

m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0020480.05-08-2019

Buongiorno,

Invio osservazioni con allegati.

Cordialità,

Antonio Menegus

Studio **ALIA**

Promotori Comitato contro variante ANAS di San Vito di Cadore

Antonio Menegus, Stefano De Lotto, Maurizio Pagan, Aldo Panciera

ANAS

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

OSSERVAZIONI

ai sensi della procedura VIA

Giovanni Campeol

con

Cristina Benvegnù, Lorella Biasio, Silvia Foffano, Davide Scarpa

San Vito di Cadore

2 Agosto 2019

Sommario

1	Premessa	4
2	Contenuti delle Osservazioni.....	6
3	Quadro di riferimento programmatico	7
3.1	PAESAGGIO e sistema ecologico	7
3.2	SISTEMA INSEDIATIVO.....	10
3.3	SISTEMA INFRASTRUTTURALE.....	12
3.4	Piano di Assetto del Territorio (PAT) di San Vito di Cadore.....	15
3.5	Il vincolo paesaggistico statale (D.M. 24 febbraio 1958)	21
4	Le Dolomiti inserite nella World Heritage List (WHL) dell'UNESCO	25
5	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE.....	30
5.1	Le alternative progettuali	30
5.2	Criticità del progetto.....	34
6	QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	42
6.1	Aspetti vegetazionali e faunistici.....	42
6.2	Il paesaggio.....	45
6.3	La mobilità.....	49
6.4	Atmosfera – Qualità dell'aria	52
6.5	Atmosfera - Clima acustico.....	55
7	IL MODELLO VALUTATIVO	58
8	Osservazioni alle Integrazioni ANAS del 24-05-2019.....	62
8.1	Osservazioni sulle integrazioni ANAS - PAESAGGIO	63
8.1.1	RICHIESTA n.1.....	63
8.1.2	RICHIESTA n. 2.....	64
8.1.3	RICHIESTA n. 3.....	65
8.1.4	RICHIESTA n. 4.....	78
8.1.5	RICHIESTA n. 5.....	83
8.1.6	RICHIESTA n. 6	85
8.1.7	Ulteriori osservazioni di tipo paesaggistico.....	86
8.2	Osservazioni sulle Integrazioni ANAS – CLIMA ACUSTICO	90
8.2.1	RICHIESTA a.....	90
8.2.2	RICHIESTA b.....	92

8.2.3	RICHIESTA c	93
9	Sistemazione della viabilità del centro di San Vito di Cadore	94

Gruppo di Lavoro

Prof. Dott. Giovanni Campeol

già docente di Valutazione Ambientale presso l'Università Iuav di Venezia (Socio studio ALIA)

Dott. Arch. Cristina Benvegnù

esperta di Valutazione ambientale (Socio studio ALIA)

Dott. Arch. Lorella Biasio

esperta di Valutazione ambientale e Pianificazione territoriale

Arch. Silvia Foffano

esperta di Valutazione paesaggistica e Pianificazione urbanistica

Dott. Davide Scarpa

naturalista, Mira (VE)

1 Premessa

Il 10 giugno 2016 nel congresso FIS di Cancún in Messico, Cortina d'Ampezzo è stata scelta come sede per i *“Campionati mondiali di sci alpino 2021 FIS Alpine World Ski Championships”*, che si svolgeranno dall'8 febbraio 2021 al 21 febbraio 2021.

Il 24 giugno 2019 a Losanna in Svizzera durante la 134ª sessione del Comitato Olimpico Internazionale, Milano e Cortina sono state scelte per organizzare i XXV Giochi olimpici invernali, che si terranno nel 2026.

Mai nella storia e in così breve lasso di tempo il Veneto e in particolare il Bellunese ha visto concentrarsi due eventi di rilevanza globale come i Mondiali di Sci del 2021 e soprattutto le Olimpiadi invernali del 2026. In soli 5 anni nel Bellunese si manifesteranno opportunità socioeconomiche e culturali alle quali bisogna essere preparati. Tuttavia ogni grande evento necessita di una condizione di base senza la quale esso non è in grado di realizzarsi ma nemmeno di portare benefici economici. Questa condizione si chiama *“accessibilità”* che deve essere in grado di far giungere grandi numeri di persone e merci, con velocità e qualità ambientale.

Alla data di oggi, agosto 2019, a due anni dai mondiali di sci e a sei dalle olimpiadi invernali si è solo in presenza della progettazione di interventi locali di sistemazione dell'attuale disastrosa rete stradale esistente

Interventi che da soli non rispondono affatto alle necessità di un'accessibilità adeguata e che sono, come nel caso emblematico della variante di San Vito di Cadore ma anche delle altre varianti di Cortina d'Ampezzo, Valle di Cadore e Tai di Cadore, ancora in procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) a livello nazionale.

Si fa presente che il progetto si titola *“S.S. n° 51 «di Alemagna» Provincia di Belluno. Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021”* quindi sarebbe stato necessario effettuare un'unica procedura di VIA, così come prevede la norma, la quale esplicitamente indica che un progetto unitario non deve essere artatamente *“spezzettato”*.

Presa d'atto della scarsa capacità trasportistica dell'attuale viabilità stradale della SS 51, che da Pian di Vedoia (all'uscita dell'autostrada A27) giunge fino a Cortina d'Ampezzo, ma anche della SS51 bis, della SS52 e di tutte le altre della provincia di Belluno.

Condizioni queste che erano ben conosciute e chiaramente messe in evidenza già nel 2007 dal Piano Strategico della Provincia di Belluno, nel quale si dimostrava che la dotazione infrastrutturale, stradale in primis, era decisamente insufficiente.

In quel documento si legge *“[...] l'indicatore generale della dotazione di infrastrutture pone la provincia di Belluno al 95° posto nella graduatoria delle province italiane, penultima posizione seguita solamente dalla provincia di Ragusa [cfr. Istituto Tagliacarne] [...] Anche spingendo l'analisi nel dettaglio, rispetto alle singole tipologie infrastrutturali, la situazione non mostra elementi positivi, in quanto per tutte le tipologie il valore dell'indicatore è sempre inferiore alla media nazionale [...]”*.

Situazione che alla data del 2019 non è molto migliorata, lasciando la Provincia di Belluno in una condizione di pesante marginalità territoriale.

La scelta strategica pensata nel 2016 per migliorare l'accessibilità a Cortina d'Ampezzo in occasione dei mondiali di Sci del 2021 si dimostrava totalmente insufficiente (e ad oggi si dimostra ancor più inadeguata dopo l'assegnazione delle Olimpiadi invernali del 2026) per affrontare i temi della mobilità in quanto:

- le sole varianti non sono in grado di fluidificare sufficientemente il traffico proveniente da Sud della Provincia di Belluno, utilizzando l'autostrada A27;
- non si sono previsti adeguamenti sostanziali sulle altre strade statali della Provincia di Belluno;
- non si è predisposta una prefattibilità ambientale per un valico alpino con l'Austria.

Con questa scelta infrastrutturale di tipo minimale l'afflusso turistico proveniente da Sud si troverà comunque a dover affrontare un pesante collo di bottiglia all'uscita dell'autostrada A27 a Pian di Vedoia, mentre sarà vanificata la possibilità di far giungere il turismo da Nord, quello maggiormente interessato all'evento dei Mondiali del 2021 e alle Olimpiadi invernali del 2026.

In questa condizione di scarsa accessibilità del Bellunese i territori delle Provincie autonome di Trento e Bolzano, grazie all'autostrada A22 del Brennero, ovviamente trarranno le maggiori ricadute economiche da questi due eventi.

2 Contenuti delle Osservazioni

Le presenti Osservazioni vengono elaborate in relazione alla pubblicazione delle Integrazioni al progetto della Variante di San Vito di Cadore, in base alle richieste della Commissione VIA-VAS Nazionale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare¹.

A tal fine si fa presente che il progetto di variante di San Vito di Cadore ha come titolo **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.**

Denominazione questa che caratterizza gli obiettivi del progetto stesso e che sono alla base delle diverse argomentazioni a sostegno delle presenti Osservazioni.

Dal punto di vista metodologico nel presente documento, oltre a confutare le Integrazioni presentate da ANAS, si affrontano diversi argomenti in modo tale da essere coerenti e razionali nelle motivazioni esposte.

Essi sono:

- Analisi del quadro di riferimento programmatico e pianificatorio, con verifica della coerenza del progetto con la strumentazione territoriale sia scala vasta, il PTRC della regione Veneto e il PTCP della provincia di Belluno, che a scala locale, il PAT di San Vito di Cadore;
- Analisi del quadro di riferimento progettuale, nello specifico:
 - o Verifica delle alternative progettuali;
 - o verifica delle scelte progettuali della variante e degli interventi sulla viabilità esistente.
- Analisi del quadro di riferimento ambientale e della valutazione con verifica dell'attendibilità tecnico-scientifica del modello valutativo ambientale adottato.
- Osservazioni alle Integrazioni presentate da ANAS

¹ Come a dire che ANAS in ben tre anni non ha saputo predisporre in modo ambientalmente sostenibile le varianti stradali alla SS51.

3 Quadro di riferimento programmatico

Di seguito si riportano le tematiche *paesaggio*, *sistema ecologico*, *sistema insediativo* e *sistema infrastrutturale* così come trattate e normate dalla pianificazione sovraordinata vigente:

- Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC) (Dgr 427 del 10/04/2013 Variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica);
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Belluno (DGRV n. 1136 del 23/03/2010).

Inoltre si analizzano dette tematiche così come trattate dal Piano di Assetto del Territorio (PAT) di San Vito di Cadore (adottato con delibera di Giunta Comunale n.15 il 30 aprile 2014).

3.1 PAESAGGIO e sistema ecologico

PTRC del Veneto

Lo strumento pianificatorio a livello regionale dal quale è possibile selezionare la componente Paesaggio quale indicatore significativo per valutare la coerenza pianificatoria del progetto della Variante di San Vito di Cadore è il PTRC del 2013 (Variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica).

Il PTRC individua, nell'ambito geografico in cui si colloca il comune di San Vito di Cadore, il sistema del *territorio rurale i prati stabili*.

Come si può leggere dallo stralcio della tavola del "*Sistema del territorio rurale e della rete ecologica*", di seguito riportata, il territorio del comune di San Vito di Cadore è caratterizzato da ampie aree a prato stabile che contornano il centro abitato, inserite all'interno di un corridoio ecologico (caratterizzato dalla presenza del torrente Boite) contornato da aree nucleo.



Tavola 09 - Sistema del territorio rurale e della rete ecologica

Il PTRC individua e tutela tali ambiti e, in particolare all'articolo 13 delle NTA "Valorizzazione in zona montana dei pascoli, prati, praterie storiche ed ex coltivati", stabilisce che "[...] 5. Sono sempre ammessi i recuperi di prati stabili e dei pascoli degradati o invasi dal bosco. I Comuni, previa verifica delle delimitazione dei prati stabili e dei pascoli del PTRC, in sede di redazione del PAT delimitano queste aree ai fini della necessaria azione di tutela e dell'eventuale recupero alla destinazione originaria. [...]".

Inoltre, per quanto riguarda nello specifico i Prati stabili, l'articolo 14 delle NTA dispone che "1. La Regione riconosce i sistemi di prati stabili quali risorse per il paesaggio e la biodiversità.

2. Per le finalità di cui al comma 1 i Comuni individuano, nell'ambito dei propri strumenti urbanistici, i sistemi di prati stabili e specificano, ai fini della loro tutela, adeguate misure per mantenere il loro valore naturalistico e limitare la perdita di superficie prativa dovuta allo sviluppo urbanistico, all'estensione dei seminativi e all'avanzamento delle aree boschive."

L'ambito nel quale si sviluppa la variante ANAS di San Vito di Cadore, come visibile nella figura precedente con il tratteggio in rosso, si colloca esattamente sopra questa tipologia paesaggista ed ecologica.

Osservazioni di Merito

Il PTRC del Veneto chiaramente indica la tutela e la protezione di prati stabili come obiettivo strategico sia dal punto di vista paesaggistico che da quello ecologico.

La variante ANAS di San Vito di Cadore è totalmente in contrasto con questa indicazione normativa della pianificazione regionale (PTRC).

PTCP di Belluno

Il Piano provinciale riconosce il valore dell'ambito comprendente il centro urbano di San Vito di Cadore e dei prati stabili che lo circondano. Infatti nella tavola del *Sistema del paesaggio*, di seguito riportata, viene identificato come "ambito di pregio paesaggistico da tutelare".

L'articolo 25 delle NTA del PTCP, infatti, individua come invariati gli ambiti di pregio paesaggistico da tutelare.

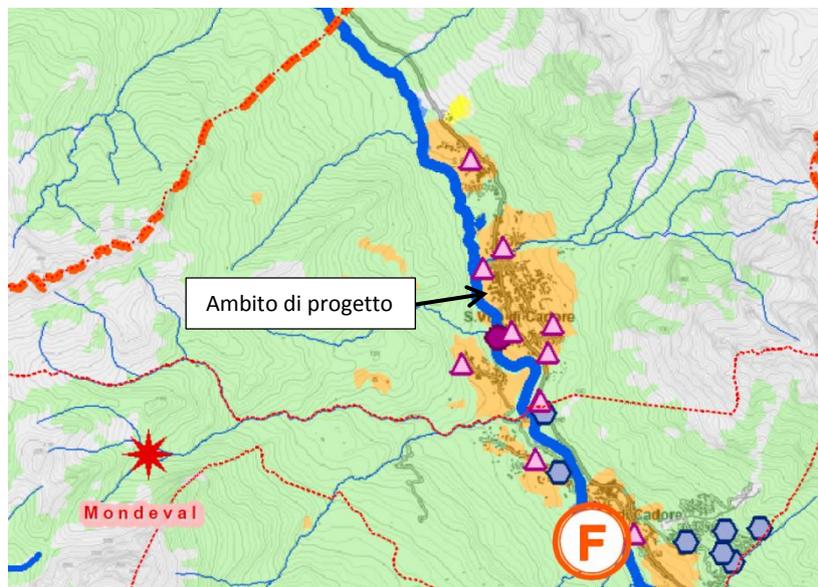
art. 25 Invarianti e valorizzazione del paesaggio

1. Nella redazione di PAT\PATI i Comuni specificano le invarianti meritevoli di tutela e di valorizzazione per la conservazione a beneficio delle generazioni future.

Sono in ogni caso da considerarsi invarianti, anche ai fini della valorizzazione turistica, le seguenti componenti identificative, percettive e valorizzative del paesaggio:

[...]

g) gli ambiti di pregio paesaggistico da tutelare individuati alla Tav. C.5 (Sistema del paesaggio); [...]"



AMBITI STRUTTURALI DI PAESAGGIO DEFINITI DALLA REGIONE

art. 25



Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico

SUB-AMBITI PAESAGGISTICI

Ambiti di pregio paesaggistico da tutelare

art. 25

 Ambiti di pregio paesaggistico e paesaggi storici d'alta quota

 Ambiti di pregio paesaggistico e paesaggi storici dei versanti vallivi

Ambiti di pregio paesaggistico da valorizzare

art. 25

 Ambiti boscati

Paesaggi delle acque

art. 25

 Alvei, greti e laghi

 Corsi d'acqua

INVARIANTI PUNTUALI DEL PAESAGGIO

Iconemi art. 25



Visioni scenografiche dell'immaginario collettivo

Monumenti naturali o land markers art. 25



Alberi monumentali



Geositi

Elementi di valore storico e ambientale del paesaggio art. 25



Ville venete



Architettura del '900



Manufatti storici tutelati



Manufatti religiosi



Manufatti difensivi



Cave di pietra e miniere storiche



Siti di archeologia industriale

PTCP Belluno – stralcio della tavola C5 - SISTEMA DEL PAESAGGIO

La variante ANAS di San Vito di Cadore si colloca esattamente all'interno di un ambito di pregio paesaggistico da tutelare.

Osservazioni di Merito

Il PTCP della Provincia di Belluno chiaramente indica gli ambiti di pregio paesaggistico da tutelare, tra i quali emergono i prati stabili che circondano il centro abitato di San Vito di Cadore.

La variante ANAS di San Vito di Cadore è totalmente in contrasto con questa indicazione normativa della pianificazione provinciale (PTCP).

3.2 SISTEMA INSEDIATIVO

PTCP di Belluno

Il PTCP individua nella Tav. C.4 (Sistema insediativo e infrastrutturale) i centri di antica formazione elencati nell'allegato B.2.7 "Elenco dei centri storici".

Sulla base dei rapporti dell'insediamento con il processo insediativo principale e dell'alternarsi delle vicende storiche, nonché dell'influenza rilevante nella conformazione del centro prodotta da precisi piani che hanno presieduto la definizione degli spazi pubblici, regolato gli assi viari e stabilito le tipologie edilizie residenziali e degli annessi rustici (centri interessati dal fenomeno del "rifabbrico"), essi si distinguono in:

1. centri storici di notevole importanza;
2. centri storici di grande interesse;
3. centri storici di medio interesse.

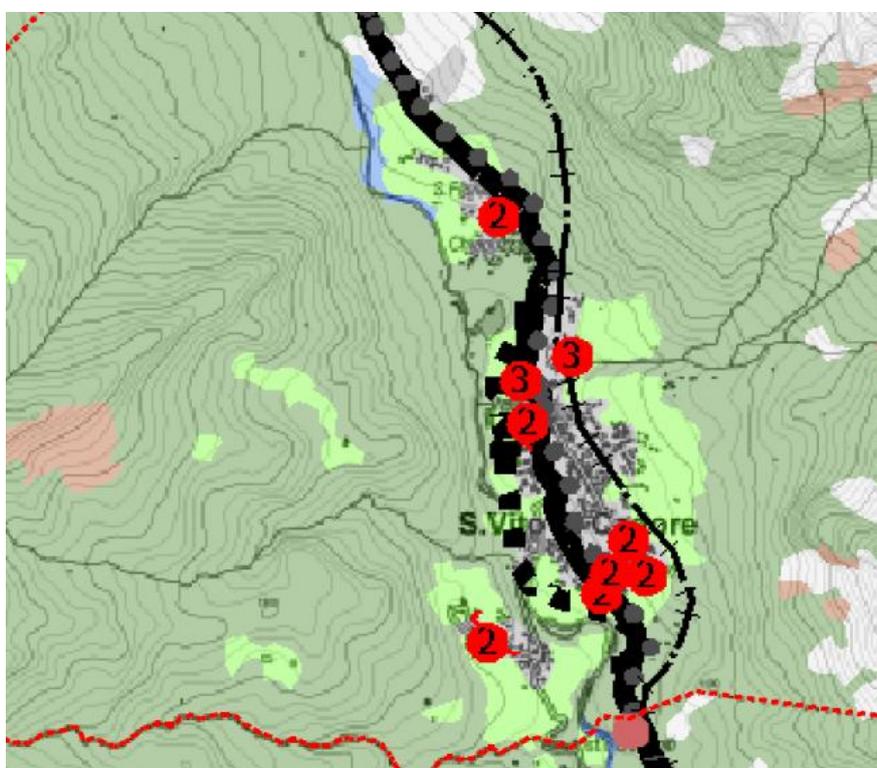
Il centro abitato di San Vito di Cadore è caratterizzato dalla presenza di innumerevoli centri storici di grande e medio interesse, come indicato nella seguente tabella e nello stralcio della tavola C4.

ID	CLASSIFICA	COMUNE	LOCALITA'	ISTAT
7	2	SAN VITO DI CADORE	CHIAPUZZA	025051
567	3	SAN VITO DI CADORE	COSTA	025051
3	2	SAN VITO DI CADORE	RESINEGO	025051
4	2	SAN VITO DI CADORE	RESINEGO	025051
5	2	SAN VITO DI CADORE	RESINEGO	025051
6	2	SAN VITO DI CADORE	RESINEGO	025051
1	2	SAN VITO DI CADORE	SAN VITO	025051
2	2	SAN VITO DI CADORE	SERDES	025051
566	3	SAN VITO DI CADORE	VALESELLA	025051

Il PTCP stabilisce all'art 26 "Centri storici" delle NTA che:

"5. Comuni provvederanno in particolare: [...]"

f) al mantenimento della relazione tra il centro storico ed il contesto paesaggistico."



Storico

- Ville venete artt. 25,27
- Complessi ed edifici di pregio architettonico artt. 25,27
- 1 Centri storici di notevole interesse artt. 25,26
- 2 Centri storici di grande interesse artt. 25,26
- 3 Centri storici di medio interesse artt. 25,26

Processo di urbanizzazione in atto

- Aree urbanizzate art. 28

SISTEMA PRODUTTIVO

Ambiti agricoli

art. 31

-  Aree a seminativo
-  Aree a prato
-  Aree a prato e pascolo d'alta quota
-  Aree boscate
-  Aree rupestri
-  Aree d'alta quota, ghiacciai e nevai

PTCP Belluno – stralcio della tavola C.4 - Sistema insediativo e infrastrutturale

Osservazioni di Merito

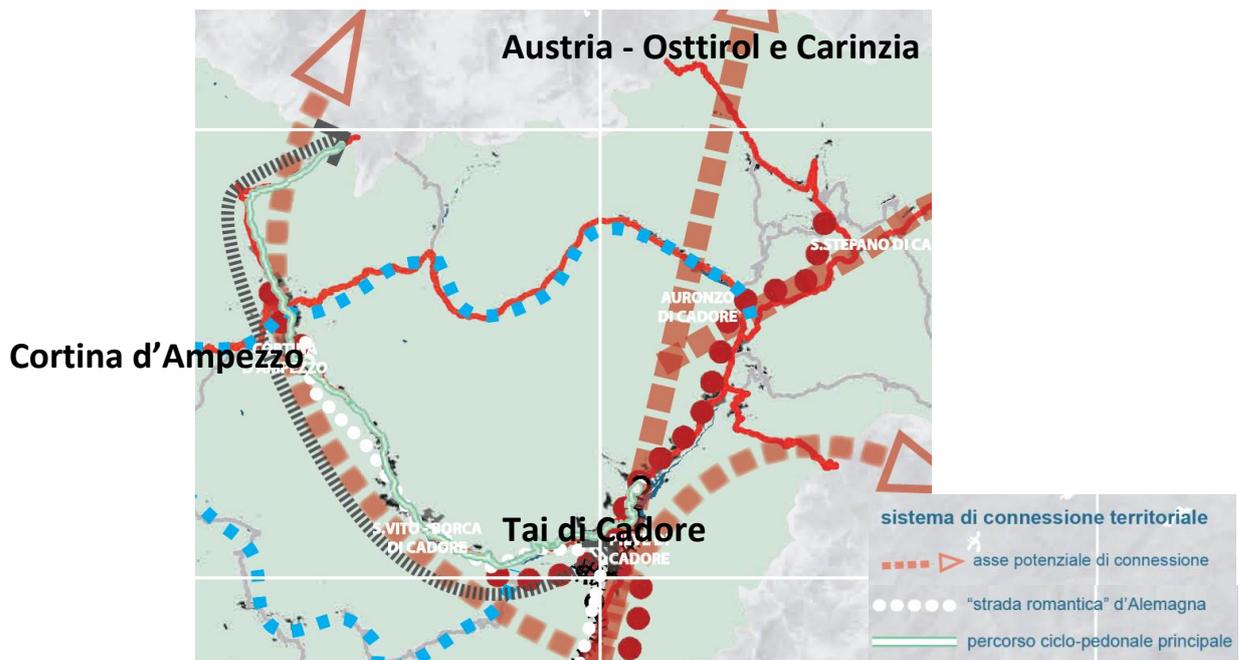
Il PTCP della Provincia di Belluno chiaramente indica la necessità del mantenimento della relazione tra il centro storico di San Vito di Cadore e il contesto paesaggistico.

La variante ANAS di San Vito di Cadore è totalmente in contrasto con questa indicazione normativa della pianificazione provinciale (PTCP).

3.3 SISTEMA INFRASTRUTTURALE

PTRC del Veneto

Il PTRC della regione Veneto individua gli assi strategici di sviluppo della mobilità nel Bellunese dal quale emerge la direzione lungo la SS51 da Tai di Cadore a Cortina d'Ampezzo, come visibile nell'immagine successiva.



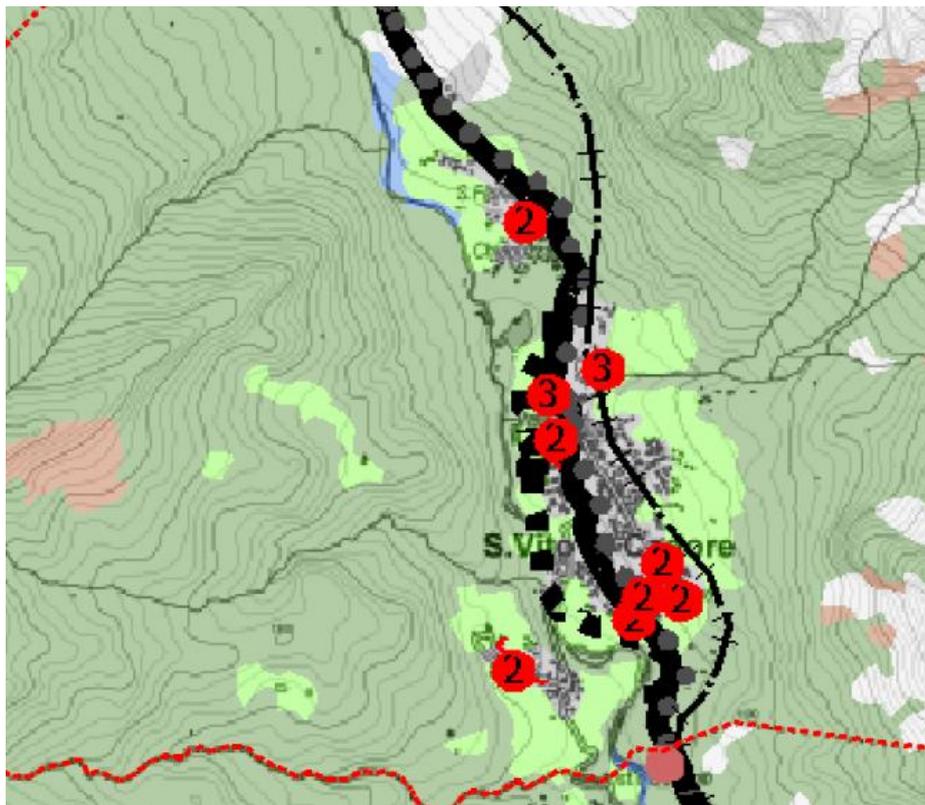
PTRC del Veneto, stralcio della Tavola 04 - Mobilità

Il PTRC giustamente individua l'asse stradale della SS51 da Tai di Cadore a Cortina d'Ampezzo come strategia di rilevante interesse, quindi da rafforzare.

PTCP di Belluno

Il PTCP della provincia di Belluno individua nella fascia ad est del centro abitato di San Vito di Cadore l'ambito nel quale sviluppare una variante all'attuale viabilità che attraversa detto centro urbano, come visibile nell'immagine successiva.

Detta variante viene indicata come "Viabilità stradale - Programmatica di secondo livello".



SISTEMA INFRASTRUTTURALE

Viabilità stradale

- Di secondo livello esistente e da potenziare artt. 47,48,49
- - - - Programmatica di secondo livello artt. 47,48,49

Itinerari ciclabili di interesse sovraumunale

- Esistenti art. 55

Viabilità ferroviaria

- +--+ Ipotesi di prolungamento ferroviario artt. 47,50

PTCP Belluno - Stralcio della Tav C4 - SISTEMA INSEDIATIVO ESISTENTE E DI PROGETTO – San Vito di Cadore

Dette indicazioni trovano definizione negli Art.li 47, 48 e 49.

art. 47 Disposizioni generali per la rete della mobilità

1. Il PTCP indica nella Tav. C.4 (Sistema insediativo e infrastrutturale) le previsioni dei nuovi tracciati, degli ampliamenti, dei potenziamenti e degli interventi per la messa in sicurezza delle infrastrutture viarie di interesse sovra-comunale e della rete ferroviaria. I Comuni nell'adeguamento al PTCP dei propri strumenti urbanistici dovranno recepire le previsioni del sistema delle infrastrutture. [...]

3. Dalla data di adozione del PTCP i Comuni non possono adottare varianti ai PAT e ai PATI che contengano previsioni non compatibili con le indicazioni della Tav. C.4 (Sistema insediativo e infrastrutturale). [...]

5. Il PTCP si adegua ai programmi regionali in materia di viabilità con particolare riferimento al prolungamento dell'autostrada A27 e agli interventi previsti nei Piani triennali della viabilità di interesse regionale.

art. 48 Classificazione funzionale della rete stradale

1. La Tav. C.4 (Sistema insediativo e infrastrutturale) individua anche i livelli funzionali della viabilità sovra-comunale, pure ai sensi e per gli effetti del DM 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

2. La classificazione dovrà essere rispettata in sede sia di formazione degli strumenti urbanistici comunali e di pianificazione in genere, sia di attuazione e di gestione della viabilità.

3. I Comuni potranno proporre la ridefinizione dei livelli funzionali, nel rispetto degli obiettivi generali del presente Piano e di quelli specifici del sistema.

art. 49 Disposizione sulla progettazione e costruzione delle infrastrutture lineari

1. In sede di progettazione di nuove infrastrutture lineari o intersezioni stradali ed in sede di adeguamento di infrastrutture o intersezioni esistenti dovranno essere garantiti:

a) gli opportuni percorsi ciclabili protetti, secondo quanto previsto dal D.Lgs. n. 285/1992;

b) l'adeguamento delle infrastrutture di supporto al trasporto pubblico locale (fermate, aree logistiche) che dovessero eventualmente interferire con il progetto.

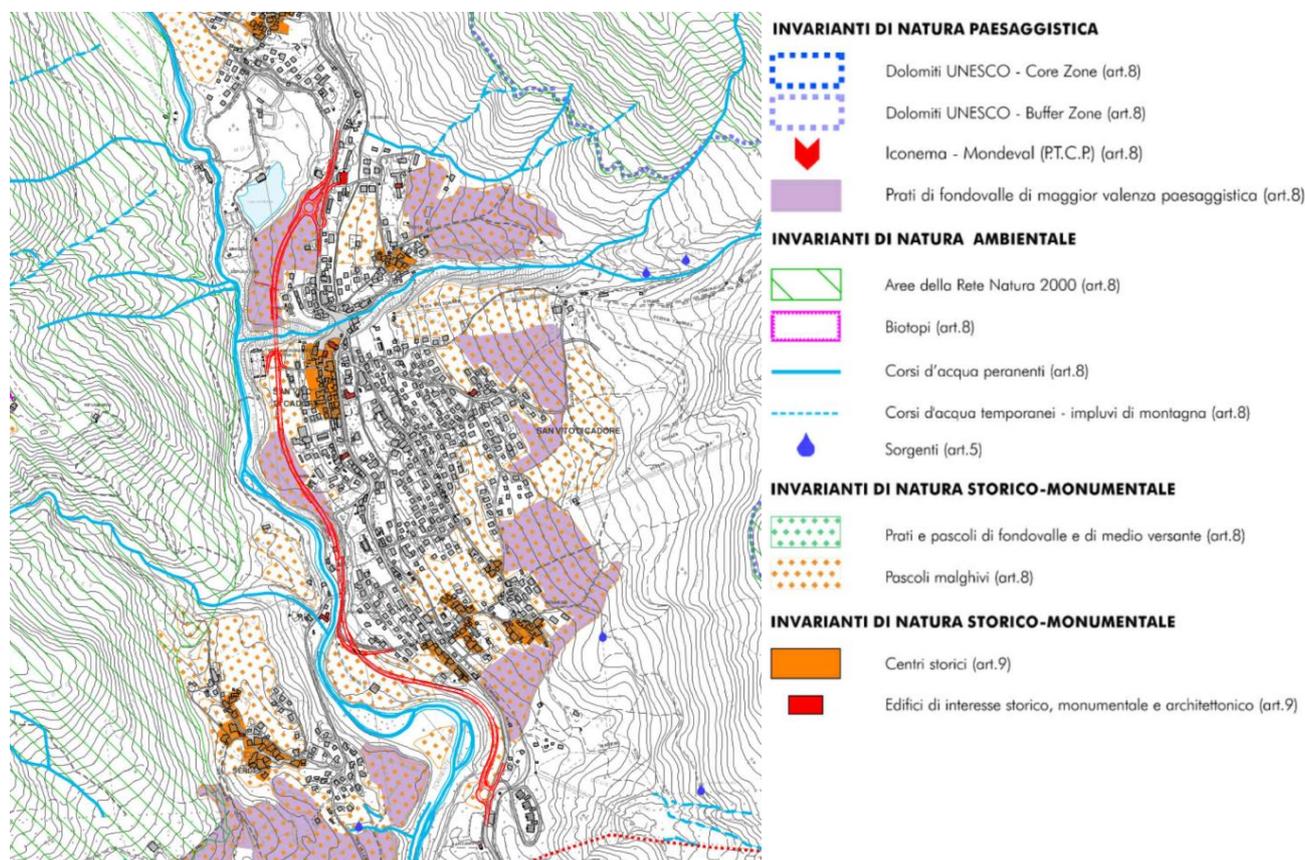
Si fa presente che il PTCP individua un tracciato di viabilità definita "programmatica di secondo livello" che non ha valore "conformativo" ovvero non definisce esattamente il sedime stradale ma individua solo una strategia, appunto programmatica, che si deve realizzare ad est del centro urbano di San Vito di Cadore.

