



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

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

Parere n. 2688 del 23/03/2018

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" nel tratto compreso tra il km 49+600 ed il km 53+750. Tratto urbano di Longarone adeguamento corpo stradale e barriere di sicurezza - da svincolo SR251 a svincolo di Castellavazzo.</p> <p>ID_VIP: 3786</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>

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Handwritten letter 'B' in the bottom left corner.

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 07/11/2017 con nota prot.n.61 e relativamente all’intervento “*Piano straordinario di accessibilità a Cortina 2021 – lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della SS 51 “Alemagna” nel tratto compreso tra il km 49+600 ed il km 53+570, Tratto urbano di Longarone adeguamento corpo stradale e barriere di sicurezza – da svincolo SR 251 a svincolo di Castellavazzo*”;

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/25649 in data 07/11/2017;
- la DVA con nota prot.n.DVA/1126 del 17/01/2018, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.CTVA/2010 in data 18/10/2018, 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:

- Relazione ambientale;

PRESO ATTO che:

- ai sensi dell’art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stato pubblicata sul sito web dell’autorità competente;
- ai sensi dell’art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot.n.DVA/1126 del 17/01/2018, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

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

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

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

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

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

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

CONSIDERATO che il progetto (codice progetto MS.VE.14.D.17.03) si focalizza sul “Tratto urbano di Longarone adeguamento corpo stradale e barriere di sicurezza – da svincolo SR251 a svincolo di Castellavazzo”.

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

Per quanto riguarda le caratteristiche progettuali

CONSIDERATO che:

- gli interventi in progetto si sviluppano per circa 1658 m, prevedendo il rifacimento dello strato superficiale della pavimentazione esistente e la nuova realizzazione di marciapiedi;
- il rifacimento superficiale della pavimentazione stradale prevede la fresatura e la successiva realizzazione di un nuovo strato di usura dello spessore di 3 cm. Tale intervento interessa tutto lo sviluppo del tracciato esistente, per una superficie totale pari a circa 13960 mq;
- il rifacimento e/o la nuova realizzazione di marciapiedi si innesta sin dall’inizio della progressiva di intervento estendendosi fin quasi alla progressiva finale. Nella parte intermedia sono presenti comunque delle interruzioni al rifacimento dei camminamenti, a causa della presenza di accessi oppure di tratti in cui il percorso pedonale è assicurato da altri percorsi locali.

CONSIDERATO che nel dettaglio, dal punto di vista costruttivo:

- sono previste tre macro-tipologie di marciapiedi:
 - o tipologia A: prevede la realizzazione di percorsi pedonali affiancati alla carreggiata con parti a sbalzo, opportunamente ancorati mediante sistema di micropali posti ad interasse pari a 5 m;
 - o tipologia B: prevede la realizzazione di percorsi pedonali affiancati alla carreggiata con sezioni in rilevato, anch’esse ancorate mediante sistema di micropali;
 - o tipologia C: prevede la realizzazione di marciapiedi semplicemente affiancati alla carreggiata, senza la necessità di prevedere soluzioni strutturali complesse; questa tipologia può contemplare o meno la presenza di muretto affiancato;

- è previsto anche il rifacimento di alcuni tratti di marciapiede che saranno opportunamente portati ad altezza calpestabile pari a 15 cm dalla superficie della pavimentazione. In alcuni tratti sarà mantenuto l’ingombro esistente, per altri sarà previsto l’allargamento della sezione di base che in alcuni casi potrà portare all’esproprio di porzioni di aree.

CONSIDERATO inoltre che, dal punto di vista della sicurezza ed in particolare dei dispositivi di ritenuta, è prevista la sostituzione e/o la realizzazione di nuove barriere lateralmente al marciapiede ed alla piattaforma ove non presente quest’ultimo, anche a seguito della demolizione di muretto esistente. Le barriere saranno di classe H2 prevalentemente di tipo bordo ponte, raramente di tipo laterale;

CONSIDERATO che per la realizzazione degli interventi in progetto saranno adottate le seguenti tecniche costruttive:

- fresatura dello strato superficiale e, localmente, di quello di collegamento;
- realizzazione di nuovo strato di usura e, localmente, di nuovo strato di binder;
- demolizione e realizzazione di nuove barriere tipo bordo ponte e laterale, reti di protezione;
- demolizione di elementi in calcestruzzo armato e muratura;
- realizzazione di tratti di marciapiede in calcestruzzo armato;
- realizzazione di micropali;
- spostamento locale dei punti di illuminazione esistenti;
- modifiche e nuova realizzazione di segnaletica orizzontale e verticale.

