



giunta regionale

Data 22 DIC. 2023 Protocollo N° 681783 Class: 400031 Fasc. Allegati N° 2

Oggetto: [ID: 9691] COMMISSARIO STRAORDINARIO, ex D.P.C.M. del 23 febbraio 2022 relativamente ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026. S.S. 51 "Variante di Longarone" nell'ambito delle opere funzionali alla sostenibilità dei Giochi olimpici e paraolimpici invernali Milano Cortina 2026 - Comuni di localizzazione: Longarone e Ponte nelle Alpi (BL). Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Parere regionale ai sensi dell'art. 24, comma 3, del D. Lgs. 152/2006 e dell'art. 19 della L.R. 4/2016.

Codice progetto da citare nelle comunicazioni: VI/2023

Trasmissione DDR n. 66 del 22 dicembre 2023.

Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS

Si trasmette copia DDR n. 66 del 22 dicembre 2023 per il seguito di competenza.

Cordiali saluti.

Il Direttore della Direzione Valutazioni
Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso
avv. Cesare Lajna

Il Direttore della U.O.
Valutazione Impatto Ambientale
ing. Lorenzo Modenese

LM/el
Tel. 041 279 2292
\\PROGETTI\2023\STATALI\ST_VI (Longarone)\00_ATTI / Notifica Decreto Ministero.doc

Area Tutela e Sicurezza del Territorio
Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso
Unità Organizzativa Valutazione Impatto Ambientale
Calle Priuli – Cannaregio 99 – 30121 Venezia – tel. 041279 2292-2203

PEC: valutazioniambientalisupportoamministrativo@pec.regione.veneto.it; e-mail: valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it
sito internet VIA: www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via

REGIONE DEL VENETO

COMITATO TECNICO REGIONALE V.I.A.
(L.R. 18 febbraio 2016, n. 4)

Parere n. 226 del 20/12/2023

Oggetto: [ID: 9691] COMMISSARIO STRAORDINARIO, ex D.P.C.M. del 23 febbraio 2022 relativamente a: Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.
S.S. 51 "Variante di Longarone" nell'ambito delle opere funzionali alla sostenibilità dei Giochi olimpici e paraolimpici invernali Milano Cortina 2026 - Comuni di localizzazione: Longarone e Ponte nelle Alpi (BL).
Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.
Codice progetto: VI/23

1. PREMESSE AMMINISTRATIVE

Il Commissario straordinario Giochi Olimpici e Paralimpici invernali Milano Cortina 2026, con nota acquisita al prot. MASE-60862 in data 17/04/2023, e perfezionata con nota acquisita al prot. MASE-80941 del 18/05/2023, ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR n. 357/1997, e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex DPR n. 120/2017 art. 9, per il Progetto S.S. 51 "Variante di Longarone" nell'ambito delle opere funzionali alla sostenibilità dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

L'intervento in argomento è compreso nella tipologia elencata nell'All. II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006, al punto 2) "Progetti di infrastrutture", lettera c) "strade extraurbane secondarie di interesse nazionale" e rientra tra le opere del Piano di Interventi Milano Cortina 2020-2026 individuate dal DPCM del 26/09/2022 e, ai sensi dell'art. 3, sottoposte alla procedura di cui all'art. 44, del D.L. n. 77/2021, convertito con L. n. 108/2021. Inoltre, per l'opera in oggetto è stato nominato, con DPCM del 23/02/2022, il Commissario Straordinario ai sensi del D.L. 32/2019, convertito dalla L. 55/2019, e in data 30/01/2023 è stata presentata istanza ex art. 44, c. 1. D.L. 77/2021 al Consiglio Superiore LL.PP – Comitato Speciale.

Verificata la completezza della documentazione trasmessa a corredo della suddetta istanza, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., con nota prot. n. 86886 del 29/05/2023, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha comunicato agli Enti coinvolti nel procedimento ed al proponente la procedibilità dell'istanza, nonché la pubblicazione della documentazione e dell'avviso al pubblico sul sito web dell'Autorità competente in data 29/05/2023.

Tale nota è stata acquisita dalla Regione del Veneto con prot. n. 289444 del 29/05/2023, 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.

La UO Valutazione Impatto Ambientale della Regione Veneto, con nota prot. n. 311811 del 09/06/2023, ha informato gli enti territoriali e le strutture regionali competenti dell'avvio del procedimento in oggetto.