Ciò significa che solo alla luce delle analisi di dettaglio del PAT che detta viabilità potrà trovare precisa allocazione spaziale nell'ambito ad Est di detto centro urbano, in coerenza con i "valori" e le "criticità" ambientali analizzate.

3.4 Piano di Assetto del Territorio (PAT) di San Vito di Cadore

Il PAT di San Vito di Cadore è stato adottato con delibera di Giunta Comunale n.15 il 30 aprile 2014. Ad oggi non si è ancora concluso l'iter di approvazione.

Carta delle Invarianti (sovrapposizione del progetto – elaborazione ANAS)



Il progetto interessa ambiti definiti:

- Invarianti di natura paesaggistica “*prati di fondovalle di maggior valenza paesaggistica*”;
- Invarianti di natura storico-monumentale “*pascoli malghivi*”.

Tali invarianti sono normate dall'art. 8 delle NTA di seguito riportato.

art. 8 - Invarianti di natura Ambientale, Paesaggistica ed Agricola

“[...] f) prati e pascoli di fondovalle e di medio versante e pascoli d'alta quota e malghivi.

I prati e pascoli di fondovalle e di medio versante costituiscono elementi centrali nelle dinamiche produttive di carattere agricolo-zootecnico e contribuiscono in modo rilevante a qualificare la configurazione del paesaggio nel territorio. La loro conservazione è elemento imprescindibile per il necessario mantenimento di paesaggi di interesse storico culturale, di attività economiche importanti, di biocenosi ad elevato valore floristico-vegetazionale-faunistico, e come zona di transizione e sicurezza degli abitati rispetto al rischio da incendi, avvicinamento di selvatici, mantenimento del microclima.

Fra di essi, i prati di fondovalle di maggior valenza paesaggistica ai sensi del presente articolo, nonché dell'art. 14 delle N.T. del P.T.R.C. e dell'art.25 c.1 lett. e) [...] delle N.T. del P.T.C.P., sono soggetti in particolare ai disposti di cui al successivo art. 21 c.23.

[...]

Il P.A.T. favorisce gli interventi di falciatura con asporto del prodotto di sfalcio nonché, anche ai sensi dell'art.12 del PT.R.C., la riduzione delle superfici boscate di recente formazione a favore del prato e delle radure, con il recupero degli spazi aperti ed infraperti secondo le procedure normative vigenti.

Al fine della tutela e promozione di quanto sopra il P.A.T. **vieta in ogni caso nelle aree costituite da prati e pascoli montani, nonché da prati di fondovalle e terrazzamenti agrari, qualora non interessati da interventi ammessi dalla tav.4 e dal titolo III della presente normativa, i movimenti di terra superiori a 500 mc non finalizzati alle pratiche agricole tradizionali, alla difesa idrogeologica del territorio, alla realizzazione di opere ed infrastrutture di interesse pubblico qualora il terreno non sia riportato al profilo originale.** [...].”

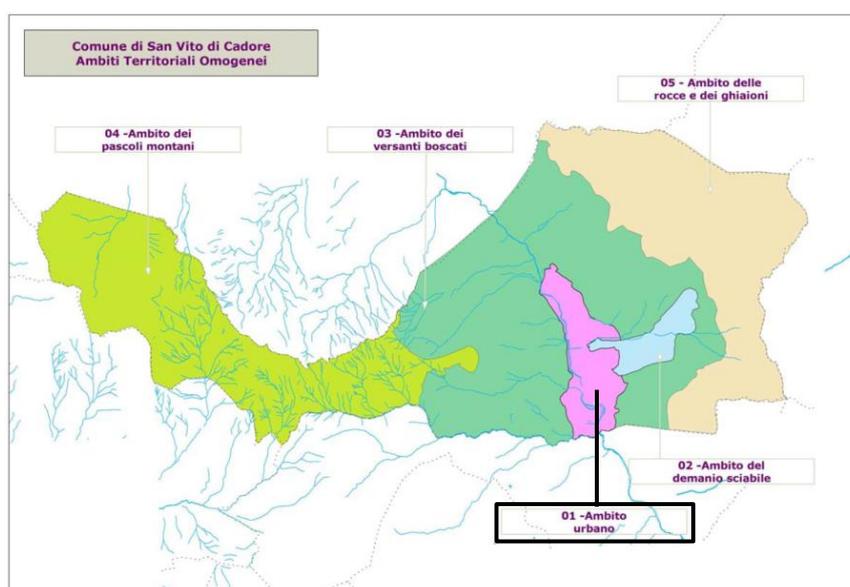
art. 21 - Edificabilità in zona agricola

“[...] **Prati di fondovalle di maggior valenza paesaggistica**

23. I prati di fondovalle di maggior valenza paesaggistica di cui all'art. 8 c.1 lett. [...] f) delle presenti norme – le cui perimetrazioni di dettaglio possono essere motivatamente adeguate in sede di P.I., in particolare in funzione della necessità di interventi finalizzati alla gestione del territorio o di immediata prossimità alle aree di consolidato - **sono aree di particolare tutela paesaggistica nelle quali sono ammessi solo opere infrastrutturali ed a rete di particolare interesse pubblico** previa adeguata relazione paesaggistica che definisca gli interventi di mitigazione specificamente previsti ai fini della tutela paesaggistica dei luoghi.

Per interventi di cui ai soggetti aventi titolo ai sensi dell'art. 44 c.2-2bis-2ter della l.r. 11/04 e successive modifiche il P.I. potrà attivare le procedure di perequazione paesaggistica di cui al successive art. 22 [...].”

Norme tecniche – Allegato A. Ambiti Territoriali Omogenei-A.T.O.



Di seguito si presentano le norme evidenziando in grassetto quelle che enfatizzano la rilevanza paesaggistica, ecologica e culturale dell'ambito “ATO 01 Ambito urbano” del PAT nel quale si progetta la variante alla SS51.

La Scheda Normativa riguardante tale ambito nel descriverne i caratteri mette in luce quanto segue:

“[...] Si tratta dell'unico ambito edificato del comune, strutturato a ridosso del torrente Boite dove sono sorti gli antichi nuclei urbani di Resinego, San Vito, Costa e Chiapuzza in sinistra orografica e di Serdes in destra orografica **del torrente che costituisce l'elemento ambientale e paesaggistico ordinatore dell'ambito**”.

Descrizione morfologica, ambientale e insediativa

I terreni che degradano dolcemente dalle pendici dell'Antelao e di Cima Bel Prà verso la valle del Boite ed i terrazzi fluviali formati dall'azione dello stesso torrente hanno permesso l'instaurarsi di attività agricole e di pascolo che, fin in epoca storica, hanno portato alla formazione dei piccoli nuclei abitati rurali sanvitesi.

Il boom edilizio della seconda metà del 1900, quasi interamente generato dalla realizzazione di seconde case per le vacanze, ha portato alla saldatura dei centri rurali sviluppando un aggregato urbano a grappolo allungato lungo la s.s.51 d'Alemagna. Tale asse viario, se storicamente ha favorito l'espansione urbana e il fiorire dell'economia turistica sanvite, costituisce al giorno d'oggi un ostacolo alla qualità residenziale e turistica del centro di San Vito a causa dei consistenti flussi viari in attraversamento verso la conca ampezzana.

Nell'ambito si trovano inoltre le uniche aree prative di fondovalle del comune rimaste a corona dei centri abitati ma che non presentano superfici sufficienti al mantenimento di attività agricole imprenditoriali, con la conseguente maggior probabilità di abbandono e di avanzamento del limite del bosco a causa della scarsa redditività.

Invarianti

Nell'ambito sono diffuse le invarianti di tipo storico monumentale, si trovano infatti le aree di centro storico censite dall'"Atlante dei Centri Storici" (Resinago, Chiapuzza, San Vito, Costa e Serdes), gli edifici di pregio architettonico quali le chiese, gli edifici pubblici con più di 70 anni e i manufatti di archeologia industriale (il mulino Varettoni a Sud del ponte di Serdes), nonché un'area interessata dalla presenza di ritrovamenti archeologici individuata nel terreno antistante la chiesa di San Floriano nel centro di Chiapuzza.

I prati di fondovalle che circondano le zone abitate sono individuati come invarianti agricole-ambientali in quanto fondamentali per mantenere un elevato livello di biodiversità e di connessione tra i vari ambienti ecologici di San Vito, nonché per garantire le necessari condizioni di salubrità dell'edificato e le peculiari visioni paesaggistiche dei nuclei abitati [...]

Direttive e prescrizioni

"[...] 6. Il P.I. relativamente alle zone agricole definirà le modalità necessarie alla tutela e mantenimento delle peculiarità, anche minori, e delle emergenze di carattere ambientale e storico-paesaggistico quali filari alberati, boschetti, viabilità minore, opere civili quali muretti a secco e ponticelli, o quant'altro caratterizzi il paesaggio. In particolar modo, in caso di realizzazione di nuovi volumi per scopi esclusivamente aziendali o per servizi di interesse collettivo, verranno disciplinate le relative localizzazioni affinché siano rispettose sia dell'ottimizzazione della funzione colturale che dell'impatto paesaggistico, con particolare riferimento ai punti di vista dalla viabilità maggiore, dai percorsi cicloturistici, dai principali elementi di visitazione storico-culturale [...]

Dai riferimenti soprariportati emerge con grande chiarezza il "valore" che il PAT assegna a questa parte del territorio comunale, indicando il torrente Boite quale elemento ambientale e paesaggistico ordinatore dell'ambito e riconoscendo, pertanto, lo stretto rapporto tra il torrente Boite e l'ambito edificato del comune.

In particolare il PAT in modo molto esplicito afferma che "*[...] I prati di fondovalle che circondano le zone abitate sono individuati come invarianti agricole-ambientali in quanto fondamentali per mantenere un elevato livello di biodiversità e di connessione tra i vari ambienti ecologici di San Vito, nonché per garantire le necessari condizioni di salubrità dell'edificato e le peculiari visioni paesaggistiche dei nuclei abitati [...]*".

Inoltre individua e tutela come invarianti di natura paesaggistica e storico – monumentale i prati che contornano il centro abitato di San Vito (art. 8 delle NTA).

Le analisi e le direttive analizzate dimostrano, in modo inoppugnabile, la rilevante necessità di tutelare le fasce prative nell'intorno del centro urbano di San Vito di Cadore, tuttavia, nelle stesse NTA del PAT, all'art.

21, punto 23 proprio nei *prati di fondovalle di maggior valenza paesaggistica* si ammette la possibilità di realizzare “[...] **opere infrastrutturali ed a rete di particolare interesse pubblico** [...]” (sic!).

Questo articolo incredibilmente va in contrasto con tutto l'apparato analitico del PAT, ma anche degli strumenti pianificatori di ordine superiore come il PTCP della provincia di Belluno e del PTRC della regione Veneto, per quanto riguarda la tutela dei *prati di fondovalle di maggior valenza paesaggistica*, fatto questo che mette in evidenza una rilevante contraddizione nella logica pianificatoria del PAT.

Osservazioni di Merito

ANAS nella presentazione della variante stradale non ha tenuto in nessun conto dell'apparato analitico del PAT di San Vito di Cadore recependo acriticamente le indicazioni delle NTA contenute all'art. 21, punto 23 nel quale proprio nei *prati di fondovalle di maggior valenza paesaggistica* ammette la possibilità di realizzare “[...] **opere infrastrutturali ed a rete di particolare interesse pubblico [...]”.**

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) elaborato da ANAS per la variante di San Vito di Cadore, di contro, avrebbe dovuto individuare un'alternativa progettuale in grado di superare le criticità ambientali, paesaggistiche, ecologiche (presenza del torrente Boite) e antropiche costituite dai prati di fondovalle nel lato ovest del centro urbano.

Il tema della viabilità viene declinato dal PAT di San Vito di Cadore, in particolare, nell'art. 38 “*Viabilità e Reti di Trasporto*”, nel quale al punto 38.1 “*Sistema stradale*” si presentano le successive indicazioni.

1. Il P.A.T. individua:

a) *Strada Regionale n. 51 “di Alemagna” come tracciato stradale di rilevanza inter-provinciale ed asse strategico del P.A.T. per i collegamenti nord-sud che, giungendo da Sud dall'abitato di Borca di Cadore, percorre tutto il territorio comunale in direzione di Cortina d'Ampezzo. Si tratta di un asse stradale di notevole importanza per quanto riguarda gli spostamenti turistici estivi ed invernali. [...]*

2. Il P.A.T., secondo quanto previsto ai successivi commi:

a) *promuove l'accordo con gli altri comuni della Provincia e gli Enti sovraordinati per le scelte viabilistiche di interesse sovralocale; in particolare, per le nuove previsioni o attuazioni di viabilità comunale che interessano la rete prevista dalla Tav.C.4 (Sistema insediativo e infrastrutturale) del PTCP dovranno essere verificate quanto alla loro coerenza e funzionalità con il sistema del PTCP attraverso apposito accordo di programma; [...]*

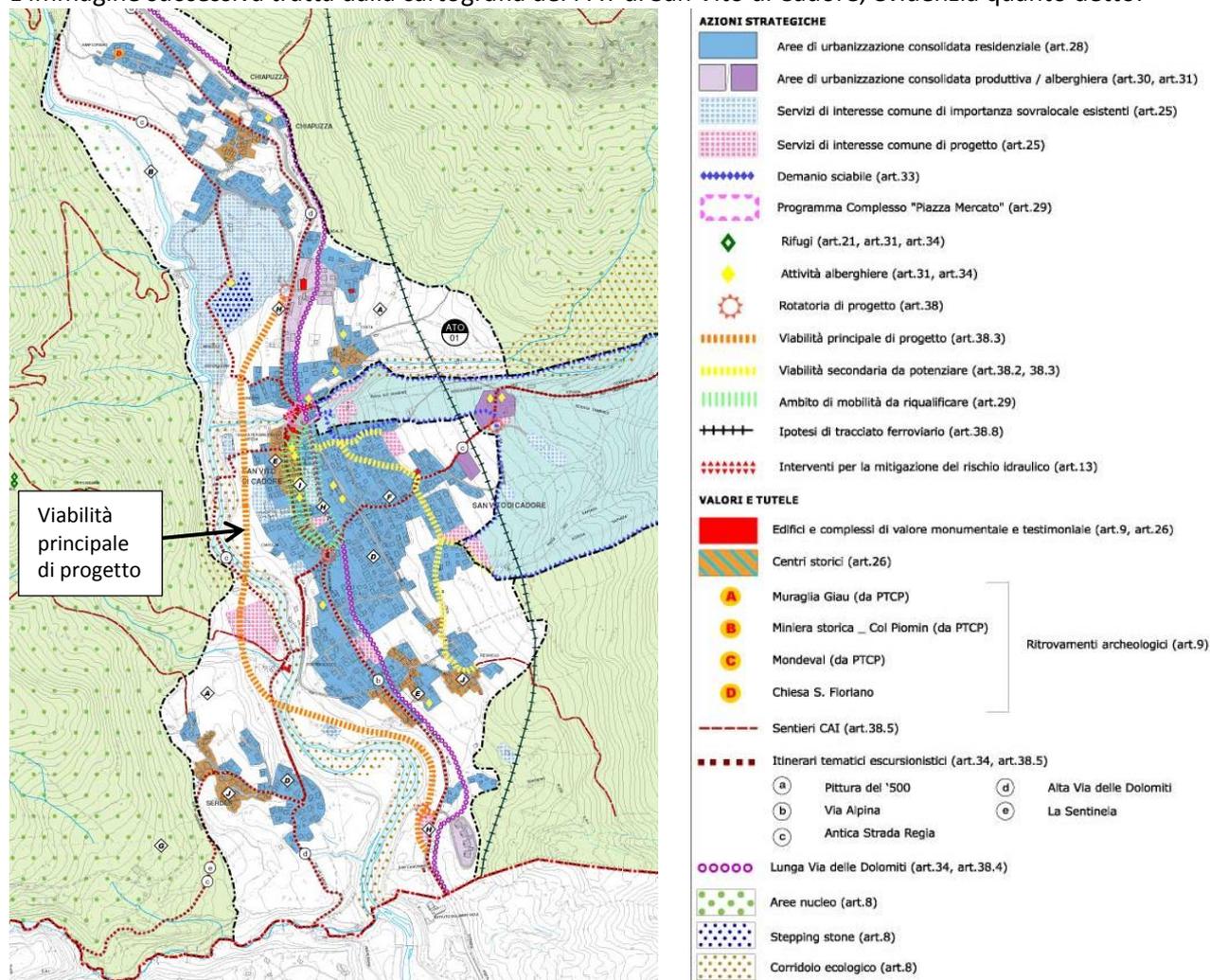
4. Le infrastrutture che il P.A.T. indica graficamente nella Tav. n. 4 - “*Carta della Trasformabilità*”, relative a nuove viabilità di progetto:

a) *costituiscono un'indicazione sommaria rispetto all'ubicazione degli effettivi tracciati, che andranno definiti in fase di PI con specifica progettazione di massima, preliminare o definitiva e con riferimento alla programmazione delle opere pubbliche;*

b) *le relative previsioni grafiche non costituiscono apposizione di vincolo preordinato all'esproprio e non determinano misure di salvaguardia. In particolare la rappresentazione grafica delle nuove previsioni o delle nuove attuazioni di viabilità che interessano la rete viabilistica provinciale o regionale costituiscono esclusivamente un'indicazione sommaria rispetto all'ubicazione effettiva dei tracciati che dovranno essere preventivamente valutati, concordati e definiti a seconda della competenza con la Provincia o con la Regione nella fase di studio di fattibilità, nonché di progettazione preliminare e definitiva, attraverso apposito accordo tra enti e dovranno essere formalmente approvati i progetti definitivi-esecutivi; [...]*”.

In realtà il PAT, contraddicendo le sue stesse analisi ambientali, ha erroneamente provveduto a disegnare la variante alla SS51 in un ambito considerato dal PTRC, dal PTCP e dello stesso PAT di alto valore paesaggistico ed ecologico, oltre che rilevante interesse urbanistico perché fascia di transizione tra il centro urbano di San Vito di Cadore e il torrente Boite.

L'immagine successiva tratta dalla cartografia del PAT di San Vito di Cadore, evidenzia quanto detto.



Tuttavia al capoverso b) del punto 4 dell'38.1 "Sistema stradale" il PAT pone in essere una precisazione ovvero "[...] b) le relative previsioni grafiche non costituiscono apposizione di vincolo preordinato all'esproprio e non determinano misure di salvaguardia. In particolare la rappresentazione grafica delle nuove previsioni o delle nuove attuazioni di viabilità che interessano la rete viabilistica provinciale o regionale costituiscono esclusivamente un'indicazione sommaria rispetto all'ubicazione effettiva dei tracciati che dovranno essere preventivamente valutati, concordati e definiti a seconda della competenza con la Provincia o con la Regione nella fase di studio di fattibilità, nonché di progettazione preliminare e definitiva, attraverso apposito accordo tra enti e dovranno essere formalmente approvati i progetti definitivi-esecutivi; [...]".

Ciò vuol dire che solo lo "[...] studio di fattibilità, nonché di progettazione preliminare e definitiva [...]" potrà determinare il tracciato e la tipologia definitiva di questa viabilità.

Questa precisazione, se confrontata con l'indicazione pianificatoria del PAT che all'21, punto 23 che ammette la possibilità di realizzare “[...] *opere infrastrutturali ed a rete di particolare interesse pubblico* [...]” (sic!) proprio nei *prati di fondovalle di maggior valenza paesaggistica*, dimostra una certa confusione nella razionalità del PAT stesso.

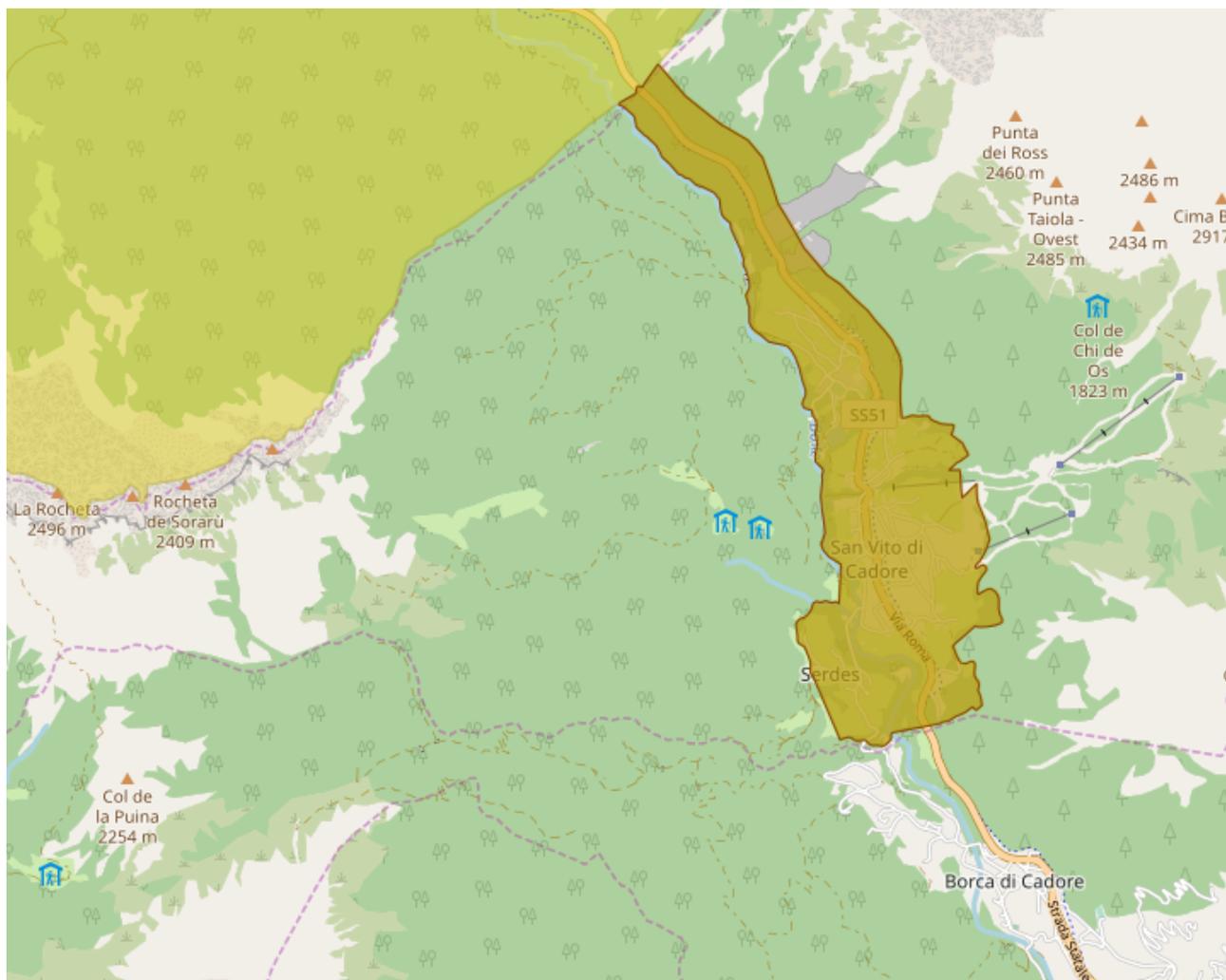
Osservazioni di merito

ANAS attraverso lo Studio di Impatto ambientale avrebbe dovuto analizzare attentamente lo stato ambientale dell'ambito ad est del centro urbano di San Vito di Cadore, non solo nella fascia tra lo stesso e il torrente Boite ma anche oltre.

ANAS a tal fine avrebbe dovuto individuare un'alternativa all'indicazione sommaria del tracciato previsto dal PAT, come ad esempio uno o più tracciati in galleria valutandoli ambientalmente in modo comparato.

3.5 Il vincolo paesaggistico statale (D.M. 24 febbraio 1958)

La fascia di territorio in comune di San Vito di Cadore, nel quale il PAT individua seppur in modo sommario il tracciato della variante alla SS51, possiede una rilevante valenza paesaggistica, tutelata anche da un apposito vincolo di seguito riportato.



Vincolo [50688]	AREA COMPRENDENTE LA ZONA DI FONDO VALLE DEL TORRENTE BOITE CARATTERIZZATA DALLA PRESENZA DI BOSCHI DI LARICI E ABETI SITA NEL COMUNE DI SAN VITO DI CADORE
Publicazione	GU n° 64 del 1958-03-14
Decreto	emissione: 1958-02-24
Legge istitutiva	L1497/39 A1 P4
Stato del vincolo	Vincolo operante
Uso	Modificabilità previa autorizzazione
Lettera M	NO

Vincoli ex artt. 136 e 157 (Fonte: <http://www.sitap.beniculturali.it/>)

La "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di fondo valle sita nell'ambito del comune di San Vito di Cadore", viene di seguito richiamato nei suoi aspetti principali.

“[...] Il Ministro per la Pubblica Istruzione di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri commissariato per il Turismo vista la Legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali; [...]

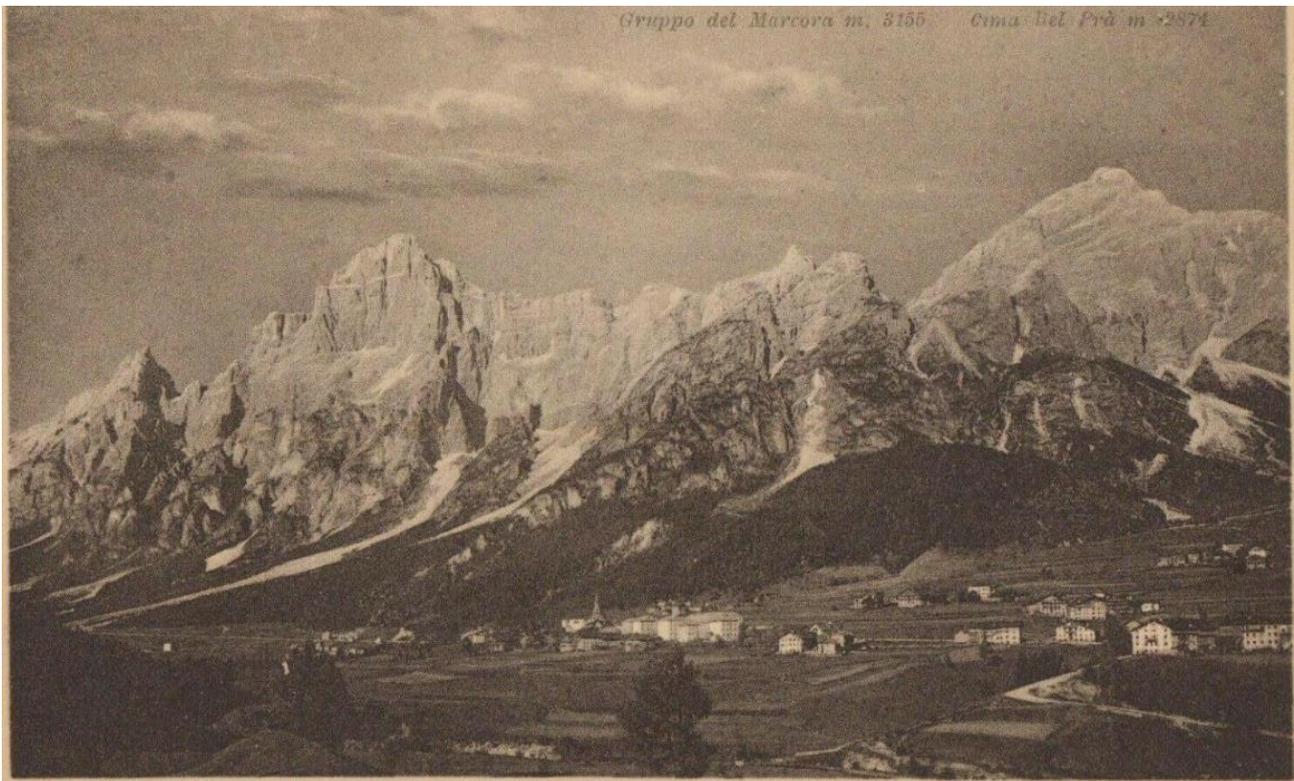
considerato che il vincolo non significa divieto assoluto di costruibilità, ma impone soltanto l'obbligo di presentare alla competente soprintendenza, per la preventiva approvazione, qualsiasi progetto di costruzione che si intenda erigere nella zona; ricosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché costituisce, con i suoi boschi di larici e abeti, con i suoi verdi prati lambiti dalle scroscianti acque del Boite, circondata dai colossi dolomitici dell'Antelao, del Pelmo e della Croda Marcora, e sullo sfondo delle Tofane, un quadro di caratteristico ambiente alpino di eccezionale interesse paesistico e panoramico;

DECRETA: la zona, sita nel territorio del comune di San Vito di Cadore, confinante a nord con il territorio del comune di Cortina d'Ampezzo; ad ovest col torrente Boite, compresi i fogli di mappa 31 e 36; a sud col territorio del comune di Borca di Cadore; ad est il confine dei fogli di mappa 38, 33, 27, 24 e ad una distanza di metri lineari 200 dal confine della mappa n. 24 fino al confine del territorio del comune di Cortina parallelamente alla strada di Alemagna, ha notevole interesse pubblico ai sensi della Legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è, quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa. [...]”.

Quando si è in presenza di valori paesaggistici (che fanno parte dei valori culturali, quindi di derivazione dell'interpretazione umana), la progettazione di infrastrutture di traffico deve prestare la massima attenzione. Infatti il principio base (un vero e proprio archetipo) è quello che bisogna sempre limitare la trasformazione di questi paesaggi realizzando le infrastrutture stradali il più possibile in galleria.

L'eccezionalità e la qualità dei paesaggi dell'ambito geografico di San Vito di Cadore sono anche riconoscibili dal punto di vista storico osservando il periodo nel quale è stato apposto il vincolo D.M. 24 Febbraio 1958.

Dalle immagini successive è evidente l'importanza paesaggistica della presenza dei prati.