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

VALUTATO che da quanto riportato nella documentazione:

- la realizzazione degli interventi comporta un ridotto uso di suolo in corrispondenza degli allargamenti della piattaforma; pertanto, non si tratta di modificazioni tali da avere ripercussioni su fauna, flora e sulla biodiversità;
- non si prevede l’uso e lo sfruttamento della risorsa acqua, se non limitata alla pratica normale di cantiere;
- la produzione di rifiuti sarà limitata alla fase cantiere; i rifiuti saranno materiali di scavo, demolizioni di calcestruzzi, fresati di pavimentazione;
- che per la tipologia degli interventi:
 - o non sussistono rischi di gravi incidenti e calamità;
 - o non sussistono rischi di contaminazione e inquinamento atmosferico, se non quello dovuto ai mezzi d’opera e alla ordinaria produzione di polveri che peraltro verrà mitigata e controllata da committente e direzione lavori;

Per quanto riguarda la localizzazione del progetto

CONSIDERATO e VALUTATO che si attraversa l’abitato di Longarone; l’ambiente è montano con alta valenza ambientale; tuttavia, la SS 51 è di fatto l’unica via di accesso che collega il Zoldano e l’Alto Bellunese e gli interventi di progetto sono funzionali alla risoluzione di problemi viabilistici che rappresentano il preminente interesse della fascia territoriale;

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

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

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

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

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

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

CONSIDERATO che:

- la maggior parte del progetto costeggia un'area boscata segnalata come vincolo paesaggistico;
- non sono presenti parchi nelle zone interessate dal progetto;
- il territorio di Longarone è interessato dai siti Natura 2000, che interessano la maggior parte dei versanti boscati a monte delle zone edificate;

CONSIDERATO in particolare che:

- SIC IT3230031 Val Tovanelle e Bosconero caratterizzato dalla presenza di conifere e latifoglie, con estese mughete alle quote più elevate: il progetto non interferisce direttamente con il SIC;
- ZPS IT3230089 Dolomiti del Cadore e del Comelico caratterizzato dalla presenza di ben 31 tipi di habitat contenuti nell'Allegato I della Direttiva 92/43/CE e da cui si evince che le foreste di conifere sono di interesse prioritario. L'avifauna è di notevole interesse conservazionistico per la presenza del picchio cinerino, picchio tridattilo, aquila reale, gufo reale e la presenza degli ambienti ideali per i tetraonidi; il limite della ZPS corre in molti punti a ridosso della SS 51; La tratta oggetto dell'intervento rimane a distanza dalla ZPS e non ha interferenze con essa;
- IBA 047 – Prealpi Carniche che interessa sia la Regione Veneto che la Regione Friuli – Venezia Giulia, include interamente il Parco Regionale delle Dolomiti Friulane e comprende parte della SIC/ZPS IT3310001 "Dolomiti Friulane" e la ZPS IT3230089 Dolomiti del Cadore e del Comelico; l'intervento è esterno e non interferisce con l'IBA;

CONSIDERATO che non siamo in presenza di zona a forte tensione demografica;

CONSIDERATO che il territorio di Longarone a ridosso della SS51 è compreso nell'ambito "05. Valbelluna e Feltrino"; anche il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) dalla Provincia di Belluno, riprendendo l'interesse per il tema del paesaggio, ha individuato, nella Tavola 5C "Sistema del Paesaggio", gli Ambiti provinciali delle tradizioni costruttive locali, nei quali Castellavazzo rientra nell'Ambito I "Edilizia minore del Longaronese";

