



PROVINCIA DI
BELLUNO



IL PRESIDENTE

Tel. +39 (0)437 959 203

e-mail: r.padrin@provincia.belluno.it

Spett.le

**Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza
Energetica - Divisione V - Procedure di
valutazione VIA e VAS**
VA@pec.mite.gov.it

**Commissario straordinario ex D.P.C.M. del
23/02/2022 - Giochi olimpici e paralimpici invernali
Milano Cortina 2026**
% Infrastrutture Milano Cortina 2026 S.p.a.
protocollo@pec.infrastrutturemilanocortina2026.it

OGGETTO: Commissario straordinario ex D.P.C.M. del 23/02/2022 relativamente a: Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

S.S. 51 "Variante di Longarone" nell'ambito delle opere funzionali alla sostenibilità dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la valutazione di incidenza, di cui all'art. 5, del D.P.R. n. 357/1997 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. n. 120/2017, art. 9, di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica [ID: 9691].

Parere provinciale ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D.Lgs. 152/06 e della determinazione costitutiva provinciale n. 373 del 07/03/2017.

Con riferimento alla comunicazione di Codesto Ministero protocollo nr. 86886 - del 29/05/2023 MATTM, relativa all'intervento in oggetto, con la presente sono a richiedere gli approfondimenti conoscitivi evidenziati nell'allegato parere del Comitato Tecnico Provinciale per la Valutazione di Impatto Ambientale (n. 4 in data 27/06/2023).

Distinti Saluti.

Il Presidente

Roberto Padrin

- firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 -

Allegati

- Variante Longarone - Parere 4_2023.pdf

PROVINCIA DI BELLUNO

5, via S. Andrea – 32100 Belluno BL

Tel. +39 0437 959 111

www.provincia.belluno.it – provincia.belluno@pecveneto.it

C.F. 93005430256

Provincia
di
belluno
dolomiti

**COMITATO TECNICO PROVINCIALE
PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

(D.Lgs. 152/2006 – L.R. 4/2016)

PARERE n. 4 del 27 giugno 2023

OGGETTO

PROPONENTE: Commissario straordinario ex D.P.C.M. del 23/02/2022 relativamente a: Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: S.S. 51 "Variante di Longarone" nell'ambito delle opere funzionali alla sostenibilità dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

PROCEDIMENTO: Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la valutazione di incidenza, di cui all'art. 5, del D.P.R. n. 357/1997 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. n. 120/2017, art. 9, di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica [ID: 9691].

Parere provinciale ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D.Lgs. 152/06 e della determinazione costitutiva provinciale n. 373 del 07/03/2017.

PREMESSE

VISTI:

la nota prot. 86886 del 29/05/2023 con cui il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS, ha comunicato la pubblicazione della documentazione relativa all'intervento in oggetto;

la documentazione progettuale pubblicata sul sito ministeriale per le valutazioni ambientali;

RILEVATO che:

il procedimento è incardinato nella Conferenza di Servizi convocata dal Commissario straordinario ex D.P.C.M. del 23/02/2022 (nel seguito "Commissario");

il progetto rientra tra le opere del Piano di interventi Milano Cortina 2020-2026 individuate dal D.P.C.M. del 26/09/2022 e, ai sensi dell'art. 3, sottoposte alla procedura di cui all'art. 44, del D.L. n. 77/2021, convertito con L. n. 108/2021. Inoltre, per l'opera in oggetto è stato nominato, con D.P.C.M. del 23/02/2022, il Commissario Straordinario ai sensi del D.L. 32/2019, convertito dalla L. 55/2019, e in data 30/01/2023 è stata presentata istanza ex art. 44, c. 1, D.L. 77/2021 al Consiglio Superiore LL. PP – Comitato Speciale;

la tipologia dell'intervento ricade nell'Allegato II-bis alla Parte II - punto 2 lettera c) (strade extraurbane secondarie di interesse nazionale) del vigente Decreto Legislativo 152/2006;

per il progetto è stata depositata dal Commissario istanza di VIA;

la procedura di valutazione di impatto ambientale è svolta con le modalità e i tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-bis, dell'art. 8 del D.Lgs. n. 152 del 2006, e si applica, altresì, l'ulteriore riduzione dei termini prevista dall'art. 4, comma 2, secondo periodo, del D.L. n. 32 del 2019;

la procedura prevede l'acquisizione, entro il termine di 30 giorni dalla pubblicazione dei progetti, dei pareri delle Amministrazioni e degli Enti territoriali interessati, tra cui la Provincia di Belluno;

la determinazione provinciale n. 373 del 07/03/2017 prevede che il parere per opere o progetti soggetti a VIA di competenza statale sia rilasciato dal Presidente della Provincia previa espressione del parere del Comitato Tecnico Provinciale per la VIA;



il progetto è stato presentato da ANAS S.p.a. nella seduta del Comitato Tecnico Regionale e Provinciale VIA del 14/06/2023 e poi esaminato dai componenti del gruppo di lavoro nominato per la redazione dell'istruttoria della pratica in oggetto;

VISTA la documentazione pubblicata sul sito web del Ministero alla pagina <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9771/14386> da cui emergono le seguenti caratteristiche dell'intervento;

Descrizione sintetica dell'intervento.

L'opera in progetto consiste nella realizzazione di una variante alla S.S. 51 di "Alemagna", di circa in 11,2 km, in corrispondenza del centro abitato di Longarone.

Il proponente inquadra l'intervento nel più ampio progetto di miglioramento della capacità e della fruibilità delle dotazioni infrastrutturali esistenti e da realizzare in vista delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026, al fine di garantirne la sostenibilità sotto il profilo ambientale, economico e sociale. In particolare, la S.S. 51 «di Alemagna» è la principale arteria infrastrutturale che consente l'accessibilità a Cortina. Attualmente è caratterizzata da discontinuità funzionali derivanti dalla connotazione urbana che assume in corrispondenza dell'attraversamento dei centri abitati (Longarone e Castellavazzo), caratterizzati da una situazione di congestione per la sovrapposizione dei traffici interni e dei traffici di attraversamento, costituendo un "collo di bottiglia" per l'intera rete viaria della zona. La Variante permette di evitare l'attraversamento del centro abitato di Longarone, decongestionandolo dai flussi in transito dalla A27 verso nord e viceversa, risolvendo, nel contempo alcune criticità dell'attuale tracciato della SS 51 legate all'interazione con piene di portata eccezionali del Fiume Piave.

L'intervento inizia in corrispondenza dello svincolo di Soverzene, dove l'autostrada A27 confluisce nella SS 51, si sviluppa totalmente in destra idraulica del fiume Piave e si riconnette alla S.S.51 attuale poco a nord dell'abitato di Castellavazzo, in corrispondenza della galleria stradale esistente.

Il tracciato prevede ampi tratti su rilevato che consentono la realizzazione delle opere di attraversamento idraulico ed una opportuna sopraelevazione del corpo stradale. Lungo il tracciato è prevista la realizzazione di num. 7 viadotti, per una lunghezza complessiva di circa 3100 metri, 9 tombini, oltre ad una galleria naturale (GN Castellavazzo) di circa 1540 m.

OPERE D'ARTE MAGGIORI			
VIADOTTI E PONTI	Progressiva spalla SPA	Progressiva spalla SPB	Lunghezza
VI01 - RIO DE' FRARI	441.00	881.00	440.00
VI02 - DESEDAN	3071.00	4291.00	1220.00
VI03 - VILLANOVA	4992.00	5292.00	300.00
VI04 - MAE'	6451.00	6931.00	480.00
VI05 - FIERA	7532.50	8032.50	500.00
VI06 - MALCOM	8797.00	8912.00	115.00
VI07 - FASON	10857.00	11062.00	205.00
GALLERIE	Progressiva imbocco SUD	Progressiva imbocco NORD	Lunghezza
GN01 - CASTELLAVAZZO	9315.00	10860.00	1545.00

È prevista la realizzazione di tre nuove intersezioni a livelli sfalsati per la riconnessione della variante alla rete stradale esistente: Svincolo A27; Svincolo Zona Industriale e Svincolo Longarone centro.

Le caratteristiche geometriche della piattaforma stradale sono quelle di una strada di tipo C1, così come definita dal D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (Strade extraurbane secondarie). La piattaforma stradale è costituita da una carreggiata unica, con una corsia per senso di marcia da m. 3,75, fiancheggiata da una banchina di 1,50 m. L'intervallo di velocità di progetto VP è 60-100 km/h.

Il tracciato dell'opera non rientra in aree naturali protette ma risulta adiacente al confine del sito



PROVINCIA DI
BELLUNO



SETTORE ACQUE, AMBIENTE, CULTURA
COMITATO TECNICO PROVINCIALE
VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

L.R. 4/2016

della Rete Natura 2000 ZPS Dolomiti del Cadore e del Comelico (codice IT3230089) e in prossimità della ZSC Val Tovanello Bosconero (codice IT3230031).

La durata dei lavori prevista per la Variante di Longarone è di 840 giorni naturali e consecutivi, suddivisi secondo le seguenti macrofasi:

- MACROFASE 0, in cui si prevede la realizzazione delle attività preliminari e propedeutiche (BOB, cantierizzazione e segnaletica), della durata di 60 giorni;
- MACROFASE 1, i cui verranno realizzati i lavori relativi alle opere d'arte ed al corpo stradale, della durata complessiva di 730 giorni naturali e consecutivi;
- MACROFASE 2, in cui per tutte le attività di completamento, dalle opere a verde allo smobilizzo dei cantieri ed al ripristino dei luoghi ante operam, della durata 50 giorni naturali e consecutivi.