San Vito di Cadore (senza data)



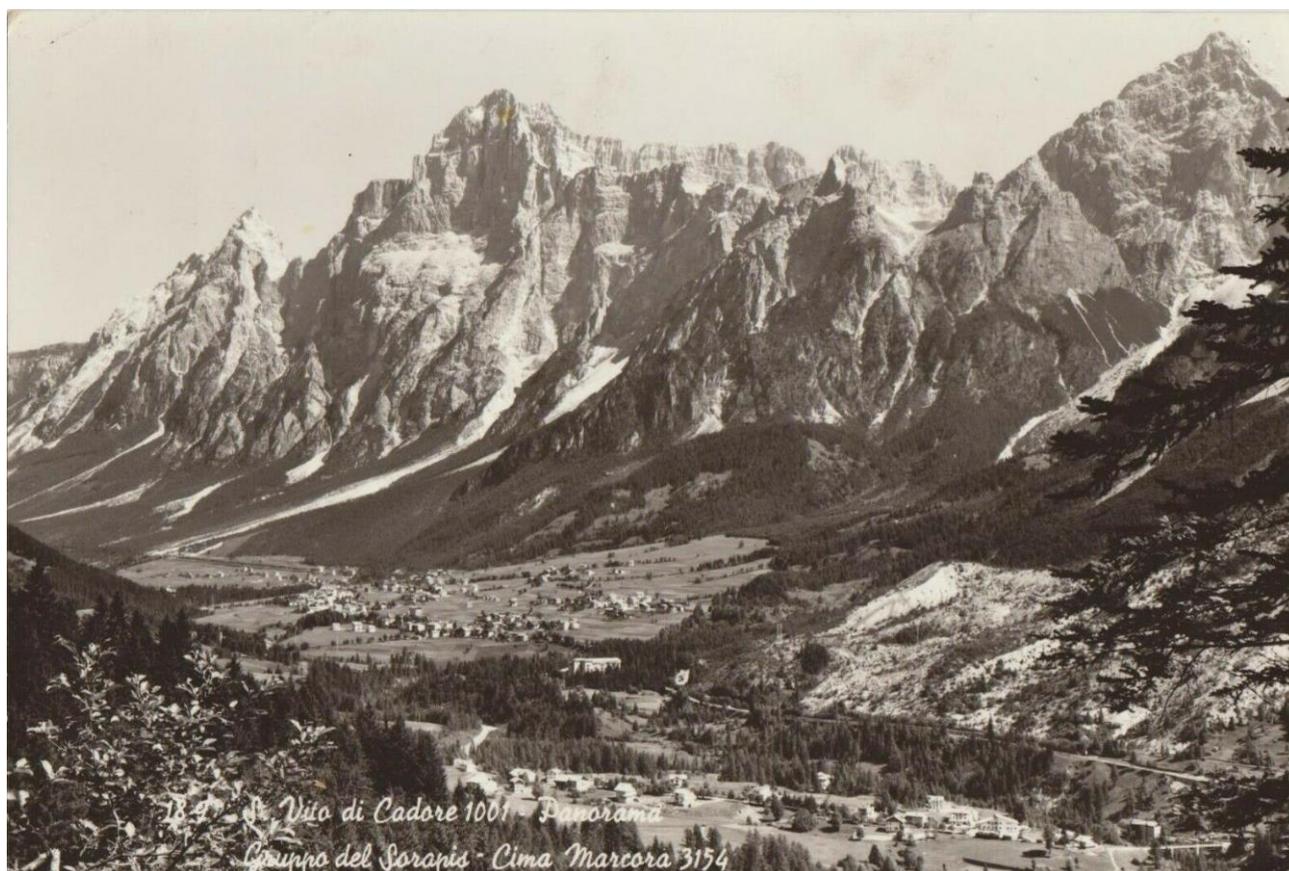
San Vito di Cadore 1953



San Vito di Cadore 1954



San Vito di Cadore 1959 vista da Serdes



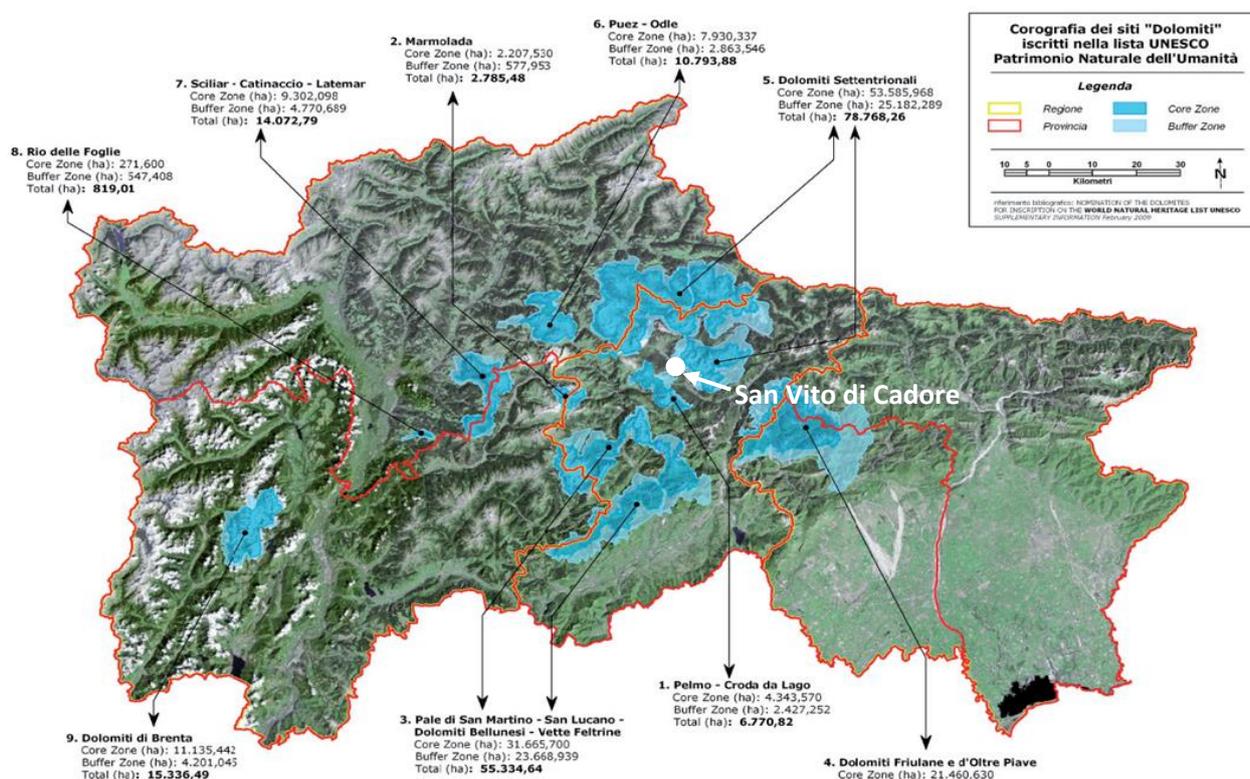
San Vito di Cadore 1962

4 Le Dolomiti inserite nella World Heritage List (WHL) dell'UNESCO

Si deve tenere in conto che la natura dei paesaggi che caratterizzano il territorio di San Vito di Cadore hanno una valenza assoluta (unicità) anche per effetto del fatto che questo comune si colloca all'interno del paesaggio vasto caratterizzato dal sito della World Heritage List (WHL) dell'UNESCO delle Dolomiti.

A tal fine è bene ricordare che i criteri che sono stati usati per inserire le Dolomiti nella WHL dell'UNESCO sono stati il "vii) contenere fenomeni naturali superlativi o aree di bellezza naturale eccezionale e i importanza estetica" e "viii) rappresentare esempi eccezionali degli stadi principali della storia della terra, compresa la presenza di vita, processi geologici significativi in atto per lo sviluppo della forma del territorio o caratteristiche geomorfiche o fisiografiche significative".

Nel paesaggio ampio caratterizzato dalle Dolomiti, San Vito di Cadore gioca un ruolo molto importante in quanto nel cuore geografico del sistema dolomitico e in prossimità di due di nove siti seriali UNESCO, ovvero il N° 1 "Pelmo – Croda da Lago" e parte del N° 5 "Dolomiti settentrionali" con la maestosità dell'Antelao, come visibile nell'immagine successiva.



Cartografie dei nove siti seriali delle Dolomiti UNESCO e posizione di San Vito di Cadore

Per armonizzare le politiche di tutela e valorizzazioni di questo sito UNESCO nel 2010 è stata costituita la fondazione Dolomiti UNESCO che coinvolge cinque provincie e tre Regioni².

Gli aspetti paesaggistici dell'ambito di San Vito di Cadore, caratterizzati dalla "monumentalità" delle montagne dolomitiche e delle relazioni visive tra le stesse, i boschi e i prati, dovevano essere tenuti in

² Giovanni Campeol nel 2010 è stato il primo Segretario generale della Fondazione Dolomiti UNESCO.

particolare considerazione nel progetto di ANAS, così come visibile nelle due emblematiche immagini successive.



Il Pelmo da San Vito di Cadore



La Croda Marcora da San Vito di Cadore

La necessità di introdurre nuovi segni infrastrutturali nella composizione del delicatissimo quadro paesaggistico nel quale si situa il sito UNESCO, avrebbe dovuto suggerire ad ANAS una maggiore qualità progettuale, considerando il paesaggio dolomitico come un'*invariante* e non una *variabile*.

L'immagine di seguito (tratta da Wikipedia), scattata dal lato del Pelmo, con al centro San Vito di Cadore e nello sfondo l'Antelao, bene rappresenta l'effetto che il nuovo segno infrastrutturale produrrà nel contesto paesaggistico Dolomitico.



Paesaggio di San Vito di Cadore e percorso della variante ANAS SS51

Nel decennale della costituzione della Fondazione Dolomiti UNESCO non sarebbe disdicevole che detta organizzazione producesse qualche vagito sul tema paesaggistico, a fronte delle pompose dichiarazioni sulla tutela e valorizzazione del bene ritrovabile nel suo sito internet, come questa di seguito:

"[...] Il paesaggio deriva da una somma di relazioni, non ultima quella fra umani e natura. Il paesaggio è fatto da ciò che si vede e da ciò che non si vede. Evoca in chi lo guarda sensazioni ed emozioni, ed anche queste diventano parte del paesaggio di esso. Il paesaggio delle Dolomiti racchiude verticalità, contrasti di colore, varietà di forme, assonanze monumentali senza uguali nel mondo, ma presenta numerosi fattori di rischio. La presenza dell'essere umano ormai spinto da questa modernità a ritmi e stili estremamente dannosi mette a serio rischio gli equilibri paesaggistici [...]"³.

Questa poetica declinazione del paesaggio dolomitico della Fondazione Dolomiti UNESCO dovrebbe tradursi in suggerimenti progettuali nei confronti della variante ANAS di San Vito di Cadore, segnalando ad esempio l'opportunità di realizzare detta variante in galleria, fatto questo che risolverebbe quasi del tutto il tema dell'impatto sul paesaggio.

³ Dalla pagina Web del sito della Fondazione Dolomiti UNESCO alla voce "Le Reti Funzionali | Patrimonio Paesaggistico e Aree Protette".

L'attenzione alle eccezionali valenze paesaggistiche dei territori coinvolti dal Sito UNESCO delle Dolomiti è un obiettivo strategico che deve essere tenuto in grande considerazione in tutte le progettualità come quelle relative alle necessarie opere infrastrutturali quali strade e linee elettriche⁴.

Interventi "lineari" che in aree montane dovrebbero sempre essere progettate il più possibile in modo non invasivo, ovvero in galleria per le strade e interrato per le linee elettriche.

La Fondazione Dolomiti UNESCO nel proprio statuto, all'articolo 2 - Scopo, presenta gli obiettivi strategici attraverso i quali giustifica la propria esistenza, di seguito riportato.

"Scopo della Fondazione è la conservazione, la comunicazione e la valorizzazione del Bene Dolomiti UNESCO, nel quadro dei principi e delle direttive del Patrimonio mondiale UNESCO Dolomiti.

La Fondazione assicura direttamente e, tramite i propri Soci fondatori, il conseguimento degli obiettivi definiti dalla strategia della gestione complessiva.

In particolare, per raggiungere questo scopo, la Fondazione:

a) promuove la cooperazione tra i Soci fondatori, al fine di assicurare l'armonizzazione delle politiche di conservazione, comunicazione e valorizzazione del Bene Dolomiti UNESCO poste in essere da ciascun Ente, nel quadro degli indirizzi stabiliti dalla strategia della gestione complessiva;

b) promuove, sulla base della strategia della gestione complessiva, l'eventuale adozione di nuove misure e strumenti di salvaguardia del Bene Dolomiti UNESCO, e attua azioni comuni attraverso lo sviluppo ed il coordinamento delle attività delle reti funzionali costituite dalla Fondazione con gli Enti fondatori di cui all'articolo 1;

c) cura la comunicazione fra i Soci fondatori ai fini dell'attuazione della strategia della gestione complessiva;

d) promuove e cura tra i Soci fondatori lo scambio di informazioni e documenti;

e) nel quadro dell'attività di gestione delle reti funzionali, può istituire appositi tavoli tematici con gli enti locali, con gli enti parco, nonché con le altre amministrazioni e istituzioni pubbliche e private e con esperti per la trattazione di tematiche particolari;

f) collabora con tutte le istituzioni internazionali, comunitarie, nazionali, regionali e locali;

g) predispone periodici report informativi sullo stato d'attuazione della strategia della gestione complessiva, che sono trasmessi al Comitato internazionale UNESCO e che possono essere consultati dalle autorità, pubbliche e dalle istituzioni private, operanti nel settore, che ne facciano richiesta;

h) trasmette e diffonde la conoscenza del patrimonio UNESCO;

i) promuove, anche attraverso le reti funzionali, la cultura della tutela del territorio, dell'ambiente e del paesaggio;

j) organizza direttamente, o in collaborazione con altri soggetti, mostre, conferenze ed altre manifestazioni attinenti alle finalità del Bene Dolomiti UNESCO nonché alla cultura ed all'identità dei contesti territoriali sui quali insiste il Bene Dolomiti UNESCO;

k) esprime parere in materia di pianificazione e programmazione territoriale, con riguardo al Bene Dolomiti UNESCO, secondo quanto previsto dalle normative regionali e provinciali in vigore".

Il punto k) dell'articolo 2 impegna la Fondazione Dolomiti UNESCO ad esprimere pareri in materia di "pianificazione e programmazione territoriale" al fine di tutelare e valorizzare il patrimonio Dolomitico.

Compito questo importante che dovrebbe impegnare le risorse della Fondazione Dolomiti nel settore delle trasformazioni umane che maggiormente, in senso positivo o negativo, possono influenzare la qualità del paesaggio vasto influenzato dal patrimonio Dolomitico.

⁴ La Fondazione Dolomiti UNESCO ogni qualvolta si è trovata di fronte a progetti di rilevante impatto paesaggistico nell'ambito geografico delle Dolomiti ha fatto molta difficoltà ad esprimere un proprio parere, come nel caso del progetto di Terna sulla "Razionalizzazione della rete elettrica" nella media valle del Piave. Evidentemente questa organizzazione preferisce occuparsi più del *LabFest*, stimolando l'esperienza dello sfalcio dei prati (sic!), che degli impatti sul paesaggio derivanti dalla realizzazione di infrastrutture lineari.

Un parere non certo obbligatorio e nemmeno vincolante, ma molto opportuno, alla luce del prestigio⁵ (nel nostro caso è più teorico che pratico) che una Fondazione del genere dovrebbe possedere.

Si fa presente che detta organizzazione dispone di un Comitato scientifico, composto da Cesare Lasen (Biologo), Roland Dellagiacomma (Scienze forestali), Mauro Pascolini (Geografo), Annibale Salsa (Antropologo), Marco Tonon (Scienze naturali), che potrebbe bene contribuire al raggiungimento dello scopo contenuto nel punto k) dell'art. 2 dello Statuto della Fondazione Dolomiti UNESCO, ovvero produrre dei pareri ben motivati.

A sostegno del ruolo di attore propositivo della Fondazione Dolomiti UNESCO si ricorda quanto espresso da Graeme Worboys⁶, nel suo *Rapporto di Missione* elaborato per conto dell'UNESCO, a seguito del sopralluogo avvenuto nel Sito delle Dolomiti dal 2 al 8 ottobre 2011.

A tal fine nel capitolo "3.2 Strategia generale di gestione: progressi" per garantire la tutela del Bene la Fondazione Dolomiti dovrebbe possedere le conoscenze esperte per esprimere pareri "[...] in caso di eventuali proposte di nuovi sviluppi o miglioramenti all'interno del Bene stesso (come, ad esempio, strade, cave, edifici, corridoi energetici, tralicci). Inoltre, data la complessità dei confini del Patrimonio mondiale nel paesaggio, potrebbe palesarsi il rischio concreto che la «visibilità» del Bene Dolomiti venga negativamente influenzata dagli sviluppi che si concretizzano appena al di fuori dei confini [...]".

Osservazioni di merito

ANAS nel progettare la variante di San Vito di Cadore ha:

- sottovalutato le valenze paesaggistiche dell'ambito sottoposto a vincolo paesaggistico come da D.M. 24 Febbraio 1958;
- non ha tenuto in nessun conto gli obiettivi di tutela e fruizione contenuti nel sito UNESCO delle Dolomiti, che riconoscono nella qualità eccezionale del paesaggio ampio dolomitico un valore universale.

ANAS, infatti, non ha prodotto alcuna valutazione comparata dell'alternativa in galleria che avrebbe risolto buona parte degli impatti sul paesaggio.

⁵ Ovviamente il prestigio di un'organizzazione pubblica come la Fondazione Dolomiti UNESCO deriva dall'autorevolezza scientifica e tecnica nel contribuire a migliorare i progetti che si intendono realizzare nell'ambito geografico del patrimonio UNESCO.

⁶ Graeme Worboys Vice Presidente per la Montagna e la Conservazione della Connettività della Commissione mondiale IUCN.

5 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

5.1 Le alternative progettuali

Nel capitolo 1.3 del SIA intitolato “Analisi delle alternative progettuali considerate ANAS scrive:

“Il tracciato qui proposto rappresenta un’alternativa ad un precedente tracciato, inserito nel P.A.T. del Comune di San Vito di Cadore, che nel tratto centrale si spostava, rispetto a quanto oggi proposto, sul versante in destra idrografica del Torrente Boite che, quindi, veniva attraversato due volte. Questa ipotesi di tracciato, denominata Alternativa1, è stata inserita nella tavola della Planimetria delle alternative studiate allegata al Progetto Definitivo.

Il tracciato proposto nel presente Progetto Definitivo, denominato Alternativa 2, è il risultato di una attività di concertazione con l’Amministrazione Comunale e la comunità locale, che ha mostrato la preferenza verso questa soluzione.

Oltre a soddisfare le richieste dell’Amministrazione e della Comunità locale l’Alternativa 2 qui sviluppata, risulta preferibile anche in ragione del minor impatto sul territorio, in quanto si evita l’attraversamento del Torrente Boite, quindi la realizzazione di due nuovi ponti; l’interessamento di un’area ricadente all’interno di un Sito Rete Natura 2000 e, verosimilmente, la realizzazione di una galleria per l’attraversamento della collina di Serdes. Il maggior numero di opere previste dall’Alternativa 2 determina, conseguentemente, un incremento significativo dei costi di realizzazione dell’opera senza che ne derivi un sensibile beneficio per il territorio e l’ambiente in genere.

Nell’ambito dell’alternativa 2 sono state studiate diverse soluzioni relativamente alla configurazione degli svincoli di collegamento alla S.S. 51 “Alemagna” nei due tratti di entrata all’abitato di San Vito di Cadore, rispettivamente lato Cortina e lato Belluno”.

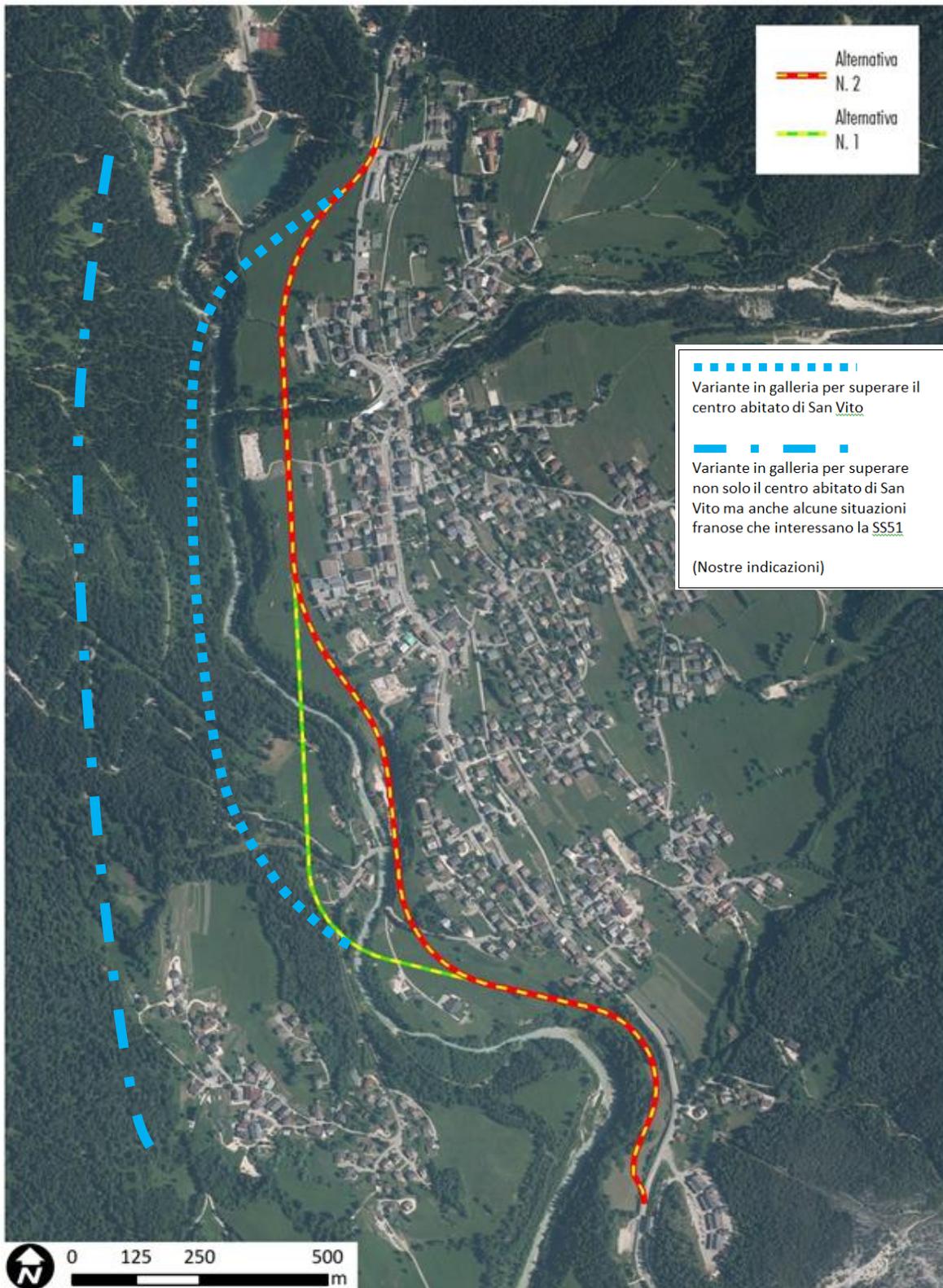
Le considerazioni di ANAS vengono di seguito così confutate.

L’individuazione di alternative deve essere valutata in modo comparato con il medesimo modello valutativo adottato per la soluzione scelta (ovviamente il modello deve essere quantitativo). Solo in questo modo è possibile dimostrare quale sia il livello di impatto ambientale generato dalle diverse soluzioni e quindi scegliere la migliore. ANAS nell’affermare che la soluzione preferibile è quella lungo il Boite non dimostra affatto perché giunge a questa decisione.

Affermare che il tracciato è stato oggetto di “una attività di concertazione con l’Amministrazione Comunale e la comunità locale” non ha alcun significato dal punto di vista ambientale. Va ricordato che gli accordi tra enti pubblici e privati sono ininfluenti rispetto ai contenuti di una valutazione di compatibilità ambientale di un progetto in procedura di VIA. Infatti soluzioni tecniche concordate con gli enti pubblici, se comportano impatti ambientali, devono essere considerate nulle ai fini decisionali in quanto solo attraverso il processo di valutazione è possibile definirne la compatibilità ambientale.

Si fa presente ancora che, nonostante le soluzioni progettuali siano state concordate con Amministrazioni pubbliche, se esse si dimostrano ambientalmente non compatibili, possono generare azioni di rivalsa da parte di altri Enti pubblici e Soggetti privati, con la quantificazione dei “danni” ambientali nei confronti dei soggetti che hanno sottoscritto la scelta di queste soluzioni progettuali.

ANAS ha scelto in modo del tutto apodittico la soluzione lungo il torrente Boite non analizzando e valutando in modo comparato le possibili diverse soluzioni in galleria, così come rappresentata dall’immagine successiva.



Alternative di progetto (fonte ANAS - Studio di Impatto Ambientale) e nostra elaborazione

Da questa immagine si evidenziano almeno due corridoi alternativi in galleria, uno dei quali capace di superare le situazioni franose presenti lungo la SS 51⁷ in direzione Cortina d'Ampezzo, soluzione questa che in caso di frana garantirebbe comunque l'accessibilità a Cortina d'Ampezzo.



Frana di Aquabona 2015

Si ricorda che l'allegato VII alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii indica quali devono essere i contenuti dello Studio di Impatto Ambientale (art. 22), in particolare per quanto riguarda il tema delle alternative richiede quanto segue:

"[...] 2. Una descrizione delle principali alternative ragionevoli del progetto (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelle relative alla concezione del progetto, alla tecnologia, all'ubicazione, alle dimensioni e alla portata) prese in esame dal proponente, compresa l'alternativa zero, adeguate al progetto proposto e alle sue caratteristiche specifiche, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale, e la motivazione della scelta progettuale, sotto il profilo dell'impatto ambientale, con una descrizione delle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato [...]".

La norma richiama una descrizione delle *"principali alternative"*, quindi non escludendo la possibilità che ve ne possono essere più di una, oltre all'alternativa *"zero"* ovvero non realizzare l'opera.

La descrizione delle alternative deve avvenire con un approccio non meramente analitico ma *"sotto il profilo dell'impatto ambientale"*, definizione questa che sottende una valutazione comparata tra alternative adottando il medesimo modello valutativo.

In realtà nel caso della variante alla SS51 di San Vito di Cadore vi possono essere diverse alternative in galleria, soluzioni queste che potrebbero risolvere molti impatti rilevanti non solo di tipo paesaggistico ma anche dal punto di vista della sicurezza viabilistica.

⁷ Si fa presente che gli interventi previsti per la messa in sicurezza di questo tratto di viabilità non saranno tuttavia in grado di scongiurare definitivamente che gli eventi franosi finiscano sulla strada.

Osservazioni

ANAS per giustificare la scelta della soluzione lungo il torrente Boite, fa riferimento ad un'attività di concertazione con l'Amministrazione Comunale e la comunità locale, fatto questo che non ha alcun valore dal punto di vista della misurazione degli impatti. Si ricorda che un progetto ambientalmente non compatibile resta tale anche se condiviso con le Amministrazioni locali.

Inoltre la soluzione progettuale scelta è stata adottata senza l'applicazione di alcuna valutazione ambientale comparata tra alternative. Ne consegue che essa è di tipo apodittico e non risponde ai contenuti dell'art. 22 del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii..

ANAS non affronta affatto la valutazione dell'alternativa "zero".

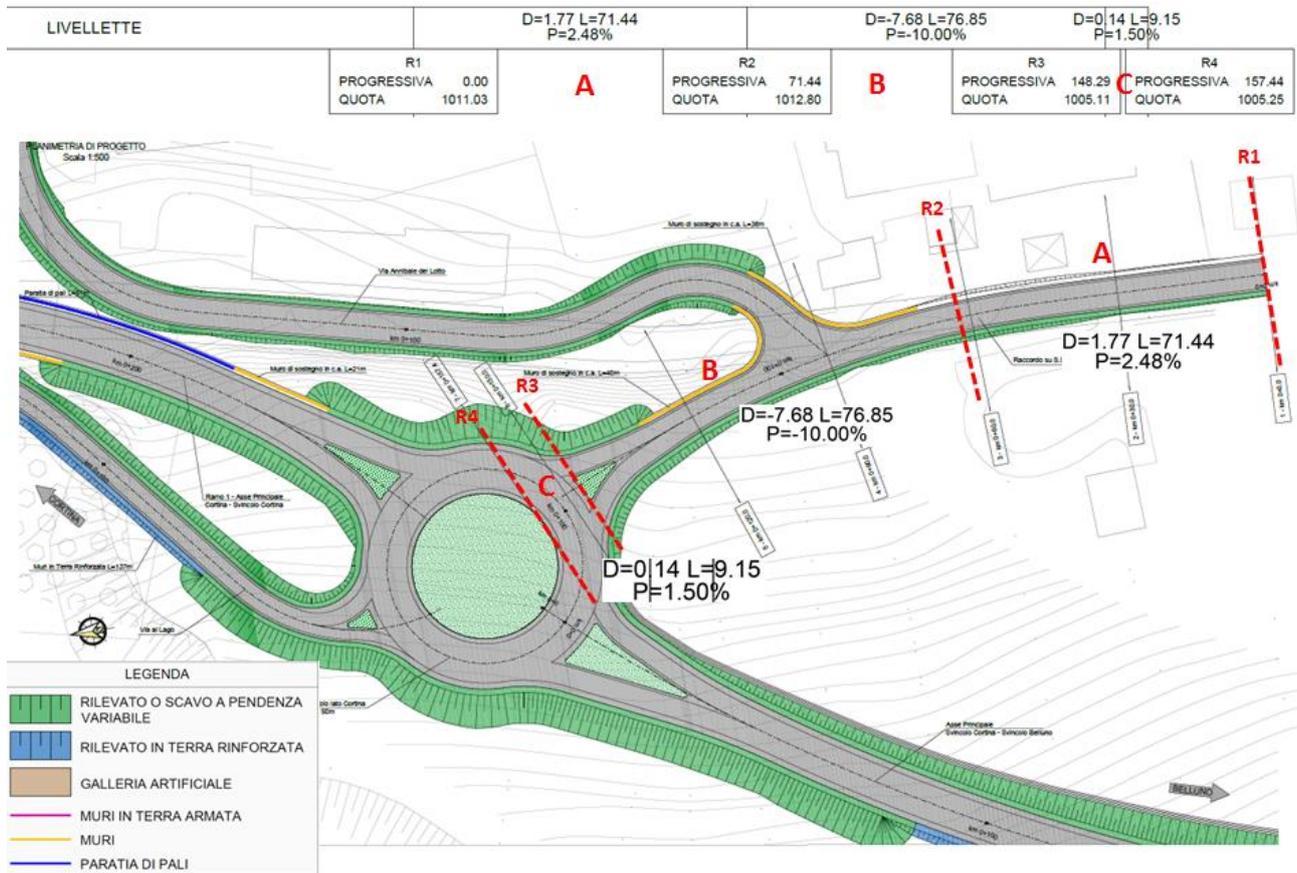
5.2 Criticità del progetto

Dal punto di vista delle caratteristiche progettuali emergono alcune criticità di seguito messe in evidenza.

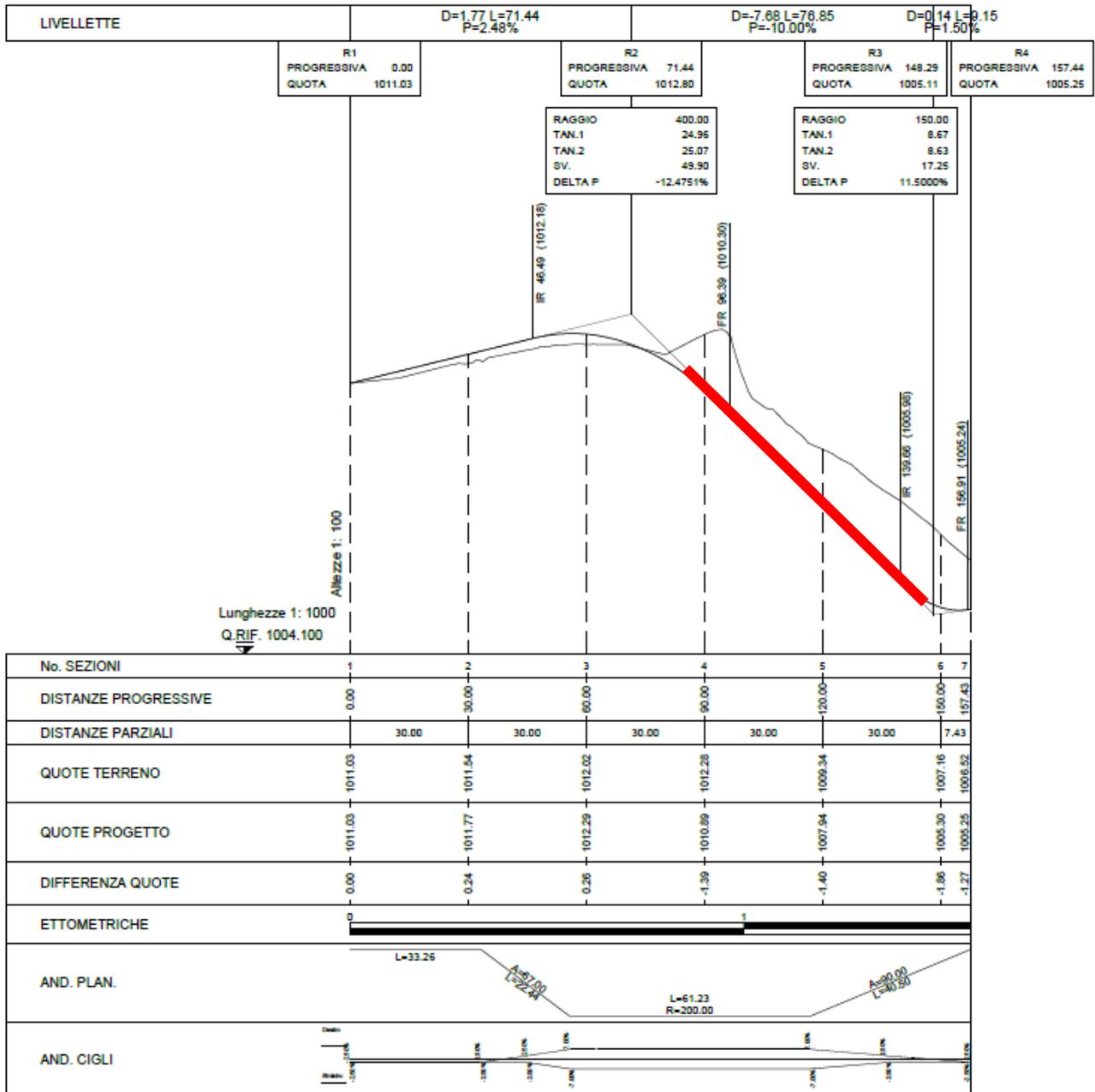
INTERSEZIONI E SVINCOLI

Svincolo lato Cortina

Il disegno di questo svincolo appare complicato non solo per geometria stradale ma anche per il dislivello e l'inclinazione dello stesso, come visibile nelle immagini successive.



