



4.10

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

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

\*\*\*

Parere n. 2721 del 11/05/2018

<b>Progetto:</b>	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p><b>Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 "Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina"</b></p> <p><b>ID_VIP: 3736</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>Commissario per l'individuazione, progettazione e tempestiva esecuzione delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021</b></p>

## 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/20111217 del 11/11/2011 e prot. n. GAB/DEC/20111223 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. 33 e relativamente all'intervento "*Piano straordinario di accessibilità a Cortina 2021 lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della SS 51 "Alemagna" - Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina*";

**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/22712 in data 04/10/2017;
- la DVA con nota prot. n.24658 DEL 26/10/2017, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot. n. 3513 in data 26/10/2017, ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopraccitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

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

- Studio Ambientale Preliminare;
- Interventi di mitigazione;
- Relazione Paesaggistica;
- Documentazione fotografica con planimetria dei punti di presa
- Stralcio Piano Territoriale Regionale di Coordinamento
- Stralcio Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento
- Stralcio del Piano Urbanistico Comunale
- Carta dei vincoli e delle tutele
- Fotosimulazione del Ponte Boite 2
- Fotosimulazione del Ponte Rio Bigontina

- Fotosimulazione dei tratti in trincea e rilevato
- Dichiarazione di non necessita della V.Inc.A e relativa documentazione prevista in conformità alla D.G.R.V. n. 1400/2017 (ex. D.G.R.V. 2299/2014);

**ESAMINATA** la documentazione integrativa trasmesso con nota del proponente prot.19 del 13/03/2018, acquisita con prot. 6375 del 16/03/2018 ed inviata con prot. DVA – 6771 del 21/03/2018 ed acquisita al prot. CTVA -1170 del 21/03/2018 che si compone dei seguenti elaborati:

- Piano di Gestione delle materie;
- Studio sulla diffusione degli inquinanti atmosferici;
- Relazione Cantierizzazione;

**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 il 25/10/2017;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot. DVA-24461 del 25/10/2017, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

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

Osservazione DVA-2017-0028611 - Sub 1: Studio Rinaldo S.r.l.
Si riportano le principali osservazioni
1.1 - Pag. 14 Gli studi ambientali a corredo del progetto sono stati redatti con una superficialità che lascia francamente sconcertati: una compilazione scolastica a tavolino di norme, senza l'evidenza di un sopralluogo, una fotografia, un fotoinserimento, un rendering o una qualunque altra cosa che indichi l'effettuata valutazione degli impatti della nuova viabilità, che involuppa, con pochi metri di distanza, uno stabile con appartamenti, in un'area verde di grande pregio ambientale.
1.2 - Pag. 15 Le scarse analisi effettuate, inoltre, hanno evidenziato un tracciato diverso da quello di progetto, che ignora totalmente il tratto a ridosso del condominio Crignes, senza sia stato effettuato un censimento delle centinaia di alberi che verrebbero abbattuti nella fascia di rispetto del Boite. Sorprende che non sia stato proposto alcun intervento, di mitigazione o compensazione degli evidenti impatti che l'opera andrebbe a provocare. Che le analisi non effettuano neppure un censimento delle centinaia di alberi che verrebbero abbattuti nella fascia di rispetto del Boite.

Osservazione DVA-2017-0028611 - Sub 2: Studio avv. Bianchini & altri
Si riportano le principali osservazioni
2.1 - pag. 18 Le analisi non effettuano neppure un censimento delle centinaia di alberi che verrebbero abbattuti nella fascia di rispetto del Boite
2.2 - pag. 18 Non sono previsti nel progetto interventi di mitigazione e/o compensazione degli evidenti impatti che l'opera andrebbe a

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature and the number 3.]*

**Osservazione DVA-2017-0028611 - Sub 2: Studio avv. Bianchini & altri**

Si riportano le principali osservazioni

provocare sotto il profilo ambientale in un'area di grande pregio

2.3 - pag. 26

L'intervento viene riduttivamente qualificato nella Relazione Ambientale allegata al progetto (pag. 3) come semplice "modifica e adeguamento di una strada esistente", con conseguente applicazione dell'art. 6, comma 9, D. Lgs. 152/2006 che rimette al Ministero competente la valutazione di una eventuale VIA. In realtà si tratta della realizzazione ex novo di una strada extraurbana di tipo C2, per la quale è sicuramente necessaria la VIA ai sensi dell'art 6 D. Lgs. 152/2006

2.4 - pag. 27

Sia la già citata Delibera Consiliare del Comune di Cortina n. 23 del 4 settembre 2017, sia tutto l'apparato del progetto ANAS, ignorano la necessità della valutazione di incidenza ambientale (VINCA) di cui all'art. 5 D.P.R. 357/97 e alla Direttiva Europea n. 92/43/CEE.

Senonchè, come stabilito dalla Regione Veneto nella DGRV 2299/ 14 (che disciplina le modalità operative della VINCA), la VINCA è necessaria per gli interventi che possono avere incidenze significative sui siti Natura 2000, indipendentemente dalla effettiva collocazione geografica degli interventi. Poiché nella specie la zona interessata dal progetto è adiacente ai siti di Natura 2000 si imponeva e si impone l'assoggettamento del progetto stesso alla procedura di VINCA.

2.5 - pag. 27

Le note di sintesi della Relazione Paesaggistica del Progetto Definitivo si concludono affermando che "l'intervento non interessa aree soggette a vincolo idrogeologico". L'affermazione è veramente sorprendente perché l'area in cui si trova il Condominio (v. relazioni Colleselli e Rinaldo) è classificata a rischio idrogeologico medio e, a monte, si trova un'estesa area a rischio idrogeologico elevato con dissesti franosi (tavola 8 PAI). Doveva (e deve), pertanto, essere prestata una particolare attenzione agli aspetti progettuali dell'intervento in quanto ai sensi degli artt. 8 e 11 delle NTA del PAI è vietato eseguire scavi o abbassamenti del piano di campagna in grado di compromettere la stabilità delle fondazioni degli argini ovvero dei versanti soggetti a fenomeni franosi.

2.6 - pag. 27

Nelle note di sintesi della Relazione Paesaggistica si precisa che la documentazione necessaria per l'Autorizzazione Paesaggistica si svilupperà con il Progetto Definitivo. La previsione è del tutto illogica perché la Relazione che la contiene fa essa stessa parte di un progetto (quello predisposto all'ANAS e che dovrebbe essere approvato dalla Conferenza dei servizi) che già si autoqualifica come progetto definitivo. Né si dica che la valutazione di ordine paesaggistico non era necessaria. Non lo si dica perché l'art. 142 D. Lgs. 42/2004 pone un vincolo paesaggistico su fiumi e torrenti e sulle relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna e l'intervento di cui trattasi è a distanza inferiore dal Boite, che è inserito nell'Elenco della Regione Veneto dei corsi d'acqua interessati dal vincolo paesaggistico.

**Osservazione DVA-2017-0030168**

Si riportano le principali osservazioni

1. che venga fatta la VIA per tutti gli interventi parziali sinora proposti per il tratto lungo la Valle Boite (varianti di Tai, di Valle, di San Vito e di Cortina d'Ampezzo)

2. che la VIA sia unificata

3. che questi insieme di progetti comprenda anche l'indicazione di massima dell'intervento nel tratto tra San Vito e

<b>Osservazione DVA-2017-0030168</b>
Si riportano le principali osservazioni
Cortina, il più urgente e difficile
4. che con un livello tecnicamente adeguato la VIA affronti il tema degli effetti di attrazione / induzione di nuovo traffico di turismo motorizzato di passo sull'intera rete di viabilità montana così come di nuovo traffico merci di attraversamento transvallivo sull'intera direttrice, in confronto / comparazione di attrattività / sostenibilità con un diverso modello turistico e con i vari itinerari alternativi (a est come ovest, autostradali o meno).
5. Si propone infine di riconoscere che, per il tipo di interventi proposti lungo la Valle del Boite (tutti in impegnativa Variante fuori sede; in galleria e/o lungo fiume), nei tempi disponibili entro la scadenza imposta per tutti gli interventi programmati per i Campionati Mondiali del 2020 (consegna delle opere finite funzionali e collaudate entro il 31 dicembre 2019), risulta realisticamente impraticabile una corretta ed appropriata sequenza completa di valutazione ambientale, successiva definizione progettuale definitiva di tali interventi, e completa realizzazione a regola d'arte (con consegna e collaudo) di quanto, alla fine delle procedure in corso, risulterà compatibile e approvato.

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

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

<b>Osservazione DVA-2017-0028611 - Sub 1: Studio Rinaldo S.r.l.</b>	
<b>Subosservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>
<p>1.1 - Pag. 14</p> <p>Gli studi ambientali a corredo del progetto sono stati redatti con una superficialità che lascia francamente sconcertati: una compilazione scolastica a tavolino di norme, senza l'evidenza di un sopralluogo, una fotografia, un fotoinserimento, un rendering o una qualunque altra cosa che indichi l'effettuata valutazione degli impatti della nuova viabilità, che involuppa, con pochi metri di distanza, uno stabile con appartamenti, in un'area verde di grande pregio ambientale.</p>	<p><i>Come si potrà osservare tra i documenti allegati al progetto, in particolare, gli elaborati</i></p> <p>97-MSVE14D1728-T011A10AMBCT01            102-MSVE14D1728-T011A10AMBCT01            103-MSVE14D1728-T011A10AMBCT01            104-MSVE14D1728-T011A10AMBCT01</p> <p><i>si riportano una serie di fotoinserimenti. Detto questo si sottolinea come nelle aree considerate sono stati effettuati diversi sopralluoghi e rilievi, quindi tale osservazione è priva di ogni significato.</i></p> <p><i>Circa l'utilizzo dell'aggettivo grande per definire il pregio ambientale dell'area nei pressi del Condominio Crignes, non si riscontra, dall'esame dei piani territoriali ai diversi livelli e delle forme ambientali vigenti, il cenno all'esistenza di particolari valenze rispetto al circostante territorio di Cortina.</i></p> <p><i>Come ampiamente illustrato alla pagina 73 dello Studio Ambientale Preliminare (93-MSVE14D1728-T011A00AMBRE01), l'ambito di interesse del Condominio Crignes rientra, come del resto tutto il territorio del Comune di Cortina d'Ampezzo, in un'area di notevole interesse pubblico (D.lgs. 42/2004 e s.m.i. art. 136).</i></p> <p><i>Inoltre, gli interventi interessano un'area boscata (comma g) art. 142 D.lgs. 42/2004 e s.m.i.) che rientra all'interno della fascia dei 150 m del Torrente Boite (comma c) art. 142 D.lgs. 42/2004 e s.m.i.).</i></p>
<p>1.2 - Pag. 15</p>	<p><i>Nello Studio Ambientale Preliminare (elaborato 93-MSVE14D1728-T011A10AMBCT01) e nel resto della documentazione trasmessa si fa</i></p>

5

<b>Osservazione DVA-2017-0028611 - Sub 1: Studio Rinaldo S.r.l.</b>	
<b>Subosservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>
<p>Le scarse analisi effettuate, inoltre, hanno evidenziato un tracciato diverso da quello di progetto, che ignora totalmente il tratto a ridosso del condominio Crignes, senza sia stato effettuato un censimento delle centinaia di alberi che verrebbero abbattuti nella fascia di rispetto del Boite.</p> <p>Sorprende che non sia stato proposto alcun intervento, di mitigazione o compensazione degli evidenti impatti che l'opera andrebbe a provocare. Che le analisi non effettuano neppure un censimento delle centinaia di alberi che verrebbero abbattuti nella fascia di rispetto del Boite.</p>	<p><i>riferimento esclusivo al tracciato di progetto, quindi si ignora a cosa si riferisca tale affermazione.</i></p> <p><i>Gli interventi di compensazione relativi alla riduzione della superficie forestale saranno definiti nell'ambito della stessa autorizzazione di cui all'Art. 15 della L.R. 52/78 e dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 42/2004. In ogni caso le valutazioni effettuate in tal senso, pur qualificando le caratteristiche strutturali, di composizione specifica e di densità della formazione forestale, si riferiscono alla estensione superficiale dell'area boscata e non al numero di piante o ai singoli individui arborei non essendo presenti all'interno dell'area alberi di interesse monumentale.</i></p> <p><i>Relativamente agli interventi di mitigazione si prevedono, come illustrato nell'elaborato "Interventi di Mitigazione (95-MSVE14D1728-T011A00AMBPP01)": l'installazione di barriere fonoassorbenti; la messa a dimora di filari arboreo arbustivi di specie autoctone al fine di mascherare l'opera e la creazione di ecodotti per consentire il transito della fauna selvatica.</i></p>

<b>Osservazione DVA-2017-0028611 - Sub 2: Studio avv. Bianchini &amp; altri</b>	
<b>Subosservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>
<p>2.1 - pag. 18</p> <p>Le analisi non effettuano neppure un censimento delle centinaia di alberi che verrebbero abbattuti nella fascia di rispetto del Boite</p>	<p><i>Gli interventi di compensazione relativi alla riduzione della superficie forestale saranno definiti nell'ambito dell'autorizzazione di cui all'art. 15 della L.R. 52/78 e dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 42/2004. In ogni caso le valutazioni effettuate in tal senso, pur qualificando le caratteristiche strutturali, di composizione specifica e di densità della formazione forestale, si riferiscono alla estensione superficiale dell'area boscata e non al numero di piante o ai singoli individui arborei non essendo presenti all'interno dell'area alberi di interesse monumentale.</i></p>
<p>2.2 - pag. 18</p> <p>Non sono previsti nel progetto interventi di mitigazione e/o compensazione degli evidenti impatti che l'opera andrebbe a provocare sotto il profilo ambientale in un'area di grande pregio</p>	<p><i>Relativamente agli interventi di mitigazione si prevedono, come illustrato nell'elaborato "Interventi di Mitigazione (95-MSVE14D1728-T011A00AMBPP01)": l'installazione di barriere fonoassorbenti; la messa a dimora di filari arboreo arbustivi di specie autoctone al fine di mascherare l'opera e la creazione di ecodotti per consentire il transito della fauna selvatica.</i></p>
<p>2.3 - pag. 26</p> <p>L'intervento viene riduttivamente qualificato nella Relazione Ambientale allegata al progetto (pag. 3) come semplice "modifica e adeguamento di una strada esistente", con conseguente applicazione dell'art. 6, comma 9, D.</p>	<p><i>Con riferimento al D. Lgs. 152/2006 ss.mm.ii., aggiornato dal recente D. Lgs. 104/2017, il presente progetto è inquadrato nell'ambito delle opere di cui all'allegato II-bis punto 2 lettera c) "strade extraurbane secondarie di interesse nazionale" e pertanto rientra tra le categoria di progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza statale.</i></p> <p><i>Pertanto la procedura in itinere risulta perfettamente coerente alla vigente normativa</i></p>

