S. 51	Alberghi/residenze	W	S.S. 51 esistente	-
7	Via del Cimitero	Residenze	W	Variante SS51	Galleria
8	S.S. 51	Residenze/commerciali	W	Variante SS51/ S.S. 51 esistente	-

- si prevede l'esecuzione di almeno una misura fonometrica di durata giornaliera e alcune misure spot

da 15 minuti; lo studio precisa che in linea teorica queste misure andrebbero eseguite con frequenza stagionale (trimestrale o almeno 2 stagioni significative) ed estese per la durata di un anno, ma che tale durata andrà verificata con l'effettiva tempistica dell'iter procedurale;

- allo stato, non sono previsti monitoraggi per la fase di cantiere e dell'esercizio dell'opera;

VALUTATO che con riferimento al Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo (PUT)

- il progetto prevede la gestione di un volume complessivo degli scavi (provenienti dall'asse principale, dalla viabilità minore e dai rami di svincoli di circa 35.000 metri cubi (che fa caratterizzare l'intervento come "cantiere di grandi dimensioni", superiore a 6.000 mc)
- il progetto prevede l'utilizzo dei materiali da scavo all'interno del cantiere per la formazione di rilevati stradali e riempimenti, limitando quindi il ricorso a materiali provenienti da risorse naturali non rinnovabili (cave) e di conseguenza la destinazione di materiale in discarica;
- lo studio precisa che è accertata l'idoneità geotecnica dei terreni provenienti dagli scavi per la formazione di rilevati "con le normali pratiche industriali" ma resta da accertare che nelle terre proveniente dagli scavi non vengano superati i valori delle concentrazioni soglia di contaminazione di cui alle colonne A e B della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006, con riferimento alle caratteristiche delle matrici ambientali e alla destinazione d'uso urbanistica del sito di destinazione;
- si prevede pertanto l'effettuazione di indagini, preventivamente all'inizio dei lavori;
- lo studio riporta le procedure di campionamento previste dal DPR 120/2017;
- la proposta del piano di indagini ottempera agli indirizzi di ARPAV che indica la necessità di prelevare un campione ogni 3.000 mc di scavo, indipendentemente dai metri lineari di tracciato; risulterebbe quindi un numero di 12 campioni da sottoporre ad analisi, la cui ubicazione è riportata in planimetria; è stato previsto almeno un prelievo per ogni area di scavo e in particolare:

Prelievo n.	Asse progetto	Progr.	Tipo di opera - Note
1	Asse principale Ramo 1	0+250	Trincea
2	Asse principale	0+380	Spalla A Ponte Ru Sec
3	Asse principale	0+500	Galleria artificiale cimitero
4	Asse principale	0+550	Galleria artificiale cimitero
5	Asse principale	0+600	Galleria artificiale cimitero
6	Asse principale	0+900	Galleria artificiale zona scuole
7	Asse principale	0+950	Galleria artificiale zona scuole
8	Asse principale	1+420	Galleria artificiale Via Senes
9	Asse principale	1+800	Galleria artificiale
10	Asse principale	1+850	Galleria artificiale
11	Asse principale	1+900	Galleria artificiale
12	Variante Via Senes	0+400	Trincea

- tutti i saggi si prevedono ad una profondità di 3m. I campioni da sottoporre ad analisi chimico-fisiche saranno come minimo:
 - campione 1: da 0 a 1 m dal piano campagna;
 - campione 2: nella zona di fondo scavo;
 - campione 3: nella zona intermedia tra i due;
- e in ogni caso si prevede un campione rappresentativo di ogni orizzonte stratigrafico individuato ed un campione in caso di evidenze organolettiche di potenziale contaminazione;
- il set minimo di analisi da eseguire è: Arsenico, Cadmio, Cobalto, Cromo totale, Cromo VI, Mercurio, Nichel, Piombo, Rame, Zinco (più i metalli per i quali il valore di fondo è maggiore della Concentrazione Soglia di Contaminazione). Idrocarburi pesanti (C>12); non è richiesta invece l'analisi della concentrazione di amianto (non trovandosi in vicinanza a strutture in cui sono presenti materiali contenenti amianto);
- sono previste anche analisi granulometriche e limiti di plasticità (ove eseguibili), per completare la caratterizzazione geotecnica a conferma della utilizzabilità dei materiali come rilevati con normali

pratiche industriali;