Svincolo lato Cortina - stralcio della planimetria di progetto (fonte ANAS)



Profilo longitudinale con evidenziata la pendenza (fonte ANAS)

Il raccordo della strada in uscita dal centro abitato di San Vito di Cadore presenta un tratto in discesa di circa 77 m di lunghezza, con una pendenza del 10%.

Tale situazione risulta particolarmente pericolosa tenendo conto che nel periodo invernale le strade sono spesso coperte da neve e ghiaccio. Infatti in questa situazione vi sono rilevanti rischi alla sicurezza stradale in quanto in prossimità della rotonda i veicoli si devono fermare e poi ripartire, cosa questa non facile con pendenze di questo tipo e con un traffico rilevante nei periodi turistici, invernali in primis.

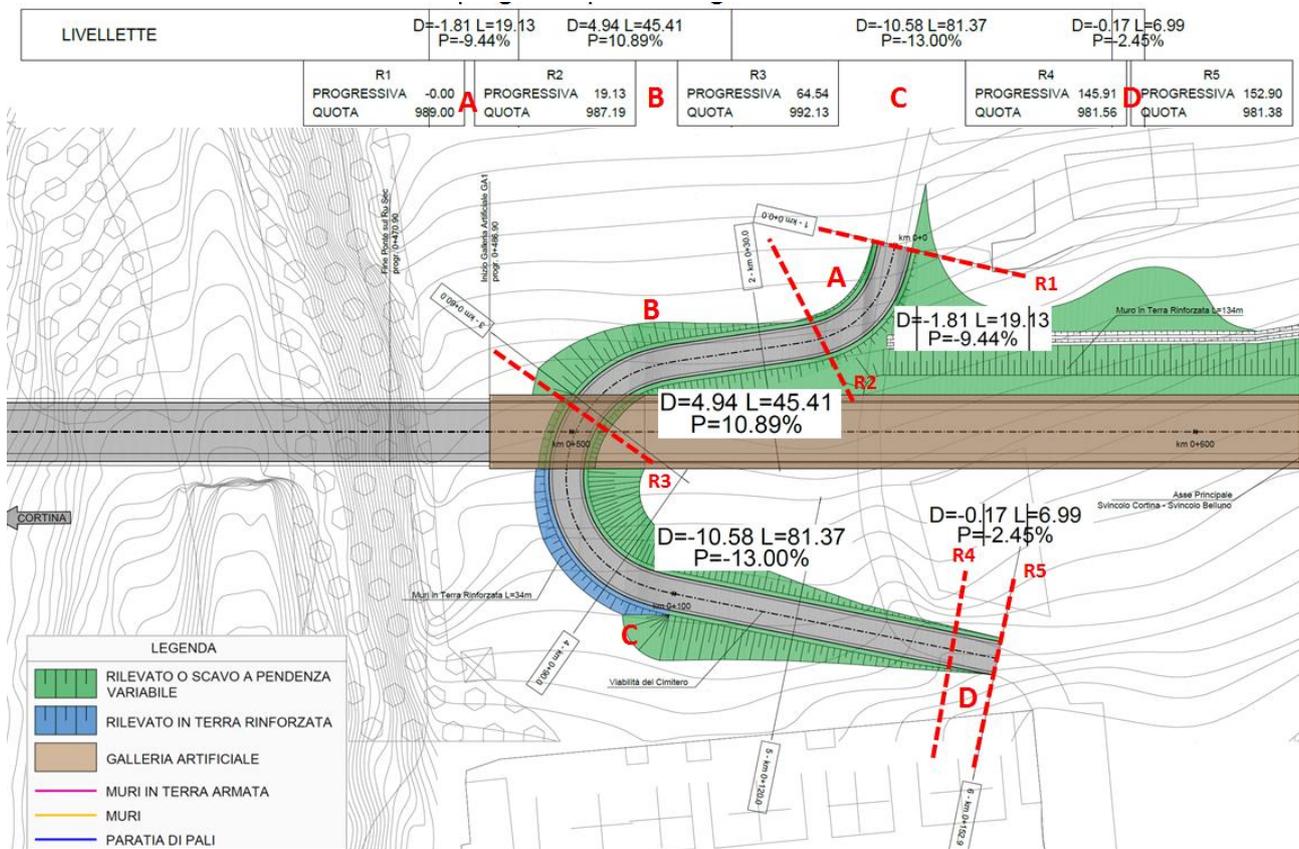
VIABILITÀ SECONDARIA

Nello Studio di Impatto Ambientale sono descritti solo gli aspetti progettuali dell'asse stradale di progetto mentre non sono indicati gli interventi previsti sulle viabilità secondarie interferite.

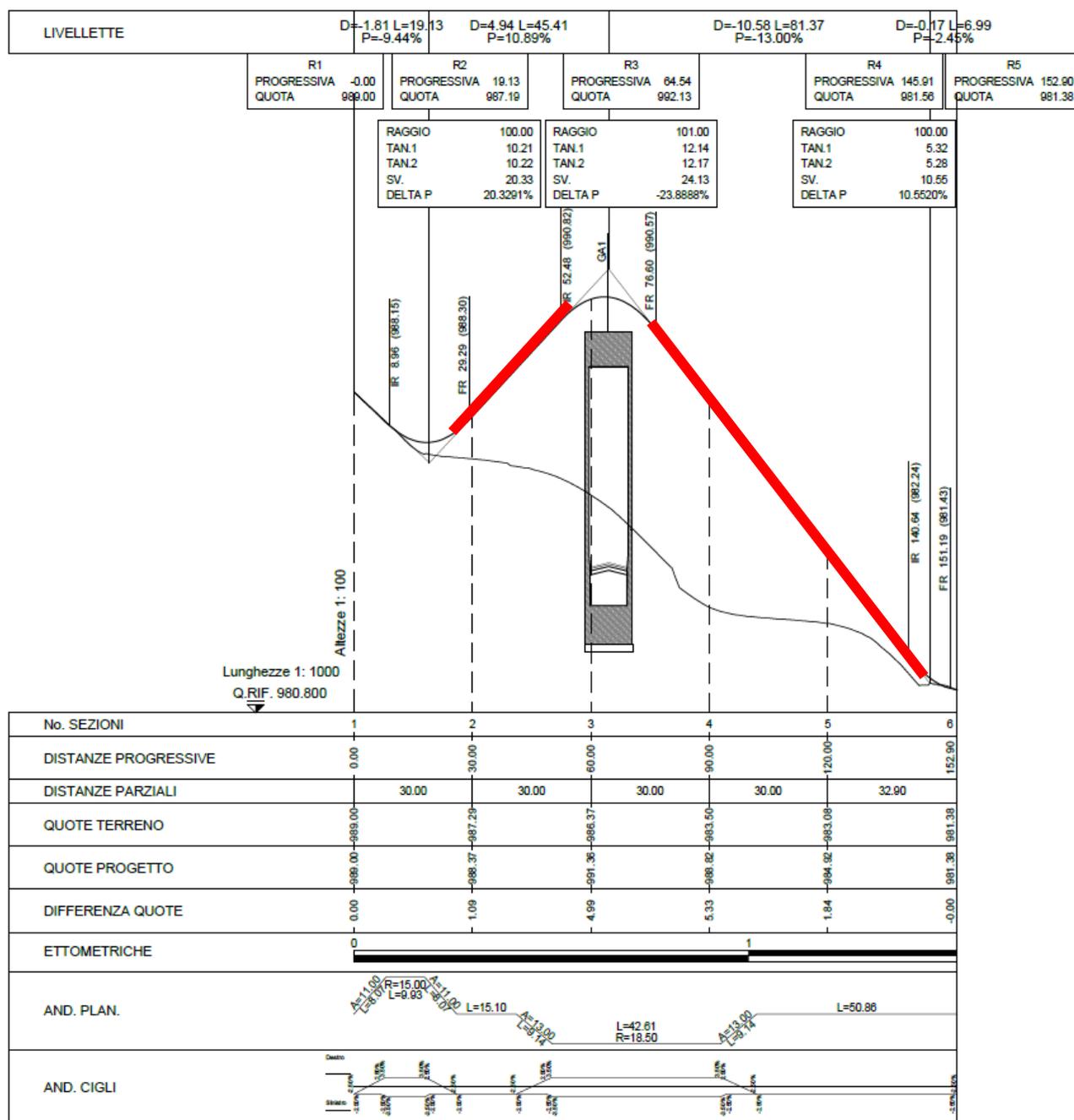
Tuttavia dalle tavole di progetto si evince che il progetto interferisce con due viabilità secondarie esistenti quali via Beata Vergine della Difesa (strada di accesso per il cimitero) e via Senes.

In entrambi i casi il progetto prevede la modifica di un tratto di strada secondaria per superare, sovrappassandola, la nuova viabilità, come visibile nelle immagini successive.

Via Beata Vergine della Difesa (cimitero)



Via B.V. della Difesa – stralcio della planimetria di progetto (fonte ANAS)



Profilo longitudinale con evidenziata la pendenza (fonte ANAS)

Dall'analisi delle tavole di progetto si evince che la modifica della via che conduce al cimitero prevede lo scavalco del nuovo asse viario e la creazione di un'ampia curva che si collega alla viabilità esistente in prossimità del cimitero stesso.

Per far questo il progetto prevede dei tratti con pendenze molto accentuate che vanno oltre al limite previsto per le strade locali (strade tipo F in ambito urbano ed extraurbano – pendenza massima pari a 10%).

Infatti scendendo dal centro urbano verso il cimitero, il progetto, che riguarda il tratto finale di 153 m di lunghezza, presenta:

- una discesa con pendenza al 9,44%;

- una salita con pendenza al 10,89%;
- una lunga discesa, in parte in curva, con pendenza al 13%;
- infine un piccolo tratto in discesa con pendenza al 2,45%.

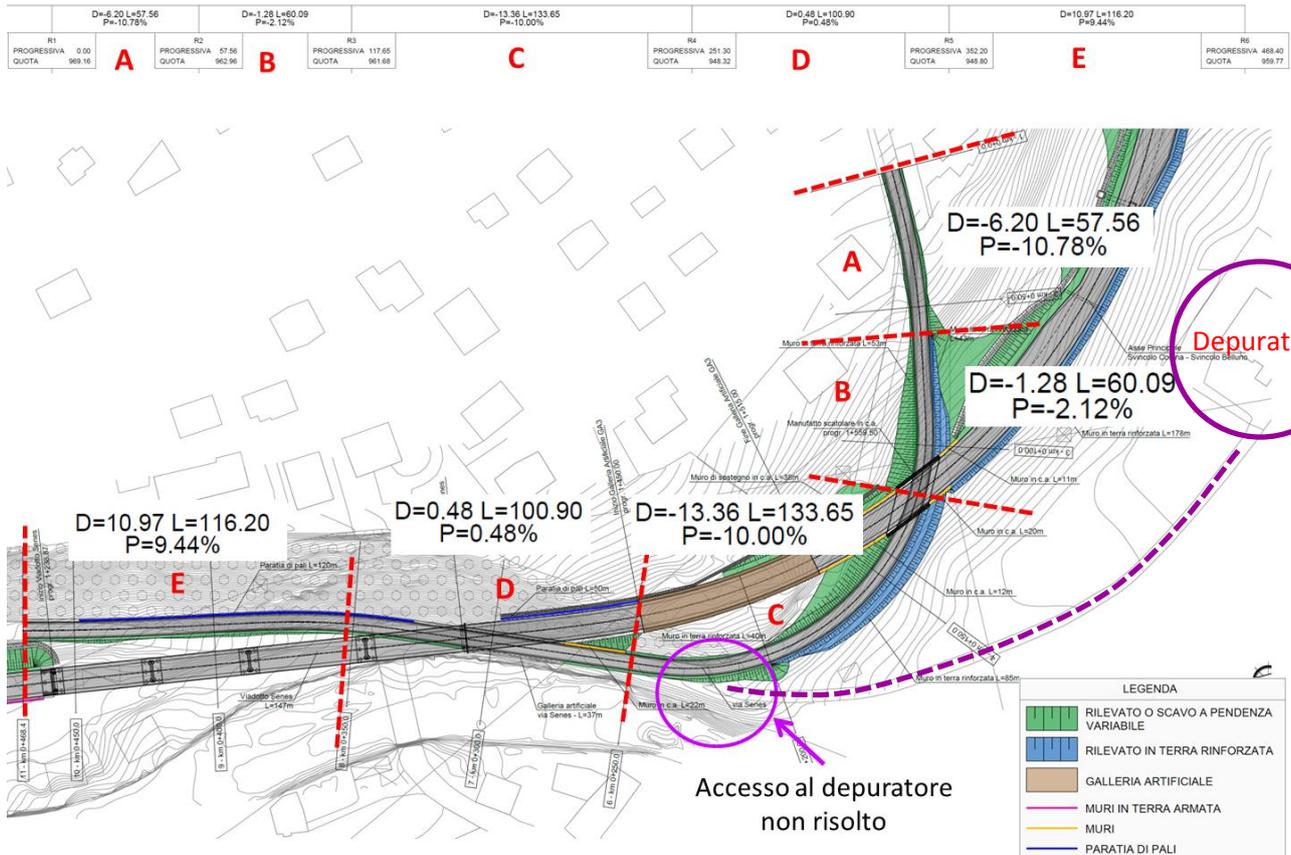
La tavola di progetto denominata *Interventi di Mitigazione. Planimetria* (T00IA02AMBPL06) depositata da ANAS in fase di Integrazioni, di seguito riportata, segnala come “percorso per il passaggio pedonale questa viabilità per il cimitero.



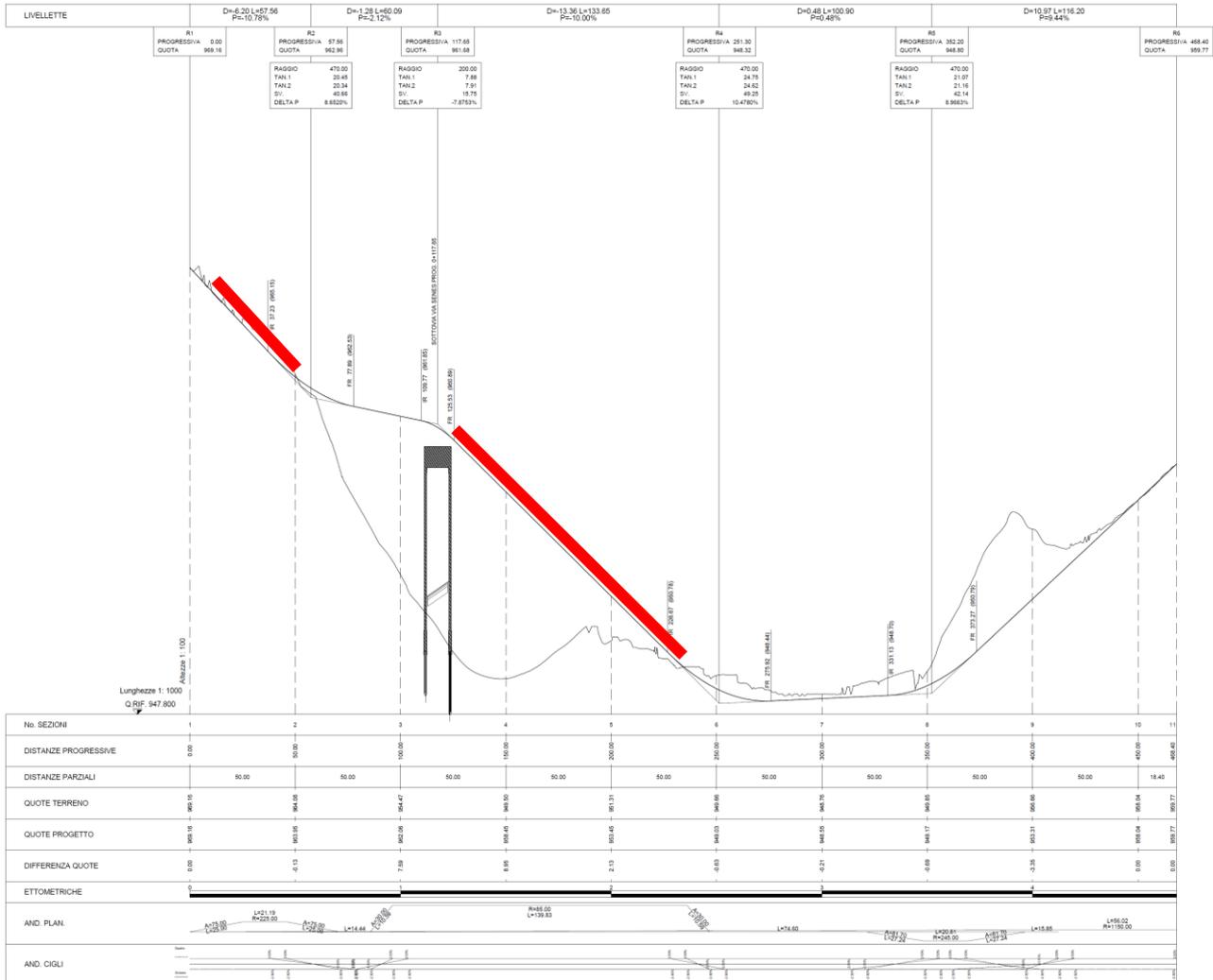
Si fa presente, quindi, che il progetto stradale è di oggettiva difficile percorrenza, soprattutto d’inverno, a causa dell’elevata pendenza e non prevede neppure un marciapiede pur essendo indicata come percorso per il passaggio pedonale⁸.

⁸ Stante questa geometria stradale si consiglia agli abitanti di San Vito di Cadore di non morire d’inverno per la difficoltà ad essere trasportati in cimitero.

Via Senes



Via Senes – stralcio della planimetria di progetto (fonte ANAS)



Profilo longitudinale con evidenziata la pendenza (fonte ANAS)

Dall'analisi delle tavole di progetto si evince che via Senes viene modificata prevedendo lo scavalco del nuovo asse viario e la creazione di un'ampia curva che si collega alla viabilità esistente, in prossimità del ponte sul torrente Boite.

Ciò comporta la realizzazione di tratti stradali con pendenze molto importanti pari e oltre il limite previsto per le strade locali (strade tipo F in ambito urbano ed extraurbano – pendenza massima pari a 10%).

Si fa presente, inoltre, che il progetto non tiene conto della viabilità di accesso al depuratore, fatto questo incomprensibile⁹.

⁹ Trattandosi di un grave errore progettuale ci si augura che tale viabilità in realtà sia stata prevista da ANAS e che non sia stata individuata, nell'ampio materiale progettuale, dallo scrivente.

Osservazioni di merito

Dal punto di vista del “Quadro di riferimento progettuale” emergono importanti criticità nel progetto di ANAS, quali:

- **interferenze con la viabilità esistente prevedendo pendenze anche oltre il limite di legge;**
- **collegamento della viabilità esistente con una rotonda lato Cortina d’Ampezzo con pendenza al limite di legge;**
- **mancanza di innesto alla viabilità secondaria che collega al depuratore;**
- **dimensioni inadeguate, pendenze eccessive e mancanza di marciapiedi della viabilità secondaria modificata che collega il cimitero.**

Condizioni queste che rendono non compatibile dal punto di vista progettuale l’intervento stesso.

6 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Di seguito si prendono in considerazione alcune componenti ambientali che risultano essere state poco approfondite e non valutate correttamente.

6.1 Aspetti vegetazionali e faunistici

Il redattore della “Dichiarazione di non necessità di Valutazione di incidenza” del progetto in questione dichiara che *“per l’istanza presentata NON è necessaria la valutazione di incidenza in quanto riconducibile all’ipotesi di non necessità di valutazione di incidenza prevista dell’Allegato A, paragrafo 2.2 della D.G.R. n° 2299 del 09 dicembre 2014 in quanto “non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000”.*”

Si presenta di seguito, un’analisi della Relazione tecnica a supporto di tale dichiarazione, con evidenziate in verde le risposte a confutazione delle stesse.

Dopo un inquadramento territoriale che localizza l’intervento in prossimità del torrente Boite, la Relazione descrive l’ambito d’intervento dichiarando che l’intervento *“interessa delle aree prative, che rappresentano il relitto dei prati utilizzati per la fienagione nei tempi trascorsi”* e che *“attualmente le superfici a prato, sulle quali spesso sono sospese le pratiche agricole (falciatura, concimazione), vengono colonizzate dal bosco o inglobate nel tessuto urbano”.*

La Relazione continua dichiarando che *“dal punto di vista vegetazionale, la fascia di progetto risulta quindi estremamente semplificata, poiché sottoposta da tempo all’azione antropica che ne ha modificato la fisionomia originaria.”*

Osservazione

Il rilievo vegetazionale prodotto a supporto del SIA andrebbe rifatto in stagioni più indicate, poiché, come dichiarato dagli stessi redattori del SIA *“Si deve tuttavia segnalare che il periodo d’indagine a disposizione degli scriventi tecnici non è stato purtroppo il migliore per effettuare un’analisi compositiva di queste fitocenosi. I prati si sono rivelati tutti sfalciati e pascolati e il cotico erboso sviluppa un’altezza di pochi centimetri.*

Molte specie, presenti nel periodo di massimo sviluppo vegetativo, sono assenti in questa stagione perché hanno la parte epigea della pianta degenerata e morta, mentre la parte ipogea rimane viva.

Quindi nell’effettuazione il rilievo si sono manifestate oggettive difficoltà tecniche”

Non risulta quindi pienamente utile alla definizione di quanto le componenti vegetazionali possano valere da un punto di vista conservazionistico e faunistico. Quest’ultimo aspetto diviene interessante da quanto sopra dichiarato, che trattasi cioè di superfici a prato derivanti da pratiche agricole abbandonate.

Quanto alla componente faunistica, la Relazione sostiene che *“l’area in esame risulta molto semplificata perché si tratta di una fascia di territorio periurbana, nella quale il contesto antropico circostante ha costretto le specie selvatiche alla migrazione in aree più idonee alle loro necessità.”*

Osservazione

Anche qui manca un rilievo faunistico di supporto alla dichiarazione, benché il SIA riporti alcune specie attribuibili al contesto più ampio. Risulterebbe quindi utile, almeno, produrre una analisi di idoneità ambientale incrociando le tipologie di uso del suolo presenti nell’area d’intervento con diversi valori d’idoneità specie specifici, utilizzando come specie di riferimento quelle oggetto di conservazione nei vicini siti Natura 2000. Non è infatti possibile sostenere a priori, come fa la Relazione, che *“la possibilità che il*

tracciato stradale intersechi un percorso di esemplari di fauna naturale che migrano al di fuori delle aree naturali è dunque molto scarsa.”

La Relazione prosegue sostenendo che *“il popolamento faunistico che si rinviene nei prati posti ai margini del tessuto urbano risente quindi del grado di artificializzazione proprio del territorio, dove sono presenti alcuni roditori ed i carnivori più ubiquitari e antropofili come la volpe e la faina.*

Nei versanti posti più a monte rispetto all'area di intervento si è sviluppato un soprassuolo forestale dominato dall'Abete rosso e inquadrabile nelle Peccete. Il corredo faunistico di questi ambienti tipicamente forestali, è però molto scarso vista la stretta adiacenza al tessuto urbano.”

Osservazione

Di nuovo, mancano dati di un monitoraggio faunistico o di un'analisi d'idoneità a supporto.

Nel descrivere i vicini siti Natura 2000, la Relazione dichiara che *“il tracciato di progetto non interessa comunque questi due siti poiché si sviluppa interamente nella fascia di territorio compresa tra l'abitato di San Vito e il corso del Boite, quindi nell'area che separa proprio i due siti.”*

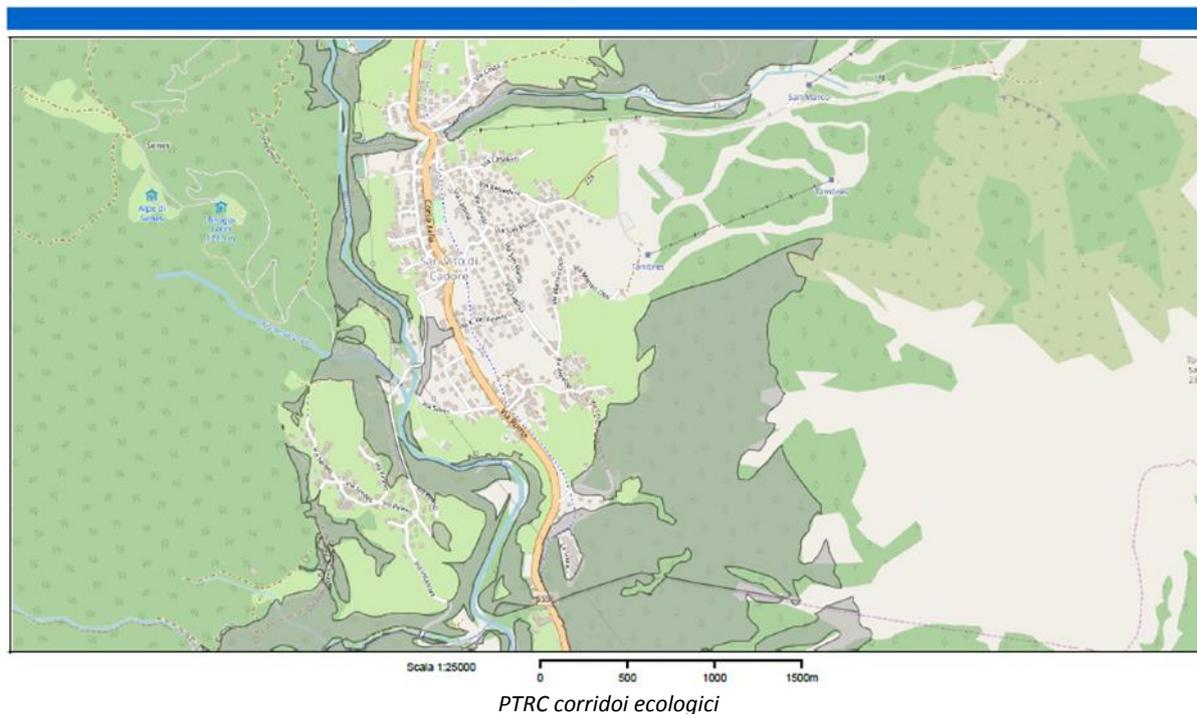
Osservazione

Proprio il collocarsi del progetto nell'area che separa i due siti pone la questione del mantenimento della connettività ambientale tra gli stessi. Avendo i due siti caratteristiche ambientali e popolamenti faunistici simili è probabile che condividano le comunità biotiche e che le popolazioni faunistiche di alcune specie sussistano quali metapopolazioni tra i due siti. Ne deriva la ragionevole deduzione che la valle del Boite funga da corridoio di comunicazione e scambio genetico fra i due siti e questo è un aspetto che andrebbe analizzato.

Verso le conclusioni la Relazione dichiara che l'area *“ha una scarsa idoneità per le specie di interesse conservazionistico potenzialmente presenti.”*

Osservazione

Anche in questo caso l'attribuzione di scarsa idoneità per le specie d'interesse conservazionistico non è supportata da un'analisi d'idoneità e, comunque, si rammenta che, *“può non essere necessario mantenere, sempre e per ogni specie, una elevata idoneità di habitat nei corridoi. Infatti, la funzione di tali aree può limitarsi al mantenimento delle dinamiche delle specie più che a soddisfarne le esigenze ecologiche complessive”* (Battisti, 2004). Inoltre, lo stesso PTRC identifica l'area come corridoio ecologico (vedi immagine che segue) e all'art. 25.4 afferma che *“Sono vietati gli interventi che interrompono o deteriorano le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici”*.



Il SIA sostiene che *“la delimitazione delle aree di cantiere scongiura la possibilità che si possano verificare investimenti della fauna da parte dei mezzi d'opera.”*

Osservazione

Questo può essere vero per le specie in transito, non altrettanto per specie già eventualmente presenti nella superficie di cantiere, in particolare erpetofauna e micromammiferi, che potrebbero essere coinvolti nei movimenti terra.

Osservazioni di merito

Si ritiene che non sia affatto dimostrata, dal punto tecnico-scientifico, la *“ragionevole certezza che l'intervento rientri nella fattispecie riferibile al caso generale “piani, progetti e interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete natura 2000”.*

Quindi il progetto in esame deve essere sottoposto alla procedura di Valutazione d'Incidenza.

6.2 Il paesaggio

Nel SIA nel capitolo 1.1 “I comparti ambientali interessati dagli impatti potenziali” (pag 191) in riferimento alla componente ambientale Paesaggio si legge “[...] *Ci si riferisce alla valenza paesaggistica dell’area e quindi dovranno valutarsi l’impatto visivo delle opere e le alterazioni al paesaggio in senso lato [...]*”.

In riferimento alla valutazione dell’impatto sul paesaggio dell’opera in progetto, nel capitolo 1.3 *Fase di esercizio* – 1.3.1 *La descrizione e la qualificazione delle interferenze con le componenti ambientali*, si legge:

“[...] Le scelte progettuali adottate hanno privilegiato una soluzione che garantisce, al netto dei limiti tecnici esistenti legati ai delicati equilibri geologici di quest’area, il massimo mascheramento della nuova opera per cui si è previsto di realizzare un tratto di circa 510 m della variante in una galleria artificiale. L’opera si sviluppa lungo un versante della valle del Torrente Boite piuttosto incassata e poco visibile dagli escursionisti e dai turisti che frequentano questi luoghi ameni. Oltre a minimizzare le parti dell’infrastruttura in vista, da un punto di vista progettuale anche a seguito degli incontri con la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l’area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso, si è optato per dei ponti di ridotto ingombro e molto leggeri in grado di inserirsi in maniera armonica nel paesaggio privilegiando, in genere per tutti manufatti, l’uso di materiali tipici della montagna quali la pietra e il legno ad accompagnare l’acciaio, che nel caso di parti in vista, è stato sostituito da acciaio Corten. I fotoinserti, riportati nella tavola T00IA04AMBFO01B, illustrano in maniera sintetica l’effetto generato dalla nuova infrastruttura nel contesto paesaggistico [...]”.

Tali conclusioni non derivano da una valutazione paesaggistica appropriata e conforme a quanto previsto dal DPCM 12.12.2005, in quanto la Relazione paesaggistica (documento che contiene la valutazione del paesaggio attraverso opportuni modelli) non adotta alcun criterio della norma precedentemente citata.

A tal fine si indicano alcuni di questi criteri contenuti negli allegati del DPCM 12.12.2005 i quali vengono suggeriti per effettuare una “valutazione” del paesaggio che, si ricorda, è cosa diversa di una “descrizione” dello stesso.

Di seguito si elencano di seguito quelli per la lettura della qualità paesaggistica dei luoghi:

- *diversità: riconoscimento di caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici;*
- *integrità: permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi);*
- *qualità visiva: presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.;*
- *rarietà: presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari;*
- *degrado: perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali.*

Tali criteri vengono declinati per la valutazione della qualità paesaggistica dei cono ottici sia per la fase *ex ante* la realizzazione del progetto, sia per la fase *ex post*.

Ai fini della scientificità¹⁰ del metodo di valutazione paesaggistica elaborato, così come per qualsiasi modello di valutazione ambientale, è necessario attribuire dei giudizi di valore (quantificazioni) sulla base di criteri esplicitati.

¹⁰ Karl Popper (in *Congetture e confutazioni*), definisce scientifico un metodo quando può essere ripercorso in ogni sua fase e permette la confutazione, ovvero la discussione sul piano dei criteri. Tale metodo, inoltre, dimostra la sua validità se, più volte confutato sulla base dei criteri esplicitati, continua a dimostrare la sua validità. “...il criterio dello stato scientifico di una teoria è la sua falsificabilità, confutabilità, o controllabilità ...”

Di seguito, quindi, ai criteri generali per la valutazione dei parametri di qualità paesaggistica, così come individuati dal DPCM 12.12.2005, possono essere assegnati dei valori da 0 a +5 a seconda del livello di presenza degli stessi.

Parametro DPCM 12.12.2005	Valutazione quantitativa	Criteri generali di valutazione
Diversità	0	ASSENZA dei caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici
	+1	MOLTO BASSA presenza dei caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici
	+2	BASSA presenza dei caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici
	+3	MEDIA presenza dei caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici
	+4	ALTA presenza dei caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici
	+5	MOLTO ALTA presenza dei caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici

Parametro DPCM 12.12.2005	Valutazione Quantitativa	Criteri generali di valutazione
Integrità	0	ASSENZA dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi);
	+1	MOLTO BASSA permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi);
	+2	BASSA permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi);
	+3	MEDIA permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi);
	+4	ALTA permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi);
	+5	MOLTO ALTA permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi);

Parametro DPCM 12.12.2005	Valutazione Quantitativa	Criteri generali di valutazione
Qualità visiva	0	ASSENZA di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.;
	+1	MOLTO BASSA presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.;
	+2	BASSA presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.;
	+3	MEDIA presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.;
	+4	ALTA presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.;
	+5	MOLTO ALTA presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.;

Parametro DPCM 12.12.2005	Valutazione Quantitativa	Criteri generali di valutazione
Rarità	0	ASSENZA di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari;
	+1	MOLTO BASSA presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari;
	+2	BASSA presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari;
	+3	MEDIA presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari;
	+4	ALTA presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari;
	+5	MOLTO ALTA presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari;

Parametro DPCM 12.12.2005	Valutazione quantitativa	Criteri generali di valutazione
Degrado	0	ASSENZA di deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali.
	-1	MOLTO BASSA perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali.
	-2	BASSA perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali.
	-3	MEDIA perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali.
	-4	ALTA perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali.
	-5	MOLTO ALTA perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali.