Il Cronoprogramma dei Lavori (cfr. VE407_T00CA00CANCR01_B) riporta il dettaglio delle tempistiche per lo svolgimento delle varie attività.

Si prevede, inoltre, un periodo di "FLOAT", stimato in 60 giorni n.c., legato a possibili variazioni di produttività delle lavorazioni e correlate ad eventuali condizioni climatiche sfavorevoli.

L'importo complessivo dell'investimento, secondo il Quadro Economico ANAS, è valutato in 395.928.984,00 euro.

NOTA: nel corso della presentazione del progetto al Comitato Tecnico VIA regionale e provinciale in data 14/06/2023 i progettisti hanno dato conto della elaborazione di una alternativa di tracciato in corrispondenza dell'attraversamento del biotopo "Risorgive del Piave", a seguito di interlocuzione con il Comitato Speciale presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Di tale variazione progettuale è dato conto negli elaborati VE407_T00EG00GENRE10_A_signed.pdf (Relazione in riscontro alle richieste del CSLLPP del 03/03/2023) e VE407_T00EG00GENPF01_A_signed.pdf (Planimetria e profilo di progetto con indicazione Variante Desedan).

Si rileva che la VE407_T00EG00GENRE01_B_signed.pdf (Relazione Tecnica Generale) a pag. 4 contiene un refuso, riportando la lunghezza del tracciato pari a 11.600 m.

Si esprimono le seguenti

VALUTAZIONI

Si premette che la Provincia di Belluno si è espressa sul progetto con proprio parere prot. 23772 del 22/09/2022 nell'ambito della Conferenza di Servizi Preliminare indetta dal Commissario straordinario. Detto parere conteneva una serie di rilievi di natura ambientale, ai quali il proponente ha solo parzialmente dato riscontro nella "Relazione di rispondenza del progetto ai pareri degli enti" (elaborato VE407_T00EG00GENRE07_A_signed.pdf), pertanto questo parere riprende alcune tematiche che non sono state esaurientemente valutate dal proponente.

Aspetti generali del progetto e valutazione delle alternative

Svincolo A27

È situato all'inizio del tracciato in variante e connette quest'ultima con l'autostrada A27, questo svincolo modifica parzialmente la connessione oggi esistente tra l'autostrada A27 e la SS 51 attuale per permettere l'inserimento della variante. Tutte le manovre già consentite tra le due viabilità nella vecchia configurazione dello svincolo sono mantenute, mentre la variante si allaccia all'autostrada in continuità con quest'ultima, mediante un progressivo restringimento della carreggiata. Sono invece interdette tutte le relazioni tra la nuova viabilità e la SS 51 attuale: ovvero **non sarà possibile per chi proviene da Ponte Nelle Alpi (interconnessione con la SS 51) immettersi nella nuova variante, e viceversa per chi proviene dalla variante**



PROVINCIA DI
BELLUNO



SETTORE ACQUE, AMBIENTE, CULTURA
COMITATO TECNICO PROVINCIALE
VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

L.R. 4/2016

svoltare verso Ponte Nelle Alpi. Lo svincolo previsto si pone immediatamente al termine dell'autostrada A27 (tratto non a pagamento), costituendo un possibile ostacolo al prolungamento dell'A27 verso Nord, prefigurato dalla pianificazione territoriale (PTCP).

Con riferimento alla "Relazione di rispondenza del progetto ai pareri degli enti" punto 8.6.2 si rileva che non è stata data risposta alla richiesta di verificare se la Variante in esame precluda o meno la futura connessione dell'autostrada A27 con la A23 (e quindi il suo relativo prolungamento).

Svincolo per la zona industriale

Lo svincolo per la zona industriale di Villanova è costituito da una rotatoria su cui convergeranno le rampe di uscita e immissione da e per l'asse principale (direzione Nord - Sud) e le viabilità esistenti (direzione Est - Ovest). La variante alla SS 51 sovrappasserà la rotatoria in viadotto. La rotatoria di smistamento centrale permette l'immissione/uscita dei flussi provenienti dall'abitato di Provagna, dalla zona industriale di Villanova (500 m circa) e rappresenta l'immissione/uscita posta più a Sud per l'interscambio con l'attuale SS 51 (deviazione da effettuare di 900 m circa).

Svincolo di Longarone

Lo svincolo di Longarone ha uno schema a "trombetta" ed il collegamento con la viabilità esistente avverrà per mezzo di una rotatoria in corrispondenza dell'attuale incrocio tra via G. Trevisan e via G. Protti. In questo svincolo si effettua l'uscita per immettersi nella SP 251 di collegamento con la Valcellina, lo Zoldano e il centro cittadino di Longarone, con un percorso su viabilità locale (via Trevisan) di circa 800 m. L'utenza proveniente dal Cadore diretta nelle località suindicate, dovrà quindi percorrere all'incirca 1.6 km in più, rispetto ad un ipotetico svincolo posto all'incrocio fra la nuova variante e la SP 251, situato nei pressi dell'importante quartiere fieristico di Longarone. Anche l'utenza proveniente dallo Zoldano e da Longarone sarà poco invogliata ad immettersi in questo svincolo perché obbligata alla percorrenza in sequenza di via Campelli e via Trevisan. Attraverso via Trevisan si accede alla parte nord della zona industriale di Villanova (800 m circa).

Sia lo svincolo di Longarone che lo svincolo in zona Industriale, non garantiscono sufficiente interconnessione con l'esistente SS 51 di Alemagna ed il collegamento con lo Zoldano e la Valcellina, in quanto il traffico viene deviato su strade di carattere locale al servizio dei residenti e delle attività locali. I raccordi su più livelli e la soluzione del viadotto in zona Fiera introducono elementi infrastrutturali di rilevante impatto paesaggistico in un ambito urbanizzato. La realizzazione del parco in zona Fiera preoccupa rispetto agli oneri di manutenzione ed alla possibilità di un progressivo degrado (gli esempi portati nell'elaborato VE407_T00IA14AMBCT31_A_signed.pdf sono tutti riferiti a contesti di grandi città).

Si chiede al proponente di sviluppare una alternativa progettuale che preveda un incrocio a raso (in rilevato) con via Campelli, coerente con la classificazione proposta per la nuova viabilità (extraurbana secondaria, tipo C1).

Ancora in zona Fiera si chiede di rivedere la deviazione di via del Parco all'interno dell'area di parcheggio degli impianti sportivi (riduzione di stalli non compensati, insicurezza derivante dalla deviazione di veicoli in velocità su aree contraddistinte da veicoli in sosta).

Innesto SS51 a Nord

L'innesto sulla viabilità esistente avviene immediatamente a Sud della galleria di Termine di Cadore, senza l'interposizione di svincoli con l'attuale SS 51, il cui ramo in direzione Sud verso Castellavazzo, verrà raccordato con l'ex SS 51, ora via Termine di Cadore.

Il progetto viene proposto come percorso alternativo per il traffico di lunga percorrenza



ed il traffico pesante da/per la A27. Data la scarsa interconnessione con la SS 51 attuale, l'intervento non offre un'alternativa per i flussi interni al territorio e intervallivi e collegandosi in maniera esclusiva alla galleria di Ospitale di Cadore, ne preclude l'utilizzo, in essere, per il traffico ordinario costringendolo a riversarsi sul vecchio sedime della SS 51 lungo via Termine, percorrendo più Km su una viabilità meno performante. Si ravvisa una incoerenza in quanto dal punto di vista trasportistico la variante è di fatto un prolungamento/raccordo autostradale, e come tale gli svincoli sono pensati su più livelli con un notevole consumo di suolo, ma dal punto di vista funzionale presenta la sezione del tipo C1 della viabilità extraurbana secondaria, che consentirebbe invece di realizzare intersezioni complanari (rotatorie) creando una connessione più diretta con la viabilità di percorrenza locale offrendo un servizio al territorio.

Le alternative progettuali

L'inquadramento programmatico e lo studio delle alternative del SIA Studio di Impatto Ambientale (vedi VE407_T00IA01AMBRE03_C.pdf) illustra con una immagine a pag. 5 l'esistenza di due alternative oltre alla soluzione di progetto (alternativa 1). Dette alternative, sulle quali non vengono fornite maggiori informazioni di dettaglio, dovevano consistere in un'alternativa di tracciato nella parte più meridionale volta a percorrere longitudinalmente un tratto del greto del F. Piave (alternativa 3) e in un'alternativa che dalla zona industriale di Villanova conduceva, verosimilmente in galleria, fino al ricongiungimento alla SS51 nei pressi dell'abitato di Termine di Cadore (alternativa 2). **Il SIA Studio di Impatto Ambientale, senza valutazioni di merito, si limita ad indicare l'alternativa 1, quella con le minori criticità e quindi la prescelta come soluzione di progetto.**

All'interno dell'ipotesi progettuale sono state inoltre valutate delle sub-alternative di tracciato denominate AP2 e AP3, poste orientativamente tra le pk 1+000 e 4+508 e tese a superare in maniera differente il biotopo "Risorgive del Piave" ed il torrente Desedan.