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

- le chiese dei Santi Quirici e Iulitae a Castellavazzo pre XIII sec. (probabilmente sui resti del Castellum Laebactium) e la chiesa di S.Maria Assunta a Codissago (XVI sec.) con apparati architettonici ed iconografici peculiari;
- il Castello della Gardona, edificio culturale e testimoniale di significativo pregio;
- gli itinerari, i percorsi ed i luoghi di interesse storicotestimoniale (il fortilitium Gardonae, il tracciato paleoveneto/romano a Castellavazzo, i luoghi della memoria del Vajont);
- l'ex cementificio e relativi forni a Castellavazzo quali documenti della civiltà industriale;

- il sistema della rete museale rappresentata dal Museo della Pietra e degli Scalpellini di Castellavazzo ed il Museo degli zattieri del Piave con il Centro Internazionale Studi sulla Zattera di Codissago;
- i luoghi, gli edifici e i manufatti collegati alle attività di estrazione della pietra;
- le testimonianze diffuse di cultura storica (capitelli, edicole, fontane in pietra locale, muri a sasso ecc.) che segnano la memoria collettiva;
- la diga del Vajont;
- la ricostruzione di Longarone;
- il museo del Vajont;
- la Chiesa Monumento di Longarone (G. Michelucci);

CONSIDERATO che:

- pur essendo un'area montana, l'ambito si discosta nettamente dalla immagine di territorio alpino. L'assetto territoriale infatti è connotato più da un esteso e vario uso agricolo piuttosto che dalla destinazione a prato e a pascolo, soprattutto nella parte più bassa del fondovalle;
- le aree a naturalità più spiccata sono versanti boscati e le aree di pertinenza dei corsi fluviali (fiume Piave e affluenti);
- il centro di Longarone è stato completamente ricostruito dopo il disastro del Vajont del 1963, ricordato da numerosi siti della memoria come il cimitero monumentale delle vittime del Vajont e la chiesa di Longarone di Giovanni Michelucci;

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

CONSIDERATO che con nota prot.n.21 del 15/03/2018, acquista con prot.n.DVA/6321 del 15/03/2018 e successivamente trasmessa alla CTVA con nota prot.n.DVA/6834 del 21/03/2018, acquisita con prot.n.CTVA/1188 in data 21/03/2018, il proponente dichiara che con riferimento al bilancio materie, la quantità riportata nella seguente tabella:

Tipo intervento progettuale	Quantità prodotte
scavo per fondazione cordoli barriere stradali	989 m ³
scarifica pavimentazione stradale	13960 m ²
demolizioni cemento armato	117 m ³
demolizione barriere stradali	1169 m

verrà nelle fasi successive destinato ad impianti di recupero o a discarica secondo la normativa vigente;

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

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

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- gli interventi non avranno effetti ed impatti negativi sulle acque superficiali;
- ad opera compiuta, e ripristinate le condizioni preesistenti nelle aree di cantiere, l'incidenza dell'intervento sarà trascurabile rispetto allo stato attuale su flora e fauna e sull'ecosistema della zona;
- non vengono interessate valenze storiche o archeologiche note;
- la zona presenta il persistente fondo acustico tipico di una viabilità statale, in particolare nelle ore di punta estiva ed invernale. I lavori porteranno inevitabilmente un incremento di rumore lungo la strada, legato all'azione di macchine operatrici di cantiere. Esso risulterà comunque inavvertibile già a breve distanza;

VALUTATO che da quanto riportato nella documentazione:

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

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

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

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

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

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

VALUTATO che in generale che:

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

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

[Handwritten signatures and initials]