Attraverso questo metodo è possibile misura le trasformazioni del paesaggio e quindi stabile una soglia di compatibilità ambientale.

La valutazione della qualità paesaggistica *ex post* deriva, ovviamente, dalla modifica della qualità paesaggistica dello stato di fatto (*ex ante*). Tale variazione, come accennato in precedenza, viene determinata dagli impatti (positivi o negativi) e/o dalle modifiche generati sul paesaggio dalla realizzazione del progetto.

I principali tipi di modifiche che possono incidere con maggior rilevanza sul paesaggio vengono, anch'essi, delineati dal DPCM 12/12/2005, così come indicati nella successiva tabella:

Tipo di impatto	Descrizione
Modifiche	<i>Modifiche della morfologia, quali sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità secondaria, ...) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc.</i>
	<i>Modifiche della compagine vegetale (abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali, ...)</i>
	<i>Modifiche dello skyline naturale o antropico (profilo dei crinali, profilo dell'insediamento);</i>
	<i>Modifiche della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico, evidenziando l'incidenza di tali modifiche sull'assetto paesistico;</i>
	<i>Modifiche dell'assetto percettivo, scenico o panoramico;</i>
	<i>Modifiche dell'assetto insediativo-storico</i>
	<i>Modifiche dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico (urbano, diffuso, agricolo);</i>
	<i>Modifiche dell'assetto fondiario, agricolo e colturale.</i> <i>Modifiche dei caratteri strutturanti del territorio agricolo (elementi caratterizzanti, modalità distributive degli insediamenti, reti funzionali, arredo vegetale minuto, trama parcellare, ecc.)</i>

Detti criteri consentono di identificare la qualità del paesaggio *ex post*, declinata per ogni criterio generale (*diversità, integrità, qualità visiva, rarità e degrado*) definito dall'Allegato al DPCM 12.12.2005.

Rispetto alla gamma delle possibili modifiche elencate nella tabella precedente, si possono presentare le seguenti tipologie di trasformazioni (o parti di esse):

1. *Modifiche della compagine vegetale (abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali, ... e/o inserimento di nuova vegetazione);*
2. *Modifiche dello skyline naturale o antropico (profilo dei crinali, profilo dell'insediamento);*
3. *Modifiche della funzionalità ecologica... evidenziando l'incidenza di tali modifiche sull'assetto paesistico;*
4. *Modifiche dell'assetto percettivo, scenico o panoramico;*
5. *Modifiche dei caratteri strutturanti del territorio agricolo (elementi caratterizzanti, modalità distributive degli insediamenti, reti funzionali, arredo vegetale minuto, trama parcellare, ecc.)*

Nulla di tutto ciò è ritrovabile nella Relazione paesaggistica dimostrando che ANAS non conosce le metodologie e le tecniche per elaborare una Relazione paesaggistica con contenuti valutativi.

OSSERVAZIONI DI MERITO

ANAS ha elaborato una Relazione paesaggistica senza utilizzare alcun criterio valutativo così come contenuto nel DPCM 12.12.2005.

Inoltre non ha prodotto alcuna "misurazione" delle trasformazioni del paesaggio nello stato ex ante ed ex post la realizzazione dl progetto.

In ragione di ciò detta Relazione non possiede i contenuti tecnici e scientifici per essere utilizzabile ai fini della valutazione della Compatibilità ambientale del Progetto.

6.3 La mobilità

Anche per questa componente ambientale in relazione ad alcune argomentazioni contenute nel SIA di ANAS si è deciso di articolare puntuali risposte a confutazione delle stesse, evidenziate in giallo.

Il SIA nel capitolo 1.3.1 *“La descrizione e la qualificazione delle interferenze con le componenti ambientali”* si legge che *“Tutte le considerazioni e valutazioni che vengono nel seguito approximate partono dalla considerazione che con la realizzazione della Variante alla S.S. 51 non determinerà un incremento del traffico rispetto allo stato attuale ma si assisterà ad una sua diversa distribuzione e, in particolare, una parte del traffico si allontanerà dal centro urbano di San Vito di Cadore e, di conseguenza, dai recettori sensibili. Le valutazioni di cui al seguito considerano che circa l'80 % del traffico attualmente circolante sulla S.S. dell'Alemagna preferirà percorrere la nuova variante”*.

Lo *“Studio di traffico a supporto della procedura di VIA e valutazioni preliminari sull'impatto dei cantieri”* è stato elaborato, come si legge nell'Executive Summary, per valutare gli interventi infrastrutturali localizzati nel territorio comunale di Cortina d'Ampezzo e dintorni.

Si legge inoltre che *“Al fine di stimare l'impatto sul traffico delle fasi di cantiere per la costruzione di 4 varianti all'attuale percorso della SS51 (Cortina, San Vito di Cadore, Valle di Cadore e Tai di Cadore), è stata predisposta un'analisi statica della variazione del livello di servizio (LOS). Le risultanze mostrano che lungo il tratto di Cortina gli impatti sulla viabilità sono trascurabili, mentre alcuni fenomeni critici potrebbero registrarsi a Tai di Cadore, con un LOS E, e Valle di Cadore qualora i cantieri fossero attivati contemporaneamente (dove si registrano anche valori di LOS pari a F).*

Osservazione

Tutte le valutazioni di tipo trasportistico riguardanti il progetto di variante di San Vito di Cadore (ma anche di Tai e Valle di Cadore) non sono quindi frutto di una modellizzazione che permetta una simulazione dello stato *ex ante*, dello scenario di progetto e degli scenari alternativi, ma solo il progetto di Cortina d'Ampezzo è stato oggetto di un vero e proprio studio di impatto viabilistico (cap. 4 dell'elaborato *“Studio di traffico a supporto della procedura di VIA ...”*)

Inoltre si legge che *“Attraverso un'analisi territoriale è stato inoltre valutato il possibile incremento del bacino di utenza utilizzatore degli itinerari considerati nel momento di entrata in esercizio di tutt'e 4 le varianti. Le risultanze hanno mostrato che, nonostante una diminuzione dei tempi di percorrenza a livello locale, il riflesso al livello del bacino di popolazione interessato si attesta nell'ordine dei pochi punti percentuali, evidenziando quindi variazioni del traffico indotto trascurabili rispetto allo stato attuale”*.

Il cap. 3.4 *“analisi di accessibilità isocrona”* afferma:

- *“In prima istanza è stato valutato il bacino di popolazione raggiungibile da Cortina nell'arco di due ore di guida. Tale analisi è stata possibile attraverso la descrizione, all'interno del geo-database, delle caratteristiche funzionali del sistema infrastrutturale di offerta, sia in termini spaziali che funzionali (velocità e tempi di percorrenza)”*.

Osservazione

Non è chiaro perché viene preso come riferimento temporale un arco di 2 ore di guida.

Si fa presente che una località turistica della rilevanza di Cortina possiede un bacino d'utenza molto più ampio, ben oltre le due ore di guida, soprattutto se si prendono in considerazione gli eventi sportivi programmati (Mondiali 2021 e Olimpiadi 2026).

Ancora si legge nel SIA:

- *“Le risultanze hanno mostrato che, per mezzo dei nuovi interventi che garantiscono una fluidificazione del traffico, il bacino di utenza garantito mostra un margine di ampliamento pari a circa il 12% dell’attuale, considerando in maniera pesata i tempi e le distanze dalla destinazione finale. Tale variazione si traduce necessariamente in un possibile incremento del traffico indotto, che se interpolato al trend di crescita di popolazione prevista negli anni a venire (prossimo allo 0%), è da considerarsi del tutto trascurabile rispetto all’incidenza sulle condizioni di circolazione”.*

Osservazione

Questa considerazione non è chiara. Si afferma che i nuovi interventi permettono un aumento del bacino di utenza, quindi sono in numero maggiore gli utenti che nelle due ore potrebbero arrivare a Cortina.

Tuttavia si può generare traffico aggiuntivo solo se il sistema delle attività cortinesi sarà in grado di attrarre di più e non solo perché ci sono le nuove infrastrutture. Variabile questa che non è stata presa in considerazione in quanto non è stato stimato il traffico aggiuntivo generabile dall'evento sportivo di riferimento per la presentazione dei progetti sulla SS51, ovvero il Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021, anno in cui si terranno i Campionati del Mondo di Sci Alpino.

Tale stima dovrà tenere conto anche del sopraggiunto evento che interesserà Cortina: le Olimpiadi invernali 2026.

In ogni caso l'incremento della domanda di mobilità viene messo (nei modelli più usati e pur nei limiti degli stessi) in relazione con il PIL.

Il SIA afferma:

- *È stato quindi impostato un preliminare calcolo dei possibili effetti sul costo di spostamento e, quindi, sulle possibili quote eventuali aggiuntive di traffico di attraversamento, in seguito agli interventi infrastrutturali previsti. Dalle analisi di accessibilità illustrate in precedenza, il tempo di percorrenza assoluto risparmiato sul percorso per mezzo delle varianti risulta essere pari a circa 13 minuti. Tuttavia, se si considera il valore pesato rispetto alla popolazione che beneficia di suddetto risparmio, il tempo risparmiato si aggira, a livello globale, in circa 2 minuti.*

Osservazione

Queste considerazioni non sono chiare:

- 13 minuti è un valore assoluto riferito a cosa? È un valore medio sugli spostamenti? da dove esce?
- stesso discorso vale per l'indicazione dei 2 minuti, in quanto non è chiaro come siano stati calcolati questi tempi? Frutto di simulazione modellistica?

Il SIA afferma:

- *Si conclude quindi che, a livello sia di popolazione sia di costo generalizzato di trasporto, in seguito all'inserimento nel tracciato delle future varianti, le modifiche rispetto allo stato attuali siano del tutto trascurabili, sia dal punto di vista del traffico indotto che per tutti gli altri fattori ad esso legati (congestione, emissioni di inquinanti in atmosfera).*

Osservazione

Queste affermazioni di ANAS lasciano perplessi in quanto questi risultati andrebbero spiegati meglio. Sul fatto poi che non ci siano incidenze in termini di emissioni è tutto da dimostrare (così pure per la congestione).

Osservazioni di merito

Il progetto viario per San Vito di Cadore doveva essere oggetto di uno studio di impatto viabilistico in modo che, attraverso un modello trasportistico di microsimulazione, fosse possibile mettere a confronto lo stato *ex ante* con la simulazione dello scenario di progetto e degli scenari alternativi, così come è stato fatto invece per il progetto di Cortina.

Le conclusioni di ANAS che *“le modifiche rispetto allo stato attuali siano del tutto trascurabili, sia dal punto di vista del traffico indotto che per tutti gli altri fattori ad esso legati”* dimostrano che i progetti presentati non raggiungono lo scopo del *“Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021”* il cui obiettivo è il *“miglioramento accessibilità, maggior comfort e sicurezza di guida. In vista dell'aumento dei flussi di traffico per i Mondiali di sci alpino 2021, il piano prevede una serie di misure volte ad accrescere la fruibilità degli itinerari verso Cortina. Le opere mirano ad innalzare il complessivo livello di servizio della rete stradale di interesse nazionale nella provincia di Belluno, con l'obiettivo di offrire maggiore fluidità del traffico, sicurezza e comfort di guida”*¹¹.

Le conclusioni che la realizzazione delle varianti non genereranno un incremento del traffico diventano la base sulla quale sono elaborati lo *“Studio sulla diffusione delle polveri e degli inquinanti”* e la *Valutazione previsionale di impatto acustico*, fatto questo quantomeno contraddittorio con gli obiettivi di incremento del traffico generato dai due eventi quali i Mondiali 2021 e le Olimpiadi del 2026.

In base a ciò si ritiene che lo studio trasportistico, con le relative ricadute inquinanti in atmosfera e acustiche, non siano del tutto attendibili.

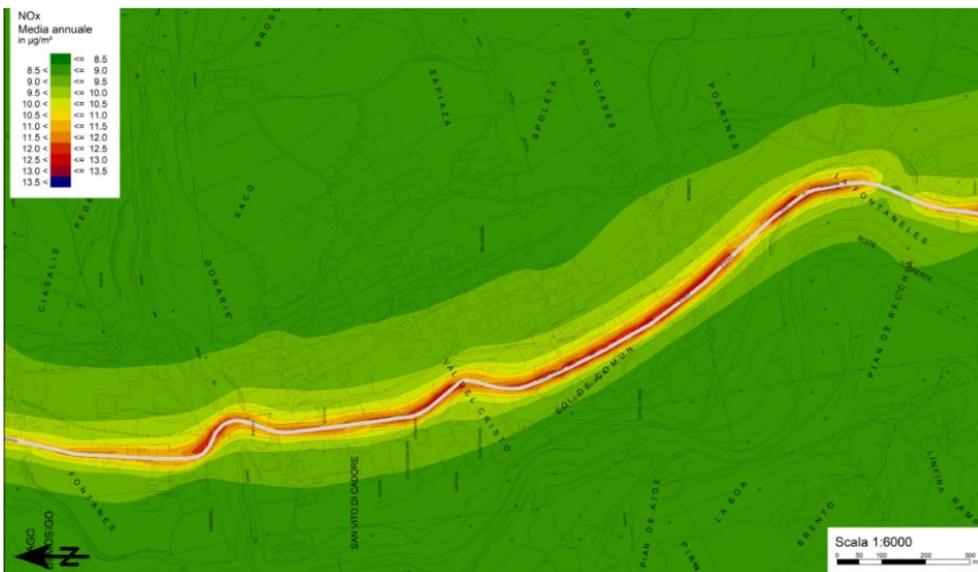
¹¹ Fonte: sito web di ANAS <http://www.anaspercortina2021.it/il-piano>

6.4 Atmosfera – Qualità dell'aria

Il SIA 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 [...]*”.

Di seguito si riportano le simulazioni pubblicate nello “*Studio sulla diffusione degli inquinanti atmosferici*” riguardanti la concentrazione media annua di NOx e PM10 dovuta al traffico sulla S.S. 51, nello stato di fatto e nello stato di progetto.

NOx: concentrazione media annuo di NOx da traffico considerando un valore di background di $8,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$.



Stato di fatto



Stato di progetto

PM10: concentrazione media annua di PM10 da traffico considerando un valore di background di 16,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



Stato di fatto



Stato di progetto

Le conclusioni dello Studio, riportate nel SIA, mettono in luce che “[...] lo stato di progetto mostra che a seguito dell'entrata in funzione della nuova variante si assiste ad una riduzione del carico inquinante nell'area del centro storico maggiormente abitata e lo spostamento di parte del carico nelle porzioni marginali all'abitato con valori di concentrazione che si mantengono sensibilmente al di sotto dei valori attualmente stimati [...]”.

Il SIA ancora si 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”.

Secondo ANAS il nuovo assetto viabilistico determinerà, rispetto allo stato attuale, una diminuzione dell'inquinamento nel centro abitato di San Vito di Cadore e lo spostamento delle fonti emmissive in aree oggi non particolarmente interessate da questi tipi di inquinamenti.

Ovviamente ciò è coerente con il fatto che secondo ANAS non vi sarà un incremento di traffico nemmeno nel caso dei due eventi Mondiali e Olimpiadi cosa questa poco plausibile.

Osservazioni di merito

Secondo ANAS la riduzione di traffico e dell'inquinamento prodotto dallo stesso all'interno del centro abitato non è plausibile.

In ogni caso il tema dell'inquinamento atmosferico ed acustico se da un lato diminuisce nella fascia urbana attraversata dall'attuale SS51, dall'altro urbano sposta il problema in un ambito contiguo al centro abitato stesso, zona critica in quanto in essa sono presenti numerosi recettori sensibili.

6.5 Atmosfera - Clima acustico

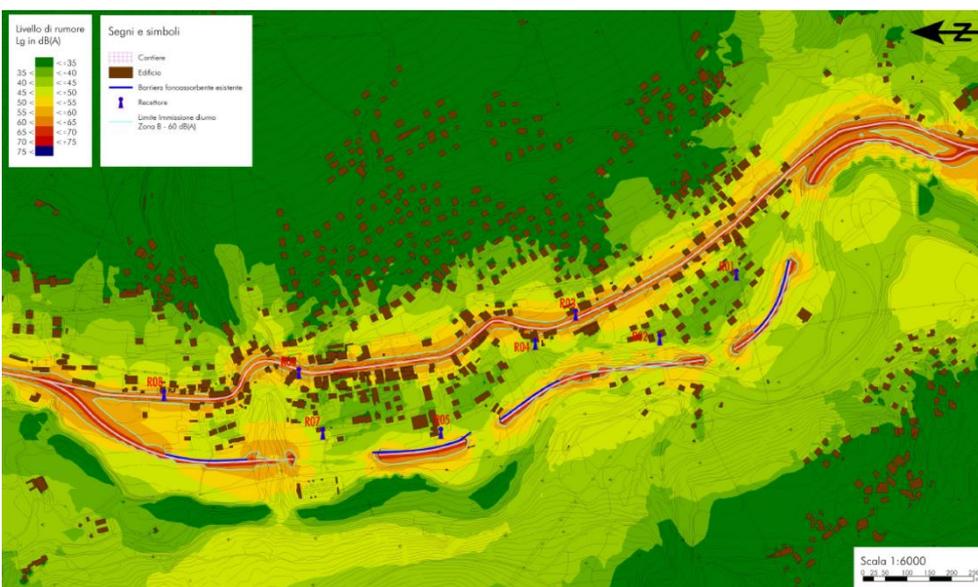
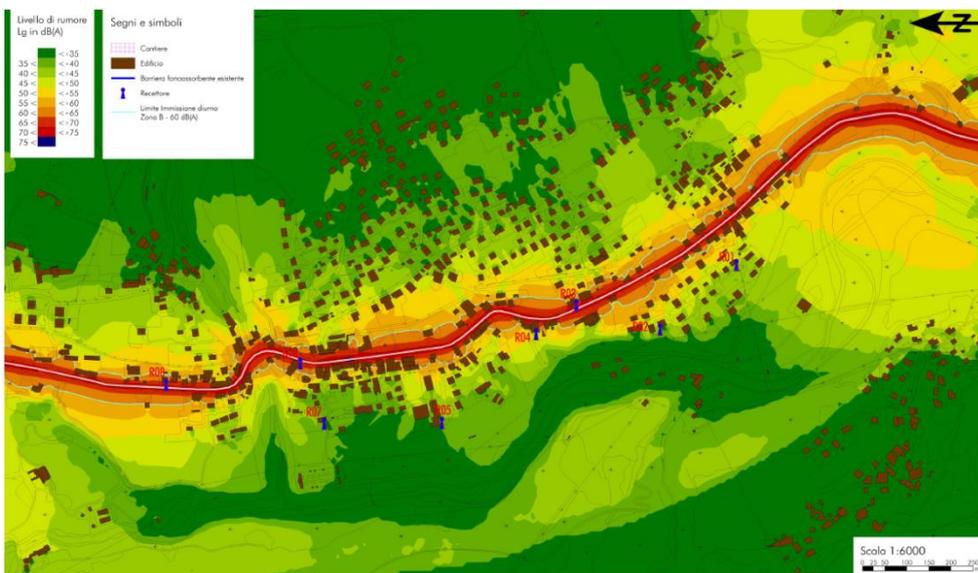
Il SIA, nel valutare l'impatto acustico del progetto nella fase di esercizio, riporta le conclusioni della Valutazione Previsionale di Impatto Acustico ovvero "Dall'esame della mappa riportata nelle figure che seguono si osserva che all'interno dell'area di pertinenza stradale vengono rispettati i limiti di emissione sia durante il periodo di riferimento diurno che notturno e, soprattutto, viene rispettato il limite di 50 dB(A) per il periodo diurno riservato per gli edifici scolastici. [...]"

L'esame dei dati [...] evidenzia che rispetto allo stato di fatto si registra un evidente miglioramento per le abitazioni poste lungo Corso Italia dove si trovano collocati i recettori R03, R06 e R08. Al seguito dell'entrata in funzione per questi recettori e, in genere, per le abitazioni poste lungo Corso Italia, il clima acustico rientra entro i limiti di zona.

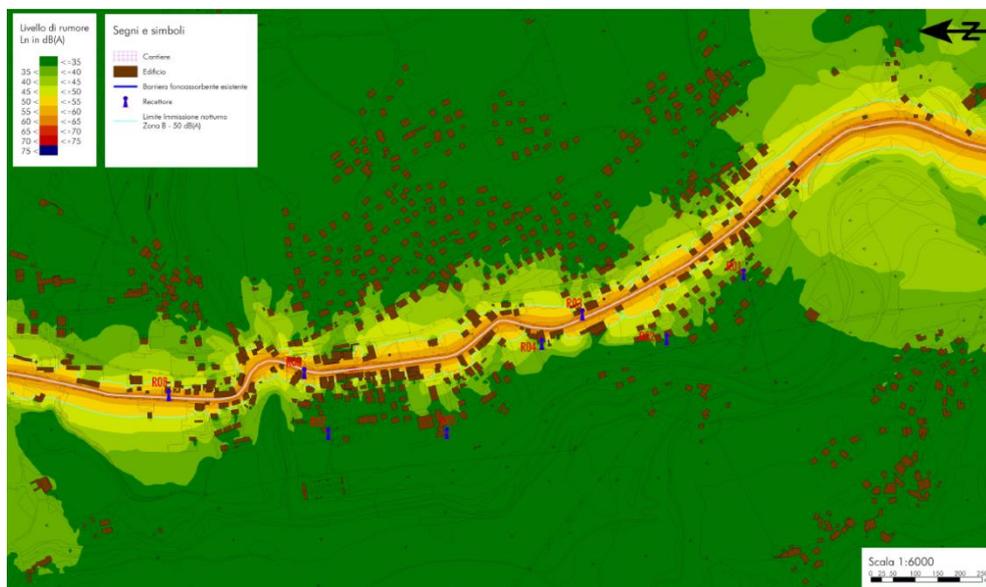
In linea generale, quindi, la realizzazione della variante determina un miglioramento del clima acustico nell'ambito dell'area di indagine".

Di seguito si riportano le simulazioni elaborate per il periodo di riferimento diurno e notturno.

Situazione a 4 m dal suolo della diffusione acustica dei livelli di immissione nel periodo di riferimento diurno:



Situazione a 4 m dal suolo della diffusione acustica dei livelli di immissione nel periodo di riferimento notturno:



Stato di fatto



Stato di progetto

Nel SIA per quanto riguarda la valutazione dell'impatto del progetto sul clima acustico (pag 231) si scrive "Considerazioni analoghe alle precedenti [inquinamento atmosferico] possono essere fatte per gli effetti generati dal nuovo assetto del traffico sul clima acustico".

Pur considerando che le emissioni acustiche in stato di progetto rientrano all'interno dei limiti normativi all'interno del centro abitato, le mappe elaborate dimostrano che la diffusione dell'inquinamento acustico in fase di progetto soprattutto nel periodo.

Da ciò emergono le seguenti considerazioni:

- rispetto alla situazione attuale la pressione acustica interesserà un territorio molto più ampio. Si fa presente che al miglioramento del clima acustico nella parte centrale e occidentale del centro abitato,

si determina un peggioramento nella parte orientale del centro abitato fino a comprende anche l'ambito del torrente Boite, il percorso turistico dell'Antica Strada Regia (che corre per un tratto affianco al torrente) e una larga fascia della montagna presente sulla destra del torrente;

- andrà ad interessare quella parte di abitato nel quale sono collocati i recettori sensibili (scuole);
- per mitigare la presenza del rumore prodotto dal traffico sono state previste delle alte barriere antirumore.

Osservazioni di merito

Il progetto genera una riduzione di traffico e dell'inquinamento acustico prodotto dallo stesso all'interno del centro abitato, tuttavia sposta il problema in un'altra parte del centro abitato stesso nel quale sono presenti numerosi recettori sensibili.

Tenendo presente che San Vito di Cadore è un rilevante centro turistico (unico settore economico di questo territorio), la diffusione di inquinamento acustico diventa un importante detrattore alla fruizione di questo territorio.

7 IL MODELLO VALUTATIVO

Nel SIA a pag 244 si conclude la valutazione della fase di esercizio in questo modo *“Nella matrice che segue si sintetizzano i risultati dell'analisi sin qui effettuata. Dall'esame emerge che per le diverse componenti ambientali vi è una interferenza positiva legata al fatto che il traffico viene deviato verso una infrastruttura moderna progettata e dotata di una serie di dispositivi che consentono di mitigare gli impatti generati dal traffico che utilizzerà questa nuova infrastruttura. A questi benefici si aggiunge un beneficio per il sistema economico produttivo che garantisce una migliore accessibilità del territorio in genere e degli impianti di risalita.*

Per quanto riguarda il paesaggio le soluzioni progettuali consentono di limitare l'impatto dell'opera sul territorio grazie al mascheramento delle opere, all'architettura leggera delle principali opere e alla scelta di materiali coerenti con le specificità di questo territorio.”

Pur a fronte della trentennale esperienza valutativa, dall'emanazione della prima Direttiva europea sulla Valutazione di Impatto Ambientale dei progetti (85/337/CEE) fino alle numerose norme applicative italiane, il SIA elaborato da Terna presenta un modello valutativo totalmente inadeguato per “misurare gli impatti ambientali”.

Si fa presente, proprio per aiutare l'adozione e l'applicazione dei modelli valutativi, che il DLgs. 152/2006 ss.mm.ii, all'ALLEGATO VII – “Contenuti dello Studio di impatto ambientale” di cui all'articolo 22, Punto 5, ultimo capoverso, presenta i criteri da utilizzare nell'individuazione degli impatti.

Infatti lo Studio di Impatto Ambientale deve prevedere la “[...] *La descrizione dei possibili impatti ambientali sui fattori specificati all'articolo 5, comma 1, lettera c), del presente decreto include sia effetti diretti che eventuali effetti indiretti, secondari, cumulativi, transfrontalieri, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto. La descrizione deve tenere conto degli obiettivi di protezione dell'ambiente stabiliti a livello di Unione o degli Stati membri e pertinenti al progetto [...]*”.

Trattasi di una indicazione metodologica molto importante al fine di applicare modelli valutativi efficaci a “misurare” gli impatti in modo quali-quantitativo.

La misurazione quali-quantitativa degli impatti ambientale di un progetto deve essere effettuata utilizzando criteri individuati dal DLgs. 152/2006 ss.mm.ii., fatto questo che permette di raggiungere alcuni importanti obiettivi metodologici, ovvero:

- sommare in modo algebrico gli impatti (negativi con quelli positivi) e stabilire un valore cumulativo dell'impatto (positivo o negativo);
- ricalcolare gli impatti in base alle mitigazioni ambientali e/o miglioramenti progettuali;
- confrontare diverse soluzioni progettuali alternative al fine di scegliere la più performante dal punto di vista ambientale (ovvero quella che presenta il valore di impatto negativo più basso o positivo più alto);
- stabilire una soglia numerica per definire la “compatibilità ambientale” di un progetto.

Per fare ciò la valutazione ambientale trova ricco bagaglio tecnico-scientifico nelle discipline valutative come l'Estimo, l'Economia territoriale e altre che da molto tempo hanno sviluppato metodiche valutative quali-quantitative anche sofisticate¹².

ANAS nello Studio di Impatto Ambientale adotta un metodo di valutazione degli impatti ambientali di tipo solo qualitativo che appariva già superato nelle prime esperienze valutative della seconda metà degli anni

¹² In Italia vi sono alcuni Dottorati che affrontano questo aspetto disciplinare.

'80, ovvero subito dopo l'emanazione della direttiva europea sulla VIA che è del 1985 (Direttiva85/337/CEE).

Il metodo valutativo adottato da ANAS è una semplice matrice nella quale gli impatti vengono rappresentati in modo qualitativo con un colore, senza alcuna quantificazione e pertanto senza la possibilità di raggiungere gli obiettivi metodologici precedentemente elencati.

Anche per un sapere non esperto appare evidente che questa modalità di "misurazione" degli impatti ambientali generati da un progetto è totalmente inefficace per stimare gli stessi, così come evidenziabile nell'immagine successiva

COMPONENTI AMBIENTALI	Descrittori	Redistribuzione del traffico viabilistico
Atmosfera	Qualità dell'aria	■
	Clima acustico	■
Ambiente idrico		■
Sistema viario		■
Popolazione locale		■
Paesaggio		■
Risorse		■
Sistema economico-produttivo		■
Flora, fauna e funzionalità ecologica		■

■	Interferenza non significativa	■	Interferenza mitigata	■	Interferenza positiva
---	--------------------------------	---	-----------------------	---	-----------------------

Tabella 36: Matrice di valutazione delle interferenze in fase di esercizio (fonte ANAS)

La definizione di "Interferenza non significativa", "Interferenza mitigata" e "Interferenza positiva"¹³ non risponde affatto ai criteri del DLgs. 152/2006 ss.mm.ii. che, come richiamato in precedenza, indica quale devono essere le modalità per individuare gli impatti che devono essere verificati secondo gli "[...] *effetti diretti* [...] *effetti indiretti, secondari, cumulativi, transfrontalieri, a breve, medio e lungo termine* [...]".

La matrice adottata utilizzata non applica alcuno dei criteri dell'Allegato A del DLgs 152/2006 ss.mm.ii.

Inoltre non assegnando alcun valore numerico all'impatto (definita "interferenza" da ANAS) non riesce a valutare in modo cumulativo gli impatti generati dal progetto.

¹³ Il termine "interferenza" è inappropriato in quanto nell'applicazione di modelli di valutazione ambientale si deve utilizzare il termine "impatto".

La matrice di ANAS dovrebbe di conto contenere all'interno dei rettangoli colorati dei numeri positivi o negativi rappresentativi della combinazione degli impatti di tipo ovvero "diretti, indiretti, secondari, cumulativi, transfrontalieri, a breve, medio e lungo termine".

COMPONENTI AMBIENTALI	Descrittori	Redistribuzione del traffico viabilistico
Atmosfera	Qualità dell'aria	
	Clima acustico	
Ambiente idrico		
Sistema viario		
Popolazione locale		
Paesaggio		
Risorse		
Sistema economico-produttivo		
Flora, fauna e funzionalità ecologica		

Valore numerico derivante dalla combinazione dei criteri "diretti, indiretti, secondari, cumulativi, transfrontalieri, a breve, medio e lungo termine"

esempio se negativo = - 192

	Interferenza non significativa		Interferenza mitigata		Interferenza positiva
--	--------------------------------	--	-----------------------	--	-----------------------

Non solo ma il modello matriciale adottato non contiene la *ponderazione* delle diverse componenti ambientali che deve avvenire attraverso la misurazione quantitativa della loro "sensibilità", quale prodotto tra "fragilità" e "vulnerabilità".

Valore questo numerico la cui individuazione può essere effettuata in scale da 1 a 3 9, come da molteplici esempi in letteratura.

Ciò al fine di rappresentare al meglio il sistema ambientale di riferimento nel quale si colloca il progetto della variante alla SS51 (il come di San Vito di Cadore) che, come un organismo umano, presenta diverse sensibilità. Fatto questo che consente di evitare l'appiattimento valutativo.

L'immagine successiva introduce questo rilevante criterio di base nel modello valutativo.

Sensibilità <i>esempio</i>	COMPONENTI AMBIENTALI	Descrittori	Redistribuzione del traffico viabilistico
6	Atmosfera	Qualità dell'aria	
		Clima acustico	
3	Ambiente idrico		
9	Sistema viario		
9	Popolazione locale		
9	Paesaggio		
3	Risorse		
6	Sistema economico-produttivo		
9	Flora, fauna e funzionalità ecologica		

Pertanto il modello valutativo adottato da ANAS, a fronte dell'evoluzione delle discipline accademiche che da molti anni hanno studiato la capacità di stimare gli impatti ambientali, si dimostra del tutto inefficace.

Osservazioni di merito

ANAS applica tecniche di valutazione totalmente inadeguate, in quanto NON:

- recepiscono i criteri di valutazione come indicati nell'Allegato del DLgs. 52/2006 ss.mm.ii.;
- stimano in modo quantitativo gli impatti;
- valutano il fattore accumulo degli impatti;
- misurano gli effetti mitigativi derivanti dalle modificazioni progettuali;
- misurano la soglia della compatibilità;
- confrontano progetti alternativi.

