

**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL
TERRITORIO E DEL MARE - DIREZIONE GENERALE LE
VALUTAZIONI E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI - DIVISIONE
II SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE**

A mezzo Pec:

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

OSSERVAZIONI

del **Condominio Crignes** in persona dell'Amministratore dott. Nicola Tormen, qui rappresentato ed assistito dagli avv.ti Alfredo Bianchini e Francesca Busetto con studio in Venezia-Mestre, via Torre Belfredo n. 125 (fax 041.2391332; Pec: alfredo.bianchini@venezia.pecavvocati.it; francesca.busetto@venezia.pecavvocati.it), giusta mandato in calce alle presente osservazioni

in merito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale con riferimento al progetto denominato "S.S. 51 "di Alemagna" - Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 - Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina e Piano di Utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017".

Premesso

- **che** in data 3 ottobre 2017 la società A.N.A.S. S.p.A. ha presentato l'istanza finalizzata alla verifica di assoggettabilità a V.I.A. del "Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021";

- **che** in data 25 ottobre 2017 il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha avviato la consultazione pubblica della verifica di assoggettabilità a V.I.A. del progetto denominato “S.S. 51 “di Alemagna” – Miglioramento della viabilità di accesso dell’abitato di Cortina”;

- **che** in data 7 dicembre 2017 il Condominio Crignes ha presentato le proprie osservazioni nell’ambito di tale;

- **che** in data 18 maggio 2018 il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha assoggettato a Valutazione di Impatto Ambientale la procedura “S.S. 51 “di Alemagna” – Miglioramento della viabilità di accesso dell’abitato di Cortina”;

- **che** in data 20 dicembre 2018 la società A.N.A.S. S.p.A. ha presentato l’istanza finalizzata alla Valutazione di Impatto Ambientale del progetto “S.S. 51 "di Alemagna" - Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 - Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina e Piano di Utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017”;

- **che** in data 28 gennaio 2019 il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha avviato la consultazione pubblica della Valutazione di Impatto Ambientale del summenzionato progetto;

premesse ancora

- **che** il tracciato dell’intervento viabilistico, che comprende uno svincolo con un imbocco per una futura galleria e un breve tratto di nuova sede stradale, fiancheggia il torrente Boite ed è

immediatamente a ridosso del Condominio Crignes, un importante e pregiata costruzione di oltre 50 unità immobiliari;

- **che** dalle notizie dei principali quotidiani locali e nazionali il Condominio Crignes ha appreso che vi sarebbe una rilevante modificazione del progetto originario oggetto di verifica di assoggettabilità a V.I.A. con spostamento del relativo tracciato;

- **che**, tuttavia, per l'ipotesi in cui la realizzanda viabilità riguardasse, in tutto o in parte, la progettazione preliminare già contenuta nel piano "S.S. 51 "di Alemagna" – Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina", sussiste un interesse individuale, diretto e concreto del Condominio a partecipare alla presente procedura;

- **che** il progetto:

A) presenta elementi di elevata pericolosità sotto il profilo geologico, idrogeologico ed ambientale;

B) espone le Amministrazioni coinvolte a gravi conseguenze di ordine risarcitorio e patrimoniale, rilevanti anche quali possibili ipotesi di danno erariale;

C) è connotato da plurime criticità procedurali che ne determinano l'illegittimità;

che i predetti elementi di pericolosità geologica, idrogeologica ed ambientale risultano illustrati nelle allegate Osservazioni presentate dal Condominio Crignes nell'ambito della Conferenza di Servizi decisoria *ex art. 14 L. 241/90* finalizzata alla valutazione degli interventi progettati da ANAS per l'esecuzione delle opere

connesse all'adeguamento della viabilità statale in Provincia di Belluno, per l'evento sportivo Cortina 2021, da intendersi in questa sede integralmente ritrascritte.

Considerato

- **che**, in ragione di quanto meglio esplicitato nelle allegate Osservazioni, il progettato intervento di viabilità è suscettibile di produrre significativi ed irreversibili effetti (diretti ed indiretti) sul sito di relativa localizzazione, anche con riferimento agli aspetti ambientali, geologici, idrogeologici e paesistici dello stesso, con particolare riferimento all'area in cui è localizzato il Condominio;

- **che** in ragione di quanto sopra appare necessario procedere alla valutazione delle conseguenze che l'intervento di progetto possa produrre sull'ambiente anche al fine di individuare i potenziali impatti ambientali negativi rilevanti derivanti dalla sua realizzazione e messa in esercizio (cfr. Consiglio di Stato, sez. VI, sent. n. 1541 del 19 marzo 2012);

Tutto ciò premesso e considerato, il Condominio Crignes rappresentato e assistito come in premessa, insiste affinché l'avviato procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale si **concluda negativamente** in quanto il progetto "S.S. 51 "di Alemagna" - Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 - Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina e Piano di Utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017" comporta

conseguenze negative irreversibili e non altrimenti mitigabili per il contesto ambientale in cui si inserisce e ciò per le ragioni illustrate nelle allegate osservazioni.

Venezia, 29 marzo 2019

Si allegano:

- Osservazioni presentate dal Condominio Crignes nell'ambito della Conferenza di Servizi decisoria ex art. 14 L. 241/90 finalizzata alla valutazione degli interventi progettati da ANAS per l'esecuzione delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale in Provincia di Belluno, per l'evento sportiva Cortina 2021.

avv. Francesca Busetto

avv. Alfredo Bianchini

Bianchini
Alfredo

Firmato digitalmente
da Bianchini Alfredo
Data: 2019.03.29
17:20:31 +01'00'

MANDATO

Io sottoscritto Nicola Tormen

, nella mia qualità di Amministratore *pro tempore* del Condominio "Crignes" sito in Cortina d'Ampezzo (Belluno), via Lungo Boite Dr. Maioni n. 35, delego gli avv.ti Alfredo Bianchini (cod. fisc. e Francesca Busetto

del Foro di Venezia a rappresentare e a difendere il Condominio stesso nella procedura di Valutazione di Impatto Ambientale "S.S. 51 "di Alemagna" - Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 - Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina e Piano di Utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017" conferendo loro anche disgiuntamente tutti i poteri inerenti al mandato, ivi compreso quello di sottoscrivere gli atti, transigere, conciliare e rinunciare agli atti ed all'azione, chiamare terzi in causa e sostituire altri a sé.

Dichiaro inoltre, ai sensi del Regolamento Europeo sulla protezione ed il Trattamento dei Dati Personali 2016/679 noto come "General Data Protection Regulation" (GDPR), di essere stato edotto che i dati personali richiesti ovvero raccolti presso terzi verranno utilizzati ai soli fini del presente incarico con espresso consenso al loro trattamento.

Eleggo domicilio presso lo studio degli avv.ti Alfredo Bianchini e Francesca Busetto in Venezia - Mestre, via Torre Belfredo 125.

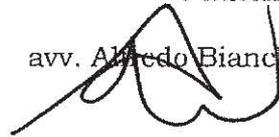
Quale numero di fax ed indirizzi pec per ricevere le comunicazioni si indicano i seguenti: fax 041. 2391332; pec francesca.busetto@venezia.pecavvocati.it, alfredo.bianchini@venezia.pecavvocati.it

Venezia, 26 marzo 2019

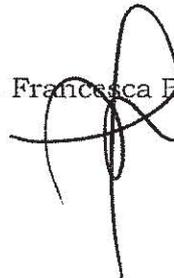
F.to
Nicola Tormen



è autentica
avv. Alfredo Bianchini



avv. Francesca Busetto



STUDIO DEGLI AVVOCATI
A. BIANCHINI - E. BUSETTO
A. MUNARI - G. COLI
30135 VENEZIA Piazzale Roma, 464
Tel. 041.2391311 - Fax 041.2391332

Spettabile
Conferenza dei Servizi
per l'apposizione del vincolo preordinato
all'esproprio - SS 51 "Alemagna"
presso ANAS S.p.A.
Coordinamento Territoriale Nord Est
via Millosevich n. 49
30173 **Venezia Mestre**
A mani

Ingegnere Gianni Vittorio Armani
Presidente Amministratore Delegato di Anas s.p.a.
Commissario Straordinario 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
ANAS S.p.A.
via Monzambano n. 10 - 00185 **Roma**
g.armani@stradeanas.it

Spettabile
ANAS S.p.A.
Coordinamento Territoriale Nord Est
via Millosevich n. 49
30173 **Venezia Mestre**
PEC anas.veneto@postacert.stradeanas.it

Spettabile
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e
Paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e
le Province di Belluno, Padova e Treviso
via Aquileia n. 7
35139 **Padova**
PEC mbac-sabap-ve-met@mailcert.beniculturali.it

Spettabile
Ministero Ambiente e Tutela del Territorio e del
Mare
viale Cristoforo Colombo n. 44
00147 **Roma**
PEC MATTM@pec.minambiente.it

Spettabile
Autorità di Bacino dei Fiumi dell'Alto Adriatico
Cannaregio 4314
30123 **Venezia**
PEC adbve.segreteria@legalmail.it

Spettabile
Parco Naturale delle Dolomiti d'Ampezzo
Via Mons. P. Frenademez n. 1
32043 **Cortina d'Ampezzo**
PEC info@pec.regole.it

Spett.le
Comune Cortina d'Ampezzo
Corso Italia n. 33
32043 **Cortina d'Ampezzo** (BL)
cortina@pec.comunecortinadampezzo.it

Spettabile
ANAS S.p.A.
via Monzambano n. 10
00185 **Roma**
PEC anas@postacert.stradeanas.it

Spettabile
Provincia Belluno
via S. Andrea n. 5 - 32100 **Belluno** (BL)
PEC provincia.belluno@pecveneto.it

Spettabile
Regione Veneto
Palazzo Balbi - Dorsoduro n. 3901-
30123 **Venezia**
PEC protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Spettabile
Ministero Beni e Attività Culturali e Turismo
via del Collegio Romano n. 27
00186 **Roma**
PEC mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it

Spettabile
Ministero Infrastrutture e Trasporti
Piazzale Porta Pia n. 1
00198 **Roma**
Delegato del Ministero c/o la Conferenza dei servizi

Spettabile
Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento,
Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione
Cannaregio 4314
30123 **Venezia**
PEC adbve.segreteria@legalmail.it

Spettabile
Regole d'Ampezzo
Via Mons. P. Frenademez n. 1
32043 **Cortina d'Ampezzo**
PEC info@pec.regole.it

Osservazioni

del Condominio Crignes in persona dell'Amministratore dott. Nicola Tormen, qui rappresentato dagli avv. ti Alfredo Bianchini e Francesca Busetto, in merito alla deliberazione Comunale del Comune di Cortina n. 23 del 4 settembre 2017 di approvazione del primo stralcio di viabilità denominato *"Interconnessione con la viabilità Comunale - tratto La Riva - Lungoboite dott. Maioni"*.

** * **

Premessa: la deliberazione Comunale n. 23 del 4 settembre 2017 di approvazione del primo stralcio di viabilità denominato *"Interconnessione con la viabilità Comunale - tratto La Riva - Lungoboite dott. Maioni"*.

Il Comune di Cortina d'Ampezzo, in vista della Conferenza di Servizi decisoria ex art. 14 legge 241 /1990, convocata il 20 settembre 2017 per la valutazione dei diversi interventi progettati da ANAS per l'esecuzione delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale in Provincia di Belluno, per l'evento sportivo Cortina 2012, ha indetto seduta Consiliare per il giorno 4 settembre 2017.

In tale seduta il Consiglio ha approvato una deliberazione (n. 23/17) con cui, dato conto della esistenza di diverse ipotesi

progettuali in tema di viabilità (e, in particolare, di un intervento denominato "di attraversamento dell'abitato di Zuel" e di un ulteriore intervento c.d. "di interconnessione con la viabilità comunale di Cortina" suddiviso in due stralci: un primo stralcio (SUD), relativo al tratto La Riva - Lungoboite - dott. Maioni, un secondo stralcio (NORD) relativo al tratto dal Lungoboite alla loc. Maion Nord) e della necessità di definire una priorità di intervento fra le stesse (stante l'impossibilità del finanziamento contemporaneo dei due interventi) ha così statuito:

"d e l i b e r a

- 1) di dare atto di quanto in premessa;*
- 2) di esprimere le motivazioni indicate in premessa, la volontà di dare precedenza ed immediata attuazione al primo stralcio di viabilità denominato "Interconnessione con la viabilità comunale - tratto La Riva - Lungoboite dott. Maioni";*
- 3) di dare mandato al consigliere delegato all'Urbanistica/Edilizia Privata, supportato dagli uffici preposti, di perfezionare le indicazioni o prescrizioni tecnico progettuali relative al primo stralcio".*

L'intervento opzionato dal Comune con tale deliberazione riguarda un progetto elaborato da ANAS che rispecchia lo Studio di fattibilità che la stessa Amministrazione Comunale aveva commissionato ed approvato nel 2010 a corredo del PAT (peraltro successivamente non approvato dalla Provincia) e, all'origine, denominato "Circonvallazione breve".