Osservazione DVA-2017-0028611 - Sub 2: Studio avv. Bianchini & altri	
Subosservazione	Controdeduzione
Lgs. 152/2006 che rimette al Ministero competente la valutazione di una eventuale VIA. In realtà si tratta della realizzazione ex novo di una strada extraurbana di tipo C2, per la quale è sicuramente necessaria la VIA ai sensi dell'art 6 D. Lgs. 152/2006	
2.4 - pag. 27  Sia la già citata Delibera Consiliare del Comune di Cortina n. 23 del 4 settembre 2017, sia tutto l'apparato del progetto ANAS, ignorano la necessità della valutazione di incidenza ambientale (VINCA) di cui all'art. 5 D.P.R. 357/97 e alla Direttiva Europea n. 92/43/CEE.  Senonchè, come stabilito dalla Regione Veneto nella DGRV 2299/ 14 (che disciplina le modalità operative della VINCA), la VINCA è necessaria per gli interventi che possono avere incidenze significative sui siti Natura 2000, indipendentemente dalla effettiva collocazione geografica degli interventi. Poiché nella specie la zona interessata dal progetto è adiacente ai siti di Natura 2000 si imponeva e si impone l'assoggettamento del progetto stesso alla procedura di VINCA.	<i>Ai fini di ottemperare agli obblighi previsti dalla vigente normativa si proceduto, secondo quanto previsto dall'allegato A - paragrafo 2.2. della D.G.R. 2299/2014, alla redazione della Dichiarazione di non necessita della V.Inc.A. (elaborato 94-MSVE14D1728-T011A00AMBRE02) cui risulta allegata la prevista relazione illustrativa.</i>
2.5 - pag. 27  Le note di sintesi della Relazione Paesaggistica del Progetto Definitivo si concludono affermando che "l'intervento non interessa aree soggette a vincolo idrogeologico". L'affermazione è veramente sorprendente perché l'area in cui si trova il Condominio (v. relazioni Colleselli e Rinaldo) è classificata a rischio idrogeologico medio e, a monte, si trova un'estesa area a rischio idrogeologico elevato con dissesti franosi (tavola 8 PAI). Doveva (e deve), pertanto, essere prestata una particolare attenzione agli aspetti progettuali dell'intervento in quanto ai	<i>Si ricorda preliminarmente che il vincolo idrogeologico e il rischio idrogeologico introdotto dal P.A.I. hanno un significato completamente diverso.</i> <i>Le aree sottoposte a vincolo idrogeologico, ai sensi del R.D. del 30.12.1923 n. 3267 e del suo regolamento di attuazione R.D. 1126/1926, sono state definite dall'Amministrazione Forestale e, come indicato dall'art. 6 "Per i terreni vincolati la trasformazione dei boschi in altre qualità di coltura e la trasformazione di terreni saldi in terreni soggetti a periodica lavorazione sono subordinate ad autorizzazione nel comitato forestale e alle modalità da esso prescritte, caso per caso, allo scopo di prevenire i danni di cui all'art. 1".</i> <i>L'area indagata, come del resto tutto il centro urbano di Cortina d'Ampezzo, non è sottoposta a Vincolo Idrogeologico come si evince dalla Tavola C1 del P.A.T. del Comune di Cortina (vedi pag. 53-54 della Studio Ambientale Preliminare elaborato 93-MSVE14D1728-T011A00AMBRE02).</i> <i>Per quanto riguarda le zone sottoposte a rischio idrogeologico il P.A.I. individua, appunto, delle aree a rischio e fissa delle norme rispetto alla</i>

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

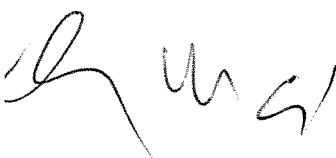


<b>Osservazione DVA-2017-0028611 - Sub 2: Studio avv. Bianchini &amp; altri</b>	
<b>Subosservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>
sensi degli artt. 8 e 11 delle NTA del PAI è vietato eseguire scavi o abbassamenti del piano di campagna in grado di compromettere la stabilità delle fondazioni degli argini ovvero dei versanti soggetti a fenomeni franosi.	<p><i>realizzazione di interventi che, come specifica l'art. 11 delle N.d.A. del P.A.I. al comma 3, prevedono per le aree a media pericolosità quanto segue:</i></p> <p><i>"Nelle aree classificate a pericolosità media P2 la pianificazione urbanistica e territoriale può prevedere:</i></p> <p><i>a. nuove zone di espansione per infrastrutture stradali, ferroviarie e servizi che non prevedano la realizzazione di volumetrie edilizie, purché ne sia segnalata la condizione di pericolosità e tengano conto dei possibili livelli idrometrici conseguenti alla piena di riferimento;</i></p> <p><i>... (omissis)".</i></p> <p><i>In conclusione si ritiene che l'intervento in progetto sia compatibile con le specifiche normative vigenti in materia.</i></p>
<p>2.6 - pag. 27</p> <p>Nelle note di sintesi della Relazione Paesaggistica si precisa che la documentazione necessaria per l'Autorizzazione Paesaggistica si svilupperà con il Progetto Definitivo. La previsione è del tutto illogica perché la Relazione che la contiene fa essa stessa parte di un progetto (quello predisposto all'ANAS e che dovrebbe essere approvato dalla Conferenza dei servizi) che già si autoqualifica come progetto definitivo. Né si dica che la valutazione di ordine paesaggistico non era necessaria. Non lo si dica perché l'art. 142 D. Lgs. 42/2004 pone un vincolo paesaggistico su fiumi e torrenti e sulle relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna e l'intervento di cui trattasi è a distanza inferiore dal Boite, che è inserito nell'Elenco della Regione Veneto dei corsi d'acqua interessati dal vincolo paesaggistico.</p>	<p><i>La relazione paesaggistica risulta allegata al progetto Definitivo (elaborato 95-MSVE14D1728-T011A00AMBRE02) ed è stata trasmessa al Ministero dell'Ambiente e accessibile al pubblico.</i></p>

<b>Osservazione DVA-2017-0030168</b>	
<b>Subosservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>
1. che venga fatta la VIA per tutti gli interventi parziali sinora proposti per il	<i>Secondo quanto previsto dalla vigente normativa si è avviata la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA per tutti gli interventi</i>



Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
tratto lungo la Valle Boite (varianti di Tai, di Valle, di San Vito e di Cortina d'Ampezzo)	<p><i>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, come effetto secondario - ma sicuramente non meno importante - il miglioramento degli standard qualitativi di vita per le comunità interessate dalle varianti stesse.</i></p> <p><i>Gli interventi considerati sono i seguenti:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> <li>- 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</li> <li>- 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</li> <li>- 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.</li> </ul> <p><i>Lo sviluppo attuale della S.S. 51 dall'inizio, lato sud, dell'intervento num. 9 al termine, lato nord, dell'intervento num. 28 (considerando in realtà la posizione all'altezza della sede stradale effettivamente ed attualmente percorribile in corrispondenza dell'area ex Stazione) è di circa 38 km.</i></p> <p><i>Si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</i></p> <p><i>Va inoltre rilevato che i quattro interventi hanno caratteristiche tecnico-funzionali e geometriche differenti ed esistono in aree con caratteristiche differenti.</i></p> <p><i>Per tale motivo si ritiene corretta l'impostazione assunta di procedere</i></p>


<b>Osservazione DVA-2017-0030168</b>	
<b>Subosservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>
	<i>all'analisi ambientale separata dei diversi interventi</i>
<p>3. che questi insieme di progetti comprenda anche l'indicazione di massima dell'intervento nel tratto tra San Vito e Cortina, il più urgente e difficile</p>	<p><i>Va considerato che i fenomeni di instabilità dei versanti a cui è soggetto il piano viabile nel tratto indicato sono in questi ultimi anni in una fase evolutiva con eventi di intensità e frequenza che risultano completamente differenti da quelli storicamente registrati.</i></p> <p><i>A tale situazione il Piano straordinario dedica interventi specifici che al momento si pongono l'obiettivo di garantire la sicurezza della circolazione senza interventi di tipo infrastrutturale definitivo sul corpo stradale: infatti sono proposte opere che facilitano il processo di fluitazione a valle delle colate limitando l'effetto barriera opposto dalla presenza del corpo stradale stesso.</i></p> <p><i>Per i motivi sopra esposti, in ragione dei processi evolutivi in corso dei fenomeni, si ritiene corretta l'impostazione attuale che, attraverso il metodo osservazionale, consentirà di acquisire una conoscenza ulteriore di tali fenomeni in modo da poter, successivamente, individuare eventuali soluzioni infrastrutturali definitive sui cui progetti saranno avviate le procedure previste dalla vigente normativa.</i></p>
<p>4. che con un livello tecnicamente adeguato la VIA affronti il tema degli effetti di attrazione / induzione di nuovo traffico di turismo motorizzato di passo sull'intera rete di viabilità montana così come di nuovo traffico merci di attraversamento transvallivo sull'intera direttrice, in confronto / comparazione di attrattività / sostenibilità con un diverso modello turistico e con i vari itinerari alternativi (a est come ovest, autostradali o meno).</p>	<p><i>Come evidenziato alla controdeduzione num. 2, si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</i></p> <p><i>Non si ritiene pertanto che le modifiche di percorso introdotte con le quattro varianti, - che, si rammenta, rispondono ad esigenze di risoluzione di puntuali criticità - possano modificare i modelli comportamentali per gli utenti.</i></p> <p><i>Si evidenzia anche la differente prospettiva di scala tra quanto è l'oggetto del Piano - risoluzione di puntuali criticità lungo un percorso limitato e ben definito - e la definizione di un modello che, per stessa elencazione dell'osservazione, coinvolge un'area vasta che interessa Regioni e Province differenti.</i></p> <p><i>Per tale motivo si ritiene l'osservazione non pertinente.</i></p>
<p>5. Si propone infine di riconoscere che, per il tipo di interventi proposti lungo la Valle del Boite (tutti in impegnativa Variante fuori sede; in galleria e/o lungo fiume), nei tempi disponibili entro la scadenza imposta per tutti gli interventi programmati per i Campionati Mondiali .... del 2020 (consegna delle opere finite funzionali e collaudate</p>	<p><i>Osservazione non pertinente al procedimento in esame, facendo riferimento ad azioni attuative complessive del Piano</i></p>

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
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.	

**PRESO ATTO** delle Osservazioni e delle Controdeduzioni del Proponente, si ritiene che le diverse criticità sottolineate sulla insufficiente analisi del territorio interessato dall'opera, visto e considerato il sensibile e delicato sistema-ambiente di Cortina, debba obbligatoriamente richiedere un maggior approfondimento sulle interferenze che la nuova strada in progetto determina nel contesto naturale;

**CONSIDERATO** che:

- il nuovo tracciato stradale è stato previsto con una categoria tipo C2 (strada extraurbana secondaria) ai sensi del D.M. del 5/11/2000 I (Norme funzionali delle strade);
- 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/dal Cortina lungo la direttrice di mobilità nord-sud;
- che nell'ambito di tale iniziativa è necessario incrementare le caratteristiche prestazionali e migliorare quelle funzionali della SS n.51 "di Alemagna" di accesso all'abitato di Cortina;
- in particolare il progetto riguarda la variante di accesso all'abitato di Cortina d'Ampezzo;

**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", 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'accesso al centro abitato di Cortina, attraverso la S.S. 51, presenta criticità rilevanti che sono state oggetto di particolari studi ed approfondimenti:

- La statale attualmente presenta delle discontinuità funzionali, derivanti dalla connotazione urbana che assume in corrispondenza dell'attraversamento del centro abitato, caratterizzati da una situazione di congestione per la sovrapposizione dei traffici interni e dei traffici di attraversamento.
- La nuova visione della città richiede il miglioramento della vivibilità, riservando le zone centrali alla sola mobilità pedonale, realizzando parcheggi in punti facilmente raggiungibili, collegati al centro e agli impianti di risalita, da percorsi dedicati.