In data 14/06/2023 i delegati del proponente hanno presentato al Comitato Tecnico Regionale VIA il progetto in parola ed è stato contestualmente integrato il gruppo istruttorio responsabile della valutazione del progetto, già nominato in data 31.05.2023.

Considerato che nell'ambito del procedimento ministeriale sono pervenuti i pareri dei seguenti Enti:

- Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, prot. n. 9558 del 21/06/2023, acquisita al protocollo ministeriale con n. 101555 del 21/06/2023;
- Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, prot. n. 9776 del 27/06/2023, acquisita al protocollo ministeriale con n. 106411 del 30/06/2023;
- Comitato di Fortogna, acquisita al protocollo ministeriale con n. 106876 del 30/06/2023;

- Provincia di Belluno, acquisita al protocollo ministeriale con n. 106664 del 30/06/2023;
- Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Relisienza, prot. n. 12917 del 30/06/2023, acquisita al protocollo ministeriale con n. 106747 del 30/06/2023;
- Comune di Ponte nelle Alpi, prot. n. 0010987 del 29-06-2023, acquisita al protocollo ministeriale con n. 107518 del 03/07/2023.

Vista la nota di Snam, Rete Gas S.p.a. prot. n. 304 del 13/06/2023, acquisita al protocollo regionale con n. 318975 del 13/06/2023, in cui si comunica che le opere ed i lavori di che trattasi non interferiscono con impianti di proprietà della scrivente Società.

Considerato che ai sensi dell'art. 10, comma 3, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. la procedura di VIA comprende le procedure di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del decreto n. 357 del 1997.

Vista la DGR n. 1400/2017 avente per oggetto: "Nuove disposizioni relative all'attuazione della direttiva comunitaria 92/43/Cee e D.P.R. 357/1997 e ss.mm.ii. Approvazione della nuova "Guida metodologica per la valutazione di incidenza. Procedure e modalità operative.", nonché di altri sussidi operativi e revoca della D.G.R. n. 2299 del 9.12.2014".

Il progetto in oggetto è stato discusso nella seduta del Comitato Tecnico regionale V.I.A. del 28/06/2023 e in tale sede il Comitato ha ritenuto, nell'ambito del procedimento ministeriale, di richiedere alcune integrazioni e approfondimenti, utili al fine della prosecuzione dell'istruttoria.

Con nota prot. n. 348897 del 28/06/2023, gli uffici della U.O. Valutazione Impatto Ambientale hanno inviato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, e per conoscenza al proponente, la richiesta delle integrazioni di cui sopra.

Ulteriori integrazioni sono state richieste dal Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con la nota prot. n. 12917 del 30/06/2023 e dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con la nota prot. n. 109185 del 05/07/2023.

Il proponente ha inviato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica le integrazioni richieste il 12/07/2023, acquisite al protocollo regionale con n. 376230 del 13/07/2023.

Tali integrazioni sono state pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica il giorno 10/08/2023.

A seguito della pubblicazione delle integrazioni, sono pervenute le seguenti ulteriori osservazioni:

- Terna Rete Italia, acquisite al protocollo regionale con n. 447901 del 22/08/2023
- Provincia di Belluno, acquisite al protocollo ministeriale con n. 134503 del 21/08/2023.
- Comune di Longarone, acquisite al protocollo ministeriale con n. 143499 del 11/09/2023.

Il giorno 08/09/2023 si è tenuto un incontro in via telematica tra i rappresentanti dei gruppi istruttori, regionale e ministeriale, ed il Proponente, durante il quale è stata evidenziata l'importanza di acquisire approfondimenti documentali necessari per le opportune valutazioni di competenza tali approfondimenti sono stati comunicati al proponente con nota del MASE prot. n. 10410 del 14/09/2023 e della Regione Veneto con nota prot. n. 490270 del 11/09/2023.

In data 11/10/2023 il gruppo istruttorio ministeriale ha effettuato un sopralluogo tecnico presso il sito interessato, che si è concluso con l'impegno del proponente di fornire ulteriori approfondimenti.

Gli approfondimenti richiesti in sede di riunione del 08/09/2023 e del sopralluogo del 11/10/2023 sono stati inviati dal proponente in data 20/11/2023, acquisiti al protocollo regionale con n. 621199, e pubblicati sul sito del MASE in data 06/12/2023.

Visto il contributo istruttorio della Direzione Pianificazione Territoriale della Regione Veneto, prot. n. 646173 del 04/12/2023.

