

S.S.51 - VARIANTE DI CORTINA

LOTTO 1 - MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA' DI ACCESSO ALL'ABITATO DI CORTINA

LOTTO 2 - BYPASS DI CORTINA

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

VE406

PROGETTAZIONE: ATI GP INGEGNERIA - ENGEKO - COOPROGETTI - SAIM

IL PROGETTISTA RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE. (DPR207/10 ART 15 COMMA 12) :

Dott. Ing. GIORGIO GUIDUCCI
Ordine Ingegneri Provincia di Roma n. 14035

IL GEOLOGO

Dott. Geol. Marco Leonardi
Ordine dei geologi della Regione Lazio n. 1541

COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

arch. Salvatore Vermiglio
Ordine Architetti Provincia di Reggio Calabria n. 1270

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO

Ing. Ettore De Cesbron de la Grennelais

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

(Mandataria) **GP INGEGNERIA**
GESTIONE PROGETTI INGEGNERIA srl

(Mandante) **engeko**

(Mandante)

cooprogetti

(Mandante)

SAIM
Studio di Architettura e Ingegneria Moderna

Ing. Emiliano Moscatelli
Ord. Ingegneri Provincia di Roma n. 20752

Ing. Claudio Muller
Ord. Ingegneri Provincia di Roma n. 15754

arch. Saverio Camaiti
Ord. Architetti Provincia di Roma n. 14652

ing. Giuseppe Ligammari
Ord. Ingegneri Provincia di Pordenone n. 803

ing. Matteo Bordugo
Ord. Ingegneri Provincia di Pordenone n. 790

Ing. Moreno Panfilii
Ord. Ingegneri Provincia di Perugia n. A2657

Ing. Giuseppe Resta
Ord. Ingegneri Provincia di Roma n. 20629

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO

LOTTO 1 – COMPATIBILITA' AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

Ottemperanza alle prescrizioni DEC/VIA n. 197/2020

Fascicolo dei Pareri

CODICE PROGETTO			NOME FILE		REVISIONE	SCALA
COD. E PROG. INTERVENTO	LIV.	ANNO N.PROG.	T01IA01AMBRE06A			
DPVE0406	D	2101	CODICE ELAB. T01IA01AMBRE06		A	varie
B						
A	Emissione		Luglio 2023	Ghirelli	Panfilii	Guiducci
REV.	DESCRIZIONE		DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1	<u>INDICE DEI PARERI.....</u>	<u>2</u>
1.1	MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE	2
1.1.1	<i>Giudizio di compatibilità ambientale del progetto - DEC/VIA n. 197 del 02.09.2020 ...</i>	2
1.1.2	<i>Parere tecnico della CTVIA – VIA e VAS – n. 3207 del 06.12.2019.....</i>	3
1.2	MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI E PER IL TURISMO	4
1.2.1	<i>Condizioni ambientali di cui al parere prot. n. 7923 del 02.03.2020.....</i>	4
1.3	REGIONE VENETO.....	5
1.3.1	<i>Condizioni ambientali di cui alla D.G.R. n. 1871 del 17.12.2019.....</i>	5

PROGETTAZIONE ATI:

1 INDICE DEI PARERI

1.1 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

1.1.1 GIUDIZIO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DEL PROGETTO - DEC/VIA N. 197 DEL 02.09.2020

PROGETTAZIONE ATI:



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI E PER IL TURISMO**

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni, recante “Norme in materia ambientale”;

VISTO l'art. 9 del decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 90, e successive modificazioni, recante “Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), a norma dell' articolo 29 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248”, che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale VIA e VAS e prevede, per le valutazioni di impatto ambientale di opere per le quali sia riconosciuto un concorrente interesse regionale, l' integrazione della Commissione con un componente designato dalle Regioni e dalle Province Autonome interessate;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120 recante “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell' articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”, concernente il riordino e la semplificazione della disciplina inerente la gestione delle terre e rocce da scavo, entrato in vigore il 22 agosto 2017;

VISTA l'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale, ai sensi dell' articolo 23 del decreto-legislativo 152/2006 e contestuale Piano di Utilizzo Terre, ex articolo 9 decreto del Presidente della Repubblica 120/2017, anticipata con mail del 20/12/2018, acquisita al prot. DVA-28974 del 20 dicembre 2018 e perfezionata con successiva nota del 20 dicembre 2018, acquisita al prot. DVA-968 del 16 gennaio 2019, dal Commissario per l' adeguamento e la via-

bilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 per il progetto definitivo "S.S. 51 "di Alemagna" – Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina";

PRESO ATTO che, ai sensi dell'art. 24, comma 2, del decreto-legislativo 152/2006 e successive modificazioni, la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed il conseguente deposito del progetto definitivo, dello studio di impatto ambientale, comprensivo dello studio di incidenza, della sintesi non tecnica e del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo, ex articolo 9 decreto del Presidente della Repubblica 120/2017, è avvenuta sul sito web del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in data 28 gennaio 2019;

VISTA la documentazione trasmessa dal Proponente a corredo dell'istanza di valutazione ambientale, nonché le integrazioni ed i chiarimenti trasmessi nel corso dell'iter istruttorio;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione integrativa per la pubblica consultazione è avvenuta sul sito web del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in data 8 luglio 2019;

PRESO ATTO delle osservazioni pervenute ai sensi dell'articolo 24, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, previgente alle modifiche apportate dal decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104, considerate dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo, il cui elenco è riportato dalla pagina 3 alla pagina 9 del parere n. 3207 del 6 dicembre 2019;

CONSIDERATO che in sede di istruttoria tecnica la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS è stata integrata dal rappresentante della Regione Veneto, nominato con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio;

PRESO ATTO che l'obiettivo dell'opera prevista consiste nel miglioramento dell'accesso all'abitato di Cortina d'Ampezzo, garantendo un collegamento preferenziale al versante ovest di Cortina, dove sono ubicati gli impianti sportivi invernali, evitando il passaggio nel centro abitato, anche in vista degli eventi invernali prossimi a Cortina (Mondiali di sci Alpino del 2021 e delle Olimpiadi invernali 2026);

PRESO ATTO che l'intervento proposto si inserisce nel contesto del Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 che nel suo complesso prevede la risoluzione di alcuni punti critici che caratterizzano le infrastrutture viarie che raggiungono l'area; infatti nell'ambito di tale Piano straordinario sono stati proposti altri interventi tra i quali tre riguardano sempre lo stesso territorio cadorino (Tai di Cadore, San Vito di Cadore, Valle di Cadore); gli interventi permetteranno di rendere più fruibili e sicuri gli itinerari verso Cortina e di aumentare il livello di servizio della rete stradale e porteranno ad una maggiore fluidità del traffico;

PRESO ATTO che il progetto presentato è riferibile alla categoria tipo C2 "strada extraurbana secondaria" ai sensi del decreto ministeriale del 5 novembre 2001 (Norme funzionali delle strade) e rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II alla parte seconda del decreto

legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., previgente al decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104 per le quali è previsto, ai sensi dell'articolo 7, comma 3, dello stesso, l'assoggettamento a procedura di VIA statale;

CONSIDERATO che, propedeuticamente alla presentazione dell'istanza di valutazione di impatto ambientale, il progetto in questione è stato sottoposto alla procedura di verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'articolo 19 del decreto-legislativo 152/2006 e successive modificazioni;

PRESO ATTO che la Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo, con determinazione direttoriale DVA-DEC-231 del 18 maggio 2018 ha assoggettato il progetto alla procedura di valutazione di impatto ambientale in esito al parere n. 2721 del 11 maggio 2018 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS;

CONSIDERATO che, con riferimento alle aree appartenenti alla Rete Natura 2000, l'area di intervento ricade all'esterno, a circa 2,5 km dal sito S.I.C. e Z.P.S. della Rete Natura 2000 denominato "Gruppo Antelao-Mannaro/e-Sorapis" e identificato dal codice IT3230081;

CONSIDERATO che nel documento "Dichiarazione di non necessità della V.Inc.A" per l'istanza presentata non è necessaria la valutazione di incidenza in quanto riconducibile all'ipotesi di non necessità di valutazione di incidenza prevista dell'Allegato A, paragrafo 2.2 della D.G.R. n. 2299 del 9 dicembre 2014 in quanto "non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000";

CONSIDERATO che per le terre e rocce da scavo è previsto il riutilizzo di quota parte del materiale di esubero dal cantiere, secondo le necessità negli altri tre cantieri previsti nel Piano, previa verifica di idoneità delle caratteristiche; sono tuttavia evidenziate le difficoltà di coordinamento per sfruttare il materiale di esubero di Cortina per le opere previste negli altri cantieri, sia per il verificarsi delle condizioni di non simultaneità delle lavorazioni sia per il fatto che le opere saranno realizzate con alta probabilità da diverse imprese;

CONSIDERATO che, per garantire la massima tracciabilità di tutti i materiali di scavo secondo quanto stabilito dall'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 120/2017, sarà redatta una procedura atta a garantire la tracciabilità dei materiali da scavo;

PRESO ATTO che il Piano di Utilizzo ha una durata pari alla durata delle lavorazioni da eseguire per la realizzazione delle opere in progetto;

PRESO ATTO che, come si evince dall'allegato parere, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nell'ambito dell'istruttoria tecnica ha svolto sul Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo le verifiche di cui all'articolo 9, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 120/2017;

ACQUISITO il parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 3207 del 6 dicembre 2019, assunto al prot. DVA-32142 del 10 dicembre 2019, di esito positivo, subordinatamente al rispetto di specifiche condizioni ambientali;

ACQUISITO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, prot. 7923 del 2 marzo 2020, assunto al prot. MATTM-20590 del 24 marzo 2020, di esito positivo, subordinatamente al rispetto di specifiche condizioni ambientali;

ACQUISITO il parere della Regione Veneto, espresso con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1871 del 17 dicembre 2019, assunta al prot. MATTM-3519 del 23 gennaio 2020, di esito positivo, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali indicate nel parere n. 72 del 8 maggio 2019, Allegato A alla citata Deliberazione;

CONSIDERATO quindi che sono allegati al presente decreto e ne costituiscono parte integrante:

- a) il parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, n. 3207 del 6 dicembre 2019, costituito da n. 63 (sessantatre) pagine);
- b) il parere del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, prot. 7923 del 2 marzo 2020, costituito da n. 8 (otto) pagine;
- c) il parere della Regione Veneto espresso con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1871 del 17 dicembre 2019, costituito da n. 34 (trentaquattro) pagine;

RITENUTO sulla base di quanto premesso, di dover provvedere, ai sensi dell'articolo 26 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii., previgente alle modifiche apportate dal decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 104, alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale del progetto sopraindicato;

RITENUTO sulla base di quanto premesso, di dover provvedere, ai sensi dell'articolo 25 del decreto-legislativo 152/2006 e successive modificazioni, alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale del progetto sopraindicato;

DECRETA

Art. 1

(Giudizio di compatibilità ambientale del progetto)

1. E' espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale ai sensi dell'articolo 23 del decreto-legislativo 152/2006 e contestuale Piano di Utilizzo Terre, ex articolo 9 decreto del Presidente della Repubblica 120/2017, per il progetto "Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 – S.S. 51 "di Alemagna" – Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina", presentato dal Commissario per l'adeguamento e la viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2, 3 e 4 del presente decreto.

Articolo 2

(Condizioni ambientali della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS)

1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 3207 del 6 dicembre 2019.

Il proponente è tenuto a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere.

Articolo 3

(Condizioni ambientali del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo)

1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo prot. prot. 7923 del 2 marzo 2020.

Il proponente è tenuto a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere.

Articolo 4

(Condizioni ambientali della Regione Veneto)

1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui alla Deliberazione di Giunta della Regione Veneto n. 1871 del 17 dicembre 2019, se non in contrasto o non ricomprese nelle condizioni ambientali della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo.

Il proponente è tenuto a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nella Deliberazione di Giunta indicata.

Articolo 5

(Verifiche di ottemperanza)

1. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo, in qualità di autorità competente, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, verifica l'ottemperanza delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2 e 4 e, in collaborazione con il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, verifica l'ottemperanza delle condizioni ambientali di cui all'articolo 3.

2. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare effettua l'attività di verifica avvalendosi, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni, dei "soggetti individuati per la verifica di ottemperanza" indicati nel parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 3207 del 6 dicembre 2019;

3. I suddetti soggetti ed uffici provvederanno a concludere l'attività di verifica entro il termine comunicandone tempestivamente gli esiti all'autorità competente e, per i profili di competenza, anche al Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo.

4. Qualora i soggetti ed uffici di cui al comma 3 non provvedano a completare le attività di verifica nei termini indicati, le stesse attività di verifica saranno svolte dall'autorità competente, in collaborazione con il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo per i profili di propria competenza, così come previsto al comma 4 del sopra citato articolo 28.

5. Alla verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2, 3 e 4 si provvederà con oneri a carico del soggetto proponente laddove le attività richieste ai "soggetti individuati per la verifica di ottemperanza" ed agli enti coinvolti non rientrino tra i compiti istituzionali dei predetti.

Articolo 6
(Disposizioni finali)

1. Il presente provvedimento sarà comunicato al Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021, al Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'Agenzia regionale prevenzione e ambiente del Veneto e alla Regione Veneto, che provvederà a portarlo a conoscenza delle altre Amministrazioni interessate.
2. Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, del Ministero dei beni e delle attività culturali e per il turismo e della Regione Veneto, che ne costituiscono parte integrante, sul sito web del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.
3. Ai sensi dell'articolo 25, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni, il termine per la conclusione dei lavori è fissato in 5 anni dalla data della pubblicazione del presente decreto. Decorso tale termine, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.
4. Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso giurisdizionale innanzi al TAR rispettivamente entro sessanta giorni dalla data di notifica dell'atto mentre per i soggetti diversi dal destinatario della notifica i termini decorrono dalla data di pubblicazione del provvedimento sul sito web dell'Amministrazione. In alternativa al ricorso giurisdizionale è ammesso Ricorso Straordinario al presidente della Repubblica nei centoventi giorni, i cui termini andranno computati con le medesime modalità di cui sopra.

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E
DEL MARE

Sergio Costa

IL MINISTRO PER I BENI E LE ATTI-
VITÀ CULTURALI
E PER IL TURISMO

Dario Franceschini

1.1.2 PARERE TECNICO DELLA CTVIA – VIA E VAS – N. 3207 DEL 06.12.2019.

PROGETTAZIONE ATI:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 3207 del 06/12/2019

Progetto:	<p><i>Istruttoria VIA</i></p> <p>Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 S.S. 51 "di Alemagna" Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina</p> <p>ID_VIP: 4463</p>
Proponente:	<p>Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021</p>

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n.GAB/DEC/2011/168 del 28/10/2011 di nomina del rappresentante della Regione Veneto;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

VISTA la domanda presentata dal Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 e-mail del 20/12/2018 per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. e contestuale Piano di Utilizzo Terre, ex art. 9 del D.P.R. n.120/2017 per il progetto definitivo “*S.S. 51 “di Alemagna” – Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina*”;

PRESO ATTO che la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.DVA/28974 in data 20/12/2018;

PRESO ATTO che la DVA con nota prot.n.DVA/1874 del 28/01/2019, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS con prot.n.CTVA/293 in data 28/01/2019 ha comunicato l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda ed ha trasmesso, per l'istruttoria tecnica di competenza della stessa Commissione la documentazione progettuale ed amministrativa presentata dalla società proponente;

PRESO ATTO che con la stessa nota la DVA ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

ESAMINATA la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati:

- progetto definitivo;
- studio di impatto ambientale;
- valutazione di incidenza;
- sintesi non tecnica dello studio di impatto ambientale;
- relazione paesaggistica;
- piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo.

ESAMINATA la documentazione integrativa fornita dal Proponente con nota acquisita al prot.n.DVA/16846 del 01/07/2019; la documentazione integrativa trasmessa con nota prot.n. DVA/17328 del 04/07/2019, acquisita con prot.n.CTVA/2524 in data 05/07/2019 è composta dai seguenti elaborati:

- Controdeduzione alle osservazioni del MATTM;
- Controdeduzione alle osservazioni del pubblico nell'ambito della procedura di VIA;
- Relazione sulla gestione complessiva di terre e rocce da scavo;
- Fascicolo dei campionamenti ambientali;
- Piano di Monitoraggio Ambientale;
- Analisi dell'impatto sul traffico dei cantieri degli interventi SS51;

PRESO ATTO che sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sono state pubblicate, ai sensi dell'art.24, comma 7 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., oltre alla documentazione presentata dalla Società proponente, anche le osservazioni ed i pareri espressi ai sensi dell'art.24, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.;

PRESO ATTO che, con nota prot.n.201681 del 23/05/2019, acquisita con prot.n.DVA/13119 del 23/05/2019, la Regione Veneto ha anticipato il quadro prescrittivo del parere regionale;

VISTA la nota prot.n.DVA/24196 del 24/09/2019, acquisita con prot.n.CTVA/3601 del 25/09/2019, con la quale la DVA ha trasmesso, per il seguito di competenza, il quadro prescrittivo del "[...] parere favorevole di compatibilità ambientale sul progetto in esame, subordinatamente al rispetto di condizioni ambientali [...]", espresso dal Comitato Tecnico VIA regionale;

VISTO il quadro prescrittivo della Regione Veneto;

CONSIDERATE le seguenti osservazioni e pareri espressi ai sensi dell'art.24, comma 3 e comma 5 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.:

- Osservazioni della Provincia di Belluno in data 28/03/2019 (rif. m_amte. DVA.REGISTRO UFFICIALE.i.0007983. 28-03-2019);
- Osservazioni dell'Ente Condominio Mon Reve (rif. m_amte. DVA.REGISTRO UFFICIALE.i.0008153. 01-04-2019);
- Osservazioni dell'Ente Condominio Crignes (rif. m_amte. DVA.REGISTRO UFFICIALE.i.0008152. 01-04-2019);
- Osservazioni di Silverio Lacedelli in data 05/08/2019 (rif. m_amte. DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0020522. 05-08-2019).

Nella tabella sottostante si riportano le osservazioni pervenute dal Pubblico, le controdeduzioni fornite dal proponente e le controdeduzioni della CTVA:

NOME	PROTOCOLLO	RIASSUNTO OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI DEL PROPONENTE	CONTRODEDUZIONI CTVA
Provincia di Belluno	DVA-2019- 0007983 28-03-2019	OPERE CONNESSE: La viabilità in progetto si raccorda alla viabilità esistente, a sua volta oggetto di un progetto di adeguamento [...] Si reputa necessario valutare se i due progetti, [...] richiedano pertanto una valutazione unitaria.	Osservazione non attinente alla materia ambientale	Nel SIA è stato affrontato uno studio complessivo sull'impatto viabilistico e verifica di compatibilità trasportistica degli interventi infrastrutturali e del traffico, ante e post operam, sull'area di intervento.. Si prevede un miglioramento della rete di trasporto anche in termini di velocità media, nell'abitato di Cortina; emergono inoltre miglioramenti sui vari tratti della SR48 e della SS51.

<p>Provincia di Belluno</p>	<p>DVA-2019- 0007983 28-03-2019</p>	<p>ASPETTI VIABILISTICI: Per la pista ciclabile Lunga Via delle [...] è opportuno che venga integrata nel progetto la realizzazione di un sottopasso o sovrappasso di attraversamento della ss51 in uno dei punti più pericolosi [...]</p>	<p>Osservazione non attinente alla materia ambientale</p>	<p>In merito all'osservazione, è stata elaborata una apposita prescrizione, inserita nel quadro prescrittivo.</p>
<p>Provincia di Belluno</p>	<p>DVA-2019- 0007983 28-03-2019</p>	<p>ASPETTI PAESAGGISTICI: Le previste barriere fonoassorbenti in "materiale legnoso" presenti all'ingresso e uscita della galleria, dovranno preferibilmente avere la superficie inerbite, al fine di mitigarne l'impatto il più possibile. I riporti e muri di sostegno della rotatoria 4 dovranno essere il più possibile contenuti e realizzati in materiali naturali, che ben inseriscano l'intervento nel contesto paesaggistico. I muri di sostegno previsti vengano rivestiti in pietra naturale locale. E' fatto salvo il parere sovraordinato della Soprintendenza competente</p>	<p>Tutti i muri previsti in progetto verranno realizzati mediante l'utilizzo di rivestimenti in pietra naturale locale. In fase di progettazione esecutiva, anche sulla base della fattibilità ed efficienza tecnica, si terranno in debito conto di tutte le indicazioni di mitigazione ambientale, compresi anche gli inerbimenti delle barriere.</p>	<p>Nelle successive fasi di progettazione dovranno essere osservate tutte le indicazioni impartite dal Mibact, in merito a quanto osservato.</p>
<p>Provincia di Belluno</p>	<p>DVA-2019- 0007983 28-03-2019</p>	<p>NOTA ARPAV – Dipartimento Provinciale di Belluno MONITORAGGI E VALUTAZIONI E' necessario stabilire quale sarà il destino finale delle terre e rocce da scavo, auspicando un loro riutilizzo in sito, anche per confezionare il calcestruzzo. Prevedere la gestione rifiuti contenenti amianto nella cantierizzazione.</p>	<p>Nello sviluppare il progetto si è posta attenzione a bilanciare gli sterri ed i riporti in maniera tale da ridurre al minimo la movimentazione di materiale da e verso il cantiere. Non si esclude la possibilità che il materiale di risulta possa essere utilizzato, previa verifica dell'idoneità delle caratteristiche tecniche, per il confezionamento di calcestruzzo. Le indagini ambientali effettuate sul terreno non hanno evidenziato la presenza di amianto. Nella eventualità vengano individuati rifiuti contenenti amianto si provvederà a gestirli secondo le modalità</p>	<p>E' stato presentato dal Proponente il Piano di Gestione delle terre ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/17 compreso la documentazione integrativa richiesta in fase di istruttoria. Il Piano prevede che il materiale di risulta debba essere riutilizzato, previa verifica dell'idoneità delle caratteristiche tecniche, per il confezionamento di calcestruzzo. Le indagini ambientali effettuate non hanno evidenziato la presenza di amianto.</p>

		Si tenga conto del superamento delle CSC di colonna A tab 1 per il parametro C>12 al sondaggioP2.	previste dalla vigente normativa. Nel progetto si è tenuto conto di questo aspetto e per il materiale che presenta un superamento delle CSC di colonna A tab. 1, quantificato in circa 2.000 m3. Si prevede il conferimento presso una discarica autorizzata a ricevere tale materiale, individuata nel sito di Perarolo di Cadore, dove si possono collocare, alla data odierna, circa mc 10.000 di "terre e rocce da scavo" rientranti nei limiti imposti dalla tabella "B" dell'Allegato 5 alla Parte Quarta del D. Lgs. 3 aprile 2006 n. 152, da impiegare nella ricopertura della stessa.	
Provincia di Belluno	DVA-2019-0007983 28-03-2019	<p>NOTA ARPAV – Dipartimento Provinciale di Belluno</p> <p>MONITORAGGI E VALUTAZIONI</p> <p>Si ritiene necessario approfondire la valutazione acustica in Via del Parco, presso le scuole Primaria e Secondaria, poiché la variante determinerà un aumento del flusso di traffico deviando in questa zona i veicoli in transito verso il Falzarego. In tal senso risulta il superamento del limite di 50 dB(A), valido per le strade urbane di scorrimento, se applicabile, ed è quindi necessario prevedere idonee opere di mitigazione e un punto di monitoraggio.</p>	<p>Attualmente, come indicato nella Mappa curve isofoniche calcolata in base ai livelli equivalenti diurni misurati (rilievi Agosto 1995) contenuta nel Piano di Zonizzazione acustica del Comune di Cortina i plessi scolastici sono ubicati in un'area con Leq diurno calcolato compreso tra 55 e 60 dB(A). Quindi il limite dei 50 dB(A) fissato dal D.P.R. n. 142 del 30/03/2000 per gli edifici scolastici risulta già attualmente superato e, trattandosi di una strada esistente prima dell'entrata in vigore del D.P.R. 142/2004, tale limite dovrà essere conseguito con l'attività pluriennale di risanamento (D.M. Ambiente 29 Novembre 2000) attuata dal Comune.</p> <p>Tale considerazione viene confermata dai risultati del modello acustico che indicano un valore di pressione acustica di 56,4 dB(A) allo stato di fatto che, con l'entrata in servizio della nuova viabilità passa a 57,9 dB(A). In ogni caso la massima intensità del traffico si registra nei giorni festivi, nel periodo natalizio e nei mesi estivi, quando le scuole sono chiuse.</p> <p>Per quanto riguarda il piano di monitoraggio del rumore contenuto nello Studio di Impatto Ambientale sarà integrato inserendo un punto di monitoraggio in corrispondenza dei citati plessi scolastici.</p>	In merito all'osservazione, è stata elaborata una apposita prescrizione, inserita nel quadro prescrittivo.
Ente Condominio Mon Reve	DVA-2019-0008153 01-04-2019		Tutte le osservazioni si riferiscono ad una parte di tracciato non più compresa nella soluzione di progetto.	Tali osservazioni fatte dal Condominio Mon Reve si riferiscono ad un tratto di viabilità non più compreso nell'attuale versione.








				Le osservazioni si riferiscono alla parte di progetto stralciata rispetto alla versione precedente, oggetto di parere di assoggettabilità.
Ente Condominio Crignes	DVA-2019- 0008152 01-04-2019		Tutte le osservazioni si riferiscono ad una parte di tracciato non più compresa nella soluzione di progetto.	Tali osservazioni fatte dal Condominio Crignes si riferiscono ad un tratto di viabilità non più compreso nell'attuale versione. Le osservazioni si riferiscono alla parte di progetto stralciata rispetto alla versione precedente, oggetto di parere di assoggettabilità.
Nucleo Abitato di Maias e Abitazioni Confinanti	DVA-2019- 0007844 27-03-2019	Preso atto dei contenuti del progetto definitivo presentato per la variante di Tai di Cadore , lo scrivente ha fatto osservazioni sui seguenti fattori: uomo, fauna e flora; suolo, acqua aria e clima, beni materiali e patrimonio culturale; interazione dei fattori di cui sopra.	L'osservazione fa riferimento ad un altro intervento.	Questa istruttoria riguarda la viabilità di Cortina, non dell'abitato di Tai.
Silverio Lacedelli	DVA-2019- 0020522 05-08-2019	OSSERVAZIONI GENERALI [...] incrementi di traffico, la nuova variante attirerà il traffico spostandolo dall'autostrada di Alemagna alla Val del Boite, in particolar modo il traffico pesante [...]	Osservazioni non attinenti alla materia ambientale	Nel SIA è stato affrontato uno studio complessivo sull'impatto viabilistico e verifica di compatibilità trasportistica degli interventi infrastrutturali del traffico, ante e post operam. Si prevede un miglioramento della rete di trasporto in termini di velocità media, inoltre emergono miglioramenti su vari tratti della SR48 e della SS51.
Silverio Lacedelli	DVA-2019- 0020522 05-08-2019	[...] Non vi è traccia, nella documentazione, di progetti o tracciati alternativi [...]	Stante le funzionalità che la nuova viabilità vuole assolvere e preso atto della morfologia, vincoli ambientali e per preesistenze antropiche, la soluzione progettuale è l'unica soluzione possibile all'alternativa zero.	Dalla documentazione presentata si evince che la morfologia dell'area di intervento, le preesistenze antropiche ed i vincoli ambientali presenti, fanno sì che il tracciato di progetto risulti essere quello più compatibile nel contesto, rispetto alla non realizzazione dell'opera stessa.
Silverio Lacedelli	DVA-2019- 0020522 05-08-2019	[...] mancato coinvolgimento della popolazione locale in merito alle scelte e alla pubblicizzazione del progetto [...]	Il progetto, come gli altri interventi rilevanti facenti parte del Piano Cortina 2021, sono stati elaborati con un costante confronto con gli enti sul territorio al fine di individuare soluzioni tecniche condivise. Così come previsto dalla normativa vigente (D.Lgs. 152/06 e s.m.i.) sia in ambito di verifica di assoggettabilità VIA	Osservazioni non attinenti alla materia ambientale

			che di Valutazione di Impatto Ambientale il progetto è stato pubblicato per consentire la fase di consultazione da parte del pubblico.	
Silverio Lacedelli	DVA-2019-0020522 05-08-2019	Evidenziamo inoltre come l'elaborato disponibile sia carente di dettagliate informazioni, con visuali, note tecniche e quant'altro al fin di poter valutare il progetto in maniera esaustiva. [...]	Il progetto si compone di 112 elaborati che descrivono in maniera dettagliata il progetto e i suoi effetti. Il progetto è comprensivo di specifici elaborati che, con appositi rendere fotografici, rappresentano l'inserimento paesaggistico della nuova infrastruttura. Chiaramente la Sintesi non Tecnica, come implicitamente indicato nel titolo e previsto dalla norma, è un documento finalizzato ad illustrare a grandi linee il progetto e i suoi potenziali effetti ambientali, in linguaggio non tecnico al fine di rendere più comprensibile al pubblico i contenuti dello studio di impatto ambientale.	Il proponente ha presentato uno SIA iniziale che a seguito delle richieste di integrazione da parte della CTVA, della Regione e del Mibact, riferite alle varie componenti ambientali e paesaggistiche, ha potuto completare e chiarire nelle parti non sufficientemente analizzate.
Silverio Lacedelli	DVA-2019-0020522 05-08-2019	Viene indicata la sinistra idrografica del Torrente Boite. In realtà è la destra orografica.	La Sintesi non tecnica - elaborato 79_MSVE18D1732_T011A10 AMBRE07_A, a pag 7 riporta, in maniera errata, la dicitura "destra idrografica", invece che in sinistra. Il torrente Boite è un affluente del Piave e nasce a nord di Cortina. E' evidente, dalle numerose planimetrie allegate al progetto, l'ubicazione inequivocabile del tracciato.	
Silverio Lacedelli	DVA-2019-0020522 05-08-2019	Il progetto riporta in molti punti del testo (pagine 10,23,28 in due momenti, 34, 43 e 50) esplicite segnalazioni di ERRORE con evidente incomprensione dello stesso [...]	Il termine errore si riferisce al fatto che i riferimenti incrociati in Word hanno perso il riferimento alla figura o al paragrafo. Tale riferimento non inficia la corretta comprensione del testo.	
Silverio Lacedelli	DVA-2019-0020522 05-08-2019	Ponte sul Rio Bigontina - La pendenza del ponte prevista è dello.... e questo, in presenza di neve o ghiaccio, frequente a 1200 metri sul livello del mare in inverno, crea non pochi problemi ai mezzi, leggeri e/o pesanti in transito.	Osservazione non attinente alla materia ambientale	
Silverio Lacedelli	DVA-2019-0020522	Fotoinserimento 1 - Galleria Sote Ra Ries Nell'immagine ripresa	Il render fotografico è stato effettuato con riferimento ad un punto di osservazione sulla	I rendering fotografici, inseriti nel SIA, risultano alquanto realistici sia per distanza che per inquadratura.

	05-08-2019	da molto lontano non si riesce ad intravedere e conseguentemente ad apprezzare la galleria finestrata.	strada pedonale che conduce da Cortina a Giampa de Sora e quindi rappresenta, in maniera realistica, ciò che osserverà chi attraversa questi luoghi	
Silverio Lacedelli	DVA-2019-0020522 05-08-2019	In uscita dal ponte sul Bigontina verso Nord il progetto prevede una rotatoria di 40 metri di diametro con i raccordi necessari. Il sedime della prevista rotatoria è attualmente utilizzato come parcheggio [...]	Osservazione non attinente alla materia ambientale	
Silverio Lacedelli	DVA-2019-0020522 05-08-2019	In prossimità della rotatoria vi sono edifici sensibili, le scuole locali, la palestra, lo stadio del tennis ed il cimitero. Non sembra che sia stato valutato l'impatto su queste strutture essenziali per la cittadina.	La presenza degli edifici scolastici è stata valutata e, in particolare, se ne è tenuto conto nella Valutazione Previsionale di Impatto Acustico. Tale argomento è stato anche oggetto di integrazione a seguito alla nota emessa dal MATTM.	La presenza di questi edifici sensibili è stata valutata e nel caso dell'edificio scolastico è stata elaborata una apposita prescrizione, inserita nel quadro prescrittivo
Silverio Lacedelli	DVA-2019-0020522 05-08-2019	Barriere fonoassorbenti. Manca il fotoinserimento delle barriere fonoassorbenti [...]	La presenza delle barrire è rappresentata nei fotoinserimenti contenuti nella documentazione integrativa trasmessa.	Tale documentazione è stata presentata a seguito di richiesta di integrazioni.
Silverio Lacedelli	DVA-2019-0020522 05-08-2019	La galleria finestrata renderà estremamente difficoltoso l'accesso alle aree prative a valle del tracciato alla fauna selvatica che frequenta la zona.	Al fine di garantire la continuità ecologica sono stati previsti degli ecodotti che consentiranno alla fauna terrestre di attraversare l'infrastruttura viaria senza rischi per la loro incolumità.	La documentazione contenuta nel SIA e le integrazioni presentate, relative allo studio sulla componente paesaggio e alle relative mitigazioni da attuare, prevede la realizzazione di ecodotti che garantiranno la connessione e la continuità ecologica tra il fondo valle del Boite ed i prati posti a monte dell'infrastruttura;
Silverio Lacedelli	DVA-2019-0020522 05-08-2019	"l'opera sarà recintata nelle aree più vicine alle abitazioni." per lunga tradizione non si possono recintare neppure le pertinenze delle abitazioni, ed ora recintiamo anche le strade?	Osservazione non attinente alla materia ambientale. La delimitazione dell'asse viario viene effettuata in corrispondenza dei tratti in trincea per evitare che qualcuno possa cadere dalla sommità dei muri di sostegno e, quindi, la sua installazione è dettata da ragioni di sicurezza	
Silverio Lacedelli	DVA-2019-0020522 05-08-2019	Materiale da inviare in discarica pari a 66.000 mc per 2 autocarri/ora e 14 autocarri/giorno Non vi sono indicazioni	Nell'ambito dello studio del traffico (Allegato RE06A - Studio di traffico a supporto della procedura di VIA e valutazioni preliminari sull'impatto dei cantieri) è stato valutato, come non significativo,	In merito all'osservazione, è stata elaborata una apposita prescrizione, inserita nel quadro prescrittivo.

		<p>sul numero complessivo dei viaggi andata e ritorno. Valutando in 20 mc/autocarro stimiamo più di tremila viaggi di andata e altrettanti di ritorno: il trasporto si estenderà quindi per 214 giornate lavorative, pari a 35 settimane, con un impatto devastante sulla circolazione.</p>	<p>l'interferenza generata dal traffico di cantiere sulla viabilità ordinaria anche in ragione dei periodi di sospensione del cantiere durante il periodo di maggior afflusso turistico.</p>	
<p>Silverio Lacedelli</p>	<p>DVA-2019- 0020522 05-08-2019</p>	<p>Interferenze nell'ambito del corridoio ecologico: secondo quanto si riporta "verranno effettuati necessari approfondimenti." Ma non dovrebbero essere effettuati i valutati opportunamente in questa sede?</p>	<p>Nel seguito è inteso come nel seguito del documento, in ogni caso l'aspetto è debitamente approfondito all'interno dello Studio di Impatto Ambientale.</p>	<p>La documentazione contenuta nel SIA e gli approfondimenti fatti nelle integrazioni presentate, relative allo studio sulla componente paesaggio e alle relative mitigazioni da attuare, prevede la realizzazione di corridoi ecologici che garantiranno anche nel post operam la connessione e la continuità ecologica.</p>
<p>Silverio Lacedelli</p>	<p>DVA-2019- 0020522 05-08-2019</p>	<p>In merito alla pericolosità per frana ricordiamo i movimenti storici documentati e relativamente recenti della frana del Bigontina che ha raggiunto addirittura il centro urbano.</p>	<p>Per tale aspetto i necessari approfondimenti sono contenuti nella relazione specialistica (Allegato RE01 D Relazione Geologica, Idrogeologica e Sismica) cui si rimanda.</p>	<p>In merito all'osservazione, è stata elaborata una apposita prescrizione, inserita nel quadro prescrittivo.</p>
<p>Silverio Lacedelli</p>	<p>DVA-2019- 0020522 05-08-2019</p>	<p>Ci chiediamo quale senso abbia la realizzazione di questa variante (compreso l'investimento economico ed il notevolissimo disturbo in fase di costruzione) se i vantaggi sono del tutto trascurabili in merito a congestione ed emissioni inquinanti)</p>	<p>In questo caso ci si riferisce alle valutazioni effettuate nell'ambito dello studio del traffico nel quale citando il traffico indotto ci si riferisce al fatto che le nuove varianti previste dal Piano Straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 non rappresentano un elemento attrattore tale da determinare un incremento del traffico sulla S.S. 51.</p>	

PRESO ATTO delle controdeduzioni alle osservazioni fornite dal Proponente acquisite con prot.n. DVA/23425 del 17/09/2019;

CONSIDERATO e VALUTATO che i temi affrontati nelle osservazioni sono stati puntualmente esaminati, riscontrati e controdedotti nel presente parere, come si evince dalla tabella sopra riportata;

(Handwritten signatures and initials)

CONSIDERATO e VALUTATO che i contenuti delle osservazioni pervenute sono stati oggetto di valutazione nel corso dell'istruttoria e che di essi si è tenuto conto nella richiesta di integrazioni al Proponente, nelle valutazioni della documentazione tecnica trasmessa e nella definizione del quadro prescrittivo;

VALUTATA la congruità del valore dell'opera dichiarata dal Proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono comunicati alla DVA con separata nota;

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è l'accertamento della compatibilità ambientale del progetto definitivo "Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 – S.S. 51 "di Alemagna" - Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina";

CONSIDERATO che l'intervento "Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina" si inserisce nel contesto del Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 che nel suo complesso prevede la risoluzione di alcuni punti critici che caratterizzano le infrastrutture viarie che raggiungono l'area; infatti, nell'ambito di tale Piano straordinario sono stati proposti altri interventi tra i quali tre riguardano sempre lo stesso territorio cadorino (Tai di Cadore, San Vito di Cadore, Valle di cadore); gli interventi permetteranno di rendere più fruibili e sicuri gli itinerari verso Cortina e di aumentare il livello di servizio della rete stradale e porteranno ad una maggiore fluidità del traffico;

CONSIDERATO e VALUTATO che si tratta di progetti di adeguamento e miglioramento tecnico – funzionale della viabilità esistente;

CONSIDERATO che

- l'obiettivo dell'intervento di cui alla presente istanza è quello di risolvere una criticità legata all'assetto viario di Cortina: la statale attualmente presenta delle discontinuità funzionali derivanti dalla connotazione urbana che l'asse assume in corrispondenza dell'attraversamento del centro abitato caratterizzati da una situazione di perenne congestione per la sovrapposizione dei traffici interni e dei traffici di attraversamento;
- le criticità attuali sono essenzialmente riconducibili alla congestione viaria ed alla mancata valorizzazione di alcune funzioni del tessuto urbano: Cortina presenta una "forma della città" condizionata dagli assi di attraversamento, dato che le strade radiali convergono in un anello viabilistico interno al centro urbano. L'anello è formato da strade a senso unico che nei momenti di punta allunga e sovrappone i percorsi, sommandoli in strade che li smaltiscono spesso con difficoltà, aumentando costantemente le emissioni veicolari;
- gli interventi proposti permetteranno di rendere più fruibili e sicuri gli itinerari verso Cortina e di aumentare il livello di servizio della rete stradale portando ad una maggiore fluidità del traffico ed una migliore qualità di vita per il centro del paese;
- il progetto consiste nella realizzazione di una galleria artificiale e relativi raccordi di estremità per il superamento di un nodo critico della SS 51 coincidente con l'abitato di Cortina;
- i tempi di attuazione dell'opera sono previsti in 2 anni e 10 mesi;

Quadro di riferimento programmatico

CONSIDERATO che il Proponente ha fornito una descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con i seguenti atti di pianificazione e programmazione;

CONSIDERATO che l'area in esame è ubicata nel territorio del Comune Cortina (BL), sul versante sinistro del Torrente Boite all'interno di un'ampia area prativa che separa l'abitato dal Torrente Boite. Il tracciato si pone come una bretella stradale che si stacca dalla S.S. 51 all'altezza della località "La riva" fino a raggiungere, dopo aver attraversato il Torrente Bigontina, il piazzale adibito a parcheggio, posto in prossimità del cimitero comunale, in Via Parco, all'interno del tessuto urbano, la cui espansione è legata fundamentalmente alla richiesta di abitazioni turistiche;

CONSIDERATO che in merito ai vincoli e tutele lo studio ha esaminato:

- gli strumenti della pianificazione territoriale di livello Comunale:
 - Piano Regolatore Generale del Comune di Cortina d'Ampezzo approvato in via definitiva con D.G.R. n.3534 del 14 novembre 2003;
- gli strumenti della pianificazione territoriale di livello Provinciale:
 - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Belluno approvato con deliberazione della giunta regionale n. 1136 del 23 marzo 2010;
- Gli strumenti della pianificazione territoriale di livello regionale:
 - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) approvato con D.G.R. n. 250 del 13 dicembre 1991;
 - il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) approvato con deliberazione della Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 e adottato ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4);
- gli strumenti della pianificazione in materia di assetto idrogeologico e la normativa statale in tema di vincoli idrogeologici:
 - Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione (PAI - 4 Bacini), predisposto ai sensi dell'art. 1, comma 1, della L. 267/98 e della L. 365/2000, è stato approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 21 Novembre 2013;
 - il regio decreto del 30.12.1923 n. 3267 e del suo regolamento di attuazione R.D. 1126/1926.
 - il regio decreto 11 dicembre 1933 n. 1775 "Testo unico delle disposizioni di legge sulle acque e impianti elettrici";
 - D.lgs. 152/2006 (Codice dell'ambiente) - Parte terza – Norme in materia di difesa del suolo e lotta alla desertificazione, di tutela delle acque dall'inquinamento e di gestione delle risorse idriche Art. 61, comma 5;
- la normativa statale in tema di beni culturali e paesaggistici:
 - gli Artt. 136, 142 e 146 del DLg.vo 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002 n. 137) e s.m.i.;
- la normativa relativa alla gestione della rete ecologica afferente ai siti Rete Natura 2000:
 - le Direttive comunitarie Habitat (direttiva 92/43/CEE) e Uccelli (direttiva 79/409/CEE), recepite in Italia con il D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 modificato ed integrato dal D.P.R. 120 del 20 marzo 2003, integrata con D.G.R. 18 aprile 2006, n. 1180 e successivamente aggiornata con il D.G.R. del 11 dicembre 2007, n. 4059;
 - nuove disposizioni relative all'attuazione della direttiva comunitaria 92/43/Cee e D.P.R. 357/1997 e ss.mm.ii. Guida metodologica per la valutazione di incidenza. Procedure e modalità operative;

CONSIDERATO che con riferimento al P.R.G. comunale:

- dall'esame delle Tavole del P.R.G. del Comune di Cortina d'Ampezzo si osserva che il tracciato della nuova viabilità interessa una Zona E2 - Zona a Prato/Pascolo identificata come [E2/80] e delle Zone per attrezzature e servizi Pubblici ed Impianti di Interesse Generale [F] - Attrezzature e Servizi di Base - Verde pubblico [F4/AR19] e delle Zone verdi A/3 Verde privato di interesse paesaggistico [A3/17 e A3/18];
- con delibera 19/08/10 n. 55, il Consiglio comunale di Cortina ha espresso parere favorevole alla proposta di circonvallazione breve contenuta all'interno dell'Azione 1 dell'Accordo di Programma per la "Riqualficazione di Cortina d'Ampezzo e rilancio dell'Economia Turistica finalizzata alla Candidatura dei Campionati Mondiali di Sci Alpino del 2017";
- il comune di Cortina di Ampezzo è dotato di un Piano di Zonizzazione Acustica dal cui esame si osserva

che l'intervento ricade all'interno di una Zona III - "Aree di tipo misto" e nella fascia relativa alla strada stradale della SS 51 assimilata alla zona IV- "Aree di intensa attività umana";

CONSIDERATO che con riferimento al P.T.C.P.:

- dall'esame della Tavola C1 - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale, si osserva che l'area di intervento ricade all'interno di una zona sottoposta a vincolo paesaggistico in quanto si tratta di un'area di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.136);
- con riferimento alle Aree a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al P.A.I. (D.C.I. n.4 del 19.08.07), attraversa una zona a Pericolosità geologica;
- dall'esame della Tavola C2 - Carta delle Fragilità, gli interventi attraversano un'area di frana
- dall'esame della tavola C3 - Carta del Sistema ambientale, si nota che l'area di intervento non interessa alcun ambito della Rete ecologica di progetto;
- dalla Tav. C4 - Sistema insediativo e infrastrutturale, si osserva che l'area di intervento si sviluppa all'interno di un'area a prato e di un'area a bosco e consente l'accesso ad un centro storico di grande interesse;
- dall'esame della Tavola C5- Sistema del paesaggio emerge che l'area di intervento ricade all'interno di un Ambito di pregio paesaggistico e paesaggi storici di versanti vallivi e nell'Ambito paesaggistico n. 1 Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico e un Ambito boscato;
- dall'esame della Tav. C6- Carta delle azioni strategiche e della Tav. C7- Sistema dei siti e delle risorse di maggior importanza ambientale, territoriale e storico-culturale, non emergono, ulteriori valenze ambientali o particolari forme di tutela che risultino in relazione con la tipologia di progetto;

CONSIDERATO che con riferimento al P.T.R.C.:

- con riferimento alla Tav. 1 del P.T.R.C. "Difesa del suolo e degli insediamenti" si osserva che gli interventi ricadono all'esterno delle Zone sottoposte a Vincolo Idrogeologico (Art. 7 N.d.A. - R.D.L. 31.12.1923 N. 3297);
- dalla Tav. 2 "Ambiti naturalistico - ambientali e paesaggistici di livello regionale" si osserva che gli interventi interessano un Ambito Naturalistico di Livello Regionale (Art. 19 N.d.A.) e delle Aree di Tutela Paesaggistica ai sensi delle L. 1497/39 e L. 43111985 (Art. 19 N.d.A.- Zone Boscate);
- per quanto riguarda gli Ambiti Naturalistici di Interesse Regionale, l'intervento di progetto si trova immediatamente all'esterno dell'ambito identificato con il codice 10, "Gruppo del Sorapis, M Antelao, Le Marmarole, Val d'Ansiei, Val d'Oteon";
- dalla Tav. 3 "Integrità del Territorio Agricolo" si osserva che l'area di intervento risulta collocata all'interno dell'Ambito di Alta Colline e Montagna;
- dalla tavola 4 del P.T.R.C. "Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico " si osserva che l'area di intervento si trova all'esterno di un Principale itinerario di valore e storico ambientale rappresentato dalla Strada Alemagna la S.S. 51;
- dalla Tav. 5 del P.T.R.C. "Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologiche ed aree di tutela paesaggistica", si osserva che l'area di intervento non interessa Aree per l'Istituzione di parchi e riserve naturali regionali (Art. 33 N.d.A.);
- l'area di intervento ricade immediatamente all'esterno dell'Ambito n. 14 "Antelao, Marmarole e Sorapis";

- l'area interessata dall'intervento ricade all'interno di un corridoio ecologico (art. 24 Norme Tecniche P.T.R.C.) della Rete Ecologica e di un'area dei Prati Stabili (art. 14 delle Norme Tecniche P.T.R.C.);
- l'area di intervento ricade, con riferimento all'Atlante Ricognitivo, nell'Ambito di Paesaggio n. 1 "Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico";

CONSIDERATO che con riferimento al P.A.I. (Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione:

- per quanto riguarda la pericolosità idraulica, l'area di intervento si trova ad una distanza significativa dal Torrente Boite e non si evidenzia la presenza di elementi di pericolosità idraulica; si evidenzia la necessità di attraversare il Torrente Bigontina;
- il tracciato di progetto non interessa l'area di depositi di frana in sponda destra del Boite che vengono perimetrati a pericolosità media ed elevata P2 e P3;
- in sinistra idrografica la zona di frana perimetrata P2-pericolosità geologica media (tipologia di dissesto: Scivolamento rotazionale/traslato), viene lambita dal tracciato della nuova viabilità in corrispondenza del tratto a mezza costa;

CONSIDERATO che

con riferimento alla legislazione in materia di vincolo idrogeologico l'area interessata dagli interventi non ricade all'interno di un'area sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. del 30.12.1923 n. 3267 e del suo regolamento di attuazione R.D. 11261/1926;

CONSIDERATO che con riferimento alla Rete Natura 2000:

l'area di intervento ricade all'esterno, a circa 2,5 Km dal sito S.I.C. e Z.P.S. della rete Natura 2000 denominato "Gruppo Antelao -Mannaro/e - Sorapis" ed identificato dal codice IT3230081.

Il pregio più rilevante del sito "Gruppo Antelao -Mannaro/e - Sorapis" è sicuramente di carattere geomorfologico e paesaggistico, altamente rappresentativo degli ambiti dolomitici di alta quota. Nonostante la relativa povertà floristica che caratterizza gli ambienti glacializzati di alta quota (ma non mancano specie di Direttiva quali *Cypripedium calceolus*, *Campanula morettiana* e *Physoplexis comosa*) le falde meridionali dell'Antelao, grazie alla notevole variabilità dei substrati offrono un'apprezzabile alternanza di habitat, tra i quali spiccano anche rupi termofile con penetrazioni di tipo esalpico e condizioni substeppeiche sui crinali e dossi ventosi;

CONSIDERATO che nel documento "Dichiarazione di non necessità della V.Inc.A", per l'istanza presentata, non è necessaria la valutazione di incidenza in quanto riconducibile all'ipotesi di non necessità di valutazione di incidenza prevista dell'Allegato A, paragrafo 2.2 della D.G.R. n° 2299 del 09 dicembre 2014 in quanto "non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000";

CONSIDERATO che in riferimento al D.Lgs. 42/2004 l'area interessata dagli interventi ricade:

- parzialmente all'interno di un territorio coperto da foreste e da boschi e quindi sottoposta a Vincolo Paesaggistico ai sensi della lettera g);
- nella fascia dei 150 metri dal Torrente Boite che, ai sensi del testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933 n. 1775, risulta ascritto al n. 25151 nell'elenco delle acque pubbliche della Provincia di Belluno (Provvedimento del Consiglio Regionale del 28 giugno 1994 - n. 940 e successivi aggiornamenti);
- rientra, insieme a tutto il territorio Comunale di Cortina d'Ampezzo, in un'area di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art. 136.);

- si trova a distanza significativa dai siti della rete Natura 2000, il sito più vicino, ovvero il S.I.C. e Z.P.S. denominato "Gruppo Antelao - Marmarole - Sorapis" identificato dal codice IT3230081, si trova a circa 2,5 Km dall'area di intervento;

CONSIDERATO che in merito al Piano di Assetto Idrogeologico:

- lo studio segnala che per l'area di intervento non si evidenzia la presenza di elementi di pericolosità idraulica;
- la presenza di zone di pericolosità e di attenzione geologica P2 le cui implicazioni sono state analizzate nell'ambito della Relazione Geologica:
 - in sinistra idrografica la zona di frana perimetrata P2 - pericolosità geologica media, viene lambita dal tracciato della variante in corrispondenza della galleria artificiale;
 - in destra idrografica l'area di intervento si avvicina alla zona di frana perimetrata P2 - pericolosità geologica media;
- l'area di progetto non è interessata da perimetrazioni di rischio valanghe;

VALUTATO che:

- sono stati esaminati gli strumenti di pianificazione e di programmazione a livello nazionale, regionale, provinciale e comunale, vigenti ed afferenti all'area di intervento;
- per quanto riguarda il quadro programmatico il riscontro fornito dal proponente con i temi individuati nelle tavole degli strumenti di programmazione e pianificazione ha evidenziato che gli interventi non presentano incoerenze con tali strumenti;
- l'ambito di progetto conserva una buona qualità dell'aria, presentando un livello di inquinamento tra i più bassi del Veneto;
- si trova a distanza significativa dai siti della rete Natura 2000, il sito più vicino, ovvero il S.I.C. e Z.P.S. denominato "Gruppo Antelao - Marmarole - Sorapis" identificato dal codice IT3230081, si trova a circa 2,5 Km dall'area di intervento;
- lo studio evidenzia che l'area interessata dal progetto non ricade all'interno di un'area sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. del 30.12.1923 n. 3267;
- l'area della cava "Damos" si localizza in prossimità di spazi soggetti a pericolosità geologica moderata (P1), situazione legata principalmente a fenomeni franosi dei versanti più occidentali;
- l'area di progetto afferisce al bacino idrografico del fiume Piave;
- con riferimento al P.A.I. (Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione):
- lo studio segnala che per l'area di intervento non si evidenzia la presenza di elementi di pericolosità idraulica;
- la presenza di zone di pericolosità e di attenzione geologica P2 le cui implicazioni sono state analizzate nell'ambito della Relazione Geologica;
- oltre a questa zona di attenzione geologica, ne è presente un'altra, appartenente a un dissesto franoso delimitato, presente nel PTCP;
- l'area di progetto non è interessata da perimetrazioni di rischio valanghe;
- l'area interessata dall'intervento ricade all'interno di un corridoio ecologico (art. 24 Norme Tecniche P.T.R.C.) della Rete Ecologica;
- l'area di intervento ricade, con riferimento all'Atlante Ricognitivo, nell'Ambito di Paesaggio n. 1 "Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico";

Quadro di riferimento progettuale

In riferimento alla opzione zero

CONSIDERATO che:

- il Proponente fornisce una valutazione tra l'alternativa zero ed il progetto proposto per le componenti ambientali naturale e antropica, suddivise in varie tematiche;

- per procedere alla scelta della migliore soluzione è stata prodotta un'analisi che ha evidenziato come, nello scenario complessivo, la migliore delle ipotesi sia la nuova variante stradale in galleria. Successivamente l'analisi è stata riproposta focalizzandosi sugli impatti ambientali, sulle caratteristiche tecniche e di sicurezza; in tutti i casi l'alternativa migliore è risultata essere la variante stradale in galleria;

CONSIDERATO che in base agli studi specialistici di traffico ha rilevato criticità rilevanti tra le quali una frequente congestione del traffico per la sovrapposizione dei traffici interni e dei traffici di attraversamento. Cortina presenta una "forma della città" condizionata dagli assi di attraversamento, dato che le strade radiali convergono in un anello viabilistico interno al centro urbano. L'anello è formato da strade a senso unico, ed è controproducente nei momenti di punta: esso allunga e sovrappone i percorsi, sommandoli in strade che li smaltiscono spesso con difficoltà, aumentando costantemente le emissioni veicolari;

CONSIDERATO che allo stato attuale, alla luce dei divieti di transito esistenti e delle osservazioni effettuate, circa il 60 % del traffico automobilistico ascendente da Via Roma, una volta giunto alla rotatoria posta in corrispondenza dell'incrocio con Via Campi, prosegue lungo Via San Francesco e Via Franchetti, entrambe a senso unico, per poi fermarsi nel centro di Cortina oppure, attraverso Corso Italia, continuare verso il passo Cimabanche e la Val Pusteria. Questo tragitto, stante i divieti esistenti, viene percorso dal 100 % anche da tutti gli autocarri in transito lungo la S.S. 51.

L'altro 40 % dei veicoli leggeri alla rotonda svolta a sinistra, verso Via Campi, per recarsi in centro o per proseguire lungo la S.S. 48 del Passo Falzarego. Per quanto riguarda il tragitto in discesa il 70 % del traffico automobilistico interessa via del Mercato, mentre il 30 % segue Via Lungoboite. Gli autocarri percorrono quasi tutti, ovvero il 95 % del totale, Via del Mercato a senso unico;

CONSIDERATO che gli eventi sportivi programmati sul territorio di Cortina andrebbero ad aumentare le criticità trasportistiche, sopra riportate, congestionando ulteriormente il centro abitato. La relazione di traffico mette in evidenza le criticità della attuale SS51 e che l'alternativa zero, in occasione degli eventi sportivi sciistici, non sarebbe in grado di garantire una corretta e sicura gestione dell'evento;

PRESO ATTO che Cortina, in funzione della nuova visione della città e l'offerta turistica di qualità, necessita di un miglioramento della viabilità sia dal punto di vista trasportistico sia per migliorare la qualità della vita e in particolare dal punto di vista dell'aria del rumore, riservando le zone centrali alla sola mobilità pedonale e realizzando parcheggi in punti facilmente raggiungibili a piedi;

In riferimento alle alternative di progetto:

CONSIDERATO che il proponente aveva individuato altre due soluzioni progettuali:

- la prima prevedeva un'infrastruttura avente lunghezza pari a 718 m, di cui circa 290,4 m in galleria artificiale (Galleria Sote Ra Ries), 20 m per l'attraversamento di una piccola incisione torrentizia (ponte Rio), circa 60 m per lo scavalco del Rio Bigontina (ponte Rio Bigontina). L'opera prevede, inoltre, due rotatorie, una all'inizio e una a fine lotto;
- la seconda includeva, oltre al primo tratto di lunghezza pari a 718 m, il prolungamento verso nord, la realizzazione di un ulteriore ramo viario di lunghezza pari a 210 m circa, la presenza di un'opera di attraversamento sul torrente Boite e la realizzazione di una ulteriore rotatoria per raccordarsi con la viabilità esistente;

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

viabilità comunale di Cortina", ha ritenuto di stralciare il ramo di prolungamento verso nord di lunghezza circa 210 m comprensivo dell'attraversamento del torrente Boite;

CONSIDERATO che l'obiettivo dell'opera prevista consiste nel miglioramento dell'accesso all'abitato di Cortina d'Ampezzo, garantendo un collegamento preferenziale al versante ovest di Cortina, dove sono ubicati gli impianti sportivi invernali, evitando il passaggio nel centro abitato, anche in vista degli eventi invernali prossimi a Cortina (Mondiali di sci Alpino del 2021 e delle Olimpiadi invernali 2026).

CONSIDERATO che il proponente presenta il progetto della nuova viabilità, come la soluzione più idonea, rispetto all'alternativa zero, a garantire un punto di accesso preferenziale agli impianti sciistici, decongestionando il centro di Cortina dal traffico di picco legato alle attività invernali ed estive. Stante le funzionalità che la nuova viabilità vuole assolvere e preso atto della morfologia, vincoli ambientali e per preesistenze antropiche, la soluzione progettuale viene prospettata come l'unica soluzione possibile all'alternativa zero. Il progetto è stato elaborato con un costante confronto con gli enti sul territorio al fine di individuare soluzioni tecniche condivise.