Ne consegue che il modello valutativo adottato nello Studio di Impatto Ambientale è scientificamente e tecnicamente inattendibile.

8 Osservazioni alle Integrazioni ANAS del 24-05-2019

Il Gruppo Istruttore VIA, con nota del 24-05-2019, ha richiesto molteplici integrazioni distinte per tematiche.

Nel presente capitolo si intende confutare la modalità con la quale ANAS ha risposto al Gruppo Istruttore VIA per le tematiche relative al “Paesaggio” e al “Clima acustico” che rappresentano questioni emblematiche per il territorio di San Vito di Cadore.

Di seguito, per questi due temi, le richieste del Gruppo Istruttore VIA:

Paesaggio

1. *approfondire l’inserimento dell’opera all’interno del contesto territoriale e paesaggistico, con adeguati elaborati grafico-descrittivi e fornire i prospetti e i fotoinserti di tutti i manufatti, in particolare dei terrapieni e delle gallerie aperte;*
2. *valutare la possibilità di incassare quanto più possibile la strada di percorrenza al fine di avere limitati riporti in rilevato e gallerie aperte ben inserite nel contesto;*
3. *in particolare occorre meglio chiarire il rapporto tra le opere e la morfologia preesistente dell’attraversamento del Ru Sec, della galleria GA01 prospiciente il cimitero e del tratto a cielo aperto tra la galleria GA04 e la GA03;*
4. *rappresentare in modo leggibile (con particolari, sezioni, fotoinserti ecc) i percorsi sia pedonali che faunistici dal paese verso il Boite al fine di garantire la continuità territoriale tra l’abitato e il torrente;*
5. *approfondire le caratteristiche tipologiche e il rivestimento delle barriere antirumore per meglio inserirle nel contesto paesaggistico;*
6. *approfondire i rapporti tra l’opera in progetto e la linea elettrica della media tensione esistente;*

Clima acustico

- a) *approfondire la valutazione acustica presso i recettori, in particolare per la fase post operam, in corrispondenza dei recettori sensibili RO4 e RO5, della scuola dell’infanzia e asilo con annessa scuola di musica e della scuola media di San Vito,*
- b) *valutare l’effetto riverbero locale del suono da calcolare attraverso misurazioni sul campo nell’ante operam;*
- c) *calcolare le opere di mitigazione acustica con stime effettive del rumore, al fine di ridurre il più possibile l’altezza delle barriere antirumore;*

8.1 Osservazioni sulle integrazioni ANAS - PAESAGGIO

Di seguito si presentano le richieste del Comitato VIA, le risposte integrative di ANAS e le Osservazioni del presente gruppo di lavoro.

8.1.1 RICHIESTA n.1

*“approfondire l’inserimento dell’opera all’interno del contesto territoriale e paesaggistico, con adeguati elaborati grafico-descrittivi e **fornire i prospetti e i fotoinserimenti di tutti i manufatti**, in particolare dei terrapieni e delle gallerie aperte”.*

RISPOSTA

Sono state integrate e redatte nuove tavole di inserimento paesaggistico (contenute nella cartella VIA_6). In particolare sono state redatte tre tavole per ogni galleria artificiale dove sono contenute, per ogni galleria:

- *pianta e il prospetto con indicazioni in diverso colore e con curve di livello di scavi, rilevati e rinterrati per la modellazione morfologica*
- *sezioni estese dall’abitato di San Vito fino al Torrente Boite*
- *rendering*

Sono poi state preparate tavole specifiche per i passaggi pedonali e i passaggi faunistici (ecodotti) e una tavola di sintesi delle barriere antirumore.

OSSERVAZIONI

Si fa presente che le sezioni estese dall’abitato di San Vito fino a torrente Boite, utili anche per analizzare le fotosimulazioni elaborate, sono state presentate solo per il terrapieno relativo al sovrappasso della strada per il cimitero.

Per quanto riguarda le osservazioni riguardanti l’inserimento dell’opera all’interno del contesto territoriale e paesaggistico si fa rimanda ai punti seguenti.

Osservazioni di merito

ANAS non risponde compiutamente alle richieste del Comitato VIA in quanto redige sola la fotosimulazione relativo al sovrappasso della strada per il cimitero.

8.1.2 RICHIESTA n. 2

“valutare la possibilità di incassare quanto più possibile la strada di percorrenza al fine di avere limitati riporti in rilevato e gallerie aperte ben inserite nel contesto”.

RISPOSTA

*Si conferma che i vincoli geometrici della strada non consentono ulteriori modifiche all'andamento plano-altimetrico del tracciato.
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.*

OSSERVAZIONI

La Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per l'area Metropolitana di Venezia e le Province di Belluno, Padova e Treviso nel Parere, prot. 1827RE del 09 gennaio 2018, emesso per la procedura di Verifica di Assoggettabilità (Citato e riportato nel SIA del 2018) scrive:

“[...] RITENUTO il suddetto intervento parzialmente compatibile con i valori tutelati, e con l'interesse paesaggistico del sito, in quanto: il tracciato della variante alla "SS 51 Alemagna", situato fra il torrente Boite e l'abitato di San Vito di

Cadore, insiste su una ristretta e lunga striscia di terreni a prato con declivi naturali, oltre che a funzioni di pascolo ed utilizzo turistico; tale area costituisce carattere saliente e particolare del territorio comunale per valori paesaggistici e ambientali, e comunque di notevole interesse panoramico così come definito dall'Art. 136 del D.Lgs. 42/2004. Il progetto di variante incide questa parte dell'abitato e del territorio sanvitese, con modifica dei valori paesaggistici, in quanto prevede una cesura tra abitato e torrente creata dalla nuova strada e dai singoli manufatti quali i terrapieni e specie le gallerie aperte. Tale cesura, peraltro, è costituita anche dalla messa in opera di lunghi tratti di barriere antirumore. Si ritiene quindi che il progetto debba essere rivisto al fine di mitigare il più possibile le opere stradali, abbassando ad es. i rilevati, mascherando e ponendo più in trincea le gallerie aperte, mascherando adeguatamente le nuove scarpate con alberature, installando barriere antirumore di materiali trasparenti e/o legno e comunque rinverdite; inoltre dovrà essere rivista l'intersezione del cavalcavia su Via Senes. Per quanto sopra il progetto definitivo-esecutivo dovrà essere preliminarmente concordato con questa Soprintendenza [...]”.

ANAS ammette l'impossibilità di modificare l'andamento plano-altimetrico del tracciato, fatto questo che dimostra l'impossibilità di superare gli impatti paesaggistici prodotti dai rilevati, dalle gallerie e soprattutto dalle barriere antirumore.

Trattasi di una questione già messa in evidenza nel parere della Soprintendenza emesso in fase di Verifica di Assoggettabilità e sopra riportato.

Osservazioni di merito

ANAS non risponde in modo adeguato alle richieste del Comitato VIA, dimostrando così che l'impatto paesaggistico rilevato dalla Soprintendenza non è mitigabile.

Ciò conferma che sarebbe stato opportuno valutare in modo adeguato e comparativamente la soluzione in galleria, cosa questa che ANAS non ha fatto.

Ne consegue che il progetto ANAS non è compatibile dal punto di vista paesaggistico.

8.1.3 RICHIESTA n. 3

“in particolare occorre meglio chiarire il rapporto tra le opere e la morfologia preesistente dell’attraversamento del Ru Sec, della galleria GA01 prospiciente il cimitero e del tratto a cielo aperto tra la galleria GA04 e la GA03”.

RISPOSTA

Sono state integrate e redatte nuove tavole di inserimento paesaggistico (contenute nella cartella VIA_6). In particolare sono state redatte tre tavole per ogni galleria artificiale dove sono contenute, per ogni galleria:

- *pianta e il prospetto con indicazioni in diverso colore e con curve di livello di scavi, rilevati e rinterri per la modellazione morfologica*
- *sezioni estese dall'abitato di San Vito fino al Torrente Boite*
- *rendering*

Sono poi state preparate tavole specifiche per i passaggi pedonali e i passaggi faunistici (ecodotti) e una tavola di sintesi delle barriere antirumore..

OSSERVAZIONI

➤ Attraversamento torrente Ru Sec

Di seguito si riporta Il documento integrativo elaborato da ANAS riguardante l’attraversamento del Ru Sec.

Punto di vista n 10



Punto di vista n 9





È evidente che le simulazioni cromatiche elaborate da ANAS non modificano più di tanto l'impatto paesaggistico del ponte sopra il Ru Sec.

Rispetto ad una morfologia articolata come quella dell'Unità di paesaggio che caratterizza il comune di San Vito di Cadore, sarebbe stato opportuno progettare il ponte con una "forma diversa" che avesse contenuto di vera e propria "opera d'arte". Manufatto questo che dovrebbe essere capace di dialogare con il *genius loci*.

Invece ANAS con un approccio "normalizzato" e "omologante" progetta un classico ponte adatto per i territori di pianura piuttosto che per i territori di alta montagna compresi nel paesaggio vasto del sito UNESCO delle Dolomiti.



ANAS sembra abbia mutuato il bel ponte, dell'Ing. Enzo Siviero¹⁴, costruito sul fiume Piave in comune di San Donà di Piave, che perfettamente si integra nel paesaggio pianeggiante della bassa pianura veneta, nel contesto montano delle Dolomiti. Atto questo che dimostra una totale mancanza di cultura progettuale.

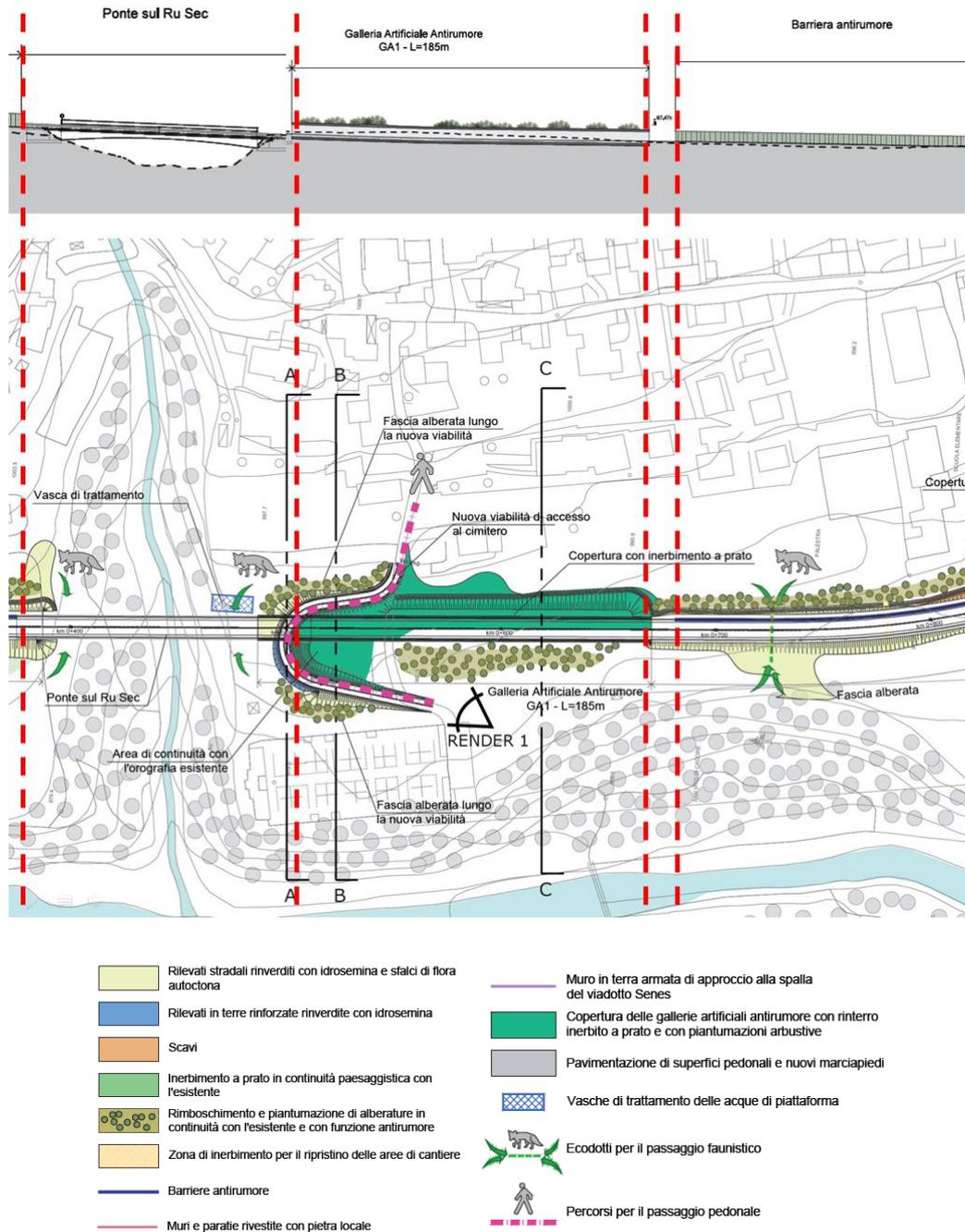
Osservazioni di merito

L'integrazione ha fornito uno studio cromatico del ponte di attraversamento del Ru Sec (fotosimulazione n. 9) riprendendo una fotosimulazione già elaborata per lo Studio paesaggistico che non modifica affatto l'impatto paesaggistico del ponte.

Non è stata elaborata la fotosimulazione n. 10 che invece avrebbe potuto rispondere in modo appropriato alla richiesta di *"chiarire il rapporto tra le opere e la morfologia preesistente dell'attraversamento del Ru Sec"*

¹⁴ Se ANAS, per la progettazione di questo piccolo ponte, si fosse affidata al prof. Enzo Siviero certamente avrebbe potuto presentare un manufatto con contenuti di "opera d'arte".

➤ Galleria GA01 prospiciente il cimitero

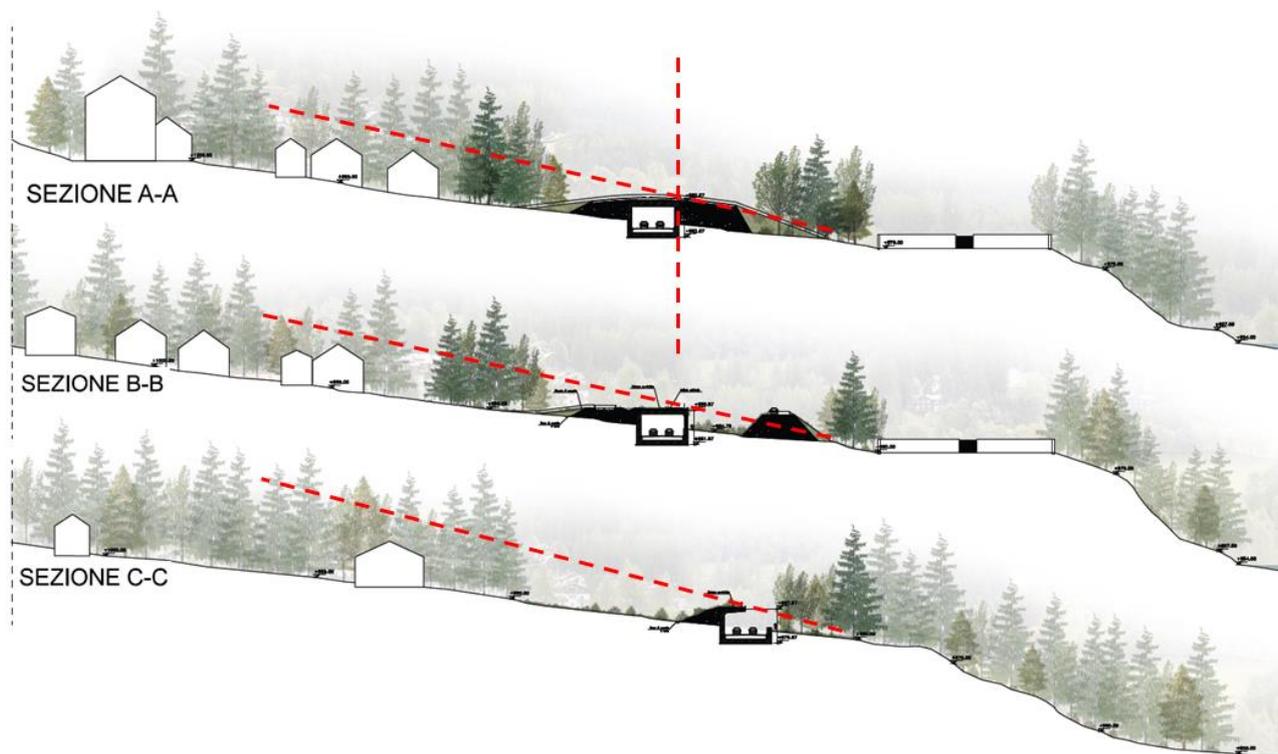


Stralcio del documento integrativo ANAS: Interventi di Mitigazione. Planimetria (T00IA02AMBPL06_D)
Individuazione della Galleria GA1 (nostra elaborazione)

Si riporta, di seguito, la tavola delle sezioni estese dall'abitato di San Vito al Torrente Boite elaborata da ANAS.

È stato inserito un tratteggio rosso che individua l'interferenza visiva della galleria (relativamente alle tre sezioni A-A, B-B e C-C) per verificare la correttezza tecnica della fotosimulazione elaborata da ANAS nel punto di vista denominato nella planimetria *Render 1*.

Le linee tratteggiate dimostrano che, ponendosi all'altezza del cimitero, la vista del centro abitato di San Vito viene ostruita dall'ingombro della galleria.



*Elaborato integrativo: Galleria artificiale km 0+487-0+670. Sezioni (T00IA02AMBDI03A)
Il tratteggio rosso evidenzia l'interferenza visiva della galleria GA1 (nostra elaborazione)*

Si analizza, quindi la fotosimulazione dal cono ottico denominato **Render 1** elaborata da ANAS.



Stato di Fatto



Stato di progetto (elaborazione ANAS)

Nello specifico, si può osservare che nella fotosimulazione elaborata da ANAS il progetto, così come è stato inserito, lascia visibile parte del centro abitato.



Stato di fatto (particolare del centro abitato)

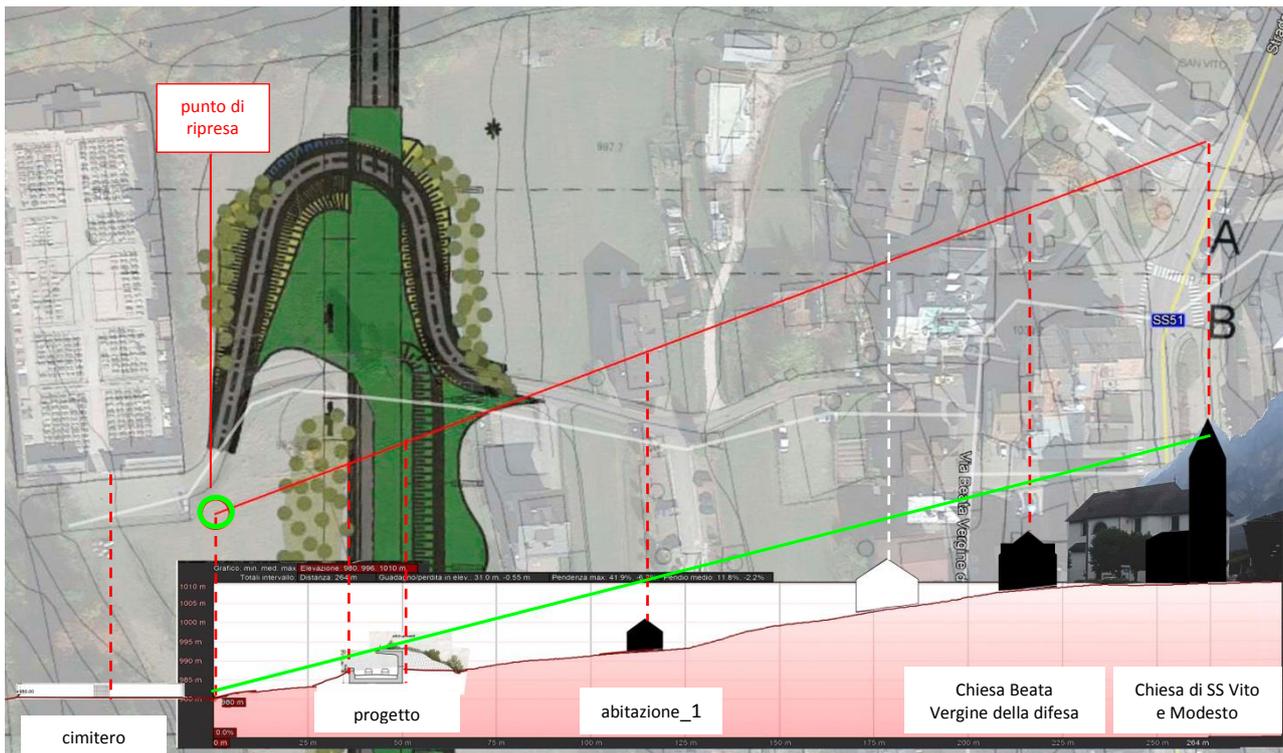


Stato di progetto (Particolare dello stato di progetto in riferimento al centro abitato)

Questa fotosimulazione di ANAS non è corretta in quanto, come di seguito dimostrato, la galleria è più alta di quanto rappresentato.

Sono state infatti elaborate due sezioni territoriali attraverso il modello del terreno offerto da Google Earth (strumento utilizzabile anche da un sapere non esperto), condotte dal punto di vista considerato da ANAS, verso due bersagli visibili dalla panoramica sopra riportata.

Correggendo le proporzioni in altezza e profondità dell'immagine ricavata, sono stato quindi inseriti correttamente il progetto e gli edifici presi come bersaglio per verificare l'inserimento del progetto stesso nella foto panoramica dello stato di fatto.

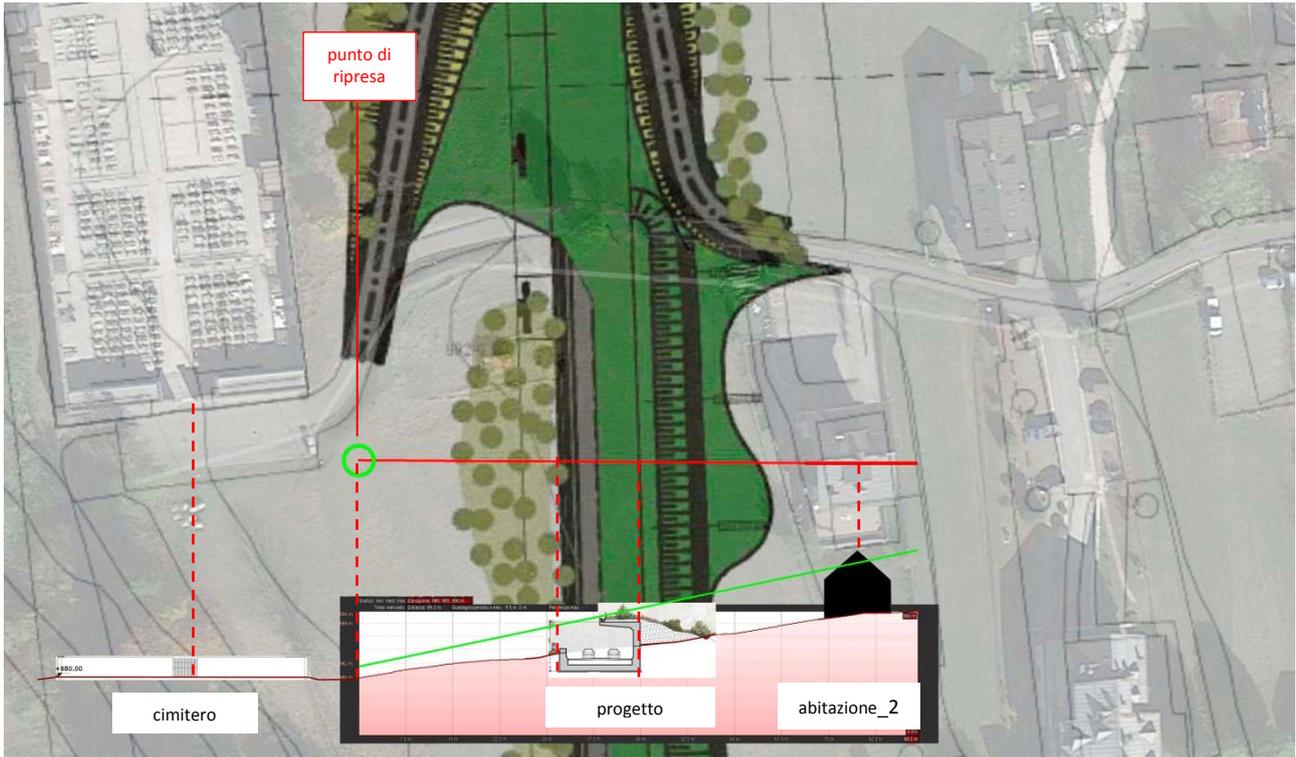


Sezione territoriale 1 "Osservatore – abitazione_1 - chiesa SS. Vito e Modesto" (nostra elaborazione)

Con una linea verde è stato collegato, quindi, l'osservatore (considerando l'altezza dell'occhio umano) con il punto più alto del progetto che può ostruire la vista dell'osservatore stesso.

Come si evince dopo la realizzazione del progetto, l'osservatore che si trova al cimitero e guarda verso l'abitato potrà vedere solo il tetto del campanile della chiesa di SS Vito e Modesto!

Per verificare ulteriormente tale situazione, si riporta la seconda sezione territoriale, elaborata con la stessa metodologia, che considera la distanza *osservatore – abitazione_2*.



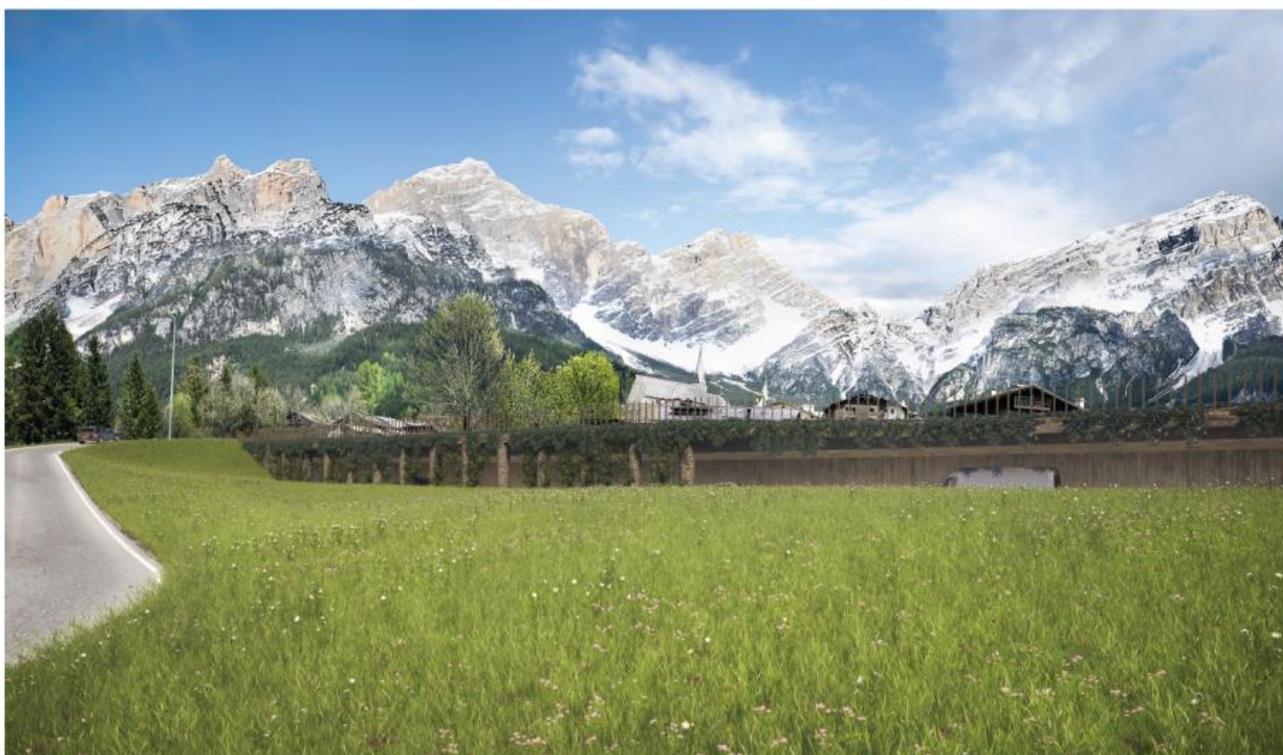
Sezione territoriale 2 "Osservatore – abitazione_2" (nostra elaborazione)

L'osservatore dopo la realizzazione del progetto che si trova al cimitero e guarda verso l'abitato, potrà vedere il tetto dell'abitazione_2, come correttamente riportato da ANAS.

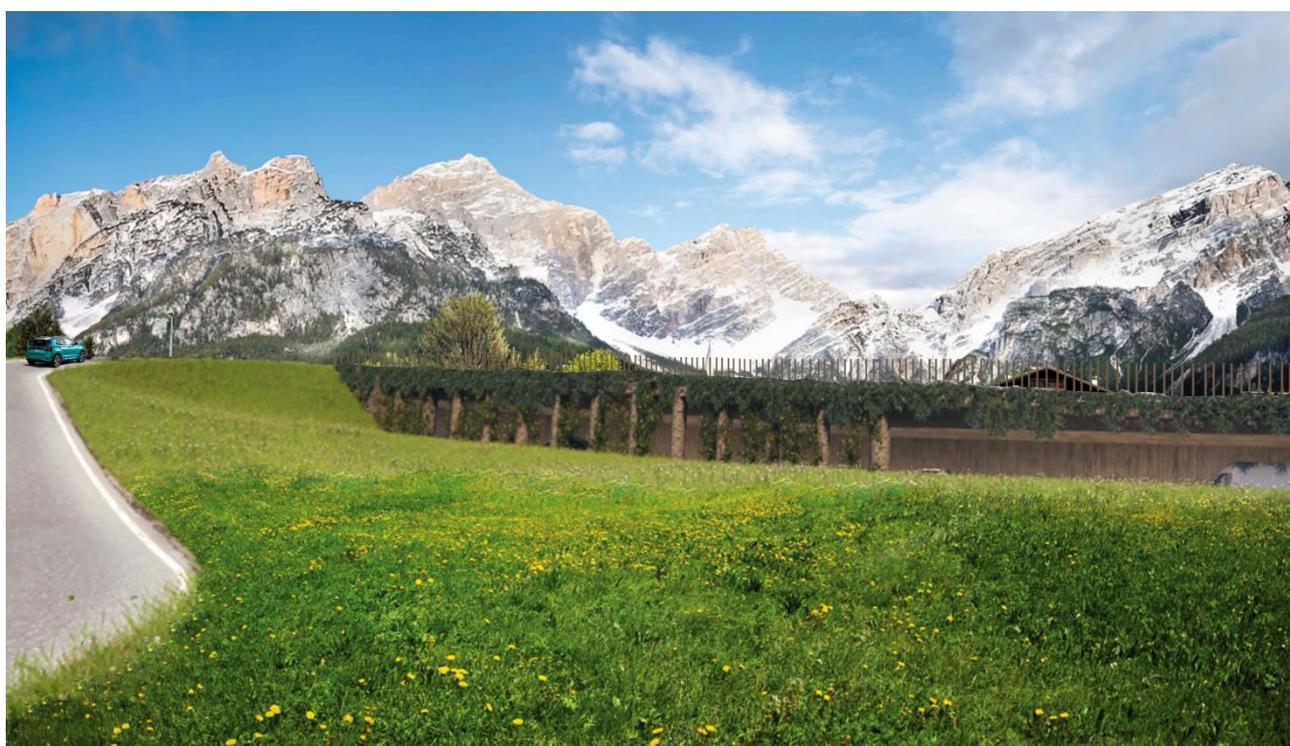
Questo dimostra che il progetto così come inserito nella simulazione elaborata da ANAS considera uno scorcio di prospettiva troppo elevato che non tiene conto dell'innalzamento considerevole della strada (+983 - +989 s.l.m.) necessario, proprio in questo tratto, per superare l'attraversamento del Ru Sec.

Pertanto, si è ritenuto di rivedere la simulazione effettuata da ANAS tenendo conto delle due sezioni sopra riportate.

Di seguito si presentano le due simulazioni per un confronto.



Fotosimulazione Anas



Fotosimulazione rivista (nostra elaborazione)

La fotosimulazione corretta mette in evidenza come la realizzazione della galleria di progetto fa perdere quasi totalmente la visione del centro abitato di San Vito di Cadore dal cono ottico posto all'altezza del cimitero.

Trattasi di una importante perdita che produce un fenomeno di deturpazione della qualità visiva dei luoghi e di rimozione dell'identità storico-culturale non solo per la popolazione locale ma anche per i numerosi turisti che frequentano questo territorio.