Viste le considerazioni in materia di VINCA espresse dalla U.O. VAS, VINCA, Capitale Naturale e NUVV della Regione Veneto, con nota prot. n.342264 del 26.06.2023.

Visto il contributo istruttorio della Direzione Turismo di cui alla nota n. 643513 del 01.12.2023

Visto il contributo istruttorio della Direzione Progetti speciali per Venezia di cui alla nota n. 649486 del 05.12.2023.

Il giorno 06/12/2023 il progetto è stato discusso nella seduta del Comitato Tecnico Regionale VIA, durante la quale è emersa la necessità di alcuni approfondimenti sui rapporti della nuova variante con la viabilità e con i percorsi ciclabili e pedonali esistenti. Durante la riunione svoltasi il giorno 11/12/2023 il proponente ha evidenziato gli impatti positivi del progetto rispetto alla situazione di traffico esistente e le motivazioni tecniche alla base delle scelte progettuali individuate.

Considerato inoltre, che sul progetto di fattibilità tecnico economica in esame si sono espressi:

- Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con parere n. 1/2023 dell'11/04/2023;
- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con relazione finale dell'attività del Controllo della sicurezza stradale, del 28/08/2023;

Esaminata tutta la documentazione agli atti ed evidenziati gli aspetti di seguito riportati.

2. DESCRIZIONE SINTETICA E SCOPO DELL'INTERVENTO

L'intervento in oggetto riguarda la realizzazione della variante alla S.S. n. 51 di Alemagna in corrispondenza del centro abitato di Longarone, inserita nel Decreto 7 dicembre 2020 "Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026", in un'ottica di miglioramento della capacità e della fruibilità delle dotazioni infrastrutturali.

Il tracciato attuale della S.S. 51 attraversa il paese di Longarone, con conseguenze negative sulla fluidità del traffico e sulla sicurezza della circolazione.

Scopo principale dell'intervento in progetto è quindi quello di realizzare un asse viario tangenziale al centro abitato di Longarone, bypassando l'area urbana ed industriale attualmente attraversata dalla Statale, così da poter raggiungere il duplice obiettivo di diminuire e fluidificare le situazioni di congestione determinate dagli elevati flussi di traffico veicolare nel centro urbano e di ridurre il tasso di incidentalità che, sebbene in questo tratto della Statale non sia troppo elevato, risulta essere comunque superiore alla media dei sinistri rilevati lungo tutto l'asse della S.S. 51.

Il tracciato si svilupperà interamente in sponda destra del Piave e permetterà la realizzazione di due nuove corsie che si aggiungeranno a quelle esistenti; le due corsie esistenti garantiranno il collegamento di Longarone con la Val Belluna e saranno dedicate al traffico pendolare, al traffico locale e al trasporto pubblico; le due nuove corsie saranno al servizio del traffico pesante che dall'autostrada entra e esce dalla zona industriale. Il traffico totale che attraversa la valle quindi si dividerà in due per garantire ad entrambi i tracciati un livello di servizio accettabile.

Dall'analisi dei dati attuali relativi ai flussi di traffico, elaborati attraverso il modello dello scenario attuale riferito al 2019, risulta che le infrastrutture viarie con più carico veicolare sono la S.S. 50, con circa 22.100 vetture, e l'autostrada A27, con circa 21.000 veicoli/ora complessivi nelle due direzioni di marcia.

Per quanto riguarda la S.S. 51 i flussi di traffico, considerando complessivamente le due direzioni di marcia, presentano un andamento crescente da sud verso nord nel tratto compreso tra Faldato e la zona industriale di Villanova, mentre risulta decrescente nel tratto successivo fino alla Valle di Cadore.

Nell'area interessata dal progetto in analisi, nel tratto compreso tra lo svincolo di Pian di Vedoia dell'A27 e la zona industriale di Villanova, i flussi raggiungono la quantità di circa 21.000 veicoli, mentre da qui fino a Longarone si registrano 17.000-18.000 passaggi; proseguendo verso nord e superando l'area urbana di Longarone i flussi di traffico diminuiscono e si attestano a circa 10.000 passaggi nella zona di Tai di Cadore, mentre sono ancora più bassi nel tratto successivo (circa 6.000).

A supporto del progetto è stata sviluppata una analisi trasportistica (novembre 2021) volta a studiare il traffico nello scenario attuale e di progetto, analizzando la domanda e l'offerta di trasporto allo stato attuale, all'orizzonte temporale di attuazione del progetto e all'orizzonte temporale di medio-lungo termine.