Il tracciato dell'intervento viabilistico, che comprende uno svincolo con un imbocco per una futura galleria naturale e un breve tratto di nuova sede stradale, fiancheggia il torrente Boite ed è immediatamente a ridosso del Condominio Crignes, un importante e pregiata costruzione di oltre 50 unità immobiliari.

La citata deliberazione del Consiglio Comunale del 4 settembre ha per oggetto, testualmente, "*Interventi di adeguamento della viabilità statale in Comune di Cortina d'Ampezzo, in previsione dell'evento sportivo denominato <<Cortina 2012>> - Espressione del parere del Consiglio Comunale*".

Tale oggetto sorprende per ciò che non dice e, cioè, che gli interventi programmati sono di quelli che possono trasformare e sconvolgere il tessuto urbanistico e sociale del paese, mutandone radicalmente i connotati.

L'oggetto suggerisce l'idea di una semplice correzione (adeguamento) della viabilità statale mentre in realtà il complessivo intervento, cui quella viabilità statale è a servizio, incide significativamente sul complessivo assetto del territorio comunale.

Stupisce che la questione sia stata "sbrigata" in una rapida seduta del Consiglio Comunale nella quale, con sintetici interventi dei Consiglieri Comunali presenti (9), si è dato un ampio mandato al Consigliere Delegato a partecipare alla Conferenza di Servizi prevista per il 20 settembre 2017 di approvazione del progetto ANAS rispetto al quale la delibera si limita a dire "*Considerato che il*

progetto generale elaborato dall'ANAS rispecchia lo Studio di fattibilità che l'Amministrazione Comunale ha commissionato ed approvato nel 2010 a corredo del PAT successivamente non approvato dalla Provincia, detto Studio, denominato <<Circonvallazione breve>> è stato approvato con delibera di indirizzo del Consiglio Comunale n. 91 del 20 ottobre 2010, progetto a suo tempo inoltrato al Ministero delle Infrastrutture, al CIPE e all'ANAS per l'eventuale attuazione con risorse finanziarie statali>>.

La deliberazione comunale stupisce non soltanto per lo sbrigativo richiamo al precedente e lontano Studio di Fattibilità, ma anche perchè è mancata una qualsiasi -e pur imprescindibile e necessaria- valutazione che quello Studio era ormai datato, ma soprattutto che non era stato approvato dalla Provincia (che aveva disatteso il PAT che lo ricomprendeva), e che non aveva avuto nessun riscontro e approvazione dai Ministeri e dalle Amministrazioni Centrali che lo avevano esaminato.

Questi rilievi evidenziano, dunque, la totale superficialità con cui il Comune ha "dato il via" ad una operazione, datata, già disapprovata. Ma sta di fatto che, come subito si vedrà, la **superficialità** è la sigla di tutta l'operazione in quanto non sono stati minimamente esaminati e tanto meno valutati gli imponenti **rischi** sotto il profilo del dissesto idrogeologico, geologico, ambientale oltre che gli **impatti** di danno patrimoniale ed erariale.

Ed, infatti, il progetto del primo stralcio di viabilità predisposto dall'ANAS ed avallato dal Comune:

A) presenta elementi di elevata pericolosità sotto il profilo geologico, idrogeologico ed ambientale;

B) espone le Amministrazioni coinvolte a gravi conseguenze di ordine risarcitorio e patrimoniale, rilevanti anche quali possibili ipotesi di danno erariale;

C) è connotato da plurime criticità procedurali che ne determinano l'illegittimità.

Le indagini sul progetto.

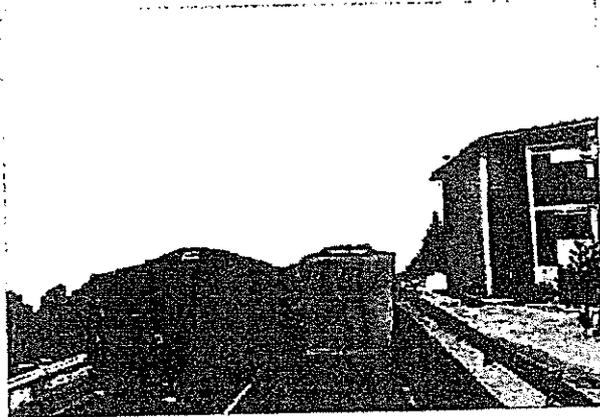
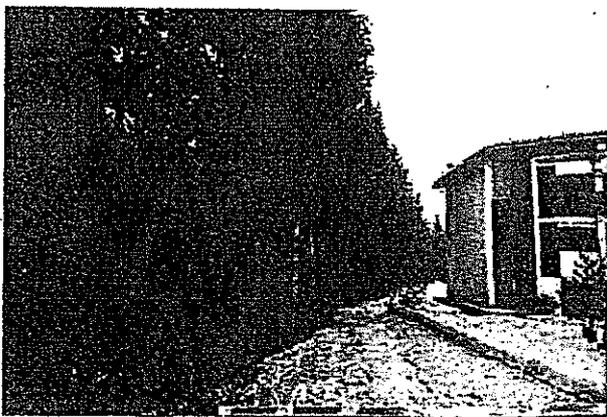
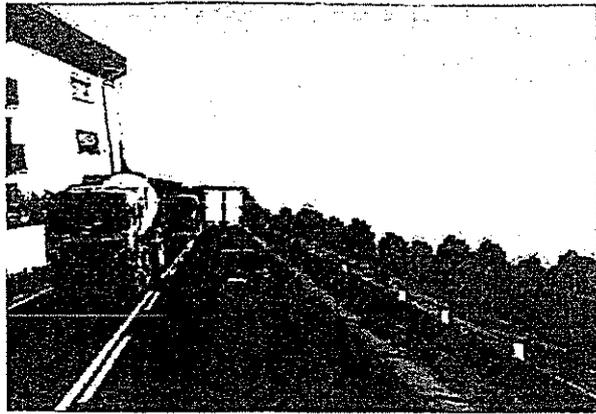
Il Condominio Crignes (come si è detto, un pregiato complesso di oltre 50 appartamenti con annesso ristorante, immerso nel verde) è sfiorato dal tracciato stradale relativo al c.d. primo stralcio come progettato da ANAS: infatti fra le opere previste rientra la bretella in Destra Boite, che lo lambisce a distanza di pochi metri.

Vista dello stato attuale del Condominio



Vista del Condominio con la nuova strada





Il Condominio ha, pertanto, ritenuto opportuno, anzi necessario, svolgere alcune analisi ed approfondimenti sia sulla situazione progettuale, sia sulle condizioni delle aree su cui dovrebbero insistere le opere progettate, incaricando due tecnici molto qualificati e competenti (di cui si riportano integralmente le relazioni) che hanno evidenziato plurime criticità e carenze del progetto.

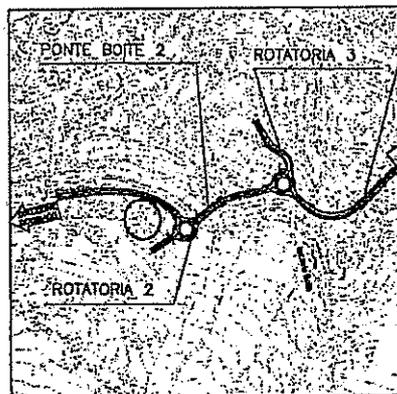
Spett.le

Amministratore Condominio "Crignes"
Cortina d'Ampezzo (BL)

Oggetto: ANAS – SS n°51 Piano Straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021
Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina
Progetto definitivo
Relazione tecnica sugli aspetti geologici e geotecnici connessi al progetto

L'amministrazione del Condominio "Crignes" mi ha richiesto un parere tecnico in merito al progetto definitivo in oggetto della nuova viabilità che interessa direttamente il Condominio stesso, progetto che sarà sottoposto all'esame della Conferenza dei Servizi indetta da ANAS per il giorno 20 settembre prossimo.

Il parere riguarda in particolare la nuova viabilità prevista nel progetto in destra del Boite lungo via Lungoboite che compende uno svincolo con un imbocco per una futura galleria naturale e un breve tratto di nuova sede stradale immediatamente a ridosso del Condominio "Crignes".



La preoccupazione dei condomini è giustificata da una proposta di progetto carente dal punto di vista tecnico e che interessa un'area, da sempre nota, particolarmente delicata dal punto di vista del rischio idrogeologico, area che insiste al piede del versante che scende dalla Tofana di mezzo sino al Boite.

Preoccupazione giustificata anche dai recenti gravi dissesti e movimenti di versante che hanno interessato la conca ampezzana e in particolare dell'evento più recente che ha coinvolto l'abitato di Alverà.

Via Vigonovese, 115 35127 Padova
T 049 8705204/853 F 049 7628139
info@colleselli.geotecnica.it
www.colleselli.geotecnica.it

Sistema
di gestione
della qualità
certificato

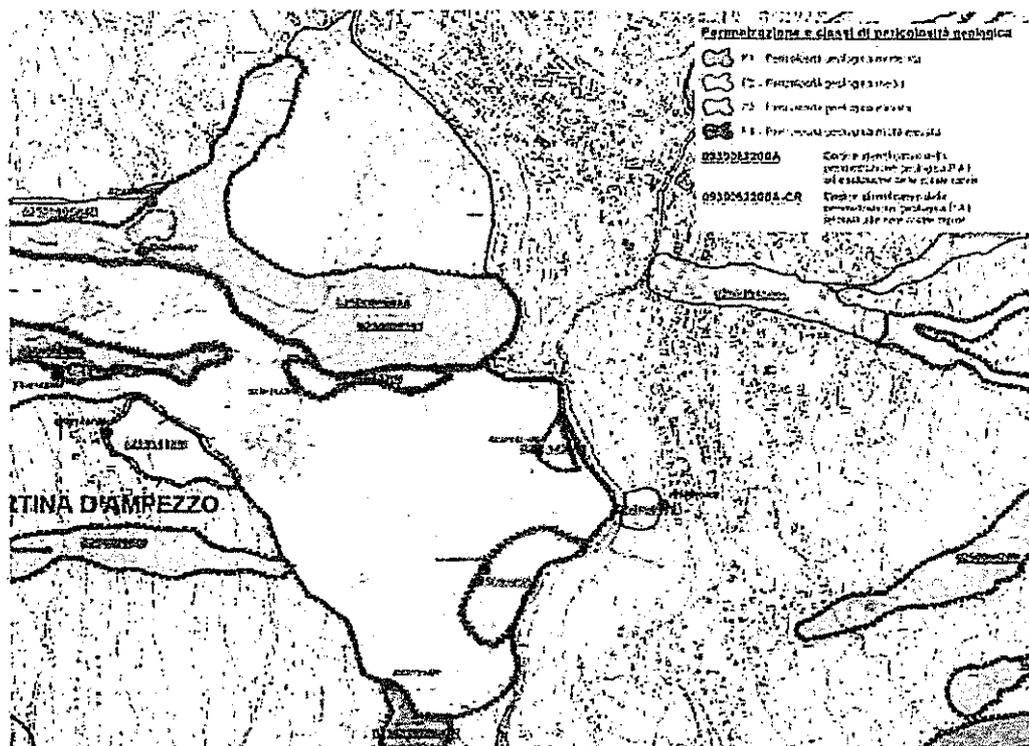


La documentazione di progetto fornita da ANAS al Comune di Cortina comprende tra le varie relazioni quelle geologica e idrogeologica e geotecnica, sul contenuto delle quali è necessario svolgere alcune osservazioni critiche.

