

*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)	
<b>USCITA</b>	
PROT. n°	<u>23</u>
ROMA	<u>23/09/2019</u>

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](mailto:DGsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it);  
[CTVA@pec.minambiente.it](mailto: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 - S.S. 51 " di Alemagna" Attraversamento dell'abitato San Vito di Cadore (ID\_VIP: 4461)  
Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico nell'ambito della procedura VIA.

Con riferimento al procedimento V.I.A. dell'intervento "SS51 - Attraversamento dell'abitato San Vito di Cadore", si trasmettono le controdeduzioni alle osservazioni di cui al DVA-2019-0019457 del 25/07/2019 e al DVA-2019-0020480 05/08/2019.

Con i migliori saluti.

All.: c.s.

Il Commissario  
Claudio Andrea Gemme

Vi ringrazio per l'attenzione e un cordiale saluto



Antonio Careddu  
Presidente ANIMP

Coordinamento Territoriale Nord Est

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

Anas S.p.A. - Società con Socio Unico  
Sede Legale  
Via Monzambano, 10 - 00185 Roma T [+39] 06 44461 - F [+39] 06 4456224  
Pec anas@postacert.stradeanas.it  
Cap. Soc. Euro 2.269.892.000,00 Iscr. R.E.A. 1024951 P.IVA 02133681003 - C.F. 80208450587



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

### Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021

Attraversamento dell'abitato di San Vito di Cadore

### PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTAZIONE ANAS S.p.A.

Coordinamento Territoriale Nord Est - Area Compartimentale Veneto

IL PROGETTISTA:

*Ing. Pietro Leonardo CARLUCCI*

IL GEOLOGO:

*Geol. Emanuela AMICI*

IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

*Dott. Marco FORMENTELLO*

*Arch. Lisa ZANNONER*

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE:



visto: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

*Ing. Gabriella MANGINELLA*

on 20/09/2019 15:12:11

PROTOCOLLO:

DATA:

N. ELABORATO:

**RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI DI CUI AL D.V.A 2019-0020480  
DEL 05/08/2019**

CODICE PROGETTO

NOME FILE

REVISIONE

SCALA:

PROGETTO

LIV. PROG.

N. PROG.

MSVE 14

D

1718

CODICE  
ELAB.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--

—

D

C

B

A

REV.

DESCRIZIONE

2

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO

Intervento: **Variante di San Vito di Cadore**  
Codice: **MSVE14D1718**

**CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PUBBLICHE in ambito VIA a seguito  
Pubblicazione Integrazioni Prot. n. 16 del 27/06/2019**

**Osservazione DVA-0020480.05-08-2019: Comitato Cittadini.**

<b>Osservazione DVA-2019-0020480_ComitatoCittadini.</b>	
<b>Subosservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>
<i>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).</i>	Pur indicando la tutela e la protezione dei prati stabili, il PTRC non preclude la possibilità di realizzare infrastrutture nell'ambito di queste aree. Gli interventi di mitigazione previsti in progetto sono quindi indirizzati agli obiettivi di tutela e protezione indicati nel PTRC.
<i>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).</i>	Valgono le stesse controdeduzioni del punto precedente.
<i>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).</i>	L'osservazione non tiene conto che la variante è finalizzata anche alla valorizzazione del centro storico tramite l'allontanamento del traffico pesante e la riduzione del traffico veicolare. La riduzione del traffico nel centro cittadino porta a mantenere e a rafforzare la relazione tra il centro storico e il contesto paesaggistico.
<i>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.</i>	Nel progetto si è tenuto conto delle indicazioni del PAT riesaminando peraltro criticamente le indicazioni in esso contenute nel nuovo contesto programmatico. Per lo studio delle alternative si rimanda alle osservazioni successive.