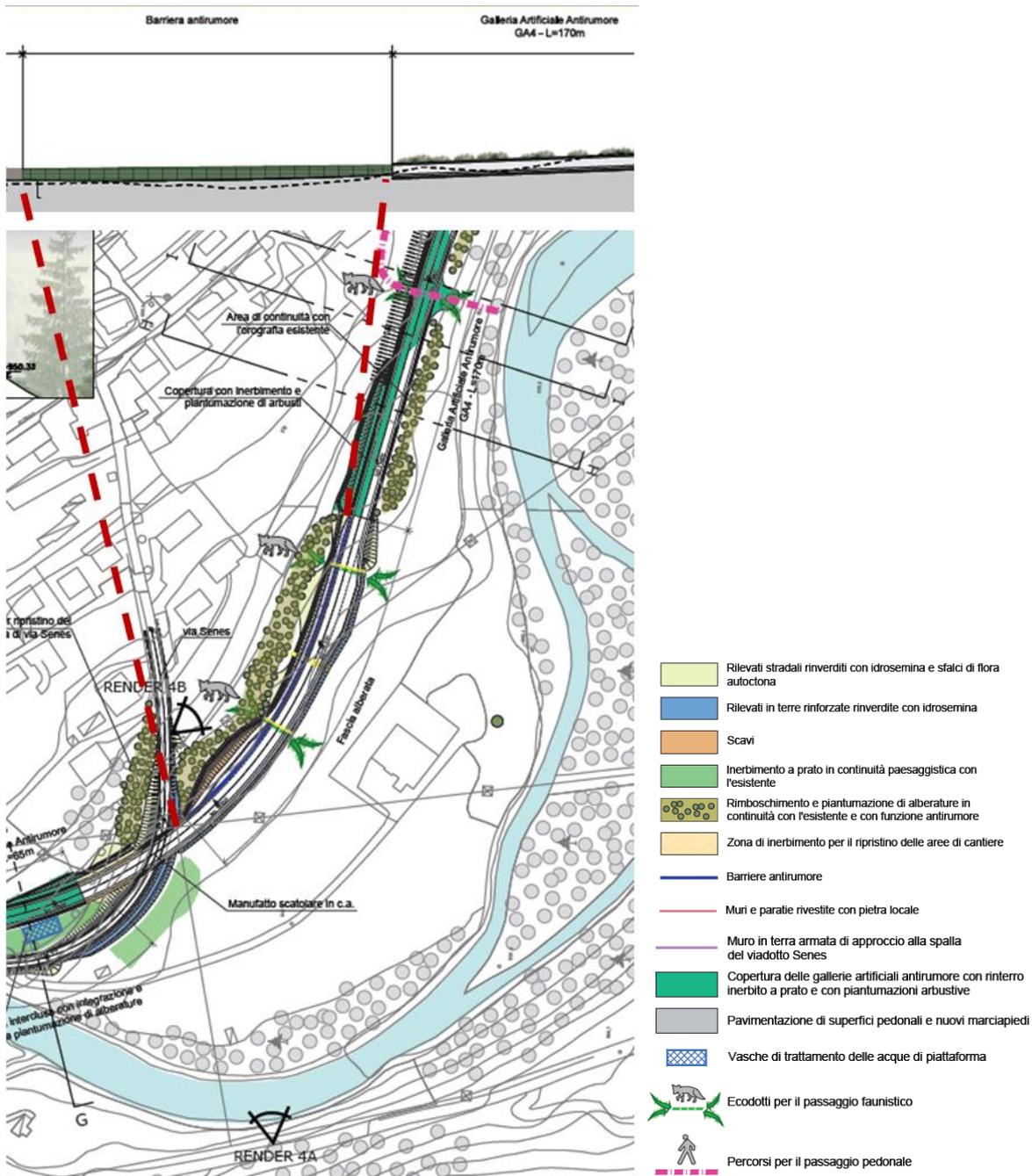
Osservazioni di merito

La fotosimulazione elaborata da ANAS rappresenta un'opera sottodimensionata, infatti la galleria GA01, innalzando la quota del rilevato stradale per l'attraversamento del Ru Sec, impedisce completamente la vista del centro abitato di San Vito dal cimitero.

L'inserimento corretto del progetto nello stato di fatto fa perdere il rapporto visivo fra elementi identitari quali il cimitero, il centro abitato e le montagne sullo sfondo.

Pertanto ANAS visualizza in modo errato *“il rapporto tra le opere e la morfologia preesistente della galleria GA01 prospiciente il cimitero”*.

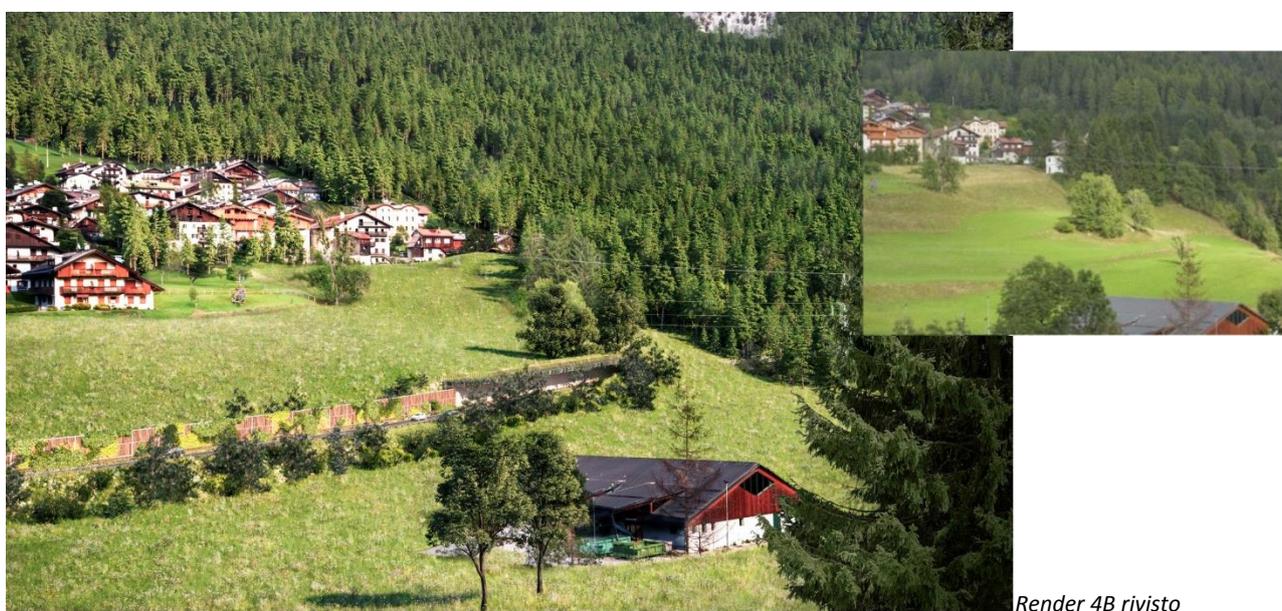
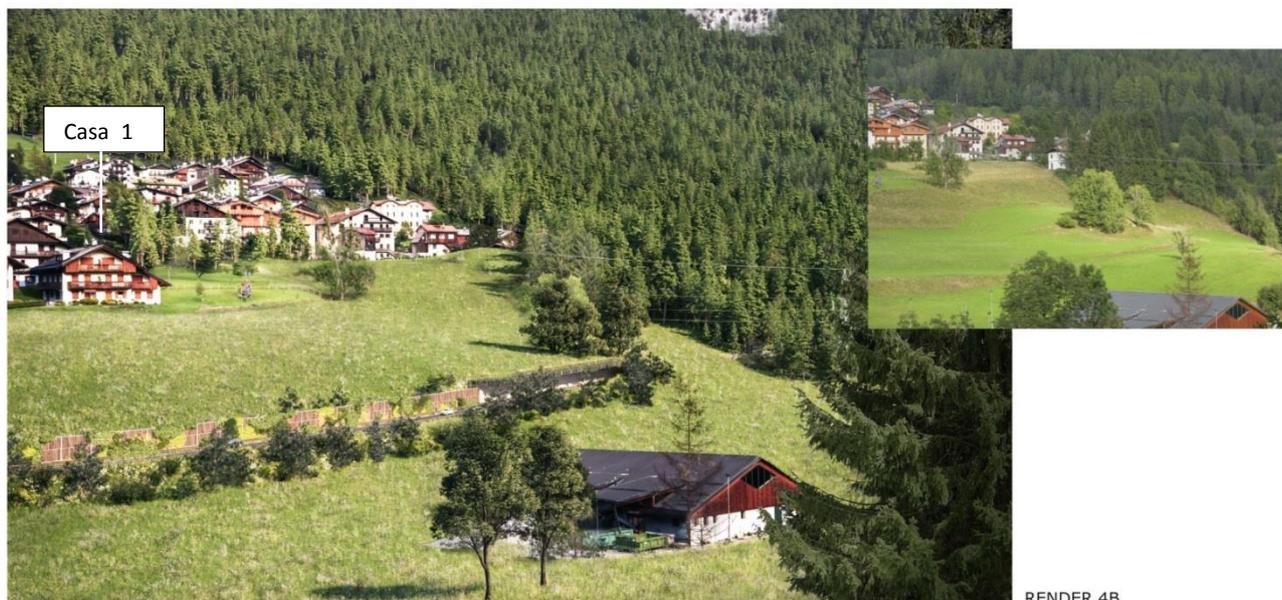
➤ Tratto a cielo aperto tra la galleria GA04 e la GA03



Stralcio del documento integrativo ANAS: Interventi di Mitigazione. Planimetria (T00IA02AMBPL06_D)
 Individuazione della Galleria GA1 (nostra elaborazione)

Per questo tratto non sono state presentate delle sezioni estese dall'abitato di San Vito al Torrente Boite.

Di seguito si riporta la fotosimulazione dal cono ottico denominato Render 4A nella planimetria generale, ma denominata 4B nel documento Galleria artificiale km 1+770-1+94. Rendering (T00IA02AMBDI13A) elaborata da ANAS.



Rivedendo il rapporto tra la distanza dell'osservatore dall'abitazione "Casa_1" e la distanza dell'osservatore dal progetto, si evince che il progetto è sottodimensionato.

In ogni caso, ciò che emerge in modo evidente da tale cono ottico è che esso riprende solo la parte destra della vista non considerando (forse volutamente) anche la parte sinistra della stessa, che avrebbe dovuto simulare lo scavalco della strada esistente.

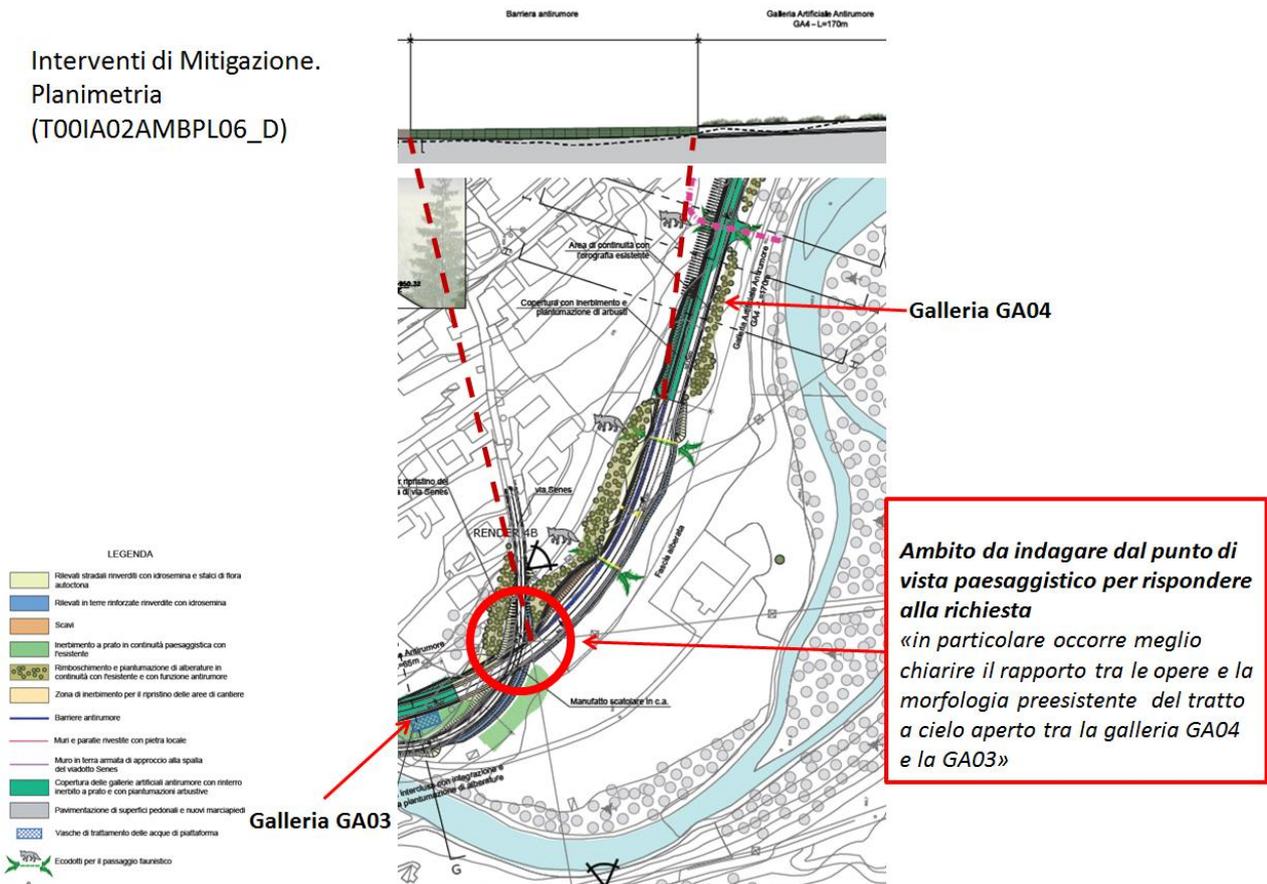
Di seguito si riporta la vista completa (120°, ovvero che simula l'ampiezza dello sguardo umano) dal punto di ripresa considerato da ANAS.



Vista panoramica dello stato di fatto dal punto di ripresa 4B

Attraverso tale vista si sarebbe potuto chiarire, dunque, la parte di progetto che modifica via Senes innalzandola per sovrappassare la nuova viabilità di progetto.

Interventi di Mitigazione.
 Planimetria
 (T001A02AMBPL06_D)



Osservazioni di merito

ANAS con il render n. 4B, oltre a simulare un progetto sottodimensionato, considera un cono ottico parziale che rappresenta solo la parte destra della scena. Nella parte sinistra si dovrebbe vedere l'intersezione tra la viabilità esistente, che viene modificata in modo importante, e il progetto che passa sotto alla stessa.

Pertanto ANAS non risponde in modo completo alla richiesta di analizzare il rapporto con la morfologia esistente.

8.1.4 RICHIESTA n. 4

“rappresentare in modo leggibile (con particolari, sezioni, fotoinserimenti ecc) i percorsi sia pedonali che faunistici dal paese verso il Boite al fine di garantire la continuità territoriale tra l’abitato e il torrente”.

RISPOSTA

Sono state preparate tavole specifiche (contenute nella cartella VIA_6) per i passaggi pedonali (MSVE14D1718_T00IA02AMBDI14_A_Passaggio pedonale. Pianta e sezione, MSVE14D1718_T00IA02AMBDI15_A_Passaggio pedonale. Rendering) e una tavola per i passaggi faunistici (ecodotti) MSVE14D1718_T00IA02AMBDI16A_Interventi di mitigazione_Ecodotti..

OSSERVAZIONI

Nella tavola su base ANAS, sono individuati cinque passaggi pedonali così caratterizzati:

- due che oltrepassano la strada di progetto sopra due gallerie coperte,
- due su viabilità esistente che viene modificata dal progetto, ovvero la strada per il cimitero e via Senes/via Pelmo in prossimità del ponte sul torrente Boite;
- uno nella intersezione di via Sentinella (Antica Strada Regia indicato dal PAT come uno degli itinerari tematici escursionistici che attraversano il territorio di San Vito di Cadore).

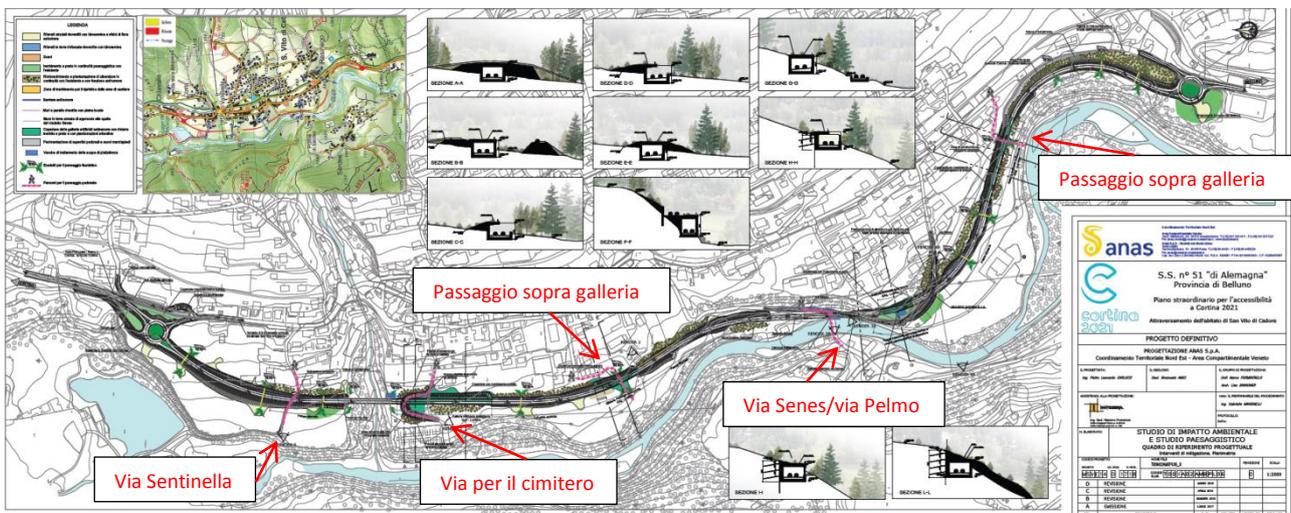
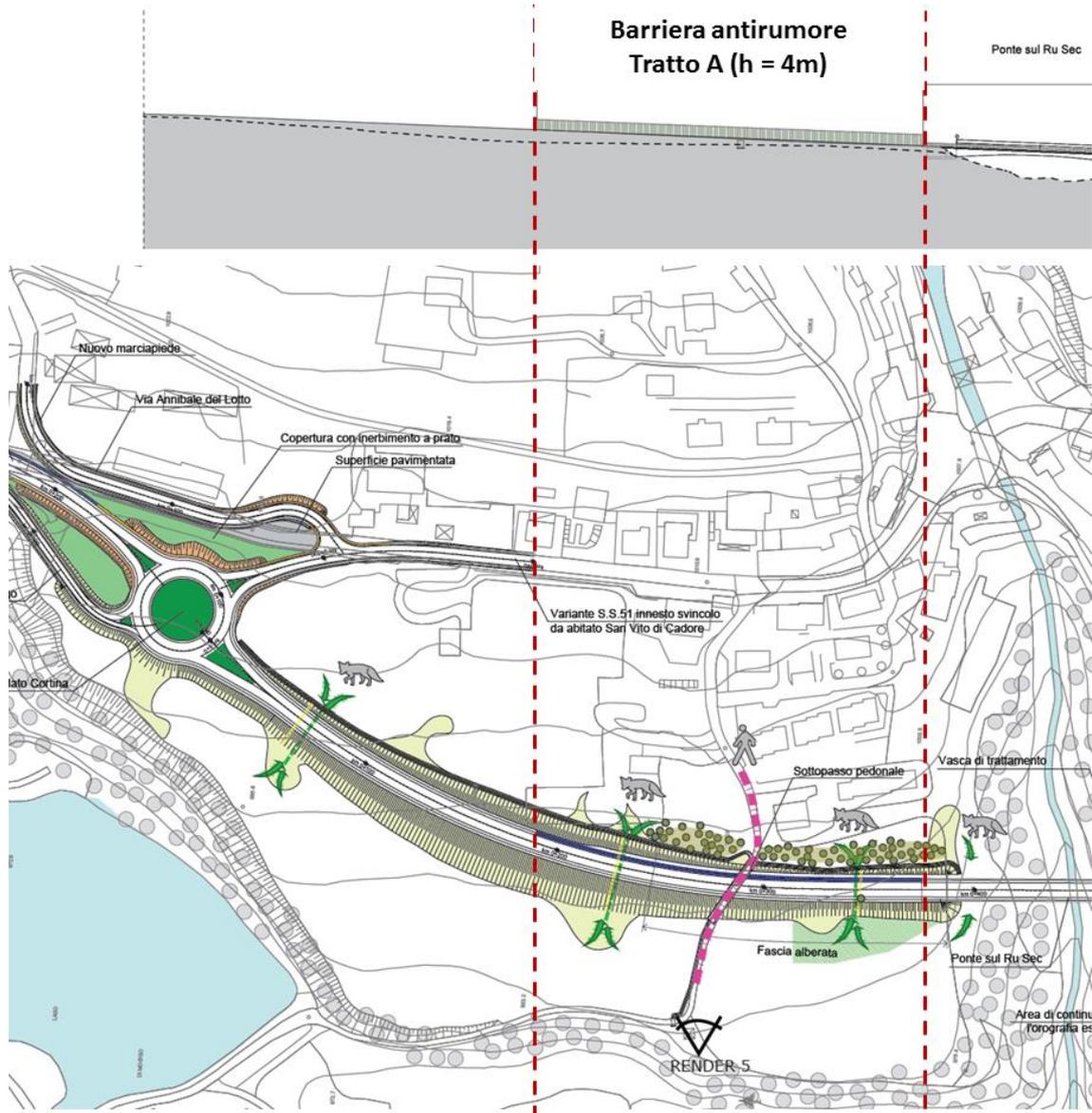


Tavola “Interventi di Mitigazione. Planimetria” (T00IA02AMBPL06_D) (integrazioni ANAS)
Individuazione dei percorsi pedonali (nostra elaborazione)

Gli elaborati T00IA02AMBDI14A e T00IA02AMBDI15A riguardano il progetto del passaggio pedonale nell’intersezione con via Sentinella, di seguito individuato nell’estratto della planimetria sopra riportata.

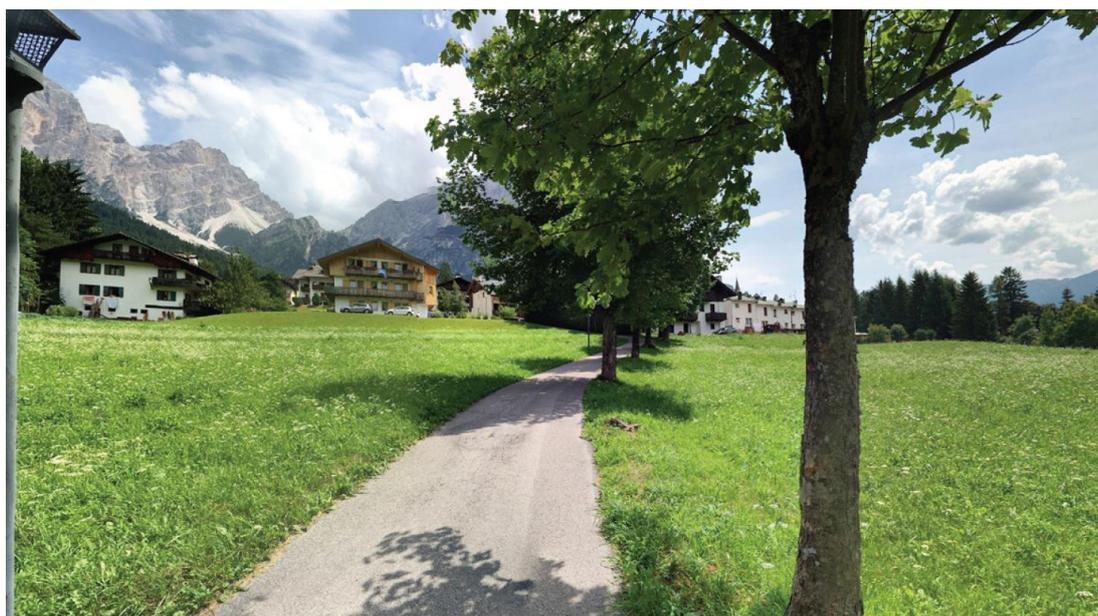


Stralcio del documento integrativo ANAS: Interventi di Mitigazione. Planimetria (T00IA02AMBPL06_D)

Individuazione passaggio pedonale

Anche per questo tratto non sono state presentate delle sezioni estese dall'abitato di San Vito al Torrente Boite.

Di seguito si riporta lo stato di fatto e la fotosimulazione dal cono ottico denominato *Render 5* nella planimetria generale.



Stato di fatto

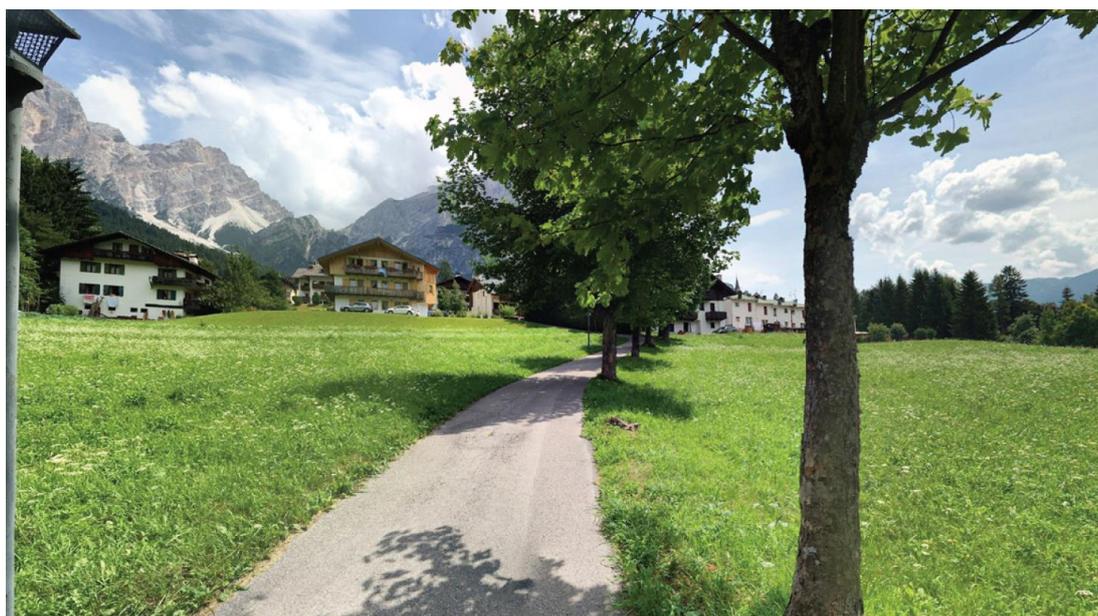


*Stato di progetto
(elaborazione
ANAS)*

Si può osservare che nella fotosimulazione di ANAS non è stata inserita la barriera antirumore, così come indicata nella planimetria di progetto, pertanto non è possibile ottenere una corretta lettura del rapporto tra l'opera e la morfologia preesistente.

Infatti la barriera prevista in questo tratto ha un'altezza di 4 m e una lunghezza di 186 m, così come indicato nel documento "Interventi di mitigazione. Barriere antirumore" (T00IA02AMBST07A).

Di seguito si confronta la fotosimulazione elaborata da ANAS e una nostra elaborazione con l'inserimento della barriera antirumore.



Stato di fatto



*Stato di progetto
(elaborazione
ANAS)*



*Stato di progetto
(nostra
elaborazione)*

Come è possibile osservare l'inserimento della barriera antirumore ostruisce quasi del tutto la vista del centro abitato e modifica sostanzialmente il rapporto dello stesso con le montagne poste sullo sfondo.

Osservazioni di merito

ANAS elabora fotosimulazioni non corrette, fatto questo che impedisce di percepire, come dimostrato dalle fotosimulazioni riviste con le Osservazione, la perdita di alcuni rilevanti elementi prospettici di identità locale.

Viene infatti fortemente modificato il traguardo visivo tra le aree a prato, il centro urbano e il gruppo dell'Antelao.

8.1.5 RICHIESTA n. 5

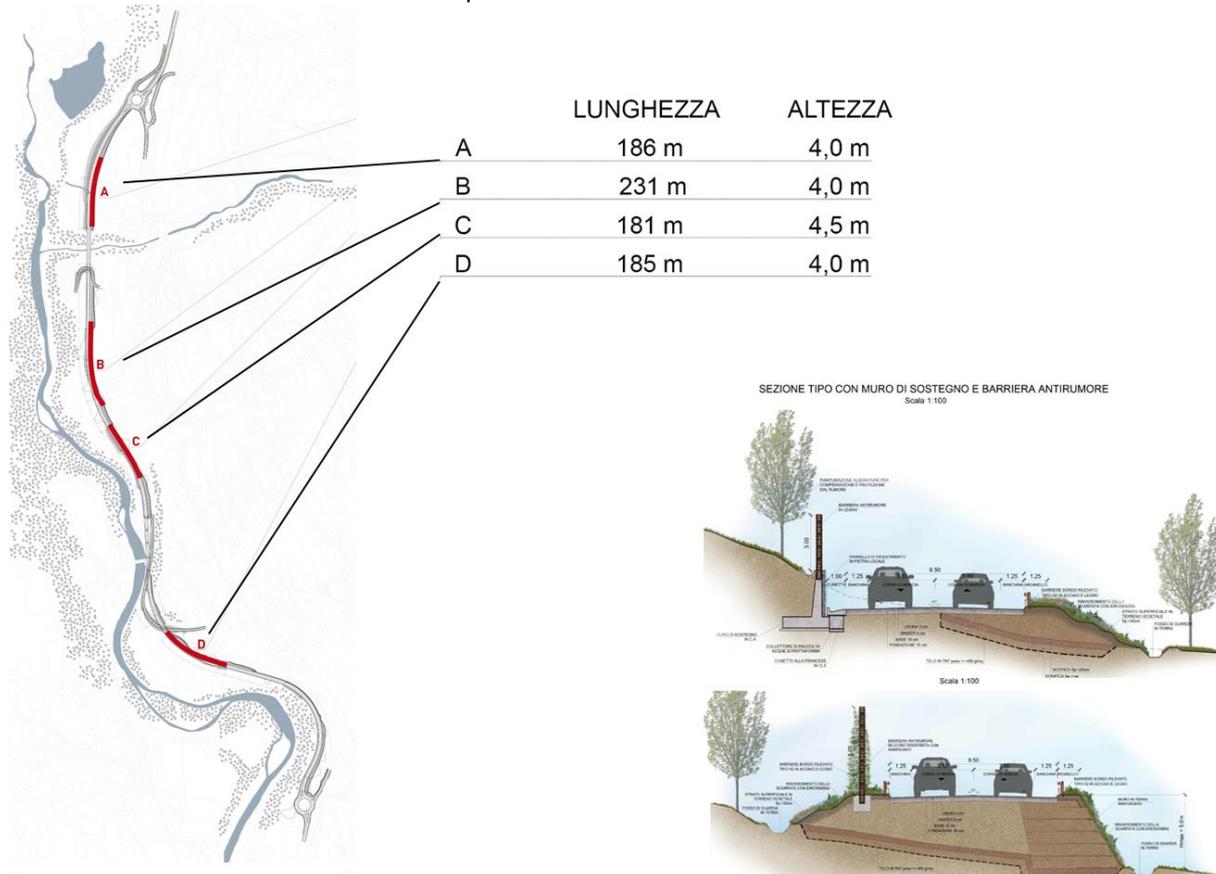
“approfondire le caratteristiche tipologiche e il rivestimento delle barriere antirumore per meglio inserirle nel contesto paesaggistico”.

RISPOSTA

È stata redatta una tavola integrativa (T00IA02AMBST07A Interventi di mitigazione. Barriere antirumore) che sintetizza le informazioni contenute in varie tavole. In questa tavola sono riportate: la tipologia di barriera (in legno rinverdito), le caratteristiche geometriche e le essenze usate per il mascheramento. Nella tavola è riportata anche lo schema planimetrico con il posizionamento e l'indicazione della lunghezza dei vari tratti di barriera.

OSSERVAZIONI

Di seguito si riporta uno stralcio della tavola integrativa con l'indicazione delle altezze dei vari tratti di barriera antirumore e alcune sezioni tipo.



VISUALIZZAZIONE BARRIERA ANTIRUMORE CON RAMPICANTI



VISUALIZZAZIONE MURO DI SOSTEGNO E BARRIERA ANTIRUMORE



Stralcio della tavola Interventi di mitigazione. Barriere antirumore (T00IA02AMBST07A)

Il progetto prevede quattro barriere antirumore di dimensioni molto importanti, con un'altezza compresa fra 4m e 4,5 m e lunghezza comprese tra 181 m e 231 m.