CONSIDERATO e VALUTATO che la soluzione individuata dal proponente permette di by-passare il centro urbano, collegando la zona posta a sud fuori dall'abitato, a partire dall'attuale SS51, sulla viabilità locale che conduce agli impianti sportivi invernali;

VALUTATO che

- il tracciato è stato ubicato nel corridoio più idoneo al posizionamento di una nuova viabilità. Tale corridoio è identificato in sinistra del torrente Boite. Tale soluzione è scaturita dalla necessità di innestare la variante sulla viabilità esistente e dalla morfologia del terreno. Un tracciato in destra orografica del torrente Boite non si ritiene adeguato, sia dal punto di vista tecnico che dal punto di vista ambientale;
- le due soluzioni alternative su esposte presentavano maggiori impatti ambientali in quanto più lunghe, con più elevato consumo di suolo e con maggiori interferenze con i corsi d'acqua;
- la soluzione individuata dal proponente permette di migliorare e fluidificare il traffico nel centro dell'abitato di Cortina, utilizzando meno suolo permettendo un conseguente miglioramento della qualità ambientale dell'area;

In riferimento alla soluzione progettuale:

CONSIDERATO che gli interventi previsti consistono nel miglioramento dell'accesso all'abitato di Cortina d'Ampezzo mediante:

- percorsi esterni al centro urbano per il traffico di attraversamento finalizzati ad un miglioramento dell'accessibilità;
- accesso diretto ai parcheggi in modo da ricostruire la mobilità pedonale nel tessuto urbano;
- eliminazione delle strozzature viarie;
- nuovo accesso diretto agli impianti sportivi in vista dei Mondiali di sci Alpino del 2021 e delle Olimpiadi invernali;

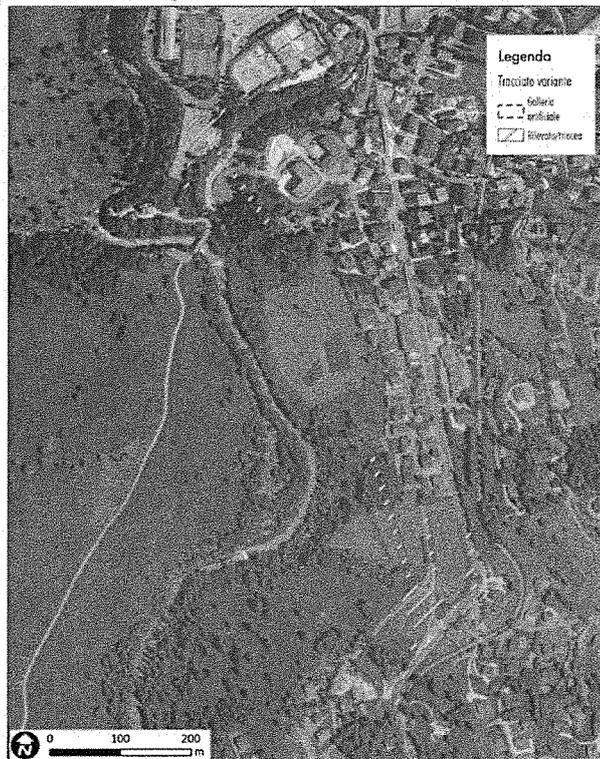
CONSIDERATO che il progetto è composto dai seguenti studi specialistici:

- Relazione geologica e relative carte geologiche, geomorfologiche e idrogeologiche;
- Profilo e sezioni geologiche;
- Fascicolo delle indagini;
- Relazione geotecnica e profilo geotecnico;
- Relazione idrologica e dettagli di drenaggio delle acque di piattaforma e vasche di trattamento;
- Studio di compatibilità idraulica e identificazione corografica dei bacini maggiori e minori;
- Relazione Archeologica;
- Relazione Forestale;
- Relazione Paesaggistica;
- Studio sulla diffusione degli inquinanti atmosferici;

- Relazione di Cantierizzazione
- Relazione del Piano di gestione delle materie
- Studio di traffico;
- Studio dell'impatto sul traffico dei cantieri degli interventi SS51;

CONSIDERATO che il progetto in particolare prevede:

- un'infrastruttura viaria avente lunghezza pari a 718 m, di cui circa 290,4 m in galleria artificiale (Galleria Sote Ra Ries);
- 20 m per l'attraversamento di una piccola incisione torrentizia (ponte Rio);
- 60 m per lo scavalco del Rio Bigontina (ponte Rio Bigontina);
- l'opera prevede, inoltre, due rotonde, una all'inizio e una a fine lotto;



CONSIDERATO che

- si prevede la realizzazione dell'asse stradale "TR2" che si stacca dalla rotonda 3 e procede in direzione nord-est passando nell'area a sud dell'abitato di Cortina fino ad arrivare alla rotonda 4; il tracciato stradale mantiene un andamento planimetrico sostanzialmente parallelo al limite sud dell'abitato;
- la sezione stradale dei due assi è di tipo "C2-Extraurbana Principale" con la piattaforma composta da due corsie da 3,50 m. e due banchine esterne da 1,25 m. per una larghezza totale del pavimentato di 9,50 m;
- una rotonda ubicata in località Cortina collega l'asse TR2 alla viabilità locale esistente, ha una piattaforma composta da una corona giratoria larga 6 m, una banchina di 1,50 m sul lato esterno e una ulteriore banchina pavimentata sul lato interno di 1,50 m. Planimetricamente l'asse della corona giratoria ha un raggio $R=17$ m, il diametro estero è di 40 m;
- una rotonda, ubicata in località Cortina collega l'asse TR2 alla viabilità locale esistente, ha una piattaforma composta da una corona giratoria larga 6 m, una banchina di 1,50 m sul lato esterno e una ulteriore banchina pavimentata sul lato interno di 1,50 m. Planimetricamente l'asse della corona giratoria ha un raggio $R=20$ m, il diametro estero è di 46 m per permettere l'intersezione dei 5 rami delle viabilità locali da collegare;

- le corsie di immissione nelle due rotonde hanno larghezza 3,50 m e quelle d'uscita hanno larghezza 4,50 m. Tutte le dimensioni geometriche degli elementi che le compongono rispettano il D.M. 16/04/2006;
- ponte stradale sul rio Bigotina: costituito da un impalcato semplicemente appoggiato con luce di 60 m in struttura mista acciaio - calcestruzzo con una lunghezza totale dell'impalcato pari a 61,4 m. L'impalcato è costituito da 6 travi in acciaio con sezione a doppio T, poste ad interasse 2,2 m; i trasversi hanno interasse pari a 3 m e sono costituiti da una struttura a traliccio con profilati a L a lati uguali ad eccezione dei trasversi di testata, posti in asse appoggio, realizzati con profili a doppio T resi solidali con la soletta;
- galleria artificiale Sote Raries: costituita da un portale composto da diaframmi in c.a. di spessore 100 cm ed altezza 15 m, da cordoli aventi spessore 150 cm e dalla soletta di copertura di spessore 120 cm. Ha una lunghezza complessiva di 290 m.
- le tre prove penetrometriche hanno individuato terreni scadenti per i primi 5 metri che sono quelli che possono essere soggetti a movimenti di pendio, soprattutto in concomitanza dei periodi più piovosi. Per tale motivo il progetto prevede la realizzazione di una galleria artificiale, struttura in grado di sostenere spinte di materiali scadenti;
- la galleria consente di ridurre le emissioni di rumore e di inquinanti, lungo una parte significativa del tracciato, soprattutto nel tratto più densamente interessato dalla presenza di abitazioni; inoltre sarà meno visibile in quanto al suo estradosso si ricostituirà il piano campagna originale garantendo così un ecodotto naturale per consentire il transito della fauna e garantendo la continuità ecologica del versante in completa sicurezza;
- Ponte Ries di lunghezza 20 m, si inserisce in un tracciato stradale in curva, è un manufatto in c.a. costituito da un impalcato con travi prefabbricate a T rovescio e soletta in c.a. gettata in opera, con solidarizzazione alle spalle che presentano fondazione su pali di diametro $\Phi 1200$;
- per i dispositivi di ritenuta si prevede di adottare barriere bordo laterale di classe H2 per i tratti in rilevato e barriere bordo ponte di classe H3 in presenza di ponti ed opere d'arte;
- la pavimentazione sarà di tipo semi-rigido, così composta: 4 cm di strato di usura (conglomerato bituminoso 50/70), 6 cm di binder (conglomerato bituminoso 50/70), 10 cm di strato di base (conglomerato bituminoso 50/70) e 20 cm di strato di fondazione (misto granulare);
- le opere di sostegno necessarie a contenere gli scavi e i rilevati, lungo tutto il tracciato (Muri di sostegno su pali e paratie di pali $\Phi 1000$ interasse 1,2 m).

VALUTATO che le sezioni in scavo e in rilevato del progetto si integrano nel contesto morfologico, senza prevedere rinterri o scavi di notevole entità;

VALUTATO che il progetto è completo di sezioni e profili che permettono la comprensione dell'inserimento di tutte le opere previste in particolar modo degli imbocchi della galleria artificiale, dei raccordi e delle rotonde;

In riferimento alle analisi trasportistiche:

CONSIDERATO che a partire dalle misure continuative del traffico nei mesi di luglio e agosto 2018 nell'area di interesse, acquisite tramite sensori di tipo Radar, è stato possibile determinare l'entità, la composizione e l'andamento giornaliero del traffico;

CONSIDERATO che nello specifico del Comune di Cortina d'Ampezzo e in particolare sugli effetti sulla circolazione circa gli effetti dell'inserimento della variante di progetto, è stato implementato un modello di traffico, calibrato sull'ora di punta di un giorno medio feriale, il quale è stato caratterizzato da una domanda

di traffico opportunamente ricostruita attraverso l'analisi dei set di dati di traffico disponibili. Per mezzo del modello è stato possibile sia ricostruire, quindi, la situazione attuale, sia implementare lo scenario di previsione e valutarne gli effetti sul traffico sia dal punto di vista analitico, attraverso l'analisi dei principali indicatori trasportistici legati a km di percorrenza, tempo speso in rete e velocità, sia dal punto di vista funzionale, evidenziando i punti maggiormente congestionati e evidenziando i confronti tra i diversi scenari;

CONSIDERATO che dallo studio del traffico emerge che la nuova variante consente di scaricare la S.S. 51 nel tratto di Via Roma del 60 % del traffico di attraversamento in direzione Sud e un 23 % di quello diretto a Nord. Inoltre lungo via dei Campi il traffico risulta ridotto del 40% di veicoli. La variante di progetto, nelle ore di punta, conta circa 100 veicoli in direzione nord e quasi 500 in direzione sud. Questo porta ad un miglioramento del livello di servizio lungo via dei Campi e i tratti di S.R. 48 ed S.S. 51 che attraversano il paese, andando a risolvere le criticità che erano state evidenziate della situazione attuale. Con la nuova configurazione viabilistica si prevede che il 40 % del traffico automobilistico in ascesa utilizzi la nuova variante, mentre il restante 60 % del traffico continuerà a percorrere Via Roma. Per il traffico automobilistico in discesa si modifica sostanzialmente l'attuale situazione: si prevede che il 11 % del traffico percorrerà Via del Mercato, mentre il restante 78 % percorrerà Via del Parco per raggiungere la nuova variante;

CONSIDERATO che per quanto riguarda gli autocarri in ascesa lo studio indica che il 100 % proseguirà lungo Via Franchetti, in discesa il 74 % scenderà lungo Via Roma ed il restante 26 %, attraverso Via del Parco, proseguirà lungo la Variante di progetto;

VALUTATO che è stato affrontato uno studio di impatto viabilistico e verifica di compatibilità trasportistica degli interventi infrastrutturali localizzati all'interno del territorio comunale di Cortina e che questi ultimi sono finalizzati al miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina;

VALUTATO che nello scenario di progetto appare evidente un miglioramento della rete di trasporto in termini di velocità media con un aumento di circa 2km/h (10%); inoltre emergono miglioramenti del livello di servizio lungo via dei Campi e i tratti SR48 e SS51 che attraversano il centro abitato, andando a risolvere le criticità che erano state evidenziate sulla situazione attuale.

Dal diagramma sulle differenze di flusso tra lo stato di fatto e lo stato di progetto emerge che la nuova variante permetterà di scaricare la SS51 di quasi tutto il traffico di attraversamento in direzione Sud e una minima parte di quello in direzione Nord.

Tabella riassuntiva di confronto tra lo stato di fatto (SDF) e lo scenario di progetto (SDP) in cui sono riportati i principali indicatori trasportistici

	SDF	SDP	SDP/SDF
Km di rete	131.30	132.95	+1%
Veicoli*km	10,584	10,404	-2%
Veicoli*h	532	476	-11%
Velocità media della rete	19.9	21.9	+10%
Tempo medio di attraversamento Cortina (N-S)	15 min 12 sec	12 min 53 sec	-15%
Tempo medio di attraversamento Cortina (S-N)	10 min 40 sec	10 min 8 sec	-5%

VALUTATO che i benefici appaiono evidenti anche in relazione agli ultimi due parametri riportati in tabella, ovvero il tempo medio necessario per attraversare il centro abitato di Cortina, con una riduzione nei due sensi tra il 15% e il 5%. Questo si traduce in minore impatti sull'atmosfera.

In riferimento alle soluzioni progettuali adottate nei confronti dell'assetto geologico dell'area:

CONSIDERATO che le condizioni geomorfologiche, per tutto il tratto a mezza costa, sono caratterizzate da movimenti di "creep" oltre che da vecchie frane attive con la presenza di un ciglio di scarpata arcuato che

arriva a ridosso di nuclei di abitazioni e che pertanto che richiedono una particolare attenzione progettuale. Difatto le tre prove penetrometriche eseguite hanno individuato terreni scadenti per i primi 5 metri che sono quelli possono essere soggetti a movimenti di pendio, soprattutto in concomitanza dei periodi più piovosi e che lo SIA individuato delle potenziali frane attive in tre aree:

Frana attiva n. 1 si tratta di una frana con scivolamento rototraslazionale che il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) classifica come "Zona di frana perimetrata P2 di pericolosità geologica media".e con il codice 0250090400;

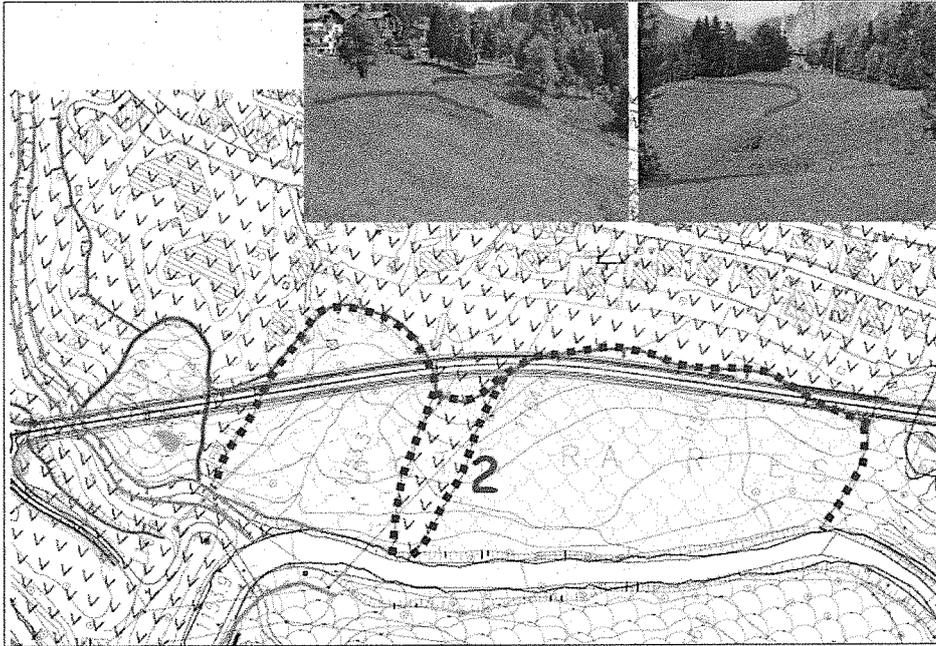
di seguito si riporta lo stralcio della Tavola della Pericolosità geologica interessata dal progetto tratta dalla TAV Cortina 9 del PAI, con inserimento del tracciato stradale, una situazione che viene richiamata anche nella cartografia dell'Inventario dei Fenomeni Franosi Italiano – IFFI a cura dell'ISPRA, fornendo maggiori dettagli sulla tipologia delle frane segnalate dal PAI, distinguendoli inoltre in colamenti lenti e rapidi;

PRESO ATTO che il PAI nelle norme di attuazione prevede delle specifiche disposizioni comuni per le aree a pericolosità geologica, come all'art 8, comma a. "eseguire scavi o abbassamenti del piano di campagna in grado di compromettere la stabilità delle fondazioni degli argini, ovvero dei versanti soggetti a fenomeni franosi." ed al comma 4. "...tutti i nuovi interventi.opere,attività consentite dal Piano o autorizzati dopo la sua approvazione devono essere tali da..non aumentare le condizioni di pericolo dell'area interessata nonché a valle o a monte della stesa";

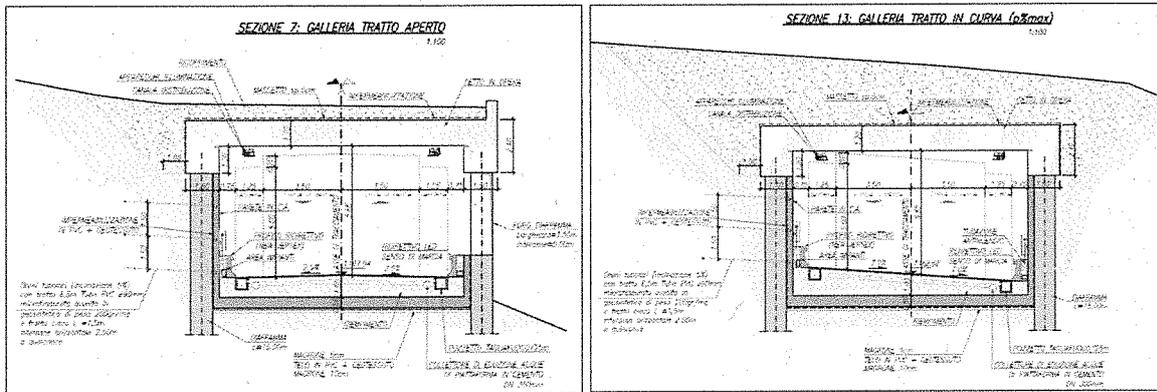


CONSIDERATO che il progetto per la **Frana attiva n. 1** prevede di inserire una paratia di pali a monte del corpo stradale ed un muro di sostegno su pali a valle, con interventi di drenaggio e di tirantatura, con lo scopo di considerarli propedeutici alla realizzazione di una profonda bonifica del piano di appoggio del rilevato (come da particolari e sezioni di progetto) al fine di sostituire la parte più superficiale e rimaneggiata del corpo franoso;

CONSIDERATO che l'area della **Frana quiescente n. 2** è situata centralmente rispetto alle due Rotatorie. L'area è composta da antiche scarpate di frane rotazionali, oggi in stato di quiescenza;

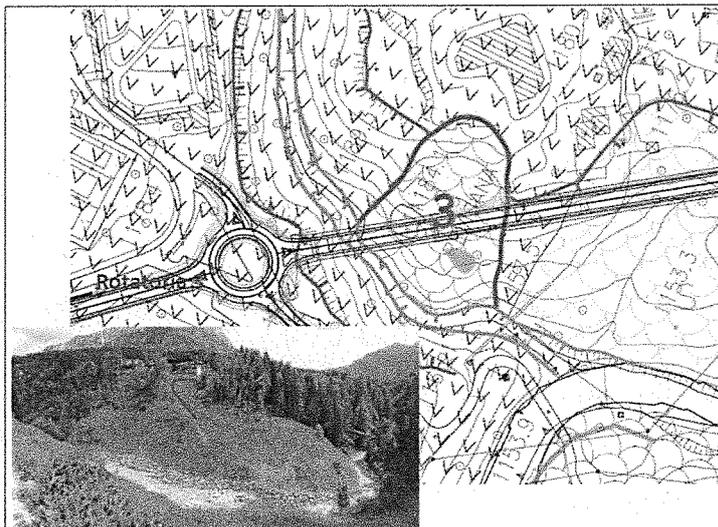


CONSIDERATO che in entrambe le Frane attive n. 1 e n. 2 le tre prove penetrometriche hanno individuato terreni scadenti per i primi 5 metri tali che possono essere soggetti a movimenti di pendio soprattutto in concomitanza dei periodi più piovosi, il progetto ha previsto per il solo tratto della Frana quiescente n.2 una galleria artificiale, in quanto risulta essere una struttura in grado di sostenere spinte di materiali scadenti, ed atta a stabilizzare il versante rispetto alle condizioni attuali;



Frana attiva n. 3 è ubicata nelle immediate vicinanze del ponte Rio Bigontina, ed è composta da una antica frana rotazionale oggi in stato di parziale quiescenza, ma con segni di attività e/o di equilibrio precario;

Handwritten notes and signatures are present on the right side of the page, including a large signature and several initials.



CONSIDERATO che tale area interferisce con la spalla del ponte sul Torrente Bigontina, il progetto prevede di stabilizzare i possibili movimenti superficiali e profondi tramite pozzi drenanti, profondi circa 18 metri dal diametro di 5 m, atti a stabilizzare il versante rispetto alle condizioni attuali;

VALUTATA come già richiamata nell'elaborato di progetto "*Relazione geologica, idrogeologica e sismica*", l'evidente pericolosità del dissesto rotazionale innescato per la riattivazione di un antico movimento franoso, interessante le aree delle frane n.1 e n. 2, pertanto risulta necessaria la previsione di una galleria artificiale, quale elemento strutturalmente efficace e precauzionale a risolvere le criticità geologiche ed idrogeologiche presenti nel contesto geomorfologico, localizzata sull'intera area del nuovo tracciato stradale in sponda sinistra del Boite e stabilizzare quindi i movimenti gravitativi potenziali o in essere;

VALUTATO che per un vero e proprio consolidamento delle aree in frana attiva (frana n.1 e frana n.2) e, per una quanto mai opportuna e necessaria omogeneità dell'intervento, l'ipotesi progettuale scelta per la Frana n. 1, venga sostituita con l'allungamento della galleria artificiale, già prevista per la sola Frana quiescente n.2.

In riferimento alla cantierizzazione:

CONSIDERATO E VALUTATO che in merito alle acque meteoriche e da cantiere:

- il progetto prevede il recapito alla rete di fognatura mista esistente per mezzo di caditoie esistenti in corrispondenza dello svincolo est;
- per ciò che riguarda le acque del piazzale sede del parcheggio dei mezzi d'opera e del lavaggio ruote, la gestione e il trattamento si prevede affidato ad un impianto di depurazione temporaneo a scarichi separati in base alla natura e provenienza;
- le acque reflue dei cantieri e delle aree di lavorazione, verranno sottoposte a processi di chiarificazione e depurazione che consentano la loro restituzione al corpo recettore e/o alla fognatura in conformità alla Tab. 3 All. 5 del D. Lgs. 152/99. Come indicato negli elaborati ambientali, la gestione e il trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni sarà gestita attraverso l'installazione di un impianto di depurazione al quale confluiranno le acque provenienti da:
 - n.1 lavaggio ruote
 - n.1 piazzale di passaggio o sosta mezzi d'opera
 - n.1 piazzale per il parcheggio degli automezzi leggeri da cantiere e quelli personali delle maestranze
 - n.1 corpo di galleria
- il progetto descrive gli scarichi raggruppandoli per tipologia qualitativa e per la loro diversa provenienza e natura;
 - Acque di lavaggio ruote: gli scarichi saranno caratterizzati da acque contenenti materiale

- o terroso con concentrazione degli inquinanti più o meno discrete;
 - o Acque di pioggia per dilavamento dell'area di stoccaggio dello smarino: gli scarichi saranno caratterizzati dalle acque di pioggia che dilavano il materiale di risulta, proveniente dalla galleria, che contiene particelle di natura inerte e cementizia;
 - o Acque di pioggia per dilavamento piazzali di passaggio, sosta automezzi e mezzi d'opera: gli scarichi avranno caratteristiche come nel punto precedente ma con concentrazione degli inquinanti più bassa.
 - o Acque d'aggettamento in galleria: gli scarichi saranno provocati, principalmente, dalle acque di falda incontrate durante la perforazione e di lavorazione. Inoltre vi sarà la presenza di tracce d'olio minerale, particelle di natura inerte e cementizia, che conferiranno all'acqua una caratteristica leggermente basica.
- per l'impianto di trattamento delle acque industriali e meteoriche vengono considerati i seguenti valori delle portate generate all'interno del cantiere: Lavaggio ruote → 1,30 l/s; Acque meteoriche di dilavamento (relativa alle aree di passaggio mezzi 5+15 mm) → 1,35 l/s; Lavaggio dei mezzi → portata trascurabile. Di conseguenza viene assunta la portata dell'impianto di trattamento pari a circa 3 l/s.
 - l'impianto di trattamento si prevede all'interno delle aree di cantiere, nell'area dove è facilitato l'accesso da parte dei mezzi per il rifornimento dei materiali e per l'allontanamento dei fanghi; la documentazione prodotta ha descritto il ciclo di trattamento;

VALUTATO che in merito agli aspetti idraulici;

- il proponente ha dichiarato che secondo il progetto lo sversamento accidentale in galleria, in caso di incidente stradale in tale tratto, defluirebbe verso lo sbocco ovest senza nessun presidio di contenimento; con il sistema di raccolta e convogliamento previsto si prevede una notevole riduzione del rischio di incendio in caso di sversamento di sostanze ignifughe, con l'estensione dei sistemi di captazione per circa l'80% dello sviluppo del tratto in galleria;
- il progetto demanda alla progettazione esecutiva la localizzazione e il dimensionamento dell'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia; tale progetto dovrà contenere i dispositivi di intercettazione e scolmatura e l'indicazione dei punti di recapito della rete di raccolta delle acque meteoriche e dei fossi di guardia. Dovrà inoltre essere ottenuta l'autorizzazione allo scarico da parte degli enti competenti;

CONSIDERATO che durante la fase di cantiere si prevede:

- un cantiere fisso che verrà collocato in un'area prativa posta in un'area compresa tra la S.S. 51 e la strada Comunale Via Guide Alpine dalla quale si accederà in sicurezza direttamente alla stessa S.S. n. 51;
- un cantiere mobile utilizzato per la costruzione del nuovo tracciato stradale che sarà utilizzata come pista di cantiere;

CONSIDERATO e VALUTATO che il conferimento del materiale in esubero dovrà avvenire in modo da non pregiudicare la fruibilità turistica dell'abitato adiacente e nel pieno rispetto dei vincoli storici e paesaggistici gravanti sui luoghi e sulle pertinenze;

VALUTATO che secondo quanto previsto per la fase di cantiere:

- all'interno dei cantieri le macchine in uso dovranno operare in conformità alle direttive CE in materia di emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto, così come recepite dalla legislazione italiana;
- dovranno comunque essere utilizzati tutti gli accorgimenti tecnici e gestionali al fine di minimizzare l'impatto acustico verso l'esterno, quali ad esempio adeguata manutenzione di macchine ed attrezzature, spegnimento dei motori nei casi di pause ecc.;
- è da evitarsi qualsiasi tipo di attività notturna;

- per i periodi in cui si svolgeranno le lavorazioni più rumorose (es. posizionamento micropali) sarà richiesta una deroga temporanea ai limiti di emissione sonora al Comune di Cortina;

VALUTATO che:

- sono stati esaminati gli effetti sinergici e cumulativi sotto il profilo del traffico di mezzi pesanti indotto dai quattro cantieri; è stato valutato in un primo momento l'effetto generato dal singolo cantiere e successivamente è stata svolta l'analisi dell'impatto dei cantieri per gli interventi sulla SS51 durante le due distinte fasi di lavorazione;
- è stato valutato il livello di servizio (LOS) allo stato di fatto e in fase di cantiere per poter valutare l'interferenza al normale traffico circolante dovuto alla realizzazione delle varianti;
- i tratti che più ne risentono sono i centri abitati di Valle (LOS E) e Tai di Cadore (LOS F) e che sono state definite alcune strategie per mitigare l'impatto della simultaneità dei cantieri attraverso concertazione continua del tavolo Prefettura promosso dal Prefetto di Belluno, ANAS e le Forze dell'Ordine;

VALUTATO che in merito alle mitigazioni in fase di cantiere:

- è prevista la messa in atto di una serie di accorgimenti per minimizzare le criticità e gli impatti delle lavorazioni sulla viabilità esistente;
- la cantierizzazione dei lavori sarà predisposta creando in corrispondenza di parcheggi e piazzali di cantiere idonei sistemi di griglie di raccolta delle acque di prima pioggia, indirizzate a vasche di raccolta e trattamento;
- la gestione e il trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni sarà gestita attraverso l'installazione di un impianto di depurazione;
- per ridurre il sollevamento delle polveri derivante dallo svolgimento le attività di demolizione e di movimentazione del terreno si prevede:
 - in concomitanza con le lavorazioni più critiche, l'installazione a bordo di ogni macchina operatrice di nebulizzatori mobili in grado di intervenire direttamente sul punto interessato;
 - installazione in coincidenza di ogni accesso/uscita dal cantiere di un impianto per il lavaggio pneumatici;
 - limitazione della velocità massima sulle piste di cantiere;
 - protezione dei depositi di materiale sciolto dall'esposizione al vento mediante la copertura con stuoie o teli;
- per ridurre gli effetti del cantiere sul clima acustico per i recettori presenti in prossimità delle aree di cantiere si prevede:
 - ottimizzazione dei tempi di lavorazione, in relazione alle condizioni di fruizione degli immobili presenti nelle aree di cantiere interferite ed alla risposta elastica delle strutture. Sarà inoltre garantita una costante informazione dell'utenza, con particolare attenzione ai ricettori più esposti alle vibrazioni immesse sulle strutture edilizie;
 - adozione di un adeguato cronoprogramma lavori con orari di lavoro ben determinati;
 - sistema di controllo e monitoraggio.
 - si prevede la costante bagnatura delle piste durante le fasi di lavoro che prevedono scavi o comunque movimenti di materie; i mezzi stradali per la movimentazione dei materiali saranno provvisti di telone per la chiusura completa del cassone;

VALUTATO che

- in caso di interventi potenzialmente critici, è prevista l'attuazione di misure attive finalizzate alla riduzione delle vibrazioni agendo direttamente sulle sorgenti; in particolare, come si evince dall'elaborato "*Piano di Monitoraggio Ambientale*", il monitoraggio ambientale delle vibrazioni verrà effettuato in corso d'opera ed in particolare in corrispondenza degli edifici più prossimi alle aree in cui si prevede lo svolgimento delle attività più significative ai fini della generazione delle vibrazioni (ad esempio l'infissione dei pali). In occasione dello svolgimento di tali attività si verificherà l'esistenza

di eventuali criticità ed attuare, quindi, delle misure atte a contenere l'entità di queste vibrazioni. Si prevedono misure in continuo per 24 ore;

- il proponente prevede per la fase della progettazione esecutiva la definizione nel dettaglio, oltre alla programmazione spazio-temporale delle attività in funzione del cronoprogramma lavori e delle modalità di esecuzione e di rilevamento del monitoraggio, anche la strumentazione più adeguata per la verifica l'influenza dei lavori sugli edifici posti in prossimità delle opere di progetto;
- nell'ambito della progettazione esecutiva, dovrà essere redatto lo stato di consistenza degli edifici e installata la strumentazione adeguata per la verifica l'influenza dei lavori sugli edifici posti in prossimità delle opere di progetto;

CONSIDERATO che la presenza del cantiere non determinerà, anche per il suo carattere di temporaneità, un'alterazione dei luoghi da un punto di vista paesistico in quanto all'interno delle aree occupate non si nota la presenza di alcun elemento di pregio paesistico;

CONSIDERATO che durante la fase di cantiere, all'interno del cantiere fisso, si provvederà a stoccare i materiali d'opera e di risulta in maniera tale da evitarne la dispersione nell'ambiente circostante e da limitare gli effetti sulla percezione paesistica dei luoghi. In questo contesto la presenza di macchine operatrici e la continua modificazione della scena osservata sottolineerà la temporaneità del cantiere e il divenire dell'opera;

CONSIDERATO che il traffico indotto dalla movimentazione dei mezzi diretti al sito di conferimento dei materiali di scavo ammonta, considerata la durata del cantiere, ad una media di 6 autocarri al giorno, poco significativa rispetto al traffico attuale, valutato in circa 25 autocarri/ora durante le ore diurne nei giorni feriali;

VALUTATO che durante la fase di cantiere, rispetto ad eventuali perturbazioni paesaggistiche, dovute all'occupazione di suolo per lo svolgimento delle attività di cantiere, non si genereranno effetti di alterazione del paesaggio;

VALUTATO che durante la fase di cantiere, rispetto l'innalzamento delle polveri dovuto allo svolgimento delle attività di scavo e di movimentazione del terreno all'interno dell'area di cantiere, sono previste forme di mitigazione, legate alle fasi temporanee di cantiere;

In riferimento alle mitigazioni in fase di cantiere:

CONSIDERATO che al fine di limitare il sollevamento delle polveri in fase di cantiere si prevede:

- in presenza di situazioni di prolungata assenza di piogge, per limitare la possibilità dell'innalzamento di polveri dai cumuli di materiale, si provvederà alla loro bagnatura con acqua attraverso un sistema di bagnatura automatico;
- l'installazione, in corrispondenza dei limiti del cantiere fisso e mobile, di teli antipolvere;
- rispetto al sollevamento di polveri dovuto al transito dei mezzi in ingresso ed in uscita dal cantiere gli effetti sono trascurabili, oltre alle misure di mitigazione previste dal progetto, anche in ragione del fatto che;
- all'esterno delle aree di cantiere i mezzi si muoveranno esclusivamente su strade asfaltate;
- si prevede la copertura dei cassoni così da ridurre la possibilità di diffusione dal cassone di polveri.
- pavimentazione ecologica dei cantieri e delle piste del tipo "antipolvere" realizzata mediante inerti di opportuna granulometria, miscelati (in sostituzione del bitume) con collante liquido polimerico acetato vinil-acrilico;
- installazione in coincidenza di ogni accesso/uscita dal cantiere di un impianto per il lavaggio pneumatici;
- impiego di spazzatrici stradali con aspirazione ad umido delle polveri per la pulizia delle strade pubbliche
- limitazione della velocità massima sulle piste di cantiere;

CONSIDERATO che al fine di limitare le emissioni di inquinanti in fase di cantiere si prevede:

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large 'S', a circle, a stylized 'F', 'FR', and 'L'.

- limitazione della velocità massima sulle piste di cantiere;
- impiego di veicoli recenti o nuovi a basse emissioni in regola con le emissioni allo scarico;
- applicazione di equipaggiamento e periodica manutenzione di macchine e apparecchi con motore a combustione, secondo le indicazioni del fabbricante;
- per le macchine e apparecchi con motore diesel verranno alimentati con carburanti a basso tenore di zolfo.
- impiego veicoli pesanti con scappamento in posizione alta rispetto al telaio del veicolo;

CONSIDERATO che al fine di limitare le emissioni acustiche in fase di cantiere si prevede:

- limitazione emissioni alla fonte sulle attrezzature e sugli impianti come la dotazione dei mezzi d'opera di dispositivi silenziatori;
- installazione di barriere fonoassorbenti mobili, durante lo svolgimento di particolari attività di cantiere, con caratteristiche fonoisolanti di categoria B2 e caratteristiche fonoassorbenti di classe A2 con altezza di 3,5 m, poste lungo il perimetro del cantiere e in prossimità dei recettori più vicini all'area di cantiere.

VALUTATO che durante la fase di cantiere, rispetto l'innalzamento delle polveri, degli inquinanti e delle emissioni acustiche, dovute allo svolgimento delle attività di scavo e di movimentazione del terreno, viste le forme di mitigazione previste, non si genereranno effetti significativi sulla qualità dell'aria.

VALUTATO che durante la fase di cantiere, rispetto al clima acustico, dovute allo svolgimento delle attività di cantiere, viste le forme di mitigazione previste, non si genereranno effetti significativi sul centro urbano limitrofo;

In riferimento alle possibili interferenze trasportistiche, in fase di cantiere, delle opere connesse all'adeguamento della viabilità rientranti nel piano Cortina 2021:

CONSIDERATO che è stato redatto in fase progettuale un documento denominato "78_MSVE14D1728_T01IA00AMBRE06_A_Studio traffico VIA" che include una specifica valutazione rispetto all'impatto dei cantieri di tutti gli interventi di adeguamento infrastrutturale (interventi di "variante" previsti per gli abitati di Valle di Cadore, Tai di Cadore, San Vito di Cadore e Cortina d'Ampezzo) previsti lungo l'intero corridoio della SS51 di "Alemagna", nell'ipotesi di un'eventuale attivazione contestuale dei lavori e una disamina delle quote di traffico indotto legato all'effetto di "fluidificazione" e velocizzazione delle percorrenze lungo l'itinerario oggetto di studio;

CONSIDERATO e VALUTATO che nello *Studio di simulazione di traffico della realizzazione delle quattro varianti in contemporanea* il progetto verifica, con l'ausilio di un modello di traffico, lo scenario in fase di cantiere del traffico, con la simultaneità dei quattro cantieri di variante aperti, ed evidenzia che le quattro varianti, in fase di cantiere, non vanno ad incrementare significativamente il traffico lungo la viabilità esistente. In particolar modo Cortina rimane con il medesimo Livello Operativo di Servizio;

	Stato di Fatto	Cantiere Tai di Cadore	Cantiere Valle di Cadore	Cantiere San Vito	Cantiere Cortina	Cantiere Contemporanei
Tratto Cortina	C	C	C	C	C	C
Tratto a nord di San Vito	B	B	B	B	C	B
San Vito	C	C	C	D	D	C
Tratto tra San vito e Valle di Cadore	B	B	B	B	B	B
Valle di Cadore	D	D	D	D	D	D
Tratto tra Valle di Cadore e Tai di Cadore	B	B	C	C	C	B
Tai di Cadore	D	E	E	E	E	D
Tratto a sud di Tai di Cadore	C	D	D	D	D	D

VALUTATO che il proponente ha studiato nell'ambito delle integrazioni gli impatti cumulativi in fase di cantiere delle opere connesse all'adeguamento della viabilità stradale, nella Provincia di Belluno, per gli eventi sportivi invernali previsti.

Ha realizzato un tavolo tecnico con la Prefettura, per tutta la durata del Piano Cortina 2021, per la gestione dei cantieri, promosso dal Prefetto di Belluno e che coinvolge ANAS e le Forze dell'Ordine. L'obiettivo del Tavolo è quello di gestire le criticità della cantierizzazione, individuando i necessari provvedimenti atti alla mitigazione degli eventuali impatti sulla viabilità, e ridurre la congestione;

VALUTATO che il tavolo tecnico potrà permettere:

- di sfalsare temporalmente i picchi di movimentazioni tramite mezzi pesanti dei diversi cantieri, al fine di minimizzare i picchi di sovrapposizione dei veicoli diretti e provenienti ai diversi cantieri;
- in corrispondenza dei periodi ritenuti più critici per i cantieri: bloccare il traffico pesante di attraversamento lungo la SS51 in determinate fasce orarie (ora di punta della mattina e della sera);
- in corrispondenza delle ore ritenute più critiche in termini di movimentazione materiale tramite mezzi pesanti: gestione tramite operatore all'incrocio tra la SS51 e via degli Alpini presso il comune di Tai di Cadore, oppure previsione di installazione di impianto semaforico temporaneo.

CONSIDERATO E VALUTATO che in merito alla richiesta di individuare gli impatti cumulativi, in fase di cantiere, individuando le soluzioni da adottare, comprensive delle opere di mitigazione il proponente evidenzia che:

- gli effetti sinergici e cumulativi sotto il profilo del traffico di mezzi pesanti indotto dai quattro cantieri sono stati studiati da Systematica; è stato allegato lo studio "Analisi dell'Impatto dei Cantieri degli Interventi S.S.51";
- i tratti che più ne risentono sono i centri abitati di Valle (LOS E) e Tai di Cadore (LOS). Sono state definite alcune strategie per mitigare l'impatto dovuto alla possibile simultaneità dei cantieri;
- è in essere per tutta la durata del Piano, un Tavolo Prefettura per la gestione dei cantieri, promosso dal Prefetto di Belluno e che coinvolga ANAS e le Forze dell'Ordine. In particolari, date le importanti criticità che potrebbero riscontrarsi lungo la viabilità di Tai di Cadore, l'obiettivo del Tavolo sarà quello di gestione delle criticità della cantierizzazione, individuazione di provvedimenti atti alla mitigazione dell'impatto cantieri sulla viabilità, riduzione congestione. La strategia del Tavolo permetterà:
 1. Sfalsare temporalmente i picchi di movimentazioni tramite mezzi pesanti dei diversi cantieri, al fine di minimizzare i picchi di sovrapposizione dei veicoli diretti e provenienti ai diversi cantieri;
 2. In corrispondenza dei periodi ritenuti più critici per i cantieri, bloccare il traffico pesante di attraversamento lungo la SS51 in determinate fasce orarie (ora di punta della mattina e della sera);
 3. In corrispondenza delle ore ritenute più critiche in termini di movimentazione materiale tramite mezzi pesanti, gestione tramite operatore all'incrocio tra la SS51 e via degli Alpini presso il comune di Tai di Cadore, oppure previsione di installazione di impianto semaforico temporaneo;

In riferimento alle opere di mitigazioni in fase di esercizio:

CONSIDERATO che il progetto prevede delle opere di mitigazione per la fase di esercizio costituite da:

- installazione di barriere fonoassorbenti nei tratti fuori terra posti in prossimità degli edifici civili;
- formazione di filari arborei arbustivi, con l'impianto di specie autoctone, per mascherare le opere e realizzare un corridoio ecologico a margine dell'infrastruttura stradale;
- realizzazione di ecodotti per garantire la connessione e la continuità ecologica tra il fondo valle della Valle del Boite e i prati posti a margine dell'area urbanizzata di Via Roma;
- la presenza di un tratto in galleria artificiale coperta di fatto costituisce un ecodotto che consentirà il transito della fauna di medie dimensioni garantendo la continuità ecologica del versante;
- si prevede che il ripristino a prato delle aree interessate dal cantiere e non occupate in maniera definitiva dalla variante di progetto avvenga utilizzando fiorume raccolto nei prati circostanti l'area di intervento. In questo modo verrà mantenuta l'attuale composizione floristica dei prati e si scongiura la possibilità di un inquinamento genetico;
- le barriere fonoassorbenti comporteranno anch'esse un beneficio in termini ambientali in quanto impediscono, insieme alla recinzione presente sul lato a valle, alla fauna di attraversare la variante nei tratti a cielo aperto e, contemporaneamente, la indirizzano verso il tratto in galleria artificiale consentendone la discesa verso valle in completa sicurezza;

- la realizzazione del tratto della nuova variante in galleria limiterà le emissioni rumorose e la diffusione degli inquinanti;
- sono previste da progetto barriere antirumore a verde posizionate lungo i tratti all'aperto, lateralmente alla carreggiata;
- i pannelli fonoassorbenti delle barriere saranno predisposti ad essere rivestiti da piante rampicanti;
- sono altresì previste opere a verde con inerbimenti e piantumazioni concentrate soprattutto in corrispondenza delle rotatorie e sopra la galleria artificiale, volte a minimizzare da un punto di vista ambientale l'impatto dell'opera sul paesaggio circostante;
- è prevista la realizzazione di una rete di raccolta delle acque di piattaforma per cui si prevede il trattamento delle acque di prima pioggia in vasche di sedimentazione e disoleazione.

Relativamente alla gestione delle terre e rocce da scavo:

PRESO ATTO che il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo è stato presentato, ai fini dell'approvazione, ai sensi dell'art.9 del D.P.R. n.120/2017;

CONSIDERATO che viene fornito l'inquadramento territoriale e l'analisi dei vincoli degli strumenti di programmazione e pianificazione a livello nazionale, regionale e comunale;

CONSIDERATO che viene fornito l'inquadramento geologico ed idrogeologico dell'area;

CONSIDERATO che il Piano di Gestione delle materie descrive, per ciascuna tipologia di opera, il volume di scavi e riporti gestiti con il D.lgs. 152/2006 e s.m.i., e il D.P.R. 120/2017;

CONSIDERATO che si prevedono le seguenti attività di cantiere:

- scavo all'aperto e scotico mediante l'esclusivo ricorso a mezzi meccanici;
- perforazioni, trivellazioni e palificazioni eseguiti con l'impiego di bentonite o cemento;
- scavo in galleria naturale senza consolidamento;
- scavo in galleria naturale con consolidamento;

CONSIDERATO che si riporta il dettaglio delle operazioni sopra individuate, le caratteristiche merceologiche previste dei materiali di risulta, le alternative gestionali e le seguenti volumetrie di materiali previste, per un totale pari a circa 68.000 mc:

- sterro: 66.200 mc (di cui circa 20.000 mc per la galleria);
- scotico 2.175 mc;

CONSIDERATO che si prevede il riutilizzo in opera, previa esecuzione di operazioni di normale pratica industriale di un volume di 38.000 mc su un totale pari a 68.000 mc di volume; pertanto, il materiale in esubero risulta di 30.000 mc da conferire presso le cave autorizzate, di seguito specificate;

CONSIDERATO che i volumi di materiali di scavo prodotti nell'ambito del cantiere saranno considerati come sottoprodotti da conferire nei siti indicati, in base all'art. 4 Capo I e art. 10 Capo II del DPR 120/2017 e art. 5 Capo I DPR 120/2017, per quanto afferente al deposito intermedio;

	SCAVI E BONIFICHE		RIPORTI	
	STERRO [mc]	SCOTICO [mc]	RILEVATO [mc]	TERRENO VEGETALE [mc]
TRATTA 2	15'170,39	555,12	11'810,97	1'145,96
ROTATORIA 3	748,67	108,58	90,38	155,22
ROTATORIA 4	957,51	300,04	4'259,65	286,01
ASSE 2	401,81	17,99	53,30	27,25
ASSE 3	773,33	91,61	93,88	158,40
ASSE 4	27,70	359,10	3'247,47	231,34
ASSE 5	1'990,63	95,85	169,53	565,21
ASSE 6	1'101,08	357,95	4'372,61	346,56
ASSE 7	294,17	289,09	676,20	142,19
VIADOTTI	22'306,19	-	4'362,04	-
OPERE MINORI	2'955,07	-	26,5	-
GALLERIA	19'470,85	-	5'979,85	-
Somma	66'197,40	2'175,33	35'377,85	3'058,14

CONSIDERATO che il proponente ha indicato tre siti di conferimento del materiale in esubero che presentano le seguenti capacità:

Cava di Damos in Comune di Pieve di Cadore	241.000 m ³
Cava di Mosole (Spresiano (TV))	230.000 m ³
I.S.E. S.r.l. (Perarolo di Cadore)	10.000 m ³

CONSIDERATO che in merito alle indagini effettuate:
il materiale è stato caratterizzato dal punto di vista ambientale scegliendo i punti di campionamento nel rispetto dell'Allegato 2 del DPR 120/2017 e che le analisi sono state eseguite in data 21/09/2018 sui campioni dai punti P1 e P2 considerando i parametri indicati nell'Allegato 4 del DPR 120/2017;

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large 'u' and 'Bul'.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

	misura	P1		P2		Valori Limite	
		VALORE RILEVATO				A	B
		0-1 m	1-2 m	0-1 m	1-2 m		
Arsenico	mg/kg, ss	9.8	3.6	2.3	2.8	20	50
Cadmio	mg/kg, ss	< 1.1	< 1	<0.53	<0.51	2	15
Cobalto	mg/kg, ss	<0.27	<0.25	<0.13	<0.13	20	250
Cromo totale	mg/kg, ss	36	26	13	13	150	800
Nichel	mg/kg, ss	23	10	11	8.4	120	500
Piombo	mg/kg, ss	7.9	7.4	14	14	100	1000
Rame	mg/kg, ss	10	8.2	5.9	5.9	120	600
Zinco	mg/kg, ss	26	22	38	35	150	1500
Merurio	mg/kg, ss	<0.27	<0.25	<0.13	<0.051	1	5
Cromo VI	mg/kg, ss	<2	<2	<2	<2	2	15
Benzo [a] antracene	mg/kg, ss	<0.0082	<0.0078	0.015	0.022	0.5	10
Benzo [a] pirene	mg/kg, ss	<0.0082	<0.0078	0.018	0.029	0.1	10
Benzo [b] fluorantrene	mg/kg, ss	<0.0082	<0.0078	0.025	0.027	0.5	10
Benzo [k] fluorantene	mg/kg, ss	<0.0082	<0.0078	0.01	0.014	0.5	10
Benzo [g,h,i] perilene	mg/kg, ss	<0.0082	<0.0078	0.019	0.027	0.1	10
Crisene	mg/kg, ss	<0.0082	<0.0078	0.018	0.034	5	50
Dibenzo [a,e] pirene	mg/kg, ss	<0.0082	<0.0078	<0.0043	0.0057	0.1	10
Dibenzo [a,l] pirene	mg/kg, ss	<0.0082	<0.0078	0.0047	0.0082	0.1	10
Dibenzo [a,i] pirene	mg/kg, ss	<0.0082	<0.0078	<0.0043	<0.0041	0.1	10
Dibenzo [a,h] pirene	mg/kg, ss	<0.0082	<0.0078	<0.0043	<0.0041	0.1	10
Sommatoria policilic aromtici	mg/kg, ss	<0.082	<0.078	0.12	0.18	10	100
Dibenzo [a,h] antracene	mg/kg, ss	<0.0082	<0.0078	<0.0043	0.0057	0.1	10
Ideno [1,2,3-c,d] pirene	mg/kg, ss	<0.0082	<0.0078	0.017	0.019	0.1	5
Pirene	mg/kg, ss	<0.0082	<0.0078	0.018	0.031	5	50
Idrocarburi pesanti C>12	mg/kg, ss	< 8.2	<7.8	17	128	50	750
Metilterbutil etero (MTBE)	mg/kg, ss	<0.16	<0.16	<0.059	<0.059	10	250
Amianto	mg/kg, ss	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.	1000	1000
		A e B	A e B	A e B	B		

CONSIDERATO che rispetto alle indagini ambientali effettuate, i materiali oggetto di indagine sono stati prelevati dai punti dove in precedenza sono stati svolti i sondaggi a carotaggio continuo;

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente riporta i risultati delle indagini ambientali eseguite presso il sito interessato; in particolare, le indagini eseguite hanno dimostrato che i campioni di terreno analizzati risultano:

il campione P1 risulta compatibile coi limiti di colonna A, "Siti ad uso Verde pubblico, privato e residenziale"; il campione P2 risulta compatibile con i limiti di colonna B indicati dalla Tabella 1, Allegato 5 Titolo V Parte IV del DL 152/2006;

CONSIDERATO che per il campione P2 è stato rilevato, al di sopra del limite di colonna A, il solo valore relativo agli idrocarburi pesanti C>12, risultando però al di sotto dei valori limite previsti dalla colonna B.

Il campione è stato raccolto in prossimità del piazzale antistante il cimitero, nella zona dell'attuale parcheggio. Il volume di scavo previsto per il materiale compatibile con i limiti di colonna B, individuati dal campione P2, è pari a circa 1000 mc.

Il sito autorizzato al conferimento di questa tipologia di materiale è stato individuato nel sito di Perarolo di Cadore: discarica di rifiuti speciali ove è possibile collocare circa 10.000 mc di materiale proveniente da scavi rientranti nei limiti della tabella B dell'Allegato 5, al Titolo V, della Parte IV, del DL 152/2006;

CONSIDERATO e VALUTATO che nel caso in cui ci fosse una aliquota di terre e rocce da scavo non riutilizzabile come sottoprodotto nei siti di conferimento, verrà caratterizzato in loco e gestito come rifiuto ai sensi del D.Lgs n 152/2006, al quale si ipotizza l'attribuzione del codice CER 17.05.04;

CONSIDERATO che, con la finalità di rendere i materiali conformi da un punto di vista geotecnico, nell'ottica di reimpiegare il materiale all'interno del cantiere per la realizzazione di rilevati, per il riutilizzo presso siti esterni e, infine, per l'utilizzo in processi produttivi in sostituzione del materiale di cava, le operazioni di normale pratica industriale che saranno impiegate consistono in:

- nella selezione granulometrica, con la riduzione nel materiale da scavo, dei frammenti di vetroresina che saranno inglobati nello smarino proveniente dalla realizzazione dei tratti di galleria che richiederanno preconsolidamenti;
- nella riduzione volumetrica, mediante macinazione, delle rocce provenienti dalla realizzazione dei tratti della galleria ove sarà necessario fare ricorso all'uso dell'esplosivo;

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente ha fornito l'inquadramento delle aree di deposito delle terre in attesa di riutilizzo. Sono previste due aree di deposito temporaneo / stoccaggio, la prima di circa 1'050 mq che ricade in un'area classificata F5 – parcheggi, mentre la seconda di 560 mq ricade in un'area F3 – area a verde;

CONSIDERATO che il Proponente afferma che quota parte di materiale di esubero dal cantiere potrebbe anche essere riutilizzata secondo le necessità negli altri tre cantieri previsti nel Piano, previa verifica di idoneità delle caratteristiche; sono tuttavia evidenziate le difficoltà di coordinamento per sfruttare il materiale di esubero di Cortina per le opere previste negli altri cantieri, sia per il verificarsi delle condizioni di non simultaneità delle lavorazioni sia per il fatto che le opere saranno realizzate con alta probabilità da diverse imprese;

CONSIDERATO che:

- sono previste due aree di deposito temporaneo / stoccaggio, la prima di circa 1.50 mq mentre la seconda di 560 mq;
- il proponente prevede di conferire il materiale di scavo prodotto durante la fase di cantiere, previa esecuzione delle analisi di controllo previste dalla vigente normativa, presso le cave indicate in precedenza;
- il traffico indotto dalla movimentazione dei mezzi diretti alla cava, considerata la durata del cantiere, non peggiora i valori del livello di servizio nel comune;
- sono state definite, invece, delle strategie atte a mitigare l'impatto della simultaneità dei cantieri con gestione delle criticità della cantierizzazione, riduzione della congestione;
- il Piano di Utilizzo di cui l'art. 9 del DPR 120/2017 resterà valido fino alla fine dei lavori di realizzazione dell'opera;

VALUTATO che è stata predisposta una relazione integrativa sulla gestione complessiva di terre e rocce da scavo che tiene conto di tutti e quattro gli interventi; la relazione contiene anche la verifica della capacità dei siti per il deposito delle terre e rocce da scavo e per quello dei rifiuti derivanti dalla demolizione del fabbricato adiacente il Municipio; sono state fornite le seguenti tabelle di sintesi;

BILANCIO COMPLESSIVO DEI MATERIALI DI SCAVO

VARIANTE	QUANTITATIVI IN ESUBERO (+) O IN DIFETTO (-)
Attraversamento abitato di Tai di Cadore	+230.000 m ³
Attraversamento abitato di Valle	+122.000 m ³
Attraversamento abitato di San Vito di Cadore	-70.000 m ³
Miglioramento viabilità di accesso di Cortina	+30.000 m ³
TOTALE SCAVI	+312.000 m³

POSSIBILE CONFERIMENTO DEI MATERIALI DI SCAVO IN ESUBERO

Cava di Damos in Comune di Pieve di Cadore (BL)	240.000 m ³
Discarica I.S.E. in Comune di Perarolo di Cadore (BL)	10.000 m ³
Discarica I.S.E. in Comune di S. Stefano di Cadore (BL)	30.000 m ³

A

31

h

2

Ditta Superbeton S.p.a. in Comune di Volpago Montello (TV)	230.000 m ³
TOTALE DISPONIBILITÀ PER STOCCAGGIO	510.000 m³

CONSIDERATO che, nell'ambito della documentazione integrativa sono state presentate le autorizzazioni dei siti di conferimento:

MATERIALE	SITO DI CONFERIMENTO	COMUNE
Colonna A	Cava Damos	Pieve di Cadore (BL)
	Superbeton S.p.a.	Volpago del Montello (TV)
Colonna B	Discarica ISE	Perarolo di Cadore (BL)
Demolizione fabbricato	Discarica ISE	S. Stefano di Cadore (BL)
Inquinanti	Discarica ISE	S. Stefano di Cadore (BL)

DA CONFERIRE	AUTORIZZATI	CANTIERE DI PROVENIENZA
~140.000 m ³	218.000 m ³	Valle di Cadore San Vito di Cadore Cortina
230.000 m ³	230.000 m ³	Tai di Cadore
~10.000 m ³	10.000 m ³	Cortina
1.112 m ³	30.000 m ³	Valle di Cadore
Eventuali	30.000 m ³	Eventuali

CONSIDERATO e VALUTATO che il sito Cava Damos nel Comune di Pieve di Cadore dove verranno conferiti i materiale in esubero provenienti dalle varianti "occidentali" (Valle di Cadore, San Vito di Cadore e Cortina) risulta autorizzato con una disponibilità volumetrica per stoccaggio definitivo di materiale pari a 240.000 mc; presso tale sito verranno conferiti circa 114000 mc di materiale provenienti dalla variante di Valle di Cadore, di San Vito di Cadore e di Cortina;

CONSIDERATO e VALUTATO che i materiali di demolizione verranno conferiti presso la discarica ISE nel Comune di S.Stefano di Cadore;

CONSIDERATO e VALUTATO che nell'eventualità di rinvenimento di amianto o altre sostanze inquinanti non attualmente identificabili durante la caratterizzazione ambientale effettuata, il progetto prevede la pianificazione della gestione in conformità con la normativa vigente;

CONSIDERATO e VALUTATO che come osservato dall'ARPA Veneto e dalla Provincia di Belluno, e prescritto dalla Regione Veneto, in fase di progettazione esecutiva il Proponente dovrà:

- prevedere quanto più possibile riutilizzo in loco dei materiali compatibilmente con le caratteristiche geotecniche richieste dalle specifiche opere;
- valutare preliminarmente la possibilità di utilizzare altro materiale reperibile in prossimità dei cantieri e proveniente da eventi franosi/alluvionali;
- eseguire il computo complessivo dei volumi di scavo e di riporto, riferito cioè a tutti i quattro interventi previsti dal Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 in funzione della idoneità tecnica e prestazionale al riutilizzo e quindi della loro reale possibilità di essere ricollocati nello stesso cantiere o in altro cantiere ovvero nel sito di destinazione di Damos, ai fini di ricomposizione della cava;

- valutare, con il supporto dei competenti Uffici della Provincia e della Regione Veneto, la possibilità del riutilizzo del materiale di risulta idoneo in altri cantieri stradali e ferroviari localizzati nella Provincia di Belluno, con programmazione od esecuzione contemporanea a quello in oggetto, nonché nell'ambito dei lavori di ripristino idrogeologico, ambientale e forestale in corso nella medesima Provincia, a seguito degli alluvionali del 29/10/2018;
- provvedere all'adeguamento della viabilità accesso alla cava di Damos per fare fronte all'importante conferimento da parte dei cantieri stradali anche eventualmente realizzando un accesso alternativo per la circolazione a senso unico in ingresso e uscita dei mezzi;
- valutare la possibilità del riutilizzo in loco dei materiali da scavo ritenuti idonei, specialmente nel ripristino dei versanti dopo la realizzazione degli imbocchi ovest ed est, nonché a tergo dei muri di sostegno delimitanti la rotatoria prima dell'imbocco est (Muro 1 e Muro 2);
- completare la caratterizzazione delle terre e rocce da scavo effettuando il terzo campionamento nel punto denominato "P3_Valle", lungo il fronte di avanzamento dello scavo in galleria, durante l'esecuzione dei lavori;
- determinare, successivamente all'approfondimento del modello geologico, con la maggiore accuratezza possibile la quantità di terre e rocce da scavo idonee al riutilizzo, nonché la quantità dei materiali di rifiuto da conferire a discarica, suddivisi nelle pertinenti frazioni merceologiche;
- il bilancio fra sterri e riporti dovrà essere emendato dei rifiuti provenienti da perforazioni, trivellazioni, palificazioni;
- effettuare un approfondimento rispetto alle reali modalità di scavo applicate per la realizzazione delle gallerie, al fine di poter meglio determinare e quantificare le tipologie dei singoli materiali effettivamente prodotti, siano essi rifiuti o non rifiuti;
- limitare il più possibile la produzione di materiali contaminati o, comunque, non idonei dal punto di vista ambientale, separando le frazioni a prevalente matrice cementizia, da gestire come rifiuti, al fine di poter più agevolmente collocare il materiale da scavo ed evitare eventuali contaminazioni da possibili agenti inquinanti presenti nel cemento;

CONSIDERATO che il progetto prevede che l'avvenuto utilizzo del materiale escavato in conformità al Piano di Utilizzo sarà attestato dall'esecutore mediante la Dichiarazione di Avvenuto Utilizzo (DAU), come da art. 7 del D.P.R.n.120/2017 che sarà compilata e resa entro il termine in cui il Piano di Utilizzo stesso cesserà di avere validità;

CONSIDERATO e VALUTATO che per garantire la massima tracciabilità di tutti i materiali di scavo secondo quanto stabilito dall'articolo 6 del D.P.R. n.120/2017 sarà redatta una procedura atta a garantire la tracciabilità dei materiali da scavo; ciascun volume di terre sarà identificato nelle fasi di produzione, trasporto, deposito ed utilizzo;

VALUTATO che il piano di utilizzo definisce:

- i siti di produzione dei materiali di scavo con l'indicazione dei volumi;
- i siti di deposito intermedio ed i siti di utilizzo con la definizione delle quantità;
- le operazioni di normale pratica industriale;
- le caratterizzazioni ambientali (indagini pregresse, in fase di progettazione già realizzate o da realizzare in corso d'opera) e dei relativi certificati analitici;

VALUTATO che la campagna di indagine ambientale è stata eseguita in linea con le indicazioni del D.P.R. n.120/2017;

VALUTATO che il Piano identifica l'ubicazione delle indagini eseguite durante la fase progettuale;

VERIFICATO che il materiale di scavo individuato nel piano di utilizzo, come definito dall'art.4, comma 2, del D.P.R. n.120/2017, è qualificabile dal proponente come sottoprodotto in quanto rispondente ai seguenti requisiti:

- sono generate durante la realizzazione di un'opera, di cui costituiscono parte integrante e il cui scopo primario non è la produzione di tale materiale;

- il loro utilizzo è conforme alle disposizioni del piano di utilizzo di cui all'articolo 9 o della dichiarazione di cui all'articolo 21, e si realizza:
 - nel corso dell'esecuzione della stessa opera nella quale è stato generato o di un'opera diversa, per la realizzazione di reinterri, riempimenti, rimodellazioni, rilevati, miglioramenti fondiari o viari, recuperi ambientali oppure altre forme di ripristini e miglioramenti ambientali;
 - in processi produttivi, in sostituzione di materiali di cava;
- sono idonee ad essere utilizzate direttamente, ossia senza alcun ulteriore trattamento diverso dalla normale pratica industriale;
- soddisfano i requisiti di qualità ambientale espressamente previsti dal Capo II o dal Capo III o dal Capo IV del presente regolamento, per le modalità di utilizzo specifico di cui alla lettera b);

VALUTATO in sintesi che il piano di utilizzo è stato redatto secondo le indicazioni di cui all'Allegato 5 del D.P.R. n.120/2017;

PRESO ATTO che il Piano di Utilizzo ha una durata pari alla durata delle lavorazioni da eseguire per la realizzazione delle opere in progetto;

VALUTATO che il progetto illustra gli elementi geologici, geomorfologici, idrogeologici e sismici; in particolare lo studio geologico è stato condotto per mezzo di rilievi geologici di superficie e attività di fotointerpretazione; sono inoltre stati utilizzati i risultati di indagini eseguite nell'ambito delle aree di interesse per altri progetti o precedenti studi; è stata eseguita anche una specifica campagna di indagine geognostica, geotecnica e sismica; sono stati esaminati gli aspetti di dettaglio che riguardano l'interazione delle condizioni territoriali con l'infrastruttura di progetto sulla base dei rilievi eseguiti e dei risultati delle specifiche indagini; il tema della pericolosità geologica è trattata sia in termini di "area vasta" sia di aspetti specifici di interesse progettuale; è riportata anche la pericolosità idraulica;

VALUTATO che il Quadro di riferimento progettuale è stato sviluppato in modo sufficientemente approfondito; la progettazione e la predisposizione degli elaborati del progetto definitivo è stata eseguita in conformità con la normativa vigente;

Quadro di riferimento ambientale

Atmosfera

CONSIDERATO che:

- per l'analisi delle caratteristiche meteorologiche dell'area è stato fatto affidamento ai dati raccolti tra il gennaio 1994 e il dicembre 2017 dalla stazione ARPAV di Cortina d'Ampezzo (loc. Gilardon);
- i dati disponibili inerenti alla qualità dell'aria per la Provincia di Belluno sono forniti da quattro delle cinque stazioni di monitoraggio di proprietà dell'ARPA Veneto;
- i dati provenienti dalla stazione di Pieve d'Alpago evidenziano una sostanziale stabilità per quanto riguarda la concentrazione di biossido d'azoto (NO₂) e l'ozono (O₃). Il particolato PM₁₀ si è sempre mantenuto su valori molto bassi e negli ultimi anni risulta essere diminuito. Infine, il benzene evidenzia un trend di continua diminuzione dall'inizio del suo rilevamento nel 2012.