- le cave e discariche da utilizzare sono localizzate in planimetria ma non risulta nella relazione un'analisi descrittiva delle attività e caratteristiche di ciascun sito e la conformità con i piani;

VALUTATO che:

- si nota che lo studio prevede l'invio ad ARPAV della dichiarazione relativa alle caratteristiche dei materiali da scavare secondo le modalità definite all'art. 21; peraltro, la Regione del Veneto ha fornito le indicazioni sulle modalità per la compilazione e l'invio delle dichiarazioni per il riutilizzo del materiale nello stesso sito di produzione (caso in esame);
- tuttavia, essendo l'istruttoria della valutazione ambientale di competenza statale, il PUT dovrà essere autorizzato da parte del MATTM;
- allo stato, non sono state effettuate analisi sul campo per definire la qualità fisico e chimica dei materiali da scavo;
- il proponente erroneamente rimanda ad una fase successiva la presentazione del Piano di utilizzo delle terre ritenendo necessario appurare o meno la non assoggettabilità a VIA dell'opera; ai sensi del DPR 120/2017, il PUT avrebbe dovuto essere presentato, invece, contestualmente all'istanza di Verifica di Assoggettabilità, visto che si prevede la gestione di materiali come sottoprodotti;
- non risulta presentato il PUT a corredo della presente istanza;

VALUTATO che il monitoraggio ambientale è previsto esclusivamente per la componente rumore e limitatamente per la fase ante operam rimandando alle fasi successive l'individuazione delle attività corso d'opera e post operam; erroneamente è stato inserito anche il PUT tra le attività di monitoraggio ambientale;

VALUTATO che lo studio fa riferimento ad una monetizzazione delle compensazioni degli impatti, richiesta dalla Regione Veneto oltre alle compensazioni previste con la piantumazione di nuove alberature per una superficie complessiva ben superiore a quella tagliata.

VALUTATO che

- l'analisi dei vincoli delle componenti ambientali ed ecologiche non ha tenuto in debita considerazione l'importanza della fascia di territorio di collegamento tra il SIC Monte Pelmo, Mondeval, Formin e il SIC/ZPS Grupo Antelao, Marmarole, Sorapis o Parchi né da zone di tutela occupato dalla Variante in progetto, ai fini della biodiversità e dei corridoi ecologici;
- come dichiarato dal proponente e evidenziato nelle osservazioni del pubblico, la tematica di maggiore importanza è quella dell'inserimento paesaggistico della nuova infrastruttura, stante la presenza di un vincolo paesaggistico sulla quasi totalità della fascia di territorio percorsa dalla nuova strada. Si ritiene che occorrono approfondimenti per il superamento degli impatti significativi prodotti dalla variante che dovrebbero essere concertati con il MIBACT, anche per le eventuali compensazioni da realizzare; non si ritengono pienamente risolutivi gli interventi di mitigazione proposti anche per evidenti carenze di approfondimento delle proposte, peraltro, in coerenza con il livello della progettazione richiesto ai fini di una procedura di verifica di assoggettabilità;
- come dichiara lo stesso proponente, una ulteriore criticità è quella legata ai possibili impatti acustici legati allo spostamento dell'asse stradale dal centro dell'abitato ad una zona marginale all'abitato stesso. Pur trattandosi di un intervento che ha, tra i suoi obiettivi, proprio quello di mitigare l'attuale impatto acustico legato all'attraversamento del centro abitato da parte di un traffico molto intenso, soprattutto nei periodi turistici, anche di tipo pesante, non sono state effettuate stime numeriche, attraverso modellazioni degli impatti attesi, sia nei confronti dei recettori sensibili o residenziali sul fronte strada, sia nei confronti della fauna frequentatrice dell'area, né risulta valutato l'effetto riverbero locale del suono da calcolare attraverso misurazioni sul campo nell'ante operam; le opere di mitigazione acustica previste dal progetto risultano adottate senza stime effettive del rumore; si ritengono opportuni appositi approfondimenti sul progetto definitivo preventivamente all'approvazione dell'opera;
- non è stata effettuata la caratterizzazione delle terre e rocce da scavo ai fini della valutazione dell'effettiva possibilità di riutilizzo dei materiali; il PUT deve essere approvato prima della valutazione ambientale;
- occorre prevedere anche il monitoraggio inerente la componente ambientale atmosfera, in particolare in ordine alle polveri sottili di cui già si riscontrano superamenti nella situazione attuale;