Quindi l'ipotesi progettuale (AP1) è confrontata di fatto unicamente con l'alternativa 0: in quanto le sub-alternative di progetto AP2 e AP3 rappresentano in realtà delle alternative di tracciato all'unica soluzione progettuale proposta (AP1).

Aspetti trasportistici

fase di cantiere

Si ravvisa la necessità di approfondire lo studio presentato con i seguenti contenuti:

- **stima della quantità dei veicoli e la relativa portata necessari alla movimentazione dei materiali durante la fase di cantiere;**
- **indicazione dei percorsi utilizzati dai mezzi di cantiere diretti e provenienti ai/dai campi base;**
- **verifica dell'interferenza con i veicoli transitanti lungo la viabilità ordinaria.**

fase di esercizio

Si richiede che venga approfondito lo studio con i seguenti contenuti:

- **calcolo dei livelli di servizio della viabilità esistente, nei due scenari, il primo considerando i flussi di traffico attuali (rilevati e/o attualizzati) e il secondo allo stato futuro considerando i flussi futuri stimati;**
- **i due scenari precedenti dovranno prevedere la verifica funzionale dell'arteria e delle intersezioni in condizioni di traffico medio e di picco (alta stagione turistica);**



- **calcolo del livello di servizio delle intersezioni oggetto di modifica sia allo stato attuale che futuro, ovvero nella "nuova configurazione";**
- **calcolo del LOS delle rampe delle intersezioni a livelli sfalsati.**

Infine, si ritiene opportuno implementare lo studio del traffico eseguendo anche delle indagini O/D a conferma di quanto illustrato nel documento basato sui dati Istat e ANAS.

Popolazione e salute umana

Rumore e vibrazioni

Per la fase di cantiere sono state uniformate le aree tecniche con i due cantieri base, valutando la presenza di 1 macchina per movimentazione materiali (pala), 4 autocarri e 1 officina. Non si valuta attendibile questa previsione in relazione alle due aree di cantiere base CB01 (Fortogna) e CB02 (svincolo Longarone) in considerazione delle loro dimensioni, del fatto che le maestranze alloggeranno lì e a inizio e fine giornata vi ricovereranno i mezzi, della presenza dell'area di stoccaggio nel cantiere base 02.

Entrambe le aree sono a ridosso di abitazioni e attività produttive pertanto richiedono una valutazione specifica e dedicata sia per le attività ivi previste che per la movimentazione dei materiali e manodopera che per la presenza dei servizi di cantiere, anche in relazione ai turni di lavoro previsti.

Dovranno essere previste tutte le mitigazioni necessarie a garantire il rispetto del clima acustico delle aree residenziali, prevedendo anche opportuni monitoraggi in corso d'opera e post operam.

Si chiede di implementare il piano di monitoraggio per la fase in corso d'opera inserendo dei punti di monitoraggio per rumore e vibrazioni in corrispondenza delle abitazioni e recettori sensibili prossimi alle aree di cantiere base e aree tecniche principali.

Si chiede altresì di NON prevedere l'uso di barriere fonoassorbenti trasparenti in considerazione degli effetti negativi sull'avifauna.

Aria

L'intervento si propone come benefico per quanto riguarda le emissioni di inquinanti a carico dei centri abitati toccati dalla attuale SS 51; tuttavia, dato il parallelismo fra le due infrastrutture, esistente e variante, e considerato che, tranne la galleria, si attraversano comunque aree abitate, ciò non è dimostrato nei fatti. Nella valutazione del rapporto costi/benefici si afferma quanto segue: *Nella valutazione dei benefici sono presi in considerazione benefici diretti (ovvero che ricadono direttamente sugli utenti del sistema di trasporto, come variazione dei tempi di percorrenza e dei costi di trasporto) e benefici indiretti quali la variazione di esternalità (inquinamento atmosferico e acustico, incidentalità) che si riversano sull'intera collettività dell'area impattata dal progetto. Questi benefici sono stati calcolati a partire dalla variazione degli indicatori di prestazione della rete stradale tra lo scenario di riferimento e quello di progetto. Nel caso specifico la velocizzazione della rete ed in particolare lo spostamento di flussi veicolari dall'attuale tracciato della SS51 sotteso all'intervento, su cui vigono limiti di velocità che variano dai 50Km/h ai 70Km/h, al nuovo asse dove le velocità di percorrenza saranno superiori, all'anno di entrata in esercizio, non determina una diminuzione per tutte le categorie di emissioni considerate.*

Come si può osservare dalla seguente Figura 11, infatti al crescere della velocità dai 50-70Km/h,



corrispondenti agli attuali, prevalenti, limiti di velocità presenti sulla SS51 tra Ponte nelle Alpi e Castellavazzo, ai 90Km/h previsti sull'asse di progetto, tutte le curve di emissione dei singoli agenti atmosferici considerati mostrano un incremento dei livelli emissivi unitari.

Pertanto, si osserva in tutti gli scenari valutati un incremento, tuttavia contenuto, dei livelli emissivi globali sulla rete dell'Area di Studio. Nello scenario di crescita "Base" (Tabella 21) la variazione più ampia si prevede per lo scenario infrastrutturale "Alternativo" al completamento dell'intervento (+16,44 tonnellate/anno).

Tabella 21: Variazioni emissione agenti inquinanti (tonnellate/anno) nello scenario di progetto all'anno di entrata in esercizio dell'intervento - Scenario di crescita "Base".

	CO	CO2	VOC	NOX	PM	Totale
Scenario "Base" (2026)	-0,97	16,27	-0,20	0,36	0,01	15,48
Scenario "Alternativo" Stralcio 1 (2026)	-0,22	0,25	-0,05	0,10	0,01	0,09
Scenario "Alternativo" intervento completo (2030)	-1,03	17,29	-0,21	0,38	0,01	16,44

Nello scenario di crescita "Cortina", i livelli emissivi al completamento al 2030 dello scenario infrastrutturale alternativo superano le 21 tonnellate/anno (Tabella 22)

Tabella 22: Variazioni emissione agenti inquinanti (tonnellate/anno) nello scenario di progetto all'anno di entrata in esercizio dell'intervento - Scenario di crescita "Cortina".

	CO	CO2	VOC	NOX	PM	Totale
Scenario "Base" (2026)	-0,98	16,52	-0,20	0,37	0,01	15,71
Scenario "Alternativo" Stralcio 1 (2026)	-0,22	0,26	-0,06	0,11	0,01	0,09
Scenario "Alternativo" intervento completo (2030)	-1,34	22,57	-0,28	0,50	0,02	21,47

Tuttavia, nonostante l'incremento globale delle emissioni, il beneficio economico che si ottiene è positivo. Infatti, la nuova infrastruttura consente di allontanare i punti emissivi dai recettori più sensibili come gli attraversamenti dei centri urbani di Longarone e Castellavazzo.

Non si prevedono mitigazioni per la fase di esercizio e, anzi, a fronte di un aumento di emissioni di gas serra, la distruzione delle aree boscate, in grado di assorbire le emissioni climalteranti, non è assolutamente compensata in termini di ripristino di superfici verdi, bensì con la semplice monetizzazione. Si chiede quindi che il SIA sia integrato con il ripristino delle superfici boscate distrutte e che le emissioni climalteranti siano analizzate e bilanciate con una idonea superficie assorbente.

Secondo quanto riportato nel SIA per la fase di cantiere sono stati imputati i contributi emissivi di alcune attività (Scotico delle aree di cantiere, Mezzi in transito su strade non pavimentate, Attività di escavazione, Cumuli di terra, ed attività di carico e scarico, Erosione delle aree di stoccaggio) introducendo dei parametri di minima, non avendo informazioni dettagliate sul numero di mezzi meccanici (escavatori, pale gommate, ecc...) e sulle attività di ciascun sotto-cantiere (es. un mezzo in transito, una coppia di mezzi per l'escavazione, 300 m di lunghezza di pista di cantiere, ...). Si è pervenuti al calcolo di un rateo emissivo di 43-48 g/h per un cantiere "astratto" formato



da un numero minimale di mezzi d'opera, verificando che lo stesso in base alle linee guida ARPAT non richiede l'adozione di misure di mitigazione. A questo è affiancata una modellazione di ricaduta delle polveri di cui non sono noti i dati di input. **Poiché la Valutazione di Impatto Ambientale è sito-specifica si chiede di sviluppare un'analisi più dettagliata per ogni area di cantiere ed in particolare per quelle aree che sono in prossimità di recettori sensibili e di ambiti naturalistici.**

Interferenza con la pista ciclabile Lunga via delle Dolomiti (Monaco - Venezia)

Il progetto prevede di utilizzare quale viabilità alternativa, in fase di cantiere, via Termine (vecchio sedime della strada statale) e via Uberti. Inoltre nella fase in operam i flussi di traffico tra Belluno e il Cadore non destinati/provenienti dall'autostrada A27 percorreranno di fatto via Termine anziché, come prima avveniva, la galleria tra Castellavazzo e Ospitale di Cadore. Queste vie che sono oggi interessate solo dal traffico di penetrazione sono divenute parte della pista ciclabile Lunga via delle Dolomiti (Monaco - Venezia), percorsa da cicloturisti provenienti anche dall'estero. I proponenti sono a conoscenza della presenza della ciclabile, avendola indicata come mobilità sostenibile nella "Relazione di rispondenza del progetto ai pareri degli enti" (elaborato VE407_T00EG00GENRE07_A_signed.pdf).