<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p>Lo Studio di Impatto Ambientale ricomprende l'analisi dell'ambito territoriale di intervento, inteso sia come sito interessato da possibili effetti sui sistemi ambientali che come area vasta. E' proprio da tale analisi che sono emerse immediate criticità, condizionamenti e vincoli ambientali che hanno fatto ritenere non perseguibile l'ipotesi di soluzioni in destra idrografica del torrente Boite. In particolare la presenza di aree boscate e siti della Rete Natura 2000 ( SIC IT3230017 "Monte Pelmo-Mondeval-Formin" e SIC/ZPS IT3230081 "Gruppo Antelao-Marmarole-Sorapis").</p>
<p><i>ANAS nel progettare la variante di San Vito di Cadore ha:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- sottovalutato le valenze paesaggistiche dell'ambito sottoposto a vincolo paesaggistico come da D.M. 24 Febbraio 1958;</i></li> <li><i>- 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.</i></li> </ul> <p><i>ANAS, infatti, non ha prodotto alcuna valutazione comparata dell'alternativa in galleria che avrebbe risolto buona parte degli impatti sul paesaggio.</i></p>	<p>La valutazione dell'alternativa in galleria è stata affrontata in maniera qualitativa essendo emerse già da una prima analisi forti criticità legate all'impatto creato da questa soluzione che necessiterebbe di due lunghi viadotti per l'attraversamento del Torrente Boite e di una difficile galleria che avrebbe sottopassato la strada per Serdes e una zona abitata. Come è evidente dalla planimetria delle alternative dell'elaborato MSVE14D1718-T00IA02AMBPL02A, questa soluzione avrebbe peraltro ridotto di solo 1/3 circa il tracciato a mezza costa interferente con i prati stabili (peraltro nel tratto meno "naturale" poiché si tratta del tratto di affiancamento alla Via Senese/Via Serdes). I rimanenti 2/3 del tracciato (iniziale e finale) sono coincidenti. La riduzione dell'interferenza con la zona dei prati stabili sarebbe quindi trascurabile a fronte di un maggiore impatto globale e di un costo dell'opera notevolmente più alto.</p>
<p><i>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.</i></p> <p><i>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..</i></p> <p><i>ANAS non affronta affatto la valutazione dell'alternativa "zero".</i></p>	<p>L'attività di concertazione con l'Amministrazione non è, ovviamente, stata condotta per evitare la misurazione degli impatti, ma solo ed esclusivamente nell'ambito delle doverose attività che un progettista deve condurre per arrivare ad una soluzione condivisa con tutti gli stakeholders. Tale concertazione non sostituisce la valutazione di impatto ambientale, ma ne costituisce una parte.</p> <p>Al riguardo della valutazione delle alternative si rimanda al punto precedente.</p> <p>La valutazione dell'alternativa "zero" è stata condotta dal punto di vista qualitativo. Analizzando i benefici che emergono dall'allontanamento del traffico dal centro storico è emersa l'opportunità della variante.</p>

<p>Dal punto di vista del "Quadro di riferimento progettuale" emergono importanti criticità nel progetto di ANAS, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- interferenze con la viabilità esistente prevedendo pendenze anche oltre il limite di legge;</li> <li>- collegamento della viabilità esistente con una rotonda lato Cortina d'Ampezzo con pendenza al limite di legge;</li> <li>- mancanza di innesto alla viabilità secondaria che collega al depuratore;</li> <li>- dimensioni inadeguate, pendenze eccessive e mancanza di marciapiedi della viabilità secondaria modificata che collega il cimitero.</li> </ul> <p>Condizioni queste che rendono non compatibile dal punto di vista progettuale l'intervento stesso.</p>	<p>La pendenza al 10.78% del primo tratto della Via Senes si riferisce ad un tratto esistente che non viene modificato dalla variante ed è stato riportato solo come evidenza del collegamento all'esistente.</p> <p>L'innesto alla viabilità per il depuratore potrà essere mantenuto come da condizioni attuali.</p> <p>La pendenza elevata del tratto di collegamento con il Cimitero potrà essere ridotta inserendo un tratto in curva che consente l'allungamento del percorso.</p> <p>Anche l'inserimento del marciapiede nella strada del Cimitero è possibile.</p> <p>Per la rampa in rotatoria con pendenza al 10% è stato chiarito che questa non è percorribile da mezzi pesanti che dovranno utilizzare la rotatoria lato Belluno.</p> <p>Tutti i punti indicati possono essere facilmente risolti con piccole modifiche e adeguamenti progettuali, da sviluppare in sede di progetto esecutivo, e non inficiano assolutamente la fattibilità né tantomeno la compatibilità ambientale dell'intervento.</p>
<p>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.</p>	<p>I rilievi della vegetazione, benché eseguiti in una stagione non ottimale anche a causa delle eccezionali piovosità che hanno interessato la Val Boite nell'inizio di autunno, hanno rilevato l'assenza di specie di elevato valore conservazionistico. Successivamente, nel corso del 2019, si è inoltre provveduto a eseguire ulteriori sopralluoghi speditivi che hanno confermato gli esiti dei rilievi precedenti in tutta l'area interessata.</p> <p>E' comunque previsto un ulteriore monitoraggio in fase di ante operam che contribuirà ad approfondire validare ulteriormente l'area in esame e nel caso adottare ulteriori misure cautelative.</p>