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 e, nonostante si potrebbero escludere impatti cumulati sulle diverse componenti ambientali nell'area ristretta della realizzazione dell'opera, si intravede la possibilità del verificarsi di impatti cumulativi da traffico per i diversi cantieri che inevitabilmente coincideranno nei tempi, dato l'obiettivo di concludere tali progetti per l'inizio dell'evento sportivo;

VALUTATO che, nonostante l'opera crei senz'altro una fluidificazione del traffico e una maggior sicurezza per gli utenti nella fase di esercizio (*post operam*), si ritiene inevitabile un incremento dei volumi di traffico sulla SS 51 e un incremento dell'attrattività del traffico sulla stessa statale, elementi questi non approfonditi dallo studio ambientale, in coerenza con la tipologia dell'istanza presentata che resta al livello di studio ambientale preliminare; si teme, inoltre, la possibilità di un ingolfamento del traffico oltre la variante che potrebbe incidere negativamente sul traffico verso Cortina;

VALUTATO che il progetto non approfondisce gli aspetti geologici evidenziati, costituiti dalle aree franose e alluvionali in corrispondenza degli svincoli e del Ponte di Serdes;

VALUTATO che non è stato presentato il Piano di utilizzo delle terre;

VALUTATO che mancano approfondimenti ambientali sulle alternative progettuali e non è stata considerata l'alternativa zero;

TENUTO CONTO delle caratteristiche e della localizzazione del progetto che ricade in un'area di alto valore paesaggistico e ambientale, recentemente riconosciuta patrimonio UNESCO, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale che, anche per gli effetti cumulativi con le ulteriori opere previste sulla SS 51, richiederebbe approfondimenti non riconoscibili all'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA e riconducibili ad una istanza di VIA;

PRESO ATTO delle osservazioni del pubblico pervenute;

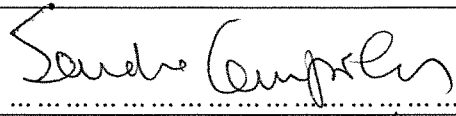
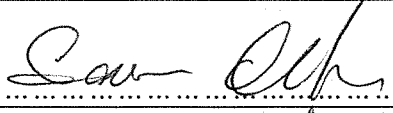

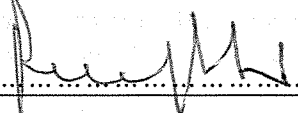
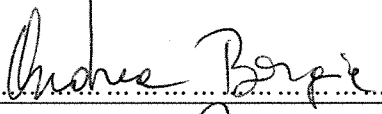
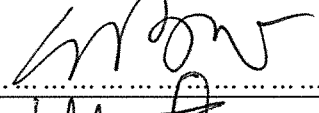
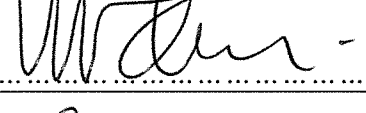