Si chiede di valutare l'interferenza del progetto con la pista ciclabile, sia in fase di cantiere che di esercizio, adottando le soluzioni tecniche necessarie a garantirne la continuità e la fruizione in sicurezza.

Biodiversità

Vegetazione, fauna ed ecosistemi

Inquadramento generale

L'area di studio comprende i rilievi montuosi posti in destra idrografica del Fiume Piave compresi tra il corso del Torrente Maè a Nord e a Nord-Est e quello del Torrente Cordevole a Ovest.

Il tracciato ricade in un ambito ambientale - vegetazionale riferibile all'associazione del Ostryo-Fagetum rappresentato da:

- specie abbondanti e frequenti: *Fagus sylvatica*, *Ostrya carpinifolia*, *Acer obtusatum*, *Sesleria autumnalis*, *Lathyrus venetus*, *Cornus mas*, *Aremonia agrimonoides*;
- specie diagnostiche: *Cornus mas*, *Evonymus verrucosa*, *Fraxinus ornus*, *Lathyrus venetus*, *Ostrya carpinifolia*, *Peucedanum austriacum*, *Veratrum nigrum*, *Mercurialis ovata*, *Helleborus odorus*, *Aremonia agrimonoides*, *Hacquetia epipactis*, *Epimedium alpinum*, *Galium laevigatum*, *Vicia oroboides*, *Omphalodes verna*, *Anemone trifolia* (differenziali), *Acer obtusatum*, *Sesleria autumnalis* (caratteristiche), *Asparagus tenuifolius*;
- specie accessorie come le pinete a Pino Silvestre.

Nella zona fluviale del Piave la vegetazione ripariale è riferibile all'alleanza *Salicetum incano-purpurea* e *Alnetum incanea*, rappresentate da boschi e boscaglie di Salici che crescono negli ambienti ripari e golenali e da boscaglie di Ontano bianco.

Nella documentazione di VIA viene analizzata, inoltre, la Panoramica delle categorie vegetazionali riscontrate nel corridoio di studio:

- Faggete,
- Boschi di Orno – Ostrieti,
- Pinete,
- Formazioni antropogeniche e Robinieti,
- Saliceti e altre formazioni riparie,
- Aceri – frassineti e Aceri - tiglieti,



Inquadramento faunistico

Nei documenti VIA viene proposta una stima generale delle risorse faunistiche potenzialmente presenti nell'area di studio sulla base dei dati bibliografici disponibili.

Nello specifico, le specie sono state desunte prendendo in considerazione i formulari standard dei siti rete natura presenti nell'area di studio, segnalazioni di specie nei biotopi provinciali e dalla consultazione del piano faunistico venatorio provinciale e dall'atlante faunistico regionale quale "Atlante distributivo delle specie della Regione del Veneto, 2014".

Esaminando il corridoio di studio, gli ecosistemi naturali di maggiore rilevanza risultano essere quelli boschivi rappresentando il principale habitat naturale di diverse specie faunistiche appartenenti a tutte le classi di vertebrati e diverse specie di invertebrati.

Per quel che concerne l'ittiofauna, viene fatto riferimento al tratto montano del bacino idrografico del Fiume Piave, acque a prevalente vocazione salmonicola.

Aree di interesse naturalistico

Rete Natura 2000

Nello SIA vengono cartografati e localizzati su foto aerea i siti Natura 2000 ed il tracciato di progetto evidenziando che rispetto alla Rete Natura 2000 il tracciato è posizionato a notevole distanza oppure è in prossimità.

Aree protette

Nello SIA vengono cartografate e localizzate su foto aerea le aree protette ed il tracciato di progetto evidenziando che il tracciato è posizionato a notevole distanza.

Aree naturali minori

Le aree naturali minori individuate sono:

- BL039 Risorgive del Piave questa area è lambita dalla SS 51 e attraversata dalla variante di Longarone, nella presentazione al Comitato VIA è stata presentata una variazione al tracciato in questa area operando in modo da non tagliare l'ambito a metà spostando la variante verso nord,
- BL076 Val dei Frari-Casere Prome Mantere questa area è lambita sia alla SS 51 che dalla variante di Longarone,
- BL091 Rupi aride sopra Olanreghe questa area è esterna sia alla SS 51 che alla variante di Longarone.

Nell'ambito sono presenti, come aree naturali minori, anche la Garzaia di Faè.

La Garzaia è un ambiente umido riconosciuta come "core area" ed è inclusa tra i "Siti dell'identità ecologica e culturale provinciale".

La Garzaia di Faè è un sito di ridotte dimensioni ma di rilevante interesse per l'avifauna di passo e fragile come tutti i biotopi umidi. Si tratta di un piccolo lembo di bosco misto ripariale sulla sponda destra del fiume Piave a 420 m s.l.m. Lo strato arboreo è costituito da salici *Salix sp.*, Ontano nero *Alnus glutinosa*, Pioppo nero *Populus nigra*, Frassino *Fraxinus excelsior*, Carpino nero *Ostrya carpinifolia* e Robinia *Robinia pseudoacacia* mentre il sottobosco è caratterizzato da giovani robinie e da cespugli di Sambuco *Sambucus nigra* e Nocciolo *Corylus avellana*. I nidi degli aironi sono costruiti a 6-15 m di altezza su piante di salice e Pioppo nero e capita che alcuni alberi ospitino due o tre nidi contemporaneamente. In prossimità della colonia si trova un piccolo specchio d'acqua sulle cui sponde insiste un ridotto fragmiteto.

Biotopo delle Risorgive del Piave

Questa area viene riconosciuta come un corridoio ripariale e stepping stone.

Important bird areas (IBA)

Nel contesto di area vasta sono state individuate due IBA (Important Bird Area) come rappresentato nella Carta delle aree protette e Rete Natura 2000 che sono:

- IBA050 – Dolomiti bellunesi,
- IBA047 - Prealpi carniche.



tali aree sono esterne al tracciato di variante.

L'assetto ecosistemico e la rete ecologica territoriale

L'individuazione delle principali unità ecosistemiche presenti nell'area di indagine è stata ricavata mediante l'analisi delle differenti classi di copertura del suolo e della vegetazione, ottenute rispettivamente dalla "Carta dell'uso del suolo" e dalla "Carta della vegetazione".

Nell'area vasta del territorio interessato dall'intervento sono stati individuati i seguenti ecosistemi:

- *Sistema antropico,*
- *Sistema delle aree agricole,*
- *Sistema dei boschi e degli arbusti,*
- *Sistema delle praterie,*
- *Sistema fluviale ripario.*

Nel documento di SIA, con riferimento agli ecosistemi, viene fatto riferimento all'Art. 20 delle Norme Tecniche del PTCP Provinciale - "*Disposizioni per i sistemi di connessione ecologica*" evidenziando che:

- *'Sia per le nuove infrastrutture stradali che per gli interventi di miglioramento delle infrastrutture stradali esistenti è necessario fare attenzione al mantenimento o al potenziamento di condizioni idonee alla dispersione e agli spostamenti delle specie animali di maggiore interesse naturalistico'.*
- *'Per gli interventi che possono ridurre la biopermeabilità del territorio è fondamentale dunque prevedere adeguate opere di sostegno ecologico ed ambientale destinate a conservare le naturali linee di trasferimento delle specie animali da un luogo all'altro dentro il territorio provinciale'.*

Interferenze della variante con le componenti Vegetazione, Fauna ed Ecosistemi

Con riferimento alle componenti Vegetazione, Fauna ed Ecosistemi, nello SIA vengono ritenute potenziali interferenze quelle presenti nello schema seguente:



FATTORI CAUSALI	IMPATTI POTENZIALI	FASE	FASE
		CANTIERE	ESERCIZIO
AF.1 - Presenza del nuovo corpo stradale e delle opere d'arte connesse	BIO.1 Sottrazione permanente di vegetazione	-	X
	BIO.2 Alterazione della connettività ecologica e potenziale effetto barriera per la fauna	-	X
AC.1 - Approntamento aree e piste di cantiere	BIO.3 Sottrazione temporanea di vegetazione	X	-
	BIO.9 Interferenza con le popolazioni ittiche e anfibe	X	-
AC.2 - Scotico terreno vegetale	BIO.4 Sottrazione e/o frammentazione di habitat faunistici	X	-
AC.3 - Lavorazioni di cantiere	BIO.5 Produzione di polveri che determina una modifica delle caratteristiche qualitative degli habitat e delle biocenosi	X	-
	BIO.6 Modifica delle caratteristiche chimiche e biologiche dei fattori ambientali	X	-
AC.4 - Volumi di traffico di cantiere	BIO.7 Allontanamento e dispersione della fauna per la modifica del clima acustico	X	-
AO.1 - Volumi di traffico circolante	BIO.7 Allontanamento e dispersione della fauna per la modifica del clima acustico	-	X

Impatti in fase di cantiere

Sottrazione di vegetazione: l'interferenza relativa alla sottrazione di vegetazione durante la fase di cantiere è legata a:

1. all'ingombro previsto dalle aree cantiere e dalle piste di accesso utili alla realizzazione dell'opera viaria;
2. relativamente all'impronta di progetto e alle opere ad esso connesse e quindi alla fascia utile alla realizzazione dell'opera, dei nuovi svincoli, delle rotatorie, delle strade secondarie ecc..