<p><i>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."</i></p>	<p>Le valutazioni effettuate ci hanno permesso di escludere la presenza di specie di interesse conservazionistico all'interno dell'area di intervento. Nonostante questo, per maggior tutela, nel piano di monitoraggio è previsto che nella fase Ante-operam venga effettuato un monitoraggio faunistico che consentirà di verificare le presenze faunistiche e definire un bianco di riferimento rispetto al monitoraggio faunistico che proseguirà anche durante la fase di cantiere e alla fase di post-operam.</p> <p>Per quanto riguarda gli aspetti relativi alla valutazione dell'idoneità degli habitat di specie si rimanda ai punti successivi riferiti alla Dichiarazione di non necessità della V.Inc.A.</p> <p>Rispetto all'affermazione virgolettata (<i>"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."</i>), dalle verifiche effettuate non risulta che tale affermazione sia presente nei documenti presentati. In ogni caso, a differenza di quanto si osserva, non si è esclusa a priori la possibilità che esemplari di fauna selvatica debbano attraversare il nuovo asse viario e infatti, si è posta molta attenzione nella progettazione di elementi di connessione ecologica (ecodotti e tunnel faunistici) che consentiranno di superare in sicurezza la variante.</p>
<p><i>Di nuovo, mancano dati di un monitoraggio faunistico o di un'analisi d'idoneità a supporto.</i></p>	<p>Valgono le stesse controdeduzioni del punto precedente.</p>
<p><i>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.</i></p>	<p>I due siti Natura 2000 si estendono sui versanti del Monte del Pelmo e dell'Antelao e risultano separati dalla valle del Boite: un corridoio ecologico che si sviluppa seguendo il corso dell'omonimo torrente lungo il quale la fauna trova condizioni adatte per effettuare gli spostamenti, in particolare le migrazioni stagionali da monte verso valle.</p> <p>Per quanto riguarda lo spostamento tra i due siti da parte delle specie della fauna terrestre esso avviene in senso trasversale rispetto all'asse di sviluppo del corridoio ecologico. Allo stato attuale, nel tratto interessato dalla realizzazione della variante di progetto, lo spostamento tra i due versanti è ostacolato dalla presenza del centro abitato di San Vito e della S.S. 51, in sinistra idrografica, e dal centro urbano di Serdes, in destra idrografica.</p> <p>Nello sviluppare il progetto si è avuta cura di prevedere, come ampiamente illustrato nelle tavole di progetto e descritto nelle relazioni, la realizzazione di tunnel faunistici e di ecodotti che, anche utilizzando i tratti di galleria artificiale, non solo garantiscono il mantenimento dell'attuale livello di connessione ecologica lungo il versante ma riducono, nel complesso, il rischio di investimento della fauna selvatica. Infatti, il tratto di variante è dotato di strutture che indirizzano la fauna selvatica ad attraversare l'infrastruttura viaria utilizzando manufatti appositamente realizzati ed annullando la possibilità di investimento. Contemporaneamente la riduzione dell'intensità di traffico sull'attuale tracciato urbano della S.S. 51 riduce la possibilità di investimento della fauna. Nella sostanza rispetto allo stato attuale la fauna terrestre continuerà ad avere gli stessi ostacoli attualmente presenti, e continuerà a dover attraversare l'attuale tracciato urbano della S.S. 51 (Corso Italia) con un minor rischio di investimento in quanto, a seguito della realizzazione della variante, si ridurrà significativamente l'intensità del traffico su questo tratto di strada.</p>

<p><i>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".</i></p>	<p>L'idoneità degli habitat di specie deriva dalla verifica delle categorie di copertura del suolo secondo la classificazione Corine Land Cover dell'area interessata dagli interventi e dalla verifica dell'idoneità degli stessi rispetto alle specie di interesse conservazionistico potenzialmente presenti all'interno dell'area di intervento.</p> <p>La potenziale presenza delle specie è stata verificata con riferimento al database della cartografia distributiva delle specie della Regione del Veneto a supporto della valutazione di incidenza (D.P.R. n. 357/97 e successive modificazioni, articoli 5 e 6) allegato alla D.G.R. 2200/2014.</p> <p>La realizzazione della variante non comporta una interruzione o un deterioramento della funzionalità del corridoio ecologico il cui principale asse di sviluppo segue il corso del torrente Boite, mentre per quanto riguarda la possibilità di diffusione in senso trasversale le forme di mitigazione adottate (tunnel faunistici, ecodotti) garantiscono la trasparenza ecologica dell'opera. Questa considerazione risponde alla prima parte dell'osservazione in quanto, indipendentemente dal livello di idoneità, nell'elaborare in progetto si sono individuate delle soluzioni atte a garantire le necessità di spostamento delle specie della fauna terrestre.</p>
<p><i>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.</i></p>	<p>Per quanto riguarda le specie dell'erpetofauna e i micromammiferi che dovessero trovarsi in corrispondenza dell'area di cantiere si deve considerare che il cantiere avanzerà lentamente lungo il tracciato della variante. Il rumore e le vibrazioni generate dall'avvicinarsi dei mezzi d'opera indurranno, prima che abbiano inizio le lavorazioni vere e proprie, gli individui dell'erpetofauna ed i micromammiferi ad allontanarsi dall'area di cantiere interessata dalle attività di scavo.</p>
<p><i>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".</i></p> <p><i>Quindi il progetto in esame deve essere sottoposto alla procedura di Valutazione d'Incidenza.</i></p>	<p>Rispetto alla dichiarazione di non necessità della valutazione di incidenza si ricorda che, ai sensi della D.G.R. 1400/2017, qualora l'autorità pubblica competente all'approvazione del progetto lo ritenga necessario, può richiedere lo svolgimento di un programma di monitoraggio, da eseguirsi prima dell'inizio dei lavori, durante le fasi di realizzazione e di funzionamento dell'opera, per integrare e acquisire nuove evidenze scientifiche.</p> <p>In questo senso le attività di monitoraggio, come previsto dalla normativa vigente, rappresentano un elemento di ulteriore cautela rispetto alla conservazione delle specie di interesse conservazionistico e, quindi, la richiesta di sottoporre alla procedura di Valutazione d'Incidenza non risulta coerente con quanto previsto D.G.R.V. 1400/2017.</p>
<p><i>ANAS ha elaborato una Relazione paesaggistica senza utilizzare alcun criterio valutativo così come contenuto nel DPCM 12.12.2005.</i></p> <p><i>Inoltre non ha prodotto alcuna "misurazione" delle trasformazioni del paesaggio nello stato ex ante ed ex post la realizzazione del progetto.</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p>Il criterio valutativo quantitativo citato nell'osservazione costituisce un metodo e non necessariamente l'unico utilizzabile e non viene richiamato come strumento necessario ed esclusivo dalla vigente normativa.</p> <p>La "misurazione" quantitativa della trasformazione può avere un peso in determinate condizioni fermo restando che la percezione del paesaggio non rappresenta un tema oggettivo e quantitativo.</p> <p>È abbastanza noto peraltro che il paesaggio è una somma e sintesi astratta di una storia fatta di elementi fisici e delle loro relazioni antiche e contemporanee e, chiaramente, il risultato di un processo di trasformazione indotto dall'uomo.</p> <p>Ricondurre questa valutazione ad un calcolo numerico può essere di aiuto ed è sicuramente valido in determinate condizioni, ma non può rappresentare un criterio univoco e dirimente.</p>

<p>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 ...")</p>	
<p>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).</p>	<p>A supporto dello studio di impatto viabilistico vi è un rilevante database di dati di traffico, acquisiti tramite postazione fisse di conteggio automatico radar, poste su sezioni significative lungo la viabilità di Cortina e assi stradali principali. Tale database è stato inoltre integrato tramite una campagna di rilievi di traffico manuali. E' stato inoltre studiato l'impatto sul traffico durante le fasi di cantiere per la realizzazione delle 4 varianti (nello scenario più critico). 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 tutte e quattro le varianti.</p>
<p>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.</p>	<p>Le 2 ore di intervallo prese in considerazione permettono di apprezzare in maniera corretta l'appetibilità della SS51 nella configurazione con le varianti rispetto all'itinerario alternativo del Brennero, non facendo quindi riferimento solo a Cortina ma a tutto ciò che si trova lungo l'asse stradale.  Il 12% percento di potenziale ampliamento del bacino di utenza è interpolato con le variabili socio-economiche della zona (PIL, trend di crescita e popolazione direttamente interessata dall'intervento), che calmierano l'effetto fino a farlo diventare trascurabile ai fini dell'analisi.  Il valore di tempo risparmiato di 13 minuti è ricavato attraverso le analisi dei tempi di percorrenza prima e dopo l'intervento nell'area di studio individuata dalle 2 ore di analisi. I 13 minuti diventano effettivamente 2 quando si vanno a considerare gli effetti sulla popolazione direttamente interessata.</p>
<p>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?</p>	
<p>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).</p>	<p>Le 4 varianti, oltre a non determinare una maggiore appetibilità dell'itinerario, in prossimità dei centri urbani allontano la sorgente emissiva, ragione per cui anche a livello di inquinanti (acustici e polveri) non si producono effettivi negativi, anzi si allontana parte del traffico dai centri urbani.</p>

*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"<sup>11</sup>.*

*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.*

<p><i>Secondo ANAS la riduzione di traffico e dell'inquinamento prodotto dallo stesso all'interno del centro abitato non è plausibile.</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p>La prima parte dell'osservazione ("Secondo ANAS la riduzione di traffico e dell'inquinamento prodotto dallo stesso all'interno del centro abitato non è plausibile") non trova riscontro nella documentazione presentata. In ogni caso lo scopo del progetto è ridurre l'intensità del traffico nel centro urbano di San Vito di Cadore e, conseguentemente, si ridurranno anche le emissioni in atmosfera.</p> <p>Rispetto all'inquinamento atmosferico la soluzione progettuale adottata consente, come detto, di spostare le emissioni in un'area esterna al centro urbano dove la densità abitativa è inferiore. Forse non è stato sottolineato con sufficiente enfasi il fatto che per il tratto della S.S. 51 in variante si avrà una riduzione delle emissioni in relazione alla maggior scorrevolezza del traffico e al fatto che l'asse viario risulta maggiormente esposto all'azione delle brezze. Quest'ultimo aspetto garantisce una rapida dispersione degli inquinanti, mentre nel tratto urbano la presenza degli edifici che cingono la S.S. 51 genera il cosiddetto effetto <i>canyon</i> che favorisce la stagnazione dell'aria e, quindi, un aumento delle concentrazioni degli inquinanti in ragione di una loro minor dispersione.</p> <p>Per quanto riguarda l'inquinamento acustico valgono le stesse controdeduzioni del punto che segue.</p>
<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p>Con la realizzazione della variante, innegabilmente, la riduzione dell'intensità del traffico nel tratto urbano della S.S. 51 determinerà una riduzione dell'inquinamento acustico. Non si tratta però di "di spostare il problema" in quanto, a seguito della realizzazione dell'opera, le emissioni sonore provenienti dal tratto di variante saranno molto meno impattanti poiché si concretizzerà una serie di misure di mitigazione (tratti in galleria artificiale, installazione di barriere fonoassorbenti, tratti in trincea) che, come mostrano i risultati delle simulazioni effettuate, consentono di limitare la diffusione delle emissioni sonore.</p> <p>Queste forme di mitigazioni non possono, in alcun modo, essere attuate sul tratto urbano della S.S. 51 esistente per la quale l'unico possibile strumento che consente di ridurre, in maniera significativa, le emissioni sonore è la riduzione dell'intensità del traffico.</p> <p>Per quanto riguarda i recettori sensibili, anche in questo caso ampiamente dimostrato dalla modellazione eseguita, le misure di mitigazione adottate sono in grado di garantire il rispetto dei limiti normativi, particolarmente restrittivi, previsti per questi recettori.</p> <p>Come detto, la realizzazione della variante consente di mettere in atto delle forme di mitigazione che riducono in maniera significativa l'impatto acustico e di conseguenza si avrà una riduzione dell'impatto acustico. Il miglioramento del clima acustico riguarda il territorio nel suo insieme con benefici innegabili per la fruizione dei luoghi.</p>

<p><i>ANAS applica tecniche di valutazione totalmente inadeguate, in quanto NON:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>recepiscono i criteri di valutazione come indicati nell'Allegato del D.Lgs. 52/2006 ss.mm.ii.;</i></li> <li>- <i>stimano in modo quantitativo gli impatti;</i></li> <li>- <i>valutano il fattore accumulo degli impatti;</i></li> <li>- <i>misurano gli effetti mitigativi derivanti dalle modificazioni progettuali;</i></li> <li>- <i>misurano la soglia della compatibilità;</i></li> <li>- <i>confrontano progetti alternativi.</i></li> </ul> <p><i>Ne consegue che il modello valutativo adottato nello Studio di Impatto Ambientale è scientificamente e tecnicamente inattendibile.</i></p>	<p>La metodologia applicata risponde pienamente a quanto richiesto dall'Allegato VII del D.Lgs. 152/2006.</p> <p>In nessun caso è previsto che debba essere applicata una valutazione quantitativa degli impatti che, non necessariamente, rappresenta il metodo migliore di valutazione.</p> <p>Nel caso specifico si è ritenuta più adatta una valutazione qualitativa basata sul confronto dei risultati di modellazioni relativamente al rumore, alla diffusione delle polveri e degli inquinanti e utilizzando il metodo esperto per valutare fattori di pressione e gli effetti su aspetti non modellabili matematicamente.</p> <p>La modellazione ci ha consentito di misurare numericamente gli effetti delle mitigazioni adottate (si veda ad esempio le barriere) ed è altrettanto vero che i rendering realizzati consentono di valutare, sulla base della percezione visiva, gli effetti dell'inserimento delle opere cui, chiaramente, non si può attribuire una valutazione numerica.</p> <p>Dove possibile, ovvero dove la normativa vigente lo prevede, le modellazioni effettuate hanno permesso di verificare il rispetto dei limiti normativi. In ogni caso, cautelativamente, si è predisposto un piano di monitoraggio che durante le diverse fasi del progetto e in fase di esercizio, per un certo periodo di tempo, consente di verificare gli effetti generati dal funzionamento dell'infrastruttura sulle diverse componenti ambientali in maniera tale da attuare eventuali ulteriori misure di mitigazione e di compensazione.</p> <p>Gli effetti cumulativi tra i diversi fattori di pressione generati dalla realizzazione e dal funzionamento a regime del progetto sono stati ampiamente considerati. Nello studio è stato valutato l'effetto cumulato generato dall'insieme dei progetti relativi al <i>Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021</i> con riferimento a quei fattori di pressioni che, considerando separatamente la fase di esercizio e la fase di cantiere, risultano potenzialmente significativi nonostante la notevole distanza degli interventi.</p> <p>Nel valutare gli effetti generati dai diversi fattori di pressione sulle componenti ambientali si effettua un confronto prendendo a riferimento lo stato di fatto che rappresenta l'Alternativa 0. Rispetto al confronto con altre alternative progettuali si è ampiamente dato risposta nei punti precedenti.</p>
<p><i>RICHIESTA n. 1</i></p> <p><i>ANAS non risponde compiutamente alle richieste del Comitato VIA in quanto redige sola la fotosimulazione relativo al sovrappasso della strada per il cimitero.</i></p>	<p>I rendering e le sezioni estese dall'abitato fino al Torrente Boite sono state preparate per le 4 gallerie artificiali, rispondendo pienamente alle richieste del Comitato VIA</p>
<p><i>RICHIESTA n. 2</i></p> <p><i>ANAS non risponde in modo adeguato alle richieste del Comitato VIA, dimostrando così che l'impatto paesaggistico rilevato dalla Soprintendenza non è mitigabile.</i></p> <p><i>Ciò conferma che sarebbe stato opportuno valutare in modo adeguato e comparativamente la soluzione in galleria, cosa questa che ANAS non ha fatto.</i></p> <p><i>Ne consegue che il progetto ANAS non è compatibile dal punto di vista paesaggistico.</i></p>	<p>Il fatto che non si sia potuto modificare l'andamento plano-altimetrico non può significare che l'impatto non sia mitigabile.</p> <p>L'insieme degli interventi di mitigazione inseriti sono indirizzati proprio a questo obiettivo.</p>

<p><b>RICHIESTA n. 3</b>  <i>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"</i></p>	<p>I progettisti ritengono che la struttura proposta sia di assoluto pregio strutturale e architettonico e che rappresenti un elemento qualificante dell'infrastruttura stradale. Le considerazioni svolte nel rapporto sono da considerare soggettive e non suffragate da elementi obiettivi. Il fatto che un viadotto a trave continua ad arco ribassato (peraltro in acciaio) sia stato realizzato in zona di pianura (vedi esempio riportato nel rapporto) non può significare che una analoga struttura non sia valida per una zona di montagna. Anzi vi sono decine di esempi che dimostrano il contrario (non ultimo il ponte sul torrente Rudavoi nei pressi del passo Tre Croci).</p>
<p><i>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".</i></p>	<p>I punti di vista indicati nel documento dell'interlocutore, riguardante le sezioni A-A, B-B e C-C sono prive di significato realistico in quanto ipotizzano punti di vista che hanno ostacoli visivi prima della galleria artificiale di progetto. Si veda ad es. il punto di vista della sezione B-B che viene posto al piede del rilevato stradale di progetto sul lato di valle (quindi ovviamente la vista è nascosta dal rilevato stesso) o dall'interno di zone che saranno soggette ad interventi di alberatura. La fotosimulazione rivista è, a parere degli scriventi, sovradimensionata in termini di altezza. Inoltre prendere in considerazione il modello altimetrico di Google Earth ha un grado di approssimazione tale da non poter renderlo attendibile. Si ritengono quindi corrette le elaborazioni fornite nel progetto.</p>
<p><i>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.</i></p>	<p>Si tratta di un ulteriore tratto di strada che non introduce elementi particolarmente diversi da quelli trattati in altri settori. Il punto di vista ha voluto mettere in evidenza il rapporto tra il manufatto e i prati sottolineando anche la continuità garantita prima che l'infrastruttura esca dalla galleria. Il campo visivo umano è di 60° più quello periferico che sicuramente non ci permette di avere una vista simile alla foto riportate dall'interlocutore. Non si considera la mancanza di questo fotoinserimento dirimente per l'approvazione del progetto.</p>
<p><b>RICHIESTA n. 4</b>  <i>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.</i></p>	<p>La fotosimulazione prodotta dall'interlocutore non corrisponde all'altezza reale, probabilmente non è stato considerato l'effetto prospettico. Ciò comunque non modifica in maniera significativa quanto illustrato nel progetto.</p>
<p><b>RICHIESTA n. 5</b>  <i>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.</i></p>	<p>La richiesta era di approfondire le caratteristiche tipologiche e il rivestimento delle barriere antirumore per meglio inserirle nel contesto paesaggistico. In tale senso l'approfondimento di studio ha portato a scegliere barriere di qualità architettonica mascherate da interventi a verde, mirate all'obiettivo denunciato. Del resto le barriere sono indirizzate alla mitigazione dell'impatto acustico e la richiesta non riguardava una possibile eliminazione delle barriere.</p>

