

Buongiorno di inviano in allegato le osservazioni riguardanti:

S.S. n.51 di Alemagna - Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021

-

Attraversamento dell' abitato di San Vito di Cadore (Belluno)

coi i relativi allegati

Saluti

arch. Stefano Gazzola

**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.*

Il Sottoscritto **STEFANO GAZZOLA** – delegato regionale WWF Italia

in qualità di rappresentante del WWF Italia per il Veneto

**PRESENTA**

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

Piano/Programma, sotto indicato

Progetto, sotto indicato.

**S.S. n.51 di Alemagna – Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 -  
Attraversamento dell' abitato di San Vito di Cadore (Belluno)**

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- 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 (*specificare*) \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera

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

## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

### 1) – STUDIO di TRAFFICO

Lo studio realizzato da Systematica è centrato sul Comune di Cortina e con qualche scarsa integrazione è stato male adattato ai fini di questa procedura .

#### a) – DATI INSUFFICIENTI

Mentre i dati relativi al periodo estivo sono forniti da Anas e riguardano 23 stazioni radar da Longarone a Cortina, **mancano** dati relativi al periodo invernale poiché quelli forniti riguardano **solo** l'interno del comune di Cortina .

- I dati forniti non permettono di rilevare i flussi relativi **all'interno** del comune di San Vito.
- Le poche tabelle riportate non permettono di apprezzare **lo scarto tra i flussi** nelle ore di punta (indicativamente h 11-13 e h 17-19 nel periodo estivo con anticipi nel periodo invernale) e le altre . Infatti mancano tabelle dettagliate (numeriche) per le postazioni che ci interessano e cioè le numero 19-20 e 21.
- I grafici a bolle sono poco **leggibili** e, non essendo accompagnati dai dati numerici effettivi, non danno conto degli scarti, infatti contengono fasce di duecento unità che sono troppo larghe.

Più interessanti sono i dati riportati nella “Sintesi non tecnica”, pag. 32 e segg, ma:

- i dati orari sono stati registrati solo al km 94+419 quindi dopo San Vito direzione Cortina, località cava di Chiapuzza; per rilevare i flussi di traffico a carattere locale interno al paese, andava posizionata postazione anche PRIMA di San Vito direzione Belluno al km 89,

i dati anche qui sono stati raggruppati in modo da risultare poco chiari: “periodo “estivo” è troppo **vago**, infatti è evidente che il traffico di giugno non può essere paragonato a quello di agosto, idem per “periodo invernale”.

- Eppure Anas dispone di **rilevazioni assai precise distinte per ore e mesi**: perchè non sono state riportate?
- Forse perchè avrebbero dimostrato che l'innegabile “rallentamento” all'altezza di San Vito si verifica in realtà in assai limitati periodi dell'anno e solo in alcune ore del giorno? E che quindi di per sé non giustifica la costruzione della variante proposta?

- Considerazione che risulta comunque già dagli imprecisi dati Anas : solo in inverno tra le 15 e le 16 si superano le 1000 auto, numero più che doppio rispetto alla stessa fascia oraria autunnale (468/546 auto).
- Mancano dati sul traffico pesante distinti in traffico di lunga percorrenza (in particolare TIR), traffico intervallivo, traffico puramente locale.

**b) – VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI INDOTTI (pag.49) INSUFFICIENTE.**

Manca qualsiasi valutazione degli effetti indotti dalla realizzazione delle quattro varianti sul traffico pesante di lunga percorrenza (in particolare TIR) poiché lo studio di Systematica si limita al traffico leggero. E' vero o non è vero che si produrrà un aumento del traffico pesante lungo un' Alemagna divenuta più appetibile? Con ripercussioni negative sui tratti e sui paesi (Vodo, Venas, Borca) ove non è previsto bypass?

**c) - MANCATO ESAME SOLUZIONI ALTERNATIVE NON STRUTTURALI E OPZIONE ZERO.**

Dato che con la realizzazione delle quattro varianti non si ottiene alcuna **VELOCIZZAZIONE** del percorso (tempo risparmiato: 2 minuti, pag 53) , ma solo una **FLUIDIFICAZIONE**, non si capisce perchè non siano state prese in esame le soluzioni alternative **NON STRUTTURALI** quali: eliminazione dei 28 posti parcheggio a lato strada statale a monte in centro paese, eliminazione di almeno tre dei cinque passaggi pedonali e sostituzione con sottopassi, riduzione del limite di velocità da 50 km/h a 30 km/h in centro paese al fine di ridurre lo “stop and go”, blocco del traffico pesante di lunga percorrenza (TIR) ecc., come già proposto da cittadini e associazioni.

E quindi in conclusione :“non risulta approfondita l'analisi dei flussi di traffico e l'eventuale validità di diverse soluzioni di fluidificazione che possano risolvere le criticità che si verificano in limitati periodi dell'anno” come è stato richiesto nel parere n.2665 della CTVIA.

**2) - IMPATTO PAESAGGISTICO E ROTATORIE**

Non ci stanchiamo di sottolineare che i prati stabili di fondovalle, “considerati di maggior valenza paesaggistica ( come riportato nell' art. 8 lettera f delle Norme Tecniche del PAT e art 14 NT del PTRC Veneto) contribuiscono in modo rilevante a qualificare la configurazione del paesaggio nel territorio” e che “la loro conservazione è elemento IMPRESCINDIBILE per il necessario, mantenimento

di paesaggi di interesse storico-culturale ...”.

La Variante snodandosi tutta su detti prati ne comporta **INEVITABILE, IRREVERSIBILE, INGIUSTIFICATO SACRIFICIO.**

Indubbiamente punti critici dall'impatto paesaggistico pesantissimo e NON risolto sono, oltre alla galleria finestrata Senes, le due mega rotatorie lato Cortina e lato Belluno.

La mancanza di fotoinserimenti ad esse relativi non permette di leggere l'impatto (e quelli proposti - dato il massiccio cammuffamento con alberi e cespugli - sono inutili).

Le dimensioni, rispettivamente 55 metri di diametro esterno per la rotatoria Est e 50 per quella Ovest, appaiono davvero notevoli e fuori scala.

La rotatoria è soluzione progettuale da utilizzare con cautela in ambiente alpino ove gli spazi sono ristretti e bisogna evitare il consumo di territorio.

Vanno inoltre valutati i flussi in entrata dai vari rami.

In particolare l'inserimento di una rotatoria è sconsigliato quando è presente un “incrocio tra direttrici con caratteristiche di volumi di traffico molto differenti (ad esempio, tra una strada principale e una secondaria o locale). Le rotatorie, rallentando il traffico che si immette dalla strada principale, possono penalizzarlo esageratamente sia in termini di ritardo acquisito, sia per l'eccessiva riduzione delle velocità. In generale è sconsigliato l'utilizzo della rotatoria quando il rapporto tra il flusso sull'arteria secondaria e quello sull'asse principale è inferiore al 20%,” (Progettare le rotatorie Tecniche per la progettazione e la verifica delle intersezioni a circolazione rotatoria secondo il D.M. 19/04/2006 - EPC Editore 2011).

Si ritiene sia questo il caso dato che le due rotatorie previste riguardano incrocio tra strada statale e strada locale passante per il centro di San Vito (per la quale è previsto il trasferimento della proprietà al Comune di San Vito).

Dato che manca studio di flussi di traffico residui per il centro paese a variante realizzata, è difficile ipotizzare un dato numerico, ma si può ragionevolmente supporre che esso sia assai inferiore a quello sulla variante (d'altra parte è la stessa Amministrazione Comunale a sostenere che la variante “libererà” dal traffico il centro paese).

Non viene dato conto quindi del perchè si siano privilegiate le rotatorie rispetto a più contenuti incroci a raso (es. svincolo a raso di Monguelfo lato Est), Villabassa lato Est e Ovest).

### **3)- STUDIO DI INCIDENZA.**

#### **a) - INTERRUZIONE DELLA CONTINUITA' ECOLOGICA.**

Benchè si dichiari la “non necessità” della valutazione di incidenza ai sensi della DGR n. 1400/17, punto 23, si consideri che tutti i prati interessati dalla variante, compresi tra il torrente Boite e l'abitato, sono frequentati da ungulati, in particolare cervi e caprioli, per il pascolo .

Detti prati fanno da zona di intescambio tra zona SIC Pelmo a Sud e zona SIC/ZPS Antelao a Nord.

La variante **interrompe la continuità ecologica** tra il torrente Boite e i prati e boschi a monte in sinistra Boite non consentendo più il passaggio della grande fauna che si sposta con frequenza sul versante . A questo proposito va rilevato che è segnalata presenza stabile di branco di lupi (canis lupus , specie di interesse comunitario allegato IV Direttiva 92/43 Habitat) nella zona dell' Agordino e esemplari isolati si segnalano ormai con frequenza a Livinallongo, in adiacenza alla zona SIC Pelmo. Il lupo è in espansione ed è quindi ragionevole aspettarsi il suo imminente arrivo anche in valle del Boite.

Nello studio di (non) incidenza si dice che è prevista la realizzazione di ecodotti ma non si dice né quanti, né dove né di che tipo (la foto allegata a pag. 18 dello studio di incidenza riguarda un piccolo sottopasso per rospi; la foto a pag 48 della relazione paesaggistica mostra un ecodotto standard, ma dove va posizionato?).

Si dice che le gallerie artificiali funzioneranno da ecodotti “consentendo il transito della fauna di medie dimensioni” - pag.18.

In realtà le quattro gallerie artificiali sono aperte e finestrate sul lato di valle (o con un mezzo tetto) con un salto di quattro – cinque metri e quindi sono **del tutto impraticabili** per la fauna!

Conseguentemente raddoppia rispetto all'attuale il rischio già alto di investimenti.

Non è stata valutata la possibilità di sostituzione in alcuni tratti delle gallerie finestrate e/o mezze gallerie con tetto a monte, con un vero e proprio **tunnel** con ricostruzione del sovrastante pendio in modo da consentire il passaggio **sopra** il tunnel stesso (vedasi quanto realizzato per la circonvallazione di Villabassa -BZ-, allegato 4 e 5).

Per ulteriori indispensabili misure di mitigazione rinviamo al “Life Safe Crossing Project” elaborato dall'Unione Europea per diminuire il rischio di investimenti stradali e già sperimentato con successo in alcune aree protette (allegato 3) che prevede oltre a sottopassi e sovrappassi anche installazione di speciali segnalatori acustici-ottici.

Facciamo anche riferimento alle Misure di Conservazione per la regione biogeografica alpina adottate dalla Regione Veneto con DGR 786/16 e 1331/17 per le zone SIC e ZSC.

## **b) - OSTACOLO ALLA TRANSUMANZA**

I greggi di pecore e capre che provenendo da Cortina (anche 1000 capi per volta) scendono verso il bellunese, e viceversa, passano e stazionano proprio sui prati a sud ove è prevista la rotatoria Ovest. Da lì si portano a monte sui prati sopra il paese e riscendono verso il Boite nella zona di via Senes con direzione Serdes-Villanova.

E' evidente che la variante con le sue megarotatorie e semi gallerie artificiali costituisce di per sé grave ostacolo alla transumanza, oltre a privare di buona parte del pascolo i capi in transito. Non ci sono altri passaggi utili. E' questa una ulteriore difficoltà che va ad aggiungersi a tutte le altre che incontrano i greggi, privati pressochè ovunque di vie sicure.

## **4)- CONSUMO DI SUOLO.**

Non è fuori luogo il richiamo alla Legge Regione Veneto n. 6/6/2017 n.14 (Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo) con la quale si è cercato di porre un limite al consumo di suolo (obbiettivo zero entro il 2050) che in Veneto ha raggiunto il 12,21% contro il 7,64% della media nazionale e il 4,3 della media europea (dati ISPRA).

E' vero che le limitazioni fissate dalla legge non si applicano tra l'altro alle "opere pubbliche o di interesse pubblico" ma è altrettanto vero che non si possono disinvoltamente ignorare i principi fondamentali stabiliti dalla legge stessa che riconosce primario valore ai "servizi ecosistemici" forniti dal suolo, risorsa primaria e non rinnovabile.

Per quanto riguarda la variante, il consumo di suolo effettivo non è solo quello necessario all'infrastruttura, ma anche quello relativo alla cantierizzazione (suolo rivoltato, decapitato e compattato non più recuperabile se non in tempi lunghissimi – per avere un centimetro di suolo fertile occorrono mille anni! - E non basta certo lo sparpagliamento di fieno e fiorume come previsto a pag 14 della Sintesi non tecnica: vedansi utili istruzioni nello studio "Costruire proteggendo il suolo" dell'Ufficio Federale dell'Ambiente svizzero UFAFP reperibile in internet, dal quale si ricava quanto carenti siano le previsioni di Anas al riguardo).

Dalla Tabella degli espropri si desume che il totale della superficie soggetta ad esproprio o occupazione d'urgenza, e quindi il suolo consumato per variante e cantieri, somma a circa ettari 8 e mezzo : davvero troppo per un paese per il quale la regione Veneto con DGR n.668/18) - Allegato C - ha stabilito un consumo di suolo ammesso pari a Ha 0,73 (considerato che San Vito, è già pesantemente cementificato per l'espansione delle seconde case). Ogni deroga seppure consentita a tale restrittivo limite va quindi apprezzata con estrema cautela.

A questo proposito riesce difficile comprendere come mai nella Valutazione delle Interferenze sulle diverse componenti ambientali (Sintesi non tecnica, pagg 39-40, tabelle 9 e 10), l'interferenza sulla componente Uso del suolo sia stata classificata al livello celeste (non significativa) e arancione (mitigata) e non invece al livello ROSSO (negativa).

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](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

#### ELENCO ALLEGATI

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - \_\_\_sintesi progetto Life Save Crossing – UE

Allegato 4 e 5 – foto circonvallazione Villabassa BZ \_\_\_\_\_

Luogo e data 11/04/2019

Il/La dichiarante