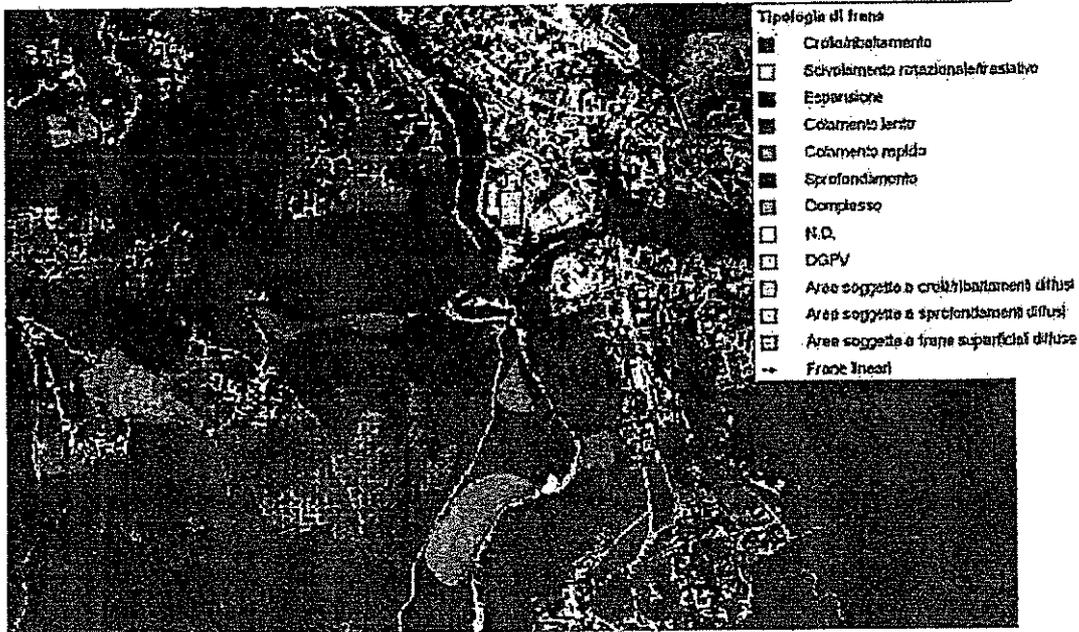
Nel tratto di interesse, in destra Boite, anche la documentazione di progetto, che riguarda piante e sezioni della nuova viabilità, risulta del tutto carente.

Nelle suddette relazioni gli aspetti progettuali legati alla pericolosità geologica e rischio frane sono trattati in maniera del tutto superficiale nonostante si faccia riferimento alle condizioni geomorfologiche e di stabilità dei versanti dell'Autorità di Bacino (PAI) e dell'Inventario dell'ISPRa dei fenomeni franosi italiani.

L'area interessata dalla nuova viabilità si colloca tra due aree a pericolosità geologica media ed elevata e al piede di un corpo di grande frana di colata lenta: non viene sollevata nel progetto alcuna problematica particolare legata alla stabilità delle nuove opere in progetto.



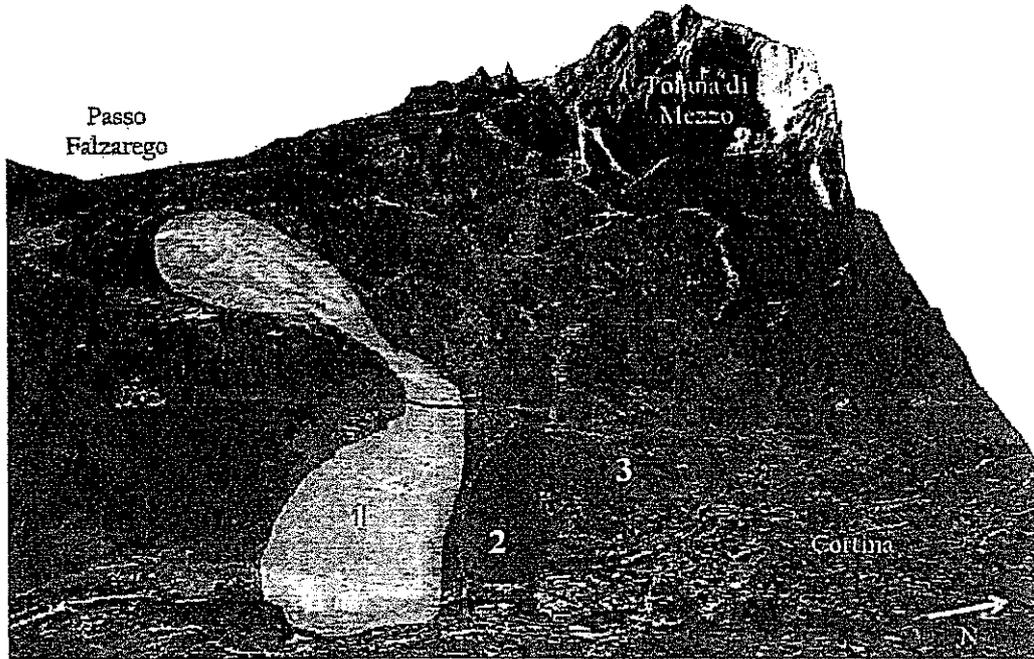
Estratto della Carta della pericolosità geologica del PAI



Estratto della mappatura IFFI

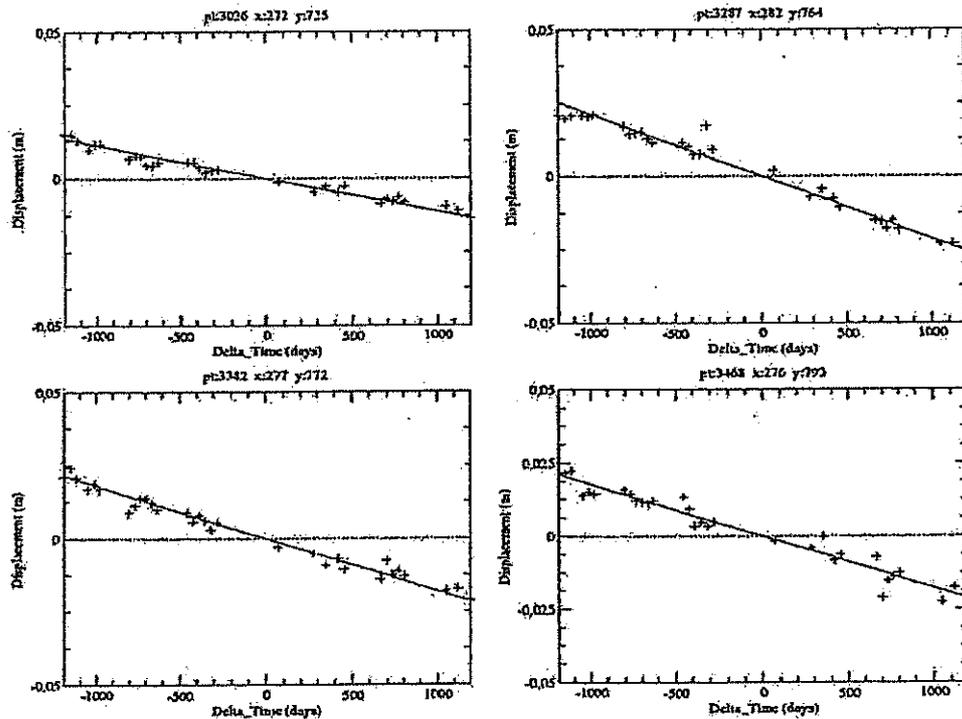
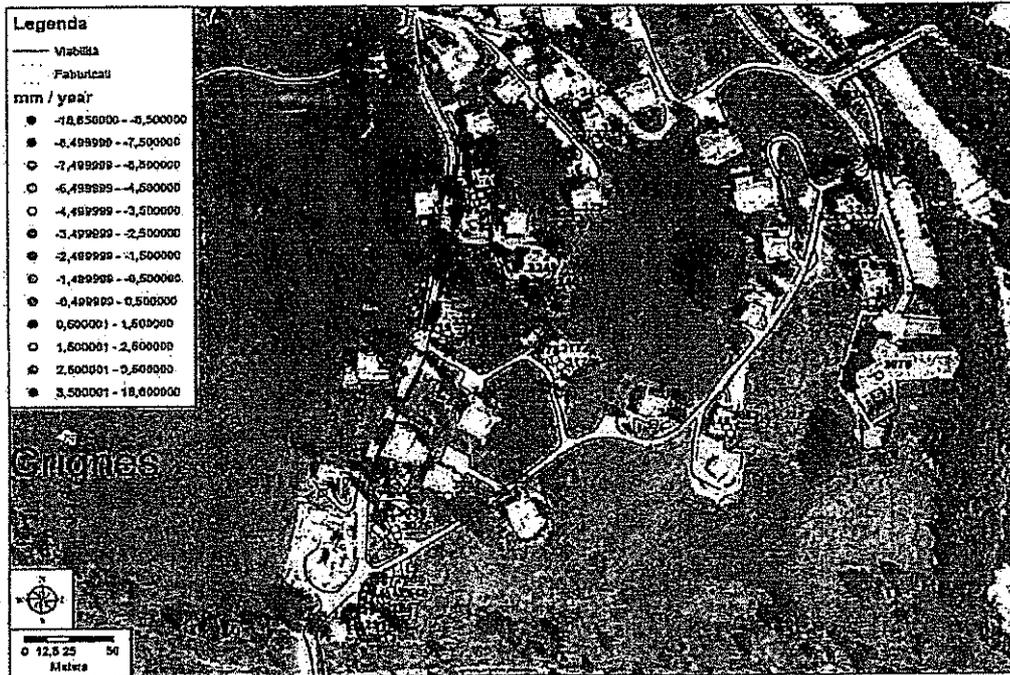
Le relazioni del progetto definitivo inoltre ignorano la pericolosità idrogeologica e dal rischio frane ben evidenziati dallo Studio, commissionato dal Comune di Cortina d'Ampezzo al Consiglio Nazionale delle Ricerche - Istituto di ricerca per la protezione idrogeologica - Unità di Padova, "Studio dei movimenti franosi in prossimità degli abitati di Laacedel, Val e Mortisa in Cortina d'Ampezzo".

La complessità del problema idrogeologico e del rischio frane merita certamente una attenzione ben maggiore di quella dedicata dal progetto, in un contesto in cui anche lievi modifiche della morfologia e del regime delle falde possono comportare cedimenti, dissesti e movimenti di versante.



Schema rappresentante i tre settori in cui il complesso franoso è stato suddiviso, con numerazione per ciascuna colata

Detto Studio del Consiglio Nazionale delle Ricerche è correlato da misure topografiche, inclinometriche e piezometriche nell'arco di oltre 10 anni; che evidenziano movimenti profondi del versante ancora in atto.



Analisi PS nell'abitato di Crignes. La pendenza della linea rossa, che interpola l'andamento lineare della deformazione di 4 PS campione, fornisce la stima della velocità di deformazione lungo la linea di vista del sensore.

La previsione poi di realizzare una galleria naturale in un imbocco fa parte del nuovo progetto di viabilità, costituisce un grave ulteriore pericolo di frane e di alterazione del delicato equilibrio idrogeologico.

A questo proposito vale ricordare quanto previsto dalle Nuove Norme Tecniche (NTC 2008) in merito ai criteri di progetto da adottare *"6.4.1 CRITERI GENERALI DI PROGETTO [...] Nel caso di opere situate su pendii o in prossimità di pendii naturali o artificiali deve essere verificata anche la stabilità globale del pendio in assenza e in presenza dell'opera e di eventuali scavi, riporti o interventi di altra natura, necessari alla sua realizzazione."*[..].

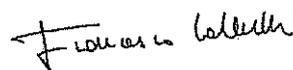
Le relazioni del progetto non riportano alcuna verifica di stabilità dei versanti a seguito della esecuzione delle nuove opere di sostegno e fondazione a supporto della nuova viabilità.

Il progetto presentato della nuova viabilità in destra Boite in adiacenza e a ridosso del Condominio "Crignes" non ha quindi nessun requisito per essere definito "definitivo".

Questa mia nota tecnica, nell'interesse del Condominio "Crignes", al fine di evidenziare come il progetto della nuova viabilità in destra del Boite debba essere criticamente rivisto, anche nella ottica di alternative possibili.

Padova, 15 settembre 2017

Prof. Ing. Francesco Colleselli



Prot. n. 205

Venezia, li 6 settembre 2017

Spett.le Comune di Cortina d'Ampezzo
Corso Italia n. 33
32043, Cortina d'Ampezzo (BL)
alla c.a. del Consigliere Comunale
Arch. Benedetto Gaffarini
email: cortina@pec.comunecortinadampezzo.it

Spett.le ANAS
Area Compartimentale Veneto
Via E. Millosevich, 49
30173 Venezia Mestre
email: anas.veneto@postacert.stradeanas.it

p.c.
Spett.le Fondazione Cortina 2021
Via Marangoi 1
32043 Cortina d'Ampezzo (BL)
email: info@cortina2021.it

Nota via pec

Oggetto: Anas, S.S.51 "di Alemagna". Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021. Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina.
Progetto definitivo
Prime osservazioni al Progetto per conto del Condominio Crignes.

Come noto, l'intervento in titolo è stato sviluppato a livello di progetto definitivo da parte di Anas e prevede una serie di interventi per superare specifiche criticità puntuali (i "tappi" di Zuel e della Chiesa della Difesa) e per modificare parte della viabilità comunale di scorrimento. Fra le opere previste rientra la bretella in destra Boite, che dovrebbe lambire, a distanza di pochi metri, il condominio *Crignes*, una struttura oggi immersa nel verde a due passi dal centro.

Proprio la tangenza fra la nuova viabilità e il suindicato stabile ha destato forte preoccupazione nei proprietari dell'immobile (ben 51 appartamenti), che ha quindi dato mandato allo scrivente, in quanto condomino, di effettuare una prima analisi del progetto, in attesa di attivare ogni successiva e possibile azione a tutela della proprietà.