AL DECISIONE 66 22 DIC. 2023

La valutazione degli impatti è stata effettuata in base ai risultati dell'assegnazione alla rete stradale di progetto in termini di entità dei flussi di traffico e livelli di servizio sulle infrastrutture viarie principali dell'area di influenza. Gli orizzonti temporali presi in considerazione sono due:

- anno 2026, coincidente con l'entrata in esercizio dell'infrastruttura di progetto;
- anno 2036, scenario di medio lungo termine.

Per ciascun orizzonte temporale sono stati presi in considerazione due scenari:

- di *Riferimento*, ovvero senza progetto, in cui l'offerta di trasporto nell'area di studio rimane uguale a quella dello stato attuale;
- di *Progetto*.

Ne sono scaturiti quattro scenari di simulazione:

- due riferiti all'orizzonte temporale del 2026 (Scenario di Riferimento e Scenario di Progetto);
- due riferiti all'orizzonte temporale del 2036 (Scenario di Riferimento e Scenario di Progetto).

Dall'analisi delle simulazioni effettuate, risulta che con l'entrata in esercizio dell'infrastruttura di progetto la viabilità dell'area di studio sarà interessata da un notevole miglioramento del livello di servizio, e nell'orizzonte temporale del 2036 sulla S.S. n. 51 si verificherà una riduzione dei flussi di traffico transitanti del 55% circa nella tratta tra la zona industriale e Longarone e del 38% circa nella tratta tra Pian di Vedoia e la zona industriale.

Il Progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento in argomento è stato oggetto di Conferenza di Servizi preliminare convocata, in modalità sincrona, dal Commissario straordinario ex d.P.C.M. del 23 febbraio 2022 per il giorno 14/09/2022.

Nell'ambito di tale Conferenza è stato acquisito il parere dei seguenti Enti:

- Regione Veneto, con prot. n. 438433 del 23/09/2022;
- Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, con prot. n. 9681 del 27/09/2022;
- Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per l'area Metropolitana di Venezia e le Province di Belluno, Padova e Treviso, con prot. n. 30287 del 14/09/2022;
- Comune di Ponte nelle Alpi, con prot. n. 13984 del 26/08/2022;
- Comune di Longarone, con nota prot. n. 13855 del 23/09/2022;
- Unione Montana Cadore Longaronese Zoldo, con prot. n. 1999 del 26/09/2022;
- Provincia di Belluno, con prot. n. 23772 del 22/09/2022, e nota del 23/09/2022.

Con nota del 23/12/2022, il Commissario straordinario ha reso nota alle Amministrazioni coinvolte la determinazione di conclusione positiva della Conferenza di Servizi; le osservazioni e condizioni espresse sul progetto in tale sede sono state recepite, per quanto possibile, nell'ambito della revisione progettuale.

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica aggiornato è stato, quindi, trasmesso, in data 31/01/2023, come previsto all'articolo 44 del decreto-legge n. 77 del 2021, al Consiglio superiore dei lavori pubblici, per l'espressione del parere di cui all'articolo 48, comma 7, dello stesso decreto.

Con nota del 03/03/2023 il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici ha formulato una richiesta di integrazioni e chiarimenti, nell'ambito del procedimento che si è concluso con l'espressione del Parere n. 1/2023 - ex art. 44 comma 1 D.L. 77/2021 (Adunanza del 11 aprile 2023).

3. DESCRIZIONE DEL S.I.A.

3.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il proponente ha effettuato una analisi degli strumenti pianificatori vigenti nazionale, regionali e comunali al fine di valutare la compatibilità degli interventi con gli indirizzi di programmazione. Si riportano di seguito i principali elementi evidenziati dal proponente.

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020

Dalla consultazione del PTRC risulta che l'area di intervento ricade solo nel suo tratto finale in un ambito privo di disciplina attuativa ma soggetto a tutela ambientale, nello specifico nell'area 31 "Val Tovanelle e Bosconero". Per tale ambito in particolare, le Norme Tecniche prevedono che "sono vietati scavi, movimenti di terreno e di mezzi, suscettibili di alterare l'ambiente con esclusione di quelli necessari all'esecuzione di opere pubbliche, di difesa idrogeologica, di sistemazione idraulica e di pubblica incolumità". Il SIA evidenzia che il progetto in esame costituisce un'opera pubblica e pertanto rientra in tale previsione.