<p><i>RICHIESTA n. 6 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.</i></p>	<p>Non si comprende come una strada possa fornire un impatto paesaggistico cumulativo con tralicci presenti sul territorio. Come già risposto la possibilità di interrare la linea dipende dall'ente gestore.</p>
<p><i>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 coni ottici importanti sia per la comunità che abita questo territorio ma anche per gli innumerevoli turisti che lo frequentano.</i></p>	<p>Vi sono ovviamente molti altri punti di visuale (o coni ottici) oltre a quelli rappresentati nelle fotosimulazioni di progetto, le quali comunque sono state considerate rappresentative ed esaustive per l'analisi del progetto.</p>
<p><i>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</i></p>	<p>Sia per quanto riguarda l'impatto delle barriere che per l'alternativa in galleria si rimanda ai punti precedenti.</p>
<p><i>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.</i></p>	<p>Come illustrato nella Valutazione Previsionale di Impatto acustico sono state effettuate, come previsto dalla vigente normativa, le necessarie misure fonometriche al fine di implementare il modello acustico utilizzato per la simulazione. Nel caso specifico è stato utilizzato il modello SoundPlan 7.2, che tiene conto dei fenomeni di trasmissione, riflessione, assorbimento, diffrazione e di riverbero delle onde sonore in base alla morfologia del terreno, all'uso del suolo e della presenza di edifici e di altri elementi fuori terra. Quindi l'effetto del riverbero è parte dell'analisi effettuata dal modello e i risultati proposti ne tengono conto.</p>
<p><i>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.</i></p>	<p>Per ridurre l'impatto visivo delle barriere come concordato con la Soprintendenza si è optato per barriere in legno che saranno mascherate dalla presenza della vegetazione posta lungo il margine opposto al tracciato della variante.</p>

Osservazione DVA-0019457.25-07-2019: Comitato Cittadini.

Osservazione DVA-2019-0019457 _ComitatoCittadini.	
Subosservazione	Controdeduzione
<p><i>Sig. Sindaco,</i> <i>in relazione all'oggetto e in base alle innumerevoli richieste di chiarimenti da parte del Ministero dell'Ambiente della tutela del Territorio e del Mare, tanto che è stato necessario ripubblicare il progetto stesso, si chiede che lo stesso venga presentato al pubblico al fine di rendere edotta la popolazione delle integrazioni apportate e del relativo livello di impatto ambientale.</i> <i>Si fa presente che lo spirito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ha come punto cardine la partecipazione del pubblico "interessato", ciò al fine di costruire un rapporto proattivo tra autorità proponente e fruitori dell'opera pubblica. In particolare l'art 6 della Direttiva Europea 2014/52/UE, al punto 2, afferma "[...] Per consentire l'efficace partecipazione al processo decisionale da parte del pubblico interessato, quest'ultimo è informato sugli aspetti indicati in appresso, per via elettronica e mediante pubblici avvisi oppure in altra forma adeguata, in una fase precoce delle procedure decisionali in materia ambientale [...]."</i> <i>Trattasi quindi di una richiesta che, al di là del formale rispetto degli aspetti procedurali, intende realizzare uno degli obiettivi fondanti della Direttiva europea sulla VIA fin dalla sua prima emanazione nel 1985 (85/337/CEE).</i></p>	<p>Il progetto, come gli altri interventi rilevanti facenti parte del Piano Cortina 2021, è stato sviluppato con un costante confronto con gli enti territoriali al fine di individuare soluzioni tecniche condivise.</p> <p>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.</p> <p>La richiesta da parte MATTM e la pubblicazione delle integrazioni hanno avuto lo scopo di chiarire e meglio evidenziare parti del progetto (ad esempio con fotoinserimenti aggiuntivi), senza modificarne la sostanza.</p>