Venezia Marghera, Via della pila 27, 30175, tel. +39041 5384773 - fax +39041 5384772
Bucaresti, Boulevardul Octavian Goga 2 Mezonin 1, 030982, tel. +40755416092
e-mail segreteria@studiorinaldo.com - e-mail pec studiorinaldo@pec.it - c.f.p.iva 03924240272

Tale analisi (basata sugli elaborati disponibili, 30 in tutto) ha dato un esito purtroppo sorprendente, per l'evidente approssimazione con cui è stato sviluppato il progetto.

Da subito si possono porre le osservazioni di seguito riportate, che anticipano l'eventuale relativo approfondimento con specifiche successive perizie.

E' stato analizzato, ovviamente, solo il tratto di nuova viabilità di diretto interesse per le proprietà dei condomini, previsto fra le scuole e il ponte attuale di Crignes sul Boite.

In particolare:

- non è chiaro perché vengano ignorate le criticità geologiche dell'area: si è scelto di collocare la spalla destra del nuovo viadotto sul Boite (di prima categoria con luce 60 m), in un'area definita dal PAI a rischio geologico medio, risultando tale ubicazione, inoltre, pressoché adiacente alla frana classificata a rischio geologico elevato.

Le relazioni geologica e geotecnica appaiono particolarmente carenti, mancando totalmente:

1. una qualunque verifica di stabilità dei pendii su cui l'opera andrà a insistere
2. una modellazione della falda freatica, il cui effettivo andamento è decisivo per poter valutare la stabilità di un versante con movimenti franosi diffusi,

Essendo la sezione della nuova strada parte in scavo e parte in rilevato, la mancata conoscenza di tali risultati pone, in una zona a rischio geologico medio, un'alea di dubbio sull'effettiva stabilità dei terreni interessati dalla nuova opera;

- non è evidenziato, dalla lettura degli elaborati progettuali, quali siano le opere di sostegno a garanzia della stabilità del fabbricato, tenuto conto che la livelletta stradale, nel punto di tangenza con lo stesso, verrebbe ad avere una quota di scorrimento pari a circa 6 m al di sotto dell'attuale livello del terreno.

In particolare manca una verifica di stabilità globale della scarpata della sponda destra del Boite, in corrispondenza del condominio, che tenga conto de:

1. il minor peso del terreno presente,
2. l'appesantimento indotto dalle strutture e dei carichi stradali,
3. la circolazione delle acque di falda,
4. i carichi trasmessi al terreno dal fabbricato,
5. l'eliminazione dell'azione stabilizzante delle radici degli alberi.

Anche in questo caso, la mancata conoscenza dei risultati di una tale verifica rende oggettivamente impossibile valutare la fattibilità dell'opera proposta.

Appare quindi pienamente legittima la preoccupazione, che con tali interventi si possano arrecare gravi danni all'immobile in fase di costruzione, a prescindere dai prevedibili problemi delle vibrazioni indotte dal traffico in fase di esercizio, sul fabbricato a pochi metri di distanza.

A questo va aggiunto che la nuova viabilità andrebbe ad intercettare tutti gli scarichi del condominio, fossa inclusa, senza che ne sia fatto cenno alcuno.

- 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 inviluppa, con pochi metri di distanza, uno stabile con oltre 50 appartamenti, in un'area verde di grande pregio ambientale,

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.

L'ultimo aspetto che si vuole evidenziare è quello viabilistico, qui di difficile valutazione perché è assente fra i documenti di progetto il Piano del Traffico. In ogni modo il piano generale 2010 di Anas prevedeva, a ridosso del condominio Crignes, l'imbocco di una nuova galleria di collegamento con la SS 51 in direzione Dobbiaco, di lunghezza oltre 1800 m.

Sotto un aspetto viabilistico, a prescindere dalle problematiche geologiche, tale configurazione aveva evidentemente un senso, ma la mancata realizzazione della galleria per motivi economici rende totalmente inutile la gigantesca rotonda.

Lo stesso baffo di raccordo, a ridosso del condominio, può essere pensato in modo meno invasivo in attesa della futura sistemazione, meglio se in sinistra idraulica magari rifacendo il ponte Crignes che, alla vista, appare in condizioni statiche davvero precarie.

Ci si chiede se abbia un senso realizzare opere, che avranno la propria valenza solo a configurazione ultimata, sapendo benissimo che questo finanziamento è stato assentito solo in vista dei prossimi mondiali di sci e che il tempo del relativo completamento può essere stimato in decenni.

Non è chiaro infine a cosa si riferisca l'indicazione "per Dobbiaco" al termine della viabilità di progetto contenuta nelle tavole grafiche: forse il tracciato Ponte Corona - Stadio Olimpico del Ghiaccio - Via del Castello è considerato una via di fuga del traffico?

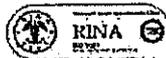
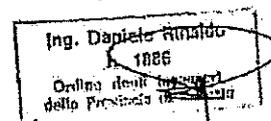
Da quanto sopra riportato, si ritiene che emerga con chiarezza come la preoccupazione dei condòmini di Crignes sia fondata, non solo per la prevedibile e pesante penalizzazione del valore delle rispettive proprietà, ma anche per il timore che non venga fatto un buon uso del denaro pubblico, in un momento che richiede la massima attenzione da parte di tutti, per non sprecare le pubbliche risorse finalmente disponibili.

È con soddisfazione quindi, che si è preso atto dell'intenzione dell'Amministrazione Comunale di Cortina, di cercare una soluzione alternativa al progetto di sistemazione della viabilità proposto da Anas, per quanto attiene la porzione in destra Boite, affidando l'incarico a un professionista di chiara fama nazionale.

Si rimane a disposizione per ogni eventuale necessario chiarimento.

Distinti saluti.

ing. Daniele Rinaldo



Venezia Marghera, Via della pila 27, 30175, tel. +39041 5384773 - fax +39041 5384772
Bucaresti, Bulevardul Octavian Goga 2 Mezzanin 3, 030982, tel. +40755414092
e-mail segreteria@studiorinaldo.com - e-mail studiorinaldosrl@pec.it - c.f.p.iva 03924240272

** * **

A) elevata pericolosità sotto il profilo geologico, idrogeologico ed ambientale.

Come ben si vede le criticità sotto l'aspetto geologico, idrogeologico, geotecnico, ambientale, viabilistico e patrimoniale nonché le carenze non solo progettuali, ma anche delle analisi relative ai predetti profili, che corredano il progetto ANAS-Comune, emergono oggettivamente nelle persuasive e documentate relazioni sopra riportate.

Si ritiene che la Conferenza di Servizi non possa assolutamente ignorare che l'area interessata dalla nuova viabilità si colloca proprio fra le zone a **pericolosità geologica** medio elevata nè tanto meno ignorare la complessiva **pericolosità idrogeologica e del rischio frane** (a suo tempo evidenziate nello studio del CNR - Istituto di Ricerca per la protezione Idrogeologica - Unità di Padova) dal momento che le Relazioni geologica, idrogeologica e geotecnica alleagte al progetto ANAS non risolvono, come chiarito nelle Relazioni Colleselli e Rinaldo, le problematiche legate alla stabilità delle nuove opere in progetto.

Con riferimento a tale profilo la Conferenza di Servizi non potrà non prendere atto che le relazioni geologica e geotecnica a corredo del progetto ANAS appaiono particolarmente carenti mancando totalmente:

- una qualunque verifica di stabilità dei **pendii** su cui le opere andranno ad insistere;

- una modellazione della **falda freatica** il cui effettivo andamento è decisivo per poter valutare la stabilità di un versante (come quello che viene in considerazione nel nostro caso) con movimenti franosi diffusi;
- un ponderato studio sulla effettiva **stabilità** dei terreni (situati in una zona a rischio geologico) interessati dalla nuova opera.

Nè potrà ignorare la Conferenza di Servizi l'assoluta **carenza di una verifica di stabilità globale** della scarpata della sponda destra del Boite, in corrispondenza del Condomino, che tenga conto, come puntualmente illustrato nella relazione dell'ing. Rinaldo:

- del minor peso del terreno presente;
- dell'appesantimento indotto dalle strutture e dei carichi stradali;
- della circolazione delle acque di falda,
- dei carichi trasmessi al terreno dal fabbricato,
- dalla eliminazione dell'azione stabilizzante delle radici degli alberi.

Neppure la Conferenza di Servizi potrà ignorare che le scarse analisi del progetto sull'impatto ambientale addirittura evidenziano un **tracciato diverso** da quello di progetto, venendo ignorato totalmente il tratto a ridosso dal Condominio Crignes!!

A questa clamorosa e paradossale omissione si aggiunge (e la Conferenza di Servizi non potrà ignorare queste ulteriori e gravi carenze):

- che le analisi non effettuano neppure un censimento delle **centinaia di alberi** che verrebbero abbattuti nella fascia di rispetto del Boite.

- che 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;

- che non è presente nel progetto la documentazione di un qualsivoglia "**piano del traffico**";

- che, sempre sotto il **profilo viabilistico**, si rileva la previsione di una gigantesca rotonda in prossimità del Condominio Crignes che non risulta giustificata dalla filosofia complessiva del progetto, tanto più che non sembrerebbe più previsto nel progetto l'imbocco di una nuova galleria di collegamento con la SS51 in direzione Dobbiaco, di lunghezza di oltre 1800 m.

** * **

B) Conseguenze di ordine risarcitorio e patrimoniale e di responsabilità erariale.

Nella Relazione dell'ing. Rinaldo, oltre alle considerazioni di carattere generale sulle criticità e le pericolosità del realizzando progetto si sottolinea che negli elaborati relativi all'intervento ANAS non vengono assolutamente evidenziate quali siano le **opere di**

sostegno a garanzia della stabilità del Condominio Crignes, tenuto conto che la *livelletta* stradale, nel punto di tangenza con lo stesso, verrebbe ad avere una quota di scorrimento pari a circa 6 metri al disotto dell'attuale livello del terreno.

Nella stessa Relazione (e lo si è rappresentato sub A) si è detto che nel progetto ANAS manca la **verifica di stabilità globale della scarpata** della sponda destra del Boite in corrispondenza del Condominio: donde la probabilità (e la conseguente preoccupazione) dei Condomini che si possano verificare **gravi danni all'immobile nella fase di costruzione**, anche a non considerare -ma va considerato- che la strada in esercizio provocherà ulteriori pregiudizi e problematiche varie per le **vibrazioni** indotte dal traffico e per i relativi fenomeni di **immissioni** moleste, a pochissimi metri di distanza dal Condominio.

Di più.

Manca ogni valutazione "*all'inverso*" sugli **scarichi del Condominio**, fossa inclusa, che andrebbero ad intercettare, data l'assoluta vicinanza, la stessa viabilità.

L'allegata perizia di Stima dell'arch. Matteo Apollonio così descrive, nelle prime pagine, il Condominio:

"Il fabbricato si trova a Cortina d'Ampezzo in località Crignes N. 35, a ridosso del ponte Crignes che attraversa a nord il torrente Boite, manufatto che collega veicolarmente le due parti orografiche del

torrente Boite; come si può vedere dalla documentazione cartografica allegata, il torrente Boite lambisce il fronte est del fabbricato.

Il manufatto è edificato in un posizione strategica del Comune di Cortina d'Ampezzo, in quanto si trova in un area abbastanza centrale, con facilità e rapidità di accesso pedonale al centro storico; è situato vicino al polo scolastico/sportivo del Comune e si affaccia verso nord su un'area pubblica adibita a parcheggi, forse la più grande e capiente del centro storico.

Verso sud e sud-ovest, edificio si apre verso la valle ampezzana in una zona a verde molto bella e caratteristica, con scorci panoramici di una bellezza mozzafiato, area incorniciata da alcune montagne dolomitiche di pregio, come la Croda del Lago e il Becco di Mezzodi.

Il fabbricato si trova in un'area mista, poco urbanizzata, comunque apprezzabile sotto il profilo paesaggistico, posto sul cono ottico di visuale verso la valle del Boite e il Torrente Boite attiguo.

Il terreno su cui insiste l'edificio, ha un andamento principalmente regolare abbastanza pianeggiante, con esposizione nord-sud, ricoperto a verde; si presume che l'edificio sia in muratura intonacata, con copertura in legno e manto di finitura in lamiera.

L'edificio è dotato di un ristorante interno, aperto al pubblico, che si sviluppa al piano interrato con vani accessori e di servizio mentre al piano terra trovano posto le capienti sale con il piano bar.

Dal punto di vista della fruibilità interna degli spazi, il manufatto è dotato di due ascensori che servono tutti i piani del residence e da

una scala interna molto ampia e comoda; le scale di sicurezza, si trovano esternamente sul lato ovest del fabbricato.

Al piano interrato, il manufatto è dotato di due grandi e capienti autorimesse attrezzate, con posti auto liberi e altri chiusi in appositi box auto; l'accesso al garage avviene attraverso una rampa posta sul lato nord ingresso fabbricato, poco ripida e sufficientemente ampia; al piano interrato vi sono delle zone adibite al fitness, a sauna con bagno turco, spazi con destinazione d'uso a lavanderia, gradi rispostigli, servizi wc con docce e una serie di cantine in batteria a servizio delle unità abitative che costituiscono il residence.

Al piano terra vi sono le prime unità abitative, con terrazzo e corte esterna a verde verso sud di pertinenza.

Al piano primo vi sono altre unità abitative, con terrazzi lignei che si affacciano verso sud.

Al piano secondo le unità abitative sono tutte dotate di soppalco al piano superiore (piano terzo) al quale vi si accede attraverso delle scale interne; anche queste unità sono dotate di terrazzi lignei esterni su tutto il perimetro del fabbricato. L'areazione e l'illuminazione dei soppalchi sono garantite da una serie di finestre velux a tetto.

Al piano terzo vi sono quattro unità abitative che si sviluppano sul lato nord-ovest dell'edificio; sono anch'esse dotate di terrazzi esterni.

Al piano quarto vi sono altre tre unità abitative sprovviste di terrazzi esterni."

*** * ***

Nella perizia Apollonio, attraverso una accurata analisi tecnica (immobiliare e di mercato) si stima in **38 milioni di euro** circa il valore complessivo del Condominio e si puntualizza che la realizzazione della strada di circonvallazione interna in vista dei futuri mondiali di sci 2021 deprezzerà il valore dell'immobile in un *range* compreso tra il 30 ed il 35%, data la vicinanza al fabbricato del nuovo percorso stradale.

Dunque il **danno patrimoniale** risulterà ricompreso in un valore oscillante fra gli **11.500.000,00 e 13.400.000,00 euro**.

Pertanto, se si realizzasse il progetto ANAS, l'Amministrazione, gli Enti preposti ed i soggetti responsabili si troverebbero a dover risarcire (ciascuno per quanto di competenza e di ragione) il Condominio e i proprietari danneggiati.

Infatti, anche recentemente, le Sezioni Unite della Cassazione con sentenza 7 settembre 2016 n. 17673, nel decidere una questione di giurisdizione tra il Giudice Ordinario ed il Giudice Amministrativo, hanno stabilito che *"sussiste la giurisdizione del Giudice Ordinario nell'ipotesi in cui la P.A. nell'esecuzione di un'opera pubblica non abbia evitato la produzione di danni alla vita, alla incolumità o all'integrità del patrimonio dei cittadini, a seguito dell'inosservanza dei canoni di imperizia o negligenza o imprudenza nonché delle norme in materia di esecuzione di opere pubbliche (Nel caso di specie è stata ritenuta sussistere la giurisdizione del G.O. poiché la P.A. nell'esecuzione di un'opera pubblica ha provocato danni all'immobile di alcuni cittadini)."*

Tale decisione delle Sezioni Unite si ispira (come si legge nella motivazione della citata sentenza) al principio assolutamente consolidato che ".....fermo il potere della P.A. di apprezzare liberamente gli interessi pubblici, come l'idoneità dei mezzi da adottare per soddisfarli, ed escluso, entro tale ambito, che il giudice ordinario possa svolgere indagine alcuna al fine di sindacare se la P.A. abbia convenientemente apprezzato gli interessi della collettività e scelto i mezzi idonei a soddisfarli, è altrettanto fermo che, rispettati tali limiti, il giudice ordinario possa indagare se i mezzi discrezionalmente scelti siano stati messi in opera in modo adeguato e corretto o, invece, con **imperizia o negligenza o imprudenza**, cioè colposamente, trattandosi di un'indagine condotta in base a criteri puramente tecnici e diretta non a censurare l'attività discrezionale della P.A., ma a porre in rilievo un eventuale illecito. Pertanto, se la P.A. ha il potere di stabilire in modo discrezionale ed insindacabile i criteri ed i mezzi secondo i quali un'opera pubblica (nella specie, la realizzazione della nuova linea ferroviaria "(OMISSIS)"), deve essere eseguita, tuttavia la sua discrezionalità trova un limite nel dovere di osservare non solo le norme legislative e regolamentari, ma anche quelle tecniche, quelle elementari della prudenza e della diligenza, nonché la norma primaria e fondamentale del **neminem laedere**, limite esterno posto a detta discrezionalità, il quale **impone anche alla pubblica amministrazione di evitare che dalla costruzione dell'opera pubblica derivino danni alla vita, alla incolumità o all'integrità del patrimonio dei cittadini.**

E, se in conseguenza dell'inosservanza di dette norme siano derivati danni a terzi, la P.A. è tenuta a rispondere di quelli che siano conseguenza immediata e diretta dell'esecuzione stessa, in base ai comuni principi sulla responsabilità per colpa" (nello stesso senso ex multis anche Cassazione civile, sez. III, 08/05/2015 n. 9324, Cassazione civile, sez. un., 20/10/2014 n. 22115, Cassazione civile, sez. un., 14/03/2011, n. 5926, Cassazione civile, sez. I, 18/09/2013, n. 21337).

Peraltro è subito da aggiungere che ai **risarcimenti** che dovessero essere corrisposti dalla P.A. (Comune, ANAS, Amministratori Pubblici e tutti coloro che a qualsiasi titolo avessero concorso alla approvazione dei progetti erronei e/o carenti ecc.) seguirebbero le **azioni erariali di recupero** da parte della Corte dei Conti nei confronti dei singoli responsabili.

Infatti, quando la Pubblica Amministrazione sia costretta a risarcire terzi (nel nostro caso i Condomini del Condominio Crignes) per un danno extracontrattuale si configura una ipotesi classica di **c.d. danno erariale indiretto**, per cui la Corte dei Conti è legittimata a perseguire i soggetti responsabili del danno provocato: *"il danno erariale indiretto (contemplato, peraltro, dalla norma fondamentale dell'art. 28 Cost.) è caratterizzato dal fatto che il **pregiudizio** non è causato direttamente dall'Amministratore o dal dipendente all'Ente Pubblico ma **deriva dal risarcimento ottenuto**, di norma in esecuzione di una sentenza o di una transazione **da un***

terzo danneggiato da attività imputabili alla stessa amministrazione" (Corte Conti 27 febbraio 2007 n. 37 e, in senso conforme, Corte Conti Centrale n. 144/2016, Corte Conti Centrale n. 106/2016 nonché Corte Conti reg. Piemonte, sez. giurisd., 10/11/2015, n. 193 secondo cui *"nel caso di cd. "danno indiretto" (sofferto dalla P.A. costretta a risarcire terzi per il danno contrattuale o extracontrattuale liquidato in sentenza o con atto di transazione) il termine di prescrizione dell'azione erariale non può che coincidere con quello dell'effettivo pagamento delle somme, in quanto solo da detto momento si consuma il danno patrimoniale, e cioè la relativa diminuzione economica"*).

**** * ****

Nel nostro caso già sin d'ora si profilano condizioni e situazioni anche di **danno erariale diretto** in ragione dei difetti e delle carenze di progettazione (che a loro volta determineranno, se le progettazioni avranno seguito, danni diretti ed indiretti fra altro per gli impatti sull'ambiente e sulla stabilità dei territori interessati dall'intervento), anche a non considerare, ma vanno considerati in quest'ultima ipotesi, anche i danni alle persone.

Sta di fatto che la Corte dei Conti, proprio per le ipotesi di approvazione e validazione di progetto definitivo (che comporta, fra altro, la verifica delle indagini geologiche effettuate, la completezza, adeguatezza e chiarezza degli elaborati grafici descrittivi e tecnico economici, l'esistenza delle relazioni di calcolo delle strutture e degli impianti, la valutazione della idoneità dei criteri adottati, la verifica

della rispondenza degli elaborati grafici alla situazione reale ecc..) addebita la responsabilità erariale non solo al RUP ed al Progettista ma anche a tutti coloro che abbiano a vario titolo concorso alla sua approvazione o esecuzione (Corte Conti, sez. giurisd. Sicilia n. 90/2000; Corte Conti, sez. giurisd. Lazio n. 2230/2003).

Conclusivamente l'analisi del progetto ANAS evidenzia **criticità notevoli e potenzialità di rischio**, qualora approvato ed eseguito, che potrebbero mettere a pericolo i luoghi, le popolazioni e, in ogni caso, determinerebbero situazioni e condizioni per il verificarsi di danni ingenti, in particolare al Condominio Crignes, con oneri risarcitori anche a livello di responsabilità erariale.

*** **

C) Annotazioni preliminari sul procedimento: criticità ed illegittimità procedurali.

1) 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.

*

Di più.

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.

Poichè 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) 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 perchè 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.

*

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 perchè la Relazione che la contiene fa essa stessa parte di un progetto (quello predisposto dall'ANAS e che dovrebbe essere approvato dalla Conferenza ai servizi) che già si autoqualifica come progetto definitivo.

Nè si dica che la valutazione di ordine paesaggistico non era necessaria.

Non lo si dica perchè 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.

*

3) Oltre ai profili già trattati al precedente punto 2 il progetto sembra non considerare con la dovuta attenzione il tema delle **distanze da Torrente Boite**.

In effetti il **R.D. 523/1904** art. 96 vieta in modo assoluto sulle acque pubbliche, loro alvei, sponde e difese:

“f) le piantagioni di alberi e siepi, le fabbriche, gli scavi e lo movimento del terreno a distanza dal piede degli argini e loro accessori come sopra, minore di quella stabilita dalle discipline vigenti nelle diverse località, ed in mancanza di tali discipline, a distanza minore di metri quattro per le piantagioni e movimento del terreno e di metri dieci per le fabbriche e gli scavi;

g) qualunque opera o fatto che possa alterare lo stato, la forma, le dimensioni, la resistenza e la convenienza all'uso, a cui sono destinati gli argini e loro accessori come sopra, e manufatti attinenti”.

A loro volta le **NTA** di attuazione al PRG Cortinese prevedono (Art. 7 punto 4 – Distanze dai corsi d'acqua):

“1. Le distanze dei fabbricati dai corsi d'acqua sono le seguenti:

a) per i corsi del Boite e del Bigontina:

- 30 ml nelle zone agricole;

- 10 ml nelle altre zone.

2. Le suddette distanze sono da computarsi a partire dalla unghia esterna degli argini principali, oppure dal ciglio di acqua in caso di mancanza di arginatura, o comunque a partire dal limite dell'area demaniale qualora più ampia.”.

Come si è già visto sub C2 l'intervento si colloca in area immediatamente adiacente a quella del torrente ma, stando all'esame della documentazione procedimentale, sembra che il tema delle distanze dal torrente (come dai fabbricati) non sia stato adeguatamente approfondito.

*** **

L'insieme delle considerazioni che precedono (che hanno riguardato sia le problematiche ambientali, sia quelle degli impatti dei progettati interventi sugli assetti geologici, idrogeologici e di stabilità degli edifici, **nonchè** le problematiche, anche legali, sui danni patrimoniali ed erariali) impone alla Conferenza di servizi di non approvare il più volte citato primo stralcio del progetto ANAS e di valutare piuttosto l'esistenza di possibili soluzioni alternative prive delle criticità sopra illustrate e documentate.

Allegati:

1) Relazione prof. ing. Francesco Colleselli 15 settembre 2017

2) Relazione ing. Daniele Rinaldo 6 settembre 2017

3) perizia di Stima arch. Matteo Apollonio 16 settembre 2017

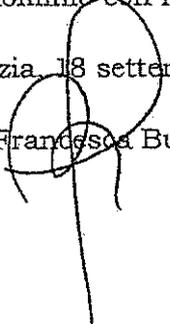
(depositata in unico esemplare presso la Conferenza di Servizi)

4) foto stato attuale del Condominio e rendering del

Condominio con nuova strada

Venezia, 18 settembre 2017

avv. Francesca Busetto



avv. Alfredo Bianchini



Spett.le

Amministratore Condominio "Crignes"

Cortina d'Ampezzo (BL)

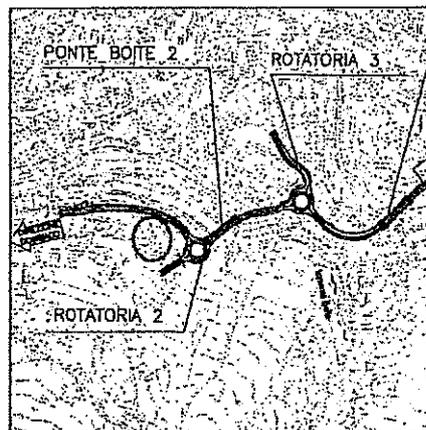
Oggetto: ANAS – SS n°51 Piano Straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021
Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina

Progetto definitivo

Relazione tecnica sugli aspetti geologici e geotecnici connessi al progetto

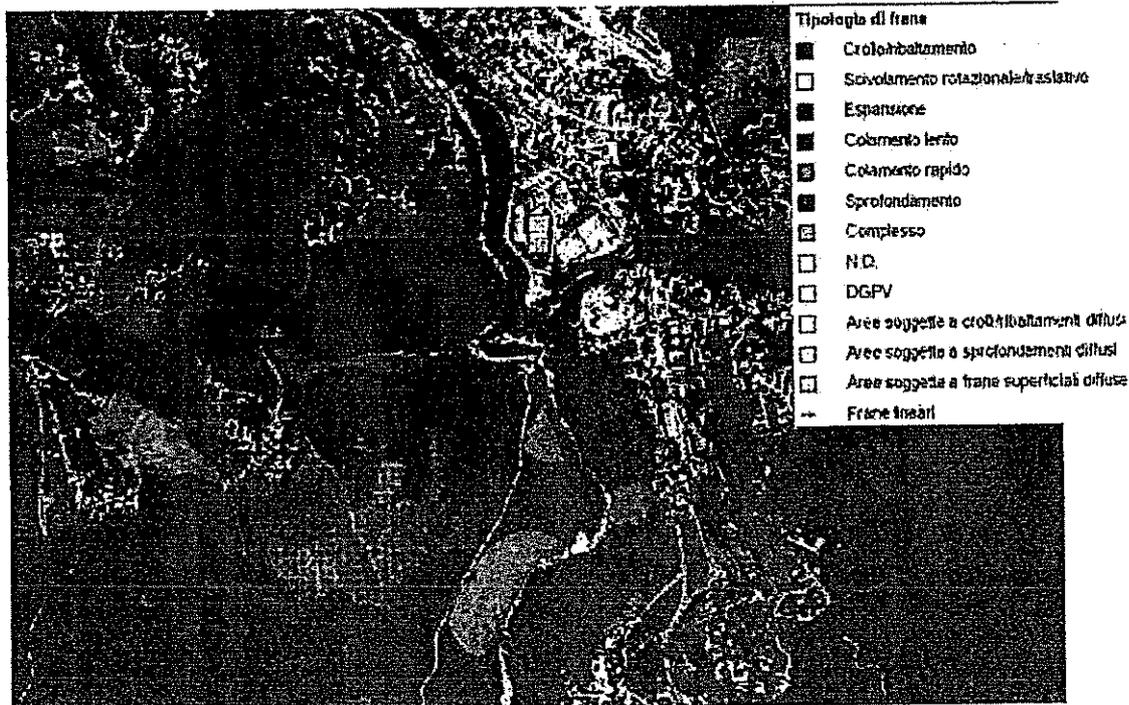
L'amministrazione del Condominio "Crignes" mi ha richiesto un parere tecnico in merito al progetto definitivo in oggetto della nuova viabilità che interessa direttamente il Condominio stesso, progetto che sarà sottoposto all'esame della Conferenza dei Servizi indetta da ANAS per il giorno 20 settembre prossimo.

Il parere riguarda in particolare la nuova viabilità prevista nel progetto in destra del Boite lungo via Lungoboite che compende uno svincolo con un imbocco per una futura galleria naturale e un breve tratto di nuova sede stradale immediatamente a ridosso del Condominio "Crignes".



La preoccupazione dei condomini è giustificata da una proposta di progetto carente dal punto di vista tecnico e che interessa un'area, da sempre nota, particolarmente delicata dal punto di vista del rischio idrogeologico, area che insiste al piede del versante che scende dalla Tofana di mezzo sino al Boite.

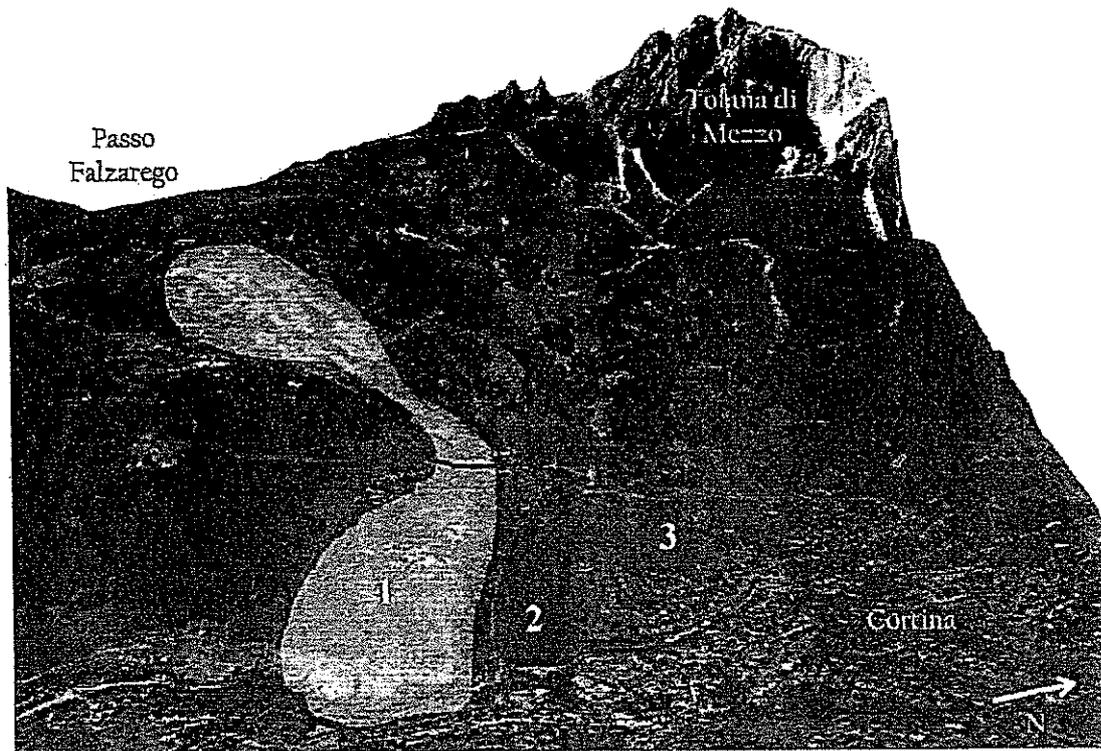
Preoccupazione giustificata anche dai recenti gravi dissesti e movimenti di versante che hanno interessato la conca ampezzana e in particolare dell'evento più recente che ha coinvolto l'abitato di Alverà.



Estratto della mappatura IFFI

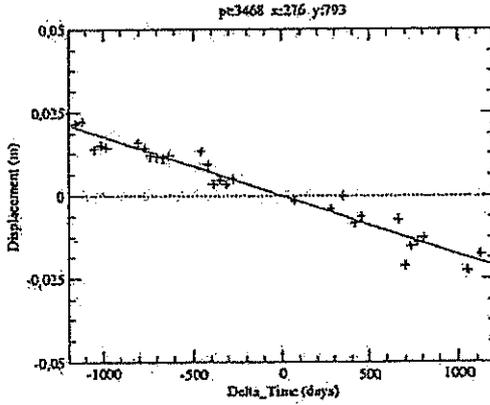
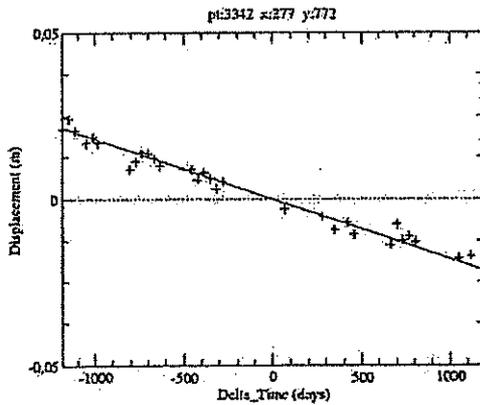
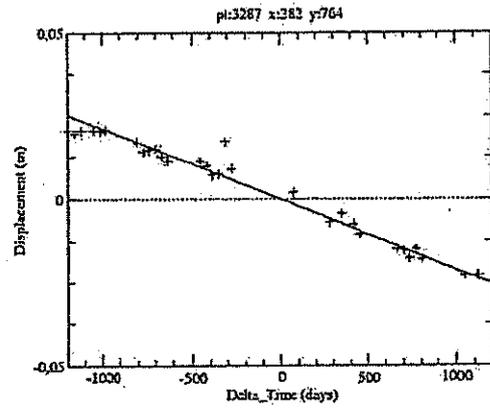
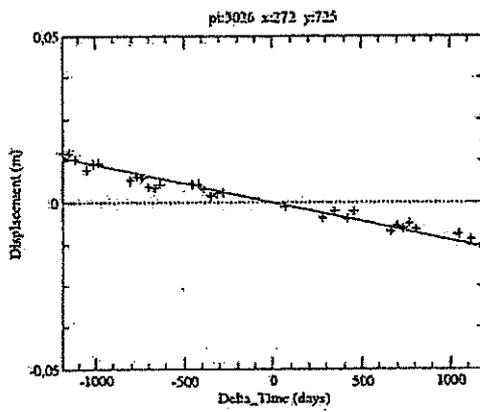
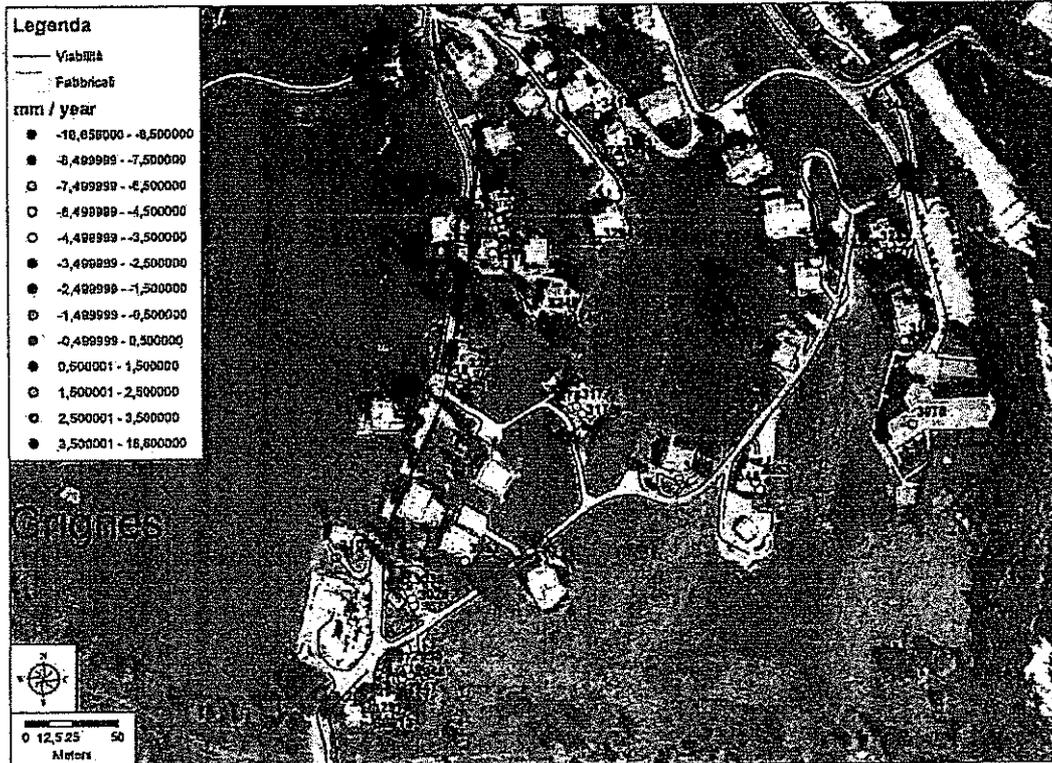
Le relazioni del progetto definitivo inoltre ignorano la pericolosità idrogeologica e dal rischio frane ben evidenziati dallo Studio, commissionato dal Comune di Cortina d'Ampezzo al Consiglio Nazionale delle Ricerche - Istituto di ricerca per la protezione idrogeologica – Unità di Padova, "Studio dei movimenti franosi in prossimità degli abitati di Lacedel, Val e Mortisa in Cortina d'Ampezzo".

La complessità del problema idrogeologico e del rischio frane merita certamente una attenzione ben maggiore di quella dedicata dal progetto, in un contesto in cui anche lievi modifiche della morfologia e del regime delle falde possono comportare cedimenti, dissesti e movimenti di versante.



Schema rappresentante i tre settori in cui il complesso franoso è stata suddivisa, con numerazione per ciascuna colata

Detto Studio del Consiglio Nazionale delle Ricerche è correlato da misure topografiche, inclinometriche e piezometriche nell'arco di oltre 10 anni; che evidenziano movimenti profondi del versante ancora in atto.



Analisi PS nell'abitato di Crignes. La pendenza della linea rossa, che interpola l'andamento-lineare della deformazione di 4 PS campione, fornisce la stima della velocità di deformazione lungo la linea di vista del sensore.

La previsione poi di realizzare una galleria naturale in un imbocco fa parte del nuovo progetto di viabilità, costituisce un grave ulteriore pericolo di frane e di alterazione del delicato equilibrio idrogeologico.

A questo proposito vale ricordare quanto previsto dalle Nuove Norme Tecniche (NTC 2008) in merito ai criteri di progetto da adottare "6.4.1 CRITERI GENERALI DI PROGETTO [...] Nel caso di opere situate su pendii o in prossimità di pendii naturali o artificiali deve essere verificata anche la stabilità globale del pendio in assenza e in presenza dell'opera e di eventuali scavi, riporti o interventi di altra natura, necessari alla sua realizzazione." [...].

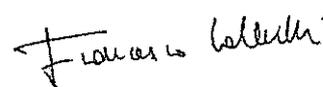
Le relazioni del progetto non riportano alcuna verifica di stabilità dei versanti a seguito della esecuzione delle nuove opere di sostegno e fondazione a supporto della nuova viabilità.

Il progetto presentato della nuova viabilità in destra Boite in adiacenza e a ridosso del Condominio "Crignes" non ha quindi nessun requisito per essere definito "definitivo".

Questa mia nota tecnica, nell'interesse del Condominio "Crignes", al fine di evidenziare come il progetto della nuova viabilità in destra del Boite debba essere criticamente rivisto, anche nella ottica di alternative possibili.

Padova, 15 settembre 2017

Prof. Ing. Francesco Colleselli



Prot. n. 205

Venezia, li 6 settembre 2017

Spett.le Comune di Cortina d'Ampezzo
Corso Italia n. 33
32043, Cortina d'Ampezzo (BL)
alla c.a. del Consigliere Comunale
Arch. Benedetto Gaffarini
email: cortina@pec.comunecortinadampezzo.it

Spett.le ANAS
Area Compartimentale Veneto
Via E. Millosevich, 49
30173 Venezia Mestre
email: anas.veneto@postacert.stradeanas.it

p.c.
Spett.le Fondazione Cortina 2021
Via Marangoi 1
32043 Cortina d'Ampezzo (BL)
email: info@cortina2021.it

Nota via pec

Oggetto: Anas, S.S.51 "di Alemagna". Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021. Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina.
Progetto definitivo
Prime osservazioni al Progetto per conto del Condominio Crignes.

Come noto, l'intervento in titolo è stato sviluppato a livello di progetto definitivo da parte di Anas e prevede una serie di interventi per superare specifiche criticità puntuali (i "tappi" di Zuel e della Chiesa della Difesa) e per modificare parte della viabilità comunale di scorrimento. Fra le opere previste rientra la bretella in destra Boite, che dovrebbe lambire, a distanza di pochi metri, il condominio *Crignes*, una struttura oggi immersa nel verde a due passi dal centro.

Proprio la tangenza fra la nuova viabilità e il suindicato stabile ha destato forte preoccupazione nei proprietari dell'immobile (ben 51 appartamenti), che ha quindi dato mandato allo scrivente, in quanto condomino, di effettuare una prima analisi del progetto, in attesa di attivare ogni successiva e possibile azione a tutela della proprietà.

Tale analisi (basata sugli elaborati disponibili, 30 in tutto) ha dato un esito purtroppo sorprendente, per l'evidente approssimazione con cui è stato sviluppato il progetto. Da subito si possono porre le osservazioni di seguito riportate, che anticipano l'eventuale relativo approfondimento con specifiche successive perizie. E' stato analizzato, ovviamente, solo il tratto di nuova viabilità di diretto interesse per le proprietà dei condomini, previsto fra le scuole e il ponte attuale di Crignes sul Boite.

In particolare:

- non è chiaro perché vengano ignorate le criticità geologiche dell'area: si è scelto di collocare la spalla destra del nuovo viadotto sul Boite (di prima categoria con luce 60 m), in un'area definita dal PAI a rischio geologico medio, risultando tale ubicazione, inoltre, pressoché adiacente alla frana classificata a rischio geologico elevato. Le relazioni geologica e geotecnica appaiono particolarmente carenti, mancando totalmente:

1. una qualunque verifica di stabilità dei pendii su cui l'opera andrà a insistere
2. una modellazione della falda freatica, il cui effettivo andamento è decisivo per poter valutare la stabilità di un versante con movimenti franosi diffusi,

Essendo la sezione della nuova strada parte in scavo e parte in rilevato, la mancata conoscenza di tali risultati pone, in una zona a rischio geologico medio, un'alea di dubbio sull'effettiva stabilità dei terreni interessati dalla nuova opera;

- non è evidenziato, dalla lettura degli elaborati progettuali, quali siano le opere di sostegno a garanzia della stabilità del fabbricato, tenuto conto che la livelletta stradale, nel punto di tangenza con lo stesso, verrebbe ad avere una quota di scorrimento pari a circa 6 m al di sotto dell'attuale livello del terreno.

In particolare manca una verifica di stabilità globale della scarpata della sponda destra del Boite, in corrispondenza del condominio, che tenga conto de:

1. Il minor peso del terreno presente,
2. l'appesantimento indotto dalle strutture e dei carichi stradali,
3. la circolazione delle acque di falda,
4. i carichi trasmessi al terreno dal fabbricato,
5. l'eliminazione dell'azione stabilizzante delle radici degli alberi.

Anche in questo caso, la mancata conoscenza dei risultati di una tale verifica rende oggettivamente impossibile valutare la fattibilità dell'opera proposta.

Appare quindi pienamente legittima la preoccupazione, che con tali interventi si possano arrecare gravi danni all'immobile in fase di costruzione, a prescindere dai prevedibili problemi delle vibrazioni indotte dal traffico in fase di esercizio, sul fabbricato a pochi metri di distanza.

A questo va aggiunto che la nuova viabilità andrebbe ad intercettare tutti gli scarichi del condominio, fossa inclusa, senza che ne sia fatto cenno alcuno.

- 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 oltre 50 appartamenti, in un'area verde di grande pregio ambientale,

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.

- l'ultimo aspetto che si vuole evidenziare è quello viabilistico, qui di difficile valutazione perché è assente fra i documenti di progetto il Piano del Traffico. In ogni modo il piano generale 2010 di Anas prevedeva, a ridosso del condominio Crignes, l'imbocco di una nuova galleria di collegamento con la SS 51 in direzione Dobbiaco, di lunghezza oltre 1800 m.

Sotto un aspetto viabilistico, a prescindere dalle problematiche geologiche, tale configurazione aveva evidentemente un senso, ma la mancata realizzazione della galleria per motivi economici rende totalmente inutile la gigantesca rotonda.

Lo stesso baffo di raccordo, a ridosso del condominio, può essere pensato in modo meno invasivo in attesa della futura sistemazione, meglio se in sinistra idraulica magari rifacendo il ponte Crignes che, alla vista, appare in condizioni statiche davvero precarie.

Ci si chiede se abbia un senso realizzare opere, che avranno la propria valenza solo a configurazione ultimata, sapendo benissimo che questo finanziamento è stato assentito solo in vista dei prossimi mondiali di sci e che il tempo del relativo completamento può essere stimato in decenni.

Non è chiaro infine a cosa si riferisca l'indicazione "per Dobbiaco" al termine della viabilità di progetto contenuta nelle tavole grafiche: forse il tracciato Ponte Corona - Stadio Olimpico del Ghiaccio - Via del Castello è considerato una via di fuga del traffico?

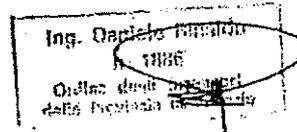
Da quanto sopra riportato, si ritiene che emerga con chiarezza come la preoccupazione dei condomini di Crignes sia fondata, non solo per la prevedibile e pesante penalizzazione del valore delle rispettive proprietà, ma anche per il timore che non venga fatto un buon uso del denaro pubblico, in un momento che richiede la massima attenzione da parte di tutti, per non sprecare le pubbliche risorse finalmente disponibili.

È con soddisfazione quindi, che si è preso atto dell'intenzione dell'Amministrazione Comunale di Cortina, di cercare una soluzione alternativa al progetto di sistemazione della viabilità proposto da Anas, per quanto attiene la porzione in destra Boite, affidando l'incarico a un professionista di chiara fama nazionale.

Si rimane a disposizione per ogni eventuale necessario chiarimento.

Distinti saluti.

ing. Daniele Rinaldo



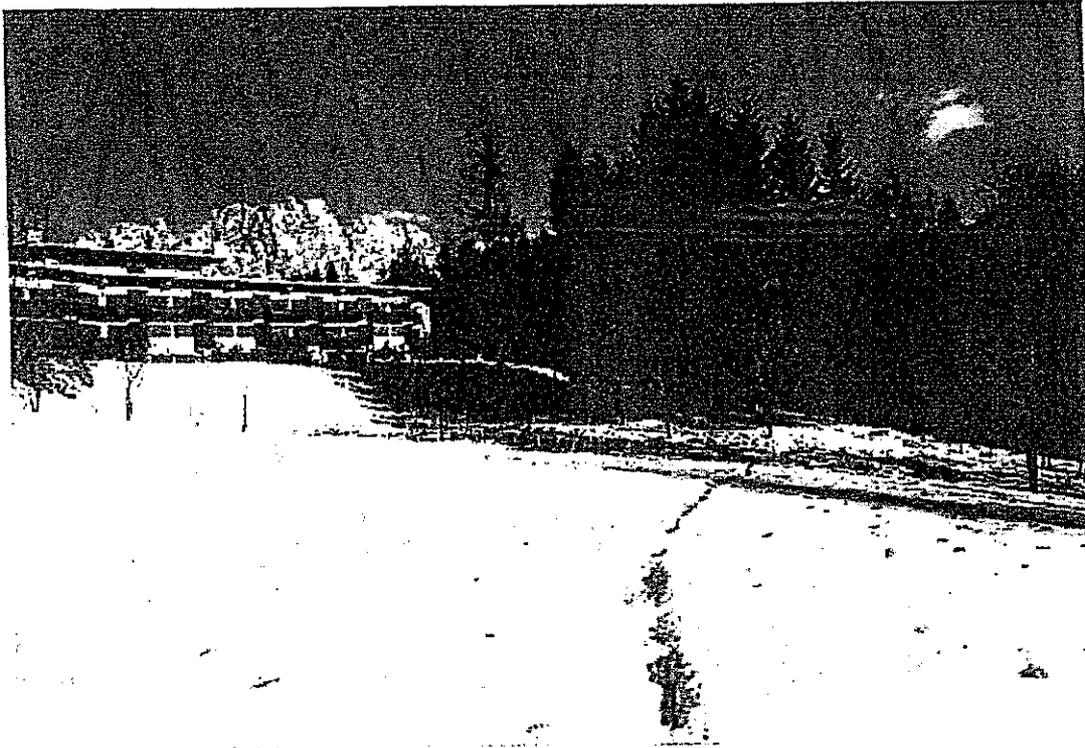
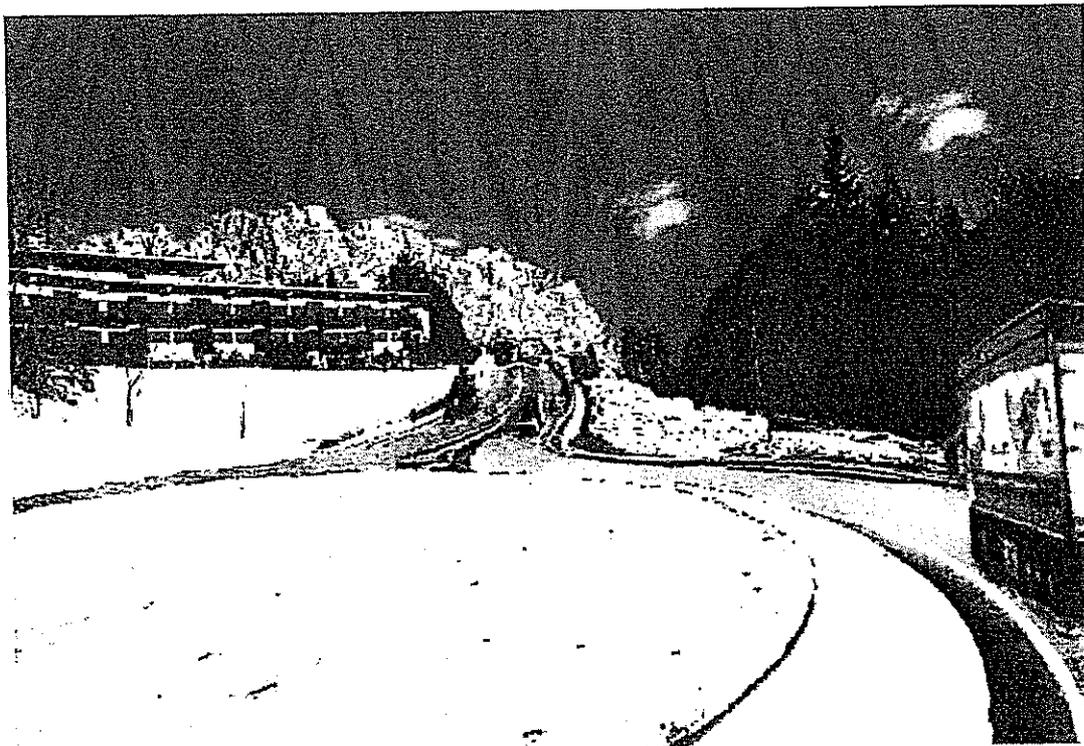