**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 progettuale,

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

11

ambientale, programmatico e analisi delle interferenze del progetto con il sistema ambientale;

### **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

**CONSIDERATO E VALUTATO** che la variante di progetto si sviluppa all'interno di un'ampia area prativa che separa l'abitato sviluppatosi lungo la S.S. n. 51 "di Alemagna" dal Torrente Boite sulle quali sono state sospese le pratiche agricole (falciatura, concimazione), vengono colonizzate dal bosco o inglobate nel tessuto urbano la cui espansione è legata alla richiesta di abitazioni turistiche;

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

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

**CONSIDERATO E VALUTATO** che rispetto al D.Lgs. 42/2004 l'area interessata dagli interventi ricade:

- all'interno di un territorio coperto da foreste e da boschi e quindi sottoposta a Vincolo Paesaggistico ai sensi del lettera g);
- nella fascia dei 150 metri dal Torrente Boite che, ai sensi del testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933 n. 1775, risulta ascritto al n. 25151 nell'elenco delle acque pubbliche della Provincia di Belluno (Provvedimento del Consiglio Regionale del 28 giugno 1994 - n. 940 e successivi aggiornamenti)
- insieme a tutto il territorio Comunale di Cortina d'Ampezzo, in un'area *di notevole interesse pubblico* (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art. 136.).
- si trova a distanza significativa dai siti della rete Natura 2000, il sito più vicino, ovvero il S.I.C. & Z.P.S. denominato "*Gruppo Antelao - Marmarole - Sorapis*" identificato dal codice IT3230081, si trova a circa 2,5 Km dall'area di intervento.
- in merito al Piano di Assetto Idrogeologico, lo studio segnala la presenza di *Zone di pericolosità e di attenzione geologica* P2 e P3:
  - in sinistra idrografica la zona di frana perimetrata P2 - *pericolosità geologica media* (0250090400), viene lambita dal tracciato della variante in corrispondenza della galleria artificiale;
  - in destra idrografica l'area di intervento si avvicina alla zona di frana perimetrata P2 - *pericolosità geologica media* (0250090501);
- l'area di progetto non è interessata da perimetrazioni di rischio valanghe;

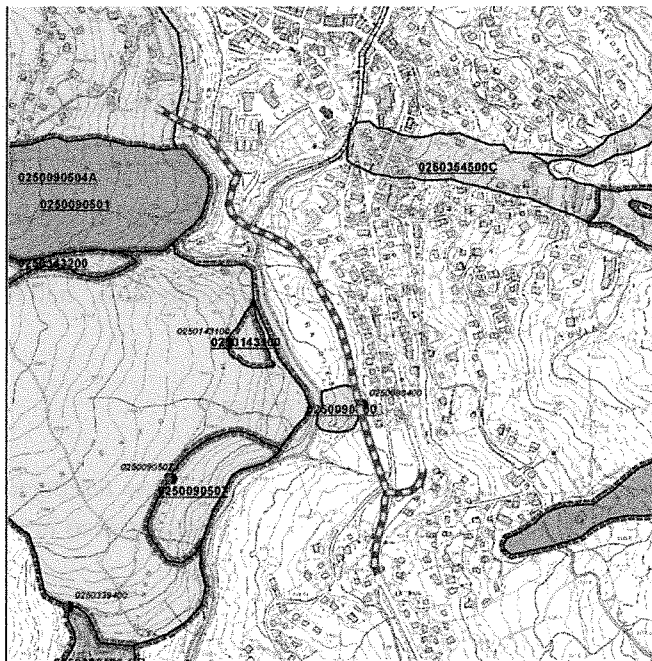


Tavola della Pericolosità Geologica nell'area interessata dal progetto - Tavola Cortina 9 del PAI

**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.);
- Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.);
- Il Piano Regolatore Comunale di Cortina d'Ampezzo;
- Il Progetto Circonvallazione di Cortina

**CONSIDERATO e VALUTATO** che con riferimento al **P.T.R.C.**:

- con riferimento alla Tav. 1 del P.T.R.C. "Difesa del suolo e degli insediamenti" si osserva che gli interventi ricadono all'esterno delle Zone sottoposte a Vincolo Idrogeologico (Art. 7 N.d.A. - R.D.L. 31.12.1923 N. 3297);
- dalla Tav. 2 "Ambiti naturalistico - ambientali e paesaggistici di livello regionale" si osserva che gli interventi interessano un Ambito Naturalistico di Livello Regionale (Art. 19 N.d.A.) e delle Aree di Tutela Paesaggistica ai sensi delle L. 1497/39 e L. 431/1985 ( Art. 19 N.d.A. - Zone Boscate);
- per quanto riguarda gli Ambiti Naturalistici di Interesse Regionale, l'intervento di progetto si trova immediatamente all'esterno dell'ambito identificato con il codice 10, "Gruppo del Sorapis, M. Antelao, Le Marmarole, Val d'Ansiei, Val d'Oteon";
- dalla Tav. 3 "Integrità del Territorio Agricolo" si osserva che l'area di intervento risulta collocata all'interno dell'Ambito di Alta Colline e Montagna;
- dalla tavola 4 del P.T.R.C. "Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico" si osserva che l'area di intervento si trova all'esterno di un Principale itinerario di valore storico e storico ambientale rappresentato dalla Strada Alemagna la S.S. 51;

- dalla Tav. 5 del P.T.R.C. "*Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologiche ed aree di tutela paesaggistica*", si osserva che l'area di intervento non interessa Aree per l'Istituzione di parchi e riserve naturali regionali (Art. 33 N.d.A.);
- l'area di intervento ricade immediatamente all'esterno dell'Ambito n. 14 "*Antelao, Marmarole e Sorapis*";
- l'area interessata dall'intervento ricade all'interno di un corridoio ecologico (art. 24 Norme Tecniche P.T.R.C.) della Rete Ecologica e di un'area dei Prati Stabili (art. 14 delle Norme Tecniche P.T.R.C.);
- l'area di intervento ricade, con riferimento all'Atlante Ricognitivo, nell'Ambito di Paesaggio n. 1 "*Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico*";

**CONSIDERATO e VALUTATO** che con riferimento al **P.T.C.P.**:

- dall'esame della Tavola C1 - *Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale*, si osserva che l'area di intervento ricade all'interno di una zona sottoposta a vincolo paesaggistico in quanto si tratta di un'area di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.136.);
- con riferimento alle *Aree a rischio idraulico e idrogeologico* in riferimento al P.A.I. (D.C.I. n.4 del 19.08.07), attraversa una zona a Pericolosità geologica;
- dall'esame della Tavola C2 - *Carta delle Fragilità*, gli interventi attraversano un'area di frana;
- dall'esame della tavola C3 - *Carta del Sistema ambientale*, si nota che l'area di intervento non interessa alcun ambito della Rete ecologica di progetto;
- dalla Tav. C4 - *Sistema insediativo e infrastrutturale*, si osserva che l'area di intervento si sviluppa all'interno di un'area a prato e di un'area a bosco e consente l'accesso ad un centro storico di grande interesse;
- dall'esame della Tavola C5 - *Sistema del paesaggio* emerge che l'area di intervento ricade all'interno di un *Ambito di pregio paesaggistico e paesaggi storici di versanti vallivi e nell'Ambito paesaggistico n. 1 Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico e un Ambito boscato*;
- dall'esame della Tav. C6 - *Carta delle azioni strategiche* e della Tav. C7 - *Sistema dei siti e delle risorse di maggior importanza ambientale, territoriale e storico-culturale*, non emergono, ulteriori valenze ambientali o particolari forme di tutela che risultino in relazione con la tipologia di progetto;

**CONSIDERATO** che l'area interessata dagli interventi non ricade all'interno di un'area sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. del 30.12.1923 n. 3267 e del suo regolamento di attuazione R.D. 1126/1926;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che con riferimento al **P.R.G.** comunale:

- dall'esame delle Tavole del P.R.G. del Comune di Cortina d'Ampezzo si osserva che il tracciato della nuova viabilità interessa una Zona E2 - *Zone a Prato/Pascolo* identificata come [E2/80] e delle *Zone per*

attrezzature e servizi Pubblici ed Impianti di Interesse Generale (F) - Attrezzature e Servizi di Base - Verde pubblico [F4/AR19] e delle Zone verdi A/3 Verde privato di interesse paesaggistico [A3/17 e A3/18];

- con delibera 19/08/10 n. 55, il Consiglio comunale di Cortina ha espresso parere favorevole alla proposta di circonvallazione breve contenuta all'interno dell'Azione 1 dell'Accordo di Programma per la "Riqualificazione di Cortina d'Ampezzo e rilancio dell'Economia Turistica finalizzata alla Candidatura dei Campionati Mondiali di Sci Alpino del 2017";
- il comune di Cortina di Ampezzo è dotato di un Piano di Zonizzazione Acustica dal cui esame si osserva che l'intervento ricade all'interno di una Zona III - "Aree di tipo misto" e nella fascia relativa alla strada stradale della SS 51 assimilata alla zona IV - "Aree di intensa attività umana".

**CONSIDERATO e VALUTATO** che con riferimento alla **Rete Natura 2000**:

- l'area di intervento ricade all'esterno, a circa 2,5 Km dal sito S.I.C. e Z.P.S. della rete Natura 2000 denominato "Gruppo Antelao - Marmarole - Sorapis" ed identificato dal codice IT3230081;
- il pregio più rilevante di questo sito è sicuramente di carattere geomorfologico e paesaggistico, altamente rappresentativo degli ambiti dolomitici di alta quota. Nonostante la relativa povertà floristica che caratterizza gli ambienti glacializzati di alta quota (ma non mancano specie di Direttiva quali *Cypripedium calceolus*, *Campanula morettiana* e *Physoplexis comosa*) le falde meridionali dell'Antelao, grazie alla notevole variabilità dei substrati offrono un'apprezzabile alternanza di habitat, tra i quali spiccano anche rupi termofile con penetrazioni di tipo esalpico e condizioni substeppeiche sui crinali e dossi ventosi;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che con riferimento al **P.A.I.** (*Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione*):

- per quanto riguarda la pericolosità idraulica, l'area di intervento si trova ad una distanza significativa dal Torrente Boite e non si evidenzia la presenza di elementi di pericolosità idraulica; si evidenzia la necessità di attraversare il Torrente Bigontina;
- nell'area di indagine i depositi di frana in sponda destra del Boite vengono perimetrati a pericolosità media ed elevata P2 e P3. In particolare la lingua di frana P3 in sponda destra mostra una dinamica attiva con il corso del Boite che evidenzia una irregolarità del suo corso da attribuire proprio a questo accumulo di frana;
- In sinistra idrografica la zona di frana perimetrata P2 - *pericolosità geologica media* (tipologia di dissesto: *Scivolamento rotazionale/traslato*), viene lambita dal tracciato della variante in corrispondenza della galleria artificiale;

**VALUTATO** che

- l'area oggetto d'intervento si trova all'interno di un territorio complesso, caratterizzato, nella sua interezza, dalla presenza di elementi e sistemi che strutturano un'area di alto interesse sotto il profilo ambientale e paesaggistico;

- il sistema di riferimento è soggetto a tutele di carattere paesaggistico connessi alla qualità e integrità paesaggistica del quadro generale dei versanti montani, alle specifiche valenze connesse alla presenza di un sistema boscato ben strutturato e complesso, che assume un preciso valore percettivo ed identitario locale. L'area di studio è interessata dal vincolo paesaggistico di cui all'art. 142, comma 1 lettera g) "territori coperti da foreste e da boschi";
- l'intero ambito montano è soggetto a vincolo idrogeologico, anche se gli ambiti soggetti a maggiori gradi di rischio si collocano non direttamente connessi con il sito analizzato;
- gli elementi di tutela e vincolo ambientale connessi al sistema naturalistico di maggiore sensibilità e valenza si collocano all'esterno dell'area d'intervento (Rete Natura 2000 o Ambiti di Interesse Regionale).

### **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

**CONSIDERATO** che gli interventi previsti consistono:

- miglioramento di accesso all'abitato di Cortina d'Ampezzo con percorsi esterni al centro urbano per il traffico di attraversamento finalizzati ad un miglioramento dell'accessibilità;
- accesso diretto ai parcheggi in modo da ricostruire la mobilità pedonale nel tessuto urbano;
- eliminazione delle strozzature viarie.





**CONSIDERATO** che in particolare si prevede:

un'infrastruttura suddivisa in due tratti, aventi lunghezza pari a 210 m nel primo tratto e 717 m nel secondo tratto, di cui circa 290,4 m in galleria artificiale (Galleria Sote Ra Ries), 20 m per l'attraversamento di una piccola incisione torrentizia (ponte Rio), circa 60 m per lo scavalco del Rio Bigontina (ponte Rio Bigontina) e altri 60 m per lo scavalco del torrente Boite (ponte Boite 2). L'opera prevede, inoltre, tre rotatorie, una all'inizio, una all'altezza della zona cimiteriale ed una alla fine del lotto.

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

- **asse stradale "TR1"**, il quale si stacca dalla rotatoria 2 e procede in direzione nord-est passando nell'area a sud dell'abitato di Cortina fino ad arrivare alla rotatoria 3; il tracciato stradale mantiene un andamento planimetrico sostanzialmente parallelo al limite sud dell'abitato.
- **asse stradale "TR2"** si stacca dalla rotatoria 3 e procede in direzione nord-est passando nell'area a sud dell'abitato di Cortina fino ad arrivare alla rotatoria 4; il tracciato stradale mantiene un andamento planimetrico sostanzialmente parallelo al limite sud dell'abitato.
- La sezione stradale dei due assi è di tipo "C2-Extraurbana Principale" con la piattaforma composta da due corsie da 3,50 m. e due banchine esterne da 1,25 m. per una larghezza totale del pavimentato di 9,50m.
- **Rotatoria 2**, ubicata in località Cortina collega l'asse TR1 alla viabilità locale esistente, ha una piattaforma composta sia in rilevato che in trincea dalla corona giratoria larga 6 m, una banchina di 1,50 m sul lato esterno e una ulteriore banchina pavimentata sul lato interno di 1,50 m. Planimetricamente l'asse della corona giratoria ha un raggio  $R = 17$  m, il diametro estero è di 40 m;
- **Rotatoria 3**, ubicata in località Cortina collega gli assi TR1 e TR2 alla viabilità locale esistente, ha una piattaforma composta sia in rilevato che in trincea dalla corona giratoria larga 6 m, una banchina di 1,50 m sul lato esterno e una ulteriore banchina pavimentata sul lato interno di 1,50 m. Planimetricamente l'asse della corona giratoria ha un raggio  $R=17$  m, il diametro estero è di 40 m;



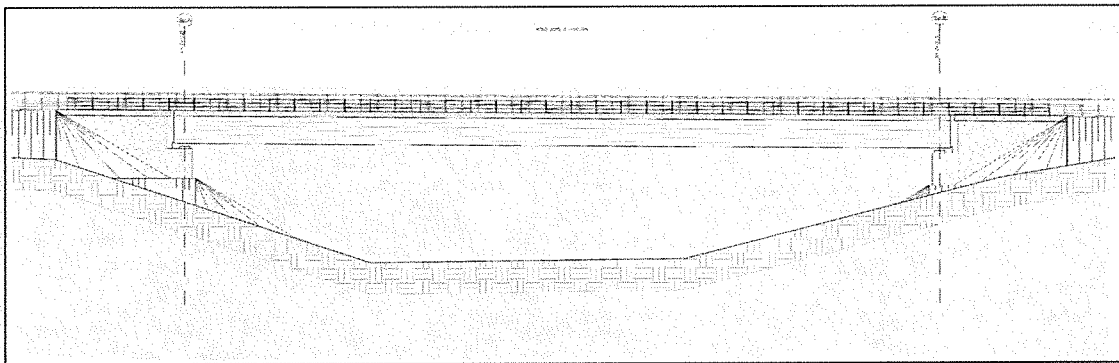
- **Rotatoria 4**, ubicata in località Cortina collega l'asse TR2 alla viabilità locale esistente, ha una piattaforma composta sia in rilevato che in trincea dalla corona giratoria larga 6 m, una banchina di 1,50 m sul lato esterno e una ulteriore banchina pavimentata sul lato interno di 1,50 m. Planimetricamente

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with a circled number '17'.

