

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il Sottoscritto **STRAZZABOSCO MASSIMO**

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato.

PROCEDURA VIA CODICE (ID_VIP/ID_MATTM) 4461 - S.S. 51 "di Alemagna" - Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 - Attraversamento dell'abitato di San Vito di Cadore

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di carattere generale *(es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)*
 Aspetti programmatici *(coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)*
 Aspetti progettuali *(proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)*
 Aspetti ambientali *(relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)*
 Altro: Sacrificio Ambientale in rapporto ai benefici apportati dal progetto

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Atmosfera
 Ambiente idrico
 Suolo e sottosuolo
 Rumore, vibrazioni, radiazioni
 Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
 Salute pubblica
 Beni culturali e paesaggio
 Monitoraggio ambientale
 Altro *(specificare)* _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

PREMESSA GENERALE

Nell'analisi della documentazione ANAS fa molto riflettere il ricorrere, con insistenza, al concetto di **mitigazione**. Una mitigazione si rende necessaria se esiste, a priori, un disagio, un sacrificio. L'etimo del verbo "mitigare" discende dal composto latino di "mitis" (mite) e "agère" (fare), ossia "rendere mite". Il vocabolario

Treccani, infatti, dà del verbo “mitigare” le seguenti definizioni: rendere più mite, cioè meno aspro, meno gravoso; lenire, temperare, addolcire; per estensione: diminuire quantitativamente.

E' quindi incontestabile che l'opera in oggetto comporti disagi per la popolazione, da una parte, e un importante sacrificio paesaggistico-ambientale dall'altra. Diversamente non si parlerebbe di mitigazioni.

La domanda, che non trova ancora risposta, è **se i succitati disagio e sacrificio ambientale, nonché le risorse di finanza pubblica** necessarie per la realizzazione della Variante di San Vito, **siano più che compensati dai benefici che essa sarebbe in grado di apportare**. Si tratta di un aspetto di importanza cruciale e che manca completamente, tanto nella corposa documentazione dell'ANAS, quanto nelle argomentazioni dell'amministrazione comunale. **La NECESSITA' dell'infrastruttura che si intende realizzare è NON DIMOSTRATA e pertanto non si giustifica alcun sacrificio ambientale e disagio di parte della popolazione.**

Quanto sopra evidenzia già uno **SPRECO DI DENARO PUBBLICO**; quanto di seguito, intende mettere in luce **l'inutilità dell'opera e la sua dannosità**.

INUTILITA' RISPETTO AL SACRIFICIO AMBIENTALE RICHIESTO

- 1) **L'opera, prevista per “Cortina 2021”, non sarà pronta in tempi utili per la manifestazione.** Va innanzi tutto considerato che la Variante di San Vito si innesta nel “Piano straordinario sulla S.S. 51 di Alemagna per l'accessibilità a Cortina 2021”. Tuttavia, già nei primi mesi del 2018 ANAS e i Commissari Straordinari dichiararono pubblicamente che le opere previste per i Mondiali 2021 non saranno pronte in tempi utili per l'evento. **Viene quindi a mancare lo scopo principale dei lavori che, sostanzialmente, configura l'unico beneficio che la variante in oggetto sarebbe in grado di apportare. Ciò è tanto più grave se si considera la somma di interventi enormemente invasivi per il territorio.** La Variante di San Vito sarebbe l'unica a svolgersi interamente allo scoperto, sui prati a Sud-Ovest del paese, comportando un sacrificio di suolo di circa 30.000 mq. Si prevede la costruzione di un viadotto, di un ponte e di una strada che creeranno un'ampia cesura tra il centro abitato ed il torrente Boite, compromettendo irreversibilmente un ambiente naturale molto delicato e ponendo una serie di pesanti criticità che verranno esposte più avanti.
- 2) **L'opera non libera San Vito dal Traffico**, in quanto:
 - a. Il traffico viene semplicemente spostato due/trecento metri più a Ovest dell'Abitato. L'intento annunciato di “liberare il centro di San Vito dalla morsa del traffico e dello smog” (citazione di dichiarazioni dell'amministrazione comunale) **cozza con il dato di fatto che il flusso viene semplicemente a spostare la “morsa” di due/trecento metri più a Ovest dell'abitato;**
 - b. l'insieme delle opere previste sull'Alemagna porterà ad un drammatico aumento del traffico pesante commerciale. Basti pensare che per arrivare al confine con l'Austria da Venezia, un camion **paga dai 44,50 ai 52,60 Euro per Tarvisio**, oppure **62,30 Euro per il Brennero**. La nuova Alemagna, in quanto gratuita e resa più fluida, garantirebbe a fine anno enormi risparmi ai trasportatori, incentivando questo tipo di **flussi che sono solo di attraversamento e nulla portano all'economia locale;**
 - c. ANAS prevede un aumento del traffico del 12% (pag. 250 dell'elaborato MSVE14D1718-T00IA00AMBRE02). Il dato viene poi corretto ad un aumento “del tutto trascurabile rispetto all'incidenza sulle condizioni di circolazione” mediante una **non condivisibile** interpolazione “con il trend di crescita di popolazione prevista negli anni a venire (prossimo allo 0%)”. Analogamente, in senso inverso, **la medesima interpolazione sul dato di traffico attuale, potrebbe dimostrare che senza alcun intervento sulla S.S. 51 il traffico avrebbe un trend in calo del 12%.**
- 3) **Non risultano condotti studi specifici sulle caratteristiche del traffico in San vito e sulle cause delle congestioni.** Infatti l'elaborato ANAS “MSEVE14D178-T00IS00AMBRE06” recante lo “studio di traffico a supporto della procedura di VIA e valutazioni preliminari sull'impatto dei cantieri” incluso nella documentazione per l'analisi del “attraversamento dell'abitato di San Vito” **riporta gli studi effettuati sul traffico di Cortina d'Ampezzo.** Inoltre detto elaborato riporta, tal quale, lo studio realizzato da