CONSIDERATO che per la definizione dello stato attuale della componente atmosfera si è fatto riferimento ai dati del 2017 afferenti alle stazioni ARPAV di Belluno Parco Città di Bologna, Area Feltrina e Pieve di Alpago, dai quali si può evincere che la qualità dell'aria in Provincia risulta essere medio - alta per gran parte dell'anno;

CONSIDERATO che nello *Studio sulla Diffusione sugli Inquinanti Atmosferici* il progetto verifica, con l'ausilio di una simulazione effettuata attraverso l'implementazione di un modello Lagrangiano a particelle, la variazione della diffusione degli inquinanti in atmosfera a seguito della realizzazione degli interventi di

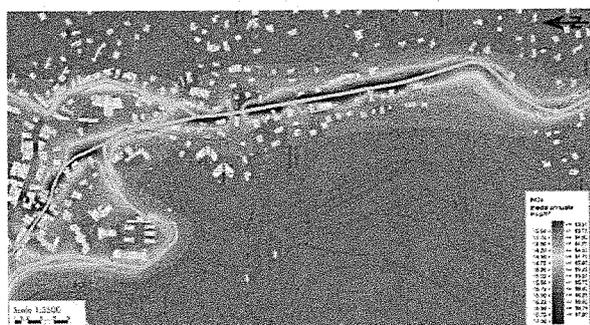
progetto;

PRESO ATTO che per l'implementazione del modello si è fatto riferimento a:

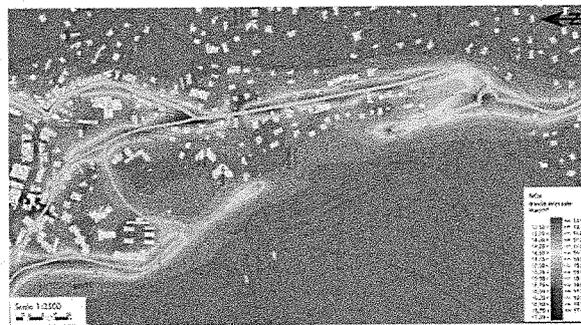
- dati meteorologici orari del 2016 forniti da A.R.P.A.V. relativi alla stazione di Cortina d'Ampezzo (loc. Gilardon);
- dati A.R.P.A.V. relativi agli indicatori di legge relativi a tre inquinanti critici in Veneto: concentrazione media giornaliera di PM10, valore massimo orario di Biossido di azoto e valore massimo delle medie su 8 ore di Ozono;
- dati di traffico orari registrati da A.N.A.S. nel 2017 alla postazione sulla S.S. 51 ubicata al Km 94+419;

CONSIDERATO che il Proponente evidenzia che rispetto all'ipotesi zero l'alternativa progettuale risulta migliorativa non in termini di quantità di emissioni che risulterebbero le medesime, bensì in termini di diminuzione dell'esposizione della popolazione e delle componenti naturali in quanto il passaggio in galleria convoglierebbe la componente emissiva sui 2 imbocchi rispetto alla distribuzione areale che si ha con la strada in essere;

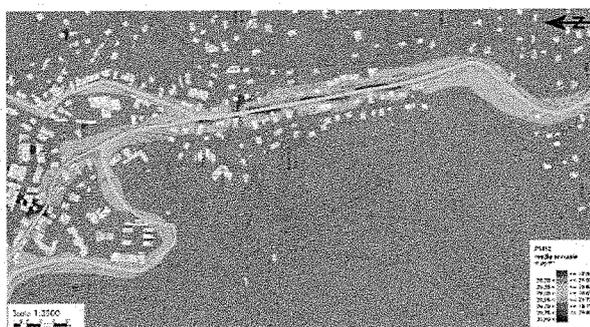
CONSIDERATO che per la valutazione degli impatti del progetto post operam, lo studio effettuato fornisce una stima delle emissioni degli autoveicoli ed una simulazione delle modalità di dispersione di tali inquinanti; in tale studio applicando la metodologia descritta nel documento "Environmental studies in road projects "air" and "health" sectionth e specific case of tunnes - October 2011 Centre d'Etudes des Tunnels –Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transportset du Logement – France" si riportano i seguenti valori di concentrazione in atmosfera, stimati e confrontati con i limiti normativi (D.lgs. 155/2010):



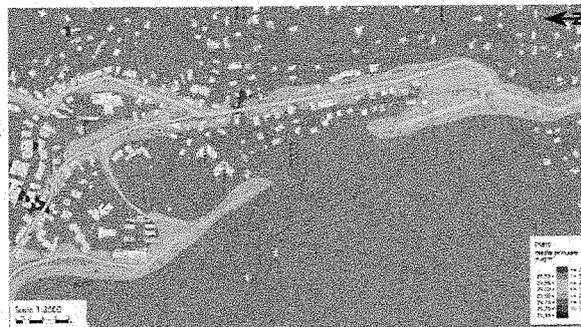
STATO ANTE media annua Nox



STATO POST media annua Nox



STATO ANTE media annua PM10



STATO POST media annua PM10

PRESO ATTO che i risultati, dell'applicazione del modello, mostrano che la distribuzione del traffico, resa possibile a seguito della realizzazione della nuova viabilità, a parità di traffico complessivo, consente di ridurre le emissioni e, quindi, le concentrazioni di inquinanti nell'area urbana di Cortina di Ampezzo;

CONSIDERATO che dallo studio sulla diffusione degli inquinanti atmosferici, si evidenzia un evidente miglioramento del carico di inquinanti in atmosfera nei pressi di tutte le abitazioni poste lungo la viabilità esistente (SS51 – Via Roma), durante le diverse ore del giorno, grazie alla redistribuzione dei volumi di traffico che vengono parzialmente assorbiti dalla nuova viabilità di progetto;

h
vse

g

pu

of

35
F L J

VALUTATO gli esiti degli studi trasportistici e di diffusione degli inquinanti atmosferici si evince che il progetto migliora la qualità dell'aria, inserendo parte del tracciato in galleria e fluidificando il traffico veicolare su un nuovo accesso distaccato rispetto al centro abitato di Cortina;

VALUTATO che l'ipotesi di progetto migliora il livello di sicurezza ed aumenta la fluidità del traffico sulla S.S. 51; la realizzazione delle opere di progetto quindi favorisce il miglioramento della qualità dell'aria nella zona urbana di Cortina, in particolare lungo Via Roma e Via Mercato Vecchio;

VALUTATO che, sulla base dello studio effettuato, per tutti gli inquinanti considerati i valori delle concentrazioni medie annuali risultano significativamente inferiori rispetto ai corrispondenti Standard di Qualità dell'Aria fissati dalla normativa (D.lgs. 155/2010);

VALUTATO che durante la fase di cantiere rispetto l'innalzamento delle polveri dovuto allo svolgimento delle attività di scavo e di movimentazione del terreno all'interno dell'area di cantiere, non si ritengono significativi gli impatti sulla qualità dell'aria, in considerazione dell'entità degli interventi, la loro temporaneità e le forme di mitigazione previste;

Ambiente idrico

CONSIDERATO che:

- la rete idrografica superficiale, nella quale ricade l'area oggetto di analisi, rientra all'interno dell'area del bacino "N007/06 – Piave Alto Corso e Cadore" che comprende la zona del Comelico, Cadore, Valle del Boite e Valle di Zoldo (Torrente Maè) con un'area di 1.537 kmq, un'altitudine massima di 3.250 m s.l.m., media di 1.597 metri, chiuso a valle della confluenza con il Maè, a quota 436 m s.l.m.;
- l'elemento più importante della zona nella quale ricade l'area oggetto di analisi è il Torrente Boite. L'asta principale del torrente attraversa, con direzione da Nord/Ovest verso Sud/Est tutta la Conca Ampezzana e la parte iniziale della Valboite fino all'altezza di Borca di Cadore, per portarsi poi in direzione Ovest/Est, mantenendo tale andamento fino alla confluenza;
- il torrente Boite, è interessato dagli sbarramenti di Vodo di Cadore e di Valle di Cadore. A quest'ultimo si deve la presenza del Lago di Valle di Cadore, specchio d'acqua situato poco al di sotto del centro urbano di Venas. Gli sbarramenti afferiscono al sistema idraulico di utilizzazione idroelettrica Piave-Boite-Maè;
- lo studio riporta le informazioni derivate dalle "Relazioni annuali sullo stato delle acque interne in provincia di Belluno" disponibili fino all'anno 2014;
- per quanto riguarda le stazioni n°3 e n°606 il livello LIM riportato nel Rapporto sulla qualità delle Acque del 2014 è ELEVATO a conferma dell'assenza di particolari criticità dal punto di vista trofico. I valori del LIM restano costanti all'interno del livello 2 con tendenze al miglioramento dello stato di inquinamento del corso d'acqua che non presenta, pertanto situazioni di criticità (dati presenti soltanto per la stazione N.3);
- nel complesso lo studio afferma che la qualità dei corsi d'acqua che attraversano il territorio di Cortina è buona, grazie all'elevata qualità ambientale che circonda i corsi d'acqua;
- in merito alle acque sotterranee, lo studio riporta che il territorio Veneto è suddiviso in 7 province idrogeologiche: basamento, dolomitica, prealpina, Baldo Lessinia, pedemontana, Lessineo-Berico-Euganea e valliva. Il territorio bellunese è ricompreso nelle province dolomitica, prealpina, valliva e del basamento; l'area di intervento si colloca nella zona di limite tra la provincia dolomitica e quella prealpina;
- tutti i corpi idrici sotterranei nella Provincia di Belluno risultano avere una qualità chimica buona, secondo gli standard riportati nel D. Lgs. 152/2006 e smi; nel corpo idrico sotterraneo delle Dolomiti, infatti, non viene registrato alcun superamento dei valori fissati per inquinanti alogenati, inorganici, metalli, nitrati,

pesticidi e pfas;

- presso gli imbocchi si determina interferenza con le acque provenienti dal versante, riportando la planimetria e la perimetrazione dei bacini interferiti dai due ingressi alla galleria
- i bacini interferiti presentano estensioni limitate, solamente quello sull'imbocco est è dotato di una asta torrentizia definita;
- nel contesto idrogeologico di area vasta non si segnala la presenza di acquiferi che danno luogo a sorgenti nell'ambito della ristretta area di interesse; gran parte della galleria viene scavata in terreni detritici a grana grossa e blocchi, dotati di permeabilità mediamente elevata;
- nel territorio a monte dell'area di intervento, lungo la Val Festona, a una quota di circa 1100 m, ma a distanza di più di un km, sono presenti 3 sorgenti (Festona Alta, Festona, Media e Festona Bassa);
- le acque meteoriche che defluiscono sulla sede stradale vengono recapitate alla rete di fognatura mista esistente per mezzo di caditoie esistenti in corrispondenza dello svincolo est;
- all'interno della galleria sarà predisposto un sistema di sicurezza ambientale capace di drenare eventuali liquidi da sversamento accidentale e antincendio sulla superficie stradale;
- l'intervento in esame ricade nella classe 0, in quanto la nuova pavimentazione, al netto di quella esistente, interessa una superficie molto modesta in corrispondenza degli imbocchi della galleria;
- pertanto, secondo lo studio, la trascurabile variazione delle superfici impermeabili e il relativo incremento di portata risultano sufficienti a garantire il principio dell'invarianza idraulica, così come definito nel DGRV 2948/2009;

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- non si segnalano interferenze del tracciato con aree aventi pericolosità idraulica secondo le perimetrazioni del PAI dell'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione: dalla sovrapposizione del tracciato con la "Carta di compatibilità idraulica" allegata alla VCI (Valutazione di Compatibilità Idraulica) si evince come il tracciato non vada ad interferire con zone perimetrate come Aree con Pericolosità Idraulica a seguito delle modellazioni eseguite dal proponente nell'ambito della VCI.
- il tracciato in variante urbanistica in oggetto non ricade in aree da ritenersi pericolose idraulicamente; in particolare il progetto in variante alla strumentazione vigente risulta compatibile alle norme tecniche del Piano di Assetto Idrogeologico, in accordo alle segnalazioni di pericolosità idraulica ivi condotte;
- per quanto riguarda gli impatti in fase di cantiere la gestione e il trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni (comprese le acque di falda) avverrà attraverso l'installazione di un impianto di depurazione;
- per quanto riguarda la fase di esercizio gli impatti sulla qualità e sulla dinamica delle acque superficiali saranno nulli in quanto non esistono interferenze tra l'opera in progetto e lo stato naturale della risorsa idrica superficiale;

CONSIDERATO che:

- Dall'analisi delle planimetrie del rischio idraulico allegate al PGRA, nell'area di Cortina d'Ampezzo non sono segnalate aree aventi Rischio Idraulico;
- Non si segnalano interferenze del tracciato con aree aventi pericolosità idraulica secondo le perimetrazioni del PAI dell'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta, Bacchiglione.

- Le principali interferenze del tracciato in progetto con il reticolo idrografico di superficie sono costituite dagli attraversamenti del Torrente Boite e del Rio Bigontina (affluente di sinistra del Boite stesso), entrambi risolti con altrettanti ponti ad unica campata da 60 m.
- Nell'ambito dello studio idrologico e idraulico del progetto si è posta attenzione nel valutare gli effetti idraulici indotti dalla realizzazione delle opere proposte sia direttamente sul corso d'acqua, sia indirettamente sul territorio a questo limitrofo. In particolare, è stata effettuata una analisi di compatibilità idraulica delle opere in linea con gli indirizzi formulati dal P.A.I. per le interferenze con i corsi d'acqua principali. La stessa analisi è stata effettuata per l'attraversamento del Rio Bigontina, classificato con la relativa fascia fluviale nel PAI.
- Il Torrente Boite nasce alle falde meridionali della Croda del Becco e, nel suo percorso di 45 km attraversa la Conca Ampezzana e la parte occidentale del Cadore. Il bacino del torrente ha un'estensione totale di 395 km². Nel tratto di interesse, il bacino del Boite presenta una estensione di circa 138 km² e una lunghezza complessiva dell'asta principale di circa 17.5 km e costituisce il recapito naturale di una rete di incisioni che determinano un reticolo idrografico sufficientemente ramificato. I principali affluenti di sinistra sono il Rio Felizon ed il Bigontina, mentre quelli di destra sono il Fanes, il Travenanzes ed il Falzarego, Costeana.
- Il Torrente Bigontina, affluente di sinistra del Boite, nasce dal versante meridionale del Monte Cristallo. Il bacino, di estensione pari a circa 18 km² alla confluenza nel Boite, ha forma triangolare, delimitato a est dal passo Tre Croci e a sud dal massiccio del Sorapiss. L'asta principale del Bigontina ha lunghezza di circa 9 km.

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- le analisi idrologiche hanno condotto ad una stima della portata con tempo di ritorno 200 anni di 271 mc/s per il Bigontina e circa 70 mc/s per il Boite.
- nello studio di compatibilità idraulica sono riportati i risultati delle analisi condotte mediante un modello monodimensionale in condizioni di regime di moto permanente
- data la notevole estensione delle aste fluviali da modellare, le sezioni d'alveo sono state ricavate dalla rilevazione topografica di dettaglio effettuata dal Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, che ha eseguito una scansione ad alta risoluzione dell'intero territorio comunale di Cortina con laser scanner aerotrasportato (LIDAR). Tali sezioni, costituenti la base dei modelli idraulici implementati nell'ambito della VCI di Cortina d'Ampezzo, sono state integrate, nell'intorno delle opere d'arte di progetto, con quelle estratte dal rilievo topografico di dettaglio eseguito per il progetto.
- sono state condotte simulazioni finalizzate a ricostruire le attuali modalità di deflusso in alveo delle massime piene in assenza delle opere da realizzarsi (ante operam) e a seguito dell'inserimento delle opere di attraversamento stradale di progetto (ponti sul Boite e sul Bigontina). Il calcolo dei profili di corrente è stato quindi condotto per il valore di portata relativo al tempo di ritorno pari 200 anni.
- i risultati della modellazione mostrano come a seguito della realizzazione del ponte sul Boite, il deflusso della corrente di piena di progetto non risulti influenzato dalla presenza dell'opera. La portata con Tr200 anni transita sotto al ponte di progetto in regime di corrente veloce, con un livello di 1165.19 m s.l.m. ed un franco rispetto all'intradosso dell'opera di circa 9 m.
- per il Bigontina i risultati della modellazione, mostrano come a seguito della realizzazione del ponte, il deflusso della corrente di piena di progetto non risulti influenzato dalla presenza dell'opera. La portata con Tr200 anni transita sotto al ponte di progetto in regime di corrente veloce, con un livello di 1158.36 m s.l.m. ed un franco rispetto all'intradosso dell'opera di circa 9 m.

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- è stato sviluppato uno studio del trasporto solido considerato che la zona è interessata da frequenti fenomeni di frana di vario tipo, e tra questi quelli classificati nel campo delle "colate di detrito" (o "debris flow"). L'analisi del trasporto solido è stata svolta con un metodo semplificato ma cautelativo, considerando un aumento della portata duecentennale del 30% e si è verificato che, anche in questo caso, la luce libera sotto il ponte di progetto sul Boite rimane su valori molto abbondanti (8.17 m) quindi di assoluta garanzia; stesso risultato si ottiene in corrispondenza del ponte di progetto sul Bigontina, in cui la luce libera risulta pari a 9.25 m. Ad ulteriore cautela, le analisi sono state ripetute considerando un aumento della portata duecentennale del 100% (raddoppio della portata); anche in questo caso i risultati (che indicano una luce libera sotto l'intradosso del ponte di progetto sul Boite pari a 7.45 m e sul ponte di progetto sul Bigontina uguale a 8.85 risultano ampiamente soddisfacenti e di assoluta garanzia.
- è stata infine sviluppata l'analisi dell'invarianza idraulica verificando che le portate del Boite (ricettore ultimo delle acque di piattaforma dopo trattamento di disoleazione) sono di alcuni ordini di grandezza superiori all'incremento di portata dovuta alla nuova superficie stradale (che è dell'ordine dei 50÷100 l/s) per cui tale incremento non supera lo 0.05% della portata del Boite, con un impatto pertanto trascurabile sul regime idraulico dei suddetti corpi idrici. Pertanto, l'invarianza idraulica, secondo lo studio fornito dal Proponente, risulta garantita.

CONSIDERATO che sono stati presentati elaborati specialistici per la gestione delle acque di piattaforma (fossi in calcestruzzo, caditoie con griglia, collettori, canalizzazione di acque di versante) e ubicazione di vasche di prima pioggia

VALUTATO che il progetto garantisce un corretto smaltimento delle acque in modo che non contaminino le vallate naturali.

VALUTATO che la nuova viabilità di progetto, non rappresenta un ostacolo al transito della fauna selvatica che potrà continuare a muoversi liberamente lungo le sponde ed il versante in sinistra idrografica del Torrente Boite. Gli interventi di mitigazione previsti in progetto consentiranno lo spostamento e la dispersione della fauna selvatica dalle rive del Torrente Boite fin oltre il nuovo asse viario. Nel complesso quindi non viene intaccata la funzionalità ecologica di questo territorio.

VALUTATO che nelle relazioni specialistiche si evince che, come recepito dagli strumenti urbanistici di livello regionale e locale, l'area interessata dagli interventi non ricade all'interno di un'area sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. del 30.12.1923 n. 3267 e del suo regolamento di attuazione R.D. 1126/1926.

Suolo e Sottosuolo

CONSIDERATO che da quanto riportato nello studio:

- le condizioni geologiche, geomorfologiche e idrogeologiche sono state descritte e rappresentate nelle relazioni e nella cartografia tematica (planimetrie, profili e sezioni geologiche e geotecniche). In particolare, sono rappresentate nei profili geologici e geotecnici longitudinali al tracciato stradale e nelle sezioni geologiche trasversali rappresentative;
- la struttura geologica di una ampia area circostante quella in esame è caratterizzata da una potente successione (da rocce vulcaniche a sedimentarie) ascrivibili a un intervallo compreso tra il Paleozoico e il Cretacico secondo lo schema stratigrafico tipico delle Dolomiti;
- per quanto riguarda la scala regionale, la zona di Cortina e del Cadore in generale presenta una successione stratigrafica dominata da formazioni sedimentarie triassiche; nelle zone meridionali (quindi quelle di interesse) affiorano i terreni più antichi, limitati alla parte alta, carbonatica, della Formazione a Bellerophon (Permiano superiore); il substrato della zona è costituito dalle formazioni della parte basale della serie (Formazione a Bellerophon e Formazione di Werfen, nei suoi membri: Tesero, Mazzin, Andraz, Siusi);

CONSIDERATO che la carta geomorfologica di progetto, a seguito delle indagini eseguite evidenzia locali scorrimenti superficiali. Dal punto di vista geomorfologico la Relazione Geologica descrive la Conca di Cortina caratterizzata da una forte franosità, antica e attuale, in relazione alle caratteristiche geologiche, geomorfologiche e tettoniche nonché alle particolari condizioni climatiche in cui l'area è stata soggetta nel corso del Quaternario.

Dal punto di vista dell'evoluzione geomorfologica, la conca di Cortina ha rappresentato durante l'ultima glaciazione la zona di confluenza di più ghiacciai con la conseguente formazione di lingue glaciali e conseguenti effetti di glacioppressione che hanno negativamente influito sulla stabilità dei versanti. A questa condizione si deve riferire la presenza di potenti accumuli di detriti grossolani e di frana mobilizzati nell'immediato post-glaciale per effetto dello scioglimento dei ghiacciai;

CONSIDERATO sulla base delle analisi di area vasta descritte nella relazione geologica sono state esaminate nel dettaglio, per valutare le interferenze con le opere in progetto:

- la colata di Lacedel Mortisa in sponda destra del Boite (nel suo inquadramento più ampio) non viene interessata dal tracciato;
- l'area in sponda sinistra del Boite, perimetrata a pericolosità geologica P2 dal PAI, rappresentativa dell'area maggiormente critica dal punto di vista geomorfologico attraversata dal tracciato in oggetto e rappresentata nei profili geologici e geotecnici longitudinali al tracciato stradale e in una sezione geologica;

CONSIDERATO che per quanto riguarda l'uso del suolo:

- l'uso del suolo è rappresentato in massima parte dalla frazione boscata, interessando aceri-frassineto e abete rosso; frammista al bosco si trova anche una buona quantità di prati, regolarmente falciati; i territori rimanenti riguardano le strade e le aree urbanizzate;
- tuttavia, la parte delle aree dove verrà realizzata la galleria non subirà variazioni relative all'uso del suolo;

CONSIDERATO e VALUTATO che

- lo studio geologico e geotecnico ha esaminato, per la fase della progettazione definitiva, le condizioni di stabilità delle aree, al fine di individuare le soluzioni più idonee per garantire la sicurezza dell'infrastruttura e delle zone circostanti;
- la realizzazione delle opere in progetto potrebbe comportare fenomeni di erosione superficiale, dovuti all'asportazione di terreno vegetale durante le operazioni di scavo e riporto.
- il consumo del suolo riguarda le aree non ancora urbanizzate;
- si ritiene che, grazie alle modalità di ripristino ambientale da eseguirsi prontamente a ultimazione delle operazioni di scavo e riporto, gli effetti potranno considerarsi lievi;

CONSIDERATO che le condizioni geologiche, geomorfologiche e idrogeologiche sono state studiate attraverso rilievi di superficie e indagini geognostiche, che hanno previsto l'installazione di strumentazione piezometrica e inclinometrica. In particolare, è stata eseguita la seguente campagna di indagine in data ottobre 2017:

- 10 sondaggi a carotaggio continuo della profondità compresa tra 25 e 45m
- Prove SPT in foro
- Prelievo di campioni indisturbati e rimaneggiati con relative prove di laboratorio;
- Installazione di 5 piezometri a tubo aperto;
- Installazione di 3 inclinometri;
- 2 prove down-hole;
- 3 prove penetrometriche dinamiche continue del tipo superpesante DPSH.

CONSIDERATO che la campagna di indagini eseguite e lo studio geologico e idrogeologico specialistico, hanno messo in evidenza altri movimenti gravitativi presenti lungo il tracciato e rappresentati nella carta geomorfologica;

CONSIDERATO che l'area corrispondente al viadotto sul Bigontina e il tratto a mezzacosta presenta condizioni geomorfologiche, caratterizzate da movimenti di "creep" oltre che da frane quiescenti. Si individuano tre aree, corrispondenti a tre criticità geologiche;

CONSIDERATO che la **frana attiva n. 3**, ubicata nelle immediate vicinanze del ponte Rio Bigontina, vicino alla rotonda 3, è composta da una antica frana rotazionale oggi in stato di parziale quiescenza, ma con segni di attività e/o di equilibrio precario;

VALUTATO che il progetto prevede di stabilizzare i possibili movimenti superficiali e profondi con pozzi drenanti, profondi circa 18 metri e con diametro di 5 m, atti a migliorare le condizioni attuali del versante ed ad allocare nell'area, la spalla del ponte sul Torrente Bigontina in condizioni di stabilità del pendio;

CONSIDERATO che la **frana quiescente n.2** è composta di antiche scarpate di frane rotazionali, oggi in stato di quiescenza;

VALUTATO che il progetto prevede in questo tratto l'ubicazione di una galleria artificiale, che ha una struttura in grado di sostenere spinte di materiali scadenti, ed atta a stabilizzare il versante rispetto alle condizioni attuali.

CONSIDERATO che la **frana attiva n. 1**, situata in prossimità della rotonda sud, è una frana rototraslazionale monitorata da un circa due anni dall'adiacente condominio;

CONSIDERATO che tale area perimetrata P2 dal Piano di Assetto Idrogeologico, descritta dalla relazione geologica come dissesto rotazionale, innescato per riattivazione di un antico movimento franoso, il cui corpo è coperto dalla vegetazione mentre la nicchia di distacco arriva a ridosso delle abitazioni. La sezione geologica indica un corpo di frana rotazionale della lunghezza di circa 50 m con spessori di circa 8 m poco a valle del ciglio di distacco e che arriva ad un massimo di circa 13 m nel tratto mediano.

VALUTATO che le soluzioni adottate per la realizzazione del tracciato stradale, che in questo tratto si sviluppa a mezza costa, hanno tenuto conto dei risultati di questa indagine. Il progetto prevede di fondare il muro di sottoscarpa del rilevato su pali di grande diametro e di inserire una paratia di pali a monte del rilevato anche se gli scavi sono molto modesti o del tutto assenti.

CONSIDERATO E VALUTATO che gli interventi di drenaggio e di tirantatura sono da ritenersi necessari per il sostegno delle spinte dei terreni e sono da considerare propedeutici alla realizzazione di una profonda bonifica del piano di appoggio del rilevato, necessaria per sostituire la parte più superficiale e rimaneggiata del corpo franoso.

CONSIDERATO E VALUTATO che tale approccio è finalizzato alla realizzazione di un vero e proprio consolidamento della zona in frana, con ovvi benefici inoltre per i fabbricati ubicati a monte i quali, nelle attuali condizioni di instabilità accertate, necessiterebbero di dover comunque realizzare un intervento di consolidamento del versante. La paratia di pali prevista in progetto a monte della strada, il muro di sottoscarpa, oltre agli interventi di drenaggio, contribuiranno ad aumentare i coefficienti di sicurezza globali e locali del pendio. Gli interventi in progetto prevedono, quindi, consolidamento, drenaggio e opere di sostegno tali da stabilizzare il corpo di frana e a migliorare l'attuale situazione.

VALUTATO che gli studi geologici e geotecnici a corredo del progetto definitivo definiscono le problematiche geo-idrogeologiche dell'area oggetto dell'intervento, esaminando le condizioni di stabilità delle aree ed individuando le soluzioni più idonee per garantire la sicurezza dell'infrastruttura e delle zone circostanti.

PRESO ATTO che il progetto prevede per le Frane attive n.1 e n. 3 di inserire una paratia di pali a monte del corpo stradale ed un muro di sostegno su pali a valle, con interventi di drenaggio e di tirantatura, con lo scopo di considerarli propedeutici alla realizzazione di una profonda bonifica del piano di appoggio del rilevato al fine di sostituire la parte più superficiale e rimaneggiata del corpo franoso;

VALUTATO che in entrambe le Frane attive n. 1 e n. 3 le tre prove penetrometriche hanno individuato terreni scadenti per i primi 5 metri tali che possono essere soggetti a movimenti di pendio soprattutto in concomitanza dei periodi più piovosi, ma il progetto ha previsto solo per il tratto della Frana n.2 una galleria artificiale, in quanto risulta essere una struttura in grado di sostenere spinte di materiali scadenti, ed atta a stabilizzare il versante rispetto alle condizioni attuali;

VALUTATO che come già l'elaborato di progetto "*Relazione geologica, idrogeologica e sismica*", richiami la evidente pericolosità del dissesto rotazionale innescato per la riattivazione di un antico movimento franoso interessante le aree delle frane n.1 e n. 2, per cui si ritiene necessaria la realizzazione di una galleria artificiale, quale elemento strutturalmente efficace e precauzionale a risolvere le criticità geologiche ed idrogeologiche presenti nel contesto geomorfologico, da localizzare sull'intero tracciato stradale di progetto e stabilizzare quindi i movimenti gravitativi potenziali o in essere;

VALUTATO che per un vero e proprio consolidamento di tutte le aree in frana attive e per una quanto mai opportuna e necessaria omogeneità dell'intervento, tale ipotesi di progetto va sostituita con l'allungamento della galleria artificiale prevista per la sola frana n.2;

Vegetazione, flora e fauna

CONSIDERATO che:

- nell'ambiente dominano le conifere, frammiste al faggio alle quote più basse. Sono presenti soprattutto piceo-faggeti, ma anche formazioni di pecceta secondaria;
- nelle stazioni più povere domina la pineta di pino silvestre mesalpica, frammista con abete rosso, in cui il sottobosco è costituito perlopiù da un tappeto di *Molinia* spp;
- le aree di progetto interessano in minima parte la frazione boscata; si tratta soprattutto di frassineti, boschi giovani originatisi dall'abbandono dello sfalcio dei prati attorno al centro abitato;
- quale intervento di mitigazione per la sottrazione di vegetazione, in particolare nella sua componente erbacea si prevede il rinverdimento delle aree interessate da scavi utilizzando fiorume proveniente dai prati circostanti ricreando quindi l'associazione vegetale di tali superfici;
- nelle aree direttamente interessate dall'intervento non sono presenti aree sensibili per la fauna;
- il potenziale impatto del progetto sulle specie è concentrato nella fase di cantiere mentre in fase di esercizio l'impatto sarà nullo;
- si ritiene che la realizzazione del progetto non costituirà di per sé una barriera allo spostamento della fauna;

VALUTATO che

- l'area di intervento si trova ad una distanza tale dai siti rete Natura 2000 che, considerate le caratteristiche del progetto, si può escludere l'insorgere di effetti negativi significativi sugli habitat e sulle specie di interesse comunitario;
- le opere in progetto non interferiscono con la conservazione delle specie all'interno dei Siti Natura 2000;
- il proponente evidenzia una particolare attenzione per la fauna evidenziando che le attività di monitoraggio costituiranno sia uno strumento di conoscenza delle comunità faunistiche coinvolte, direttamente ed indirettamente, dalle attività di progetto, sia uno strumento operativo di supporto alla corretta gestione e conduzione delle lavorazioni. Infatti, dalle attività di monitoraggio si potranno acquisire informazioni utili per prevenire possibili cause di degrado delle comunità, nel rispetto delle vigenti disposizioni normative comunitarie, nazionali e regionali.
- in queste aree, dato il valore ecologico, s'impone l'obbligo di predisporre tutti gli strumenti necessari per prevenire l'insorgere di situazioni critiche e garantire, con la necessaria tempestività, la loro salvaguardia da effetti negativi;

Siti della Rete Natura 2000

CONSIDERATO che il sistema delle aree protette in provincia di Belluno, comprensivo del Parco Nazionale

delle Dolomiti Bellunesi, delle Riserve Statali e del Parco Regionale delle Dolomiti d'Ampezzo, copre oltre il 50% del territorio, corrispondente a circa 250.000 ha su un totale di 367.800 ha;

CONSIDERATO che:

- L'area di progetto ricade in una fascia di territorio periurbana ed è delimitata a monte dall'area urbana di Cortina d'Ampezzo e a valle dal T. Boite;
- Le categorie vegetazionali delle interessate dal tracciato della nuova variante sono costituite da prati pascoli abbandonati in parte colonizzati da formazioni arboree dominate da abete rosso e faggio, e da filari sviluppatesi lungo gli impluvi;
- Il progetto prevede la realizzazione di ecodotti per garantire la permeabilità ecologica della struttura;

CONSIDERATO che in merito ai siti della *Rete Natura 2000*:

- L'area di intervento ricade all'esterno, a circa 2,5 Km dal sito S.I.C. & Z.P.S. della rete Natura 2000 denominato "Gruppo Antelao - Marmarole - Sorapis" ed identificato dal codice IT3230081;
- Il SIC/ZPS IT- 3230081 "Gruppi Antelao, Mannaro/e, Sorapis" rientra completamente all'interno della Provincia di Belluno ed interessa i comuni di Cortina d' Ampezzo, Auronzo di Cadore, Lozzo di Cadore, Domegge di Cadore, Calalzo, Pieve di Cadore, Valle di Cadore, V 6do di Cadore, Borca di Cadore e San Vito di Cadore. Si tratta di una delle aree SIC/ZPS più estese del Veneto e tale ambito è stato anche classificato come possibile futuro Parco Naturale Regionale. Il SIC/ZPS, si caratterizza per la presenza di "Foreste montane e subalpine di Picea abies; foreste di larice e pino silvestre, versanti calcarei alpini, prati pionieri su cime rocciose". L'area protetta ricade nella regione biogeografica alpina e si estende per una superficie di circa 17.070 ha al cui interno sono ben rappresentate numerose tipologie ambientali proprie della montagna;

CONSIDERATO che nel documento "Dichiarazione di non necessità della V.Inc.A" non è necessaria la valutazione di incidenza in quanto riconducibile all'ipotesi di non necessità di valutazione di incidenza prevista dell'Allegato A, paragrafo 2.2 della D.G.R. n. 2299 del 09 dicembre 2014, in quanto "non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000";

CONSIDERATO e VALUTATO che la Relazione allegata alla dichiarazione di non necessità della V.Inc.A., esclude il verificarsi di impatti sulle componenti Habitat e Habitat di specie, a seguito della realizzazione dell'opera ed evidenzia che:

- la realizzazione degli interventi, che interessano un'area posta a distanza significativa dai siti rete Natura 2000;
- l'intervento è collocato a sufficiente distanza dai Siti Natura 2000 e non sono presenti Habitat di interesse comunitario nelle vicinanze delle aree di lavorazione;
- la realizzazione dell'opera non comporta alcuna perdita di funzioni di habitat e habitat di specie;
- le perturbazioni generate dalla dispersione di polveri dovute alle lavorazioni e alla movimentazione di materiali sono di entità tale da escludere qualsiasi conseguenza sulle componenti naturali circostanti;
- non risultano evidenziati effetti negativi su specie di interesse comunitario dovuti all'inquinamento acustico causato durante la fase di cantiere, che risulta essere limitato nel tempo;
- determina il cambio d'uso del suolo di un'area limitata che attualmente, considerate le sue caratteristiche vegetazionali, ha una scarsa idoneità per le specie di interesse conservazionistico;

Rumore e vibrazioni

CONSIDERATO che è stato redatto uno studio specialistico ove si riportano il numero e la posizione planimetrica dei ricettori analizzati. E' stato utilizzato un modello di simulazione acustica, Sound Plan 7.2, tarato per mezzo di una serie di misure fonometriche eseguite nell'area oggetto di intervento, mediante il quale si è stimato il clima acustico allo stato attuale e allo stato di progetto. Gli algoritmi alla base del software di calcolo contemplano sia l'assorbimento / amplificazione acustico atmosferico sia l'attenuazione o amplificazione acustica dovuta a tutti i fenomeni fisici (geometria, morfologia terreno, riflessione, riverbero);

CONSIDERATO che lo studio acustico specialistico riporta una campagna di misure fonometriche eseguite in data Ottobre 2018 atte a rappresentare le caratteristiche del clima acustico dello stato ante operam;

PRESO ATTO che

- le mappe del rumore generate con l'applicazione del modello mostrano che a seguito della realizzazione della variante, la nuova distribuzione del traffico, si determina un miglioramento del clima acustico nell'area urbana;
- la presenza di un tratto in galleria artificiale lungo circa 290 m mitiga gli effetti sul clima acustico dovuto alla nuova viabilità;

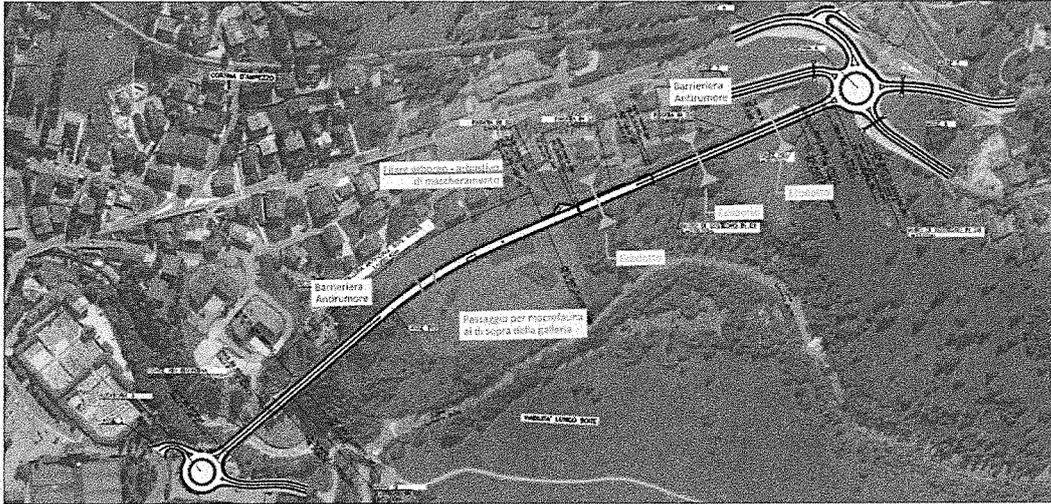
CONSIDERATO che dall'esame dei dati si evidenzia un evidente miglioramento specie per tutte le abitazioni poste lungo via Roma che sono ben rappresentati dai ricettori R2, R2.1 e R2.2, così come, anche se in modo minore, per tutte quelle abitazioni poste lungo via delle Guide Alpine (rappresentate dai ricettori R1, R1.1, R1.2, R1.3, R1.4) che, come mostrano i dati dello stato di fatto, sono soggetti attualmente al superamento dei limiti di immissione sia diurni che notturni;

CONSIDERATO che i valori riportati nello scenario di esercizio sono da considerarsi frutto di una analisi numerica eseguito con il software di calcolo Sound Plan 7.3, ipotizzando la diminuzione di traffico nel tratto di via Roma del 60% in direzione Sud e del 23% in direzione nord e del 40% lungo via dei Campidelle assorbita dalla nuova viabilità SS51;

Ricettore	Limite di immissione		Stato di Fatto		Fase di Esercizio		Variazione	
	Periodo di riferimento		Periodo di riferimento		Periodo di riferimento		Periodo di riferimento	
	Diurno	Notturno	Diurno	Diurno	Diurno	Notturno	Diurno	Notturno
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
R1	60	50	58,4	50,1	58,6	50,5	0,2	0,4
R1.1	60	50	61,3	52,3	59,9	51,8	-1,4	-0,5
R1.2	60	50	51,7	43,2	51,0	43,0	-0,7	-0,2
R1.3	60	50	55,6	47,0	54,3	46,2	-1,4	-0,8
R1.4	60	50	50,0	42,2	49,4	41,3	-0,6	-0,9
R2	60	50	59,1	52,3	57,4	49,1	-1,7	-3,2
R2.1	60	50	58,7	51,7	52,6	44,1	-6,1	-7,6
R2.2	60	50	62,3	55,6	61,2	53,0	-1,1	-2,6

Tabella 1: Livelli di immissione calcolati ai punti di controllo durante la fase di esercizio nel periodo di riferimento diurno e notturno

CONSIDERATO che dalle simulazioni acustiche post operam, si evince che tutti i ricettori posti lungo Via Roma e lungo via delle Guide Alpine risentono dei benefici della messa in esercizio della nuova viabilità. Rimangono alcuni ricettori sopra i limite di immissione di riferimento dovuto alle problematiche legate alla viabilità preesistente;



CONSIDERATO che per ridurre le emissioni sonore, e quindi il disturbo alla popolazione, nei tratti fuori terra posti in prossimità degli edifici civili si prevede l'installazione di barriere fonoassorbenti, di altezza pari a 4.0 m, rivestite in materiale ligneo che garantisce il loro migliore inserimento paesaggistico. Si sviluppano a sud per 140 m rispetto ai 300 m di tratto all'aperto e a nord per 40 m rispetto ai 130 m di tratto all'aperto. Di seguito si riporta uno stralcio della planimetria di ubicazione delle stesse;

CONSIDERATO che le barriere fonoassorbenti comportano anch'esse un beneficio in termini ambientali in quanto impediscono, insieme alla recinzione presente sul lato a valle, alla fauna di attraversare la variante nei tratti a cielo aperto e, contemporaneamente, la indirizzano verso il tratto in galleria artificiale consentendone la discesa verso valle in completa sicurezza;

VALUTATO che vi è un sensibile miglioramento acustico per tutto il centro abitato di Cortina che verrà interessato dal miglioramento della viabilità in progetto.

VALUTATO che nella relazione specialistica di impatto acustico non ci sono ricettori sensibili lungo l'asse di nuova viabilità, tranne quello posto lungo via dei Campi, dove già attualmente, come indicato dalla mappa curve isofoniche, (calcolata in base ai livelli equivalenti diurni misurati) contenuta nel Piano di Zonizzazione acustica del Comune di Cortina, i plessi scolastici sono ubicati in un'area con Leq diurno compreso tra 55 e 60 dB(A). Quindi il limite dei 50 dB(A) fissato dal D.P.R. n. 142 del 30/03/2000 per gli edifici scolastici risulta già attualmente superato e, trattandosi di una strada esistente prima dell'entrata in vigore del D.P.R. 142/2004, tale limite dovrà essere conseguito con l'attività pluriennale di risanamento (D.M. Ambiente 29 Novembre 2000) già in atto dal Comune.

Tale considerazione viene confermata dai risultati del modello acustico che indicano un valore di pressione acustica di 56,4 dB(A) allo stato di fatto che, con l'entrata in funzione della nuova viabilità, passerà a 57,9 dB(A);

VALUTATO che per mitigare tale incremento il progetto prevede di procedere con l'asfaltatura di Via del Parco con asfalto fonoassorbente con il quale si potrà ottenere un abbattimento della pressione sonora generata dal traffico di 3dB(A), consentendo di compensare, con un certo margine, gli effetti generati dalla nuova redistribuzione del traffico.

Va valutato anche che la maggiore intensità di traffico si registra nei giorni festivi, nel periodo natalizio e nei mesi estivi, quando le scuole sono chiuse;

VALUTATO che nel Piano di Monitoraggio Ambientale, contenuto nel SIA, è stato inserito un punto di monitoraggio in continuo in corrispondenza del citato plesso scolastico;

CONSIDERATO e VALUTATO che, in fase di cantiere, al fine di ridurre le emissioni rumorose lo studio prevede interventi precauzionali e di buona prassi di lavoro finalizzati alla riduzione/eliminazione

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

dell'inquinamento acustico, suddivisi in:

- interventi preliminari: interventi di collocazione, organizzazione e pianificazione dei cantieri che contribuiscono a mantenere minimi i livelli di emissione di rumore;
- interventi attivi: comprendono le procedure operative che comportano una riduzione delle emissioni rispetto ai valori standard;
- interventi passivi: azioni sulla propagazione nell'ambiente esterno con lo scopo di ridurre l'immissione sui ricettori sensibili che sono attuati quando l'emissione di rumore non è ulteriormente riducibile mediante altri sistemi;

VALUTATO che in questo contesto assumono particolare importanza gli interventi di mitigazione delle emissioni sonore che sono di tipo Logistico-organizzativo e Tecnico-costruttivo:

- la tipologia Logistico-organizzativa individua accorgimenti finalizzati a:
 - evitare le sovrapposizioni di lavorazione caratterizzate da emissioni sonore significative;
 - allontanare le sorgenti dai recettori più prossimi e sensibili;
 - adottare tecniche di lavorazione meno impattanti;
 - compatibilmente con le esigenze operative di cantiere organizzare lavorazioni più impattanti in orari di minor disturbo dell'ambiente circostante;
- la tipologia Tecnico-costruttivo prevede l'introduzione in Cantiere di macchine e attrezzature in buon stato di manutenzione e conformi alla normativa vigente e nel caso di sorgenti molto impattanti l'utilizzo di barriere fonoassorbenti e/o l'isolamento della fonte acustica;

VALUTATO che per le lavorazioni di maggior impatto per l'ambiente circostante, il cantiere prevedrà orari di lavoro in modo da concentrare l'esecuzione di attività e lavorazioni rumorose a determinati orari; i macchinari rumorosi [Leq > 90 dB(A)] saranno ubicati in modo tale da recare il minore disturbo possibile;

VALUTATO che da quanto evidenziato nello studio:

- la messa in esercizio della nuova variante, grazie anche alla realizzazione della galleria artificiale, induce ad attendere un miglioramento rispetto all'attuale clima acustico; permettendo di traslare tutto il rumore dei mezzi, che attualmente percorrono il centro abitato di Cortina, verso la nuova variante;
- le simulazioni effettuate per la fase di esercizio evidenziano, infatti, che il centro abitato di Cortina riceverà grandi benefici in termini acustici dalla nuova variante, che permetterà lo spostamento di maggior parte del traffico in zone distanti dalle abitazioni, oltreché confinate in buona parte all'interno di una galleria artificiale che conterrà le emissioni acustiche;
- anche per i recettori disposti lungo la variante, sono previsti miglioramenti della situazione acustica;

VALUTATO che, in merito alla *componente vibrazioni*:

- in fase di monitoraggio ante operam, corso d'opera e post operam, lo studio prevede lo svolgimento di campagne per acquisire informazioni dirette sui parametri ambientali condizionanti la propagazione delle vibrazioni e sugli indicatori necessari per una corretta caratterizzazione vibrazionale dell'ambiente;
- per ogni punto di monitoraggio, a seguito dei rilevamenti effettuati e dopo le relative validazioni, si rendono disponibili una serie di informazioni che vengono inserite nella banca dati per le successive attività di analisi, elaborazione e sintesi;
- per la fase di cantiere, la misura della vibrazione si prevede in corrispondenza degli edifici più prossimi all'area di cantiere nel momento in cui si prevede lo svolgimento dell'attività più significativa ai fini della generazione delle vibrazioni (ad esempio l'infissione dei pali);
- in occasione dello svolgimento di tali attività, si effettuerà una misura per verificare l'esistenza di eventuali criticità ed attuare, quindi, delle misure atte a contenere l'entità di queste vibrazioni;

Paesaggio

CONSIDERATO che in riferimento al D.Lgs. 42/2004 l'area interessata dagli interventi ricade:

- parzialmente all'interno di un territorio coperto da foreste e da boschi e quindi sottoposta a Vincolo Paesaggistico ai sensi del lettera g);
- nella fascia dei 150 metri dal Torrente Boite che, ai sensi del testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933 n. 1775, risulta ascritto al n. 25151 nell'elenco delle acque pubbliche della Provincia di Belluno (Provvedimento del Consiglio Regionale del 28 giugno 1994 - n. 940 e successivi aggiornamenti)
- rientra, insieme a tutto il territorio Comunale di Cortina d'Ampezzo, in un'area di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art. 136.).

CONSIDERATO che:

- gli ambiti paesaggistici attraversati sono il paesaggio rurale ed il paesaggio boscato (componente naturale);
- il paesaggio è tutelato dai piani territoriali e la Regione ha predisposto un "atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio", capace di descrivere in maniera dettagliata suddetti ambiti, con descrizione riguardo ai caratteri ambientali/paesaggistici e alle "valenze naturalistico-ambientali e storico - culturali"; individua, inoltre, i "fattori di rischio e gli elementi di vulnerabilità" e gli "obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica". Il territorio nel quale è inserito il progetto è l'ambito "01 Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico";
- sono riportati nel SIA alcuni fotoinserti riprodotti anche nella Relazione Paesaggistica del "Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021- abitato di Cortina";

CONSIDERATO che i prati rappresentano l'associazione vegetale più significativa nell'ambito dell'area di indagine e per questa ragione il proponente ha redatto uno studio nella relazione paesaggistica effettuando un'analisi approfondita mediante rilievi sul campo finalizzati alla definizione dei contesti pratici esistenti. Nella maggior parte dell'area di indagine si è rilevata la presenza di praterie da sfalcio mesofile;

CONSIDERATO che in merito alla componente ambientale Paesaggio e ai relativi *interventi di mitigazione* lo studio evidenzia che il contesto paesaggistico in cui si inseriscono le opere stradali di connessione (rotatorie) è attualmente condizionato dalla presenza della S.S. 51 e dai parcheggi da cui accedere al centro storico. Si tratta di un paesaggio urbano in cui sono collocati servizi di interesse pubblico (campi da tennis, cimitero, ecc.) e di infrastrutture per consentire la fruizione del centro storico.