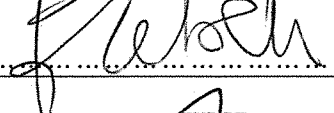
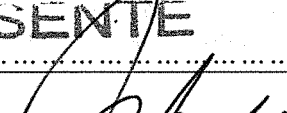
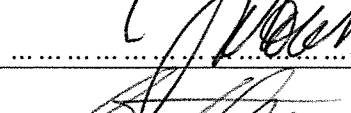

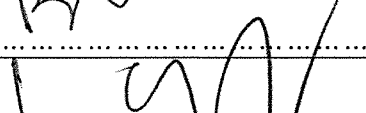
Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS


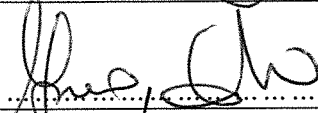


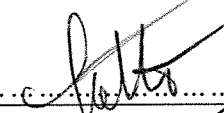
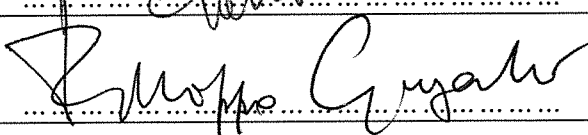
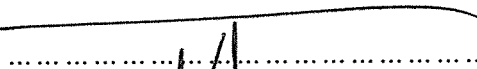

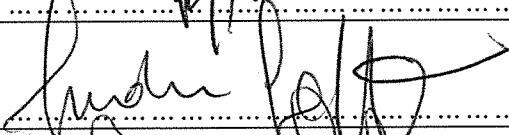
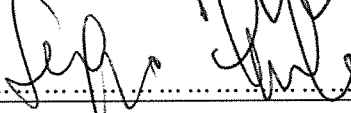

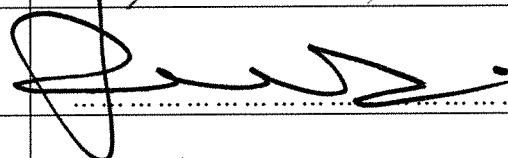

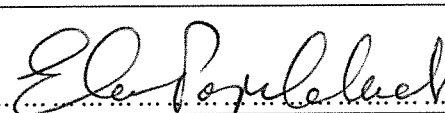
RITIENE


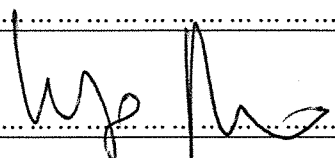
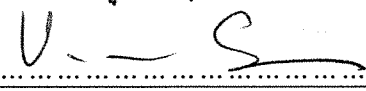
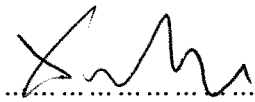
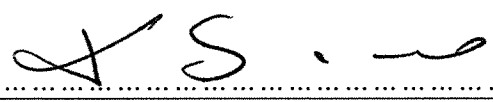

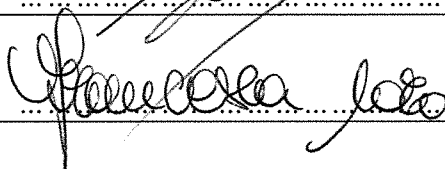
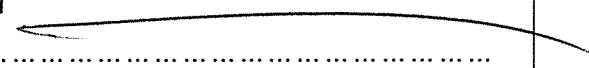
che il progetto "Piano straordinario di accessibilità a Cortina 2021. Lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della S.S. 51 "Alemagna", Variante all'abitato di San Vito di Cadore", presentato dal Commissario per l'individuazione, progettazione e tempestiva esecuzione delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021, deve essere valutato nell'ambito di una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.).

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	<i>[Signature]</i>
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	<i>[Signature]</i>
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	<i>[Signature]</i>
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	<i>[Signature]</i>

[Handwritten marks and signatures at the bottom of the page]

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	

Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	

Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	R. Viviani (ASTENUTO)



ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE