



Coordinamento Territoriale Nord Est

Area Compartimentale Veneto

Via E. Millosevich, 49 - 30173 Venezia Mestre T [+39] 041 2911411 - F [+39] 041 5317321
Pec anas.veneto@postacert.stradeanas.it - www.stradeanas.it

Anas S.p.A. - Società con Socio Unico

Sede Legale

Via Monzambano, 10 - 00185 Roma T [+39] 06 44461 - F [+39] 06 4456224

Pec anas@postacert.stradeanas.it

Cap. Soc. Euro 2.269.892.000,00 Iscr. R.E.A. 1024951 P.IVA 02133681003 - C.F. 80208450587



cortina
2021

S.S. n° 51 "di Alemagna" Provincia di Belluno

Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021

Attraversamento dell'abitato di San Vito di Cadore

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTAZIONE ANAS S.p.A.

Coordinamento Territoriale Nord Est - Area Compartimentale Veneto

IL PROGETTISTA:

Ing. Pietro Leonardo CARLUCCI

IL GEOLOGO:

Geol. Emanuela AMICI

IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

Dott. Marco FORMENTELLO

Arch. Lisa ZANNONER

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE:



visto: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ing. Gabriella MANGINELLI

PROTOCOLLO:

DATA:

N. ELABORATO:

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Controdeduzioni alle osservazioni dei privati in ambito VIA

CODICE PROGETTO

PROGETTO

LIV. PROG.

N. PROG.

M S V E 14 D 1 7 1 8

NOME FILE

T00IA00AMBRE08_A

REVISIONE

SCALA:

CODICE
ELAB.

T 0 0 I A 0 0 A M B R E 0 8

A

—

D

C

B

A

EMISSIONE

GIUGNO 2019

REV.

DESCRIZIONE

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO

PIANO STRAORDINARIO PER L'ACCESSIBILITA' A CORTINA 2021

Intervento: **Variante di San Vito di Cadore**

Codice: **MSVE14D1718**

Osservazione DVA-0007983.28-03-2019: Provincia di Belluno.

Subosservazione	Controdeduzione																																																	
<p><u>aspetti acustici:</u> Preso atto della verifica positiva della Valutazione previsionale di impatto acustico eseguita, si raccomanda il rispetto dei limiti di zona, soprattutto in corrispondenza dei recettori R04 e R05, posti in prossimità della scuola dell'infanzia e del plesso scolastico del Comune, rispetto al quale è necessario il monitoraggio post-operam.</p>	<p><i>Come illustrato nello Studio di Impatto Ambientale, [T011A00AMBRE01_A] nell'ambito delle attività di monitoraggio post-operam relativamente al rumore è prevista una campagna di misure che riguarda anche i citati recettori R04 ed R05 che corrispondono ai punti di monitoraggio PMR04 e PMR05.</i></p> <p><i>Rispetto al recettore R04, la cui ubicazione era errata in quanto la scuola della musica di recente realizzazione non era riportata nella CTR di riferimento, si è aggiornato il modello e i nuovi risultati confermano il rispetto dei limiti di immissione nel periodo di riferimento diurno e notturno:</i></p> <table border="1" data-bbox="571 922 1445 1285"> <thead> <tr> <th rowspan="4">Ricettore Sensibile</th> <th colspan="2">Limite di immissione</th> <th colspan="2">Ante Operam</th> <th colspan="2">Post Operam</th> <th colspan="2">Post Mitigazione</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Periodo di riferimento</th> <th colspan="2">Periodo di riferimento</th> <th colspan="2">Periodo di riferimento</th> <th colspan="2">Periodo di riferimento</th> </tr> <tr> <th>Diurno</th> <th>Notturmo</th> <th>Diurno</th> <th>Diurno</th> <th>Diurno</th> <th>Notturmo</th> <th>Diurno</th> <th>Notturmo</th> </tr> <tr> <th>dB(A)</th> <th>dB(A)</th> <th>dB(A)</th> <th>dB(A)</th> <th>dB(A)</th> <th>dB(A)</th> <th>dB(A)</th> <th>dB(A)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R04</td> <td>50</td> <td>40</td> <td>39,1</td> <td>29,9</td> <td>42,3</td> <td>33,2</td> <td>39,9</td> <td>30,8</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">Tabella 1: Limiti di emissione al recettore R04</p>								Ricettore Sensibile	Limite di immissione		Ante Operam		Post Operam		Post Mitigazione		Periodo di riferimento		Periodo di riferimento		Periodo di riferimento		Periodo di riferimento		Diurno	Notturmo	Diurno	Diurno	Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	R04	50	40	39,1	29,9	42,3	33,2	39,9	30,8
Ricettore Sensibile	Limite di immissione		Ante Operam		Post Operam		Post Mitigazione																																											
	Periodo di riferimento		Periodo di riferimento		Periodo di riferimento		Periodo di riferimento																																											
	Diurno	Notturmo	Diurno	Diurno	Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo																																										
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)																																										
R04	50	40	39,1	29,9	42,3	33,2	39,9	30,8																																										
<p>In considerazione dell'alto valore ambientale e paesaggistico delle aree occupate dalla progettata variante, tutelate ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004, e alla luce del precedente parere di parziale compatibilità ambientale della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le Province di Belluno, Padova e Treviso prot. 1827 del 26.1.2018, si osserva che i terrapieni e le gallerie aperte risultano ancora piuttosto evidenti, così come le barriere antirumore.</p>	<p><i>I vincoli geometrici della strada non consentono ulteriori modifiche all'andamento piano-altimetrico del tracciato.</i></p> <p><i>Lo sviluppo dell'attuale tracciato è già frutto di una ottimizzazione per minimizzare riporti e rilevati e per inserire al meglio l'opera nel contesto paesaggistico.</i></p> <p><i>Si conferma che la tipologia della barriera antirumore è in legno con relativa piantumazione di rampicanti.</i></p> <p><i>La definizione dell'altezza della barriera è stata verificata con l'utilizzo di un modello previsionale di impatto acustico al fine di garantire il rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente. La limitazione dell'altezza della barriera inficerebbe l'efficacia dell'intervento di mitigazione.</i></p> <p><i>Sono state adottate scelte e soluzioni per armonizzare al meglio le opere con il territorio.</i></p> <p><i>Sono state apportate ulteriori migliorie alle mitigazioni paesaggistiche come da elaborati integrativi.</i></p>																																																	

Osservazione DVA-0007983.28-03-2019: Provincia di Belluno.	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>Risulta perciò auspicabile, fermo restando le necessità tecniche insite nella realizzazione di una strada di tipo C2, di incassare quanto più possibile la strada di percorrenza, al fine di avere limitati riporti in rilevato e gallerie aperte ben inserite nel contesto.</p> <p>Quanto alle barriere antirumore si suggerisce di scegliere la tipologia con rivestimento in legno con relativo inerbimento della superficie, in modo da inserirle maggiormente nel contesto.</p> <p>È preferibile che la loro altezza, ora prevista di 5 metri, sia limitata il più possibile, nel rispetto naturalmente della normativa che garantisca il corretto assorbimento/abbattimento del rumore.</p> <p>Le opere dovranno quanto più possibile essere armonizzate al territorio.</p>	
<p>Ove previsto il rivestimento dei muri in “pietra locale” è opportuno che venga utilizzata realmente pietra locale avente le stesse caratteristiche dimensionali, formali ed estetiche di quella presente in zona, al fine di uniformarsi al contesto.</p>	<p><i>Si riporta quanto già indicato nella Relazione Paesaggistica (pag. 46):</i></p> <p>Il rivestimento dei muri, sia di sottoscarpa che di controripa, sia quelli costituiti da muri in cls gettati in opera o paratia, sia quelli realizzati con strutture prefabbricate, verranno rivestite con pietra locale.</p> <p>Si preferirà il rivestimento con pietra da effettuare a mano, con pietra locale della stessa tipologia dei muri in pietra presenti nella zona, in particolare quelli presenti sulla Via Senes e sulla strada per Serdes. Si eviterà il ricorso a strutture prefabbricate (pannelli di pietrame).</p>
<p>In corrispondenza della rotatoria svincolo Cortina, l'area di risulta tra la rotatoria e la nuova bretella di collegamento con la via Annibale De Lotto, stante la sua conformazione molto allungata, è preferibile che venga portata alla quota del terreno superiore, in modo da risultare complanare alle vie di percorrenza.</p>	<p><i>Modifica non attuabile per vincoli geometrici stradali</i></p>
<p>Si propone, ove possibile, quale mitigazione dell'impatto</p>	<p><i>Da concordare con l'ente gestore</i></p>

Osservazione DVA-0007983.28-03-2019: Provincia di Belluno.	
Subosservazione	Controdeduzione
paesaggistico, l'interramento sotto l'infrastruttura stradale della linea elettrica della media tensione esistente.	
<p><u>aspetti idraulici:</u> Non risulta chiaro il trattamento delle acque di supero durante la fase di getto (pag. 60-61 del SIA). Nella fase di trivellazione di pali il proponente afferma che non verranno impiegati fanghi o polimeri, ma si procederà con l'incamiciamento dei fori.</p>	<p><i>Dalla rilettura di quanto riportato nel SIA (pag. 55-56) il trattamento descritto risulta chiaro e del tutto congruente con le usuali operazioni che si svolgono nei cantieri. Per chiarezza si riporta nuovamente la descrizione riportata nel SIA.</i></p> <p>Nella fase di getto del conglomerato cementizio per evitare la dispersione delle acque di supero, costituite da acqua mista a cemento, se ne prevede di recapito in apposite vasche o fosse poste nelle vicinanze delle opere da realizzare impermeabilizzate, anche con l'uso di semplici teloni in materiale plastico, da cui si possa prelevare, con l'uso di appropriate pompe, l'acqua di lavorazione per convogliarla successivamente ad attigue fosse di decantazione, anch'esse opportunamente dimensionate ed impermeabilizzate. Tali fosse garantiranno la sedimentazione dei materiali trasportati e sospesi e restituiranno successivamente acqua pulita, al reticolo idrografico presente in prossimità delle zone operative. Le fosse di decantazione, in relazione alle loro dimensioni, potranno essere di tipo fisso, direttamente scavate nel terreno e perimetrate da adeguate arginature provvisorie, prefabbricate in cemento armato, oppure del tipo mobile, ovvero installate sul cassone di apposito autocarro adibito al trasporto delle sostanze sedimentate.</p> <p><i>Si conferma inoltre che, sulla base delle caratteristiche dei terreni che verranno attraversati dai pali, si prevede una trivellazione a secco o con acqua, senza uso di fanghi bentonitici o polimeri, e con impiego di tubo-forma o lamierino nei primi metri di trivellazione.</i></p>

Osservazione DVA-0005944.11.03.2019: Sig. Bottonelli Matteo	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>ASPETTI PAESAGGISTICI Riporto il comunicato stampa di Anas del 06.03.19 <i>Il Commissario ha poi sottolineato l'importanza della qualità architettonica degli interventi orientati alla sostenibilità e all'integrazione paesaggistica delle opere al fine di tutelare l'identità paesaggistica della vallata</i> È evidente che quanto sopra non corrisponde al vero, basta vedere il fotoinserimento qui sotto preso a campione dalla documentazione di progetto. Se così fosse si sarebbe pensato un altro tipo d'intervento. L'impatto paesaggistico è fortissimo, sia per i frontisti, sia</p>	<p><i>Il progetto ha massimizzato l'uso di "mezze gallerie" proprio per mitigare l'impatto ambientale del rumore, degli inquinanti e quello visivo, tenendo presente i vincoli geometrici che la normativa impone e i vincoli dei sottoservizi esistenti.</i></p> <p><i>Sulla possibilità di modifiche altimetriche del tracciato, si conferma che i vincoli geometrici della strada non consentono ulteriori modifiche all'andamento plano-altimetrico del tracciato.</i> <i>Lo sviluppo dell'attuale tracciato è già frutto di una ottimizzazione per minimizzare riporti e rilevati e per inserire al meglio l'opera nel contesto paesaggistico. Quindi non sono possibili ulteriori ottimizzazioni plano altimetriche del tracciato.</i></p>

Osservazione DVA-0005944.11.03.2019: Sig. Bottonelli Matteo

Subosservazione	Controdeduzione
<p>per chi guardasse dalle elevazioni circostanti, meta di molti escursionisti. Basta vedere il confronto con la foto attuale.</p> <p>Non si capisce perché – se non per puri motivi economici-speculativi – in tratte come questa (e tante altre) non si prevedano le mezze gallerie che avrebbero i seguenti vantaggi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Limitare impatto visivo - Limitare impatto acustico - Limitare impatto delle polveri inquinanti <p>Permettere un più agevole passaggio della fauna selvatica in appositi punti in cui prevedere galleria completa</p> <p>Alcune tratte, come quella in foto, sono costruite in rilievo rispetto al piano attuale, e non in trincea o in galleria, moltiplicando l'impatto visivo. Se per il raccordo con le altre tratte è necessaria una certa altimetria, la costruzione delle mezze gallerie, con un minimo di movimento terra per raccordarle al profilo attuale e ricoperte di prato, renderebbe praticamente invisibile una strada che ora da progetto è uno sfregio nella valle.</p>	
<p>ASPETTO DI TUTELA DELLA BIODIVERSITÀ</p> <p>La fauna selvatica è molto presente in zona. Quella sotto è una foto dei primi giorni di febbraio in pieno giorno, nel giardino di una delle case inquadrata nella foto sopra</p> <p>Piuttosto che tunnel o tombotti come ipotizzati, la costruzione di mezze gallerie con tratti di galleria completa messe a prato, rappresenterebbero una continuazione del declivio adiacente al Boite molto più naturale per la fauna selvatica</p>	<p><i>Sono stati introdotti "ecodotti" e passaggi al di sopra delle gallerie, nei limiti di quanto possibile.</i></p>
<p>ASPETTO DEL RUMORE</p> <p>Non si è considerato, nell'impatto acustico, il fatto che le valli fanno</p>	<p><i>L'aspetto del rumore è stato affrontato in maniera numerica tramite opportuna modellazione e non in maniera soggettiva.</i></p>

Osservazione DVA-0005944.11.03.2019: Sig. Bottonelli Matteo	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>da cassa di risonanza. Il fenomeno è ben noto ed è possibile sentire parlare una persona a diverse centinaia di metri. Le tratte attraversate dalla variante non fanno eccezione, soprattutto nelle zone più profonde della valle. Pertanto le barriere antirumore poste sul lato del centro abitato sono insufficienti a mitigare l'impatto acustico. Mezze gallerie avrebbero lo scopo anche di 'ingabbiare' il rumore, con benefici effetti anche nel confronto delle abitazioni poste sulla destra Boite a Serdes</p>	<p><i>Sulle mezze gallerie si è già chiarito che la scelta progettuale è stata quella di un loro uso intensivo proprio per la limitazione dell'impatto acustico.</i></p>
<p>SALUTE PUBBLICA La zona attraversata dalla variante è interessata da forti brezze di valle, specie nelle ore pomeridiane, che arrivano a lambire le prime abitazioni dei frontisti. Tali venti, oltre ad amplificare i rumori, porterebbe con sé altissime dosi di polveri sottili e grosse, con le gravi ripercussioni che conosciamo sulla salute pubblica. La costruzione delle gallerie/mezze gallerie permetterebbe di limitare il fenomeno e convogliare parte delle polveri in punti di emissione con adeguati filtri. Europea n. 92/43/CEE. Senonchè, come stabilito dalla Regione Veneto nella DGRV 2299/ 14 (che disciplina le modalità operative della VINCA), la VINCA è necessaria per gli interventi che possono avere incidenze significative sui siti Natura 2000, indipendentemente dalla effettiva collocazione geografica degli interventi. Poiché nella specie la zona interessata dal progetto è adiacente ai siti di Natura 2000 si imponeva e si impone l'assoggettamento del progetto stesso alla procedura di VINCA.</p>	<p><i>È stato già chiarito l'aspetto delle mezze gallerie Ulteriori elementi di mitigazione sono rappresentati dalle numerose fasce di alberatura predisposte sui lati della strada</i></p>

Osservazione DVA-0007441. 25-03-2019 Sig. Strazzabosco Massimo	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>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 "agere" (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.</p>	<p><i>È noto per i tecnici del settore che il termine mitigazione è utilizzato nel campo dell'ingegneria ambientale e del paesaggio proprio per ridurre gli impatti che, inevitabilmente, sono introdotti (in varia misura) da una qualsiasi infrastruttura nel territorio.</i></p> <p><i>Una analisi dei benefici (sia pur non in termini quantitativi) introdotti dalla nuova strada sono descritti nel SIA e sono stati considerati superiori agli impatti (mitigati). Si tratta di benefici relativi ad alcuni aspetti che l'amministrazione comunale considera di grande importanza per lo sviluppo del territorio e cioè: riduzione del traffico all'interno dell'abitato con conseguente riduzione della incidentalità, qualità degli spazi urbani (con possibilità di inserimento di aree pedonali), riduzione dell'impatto acustico e di emissione degli inquinanti all'interno dell'abitato, fluidificazione del traffico anche nei riguardi della transitabilità dei mezzi di soccorso.</i></p>
<p>INUTILITA' RISPETTO AL SACRIFICIO AMBIENTALE RICHIESTO 1) L'opera, prevista per "Cortina 2021", non sarà pronta in tempi utili per la manifestazione. Va</p>	<p><i>L'opera inserita nel Piano Cortina 2021, porterà alla riduzione delle numerose criticità legate alla sicurezza e alla funzionalità della rete stradale che garantisce l'accessibilità a Cortina e al territorio del Cadore, un territorio di notevole importanza dal punto di vista turistico nel Veneto.</i></p>

Osservazione DVA-0007441. 25-03-2019 Sig. Strazzabosco Massimo	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>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.</p>	<p><i>Pertanto anche se l’opera non sarà pronta per i mondiali di sci del 2021, non verrà a mancare lo scopo dell’opera, perché indispensabile per il territorio nella risoluzione di numerose criticità:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>elevata incidentalità per la presenza di immissioni, intersezioni pericolose e traffico pedonale;</i> ✓ <i>inquinamento ambientale e acustico;</i> ✓ <i>limitazione al pieno sviluppo turistico del centro e delle aree limitrofe.</i>
<p>2) L’opera non libera San Vito dal Traffico, in quanto:</p> <p>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;</p> <p>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</p>	<p><i>Lo studio del traffico è stato affrontato nell’elaborato “121_MSVE14D1718-T00IA00AMBRE06A_StudioTraffico”. A pag. 49 il cap. 3.4 e analizza gli effetti indotti dalla messa in esercizio dei 4 macro-interventi.</i></p> <p><i>L’inserimento dell’opera oggetto di studio permetterà la deviazione delle quote del traffico di attraversamento riducendo quasi completamente la pressione veicolare lungo l’itinerario storico, da cui tutti i benefici trasportistici di natura collettivi fra cui importanti elementi di esternalità (congestione, inquinamento acustico ed emissivo, incidentalità, qualità dello spazio urbano, ecc.).</i></p> <p><i>Rispetto alla preoccupazione circa il significativo aumento del traffico pesante quale risultato della messa in esercizio degli interventi infrastrutturali di progetto, si rimanda alle controdeduzioni del punto “ALTRI IMPATTI AMBIENTALI #1” e alle risultanze delle indagini di accessibilità isocrona presentate all’interno dello studio di traffico nel paragrafo 3.4.</i></p> <p><i>Rispetto al potenziale aumento del 12%, si conferma la correttezza del dato che, alla luce del quadro infrastrutturale, tariffario e socio-demografico, rappresenta un’indicazione di massima relativa all’appetibilità e, conseguentemente, al livello di fruizione attesa per quel che riguarda il traffico merci di breve-media percorrenza.</i></p> <p><i>Tale quadro potenziale, di natura prettamente trasportistica,</i></p>

Osservazione DVA-0007441. 25-03-2019 Sig. Strazzabosco Massimo	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>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;</p> <p>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%.</p>	<p><i>non è infatti suffragato dai trend di crescita attesi in termini di demografia ed evoluzione economica, da cui la previsione di un potenziale aumento del tutto trascurabile, inferiore al 10%.</i></p> <p><i>A tal riguardo si evidenzia, come sottolineato in altre controdeduzioni, che tutte le analisi statiche circa il livello prestazionale dell'itinerario sono state eseguite seguendo un approccio "conservativo" al fine di contenere eventuali oscillazioni e/o modifiche dell'assetto programmato futuro.</i></p>
<p>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</p> <p><i>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 specifiche 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</i></p>	<p><i>Analogamente a quanto predisposto per Valle di Cadore e Tai di Cadore, gli studi di traffico predisposti in merito all'intervento infrastrutturale di San Vito di Cadore consistono in specifiche analisi di impatto dei cantieri tramite verifica statica dei livelli di servizio lungo la porzione di SS51 interessata dall'intervento stesso.</i></p> <p><i>Le caratteristiche del traffico di San Vito, in termini di quantitativi, sono da riferirsi al traffico di scambio (locale) e di attraversamento nelle due direzioni lungo l'itinerario SS51. L'impianto viario locale di San Vito è infatti interessato da quote di traffico ben più limitate che non determinano elementi di criticità.</i></p> <p><i>Le fenomeniche di congestione dei cantieri, che, come evidenziato in conclusione nello studio di traffico, si attesta su livelli sostenibili (LoS C), nel caso in cui si ipotizzi di attuare strategie di mitigazione e di media criticità (LoS D), nell'ipotesi di mancata attuazione di tali misure, sono da ricondursi alla sovrapposizione del traffico di base (non interessato dalle operazioni di cantiere) e del traffico indotto dal cantiere.</i></p> <p><i>Come indicato nello studio di impatto viabilistico e come consuetudine nella pratica trasportistica, i volumi di traffico attuali sono stati registrati in-situ attraverso sistemi di rilievo continuativo (24/7) per più settimane, con l'obiettivo di strutturare un database informativo in grado di comprendere eventuali oscillazioni e perturbazioni e ricostruire i profili medi di transito, sia giornalieri, sia settimanali.</i></p> <p><i>In riferimento all'impianto stradale di natura locale, si registra l'assenza di itinerari che possano essere ritenuti realmente alternativi alla SS51, per sia per l'articolata conformazione del tessuto urbano, sia per la capacità</i></p>

Osservazione DVA-0007441. 25-03-2019 Sig. Strazzabosco Massimo	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>senza risposta. Non risultano, quindi, attentamente studiati i flussi veicolari, elemento essenziale nella decisione di sacrificare parti consistenti di territorio all'altare della viabilità.</p>	<p><i>infrastrutturale, e conseguentemente, la velocità di percorrenza della rete nel suo complesso. Da cui l'improbabile dispersione del traffico di attraversamento all'interno del territorio comunale in risposta ad eventuali e limitate condizioni di congestione durante le fasi di lavorazione.</i></p>
<p>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:</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>Come specificato nell'osservazione, ad oggi i fenomeni di congestione del traffico riguardano poche giornate all'anno e, conseguentemente, non sono rappresentative di un comportamento di utilizzo "medio" dell'infrastruttura stradale, condizione di riferimento per le analisi contenute negli studi di impatto viabilistico che, tuttavia, indagano un periodo di significativa stagionalità estiva.</i></p> <p><i>Inoltre, le cause di tale congestionamento, limitato nel tempo e nello spazio, si riferiscono a fenomeniche molto puntuali, di interazione con la componente pedonale e di "attrito" con la componente di sosta su strada lungo il tratto interessato.</i></p> <p><i>Considerata la scala di indagine ed il livello di approfondimento dello studio, si conferma che tali fenomeniche di dettaglio rappresentano elementi che sono stati attenzionati attraverso un'analisi critica dei dati a disposizione e, per quel che riguarda la caratterizzazione dell'offerta infrastrutturale, attraverso una corretta valutazione (in riduzione) della capacità stradale del tratto urbano della SS51 interessato, con l'obiettivo di garantire un approccio conservativo rispetto alle risultanze analitiche circa i livelli prestazionali della rete.</i></p>
<p>ALTRI IMPATTI AMBIENTALI 1) La Variante non determinerà alcuna distribuzione delle concentrazioni di inquinanti. Nell'elaborato MSVE14D1718-</p>	<p><i>Il traffico diretto a Cortina, in particolare il traffico pesante, anche in ragione della maggiore velocità di percorrenza preferirà percorrere la variante piuttosto che passare per il centro urbano. Questo determina, come detto, lo</i></p>

Osservazione DVA-0007441. 25-03-2019 Sig. Strazzabosco Massimo	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>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 emissive 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <i>supra</i>, primo paragrafo, alinea 2 sub b.); <p>devono essere rigettate integralmente le tesi accolte nella "Matrice di individuazione delle interferenze potenziali" (pag. 244, elaborato MSVE14D1718-T00IA00AMBRE02).</p>	<p><i>spostamento del traffico e delle sorgenti inquinanti, sia in termini di rumore che di inquinanti, all'esterno del centro urbano.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda la velocità di percorrenza l'incremento delle velocità di percorrenza non determina un aumento significativo delle emissioni di inquinanti, in tal senso è molto più importante l'effetto determinato dai rallentamenti del traffico che, nel caso di pedonalizzazione del centro urbano, risulterebbero ancor più frequenti rispetto allo stato attuale. D'altro canto, la deviazione verso la variante di gran parte del traffico rende più facilmente attuabile la pedonalizzazione del centro urbano.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda la sicurezza stradale il tratto di variante presenta elevati standard di sicurezza, contemporaneamente la riduzione del traffico nel centro urbano si riduce la possibilità di incidenti che possono in questo caso coinvolgere i pedoni.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda il rumore si ricorda che, rispetto all'attuale viabilità, la nuova variante è dotata di misure di mitigazione (gallerie artificiali e barriere fonoassorbenti) che consentono di mitigare, a differenza di quanto succede sulla viabilità esistente, gli impatti legati al rumore.</i></p> <p><i>Per quel che riguarda l'attesa circa un consistente aumento futuro del traffico pesante, si rimanda agli specifici approfondimenti sviluppati alla scala territoriale lungo l'intero itinerario dell'Alemagna i quali evidenziano che, a fronte di una puntuale fluidificazione del traffico nei 4 ambiti di intervento, non si registrano consistenti differenziali fra situazione attuale e di progetto in termini di velocità di transito e tempi di percorrenza per spostamenti di medio-lunga percorrenza, dato che le condizioni di circolazione lungo le ampie sezioni della SS51 non interessate dagli interventi di potenziamento oggetto di disamina manterranno condizioni prestazionali del tutto analoghe a quelle attuali.</i></p>
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la gigantesca rotatoria in direzione Cortina le cui appendici si 	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Rotatoria: rientra nei limiti delle dimensioni da normativa</i> - <i>Passeggiata al lago; risulta mantenuta</i> - <i>Asfalto: rientra tra gli impatti mitigati</i> - <i>Cimitero; riguarda aspetti spirituali</i> - <i>Salubrità: gli studi non hanno dimostrato peggioramenti</i> - <i>Qualità dell'aria: come sopra ricordato la nuova variante non determinerà un incremento del traffico e la sua maggior scorrevolezza determinerà una riduzione</i>

Osservazione DVA-0007441. 25-03-2019 Sig. Strazzabosco Massimo	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>affaccerebbero a pochi metri dal pendio sul lago di Mosigo, già leso dagli eventi del tornado "Vaia" del 29 ottobre ultimo scorso e risorsa</p> <p>imprescindibile per il futuro turistico di San Vito per la quale andrebbero investite risorse dirette alla valorizzazione del luogo;</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p><i>delle emissioni in atmosfera;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Inquinamento acustico: rientra, come ricordato, tra gli impatti mitigati grazie alla presenza delle gallerie artificiali e la posa delle barriere fonoassorbenti;</i> - <i>Rotatoria in zona PAI; è stata dimostrata la non pericolosità</i> - <i>Viadotto: non è dimostrato che precluda la valorizzazione turistica; la viabilità secondaria è stata mantenuta</i>

Osservazione DVA-0007441. 25-03-2019 Sig. Strazzabosco Massimo	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>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;</p> <p>- il viadotto di by-pass di via Senes che pregiudica qualsiasi iniziativa di valorizzazione turistica e di conservazione della zona della ex filanda.</p>	
<p>MANCANZA DI ANALISI DI SOLUZIONI ALTERNATIVE</p> <p>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:</p> <p>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);</p> <p>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.</p>	<p><i>È stata analizzata una soluzione alternativa (in sinistra Boite) che risulta più impattante, più costosa e scartata nelle pianificazioni comunali</i></p>

Osservazione DVA-0009443.12-04-2019: Stefano Gazzola WWF Italia.

Subosservazione

Controdeduzione

1) – STUDIO di TRAFFICO

Lo studio realizzato da Systematica è centrato sul Comune di Cortina e con qualche scarna 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**: perché non sono state riportate?
- Forse perché avrebbero dimostrato che l'inevitabile "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.

Mancava 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 perché 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 sono riscontrate" (pag. 53) e "non è stato richiesto nel parere n.2665" (pag. 53)

Per quanto riguarda la mancanza di dati di traffico all'esterno di Cortina relativi al periodo invernale, è stato effettuato un confronto nell'unica postazione radar comune tra i rilievi del periodo estivo e quello invernale, concludendo che il periodo estivo risulta essere quello più critico in termini di volumi di traffico, motivo per cui tali valori sono stati utilizzati per alimentare le analisi trasportistiche. Le caratteristiche del traffico di San Vito, in termini di quantitativi, sono da riferirsi al traffico di scambio (locale) e di attraversamento nelle due direzioni lungo l'itinerario SS51. L'impianto viario locale di San Vito è infatti interessato da quote di traffico ben più limitate che non determinano elementi di criticità.

I dati di traffico sono stati oggetto di esaustiva descrizione all'interno dello studio di traffico, nel quale sono riportate le risultanze delle analisi e relative conclusioni. Per tale ragione non sono ovviamente riportati i dettagli sorgenti su ciascuna sezione, in quanto l'obiettivo dello studio è un'analisi del traffico e non un diagnostico sulle postazioni di conteggio, riportando quindi una sintesi dei dati come da procedura standard adottata in qualsiasi studio del traffico.

Sempre secondo standard, il periodo di analisi viene scelto come quello medio e non di massimo picco, rappresentativo di pochissimi giorni dell'anno, considerazione che vale sia per il periodo estivo che per quello invernale. Infatti, è prassi della progettazione stradale lavorare su una condizione media rappresentativa piuttosto che di massima incidenza per evitare sovradimensionamenti non necessari e dispendiosi dal punto di vista economico, soprattutto se di grande impatto sul territorio. Data l'attenzione alle dinamiche ambientali e di impatto sul sistema territoriale, specie in un contesto come quello in esame, tale approccio risulta ancora più adatto e rispondente alle esigenze dell'approfondimento trasportistico in questione.

Inoltre, nessuna delle risultanze riportate, contrariamente a quanto dichiarato nell'osservazione di riferimento, è il risultato ultimo di qualsiasi altra finalità se non di quella di offrire un riscontro tecnico

	<p><i>oggettivo su quelli che potranno essere gli effettivi impatti del traffico di cantiere sulla rete stradale considerata.</i></p> <p><i>Per quel che riguarda l'attesa circa un consistente aumento futuro del traffico pesante, si rimanda agli specifici approfondimenti sviluppati alla scala territoriale lungo l'intero itinerario dell'Alemagna i quali evidenziano che, a fronte di una puntuale fluidificazione del traffico nei 4 ambiti di intervento, non si registrano consistenti differenziali fra situazione attuale e di progetto in termini di velocità di transito e tempi di percorrenza per spostamenti di medio-lunga percorrenza, dato che le condizioni di circolazione lungo le ampie sezioni della SS51 non interessate dagli interventi di potenziamento oggetto di disamina manterranno condizioni prestazionali del tutto analoghe a quelle attuali.</i></p> <p><i>La soluzione alternativa studiata prevede un passaggio in sponda destra del torrente Boite (con l'inserimento di due lunghi viadotti di attraversamento del torrente e una lunga galleria) che risulta più impattante, più costosa e scartata nelle pianificazioni comunali.</i></p>
<p>2) - IMPATTO PAESAGGISTICO E ROTATORIE</p> <p>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</p>	<p><i>Le soluzioni progettuali adottate hanno raggiunto il migliore equilibrio possibile per garantire la realizzazione di una infrastruttura moderna e sicura (conforme alla normativa) e un adeguato inserimento paesaggistico.</i></p> <p><i>Lo sviluppo dell'attuale tracciato è frutto di una ottimizzazione per minimizzare riporti e rilevati e per inserire al meglio l'opera nel contesto paesaggistico.</i></p> <p><i>Sono inoltre state adottate scelte e soluzioni per armonizzare al meglio le opere con il territorio.</i></p> <p><i>Rispetto alla prima versione del progetto sono state apportate ulteriori migliorie alle mitigazioni paesaggistiche.</i></p> <p><i>Con riferimento alle rotatorie la scelta è di fatto obbligata per garantire la necessaria fluidità al traffico e rispettare parametri di sicurezza imprescindibili nella progettazione stradale.</i></p> <p><i>In particolare la rotatoria lato Cortina è l'unica soluzione possibile dovendo</i></p>

<p>di paesaggi di interesse storico-culturale ...”.</p> <p>La Variante snodandosi tutta su detti prati ne comporta INEVITABILE, IRREVERSIBILE, INGIUSTIFICATO SACRIFICIO.</p> <p>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.</p> <p>La mancanza di foinserimenti ad esse relativi non permette di leggere l'impatto (e quelli proposti - dato il massiccio camuffamento con alberi e cespugli - sono inutili).</p> <p>Le dimensioni, rispettivamente 55 metri di diametro esterno per la rotatoria Est e 50 per quella Ovest, appaiono davvero notevoli e fuori scala.</p> <p>La rotatoria è soluzione progettuale da utilizzare con cautela in ambiente alpino ove gli spazi sono ristretti e bisogna evitare il consumo di territorio.</p> <p>Vanno inoltre valutati i flussi in entrata dai vari rami.</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>Non viene dato conto quindi del perchè si siano privilegiate le rotatorie rispetto a più contenuti incroci a raso (es . svincolo a raso di Monguefio lato Est), Villabassa lato Est e Ovest).</p>	<p><i>garantire numerosi innesti.</i></p> <p><i>La rotatoria della zona La Scura evita l'introduzione di un ulteriore innesto a T, già presente per il collegamento alla zona artigianale.</i></p>
<p>3)- STUDIO DI INCIDENZA.</p> <p>a) - INTERRUZIONE DELLA CONTINUITA' ECOLOGICA.</p> <p><small>Ministero dell' Ambiente e della tutela del territorio e del mare Direzione per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali Modulistica – 01/09/2017</small> <small>Pag.</small></p> <hr/> <p>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 .</p> <p>Detti prati fanno da zona di interscambio tra zona SIC Pelmo a Sud e zona SIC/ZPS Antelao a Nord.</p> <p>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.</p> <p>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?).</p> <p>Si dice che le gallerie artificiali funzioneranno da ecodotti “consentendo il transito della fauna di medie dimensioni” - pag.18.</p> <p>In realtà le quattro gallerie artificiali sono aperte e finestate 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!</p> <p>Conseguentemente raddoppia rispetto all'attuale il rischio già alto di investimenti.</p>	<p><i>Tra le opere di mitigazione, come ampiamente illustrato nello S.I.A. si prevede che grazie all'inserimento degli ecodotti e delle gallerie artificiali, la cui copertura è per gran parte transitabili dalla fauna selvatica, garantiscono la continuità ecologica lungo il versante in sinistra Boite. In ogni caso, preme ricordare che la variante si sviluppa al margine dell'ambito urbano del Comune di San Vito di Cadore e pertanto, come avviene allo stato attuale, la fauna selvatica per raggiungere le aree boscate e i prati presenti sul versante in sinistra idrografica del T. Boite dovrebbero attraversare il centro abitato.</i></p> <p><i>Si evidenzia che tutte le gallerie artificiali permettono il passaggio avendo garantito un tratto chiuso rinterrato e collegato a valle. La possibilità di sostituzione di alcuni tratti di gallerie artificiali con veri e propri tunnel (come consigliato nell'osservazione) è quindi già compresa nel progetto.</i></p> <p><i>Gli allegati cui si riferisce l'osservazione sono relativi a vere e proprie gallerie interrato. È stato varie volte spiegato che le caratteristiche del tracciato in rapporto all'orografia dei luoghi non permette il completo interrimento delle gallerie (si dovrebbe abbassare molto la livelletta della</i></p>

<p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>b) - OSTACOLO ALLA TRANSUMANZA</p> <p>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 risendono verso il Boite nella zona di via Senes con direzione Serdes-Villanova.</p> <p>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 pressoché ovunque di vie sicure.</p>	<p><i>strada con aumenti di pendenza non compatibili con le normative stradali). Le gallerie inserite sono la migliore e unica soluzione proponibile per garantire un parziale interrimento della strada</i></p> <p><i>Il disegno tipologico dell'ecodotto (come tutti i disegni tipologici) va applicato alle situazioni specifiche che sono riportate nella planimetria delle mitigazioni ambientali dove sono espressamente indicati gli ecodotti.</i></p>
<p>4)- CONSUMO DI SUOLO.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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 UFAPF reperibile in internet, dal quale si ricava quanto carenti siano le previsioni di Anas al riguardo).</p> <p>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.</p> <p>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).</p>	<p><i>La soluzione adottata, rispetto ad altre ipotesi progettuali, si sviluppa in aderenza all'area urbanizzata in questo modo si riduce la lunghezza della variante e, quindi, la superficie da essa occupata. Per quanto riguarda le aree occupate dai cantieri per gran parte della loro estensione, con l'eccezione del cantiere logistico posto in corrispondenza della rotatoria a Sud e di due aree per lo stoccaggio dei materiali, interessa l'area che sarà occupata dal nuovo asse viabilistico. In ogni caso è previsto l'accantonamento del terreno vegetale che sarà riutilizzato per effettuare i ripristini. Rispetto alla componente suolo, come indicato nel Piano di Monitoraggio inserito nello Studio di Impatto Ambientale, sono previste delle attività di monitoraggio Ante operam, In Fase di cantiere e Post operam, effettuate da un tecnico qualificato che ha il compito di verificare che non vi sia uno scadimento delle caratteristiche pedologiche originarie e della fertilità del terreno vegetale.</i></p>

Osservazione DVA-0009542.15-04-2019: Antonio Menegus.	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>Considerata la vocazione turistica del territorio di San Vito di Cadore, i sacrifici ambientali e paesaggistici dovuti alla realizzazione della variante, sarebbero altissimi. E lo sarà anche in termini di qualità della vita, sociali ed economici.</p> <p>La variante ANAS all'abitato di San Vito di Cadore non porterà alcun beneficio alla comunità locale.</p> <p>Infatti:</p> <p>1) Con la variante saranno distrutti in maniera permanente ed irreversibile 49.468 mq di "prati stabili" di fondovalle, tutelati ai sensi dell'art. 136 D.Lgs. 42/2004, i quali costituiscono risorsa primaria irrinunciabile per il futuro di San Vito di Cadore - Dolomiti- PATRIMONIO UNESCO</p>	<p><i>Si ribadisce che le soluzioni progettuali adottate hanno raggiunto il migliore equilibrio possibile per garantire la realizzazione di una infrastruttura moderna e sicura (conforme alla normativa) e un adeguato inserimento paesaggistico. Lo sviluppo dell'attuale tracciato è frutto di una ottimizzazione per minimizzare</i></p>

Osservazione DVA-0009542.15-04-2019: Antonio Menegus.

Subosservazione

Controdeduzione

Le altre 3 Varianti in Valle del Boite e nella valle d'Ampezzo, comportano un consumo minimo di territorio (la variante di Tai è in galleria per 612 metri, quella di Valle è in galleria per 941 metri, quella di Cortina è una bretella di collegamento (717 metri di cui 290 in galleria artificiale) tra l'ingresso lato sud di Cortina ed un parcheggio strategico . Inoltre le 3 varianti sembrano non avere soluzioni alternative efficaci.

La variante di San Vito invece occupa gran parte della fascia di verde che si interpone tra il fiume Boite ed il centro, scorrendo a 20/40 metri da edifici pubblici di notevole peso sociale (Scuola Materna, Scuole Elementari, Scuole Medie, Liceo Classico, Palestra Comunale e Scuola di Musica . La nuova variante convogliera il traffico su una arteria che scorre a soli 160 /180 mt. dal centro.(vedi allegato 6)

Si consideri che nella vicina Val Pusteria, a Monguelfo la variante scorre a circa 480 metri dal centro, è in galleria e nei tratti scoperti è in trincea; a Brunico la variante passa a circa 1200 metri dal centro città ed è in galleria. I rispettivi centri sono comunque attraversati sia da viabilità ordinaria che da reti infrastrutturali come ferrovia e linee di autobus.

Non ci sembra che la variante di San Vito abbia le stesse caratteristiche .

Non da ultimo tale opera è in palese contrasto con quanto previsto dalla Legge Regionale del 6 giugno 2017 n. 14 (Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo).

Riteniamo pertanto che gli impatti negativi generati dalla variante non siano nè mitigabili nè compensabili.

riporti e rilevati e per inserire al meglio l'opera nel contesto paesaggistico.

Sono inoltre state adottate scelte e soluzioni per armonizzare al meglio le opere con il territorio.

Rispetto alla prima versione del progetto sono state apportate ulteriori migliorie alle mitigazioni paesaggistiche.

Al riguardo delle alternative, la soluzione studiata prevede un passaggio in sponda destra del torrente Boite (con l'inserimento di due lunghi viadotti di attraversamento del torrente e una lunga galleria) che risulta più impattante, più costosa e scartata nelle pianificazioni comunali.

Una possibile soluzione "di monte" è da ritenere impraticabile (non sostenibile) perché si tratterebbe di un'unica lunga galleria in terreni sciolti che costituiscono la conoide detritica sulla quale sorge l'abitato. Si tratterebbe di uno scavo molto difficile in terreni sciolti e sotto falda e in vari punti interessati da fenomeni di debris flow (torrente Ru Sec). Per questo motivo questa ulteriore alternativa non è stata presa in considerazione perché palesemente non sostenibile.

2) La variante ANAS di San Vito passa a pochi metri da strutture pubbliche , con funzione sociale, particolarmente sensibili (vedi allegato 6):

(a)

Scuola materna e Scuola di Musica (RP06)a 42 metri;

Plesso scolastico con Scuola Media e Liceo Classico (RP07).....a 34 metri

non vengono esaminati recettori sensibili quali Palestra Comunale, Scuola Elementare che sono adiacenti al RP07. Nel documento 119_MSVE14D1718_T00IA00AMBRE04A S.I.A. DIFFUSIONE DELLE POLVERI E DEGLI INQUINANTI, pag. 36,37, 38 si prevede che già in fase di cantiere (che durerà non meno di 30 mesi) verranno ampiamente superate le soglie limite di emissioni per Recettori sensibili quali Scuole Medie/Liceo Classico (RP07) e Scuola Materna/Scuola di Musica(RP06).

Si rimanda la soluzione delle relative criticità ad una "verifica ...mediante modellazione matematica, della quantificazione dell'impatto ".

Si è già chiarito che l'aspetto del rumore è stato affrontato in maniera numerica tramite opportuna modellazione e non in maniera soggettiva.

Questo approccio è l'unico riconosciuto per gli studi di impatto ambientale anche a livello internazionale.

Tale modellazione ha permesso di inserire gli opportuni strumenti di mitigazione dell'impatto acustico.

Pur essendo consapevoli delle criticità segnalate nell'osservazioni si ritiene che gli interventi mitigativi costituiscano un valido strumento per attenuare l'impatto riconducendolo all'interno dei limiti da normativa.

L'impatto del viadotto Serdes è stato affrontato scegliendo la tipologia architettonico-strutturale del viadotto più snella possibile

Osservazione DVA-0009542.15-04-2019: Antonio Menegus.	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>E' ragionevole pensare che anche in fase di esercizio la variante possa creare problematiche di emissioni non compatibili con la destinazione dei ricettori sopra nominati e anche di quelli non censiti.</p> <p style="text-align: center;">(b)</p> <p>Non vengono esaminati i potenziali impatti negativi (visivo, acustico, idrogeologico ed atmosferico) con siti ad altissima valenza ambientale/turistica come il Lago di Mosigo, spogliato il 29 ottobre 2018 dal tornado "Vaia" della corona di abeti che lo contornava e perciò reso ancora più fragile dal punto di vista paesaggistico (vedi foto 1).</p> <p>Il lago di Mosigo rappresenta una icona storica del turismo sanvitese, ed è meta di turisti provenienti da ogni dove. Quindi una risorsa presente e futura da tutelare e preservare in quanto volano imprescindibile per l'economia turistica di San Vito.</p> <p style="text-align: center;">(c)</p> <p>Non è stata effettuata alcuna analisi degli impatti negativi sulla struttura denominata " Chalet Al Lago", di proprietà del Comune di San Vito e dell'area ricreativa adiacente. Lo Chalet al Lago, con lo sfondo della Croda Marcora, rappresenta anch'esso un luogo storico ed icona di San Vito e delle Dolomiti Patrimonio Unesco nel mondo . Una sua immagine è presente ancor oggi all'aeroporto J.F.K. di New York. (vedi foto 5)</p> <p>Non viene esaminato l'impatto del viadotto sopra il ponte di Serdes, con altezze e proporzioni autostradali. Il sito, fotografato da turisti come area storica delle segherie e della vecchia filanda, verrebbe compromesso irrimediabilmente. (foto 5 e 6)</p>	<p><i>Come ampiamente spiegato nei documenti progettuali specialistici non si prevede alcuna interferenza con il regime idrogeologico.</i></p> <p><i>Per l'impatto visivo sul lago Mosigo si tratta in realtà di un tratto di strada in rilevato di altezza contenuta che verrà modellato con dune secondo le indicazioni fornite dalla Sovrintendenza. L'impatto del rumore è limitato (rispetto all'attuale) in quanto si tratta di un tratto in affiancamento alla strada esistente e con basse velocità di percorrenza trovandosi vicino alla rotatoria.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera nello svolgere le attività di cantiere saranno adottate una serie di misure di mitigazione illustrate nello studio di impatto ambientale e che consistono in interventi di bagnatura della pista di cantiere da eseguirsi due volte al giorno durante le 8 ore di funzionamento del cantiere e l'installazione al limite del cantiere di teli antipolvere. Gli effetti delle mitigazioni adottate sono stati valutati utilizzando dei modelli previsionali e, in ogni caso, è prevista un'attività di monitoraggio Ante operam, Post operam e, soprattutto, durante la fase di cantiere in maniera tale da poter verificare l'efficacia delle misure adottate ed, eventualmente, introdurre ulteriori misure di mitigazione.</i></p>
<p>3) <i>la variante Anas di San Vito non ottempera a quanto previsto dal parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale n. 2665 del 02/03/2018 , pag 17, in quanto " non comprende analisi di costi-benefici; inoltre non è stata valutata l'alternativa zero e non è stata presa in considerazione un'alternativa già richiesta dalla popolazione locale che prevede soluzioni e adeguamenti minimi per risolvere le code del traffico che si formano, sembrerebbe, in limitati periodi dell'anno, come creazione di marciapiedi e sottopassi pedonali, eliminazione dei parcheggi, limiti di velocità".</i></p> <p>Nel luglio 2018 , a seguito anche di un incontro presso Certottica di Longarone con vari soggetti interessati alle problematiche sulla viabilità in centro a San Vito di Cadore , veniva inviato al Sindaco del Comune di San Vito e anche ad ANAS , Compartimento di Mestre, progetto alternativo per la viabilità in centro a San Vito, commissionato da un gruppo di imprenditori sanvitesesi ad un tecnico locale.</p> <p>La "PROPOSTA DI SISTEMAZIONE DEL CENTRO DI SAN VITO DI CADORE" veniva poi sottoscritta da 27 titolari di attività commerciali. (allegato n. 4)</p> <p>Il progetto :</p> <p>a- consente un notevolissimo risparmio finanziario per l'erario pubblico (1 milione 500mila euro contro i 29 milioni preventivati per la variante);</p> <p>b- sarebbe una soluzione alle criticità del centro, concreta e di facile attuazione; criticità che si verificano per periodi brevi dell'anno (circa 20 giorni ad agosto, circa 10 giorni nel periodo natalizio, qualche weekend in occasione di festività), dovute a parcheggi "disordinati" (vedi foto 2,3,4) in centro tra Farmacia e Chiesa Parrocchiale), agli eccessivi passaggi pedonali, alla mancanza di nuovi parcheggi. Ciò comporta inevitabilmente rallentamenti al flusso del traffico lungo la SS.51. Passato il centro il flusso del traffico diventa scorrevole.</p>	<p><i>Una analisi dei benefici (sia pur non in termini quantitativi) introdotti dalla nuova strada sono descritti nel SIA e sono stati considerati superiori agli impatti (mitigati). Si tratta di benefici relativi ad alcuni aspetti che l'amministrazione comunale considera di grande importanza per lo sviluppo del territorio e cioè: riduzione del traffico all'interno dell'abitato con conseguente riduzione della incidentalità, qualità degli spazi urbani (con possibilità di inserimento di aree pedonali), riduzione dell'impatto acustico e di emissione degli inquinanti all'interno dell'abitato, fluidificazione del traffico anche nei riguardi della transitabilità dei mezzi di soccorso.</i></p>

Osservazione DVA-0009542.15-04-2019: Antonio Menegus.	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>c- di essere realizzato in tempi brevi, probabilmente prima degli eventi di Cortina 2021.</p> <p>Ovviamente la proposta era ed è perfezionabile. Fondamentale sarà prendere in esame contemporaneamente la risoluzione delle problematiche che generano:</p> <p>a- lunghissime code di veicoli lunghe 20/30 km in prossimità dell'innesto della SS. 51 con la A27 nella tratta Longarone- Pian di Vedoja nei periodi di maggior afflusso turistico;</p> <p>b - preoccupante e costante aumento del traffico pesante (TIR) di transito sulla SS. 51.</p> <p>Temiamo che la realizzazione delle varianti accrescano entrambe le criticità.</p> <p>Rammentiamo anche che:</p> <p>- nel marzo 2017 è stata inoltrata al Comune di San Vito raccolta di 341 firmatari, residenti e non, contrari alla variante con proposta di soluzioni alternative (allegato 1 e 1bis);</p> <p>-nel gennaio 2018 veniva presentata dall'On. Spessotto Arianna alla Camera dei Deputati interrogazione a risposta scritta n. 4-18966 nella quale si puntualizzano gli obiettivi, le modalità di attuazione e le normative statali ed europee da rispettare per i lavori previsti dal art. 61 del D.L. n.50/2017 e i rischi connessi (vedi allegato 5);</p> <p>- nel febbraio 2018 viene inviato al Sindaco del Comune di San Vito ed altri enti lettera di 67 residenti contrari alla variante e favorevoli a soluzioni meno impattanti e costose (allegato 2);</p> <p>Il tutto a significare che la variante non è affatto condivisa dalla comunità locale.</p>	<p><i>La sistemazione del centro di San Vito non è in conflitto con la variante, ma anzi potrebbe essere considerato un elemento integrativo al complessivo progetto di miglioramento della viabilità e della fruibilità del centro.</i></p> <p><i>Come già precisato, gli effetti della variante saranno soprattutto finalizzati a liberare il centro di San Vito dal traffico transitante, restituendo agli abitanti la possibilità di usufruirne al pieno della sua potenzialità. Rispetto alla preoccupazione circa il significativo aumento del traffico pesante quale risultato della messa in esercizio degli interventi infrastrutturali di progetto, si rimanda alle controdeduzioni del punto "ALTRI IMPATTI AMBIENTALI #1" e alle risultanze delle indagini di accessibilità isocrona presentate all'interno dello studio di traffico nel paragrafo 3.4.</i></p> <p><i>Rispetto al potenziale aumento del 12%, si conferma la correttezza del dato che, alla luce del quadro infrastrutturale, tariffario e socio-demografico, rappresenta un'indicazione di massima relativa all'appetibilità e, conseguentemente, al livello di fruizione attesa per quel che riguarda il traffico merci di breve-media percorrenza.</i></p> <p><i>Tale quadro potenziale, di natura prettamente trasportistica, non è infatti suffragato dai trend di crescita attesi in termini di demografia ed evoluzione economica, da cui la previsione di un potenziale aumento del tutto trascurabile, inferiore al 10%.</i></p> <p><i>A tal riguardo si evidenzia, come sottolineato in altre contro-deduzioni, che tutte le analisi statiche circa il livello prestazionale dell'itinerario sono state eseguite seguendo un approccio "conservativo" al fine di contenere eventuali oscillazioni e/o modifiche dell'assetto programmato futuro.</i></p>

Osservazione DVA-0009542.15-04-2019: Antonio Menegus.	
Subosservazione	Controdeduzione
<p>4) <i>La rotatoria lato Cortina :</i></p> <p>a) Nel documento 117_MSVE14D1718_T00IA00AMBRE02_A STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE pag. 17 ...si afferma che la soluzione progettuale "...consente di ridurre la pendenza della variante a valori del 4% che sono ritenuti accettabili ..."</p> <p>I dati (vedi 31_MSVE14D1718-P00PS00TRAFLO1B_Asse_principale-Profilo_longitudinale_Tav_1 e seguenti) dicono invece che :</p> <ul style="list-style-type: none"> - da SS. 51 lato Cortina ad imbocco rotatoriapendenza 6,5% - da rotatoria lato Cortina a fino Viadotto Serdes per lunghi trattipendenza 4,5 % <p>Dette pendenze comporteranno criticità notevoli in caso di condizioni meteo avverse (neve, gelo, pioggia).</p> <p>La rotatoria lato Cortina e l'asse viario, entrambi in sopraelevazione rispetto al piano di campagna, aumenteranno gli impatti negativi nè sono previsti interventi di mitigazione acustica e paesaggistica</p>	<p><i>Le pendenze cui si riferisce sono relative agli innesti della rotatoria e non all'asse principale. Si tratta di pendenze accettabili per rampe.</i></p> <p><i>La rotatoria lato Cortina si sviluppa a mezza costa (parte in scavo e parte in rilevato) e comunque al di sotto dell'attuale sede stradale, quindi l'osservazione non è pertinente.</i></p>
<p>5) <i>Mutamenti di destinazione di terreni regolieri.</i></p> <p>Dalla documentazione Anas (147_MSVE14D1718_T00ES00ESPPC01C_Piano_particolare_di_esproprio) e (148_MSVE14D1718-T00ES00ESP01B_Elenco_Ditte) si evince che la Regola di Chiapuzza e Costa viene espropriata in via definitiva per un totale di 922 mq mentre la Regola di Vallesella, Resinego e Serdes viene espropriata in via definitiva per mq. 3.765. Sembra anche che vengano rimborsate per l'esproprio definitivo rispettivamente per euro 1.214,70 la Regola di Chiapuzza e Costa , mentre la Regola di Vallesella, Resinego e Serdes sarebbe rimborsata per l'esproprio definitivo con euro 9.585,72.</p> <p>Il tutto sembra essere contrasto con quanto disposto dalla Legge Regionale 19 agosto 1996, n.26, art.li 7, 8,9,13 e 14 nonché a quanto previsto dall'art. 4 (cambio di destinazione ed usi diversi) degli Statuti delle rispettive Regole.</p>	<p><i>Le regole di San Vito hanno presentato osservazioni, in conferenza di servizi, ma non un parere negativo.</i></p> <p><i>L'elenco delle ditte e il piano particellare non può uscire dalla progettazione definitiva senza una quantificazione economica.</i></p> <p><i>La L.R. n. 26/1996 non entra nel merito del divieto al cambio di destinazione d'uso, ma indica le procedure e le modalità da seguire per ottenere, se del caso, l'autorizzazione.</i></p> <p><i>Questa procedura di cambio di destinazione sarà perfezionata a richiesta nell'ambito del processo espropriativo e qualora ne esistessero le possibilità.</i></p>
<p><i>Conclusioni:</i></p> <p><i>La realizzazione della variante all'abitato di San Vito di Cadore:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - non porterà alcun beneficio alla popolazione locale; - comporterà la distruzione irreversibile di 5 ettari di "prati stabili" di fondovalle; - avrà impatti negativi, non mitigabili né compensabili, sul paesaggio e sulla qualità delle varie componenti ambientali (aria, suolo, acque, rumore, etc), economiche (la risorsa fondamentale del turismo sanvitese ovvero la bellezza delle Dolomiti -Patrimonio UNESCO compromessa in maniera permanente ed irreversibile) e sociali (passaggio a pochi metri da tutti gli edifici scolastici e dal centro); - comporterà un esborso di denaro pubblico (29 milioni di euro) che potrebbero essere risparmiati con la realizzazione di opere meno invasive, risolutive delle effettive criticità del traffico locale e fattibili 	<p><i>I benefici per la popolazione locale sono stati individuati negli aspetti che l'amministrazione comunale considera di grande importanza per lo sviluppo del territorio e cioè: riduzione del traffico all'interno dell'abitato con conseguente riduzione della incidentalità, qualità degli spazi urbani (con possibilità di inserimento di aree pedonali), riduzione dell'impatto acustico e di emissione degli inquinanti all'interno dell'abitato, fluidificazione del traffico anche nei riguardi della transitabilità dei mezzi di soccorso.</i></p> <p><i>L'occupazione dei prati è stata mitigata con specifici interventi compensativi come è usuale negli interventi infrastrutturali di utilità pubblica e che introducono impatti sul territorio.</i></p> <p><i>Il costo dell'opera è stato ritenuto sostenibile nell'ottica di un più generale intervento di ammodernamento della viabilità dell'intero asse della SS51</i></p>