Inoltre, la porzione di tracciato ricadente nell'ambito tutelato si sviluppa prevalentemente in galleria e trattandosi di un progetto infrastrutturale in variante, non risulta in contrasto con quanto stabilito dalla normativa.

Il progetto interessa inoltre aree del corridoio ecologico, tutelate all'art. 27 delle NTA del piano. Secondo il proponente, nell'ambito della progettazione sono state sviluppate le soluzioni tecniche ritenute più idonee a garantire la funzionalità della rete ecologica, come ad esempio i numerosi tratti in viadotto e gli interventi di mitigazione a verde previsti.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Belluno, approvato con DGR n. 1136 del 23/03/2010

Il tratto stradale ricadente nel territorio comunale di Ponte Nelle Alpi interessa un'area caratterizzata dalla presenza di un biotopo in corrispondenza del corso del Rio dei Frari. Tale biotopo è caratterizzato dalla presenza di prati aridi rupestri d'elevato valore fitogeografico, alternati a cespuglieti, collocati su ripidi e ventosi versanti vallivi, a monte della Val Molin dei Frari prima della sua confluenza con la valle del Piave.

Nell'ambito in studio si segnala inoltre la presenza della Garzaia di Faè, ambiente umido del comune di Longarone, indicata nella Tavola C5 "Sistema del paesaggio" del PTCP.

Il tracciato di progetto ricade parzialmente nell'area di connessione ecologica costituita dal buffer del versante Est del Monte Serva, si sviluppa parallelo e limitrofo al corridoio ecologico, identificato lungo il corso del Fiume Piave.

Inoltre il tracciato di progetto è posto al margine delle seguenti aree appartenenti alla Rete Natura 2000:

ZPS Dolomiti del Cadore e del Comelico (IT3230089);

ZSC Val Tovanelle Bosconero (IT3230031).

Secondo il PCTP di Belluno, tutta l'area di studio è soggetta a vincolo idrogeologico e forestale. Le aree soggette a vincolo forestale sono tutelate secondo la L.R. 52/1978, legge regionale in materia di boschi.

Il piano pone tra i suoi obiettivi l'ipotesi di superare gli abitanti di Longarone e Castellavazzo in variante alla SS 51, questo per migliorare il collegamento della A27 con il Zoldano e l'alto Bellunese. La variante di Longarone viene individuata anche come alternativa al prolungamento della stessa A27. Secondo il proponente il progetto risulta quindi in linea con gli indirizzi di piano nella misura in cui è indirizzato al miglioramento della criticità evidenziata.

P.R.G. vigente del Comune di Ponte Nelle Alpi, approvato con DGR n. 407 del 30/01/1979

Dall'analisi delle norme e degli elaborati del PRG, il progetto in questione ricade in:

Aree Attrezzate a Parco, Gioco e Sport

Zone destinate a verde agricolo

Fasce di rispetto stradale

PAT del Comune di Ponte Nelle Alpi, attualmente in fase di approvazione

Dall'analisi delle norme e degli elaborati del PAT, il progetto in questione ricade in:

- Zona PAT: Formazioni boscate (art.119)
- Zona PAT: Ambito del "Progetto Piave" (art.122)
- Zona PAT: Corridoi tecnologici (art.114)
- Zona PAT: Limiti fisici alla nuova edificazione (art.95)

Il proponente evidenzia che l'utilizzo di aree zonizzate in maniera non coerente con l'intervento comporterà delle variazioni al PAT.

Piano di Classificazione Acustica del Comune di Ponte Nelle Alpi, approvato con delibera del Consiglio Comunale n.96 del 11 dicembre 2000

L'area interessata dall'intervento è stata classificata interamente in Classe III.

PATI di Longarone, approvato in data 07/06/2013 in Conferenza di Servizi

Dall'analisi delle norme e degli elaborati del PATI, il progetto in questione ricade in:

- Corridoi ecologici
- AT01- Ambiti fluviali maggiori
- Unità Paesaggistica dei Corsi d'acqua, Golene, Ambiti Fluviali e Laguna
- Boschi di antico impianto
- Isole ad elevata naturalità
- ATO3a – Nuclei terrazzati maggiori – Fortogna
- Servizi da standard di interesse comune esistenti di livello comunale esterni ai nuclei
- Corridoi ecologici a funzione ricreativa e compatibile
- Percorsi ciclabili di collegamento urbano
- ATO8a – Ambiti produttivi
- Limite di avanzamento dell'edificabilità
- Aree di urbanizzazione consolidata produttiva
- Schermatura vegetale
- Nuove arginature
- Ambiti per la formazione dei parchi e delle riserve naturali di interesse comunale -
- Servizi da standard a parco, gioco e sport di progetto di livello sovracomunale/comunale
- Infrastrutture di maggiore rilevanza
- ATO2 – Longarone
- Servizi da standard di interesse comune di progetto di livello sovracomunale/comunale
- Parcheggio scambiatore
- Servizi da standard di interesse comune esistenti di livello sovracomunale
- Aree di urbanizzazione consolidata residenziale
- ATO7 – Ambito del bosco e della montagna

Variante adottata del PAT di Longarone

Dall'analisi delle norme e degli elaborati del PAT, il progetto in questione ricade in:

- ATO7 – Ambito del bosco e della montagna
- Unità Paesaggistiche dei terrazzi fluviali
- ATO2 – Longarone
- Aree di urbanizzazione consolidata residenziale
- Percorsi ciclabili di valenza turistica
- Unità Paesaggistica dei Boschi di Latifoglie
- Percorsi ciclabili di valenza strategica
- ATO1 - Ambiti fluviali maggiori
- Unità Paesaggistiche dei corsi d'acqua, golene, ambiti fluviali e lagunari

Il proponente evidenzia che l'utilizzo di aree zonizzate in maniera non coerente con l'intervento comporterà delle variazioni al PAT.

Piano Regolatore Generale dell'ex Comune di Castellavazzo, approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 2766 del 11/09/2007

Si evidenzia che con l'entrata in vigore della Legge Regionale n. 9 del 21 febbraio 2014 è stato istituito il nuovo Comune di Longarone mediante fusione dei territori comunali di Longarone e Castellavazzo, che erano dotati di una strumentazione urbanistica differenziata.

Dall'analisi delle norme e degli elaborati del PRG, il progetto in questione ricade in:

- Zona Agricola -1
- Viabilità
- Verde Privato
- Zona B
- Zona -1
- Zona -2
- Aree Attrezzate a Parco, Gioco e Sport

Il proponente evidenzia che l'utilizzo di aree zonizzate in maniera non coerente con l'intervento comporterà delle variazioni alla pianificazione vigente.

Piano di Classificazione Acustica del Comune di Longarone, aggiornato a maggio 2000

L'area interessata dall'intervento è stata quasi interamente classificata in Classe III, anche se il nuovo tracciato passa a ridosso di alcune aree industriali di Classe IV e V ed è interessato, nei tratti Nord e Sud, dalla Fascia di Pertinenza della S.S.51; da notare anche la presenza, a ridosso del tracciato di progetto, di cinque edifici scolastici che, come definito dalla normativa vigente, sono state incluse in Classe I.

Per quanto riguarda il territorio dell'ex Comune di Castellavazzo, nella parte iniziale del tracciato l'area interessata dall'intervento è stata classificata in Classe III, anche se passa a ridosso dell'area del Piave (Classe I) e di un'area industriale di classe V; nella parte finale del progetto il nuovo tracciato rientra in una fascia in Classe IV anche se a ridosso importanti aree naturalistiche in Classe I, mentre nella parte centrale (quella in galleria) il tracciato passa sotto aree identificate come Classe II e III in cui sono presenti anche due edifici scolastici identificati come Classe I.

Piano Regionale dei Trasporti Veneto 2030

Secondo il proponente il progetto risulta coerente con diversi degli obiettivi identificati e in particolar modo con l'obiettivo "O.3. Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto", con la strategia "S4. Completare ed efficientare la rete stradale regionale" e con la strategia S5 orientata a "Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche", in cui è compresa l'azione A5.7 "Sviluppo di un programma di accessibilità all'area interessata ai Giochi Olimpici del 2026".

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Nell'area di studio è presente la tratta Bicitalia 4-4 - "Ciclovía lunga via delle dolomiti -Boite, Piave, Meschio, Piave (via Fadalto)", parte della rete Bicitalia in Veneto.

Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bachiglione

Le aree interessate dall'intervento ricadono nelle classi di pericolosità idraulica P1 (pericolosità moderata), P2 (pericolosità media) e P3 (pericolosità elevata).