Complessivamente sono previste barriere per una lunghezza di 783 m, pari al 34% del tracciato di progetto di circa 2.300 m.

Questo significa che il tracciato è fortemente impattante dal punto di vista acustico e la mitigazione prevista genera una modifica permanente dei valori paesaggistici in quanto diventa una cesura totale tra abitato e torrente, come dimostrato nelle fotosimulazioni da noi elaborate.

La visione di un così ampio tratto di paesaggio di altissimo valore non può essere sostituito da barriere se pur di particolare fattezze e con materiali di pregio, così come non può essere mascherata dall'inserimento di vegetazione in un ambito caratterizzato da prati di alto valore culturale e paesaggistico.

Osservazioni di merito

ANAS non valuta in modo appropriato l'impatto paesaggistico derivante dalla realizzazione delle lunghe e alte barriere, in un contesto di eccezionale qualità in quanto inserito nel paesaggio vasto del sito UNESCO delle Dolomiti.

8.1.6 RICHIESTA n. 6

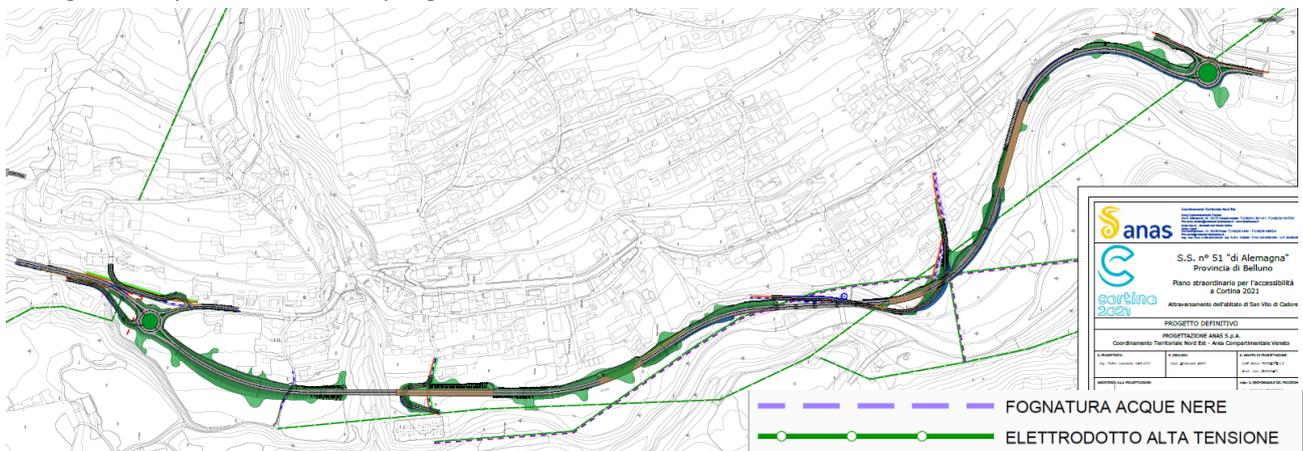
“approfondire i rapporti tra l’opera in progetto e la linea elettrica della media tensione esistente”.

RISPOSTA

Il tracciato è stato studiato per evitare interferenza con le linee elettriche media tensione. Gli accertamenti eseguiti dall’ente gestore confermano l’assenza di interferenze. Per maggiori dettagli si veda l’elaborato 146_MSVE14D1718-T00IN00INTPL01B_Planimetria delle interferenze

OSSERVAZIONI

Di seguito si riporta la tavola di progetto “Planimetria delle interferenze” citata da ANAS.



Nella risposta alla richiesta di integrazioni del Comitato VIA, ANAS si limita a dimostrare che non vi sono interferenze fisiche fra le due infrastrutture, ma non affronta il tema dell’impatto paesaggistico cumulativo, questione richiesta in quanto all’interno della tematica “Paesaggio”.

Inoltre ANAS non affronta affatto le richieste presenti nelle Osservazioni (DVA-0007983.28-03-2019) prodotte dalla Provincia di Belluno che, molto opportunamente, propone “[...] l’interramento sotto l’infrastruttura stradale della linea elettrica della media tensione esistente [...]”.

Osservazioni di merito

ANAS risponde in modo generico e incompleto all’interferenza tra il suo progetto e la presenza della linea elettrica, non effettuando una valutazione cumulativa tra questi due interventi.

Inoltre non risponde all’importante osservazione della Provincia di Belluno che chiede l’interramento dell’attuale linea elettrica.

8.1.7 Ulteriori osservazioni di tipo paesaggistico

Si fa presente che ANAS non ha indagato alcuni coni ottici molto importanti per comprendere l'impatto paesaggistico dell'opera in progetto.

Nella seguente immagine sono stati individuati alcuni percorsi denominati dal PAT del comune di San Vito di Cadore come "itinerari tematici – escursionistici" e oggetto di tutela (in particolare nel PAT vengono inseriti tra i "Valori e tutele").

A livello esemplificativo, sono stati individuati alcuni coni ottici che, se indagati, avrebbero potuto verificare l'interferenza dell'opera nel paesaggio all'entrata del paese da Cortina e da Borca di Cadore, dal centro abitato verso il Cimitero, e dai maggiori percorsi e itinerari tematico-escursionistici.

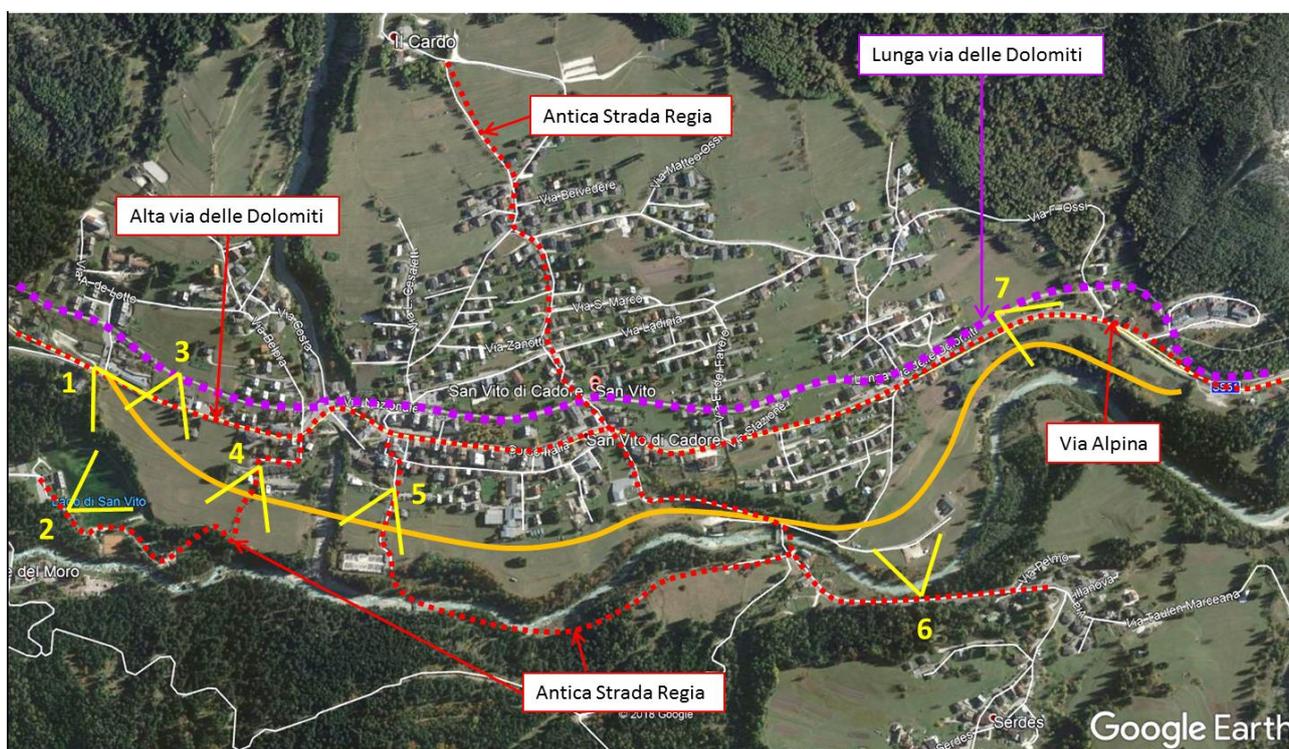


Immagine del centro abitato di San Vito di Cadore. Individuazione del percorso dell'opera in progetto (in arancione), degli itinerari tematici – escursionistici (in rosso e viola) e di alcuni punti di vista non indagati da ANAS (in giallo).

I seguenti coni ottici rappresentano luoghi di presenza umana stabile o punti dinamici da cui cogliere le fisionomie del territorio abitato e i rapporti storici tra uomo e territorio.

Cono ottico 1 – ingresso a San Vito di Cadore da Cortina lungo la strada principale



Cono ottico 2 – vista dal Lago di San Vito



Cono ottico 5 – vista lungo via Beata Vergine della Difesa, collegamento tra abitato e cimitero



Cono ottico 6 – vista aperta da via Pelmo, analizzata solo parzialmente da ANAS



Cono ottico 7 – ingresso a San Vito di Cadore da Borca di Cadore



Alla pagina seguente si riporta un esempio di fotosimulazione da uno dei coni ottici sopra proposti (nostra elaborazione), in particolare il n. 5 da via Beata Vergine della Difesa (strada per il cimitero).



Stato di fatto



Stato di progetto
(nostra
elaborazione)

Dalla simulazione emerge come il progetto andrebbe a modificare in modo irreversibile l'integrità del luogo, letto come *"caratteri distintivi ... di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi)"*¹⁵.

Osservazioni di merito

L'analisi dell'interferenza dell'opera sul paesaggio, effettuata da ANAS, non è stata condotta in modo esaustivo per comprendere le modificazioni introdotte dal progetto nel contesto.

L'interferenza del progetto sul paesaggio, che appare già significativa dalle fotosimulazioni di ANAS, sarebbe stata maggiormente evidenziata se fossero stati indagati altri cono ottici importanti sia per la comunità che abita questo territorio ma anche per gli innumerevoli turisti che lo frequentano.

¹⁵ Criterio indicato per la lettura del paesaggio dal DPCM 12-12-2005.

8.2 Osservazioni sulle Integrazioni ANAS – CLIMA ACUSTICO

8.2.1 RICHIESTA a

“approfondire la valutazione acustica presso i recettori, in particolare per la fase post operam, in corrispondenza dei recettori sensibili R04 e R05, della scuola dell'infanzia e asilo con annessa scuola di musica e della scuola media di San Vito”.

RISPOSTA

Come illustrato nello Studio di Impatto Ambientale [T01IA00AMBRE01_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.

Il Recettore R05 (Plesso scolastico) è correttamente ubicato e quindi le valutazioni effettuate sono corrette, mentre rispetto al recettore R04 l'ubicazione era errata in quanto la scuola della musica, di recente realizzazione, non era riportata nella CTR di riferimento. Pertanto si è aggiornato il modello ed i nuovi risultati confermano il rispetto dei limiti di accettabilità nel periodo di riferimento diurno e notturno. Ricordiamo che il Comune di San Vito di Cadore non è dotato di Piano di Zonizzazione acustica e, pertanto, valgono i limiti previsti dal D.P.C.M. 1/3/1991 e che in tal senso il recettore RE04 si trova in Zona B per cui vigono i limiti riportati in tabella in cui si fa riferimento a limiti di accettabilità.

Si ricorda, inoltre, che all'interno delle fasce di pertinenza stradale, le quali sono da considerare come fasce di esenzione rispetto al limite di zona locale, relativamente alla sola rumorosità prodotta dal traffico della strada cui si riferiscono devono essere rispettati i limiti previsti dal D.P.R. 30 marzo 2004

Ricettore Sensibile	Limite di accettabilità		Limiti da rispettare per strade esistenti - DPR 30 marzo 2004		Ante Operam		Post Operam		Post Mitigazione	
	Periodo di riferimento		Periodo di riferimento		Periodo di riferimento		Periodo di riferimento		Periodo di riferimento	
	Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
R04	60	50	50	40	39,1	29,9	42,3	33,2	39,9	30,8
R05	60	50	50	40	37,8	28,6	57,5	48,5	48,8	39,8

OSSERVAZIONI

ANAS attraverso le barriere antirumore riduce l'impatto acustico ma aumenta l'impatto paesaggistico derivante da queste infrastrutture.

Rispetto a quanto precedentemente valutato la situazione è più grave in quanto si presenta un ulteriore bersaglio sensibile. Ciò dimostra che ANAS non ha effettuato un sopralluogo adeguato al fine di conoscere precisamente lo stato dei luoghi che non è ovviamente possibile rilevare dal solo utilizzo della carta tecnica regionale¹⁶.

¹⁶ Questa modalità grossolana di lettura territoriale dimostra che ANAS non elabora una progettualità di qualità.

Osservazioni di merito

ANAS individua nella realizzazione delle barriere la soluzione dell'impatto acustico non considerando che così si incrementa l'impatto paesaggistico.

Inoltre non avendo valutato in modo comparato un'alternativa in galleria non è in grado di individuare la soluzione più performante

8.2.2 RICHIESTA b

“valutare l’effetto riverbero locale del suono da calcolare attraverso misurazioni sul campo nell’ante operam”.

RISPOSTA

Allo scopo di studiare gli impatti acustici è stato implementato un modello di simulazione del campo sonoro, denominato SoundPlan 7.2 ®, con la caratterizzazione dei seguenti elementi:

- *ambiente di propagazione;*
- *sorgenti sonore;*
- *ricettori.*

Il modello di calcolo utilizzato per lo studio del campo acustico è implementato nel software SoundPlan, versione 7.2 che utilizza gli algoritmi di calcolo ISO 9613 e DIN 18005 nei quali si contempla sia il calcolo dell’assorbimento acustico atmosferico, sia il calcolo dell’attenuazione acustica dovuta a tutti i fenomeni fisici di rilevanza più comune, ovverosia la divergenza geometrica, l’effetto del terreno, le riflessioni da parte di superficie di vario genere e l’effetto schermante di tutti gli ostacoli presenti sul percorso di propagazione.

Detto LI il livello sonoro di immissione presso un punto ricevitore, LE il livello di emissione della sorgente e A la sommatoria degli effetti acustici dovuti al percorso fra sorgente e ricevitore (determinati da divergenza geometrica, riflessione, diffrazione, presenza di ostacoli ecc.), il modello di calcolo è basato su relazioni matematiche semi-empiriche.

Nella fase di post operam, al fine di verificare i risultati delle modellazioni, è prevista un’attività di monitoraggio per verificare anche direttamente sul campo l’efficacia delle forme di mitigazione adottate.

OSSERVAZIONI

ANAS non risponde al quesito, ribadisce che questo fenomeno è stato simulato dal software usato.

Osservazioni di merito

Non esegue “misurazioni sul campo nell’ante operam” per poter simulare con dati certi l’effetto riverbero locale, rimandando all’attività di monitoraggio post operam la verifica direttamente sul campo.

Questa mancanza può generare un’alterazione delle previsioni acustiche prodotte e quindi una situazione acustica post operam non prevista.

8.2.3 RICHIESTA c

“calcolare le opere di mitigazione acustica con stime effettive del rumore, al fine di ridurre il più possibile l'altezza delle barriere antirumore”.

RISPOSTA

La definizione delle caratteristiche geometriche delle barriere è stata effettuata con l'utilizzo del modello previsionale di impatto acustico in precedenza citato ed operando per tentativi successivi si è individuata l'altezza minima della barriera tale da garantire il rispetto del limite previsto al recettore R05 che, come noto, è rappresentato da un plesso scolastico.

Riportiamo nel seguito si riportano i risultati della simulazione acustica effettuata con riferimento ad una sezione trasversale riferita a barriere di diversa altezza da cui è evidente che per garantire, con un margine sufficiente, il rispetto dei limiti in corrispondenza del plesso scolastico è necessario installare una barriera di 4,5 m.

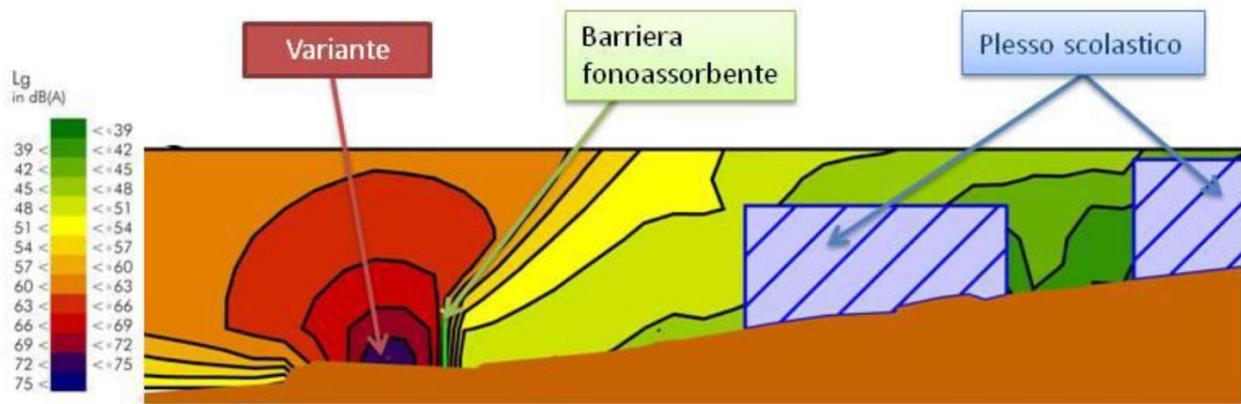


Figura 04: Sezione trasversale della diffusione acustica dei livelli di immissione allo stato di progetto nel periodo di riferimento diurno con barriera di 4,5 m.

OSSERVAZIONI

Le dimensioni, altezza e lunghezza, delle barriere antirumore previste dal progetto sono descritte nella tavola integrativa “Interventi di mitigazione. Barriere antirumore” (T00IA02AMBST07A) già analizzata nel precedente capitolo riguardante il paesaggio.

Osservazioni di merito

ANAS riconferma le stime a suo tempo effettuate dimostrando che non è possibile ridurre le dimensioni delle barriere antirumore, rispetto al progetto presentato a VIA.

Questo fatto conferma l'elevato impatto paesaggistico delle necessarie barriere antirumore.

9 Sistemazione della viabilità del centro di San Vito di Cadore

ANAS ha presentato tra gli elaborati integrativi le *Controdeduzioni alle osservazioni dei privati in ambito VIA* (T00IA00AMBRE08A).

Riguardo all'Osservazione DVA-0009542.15-04-2019 (Antonio Menegus) che cita e allega la Proposta di sistemazione del centro di San Vito di Cadore, presentata e sottoscritta da 27 titolari di attività commerciali, ANAS controdeduce affermando che *“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”*.

In tal senso si concorda con ANAS sull'opportunità di sistemazione della viabilità che passa attraverso il centro abitato.

Infatti nella descrizione della componente Traffico (capitolo 5 del SIA) ANAS scrive:

“[...] nel tratto di penetrazione a San Vito si verificano ovviamente rallentamenti (che generano anche lunghe code nei periodi di vacanza, estivi e invernali, soprattutto nei fine settimana). Tuttavia, anche da una semplice osservazione, si evidenzia che, nei periodi di flusso regolare, una volta attraversato il nucleo centrale dell'abitato intorno al Municipio, le velocità dei veicoli tendono ad aumentare anche in maniera significativa (e oltre i limiti di legge) soprattutto nel tratto a sud e fino alla località la Scura dove peraltro la presenza di numerose intersezioni poco visibili rendono le condizioni di sicurezza molto scarse.[...].

La principale infrastruttura viaria che attraversa il Comune di San Vito di Cadore, la Strada Statale n.51 “di Alemagna”, presenta una situazione di criticità prevalente per quanto riguarda l'incidentalità in corrispondenza del centro abitato di San Vito. La quasi totalità degli incidenti rilevati, localizzati nel centro di San Vito, sono dovuti alle caratteristiche geometriche (restringimenti di carreggiata) e alle difficoltà create dalla compresenza di traffico veicolare intenso, frequente movimento pedonale, aggravato dalla carenza di marciapiedi e dall'esistenza di numerose intersezioni viarie”.

La *Proposta di sistemazione del centro di San Vito di Cadore* (Antonio Menegus) individua nello specifico le cause delle criticità descritte in modo generico da ANAS, ovvero:

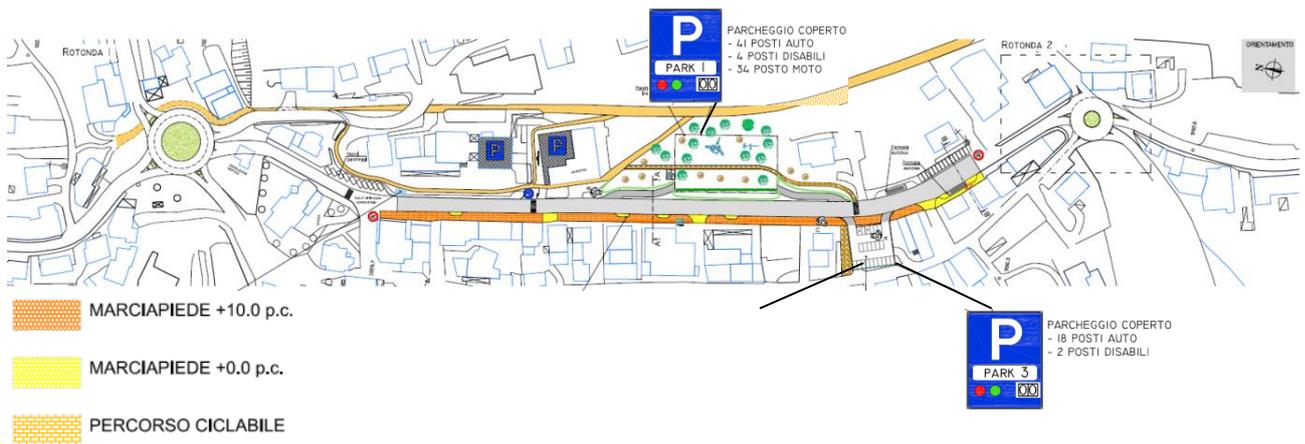
- continuo fermo dovuto alle automobili che scendono da Cortina e che parcheggiano nell'area di sosta parallela alla statale. Anche chi viaggia lungo la carreggiata adiacente al parcheggio blocca il transito durante la manovra di sosta;
- parcheggi selvaggi sul marciapiede;
- intasamento lungo via Ladinia alla chiusura degli impianti sciistici;
- pedoni che, nonostante i cinque attraversamenti segnalati, attraversano la carreggiata nel tratto più comodo;
- restringimenti delle carreggiate in caso di forti nevicate;
- passaggio di un elevato numero di mezzi pesanti;
- Intasamento dovuta alla percorrenza in doppio senso di marcia lungo la strada adiacente alla farmacia che conduce dalla SS51 alla sottostante via parallela (Beata Vergine della difesa)

Per mitigare e in parte risolvere queste criticità la proposta prevede i seguenti interventi:

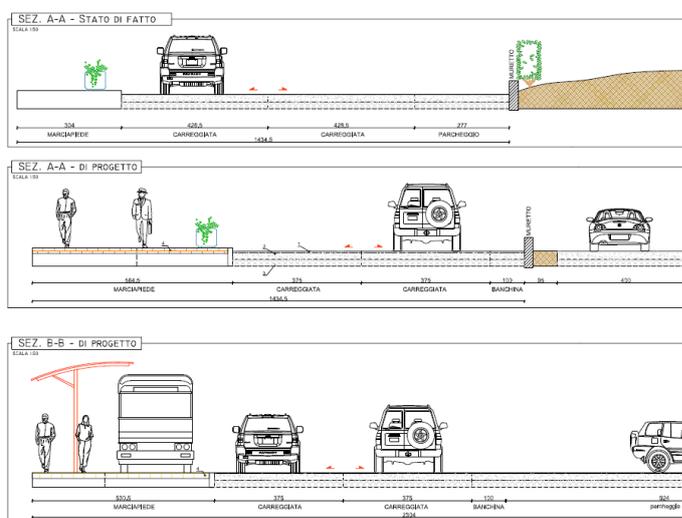
- eliminare i trenta parcheggi nel tratto adiacente alla strada dal municipio alla farmacia. Questi potranno essere recuperati in aree già esistenti e nuove attraverso un accordo per la sosta nel parcheggio interrato esistente al di sotto del centro commerciale (trenta posti auto);
- eliminare i cinque posti auto presenti nei pressi della chiesa lungo la strada che sale dalla SS51 verso Via Ladinia;

- trasformare il parcheggio nei pressi della farmacia in un parcheggio a due piani aperto uno raggiungibile direttamente dalla SS51 (il piano inferiore da Via Beata Vergine della Difesa) (dieci posti auto);
- realizzare un nuovo parcheggio interrato al di sotto al parco giochi con ingresso ed uscita indipendenti (quarantacinque posti auto)
- migliorare il comfort del pedone mediante l'ampliamento del marciapiede esistente protetto da fioriere o altri ostacoli. Verranno garantite aree di carico e scarico oltre alla fermata dell'autobus al di fuori della carreggiata;
- realizzare due rotonde in corrispondenza degli incroci critici, ovvero in Piazza Serantoni e in corrispondenza dell'incrocio della strada che conduce a Serdes. Per rendere la prima rotonda di agevole percorrenza si ritiene opportuno modificare il percorso della SS51, demolendo l'edificio esistente concedendo al proprietario la possibilità di ricostruzione in area più sicura;
- Diminuire gli attraversamenti pedonali.

Di seguito si riportano stralci della tavola di progetto e alcuni fotoinserimenti delle modifiche previste dalla proposta.



Planimetria con indicazione degli interventi previsti



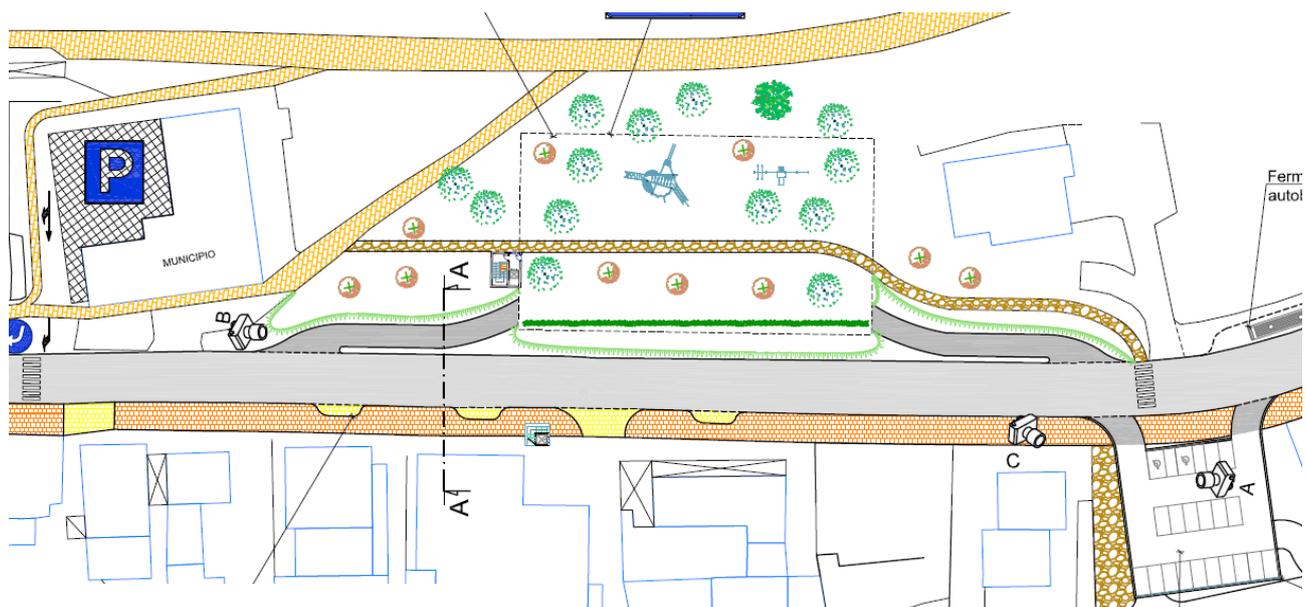
PARCHEGGIO RIALZATO
- 18 POSTI AUTO
- 2 POSTI DISABILI

LEGENDA SEZIONI

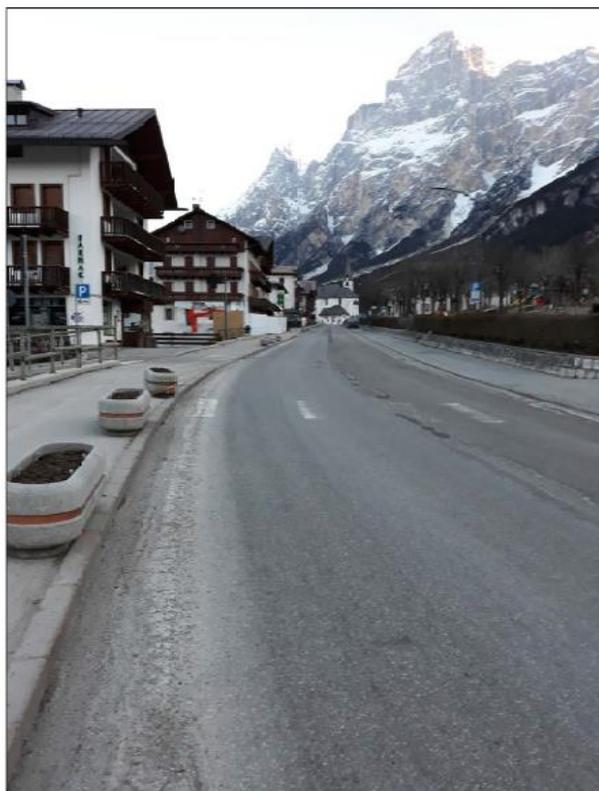
1	NUOVO MANTO D'USURA MIN. 3 CM
2	STRATO DI BASE (BINDER) ESISTENTE
3	TERRENO COMPATTO ESISTENTE
4	MARCIPIEDE

DEFLUSSO ACQUE METEORICHE

Sezioni



CONO DI VISUALE



VISUALE A



VISUALE A - FOTOINSERIMENTO



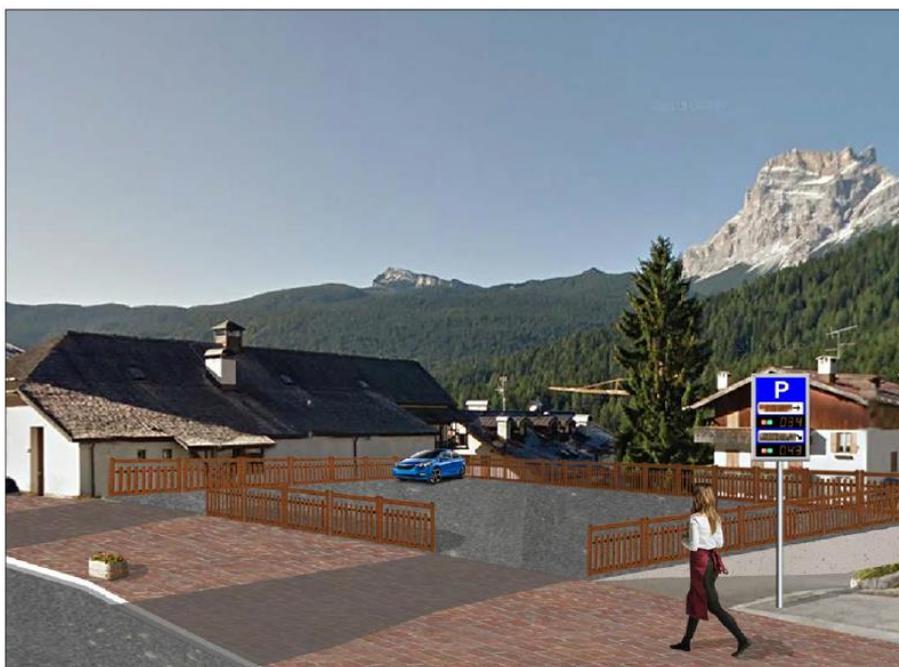
VISUALE B



VISUALE B - FOTOINSERIMENTO



VISUALE C



VISUALE C - FOTOINSERIMENTO

Gli interventi contenuti nella *Proposta di sistemazione del centro di San Vito* possono essere effettuati in breve tempo, generando da subito un importante miglioramento rispetto alle criticità riguardanti il traffico e la sicurezza di questo tratto di SS51.

Interventi riguardanti il miglioramento della SS51 all'interno dei centri abitati, al di là dei progetti presentati per by-passarli, devono diventare una priorità per “un miglioramento della viabilità e della fruibilità del centro” e dovrebbero fare parte dello stesso “Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021”.