La sottrazione di vegetazione a causa della predisposizione delle aree di cantiere ammonta complessivamente ad una superficie di circa 34.900 mq. La superficie boschiva rimossa riferibile alle aree di cantiere fa riferimento a boscaglie miste mesofile riferibile all'ostryo-carpineto e boscaglie ripariali di ontano bianco e di salici.

Al fine di mitigare l'interferenza relativa alla sottrazione di vegetazione, nelle aree di cantiere, vengono individuati nello SIA interventi a verde a scopo compensativo.

La sottrazione di vegetazione a causa della realizzazione dell'opera ammonta a circa 28 ettari ed il proponente, a seguito del confronto con gli Enti, ha già prospettato la possibilità di una compensazione della superficie boschiva sottratta con la misura della monetizzazione come previsto dalla LR 52/1978 e successive modificazioni.

Sottrazione di habitat faunistici: le tipologie vegetazionali sottratte, risultano ampiamente distribuite in tutto il territorio, pertanto, la sottrazione di alcune porzioni non determinano un'interferenza rilevante, né tanto meno la scomparsa dell'habitat stesso.

Sollevamento polveri: tale impatto viene ritenuto contenuto e reversibile considerando anche la temporaneità delle lavorazioni e l'attuazione di buone pratiche di cantiere (es. bagnatura dei suoli,



barriere antipolveri ecc.).

Inquinamento acustico: lo SIA evidenzia che in sede di Conferenza dei Servizi è stata proposta un'ottimizzazione progettuale che prevede la localizzazione di tutte le aree di cantiere in zone esterne alla presenza di biotopi. Per quel che concerne il rumore generato dall'area cantiere questo è registrabile a pochi metri rispetto alla sorgente di rumore e coinvolge solo marginalmente i Siti Rete Natura ZSC/ZPS.

Sversamenti accidentali - Alterazione della qualità ambientale: l'impatto deriva da possibili sversamenti di sostanze inquinanti da parte delle macchine operatrici durante la fase di realizzazione dell'opera; considerando la casualità degli eventi e l'adozione di buone pratiche di gestione durante le lavorazioni viene ritenuto che tale interferenza sia da considerarsi poco significativa.

Interferenza con le popolazioni ittiche e anfibe: le lavorazioni di cantiere possono causare un aumento della torbidità dell'acqua inteso come messa in ricircolo di sedimenti quali sabbia, limo e argilla; l'aumento della torbidità è un effetto sia reversibile che limitato nel tempo, a cui le specie ittiche e anfibe in generale reagiscono allontanandosi temporaneamente verso tratti fluviali o pozze con torbidità inferiore.

Impatti in fase di esercizio

Alterazione della connessione ecologica-effetto barriera: lo SIA evidenzia che il tracciato di progetto è costituito complessivamente da 7 viadotti, che si estendono complessivamente per circa 3 Km; conferendo all'infrastruttura una buona permeabilità faunistica adatta agli spostamenti della fauna locale.

In riferimento all'attraversamento del Biotopo delle Risorgive del Piave, elemento appartenente alla Rete ecologica provinciale, il tracciato attraversa con un viadotto il settore nord del biotopo. Nel corso della progettazione è stata estesa la lunghezza del viadotto rispetto ai precedenti tracciati alternativi, in modo da contenere l'interferenza dovuta all'ingombro dell'infrastruttura, sia in termini di occupazione permanente di suolo, che di permeabilità faunistica. Il settore sud delle Risorgive è attraversato in rilevato e la maggior parte del tratto in rilevato è adiacente all'infrastruttura attualmente esistente. Per quanto riguarda il tratto in rilevato che si distanzia dall'infrastruttura attualmente presente viene prevista la realizzazione di tombini ad uso faunistico in punti strategici per garantire la continuità territoriale per il passaggio delle specie, in particolare di mammiferi, rettili ed anfibi che possano frequentare l'area delle Risorgive.

Per quanto concerne l'ambito delle garzaie di Faè, il tracciato di progetto si sviluppa in rilevato ed è posto ad una distanza di circa 360 m. A seguito degli esiti delle CdS preliminari, come ottimizzazione progettuale è stato inserito un tombino idraulico di dimensioni 2x2 in modo da garantire la connessione ecologica tra l'ambito boschivo presso le garzaie di Faè e il sistema prettamente ripario del Piave.

Alterazione del clima acustico generato dal traffico veicolare: lo SIA evidenzia che la configurazione finale del tracciato di progetto non determina un aumento del traffico veicolare, in quanto la realizzazione della nuova variante ha come scopo principale quello di defluire il traffico locale.

Misure di prevenzione e mitigazione in fase di cantiere

Prevenzione degli impatti in fase di cantiere:

- posizionamento delle aree cantiere in settori non sensibili da un punto di vista naturalistico;
- abbattimento polveri in aree cantiere;
- misure atte a ridurre gli impatti connessi all'apertura delle piazzole, delle piste dei siti di cantiere al termine dei lavori;
- misure atte a ridurre fenomeni di inquinamento dei sistemi acquatici.
- limitazione dei movimenti dei mezzi d'opera agli ambiti strettamente necessari alla costruzione delle infrastrutture;
- realizzazione di una recinzione che eviti la presenza della fauna sulla strada.



- adozione di accorgimenti necessari per evitare gli sversamento accidentali;
- elaborazione di una opportuna programmazione temporale degli interventi di realizzazione dell'opera, in considerazione della fenologia delle diverse categorie vegetazionali interessate e dei periodi di riproduzione delle specie.

Misure di mitigazione in fase di esercizio

Gli interventi previsti sono finalizzati a conseguire i seguenti obiettivi:

- contenere i livelli di intrusione visiva;
- integrare l'opera in modo compatibile con il territorio;
- ricomporre le aree su cui insiste l'infrastruttura, mantenendo e/o migliorando le configurazioni paesaggistiche;
- proteggere e consolidare le scarpate;
- compensare la perdita di suolo non edificato per l'ampliamento della piattaforma stradale di progetto;
- recupero della vegetazione esistente.

La superficie di progetto destinata agli interventi di ripristino è pari a circa 6 ettari.

Studio di incidenza sui Siti Natura 2000

Lo studio evidenzia che "Data la coerenza dei contenuti tra le disposizioni delle Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (VInCA) – Direttiva 92/43/CEE Habitat art.6, par 3 e 4 (pubblicate nella GU del 28/12/2019) e gli aspetti procedurali disciplinati a livello regionale dal DGR n.1400/2017, il presente Studio di Incidenza si configura nell'ambito del Livello II del percorso logico che caratterizza la VINCA a livello nazionale, denominato Valutazione Appropriata".

Per quanto riguarda la fase di cantiere gli elementi di progetto che potrebbero generare interferenze rispetto agli habitat e alle specie faunistiche si riferiscono all'approntamento delle aree tecniche e operative e alle piste di lavoro, oltre alle lavorazioni necessarie alla realizzazione delle opere.

Nello studio di VInCA viene affermato che la predisposizione dell'area di cantiere non comporta alcuna sottrazione dell'habitat e che le attività di cantiere non entrano in conflitto con le misure di conservazione.

Per quanto riguarda le specie faunistiche, la valutazione di incidenza si articola su due gradi:

1. Gruppi faunistici;
2. Singole specie.

La VInCA attribuisce una bassa significatività degli effetti sui gruppi faunistici e sulle singole specie sia in fase di cantiere che di esercizio.

Non si rinviene nella documentazione l'Allegato alla presente Relazione approfondimento Rete Ecologica", richiesto dal parere provinciale n. 23772 del 22/09/2022, che deve quindi essere prodotto.

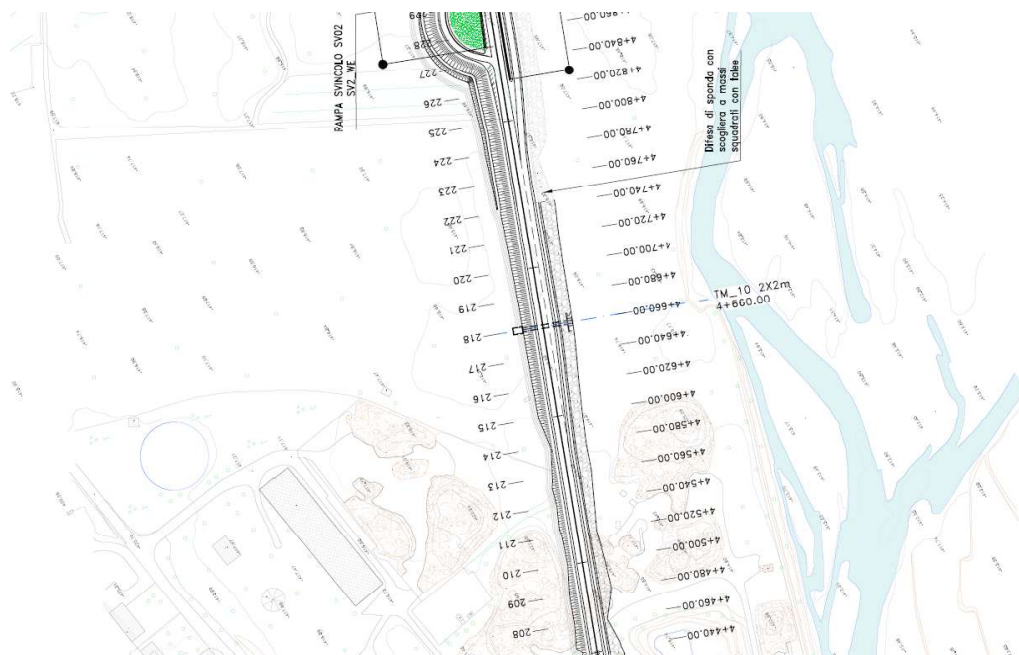
E' necessario implementare negli elaborati analisi relative alle comunità vegetali e faunistiche presenti nell'area interessata dal progetto e dai suoi impatti, come anche richiesto dal parere CSLP del 03/03/2023 punto 4.1 e 4.2 (non riferita esclusivamente al biotopo "Risorgive del Piave").