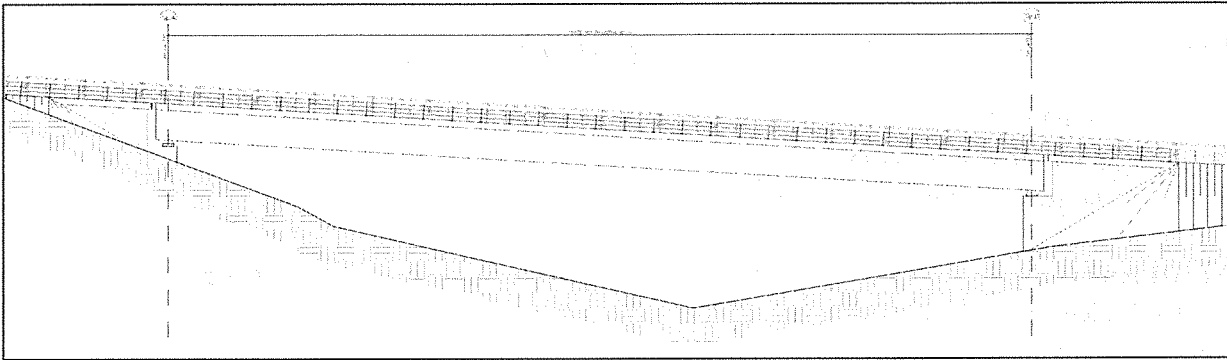
l'asse della corona giratoria ha un raggio  $R=20$  m, il diametro estero è di 46 m per permettere l'intersezione dei 5 rami delle viabilità locali da collegare;



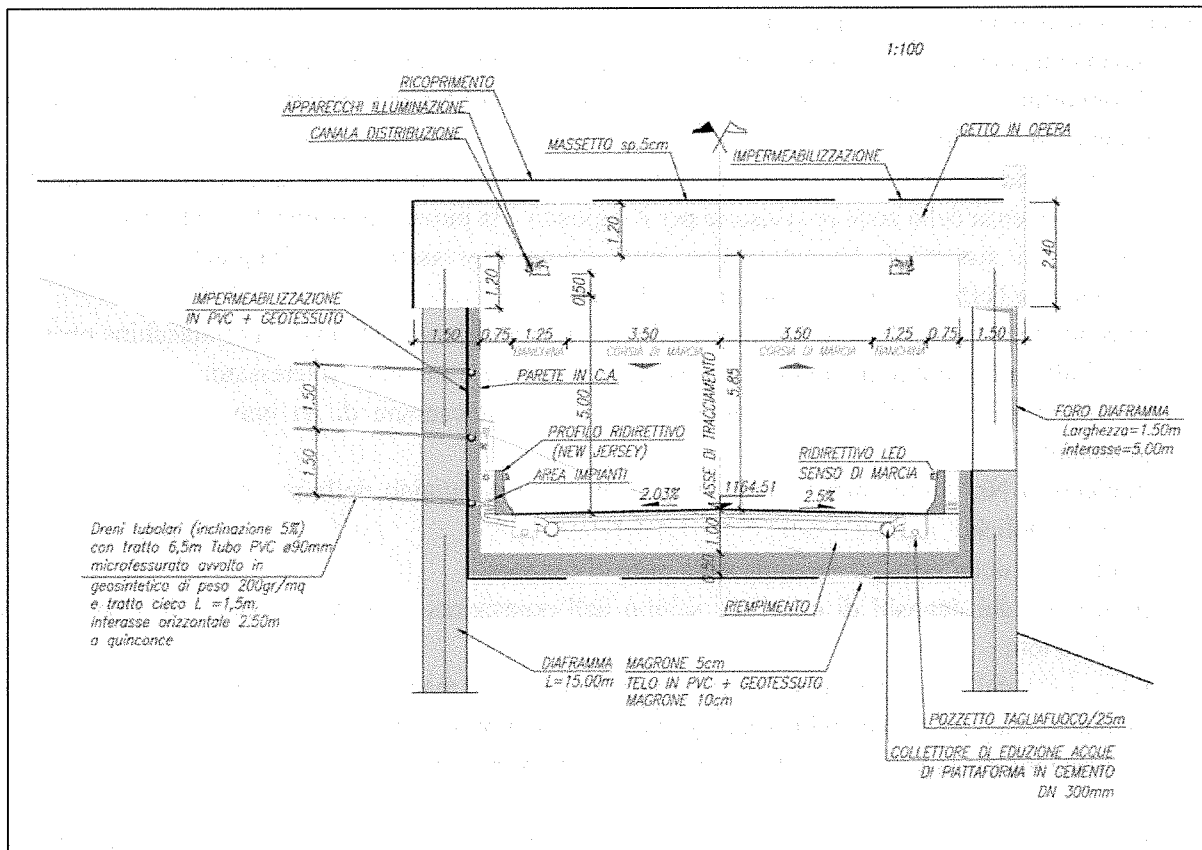
- Le corsie di immissione nelle tre rotatorie hanno larghezza 3,50 m e quelle d'uscita hanno larghezza 4,50 m. Tutte le dimensioni geometriche degli elementi che le compongono rispettano il D.M. 16/04/2006;
- **Ponte stradale sul rio Boite:** costituito da un impalcato semplicemente appoggiato con luce di 60 m in struttura mista acciaio - calcestruzzo con una lunghezza totale dell'impalcato pari a 61,4 m. L'impalcato è costituito da 6 travi in acciaio con sezione a doppio T, poste ad interasse 2,2 m; i trasversi hanno interasse pari a 3 m e sono costituiti da una struttura a traliccio con profilati a L a lati uguali ad eccezione dei trasversi di testata, posti in asse appoggio, realizzati con profili a doppio T resi solidali con la soletta.



**Ponte stradale sul rio Bigotina:** costituito da un impalcato semplicemente appoggiato con luce di 60 m in struttura mista acciaio - calcestruzzo con una lunghezza totale dell'impalcato pari a 61,4 m. L'impalcato è costituito da 6 travi in acciaio con sezione a doppio T, poste ad interasse 2,2 m; i trasversi hanno interasse pari a 3 m e sono costituiti da una struttura a traliccio con profilati a L a lati uguali ad eccezione dei trasversi di testata, posti in asse appoggio, realizzati con profili a doppio T resi solidali con la soletta;



- **Galleria artificiale Sote Raries:** costituita da un portale composto da diaframmi in c.a. di spessore 100 cm ed altezza 15 m, da cordoli aventi spessore 150 cm e dalla soletta di copertura di spessore 120 cm. Ha una lunghezza complessiva di 290 m;



- **Ponte di 20 m:** si inserisce in un tracciato stradale in curva, è un manufatto in c.a. costituito da un impalcato con travi prefabbricate a T rovescio e soletta in c.a. gettata in opera, con solidarizzazione alle spalle che presentano fondazione su pali di diametro  $\Phi 1200$ ;
- **Dispositivi di ritenuta** – secondo la normativa vigente, si prevede di adottare barriere bordo laterale di classe H2 per i tratti in rilevato e barriere bordo ponte di classe H3 in presenza di ponti ed opere d'arte;
- **Pavimentazione** è di tipo semi-rigido, così composta : 4 cm di strato di usura (conglomerato bituminoso 50/70), 6 cm di binder (conglomerato bituminoso 50/70), 10 cm di strato di base (conglomerato bituminoso 50/70) e 20 cm di strato di fondazione (misto granulare);

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the number 19.

- **Opere di sostegno** necessarie a contenere gli scavi e i rilevati, lungo tutto il tracciato (Muri di sostegno su pali e paratie di pali Ø1000 interasse 1,2 m).

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in merito alle alternative di progetto:

- lo studio presentato non comprende analisi costi-benefici;
- non è stata valutata l'alternativa zero;
- non sono state valutate eventuali alternative di tracciato;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che lo studio fa riferimento ad un progetto di cantierizzazione che tiene conto degli elementi critici evidenziati dallo studio ambientale e per tali tematiche sono previste accorgimenti e sistemi di mitigazione:

- la cantierizzazione dei lavori sarà predisposta creando in corrispondenza di parcheggi e piazzali di cantiere idonei sistemi di griglie di raccolta delle acque di prima pioggia, indirizzate a vasche di raccolta e trattamento;
- per ridurre il sollevamento delle polveri derivante dallo svolgimento le attività di demolizione e di movimentazione del terreno si prevede:
  - pavimentazione ecologica dei cantieri e delle piste del tipo "antipolvere" realizzata mediante inerti di opportuna granulometria, miscelati (in sostituzione del bitume) con collante liquido polimerico acetato vinil-acrilico;
  - posizionamento nelle aree logistiche di impianti di irrigazione e di nebulizzazione, soprattutto in corrispondenza delle zone provvisorie per il deposito e la movimentazione del materiale di scavo;
  - impiego di sistemi di bagnatura con autocisterne a pressioni, con l'aggiunta di additivi per aumentarne l'efficacia, per le restanti aree di cantiere;
  - in concomitanza con le lavorazioni più critiche, l'installazione a bordo di ogni macchina operatrice di nebulizzatori mobili in grado di intervenire direttamente sul punto interessato;
  - installazione in coincidenza di ogni accesso/uscita dal cantiere di un impianto per il lavaggio pneumatici;
  - impiego di Nr. 2 spazzatrici stradali con aspirazione ad umido delle polveri per la pulizia delle strade pubbliche
  - limitazione della velocità massima sulle piste di cantiere;
  - protezione dei depositi di materiale sciolto dall'esposizione al vento mediante la copertura con stuoie o teli;
  - protezione dal vento dei depositi di materiale sciolto e macerie con frequente movimentazione mediante una sufficiente umidificazione, pareti/valli di protezione;
  - sospensione dei lavori in caso di condizioni climatiche avverse;
- per ridurre le emissioni di inquinante in atmosfera durante lo svolgimento delle attività di cantiere si prevede:
  - impiego di veicoli recenti o nuovi a basse emissioni in regola con le emissioni allo scarico;
  - applicazione di equipaggiamento e periodica manutenzione di macchine e apparecchi con motore a combustione, secondo le indicazioni del fabbricante;
  - per le macchine e apparecchi con motore diesel verranno alimentati con carburanti a basso tenore di zolfo.
  - impiego veicoli pesanti con scappamento in posizione alta rispetto al telaio del veicolo;
  - verrà limitata la velocità massima sulle piste di cantiere;

- per evitare il contatto e la dispersione sul suolo con sostanze inquinanti si prevede che le operazioni di manutenzione, rifornimento e rabbocco vengano effettuate in corrispondenza di specifiche aree impermeabilizzate ed opportunamente attrezzate;
- per ridurre gli effetti del cantiere sul clima acustico per i recettori presenti in prossimità delle aree di cantiere si prevede l'installazione di barriere antirumore temporanee;
- ottimizzazione dei tempi di lavorazione, in relazione alle condizioni di fruizione degli immobili presenti nelle aree di cantiere interferite ed alla risposta elastica delle strutture. Sarà inoltre garantita una costante informazione dell'utenza, con particolare attenzione ai ricettori più esposti alle vibrazioni immesse sulle strutture edilizie;
- in caso di interventi potenzialmente critici, attuazione di misure attive finalizzate alla riduzione delle vibrazioni agendo direttamente sulle sorgenti;
- adozione di un adeguato cronoprogramma lavori con orari di lavoro ben determinati;
- una diffusa campagna di informazione all'utenza con lo scopo di comunicare l'esistenza dei cantieri, la loro precisa localizzazione e la presenza di eventuali disagi connessi alla circolazione, nonché di indicare i percorsi alternativi consigliati e le modalità di comportamento (anche attraverso un'adeguata segnaletica stradale);
- di mantenere in comunicazione radio gli autisti dei mezzi, in modo da coordinare le tempistiche dei transiti sulla viabilità comunale considerata;
- gestione del deposito temporaneo di rifiuti presso il cantiere (inteso come raggruppamento dei rifiuti effettuato, prima della raccolta, nel luogo in cui gli stessi sono prodotti) in osservanza dell'art.183, lettera m) del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., nel rispetto delle condizioni stabilite dalla normativa vigente;
- sistema di controllo e monitoraggio;

**CONSIDERATO** che il progetto prevede delle opere di mitigazione per la fase di esercizio, costituite da:

- realizzazione di un tratto della nuova variante, lungo 290,4 m, in galleria artificiale (Galleria Sote Ra Ries) per limitare le emissioni rumorose e la diffusione degli inquinanti;
- installazione di barriere fonoassorbenti nei tratti fuori terra posti in prossimità degli edifici civili;
- la formazioni di filari arborei arbustivi, con l'impianto di specie autoctone, per mascherare le opere e realizzare un corridoio ecologico a margine dell'infrastruttura stradale;
- realizzazione di ecodotti per garantire la connessione e la continuità ecologica tra il fondo valle della Valle del Boite e i prati posti a margine dell'area urbanizzata di Via Roma;
- la realizzazione di una rete di raccolta delle acque di piattaforma per cui si prevede il trattamento delle acque di prima pioggia in vasche di sedimentazione e disoleazione.