Il tracciato della variante si sviluppa al margine del centro urbano, lungo un versante non visibile dall'abitato e in gran parte celato alla vista, grazie alla soluzione tecnica che prevede la realizzazione di una galleria artificiale;

CONSIDERATO che, ai fini di mitigare l'interferenza paesaggistica dell'opera, lo studio ambientale indica che:

- la nuova viabilità attraversa il versante a mezza costa in un'area scarsamente visibile;
- l'adozione della galleria artificiale consente di mascherare l'infrastruttura viaria;
- per la realizzazione dei manufatti principali, nei limiti imposti dai vincoli costruttivi, si è optato per soluzioni leggere con impalcati mascherati per mezzo di velette in legno e in acciaio Corten;
- per le opere di sostegno si è previsto l'utilizzo dei materiali tipicamente utilizzati nella realizzazione di opere in ambiente montano: roccia legno e ferro;
- la risagomatura delle scarpate finali con pendenze compatibili con quelle del versante naturale;

CONSIDERATO che la Relazione Paesaggistica contiene i fotoinserimenti relativi alle opere di maggiore significato (ponte sul Torrente Bigontina, tratto di galleria artificiale Sote Raries). In generale, si prevedono le seguenti soluzioni di mitigazione paesaggistica:

- impiego di barriere fonoassorbenti di pregio architettonico;
- piantumazione di alberi e formazione di filari e cortine di alberature in fregio alla nuova variante;
- opere di protezione speciale dei versanti con utilizzo di reti metalliche e geotessute, del tipo in fibra vegetale, e con l'idrosemina;
- ricostruzione del suolo organico e del cotico erboso;
- rivestimento delle opere di sostegno in c.a. del rilevato stradale con pietrame a vista;
- modesti sviluppi dei tronchi finestrati della galleria artificiale e rimodellazione del versante, evitando di realizzare terrazzamenti orizzontali;

VALUTATO che la realizzazione della galleria artificiale non crea ostacoli ambientali ma garantisce la connessione e la continuità ecologica tra il fondo valle del Boite ed i prati posti a margine dell'area urbanizzata di Via Roma;

VALUTATO che il proponente prevede il ripristino, al termine dei lavori, delle aree prative interessate dalle attività di cantiere e non occupate dalla nuova infrastruttura stradale e per l'area al di sopra della galleria artificiale. Su queste aree, al termine dei lavori, verranno eseguiti degli interventi di recupero attraverso la fienagione;

VALUTATO che nella Relazione Forestale gli interventi di compensazione previsti dal progetto, rispetto ad una riduzione della superficie boscata di 6.805 m², ai sensi della sensi dell'art. 15, punto 2, comma c) della L.R. n. 52 del 13 settembre 1978 e succ. mod., prevedono il versamento di una somma, in un apposito fondo regionale, pari al costo medio del miglioramento colturale di una superficie doppia a quella di cui si chiede la riduzione;

VALUTATO che nello Studio di Impatto Ambientale, relativamente agli aspetti di mitigazione paesaggistica ed ecologica, si prevede di realizzare:

- a margine dell'infrastruttura stradale, dei filari costituiti da specie arboree e arbustive autoctone che oltre a mascherare l'opera consentono di realizzare un corridoio ecologico;
- la realizzazione di ecodotti che garantiranno la connessione e la continuità ecologica tra il fondo valle del Boite ed i prati posti a margine dell'area urbanizzata di Via Roma, che risulterebbero interclusi dalla presenza della nuova variante;
- la presenza di un tratto in galleria artificiale coperta, di fatto costituisce un ecodotto che consentirà il transito della fauna di medie dimensioni garantendo la continuità ecologica del versante;
- le barriere fonoassorbenti comportano anch'esse un beneficio in termini ambientali in quanto impediscono, insieme alla recinzione presente sul lato a valle, alla fauna di attraversare la variante nei tratti a cielo aperto e, contemporaneamente, la indirizzano verso il tratto in galleria artificiale consentendone la discesa verso valle in completa sicurezza;

VALUTATO che l'area di intervento

- non interessa aree per l'Istituzione di parchi e riserve naturali regionali (Art. 33 N.d.A.);
- non interessa aree protette, parchi e riserve, nazionali o regionali, SIC e ZPS;
- non interessa aree tutelate ai sensi D.lgs. 42/2004 artt. da 10 e 11;
- non interessa aree archeologiche certe o a vincolo archeologico;
- non interessa vincoli architettonici;
- non interessa aree soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923;

VALUTATO che, come lo stesso studio evidenzia, l'ambito di intervento ricade all'interno di un'area di alto valore paesaggistico, la documentazione prodotta e le integrazioni richieste durante la fase istruttoria, insieme all'introduzione in progetto di opportune opere di salvaguardia ambientale, risultano sufficienti a mitigare gli effetti indotti dall'opera, senza che questa possa compromettere in modo significativo la funzionalità ecologica e la qualità del paesaggio;

VALUTATO che nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale sono illustrate le mitigazioni adottate al fine di garantire la continuità ecologica del corridoio ecologico indicato dal PTRC e rappresentato dalla valle del Torrente Boite;

VALUTATO che come riportato nella documentazione presentata, il progetto non comporta impatti diretti transfrontalieri;

VALUTATO che dalle analisi delle componenti atmosfera e rumore e vibrazioni effettuate nell'ambito dello studio non si intravedono impatti sulla componente salute pubblica;

VALUTATO che il quadro ambientale ha preso in considerazione tutte le componenti ambientali che possono essere interessate dalla realizzazione delle opere ed è stato sviluppato secondo le norme specifiche in materia;

Piano di monitoraggio ambientale

VISTO lo schema delle attività previste dal Proponente afferenti gli aspetti relativi al monitoraggio ambientale con particolare riguardo:

- agli obiettivi del monitoraggio,
- ai parametri da monitorare,
- alle metodiche di monitoraggio,
- ai punti dove effettuare le misure,
- ai riferimenti normativi relativi sia alle metodiche di misura, sia ai limiti che non devono essere superati;
- ai suggerimenti per le scansioni temporali in cui effettuare le misure;

CONSIDERATO che le componenti ed i fattori ambientali da considerare nel monitoraggio sono i seguenti:

- a) Ambiente idrico: acque sotterranee e acque superficiali;
- b) Atmosfera: qualità dell'aria e caratterizzazione meteorologica;
- c) Rumore e Vibrazioni;
- d) Suolo e sottosuolo;
- e) Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi;

CONSIDERATO che si prevede lo sviluppo in modo chiaramente distinto delle tre fasi temporali nelle quali si svolgerà l'attività:

- Monitoraggio ante-operam [AO], che si conclude prima dell'inizio di attività interferenti con la componente ambientale; in tale fase si procede con la verifica di tutti i dati reperiti e direttamente misurati per la redazione del SIA.
- Monitoraggio in corso d'opera [CO], che comprende tutto il periodo di realizzazione, dall'apertura dei cantieri fino al loro completo smantellamento e al ripristino dei siti;
- Monitoraggio post-operam [PO], comprendente le fasi di pre-esercizio ed esercizio, la cui durata è funzione sia della componente indagata sia della tipologia di opera.
- al fine di assicurare l'uniformità delle misure rilevate nelle diverse fasi del PMA e la possibilità di realizzare una banca dati aggiornabile ed integrabile successivamente, lo studio ritiene indispensabile che i rilievi vengano svolti con metodologie univoche e prestabilite;

VALUTATO che il piano di monitoraggio prevede in particolare:

- monitoraggio dell'ambiente idrico superficiale attraverso l'esecuzione di analisi:

- in situ, con misura istantanea di parametri chimico-fisici mediante l'utilizzo di una sonda multiparametrica (o di singoli strumenti dotati degli appositi sensori) e con misura di portata del corso d'acqua;
- in laboratorio, con analisi di parametri chimico-batteriologici da effettuare su campioni d'acqua prelevati.
- monitoraggio dell'atmosfera in tre fasi che prevedono:
 - *Ante Operam* [AO]: indagini per fornire un quadro di riferimento.
 - *In Operam* [CO] e *Post Operam* [PO], indagini eseguite per verificare lo stato della qualità dell'aria durante la fase di cantiere e la fase di esercizio utilizzando postazioni di misura rappresentative dei fronti residenziali maggiormente esposti, rispettivamente, al cantiere e al flusso del traffico. I dati derivanti dalle misurazioni forniranno una serie di dati significativa ai fini delle valutazioni e del raffronto con le soglie normative di riferimento. I parametri identificati per l'esecuzione delle misure di qualità dell'aria sono:
 - Particolato: PTS, PM10, PM2.5
 - Metalli pesanti*: Pb, As, Cd, Ni
 - IPA*: Benzo(a)pirene
 - Biossido di zolfo (SO₂)
 - Monossido di carbonio (CO)
 - Ozono (O₃)
 - Ossidi di azoto (NO_x, NO, NO₂)
 - Benzene, Toluene, Etilbenzene e Xilene (BTEX)
- monitoraggio del rumore che prevede tre fasi:
 - *Ante Operam* [AO] e *Post Operam* [PO] sono volte a definire il clima acustico delle aree territoriali in cui si inserisce la nuova infrastruttura; a quantificare l'impatto del traffico veicolare sull'ambiente circostante e a verificare l'efficacia delle misure di mitigazione adottate;
 - *In Operam* [CO] si focalizza sul controllo della rumorosità di cantiere e sul disturbo che le lavorazioni producono sul pubblico esposto a tale fenomeno.
- monitoraggio delle vibrazioni che prevede:
 - descrizione della situazione allo stato attuale, prima dell'inizio dei lavori di realizzazione del progetto al fine di definire i livelli di vibrazione presenti nel territorio interessato;
 - verifica dei livelli raggiunti in corso d'opera, in particolare presso i cantieri e i fronti di avanzamento dei lavori, in corrispondenza delle zone dove, secondo la tipologia delle lavorazioni, sono presumibili alterazioni dei livelli attuali; è previsto il monitoraggio in corrispondenza degli edifici più prossimi al cantiere, con misure in continuo per 24 ore, dal momento che è in quell'area che si prevede lo svolgimento dell'attività più significativa ai fini della generazione delle vibrazioni (ad esempio l'infissione dei pali). In occasione dello svolgimento di tali attività si verificherà l'esistenza di eventuali criticità ed attuare, quindi, delle misure atte a contenere l'entità di queste vibrazioni;
 - verifica dei livelli raggiunti in fase di esercizio, mediante monitoraggio limitato ai punti critici.
- monitoraggio della vegetazione, della flora che prevede:
 - monitorare l'evoluzione della vegetazione esistente durante la costruzione dell'opera;
 - verificare lo stato e l'evoluzione della vegetazione di nuovo impianto nelle aree di ripristino vegetazionale nonché nelle aree poste in prossimità delle lavorazioni.
- monitoraggio della fauna che prevede:
 - l'approfondimento delle conoscenze sulle presenze faunistiche.
 - la valutazione dei fenomeni di investimento della fauna selvatica e di frammentazione delle popolazioni per comprendere, anche con l'uso di foto trappole, l'effettiva efficacia delle forme di mitigazione adottate: ecodotti e corridoio per la macrofauna;

VALUTATO che i possibili impatti acustici legati allo spostamento dell'asse stradale, dal centro dell'abitato ad una zona marginale all'abitato stesso sono stati valutati con stime numeriche, attraverso modellazioni, da cui emerge che il progetto determina un miglioramento del clima acustico. Contestualmente la modellazione ha consentito di verificare che le misure di mitigazione adottate sono tali da garantire, in linea generale, il rispetto dei limiti previsti dal piano di zonizzazione acustica del Comune di Cortina;

CONSIDERATO e VALUTATO che il PMA dovrà essere concordato e condiviso da ARPA Veneto, con parametri analitici (unità di misura, normativa di riferimento, valori e limiti/standard di riferimento), scelta delle metodiche di rilievo/campionamento e di misurazione, strumentazione utilizzata, tempistiche dei monitoraggi (frequenza e durata), cronoprogramma delle campagne di monitoraggio, criteri di restituzione dei dati di monitoraggio, strumenti e metodi per la valutazione degli esiti del monitoraggio, ivi compresi i valori soglia per l'attivazione degli interventi correttivi da adottare in caso di superamento;

CONSIDERATO che le attività sia di istruttoria sia di controllo svolte da ARPA Veneto devono intendersi rese a titolo oneroso a carico del proponente come previsto dalla Legge n. 132/2016, istitutiva del Sistema Nazionale delle Agenzie Ambientali;

VALUTATO che il programma delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 comprende una serie di ulteriori progetti sulla SS 51, e, pertanto, nell'ambito delle integrazioni è stato presentato il Piano di Utilizzo delle Terre ai sensi DPR 120/2017 complessivo di tutte le opere connesse all'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 nel quale sono state individuate le cave che possono ricevere il materiale di scavo in esubero proveniente dai cantieri;

VALUTATO che in merito al piano di traffico:

- è stato presentato un piano del traffico che analizza gli effetti generati dall'esecuzione dei diversi interventi;
- lo studio di traffico evidenzia che la natura degli interventi previsti, che apportano migliorie su alcune situazioni critiche della SS51, non è tale da provocare un incremento dell'attrattività del traffico sulla stessa statale e, conseguentemente, un incremento dei volumi di traffico sulla SS 51;
- il progetto prevede una serie di misure di mitigazione che, da quanto evidenziato dal proponente, saranno attuate, per tutta la durata del Piano, dal Tavolo Prefettura per la gestione dei cantieri, promosso dal Prefetto di Belluno e che coinvolga ANAS e le Forze dell'Ordine. In particolare, date le importanti criticità che potrebbero riscontrarsi lungo la viabilità di Tai di Cadore, l'obiettivo del Tavolo sarà quello della gestione delle criticità della cantierizzazione, l'individuazione di provvedimenti atti alla mitigazione dell'impatto dei cantieri sulla viabilità, la riduzione congestione. Il proponente evidenzia che la strategia del Tavolo permetterà in particolare di:
 - sfalsare temporalmente i picchi di movimentazioni tramite mezzi pesanti dei diversi cantieri, al fine di minimizzare i picchi di sovrapposizione dei veicoli diretti e provenienti ai diversi cantieri;
 - in corrispondenza dei periodi ritenuti più critici per i cantieri: bloccare il traffico pesante di attraversamento lungo la SS51 in determinate fasce orarie (ora di punta della mattina e della sera);
 - in corrispondenza delle ore ritenute più critiche in termini di movimentazione materiale tramite mezzi pesanti: gestire tramite operatore all'incrocio tra la SS51 e via degli Alpini presso il comune di Tai di Cadore, oppure prevedere l'installazione di impianto semaforico temporaneo;

Esame osservazioni / pareri

PRESO ATTO che con nota acquisita al prot.n.DVA/7983 del 28/03/2019, il Presidente della Provincia di Belluno, esprime parere favorevole in merito alla compatibilità ambientale del progetto proposto, tenuto conto delle tematiche espresse nel parere allegato del Comitato Tecnico Provinciale per la VIA n. 2 del 28/03/2019, con il quale il Comitato Tecnico Provinciale per la VIA formula il proprio contributo istruttorio, "quale apporto al procedimento di valutazione in corso da intendersi anche quali osservazioni e rilievo di criticità a supporto alla espressione del parere provinciale", proponendo alcuni approfondimenti conoscitivi che comprendono

- aspetti comuni riguardanti il progetto in valutazione nonché i progetti di miglioramento viabilità di accesso di Cortina e di attraversamento abitato di Tai di Cadore e di San Vito di Cadore;
- aspetti specifici del progetto in valutazione;
- allegate le note: Servizio Acque, Provincia di Belluno, prot.n.7031 del 05/03/2019; Servizio Ecologia, Provincia di Belluno, prot.n.9495 del 25/03/2019; ARPAV, prot.n.9886 del 28/03/2019;

CONSIDERATO che le richieste di approfondimenti della Provincia di Belluno sono state tenute conto nell'ambito della richiesta di integrazioni da parte della Commissione Tecnica VIA e VAS e nel presente parere;

PRESO ATTO che con nota la Regione Veneto ha anticipato il parere favorevole del Comitato Tecnico VIA regionale con il seguente quadro prescrittivo;

Con riferimento alla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto di cui all'oggetto, nelle more dell'emanazione del provvedimento da parte della Giunta Regionale, finalizzato all'espressione del parere di competenza, si fa presente che, nella seduta del 08.05.2019, il Comitato Tecnico VIA della Regione del Veneto ha espresso, ai sensi della L.R. n. 4/2016, parere favorevole di compatibilità ambientale sul progetto in esame, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali di seguito elencate.

1) E' necessario prevedere quanto più possibile riutilizzo in loco dei materiali provenienti dalle escavazioni dei cantieri, compatibilmente con le caratteristiche geotecniche richieste dalle specifiche opere; inoltre, anziché attingere alle cave e fatta salva l'idoneità tecnica, è necessario valutare preliminarmente la possibilità di utilizzare altro materiale reperibile in prossimità dei cantieri e proveniente da eventi franosi/alluvionali, individuando gli impianti di lavorazione inerti funzionali alle operazioni eventualmente necessarie. In particolare si ritiene necessario che il computo complessivo dei volumi di scavo e di riporto, riferito cioè a tutti i quattro interventi previsti dal Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 (Variante di Tai di Cadore, Variante di Valle di Cadore, Variante di San Vito di Cadore e miglioramento viabilità accesso Cortina d'Ampezzo), nel caso in cui l'esecuzione dei 4 interventi programmati avvenga con fasi di lavorazione sovrapponibili e con tempistiche compatibili con la normativa vigente per i depositi provvisori di terre e rocce da scavo, sia eseguito in funzione delle caratteristiche tecniche dei materiali scavati e quindi della loro reale possibilità di essere ricollocati nello stesso cantiere o in altro cantiere ovvero nel sito di destinazione di Damos, ai fini di ricomposizione della cava. Detta valutazione consente di pianificare con maggior dettaglio le aree necessarie per il deposito intermedio, il traffico indotto dalla movimentazione del materiale da scavo e dall'eventuale approvvigionamento di materiale idoneo dall'esterno.

Allo scopo e al fine di meglio pianificare la fase esecutiva, riducendo gli impatti, si ritiene necessario che la valutazione di idoneità al riutilizzo dei materiali da scavo avvenga già in fase progettuale.

2) Il Piano di Utilizzo dovrà essere riferito soltanto alle terre e rocce gestite ai sensi del DPR 120/2017. Pertanto il bilancio fra sterri e riporti dovrà essere emendato dei rifiuti provenienti da perforazioni, trivellazioni, palificazioni.

3) In fase di progettazione esecutiva dovrà essere effettuato un approfondimento rispetto alle tecniche di scavo e costruzione utilizzate, al fine di poter meglio determinare e quantificare le tipologie dei singoli materiali effettivamente prodotti, siano essi rifiuti o non rifiuti. Al fine di limitare il più possibile la produzione di materiali contaminati o, comunque, non idonei dal punto di vista ambientale, si dovranno separare le frazioni a prevalente matrice cementizia, da gestire come rifiuti, al fine di poter più agevolmente utilizzare il materiale da scavo.

4) Si segnala la criticità rappresentata dalla viabilità di accesso alla cava di Damos: si tratta di una viabilità che presenta tratti pendenti, fondo sconnesso, non consente lo scambio tra due mezzi e lambisce una abitazione. Attualmente la viabilità sopporta il traffico legato all'attività di escavazione, che negli ultimi anni è divenuta modesta (circa 2000 mc/anno), pertanto in vista di un importante conferimento da parte dei cantieri stradali è necessario prevedere un adeguamento della strada esistente anche eventualmente realizzando un accesso alternativo che permetta ai mezzi di circolare a senso unico in ingresso ed uscita di mezzi. Nell'ipotesi di utilizzo della Cava Damos l'imbocco della strada comunale di accesso alla medesima con la S.S. 51 dovrà essere riconfigurato in modo da presentare un adeguato livello di sicurezza stradale (in termini di pendenza, visibilità e larghezza della sede stradale), in funzione della fruibilità con mezzi pesanti; dovrà essere valutata, in alternativa, la possibilità dell'uscita obbligatoria dalla cava verso sud in direzione Caralte di Perarolo, con successiva uscita e rientro dalla S.S. 51, al fine dell'inversione di marcia presso la suddetta località.

5) Si precisa che la cava di Damos, identificata quale sito di destino ai fini della ricomposizione è stata autorizzata in variante al profilo di ricomposizione finale già previsto, per una superficie di 20.700 mq, al fine di dare collocazione a 218.000 me di terra da scavo proveniente dagli interventi ANAS di miglioramento alla viabilità di accesso a Cortina 2021 conferiti nell'arco di 2 anni dall'inizio lavori nei cantieri stradali. La terra conferibile deve rispettare la colonna A della tabella I allegato 5 alla parte IV - titolo V - del d.lgs. 152/2006 ovvero i valori di fondo naturale del sito di destinazione. Al fine di poter applicare il DPR 120/2017, le modalità di conferimento e abbancamento delle terre da scavo nel sito di destinazione devono essere conformi al progetto di ricomposizione ambientale della cava, come modificato con Decreto del Direttore Difesa del Suolo n. 66 del 2018 nel quale è dato anche che la modifica mantiene la compatibilità paesaggistica dell'intervento. In tal senso si ritiene necessaria una valutazione preliminare delle quantità di materiale da scavo compatibili con Damos e ivi ricevibili.

6) Si preveda il monitoraggio, con installazione di un'ideale strumentazione di controllo (riferimenti piano altimetrici con misure di precisione) per controllare/verificare l'influenza dei lavori sugli edifici civili posti in prossimità delle opere in progetto (NTC 17.01.2018, punti 6.2.4 - 6.2.5 - monitoraggio di opere complesse in ambiente urbano).

7) Il progetto in fase esecutiva va adeguato alla normativa vigente NTC 17.01.2018 e successiva Circolare del 21.01.2019 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Aggiornamento delle Norme Tecniche per Le Costruzioni).

8) La viabilità in progetto si raccorda alla viabilità esistente, a sua volta oggetto di un progetto di adeguamento inserito nel piano di interventi del Commissario per la realizzazione del progetto sportivo dei campionati mondiali di sci alpino – Cortina 2021. Si reputa necessario valutare se i due progetti, pur promossi da diverse strutture commissariali, si configurino come opere tra di loro funzionalmente connesse e se richiedano pertanto una valutazione unitaria.

9) Per la pista ciclabile Lunga Via delle Dolomiti (Calalzo-Cortina), che interseca l'asse 5 della rotatoria 4 (sud), è opportuno che venga integrata nel progetto la realizzazione di un sottopasso o sovrappasso di attraversamento della ss51 in uno dei punti più pericolosi, in osservanza dell'an. 49 delle Norme tecniche del P.T.C.P. della Provincia di Belluno (approvato con DGRV n. 1136 del 23/93/2010).

10) Le previste barriere fonoassorbenti in "materiale legnoso" presenti all'ingresso e uscita della galleria, dovranno preferibilmente avere la superficie inerbata, al fine di mitigarne l'impatto il più possibile.

- I riparti e muri di sostegno della rotatoria 4 dovranno essere il più possibile contenuti e realizzati in materiali naturali, che ben inseriscano l'intervento nel contesto paesaggistico. I muri di sostegno previsti vengono rivestiti in pietra naturale Locale.
- E' fatto salvo il parere sovraordinato della Soprintendenza competente.

11) Gli elaborati progettuali ipotizzano la costruzione di alcuni sistemi/impianti di trattamento delle acque reflue e di dilavamento, comprese le acque reflue domestiche delle baracche di cantiere e delle mense per le maestranze. Considerata l'esigua disponibilità di spazi a disposizione e le molteplici esigenze logistiche delle opere in esame, si suggerisce di definire fin dalla fase di progetto quali siano gli impianti effettivamente necessari e se quelli destinati a trattare le acque di dilavamento e di galleria permangano anche in fase di esercizio. Dovrà essere integrato il progetto dell'impianto per la raccolta ed il trattamento dei reflui in fase di cantiere poiché manca. In ogni caso i progetti degli impianti per la raccolta e il trattamento dei reflui in fase di cantiere mancano dei contenuti necessari a consentire il rilascio dell'autorizzazione allo scarico, come segnalato dal Servizio Ecologia della Provincia di Belluno; specificatamente la progettazione esecutiva del cantiere dovrà localizzare e dimensionare l'impianto di trattamento delle acque reflue derivanti dall'esecuzione delle paratie e degli scavi, indicando altresì il punto di recapito delle acque trattate; dovrà essere prodotta tutta la documentazione necessaria all'ottenimento dell'autorizzazione allo scarico per il suddetto impianto. Dovrà inoltre essere stabilito se e quali impianti saranno destinati a permanere in sito anche nella fase di esercizio.

12) Si ritiene che il sito di deposito a Danta di Cadore non sia favorevole per scarsa volumetria residua e difficoltà di accesso. Al fine di identificare un ulteriore sito di deposito definitivo, è meritevole di attenzione quanto segnalato nella nota del Servizio Ecologia della Provincia di Belluno, ovvero la presenza del sito di discarica per rifiuti non pericolosi "urbani" di Prà de Anta, in Comune di Ponte nelle Alpi, presso il quale parte del materiale in esubero può essere impiegata per la realizzazione della copertura superficiale finale. In tal caso sia valutato il traffico indotto sull'asse Cortina Ponte Nelle Alpi.

13) E' necessario stabilire quale sia il destino finale delle terre e rocce da scavo, auspicando un loro riutilizzo in sito, anche per confezionare il calcestruzzo necessario alla realizzazione dell'opera, qualora esse abbiano le necessarie caratteristiche tecniche. Si rammenta, inoltre, che la collocazione a discarica come rifiuto è all'ultimo posto dei criteri di priorità nella gestione dei rifiuti di cui all'art.179 del codice ambientale. E' opportuno approfondire la possibilità che, nella cantierizzazione, siano gestiti rifiuti contenenti amianto, come affermato nella specifica relazione.

14) Relativamente al sondaggio P2, che supera le CSC di colonna A tabella i per il parametro $C > I_2$, nel progetto si dovrà dare riscontro della procedura parallela ai sensi del DLgs 152/2006 parte IV titolo V.

15) Si ritiene necessario approfondire la valutazione acustica in Via del Parco, presso le scuole Primaria e Secondaria, poiché la variante deterrnerà un aumento del flusso di traffico deviando in questa zona i veicoli in transito verso il Falzarego. In tal senso risulta il superamento del limite di 50 dB(A), valido per le strade urbane di scorrimento, se applicabile, ed è quindi necessario prevedere idonee opere di mitigazione e un punto di monitoraggio.

16) È necessario evitare il coinvolgimento di habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce con gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi in argomento (comprese le opere accessorie e complementari), e la relativa fase di esercizio. In tal senso va mantenuta invariata l'idoneità degli ambienti ricadenti nell'ambito di influenza degli interventi in argomento rispetto alle specie di interesse comunitario di cui è possibile o accertata la presenza in tale ambito secondo la D.G.R. n. 2200/20 14 (Cypripedium calceolus, Parnassius apollo, Phengaris orion, Euphydryas aurinia, Lopinga achine, Podarcis muralis, Fliorophis viridiJlavus, Vipera ammodytes, Boriosa bonasia, Tetrao telrix, Thtrao urogallus, Pernis apivorus, Aquila chrysaetos, Crex crex Bubo bubo, Glaucidium passerinum, Aegolius funereus, Picus canus, Dtyocopus martius, Picoides tridactylus, Pipistrallus pipLvtrellus, Eptesicus nUssonii, Eptesicus serotinus, Vespertilio murinus, Drvornys nitedula) ovvero andranno acquisite e mantenute superfici di equivalente idoneità per le specie segnalate oppure saranno sospese le attività nel periodo di maggiore sensibilità (in relazione alla fenologia) delle predette specie;

17) Si dovranno delimitare le aree di cantiere, sia fisse che mobili, con barriere per l'erpetofauna e con le barriere fonoassorbenti ovvero, nel caso in cui ciò non fosse possibile, di attuare altre misure precauzionali atte a ridurre il disturbo nei confronti delle specie di interesse conservazionistico ivi presenti e in particolare durante il relativo periodo riproduttivo;

18) La viabilità dovrà essere dotata, laddove non sia garantita la permeabilità a causa di opera in grado di generare barriera infrastrutturale, di idonei e sufficienti passaggi per la fauna (nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale) anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili) preferibilmente con sezione quadrata o rettangolare (delle dimensioni minime 50 cm x 50 cm, da adeguare in funzione delle specie), con pendenza di almeno l'1% (in modo da evitare ristagni d'acqua o allagamenti e dotati di aperture sul lato superiore, tramite griglie di aerazione, o sul lato inferiore a diretto contatto con il suolo) e unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata. A tal fine possono essere adeguati anche gli attuali manufatti idraulici di attraversamento eventualmente interessati dal tracciato, nel rispetto dei criteri di sicurezza idraulica previsti, alla funzione di passaggio faunistico;

19) Dovranno essere attuate idonee misure in materia di limitazione della torbidità che per tutti gli interventi che prevedono un coinvolgimento della locale rete idrografica, anche minore, garantendo altresì per scarichi dell'infrastruttura soluzioni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l'intera durata dei lavori e per la fase di esercizio. Le stesse misure dovranno essere adottate anche per evitare lo sversamento accidentale di sostanze inquinanti;

20) Al fine di ridurre le emissioni di polveri, gas di scarico e rumori in fase di cantiere dovranno adottarsi le seguenti precauzioni:

- a) ridurre la velocità di transito dei mezzi lungo le strade di accesso al cantiere;
- b) umidificare i percorsi dei mezzi d'opera, i contesti circostanti e i punti potenzialmente generatori di polveri;
- e) pulire periodicamente la viabilità di accesso alle aree di cantiere per un tratto di almeno 500 m;
- d) ottimizzare il carico dei mezzi di trasporto e utilizzare mezzi di grande capacità, per limitare il numero di viaggi;
- e) impiegare mezzi telonati e umidificare il materiale;
- f) utilizzare automezzi con standard qualitativo minimo di omologazione Euro 5 e STAGE WB;

21) Nell'ambito della prosecuzione della procedura venga considerata la necessità di valutare gli eventuali impatti cumulativi determinati dall'esecuzione delle quattro varianti in progetto e relative alla viabilità, nonché dagli ulteriori interventi per i Mondiali di Cortina 2021.

22) Per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio Ambientale:

- a) Si dovrà predisporre, in fase di progettazione esecutiva, e comunque prima dell'inizio degli interventi, un progetto di monitoraggio ambientale (PMA), suddiviso nelle tre macrofasi (Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam) da sottoporre alla preventiva valutazione di ARPAV.
- b) Il progetto di monitoraggio ambientale dovrà contenere nel dettaglio e per tutte le matrici ambientali oggetto di monitoraggio almeno le seguenti informazioni: aree di indagine e punti di monitoraggio corredati da una

cartografia esplicativa, parametri analitici (unità di misura, normativa di riferimento, valori e limiti/standard di riferimento), scelta delle metodiche di rilievo/campionamento e di misurazione, strumentazione utilizzata, tempistiche dei monitoraggi (frequenza e durata), cronoprogramma delle campagne di monitoraggio, criteri di restituzione dei dati di monitoraggio, strumenti e metodi per la valutazione degli esiti del monitoraggio. Si dovranno inoltre indicare i criteri di individuazione dei valori soglia e in caso di loro superamento l'attivazione degli interventi correttivi da descrivere.

c) Le attività svolte da ARPAV devono intendersi rese a titolo oneroso a carico del proponente come previsto dalla L. n. 132/2006, istitutiva del Sistema Nazionale delle Agenzie Ambientali, in quanto non comprese tra quelle istituzionali obbligatorie svolte annualmente dall'Agenzie con specifico finanziamento regionale.

d) i piani di monitoraggio dei quattro progetti dovranno essere coordinati fra loro, anche temporalmente, e uniformi nei loro contenuti, fatte salve le peculiarità dei siti e delle opere.

23) In particolare, in riferimento al documento presentato contenete la proposta di PMA si rileva quanto segue:

Ambiente idrico

a) Per i corsi d'acqua interferiti (torrente Boite, torrente Bigontina e Rio Minore) dovranno essere effettuati due campionamenti in fase ante operam e due in fase post operam;

Impatto acustico

a) Per le misure in corso d'opera si ritengono adeguati dei monitoraggi in continuo per tutto il periodo di riferimento diurno ed eventualmente notturno, nel caso in cui il cantiere sia attivo 24 ore; per il post operam, trattandosi di rumore dovuto al traffico veicolare, si ritengono appropriati rilievi in continuo della durata di una settimana, in periodi di massimo afflusso turistico.

Atmosfera:

a) Il parametro PTS non ha rilevanza normativa e non presenta un valore limite di confronto. Si ritiene pertanto sufficiente per la frazione particolato, il monitoraggio del PM10 e del PM2.5. Si ritiene, inoltre, non necessaria la valutazione delle concentrazioni di Ozono, in quanto non direttamente correlato con il traffico veicolare e le emissioni da cantiere.

b) La durata delle campagne di monitoraggio indicata nei documenti (1 settimana ogni 3 mesi) non è adeguata ai fini del calcolo degli indicatori e del relativo confronto con i limiti di legge di cui al D.Lgs. 155/2010, A tale scopo il monitoraggio deve essere svolto nel rispetto degli obiettivi di qualità del dato delle misurazioni indicative di cui all'Allegato I, tabelle I e 2 del suddetto decreto. Si deve prevedere quindi un periodo minimo di copertura del 14% sull'intero anno equamente suddiviso nel semestre caldo (1 aprile-30 settembre) e freddo (1 ottobre-31 marzo). Si suggerisce, pertanto, di effettuare, per ciascun sito, due campagne (una nel semestre estivo e una nel semestre invernale) di circa 30 giorni ciascuna, che comprendano nel CO. (corso d'opera) i periodi di maggior attività di cantiere. La medesima frequenza e modalità di misura deve essere adottata anche nei monitoraggi ante operam e post-operam.

e) Per quanto riguarda i punti di campionamento individuati nei due documenti di stralcio, si prescrive che il monitoraggio sia effettuato, per tutti i siti, in continuo e con la frequenza individuata al punto 2, per i parametri PM10, PM2.5, NOx (NO, NO2), CO, 502 e BTEX. Per quanto riguarda, invece, BaP e metalli pesanti la determinazione sul PM10 può essere fatta con cadenza giornaliera a giorni alterni (un giorno BaP e un giorno metalli).

25) Si dovrà consentire l'attuazione, degli interventi identificabili con "mitigazioni" solamente qualora rispettino gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della Direttiva 92/43/Cee e altresì gli stessi interventi non derivino dall'applicazione dei medesimi obblighi per altri piani, progetti e interventi precedentemente autorizzati;

26) Dovranno essere rispettati i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalla D.G.R. n. 786/2016 e ss.mm.ii. (misure di conservazione) e, ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone.

27) L'Autorità regionale per la valutazione di incidenza dovrà essere informata in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il crono programma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione delle singole fasi operative, i dati vettoriali prodotti a supporto dello studio per la valutazione di incidenza) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale.

28) È necessario venga trasmesso un elaborato progettuale che identifichi l'ubicazione degli scarichi con recapito nel corso d'acqua prevedendo la realizzazione del manufatto con dissipatore di energia.

29) È necessario sia redatto uno studio idraulico aggiornato con impiego di modello a moto vario considerando il contributo del trasporto liquido.

30) Dovrà essere prodotto un'analisi atta a dimostrare la computabilità dei manufatti con i fenomeni franosi limitrofi, con particolare riguardo alla frana di Mortisa.

31) La documentazione progettuale aggiornata secondo le indicazioni di cui al parere del Genio Civile di Belluno, o a seguito delle prescrizioni imposte da altre Amministrazioni in sede autorizzativa interessanti aspetti idraulici do beni del demanio idrico, dovranno essere trasmesse all'U.O. Genio Civile.

32) In generale, tenuto conto che i quattro interventi in variante alla 5551 previsti dal Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 (Variante di Tai di Cadore, Variante di Valle di Cadore, Variante di San Vito di Cadore e miglioramento viabilità accesso Cortina d'Ampezzo), prevedono la realizzazione di sette rotatorie. si raccomanda di ipotizzare un disegno unico contraddistinto da un ricercato arredo urbano che consenta un chiara riconoscibilità del territorio attraversato.

VALUTATO in conclusione che:

- l'intervento proposto si inserisce nell'ambito dell'iniziativa attivata da ANAS S.p.A. d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al fine di risolvere, per i Giochi Invernali Cortina 2021, il maggior numero di punti critici della mobilità presenti lungo la SS n. 51 "di Alemagna", nel tratto compreso tra Pian di Vedoia (terminale della A 27) e Cortina;
- sono stati analizzati gli impatti potenziali e rilevato che l'entità dell'impatto più significativo è temporaneo e limitato alle fasi cantiere, con occupazioni necessarie alla costruzione della nuova variante stradale;
- in considerazione della tipologia dell'opera, i rischi di impatto, in fase di cantiere, sono legati all'inquinamento atmosferico e acustico dovuto ai mezzi d'opera e alla ordinaria produzione di polveri che verrà mitigata e monitorata dalla committenza e dalla direzione lavori;
- la realizzazione degli interventi comporta un ridotto uso di suolo e, considerate le caratteristiche delle aree che ad opera compiuta saranno ripristinate, l'incidenza dell'intervento sulla flora, sulla fauna e sulla biodiversità non si ritiene significativa;
- l'area di intervento si trova ad una distanza dai siti rete Natura 2000 tale che, considerate le caratteristiche del progetto, si può escludere l'insorgere di effetti negativi significativi sugli habitat e sulle specie di interesse comunitario;
- dalle analisi effettuate, lo studio non evidenzia effetti ed impatti negativi sulle acque superficiali;
- il nuovo assetto stradale consentirà una riduzione delle emissioni di inquinanti e di rumore nel centro urbano di Cortina, che determinerà un miglioramento del clima acustico;
- l'ipotesi di progetto migliorerà il livello di sicurezza ed aumenterà la fluidità del traffico sulla S.S. 51;

VALUTATO che, a seguito dell'attività istruttoria, molte delle questioni sollevate nelle osservazioni sono state recepite nelle integrazione richieste, mentre altri aspetti sono stati considerati nel quadro prescrittivo;

VALUTATO che, in riferimento al Parere CTVA n. 2721 del 11 maggio 2018 relativo alla procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA del progetto "Piano straordinario di accessibilità a Cortina 2021. Lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della S.S. 51 "di Alemagna". Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina" in questa istruttoria sono state effettuate tutte le analisi sulle matrici progettuali, ambientali e paesaggistiche che risultavano potenzialmente critiche e conseguentemente avevano determinato la necessità di sottoporre il progetto a Valutazione di Impatto Ambientale;

VALUTATO che gran parte delle criticità emerse in sede di verifica di assoggettabilità a VIA risultano superate grazie alla soluzione progettuale proposta che si limita ad interessare l'area in sinistra idrografica del torrente Boite, evitando qualsiasi interferenza con il suddetto corso d'acqua; questa scelta minimizza i potenziali effetti indotti dall'opera sulle componenti ecologiche e paesaggistiche. In particolare definisce adeguati interventi di mitigazione paesaggistica ed ecologica, coerenti con le misure di salvaguardia previste dagli strumenti pianificatori ai diversi livelli di pianificazione territoriale;

VALUTATO che per mantenere la funzionalità ecologica dell'area è prevista la realizzazione di ecodotti che garantiranno la connessione e la continuità ecologica tra il fondo valle del Boite ed i prati posti a margine dell'area urbanizzata;

VALUTATO che in merito agli impatti cumulativi del traffico e dei cantieri sulla SS51 determinati dalle varianti previste nel Piano Straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021, il Proponente ha redatto uno studio specialistico di concerto con gli enti amministrativi locali, la predisposizione di un Tavolo di Lavoro per la gestione dei cantieri, promosso dal Prefetto di Belluno e che coinvolge ANAS e le Forze dell'Ordine.

VALUTATO che in merito alle tematiche afferenti gli impatti acustici il Proponente ha redatto uno studio specialistico attraverso l'utilizzo di modello di simulazione acustica tarato per mezzo di una serie di misure fonometriche eseguite nell'area oggetto di intervento, mediante il quale si è stimato il clima acustico dello stato attuale, dello stato di progetto e definiti i necessari interventi antirumore (clima acustico post operam);

VALUTATO che, con riferimento al rischio geologico, per un vero e proprio consolidamento delle aree in frana attiva (frana n.1 e frana n.2) e, per una quanto mai opportuna e necessaria omogeneità dell'intervento, l'ipotesi progettuale scelta per la Frana n. 1, venga sostituita con l'allungamento della galleria artificiale, già prevista per la sola Frana quiescente n.2.

VALUTATO che l'area di intervento risulta essere di alto valore paesaggistico, la documentazione prodotta e le opportune opere di salvaguardia ambientale introdotte, risultano sufficienti a mitigare gli effetti indotti dall'opera, senza che questa possa compromettere in modo significativo la funzionalità ecologica e la qualità del paesaggio;

PRESO ATTO del parere con cui la Regione Veneto ha espresso parere favorevole ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO
la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

ESPRIME

Parere favorevole sul piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo

e

Parere favorevole di compatibilità ambientale del progetto: "Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 – S.S. 51 "di Alemagna" - Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina"
a condizione che si ottemperi alle prescrizioni di cui al parere della Regione Veneto ed alle condizioni ambientali di seguito indicate

Condizione n. 1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Altri aspetti – rischio geologico, idrogeologico
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente, al fine di una opportuna e necessaria omogeneità dell'intervento, dovrà presentare il progetto della galleria artificiale del nuovo tracciato stradale, quale struttura atta a stabilizzare l'intero versante delle frane attive, come già utilizzata per la frana quiescente n.2, ed estenderla anche per la frana attiva n.1.</p> <p>Il Proponente dovrà acquisire ogni autorizzazione prevista per i nuovi interventi consentiti dal PAI nelle aree classificate a pericolosità P2.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

Condizione n. 2	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	<p>In fase di cantiere dovranno essere adottate tutte le azioni previste dallo studio per mitigare il transito dei mezzi lungo le strade di accesso al cantiere, durante l'esecuzione dei lavori, anche prevedendo percorsi alternativi provvisori, al fine di minimizzare le interferenze con il traffico sulla SS51;</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera
Ente vigilante	Regione Veneto
Enti coinvolti	--

Condizione n. 3	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà ottimizzare la progettazione esecutiva idraulica:</p> <ul style="list-style-type: none"> - con la localizzazione e il dimensionamento dell'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia (compresi i dispositivi di intercettazione e scolmatura ed eventuali vasche di raccolta); - con l'indicazione dei punti di recapito della rete di raccolta delle acque meteoriche e dei fossi di guardia. <p>Dovrà pertanto essere prodotta tutta la documentazione necessaria all'ottenimento delle Autorizzazioni da parte degli Enti preposti.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Veneto
Enti coinvolti	--

Condizione n. 4	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Altri aspetti
Oggetto della prescrizione	Ad integrazione del monitoraggio della componente vibrazioni già previsto dallo studio, il Proponente, nella fase ante operam, dovrà redigere lo stato di consistenza degli edifici posti in prossimità del cantiere ed installare la strumentazione adeguata di controllo per la verifica dell'influenza dei lavori;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	Regione Veneto
Enti coinvolti	--

Condizione n. 5	
Macrofase	Ante Operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Rumore
Oggetto della prescrizione	Si ritiene necessario approfondire la valutazione acustica in Via del Parco, presso le scuole Primaria e Secondaria, attraverso un monitoraggio Ante e Post Operam, al fine di prevedere, eventualmente, idonee opere di mitigazione acustica;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Veneto
Enti coinvolti	--

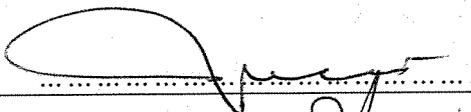
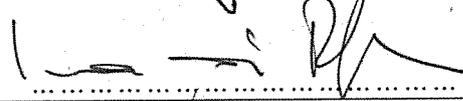
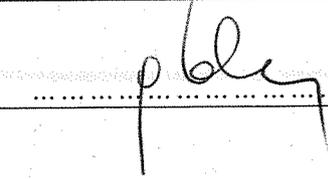
Condizione n. 6	
Macrofase	Ante Operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	
Oggetto della prescrizione	In riferimento alla pista ciclabile Lunga Via delle Dolomiti (Calalzo-Cortina), che interseca l'asse 5 della rotatoria 4 (sud), è opportuno che venga integrato, nel Progetto Esecutivo, la realizzazione di un sottopasso o sovrappasso di attraversamento della SS51 in uno dei punti più pericolosi, in osservanza delle Norme tecniche del P.T.CP. della Provincia di Belluno;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Veneto
Enti coinvolti	--

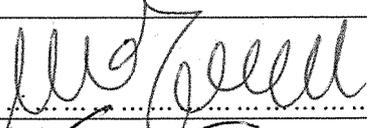
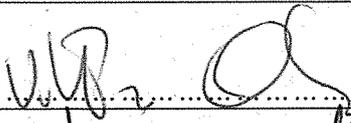
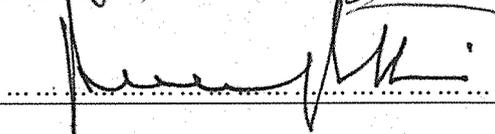
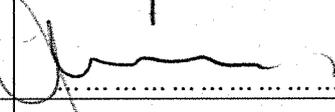
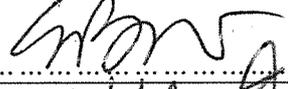
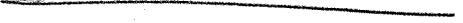
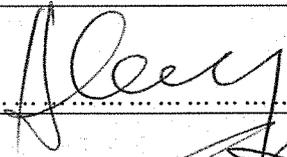
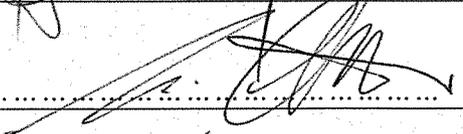
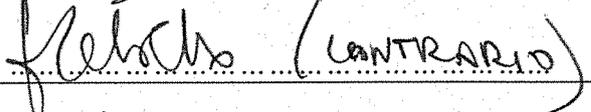
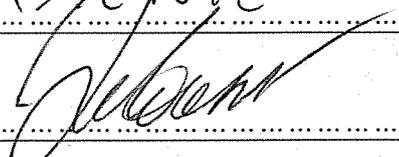
Condizione n. 7	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	Il Piano di monitoraggio ambientale presentato dal proponente nell'ambito delle integrazioni, dovrà essere implementato nell'ambito della progettazione esecutiva, nel rispetto delle linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio, ISPRA-MATM, 2014,

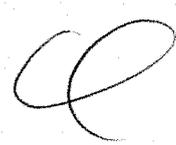


Condizione n. 7		
		<p>e presentato al MATTM prima dell'inizio dei lavori.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Il Piano, suddiviso nelle fasi Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam, dovrà interessare tutte le matrici ambientali: Atmosfera, Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo, Rumore, Vibrazione, Vegetazione, Flora e Fauna; 2. Il PMA dovrà essere concordato e condiviso da ARPA Veneto, per parametri analitici (unità di misura, normativa di riferimento, valori e limiti/standard di riferimento), scelta delle metodiche di rilievo/campionamento e di misurazione, strumentazione utilizzata, tempistiche dei monitoraggi (frequenza e durata), cronoprogramma delle campagne di monitoraggio, criteri di restituzione dei dati di monitoraggio, strumenti e metodi per la valutazione degli esiti del monitoraggio. Si dovranno indicare gli eventuali interventi correttivi da adottare in caso di loro superamento. 3. Si chiede inoltre un coordinamento dei piani di monitoraggio dei quattro progetti sulla SS51, conformemente ai cronoprogrammi delle opere. <p>Gli esiti delle campagne di monitoraggio per ciascuna fase, Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam, dovranno essere presentati ad ARPA</p>
Termine avvio	Verifica	Progettazione esecutiva
Ottemperanza		
Ente vigilante		MATTM (piano di monitoraggio e esiti)
Enti coinvolti		ARPA Veneto (piano di monitoraggio e controlli)

Condizione n. 8	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà prevedere un disegno unico per tutte le rotatorie dei progetti del Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 che consenta una chiara riconoscibilità del territorio attraversato
Termine avvio Verifica	Progettazione esecutiva
Ottemperanza	
Ente vigilante	Regione Veneto
Enti coinvolti	--

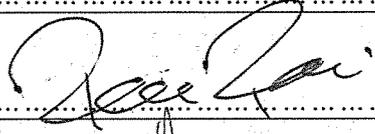
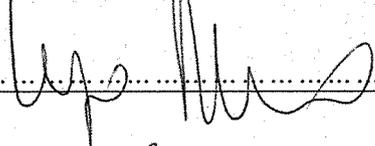
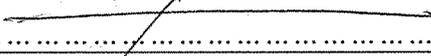
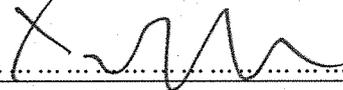
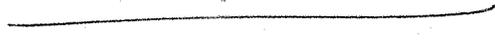
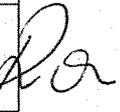
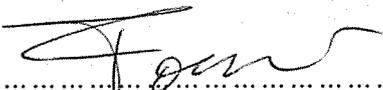
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	FAVOREVOLE (F)	
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	F	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	F	

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	F	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	F	
Prof. Saverio Altieri		
Prof. Vittorio Amadio	F	
Dott. Renzo Baldoni	F	
Avv. Filippo Bernocchi	F	
Ing. Stefano Bonino		ASSENTE
Dott. Andrea Borgia		ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti	F	
Ing. Stefano Calzolari	F	
Cons. Giuseppe Caruso		
Ing. Antonio Castelgrande	F	
Arch. Giuseppe Chiriatti	F	
Arch. Laura Cobello	CONTRARIO (C)	 (CONTRARIO)
Prof. Carlo Collivignarelli		ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	F	
Dott. Federico Crescenzi		ASSENTE





Prof.ssa Barbara Santa De Donno	F	Bm
Cons. Marco De Giorgi	F	u b g p
Ing. Chiara Di Mambro		ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	F	Francesco Di Mino
Ing. Graziano Falappa		ASSENTE
Arch. Antonio Gatto		_____
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	F	Filippo Gargallo
Prof. Antonio Grimaldi		_____
Ing. Despoina Karniadaki		ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	C	CONTRARIO
Arch. Sergio Lembo	F	Sergio Lembo
Arch. Salvatore Lo Nardo	F	Lo Nardo
Arch. Bortolo Mainardi	F	Bortolo Mainardi
Avv. Michele Mauceri		ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli		ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	F	F. Montemagno
Ing. Santi Muscarà	F	Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis	F	
Ing. Mauro Patti	F	
Cons. Roberto Proietti	F	
Dott. Vincenzo Ruggiero	F	
Dott. Vincenzo Sacco		
Avv. Xavier Santiapichi	F	
Dott. Paolo Saraceno		ASSENTE
Dott. Franco Secchieri		ASSENTE
Arch. Francesca Soro		ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana		
Ing. Roberto Viviani		ASTENUTO PER MOTIVI PROFESSIONALI 
Ing. Giuseppe Fasiol (Rappresentante Regione Veneto)	F	

1.2 Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo

1.2.1 CONDIZIONI AMBIENTALI DI CUI AL PARERE PROT. N. 7923 DEL 02.03.2020.

PROGETTAZIONE ATI:



*Ministero per i beni e le
attività culturali e per il
turismo*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA,
BELLE ARTI E PAESAGGIO
Servizio V

Prot. n. vedi intestazione digitale

Class 34.43.01/fasc. ABAP 25.7.1

Allegati:

Roma. vedi intestazione digitale

All

**Ministero dell'ambiente e della
tutela del territorio e del mare
Direzione generale per la crescita sostenibile
e la qualità dello sviluppo
ex Divisione II – Sistemi di
valutazione ambientale
cress@pec.minambiente.it**

e p.c.

All

**Ufficio di Gabinetto
dell'On. Ministro per i beni e le attività
culturali e per il turismo
mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it**

All

**Ministero dell'ambiente e della tutela
del territorio e del mare
Commissione Tecnica di verifica
dell'impatto ambientale - VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it**

All

**Soprintendenza Archeologia,
Belle Arti e Paesaggio per l'area
metropolitana di Venezia e le province di
Belluno, Padova e Treviso
mbac-sabap-ve-met@mailcert.beniculturali.it**

All

**Servizio II – Scavi e tutela del
patrimonio archeologico DG ABAP
mbac-dg-abap.servizio2@mailcert.beniculturali.it**

All

**Regione del Veneto
Area Tutela e Sviluppo del Territorio
Direzione Commissioni Valutazioni
U.O. Valutazioni Impatto Ambientale
coordinamento.commissioni@pec.regione.veneto.it**

Copie: [ID_VIP: 4463] Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23, del D.Lgs. n.152/2006 e Piano di Utilizzo Terre, ex art. 9, del D.P.R. 120/2017. Piano straordinario per



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

l'accessibilità a Cortina 2021 - S.S. 51 "di Alemagna" - Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina [Comune di Cortina d'Ampezzo (BL)].

Proponente: 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.

Parere tecnico istruttorio della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio (ABAP).

VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, relativo alla *"Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59"*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 26 ottobre 1998;

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante *"Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.137"*, pubblicato nel supplemento ordinario n. 28 alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004;

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante *"Norme in materia ambientale"*;

VISTA l'art. 1, commi 2 e 3, della legge 24 giugno 2013, n. 71, che ha disciplinato il trasferimento di funzioni in materia di turismo al Ministero per i beni e le attività culturali, il quale di conseguenza ha assunto la denominazione di *"Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo"*;

VISTO il decreto legge 12 luglio 2018, n. 86, recante *Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo, delle politiche agricole alimentari e forestali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché in materia di famiglia e disabilità.* (pubblicato in G.U.R.I.- Serie Generale n.160 del 12-07-2018), con il quale tra l'altro l'ex Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha assunto la nuova denominazione di *"Ministero per i beni e le attività culturali"*, così come comunicato dalla Direzione Generale Organizzazione con la Circolare n. 254 del 17/07/2018, prot. n. 22532;

VISTO l'articolo 1, comma 16, del decreto legge 21 settembre 2019, n. 104, recante *"Disposizioni urgenti per il trasferimento di funzioni e per la riorganizzazione dei Ministeri per i beni e le attività culturali, delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché per la rimodulazione degli stanziamenti per la revisione dei luoghi e delle carriere e per i compensi per lavoro straordinario delle Forze di polizia e delle Forze armate e per la continuità delle funzioni dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni"* (pubblicato in G.U.- Serie Generale n.222 del 21-09-2019), ai sensi del quale la denominazione *"Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo"* sostituisce, ad ogni effetto e ovunque presente in provvedimenti legislativi e regolamentari, la denominazione *"Ministero per i beni e le attività culturali"*, così come comunicato dalla Direzione Generale Organizzazione con la Circolare n. 306 del 23 settembre 2019, prot. n. 2908;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 dicembre 2019, n. 169, pubblicato sulla G.U. 16 del 21/01/2020, entrato in vigore il 05/02/2020, recante *"Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici della diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance"*;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2019, registrato presso la Corte dei Conti al n.1-2971 del 30/08/2019, con il quale, a far data dal 6 agosto 2019, è conferito all'arch. Federica Galloni l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio;

VISTO il decreto interministeriale 24 dicembre 2015, pubblicato sulla G.U. n. 16 del 21-01-2016, sottoscritto dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con l'allora Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, recante *"Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale"*;

VISTO che l'ex Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea (PBAAC) ha collaborato con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare alla redazione



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

delle "Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i." (Rev. 4 del 03/12/2013; http://www.va.minambiente.it/media/13922/specifiche_tecniche_va_03122013.pdf);

CONSIDERATO quanto descritto nelle suddette "Specifiche Tecniche", oggetto anche della Circolare n. 5 del 15/01/2014 dell'ex Direzione generale PBAAC, resa pubblica sul relativo sito istituzionale all'indirizzo www.dgabap.beniculturali.it, sezione "Normativa", paragrafo "Archivio normativa";

CONSIDERATO quanto previsto nella Circolare dell'ex Direzione Generale PBAAC n. 5/2010 del 19/03/2010, "Procedure di competenza della Direzione Generale PBAAC in materia di tutela del paesaggio - Indicazioni operative per il coordinamento degli Uffici centrali e periferici", pubblicata sul sito istituzionale all'indirizzo www.dgabap.beniculturali.it, sezione "Normativa", paragrafo "Archivio normativa";

CONSIDERATO quanto previsto nella Circolare dell'ex Direzione generale PBAAC n. 6/2010 del 19/03/2010, "Procedure di competenza della Direzione Generale PBAAC in materia di VIA, VAS e progetti sovraregionali o transfrontalieri - Disposizioni per la presentazione delle istanze e della relativa documentazione progettuale", pubblicata sul sito istituzionale all'indirizzo www.dgabap.beniculturali.it, sezione "Normativa", paragrafo "Archivio normativa";

CONSIDERATO quanto previsto nella Circolare dell'ex Direzione generale Belle arti e paesaggio n. 3/2016 del 12/01/2016, "Procedure di valutazione di piani, programmi, opere e interventi di competenza della Direzione generale BeAP in materia di tutela del paesaggio - Indicazioni operative per il coordinamento degli uffici centrali e periferici", pubblicata sul relativo sito istituzionale all'indirizzo www.dgabap.beniculturali.it, sezione "Normativa", paragrafo "Archivio normativa";

CONSIDERATO che 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, con nota prot. n. 41 del 20/12/2018, ha presentato l'istanza per l'avvio del procedimento di VIA ai sensi dell'articolo 23 del D. Lgs. 152/2006, come da ultimo modificato con D. Lgs. 104/2017, relativa al progetto per la "S.S. 51 "di Alemagna" - Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina", acquisito a protocollo DVA n. 968 del 16/01/2019, che prevede la realizzazione nel Comune di Cortina d'Ampezzo di una bretella stradale, che a partire dalla S.S. 51 Alemagna si sviluppa, per complessivi 717 m di cui 290,4 m in galleria artificiale, lungo la sponda in destra idrografica del Torrente Boite fino a raggiungere, il piazzale adibito a parcheggio, in Via Parco; Il progetto si inserisce tra le opere previste dal Piano Straordinario per l'Accessibilità a Cortina 2021;

CONSIDERATO che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con nota prot. n. DVA.R.U. 1874 del 28/01/2019, dopo aver verificato la conformità della documentazione presentata con la suddetta istanza di VIA dal proponente ha provveduto a comunicare l'avvenuta pubblicazione nel proprio sito web e la procedibilità dell'istanza;

CONSIDERATO che la Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio, con nota prot. n. 3331 del 01/02/2019, ha chiesto alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio competente e ai Servizi II e III di questa Direzione generale di comunicare le proprie valutazioni sul progetto di cui trattasi;

CONSIDERATO che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con nota prot. n. DVA.R.U. 14065 del 03/06/2019, sulla base delle richieste formulate dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, con nota prot. CTVA-1842 del 22/05/2019 acquisita al prot. DVA-12945 del 22/05/2019 ai fini del corretto espletamento delle attività istruttorie, ha comunicato la necessità di acquisire integrazioni e chiarimenti alla documentazione progettuale;

CONSIDERATO che il proponente, con nota prot. n. 15 del 27/06/2019, acquisita con prot. n. DVA-16846 del 01/07/2019 ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta;

CONSIDERATO che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con nota prot. n. DVA.R.U. 17328 del 04/07/2019 ha comunicato la trasmissione della documentazione integrativa richiesta e la nuova pubblicazione su proprio sito web;

CONSIDERATO che la Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio, con nota prot. n. 27925 del 08/10/2019, ha chiesto alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio competente e ai Servizi II e III



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

di questa Direzione generale di comunicare le proprie valutazioni anche sulla documentazione integrativa pubblicata;

CONSIDERATO che la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso con nota prot. n. 28858 del 30/10/2019, ha espresso il proprio parere endoprocedimentale che di seguito si riporta integralmente:

<Con riferimento al progetto in argomento, visti i relativi elaborati progettuali e il SIA, pubblicato su apposito sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare, facendo seguito alla richiesta di codesta Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio n. 0003331-P del 01/02/2019 si comunicano le valutazioni di competenza in ottemperanza alla Circolare n. 5/2010 del 19.03.2010 del Direttore Generale PBAAC.

Vista la nota di codesta Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio n. 0027925-P del 08/10/2019, (ricevuta in data 08.10.2019 con nostro prot. n. 0026824) di richiesta parere endoprocedimentale e vista la ulteriore documentazione integrativa prodotta dall'ANAS e pubblicata sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

Si comunica quanto segue:

1. SITUAZIONE VINCOLISTICA DELL'AREA OGGETTO D'INTERVENTO

1.1. Beni paesaggistici

1.1.a - L'area risulta da decreto di dichiarazione di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art 136 del Dlgs. 22 gennaio 2004, n. 42, con D.M. del 10 giugno 1952 (intero territorio del comune di Cortina d'Ampezzo).

1.1.b - L'area è soggetta a vincolo di tutela ope legis ai sensi dell'articolo 142 del Codice (Dlgs. 22 gennaio 2004, n. 42), comma 1, lett. c) corsi d'acqua e g) territori coperti da bosco.

1.1.c - indicazione degli strumenti di pianificazione paesaggistica vigenti:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (P.T.R.C.) - L'iter di approvazione non è ancora concluso, il nuovo PTRC (adottato 2009) si pone come strumento in salvaguardia rispetto al precedente PTRC (approvato 1991). Il territorio comunale deve, pertanto, essere considerato e valutato alla luce dei due strumenti e delle successive varianti.

Si riporta quanto descritto nella relazione paesaggistica redatta a luglio 2017:

"Per quanto riguarda il territorio della Provincia di Belluno, la Regione ha riconosciuto 8 ambiti strutturali.

la zona interessata dall'intervento si trova all'interno dell'Ambito di Paesaggio 01 - "Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del

Comelico", caratterizzato da aree urbanizzate di fondovalle, insediamenti minori su medio versante, boschi di conifere intervallati da sistemi di prati e di pascoli che terminano in cima con vette dolomitiche rappresentate dalle caratteristiche pareti verticali. L'area indagata si localizza nella parte più meridionale della Sotto area Ampezzana, che comprende tutto il bacino del Boite sino alla linea dello spartiacque".

"Dall'esame della Tav. 3 "Integrità del Territorio Agricolo" si osserva che l'area di intervento risulta collocata all'interno dell'Ambito di Alta Colline e Montagna" normata all'interno dell'art. 23 delle Norme di Attuazione del P.T.R.C.

Inoltre, "l'area interessata dall'intervento di progetto ricade all'interno di un Corridoio ecologico (art. 24 Norme Tecniche P.T.R.C.) della Rete Ecologica e di un'area dei Prati Stabili (art. 14 delle Norme Tecniche P.T.R.C.)".

1.1.d - norme di Attuazione del piano paesaggistico gravanti nell'area d'intervento.

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Belluno - Con Delibera di Giunta Provinciale n. 55 del 05 novembre del 2008 è stato adottato il Piano territoriale di Coordinamento della Provincia di Belluno. In seguito a osservazioni e pareri è stata riadattata la parte di piano concernente il sistema delle fragilità. La Giunta Regionale del Veneto con deliberazione n. 1136 del 23 marzo 2010 ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Belluno.

Nel contenuto della relazione paesaggistica redatta a luglio 2017 si rinviene che: "dall'esame della Tavola C1 - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale...si osserva che l'area di intervento ricade all'interno di una zona sottoposta a vincolo paesaggistico in quanto si tratta di un'area di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art.136.) e, con riferimento alle Aree a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al P.A.I. (D.C.I. n.4 del 19.08.07), attraversa una zona a Pericolosità geologica", ancora che "dall'esame della Tavola C2 - Carta delle Fragilità gli interventi di progetto attraversano un'area di frana" e che "dall'esame delle altre tavole, ovvero dalla Tavola C4 - Sistema insediativo e infrastrutturale, si osserva che l'area di intervento si sviluppa all'interno di un'area a prato e di un'area a bosco e consente l'accesso ad un centro storico di grande interesse", infine "dall'esame della Tavola C5 - Sistema del paesaggio emerge che l'area di intervento ricade



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

all'interno di un Ambito di pregio paesaggistico e paesaggi storici di versanti vallivi posta nell'Ambito paesaggistico n.1 - Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico e un Ambito boscato”.

- Piano di Assetto Territoriale del Comune di Cortina d'Ampezzo (P.A.T.)

Il Comune di Cortina d'Ampezzo è dotato del Piano Regolatore Approvato in via definitiva con D.G.R. n.3534 del 14 novembre 2003. Il successivo Piano di Assetto del Territorio del Comune di Cortina (P.A.T.) previsto ai sensi della L.R.11/2004, adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 32/2012 del 20/03/2012, risulta ad oggi decaduto.

Dall'esame delle Tavole del P.R.G. del Comune di Cortina d'Ampezzo si osserva che il tracciato della nuova viabilità interessa una Zona E2 - Zone a Prato/Pascolo identificata come [E2/80] e delle Zone per attrezzature e servizi Pubblici ed Impianti di Interesse Generale (F) - Attrezzature e Servizi di Base -Verde pubblico [F4/AR19] e delle Zone verdi A/3 Verde privato di interesse paesaggistico [A3/17 e A3/18].

1.1.e - L'area in oggetto non interessa alcun ambito della Rete ecologica o aree inserite nella Rete Natura 2000 (aree SIC e ZPS), né altri beni tutelati da piani paesaggistici.

1.2. Beni architettonici

1.2.a - Nell'area interessata non sussistono dichiarazioni di interesse culturale ai sensi della Parte II del Codice (art. 10 e 45) gravanti sia nelle aree direttamente interessate dal progetto in esame; nelle immediate vicinanze è presente il ponte monumentale di attraversamento del Boite, sottoposto a tutela secondo le vigenti disposizioni del Codice in pendenza della verifica dell'interesse culturale.

1.2.b - Non risulta la presenza di beni tutelati ope legis ai sensi dell'articolo 10, comma 1.

1.2.c - Non sussistono nell'area interessata dall'intervento proposto vincoli o previsioni vincolanti derivanti da norme di piano paesaggistico, piano regolatore ovvero di altri strumenti di pianificazione relativi alla individuazione e tutela di beni architettonici.

1.3. Beni archeologici

1.3.a - nell'area interessata dal progetto non sono presenti beni sottoposti a provvedimenti di tutela archeologica ai sensi degli art. 12 o 13 del D. Lgs. 42/2004; nel territorio comunale di Cortina d'Ampezzo risulta sottoposto a provvedimenti di tutela archeologica il sedime della Chiesa dei Santi Filippo e Giacomo Apostoli.

1.3.b - beni tutelati ope legis ai sensi dell'articolo 10, comma 1: nulla da osservare in merito al dato richiesto; beni tutelati ope legis ai sensi dell'articolo 142 del Codice (Dlgs. 33 gennaio 2004, n. 42), comma 1 lett. m): nulla da osservare in merito al dato richiesto

1.3.c - vincoli o previsioni vincolanti derivanti da norme di piano paesaggistico, piano regolatore ovvero di altri strumenti di pianificazione relativi alla individuazione e tutela di beni archeologici:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (P.T.R.C.): nulla da osservare

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Belluno: nulla da osservare

- Piano di Assetto Territoriale del comune di Cortina d'Ampezzo (P.A.T.): nulla da osservare

2. ESPLICITAZIONE DEGLI IMPATTI VERIFICATI O POTENZIALI E VALUTAZIONI CIRCA LA QUALITA' DELL'INTERVENTO

2.1. Beni paesaggistici

2.1.a - Si dà atto che la scelta del tracciato rimane confinata entro il versante che dal margine edificato scende verso il torrente Boite, operando in ambito in cui l'incidenza della progettata viabilità insiste e non supera il corridoio morfologico determinato tra i due elementi di marginatura e contenendo l'impatto entro limiti consentibili nel contesto già parzialmente configurato. Tuttavia, le operazioni condotte secondo elementi progettuali e strutturali configurati secondo forme rigide e determinate necessitano di opere di mitigazione che ne annullino l'exasperata nitidezza morfologica al fine di un più coerente inserimento entro l'ambito non edificato.

2.1.b - non risulta la presenza, per la stessa area, di interventi collaterali a quello in esame, già programmati o autorizzati, tali da determinare un impatto paesaggistico d'insieme non accettabile.

2.1.c - Si attesta la conformità della Relazione paesaggistica allegata al progetto al DPCM 12/12/2005, "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42"

2.2. Beni architettonici

2.2.a - Nelle vicinanze non risultano la presenza di beni architettonici vincolati.

2.3. Beni archeologici

2.3. - Esaminata la documentazione, si nota che una versione redatta da professionista abilitato della Relazione archeologica prevista dall'art. 25 comma 1 del D. Lgs. 50/2016 (procedura di verifica preliminare dell'interesse archeologico), non presente nella documentazione iniziale, è stata trasmessa con prot. n. 26 del 9.04.2018 del



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

“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” a questa Soprintendenza, che l'ha acquisita agli atti con prot. n. 4901 del 18.04.2018. Dalla citata relazione si evince un rischio archeologico di livello medio. Tutto ciò considerato questo Ufficio ravvisa la necessità di sottoporre l'intervento alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico.

Visto lo stato definitivo della progettazione, che non permette la precisa applicazione della procedura prevista, si richiede che tutte le opere di scavo previste per la realizzazione del nuovo tracciato viario e delle aree di cantiere, siano condotte con assistenza archeologica. La modalità di esecuzione di detta assistenza sarà concordata con il funzionario di zona competente, in particolare in relazione alle opere necessarie alla realizzazione della galleria artificiale. Resta inteso che l'esito di tali indagini potrà comportare un'ulteriore fase di approfondimento d'indagine ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 50/2016 e che il rinvenimento di strutture antiche di interesse particolarmente importante potrà condizionare la realizzabilità delle opere in progetto o richiedere una eventuale variante. Inoltre, per tali strutture saranno valutate le misure di tutela necessarie.

Tutte le indagini andranno eseguite da archeologi professionisti (D.Lgs. 42/2004, art. 9bis), con la direzione scientifica di un funzionario archeologo di questa Soprintendenza e senza oneri a carico della stessa. A questo Ente andrà consegnata tutta la documentazione, che costituisce parte integrante dell'intervento archeologico, redatta secondo quanto previsto dalle “prescrizioni per la consegna della documentazione di scavo archeologico”, scaricabili da: (<http://soprintendenza.pdve.beniculturali.it/soprintendenza/sede-di-padova/modulistica-sede-di-padova/>).

Si chiede di comunicare con congruo preavviso, non inferiore ai 15 giorni, la data di inizio delle attività di verifica, indicando nominativi e recapiti delle Imprese incaricate, sia per le opere strettamente connesse al progetto sia per le indagini archeologiche, nonché del Direttore lavori.

PARERE

Questo Ufficio, esaminati gli elaborati progettuali, lo Studio di Impatto Ambientale, verificata la situazione vincolistica delle aree interessate dall'intervento in argomento, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, esprime parere favorevole alla realizzazione del progetto con le indicazioni di cui al punto n. 2.1.a e punto 2.3:

a) le operazioni condotte secondo elementi progettuali e strutturali configurati secondo forme rigide e determinate necessitano di opere di mitigazione che ne annullino l'asperata nitidezza morfologica al fine di un più coerente inserimento entro l'ambito non edificato;

b) questo Ufficio ravvisa la necessità di sottoporre l'intervento alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico prevista dall'art. 25 del D. Lgs. 50/2016. Visto lo stato definitivo della progettazione, che non permette la precisa applicazione della procedura prevista, si richiede che tutte le opere di scavo previste per la realizzazione del nuovo tracciato viario e delle aree di cantiere, siano condotte con assistenza archeologica. La modalità di esecuzione di detta assistenza sarà concordata con il funzionario di zona competente, in particolare in relazione alle opere necessarie alla realizzazione della galleria artificiale. Resta inteso che l'esito di tali indagini potrà comportare un'ulteriore fase di approfondimento d'indagine ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 50/2016 e che il rinvenimento di strutture antiche di interesse particolarmente importante potrà condizionare la realizzabilità delle opere in progetto o richiedere una eventuale variante. Inoltre, per tali strutture saranno valutate le misure di tutela necessarie. Tutte le indagini andranno eseguite da archeologi professionisti (D.Lgs. 42/2004, art. 9bis), con la direzione scientifica di un funzionario archeologo di questa Soprintendenza e senza oneri a carico della stessa. A questo Ente andrà consegnata tutta la documentazione, che costituisce parte integrante dell'intervento archeologico, redatta secondo quanto previsto dalle “prescrizioni per la consegna della documentazione di scavo archeologico”, scaricabili da: (<http://soprintendenza.pdve.beniculturali.it/soprintendenza/sede-di-padova/modulistica-sede-di-padova/>).

Si chiede di comunicare con congruo preavviso, non inferiore ai 15 giorni, la data di inizio delle attività di verifica, indicando nominativi e recapiti delle Imprese incaricate, sia per le opere strettamente connesse al progetto sia per le indagini archeologiche, nonché del Direttore lavori.>

CONSIDERATO che il Servizio II di questa Direzione generale, con nota prot. n. 37122 del 11/12/2019, ha formulato il proprio contributo istruttorio che di seguito si riporta:

< In riferimento all'istanza in oggetto lo scrivente Servizio ha esaminato la nota prot. n. 28858 del 30.10.19 acquisita agli atti da codesto Servizio V con prot. n. 33007 del 13.11.19, con la quale la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso ha espresso le proprie valutazioni di competenza.



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

SERVIZIO V “TUTELA DEL PAESAGGIO”

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Per quanto attiene alla tutela archeologica, l'Ufficio territoriale esprime parere favorevole all'avvio della realizzazione delle opere previste dal progetto in epigrafe nel rigoroso rispetto delle prescrizioni indicate nella sopra citata nota.

Di conseguenza, lo scrivente Servizio concorda con il parere favorevole all'avvio della realizzazione delle opere previste espresso dalla Soprintendenza e, considerato che nella Relazione Archeologica (prot. SABAP 4901 del 18.04.2018) è detto che "la zona in cui si situeranno le opere di progetto è priva di rinvenimenti conosciuti" ma che questa "scarsità di ritrovamenti appare probabilmente dovuta ad un vuoto di conoscenze, piuttosto che ad una reale mancanza di testimonianze" e che quindi sussiste "la possibilità di imbattersi in ritrovamenti inaspettati", ritiene opportuno non avviare l'archeologia preventiva ma che tutte le opere comportanti movimento di terra siano condotte con assistenza archeologica le cui modalità saranno concordate con l'Ufficio Territoriale.>:

CONSIDERATO che la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS cono nota n. 3207 del 06/12/2019 ha formulato il Parere di compatibilità ambientale con esito favorevole prescrivendo specifiche condizioni ambientali;

ESAMINATO il progetto predisposto dal proponente e la documentazione pubblicata di cui alla nota del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare prot. n. DVA.R.U. 1874 del 28/01/2019 e successiva DVA.R.U. 17328 del 04/07/2019;

A **conclusione** dell'istruttoria inerente alla procedura in oggetto, viste e condivise le valutazioni della Soprintendenza ABAP competente e il contributo istruttorio del Servizio II - Scavi e tutela del patrimonio archeologico della Direzione generale ABAP, esaminati gli elaborati progettuali, il SIA e tutta l'ulteriore documentazione prodotta dal 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 nel corso del procedimento, questa **Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio** esprime,

parere favorevole

così come indicato nella nota della Soprintendenza competente e ribadito dal contributo del Servizio II di questa Direzione generale, alle **seguenti condizioni**;

- 1) Con riguardo agli elementi progettuali e strutturali configurati secondo forme rigide e determinate, dovranno essere progettate opere di mitigazione che consentano un più coerente inserimento degli stessi elementi entro l'ambito non edificato, da concordare opportunamente con l'Ufficio territoriale competente nelle successive fasi della progettazione;
- 2) Tutte le opere comportanti movimento di terra siano condotte con assistenza archeologica le cui modalità dovranno essere concordate con l'Ufficio territoriale competente. Qualora dovessero presentarsi modifiche di qualsiasi natura agli interventi in oggetto, tali varianti dovranno essere tempestivamente comunicate alla competente Soprintendenza. Tutte le indagini andranno eseguite da archeologi professionisti (D.Lgs. 42/2004, art. 9bis), con la direzione scientifica di un funzionario archeologo della competente Soprintendenza e senza oneri a carico della stessa. Alla medesima Soprintendenza andrà consegnata tutta la documentazione, che costituisce parte integrante dell'intervento archeologico, redatta secondo quanto previsto dalle "prescrizioni per la consegna della documentazione di scavo archeologico", scaricabili presso il sito ufficiale dell'Ente, sezione "Modulistica (Sede di Padova - Archeologia)":
(<http://soprintendenza.pdve.beniculturali.it/soprintendenza/sede-di-padova/modulistica-sede-di-padova/>).
Inoltre, dovrà essere comunicata con congruo preavviso, non inferiore ai 15 giorni, la data di inizio delle attività di verifica, indicando nominativi e recapiti delle Imprese incaricate, sia per le opere strettamente connesse al progetto sia per le indagini archeologiche, nonché del Direttore lavori.

Resta ferma la facoltà della Soprintendenze ABAP che legge per conoscenza di intervenire con ulteriori prescrizioni e indicazioni sulla scorta dei dati che emergeranno durante lo svolgimento dei lavori.

Ambito di applicazione: beni culturali/paesaggio



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza (prescrizione n. 1): ANTE OPERAM – Fase di progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Venezia e per le province di Belluno, Padova e Treviso;

Ambito di applicazione: beni culturali/archeologia

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza (prescrizione n. 2): ANTE OPERAM/CORSO D'OPERA

Verifica di ottemperanza: MiBACT - Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Venezia e per le province di Belluno, Padova e Treviso.

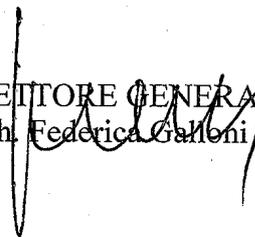
Il responsabile del procedimento
U.O.T.T. n. 8 - Arch. Sergio Mazza
(sergio.mazza@beniculturali.it)



IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO V
Arch. Roberto Banchini



IL DIRETTORE GENERALE
Arch. Federica Galloni



Ministero
per i beni e le
attività culturali
e per il turismo

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
PEO: dg-abap.servizio5@beniculturali.it

1.3 Regione Veneto

1.3.1 CONDIZIONI AMBIENTALI DI CUI ALLA D.G.R. N. 1871 DEL 17.12.2019.

PROGETTAZIONE ATI:



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

Data 16 GEN. 2020

Protocollo N°

21285

Class:

C101

Prat.

Fasc.

Allegati N° 1

Oggetto: *Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021.*

S.S. 51 "di Alemagna" – Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021. Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina e Piano di utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017. Comune di localizzazione: Cortina d'Ampezzo (BL).

Procedura di VIA Statale (D.Lgs. n. 152/2006, L.R. n. 4/2016). -- (Prog. n. III/2019)

Trasmissione DGR n. 1871 del 17/12/2019

Trasmissione via PEC.

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

E p.c.

Rappresentante della Regione Veneto
presso la Commissione VIA statale
Ing. Giuseppe Fasiol

Con la presente si trasmette copia della DGR n. 1871 del 17/12/2019, relativa all'argomento in oggetto.

Cordiali saluti.

IL DIRETTORE DI
DIREZIONE AMBIENTE

Ing. Loris Tomiato

LT/sa

\\venezia\condivisione\UC-VIA\PROGETTI\2019\STATALI\ST_INSTRUTTORIA\0_ATTINotifica DGR_MinAmb.doc).

Area Tutela e Sviluppo del Territorio
Direzione Ambiente

Unità Organizzativa Valutazione Impatto Ambientale

Calle Priuli – Cannaregio 99 – 30121 Venezia – tel. 0412792292-2203-2114 fax 0412792015

PEC: ambiente@pec.regione.veneto.it e-mail: valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it

sito internet VIA: www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via

Codice Univoco Ufficio LKUECV



Proposta n. 2494 / 2019

PUNTO 17 DELL'ODG DELLA SEDUTA DEL 17/12/2019

ESTRATTO DEL VERBALE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 1871 / DGR del 17/12/2019

OGGETTO:

Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021. S.S. 51 "di Alemagna" - Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021. Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina e Piano di utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017. Comune di localizzazione: Cortina d'Ampezzo (BL). Procedura di VIA Statale (D.Lgs. n. 152/2006, L.R. n. 4/2016).



COMPONENTI DELLA GIUNTA REGIONALE

Presidente	Luca Zaia	Presente
Vicepresidente	Gianluca Forcolin	Presente
Assessori	Gianpaolo E. Bottacin	Presente
	Federico Caner	Presente
	Cristiano Corazzari	Presente
	Elisa De Berti	Presente
	Elena Donazzan	Presente
	Manuela Lanzarin	Presente
	Roberto Marcato	Presente
	Giuseppe Pan	Presente
Segretario verbalizzante	Mario Caramel	

RELATORE ED EVENTUALI CONCERTI

GIANPAOLO E. BOTTACIN

STRUTTURA PROPONENTE

AREA TUTELA E SVILUPPO DEL TERRITORIO

APPROVAZIONE

Sottoposto a votazione, il provvedimento è approvato con voti unanimi e palesi.





OGGETTO: Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021. S.S. 51 "di Alemagna" – Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021. Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina e Piano di utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017. Comune di localizzazione: Cortina d'Ampezzo (BL). Procedura di VIA Statale (D.Lgs. n. 152/2006, L.R. n. 4/2016).

NOTE PER LA TRASPARENZA:

Con il presente provvedimento si esprime, per quanto di competenza nell'ambito del procedimento di VIA statale, parere favorevole con prescrizioni al progetto di miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina e Piano di utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017, proposto dal Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021.

Il relatore riferisce quanto segue.

Il Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 ha anticipato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) la domanda per lo svolgimento della procedura di VIA ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152/2006 e contestuale Piano di utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017, in data 20.12.2018, acquisita agli atti della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot. DVA-28974 del 20.12.2018, relativa al Progetto "S.S. 51 di Alemagna – Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 – Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina e Piano di utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017".

Con successiva nota acquisita agli atti della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot. DVA-968 del 16.01.2019, il proponente ha perfezionato l'istanza mediante la trasmissione della documentazione progettuale.

La Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha comunicato agli Enti coinvolti nel procedimento statale ed al proponente, con proprio prot. n. DVA-1874 del 28.01.2019, l'avvenuto completamento delle verifiche preliminari in merito alla procedibilità dell'istanza di VIA, nonché la pubblicazione dell'avviso al pubblico e l'avvio del procedimento amministrativo. Detta nota è stata acquisita agli atti del protocollo regionale con n. 67734 del 18.02.2019.

La sopracitata istanza di VIA è stata acquisita dalla Regione del Veneto anche ai fini dell'espressione del parere previsto dal comma 3 dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e dall'art.19 della L.R. n. 4/2016.

In data 27.02.2019 i delegati del Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 hanno presentato al Comitato Tecnico Regionale VIA il progetto in parola ed è stato contestualmente nominato il gruppo istruttorio responsabile della valutazione del progetto.

Con proprio prot. n. CTVA-3946 del 04.03.2019, il MATTM ha convocato per il 14.03.2019 una riunione con il gruppo istruttore incaricato, ivi compreso il rappresentante della Regione del Veneto. Detta nota è stata acquisita agli atti del protocollo regionale con n. 88622 del 04.03.2019.

La U.O. Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV), con nota prot. n. 163916 del 24/04/2019, ha trasmesso l'esito favorevole con prescrizioni della procedura istruttoria per la Valutazione di Incidenza Ambientale.

Entro i termini di legge non sono pervenute alla Regione del Veneto osservazioni in merito al progetto.

In data 02.05.2019 si è tenuta una riunione tecnica seguita da un sopralluogo sul sito di progetto, cui hanno partecipato il gruppo istruttorio incaricato dell'esame della pratica ed i Comuni interessati.

Con nota prot. n. 171517 del 02.05.2019 l'Unità Organizzativa del Genio Civile di Belluno ha espresso parere favorevole all'intervento con prescrizioni. Allo stesso è allegato il parere di compatibilità idraulica (prot. n. 34549 del 29.01.2018).



Con nota prot. n. 176704 del 07.05.2019 l'Unità Organizzativa Forestale Est – Sede di Belluno, pur informando che non risulta dovuto alcun parere, rileva la necessità che l'inizio della cantierizzazione venga preceduto dall'ottenimento dell'autorizzazione in tal senso da parte della U.O. Forestale.

Conclusa l'istruttoria tecnica, il Comitato Tecnico Regionale V.I.A., ad unanimità dei presenti, ha espresso, per quanto di competenza nell'ambito del procedimento di VIA statale, parere favorevole n. 72 del 08.05.2019 (**Allegato A** del presente provvedimento) in ordine alla compatibilità ambientale dell'intervento esaminato, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali, già anticipate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare dal Presidente del Comitato Tecnico Regionale V.I.A con nota prot. n. 201637 del 23.05.2019.

Successivamente alla formulazione del parere regionale, in sede di istruttoria ministeriale, la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha formulato al proponente una richiesta di integrazioni con proprio prot. n. CTVA-1842 del 22.05.2019. Detta nota è stata acquisita agli atti del protocollo regionale con n. 215451 del 03.06.2019.

Con nota assunta agli atti con prot. n. 284493 del 28.06.2019 il proponente ha trasmesso alla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali e agli Enti coinvolti nel procedimento le integrazioni richieste in sede ministeriale.

Con proprio prot. n. DVA-16846 del 01.07.2019, la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM ha trasmesso agli Enti coinvolti nel procedimento la documentazione integrativa presentata dal proponente ed ha comunicato la pubblicazione dell'avviso al pubblico ed il riavvio del termine di 30 giorni per la presentazione di eventuali osservazioni.

Visti anche i Decreti del 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):

- Decreto di approvazione dello stralcio di piano ai sensi dell'art. 61 comma 17 del D.L. 50/2017 come modificato dalla Legge n. 96/2017 - Interventi Gruppo 1
- Decreto N. 2 del 1 marzo 2018 - Interventi Gruppo 2 - PARTE 1
- Decreto N. 3 del 9 aprile 2018 - Interventi Gruppo 2 - PARTE 2
- Decreto N. 4 del 5 settembre 2018 - Approvazione del 3° stralcio di piano - n. 1 intervento
- Decreto N. 5 del 30 gennaio 2019 - Approvazione del 2° stralcio di piano, parte 3 - n.2 interventi.

Preso atto della coerenza delle integrazioni progettuali con il parere già formulato dal Comitato Tecnico Regionale V.I.A. si ritiene di confermare il suddetto parere regionale n. 72 del 08.05.2019 e si rappresenta l'importanza di pervenire alla conclusione favorevole della procedura di VIA statale in corso in tempi rapidi, al fine di consentire al Commissario delegato di avviare le successive procedure di completamento della progettazione e di esecuzione degli interventi, non solo in vista dei "Mondiali di sci – Cortina 2021" ma soprattutto per le successive "Olimpiadi Milano – Cortina 2026".

Si propone, pertanto, di prendere atto, facendolo proprio, del suddetto parere **Allegato A**, che forma parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, e di trasmetterlo al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, quale parere regionale nella procedura statale di valutazione d'impatto ambientale.

Il relatore conclude la propria relazione e propone all'approvazione della Giunta regionale il seguente provvedimento.

LA GIUNTA REGIONALE

UDITO il relatore, il quale dà atto che la struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale, e che successivamente alla definizione di detta istruttoria non sono pervenute osservazioni in grado di pregiudicare l'approvazione del presente atto;

VISTO il D.Lgs. n. 152/2006;

VISTO il D.Lgs. n. 104/2010;

VISTO il D.Lgs. n. 33/2013;

VISTO il D.L. n. 50/2017 come modificato dalla L. n. 96/2017;



VISTA la L.R. n. 4 del 18/02/2016;
VISTO l'art. 2 c. 2 della L.R. n. 54 del 31/12/2012;
VISTA la D.G.R. n. 1400/2017;
VISTO il decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 152 del 13/12/2016;
VISTO il verbale della seduta del Comitato Tecnico Regionale V.I.A., con approvazione seduta stante, del 08.05.2019;
VISTO il parere n. 72 del 08.05.2019, **Allegato A**, che forma parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

DELIBERA

1. di dare atto che le premesse costituiscono parte integrante del presente provvedimento;
2. di prendere atto, facendolo proprio, del parere n. 72 espresso dal Comitato Tecnico Regionale V.I.A. nella seduta del 08.05.2019, **Allegato A** al presente provvedimento, di cui forma parte integrante, in merito al progetto S.S. 51 "di Alemagna" – Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021. Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina e Piano di utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017, presentato dal Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021, con sede legale presso ANAS S.p.A. in Via Monzambano 10 – 00185 Roma;
3. di esprimere, ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e richiamate le premesse del presente provvedimento, parere favorevole al rilascio del provvedimento di compatibilità ambientale sul progetto, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali indicate nel parere n. 72 del 08.05.2019, **Allegato A** al presente provvedimento;
4. di trasmettere il presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per il seguito di competenza;
5. di trasmettere il presente provvedimento al Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021, con sede legale presso ANAS S.p.A. in Via Monzambano 10 – 00185 Roma, PEC: *commissario.cortina@postacert.stradeanas.it*, e di comunicare l'avvenuta adozione dello stesso alla Provincia di Belluno, al Comune di Cortina D'Ampezzo, alla Direzione Generale dell'ARPAV, alla Soprintendenza belle arti e paesaggio di Venezia, Belluno, Padova e Treviso, a A.NA.S. S.p.A., alla Direzione Difesa del Suolo, U.O. Genio Civile Belluno; U.O. Forestale, alla Direzione Infrastrutture e Trasporti, U.O. Infrastrutture Strade e concessioni; alla Direzione Adg Feasr, Parchi e Foreste, Direttore U.O. Parchi e Foreste;
6. di dare atto che avverso il presente provvedimento, è ammesso ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) oppure in via alternativa al Presidente della Repubblica, nei termini e con le modalità previste dal Decreto Legislativo n. 104/2010;
7. di dare atto che la presente deliberazione non comporta spesa a carico del bilancio regionale;
8. di incaricare la Direzione Ambiente dell'esecuzione del presente atto;
9. di dare atto che il presente provvedimento è soggetto a pubblicazione ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 14 marzo 2013, n. 33;
10. di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Veneto.

IL VERBALIZZANTE
Segretario della Giunta Regionale
f.to - Avv. Mario Caramel -





REGIONE DEL VENETO
COMITATO TECNICO REGIONALE V.I.A.

Parere n. 72 del 08/05/2019

OGGETTO:

Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021.

S.S. 51 "di Alemagna" – Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 – Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina e Piano di utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017.

Comune di localizzazione: Cortina (BL).

Procedura di VIA statale (D.Lgs. n. 152/2006 e L.R. n. 4/2016).

Codice progetto: III/2019.

1. PREMESSA AMMINISTRATIVA

Il Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 ha anticipato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) la domanda per lo svolgimento della procedura di VIA ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152/2006 e contestuale Piano di utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017, in data 20.12.2018, acquisita agli atti della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot. DVA-28974 del 20.12.2018, relativa al Progetto "S.S. 51 di Alemagna – Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 – Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina e Piano di utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017".

Con successiva nota acquisita agli atti della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot. DVA-968 del 16.01.2019, il proponente ha perfezionato l'istanza mediante la trasmissione della documentazione progettuale.

La Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha comunicato agli Enti in indirizzo ed al proponente, con proprio prot. n. DVA-1874 del 28.01.2019, l'avvenuto completamento delle verifiche preliminari in merito alla procedibilità dell'istanza di VIA, nonché la pubblicazione dell'avviso al pubblico e l'avvio del procedimento amministrativo. Detta nota è stata acquisita agli atti del protocollo regionale con n. 67734 del 18.02.2019.

La sopracitata istanza di VIA è stata acquisita dalla Regione del Veneto anche ai fini dell'espressione del parere previsto dal comma 3 dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e dall'art.19 della L.R. n. 4/2016.

In data 27.02.2019 i delegati del Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 hanno presentato al Comitato Tecnico Regionale VIA il progetto in parola ed è stato contestualmente nominato il gruppo istruttorio responsabile della valutazione del progetto.

Con proprio prot. n. CTVA-3946 del 04.03.2019, il MATTM ha convocato per il 14.03.2019 una riunione con gruppo istruttore incaricato, ivi compreso il rappresentante della Regione Veneto. Detta nota è stata acquisita agli atti del protocollo regionale con n. 88622 del 04.03.2019.

La Sezione Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV), con nota prot. n. 163916 del 24/04/2019, ha trasmesso l'esito favorevole con prescrizioni della procedura istruttoria per la Valutazione di Incidenza Ambientale.

Entro i termini di legge non sono pervenute alla Regione Veneto osservazioni in merito al progetto;





In data 02.05.2019 si è tenuta una riunione tecnica seguita da un sopralluogo sul sito di progetto, cui hanno partecipato il gruppo istruttorio incaricato dell'esame della pratica ed i Comuni interessati;

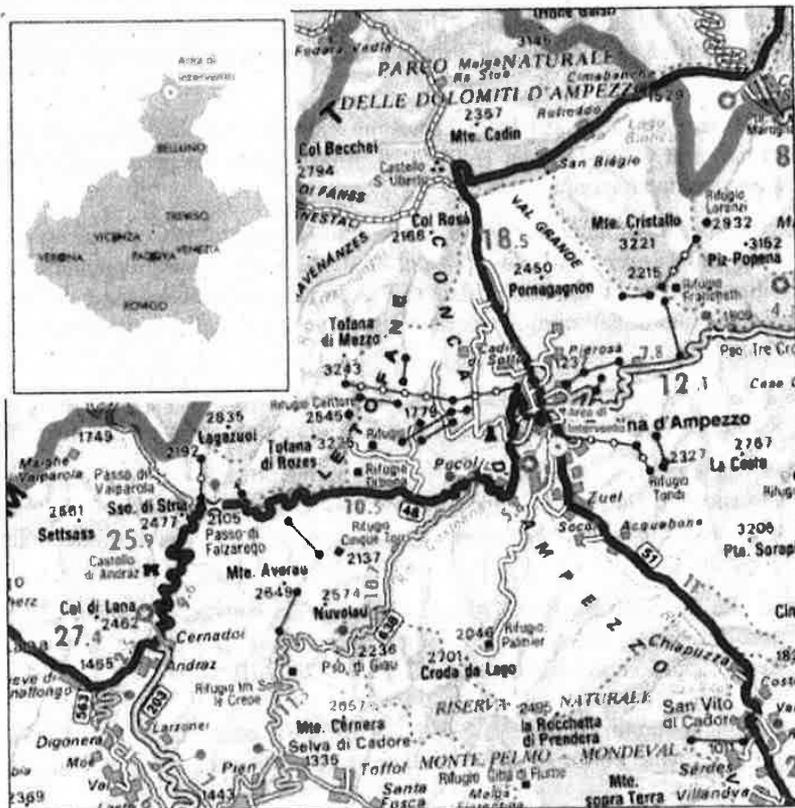
Visti anche i Decreti del Commissario per l'individuazione, progettazione e tempestiva esecuzione delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 (art. 61, comma 13, D.L. n. 50/2017, come modificato dalla Legge di conversione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

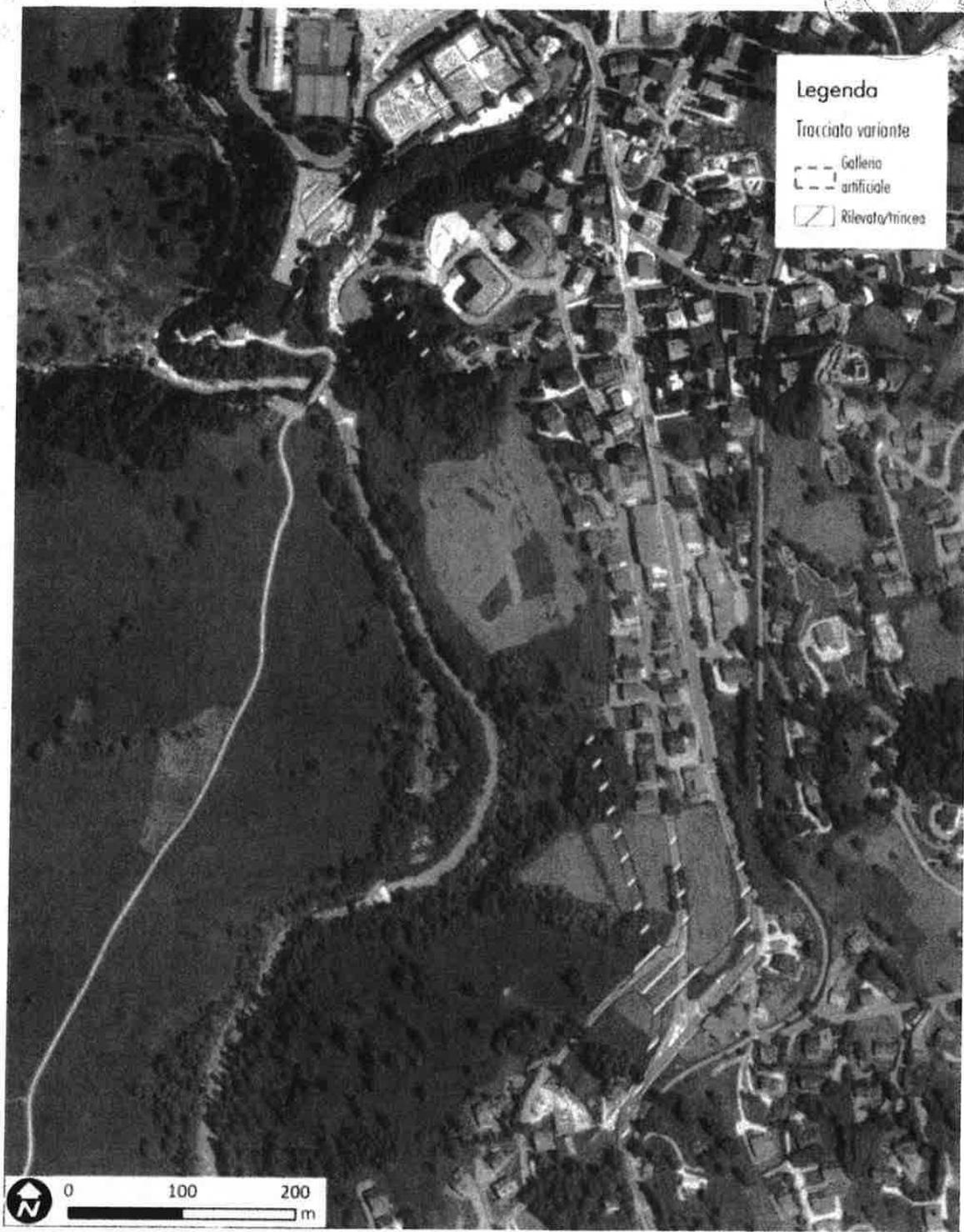
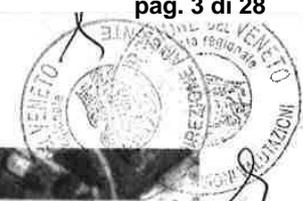
- Decreto di approvazione dello stralcio di piano ai sensi dell'art. 61 comma 17 del D.L. 50/2017 come modificato dalla Legge n. 96/2017 - Interventi Gruppo 1
- Decreto N. 2 del 1 marzo 2018 - Interventi Gruppo 2 - PARTE 1
- Decreto N. 3 del 9 aprile 2018 - Interventi Gruppo 2 - PARTE 2
- Decreto N. 4 del 5 settembre 2018 - Approvazione del 3° stralcio di piano - n. 1 intervento
- Decreto N. 5 del 30 gennaio 2019 - Approvazione del 2° stralcio di piano, parte 3 - n.2 interventi.

2. BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO

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

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





Il piano, nel suo complesso, prevede una serie di misure volte ad accrescere la fruibilità degli itinerari verso Cortina in vista dell'aumento dei flussi di traffico previsti in occasione dei Mondiali di Sci Alpino di Cortina del 2021. 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.





3. DESCRIZIONE DEL SIA

Per la redazione del SIA e sulla base dell'attuale orientamento legislativo, da parte del Proponente sono stati considerati i seguenti quadri di riferimento:

- 1) Quadro di Riferimento Programmatico;
- 2) Quadro di Riferimento Progettuale;
- 3) Quadro di Riferimento Ambientale.

3.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

3.1.1 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO REGIONALE (P.T.R.C.)

La pianificazione territoriale regionale si esplicita nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.), che costituisce il quadro di riferimento per la pianificazione locale, in conformità con le indicazioni della programmazione socio-economica (Piano Regionale di Sviluppo). Il P.T.R.C. ha il fine di delineare gli obiettivi e le linee principali di organizzazione del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione. In particolare, questo strumento "disciplina" le forme di tutela, valorizzazione e riqualificazione del territorio.

I diversi aspetti pianificatori individuati dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.), approvato con D.G.R. n. 250 del 13 dicembre 1991, sono sintetizzati nelle tavole ad esso collegate che nel seguito analizzeremo nel dettaglio.

- TAVOLA 1: DIFESA DEL SUOLO E DEGLI INSEDIAMENTI

Con riferimento alla Tavola 1 del P.T.R.C. "Difesa del suolo e degli insediamenti" si osserva che gli interventi ricadono all'esterno delle Zone sottoposte a Vincolo Idrogeologico (Art. 7 N.d.A. - R.D.L. 31.12.1923 N. 3297). Si riporta nel seguito il contenuto dell'Art. 7 delle Norme di Attuazione del Piano relative alle aree sottoposte a tale vincolo.

- TAVOLA 2: AMBITI NATURALISTICO - AMBIENTALI E PAESAGGISTICI DI LIVELLO REGIONALE

Dall'esame della Tavola 2 "Ambiti naturalistico - ambientali e paesaggistici di livello regionale" si osserva che gli interventi interessano una Aree di Tutela Paesaggistica ai sensi delle L. 1497/39 e L. 43/1985 (Art. 19 N.d.A.). Si tratta in particolare delle Zone Boscate che sono tutelate appunto ai sensi della l. 431/85 sopracitata.

L'intervento di progetto si trova immediatamente all'esterno di un Ambito Naturalistico di Interesse Regionale, identificato con il codice 10, e denominato "Gruppo del Sorapis, M. Antelao, Le Marmarole, Val d'Ansiei, Val d'Oteon".

- TAVOLA 3: INTEGRITÀ DEL TERRITORIO AGRICOLO

Dall'esame della Tav. 3 "Integrità del Territorio Agricolo" si osserva che l'area di intervento risulta collocata all'interno dell'Ambito di Alta Colline e Montagna (articolo 23 delle Norme di Attuazione).

- TAVOLA 4: SISTEMA INSEDIATIVO ED INFRASTRUTTURALE STORICO ED ARCHEOLOGICO

Dall'analisi della tavola 4 del P.T.R.C. "Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico" si osserva che l'area di intervento si trova all'esterno di un Principale itinerario di valore storico e storico ambientale rappresentato dalla Strada Alemagna la S.S. 51.





– **TAVOLA 5: AMBITI PER LA ISTITUZIONE DI PARCHI E RISERVE REGIONALI NATURALI ED ARCHEOLOGICHE ED AREE DI TUTELA PAESAGGISTICA – TAVOLA 5**

Dall'esame della Tav. 5 del P.T.R.C. "Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologiche ed aree di tutela paesaggistica", si osserva che l'area di intervento non interessa Aree per l'Istituzione di parchi e riserve naturali regionali (Art. 33 N.d.A.).

In particolare l'area di intervento ricade immediatamente all'esterno dell'Ambito n. 14 Antelao, Marmarole e Sorapis (articolo 33 delle N.d.A. del P.T.R.C.).

3.1.2 IL NUOVO PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (P.T.R.C.)

Con deliberazione della Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 è stato adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4).

L'area interessata dall'intervento di progetto ricade all'interno di un Corridoio ecologico (art. 24 Norme Tecniche P.T.R.C.) della Rete Ecologica e di un'area dei Prati Stabili (art. 14 delle Norme Tecniche P.T.R.C.). L'area di intervento ricade, con riferimento all'Atlante Ricognitivo, nell'Ambito di Paesaggio n. 1 "Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico".

3.1.3 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.) DELLA PROVINCIA DI BELLUNO

La Giunta Regionale del Veneto, con propria deliberazione n. 1136 del 23 marzo 2010 ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Belluno, secondo quanto previsto dall'articolo 23 della Legge urbanistica regionale n. 11 del 23 aprile 2004 "Norme per il governo del territorio".

Il P.T.C.P. approvato dalla Regione del Veneto è stato adeguato alle prescrizioni indicate nella delibera di approvazione e nel correlato parere espresso dalla Commissione regionale per la Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), come risulta dalla Delibera di Giunta Provinciale n. 121 del 5 maggio 2010 di presa d'atto di tale adeguamento.

Nel seguito si riportano le indicazioni che sono emerse dall'esame del piano e, in particolare, dalla cartografia allegata.

Dall'esame della Tavola C1 - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale, si osserva che l'area di intervento ricade all'interno di una zona sottoposta a vincolo paesaggistico in quanto si tratta di un'area di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art. 136.).

Dall'esame delle altre tavole, ovvero dalla Tavola C4 - Sistema insediativo e infrastrutturale, si osserva che l'area di intervento si sviluppa all'interno di un'area a prato e di un'area a bosco e consente l'accesso ad un centro storico di grande interesse.

Dall'esame della Tavola C5 - Sistema del paesaggio emerge che l'area di intervento ricade all'interno di un Ambito di pregio paesaggistico e paesaggi storici di versanti vallivi e nell'Ambito paesaggistico n. 1 Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico e un Ambito boscato per cui si rimanda all'art. 25 delle N.T.A.

Dall'esame della Tavola C6 - Carta delle azioni strategiche e della Tavola C7 - Sistema dei siti e delle risorse di maggior importanza ambientale, territoriale e storico-culturale, non emergono, nell'area di studio, ulteriori valenze ambientali o particolari forme di tutela che risultino in relazione con la tipologia di progetto oggetto del presente studio.

3.1.4 PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI CORTINA D'AMPEZZO

Il Comune di Cortina d'Ampezzo è dotato del Piano Regolatore Approvato in via definitiva con D.G.R. n.3534 del 14 novembre 2003.

Il successivo Piano di Assetto del Territorio del Comune di Cortina (P.A.T.) previsto ai sensi della L.R. 11/2004, adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 32/2012 del 20/03/2012, risulta ad oggi decaduto.

Dall'esame delle Tavole del P.R.G. del Comune di Cortina d'Ampezzo si osserva che il tracciato della nuova viabilità interessa una Zona E2 - Zone a Prato/Pascolo identificata come [E2/80] e delle Zone per



attrezzature e servizi Pubblici ed Impianti di Interesse Generale (F) - Attrezzature e Servizi di Base - Verde pubblico [F4/AR19] e delle Zone verdi A/3 Verde privato di interesse paesaggistico [A3/17 e A3/18].



3.1.5 IL PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA DEL COMUNE DI CORTINA D'AMPEZZO

Il comune di Cortina di Ampezzo è dotato di un Piano di Zonizzazione Acustica del territorio Comunale dal cui esame si osserva che l'intervento ricade, per gran parte del suo sviluppo, all'interno di una Zona III - "Aree di tipo misto" e nella fascia relativa alla strada stradale della SS 51 assimilata alla zona IV - "Aree di intensa attività umana".

Durante la fase di realizzazione dei lavori è possibile richiedere una deroga ai limiti sopraccitati per attività temporanee come previsto agli art. 15 e 16 della "Proposta di Regolamento" allegata al Piano di Zonizzazione Acustica.

3.1.6 PROGETTI DI SISTEMAZIONE VIABILISTICA

3.1.6.1 PROGETTO CIRCONVALLAZIONE DI CORTINA

Con delibera 19/08/2010 n. 55 il Consiglio comunale di Cortina ha espresso parere favorevole alla proposta di circonvallazione breve contenuta all'interno dell'Azione 1 dell'Accordo di Programma per la Riqualificazione di Cortina d'Ampezzo e rilancio dell'Economia Turistica finalizzata alla Candidatura dei Campionati Mondiali di Sci Alpino del 2017" (nota n. prot. 1450 del 25/01/2011).

Il sistema della nuova viabilità di Cortina propone, in primis, dei percorsi esterni al centro urbano per il traffico di attraversamento e vuole rappresentare una risposta ad altri aspetti problematici:

- sostegno adeguato alle richieste della mobilità privata e del parcheggio;
- ricostruzione della mobilità pedonale nel tessuto urbano;
- eliminazione delle strozzature viarie, oggi condizionanti per la vivibilità
- risposte alle esigenze dei residenti come a quelle del turismo estivo e invernale.

Il progetto, la cui realizzazione è strutturata attraverso stralci funzionali indipendenti, attuabile per fasi, propone quanto segue:

- la variante "corta" di Zuel, galleria artificiale organizzata con gli imbocchi prossimi alla frazione;
- la viabilità del torrente Boite, sostanzialmente in trincea coperta o in galleria, che scorre molto prossima alle origini e alle destinazioni dell'utenza, collegata con 4 rotoatorie alla viabilità esistente.

La circonvallazione breve, circa 3 km da Riva a Maion lungo la sponda sinistra del Boite, riutilizza viabilità esistente collegata con nuovi tratti in trincea coperta e in galleria;

- la viabilità del torrente Bigontina, che riutilizza sedi esistenti e permette di raggiungere la ex stazione e il passo Tre Croci, evitando le interferenze con il tessuto cittadino;
- i parcheggi sotterranei di attestazione e la valorizzazione delle aree di parcheggio prossime al Boite,
- molto accessibili da ogni provenienza;
- la valorizzazione della zona pedonale, con l'eliminazione della intrusione dei veicoli nelle trafficate
- vie: Barone Franchetti, Marconi, Grohmann, Battisti, Mercato, Olimpia.

4. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE:

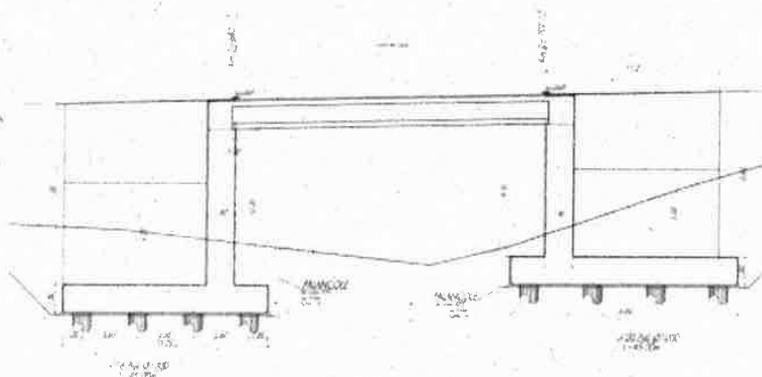
La variante si stacca dalla S.S. 51 Alemagna per mezzo di una rotonda che ha una piattaforma composta, sia in rilevato che in trincea, dalla corona giratoria larga 6 m, una banchina di 1,50 m sul lato esterno e n'ulteriore banchina pavimentata sul lato interno di 1,50 m.

Planimetricamente l'asse della corona giratoria ha un raggio R=20 m, il diametro estero è di 46 m per permettere l'intersezione dei 5 rami delle viabilità locali da collegare.

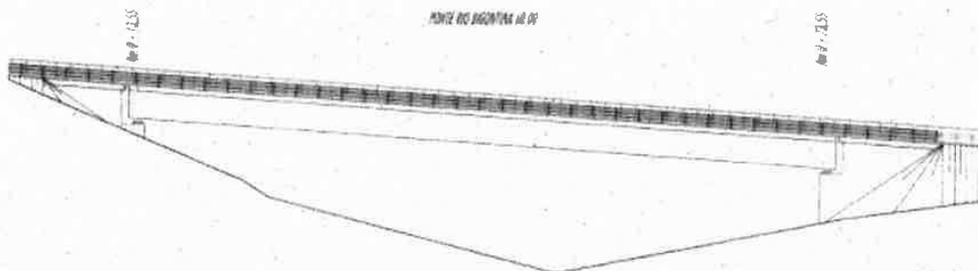


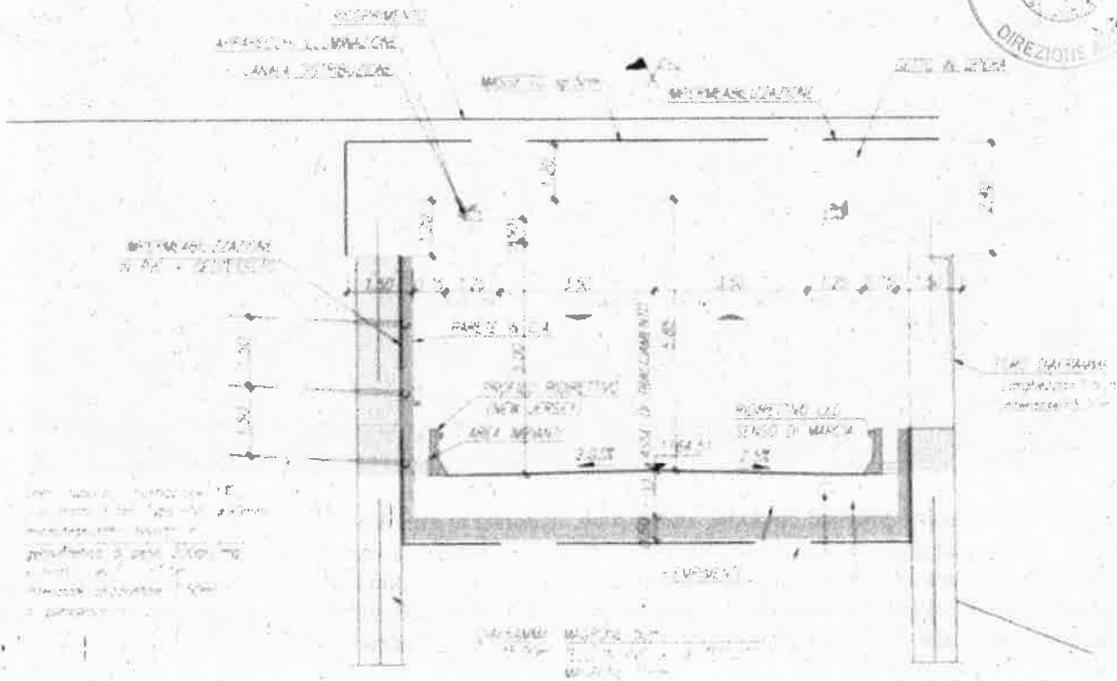


Nel rispetto di quanto previsto dal D.M. 16/04/2006, le corsie di immissione nella rotonda hanno larghezza di 3,50 m e quelle d'uscita di 4,50 m. Appena usciti dalla rotonda la variante incontra una piccola incisione torrentizia che sarà attraversata per mezzo di un ponte in c.a., denominato Ponte Ries, lungo circa 20 m, costituito da un impalcato con travi prefabbricate a T rovescio e soletta in c.a. gettata in opera, con solidarizzazione alle spalle che presentano fondazione su pali di diametro Ø 1200.



Per circa 315 m il tracciato della variante si sviluppa, parte in trincea e parte in rilevato assecondando la morfologia del terreno, fino a giungere all'imbocco della galleria artificiale Sote Raries. La galleria artificiale, lunghezza complessivamente 290,40 m, è costituita da un portale composto da diaframmi in c.a. di spessore 100 cm ed altezza 15 m, da cordoli aventi spessore 150 cm e dalla soletta di copertura di spessore 120 cm. La galleria nel tratto centrale, per un tratto di circa 77 m, risulta completamente interrata mentre per i rimanenti 213 m risulta finestrata.

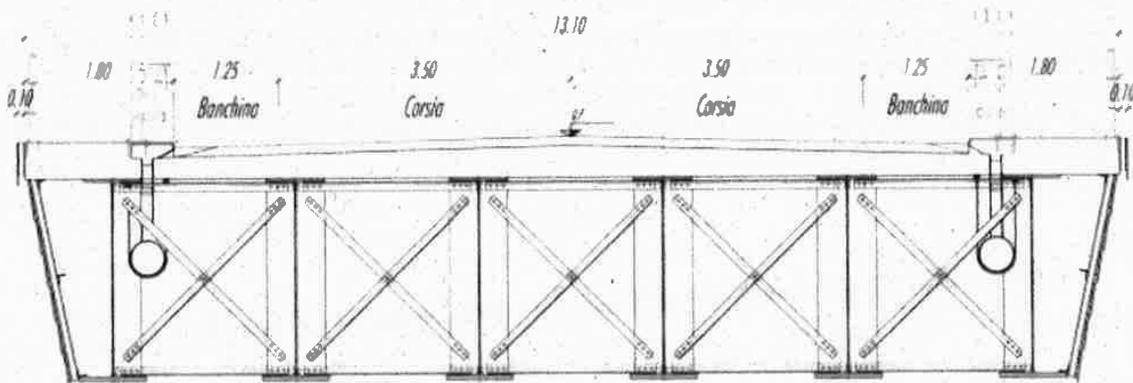




Dall'uscita della galleria artificiale la nuova variante, per circa 50 m, si sviluppa in rilevato fino a raggiungere il ponte sul Rio Bigontina.

Il ponte sul rio Bigontina sarà costituito da un impalcato in struttura mista acciaio - calcestruzzo, di lunghezza totale pari a 61,4 m, semplicemente appoggiato con una luce di 60 m.

L'impalcato è costituito da 6 travi in acciaio con sezione a doppio T, poste ad interasse 2,2 m; i trasversi hanno interasse pari a 3 m e sono costituiti da una struttura a traliccio con profilati a L a lati uguali ad eccezione dei trasversi di testata, posti in asse appoggio, realizzati con profili a doppio T resi solidali con la soletta;



All'uscita del ponte la variante entra in una Rotatoria 3 dotata di una piattaforma composta, sia in rilevato che in trincea, dalla corona giratoria larga 6 m, con una banchina di 1,50 m sul lato esterno e una ulteriore banchina pavimentata sul lato interno di 1,50 m. Planimetricamente l'asse della corona giratoria ha un raggio $R=17$ m, il diametro estero è di 40 m.





L'asse stradale sarà dotato di una pavimentazione di tipo semi-rigido, così composta: 4 cm di strato di usura (conglomerato bituminoso 50/70), 6 cm di binder (conglomerato bituminoso 50/70), 10 cm di strato di base (conglomerato bituminoso 50/70) e 20 cm di strato di fondazione (misto granulare).

Per quanto riguarda i dispositivi di ritenuta, secondo la normativa vigente, si prevede di adottare barriere bordo laterale di classe H2 per i tratti in rilevato e barriere bordo ponte di classe H3 in presenza di ponti ed opere d'arte.

Lungo tutto il tracciato si prevede la realizzazione delle opere di sostegno costituiti da muri di sostegno e paratie di pali.

Una parte del tracciato, per una estesa di 290,40 m, sarà realizzata in galleria artificiale: in questo modo, oltre a ridurre le emissioni di rumore e di inquinanti, una parte significativa del tracciato, nel tratto più densamente interessato dalla presenza di abitazioni e più visibile, risulterà mascherato alla vista.

Per ridurre le emissioni sonore, e quindi il disturbo alla popolazione locale, nei tratti fuori terra posti in prossimità degli edifici civili si prevede di installare delle barriere fonoassorbenti la cui tipologia, oltre a garantire l'effetto fonoassorbente, prevede l'uso di materiali che garantiscano il loro migliore inserimento paesaggistico.

5. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

5.1 RETE NATURA 2000

L'area di intervento si trova a circa 2,5 Km dal sito S.I.C. e Z.P.S. della rete Natura 2000 denominato "Gruppo Antelao - Marmarole - Sorapis" ed identificato dal codice IT3230081. Nel seguito riportiamo la scheda descrittiva del sito interessato dagli interventi pubblicata nell'Atlante dei Siti rete Natura 2000.

Gruppo Antelao - Marmarole - Sorapis

Inquadramento generale e valori paesaggistici

Questo esteso sito è stato impostato sulla base delle aree di elevato valore ambientale che erano state identificate nel PTRC del 1992 quali possibili parchi naturali regionali. A lungo vi sono state pressioni da parte di gruppi ambientalisti locali per promuovere questo territorio, tra i più conosciuti, anche a livello turistico, del Cadore. Le caratteristiche del paesaggio non si discostano significativamente da quelle dei limitrofi territori dolomitici, ma in questo l'impronta glaciale (il residuo ghiacciaio dell'Antelao, ad esempio, e le valli sospese del Sorapis) è assai ben riconoscibile e su di essa si sono impostati poi pianori glacio-carsici di rara suggestione. Alle loro falde l'imponenza di alcune formazioni boscate, particolarmente ricche di abete rosso e larice, ma anche con abete bianco, e di mugete, completano uno scenario arricchito altresì dalle estese pinete di pino silvestre, sia pure che miste.

Valori naturalistici

Il pregio più rilevante di questo esteso sito è sicuramente di carattere geomorfologico e paesaggistico, altamente rappresentativo degli ambiti dolomitici di alta quota.

Nonostante la relativa povertà floristica che caratterizza gli ambienti glacializzati di alta quota (ma non mancano specie di Direttiva quali *Cypripedium calceolus*, *Campanula morettiana* e *Physoplexis comosa*) le falde meridionali dell'Antelao, grazie alla notevole variabilità dei substrati (anche terrigeni e vulcanici oltre che calcareo-dolomitici) offrono un'apprezzabile alternanza di habitat, tra i quali spiccano anche rupi termofile con penetrazioni di tipo esalpico e condizioni substeppiche sui crinali e dossi ventosi. Come per altri territori dolomitici, l'abbandono dei prati sta favorendo situazioni ecotonali prearburstive e nemorali, che conservano comunque elevata biodiversità. Pur in assenza di rarità o specificità, rispetto ad altri ambiti dolomitici, la vocazione faunistica resta eccezionale per tetraonidi (Pernice bianca, soprattutto), rapaci (spicca l'Aquila reale), picidi e grandi mammiferi essendo assicurata dalla continuità delle formazioni boscate e dall'abbondanza dei siti di nidificazione. Inoltre, la parte meridionale delle Marmarole rappresenta una delle principali rotte migratorie per fringillidi e turdidi in autunno.

5.2 CENSIMENTO DELLE AREE NATURALI MINORI DELLA REGIONE VENETO

Il rapporto conclusivo della prima fase del progetto "Fruizione educativa di aree a forte valenza naturalistica della Regione Veneto" ha individuato 303 aree che, pur non rientrando nell'elenco delle aree naturali protette in base alla legge 394/91, conservano ugualmente al loro interno componenti della flora e della fauna e talvolta aspetti geomorfologici e paesaggistici di particolare pregio.

Sul piano normativo la tutela di questi siti è affidata ad un variegato regime di vincoli spesso sovrapposti - vincoli paesaggistici, idrogeologici, storico-artistici, norme del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, dei Piani Territoriali Provinciali, dei Piani d'Area, Rete Natura 2000, provvedimenti





comunali ecc.

Per alcune aree però non esiste alcuna norma di carattere territoriale di indirizzo e coordinamento che ne garantisca, almeno in parte, la tutela.

Le Aree naturali minori censite dall'A.R.P.A.V. in provincia di Belluno più prossime all'area di intervento sono identificate con il codice BL060 - Torbiera e Lago Do Scin, BL053 - Lago Tamarin e BL034 - Torbiera e Lago Federa (Lago da Lago) che si trovano, rispettivamente, ad una distanza di 2,2 Km, 2,8 Km e di 5,8 Km.

5.3 VINCOLO PAESAGGISTICO

L'area interessata dagli interventi, come evidenziato nella Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del P.T.C.P. di Belluno di cui uno stralcio è riportato al paragrafo 1.2.1 a pag. 82, ricade all'interno di un territorio coperto da foreste e da boschi, quindi sottoposta a Vincolo Paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 lettera g), e rientra in un'area di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art. 136.).

L'intervento ricade inoltre all'interno della fascia dei 150 metri dal Torrente Boite che, ai sensi del testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933 n. 1775 risulta iscritta al n. 25151 con il nome Torrente Boite nell'elenco delle acque pubbliche della Provincia di Belluno, di cui al Provvedimento del Consiglio Regionale del 28 giugno 1994 - n. 940 e successivi aggiornamenti.

5.4 VINCOLO IDROGEOLOGICO

Come evidenziato e recepito dagli strumenti urbanistici di livello regionale e locale, l'area interessata dagli interventi non ricade all'interno di un'area sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. del 30.12.1923 n. 3267 e del suo regolamento di attuazione R.D. 1126/1926.

5.5 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DEL VENETO

Il 1° Piano Regionale dei Trasporti (PRT), è stato approvato nel 1990 ed è attualmente vigente. In data 5 luglio 2005 con provvedimento n. 1671 è stato adottato dalla Giunta Regionale il 2° P.R.T, pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione n. 73 del 2 agosto 2005.

Nello specifico del territorio comunale di Cortina il P.T.R. evidenzia la necessità di intervenire sulla viabilità principale, identificando la SS 51 quale asse di importanza del sistema stradale primario regionale, da sottoporre ad adeguamento e messa in sicurezza.

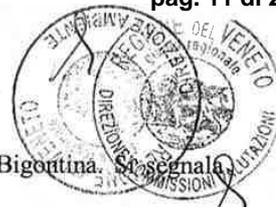
5.6 IL PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO DEL FIUME PIAVE

Il Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione (PAI - 4 Bacini), predisposto ai sensi dell'art. 1, comma 1, della L. 267/98 e della L. 365/2000, è stato approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 21 Novembre 2013. Il piano, sulla base delle conoscenze acquisite e dei principi generali contenuti nel punto 2 del D.P.C.M. 29/07/98, classifica i territori in funzione delle condizioni di pericolosità e rischio idraulico e geologico nelle seguenti classi:

Pericolosità		Rischio	
P1	Moderata	R1	Moderato
P2	Media	R2	Medio
P3	Elevata	R3	Elevato
P4	Molto elevata	R4	Molto elevato

Per quanto riguarda la pericolosità idraulica, come si evidenzia nella figura che segue (Figura 63), l'area di intervento si trova ad una distanza significativa dal Torrente Boite e non si evidenzia la presenza di elementi





di pericolosità idraulica, mentre si evidenzia la necessità di attraversare il Torrente Bigontina. Si segnala inoltre la presenza di Zone di pericolosità e di attenzione geologica.

Il tracciato della variante, in corrispondenza della galleria artificiale, interessata si sviluppa in fregio alla zona di frana perimetrata P2 - pericolosità geologica media (0250090400).

Il fenomeno franoso individuato nella cartografia identificato dal codice 0250090400 è descritto nell'Allegato 1 della Relazione tecnica del Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei Bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione. Come detto, gli viene attribuito la classe di pericolosità P2 (Pericolosità geologica media), per una tipologia di dissesto classificato come Scivolamento rotazionale/traslato.

Per le aree interessate da dissesti riconosciute dall'Autorità di Bacino, con riferimento alle disposizioni della legislazione vigente, gli interventi sono disciplinati dalle norme di salvaguardia del Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione.

5.7 INQUADRAMENTO GEOLOGICO

Dal punto di vista geologico la conca di Cortina si inserisce in un quadro di area vasta caratterizzato dalla presenza di un substrato formato da rocce ascrivibili ad un intervallo compreso tra il Carnico (Triassico medio superiore) ed il Lias (Giurassico inferiore), secondo lo schema stratigrafico tipico delle Dolomiti Bellunesi.

Su questo substrato variamente disarticolato hanno agito in tempi geologicamente recenti gli agenti esogeni e l'evoluzione gravitativa dei versanti, con la produzione di estesi e potenti corpi detritici, conoidi torrentizie e accumuli di frana che si sono depositati ai piedi dei rilievi sin dalla fine dell'ultima glaciazione.

Nelle aree di fondovalle del reticolo idrografico relativamente recente si sono progressivamente accumulati depositi alluvionali prevalentemente a grana grossa.

Pur avendo accertato una grande variabilità dei depositi presenti nel sottosuolo, nell'area in esame si possono distinguere, dal punto di vista tecnico, 3 principali sub-unità litostratigrafiche che possono considerarsi assimilabili, al loro interno, per grado di addensamento, consistenza e stato di sovraconsolidazione. In particolare possono distinguersi le seguenti unità geologico-tecniche:

- Sub-unità 1A
Materiali a struttura complessa a grana prevalentemente fine, moderatamente consistenti. Ha uno spessore mediamente dell'ordine della decina di metri.
- Sub-unità 1B
Materiali a struttura complessa a grana prevalentemente fine, molto consistenti, sottostante la precedente sub-unità.
- Sub-unità 2
- Materiali a grana prevalentemente grossolana, in genere ghiaie, ciottoli e blocchi, con matrice fine sabbioso-limosa. Localmente si riscontra la presenza di questi terreni interdigitati alla sub-unità 1B, specialmente nella sua porzione superiore.

Dal punto di vista **geomorfologico** merita attenzione l'interferenza del tracciato a mezza costa al piede del versante sinistra del Boite al piede della frana antica precedentemente descritta. Nell'ambito di questa zona il PAI perimetra una piccola zona come P2. In questa zona è stata riconosciuta una frana attiva, testimoniata dalla presenza di un ciglio di scarpata arcuato che arriva a ridosso di alcune abitazioni. Sul ciglio sono ben evidenti i segni di un movimento rotazionale che ha formato una scarpata arcuata, con lesioni della pavimentazione asfaltata e una zona di abbassamento di alcuni decimetri. Si evidenzia quindi la presenza di un dissesto rotazionale il cui corpo è coperto dalla vegetazione mentre la nicchia di distacco arriva a ridosso delle abitazioni. Il meccanismo è analogo a quanto probabilmente è successo in passato in questo tratto di versante ed è verosimilmente legato ad una antica erosione spondale del Boite che ha portato ad un arretramento della sponda con la formazione di pendenze accentuate, non compatibili con la natura argillosa (e caotica trattandosi di una vecchia frana) dei terreni.

Dal punto di vista **idrogeologico**, la presenza di terreni a permeabilità scarsa o molto scarsa (terreni prevalentemente argillosi), non favorisce l'infiltrazione delle acque di precipitazione né facilita una circolazione libera delle acque nel sottosuolo, tale da consentire la formazione di veri e propri "acquiferi".





Nell'area di interesse si presenta inoltre un ulteriore fenomeno che complica lo schema idrogeologico di sottosuolo. La presenza di strati, lenti e corpi voluminosi di ghiaie (con blocchi), anche se immersi in un matrice limo-argillosa, favorisce la circolazione di acqua in corpi relativamente permeabili "confinati" da materiali poco permeabili. Poiché l'alimentazione di questi "corpi idraulici" confinati avviene a quote anche molto elevate, si verifica spesso la presenza di acquiferi in pressione, con livelli piezometrici che possono risultare anche superiori a quelli della superficie topografica. Tale circostanza è stata confermata da alcuni dati piezometrici acquisiti in questa area.

5.8 INQUADRAMENTO PAESAGGISTICO

Secondo la classificazione dettata dall'Allegato B3 _ Documento per la pianificazione, la zona interessata dall'intervento si trova all'interno dell'Ambito di Paesaggio 01 - "Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico", caratterizzato da aree urbanizzate di fondovalle, insediamenti minori su medio versante, boschi di conifere intervallati da sistemi di prati e di pascoli che terminano in cima con vette dolomitiche rappresentate dalle caratteristiche pareti verticali.

L'area indagata si localizza nella parte più meridionale della Sottoarea Ampezzana, che comprende tutto il bacino del Boite sino alla linea dello spartiacque.

5.9 ASPETTI VEGETAZIONALI E FAUNISTICI

L'intervento, interessa una parte del versante prativo che dalle abitazioni ubicate lungo Via delle Guide Alpine (circa 1580 m s.l.m.), dopo un tratto sostanzialmente pianeggiante, scende fino al greto del Torrente Boite (circa 1550 m s.l.m.). Nelle aree marginali e in corrispondenza degli impluvi, dove il terreno è più acclive e meno adatto alla fienagione, si sono sviluppate, alcune formazioni arboree. Singoli o piccoli gruppi di individui arborei, preservati a scopo ornamentale, si trovano sul tratto di versante pianeggiante immediatamente adiacente alle abitazioni che prevalentemente sono utilizzate a scopo turistico.

Il clima continentale dell'area e le quote superiori ai 110 m s.l.m. riduce la competitività delle latifoglie che comunque, come nel nostro caso, forma consorzi azonali sulle sponde fluviali (alnete e saliceti) o qualche nucleo secondario di ricolonizzazione da parte di *Fraxinus excelsior* e *Populus tremula*.

5.10 IL CLIMA ACUSTICO DELL'AREA

Per caratterizzare da un punto di vista acustico l'area d'indagine è stato effettuato uno specifico sopralluogo che, oltre a consentirci di validare le informazioni tratte dalla cartografia tecnica della Regione Veneto e dalla documentazione cartografica ed urbanistica, ci ha consentito di verificare l'assenza di alcun tipo di ricettore sensibile, definizione riservata, ai sensi della legislazione vigente, agli asili, alle scuole di ogni ordine e grado, agli ospedali e alle case di riposo.

Allo scopo di caratterizzare il clima acustico attuale nell'area oggetto dello studio, il 02 ottobre 2018 è stata effettuata, durante il periodo di riferimento diurno, una campagna di rilievo fonometrico che ha interessato 8 punti di monitoraggio posti in prossimità di altrettanti recettori scelti in funzione:

- della naturale diffusione del rumore in campo libero;
- della necessità di tarare il modello di previsione impiegato;
- dell'ubicazione delle abitazioni e dei luoghi di vita.
- dell'ubicazione delle aree di intervento e dalle viabilità interessata dal traffico generato dai mezzi di cantiere.

Il clima acustico dell'area risente in maniera significativa del traffico lungo Via Roma e Via delle Guide Alpine.

5.11 COMPATIBILITÀ PIANIFICATORIA

Il progetto è coerente con gli strumenti pianificatori vigenti, in termini di obiettivi raggiunti e di tutela ambientale delle aree interessate del progetto, e non rappresenta un ostacolo alla realizzazione delle previsioni urbanistiche e di sviluppo infrastrutturale ed economiche dell'area, anzi, ne consente l'attuazione.





5.12 COMPATIBILITÀ RISPETTO ALLE AREE DI TUTELA AMBIENTALE

L'area di intervento non interessa ambiti di particolare interesse ambientale sottoposti a forme di tutela. Per quanto riguarda i siti Rete Natura 2000 ed in particolare il sito S.I.C. & Z.P.S. della Rete Natura 2000 denominato "Gruppo Antelao - Marmarole - Sorapis", si possono escludere effetti significativi nei confronti degli Habitat e delle Specie sottoposte a tutela in quanto lo spostamento dell'asse viabilistico, rispetto allo stato attuale, determina un aumento della distanza tra l'origine dei fattori di pressione generati dal traffico, per i quali fra l'altro si prevede una riduzione dell'intensità (tratto in galleria artificiale), e il sito Rete Natura 2000.

Si segnala inoltre che l'area di intervento ricade, secondo quanto riportato nel nuovo Piano Territoriale Regionale, all'interno di un Corridoio ecologico (Art. 24 delle N.d.A.) e nel seguito, rispetto a questo aspetto verranno effettuati i necessari approfondimenti nell'ambito della valutazione delle interferenze con le componenti ambientali del progetto.

5.13 COMPATIBILITÀ RISPETTO AI VINCOLI

La realizzazione degli interventi di progetto ricade all'interno di un'area sottoposta a vincolo paesaggistico e, pertanto, secondo quanto previsto al comma 2 dell'art. 146 del D.Lgs.vo 42/2004, è fatto obbligo "di presentare alle amministrazioni competenti il progetto degli interventi che intendano intraprendere, corredato della prescritta documentazione, ed astenersi dall'avviare i lavori fino a quando non ne abbiano ottenuta l'autorizzazione".

Nella elaborazione del progetto si è preso atto delle considerazioni contenute nel parere della Soprintendenza Archeologica e delle Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Venezia e le Province di Belluno, Padova e Treviso (prot. n. 2023VERE del 30/01/2018).

Il tracciato del nuovo asse viario si sviluppa in fregio alla zona di frana perimetrata P2 - pericolosità geologica media (0250090400), rispetto a questo specifico aspetto si rimanda alla documentazione geologica specialistica allegata al progetto. In ogni caso la soluzione progettuale adottata, che prevede per l'intero tratto l'esecuzione di interventi di sostegno, consolidamento e drenaggio, è tale da garantire la sicurezza dell'opera e non determina un aumento della criticità locale.

5.14 LA FASE DI CANTIERE

5.14.1 ATMOSFERA

L'atmosfera viene caratterizzata dai seguenti descrittori:

- Qualità dell'aria: intesa come concentrazione di sostanze inquinanti;
- Clima acustico: valutato attraverso i livelli di emissione e di immissione sonora in atmosfera.

5.14.2 QUALITÀ DELL'ARIA

Innalzamento di polveri

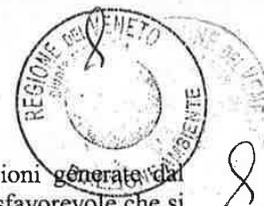
Le emissioni in fase di cantiere possono essere ricondotte a due principali tipologie di attività: le attività di manipolazione di materiale pulverulento e il sollevamento dovuto al transito dei mezzi pesanti sulla viabilità sterrata di accesso al cantiere.

Le diverse attività che prevedono la movimentazione di materiale pulverulento risultano tra loro consequenziali, quindi non si ha una sovrapposizione delle emissioni dovute alle diverse attività nella stessa area ma, piuttosto, le diverse attività si distribuiranno lungo l'asse della nuova variante. A scopo cautelativo si considera che mediamente, nel periodo di durata del cantiere, le emissioni ammontino alla somma delle emissioni generate dalle diverse attività e che tali emissioni siano distribuite sulla superficie occupata dal cantiere.

Durante la fase di cantiere vengono attuate delle misure di mitigazione che prevedono, innanzitutto la pavimentazione ecologica dei cantieri e delle piste del tipo "antipolvere" realizzata mediante inerti di opportuna granulometria, miscelati (in sostituzione del bitume) con collante liquido polimerico acetato vinil-acrilico tipo Soil Sement.

Oltre a questo, per maggior cautela, si prevede di effettuare la bagnatura della pista di cantiere con 1,5 litri di acqua al metro quadro, per due volte nel corso delle 8 ore lavorative.





Emissioni gassose

Durante la fase di cantiere, oltre alle emissioni generate dal traffico, vi sono le emissioni generate dal funzionamento dei motori endotermici delle macchine operatrici che, nella situazione più sfavorevole che si manifesterà per periodi limitati di tempo durante la giornata lavorativa, prevede l'utilizzo contemporaneo di due escavatore e di due pale meccanica e di un rullo.

Si può concludere che considerate le caratteristiche ambientalmente performanti dei mezzi di trasporto e delle macchine operatrici e la loro saltuarietà nell'ambito della durata complessiva del cantiere, le emissioni non sono tali da determinare uno scadimento della qualità dell'aria.

Clima acustico

Durante la fase di cantiere, inevitabilmente, si dovranno utilizzare mezzi e macchine operatrici determinando un incremento della pressione sonora che limitatamente al periodo di esecuzione dei lavori interesserà durante le ore di apertura del cantiere, ovvero durante le ore diurne dei giorni feriali, un'area limitante circostante l'area di cantiere.

Le attività di cantiere comprenderanno in generale l'utilizzo contemporaneo di macchinari quali escavatori, pale meccaniche, rulli ed autocarri per il trasporto del materiale, mentre durante la fase di realizzazione dei getti si prevede la presenza, oltre a questi mezzi, una autobetoniera.

Per quanto riguarda il cantiere che si sviluppa lungo l'asse che sarà occupato dalla nuova variante, la fase di cantiere più rumorosa riguarda lo svolgimento delle attività di scavo e di movimentazione del materiale terroso quando si prevede la contemporanea presenza, all'interno dell'area di cantiere, di: 2 escavatori, 2 pale cingolate e 4 autocarri.

Conclusione

Durante la fase di cantiere, dall'analisi dei risultati delle simulazioni dei livelli di immissione acustica, all'interno dell'area oggetto dello studio, si assiste ad superamento del limite previsto dalla zonizzazione.

A tali superamenti, come emerge dall'esame dei dati derivati dal modello, concorre in maniera prevalente il contributo di rumore derivante dall'ordinario traffico stradale. In ogni caso, anche se il contributo del cantiere ai superamenti è marginale, il proponente richiederà, ai sensi della L. n. 447/1995, della L.R. n. 21/1999 e dell'art. 24 del "Regolamento di Polizia Urbana", specifica autorizzazione di deroga al competente ufficio comunale.

Per le lavorazioni di maggior impatto per l'ambiente circostante il cantiere osserverà comunque orari di lavoro nel rispetto di quanto previsto dal "Regolamento di Polizia Urbana" approvato con D.C.C. n. 26 del 24/05/2004 dal Comune di Cortina d'Ampezzo che limitano, a meno di non ottenere una deroga, l'esecuzione di attività e lavorazioni rumorose a determinati orari.

5.14.3 AMBIENTE IDRICO

Le attività di cantiere interessano direttamente i corsi d'acqua superficiali limitatamente alla realizzazione dei ponti e alla possibilità di dispersione accidentale di inquinanti. L'interferenza con i corsi d'acqua è limitata dal fatto che i ponti sono realizzati in avanzamento dalle spalle realizzate sui versanti di appoggio. In questo modo si limita il contatto diretto dei mezzi d'opera con le acque superficiali e, quindi, la possibilità di inquinamento accidentali.

Per scongiurare il rischio di inquinamenti accidentali, in ogni caso, nell'area di cantiere saranno presenti idonei presidi, quali panne contenitive e/o sepiolite, per consentire, in tempi rapidi, di impedire che eventuali perdite accidentali di fluidi da parte dei mezzi impiegati nel cantiere vadano ad inquinare le acque superficiali.

Alle luce di queste considerazioni e delle forme di mitigazione adottate ed illustrate nel progetto, si esclude la possibilità dell'insorgere, durante la fase di cantiere, di interferenze nei confronti dell'ambiente idrico così come evidenziato nella matrice di individuazione delle interferenze.

5.14.4 SISTEMA VIARIO

Un'area di cantiere si trova sovrapposta all'area dove si realizzerà la rotatoria in corrispondenza dell'intersezione con Via del Parco e Via dei Campi e l'altra in corrispondenza dell'intersezione con la S.S. 51. I mezzi di cantiere saranno quindi impegnati in adiacenza alla viabilità in esercizio, ed impiegheranno per le circolazioni anche le limitrofe viabilità provinciali S.S. 51 ed S.S. 48, oltre alle viabilità esistenti, per il





raggiungimento delle aree di intervento e di cantiere. L'infrastruttura in progetto presenta poche interferenze con la viabilità esistente e tutte limitate ai rami di ricucitura tra la rotatoria con la S.S. 51 e via Guide Alpine.

Per quanto riguarda le interferenze sul sistema viario dovute all'incremento del traffico legato al transito, sulla viabilità ordinaria, dei mezzi impiegati per il trasporto delle maestranze e, soprattutto dei materiali necessari alla realizzazione degli interventi. In particolare la fornitura di del calcestruzzo per l'esecuzione dei getti e il trasporto del terreno in esubero presso discariche autorizzate.

L'incremento del traffico, quantificato nella situazione peggiore 4 autobetoniere, 4 autocarri, 4 autoveicoli e 3 automezzi all'ora, interesserà la S.S. n. 51 dell'Alemagna.

Lungo nessuno degli archi interessati dal traffico indotto dalle fasi di cantieri si verifica un peggioramento di classe in termini di livello di servizio.

Per quel che riguarda la viabilità interna a Cortina, va evidenziato che il traffico pesante indotto interessa proprio gli archi stradali in cui il livello di servizio (LOS) risulta già critico nello scenario di fatto, ovvero in corrispondenza dell'intersezione a rotatoria tra via dei Campi e via Olimpia.

Questo non comporta comunque, dato il numero non elevato di veicoli pesanti, un significativo disagio per la collettività.

Circa l'interferenza delle attività di cantiere con gli assi viari esistenti queste si manifesteranno solo in corrispondenza delle nuove intersezioni e per questi due isolate situazioni saranno adottate le misure necessarie a limitare le interferenze con la viabilità ordinaria istituendo dei percorsi alternativi e, al limite, dei tratti a senso unico alternato regolato da impianti semaforici.

5.14.5 POPOLAZIONE LOCALE

L'attività di cantiere non determina, come si è concluso in precedenza, un peggioramento della qualità dell'aria e del clima acustico significativo nei confronti delle abitazioni più prossime al cantiere.

L'incremento del traffico, nonostante non determini durante la fase di cantiere una modificazione significativa del clima acustico, può rappresentare in ogni caso un disturbo per le abitazioni che si trovano in prossimità dei percorsi seguiti dai mezzi adibiti al trasporto dei materiali da e per il cantiere.

In tal senso, considerata anche l'attuale intensità del traffico circolante sulla viabilità ordinaria, si esclude la possibilità dell'insorgere di interferenze significative nei confronti della popolazione locale anche in relazione al funzionamento esclusivamente diurno e feriale del cantiere.

Nel complesso, anche alla luce delle forme di mitigazione adottate rispetto al sollevamento delle polveri, all'emissione di inquinanti e di rumore, si possono escludere interferenze negative nei confronti della popolazione locale durante la fase di realizzazione delle opere di progetto.

5.14.6 RISORSE

Il consumo di risorse durante la fase di cantiere è rappresentato dai consumi combustibile per il funzionamento delle macchine operatrici e al consumo di energia elettrica per il funzionamento dei vari utensili. Si tratta di consumi limitati e tali da non influire significativamente sulla disponibilità locale di tali risorse.

5.14.7 PAESAGGIO

L'area del cantiere fisso, come già ricordato, verrà collocato in un'area prativa posta in un'area compresa tra la S.S. 51 e la strada Comunale Via Guide Alpine dalla quale si accederà in sicurezza direttamente alla stessa S.S. n. 51. Il cantiere mobile corrisponde all'area che sarà occupata dal tracciato stradale della variante di progetto e che sarà utilizzata, in fase di realizzazione delle opere, come pista di cantiere.

La presenza del cantiere non determina, anche per il suo carattere di temporaneità, un'alterazione dei luoghi da un punto di vista paesistico in quanto all'interno delle aree occupate non si nota la presenza di alcun elemento di pregio paesistico.

Durante la fase di cantiere, all'interno del cantiere fisso, si provvederà a stoccare i materiali d'opera e di risulta in maniera tale da evitarne la dispersione nell'ambiente circostante e in maniera tale che da limitare gli effetti sulla percezione paesistica dei luoghi. In questo contesto la presenza di macchine operatrici e la continua modificazione della scena osservata sottolineerà la temporaneità del cantiere e il divenire dell'opera.





5.14.8 USO DEL SUOLO

Durante la fase di realizzazione delle opere, come detto, verrà occupata temporaneamente l'area interessata dal cantiere fisso, mentre il cantiere mobile interessa l'area che sarà occupata definitivamente dalla nuova infrastruttura. La sottrazione di questa porzione di prato e, in parte, di bosco non determina una variazione significativa da un punto di vista paesaggistico e in termini di disponibilità di habitat per le specie della fauna selvatica. Per quanto riguarda l'utilizzo di questi terreni per lo svolgimento dell'attività agricola e, in particolare, per la fienagione, come dimostrato l'attuale stato delle aree prative, si evidenzia un scarso interesse anche in ragione della marginalità dell'area rispetto alla localizzazione delle attività agricole.

5.14.9 FLORA, FAUNA E FUNZIONALITÀ ECOLOGICA

L'area interessata dagli interventi di progetto al termine degli interventi saranno quasi completamente occupati dalla nuova infrastruttura stradale. Per le aree di cantiere che, al termine dei lavori, non saranno occupate in maniera definitiva dalle opere si prevede il ripristino ambientale riutilizzando il terreno vegetale precedentemente accantonato e attraverso l'inerbimento con fiorume prelevato nei prati circostanti.

Per quanto riguarda la fauna selvatica la presenza del cantiere, che risulta recintato, determina una sottrazione di spazio alle specie della fauna selvatica ma considerata la scarsa valenza ecologica di quest'area e la presenza, nelle immediate vicinanze, di prati che presentano caratteristiche analoghe si esclude la possibilità che tale sottrazione di habitat possa avere degli effetti significativi nei confronti della fauna. D'altro canto la delimitazione delle aree di cantiere scongiura la possibilità che si possano verificare investimenti della fauna da parte dei mezzi d'opera.

Il corridoio ecologico, rappresentato dal Fiume Boite e dalla sua fascia di pertinenza, nonostante la presenza del cantiere mantiene la sua continuità e risulta sufficientemente ampio da consentire il transito della fauna selvatica. Ai fini della connessione ecologica l'interferenza del cantiere è mitigata anche dal fatto che le attività si interrompono durante le ore notturne quando la mobilità delle specie è maggiore.

5.15 LA FASE DI ESERCIZIO

5.15.1 QUALITÀ DELL'ARIA

Nel complesso la realizzazione di questa nuova infrastruttura non determinando un incremento del traffico non si avrà una variazione delle emissioni di inquinanti da parte degli autoveicoli circolanti anche se la maggior fluidità del traffico, garantito dalla nuova opera, consentirà, in linea generale, di ridurre l'entità delle emissioni. Soprattutto la nuova distribuzione del traffico, come detto, consente di allontanare parte del traffico dal centro urbano e quindi si assiste ad una riduzione del livello di inquinamento.

Il nuovo assetto viabilistico determina, rispetto allo stato attuale, lo spostamento delle fonti emmissive in aree marginali al centro urbano riducendo, di conseguenza, le concentrazioni di inquinanti nelle aree più densamente abitate.

5.15.2 CLIMA ACUSTICO

Considerazioni analoghe alle precedenti possono essere fatte per gli effetti generati dal nuovo assetto del traffico sul clima acustico.

Si osserva chiaramente un miglioramento del clima acustico nell'area urbana e, grazie alla presenza di un tratto in galleria lungo circa 290 m, dell'effetto sul clima acustico dovuto all'incremento del traffico sulla variante della S.S. 51 dell'Alemagna risulta mitigato. In tal senso, a migliorare ulteriormente la situazione rispetto a quanto illustrato nelle mappe del rumore, si sottolinea che lungo la nuova infrastruttura stradale, nei tratti fuori galleria a maggior tutela degli edifici residenziali più prossimi, saranno installati dei pannelli fonoassorbenti.

5.15.3 AMBIENTE IDRICO

I potenziali fattori di interferenza con la qualità delle acque superficiali durante la fase di esercizio sono legati allo scarico delle acque di piattaforma. La nuova infrastruttura consente, per la parte di traffico transiente, di ridurre le possibilità di impatto sulle acque superficiali infatti è previsto il trattamento delle acque di piattaforma e le vasche di accumulo delle acque di prima pioggia potranno essere utilizzate, in caso

16/28



2b54fcc0





di dispersioni accidentali di sostanze inquinanti dai mezzi circolanti, per stoccare i liquidi inquinanti e all'intervento di ditte specializzate per il loro recupero e smaltimento.

5.15.4 SISTEMA VIARIO

Il nuovo assetto viabilistico determina, com'è negli obiettivi del progetto, un miglior flusso del traffico che viene allontanato dal centro urbano aumentando il livello di sicurezza e di servizio della viabilità di attraversamento e locale. Il nuovo assetto viario consentirà un accesso più agevole al centro urbano e alla località Pocol da cui si dipartono gli impianti di risalita.

Nella progettazione della nuova variante è stata posta molta attenzione a garantire che l'intersezione della variante con la viabilità esistente avvenga in sicurezza e che sia garantito, ancora con elevati standard di sicurezza, l'accesso agli edifici e alle strutture pubbliche e private.

5.15.5 POPOLAZIONE LOCALE

Con la realizzazione degli interventi di progetto, la qualità della vita dei residenti lungo Via Roma migliorerà in maniera significativa ma anche i residenti in Via delle Guide Alpine nonostante la vicinanza del nuovo asse viario, grazie alle forme di mitigazione adottate (tratto in galleria, ubicazione in trincea della strada), potranno godere, sulla base delle precedenti considerazioni, di un miglior clima acustico e di minori emissioni di inquinanti in ragione della maggior fluidità del traffico.

5.15.6 PAESAGGIO

Le scelte progettuali adottate hanno privilegiato una soluzione che garantisca, al netto dei limiti tecnici esistenti legati ai delicati equilibri geologici di quest'area, il massimo mascheramento della nuova opera per cui si è previsto di realizzare un tratto di circa 290 m della variante in una galleria artificiale.

L'opera si sviluppa lungo un versante della valle del Torrente Boite piuttosto incassata e poco visibile dagli escursionisti e dai turisti che frequentano questi luoghi ameni.

L'area di intervento è visibile dal versante in destra idrografica del Torrente Boite, in particolare è visibile dalla strada pedonale Via Campo che collega la località Campo di Sopra e, eventualmente anche la località Mortisa, con il centro storico di Cortina.

Oltre a minimizzare le parti dell'infrastruttura in vista, da un punto di vista progettuale, si è optato per dei ponti di ridotto ingombro e molto leggeri in grado di inserirsi in maniera armonica nel paesaggio privilegiando, in genere per tutti i manufatti, l'uso di materiali tipici della montagna quali la pietra e il legno ad accompagnare l'acciaio, che nel caso di parti in vista, è stato sostituito da acciaio Corten.

5.15.7 SISTEMA ECONOMICO-PRODUTTIVO

Il nuovo assetto viario consentirà un accesso più rapido ed agevole alla località Pocol, agli impianti di risalita e alla strada regionale 48 delle Dolomiti con un beneficio non solo a chi è diretto a queste località ma anche al traffico diretto verso il centro di Cortina con una consistente riduzione dei transiti lungo Via Roma con la possibilità di riqualificare, ed anche potenziare da un punto di vista commerciale, la principale via di accesso al centro storico.

L'insieme di questi fattori, oltre che all'obiettivo di breve termine dei Mondiali di Sci del 2021, comporta dei notevoli vantaggi per la mobilità e la fruizione del territorio con sicuri risvolti in termini di qualità dell'offerta turistica.

5.15.8 FLORA, FAUNA E FUNZIONALITÀ ECOLOGICA

La realizzazione della nuova variante, come visto, determina una riduzione della superficie a prato pari a 1,7 Ha, anche in ragione del suo scarso valore floristico, non risulta significativa in un contesto territoriale dove l'estensione dei prati falciati nel territorio Comunale di Cortina d'Ampezzo ammonta a 879 Ha a cui si devono aggiungere 507 Ha di pascoli alpini.

Per quanto riguarda la funzionalità ecologica dell'area di intervento è evidente che essa si sviluppa ai margini del corridoio ecologico rappresentato dal Torrente Boite. La nuova variante stradale, essendo disposta parallelamente al corso d'acqua, non rappresenta un ostacolo al transito della fauna selvatica che potrà





continuare a muoversi liberamente lungo le sponde ed il versante in sinistra idrografica del Torrente Boite. Gli interventi di mitigazione già in precedenza citati consentiranno lo spostamento e la dispersione della fauna selvatica dalle rive del Torrente Boite fin oltre il nuovo asse viario. Nel complesso quindi non viene intaccata la funzionalità ecologica di questo territorio.

5.15.9 CONCLUSIONI

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

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

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

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

6. VALUTAZIONE D'INCIDENZA

Con nota prot. n. 163916 del 24/04/2019 l'U.O. Commissioni VAS VINCA NUVV ha trasmesso le proprie considerazioni ritenendo che il progetto in argomento possa essere meritevole di una positiva valutazione nella misura in cui sussistano anche le seguenti condizioni:

- evitare il coinvolgimento di habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce con gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi in argomento (comprese le opere accessorie e complementari), e la relativa fase di esercizio. In tal senso va mantenuta invariata l'ideoneità degli ambienti ricadenti nell'ambito di influenza degli interventi in argomento rispetto alle specie di interesse comunitario di cui è possibile o accertata la presenza in tale ambito secondo la D.G.R. n. 2200/2014 (*Cyripedium calceolus*, *Parnassius apollo*, *Phengaris arion*, *Euphydryas aurinia*, *Lopinga achine*, *Podarcis muralis*, *Hierophis viridiflavus*, *Vipera ammodytes*, *Bonasa bonasia*, *Tetrao tetrix*, *Tetrao urogallus*, *Pernis apivorus*, *Aquila chrysaetos*, *Crex crex*, *Bubo bubo*, *Glauclidium passerinum*, *Aegolius funereus*, *Picus canus*, *Dryocopus martius*, *Picoides tridactylus*, *Pipistrellus pipistrellus*, *Eptesicus nilssonii*, *Eptesicus serotinus*, *Vespertilio murinus*, *Dryomys nitedula*) ovvero andranno acquisite e mantenute superfici di equivalente idoneità per le specie segnalate oppure saranno sospese le attività nel periodo di maggiore sensibilità (in relazione alla fenologia) delle predette specie;





- delimitare le aree di cantiere, sia fisse che mobili, con barriere per l'erpetofauna e con le barriere fonoassorbenti ovvero, nel caso in cui ciò non fosse possibile, di attuare altre misure precauzionali atte a ridurre il disturbo nei confronti delle specie di interesse conservazionistico ivi presenti e in particolare durante il relativo periodo riproduttivo;
- dotare la viabilità, laddove non sia garantita la permeabilità a causa di opera in grado di generare barriera infrastrutturale, di idonei e sufficienti passaggi per la fauna (nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale) anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili) preferibilmente con sezione quadrata o rettangolare (delle dimensioni minime 50 cm x 50 cm, da adeguare in funzione delle specie), con pendenza di almeno l'1% (in modo da evitare ristagni d'acqua o allagamenti e dotati di aperture sul lato superiore, tramite griglie di aerazione, o sul lato inferiore a diretto contatto con il suolo) e unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata. A tal fine possono essere adeguati anche gli attuali manufatti idraulici di attraversamento eventualmente interessati dal tracciato, nel rispetto dei criteri di sicurezza idraulica previsti, alla funzione di passaggio faunistico;
- attuare idonee misure in materia di limitazione della torbidità che per tutti gli interventi che prevedono un coinvolgimento della locale rete idrografica, anche minore, garantendo altresì per scarichi dell'infrastruttura soluzioni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l'intera durata dei lavori e per la fase di esercizio;
- consentire l'attuazione degli interventi identificabili con "mitigazioni" solamente qualora rispettino gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della Direttiva 92/43/Cee e altresì gli stessi interventi non derivino dall'applicazione dei medesimi obblighi per altri piani, progetti e interventi precedentemente autorizzati;
- rispettare i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalla D.G.R. n. 786/2016 e ss.mm.ii. (misure di conservazione) e, ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone.

Inoltre, nelle considerazioni viene chiarito quanto segue:

" Il predetto quadro è emerso dall'esame della documentazione fornita (cartografie e documenti di progetto), rispetto al quale si è riconosciuto che gli interventi si realizzano all'esterno della rete Natura 2000. L'ambito direttamente interessato dagli interventi corrisponde esclusivamente ad aree attribuite alle categorie "11210 - Tessuto urbano discontinuo denso con uso misto (Sup. Art. 50%-80%)", "11220 - Tessuto urbano discontinuo medio, principalmente residenziale (Sup. Art. 30%-50%)", "12220 - Rete stradale principale e superfici annesso (strade statali)", "12230 - Rete stradale secondaria con territori associati (strade regionali, provinciali, comunali ed altro)", "12260 - Aree adibite a parcheggio", "23100 - Superfici a copertura erbacea: graminacee non soggette a rotazione", "31163 - Saliceti e altre formazioni riparie", "31249 - Pecceta secondaria montana", "51110 - Fiumi, torrenti e fossi" nella revisione del 2012 della Banca Dati della Copertura del Suolo di cui all'IDT della Regione Veneto e che tale attribuzione è coerente per l'area in esame. Rispetto alla vigente cartografia distributiva delle specie della Regione del Veneto di cui alla D.G.R. n. 2200/2014, in ragione delle specifiche attitudini ecologiche, l'area in esame risulterebbe disporre delle caratteristiche di idoneità per le seguenti specie di interesse comunitario: *Cypripedium calceolus*, *Parnassius apollo*, *Phengaris arion*, *Euphydryas aurinia*, *Lopinga achine*, *Podarcis muralis*, *Hierophis viridiflavus*, *Vipera ammodytes*, *Bonasa bonasia*, *Tetrao tetrax*, *Tetrao urogallus*, *Pernis apivorus*, *Aquila chrysaetos*, *Crex crex*, *Bubo bubo*, *Glaucidium passerinum*, *Aegolius funereus*, *Picus canus*, *Dryocopus martius*, *Picoides tridactylus*, *Pipistrellus pipistrellus*, *Eptesicus nilssonii*, *Eptesicus serotinus*, *Vespertilio murinus*, *Dryomys nitedula*.

Le indicazioni sopra riportate discendono dalla necessità di garantire l'assenza di possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000, in riferimento agli habitat e alle specie per i quali detti siti sono stati individuati, tenuto conto che in ragione della loro attuale distribuzione (di cui alla D.G.R. n. 2200/2014), delle caratteristiche note di home range e di capacità di dispersione, la popolazione rinvenibile delle predette specie nell'ambito in esame è altresì riferibile ai siti della rete Natura 2000 del Veneto.

Si raccomanda infine di informare l'Autorità regionale per la valutazione di incidenza in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il crono programma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione



delle singole fasi operative, i dati vettoriali prodotti a supporto dello studio per la valutazione di incidenza) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale s.l.."

7. OSSERVAZIONI E PARERI

1	<p>Parere DVA_2019_7983 del 28.03.2019 Provincia di Belluno</p> <p>Il progetto è ritenuto dall'Amministrazione Provinciale di Belluno ambientalmente compatibile e formulando alcune osservazioni e alcune criticità.</p>
2	<p>Osservazioni DVA_2019_8152 del 04.04.2019 Condominio di Grignes</p> <p>Gli scriventi si esprimono contrari alla realizzazione dell'opera, soprattutto sotto il profilo idrogeologico (area a rischio geologico medio e frana a rischio geologico elevato) e statico. Manca a livello progettuale il Piano del Traffico.</p>
3	<p>Osservazioni DVA_2019_8153 del 04.04.2019 Condominio di Mon Reve</p> <p>Gli scriventi si esprimono contrari alla realizzazione dell'opera, soprattutto sotto il profilo idrogeologico (area a rischio geologico medio e frana a rischio geologico elevato) e statico. Manca a livello progettuale il Piano del Traffico.</p>
4	<p>Parere Prot. n. 171517 del 02.05.2019 Genio Civile</p> <p>L'ufficio del Genio Civile esprime parere favorevole all'intervento con prescrizioni. Allo stesso parere è allegato il parere di compatibilità idraulica (prot. n. 34549 del 29.01.2018).</p>

8. VALUTAZIONI SUL PROGETTO, SUL SIA E SULLE OSSERVAZIONI

- 1) E' necessario prevedere quanto più possibile riutilizzo in loco dei materiali provenienti dalle escavazioni dei cantieri, oppure di altro materiale reperibile in prossimità dei cantieri e proveniente da eventi franosi/alluvionali, individuando gli impianti di lavorazione inerti funzionali alle operazioni eventualmente necessarie o in alternativa prevedendo l'allestimento di impianti mobili, di cui includere negli elaborati la valutazione ambientale.
- 2) Si segnala la criticità rappresentata dalla viabilità di accesso alla cava di Damos: si tratta di una viabilità che presenta tratti pendenti, fondo sconnesso, non consente lo scambio tra due mezzi e lambisce una abitazione. Attualmente la viabilità sopporta il traffico legato all'attività di escavazione, che negli ultimi anni è divenuta modesta (circa 2000 mc/anno), pertanto in vista di un importante conferimento da parte dei cantieri stradali è necessario prevedere un adeguamento di questa viabilità anche eventualmente realizzando un accesso alternativo per la circolazione a senso unico in ingresso ed uscita di mezzi.
- 3) Si precisa che la cava di Damos, identificata quale sito di "deposito permanente" è stata autorizzata in variante al profilo di ricomposizione finale già previsto, per una superficie di 20.700 mq, al fine di dare collocazione a 218.000 mc di terra da scavo proveniente dagli interventi ANAS di miglioramento alla viabilità di accesso a Cortina 2021 conferiti nell'arco di 2 anni dall'inizio lavori nei cantieri stradali. La terra conferibile deve rispettare la colonna A della tabella 1 allegato 5 alla parte IV - titolo V - del d.lgs. 152/2006 ovvero i valori di fondo naturale del sito di destinazione. Al fine di poter applicare il DPR 120/2017, le modalità di conferimento e abbancamento delle terre da scavo nel sito di destinazione devono essere conformi al progetto di ricomposizione ambientale della cava, come modificato con Decreto del Direttore Difesa del Suolo n. 68 del 2018 nel quale di dà atto anche che la modifica mantiene la compatibilità paesaggistica dell'intervento.
- 4) Si preveda il monitoraggio, con installazione di un'idonea strumentazione di controllo (riferimenti piano-altimetrici con misure di precisione) per controllare/verificare l'influenza dei lavori sugli edifici civili





- posti in prossimità delle opere in progetto (NTC 17.01.2018, punti 6.2.4 - 6.2.5 - monitoraggio di opere complesse in ambiente urbano).
- 5) Il progetto in fase esecutiva va adeguato alla normativa vigente NTC 17.01.2018 e successiva Circolare del 21.01.2019 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Aggiornamento delle Norme Tecniche per le Costruzioni).
 - 6) La viabilità in progetto si raccorda alla viabilità esistente, a sua volta oggetto di un progetto di adeguamento inserito nel piano di interventi del Commissario per la realizzazione del progetto sportivo dei campionati mondiali di sci alpino – Cortina 2021. Si reputa necessario valutare se i due progetti, pur promossi da diverse strutture commissariali, si configurino come opere tra di loro funzionalmente connesse e se richiedano pertanto una valutazione unitaria.
 - 7) Per la pista ciclabile Lunga Via delle Dolomiti (Calalzo-Cortina), che interseca l'asse 5 della rotatoria 4 (sud), è opportuno che venga integrata nel progetto la realizzazione di un sottopasso o sovrappasso di attraversamento della ss51 in uno dei punti più pericolosi, in osservanza dell'art. 49 delle Norme Tecniche del P.T.C.P. della Provincia di Belluno (approvato con DGRV n. 1136 del 23/03/2010).
 - 8) Le previste barriere fonoassorbenti in "materiale legnoso" presenti all'ingresso e uscita della galleria, dovranno preferibilmente avere la superficie inerbita, al fine di mitigarne l'impatto il più possibile.
 - I riparti e muri di sostegno della rotatoria 4 dovranno essere il più possibile contenuti e realizzati in materiali naturali, che ben inseriscano l'intervento nel contesto paesaggistico.
 - I muri di sostegno previsti vengano rivestiti in pietra naturale locale.
 - E' fatto salvo il parere sovraordinato della Soprintendenza competente.
 - 9) Il progetto dell'impianto per la raccolta e il trattamento dei reflui in fase di cantiere manca dei contenuti necessari a conseguire il rilascio dell'autorizzazione allo scarico, come segnalato dal Settore Ecologia della Provincia di Belluno.
 - 10) Si ritiene che il sito di deposito a Danta di Cadore non sia favorevole per scarsa volumetria residua e difficoltà di accesso. Al fine di identificare un ulteriore sito di deposito definitivo, è meritevole di attenzione quanto segnalato nella nota del dipartimento ARPAV di Belluno, ovvero la presenza del sito di discarica per rifiuti non pericolosi "urbani" di Prà de Anta, in Comune di Ponte nelle Alpi, presso il quale parte del materiale in esubero può essere impiegata per la realizzazione della copertura superficiale finale.
 - 11) E' necessario stabilire quale sarà il destino finale delle terre e rocce da scavo, auspicando un loro riutilizzo in sito, anche per confezionare il calcestruzzo necessario alla realizzazione dell'opera, qualora esse abbiano le necessarie caratteristiche tecniche. Si rammenta, inoltre, che la collocazione a discarica come rifiuto è all'ultimo posto dei criteri di priorità nella gestione dei rifiuti di cui all'art.179 del codice ambientale. E' opportuno approfondire la possibilità che, nella cantierizzazione, siano gestiti rifiuti contenenti amianto, come affermato nella specifica relazione.
 - 12) Nel progetto si dovrà tener conto del superamento delle CSC di colonna A tab 1 per il parametro C>12 al sondaggio P2. Si ritiene necessario approfondire la valutazione acustica in Via del Parco, presso le scuole Primaria e Secondaria, poiché la variante determinerà un aumento del flusso di traffico deviando in questa zona i veicoli in transito verso il Falzarego. In tal senso risulta il superamento del limite di 50 dB(A), valido per le strade urbane di scorrimento, se applicabile, ed è quindi necessario prevedere idonee opere di mitigazione e un punto di monitoraggio.
 - 13) Relativamente al Piano di Monitoraggio, per le misure in corso d'opera si ritengono adeguati dei monitoraggi in continuo per tutto il periodo di riferimento diurno ed eventualmente notturno; per il post operam, trattandosi di rumore dovuto al traffico veicolare, si ritengono appropriati rilievi in continuo della durata di una settimana, in periodi di afflusso turistico.
 - 14) È necessario evitare il coinvolgimento di habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce con gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi in argomento (comprese le opere accessorie e complementari), e la relativa fase di esercizio. In tal senso va mantenuta invariata l'idoneità degli ambienti ricadenti nell'ambito di influenza degli interventi in argomento rispetto alle specie di interesse comunitario di cui è possibile o accertata la presenza in tale





ambito secondo la D.G.R. n. 2200/2014 (*Cypridium calceolus*, *Parnassius apollo*, *Phengaris arion*, *Euphydryas aurinia*, *Lopinga achine*, *Podarcis muralis*, *Hierophis viridiflavus*, *Vipera ammodytes*, *Bonasa bonasia*, *Tetrao tetrix*, *Tetrao urogallus*, *Pernis apivorus*, *Aquila chrysaetos*, *Crex crex*, *Bubo bubo*, *Glaucidium passerinum*, *Aegolius funereus*, *Picus canus*, *Dryocopus martius*, *Picoides tridactylus*, *Pipistrellus pipistrellus*, *Eptesicus nilssonii*, *Eptesicus serotinus*, *Vespertilio murinus*, *Dryomys nitedula*) ovvero andranno acquisite e mantenute superfici di equivalente idoneità per le specie segnalate oppure saranno sospese le attività nel periodo di maggiore sensibilità (in relazione alla fenologia) delle predette specie;

- 15) Si dovranno delimitare le aree di cantiere, sia fisse che mobili, con barriere per l'erpetofauna e con le barriere fonoassorbenti ovvero, nel caso in cui ciò non fosse possibile, di attuare altre misure precauzionali atte a ridurre il disturbo nei confronti delle specie di interesse conservazionistico ivi presenti e in particolare durante il relativo periodo riproduttivo;
- 16) La viabilità dovrà essere dotata, laddove non sia garantita la permeabilità a causa di opera in grado di generare barriera infrastrutturale, di idonei e sufficienti passaggi per la fauna (nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale) anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili) preferibilmente con sezione quadrata o rettangolare (delle dimensioni minime 50 cm x 50 cm, da adeguare in funzione delle specie), con pendenza di almeno l'1% (in modo da evitare ristagni d'acqua o allagamenti e dotati di aperture sul lato superiore, tramite griglie di aerazione, o sul lato inferiore a diretto contatto con il suolo) e unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata. A tal fine possono essere adeguati anche gli attuali manufatti idraulici di attraversamento eventualmente interessati dal tracciato, nel rispetto dei criteri di sicurezza idraulica previsti, alla funzione di passaggio faunistico;
- 17) Dovranno essere attuate idonee misure in materia di limitazione della torbidità che per tutti gli interventi che prevedono un coinvolgimento della locale rete idrografica, anche minore, garantendo altresì per scarichi dell'infrastruttura soluzioni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l'intera durata dei lavori e per la fase di esercizio;
- 18) Si dovrà consentire l'attuazione degli interventi identificabili con "mitigazioni" solamente qualora rispettino gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della Direttiva 92/43/Cee e altresì gli stessi interventi non derivino dall'applicazione dei medesimi obblighi per altri piani, progetti e interventi precedentemente autorizzati;
- 19) Dovranno essere rispettati i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalla D.G.R. n. 786/2016 e ss.mm.ii. (misure di conservazione) e, ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone.
- 20) L'Autorità regionale per la valutazione di incidenza dovrà essere informata in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il crono programma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione delle singole fasi operative, i dati vettoriali prodotti a supporto dello studio per la valutazione di incidenza) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale s.l.
- 21) È necessario venga trasmesso un elaborato progettuale che identifichi l'ubicazione degli scarichi con recapito nel corso d'acqua prevedendo la realizzazione del manufatto con dissipatore di energia.
- 22) È necessario sia redatto uno studio idraulico aggiornato con impiego di modello a moto vario considerando il contributo del trasporto liquido.
- 23) Dovrà essere prodotto un'analisi atta a dimostrare la computabilità dei manufatti con i fenomeni franosi limitrofi, con particolare riguardo alla frana di Mortisa.





9. VALUTAZIONI COMPLESSIVE

Premesso quanto sopra,

TENUTO CONTO	dei criteri di cui all'Allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii.;
VALUTATO	lo studio di impatto ambientale;
TENUTO CONTO	della documentazione progettuale agli atti, delle integrazioni pervenute e delle osservazioni giunte alla Regione del Veneto a seguito della pubblicazione degli Avvisi al Pubblico, per le valutazioni e considerazioni di seguito riportate:
CONSIDERATO	che il progetto rientra nelle tipologie progettuali previste della Legge Obiettivo 43/2001 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";
PRESO ATTO	che, per quanto attiene le informazioni relative al processo di partecipazione del pubblico, non risultano pervenute osservazioni, ma soltanto il parere della Provincia di Belluno, di cui alla nota prot. DVA-2019-0007983 in data 28.03.2019;
PRESO ATTO	delle considerazioni inviata dalla Sezione Coordinamento Commissioni VASVINCA-NUVV con prot. n. 163916 del 24/04/2019, nella quale si forniscono indicazioni sulla valutazione di incidenza;
TENUTO CONTO	dei pareri e delle osservazioni pervenute, nonché degli esiti degli approfondimenti e degli incontri effettuati dal gruppo istruttorio;

tutto ciò premesso, il Comitato Tecnico regionale V.I.A., preso atto e condivise le valutazioni del gruppo istruttorio incaricato esprime all'unanimità dei presenti (assenti il Direttore della Direzione Regionale Pianificazione Territoriale ed il Dott. Alessandro Manera e la Dott.ssa Roberta Tedeschi, componenti esterni del Comitato)

PARERE FAVOREVOLE

in ordine alla compatibilità ambientale relativa all'istanza in oggetto, subordinatamente al rispetto delle **prescrizioni** di seguito indicate:

Prescrizioni ai fini del rilascio della compatibilità ambientale

- 1) E' necessario prevedere quanto più possibile riutilizzo in loco dei materiali provenienti dalle escavazioni dei cantieri, compatibilmente con le caratteristiche geotecniche richieste dalle specifiche opere; inoltre, anziché attingere alle cave e fatta salva l'idoneità tecnica, è necessario valutare preliminarmente la possibilità di utilizzare altro materiale reperibile in prossimità dei cantieri e proveniente da eventi franosi/alluvionali, individuando gli impianti di lavorazione inerti funzionali alle operazioni eventualmente necessarie. In particolare si ritiene necessario che il computo complessivo dei volumi di scavo e di riporto, riferito cioè a tutti i quattro interventi previsti dal Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 (Variante di Tai di Cadore, Variante di Valle di Cadore, Variante di San Vitò di Cadore e miglioramento viabilità accesso Cortina d'Ampezzo), nel caso in cui l'esecuzione dei 4 interventi programmati avvenga con fasi di lavorazione sovrapponibili e con tempistiche compatibili con la normativa vigente per i depositi provvisori di terre e rocce da scavo, sia eseguito in funzione delle caratteristiche tecniche dei materiali scavati e quindi della loro reale possibilità di essere ricollocati nello stesso cantiere o in altro cantiere ovvero nel sito di destinazione di Damos, ai fini di ricomposizione della cava. Detta valutazione consente di pianificare con maggior dettaglio le aree necessarie per il deposito





intermedio, il traffico indotto dalla movimentazione del materiale da scavo e dall'eventuale approvvigionamento di materiale idoneo dall'esterno.

Allo scopo e al fine di meglio pianificare la fase esecutiva, riducendo gli impatti, si ritiene necessario che la valutazione di idoneità al riutilizzo dei materiali da scavo avvenga già in fase progettuale.

- 2) Il Piano di Utilizzo dovrà essere riferito soltanto alle terre e rocce gestite ai sensi del DPR 120/2017. Pertanto il bilancio fra sterri e riporti dovrà essere emendato dei rifiuti provenienti da perforazioni, trivellazioni, palificazioni.
- 3) In fase di progettazione esecutiva dovrà essere effettuato un approfondimento rispetto alle tecniche di scavo e costruzione utilizzate, al fine di poter meglio determinare e quantificare le tipologie dei singoli materiali effettivamente prodotti, siano essi rifiuti o non rifiuti. Al fine di limitare il più possibile la produzione di materiali contaminati o, comunque, non idonei dal punto di vista ambientale, si dovranno separare le frazioni a prevalente matrice cementizia, da gestire come rifiuti, al fine di poter più agevolmente utilizzare il materiale da scavo.
- 4) Si segnala la criticità rappresentata dalla viabilità di accesso alla cava di Damos: si tratta di una viabilità che presenta tratti pendenti, fondo sconnesso, non consente lo scambio tra due mezzi e lambisce una abitazione. Attualmente la viabilità sopporta il traffico legato all'attività di escavazione, che negli ultimi anni è divenuta modesta (circa 2000 mc/anno), pertanto in vista di un importante conferimento da parte dei cantieri stradali è necessario prevedere un adeguamento della strada esistente anche eventualmente realizzando un accesso alternativo che permetta ai mezzi di circolare a senso unico in ingresso ed uscita di mezzi. Nell'ipotesi di utilizzo della Cava Damos l'imbocco della strada comunale di accesso alla medesima con la S.S. 51 dovrà essere riconfigurato in modo da presentare un adeguato livello di sicurezza stradale (in termini di pendenza, visibilità e larghezza della sede stradale), in funzione della fruibilità con mezzi pesanti; dovrà essere valutata, in alternativa, la possibilità dell'uscita obbligatoria dalla cava verso sud in direzione Caralte di Perarolo, con successivi uscita e rientro dalla S.S. 51, al fine dell'inversione di marcia presso la suddetta località
- 5) Si precisa che la cava di Damos, identificata quale sito di destino ai fini della ricomposizione è stata autorizzata in variante al profilo di ricomposizione finale già previsto, per una superficie di 20.700 mq, al fine di dare collocazione a 218.000 mc di terra da scavo proveniente dagli interventi ANAS di miglioramento alla viabilità di accesso a Cortina 2021 conferiti nell'arco di 2 anni dall'inizio lavori nei cantieri stradali. La terra conferibile deve rispettare la colonna A della tabella 1 allegato 5 alla parte IV - titolo V - del d.lgs. 152/2006 ovvero i valori di fondo naturale del sito di destinazione. Al fine di poter applicare il DPR 120/2017, le modalità di conferimento e abbancamento delle terre da scavo nel sito di destinazione devono essere conformi al progetto di ricomposizione ambientale della cava, come modificato con Decreto del Direttore Difesa del Suolo n. 68 del 2018 nel quale è dato atto anche che la modifica mantiene la compatibilità paesaggistica dell'intervento. In tal senso si ritiene necessaria una valutazione preliminare delle quantità di materiale da scavo compatibili con Damos e ivi ricevibili.
- 6) Si preveda il monitoraggio, con installazione di un'idonea strumentazione di controllo (riferimenti piano-altimetrici con misure di precisione) per controllare/verificare l'influenza dei lavori sugli edifici civili posti in prossimità delle opere in progetto (NTC 17.01.2018, punti 6.2.4 - 6.2.5 - monitoraggio di opere complesse in ambiente urbano).
- 7) Il progetto in fase esecutiva va adeguato alla normativa vigente NTC 17.01.2018 e successiva Circolare del 21.01.2019 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Aggiornamento delle Norme Tecniche per le Costruzioni).
- 8) La viabilità in progetto si raccorda alla viabilità esistente, a sua volta oggetto di un progetto di adeguamento inserito nel piano di interventi del Commissario per la realizzazione del progetto sportivo dei campionati mondiali di sci alpino - Cortina 2021. Si reputa necessario valutare se i due progetti, pur promossi da diverse strutture commissariali, si configurino come opere tra di loro funzionalmente connesse e se richiedano pertanto una valutazione unitaria.
- 9) Per la pista ciclabile Lunga Via delle Dolomiti (Calalzo-Cortina), che interseca l'asse 5 della rotatoria 4 (sud), è opportuno che venga integrata nel progetto la realizzazione di un sottopasso o sovrappasso di attraversamento della ss51 in uno dei punti più pericolosi, in osservanza dell'art. 49 delle Norme Tecniche del P.T.C.P. della Provincia di Belluno (approvato con DGRV n. 1136 del 23/03/2010).