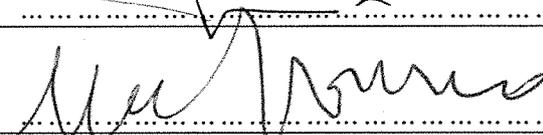
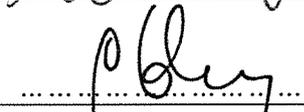
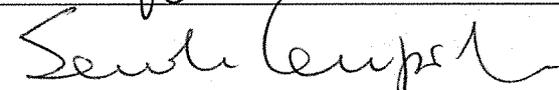
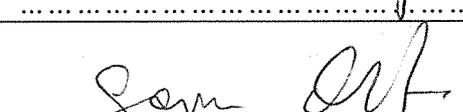
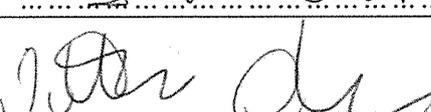
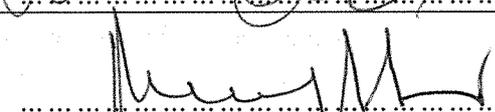
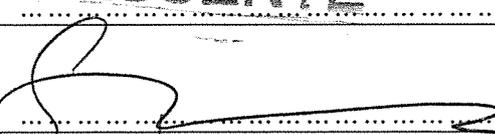
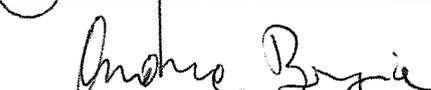
TENUTO CONTO delle caratteristiche e della localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell’impatto potenziale;

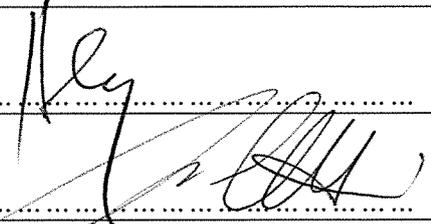
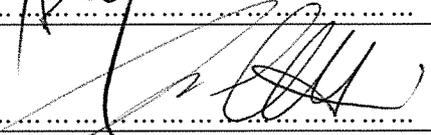
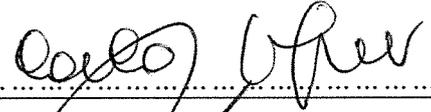
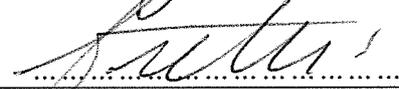
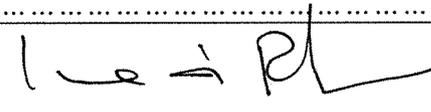
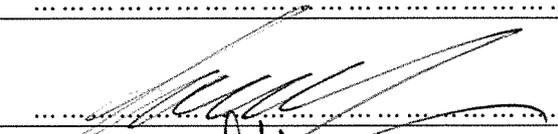
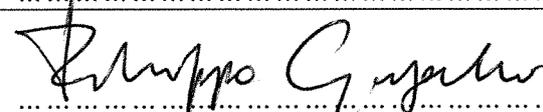
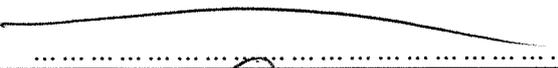
VISTA la nota prot.n.

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

RITIENE

di non assoggettare al procedimento di VIA l’intervento “Piano straordinario di accessibilità a Cortina 2021 – lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della SS 51 “Alemagna” nel tratto compreso tra il km 49+600 ed il km 53+570, Tratto urbano di Longarone adeguamento corpo stradale e barriere di sicurezza – da svincolo SR 251 a svincolo di Castellavazzo”, 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.

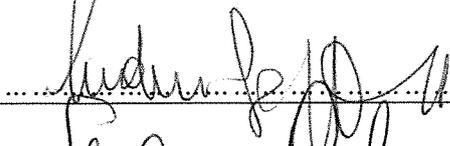
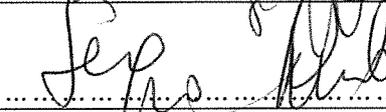
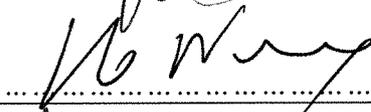
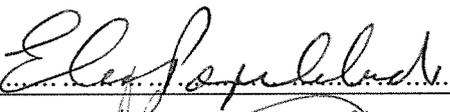
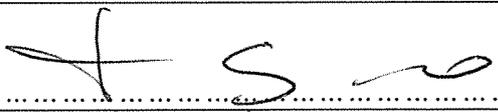
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	

Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	

h

h

1
P
A

Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	

Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	Robt. Viviani (ASSENTE)

l