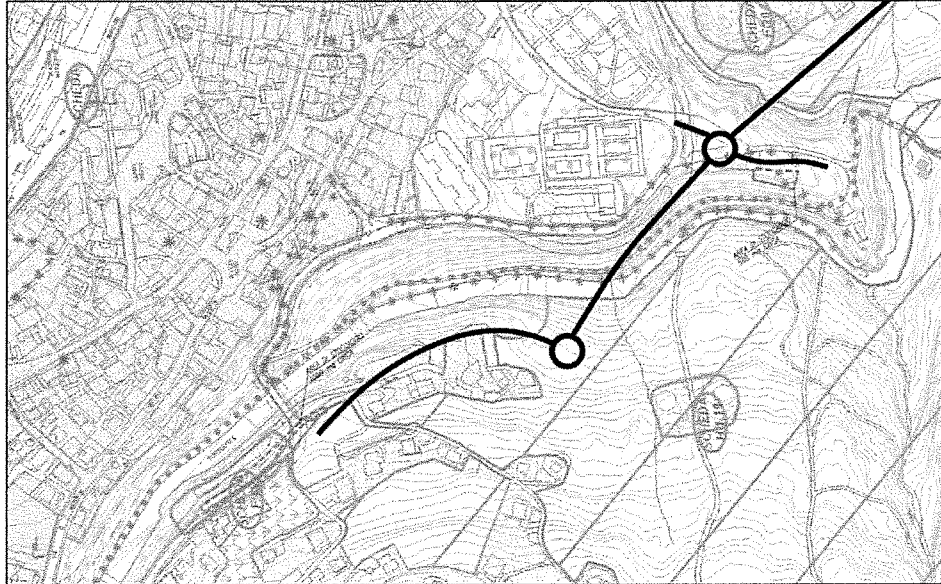
**VALUTATO** che il programma delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale, nella Provincia di Belluno, per l'evento sportivo Cortina 2021, comprende una serie di ulteriori progetti sulla SS 51. Nonostante si potrebbero escludere impatti cumulati sulle diverse componenti ambientali nell'area 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;

in riferimento al Piano di Gestione**CONSIDERATO e VALUTATO** che

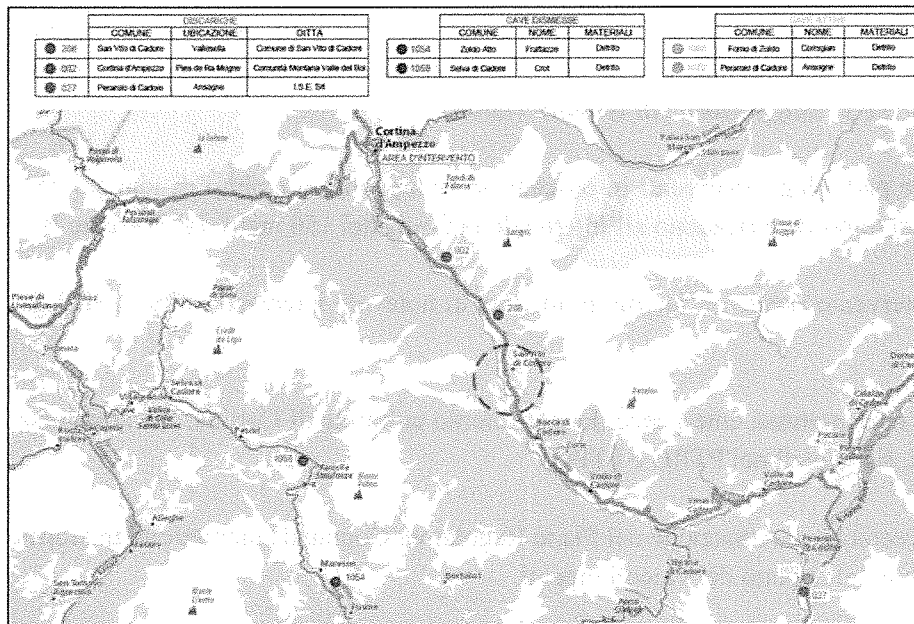
- il proponente fornisce una descrizione generica dell'inquadramento geologico, geomorfologico ed idrogeologico dell'area, delle attività pregresse nonché delle indicazioni generali sul piano di campionamento ed analisi;
- i volumi di materiali di scavo prodotti nell'ambito del cantiere ammontano a circa 28.430m<sup>3</sup>, di cui circa 2.800 m<sup>3</sup> di scotico, che saranno considerati come rifiuti da conferire a discarica;

	SCAVI E BONIFICHE		RIPORTI	
	STERRO [mc]	SCOTICO [mc]	RILEVATO [mc]	TERRENO VEGETALE [mc]
TRATTA 1	580,13	259,24	4'473,89	253,14
TRATTA 2	15'170,39	555,12	11'810,97	1'145,96
ROTATORIA 2	694,99	145,77	2'157,58	155,22
ROTATORIA 3	748,67	108,58	90,38	70,26
ROTATORIA 4	957,51	300,04	4'259,65	286,01
ASSE 1	2'916,18	209,18	1'832,85	287,51
ASSE 2	403,81	-	-	27,25
ASSE 3	773,33	91,61	93,88	79,20
ASSE 4	27,70	359,10	3'247,47	231,34
ASSE 5	1'990,63	95,85	169,53	565,21
ASSE 6	1'101,08	357,95	4'372,61	346,56
ASSE 7	294,17	289,09	676,20	142,19
<b>Somma</b>	<b>25'658,59</b>	<b>2'771,53</b>	<b>33'185,01</b>	<b>3'589,85</b>

- Lo studio prevede due aree di deposito temporaneo / stoccaggio: la prima di circa 1'050 mq ricade in un'area classificata F5 / parcheggi, mentre la seconda di 560 mq ricade in un'area F3 / verde pubblico; il proponente prevede di conferire il materiale di scavo prodotto durante la fase di cantiere, previa esecuzione delle analisi di controllo previste dalla vigente normativa, in discarica;
- il traffico indotto dalla movimentazione dei mezzi, diretti alla discarica, ammonta ad una media di 6 autocarri al giorno;
- il Proponente afferma che, solo nella fase operativa, adotterà azioni di coordinamento con l'Amministrazione Comunale, al fine di organizzare e razionalizzare i flussi di traffico generati dall'intervento, in funzione delle esigenze stagionali e dell'attività degli altri cantieri di soggetti terzi, che saranno attivi contemporaneamente sul territorio;
- il Proponente ha fornito preliminarmente un elenco delle discariche e delle cave presenti sul territorio, presso le quali potrà essere conferito il materiale di risulta: una a Cortina, una a San Vito di Cadore ed una a Perarolo di Cadore;



Stralcio planimetrico PRG con individuazione depositi temporanei / aree di stoccaggio



Ubicazione delle discariche

**CONSIDERATO** che la documentazione presentata non contiene il Piano di Utilizzo di cui all'art. 9 DPR 120/2017;

**VALUTATO** che tale aspetto è tra quelli di maggiore criticità nella realizzazione dell'opera, abbisogna pertanto di più approfondite valutazioni;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che

- a riguardo delle cave e delle discariche da utilizzare, non si rileva una dettagliata analisi descrittiva delle attività e delle caratteristiche di ciascun sito e la conformità con i piani;
- non sono state effettuate, allo stato, analisi sul campo per definire la qualità fisico e chimica dei materiali da scavo;

Handwritten signatures and marks at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

- il proponente 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 sarebbe dovuto essere presentato contestualmente all'istanza di Verifica di Assoggettabilità, visto che si prevede la gestione di materiali come sottoprodotti;

in riferimento alla componente Paesaggio

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- il territorio del Comune di Cortina d'Ampezzo 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;
  - 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 conca di Cortina d'Ampezzo;
  - il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) dalla Provincia di Belluno, ha individuato, nella Tavola 5C "*Sistema del Paesaggio*", e l'area di intervento ricade all'interno degli *Ambito di pregio paesaggistico e paesaggi storici di versanti vallivi*;
  - la maggiore parte degli interventi in progetto si sviluppano in ambito di vincolo paesaggistico dovuto alla presenza di bosco e ricadono all'interno della fascia dei 150 metri dal Torrente Boite;
- l'area di intervento ricade all'interno di un'area di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art. 136.);
- il tracciato non interessa emergenze del patrimonio culturale di Cortina, ma attraversa il paesaggio dei prati stabili, richiamati nel PTRC e PTPC;
  - le Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Comunale ammettono trasformazioni nell'ambito di queste aree nel rispetto dei vincoli vigenti.

**CONSIDERATO** che in merito alla componente ambientale Paesaggio e ai relativi interventi di mitigazione, lo studio evidenzia che il contesto paesaggistico in cui si inseriscono le opere stradali di connessione (rotatorie) è attualmente condizionato dalla presenza della S.S. 51 e dai parcheggi da cui accedere al centro storico;

**CONSIDERATO** che ai fini di mitigare l'interferenza paesaggistica dell'opera, lo studio ambientale prevede:

- la realizzare una galleria artificiale che consente di mascherare l'infrastruttura viaria;
- per la realizzazione dei manufatti principali, nei limiti imposti dai vincoli costruttivi, si è optato per soluzioni leggere con impalcati mascherati per mezzo di velette in legno e in acciaio Corten;
- per le opere di sostegno si è previsto l'utilizzo dei materiali tipicamente utilizzati nella realizzazione di opere in ambiente montano: roccia legno e ferro (acciaio Corten);
- la risagomatura delle scarpate finali con pendenze compatibili con quelle del versante naturale;



- la Relazione Paesaggistica contiene i fotoinserimenti relativi alle opere di maggiore significato (ponte sul Torrente Bigontina, viadotto sul Torrente Boite, Tratto di galleria artificiale);
- impiego di barriere fonoassorbenti di pregio architettonico;
- piantumazione di alberi e formazione di filari e cortine di alberature in fregio alla nuova variante;
- opere di protezione speciale dei versanti con utilizzo di reti metalliche e geostuoie, del tipo in fibra vegetale, e con l'idrosemina;
- ricostruzione del suolo organico e del cotico erboso;
- rivestimento delle opere di sostegno in c.a. del rilevato stradale con pietrame a vista.



*Fotoinserimento della tratto in galleria artificiale della nuova variante vista dal versante in destra idrografica del Torrente Boite.*



A

W

W

See

W

W

W

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

*Fotoinserimento del nuovo ponte sul torrente Bigontina.*

**CONSIDERATO** che in merito alla componente Paesaggio, la Soprintendenza, ha espresso parere positivo, condizionato all'osservanza di alcune prescrizioni:

- riduzione degli sviluppi dei tronchi finestrati anche con lievi modifiche del tracciato e rimodellazione del versante, evitando di realizzare terrazzamenti orizzontali;
- lo sviluppo dei muri di contenimento dovrà essere inibito prevedendo la creazione di scarpate con terre armate che consentano l'inerbimento e, per quelli a valle, la "rinaturalizzazione" sfruttando le variabilità orografiche e attraverso la creazione di macchie vegetali di mitigazione visiva;
- dove il tracciato percorre il tratto boschivo e con particolare riferimento ai tratti più ripidi dei pendii, dove gli abbattimenti divengono funzionali anche alle fasi di cantieramento e realizzazione, dovranno essere previsti accurati e mirati piani di reimpianto delle essenze preventivamente censite;
- i muri di spalla del ponte a scavalco del torrente Boite dovranno essere caratterizzati da una progettazione che riservi particolare cura alle tematiche paesaggistico-ambientali, sulla quale il MIBAC si riserva di esprimere ogni valutazione di merito;
- la rotonda 2 di raccordo con la viabilità esistente non deve essere realizzata in assenza di ogni determinazione in merito all'ipotizzato prolungamento della viabilità statale; potranno essere realizzati i tratti di innesto raccordandoli in curva e consegnando alla futura previsione la realizzazione della rotonda che non trova allo stato giustificazione alcuna;
- la segnaletica stradale dovrà essere realizzata escludendo l'impiego di portali e similari impianti.

**CONSIDERATO** che durante la fase di cantiere lo Studio Ambientale prevede:

- un cantiere fisso che verrà collocato in un'area prativa posta in un'area compresa tra la S.S. 51 e la strada Comunale Via Guide Alpine dalla quale si accederà in sicurezza direttamente alla stessa S.S. n. 51;
- un cantiere mobile utilizzato per la costruzione del nuovo tracciato stradale che sarà utilizzata come pista di cantiere.

**VALUTATO** che

- l'aspetto del paesaggio è tra quelli di maggiore criticità in considerazione del fatto che la nuova infrastruttura attraversa aree sottoposte a vincolo paesaggistico;
- la variante costituisce un elemento di rilievo paesaggistico importante per la zona, 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;
- 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 principali interferenze con i sotto-servizi, la descrizione dettagliata delle aree di cantiere, le previsioni schematiche sugli impianti idrici; mancano inoltre sezioni e profili che possano permettere di comprendere l'inserimento degli imbocchi della galleria artificiale, dei

raccordi e delle rotatorie nel contesto paesaggistico altamente delicato;

## QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

### in riferimento alla componente Atmosfera

**CONSIDERATO** che lo Studio ha valutato l'impatto ambientale sulla componente atmosfera relativo alla dispersione degli inquinanti in atmosfera, rilasciati dal traffico veicolare;

**CONSIDERATO** che lo Studio descrive lo stato di qualità dell'aria in condizioni ante-operam analizzando:

- i dati meteorologici del 2016, forniti da A.R.P.A.V. relativi alla stazione di Cortina d'Ampezzo (loc. Gilardon);
- i dati di traffico orari registrati da A.N.A.S. nel 2017, dalla postazione sulla S.S. 51 ubicata al Km 94+419;

**CONSIDERATO** che il progetto in esame prevede la realizzazione di una variante all'abitato di Cortina che si snoda in un contesto prativo, fuori del nucleo centrale dell'abitato;

**CONSIDERATO** che i risultati ottenuti dall'applicazione del modello Langrangiano, usato nello Studio Ambientale, mostrano che la distribuzione del traffico, a seguito della realizzazione della variante, a parità di traffico complessivo, consentirà di ridurre le emissioni e, quindi, le concentrazioni di inquinanti nell'area urbana di Cortina di Ampezzo e, in particolare, nell'area del polo scolastico;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che dallo Studio Ambientale si evince che le maggiori concentrazioni di inquinanti si localizzano in corrispondenza dell'accesso da Sud alla galleria artificiale, conservando valori analoghi a quelli registrati lungo via Roma, senza interessare direttamente edifici residenziali;

**CONSIDERATO** che durante la fase di cantiere rispetto all'innalzamento delle polveri causato dalle attività di scavo e di movimentazione terre, considerata la temporaneità degli interventi e le forme di mitigazione previste, non si verificheranno particolari effetti significativi sulla qualità dell'aria;

**CONSIDERATO** che al fine di limitare il sollevamento delle polveri lo studio ambientale prevede:

- in presenza di situazioni di prolungata assenza di piogge, per limitare la possibilità dell'innalzamento di polveri dai cumuli di materiale, si provvederà alla loro bagnatura con acqua attraverso un sistema di bagnatura automatico;
- l'installazione, in corrispondenza dei limiti del cantiere fisso e mobile, di teli antipolvere;
- rispetto al sollevamento di polveri dovuto al transito dei mezzi in ingresso ed in uscita dal cantiere gli effetti sono da ritenere trascurabili, in ragione del fatto che all'esterno delle aree di cantiere i mezzi si muoveranno esclusivamente su strade asfaltate e si prevede la copertura dei cassoni dei camion in modo da ridurre la possibilità di diffusione di polveri;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la documentazione risulta priva di un "Piano del Traffico";