Continuità della rete ecologica, Corridoi faunistici

In merito al riscontro fornito con la "Relazione di rispondenza del progetto ai pareri degli enti" (elaborato VE407_T00EG00GENRE07_A_signed.pdf, pag. 36) secondo il quale l'individuazione di due tombini idraulici posti nei tratti:



- sez. 117 (pk 2+ 640) in corrispondenza del tratto in rilevato che precede viadotto Desedan
- sez. 218 (pk 4+660) tratto in rilevato in corrispondenza delle garzaie di Faè”
dovrebbe costituire elemento di garanzia della continuità ecologica, si rappresenta quanto segue:
 - tombino idraulico previsto alla sez. 117 (pk 2+ 640): il tombino dovrebbe garantire la continuità idraulica di un inciso esistente a monte, e già attraversato dalla viabilità esistente in più punti (ponte su via della Grava e viale Vittime del Vajont, tombino sotto la SS 51). **In corrispondenza dell’attraversamento di viale vittime del Vajont è presente un manufatto di dissipazione (briglia), pertanto non è condivisibile l’assunto secondo il quale il previsto manufatto idraulico possa assolvere anche alla funzione di garantire la continuità ecologica;**
 - tombino idraulico previsto alla sez. 218 (pk 4+660): il manufatto è collocato in corrispondenza della Garzaia di Faè, presso la quale il progetto prevede di passare con un rilevato. Come indicato nello SIA, parte seconda (elaborato VE407_T00IA01AMBRE02_C_signed.pdf) al paragrafo 5.5.3.1 la Garzaia di Faè è localizzata in corrispondenza di un piccolo specchio d’acqua (46°14’36” N; 12°17’52” E) peraltro individuabile anche dalle grafie della Carta Tecnica Regionale (si vedano estratti in calce), facente parte degli ambienti umidi ricompresi nella “tenuta Protti”. Gli Ardeidi, infatti, prediligono costruire i nidi all'interno di un'area limitata e difficilmente accessibile, generalmente costituita da un bosco umido con terreno paludoso o da un salicornieto o da un canneto. **La localizzazione indicata a in figura 1-9 del SIA parte V (elaborato VE407_T00IA01AMBRE02_C_signed.pdf) non è corretta, la garzaia non è collocata a 360 mt dal tracciato ma proprio in corrispondenza dello stesso, come visibile negli strumenti di pianificazione. Il passaggio della infrastruttura, con la previsione di un rilevato e un tombino, modificherà in modo irreversibile le condizioni del sito naturalistico/area umida, e arrecherà disturbo alla avifauna in fase riproduttiva. Si tratta di un elemento progettuale di sicuro impatto ambientale. Si chiede pertanto di valutare delle alternative di tracciato.**



Estratto elaborato VE407_T00IA03AMBST03_B_signed.pdf con la collocazione del tombino idraulico in corrispondenza della sez. 218



Estratto GIS con inserimento della infrastruttura su CTR e Rete ecologica provinciale (Garzaia di Faè, corridoio ecologico fiume Piave)

Sulla base delle rilevazioni svolte dal Corpo di Polizia Provinciale a partire dal 1989, è possibile evidenziare i tratti di viabilità maggiormente interessati da incidentalità con la fauna selvatica. I punti caratterizzati da numerose rilevazioni costituiscono di fatto dei "corridoi faunistici", ovvero direttrici di spostamento abituale della fauna, dovute alla presenza di ambiti di interesse (es. abbeveraggio) e alla relativa assenza di vincoli od ostacoli fisici al passaggio.

Si evidenziano dunque i seguenti punti critici, riferiti alla ss 51 storica:

1. biotopo Val dei Frari, casera Prome: per il progetto progressive da 1+720 a 1+980, tratto in rilevato in affiancamento al tracciato storico della ss51, che non prevede sottopassi faunistici;
2. loc. Fortogna, biotopo "Risorgive del Piave": per il progetto progressive da 3+080 a 3+940, tratto in viadotto, ma soggetto a revisione progettuale;
3. tenuta Protti, Garzaia di Faè: per il progetto progressive da 4+300 a 5+500, tratto in rilevato ad eccezione del viadotto "Villanova" nella parte finale, con previsione di un tombino come sopra descritto;
4. torrente Maè, abitato di Longarone: per il progetto progressive da 6+580 a 7+560, continuità garantita dai viadotti "Maè" e "Fiera";
5. tratto a monte dell'abitato di Castellavazzo: la variante è prevista in galleria, non interferente.

Si veda immagine allegata (Incidenti fauna ss 51.pdf).

Si chiede quindi di adottare soluzioni progettuali che garantiscano la continuità dei corridoi faunistici evidenziati, in osservanza dell'art. 20 delle NT del PTCP rispetto al corridoio ecologico del Fiume Piave, anche a vantaggio della sicurezza stradale.

In particolare:



- **punto critico 1: la creazione di un sottopasso faunistico che consenta di superare sia la nuova arteria che la ss 51 storica;**
- **punto critico 2: il mantenimento della previsione di viadotto;**
- **punto critico 3: la modifica del tracciato.**

Si chiede inoltre di analizzare e risolvere le interferenze evidenziate anche per la fase di cantiere. Si evidenziano di seguito alcuni aspetti da approfondire.

SIA - paragrafo 1.6.2.1 Impatti sulla biodiversità in fase di cantiere.

- La sottrazione di habitat faunistici viene valutata solo in relazione alla riduzione di superficie vegetale/forestale, concludendo per una non significatività. Si ritiene che gli habitat faunistici possano essere sottratti anche da numerose altre azioni legate al cantiere (es. modifica del regime idrologico, presenza aree o piste di cantiere e altri manufatti anche in aree prative o seminate, ...).
- Le valutazioni relative all'inquinamento acustico in fase di cantiere sono parziali (es. per la Garzaia di Faè viene mostrata l'interferenza acustica con le aree fisse ma non con il cantiere lineare dell'infrastruttura, in rilevato in quel tratto).
- Per quanto concerne la realizzazione del viadotto Desedan entro il biotopo "Risorgive del Piave" non è specificata/analizzata la modalità di accesso, che si suppone prevederà la realizzazione di piste di cantiere, pertanto la riduzione di habitat e la creazione di disturbi non necessariamente in corrispondenza del tracciato del viadotto.
- Sottrazione permanente di vegetazione: sono state censite e quantificate solo le aree boscate. La finalità di salvaguardia idrogeologica del bosco (L.R. 52/1978) non va confusa con la salvaguardia della biodiversità.
- Clima acustico: non si condivide l'affermazione secondo la quale il clima acustico non cambierà in quanto il progetto non determina un aumento del traffico. Il nuovo tracciato modifica il clima acustico dei luoghi attraversati, determinando peraltro una fascia di pertinenza acustica.
- Tra le mitigazioni previste per la fase di cantiere è riportata anche la realizzazione di una recinzione che eviti la presenza della fauna sulla strada. Non è chiaro a quali strade si faccia riferimento (di cantiere?) e a quali localizzazioni, ma chiaramente il posizionamento di una recinzione può comportare anche effetti negativi. La previsione va pertanto contestualizzata e motivata.

Territorio, suolo, acqua, aria e clima

Suolo

Siti contaminati

Si evidenzia che nella "Relazione di rispondenza del progetto ai pareri degli enti" (elaborato VE407_T00EG00GENRE07_A_signed.pdf) non è stato dato alcun riscontro alla problematica segnalata in fase di osservazioni al progetto e relativa alla necessità di indagare con maggior dettaglio, in fase di caratterizzazione delle "terre e rocce da scavo", la presenza di un sito "storico" potenzialmente contaminato nonché la presenza di eventuali depositi di rifiuto che si colloca in asse al tracciato stradale di progetto. **Si ribadisce pertanto che, sulla base dell'ampia documentazione storica consultabile, debba essere condotta una indagine ambientale di maggior dettaglio rispetto a quanto proposto anche in termini di numerosità e profondità dei campionamenti. Si ribadisce la necessità di predisporre almeno un piezometro per il monitoraggio dell'eventuale contaminazione in falda tenuto conto della possibilità che le operazioni di cantiere possano creare condizioni di disturbo e di rimobilizzazione di eventuali inquinanti presenti nel suolo.**



Ripristini ambientali

Gli elaborati di progetto fanno riferimento ad una superficie boscata sottratta in via definitiva di 282.628 mq, ed ad una superficie destinata alle aree di cantiere di 111.690 mq. Non è computato il complessivo consumo di suolo previsto per la realizzazione dell'opera, né vi è un calcolo analitico delle superfici da ripristinare a fine cantiere (sia aree occupate temporaneamente che in via definitiva quali aree intercluse negli svincoli, scarpate, rilevati, rotatorie...).

