

ambiente DVA REGISTRO UFFICIALE. I. 0023425.17-09-2019
Il Commissario per l'individuazione, progettazione e tempestiva esecuzione delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 (art.61, comma 13, D.L. n.50/2017, come modificato dalla Legge di conversione n. 96 del 21 giugno 2017)

Il Commissario per l'individuazione, progettazione e tempestiva esecuzione delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 (art. 61, comma 13, D.L. n. 50/2017, come modificato dalla Legge di conversione n. 96 del 21 giugno 2017)

USCITA

PROT. n° 22

ROMA 17/09/2019

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
DGsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it
CTVA@pec.minambiente.it

Oggetto: Procedimento V.I.A. art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e Piano di Utilizzo Terre ex art.9 del D.P.R. 120/2017 – Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 – SD.S. 51 " di Alemagna" Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina (ID_VIP: 4463)
Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico nell'ambito della procedura VIA.

Con riferimento al procedimento V.I.A. dell'intervento "Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina", si trasmettono le controdeduzioni alle osservazioni di cui al DVA-2019-0020522 del 5 agosto 2019.

Con i migliori saluti.

All.: c.s.

Il Commissario
Claudio Andrea Gemme



Intervento: **Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina**

Codice: **MSVE14D1728**

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PUBBLICHE in ambito VIA a seguito Pubblicazione Integrazioni Prot. n. 15 del 27/06/2019

Osservazione DVA-0020522.05-08-2019: Silverio Lacedelli.

Osservazioni generali

A) Ricordiamo la massima "chi semina strade raccoglie traffico" la cui validità agli effetti pratici non è stata mai smentita. Aprire nuove varianti non fa che attirare traffico spostandolo dall'autostrada di Alemagna alla Val del Boite, in particolar modo traffico pesante, come evidenziabile dall'evoluzione nel tempo dei mezzi in transito. L'onerosità del pedaggio autostradale e le previste limitazioni alla velocità massima consentita per i mezzi pesanti indirizzeranno ulteriore traffico pesante su questa direttrice. Affermare quindi che non vi saranno incrementi di traffico è puramente soggettivo e storicamente contraddetto da quanto si è già avverato.

B) La variante in oggetto inizia a sud in prossimità dell'abitato ed in prosecuzione del tracciato della SS51 e termina improvvisamente in prossimità delle scuole (via Revis) ove non è presente una viabilità secondaria che smaltisca il traffico in uscita. Il traffico pesante dovrà quindi continuare ad usare la viabilità attuale. Le autovetture, invece, si trovano di fronte ad una serie di stradine di modeste dimensioni, una a senso unico in salita per Mortisa che sbocca in un vicolo cieco virtuale, una che riporta in centro attraverso ponte Corona che obbliga poi a ripercorrere tutta la circonvallazione di Cortina, un po' come ritornare alla partenza nel gioco dell'Oca. L'unico sbocco relativamente praticabile è quello che permette di proseguire verso il Passo Falzarego, ove però vi è l'incrocio all'altezza del ponte Corona che già oggi genera code per la necessità di dare precedenza sia a dx che a sx e non è possibile inserire qui una eventuale rotonda.

C) Per chi deve "attraversare la conca di Cortina per proseguire in direzione di Dobbiaco, per il 100% dei veicoli commerciali e buona parte degli altri autoveicoli, sarà più conveniente seguire il tracciato esistente.

D) Conseguentemente un progetto che fa confluire in un imbuto il traffico di scorrimento risulta sicuramente improponibile.

E) Per i flussi di traffico in direzione inversa (Dobbiaco-Belluno) risulta praticamente impossibile imboccare la circonvallazione (circonvallazione è in realtà un eufemismo, in quanto non aggira un bel nulla) e si continuerà ad utilizzare il percorso esistente.

F) Il prolungamento dell'opera oltre il limite previsto dal progetto in direzione Nord è materialmente arduo se non impossibile, a motivo di spazi fisici limitatissimi e costruzioni preesistenti. Forse solo procedendo con una mega galleria, peraltro con pendenze fuori norma, a costi esorbitanti e risolvendo problemi geologici non ancora evidenziati per mancanza di perizie ed indagini appropriate, ma che gli indigeni ben conoscono, con tempi di esecuzione biblici, si potrebbe ovviare all'impasse. Proseguire nella realizzazione di questo primo tratto, senza una analisi dettagliata della prosecuzione dello stesso, è azzardato. Anche l'avvenuto stralcio essenzialmente per motivi geologici del progetto originario, quello che dava un senso alla prosecuzione della variante, è sintomo di estrema incertezza e quindi vi sono concrete possibilità che resti un'opera incompiuta. Il progetto, per avere un senso, deve essere unitario e completo, diversamente potrebbe restare

l'ennesima opera incompiuta.

L'evento internazionale dei Campionati del Mondo di Sci Alpino del 2021, che si terrà a Cortina D'Ampezzo, costituisce una importante occasione per lo sviluppo turistico della già famosa località turistica. Pertanto, in occasione dell'evento sportivo lo studio del miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina d'Ampezzo gioca un ruolo fondamentale.

Le valutazioni effettuate nell'ambito dello studio del traffico ("Allegato RE06A - Studio di traffico a supporto della procedura di VIA e valutazioni preliminari sull'impatto dei cantieri ") concludono che le nuove varianti previste dal Piano Straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 non determina un incremento del traffico indotto sulla S.S. 51.

Le analisi effettuate sono supportate da un modello di macro-simulazione statica del traffico, opportunamente calibrato attraverso una campagna d'indagine di traffico. Lo strumento modellistico si pone come elemento cruciale ai fini delle valutazioni trasportistiche e offre, sia per lo scenario dello stato di fatto che per quello di esercizio futuro, una base numerica solida con la quale supportare le valutazioni d'impatto dell'intervento in oggetto.

Quest'ultimo, in particolare, non è chiamato a risolvere principalmente i problemi del traffico di attraversamento, bensì a ripartire in maniera ottimale il traffico di scambio che avviene nel Comune di Cortina (interno-interno, esterno-interno e viceversa), che rappresenta più del 80% del traffico totale (informazione ricavata attraverso l'analisi di Big Data).

Il modello dello stato di esercizio mostra come l'intervento migliori le condizioni di circolazione, anche relativamente alle quote di veicoli leggeri legate ad attraversamento del paese (come ampiamente descritto nella relazione trasportistica). Il risparmio di tempo di viaggio è infatti dell'ordine del 5%-15% a seconda della direzione considerata.

Il progetto ha lo scopo di realizzare un nuovo accesso all'abitato di Cortina per fluidificare e differenziare il traffico che ora insiste sulla attuale SS51. La viabilità in oggetto prevalentemente verrà utilizzata dall'utenza proveniente da sud per creare un nuovo punto di accesso e di collegamento prevalentemente agli impianti sportivi.

In virtù del fatto che le zone dove si svolgeranno le gare del campionato del Mondo di sci alpino sono tutte collocate sulla destra idrografica del torrente Boite, (precisamente sono le piste da sci in zona Tofana, Col Druscìe e Cinque Torri) e conseguentemente i flussi di traffico che maggiormente interessano dette zone confluiscono attualmente dalla SR 48 al Ponte Corona, per essere poi indirizzati in via C. Battisti o sul Lungoboite, il Comune di Cortina D'Ampezzo, con Delibera n. 23 del 04/09/2017, ha espresso la volontà di dare precedenza alla viabilità "Interconnessione con la viabilità comunale di Cortina".

La rotatoria nord di progetto si raccorda con la viabilità comunale esistente che è anch'essa oggetto di adeguamento, di competenza del Commissario per gli eventi sportivi, senza variazione di tracciato. Si tratta di due interventi soggetti a diverse procedure approvative e gestite da enti diversi. Purtroppo, per tener conto degli effetti che la nuova viabilità, connessa alla viabilità esistente adeguata, potranno determinare, è stato svolto uno studio approfondito sul traffico che si trova nell'elaborato n. "78_MSVE14D1728_T01IA00AMBRE06_A _Studio di traffico a supporto della procedura di VIA" nel capitolo 4. Nel paragrafo 4.4. viene studiato il possibile scenario di progetto combinato con l'adeguamento viabilità locale di Cortina. Il modello di traffico di cui sopra è stato considerato anche nel modello acustico tav.: "76_MSVE14D1728_T01IA00AMBRE04_A_Documentazione Previsionale di Impatto Acustico").

G) Non vi è traccia, nella documentazione, di progetti o tracciati alternativi, che esistono e possono risolvere elegantemente il problema della prosecuzione verso o da Dobbiaco. Si rileva, pertanto, il mancato rispetto della normativa comunitaria sia su questo punto, valutazione di progetti alternativi, che sulla quantificazione degli aspetti ambientali ed economici, aspetto questo assolutamente necessario e ineludibile.

Stante le funzionalità che la nuova viabilità vuole assolvere e preso atto della morfologia, vincoli ambientali e per preesistenze antropiche, la soluzione progettuale è l'unica soluzione possibile all'alternativa zero.

H) Si lamenta altresì il mancato coinvolgimento della popolazione locale in merito alle scelte e alla pubblicizzazione del progetto, non potendosi ritenere assolto dall'obbligo la presentazione in alcune serate di un progetto preliminare e frammentario differente da quest'ultima versione che ha visto importanti modifiche e lo stralcio della parte più delicata del progetto che coinvolge insediamenti, viabilità secondaria e strutture ricettive che hanno valide osservazioni e controdeduzioni.

I) Neppure eventuali pronunciamenti favorevoli emessi da parte dell'amministrazione locale può essere utilizzata quale alibi per l'assolvimento dei requisiti richiesti dai regolamenti comunitari. Con ciò l'acquisizione di quanto eventualmente pervenuto non può essere spacciato come prodotto dalle opinioni dei cittadini ed ospiti di Cortina.

Il progetto, come gli altri interventi rilevanti facenti parte del Piano Cortina 2021, sono stati elaborati con un costante confronto con gli enti sul territorio al fine di individuare soluzioni tecniche condivise.

Così come previsto dalla normativa vigente (D.Lgs. 152/06 e s.m.i.) sia in ambito di verifica di assoggettabilità VIA che di Valutazione di Impatto ambientale il progetto è stato pubblicato per consentire la fase di consultazione da parte del pubblico.

J) Evidenziamo inoltre come l'elaborato disponibile sia carente di dettagliate informazioni, con visuali, note tecniche e quant'altro al fine di poter valutare il progetto in maniera esaustiva. La Relazione peraltro contiene numerosi errori ed omissioni che ne abbassano notevolmente la qualità e ne inficiano la credibilità.

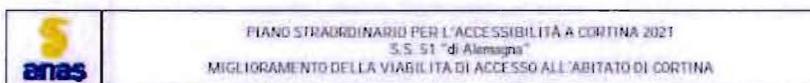
Il progetto si compone di 112 elaborati che descrivono in maniera dettagliata il progetto e i suoi effetti. Il

progetto è comprensivo di specifici elaborati che, con appositi rendere fotografici, rappresentano l'inserimento paesaggistico della nuova infrastruttura. Chiaramente la Sintesi non Tecnica, come implicitamente indicato nel titolo e previsto dalla norma, è un documento finalizzato ad illustrare a grandi linee il progetto e i suoi potenziali effetti ambientali, in linguaggio non tecnico al fine di rendere più comprensibile al pubblico i contenuti dello studio di impatto ambientale.

Osservazioni specifiche:

Pag. 7: viene indicata la sinistra idrografica del Torrente Boite. In realtà è la destra orografica.

La Sintesi non tecnica – elaborato 79_MSVE18D1732_T01IA10AMBRE07_A, a pag 7 riporta, in maniera errata, la dicitura “destra idrografica”, invece che in sinistra. Il torrente Boite è un affluente del Piave e nasce a nord di Cortina. E' evidente, dalle numerose planimetrie allegare al progetto, l'ubicazione inequivocabile del tracciato.



2. GLI INTERVENTI DI PROGETTO

Il progetto prevede la realizzazione, in Comune di Cortina d'Ampezzo, di una bretella stradale che si stacca dalla S.S. 51 Alemagna all'altezza della località *La riva* area e che si sviluppa, per complessivi 717 m di cui 290,4 m in galleria artificiale, lungo la sponda in **destra** idrografica del Torrente Boite fino a raggiungere, dopo aver attraversato il Torrente Bigontina, il piazzale adibito a parcheggio, posto in prossimità del cimitero comunale, in Via Parco.

Il progetto si inserisce tra le opere previste dal *Piano Straordinario per l'Accessibilità a Cortina 2021* che prevede l'esecuzione di alcuni interventi sulla SS 51 di Alemagna per l'eliminazione di varie criticità legate alla sicurezza e alla funzionalità della rete stradale.

Pag. 10: Il progetto riporta in molti punti del testo (pagine 10, 23, 28 in due momenti, 34, 43 e 50) esplicite segnalazioni di ERRORE con evidente incomprensione dello stesso, sintomo questo di superficialità che può offrire motivo di dubbio su tutto il progetto di revisione.

Il termine errore si riferisce al fatto che i riferimenti incrociati in Word hanno perso il riferimento alla figura o al paragrafo. Tale riferimento non inficia la corretta comprensione del testo.

Pag. 11: Ponte sul Rio Bigontina - La pendenza del ponte prevista è del 10 % e questo, in presenza di neve o ghiaccio, frequente a 1200 metri sul livello del mare in inverno, crea non pochi problemi ai mezzi, leggeri e/o pesanti in transito.

La pendenza sul Rio Bigontina, come si può osservare dall'esame dei profili (Allegato FL02B - Asse principale - Profilo longitudinale Tratto 2), è del 7% entro i limiti previsti dalla normativa per questa categoria

di strada.

Pag. 12: Fotoinserimento 1 - Galleria Sote Ra Ries (questo è il nome corretto del toponimo) di 290 metri di cui 213 finestrata. Nell'immagine ripresa da molto lontano non si riesce ad intravedere e conseguentemente ad apprezzare la galleria finestrata.

Il render fotografico è stato effettuato con riferimento ad un punto di osservazione sulla strada pedonale che conduce da Cortina a *Ciampo de Sora* e quindi rappresenta, in maniera realistica, ciò che osserverà chi attraversa questi luoghi.

Pag. 13 In uscita dal ponte sul Bigontina verso Nord il progetto prevede una rotatoria di 40 metri di diametro con i raccordi necessari. Il sedime della prevista rotatoria è attualmente utilizzato come parcheggio per un consistente numero di posti macchina ad uso di lavoratori che quotidianamente raggiungono Cortina per la loro attività, di residenti e di turisti. La cronica carenza di parcheggi a Cortina sarà ulteriormente aggravata da questa opera.

L'analisi e lo studio della situazione dei parcheggi a Cortina è in corso da parte dell'amministrazione Comunale. La soluzione di progetto è stata condivisa con il Comune stesso che ha ritenuto di sacrificare l'attuale area su cui si collocherà la rotatoria di progetto, in vista della riorganizzazione dei parcheggi per la gestione degli eventi sportivi.

Pag. 13 In prossimità della rotatoria vi sono edifici sensibili, le scuole locali, la palestra, lo stadio del tennis ed il cimitero. Non sembra che sia stato valutato l'impatto su queste strutture essenziali per la cittadina.

La presenza degli edifici scolastici è stata valutata e, in particolare, se ne è tenuto conto nella Valutazione Previsionale di Impatto Acustico. Tale argomento è stato anche oggetto di integrazione a seguito alla nota emessa dal MATTM nel documento T00IT00INTRE00.

Pag. 14 Barriere fonoassorbenti. Manca il fotoinserimento delle barriere fonoassorbenti, di 4 metri di altezza e 180 metri di lunghezza, indispensabile strumento di valutazione ambientale dell'opera in un contesto delicato oltre che dichiarato Patrimonio dell'Umanità.

La presenza delle barriere è rappresentata nei fotoinserimenti contenuti nella documentazione integrativa trasmessa. "T00IT00INTFO01_A_Fotosimulazione dei tratti in trincea e rilevato".

Si porta di seguito un estratto.



Pag. 18 La galleria finestrata renderà estremamente difficoltoso l'accesso alle aree prative a valle del tracciato sia alle persone che alla fauna selvatica che frequenta la zona. Non sembra sia stato tenuto presente tale aspetto per una estesa di 213 metri con tratti di prato in forte pendenza.

Al fine di garantire la continuità ecologica sono stati previsti degli ecodotti che consentiranno alla fauna terrestre di attraversare l'infrastruttura viaria senza rischi per la loro incolumità. Tale intervento è descritto nella relazione 73_MSVE14D1728_T01IA00AMBRE01_A_Studio di Impatto Ambientale e riportato nella tavola 80_MSVE14D1728_T01IA00AMBPP01_B_Interventi di mitigazione.

Pag. 20 leggo: "l'opera sarà recintata in nelle aree più vicine alle abitazioni. "A parte la frase logicamente errata, a Cortina per lunga tradizione non si possono recintare neppure le pertinenze delle abitazioni, ed ora recintiamo anche le strade?"

La delimitazione dell'asse viario viene effettuata in corrispondenza dei tratti in trincea per evitare che qualcuno possa cadere dalla sommità dei muri di sostegno e, quindi, la sua installazione è dettata da ragioni di sicurezza.

Pag. 26 Materiale da inviare in discarica pari a 66.000 mc per 2 autocarri/ora e 14 autocarri/giorno Non vi sono indicazioni sul numero complessivo dei viaggi andata e ritorno. Valutando in 20 mc/autocarro stimiamo più di tremila viaggi di andata e altrettanti di ritorno: il trasporto si estenderà quindi per 214 giornate lavorative, pari a 35 settimane, con un impatto devastante sulla circolazione.

Nell'ambito dello studio del traffico (Allegato RE06A - Studio di traffico a supporto della procedura di VIA e valutazioni preliminari sull'impatto dei cantieri) è stato valutato, come non significativo, l'interferenza generata dal traffico di cantiere sulla viabilità ordinaria anche in ragione dei periodi di sospensione del cantiere durante il periodo di maggior afflusso turistico.

Pag. 28 Interferenze nell'ambito del corridoio ecologico: secondo quanto si riporta "verranno effettuati i necessari approfondimenti." Ma non dovrebbero essere effettuati i valutati opportunamente in questa sede?

Nel *seguito* è inteso come nel seguito del documento, in ogni caso l'aspetto è debitamente approfondito all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (Allegato 73_MSVE14D1728_T01IA00AMBRE01_A - *Studio di Impatto Ambientale*).

Pag. 29 In merito alla pericolosità per frana ricordiamo i movimenti storici documentati e relativamente recenti della frana del Bigontina che ha raggiunto addirittura il centro urbano. (vedi foto 16 a pag. 30).

Per tale aspetto i necessari approfondimenti sono contenuti nella relazione specialistica (Allegato RE01D - *Relazione Geologica, Idrogeologica e Sismica*) cui si rimanda.

pag. 52 Conclusione della relazione (testuale) "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 attuati 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)." Ci chiediamo allora quale senso abbia la realizzazione di questa variante (compreso l'investimento economico ed il notevolissimo disturbo in fase di costruzione) se i vantaggi sono del tutto trascurabili in merito a congestione ed emissioni inquinanti).

In questo caso ci si riferisce alle valutazioni effettuate nell'ambito dello studio del traffico ("Allegato RE06A - Studio di traffico a supporto della procedura di VIA e valutazioni preliminari sull'impatto dei cantieri ") nel quale citando il traffico indotto ci si riferisce al fatto che le nuove varianti previste dal Piano Straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 non rappresentano un elemento attrattore tale da determinare un incremento del traffico sulla S.S. 51.