### in riferimento alla componente Rumore

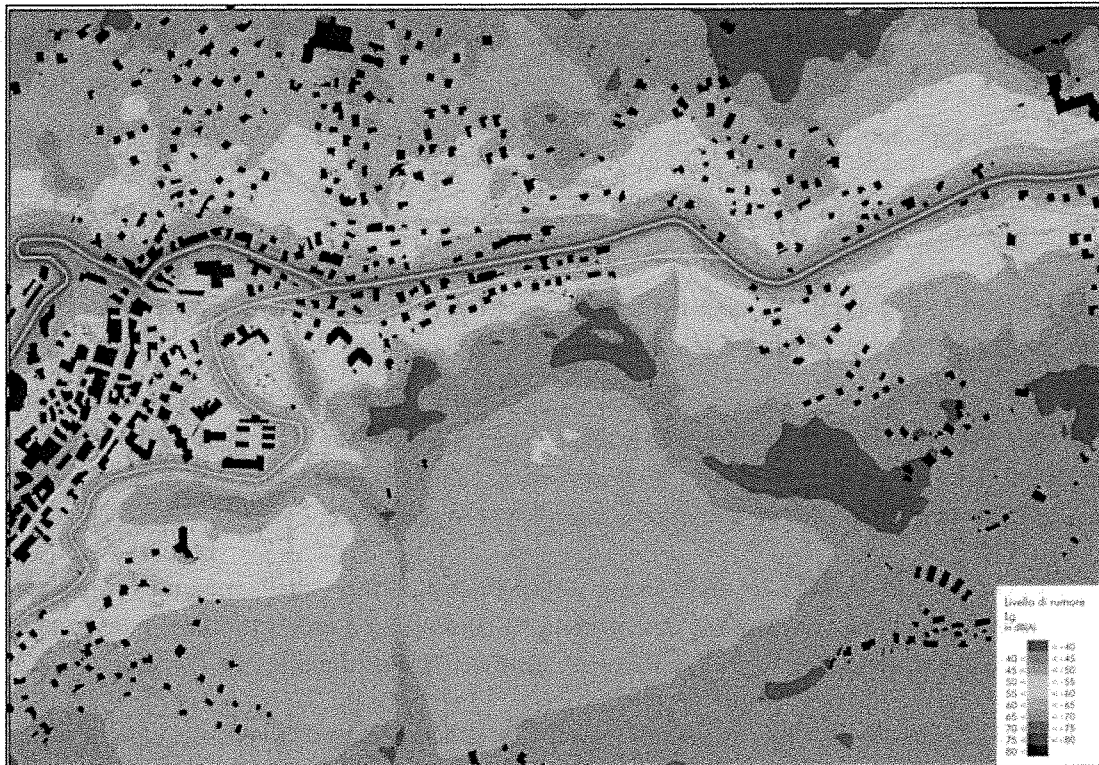
**CONSIDERATO** che per valutare gli effetti dell'opera sul clima acustico, lo studio ha utilizzato un modello di simulazione ed una serie di misure fonometriche eseguite nell'area oggetto di intervento, mediante il quale ha potuto stimare il clima acustico allo stato di esercizio;

**CONSIDERATO** che

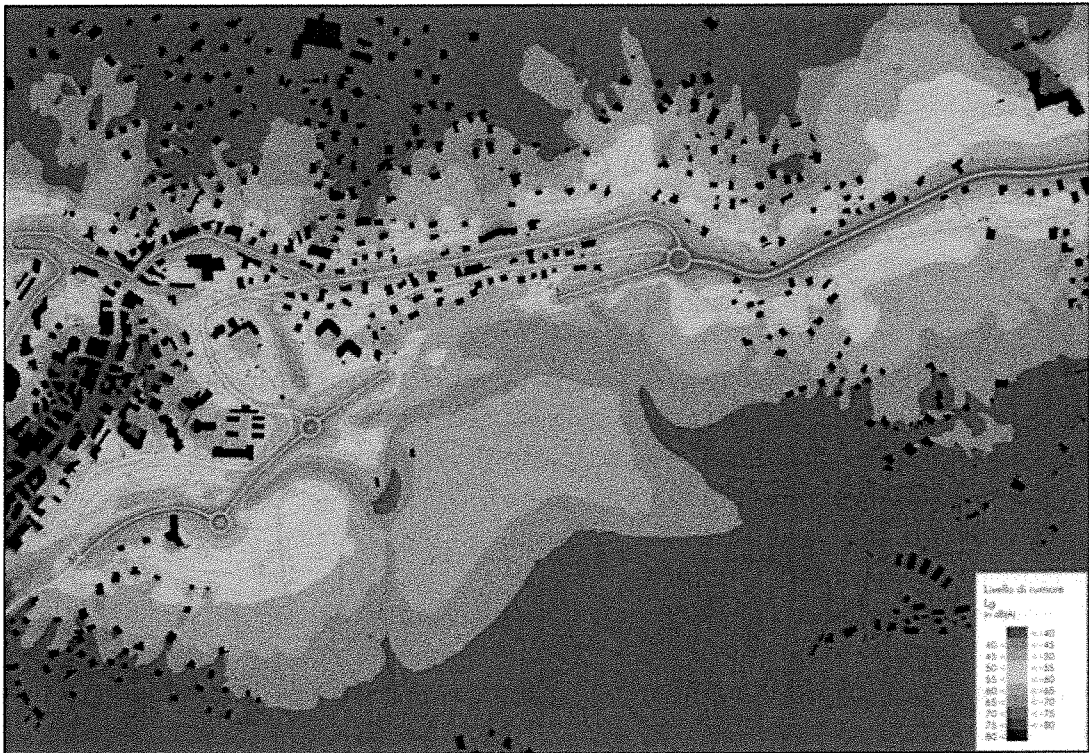
*Handwritten signatures and initials at the bottom left of the page.*

*Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a date stamp '27'.*

- le mappe del rumore generate con l'applicazione del modello, mostrano che, a seguito della realizzazione della variante, la nuova distribuzione del traffico determina un miglioramento del clima acustico nell'area urbana ed in particolare, in corrispondenza del polo scolastico;
- la presenza di un tratto in galleria artificiale lungo circa 290 m mitiga gli effetti sul clima acustico dovuto al potenziale incremento del traffico sulla variante della S.S. 51 dell'Alemagna;



*Situazione a 4 m dal suolo della diffusione acustica dei livelli acustici ambientali (Emissione) durante il tempo di riferimento diurno con l'attuale situazione di traffico stradale*



*Situazione a 4 m dal suolo della diffusione acustica dei livelli acustici ambientali (Emissione) durante il tempo di riferimento diurno con la situazione di traffico stradale a seguito della realizzazione della nuova variante*

- a migliorare ulteriormente la situazione rispetto a quanto illustrato nelle mappe del rumore, lo studio, indica che lungo la nuova infrastruttura stradale, nei tratti posti fuori della galleria, nelle adiacenze degli edifici residenziali, verranno installati dei pannelli fonoassorbenti.

**CONSIDERATO** che durante la fase di cantiere:

- l'impiego dei mezzi e delle macchine operatrici determinerà un incremento della pressione sonora che limitatamente al periodo di esecuzione dei lavori interesserà durante le ore di apertura del cantiere, ovvero durante le ore diurne dei giorni feriali, un'area limitante circostante l'area di cantiere;
- per limitare la perturbazione temporanea del clima acustico si prevede l'adozione delle misure di mitigazioni previste dallo Studio Ambientale e, in particolare, la dotazione dei mezzi d'opera di dispositivi silenziatori e l'installazione di barriere fonoassorbenti nel perimetro dell'area di cantiere e nelle parti del cantiere mobile più prossime alle abitazioni,
- per massimizzare gli effetti della mitigazione derivante dall'installazione delle barriere fonoassorbenti, durante lo svolgimento delle attività di cantiere, saranno eseguiti degli interventi di monitoraggio che consentiranno di definire la loro precisa ubicazione;

**VALUTATO** che non risulta nella documentazione presentata uno studio acustico relativo ai probabili impatti dell'opera sui singoli edifici, più prossimi al tracciato in esame. Non si riscontra né il numero, né la dislocazione, né la destinazione d'uso;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che, data la forte caratterizzazione acustica dovuta al traffico veicolare, oltreché l'assenza di attività produttive nell'area, lo studio ha ristretto la valutazione del clima acustico alla

4' *[Handwritten signatures and notes]* 29

sola componente veicolare della SS 51;

in riferimento alla componente Suolo e Sottosuolo

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- le condizioni geologiche, geomorfologiche e idrogeologiche studiate nello Studio Ambientale sono state trattate attraverso rilievi di superficie e indagini geognostiche, che hanno previsto l'installazione di strumentazione piezometrica e inclinometrica;
- In particolare, lo studio asserisce che è stata eseguita la seguente campagna di indagine:
  - 10 sondaggi a carotaggio continuo della profondità compresa tra 25 e 45m con prove SPT in foro e prelievo di campioni indisturbati e rimaneggiati con relative prove di laboratorio;
  - installazione di 5 piezometri a tubo aperto;
  - installazione di 3 inclinometri;
  - 2 prove down-hole;
  - 3 prove penetrometriche dinamiche continue del tipo superpesante DPSH.
- Il modello geologico dei siti è caratterizzato dalla presenza di terreni di frana antica e recente con struttura eterogenea e caotica, a testimonianza che questi materiali rappresentano accumuli di antiche frane;
- Le condizioni geologiche e geotecniche lungo il tracciato sono rappresentate nei profili geologici e geotecnici longitudinali al tracciato stradale e in due sezioni geologiche trasversali rappresentative delle due aree maggiormente critiche dal punto di vista geomorfologico, una in sponda destra e una in sponda sinistra, entrambe perimetrate a pericolosità geologica P2 dal PAI;
- Dal punto di vista geomorfologico la Relazione Geologica descrive la Conca di Cortina caratterizzata da una forte franosità, antica e attuale, in relazione alle caratteristiche geologiche, geomorfologiche e tettoniche nonché alle particolari condizioni climatiche in cui l'area è stata soggetta nel corso del Quaternario. Dal punto di vista dell'evoluzione geomorfologica, la conca di Cortina ha rappresentato durante l'ultima glaciazione la zona di confluenza di più ghiacciai con la conseguente formazione di lingue glaciali e conseguenti effetti di glacioppressione che hanno negativamente influito sulla stabilità dei versanti. A questa condizione si deve riferire la presenza di potenti accumuli di detriti grossolani e di frana mobilizzati nell'immediato post-glaciale per effetto dello scioglimento dei ghiacciai.
- I fenomeni gravitativi attuali si presentano principalmente come scivolamenti rotazionali e traslativi o colamenti per lo più lenti che coinvolgono antichi depositi di frana, eventualmente solo nelle porzioni più superficiali dove sono presenti detriti e la pendenza è elevata. La franosità si esplica con fenomeni di debris flow che alimentano conoidi talora di notevole spessore e dimensioni; l'attivazione è legata a intensi eventi piovosi. I fenomeni di debris flow interessano però le zone a quota più elevata della conca ampezzana.

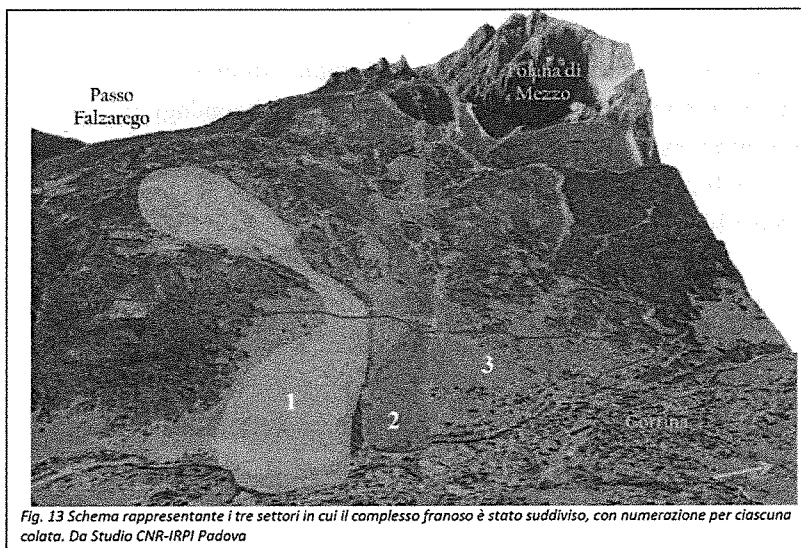
**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

sulla base delle analisi di area vasta descritte nella relazione geologica nello Studio Ambientale sono state esaminate le due frane, per valutare le interferenze con le opere in progetto:

- la colata di Lacedel Mortisa in sponda destra del Boite;
- il piede della frana quiescente di Cortina in sponda sinistra.

La frana di Lacedel Mortisa (nel suo inquadramento più ampio) viene interessata solo nella parte iniziale del

tracciato, con la rotatoria 2, l'asse 1 e la spalla A del ponte sul Boite, al piede del versante in località Crignes. Nel quadro delineato dalla relazione geologica, le opere ricadono al di fuori della colata di frana attiva (corpo di frana 2, classe di rischio L3 di un precedente studio e area P3 del PAI), ma all'interno dell'area classificata L2 in un precedente studio e P2 del PAI.



**CONSIDERATO e VALUTATO che:**

- l'attraversamento del torrente Boite avviene a monte (rispetto al corso del Boite) della zona dove sono stati rilevati i movimenti del fronte della colata attiva. La spalla A del ponte sul Boite e la rotatoria ricadono quindi in un'area, adiacente a quella del Condominio Crignes, che non mostra evidenze o segni di lesioni nei fabbricati, anche se le misure satellitari elaborate nello studio CNR-IRPI individuano movimenti lenti anche in questa zona;
- lo studio asserisce che la realizzazione della rotatoria 2 e dell'asse 1 di progetto non comporta modifiche sostanziali della morfologia del terreno: i rilevati della rotatoria sono relativamente contenuti e gli scavi dell'asse 1 modesti. Prevede di adottare accorgimenti cautelativi con opere di sostegno e di consolidamento dello scavo a valle del condominio;
- lo studio geologico segnala anche l'opportunità di estendere tali interventi a zone esterne alla ristretta fascia di pertinenza stradale (ad esempio con un sistema di trincee drenanti nella zona a monte della rotatoria), ma questo approccio necessita di un coordinamento con l'amministrazione comunale per la gestione dei terreni interessati;
- la zona in sponda sinistra del Boite è stata sottoposta ad un'analisi particolare essendo tale area appartenente al piede di una frana molto antica da considerare oggi stabilizzata (antica frana di Cortina). Il tracciato di progetto taglia per un lungo tratto a mezza costa proprio il piede di questo accumulo di frana antico.

L'area indicata dal PAI come P2 ricade in una zona coperta da fitta vegetazione anche di alto fusto e quindi non consente un'analisi dei caratteri geomorfologici. L'area vegetata termina a monte con un ciglio arcuato a ridosso di alcune abitazioni. Sul ciglio sono ben evidenti i segni di un movimento rotazionale che ha formato una scarpata arcuata, con lesioni della pavimentazione asfaltata e una zona di abbassamento di alcuni decimetri. Si evidenzia quindi la presenza di un dissesto rotazionale il cui corpo è coperto dalla vegetazione mentre la nicchia di distacco arriva a ridosso delle abitazioni;

*[Handwritten signatures and scribbles at the bottom of the page, including a large signature that appears to read 'M. F. ...' and another that reads 'A. ...']*

**CONSIDERATO e VALUTATO** che

- La sezione geologica indica un corpo di frana rotazionale della lunghezza di circa 50 m con spessori di circa 8 m poco a valle del ciglio di distacco e che arriva ad un massimo di circa 13 m nel tratto mediano. Sono state rilevate numerose emergenze di acqua al piede della frana e non si può escludere a priori che una cattiva regimazione delle acque superficiali (e forse anche perdite da condutture) possano aver peggiorato le condizioni;
- Per questa zona il piano delle indagini proposto nello studio Ambientale ha previsto l'esecuzione di un sondaggio profondo 30m attrezzato con inclinometro (SC2). Il sondaggio è ubicato in asse al tracciato dove si dovrebbero attraversare gli spessori maggiori del corpo di frana. Il sondaggio ha attraversato uno spessore di materiali caotico e poco addensato, riconducibile al materiale mobilizzato dalla recente frana, poco superiore alla decina di metri.

**VALUTATO** che lo Studio Ambientale non riporta sufficiente e puntuale documentazione relativa alla verifica di stabilità dei versanti, a seguito dell'esecuzione delle nuove opere;

**VALUTATO** che il viadotto sul fiume Boite insiste in un'area definita dal PAI a rischio geologico medio, adiacente alla zona di frana classificata a rischio geologico elevato;

**VALUTATO** che lo Studio Ambientale, per quanto attiene alla componente suolo, risulta alquanto superficiale, rimandando la soluzione dei problemi geologici ad ulteriori futuri studi e indagini, che si faranno soltanto in fase di progetto esecutivo;

**in riferimento alla componente Idrica**

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- dall'analisi delle planimetrie del rischio idraulico allegate al PGRA, nell'area di Cortina d'Ampezzo non sono segnalate aree aventi Rischio Idraulico;
- non si segnalano interferenze del tracciato con aree aventi pericolosità idraulica secondo le perimetrazioni del PAI dell'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta Bacchiglione;
- Le principali interferenze del tracciato in progetto con il reticolo idrografico di superficie sono costituite dagli attraversamenti del Torrente Boite e del Rio Bigontina (affluente di sinistra del Boite stesso). Gli attraversamenti saranno realizzati con la realizzazione di due ponti ad unica campata da 60 m;
- Nell'ambito dello studio idrologico e idraulico del progetto è stata effettuata una analisi di compatibilità idraulica delle opere in linea con gli indirizzi formulati dal P.A.I. per le interferenze con i corsi d'acqua principali. La stessa analisi è stata effettuata per l'attraversamento del Rio Bigontina, classificato con la relativa fascia fluviale nel PAI.;
- Il Torrente Boite nasce alle falde meridionali della Croda del Becco e, nel suo percorso di 45 km attraversa la Conca Ampezzana e la parte occidentale del Cadore. Il bacino del torrente ha un'estensione totale di 395 km<sup>2</sup>. Nel tratto di interesse, il bacino del Boite presenta una estensione di circa 138 km<sup>2</sup> e una lunghezza complessiva dell'asta principale di circa 17.5 km e costituisce il recapito naturale di una rete di incisioni che determinano un reticolo idrografico sufficientemente ramificato. I principali affluenti di sinistra sono il Rio Felizon ed il Bigontina, mentre quelli di destra sono il Fanes, il Travenanzes ed il Falzarego Costeana.



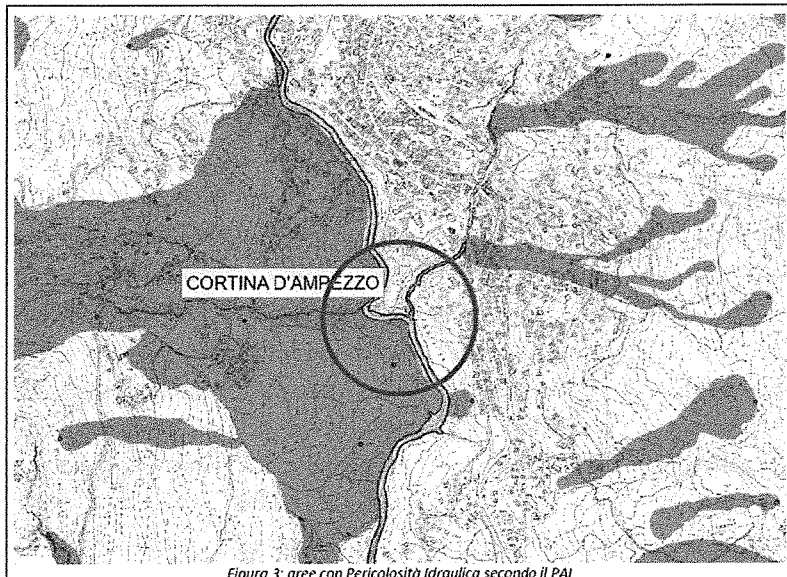


Figura 3: aree con Pericolosità Idraulica secondo il PAI

- Il Torrente Bigontina, affluente di sinistra del Boite, nasce dal versante meridionale del Monte Cristallo. Il bacino, di estensione pari a circa 18 km<sup>2</sup> alla confluenza nel Boite, ha forma triangolare, delimitato a est dal passo Tre Croci e a sud dal massiccio del Sorapiss. L'asta principale del Bigontina ha lunghezza di circa 9 km.

#### CONSIDERATO e VALUTATO che:

- Le analisi idrologiche hanno condotto ad una stima della portata con tempo di ritorno 200 anni di 271 mc/s per il Boite e circa 70 mc/s per il Bigontina;
  - Nello studio di compatibilità idraulica sono riportati i risultati delle analisi condotte mediante un modello monodimensionale in condizioni di regime di moto permanente;
  - Data la notevole estensione delle aste fluviali da modellare, le sezioni d'alveo sono state ricavate dalla rilevazione topografica di dettaglio effettuata dal Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare. Tali sezioni, costituenti la base dei modelli idraulici implementati nell'ambito della VCI di Cortina d'Ampezzo, sono state integrate, nell'intorno delle opere d'arte di progetto, con quelle estratte dal rilievo topografico di dettaglio eseguito per il progetto.
- Sono state condotte simulazioni finalizzate a ricostruire le attuali modalità di deflusso in alveo delle massime piene in assenza delle opere da realizzarsi (ante operam) e a seguito dell'inserimento delle opere di attraversamento stradale di progetto (ponti sul Boite e sul Bigontina).
- Il calcolo dei profili di corrente è stato quindi condotto per il valore di portata relativo al tempo di ritorno pari 200 anni;
- I risultati della modellazione, mostrano come a seguito della realizzazione del ponte sul Boite, il deflusso della corrente di piena di progetto non risulti influenzato dalla presenza dell'opera. La portata con Tr200 anni transita sotto al ponte di progetto in regime di corrente veloce, con un livello di 1165.19 m s.l.m. ed un franco rispetto all'intradosso dell'opera di circa 9 m.
  - Per il Bigontina, i risultati della modellazione, mostrano come a seguito della realizzazione del ponte, il deflusso della corrente di piena di progetto non risulti influenzato dalla presenza dell'opera. La portata con Tr200 anni transita sotto al ponte di progetto in regime di corrente veloce, con un livello di 1158.36 m s.l.m. ed un franco rispetto all'intradosso dell'opera di circa 9 m.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

## CONSIDERATO e VALUTATO che:

nello Studio Ambientale è stato sviluppato uno studio del trasporto solido considerato che la zona è interessata da frequenti fenomeni di frana di vario tipo, e tra questi quelli classificati nel campo delle "colate di detrito"

L'analisi del trasporto solido è stata svolta con un metodo semplificato ma cautelativo, considerando un aumento della portata duecentennale del 30% e si è verificato che, anche in questo caso, la luce libera sotto il ponte di progetto sul Boite rimane su valori molto abbondanti (8.17 m) quindi di assoluta garanzia; stesso risultato si ottiene in corrispondenza del ponte di progetto sul Bigontina, in cui la luce libera risulta pari a 9.25 m. Ad ulteriore cautela, le analisi sono state ripetute considerando un aumento della portata duecentennale del 100% (raddoppio della portata); anche in questo caso i risultati (che indicano una luce libera sotto l'intradosso del ponte di progetto sul Boite pari a 7.45 m e sul ponte di progetto sul Bigontina uguale a 8.85 risultano ampiamente soddisfacenti e di assoluta garanzia.

- nello Studio Ambientale è stata sviluppata l'analisi dell'"invarianza idraulica" verificando che le portate del Boite (ricettore ultimo delle acque di piattaforma dopo trattamento di disoleazione) sono di alcuni ordini di grandezza superiori all'incremento di portata dovuta alla nuova superficie stradale (che è dell'ordine dei 50÷100 l/s) per cui tale incremento non supera lo 0.05% della portata del Boite, con un impatto pertanto trascurabile sul regime idraulico dei suddetti corpi idrici. Pertanto l'invarianza idraulica, secondo lo studio fornito dal Proponente, risulterebbe garantita;

### in riferimento alla componente Fauna e Flora e Siti della Rete Natura 2000

**CONSIDERATO** che il sistema delle aree protette in provincia di Belluno, comprensivo del Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi, delle Riserve Statali e del Parco Regionale delle Dolomiti d'Ampezzo, copre oltre il 50% del territorio, corrispondente a circa 250.000 ha su un totale di 367.800 ha;

## CONSIDERATO che:

- l'area di progetto ricade in una fascia di territorio periurbana delimitata a monte dall'area urbana di Cortina d'Ampezzo e a valle dal Torrente Boite;
- le categorie vegetazionali delle interessate dal tracciato della nuova variante sono costituite da prati e prati malghivi, pascoli in parte colonizzati da formazioni arboree dominate da abete rosso e faggio, e da filari di conifere e mughete;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in merito allo studio di incidenza, effettuato a livello di screening, si segnala la presenza della seguente area della **Rete ecologica "Natura 2000"**:

sito S.I.C. e Z.P.S. denominato "Gruppo Antelao - Marmarole - Sorapis" identificato dal codice IT3230081. l'intervento ricade all'esterno, a circa 2,5 km dall'opera;

il **SIC/ZPS IT - 3230081 "Gruppi Antelao, Marmarole, Sorapis"** rientra completamente all'interno della Provincia di Belluno ed interessa i comuni di Cortina d'Ampezzo, Auronzo di Cadore, Lozzo di Cadore, Domegge di Cadore, Calalzo, Pieve di Cadore, Valle di Cadore, Vodo di Cadore, Borca di Cadore e San Vito di Cadore. Si tratta di una delle aree SIC/ZPS più estese del Veneto e tale ambito è stato anche classificato come possibile futuro Parco Naturale Regionale. Il SIC/ZPS, si caratterizza per la presenza di "Foreste montane e subalpine di Picea abies; foreste di larice e pino silvestre, versanti calcarei alpini, prati pionieri su cime rocciose". L'area protetta ricade nella regione biogeografica alpina e si estende per una superficie di circa 17.070 ha al cui interno sono ben rappresentate numerose tipologie ambientali proprie della montagna

dolomitica;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che lo studio di screening presentato, esclude il verificarsi di impatti sulle componenti Habitat e Habitat di specie, a seguito della realizzazione dell'opera ed evidenzia che:

- L'intervento non determina una variazione significativa dell'idoneità ambientale dei luoghi rispetto alle specie considerate;
- l'intervento è collocato a sufficiente distanza dai Siti Natura 2000 e non siano presenti Habitat di interesse comunitario, nelle vicinanze delle aree di lavorazione;
- la realizzazione dell'opera non comporta alcuna o perdita di funzioni di habitat e habitat di specie;
- le perturbazioni generate dalla dispersione di polveri dovute alle lavorazioni e alla movimentazione di materiali sono di entità tale da escludere qualsiasi conseguenza sulle componenti naturali circostanti;
- non risultano evidenziati effetti negativi su specie di interesse comunitario dovuti all'inquinamento acustico causato durante la fase di cantiere, che risulta essere limitato nel tempo;

**CONSIDERATO** che ai sensi dell'Allegato A della D.G.R.V. 1400/2017 (ex D.G.R.V. 2299/2014) il Proponente ha redatto la necessaria documentazione tecnica, contenente gli elementi previsti dalla norma vigente che attesta, con ragionevole certezza, che l'intervento proposto non possa arrecare effetti pregiudizievoli per l'integrità dei siti Natura 2000 considerati per cui si conclude che *"non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000"*.

in riferimento al Piano di Monitoraggio

**CONSIDERATO** che lo studio ambientale fa riferimento ad una futura attività di monitoraggio per il controllo degli effetti delle attività di cantiere e di esercizio, che prevede l'esecuzione di tre fasi: *ante operam* [AO], *in operam* [CO] durante la fase di cantiere, e *post operam* [PO] eseguita durante il funzionamento regime della nuova variante;

l'attività di monitoraggio sarà organizzata:

- monitoraggio dell'ambiente idrico superficiale attraverso l'esecuzione di analisi:
  - in situ, con misura istantanea di parametri chimico-fisici mediante l'utilizzo di una sonda multiparametrica (o di singoli strumenti dotati degli appositi sensori) e con misura di portata del corso d'acqua;
  - in laboratorio, con analisi di parametri chimico-batterologici da effettuare su campioni d'acqua prelevati.
- monitoraggio del suolo e sottosuolo in tre fasi:
  - *Ante Operam*: indagini puntuali di tipo chimico, pedologico e biologico per definire lo stato "attuale" dei terreni che saranno occupati dai cantieri.
  - *In Operam [CO]*, con ispezioni in campo per verificare il corretto svolgimento delle varie attività e lavorazioni e con indagini chimiche, con cadenza annuale, finalizzate alla verifica di eventuali alterazioni legate allo svolgimento dei lavori.
  - *Post Operam [PO]* verificare il sussistere di eventuali alterazioni delle caratteristiche dei terreni intercorse come conseguenza delle attività di cantiere e individuare le misure da intraprendere per restituire i suoli all'uso agricolo o agli impianti a verde.
- monitoraggio dell'atmosfera in tre fasi che prevedono:
  - *Ante Operam [AO]*: indagini per fornire un quadro di riferimento.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones on the left and center.