Di tutte le aree di cantiere è previsto l'accantonamento ed il ripristino dei suoli solo per le aree CB01, AT08, AT09 e AT11, per complessivi 36.682 mq.

Al Par. 5.1.2.1 della Relazione generale (Elaborato VE407_T00EG00GENRE01_B_signed.pdf) è riportato "appena terminati le lavorazioni di cantiere per l'infrastruttura di progetto, verrà costituito uno strato di terreno vegetale da sottoporre a semina." Si prevede di accantonare il cotico come descritto nel par. 5.1.2.7 Ripristino dei suoli in corrispondenza delle aree di cantiere, come sopra riportato, mentre per le altre "Per le restanti aree cantiere, data la loro collocazione in un contesto più sensibile e con valenza ecologica maggiore, non si prevede il ripristino del suolo ante operam ma la sua riqualificazione mediante piantumazione di specie arboreo arbustive".

E' necessario stabilire una coerenza tra gli obiettivi progettuali e le caratteristiche dei suoli, naturali o antropogenici, per non dover ricorrere a continui e costosi interventi. **Si chiede di approfondire l'analisi sui suoli allo stato di fatto (in particolare nelle aree di pregio naturalistico paesaggistico agrario) e di progetto, individuando quantificando e qualificando anche le soluzioni e le tecniche per garantire i ripristini ed il corretto inserimento dell'opera, facendo riferimento alle LLGG ISPRA 2010 (Il trattamento dei suoli nei ripristini ambientali legati alle infrastrutture).**

Rifiuti

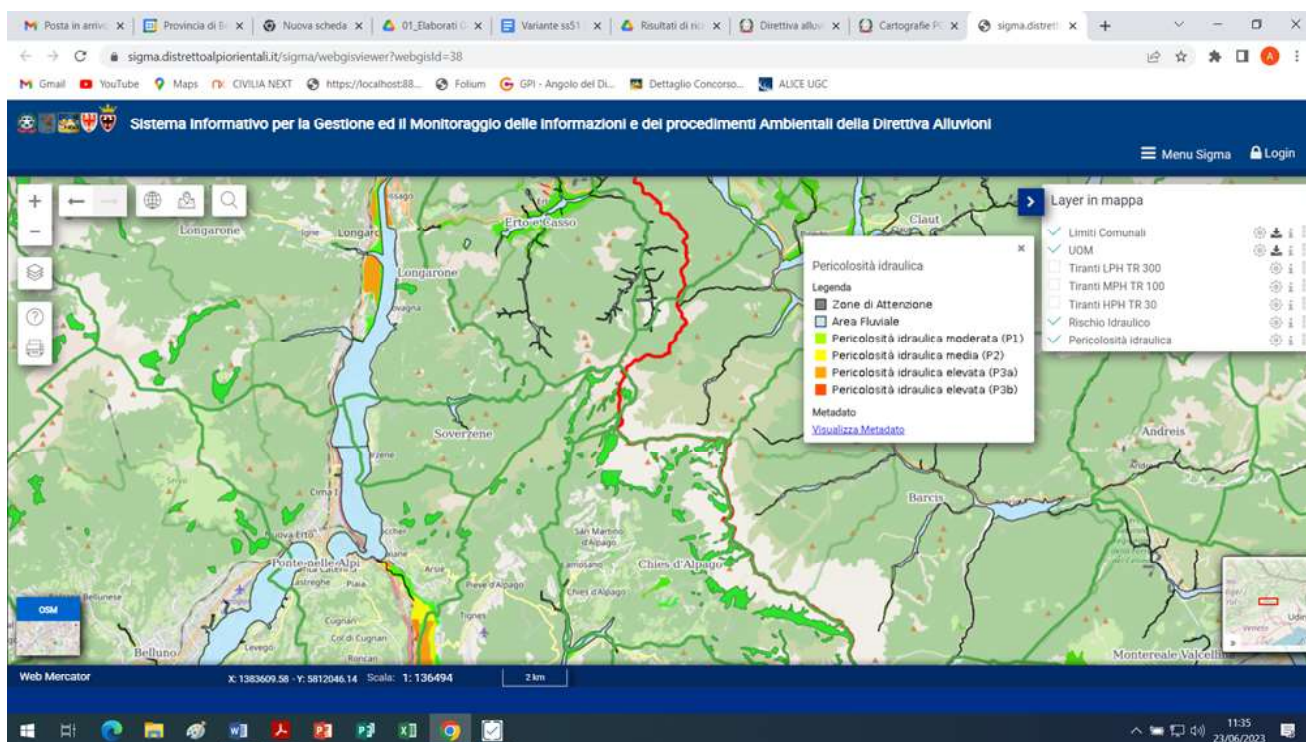
Si chiede inoltre di aggiornare i parametri di accettabilità dei rifiuti in discarica secondo il D.Lgs 121/2020, considerato che il riferimento al D.M. 27/09/2010 vale solamente per la lettera A della nota alla Tabella 5 dell'art. 6, e fino al 1 gennaio 2024.

Piano Utilizzo Terre e Rocce da Scavo paragrafo 3.22:

Si chiede di verificare l'elenco delle discariche pagina 59 e segg. SIA parte IV Relazione poiché non correttamente inquadrate.

Aspetti idraulici

A pagina 77 dello studio impatto ambientale - parte 3 si fa riferimento al Piano di Gestione del Rischio Alluvioni 2015-2021 (refuso). **La cartografia riportata non evidenzia le aree di rischio e pericolosità idraulica in base alle quali la variante si colloca in area fluviale. E' necessaria pertanto una integrazione**, in particolare dal momento che il proponente valuta che la variante sia "opera necessaria per la completa sicurezza della circolazione stradale in caso di eventi parossistici", alla luce delle potenziali criticità per alcune sezioni dell'attuale SS 51 su tempi di ritorno di 300 anni.



Estratto del PGRA 2021-2027

Per quanto riguarda l'attraversamento del Torrente Desedan non è chiaro se le considerazioni riportate sullo Studio idraulico del Piave (Elaborato VE407_T00ID00IDRRE05_A) a seguito della modellazione idraulica eseguita tengano conto della variazione di posizione del viadotto rispetto al tratto rettilineo precedentemente in progetto (modifica in corrispondenza del biotopo Risorgive del Piave).

Acque superficiali e sotterranee

In merito a quanto osservato con precedente nota (prot. prov. n. 23772 del 22.09.2022) nella sezione dedicata alle acque, relativa al progetto di fattibilità, in cui si evidenzia la necessità di provvedere ad effettuare le valutazioni di compatibilità del progetto con le derivazioni idriche esistenti si fa presente che **la Relazione descrittiva delle interferenze esclude dall'elenco delle interferenze interrate le derivazioni d'acqua, siano esse superficiali o sotterranee.**

Tuttavia nella "Relazione di rispondenza del progetto ai pareri degli enti" (pag. 44) si dichiara espressamente che **i lavori comportano l'interferenza con la falda**, ancorché temporanea. **Tenuto conto quindi che vi sono derivazioni con prelievi da falda nella zona di Villanova, oltre a derivazioni d'acqua superficiale per le quali tutte si era chiesta la presentazione di un'analisi d'interferenza, restando a disposizione per fornire il relativo elenco se richiesto, si ribadisce la necessità di presentare una analisi delle interferenze con le derivazioni idriche.** Gli interventi andranno eseguiti con la massima cautela poiché, da un confronto con la cartografia di progetto vi sono, in aree limitrofe a quelle coinvolte, concessioni per prelievi d'acqua ad uso potabile da sorgenti, il cui flusso sotterraneo può provenire anche da quote più basse rispetto a quelle delle zone destinate al futuro cantiere.

Viene fornita una generica rassicurazione sul fatto che "le lavorazioni in alveo costituiscono una deviazione temporanea del deflusso delle acque per consentire i lavori all'asciutto" ma **non vi è una valutazione effettiva circa il grado di alterazione che i lavori in alveo per la realizzazione delle pile dei viadotti possa causare alle condizioni di deflusso dei corsi**

d'acqua, sia in fase di cantiere che ad opere ultimate. Non è valutata l'alterazione temporanea dalla deviazione delle acque in alveo per consentire i lavori in asciutto né se l'alterazione possa essere permanente condizionando il deflusso in subalveo. Infine nulla è detto sui sistemi per impedire l'intorbidimento delle acque in fase di cantiere ovvero di deflusso di sostanze inquinanti.

Per le opere di fondazione manca un'analisi di dettaglio sia per viadotti e ponti che per i rilevati, considerando che le operazioni di getto del calcestruzzo (cd. jet grouting) possono incidere sul deflusso e sul regime idrogeologico dell'acquifero.

Questi aspetti dovranno quindi essere adeguatamente analizzati e integrati nella documentazione.

Acque reflue

La "Relazione di rispondenza del progetto ai pareri degli enti" (elaborato VE407_T00EG00GENRE07_A_signed.pdf) risponde solo in parte alle richieste formulate con specifico riferimento alla matrice acque reflue.