Systematica Srl, società di consulenza della *Fondazione Cortina2021* che, ovviamente, conduce un'analisi giocoforza focalizzata e non a tutto tondo, come dovrebbe richiedere una Valutazione di Impatto Ambientale. Altri dati utilizzati si basano su rilevazioni aspecifiche e assai datate. Questioni fondamentali (quali, ad esempio: quanto del traffico in ingresso al centro si disperde in San Vito? I maggiori rallentamenti si formano in direzione Cortina o in direzione Venezia? Per quanti giorni all'anno si formano congestioni?) rimangono senza risposta. **Non risultano, quindi, attentamente studiati i flussi veicolari, elemento essenziale nella decisione di sacrificare parti consistenti di territorio all'altare della viabilità.**

- 4) **Il congestionamento del traffico si registra solo in pochissime giornate nell'arco dell'anno e per cause precise e note.** Anche il più distratto degli osservatori può notare che dette situazioni sono concentrate in pochissime giornate nell'arco dell'anno e **che nei giorni restanti il traffico è generalmente fluido (o addirittura scarso).** Lo stesso distratto osservatore noterebbe anche che, in detti periodi, all'altezza dell'ufficio Skipass il traffico in direzione Venezia è già decongestionato e lo stesso dicasi in corrispondenza di Piazza Serantoni in direzione Cortina. E' quindi verosimile che le due rotonde (a Nord e a Sud dell'abitato) comportino delle lunghe code per l'ingresso in paese con un significativo peggioramento per gli abitanti ed i turisti di San Vito. Le cause dei congestionamenti, per altro, sono ben note ai residenti e consistono:
- a. nei numerosi attraversamenti pedonali nella tratta di attraversamento del centro. Nei 1000 metri di Strada Statale compresi tra la Stazione dei Carabinieri e Piazza Serantoni se ne contano otto; essi causano fermate e ripartenze, mediamente ogni 120 metri.
 - b. negli stalli adibiti a parcheggio a margine della Statale nel tratto compreso tra la farmacia e il Municipio. Si tratta di stalli privi di aree di disimpegno, tali per cui una semplice manovra di parcheggio avviene impegnando la sede stradale.

ALTRI IMPATTI AMBIENTALI

- 1) **La Variante non determinerà alcuna distribuzione delle concentrazioni di inquinanti.** Nell'elaborato MSVE14D1718-T00IA00AMBRE02 recante il progetto definitivo della Variante, l'ANAS a pagina 221 afferma che "Nel complesso quindi il nuovo assetto viabilistico determina, rispetto allo stato attuale, lo spostamento delle fonti emmissive in aree marginali al centro urbano riducendo, di conseguenza, le concentrazioni di inquinanti nelle aree più densamente abitate". La conclusione si basa su **due ipotesi indimostrate**, ossia che la realizzazione della Variante alla S.S. 51 non determinerà un incremento del traffico rispetto allo stato attuale e che circa il 80% del traffico attualmente circolante sulla S.S. dell'Alemagna preferirà percorrere la nuova variante. Una **conclusione che** si basa su due ipotesi di tale portata non suffragate da dati ed analisi specifici è **destituita di ogni fondamento**. Se si tiene presente che:

- il Comune di San Vito ha presentato un progetto di pedonalizzazione di un'area rilevante dell'attuale percorso;
- l'attuale tratta che verrebbe deviata gode della limitazione della velocità a 50 km/h, mentre nella tratta in variante il limite salirebbe a 90 Km/h, con evidenti disagi acustici e situazioni di pericolo (a pochissimi metri da un asilo nido!);
- l'insieme delle opere previste sull'Alemagna porterà ad un drammatico aumento del traffico pesante commerciale (vedasi *supra*, primo paragrafo, alinea 2 sub b.);

devono essere rigettate integralmente le tesi accolte nella "Matrice di individuazione delle interferenze potenziali" (pag. 244, elaborato MSVE14D1718-T00IA00AMBRE02).

- 2) **Non si vede come un paese, la cui economia si basa prevalentemente sui flussi turistici, possa trarre benefici dalle indelebili ferite che verrebbero inferte ad un territorio che quei flussi turistici richiama.** Si veda al riguardo:
- la gigantesca rotatoria in direzione Cortina le cui appendici si affaccerebbero a pochi metri dal pendio sul lago di Mosigo, già leso dagli eventi del tornado "Vaia" del 29 ottobre ultimo scorso e risorsa

imprescindibile per il futuro turistico di San Vito per la quale andrebbero investite risorse dirette alla valorizzazione del luogo;

- la sopraelevata sulla passeggiata dal centro al Lago, prediletta da anziani e bambini per il suo dolce declivio e la splendida vista su Croda Marcora;
- la cicatrice d'asfalto sui prati (gli unici rimasti dopo l'irrefrenabile ondata edilizia) che contornano tutta la parte bassa del paese, protetti da vincoli speciali (prati stabili) di altissimo pregio naturalistico-ambientale e silvo-pastorale in quanto sono elementi rappresentativi ed identitari del paesaggio di questo territorio. La loro conservazione è considerata un elemento importante per il mantenimento di paesaggi di interesse storico-culturale e come zona di transizione e sicurezza degli abitati rispetto al rischio da incendi, avvicinamento di selvatici, mantenimento del microclima;
- il Cimitero, dove i cari estinti del paese riposeranno a due/tre metri dallo sfrecciare di auto e TIR;
- il peggioramento della salubrità dell'area sulla quale insiste un importante polo scolastico (asilo e asilo nido, scuola primaria di primo e secondo grado, liceo e centro estivo) dovuto al passaggio a pochi metri di una tangenziale a veloce scorrimento;
- il peggioramento della qualità dell'aria, dovuto allo spostamento del traffico di 200 metri più in basso combinato ai sempre più frequenti fenomeni di inversione termica;
- il peggioramento dell'inquinamento acustico, connesso all'aumento del traffico pesante;
- la rotatoria in direzione Venezia che "lambisce area perimetrata a pericolosità geologica media nel Piano Assetto Idrogeologico" (citazioni dalla Relazione Geologica della documentazione del progetto preliminare, pag. 11) che potrebbe creare una situazione a rischio come quella di Acquabona, laddove non era presente;
- il viadotto di by-pass di via Senes che pregiudica qualsiasi iniziativa di valorizzazione turistica e di conservazione della zona della ex filanda.

MANCANZA DI ANALISI DI SOLUZIONI ALTERNATIVE

Nel provvedimento della Commissione Tecnica del Ministero dell'Ambiente che assoggettava la Variante di San Vito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, si riteneva che non fosse stata presa in considerazione una soluzione alternativa. **Aspetto che continua ad essere ignorato nell'ampia documentazione disponibile.** Si tratta di un deficit grave, per due motivi:

- 1) **una soluzione alternativa per la viabilità ed il riordino del centro di San Vito esiste ed è stata elaborata dai commercianti del paese** (20 attività, circa 55 addetti fissi e 30 stagionali), e presentata a più riprese all'Amministrazione Comunale (l'ultima con rendering e tavole tecniche nel luglio 2018);
- 2) non è stata, pertanto, analizzata una **soluzione che lascia inalterato l'attuale assetto ambientale, pur essendo in grado di risolvere ingorghi e rallentamenti** senza sconvolgere il delicato equilibrio economico-ambientale di San Vito, senza consumare altro suolo, in tempi brevissimi (potrebbe essere realizzata, questa sì, in tempo per Cortina 2021) e a costi ridotti almeno ad un decimo.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Padova, li 22 marzo 2019

Il dichiarante