- *In Operam [CO]* e *Post Operam [PO]*, indagini eseguite per verificare lo stato della qualità dell'aria durante la fase di cantiere e la fase di esercizio utilizzando postazioni di misura rappresentative dei fronti residenziali maggiormente esposti, rispettivamente, al cantiere e al flusso del traffico. I dati derivanti dalle misurazione forniranno una serie di dati significativa ai fini delle valutazioni e del raffronto con le soglie normative di riferimento.
- I parametri identificati per l'esecuzione delle misure di qualità dell'aria sono:
  - Particolato: PTS, PM10, PM2.5
  - Metalli pesanti\*: Pb, As, Cd, Ni
  - IPA\*: Benzo(a)pirene
  - Biossido di zolfo (SO2)
  - Monossido di carbonio (CO)
  - Ozono (O3)
  - Ossidi di azoto (NOX, NO, NO2)
  - Benzene, Toluene, Etilbenzene e Xilene (BTEX)
- monitoraggio del rumore prevede tre fasi:
  - *Ante Operam [AO]* e *Post Operam [PO]* sono volte a definire il clima acustico delle aree territoriali in cui si inserisce la nuova infrastruttura; a quantificare l'impatto del traffico veicolare sull'ambiente circostante e a verificare l'efficacia delle misure di mitigazione adottate;
  - *In Operam [CO]* si focalizza sul controllo della rumorosità di cantiere e sul disturbo che le lavorazioni producono sul pubblico esposto a tale fenomeno.
- monitoraggio della vegetazione, della flora prevede:
  - monitorare l'evoluzione della vegetazione esistente durante la costruzione dell'opera;
  - verificare lo stato e l'evoluzione della vegetazione di nuovo impianto nelle aree di ripristino vegetazionale nonché nelle aree poste in prossimità delle lavorazioni.
- monitoraggio della fauna
  - l'approfondimento delle conoscenze sulle presenze faunistiche.
  - la valutazione dei fenomeni di investimento della fauna selvatica e di frammentazione delle popolazioni per comprendere, anche con l'uso di foto trappole, l'effettiva efficacia delle forme di mitigazione adottate: ecodotti e corridoio per la macrofauna.

**VALUTATO** che

nello Studio Ambientale presentato vengono soltanto illustrate le attività previste nel PMA, rimandando alle fasi successive, la specifica valutazione delle attività di monitoraggio Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam;

**VALUTATO** che

come 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 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, in coerenza con il livello della progettazione richiesto ai fini di una procedura di verifica di assoggettabilità;

**VALUTATO** che

come lo stesso studio evidenzia, l'ambito di intervento ricade all'interno di un'area ampia indicata come

corridoio ecologico dal PTRC; occorrono pertanto approfondimenti per il grado di alterazione o produzione di effetti indotti dall'opera che possano compromettere in modo significativo la funzionalità ecologica che, anche in relazione della tipologia dell'istanza presentata, non sono stati approfonditi dallo studio ambientale preliminare, e potranno essere maggiormente approfonditi nell'ambito di un'istruttoria di VIA;

**VALUTATO** che

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, 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;

**VALUTATO** che come riportato nella documentazione presentata, il progetto non comporta impatti diretti transfrontalieri;

**VALUTATO** che

non è stato presentato il Piano di Utilizzo delle Terre ai sensi DPR 120/2017; il PUT sarebbe dovuto essere presentato contestualmente all'istanza di Verifica di Assoggettabilità, in considerazione del fatto che si prevede la gestione di materiali come sottoprodotti; non è stata quindi effettuata la caratterizzazione delle terre ai fini della valutazione dell'effettiva possibilità di riutilizzo dei materiali;

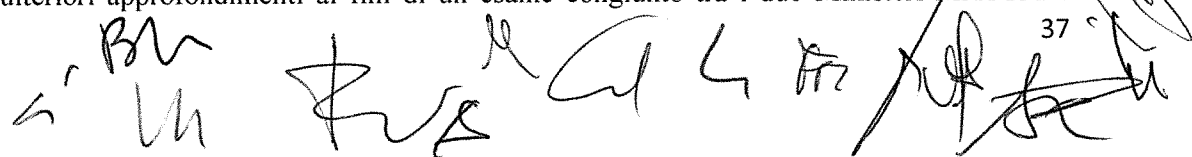
**VALUTATO** che lo Studio Ambientale, per quanto attiene alla componente suolo, risulta alquanto superficiale, rimandando la soluzione dei problemi geologici ad ulteriori futuri studi e indagini, che si faranno soltanto in fase di progetto esecutivo;

**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, (mancanza di un Piano del Traffico) in coerenza con la tipologia dell'istanza presentata che resta a livello di studio ambientale preliminare; si teme, inoltre, la possibilità di un ingolfamento del traffico oltre la variante che potrebbe incidere negativamente sul traffico;

**VALUTATO** che, anche in relazione della tipologia dell'istanza presentata, mancano approfondimenti ambientali sulle alternative progettuali;

**VALUTATO** che lo studio ambientale per la valutazione dell'opera, considerato l'alto valore paesaggistico e ambientale, esige ulteriori approfondimenti ai fini di un esame congiunto tra i due Ministeri MATTM e



MIBACT, che solo una procedura di VIA potrebbe garantire;

**TENUTO CONTO** delle caratteristiche e della localizzazione del progetto che ricade in un'area di alto valore paesaggistico e ambientale, riconosciuta patrimonio UNESCO, ciò richiederebbe approfondimenti non riconoscibili all'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA ma riconducibili ad una istanza di VIA;

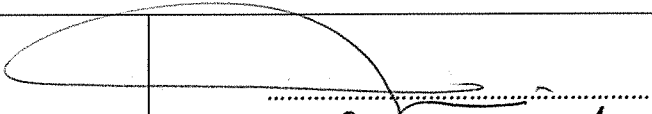
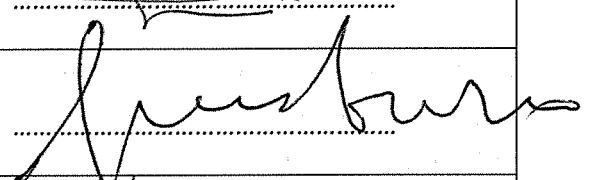
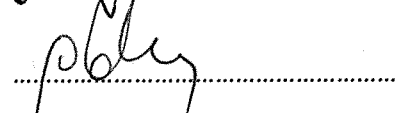
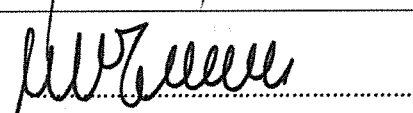
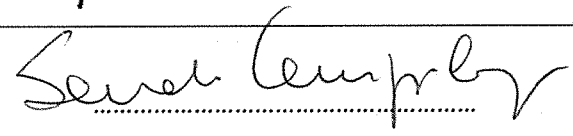
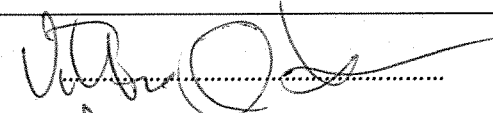
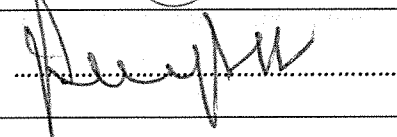
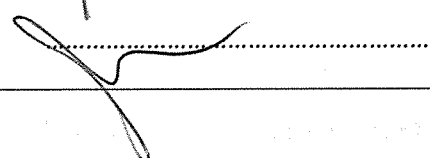
**PRESO ATTO** delle osservazioni del pubblico pervenute;

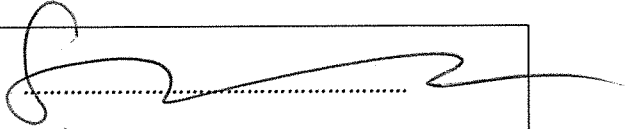
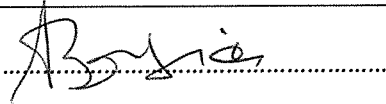
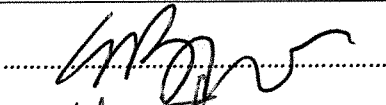
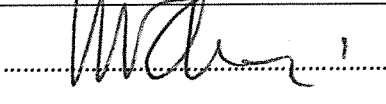
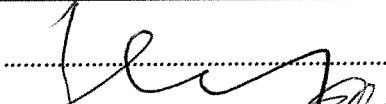
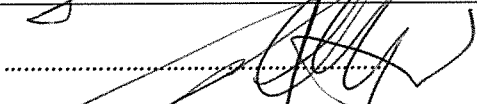
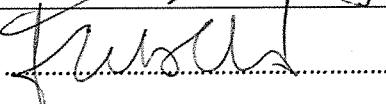
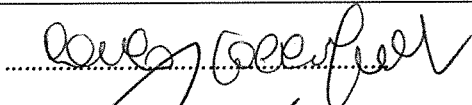
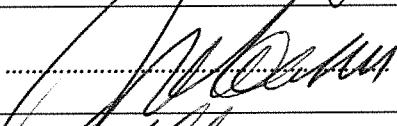
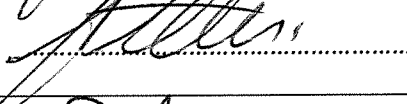
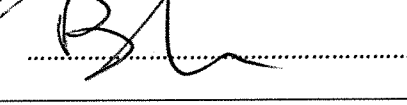
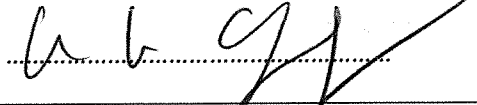
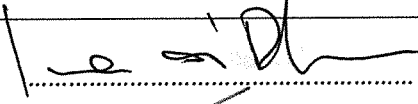
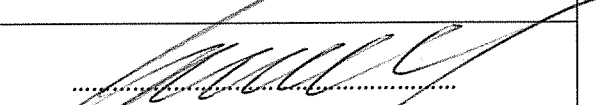
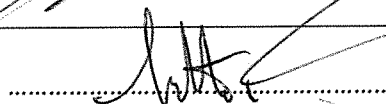
**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**

**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"- Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina*", 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)	
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	<b>ASSENTE</b>
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	

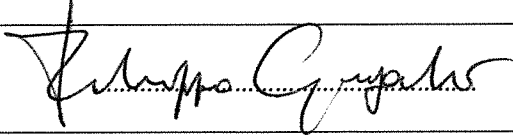
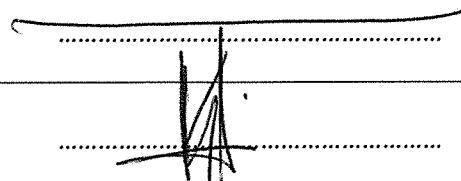
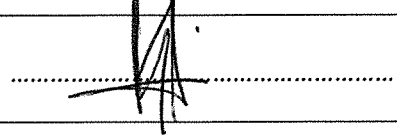
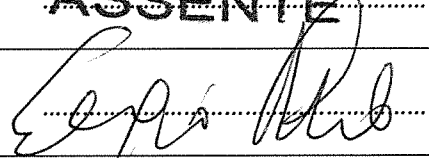
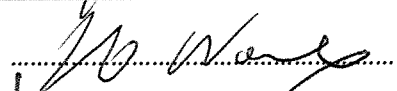
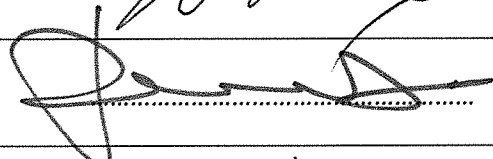
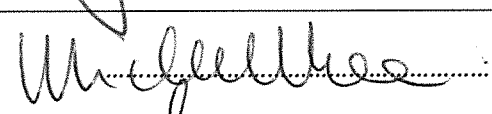
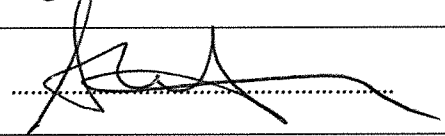

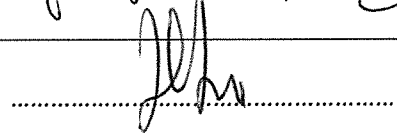
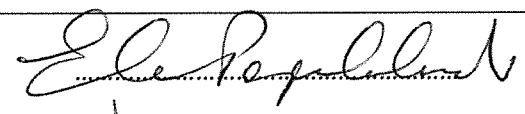
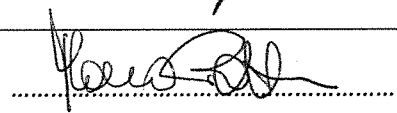
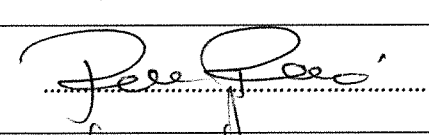
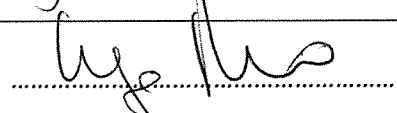
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara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

41

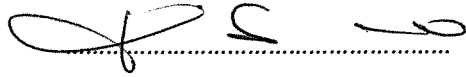
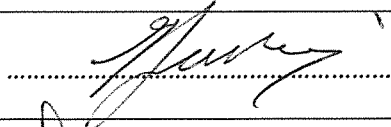
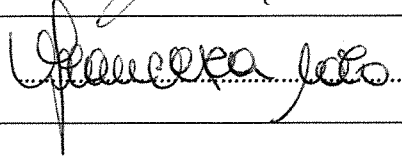
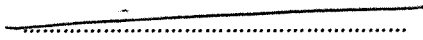


8



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	<b>ASSENTE</b>
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	<b>ASSENTE</b>
Avv. Xavier Santiapichi	<b>ASSENTE</b>



Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
<del>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</del>	
Ing. Roberto Viviani	<b>ASSENTE</b>