- 10) Le previste barriere fonoassorbenti in "materiale legnoso" presenti all'ingresso e uscita della galleria dovranno preferibilmente avere la superficie inerbata, al fine di mitigarne l'impatto il più possibile.
- I riporti e muri di sostegno della rotatoria 4 dovranno essere il più possibile contenuti e realizzati in materiali naturali, che ben inseriscano l'intervento nel contesto paesaggistico.
 - I muri di sostegno previsti vengano rivestiti in pietra naturale locale.
 - E' fatto salvo il parere sovraordinato della Soprintendenza competente.
- 11) Gli elaborati progettuali ipotizzano la costruzione di alcuni sistemi/impianti di trattamento delle acque reflue e di dilavamento, comprese le acque reflue domestiche delle baracche di cantiere e delle mense per le maestranze. Considerata l'esigua disponibilità di spazi a disposizione e le molteplici esigenze logistiche delle opere in esame, si suggerisce di definire fin dalla fase di progetto quali siano gli impianti effettivamente necessari e se quelli destinati a trattare le acque di dilavamento e di galleria permangano anche in fase di esercizio. Dovrà essere integrato il progetto dell'impianto per la raccolta ed il trattamento dei reflui in fase di cantiere poichè manca. In ogni caso i progetti degli impianti per la raccolta e il trattamento dei reflui in fase di cantiere mancano dei contenuti necessari a consentire il rilascio dell'autorizzazione allo scarico, come segnalato dal Servizio Ecologia della Provincia di Belluno; specificatamente la progettazione esecutiva del cantiere dovrà localizzare e dimensionare l'impianto di trattamento delle acque reflue derivanti dall'esecuzione delle paratie e degli scavi, indicando altresì il punto di recapito delle acque trattate; dovrà essere prodotta tutta la documentazione necessaria all'ottenimento dell'autorizzazione allo scarico per il suddetto impianto. Dovrà inoltre essere stabilito se e quali impianti saranno destinati a permanere in sito anche nella fase di esercizio.
- 12) Si ritiene che il sito di deposito a Danta di Cadore non sia favorevole per scarsa volumetria residua e difficoltà di accesso. Al fine di identificare un ulteriore sito di deposito definitivo, è meritevole di attenzione quanto segnalato nella nota del Servizio Ecologia della Provincia di Belluno, ovvero la presenza del sito di discarica per rifiuti non pericolosi "urbani" di Prà de Anta, in Comune di Ponte nelle Alpi, presso il quale parte del materiale in esubero può essere impiegata per la realizzazione della copertura superficiale finale. In tal caso sia valutato il traffico indotto sull'asse Cortina Ponte Nelle Alpi.
- 13) E' necessario stabilire quale sarà il destino finale delle terre e rocce da scavo, auspicando un loro riutilizzo in sito, anche per confezionare il calcestruzzo necessario alla realizzazione dell'opera, qualora esse abbiano le necessarie caratteristiche tecniche. Si rammenta, inoltre, che la collocazione a discarica come rifiuto è all'ultimo posto dei criteri di priorità nella gestione dei rifiuti di cui all'art.179 del codice ambientale. E' opportuno approfondire la possibilità che, nella cantierizzazione, siano gestiti rifiuti contenenti amianto, come affermato nella specifica relazione.
- 14) Relativamente al sondaggio P2, che supera le CSC di colonna A tabella 1 per il parametro $C > 12$, nel progetto si dovrà dare riscontro della procedura parallela ai sensi del DLgs 152/2006 parte IV titolo V.
- 15) Si ritiene necessario approfondire la valutazione acustica in Via del Parco, presso le scuole Primaria e Secondaria, poichè la variante determinerà un aumento del flusso di traffico deviando in questa zona i veicoli in transito verso il Falzarego. In tal senso risulta il superamento del limite di 50 dB(A), valido per le strade urbane di scorrimento, se applicabile, ed è quindi necessario prevedere idonee opere di mitigazione e un punto di monitoraggio.
- 16) È necessario evitare il coinvolgimento di habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce con gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi in argomento (comprese le opere accessorie e complementari), e la relativa fase di esercizio. In tal senso va mantenuta invariata l'idoneità degli ambienti ricadenti nell'ambito di influenza degli interventi in argomento rispetto alle specie di interesse comunitario di cui è possibile o accertata la presenza in tale ambito secondo la D.G.R. n. 2200/2014 (*Cypripedium calceolus*, *Parnassius apollo*, *Phengaris arion*, *Euphydryas aurinia*, *Lopinga achine*, *Podarcis muralis*, *Hierophis viridiflavus*, *Vipera ammodytes*, *Bonasa bonasia*, *Tetrao tetrix*, *Tetrao urogallus*, *Pernis apivorus*, *Aquila chrysaetos*, *Crex crex*, *Bubo bubo*, *Glaucidium passerinum*, *Aegolius funereus*, *Picus canus*, *Dryocopus martius*, *Picoides tridactylus*, *Pipistrellus pipistrellus*, *Eptesicus nilssonii*, *Eptesicus serotinus*, *Vespertilio murinus*, *Dryomys nitedula*) ovvero andranno acquisite e mantenute superfici di equivalente idoneità per le specie





segnalate oppure saranno sospese le attività nel periodo di maggiore sensibilità (in relazione alla fenologia) delle predette specie;

- 17) Si dovranno delimitare le aree di cantiere, sia fisse che mobili, con barriere per l'erpetofauna e con le barriere fonoassorbenti ovvero, nel caso in cui ciò non fosse possibile, di attuare altre misure precauzionali atte a ridurre il disturbo nei confronti delle specie di interesse conservazionistico ivi presenti e in particolare durante il relativo periodo riproduttivo;
- 18) La viabilità dovrà essere dotata, laddove non sia garantita la permeabilità a causa di opera in grado di generare barriera infrastrutturale, di idonei e sufficienti passaggi per la fauna (nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale) anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili) preferibilmente con sezione quadrata o rettangolare (delle dimensioni minime 50 cm x 50 cm, da adeguare in funzione delle specie), con pendenza di almeno l'1% (in modo da evitare ristagni d'acqua o allagamenti e dotati di aperture sul lato superiore, tramite griglie di aerazione, o sul lato inferiore a diretto contatto con il suolo) e unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata. A tal fine possono essere adeguati anche gli attuali manufatti idraulici di attraversamento eventualmente interessati dal tracciato, nel rispetto dei criteri di sicurezza idraulica previsti, alla funzione di passaggio faunistico;
- 19) Dovranno essere attuate idonee misure in materia di limitazione della torbidità che per tutti gli interventi che prevedono un coinvolgimento della locale rete idrografica, anche minore, garantendo altresì per scarichi dell'infrastruttura soluzioni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l'intera durata dei lavori e per la fase di esercizio. Le stesse misure dovranno essere adottate anche per evitare lo sversamento accidentale di sostanze inquinanti;
- 20) Al fine di ridurre le emissioni di polveri, gas di scarico e rumori in fase di cantiere dovranno adottarsi le seguenti precauzioni:
 - a) ridurre la velocità di transito dei mezzi lungo le strade di accesso al cantiere;
 - b) umidificare i percorsi dei mezzi d'opera, i contesti circostanti e i punti potenzialmente generatori di polveri;
 - c) pulire periodicamente la viabilità di accesso alle aree di cantiere per un tratto di almeno 500 m;
 - d) ottimizzare il carico dei mezzi di trasporto e utilizzare mezzi di grande capacità, per limitare il numero di viaggi;
 - e) impiegare mezzi telonati e umidificare il materiale;
 - f) utilizzare automezzi con standard qualitativo minimo di omologazione Euro 5 e STAGE IVB;
- 21) Nell'ambito della prosecuzione della procedura venga considerata la necessità di valutare gli eventuali impatti cumulativi determinati dall'esecuzione delle quattro varianti in progetto e relative alla viabilità, nonché dagli ulteriori interventi per i Mondiali di Cortina 2021.
- 22) Per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio Ambientale:
 - a) Si dovrà predisporre, in fase di progettazione esecutiva, e comunque prima dell'inizio degli interventi, un progetto di monitoraggio ambientale (PMA), suddiviso nelle tre macrofasi (Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam) da sottoporre alla preventiva valutazione di ARPAV.
 - b) Il progetto di monitoraggio ambientale dovrà contenere nel dettaglio e per tutte le matrici ambientali oggetto di monitoraggio almeno le seguenti informazioni: aree di indagine e punti di monitoraggio corredati da una cartografia esplicativa, parametri analitici (unità di misura, normativa di riferimento, valori e limiti/standard di riferimento), scelta delle metodiche di rilievo/campionamento e di misurazione, strumentazione utilizzata, tempistiche dei monitoraggi (frequenza e durata), cronoprogramma delle campagne di monitoraggio, criteri di restituzione dei dati di monitoraggio, strumenti e metodi per la valutazione degli esiti del monitoraggio. Si dovranno inoltre indicare i criteri di individuazione dei valori soglia e in caso di loro superamento l'attivazione degli interventi correttivi da descrivere.
 - c) Le attività svolte da ARPAV devono intendersi rese a titolo oneroso a carico del proponente come previsto dalla L. n. 132/2006, istitutiva del del Sistema Nazionale delle Agenzie Ambientali, in quanto non ricomprese tra quelle istituzionali obbligatorie svolte annualmente dall'Agenzie con specifico finanziamento regionale.





- d) i piani di monitoraggio dei quattro progetti dovranno essere coordinati fra loro, anche temporalmente, e uniformi nei loro contenuti, fatte salve le peculiarità dei siti e delle opere.
- 23) In particolare, in riferimento al documento presentato contenete la proposta di PMA si rileva quanto segue:
- Ambiente idrico*
- a) Per i corsi d'acqua interferiti (torrente Boite, torrente Bigontina e Rio Minore) dovranno essere effettuati due campionamenti in fase ante operam e due in fase post operam;
- Impatto acustico*
- a) Per le misure in corso d'opera si ritengono adeguati dei monitoraggi in continuo per tutto il periodo di riferimento diurno ed eventualmente notturno, nel caso in cui il cantiere sia attivo 24 ore; per il post operam, trattandosi di rumore dovuto al traffico veicolare, si ritengono appropriati rilievi in continuo della durata di una settimana, in periodi di massimo afflusso turistico.
- Atmosfera:*
- a) Il parametro PTS non ha rilevanza normativa e non presenta un valore limite di confronto. Si ritiene pertanto sufficiente per la frazione particolato, il monitoraggio del PM10 e del PM2.5. Si ritiene, inoltre, non necessaria la valutazione delle concentrazioni di Ozono, in quanto non direttamente correlato con il traffico veicolare e le emissioni da cantiere.
- b) La durata delle campagne di monitoraggio indicata nei documenti (1 settimana ogni 3 mesi) non è adeguata ai fini del calcolo degli indicatori e del relativo confronto con i limiti di legge di cui al D.Lgs. 155/2010. A tale scopo il monitoraggio deve essere svolto nel rispetto degli obiettivi di qualità del dato delle misurazioni indicative di cui all'Allegato I, tabelle 1 e 2 del suddetto decreto. Si deve prevedere quindi un periodo minimo di copertura del 14% sull'intero anno equamente suddiviso nel semestre caldo (1 aprile-30 settembre) e freddo (1 ottobre-31 marzo). Si suggerisce, pertanto, di effettuare, per ciascun sito, due campagne (una nel semestre estivo e una nel semestre invernale) di circa 30 giorni ciascuna, che comprendano nel C.O. (corso d'opera) i periodi di maggior attività di cantiere. La medesima frequenza e modalità di misura deve essere adottata anche nei monitoraggi ante operam e post-operam.
- c) Per quanto riguarda i punti di campionamento individuati nei due documenti di stralcio, si prescrive che il monitoraggio sia effettuato, per tutti i siti, in continuo e con la frequenza individuata al punto 2, per i parametri PM10, PM2.5, NOx (NO, NO2), CO, SO2 e BTEX. Per quanto riguarda, invece, BaP e metalli pesanti la determinazione sul PM10 può essere fatta con cadenza giornaliera a giorni alterni (un giorno BaP e un giorno metalli).
- 25) Si dovrà consentire l'attuazione degli interventi identificabili con "mitigazioni" solamente qualora rispettino gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della Direttiva 92/43/Cee e altresì gli stessi interventi non derivino dall'applicazione dei medesimi obblighi per altri piani, progetti e interventi precedentemente autorizzati;
- 26) Dovranno essere rispettati i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalla D.G.R. n. 786/2016 e ss.mm.ii. (misure di conservazione) e, ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone.
- 27) L'Autorità regionale per la valutazione di incidenza dovrà essere informata in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il crono programma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione delle singole fasi operative, i dati vettoriali prodotti a supporto dello studio per la valutazione di incidenza) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale s.l.
- 28) È necessario venga trasmesso un elaborato progettuale che identifichi l'ubicazione degli scarichi con recapito nel corso d'acqua prevedendo la realizzazione del manufatto con dissipatore di energia.
- 29) È necessario sia redatto uno studio idraulico aggiornato con impiego di modello a moto vario considerando il contributo del trasporto liquido.





- 30) Dovrà essere prodotto un'analisi atta a dimostrare la computabilità dei manufatti con i terreni franosi limitrofi, con particolare riguardo alla frana di Mortisa.
- 31) La documentazione progettuale aggiornata secondo le indicazioni di cui al parere del Genio Civile di Belluno, o a seguito delle prescrizioni imposte da altre Amministrazioni in sede autorizzativa interessanti aspetti idraulici e/o beni del demanio idrico, dovranno essere trasmesse all'U.O. Genio Civile.
- 32) In generale, tenuto conto che i quattro interventi in variante alla SS51 previsti dal Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 (Variante di Tai di Cadore, Variante di Valle di Cadore, Variante di San Vito di Cadore e miglioramento viabilità accesso Cortina d'Ampezzo), prevedono la realizzazione di sette rotonde, si raccomanda di ipotizzare un disegno unico contraddistinto da un ricercato arredo urbano che consenta una chiara riconoscibilità del territorio attraversato.

Il Direttore
U. O. Valutazione Impatto Ambientale
Ing. Gianni Carlo Silvestrin

Il Presidente del
Comitato Tecnico Regionale V.I.A.
Dott. Nicola Dell'Acqua

Il Segretario del
Comitato Tecnico Regionale V.I.A.
Eva Maria Lunger

Il Vice-Presidente del
Comitato Tecnico Regionale V.I.A.
Dott. Eugenio Mastri





REGIONE DEL VENETO

COMITATO TECNICO REGIONALE V.I.A.

Parere n. 72 del 08/05/2019

OGGETTO:

Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021.

S.S. 51 "di Alemagna" – Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 – Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina e Piano di utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017.

Comune di localizzazione: Cortina (BL).

Procedura di VIA statale (D.Lgs. n. 152/2006 e L.R. n. 4/2016).

Codice progetto: III/2019.

1. PREMESSA AMMINISTRATIVA

Il Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 ha anticipato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) la domanda per lo svolgimento della procedura di VIA ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152/2006 e contestuale Piano di utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017, in data 20.12.2018, acquisita agli atti della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot. DVA-28974 del 20.12.2018, relativa al Progetto "S.S. 51 di Alemagna – Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 – Miglioramento della viabilità di accesso dell'abitato di Cortina e Piano di utilizzo terre ex art. 9 del DPR 120/2017".

Con successiva nota acquisita agli atti della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot. DVA-968 del 16.01.2019, il proponente ha perfezionato l'istanza mediante la trasmissione della documentazione progettuale.

La Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha comunicato agli Enti in indirizzo ed al proponente, con proprio prot. n. DVA-1874 del 28.01.2019, l'avvenuto completamento delle verifiche preliminari in merito alla procedibilità dell'istanza di VIA, nonché la pubblicazione dell'avviso al pubblico e l'avvio del procedimento amministrativo. Detta nota è stata acquisita agli atti del protocollo regionale con n. 67734 del 18.02.2019.

La sopracitata istanza di VIA è stata acquisita dalla Regione del Veneto anche ai fini dell'espressione del parere previsto dal comma 3 dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e dall'art.19 della L.R. n. 4/2016.

In data 27.02.2019 i delegati del Commissario per l'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 hanno presentato al Comitato Tecnico Regionale VIA il progetto in parola ed è stato contestualmente nominato il gruppo istruttorio responsabile della valutazione del progetto.

Con proprio prot. n. CTVA-3946 del 04.03.2019, il MATTM ha convocato per il 14.03.2019 una riunione con gruppo istruttore incaricato, ivi compreso il rappresentante della Regione Veneto. Detta nota è stata acquisita agli atti del protocollo regionale con n. 88622 del 04.03.2019.

La Sezione Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV), con nota prot. n. 163916 del 24/04/2019, ha trasmesso l'esito favorevole con prescrizioni della procedura istruttoria per la Valutazione di Incidenza Ambientale.

Entro i termini di legge non sono pervenute alla Regione Veneto osservazioni in merito al progetto;





In data 02.05.2019 si è tenuta una riunione tecnica seguita da un sopralluogo sul sito di progetto, cui hanno partecipato il gruppo istruttorio incaricato dell'esame della pratica ed i Comuni interessati;

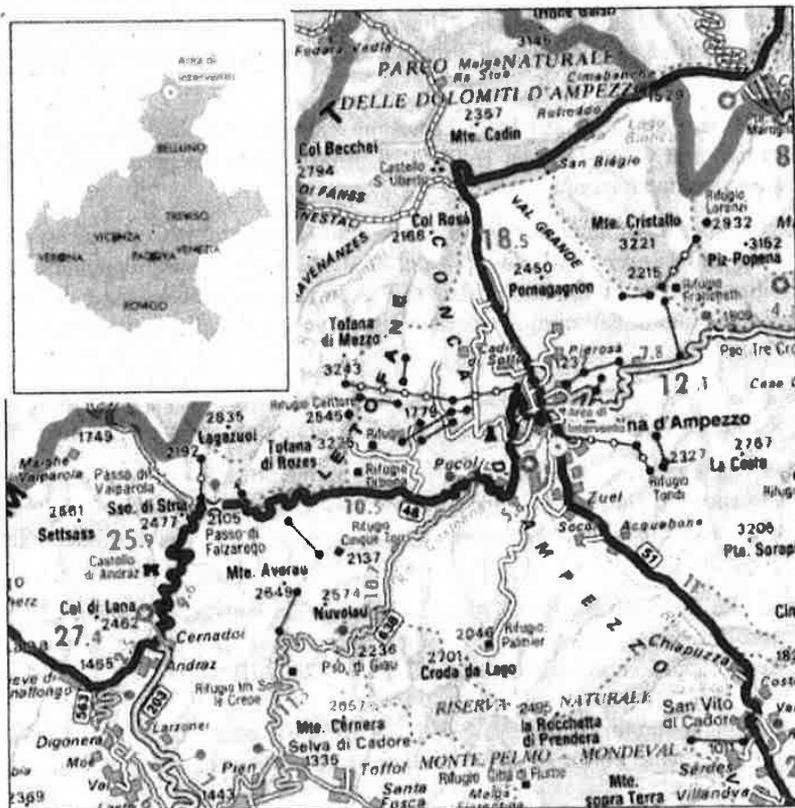
Visti anche i Decreti del Commissario per l'individuazione, progettazione e tempestiva esecuzione delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 (art. 61, comma 13, D.L. n. 50/2017, come modificato dalla Legge di conversione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

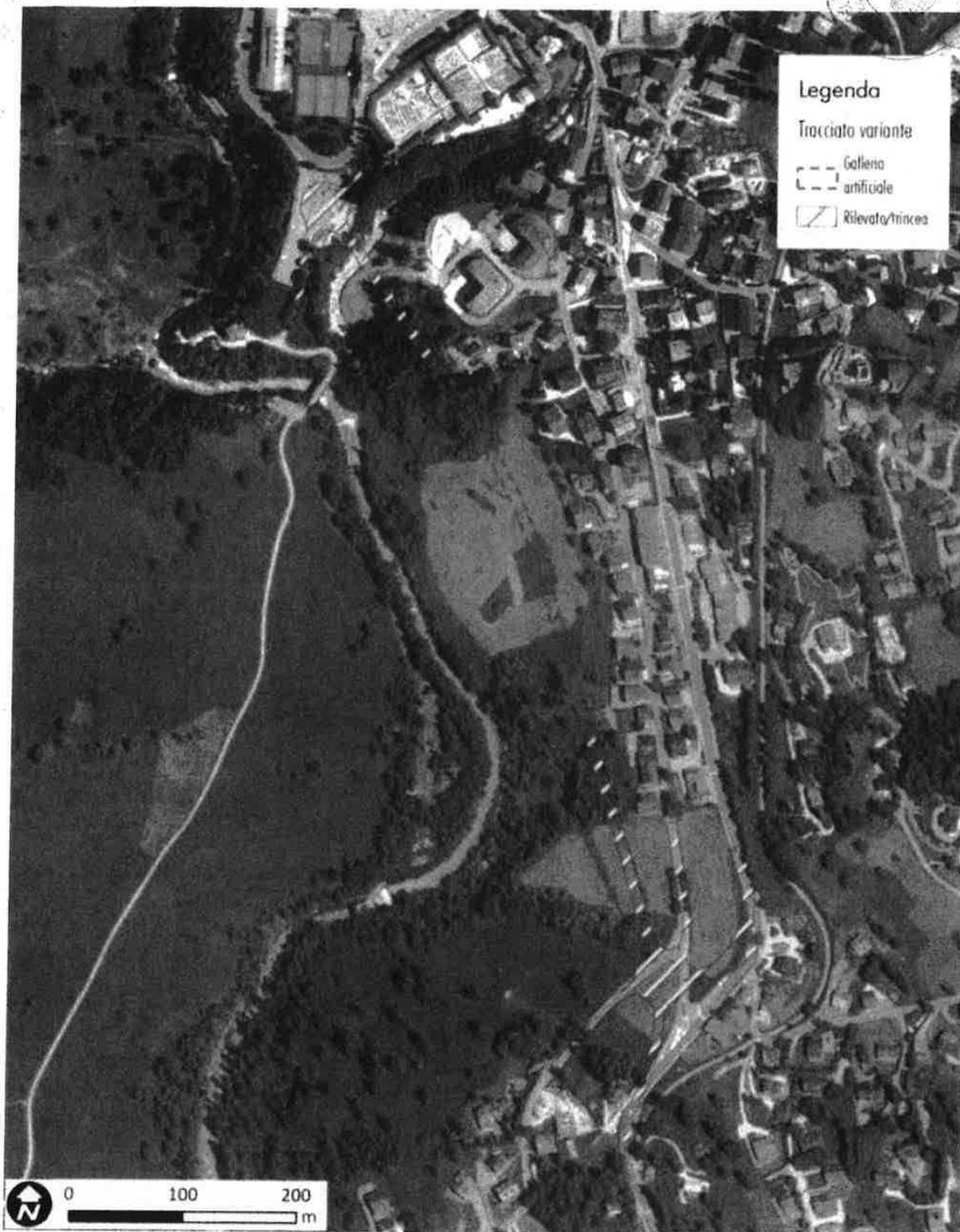
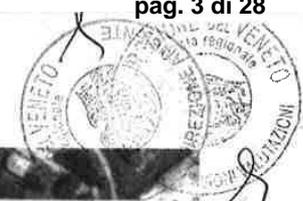
- Decreto di approvazione dello stralcio di piano ai sensi dell'art. 61 comma 17 del D.L. 50/2017 come modificato dalla Legge n. 96/2017 - Interventi Gruppo 1
- Decreto N. 2 del 1 marzo 2018 - Interventi Gruppo 2 - PARTE 1
- Decreto N. 3 del 9 aprile 2018 - Interventi Gruppo 2 - PARTE 2
- Decreto N. 4 del 5 settembre 2018 - Approvazione del 3° stralcio di piano - n. 1 intervento
- Decreto N. 5 del 30 gennaio 2019 - Approvazione del 2° stralcio di piano, parte 3 - n.2 interventi.

2. BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO

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

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





Il piano, nel suo complesso, prevede una serie di misure volte ad accrescere la fruibilità degli itinerari verso Cortina in vista dell'aumento dei flussi di traffico previsti in occasione dei Mondiali di Sci Alpino di Cortina del 2021. 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.





3. DESCRIZIONE DEL SIA

Per la redazione del SIA e sulla base dell'attuale orientamento legislativo, da parte del Proponente sono stati considerati i seguenti quadri di riferimento:

- 1) Quadro di Riferimento Programmatico;
- 2) Quadro di Riferimento Progettuale;
- 3) Quadro di Riferimento Ambientale.

3.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

3.1.1 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO REGIONALE (P.T.R.C.)

La pianificazione territoriale regionale si esplicita nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.), che costituisce il quadro di riferimento per la pianificazione locale, in conformità con le indicazioni della programmazione socio-economica (Piano Regionale di Sviluppo). Il P.T.R.C. ha il fine di delineare gli obiettivi e le linee principali di organizzazione del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione. In particolare, questo strumento "disciplina" le forme di tutela, valorizzazione e riqualificazione del territorio.

I diversi aspetti pianificatori individuati dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.), approvato con D.G.R. n. 250 del 13 dicembre 1991, sono sintetizzati nelle tavole ad esso collegate che nel seguito analizzeremo nel dettaglio.

- TAVOLA 1: DIFESA DEL SUOLO E DEGLI INSEDIAMENTI

Con riferimento alla Tavola 1 del P.T.R.C. "Difesa del suolo e degli insediamenti" si osserva che gli interventi ricadono all'esterno delle Zone sottoposte a Vincolo Idrogeologico (Art. 7 N.d.A. - R.D.L. 31.12.1923 N. 3297). Si riporta nel seguito il contenuto dell'Art. 7 delle Norme di Attuazione del Piano relative alle aree sottoposte a tale vincolo.

- TAVOLA 2: AMBITI NATURALISTICO - AMBIENTALI E PAESAGGISTICI DI LIVELLO REGIONALE

Dall'esame della Tavola 2 "Ambiti naturalistico - ambientali e paesaggistici di livello regionale" si osserva che gli interventi interessano una Aree di Tutela Paesaggistica ai sensi delle L. 1497/39 e L. 43/1985 (Art. 19 N.d.A.). Si tratta in particolare delle Zone Boscate che sono tutelate appunto ai sensi della l. 431/85 sopracitata.

L'intervento di progetto si trova immediatamente all'esterno di un Ambito Naturalistico di Interesse Regionale, identificato con il codice 10, e denominato "Gruppo del Sorapis, M. Antelao, Le Marmarole, Val d'Ansiei, Val d'Oteon".

- TAVOLA 3: INTEGRITÀ DEL TERRITORIO AGRICOLO

Dall'esame della Tav. 3 "Integrità del Territorio Agricolo" si osserva che l'area di intervento risulta collocata all'interno dell'Ambito di Alta Colline e Montagna (articolo 23 delle Norme di Attuazione).

- TAVOLA 4: SISTEMA INSEDIATIVO ED INFRASTRUTTURALE STORICO ED ARCHEOLOGICO

Dall'analisi della tavola 4 del P.T.R.C. "Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico" si osserva che l'area di intervento si trova all'esterno di un Principale itinerario di valore storico e storico ambientale rappresentato dalla Strada Alemagna la S.S. 51.





– **TAVOLA 5: AMBITI PER LA ISTITUZIONE DI PARCHI E RISERVE REGIONALI NATURALI ED ARCHEOLOGICHE ED AREE DI TUTELA PAESAGGISTICA – TAVOLA 5**

Dall'esame della Tav. 5 del P.T.R.C. "Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologiche ed aree di tutela paesaggistica", si osserva che l'area di intervento non interessa Aree per l'Istituzione di parchi e riserve naturali regionali (Art. 33 N.d.A.).

In particolare l'area di intervento ricade immediatamente all'esterno dell'Ambito n. 14 Antelao, Marmarole e Sorapis (articolo 33 delle N.d.A. del P.T.R.C.).

3.1.2 IL NUOVO PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (P.T.R.C.)

Con deliberazione della Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 è stato adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4).

L'area interessata dall'intervento di progetto ricade all'interno di un Corridoio ecologico (art. 24 Norme Tecniche P.T.R.C.) della Rete Ecologica e di un'area dei Prati Stabili (art. 14 delle Norme Tecniche P.T.R.C.). L'area di intervento ricade, con riferimento all'Atlante Ricognitivo, nell'Ambito di Paesaggio n. 1 "Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico".

3.1.3 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.) DELLA PROVINCIA DI BELLUNO

La Giunta Regionale del Veneto, con propria deliberazione n. 1136 del 23 marzo 2010 ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Belluno, secondo quanto previsto dall'articolo 23 della Legge urbanistica regionale n. 11 del 23 aprile 2004 "Norme per il governo del territorio".

Il P.T.C.P. approvato dalla Regione del Veneto è stato adeguato alle prescrizioni indicate nella delibera di approvazione e nel correlato parere espresso dalla Commissione regionale per la Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), come risulta dalla Delibera di Giunta Provinciale n. 121 del 5 maggio 2010 di presa d'atto di tale adeguamento.

Nel seguito si riportano le indicazioni che sono emerse dall'esame del piano e, in particolare, dalla cartografia allegata.

Dall'esame della Tavola C1 - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale, si osserva che l'area di intervento ricade all'interno di una zona sottoposta a vincolo paesaggistico in quanto si tratta di un'area di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art. 136.).

Dall'esame delle altre tavole, ovvero dalla Tavola C4 - Sistema insediativo e infrastrutturale, si osserva che l'area di intervento si sviluppa all'interno di un'area a prato e di un'area a bosco e consente l'accesso ad un centro storico di grande interesse.

Dall'esame della Tavola C5 - Sistema del paesaggio emerge che l'area di intervento ricade all'interno di un Ambito di pregio paesaggistico e paesaggi storici di versanti vallivi e nell'Ambito paesaggistico n. 1 Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico e un Ambito boscato per cui si rimanda all'art. 25 delle N.T.A.

Dall'esame della Tavola C6 - Carta delle azioni strategiche e della Tavola C7 - Sistema dei siti e delle risorse di maggior importanza ambientale, territoriale e storico-culturale, non emergono, nell'area di studio, ulteriori valenze ambientali o particolari forme di tutela che risultino in relazione con la tipologia di progetto oggetto del presente studio.

3.1.4 PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI CORTINA D'AMPEZZO

Il Comune di Cortina d'Ampezzo è dotato del Piano Regolatore Approvato in via definitiva con D.G.R. n.3534 del 14 novembre 2003.

Il successivo Piano di Assetto del Territorio del Comune di Cortina (P.A.T.) previsto ai sensi della L.R. 11/2004, adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 32/2012 del 20/03/2012, risulta ad oggi decaduto.

Dall'esame delle Tavole del P.R.G. del Comune di Cortina d'Ampezzo si osserva che il tracciato della nuova viabilità interessa una Zona E2 - Zone a Prato/Pascolo identificata come [E2/80] e delle Zone per



attrezzature e servizi Pubblici ed Impianti di Interesse Generale (F) - Attrezzature e Servizi di Base - Verde pubblico [F4/AR19] e delle Zone verdi A/3 Verde privato di interesse paesaggistico [A3/17 e A3/18].



3.1.5 IL PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA DEL COMUNE DI CORTINA D'AMPEZZO

Il comune di Cortina di Ampezzo è dotato di un Piano di Zonizzazione Acustica del territorio Comunale dal cui esame si osserva che l'intervento ricade, per gran parte del suo sviluppo, all'interno di una Zona III - "Aree di tipo misto" e nella fascia relativa alla strada stradale della SS 51 assimilata alla zona IV - "Aree di intensa attività umana".

Durante la fase di realizzazione dei lavori è possibile richiedere una deroga ai limiti sopraccitati per attività temporanee come previsto agli art. 15 e 16 della "Proposta di Regolamento" allegata al Piano di Zonizzazione Acustica.

3.1.6 PROGETTI DI SISTEMAZIONE VIABILISTICA

3.1.6.1 PROGETTO CIRCONVALLAZIONE DI CORTINA

Con delibera 19/08/2010 n. 55 il Consiglio comunale di Cortina ha espresso parere favorevole alla proposta di circonvallazione breve contenuta all'interno dell'Azione 1 dell'Accordo di Programma per la Riqualificazione di Cortina d'Ampezzo e rilancio dell'Economia Turistica finalizzata alla Candidatura dei Campionati Mondiali di Sci Alpino del 2017" (nota n. prot. 1450 del 25/01/2011).

Il sistema della nuova viabilità di Cortina propone, in primis, dei percorsi esterni al centro urbano per il traffico di attraversamento e vuole rappresentare una risposta ad altri aspetti problematici:

- sostegno adeguato alle richieste della mobilità privata e del parcheggio;
- ricostruzione della mobilità pedonale nel tessuto urbano;
- eliminazione delle strozzature viarie, oggi condizionanti per la vivibilità
- risposte alle esigenze dei residenti come a quelle del turismo estivo e invernale.

Il progetto, la cui realizzazione è strutturata attraverso stralci funzionali indipendenti, attuabile per fasi, propone quanto segue:

- la variante "corta" di Zuel, galleria artificiale organizzata con gli imbocchi prossimi alla frazione;
- la viabilità del torrente Boite, sostanzialmente in trincea coperta o in galleria, che scorre molto prossima alle origini e alle destinazioni dell'utenza, collegata con 4 rotonde alla viabilità esistente.

La circonvallazione breve, circa 3 km da Riva a Maion lungo la sponda sinistra del Boite, riutilizza viabilità esistente collegata con nuovi tratti in trincea coperta e in galleria;

- la viabilità del torrente Bigontina, che riutilizza sedi esistenti e permette di raggiungere la ex stazione e il passo Tre Croci, evitando le interferenze con il tessuto cittadino;
- i parcheggi sotterranei di attestazione e la valorizzazione delle aree di parcheggio prossime al Boite,
- molto accessibili da ogni provenienza;
- la valorizzazione della zona pedonale, con l'eliminazione della intrusione dei veicoli nelle trafficate
- vie: Barone Franchetti, Marconi, Grohmann, Battisti, Mercato, Olimpia.

4. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE:

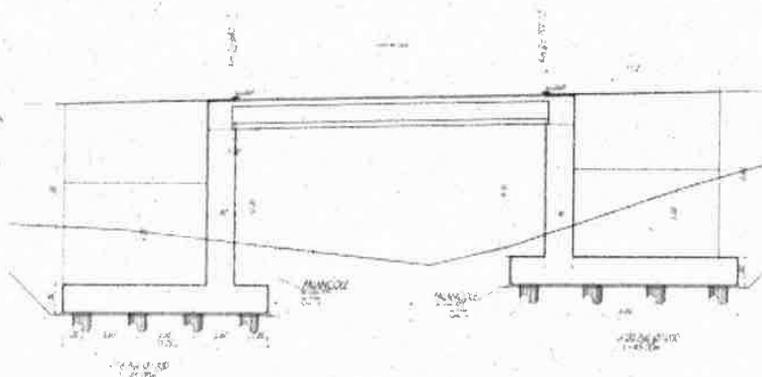
La variante si stacca dalla S.S. 51 Alemagna per mezzo di una rotonda che ha una piattaforma composta, sia in rilevato che in trincea, dalla corona giratoria larga 6 m, una banchina di 1,50 m sul lato esterno e n'ulteriore banchina pavimentata sul lato interno di 1,50 m.

Planimetricamente l'asse della corona giratoria ha un raggio R=20 m, il diametro estero è di 46 m per permettere l'intersezione dei 5 rami delle viabilità locali da collegare.

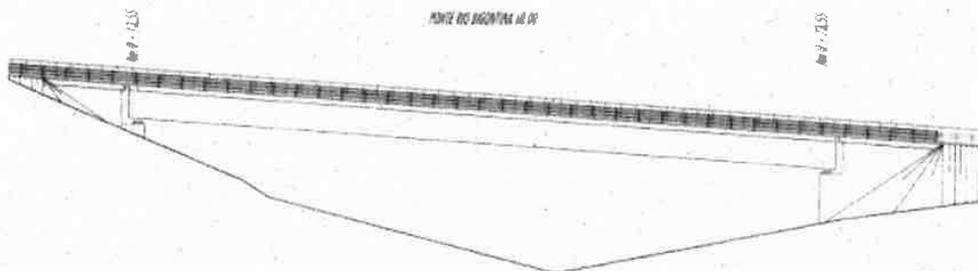


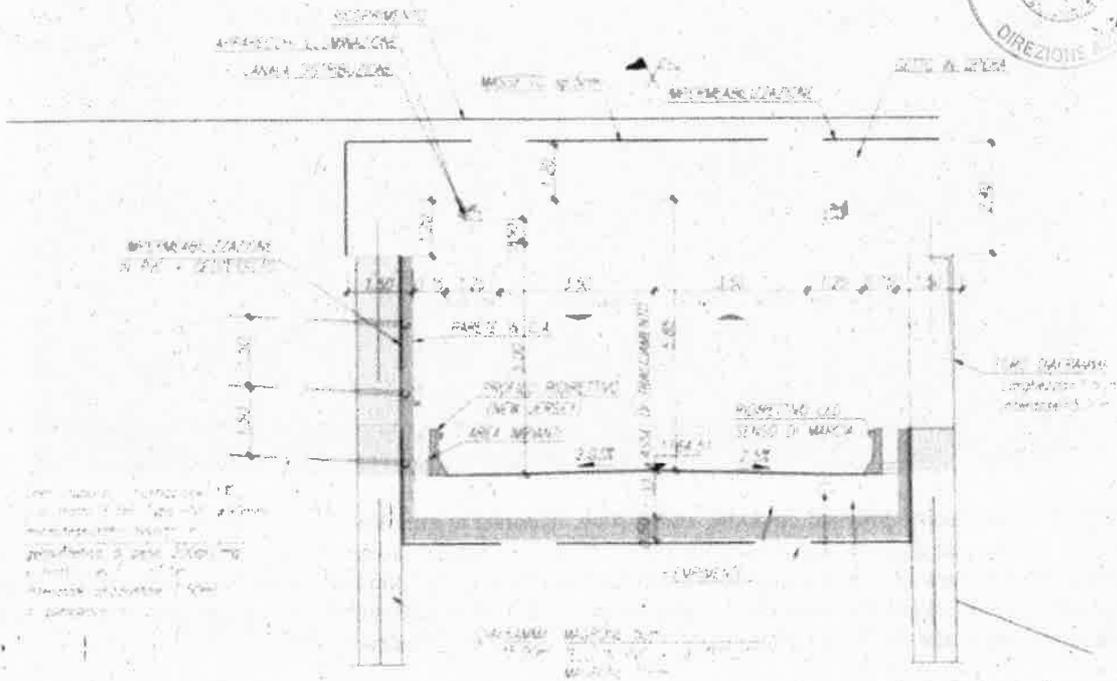


Nel rispetto di quanto previsto dal D.M. 16/04/2006, le corsie di immissione nella rotonda hanno larghezza di 3,50 m e quelle d'uscita di 4,50 m. Appena usciti dalla rotonda la variante incontra una piccola incisione torrentizia che sarà attraversata per mezzo di un ponte in c.a., denominato Ponte Ries, lungo circa 20 m, costituito da un impalcato con travi prefabbricate a T rovescio e soletta in c.a. gettata in opera, con solidarizzazione alle spalle che presentano fondazione su pali di diametro Ø 1200.



Per circa 315 m il tracciato della variante si sviluppa, parte in trincea e parte in rilevato assecondando la morfologia del terreno, fino a giungere all'imbocco della galleria artificiale Sote Raries. La galleria artificiale, lunghezza complessivamente 290,40 m, è costituita da un portale composto da diaframmi in c.a. di spessore 100 cm ed altezza 15 m, da cordoli aventi spessore 150 cm e dalla soletta di copertura di spessore 120 cm. La galleria nel tratto centrale, per un tratto di circa 77 m, risulta completamente interrata mentre per i rimanenti 213 m risulta finestrata.

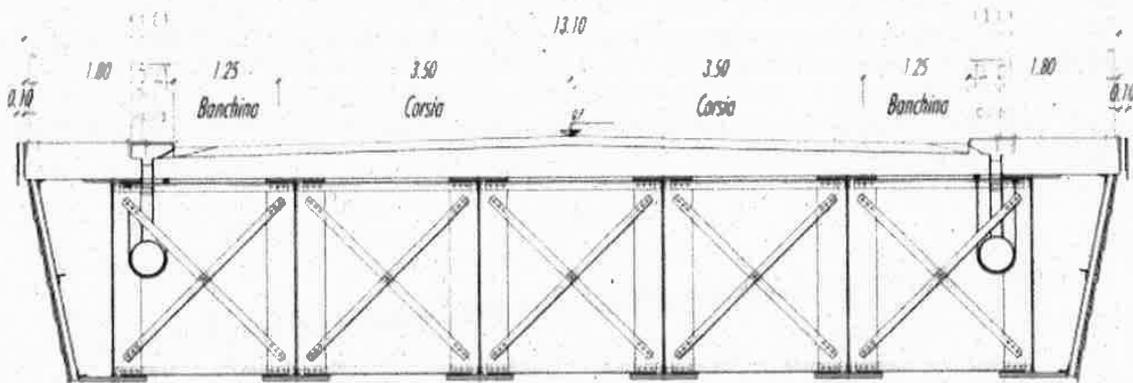




Dall'uscita della galleria artificiale la nuova variante, per circa 50 m, si sviluppa in rilevato fino a raggiungere il ponte sul Rio Bigontina.

Il ponte sul rio Bigontina sarà costituito da un impalcato in struttura mista acciaio - calcestruzzo, di lunghezza totale pari a 61,4 m, semplicemente appoggiato con una luce di 60 m.

L'impalcato è costituito da 6 travi in acciaio con sezione a doppio T, poste ad interasse 2,2 m; i trasversi hanno interasse pari a 3 m e sono costituiti da una struttura a traliccio con profilati a L a lati uguali ad eccezione dei trasversi di testata, posti in asse appoggio, realizzati con profili a doppio T resi solidali con la soletta;



All'uscita del ponte la variante entra in una Rotatoria 3 dotata di una piattaforma composta, sia in rilevato che in trincea, dalla corona giratoria larga 6 m, con una banchina di 1,50 m sul lato esterno e una ulteriore banchina pavimentata sul lato interno di 1,50 m. Planimetricamente l'asse della corona giratoria ha un raggio $R=17$ m, il diametro estero è di 40 m.





L'asse stradale sarà dotato di una pavimentazione di tipo semi-rigido, così composta: 4 cm di strato di usura (conglomerato bituminoso 50/70), 6 cm di binder (conglomerato bituminoso 50/70), 10 cm di strato di base (conglomerato bituminoso 50/70) e 20 cm di strato di fondazione (misto granulare).

Per quanto riguarda i dispositivi di ritenuta, secondo la normativa vigente, si prevede di adottare barriere bordo laterale di classe H2 per i tratti in rilevato e barriere bordo ponte di classe H3 in presenza di ponti ed opere d'arte.

Lungo tutto il tracciato si prevede la realizzazione delle opere di sostegno costituiti da muri di sostegno e paratie di pali.

Una parte del tracciato, per una estesa di 290,40 m, sarà realizzata in galleria artificiale: in questo modo, oltre a ridurre le emissioni di rumore e di inquinanti, una parte significativa del tracciato, nel tratto più densamente interessato dalla presenza di abitazioni e più visibile, risulterà mascherato alla vista.

Per ridurre le emissioni sonore, e quindi il disturbo alla popolazione locale, nei tratti fuori terra posti in prossimità degli edifici civili si prevede di installare delle barriere fonoassorbenti la cui tipologia, oltre a garantire l'effetto fonoassorbente, prevede l'uso di materiali che garantiscano il loro migliore inserimento paesaggistico.

5. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

5.1 RETE NATURA 2000

L'area di intervento si trova a circa 2,5 Km dal sito S.I.C. e Z.P.S. della rete Natura 2000 denominato "Gruppo Antelao - Marmarole - Sorapis" ed identificato dal codice IT3230081. Nel seguito riportiamo la scheda descrittiva del sito interessato dagli interventi pubblicata nell'Atlante dei Siti rete Natura 2000.

Gruppo Antelao - Marmarole - Sorapis

Inquadramento generale e valori paesaggistici

Questo esteso sito è stato impostato sulla base delle aree di elevato valore ambientale che erano state identificate nel PTRC del 1992 quali possibili parchi naturali regionali. A lungo vi sono state pressioni da parte di gruppi ambientalisti locali per promuovere questo territorio, tra i più conosciuti, anche a livello turistico, del Cadore. Le caratteristiche del paesaggio non si discostano significativamente da quelle dei limitrofi territori dolomitici, ma in questo l'impronta glaciale (il residuo ghiacciaio dell'Antelao, ad esempio, e le valli sospese del Sorapis) è assai ben riconoscibile e su di essa si sono impostati poi pianori glacio-carsici di rara suggestione. Alle loro falde l'imponenza di alcune formazioni boscate, particolarmente ricche di abete rosso e larice, ma anche con abete bianco, e di mugete, completano uno scenario arricchito altresì dalle estese pinete di pino silvestre, sia pure che miste.

Valori naturalistici

Il pregio più rilevante di questo esteso sito è sicuramente di carattere geomorfologico e paesaggistico, altamente rappresentativo degli ambiti dolomitici di alta quota.

Nonostante la relativa povertà floristica che caratterizza gli ambienti glacializzati di alta quota (ma non mancano specie di Direttiva quali *Cypripedium calceolus*, *Campanula morettiana* e *Physoplexis comosa*) le falde meridionali dell'Antelao, grazie alla notevole variabilità dei substrati (anche terrigeni e vulcanici oltre che calcareo-dolomitici) offrono un'apprezzabile alternanza di habitat, tra i quali spiccano anche rupi termofile con penetrazioni di tipo esalpico e condizioni substeppiche sui crinali e dossi ventosi. Come per altri territori dolomitici, l'abbandono dei prati sta favorendo situazioni ecotonali prearburstive e nemorali, che conservano comunque elevata biodiversità. Pur in assenza di rarità o specificità, rispetto ad altri ambiti dolomitici, la vocazione faunistica resta eccezionale per tetraonidi (Pernice bianca, soprattutto), rapaci (spicca l'Aquila reale), picidi e grandi mammiferi essendo assicurata dalla continuità delle formazioni boscate e dall'abbondanza dei siti di nidificazione. Inoltre, la parte meridionale delle Marmarole rappresenta una delle principali rotte migratorie per fringillidi e turdidi in autunno.

5.2 CENSIMENTO DELLE AREE NATURALI MINORI DELLA REGIONE VENETO

Il rapporto conclusivo della prima fase del progetto "Fruizione educativa di aree a forte valenza naturalistica della Regione Veneto" ha individuato 303 aree che, pur non rientrando nell'elenco delle aree naturali protette in base alla legge 394/91, conservano ugualmente al loro interno componenti della flora e della fauna e talvolta aspetti geomorfologici e paesaggistici di particolare pregio.

Sul piano normativo la tutela di questi siti è affidata ad un variegato regime di vincoli spesso sovrapposti - vincoli paesaggistici, idrogeologici, storico-artistici, norme del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, dei Piani Territoriali Provinciali, dei Piani d'Area, Rete Natura 2000, provvedimenti





comunali ecc.

Per alcune aree però non esiste alcuna norma di carattere territoriale di indirizzo e coordinamento che ne garantisca, almeno in parte, la tutela.

Le Aree naturali minori censite dall'A.R.P.A.V. in provincia di Belluno più prossime all'area di intervento sono identificate con il codice BL060 - Torbiera e Lago Do Scin, BL053 - Lago Tamarin e BL034 - Torbiera e Lago Federa (Lago da Lago) che si trovano, rispettivamente, ad una distanza di 2,2 Km, 2,8 Km e di 5,8 Km.

5.3 VINCOLO PAESAGGISTICO

L'area interessata dagli interventi, come evidenziato nella Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del P.T.C.P. di Belluno di cui uno stralcio è riportato al paragrafo 1.2.1 a pag. 82, ricade all'interno di un territorio coperto da foreste e da boschi, quindi sottoposta a Vincolo Paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 lettera g), e rientra in un'area di notevole interesse pubblico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. art. 136.).

L'intervento ricade inoltre all'interno della fascia dei 150 metri dal Torrente Boite che, ai sensi del testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933 n. 1775 risulta iscritta al n. 25151 con il nome Torrente Boite nell'elenco delle acque pubbliche della Provincia di Belluno, di cui al Provvedimento del Consiglio Regionale del 28 giugno 1994 - n. 940 e successivi aggiornamenti.

5.4 VINCOLO IDROGEOLOGICO

Come evidenziato e recepito dagli strumenti urbanistici di livello regionale e locale, l'area interessata dagli interventi non ricade all'interno di un'area sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. del 30.12.1923 n. 3267 e del suo regolamento di attuazione R.D. 1126/1926.

5.5 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DEL VENETO

Il 1° Piano Regionale dei Trasporti (PRT), è stato approvato nel 1990 ed è attualmente vigente. In data 5 luglio 2005 con provvedimento n. 1671 è stato adottato dalla Giunta Regionale il 2° P.R.T, pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione n. 73 del 2 agosto 2005.

Nello specifico del territorio comunale di Cortina il P.T.R. evidenzia la necessità di intervenire sulla viabilità principale, identificando la SS 51 quale asse di importanza del sistema stradale primario regionale, da sottoporre ad adeguamento e messa in sicurezza.

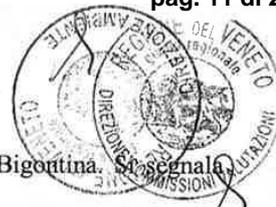
5.6 IL PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO DEL FIUME PIAVE

Il Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione (PAI - 4 Bacini), predisposto ai sensi dell'art. 1, comma 1, della L. 267/98 e della L. 365/2000, è stato approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 21 Novembre 2013. Il piano, sulla base delle conoscenze acquisite e dei principi generali contenuti nel punto 2 del D.P.C.M. 29/07/98, classifica i territori in funzione delle condizioni di pericolosità e rischio idraulico e geologico nelle seguenti classi:

Pericolosità		Rischio	
P1	Moderata	R1	Moderato
P2	Media	R2	Medio
P3	Elevata	R3	Elevato
P4	Molto elevata	R4	Molto elevato

Per quanto riguarda la pericolosità idraulica, come si evidenzia nella figura che segue (Figura 63), l'area di intervento si trova ad una distanza significativa dal Torrente Boite e non si evidenzia la presenza di elementi





di pericolosità idraulica, mentre si evidenzia la necessità di attraversare il Torrente Bigontina. Si segnala inoltre la presenza di Zone di pericolosità e di attenzione geologica.

Il tracciato della variante, in corrispondenza della galleria artificiale, interessata si sviluppa in fregio alla zona di frana perimetrata P2 - pericolosità geologica media (0250090400).

Il fenomeno franoso individuato nella cartografia identificato dal codice 0250090400 è descritto nell'Allegato 1 della Relazione tecnica del Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei Bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione. Come detto, gli viene attribuito la classe di pericolosità P2 (Pericolosità geologica media), per una tipologia di dissesto classificato come Scivolamento rotazionale/traslattivo.

Per le aree interessate da dissesti riconosciute dall'Autorità di Bacino, con riferimento alle disposizioni della legislazione vigente, gli interventi sono disciplinati dalle norme di salvaguardia del Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione.

5.7 INQUADRAMENTO GEOLOGICO

Dal punto di vista geologico la conca di Cortina si inserisce in un quadro di area vasta caratterizzato dalla presenza di un substrato formato da rocce ascrivibili ad un intervallo compreso tra il Carnico (Triassico medio superiore) ed il Lias (Giurassico inferiore), secondo lo schema stratigrafico tipico delle Dolomiti Bellunesi.

Su questo substrato variamente disarticolato hanno agito in tempi geologicamente recenti gli agenti esogeni e l'evoluzione gravitativa dei versanti, con la produzione di estesi e potenti corpi detritici, conoidi torrentizie e accumuli di frana che si sono depositati ai piedi dei rilievi sin dalla fine dell'ultima glaciazione.

Nelle aree di fondovalle del reticolo idrografico relativamente recente si sono progressivamente accumulati depositi alluvionali prevalentemente a grana grossa.

Pur avendo accertato una grande variabilità dei depositi presenti nel sottosuolo, nell'area in esame si possono distinguere, dal punto di vista tecnico, 3 principali sub-unità litostratigrafiche che possono considerarsi assimilabili, al loro interno, per grado di addensamento, consistenza e stato di sovraconsolidazione. In particolare possono distinguersi le seguenti unità geologico-tecniche:

- Sub-unità 1A
Materiali a struttura complessa a grana prevalentemente fine, moderatamente consistenti. Ha uno spessore mediamente dell'ordine della decina di metri.
- Sub-unità 1B
Materiali a struttura complessa a grana prevalentemente fine, molto consistenti, sottostante la precedente sub-unità.
- Sub-unità 2
- Materiali a grana prevalentemente grossolana, in genere ghiaie, ciottoli e blocchi, con matrice fine sabbioso-limosa. Localmente si riscontra la presenza di questi terreni interdigitati alla sub-unità 1B, specialmente nella sua porzione superiore.

Dal punto di vista **geomorfologico** merita attenzione l'interferenza del tracciato a mezza costa al piede del versante sinistra del Boite al piede della frana antica precedentemente descritta. Nell'ambito di questa zona il PAI perimetra una piccola zona come P2. In questa zona è stata riconosciuta una frana attiva, testimoniata dalla presenza di un ciglio di scarpata arcuato che arriva a ridosso di alcune abitazioni. Sul ciglio sono ben evidenti i segni di un movimento rotazionale che ha formato una scarpata arcuata, con lesioni della pavimentazione asfaltata e una zona di abbassamento di alcuni decimetri. Si evidenzia quindi la presenza di un dissesto rotazionale il cui corpo è coperto dalla vegetazione mentre la nicchia di distacco arriva a ridosso delle abitazioni. Il meccanismo è analogo a quanto probabilmente è successo in passato in questo tratto di versante ed è verosimilmente legato ad una antica erosione spondale del Boite che ha portato ad un arretramento della sponda con la formazione di pendenze accentuate, non compatibili con la natura argillosa (e caotica trattandosi di una vecchia frana) dei terreni.

Dal punto di vista **idrogeologico**, la presenza di terreni a permeabilità scarsa o molto scarsa (terreni prevalentemente argillosi), non favorisce l'infiltrazione delle acque di precipitazione né facilita una circolazione libera delle acque nel sottosuolo, tale da consentire la formazione di veri e propri "acquiferi".





Nell'area di interesse si presenta inoltre un ulteriore fenomeno che complica lo schema idrogeologico di sottosuolo. La presenza di strati, lenti e corpi voluminosi di ghiaie (con blocchi), anche se immersi in un matrice limo-argillosa, favorisce la circolazione di acqua in corpi relativamente permeabili "confinati" da materiali poco permeabili. Poiché l'alimentazione di questi "corpi idraulici" confinati avviene a quote anche molto elevate, si verifica spesso la presenza di acquiferi in pressione, con livelli piezometrici che possono risultare anche superiori a quelli della superficie topografica. Tale circostanza è stata confermata da alcuni dati piezometrici acquisiti in questa area.

5.8 INQUADRAMENTO PAESAGGISTICO

Secondo la classificazione dettata dall'Allegato B3 _ Documento per la pianificazione, la zona interessata dall'intervento si trova all'interno dell'Ambito di Paesaggio 01 - "Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico", caratterizzato da aree urbanizzate di fondovalle, insediamenti minori su medio versante, boschi di conifere intervallati da sistemi di prati e di pascoli che terminano in cima con vette dolomitiche rappresentate dalle caratteristiche pareti verticali.

L'area indagata si localizza nella parte più meridionale della Sottoarea Ampezzana, che comprende tutto il bacino del Boite sino alla linea dello spartiacque.

5.9 ASPETTI VEGETAZIONALI E FAUNISTICI

L'intervento, interessa una parte del versante prativo che dalle abitazioni ubicate lungo Via delle Guide Alpine (circa 1580 m s.l.m.), dopo un tratto sostanzialmente pianeggiante, scende fino al greto del Torrente Boite (circa 1550 m s.l.m.). Nelle aree marginali e in corrispondenza degli impluvi, dove il terreno è più acclive e meno adatto alla fienagione, si sono sviluppate, alcune formazioni arboree. Singoli o piccoli gruppi di individui arborei, preservati a scopo ornamentale, si trovano sul tratto di versante pianeggiante immediatamente adiacente alle abitazioni che prevalentemente sono utilizzate a scopo turistico.

Il clima continentale dell'area e le quote superiori ai 110 m s.l.m. riduce la competitività delle latifoglie che comunque, come nel nostro caso, forma consorzi azonali sulle sponde fluviali (alnete e saliceti) o qualche nucleo secondario di ricolonizzazione da parte di *Fraxinus excelsior* e *Populus tremula*.

5.10 IL CLIMA ACUSTICO DELL'AREA

Per caratterizzare da un punto di vista acustico l'area d'indagine è stato effettuato uno specifico sopralluogo che, oltre a consentirci di validare le informazioni tratte dalla cartografia tecnica della Regione Veneto e dalla documentazione cartografica ed urbanistica, ci ha consentito di verificare l'assenza di alcun tipo di ricettore sensibile, definizione riservata, ai sensi della legislazione vigente, agli asili, alle scuole di ogni ordine e grado, agli ospedali e alle case di riposo.

Allo scopo di caratterizzare il clima acustico attuale nell'area oggetto dello studio, il 02 ottobre 2018 è stata effettuata, durante il periodo di riferimento diurno, una campagna di rilievo fonometrico che ha interessato 8 punti di monitoraggio posti in prossimità di altrettanti recettori scelti in funzione:

- della naturale diffusione del rumore in campo libero;
- della necessità di tarare il modello di previsione impiegato;
- dell'ubicazione delle abitazioni e dei luoghi di vita.
- dell'ubicazione delle aree di intervento e dalle viabilità interessata dal traffico generato dai mezzi di cantiere.

Il clima acustico dell'area risente in maniera significativa del traffico lungo Via Roma e Via delle Guide Alpine.

5.11 COMPATIBILITÀ PIANIFICATORIA

Il progetto è coerente con gli strumenti pianificatori vigenti, in termini di obiettivi raggiunti e di tutela ambientale delle aree interessate del progetto, e non rappresenta un ostacolo alla realizzazione delle previsioni urbanistiche e di sviluppo infrastrutturale ed economiche dell'area, anzi, ne consente l'attuazione.





5.12 COMPATIBILITÀ RISPETTO ALLE AREE DI TUTELA AMBIENTALE

L'area di intervento non interessa ambiti di particolare interesse ambientale sottoposti a forme di tutela. Per quanto riguarda i siti Rete Natura 2000 ed in particolare il sito S.I.C. & Z.P.S. della Rete Natura 2000 denominato "Gruppo Antelao - Marmarole - Sorapis", si possono escludere effetti significativi nei confronti degli Habitat e delle Specie sottoposte a tutela in quanto lo spostamento dell'asse viabilistico, rispetto allo stato attuale, determina un aumento della distanza tra l'origine dei fattori di pressione generati dal traffico, per i quali fra l'altro si prevede una riduzione dell'intensità (tratto in galleria artificiale), e il sito Rete Natura 2000.

Si segnala inoltre che l'area di intervento ricade, secondo quanto riportato nel nuovo Piano Territoriale Regionale, all'interno di un Corridoio ecologico (Art. 24 delle N.d.A.) e nel seguito, rispetto a questo aspetto verranno effettuati i necessari approfondimenti nell'ambito della valutazione delle interferenze con le componenti ambientali del progetto.

5.13 COMPATIBILITÀ RISPETTO AI VINCOLI

La realizzazione degli interventi di progetto ricade all'interno di un'area sottoposta a vincolo paesaggistico e, pertanto, secondo quanto previsto al comma 2 dell'art. 146 del D.Lgs.vo 42/2004, è fatto obbligo "di presentare alle amministrazioni competenti il progetto degli interventi che intendano intraprendere, corredato della prescritta documentazione, ed astenersi dall'avviare i lavori fino a quando non ne abbiano ottenuta l'autorizzazione".

Nella elaborazione del progetto si è preso atto delle considerazioni contenute nel parere della Soprintendenza Archeologica e delle Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Venezia e le Province di Belluno, Padova e Treviso (prot. n. 2023VERE del 30/01/2018).

Il tracciato del nuovo asse viario si sviluppa in fregio alla zona di frana perimetrata P2 - pericolosità geologica media (0250090400), rispetto a questo specifico aspetto si rimanda alla documentazione geologica specialistica allegata al progetto. In ogni caso la soluzione progettuale adottata, che prevede per l'intero tratto l'esecuzione di interventi di sostegno, consolidamento e drenaggio, è tale da garantire la sicurezza dell'opera e non determina un aumento della criticità locale.

5.14 LA FASE DI CANTIERE

5.14.1 ATMOSFERA

L'atmosfera viene caratterizzata dai seguenti descrittori:

- Qualità dell'aria: intesa come concentrazione di sostanze inquinanti;
- Clima acustico: valutato attraverso i livelli di emissione e di immissione sonora in atmosfera.