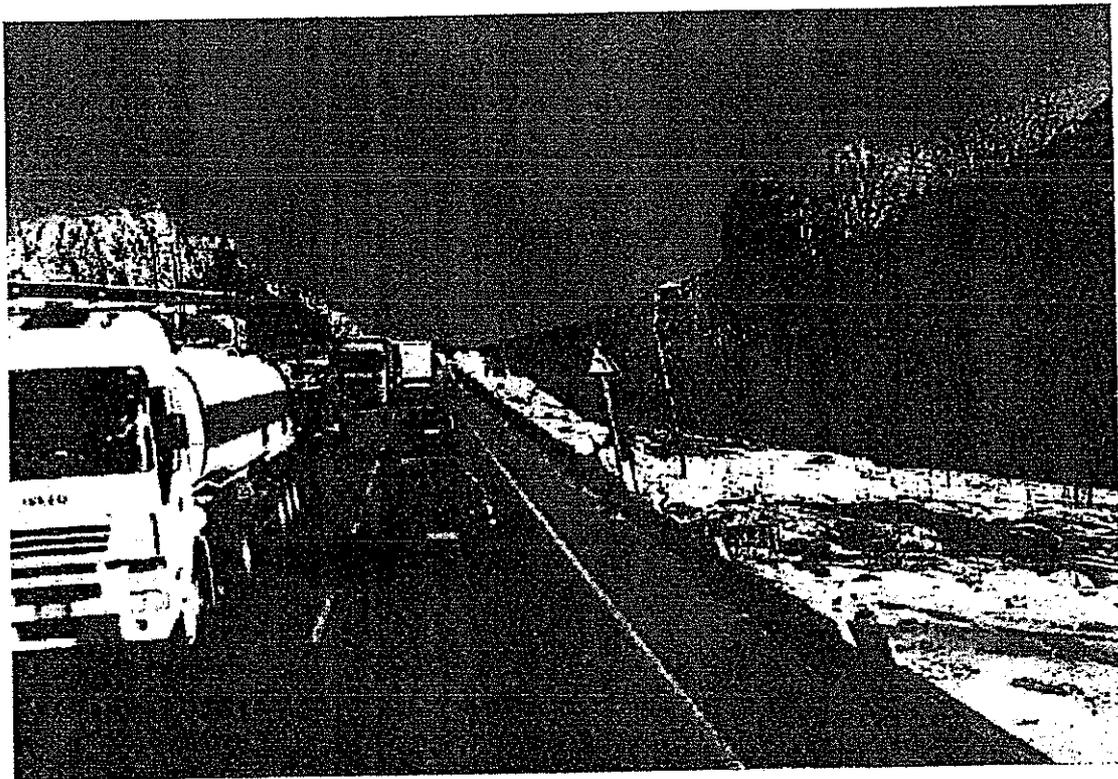
immagine n. 1, il condominio da sud da una distanza di un centinaio di metri, nel punto dove sorgerà la rotonda



rendering n. 1, il condominio da sud da una distanza di un centinaio di metri, nel punto dove sorgerà la rotonda, con la nuova viabilità



immagine n. 2, il condominio Crignes, visto da sud circa 50 metri



rendering n. 2, il condominio Crignes da 50 m a sud con la nuova strada

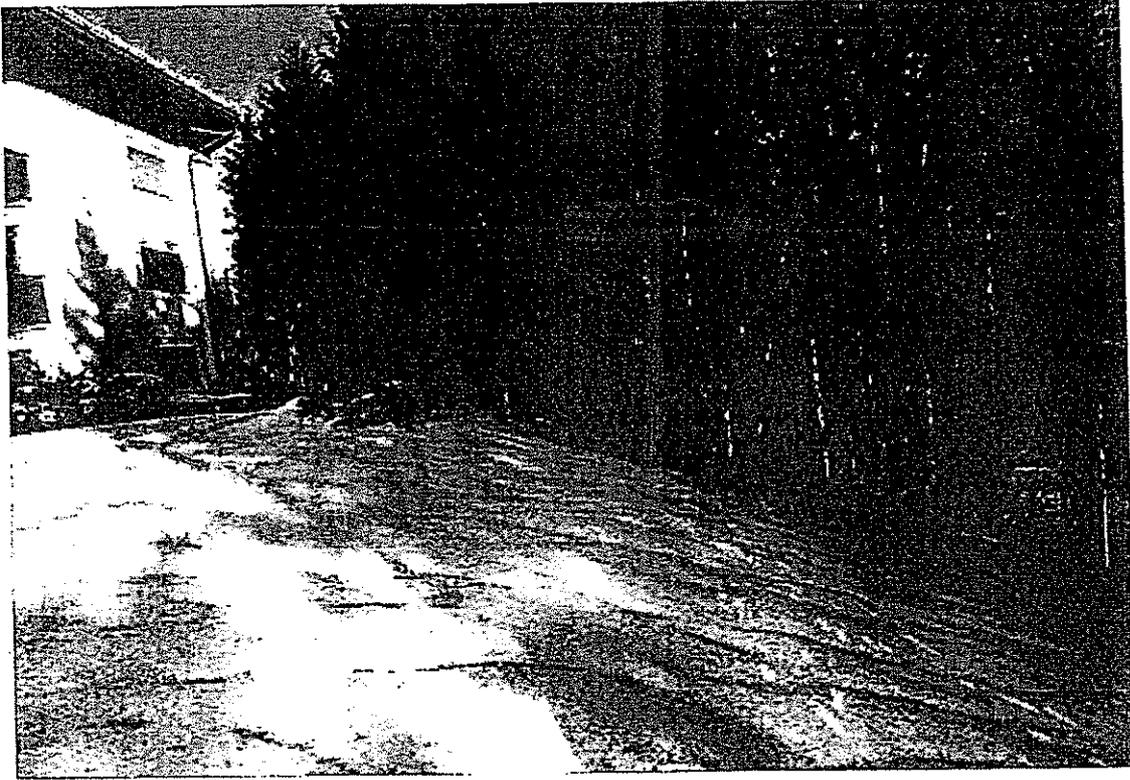
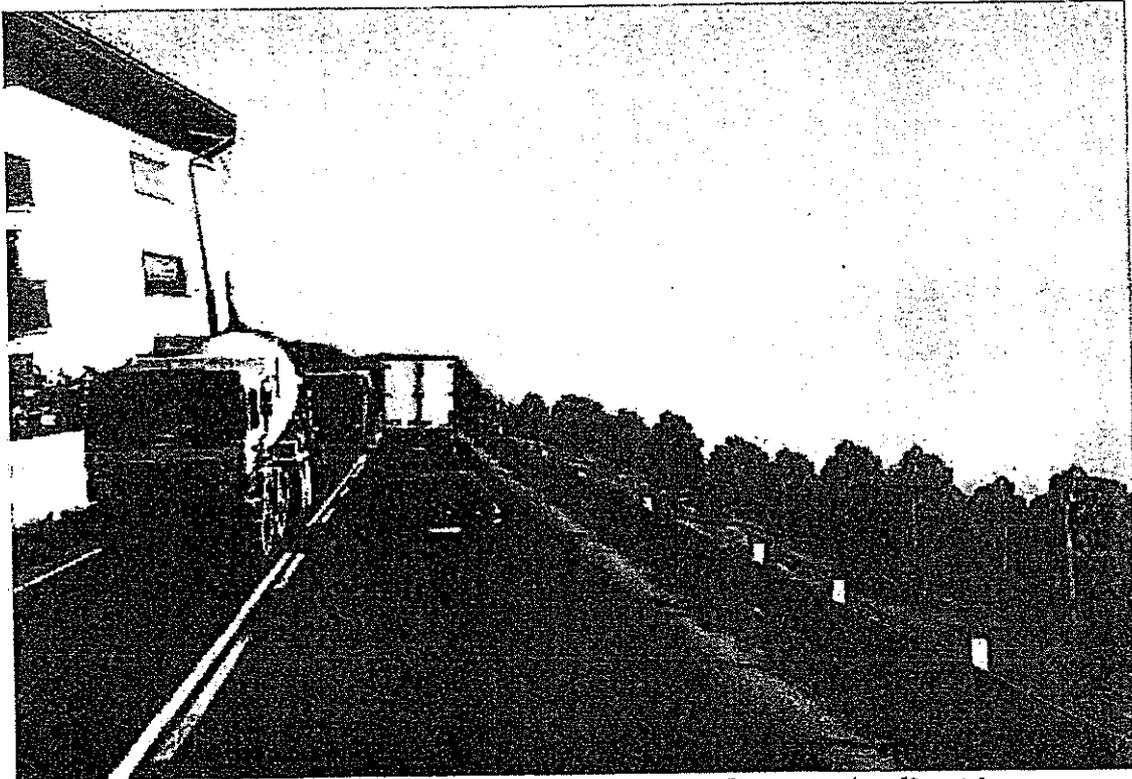


immagine n. 3 il condominio da sud ad una distanza di una ventina di metri



rendering n. 3 da sud ad una distanza di una ventina di metri

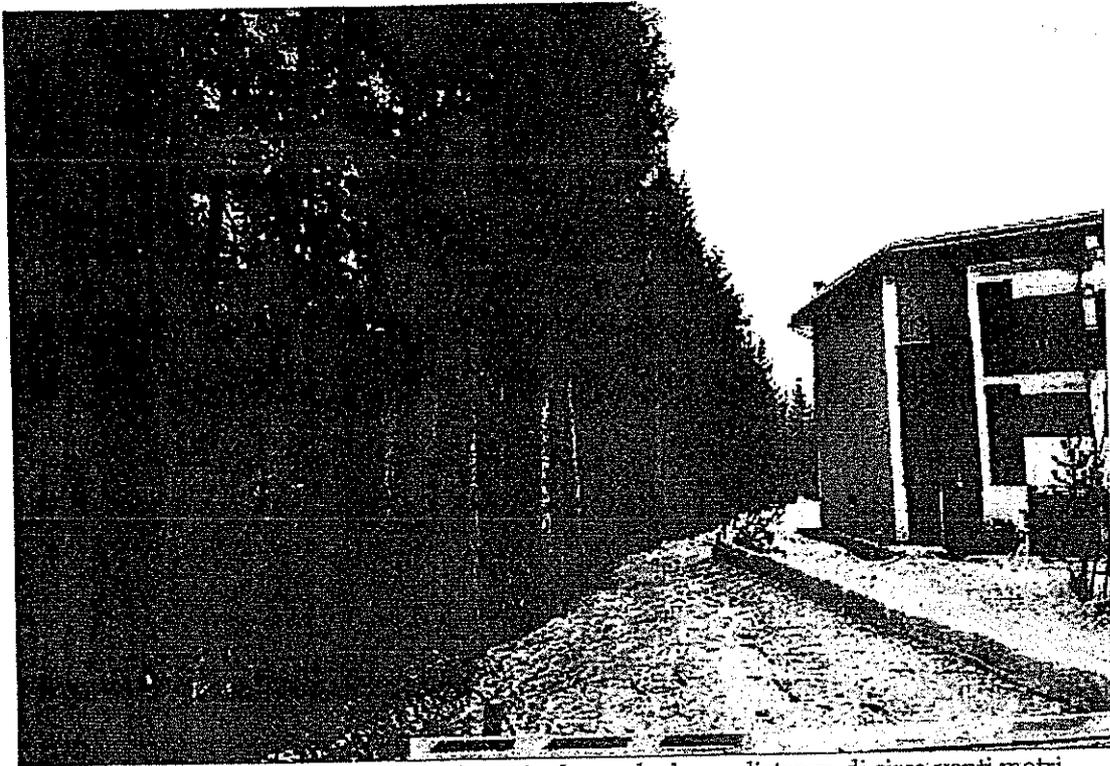


immagine n. 4 il condominio da nord ad una distanza di circa venti metri



il condominio da nord ad una distanza di circa 20 m con la nuova viabilità