In particolare i progettisti hanno avanzato le prime ipotesi di risoluzione delle interferenze con scarichi, collettori e sottostrutture anche con riferimento alle segnalazioni del Gestore del Servizio Idrico Integrato e del Comune di Longarone, rivedendo anche il dimensionamento e il perimetro delle due aree dei Campi Base. La ripermimetrazione del Campo Base 02 consentirà il mantenimento degli accessi al depuratore di Longarone anche in vista della realizzazione della nuova sezione bottini centralizzata.

E' rimasta inevasa la richiesta concernente la necessità di inquadrare la tipologia della struttura viaria con esplicito riferimento all'art. 39 delle Norme Tecniche di Attuazione al fine di individuare gli obblighi sulla raccolta e trattamento delle acque di piattaforma da installare. Comunque, per la fase di esercizio, il progetto prevede la raccolta di tutte le acque di piattaforma stradale con il convogliamento ad impianti di trattamento della prima pioggia e il successivo scarico "nel corpo ricettore del Fiume Piave" (pag. 68 dello Studio di Compatibilità Idraulica).

In merito ai cantieri base ed operativi, le aree saranno provviste di servizi igienici (bagni chimici per le aree di cantiere) che dovranno essere allacciate alle reti fognarie esistenti laddove possibile. In casi di impossibilità tecnica all'allacciamento il progetto prevede l'utilizzo di wc chimici (pag. 46 della Relazione di Cantierizzazione).

Preso atto delle sommarie assicurazioni sul fatto che "le lavorazioni in alveo costituiscono una deviazione temporanea del deflusso delle acque per consentire i lavori all'asciutto" e che "durante le fasi di cantierizzazione è previsto il trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni", si ritiene di riportare le condizioni già riportate nel parere precedente ed in particolare:

- Il progetto prevede la realizzazione di aree di deposito e di due campi base con raccolta delle acque meteoriche di dilavamento, gestione di eventuali acque industriali da lavorazioni (es. acque di perforazione, acque provenienti dalle aree di pertinenza delle officine ed acque provenienti dal lavaggio delle autobetoniere e dal lavaggio dei mezzi), e gestione delle acque assimilate alle domestiche provenienti da servizi igienici e dalla mensa. Tutte le acque saranno trattate da sistemi autonomi (es. impianto di disoleatura/decantazione e impianti di trattamento acque e fanghi) il cui recapito verrà individuato caso per caso tra il corpo idrico superficiale, la fognatura pubblica o il suolo. Tuttavia non risultano presenti i tracciati delle reti di raccolta ed allontanamento delle acque reflue, né il recapito terminale degli scarichi. Le aree di cantiere saranno inoltre dotate di sistemi di bagnatura delle piste e lavaggio delle ruote, di cui devono essere definiti gli aspetti gestionali, in particolare approvvigionamento idrico e destinazione dei reflui/rifiuti. **Gli elaborati devono essere quindi integrati con la previsione e descrizione delle opere mancanti e dei recettori degli scarichi.**
- in relazione alla gestione delle acque di piattaforma stradale **è necessario che le**



previsioni progettuali siano adeguate alle disposizioni di cui all'art. 39 delle NTA del PTA, fatta salva la considerazione relativa allo scarico su suolo e sottosuolo già comunicata ("al fine di non pregiudicare gli usi in atto delle acque sotterranee si ritiene non accettabile lo scarico su suolo e sottosuolo di qualsiasi tipo di acqua proveniente dai cantieri o dalla piattaforma stradale in fase di esercizio. Per lo stesso motivo è necessario predisporre sistemi di intercettazione di tutte le acque di piattaforma, di prima e seconda pioggia, di spegnimento incendi ovvero di lavaggio fondo stradale per ripristino post incidenti, da attivare in occasione di qualsiasi evento che possa comportare dilavamento di sostanze chimiche"), in aggiunta ai divieti già previsti dalle NTA del PTA Veneto e dal DLgs 152/2006 (divieto di scarico su suolo e sottosuolo).

Beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio

Il tratto della valle interessato dal progetto presenta numerose testimonianze archeologiche sulla base delle quali è stata elaborata dal gruppo di lavoro una Carta del rischio in cui vengono riportate le segnalazioni che cadono nelle aree inerenti il tracciato in progetto, corredate dalla relativa scheda di sito.

I siti in evidenza sono 15; in 14 di questi sono stati rinvenuti materiali sporadici e sepolture, perlopiù di epoca romana o preromana, e reperti fossili risalenti al Cretaceo, il quindicesimo è costituito dalla struttura di epoca medievale posta a nord dell'abitato di Castellavazzo, in località Gardona. Il luogo, che si raggiunge ricalcando l'antico percorso della strada romana che si snoda in quota sopra il tracciato ferroviario e la SS 51, presenta ben visibili i ruderi della torre dalla particolare pianta triangolare, che costituiva il corpo principale di un più esteso complesso dell'antica fortezza (il Fortilitium Gardonae). La fortificazione, raro esempio di pianta triangolare, eretta alla fine del 12° secolo, costituiva uno dei punti di guardia della vallata, e occupa una posizione strategica lungo la via Alemagna; un recente intervento di restauro ha reso il sito visitabile e ben visibile dalla pista Cortina-Venezia che corre a lato e lungo la SS51. I resti della fortificazione si trovano sopra l'imbocco nord della galleria in progetto.

Il predisposto Piano di monitoraggio geotecnico strutturale della Galleria Castellavazzo prevede l'organizzazione di controlli della situazione deformativa sui manufatti residenziali esistenti individuati nella tavola VE407_P00GN01MOGPP01_A; dall'elaborato si evince come i punti "critici" rilevati sui quali operare le misurazioni ricadano all'interno della fascia 01, Rischio vibrazioni alto, localizzati perlopiù nella prima parte del tracciato. **Poiché sopra l'imbocco nord della galleria in progetto trovano luogo i resti, da poco riportati all'antico splendore, del Fortilitium Gardonae (sito 15 della ricognizione dei beni archeologici), ricadente nella fascia 02 di rischio vibrazioni medio, si chiede di estendere il monitoraggio, in corso d'opera ed in fase di esercizio, a tale sito di indiscusso valore storico testimoniale e archeologico, identificabile nella Norma UNI 9916- Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici, quale appartenente agli Edifici che per la loro particolare sensibilità alle vibrazioni non rientrano nelle precedenti classificazioni e che sono da tutelare in modo particolare (monumenti sotto la protezione delle belle arti).**

Si chiede, inoltre, di prendere in considerazione il pesante impatto che il tratto in uscita dalla galleria avrà sull'attuale vista della torre, considerato il cumulo di infrastrutture che occuperanno quel ristretto tratto della forra del Piave.

Cantierizzazione

Come già in più punti evidenziato **è necessario approfondire le caratteristiche e dotazioni dei 13 sub-cantieri (numero di addetti e mezzi, viabilità di accesso, orari di lavoro,**



dotazioni infrastrutturali...) per poterne compiutamente valutare gli effetti sull'ambiente e la popolazione, nonché le interferenze. E' necessario individuare i tragitti che i mezzi di cantiere percorreranno (compresi quelli che movimenteranno le terre e rocce ed i rifiuti) per valutare le emissioni potenziali.

MACROFASE 2: La realizzazione delle attività di completamento, delle opere a verde, lo smobilizzo cantiere e il ripristino dei luoghi ante operam è prevista per l'intero progetto al termine della macrofase 1, al mese 27 da cronoprogramma. Considerato che la realizzazione dell'opera è organizzata in 13 sottocantieri, ciascuno avente durata differente **si chiede che la macrofase 2 sia articolata per sottocantieri ed avviata per ciascuno di essi al termine della macrofase 1, in modo da avvalersi della manodopera già presente e da minimizzare tutti quegli impatti per i quali i ripristini sono individuati quali azione mitigativa (fenomeni erosivi, aspetti paesaggistici, ecc.).**

Altri rilievi e osservazioni

- Il progetto prevede che parte rilevante dei rilevati stradali sia realizzata con aggregato proveniente dagli scavi della galleria Castellavazzo, oltre ai materiali provenienti dagli interventi di ripristino dell'officiosità idraulica del Piave. Altrove (es. pag. 28-31 Relazione in riscontro alle richieste del CSLLP del 03/03/2023) si prefigura la galleria di Castellavazzo come secondo stralcio progettuale.

Tutto ciò visto e considerato, il Comitato Tecnico Provinciale per la V.I.A. ritiene pertanto che la compatibilità ambientale del progetto "S.S. 51 "Variante di Longarone" nell'ambito delle opere funzionali alla sostenibilità dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026" possa essere valutata a seguito degli approfondimenti conoscitivi e della risoluzione delle criticità sopra descritti.

Allegati

- Incidenti fauna ss 51.pdf

Il responsabile
Servizio V.I.A.
Antonella Galantin

- firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 -

Firmato digitalmente da:
GALANTIN ANTONELLA
Data: 27/06/2023 16:47:22

Il Presidente
del Comitato Tecnico V.I.A.
Antonella Bortoluzzi

- firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 -

Firmato digitalmente da:
BORTOLUZZI ANTONELLA
Data: 27/06/2023 16:54:25