5.14.2 QUALITÀ DELL'ARIA

Innalzamento di polveri

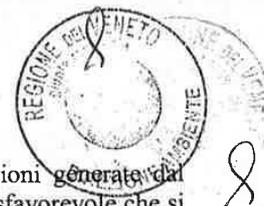
Le emissioni in fase di cantiere possono essere ricondotte a due principali tipologie di attività: le attività di manipolazione di materiale pulverulento e il sollevamento dovuto al transito dei mezzi pesanti sulla viabilità sterrata di accesso al cantiere.

Le diverse attività che prevedono la movimentazione di materiale pulverulento risultano tra loro consequenziali, quindi non si ha una sovrapposizione delle emissioni dovute alle diverse attività nella stessa area ma, piuttosto, le diverse attività si distribuiranno lungo l'asse della nuova variante. A scopo cautelativo si considera che mediamente, nel periodo di durata del cantiere, le emissioni ammontino alla somma delle emissioni generate dalle diverse attività e che tali emissioni siano distribuite sulla superficie occupata dal cantiere.

Durante la fase di cantiere vengono attuate delle misure di mitigazione che prevedono, innanzitutto la pavimentazione ecologica dei cantieri e delle piste del tipo "antipolvere" realizzata mediante inerti di opportuna granulometria, miscelati (in sostituzione del bitume) con collante liquido polimerico acetato vinil-acrilico tipo Soil Sement.

Oltre a questo, per maggior cautela, si prevede di effettuare la bagnatura della pista di cantiere con 1,5 litri di acqua al metro quadro, per due volte nel corso delle 8 ore lavorative.





Emissioni gassose

Durante la fase di cantiere, oltre alle emissioni generate dal traffico, vi sono le emissioni generate dal funzionamento dei motori endotermici delle macchine operatrici che, nella situazione più sfavorevole che si manifesterà per periodi limitati di tempo durante la giornata lavorativa, prevede l'utilizzo contemporaneo di due escavatore e di due pale meccanica e di un rullo.

Si può concludere che considerate le caratteristiche ambientalmente performanti dei mezzi di trasporto e delle macchine operatrici e la loro saltuarietà nell'ambito della durata complessiva del cantiere, le emissioni non sono tali da determinare uno scadimento della qualità dell'aria.

Clima acustico

Durante la fase di cantiere, inevitabilmente, si dovranno utilizzare mezzi e macchine operatrici determinando un incremento della pressione sonora che limitatamente al periodo di esecuzione dei lavori interesserà durante le ore di apertura del cantiere, ovvero durante le ore diurne dei giorni feriali, un'area limitante circostante l'area di cantiere.

Le attività di cantiere comprenderanno in generale l'utilizzo contemporaneo di macchinari quali escavatori, pale meccaniche, rulli ed autocarri per il trasporto del materiale, mentre durante la fase di realizzazione dei getti si prevede la presenza, oltre a questi mezzi, una autobetoniera.

Per quanto riguarda il cantiere che si sviluppa lungo l'asse che sarà occupato dalla nuova variante, la fase di cantiere più rumorosa riguarda lo svolgimento delle attività di scavo e di movimentazione del materiale terroso quando si prevede la contemporanea presenza, all'interno dell'area di cantiere, di: 2 escavatori, 2 pale cingolate e 4 autocarri.

Conclusione

Durante la fase di cantiere, dall'analisi dei risultati delle simulazioni dei livelli di immissione acustica, all'interno dell'area oggetto dello studio, si assiste ad superamento del limite previsto dalla zonizzazione.

A tali superamenti, come emerge dall'esame dei dati derivati dal modello, concorre in maniera prevalente il contributo di rumore derivante dall'ordinario traffico stradale. In ogni caso, anche se il contributo del cantiere ai superamenti è marginale, il proponente richiederà, ai sensi della L. n. 447/1995, della L.R. n. 21/1999 e dell'art. 24 del "Regolamento di Polizia Urbana", specifica autorizzazione di deroga al competente ufficio comunale.

Per le lavorazioni di maggior impatto per l'ambiente circostante il cantiere osserverà comunque orari di lavoro nel rispetto di quanto previsto dal "Regolamento di Polizia Urbana" approvato con D.C.C. n. 26 del 24/05/2004 dal Comune di Cortina d'Ampezzo che limitano, a meno di non ottenere una deroga, l'esecuzione di attività e lavorazioni rumorose a determinati orari.

5.14.3 AMBIENTE IDRICO

Le attività di cantiere interessano direttamente i corsi d'acqua superficiali limitatamente alla realizzazione dei ponti e alla possibilità di dispersione accidentale di inquinanti. L'interferenza con i corsi d'acqua è limitata dal fatto che i ponti sono realizzati in avanzamento dalle spalle realizzate sui versanti di appoggio. In questo modo si limita il contatto diretto dei mezzi d'opera con le acque superficiali e, quindi, la possibilità di inquinamento accidentali.

Per scongiurare il rischio di inquinamenti accidentali, in ogni caso, nell'area di cantiere saranno presenti idonei presidi, quali panne contenitive e/o sepiolite, per consentire, in tempi rapidi, di impedire che eventuali perdite accidentali di fluidi da parte dei mezzi impiegati nel cantiere vadano ad inquinare le acque superficiali.

Alle luce di queste considerazioni e delle forme di mitigazione adottate ed illustrate nel progetto, si esclude la possibilità dell'insorgere, durante la fase di cantiere, di interferenze nei confronti dell'ambiente idrico così come evidenziato nella matrice di individuazione delle interferenze.

5.14.4 SISTEMA VIARIO

Un'area di cantiere si trova sovrapposta all'area dove si realizzerà la rotatoria in corrispondenza dell'intersezione con Via del Parco e Via dei Campi e l'altra in corrispondenza dell'intersezione con la S.S. 51. I mezzi di cantiere saranno quindi impegnati in adiacenza alla viabilità in esercizio, ed impiegheranno per le circolazioni anche le limitrofe viabilità provinciali S.S. 51 ed S.S. 48, oltre alle viabilità esistenti, per il





raggiungimento delle aree di intervento e di cantiere. L'infrastruttura in progetto presenta poche interferenze con la viabilità esistente e tutte limitate ai rami di ricucitura tra la rotatoria con la S.S. 51 e via Guide Alpine.

Per quanto riguarda le interferenze sul sistema viario dovute all'incremento del traffico legato al transito, sulla viabilità ordinaria, dei mezzi impiegati per il trasporto delle maestranze e, soprattutto dei materiali necessari alla realizzazione degli interventi. In particolare la fornitura di del calcestruzzo per l'esecuzione dei getti e il trasporto del terreno in esubero presso discariche autorizzate.

L'incremento del traffico, quantificato nella situazione peggiore 4 autobetoniere, 4 autocarri, 4 autoveicoli e 3 automezzi all'ora, interesserà la S.S. n. 51 dell'Alemagna.

Lungo nessuno degli archi interessati dal traffico indotto dalle fasi di cantieri si verifica un peggioramento di classe in termini di livello di servizio.

Per quel che riguarda la viabilità interna a Cortina, va evidenziato che il traffico pesante indotto interessa proprio gli archi stradali in cui il livello di servizio (LOS) risulta già critico nello scenario di fatto, ovvero in corrispondenza dell'intersezione a rotatoria tra via dei Campi e via Olimpia.

Questo non comporta comunque, dato il numero non elevato di veicoli pesanti, un significativo disagio per la collettività.

Circa l'interferenza delle attività di cantiere con gli assi viari esistenti queste si manifesteranno solo in corrispondenza delle nuove intersezioni e per questi due isolate situazioni saranno adottate le misure necessarie a limitare le interferenze con la viabilità ordinaria istituendo dei percorsi alternativi e, al limite, dei tratti a senso unico alternato regolato da impianti semaforici.

5.14.5 POPOLAZIONE LOCALE

L'attività di cantiere non determina, come si è concluso in precedenza, un peggioramento della qualità dell'aria e del clima acustico significativo nei confronti delle abitazioni più prossime al cantiere.

L'incremento del traffico, nonostante non determini durante la fase di cantiere una modificazione significativa del clima acustico, può rappresentare in ogni caso un disturbo per le abitazioni che si trovano in prossimità dei percorsi seguiti dai mezzi adibiti al trasporto dei materiali da e per il cantiere.

In tal senso, considerata anche l'attuale intensità del traffico circolante sulla viabilità ordinaria, si esclude la possibilità dell'insorgere di interferenze significative nei confronti della popolazione locale anche in relazione al funzionamento esclusivamente diurno e feriale del cantiere.

Nel complesso, anche alla luce delle forme di mitigazione adottate rispetto al sollevamento delle polveri, all'emissione di inquinanti e di rumore, si possono escludere interferenze negative nei confronti della popolazione locale durante la fase di realizzazione delle opere di progetto.

5.14.6 RISORSE

Il consumo di risorse durante la fase di cantiere è rappresentato dai consumi combustibile per il funzionamento delle macchine operatrici e al consumo di energia elettrica per il funzionamento dei vari utensili. Si tratta di consumi limitati e tali da non influire significativamente sulla disponibilità locale di tali risorse.

5.14.7 PAESAGGIO

L'area del cantiere fisso, come già ricordato, verrà collocato in un'area prativa posta in un'area compresa tra la S.S. 51 e la strada Comunale Via Guide Alpine dalla quale si accederà in sicurezza direttamente alla stessa S.S. n. 51. Il cantiere mobile corrisponde all'area che sarà occupata dal tracciato stradale della variante di progetto e che sarà utilizzata, in fase di realizzazione delle opere, come pista di cantiere.

La presenza del cantiere non determina, anche per il suo carattere di temporaneità, un'alterazione dei luoghi da un punto di vista paesistico in quanto all'interno delle aree occupate non si nota la presenza di alcun elemento di pregio paesistico.

Durante la fase di cantiere, all'interno del cantiere fisso, si provvederà a stoccare i materiali d'opera e di risulta in maniera tale da evitarne la dispersione nell'ambiente circostante e in maniera tale che da limitare gli effetti sulla percezione paesistica dei luoghi. In questo contesto la presenza di macchine operatrici e la continua modificazione della scena osservata sottolineerà la temporaneità del cantiere e il divenire dell'opera.





5.14.8 USO DEL SUOLO

Durante la fase di realizzazione delle opere, come detto, verrà occupata temporaneamente l'area interessata dal cantiere fisso, mentre il cantiere mobile interessa l'area che sarà occupata definitivamente dalla nuova infrastruttura. La sottrazione di questa porzione di prato e, in parte, di bosco non determina una variazione significativa da un punto di vista paesaggistico e in termini di disponibilità di habitat per le specie della fauna selvatica. Per quanto riguarda l'utilizzo di questi terreni per lo svolgimento dell'attività agricola e, in particolare, per la fienagione, come dimostrato l'attuale stato delle aree prative, si evidenzia un scarso interesse anche in ragione della marginalità dell'area rispetto alla localizzazione delle attività agricole.

5.14.9 FLORA, FAUNA E FUNZIONALITÀ ECOLOGICA

L'area interessata dagli interventi di progetto al termine degli interventi saranno quasi completamente occupati dalla nuova infrastruttura stradale. Per le aree di cantiere che, al termine dei lavori, non saranno occupate in maniera definitiva dalle opere si prevede il ripristino ambientale riutilizzando il terreno vegetale precedentemente accantonato e attraverso l'inerbimento con fiorume prelevato nei prati circostanti.

Per quanto riguarda la fauna selvatica la presenza del cantiere, che risulta recintato, determina una sottrazione di spazio alle specie della fauna selvatica ma considerata la scarsa valenza ecologica di quest'area e la presenza, nelle immediate vicinanze, di prati che presentano caratteristiche analoghe si esclude la possibilità che tale sottrazione di habitat possa avere degli effetti significativi nei confronti della fauna. D'altro canto la delimitazione delle aree di cantiere scongiura la possibilità che si possano verificare investimenti della fauna da parte dei mezzi d'opera.

Il corridoio ecologico, rappresentato dal Fiume Boite e dalla sua fascia di pertinenza, nonostante la presenza del cantiere mantiene la sua continuità e risulta sufficientemente ampio da consentire il transito della fauna selvatica. Ai fini della connessione ecologica l'interferenza del cantiere è mitigata anche dal fatto che le attività si interrompono durante le ore notturne quando la mobilità delle specie è maggiore.

5.15 LA FASE DI ESERCIZIO

5.15.1 QUALITÀ DELL'ARIA

Nel complesso la realizzazione di questa nuova infrastruttura non determinando un incremento del traffico non si avrà una variazione delle emissioni di inquinanti da parte degli autoveicoli circolanti anche se la maggior fluidità del traffico, garantito dalla nuova opera, consentirà, in linea generale, di ridurre l'entità delle emissioni. Soprattutto la nuova distribuzione del traffico, come detto, consente di allontanare parte del traffico dal centro urbano e quindi si assiste ad una riduzione del livello di inquinamento.

Il nuovo assetto viabilistico determina, rispetto allo stato attuale, lo spostamento delle fonti emissive in aree marginali al centro urbano riducendo, di conseguenza, le concentrazioni di inquinanti nelle aree più densamente abitate.

5.15.2 CLIMA ACUSTICO

Considerazioni analoghe alle precedenti possono essere fatte per gli effetti generati dal nuovo assetto del traffico sul clima acustico.

Si osserva chiaramente un miglioramento del clima acustico nell'area urbana e, grazie alla presenza di un tratto in galleria lungo circa 290 m, dell'effetto sul clima acustico dovuto all'incremento del traffico sulla variante della S.S. 51 dell'Alemagna risulta mitigato. In tal senso, a migliorare ulteriormente la situazione rispetto a quanto illustrato nelle mappe del rumore, si sottolinea che lungo la nuova infrastruttura stradale, nei tratti fuori galleria a maggior tutela degli edifici residenziali più prossimi, saranno installati dei pannelli fonoassorbenti.

5.15.3 AMBIENTE IDRICO

I potenziali fattori di interferenza con la qualità delle acque superficiali durante la fase di esercizio sono legati allo scarico delle acque di piattaforma. La nuova infrastruttura consente, per la parte di traffico transiente, di ridurre le possibilità di impatto sulle acque superficiali infatti è previsto il trattamento delle acque di piattaforma e le vasche di accumulo delle acque di prima pioggia potranno essere utilizzate, in caso

16/28



2b54fcc0





di dispersioni accidentali di sostanze inquinanti dai mezzi circolanti, per stoccare i liquidi inquinanti e per l'intervento di ditte specializzate per il loro recupero e smaltimento.

5.15.4 SISTEMA VIARIO

Il nuovo assetto viabilistico determina, com'è negli obiettivi del progetto, un miglior flusso del traffico che viene allontanato dal centro urbano aumentando il livello di sicurezza e di servizio della viabilità di attraversamento e locale. Il nuovo assetto viario consentirà un accesso più agevole al centro urbano e alla località Pocol da cui si dipartono gli impianti di risalita.

Nella progettazione della nuova variante è stata posta molta attenzione a garantire che l'intersezione della variante con la viabilità esistente avvenga in sicurezza e che sia garantito, ancora con elevati standard di sicurezza, l'accesso agli edifici e alle strutture pubbliche e private.

5.15.5 POPOLAZIONE LOCALE

Con la realizzazione degli interventi di progetto, la qualità della vita dei residenti lungo Via Roma migliorerà in maniera significativa ma anche i residenti in Via delle Guide Alpine nonostante la vicinanza del nuovo asse viario, grazie alle forme di mitigazione adottate (tratto in galleria, ubicazione in trincea della strada), potranno godere, sulla base delle precedenti considerazioni, di un miglior clima acustico e di minori emissioni di inquinanti in ragione della maggior fluidità del traffico.

5.15.6 PAESAGGIO

Le scelte progettuali adottate hanno privilegiato una soluzione che garantisca, al netto dei limiti tecnici esistenti legati ai delicati equilibri geologici di quest'area, il massimo mascheramento della nuova opera per cui si è previsto di realizzare un tratto di circa 290 m della variante in una galleria artificiale.

L'opera si sviluppa lungo un versante della valle del Torrente Boite piuttosto incassata e poco visibile dagli escursionisti e dai turisti che frequentano questi luoghi ameni.

L'area di intervento è visibile dal versante in destra idrografica del Torrente Boite, in particolare è visibile dalla strada pedonale Via Campo che collega la località Campo di Sopra e, eventualmente anche la località Mortisa, con il centro storico di Cortina.

Oltre a minimizzare le parti dell'infrastruttura in vista, da un punto di vista progettuale, si è optato per dei ponti di ridotto ingombro e molto leggeri in grado di inserirsi in maniera armonica nel paesaggio privilegiando, in genere per tutti i manufatti, l'uso di materiali tipici della montagna quali la pietra e il legno ad accompagnare l'acciaio, che nel caso di parti in vista, è stato sostituito da acciaio Corten.

5.15.7 SISTEMA ECONOMICO-PRODUTTIVO

Il nuovo assetto viario consentirà un accesso più rapido ed agevole alla località Pocol, agli impianti di risalita e alla strada regionale 48 delle Dolomiti con un beneficio non solo a chi è diretto a queste località ma anche al traffico diretto verso il centro di Cortina con una consistente riduzione dei transiti lungo Via Roma con la possibilità di riqualificare, ed anche potenziare da un punto di vista commerciale, la principale via di accesso al centro storico.

L'insieme di questi fattori, oltre che all'obiettivo di breve termine dei Mondiali di Sci del 2021, comporta dei notevoli vantaggi per la mobilità e la fruizione del territorio con sicuri risvolti in termini di qualità dell'offerta turistica.

5.15.8 FLORA, FAUNA E FUNZIONALITÀ ECOLOGICA

La realizzazione della nuova variante, come visto, determina una riduzione della superficie a prato pari a 1,7 Ha, anche in ragione del suo scarso valore floristico, non risulta significativa in un contesto territoriale dove l'estensione dei prati falciati nel territorio Comunale di Cortina d'Ampezzo ammonta a 879 Ha a cui si devono aggiungere 507 Ha di pascoli alpini.

Per quanto riguarda la funzionalità ecologica dell'area di intervento è evidente che essa si sviluppa ai margini del corridoio ecologico rappresentato dal Torrente Boite. La nuova variante stradale, essendo disposta parallelamente al corso d'acqua, non rappresenta un ostacolo al transito della fauna selvatica che potrà





continuare a muoversi liberamente lungo le sponde ed il versante in sinistra idrografica del Torrente Boite. Gli interventi di mitigazione già in precedenza citati consentiranno lo spostamento e la dispersione della fauna selvatica dalle rive del Torrente Boite fin oltre il nuovo asse viario. Nel complesso quindi non viene intaccata la funzionalità ecologica di questo territorio.

5.15.9 CONCLUSIONI

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

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

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

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

6. VALUTAZIONE D'INCIDENZA

Con nota prot. n. 163916 del 24/04/2019 l'U.O. Commissioni VAS VINCA NUVV ha trasmesso le proprie considerazioni ritenendo che il progetto in argomento possa essere meritevole di una positiva valutazione nella misura in cui sussistano anche le seguenti condizioni:

- evitare il coinvolgimento di habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce con gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi in argomento (comprese le opere accessorie e complementari), e la relativa fase di esercizio. In tal senso va mantenuta invariata l'ideoneità degli ambienti ricadenti nell'ambito di influenza degli interventi in argomento rispetto alle specie di interesse comunitario di cui è possibile o accertata la presenza in tale ambito secondo la D.G.R. n. 2200/2014 (*Cyripedium calceolus*, *Parnassius apollo*, *Phengaris arion*, *Euphydryas aurinia*, *Lopinga achine*, *Podarcis muralis*, *Hierophis viridiflavus*, *Vipera ammodytes*, *Bonasa bonasia*, *Tetrao tetrix*, *Tetrao urogallus*, *Pernis apivorus*, *Aquila chrysaetos*, *Crex crex*, *Bubo bubo*, *Glauclidium passerinum*, *Aegolius funereus*, *Picus canus*, *Dryocopus martius*, *Picoides tridactylus*, *Pipistrellus pipistrellus*, *Eptesicus nilssonii*, *Eptesicus serotinus*, *Vespertilio murinus*, *Dryomys nitedula*) ovvero andranno acquisite e mantenute superfici di equivalente idoneità per le specie segnalate oppure saranno sospese le attività nel periodo di maggiore sensibilità (in relazione alla fenologia) delle predette specie;





- delimitare le aree di cantiere, sia fisse che mobili, con barriere per l'erpetofauna e con le barriere fonoassorbenti ovvero, nel caso in cui ciò non fosse possibile, di attuare altre misure precauzionali atte a ridurre il disturbo nei confronti delle specie di interesse conservazionistico ivi presenti e in particolare durante il relativo periodo riproduttivo;
- dotare la viabilità, laddove non sia garantita la permeabilità a causa di opera in grado di generare barriera infrastrutturale, di idonei e sufficienti passaggi per la fauna (nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale) anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili) preferibilmente con sezione quadrata o rettangolare (delle dimensioni minime 50 cm x 50 cm, da adeguare in funzione delle specie), con pendenza di almeno l'1% (in modo da evitare ristagni d'acqua o allagamenti e dotati di aperture sul lato superiore, tramite griglie di aerazione, o sul lato inferiore a diretto contatto con il suolo) e unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata. A tal fine possono essere adeguati anche gli attuali manufatti idraulici di attraversamento eventualmente interessati dal tracciato, nel rispetto dei criteri di sicurezza idraulica previsti, alla funzione di passaggio faunistico;
- attuare idonee misure in materia di limitazione della torbidità che per tutti gli interventi che prevedono un coinvolgimento della locale rete idrografica, anche minore, garantendo altresì per scarichi dell'infrastruttura soluzioni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l'intera durata dei lavori e per la fase di esercizio;
- consentire l'attuazione degli interventi identificabili con "mitigazioni" solamente qualora rispettino gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della Direttiva 92/43/Cee e altresì gli stessi interventi non derivino dall'applicazione dei medesimi obblighi per altri piani, progetti e interventi precedentemente autorizzati;
- rispettare i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalla D.G.R. n. 786/2016 e ss.mm.ii. (misure di conservazione) e, ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone.

Inoltre, nelle considerazioni viene chiarito quanto segue:

" Il predetto quadro è emerso dall'esame della documentazione fornita (cartografie e documenti di progetto), rispetto al quale si è riconosciuto che gli interventi si realizzano all'esterno della rete Natura 2000. L'ambito direttamente interessato dagli interventi corrisponde esclusivamente ad aree attribuite alle categorie "11210 - Tessuto urbano discontinuo denso con uso misto (Sup. Art. 50%-80%)", "11220 - Tessuto urbano discontinuo medio, principalmente residenziale (Sup. Art. 30%-50%)", "12220 - Rete stradale principale e superfici annesse (strade statali)", "12230 - Rete stradale secondaria con territori associati (strade regionali, provinciali, comunali ed altro)", "12260 - Aree adibite a parcheggio", "23100 - Superfici a copertura erbacea: graminacee non soggette a rotazione", "31163 - Saliceti e altre formazioni riparie", "31249 - Pecceta secondaria montana", "51110 - Fiumi, torrenti e fossi" nella revisione del 2012 della Banca Dati della Copertura del Suolo di cui all'IDT della Regione Veneto e che tale attribuzione è coerente per l'area in esame. Rispetto alla vigente cartografia distributiva delle specie della Regione del Veneto di cui alla D.G.R. n. 2200/2014, in ragione delle specifiche attitudini ecologiche, l'area in esame risulterebbe disporre delle caratteristiche di idoneità per le seguenti specie di interesse comunitario: *Cypripedium calceolus*, *Parnassius apollo*, *Phengaris arion*, *Euphydryas aurinia*, *Lopinga achine*, *Podarcis muralis*, *Hierophis viridiflavus*, *Vipera ammodytes*, *Bonasa bonasia*, *Tetrao tetrax*, *Tetrao urogallus*, *Pernis apivorus*, *Aquila chrysaetos*, *Crex crex*, *Bubo bubo*, *Glaucidium passerinum*, *Aegolius funereus*, *Picus canus*, *Dryocopus martius*, *Picoides tridactylus*, *Pipistrellus pipistrellus*, *Eptesicus nilssonii*, *Eptesicus serotinus*, *Vespertilio murinus*, *Dryomys nitedula*.

Le indicazioni sopra riportate discendono dalla necessità di garantire l'assenza di possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000, in riferimento agli habitat e alle specie per i quali detti siti sono stati individuati, tenuto conto che in ragione della loro attuale distribuzione (di cui alla D.G.R. n. 2200/2014), delle caratteristiche note di home range e di capacità di dispersione, la popolazione rinvenibile delle predette specie nell'ambito in esame è altresì riferibile ai siti della rete Natura 2000 del Veneto.

Si raccomanda infine di informare l'Autorità regionale per la valutazione di incidenza in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il crono programma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione



delle singole fasi operative, i dati vettoriali prodotti a supporto dello studio per la valutazione di incidenza) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale s.l.."

7. OSSERVAZIONI E PARERI

1	<p>Parere DVA_2019_7983 del 28.03.2019 Provincia di Belluno</p> <p>Il progetto è ritenuto dall'Amministrazione Provinciale di Belluno ambientalmente compatibile e formulando alcune osservazioni e alcune criticità.</p>
2	<p>Osservazioni DVA_2019_8152 del 04.04.2019 Condominio di Grignes</p> <p>Gli scriventi si esprimono contrari alla realizzazione dell'opera, soprattutto sotto il profilo idrogeologico (area a rischio geologico medio e frana a rischio geologico elevato) e statico. Manca a livello progettuale il Piano del Traffico.</p>
3	<p>Osservazioni DVA_2019_8153 del 04.04.2019 Condominio di Mon Reve</p> <p>Gli scriventi si esprimono contrari alla realizzazione dell'opera, soprattutto sotto il profilo idrogeologico (area a rischio geologico medio e frana a rischio geologico elevato) e statico. Manca a livello progettuale il Piano del Traffico.</p>
4	<p>Parere Prot. n. 171517 del 02.05.2019 Genio Civile</p> <p>L'ufficio del Genio Civile esprime parere favorevole all'intervento con prescrizioni. Allo stesso parere è allegato il parere di compatibilità idraulica (prot. n. 34549 del 29.01.2018).</p>

8. VALUTAZIONI SUL PROGETTO, SUL SIA E SULLE OSSERVAZIONI

- 1) E' necessario prevedere quanto più possibile riutilizzo in loco dei materiali provenienti dalle escavazioni dei cantieri, oppure di altro materiale reperibile in prossimità dei cantieri e proveniente da eventi franosi/alluvionali, individuando gli impianti di lavorazione inerti funzionali alle operazioni eventualmente necessarie o in alternativa prevedendo l'allestimento di impianti mobili, di cui includere negli elaborati la valutazione ambientale.
- 2) Si segnala la criticità rappresentata dalla viabilità di accesso alla cava di Damos: si tratta di una viabilità che presenta tratti pendenti, fondo sconnesso, non consente lo scambio tra due mezzi e lambisce una abitazione. Attualmente la viabilità sopporta il traffico legato all'attività di escavazione, che negli ultimi anni è divenuta modesta (circa 2000 mc/anno), pertanto in vista di un importante conferimento da parte dei cantieri stradali è necessario prevedere un adeguamento di questa viabilità anche eventualmente realizzando un accesso alternativo per la circolazione a senso unico in ingresso ed uscita di mezzi.
- 3) Si precisa che la cava di Damos, identificata quale sito di "deposito permanente" è stata autorizzata in variante al profilo di ricomposizione finale già previsto, per una superficie di 20.700 mq, al fine di dare collocazione a 218.000 mc di terra da scavo proveniente dagli interventi ANAS di miglioramento alla viabilità di accesso a Cortina 2021 conferiti nell'arco di 2 anni dall'inizio lavori nei cantieri stradali. La terra conferibile deve rispettare la colonna A della tabella 1 allegato 5 alla parte IV - titolo V - del d.lgs. 152/2006 ovvero i valori di fondo naturale del sito di destinazione. Al fine di poter applicare il DPR 120/2017, le modalità di conferimento e abbancamento delle terre da scavo nel sito di destinazione devono essere conformi al progetto di ricomposizione ambientale della cava, come modificato con Decreto del Direttore Difesa del Suolo n. 68 del 2018 nel quale di dà atto anche che la modifica mantiene la compatibilità paesaggistica dell'intervento.
- 4) Si preveda il monitoraggio, con installazione di un'idonea strumentazione di controllo (riferimenti piano-altimetrici con misure di precisione) per controllare/verificare l'influenza dei lavori sugli edifici civili





- posti in prossimità delle opere in progetto (NTC 17.01.2018, punti 6.2.4 - 6.2.5 - monitoraggio di opere complesse in ambiente urbano).
- 5) Il progetto in fase esecutiva va adeguato alla normativa vigente NTC 17.01.2018 e successiva Circolare del 21.01.2019 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Aggiornamento delle Norme Tecniche per le Costruzioni).
 - 6) La viabilità in progetto si raccorda alla viabilità esistente, a sua volta oggetto di un progetto di adeguamento inserito nel piano di interventi del Commissario per la realizzazione del progetto sportivo dei campionati mondiali di sci alpino – Cortina 2021. Si reputa necessario valutare se i due progetti, pur promossi da diverse strutture commissariali, si configurino come opere tra di loro funzionalmente connesse e se richiedano pertanto una valutazione unitaria.
 - 7) Per la pista ciclabile Lunga Via delle Dolomiti (Calalzo-Cortina), che interseca l'asse 5 della rotatoria 4 (sud), è opportuno che venga integrata nel progetto la realizzazione di un sottopasso o sovrappasso di attraversamento della ss51 in uno dei punti più pericolosi, in osservanza dell'art. 49 delle Norme Tecniche del P.T.C.P. della Provincia di Belluno (approvato con DGRV n. 1136 del 23/03/2010).
 - 8) Le previste barriere fonoassorbenti in "materiale legnoso" presenti all'ingresso e uscita della galleria, dovranno preferibilmente avere la superficie inerbita, al fine di mitigarne l'impatto il più possibile.
 - I riporti e muri di sostegno della rotatoria 4 dovranno essere il più possibile contenuti e realizzati in materiali naturali, che ben inseriscano l'intervento nel contesto paesaggistico.
 - I muri di sostegno previsti vengano rivestiti in pietra naturale locale.
 - E' fatto salvo il parere sovraordinato della Soprintendenza competente.
 - 9) Il progetto dell'impianto per la raccolta e il trattamento dei reflui in fase di cantiere manca dei contenuti necessari a conseguire il rilascio dell'autorizzazione allo scarico, come segnalato dal Settore Ecologia della Provincia di Belluno.
 - 10) Si ritiene che il sito di deposito a Danta di Cadore non sia favorevole per scarsa volumetria residua e difficoltà di accesso. Al fine di identificare un ulteriore sito di deposito definitivo, è meritevole di attenzione quanto segnalato nella nota del dipartimento ARPAV di Belluno, ovvero la presenza del sito di discarica per rifiuti non pericolosi "urbani" di Prà de Anta, in Comune di Ponte nelle Alpi, presso il quale parte del materiale in esubero può essere impiegata per la realizzazione della copertura superficiale finale.
 - 11) E' necessario stabilire quale sarà il destino finale delle terre e rocce da scavo, auspicando un loro riutilizzo in sito, anche per confezionare il calcestruzzo necessario alla realizzazione dell'opera, qualora esse abbiano le necessarie caratteristiche tecniche. Si rammenta, inoltre, che la collocazione a discarica come rifiuto è all'ultimo posto dei criteri di priorità nella gestione dei rifiuti di cui all'art.179 del codice ambientale. E' opportuno approfondire la possibilità che, nella cantierizzazione, siano gestiti rifiuti contenenti amianto, come affermato nella specifica relazione.
 - 12) Nel progetto si dovrà tener conto del superamento delle CSC di colonna A tab 1 per il parametro C>12 al sondaggio P2. Si ritiene necessario approfondire la valutazione acustica in Via del Parco, presso le scuole Primaria e Secondaria, poiché la variante determinerà un aumento del flusso di traffico deviando in questa zona i veicoli in transito verso il Falzarego. In tal senso risulta il superamento del limite di 50 dB(A), valido per le strade urbane di scorrimento, se applicabile, ed è quindi necessario prevedere idonee opere di mitigazione e un punto di monitoraggio.
 - 13) Relativamente al Piano di Monitoraggio, per le misure in corso d'opera si ritengono adeguati dei monitoraggi in continuo per tutto il periodo di riferimento diurno ed eventualmente notturno; per il post operam, trattandosi di rumore dovuto al traffico veicolare, si ritengono appropriati rilievi in continuo della durata di una settimana, in periodi di afflusso turistico.
 - 14) È necessario evitare il coinvolgimento di habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce con gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi in argomento (comprese le opere accessorie e complementari), e la relativa fase di esercizio. In tal senso va mantenuta invariata l'idoneità degli ambienti ricadenti nell'ambito di influenza degli interventi in argomento rispetto alle specie di interesse comunitario di cui è possibile o accertata la presenza in tale

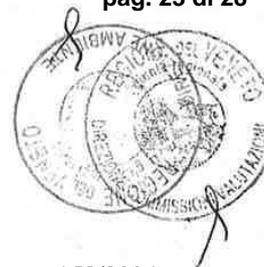




ambito secondo la D.G.R. n. 2200/2014 (*Cypridium calceolus*, *Parnassius apollo*, *Phengaris arion*, *Euphydryas aurinia*, *Lopinga achine*, *Podarcis muralis*, *Hierophis viridiflavus*, *Vipera ammodytes*, *Bonasa bonasia*, *Tetrao tetrix*, *Tetrao urogallus*, *Pernis apivorus*, *Aquila chrysaetos*, *Crex crex*, *Bubo bubo*, *Glaucidium passerinum*, *Aegolius funereus*, *Picus canus*, *Dryocopus martius*, *Picoides tridactylus*, *Pipistrellus pipistrellus*, *Eptesicus nilssonii*, *Eptesicus serotinus*, *Vespertilio murinus*, *Dryomys nitedula*) ovvero andranno acquisite e mantenute superfici di equivalente idoneità per le specie segnalate oppure saranno sospese le attività nel periodo di maggiore sensibilità (in relazione alla fenologia) delle predette specie;

- 15) Si dovranno delimitare le aree di cantiere, sia fisse che mobili, con barriere per l'erpetofauna e con le barriere fonoassorbenti ovvero, nel caso in cui ciò non fosse possibile, di attuare altre misure precauzionali atte a ridurre il disturbo nei confronti delle specie di interesse conservazionistico ivi presenti e in particolare durante il relativo periodo riproduttivo;
- 16) La viabilità dovrà essere dotata, laddove non sia garantita la permeabilità a causa di opera in grado di generare barriera infrastrutturale, di idonei e sufficienti passaggi per la fauna (nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale) anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili) preferibilmente con sezione quadrata o rettangolare (delle dimensioni minime 50 cm x 50 cm, da adeguare in funzione delle specie), con pendenza di almeno l'1% (in modo da evitare ristagni d'acqua o allagamenti e dotati di aperture sul lato superiore, tramite griglie di aerazione, o sul lato inferiore a diretto contatto con il suolo) e unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata. A tal fine possono essere adeguati anche gli attuali manufatti idraulici di attraversamento eventualmente interessati dal tracciato, nel rispetto dei criteri di sicurezza idraulica previsti, alla funzione di passaggio faunistico;
- 17) Dovranno essere attuate idonee misure in materia di limitazione della torbidità che per tutti gli interventi che prevedono un coinvolgimento della locale rete idrografica, anche minore, garantendo altresì per scarichi dell'infrastruttura soluzioni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l'intera durata dei lavori e per la fase di esercizio;
- 18) Si dovrà consentire l'attuazione degli interventi identificabili con "mitigazioni" solamente qualora rispettino gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della Direttiva 92/43/Cee e altresì gli stessi interventi non derivino dall'applicazione dei medesimi obblighi per altri piani, progetti e interventi precedentemente autorizzati;
- 19) Dovranno essere rispettati i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalla D.G.R. n. 786/2016 e ss.mm.ii. (misure di conservazione) e, ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone.
- 20) L'Autorità regionale per la valutazione di incidenza dovrà essere informata in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il crono programma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione delle singole fasi operative, i dati vettoriali prodotti a supporto dello studio per la valutazione di incidenza) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale s.l.
- 21) È necessario venga trasmesso un elaborato progettuale che identifichi l'ubicazione degli scarichi con recapito nel corso d'acqua prevedendo la realizzazione del manufatto con dissipatore di energia.
- 22) È necessario sia redatto uno studio idraulico aggiornato con impiego di modello a moto vario considerando il contributo del trasporto liquido.
- 23) Dovrà essere prodotto un'analisi atta a dimostrare la computabilità dei manufatti con i fenomeni franosi limitrofi, con particolare riguardo alla frana di Mortisa.





9. VALUTAZIONI COMPLESSIVE

Premesso quanto sopra,

TENUTO CONTO	dei criteri di cui all'Allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii.;
VALUTATO	lo studio di impatto ambientale;
TENUTO CONTO	della documentazione progettuale agli atti, delle integrazioni pervenute e delle osservazioni giunte alla Regione del Veneto a seguito della pubblicazione degli Avvisi al Pubblico, per le valutazioni e considerazioni di seguito riportate:
CONSIDERATO	che il progetto rientra nelle tipologie progettuali previste della Legge Obiettivo 43/2001 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";
PRESO ATTO	che, per quanto attiene le informazioni relative al processo di partecipazione del pubblico, non risultano pervenute osservazioni, ma soltanto il parere della Provincia di Belluno, di cui alla nota prot. DVA-2019-0007983 in data 28.03.2019;
PRESO ATTO	delle considerazioni inviata dalla Sezione Coordinamento Commissioni VASVINCA-NUVV con prot. n. 163916 del 24/04/2019, nella quale si forniscono indicazioni sulla valutazione di incidenza;
TENUTO CONTO	dei pareri e delle osservazioni pervenute, nonché degli esiti degli approfondimenti e degli incontri effettuati dal gruppo istruttorio;

tutto ciò premesso, il Comitato Tecnico regionale V.I.A., preso atto e condivise le valutazioni del gruppo istruttorio incaricato esprime all'unanimità dei presenti (assenti il Direttore della Direzione Regionale Pianificazione Territoriale ed il Dott. Alessandro Manera e la Dott.ssa Roberta Tedeschi, componenti esterni del Comitato)

PARERE FAVOREVOLE

in ordine alla compatibilità ambientale relativa all'istanza in oggetto, subordinatamente al rispetto delle **prescrizioni** di seguito indicate:

Prescrizioni ai fini del rilascio della compatibilità ambientale

- 1) E' necessario prevedere quanto più possibile riutilizzo in loco dei materiali provenienti dalle escavazioni dei cantieri, compatibilmente con le caratteristiche geotecniche richieste dalle specifiche opere; inoltre, anziché attingere alle cave e fatta salva l'idoneità tecnica, è necessario valutare preliminarmente la possibilità di utilizzare altro materiale reperibile in prossimità dei cantieri e proveniente da eventi franosi/alluvionali, individuando gli impianti di lavorazione inerti funzionali alle operazioni eventualmente necessarie. In particolare si ritiene necessario che il computo complessivo dei volumi di scavo e di riporto, riferito cioè a tutti i quattro interventi previsti dal Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 (Variante di Tai di Cadore, Variante di Valle di Cadore, Variante di San Vitò di Cadore e miglioramento viabilità accesso Cortina d'Ampezzo), nel caso in cui l'esecuzione dei 4 interventi programmati avvenga con fasi di lavorazione sovrapponibili e con tempistiche compatibili con la normativa vigente per i depositi provvisori di terre e rocce da scavo, sia eseguito in funzione delle caratteristiche tecniche dei materiali scavati e quindi della loro reale possibilità di essere ricollocati nello stesso cantiere o in altro cantiere ovvero nel sito di destinazione di Damos, ai fini di ricomposizione della cava. Detta valutazione consente di pianificare con maggior dettaglio le aree necessarie per il deposito





intermedio, il traffico indotto dalla movimentazione del materiale da scavo e dall'eventuale approvvigionamento di materiale idoneo dall'esterno.

Allo scopo e al fine di meglio pianificare la fase esecutiva, riducendo gli impatti, si ritiene necessario che la valutazione di idoneità al riutilizzo dei materiali da scavo avvenga già in fase progettuale.

- 2) Il Piano di Utilizzo dovrà essere riferito soltanto alle terre e rocce gestite ai sensi del DPR 120/2017. Pertanto il bilancio fra sterri e riporti dovrà essere emendato dei rifiuti provenienti da perforazioni, trivellazioni, palificazioni.
- 3) In fase di progettazione esecutiva dovrà essere effettuato un approfondimento rispetto alle tecniche di scavo e costruzione utilizzate, al fine di poter meglio determinare e quantificare le tipologie dei singoli materiali effettivamente prodotti, siano essi rifiuti o non rifiuti. Al fine di limitare il più possibile la produzione di materiali contaminati o, comunque, non idonei dal punto di vista ambientale, si dovranno separare le frazioni a prevalente matrice cementizia, da gestire come rifiuti, al fine di poter più agevolmente utilizzare il materiale da scavo.
- 4) Si segnala la criticità rappresentata dalla viabilità di accesso alla cava di Damos: si tratta di una viabilità che presenta tratti pendenti, fondo sconnesso, non consente lo scambio tra due mezzi e lambisce una abitazione. Attualmente la viabilità sopporta il traffico legato all'attività di escavazione, che negli ultimi anni è divenuta modesta (circa 2000 mc/anno), pertanto in vista di un importante conferimento da parte dei cantieri stradali è necessario prevedere un adeguamento della strada esistente anche eventualmente realizzando un accesso alternativo che permetta ai mezzi di circolare a senso unico in ingresso ed uscita di mezzi. Nell'ipotesi di utilizzo della Cava Damos l'imbocco della strada comunale di accesso alla medesima con la S.S. 51 dovrà essere riconfigurato in modo da presentare un adeguato livello di sicurezza stradale (in termini di pendenza, visibilità e larghezza della sede stradale), in funzione della fruibilità con mezzi pesanti; dovrà essere valutata, in alternativa, la possibilità dell'uscita obbligatoria dalla cava verso sud in direzione Caralte di Perarolo, con successivi uscita e rientro dalla S.S. 51, al fine dell'inversione di marcia presso la suddetta località
- 5) Si precisa che la cava di Damos, identificata quale sito di destino ai fini della ricomposizione è stata autorizzata in variante al profilo di ricomposizione finale già previsto, per una superficie di 20.700 mq, al fine di dare collocazione a 218.000 mc di terra da scavo proveniente dagli interventi ANAS di miglioramento alla viabilità di accesso a Cortina 2021 conferiti nell'arco di 2 anni dall'inizio lavori nei cantieri stradali. La terra conferibile deve rispettare la colonna A della tabella 1 allegato 5 alla parte IV - titolo V - del d.lgs. 152/2006 ovvero i valori di fondo naturale del sito di destinazione. Al fine di poter applicare il DPR 120/2017, le modalità di conferimento e abbancamento delle terre da scavo nel sito di destinazione devono essere conformi al progetto di ricomposizione ambientale della cava, come modificato con Decreto del Direttore Difesa del Suolo n. 68 del 2018 nel quale è dato atto anche che la modifica mantiene la compatibilità paesaggistica dell'intervento. In tal senso si ritiene necessaria una valutazione preliminare delle quantità di materiale da scavo compatibili con Damos e ivi ricevibili.
- 6) Si preveda il monitoraggio, con installazione di un'idonea strumentazione di controllo (riferimenti piano-altimetrici con misure di precisione) per controllare/verificare l'influenza dei lavori sugli edifici civili posti in prossimità delle opere in progetto (NTC 17.01.2018, punti 6.2.4 - 6.2.5 - monitoraggio di opere complesse in ambiente urbano).
- 7) Il progetto in fase esecutiva va adeguato alla normativa vigente NTC 17.01.2018 e successiva Circolare del 21.01.2019 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Aggiornamento delle Norme Tecniche per le Costruzioni).
- 8) La viabilità in progetto si raccorda alla viabilità esistente, a sua volta oggetto di un progetto di adeguamento inserito nel piano di interventi del Commissario per la realizzazione del progetto sportivo dei campionati mondiali di sci alpino - Cortina 2021. Si reputa necessario valutare se i due progetti, pur promossi da diverse strutture commissariali, si configurino come opere tra di loro funzionalmente connesse e se richiedano pertanto una valutazione unitaria.
- 9) Per la pista ciclabile Lunga Via delle Dolomiti (Calalzo-Cortina), che interseca l'asse 5 della rotatoria 4 (sud), è opportuno che venga integrata nel progetto la realizzazione di un sottopasso o sovrappasso di attraversamento della ss51 in uno dei punti più pericolosi, in osservanza dell'art. 49 delle Norme Tecniche del P.T.C.P. della Provincia di Belluno (approvato con DGRV n. 1136 del 23/03/2010).





- 10) Le previste barriere fonoassorbenti in "materiale legnoso" presenti all'ingresso e uscita della galleria dovranno preferibilmente avere la superficie inerbata, al fine di mitigarne l'impatto il più possibile.
- I riporti e muri di sostegno della rotatoria 4 dovranno essere il più possibile contenuti e realizzati in materiali naturali, che ben inseriscano l'intervento nel contesto paesaggistico.
 - I muri di sostegno previsti vengano rivestiti in pietra naturale locale.
 - E' fatto salvo il parere sovraordinato della Soprintendenza competente.
- 11) Gli elaborati progettuali ipotizzano la costruzione di alcuni sistemi/impianti di trattamento delle acque reflue e di dilavamento, comprese le acque reflue domestiche delle baracche di cantiere e delle mense per le maestranze. Considerata l'esigua disponibilità di spazi a disposizione e le molteplici esigenze logistiche delle opere in esame, si suggerisce di definire fin dalla fase di progetto quali siano gli impianti effettivamente necessari e se quelli destinati a trattare le acque di dilavamento e di galleria permangano anche in fase di esercizio. Dovrà essere integrato il progetto dell'impianto per la raccolta ed il trattamento dei reflui in fase di cantiere poichè manca. In ogni caso i progetti degli impianti per la raccolta e il trattamento dei reflui in fase di cantiere mancano dei contenuti necessari a consentire il rilascio dell'autorizzazione allo scarico, come segnalato dal Servizio Ecologia della Provincia di Belluno; specificatamente la progettazione esecutiva del cantiere dovrà localizzare e dimensionare l'impianto di trattamento delle acque reflue derivanti dall'esecuzione delle paratie e degli scavi, indicando altresì il punto di recapito delle acque trattate; dovrà essere prodotta tutta la documentazione necessaria all'ottenimento dell'autorizzazione allo scarico per il suddetto impianto. Dovrà inoltre essere stabilito se e quali impianti saranno destinati a permanere in sito anche nella fase di esercizio.
- 12) Si ritiene che il sito di deposito a Danta di Cadore non sia favorevole per scarsa volumetria residua e difficoltà di accesso. Al fine di identificare un ulteriore sito di deposito definitivo, è meritevole di attenzione quanto segnalato nella nota del Servizio Ecologia della Provincia di Belluno, ovvero la presenza del sito di discarica per rifiuti non pericolosi "urbani" di Prà de Anta, in Comune di Ponte nelle Alpi, presso il quale parte del materiale in esubero può essere impiegata per la realizzazione della copertura superficiale finale. In tal caso sia valutato il traffico indotto sull'asse Cortina Ponte Nelle Alpi.
- 13) E' necessario stabilire quale sarà il destino finale delle terre e rocce da scavo, auspicando un loro riutilizzo in sito, anche per confezionare il calcestruzzo necessario alla realizzazione dell'opera, qualora esse abbiano le necessarie caratteristiche tecniche. Si rammenta, inoltre, che la collocazione a discarica come rifiuto è all'ultimo posto dei criteri di priorità nella gestione dei rifiuti di cui all'art.179 del codice ambientale. E' opportuno approfondire la possibilità che, nella cantierizzazione, siano gestiti rifiuti contenenti amianto, come affermato nella specifica relazione.
- 14) Relativamente al sondaggio P2, che supera le CSC di colonna A tabella 1 per il parametro $C > 12$, nel progetto si dovrà dare riscontro della procedura parallela ai sensi del DLgs 152/2006 parte IV titolo V.
- 15) Si ritiene necessario approfondire la valutazione acustica in Via del Parco, presso le scuole Primaria e Secondaria, poichè la variante determinerà un aumento del flusso di traffico deviando in questa zona i veicoli in transito verso il Falzarego. In tal senso risulta il superamento del limite di 50 dB(A), valido per le strade urbane di scorrimento, se applicabile, ed è quindi necessario prevedere idonee opere di mitigazione e un punto di monitoraggio.
- 16) È necessario evitare il coinvolgimento di habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce con gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi in argomento (comprese le opere accessorie e complementari), e la relativa fase di esercizio. In tal senso va mantenuta invariata l'idoneità degli ambienti ricadenti nell'ambito di influenza degli interventi in argomento rispetto alle specie di interesse comunitario di cui è possibile o accertata la presenza in tale ambito secondo la D.G.R. n. 2200/2014 (*Cypripedium calceolus*, *Parnassius apollo*, *Phengaris arion*, *Euphydryas aurinia*, *Lopinga achine*, *Podarcis muralis*, *Hierophis viridiflavus*, *Vipera ammodytes*, *Bonasa bonasia*, *Tetrao tetrix*, *Tetrao urogallus*, *Pernis apivorus*, *Aquila chrysaetos*, *Crex crex*, *Bubo bubo*, *Glaucidium passerinum*, *Aegolius funereus*, *Picus canus*, *Dryocopus martius*, *Picoides tridactylus*, *Pipistrellus pipistrellus*, *Eptesicus nilssonii*, *Eptesicus serotinus*, *Vespertilio murinus*, *Dryomys nitedula*) ovvero andranno acquisite e mantenute superfici di equivalente idoneità per le specie

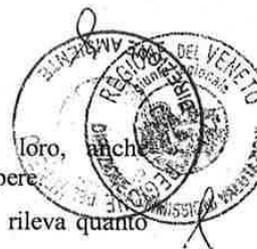




segnalate oppure saranno sospese le attività nel periodo di maggiore sensibilità (in relazione alla fenologia) delle predette specie;

- 17) Si dovranno delimitare le aree di cantiere, sia fisse che mobili, con barriere per l'erpetofauna e con le barriere fonoassorbenti ovvero, nel caso in cui ciò non fosse possibile, di attuare altre misure precauzionali atte a ridurre il disturbo nei confronti delle specie di interesse conservazionistico ivi presenti e in particolare durante il relativo periodo riproduttivo;
- 18) La viabilità dovrà essere dotata, laddove non sia garantita la permeabilità a causa di opera in grado di generare barriera infrastrutturale, di idonei e sufficienti passaggi per la fauna (nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale) anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili) preferibilmente con sezione quadrata o rettangolare (delle dimensioni minime 50 cm x 50 cm, da adeguare in funzione delle specie), con pendenza di almeno l'1% (in modo da evitare ristagni d'acqua o allagamenti e dotati di aperture sul lato superiore, tramite griglie di aerazione, o sul lato inferiore a diretto contatto con il suolo) e unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata. A tal fine possono essere adeguati anche gli attuali manufatti idraulici di attraversamento eventualmente interessati dal tracciato, nel rispetto dei criteri di sicurezza idraulica previsti, alla funzione di passaggio faunistico;
- 19) Dovranno essere attuate idonee misure in materia di limitazione della torbidità che per tutti gli interventi che prevedono un coinvolgimento della locale rete idrografica, anche minore, garantendo altresì per scarichi dell'infrastruttura soluzioni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l'intera durata dei lavori e per la fase di esercizio. Le stesse misure dovranno essere adottate anche per evitare lo sversamento accidentale di sostanze inquinanti;
- 20) Al fine di ridurre le emissioni di polveri, gas di scarico e rumori in fase di cantiere dovranno adottarsi le seguenti precauzioni:
 - a) ridurre la velocità di transito dei mezzi lungo le strade di accesso al cantiere;
 - b) umidificare i percorsi dei mezzi d'opera, i contesti circostanti e i punti potenzialmente generatori di polveri;
 - c) pulire periodicamente la viabilità di accesso alle aree di cantiere per un tratto di almeno 500 m;
 - d) ottimizzare il carico dei mezzi di trasporto e utilizzare mezzi di grande capacità, per limitare il numero di viaggi;
 - e) impiegare mezzi telonati e umidificare il materiale;
 - f) utilizzare automezzi con standard qualitativo minimo di omologazione Euro 5 e STAGE IVB;
- 21) Nell'ambito della prosecuzione della procedura venga considerata la necessità di valutare gli eventuali impatti cumulativi determinati dall'esecuzione delle quattro varianti in progetto e relative alla viabilità, nonché dagli ulteriori interventi per i Mondiali di Cortina 2021.
- 22) Per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio Ambientale:
 - a) Si dovrà predisporre, in fase di progettazione esecutiva, e comunque prima dell'inizio degli interventi, un progetto di monitoraggio ambientale (PMA), suddiviso nelle tre macrofasi (Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam) da sottoporre alla preventiva valutazione di ARPAV.
 - b) Il progetto di monitoraggio ambientale dovrà contenere nel dettaglio e per tutte le matrici ambientali oggetto di monitoraggio almeno le seguenti informazioni: aree di indagine e punti di monitoraggio corredati da una cartografia esplicativa, parametri analitici (unità di misura, normativa di riferimento, valori e limiti/standard di riferimento), scelta delle metodiche di rilievo/campionamento e di misurazione, strumentazione utilizzata, tempistiche dei monitoraggi (frequenza e durata), cronoprogramma delle campagne di monitoraggio, criteri di restituzione dei dati di monitoraggio, strumenti e metodi per la valutazione degli esiti del monitoraggio. Si dovranno inoltre indicare i criteri di individuazione dei valori soglia e in caso di loro superamento l'attivazione degli interventi correttivi da descrivere.
 - c) Le attività svolte da ARPAV devono intendersi rese a titolo oneroso a carico del proponente come previsto dalla L. n. 132/2006, istitutiva del del Sistema Nazionale delle Agenzie Ambientali, in quanto non ricomprese tra quelle istituzionali obbligatorie svolte annualmente dall'Agenzie con specifico finanziamento regionale.





- d) i piani di monitoraggio dei quattro progetti dovranno essere coordinati fra loro, anche temporalmente, e uniformi nei loro contenuti, fatte salve le peculiarità dei siti e delle opere.
- 23) In particolare, in riferimento al documento presentato contenete la proposta di PMA si rileva quanto segue:
- Ambiente idrico*
- a) Per i corsi d'acqua interferiti (torrente Boite, torrente Bigontina e Rio Minore) dovranno essere effettuati due campionamenti in fase ante operam e due in fase post operam;
- Impatto acustico*
- a) Per le misure in corso d'opera si ritengono adeguati dei monitoraggi in continuo per tutto il periodo di riferimento diurno ed eventualmente notturno, nel caso in cui il cantiere sia attivo 24 ore; per il post operam, trattandosi di rumore dovuto al traffico veicolare, si ritengono appropriati rilievi in continuo della durata di una settimana, in periodi di massimo afflusso turistico.
- Atmosfera:*
- a) Il parametro PTS non ha rilevanza normativa e non presenta un valore limite di confronto. Si ritiene pertanto sufficiente per la frazione particolato, il monitoraggio del PM10 e del PM2.5. Si ritiene, inoltre, non necessaria la valutazione delle concentrazioni di Ozono, in quanto non direttamente correlato con il traffico veicolare e le emissioni da cantiere.
- b) La durata delle campagne di monitoraggio indicata nei documenti (1 settimana ogni 3 mesi) non è adeguata ai fini del calcolo degli indicatori e del relativo confronto con i limiti di legge di cui al D.Lgs. 155/2010. A tale scopo il monitoraggio deve essere svolto nel rispetto degli obiettivi di qualità del dato delle misurazioni indicative di cui all'Allegato I, tabelle 1 e 2 del suddetto decreto. Si deve prevedere quindi un periodo minimo di copertura del 14% sull'intero anno equamente suddiviso nel semestre caldo (1 aprile-30 settembre) e freddo (1 ottobre-31 marzo). Si suggerisce, pertanto, di effettuare, per ciascun sito, due campagne (una nel semestre estivo e una nel semestre invernale) di circa 30 giorni ciascuna, che comprendano nel C.O. (corso d'opera) i periodi di maggior attività di cantiere. La medesima frequenza e modalità di misura deve essere adottata anche nei monitoraggi ante operam e post-operam.
- c) Per quanto riguarda i punti di campionamento individuati nei due documenti di stralcio, si prescrive che il monitoraggio sia effettuato, per tutti i siti, in continuo e con la frequenza individuata al punto 2, per i parametri PM10, PM2.5, NOx (NO, NO2), CO, SO2 e BTEX. Per quanto riguarda, invece, BaP e metalli pesanti la determinazione sul PM10 può essere fatta con cadenza giornaliera a giorni alterni (un giorno BaP e un giorno metalli).
- 25) Si dovrà consentire l'attuazione degli interventi identificabili con "mitigazioni" solamente qualora rispettino gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della Direttiva 92/43/Cee e altresì gli stessi interventi non derivino dall'applicazione dei medesimi obblighi per altri piani, progetti e interventi precedentemente autorizzati;
- 26) Dovranno essere rispettati i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalla D.G.R. n. 786/2016 e ss.mm.ii. (misure di conservazione) e, ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone.
- 27) L'Autorità regionale per la valutazione di incidenza dovrà essere informata in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il crono programma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione delle singole fasi operative, i dati vettoriali prodotti a supporto dello studio per la valutazione di incidenza) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale s.l.
- 28) È necessario venga trasmesso un elaborato progettuale che identifichi l'ubicazione degli scarichi con recapito nel corso d'acqua prevedendo la realizzazione del manufatto con dissipatore di energia.
- 29) È necessario sia redatto uno studio idraulico aggiornato con impiego di modello a moto vario considerando il contributo del trasporto liquido.





- 30) Dovrà essere prodotto un'analisi atta a dimostrare la computabilità dei manufatti con i terreni franosi limitrofi, con particolare riguardo alla frana di Mortisa.
- 31) La documentazione progettuale aggiornata secondo le indicazioni di cui al parere del Genio Civile di Belluno, o a seguito delle prescrizioni imposte da altre Amministrazioni in sede autorizzativa interessanti aspetti idraulici e/o beni del demanio idrico, dovranno essere trasmesse all'U.O. Genio Civile.
- 32) In generale, tenuto conto che i quattro interventi in variante alla SS51 previsti dal Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 (Variante di Tai di Cadore, Variante di Valle di Cadore, Variante di San Vito di Cadore e miglioramento viabilità accesso Cortina d'Ampezzo), prevedono la realizzazione di sette rotonde, si raccomanda di ipotizzare un disegno unico contraddistinto da un ricercato arredo urbano che consenta una chiara riconoscibilità del territorio attraversato.

Il Direttore
U. O. Valutazione Impatto Ambientale
Ing. Gianni Carlo Silvestrin

Il Presidente del
Comitato Tecnico Regionale V.I.A.
Dott. Nicola Dell'Acqua

Il Segretario del
Comitato Tecnico Regionale V.I.A.
Eva Maria Lunger

Il Vice-Presidente del
Comitato Tecnico Regionale V.I.A.
Dott. Luigi Mastri