Piano di Gestione del rischio alluvioni - Distretto Idrografico delle Alpi Orientali - I ciclo (2015-2021)

Dall'analisi della documentazione relativa al territorio in esame, pubblicata sul Geoportale dedicato al PGRA (Distretto Idrografico Alpi Orientali), è emerso che nel territorio in studio le aree di pericolosità sono localizzate nella "Zona industriale di Longarone" e nella "Zona Pip Desedan"; in tali zone sono presenti aree a rischio Moderato (R1) e Medio (R2) negli scenari di probabilità con TR=300 anni, 100 anni e 30 anni.

Piano di tutela delle acque

L'area di progetto non interferisce direttamente con alcuna area sensibile definite dal PTA ("Carta delle Aree Sensibili" del Piano di Tutela delle Acque).

Vincoli

Il tracciato di progetto non interferisce con gli immobili e i beni di notevole interesse pubblico presenti nel territorio comunale di Longarone.

Il progetto attraversa in più punti i **beni paesaggistici**, tutelati ai sensi dell'art. 142, c.1 del D.Lgs. 42/2004, denominate aree tutelate per legge:

lett. c) corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui R.D. 1755/1933 per una fascia di 150 metri ciascuna;

lett. g) i territori coperti da foreste e da boschi.

Il tracciato di progetto non interferisce con nessuna delle aree e dei beni culturali vincolati dalla Parte Seconda del D.Lgs. 42/04.

Il progetto non interferisce con il sito UNESCO "Dolomiti Bellunesi", posto ad una distanza minima di 1,8 km.

All'interno dell'ambito di studio sono presenti i seguenti siti appartenenti alla **Rete Natura 2000**:

Tipo	Codice	Denominazione	Rapporto con il tracciato
ZSC	IT3230027	Monte Dolada Versante S.E.	Il sito dista circa 2 km dal tracciato
ZPS/ZSC	IT3230083	Dolomiti Feltrine e Bellunesi	Il sito dista circa 2 km dal tracciato
ZPS/ZSC	IT3310001	Dolomiti Friulane	Il sito dista circa 1,7 km dal tracciato
ZSC	IT3230031	Val Tovanella Bosconero	Il sito si localizza in prossimità del tracciato
ZPS	IT3230089	Dolomiti del Cadore e del Comelico	Il tracciato di progetto si colloca lungo il margine del sito

All'interno dell'ambito di studio sono presenti le seguenti aree protette:

Codice EUAP	Denominazione	Provvedimento	Distanza dal progetto
EUAP0161	Riserva Naturale Val Tovanella	DD.MM. 28.12. 71/02.03.77	1,4 km
EUAP0962	Parco Naturale delle Dolomiti Friulane	L.R. 42, 30.09.96	1,6 km
EUAP0015	Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi	L. 67 del 11.03.88 - L. 305 del 28/08/89 - D.M. 20/04/90 - D.P.R. 12/07/93 - D.P.R. 9.01.08	2,2 km

La Regione Veneto, con deliberazione n. 1347 del 31 maggio 2002, ha approvato il progetto "Fruizione educativa di aree a forte valenza naturalistica della Regione Veneto", con l'obiettivo di individuare i siti del territorio regionale di rilevante interesse naturalistico ma non sottoposti a particolari forme di tutela.

Relativamente a tali siti, il tracciato di progetto attraversa l'**area naturale minore** denominata Risorgive del Piave (BL039), lambisce l'area Val dei Frari-Casere Prome e Mantere (BL076) e passa nelle vicinanze dell'area Rupi aride sopra Olantrèghe (BL091).

Il tracciato del progetto interferisce in corrispondenza del tratto finale con l'Important Bird Area IBA04 "Prealpi Carniche"; tale area interessa sia la Regione Veneto che la Regione Friuli – Venezia Giulia, include interamente il Parco Regionale delle Dolomiti Friulane e comprende parte della SIC/ZPS IT3310001 "Dolomiti Friulane".

Gli interventi progettuali in esame ricadono in aree sottoposte al regime di **vincolo idrogeologico**, tutelate ai sensi dell'art.1 R.D.L. n. 3267 del 1923, ad eccezione di brevi tratti ricadenti nella frazione di Castellavazzo.

Siti contaminati

A seguito dell'adozione del Decreto Ministeriale n. 269 del 29.12.2020 recante il "Programma Nazionale di finanziamento degli interventi di bonifica e ripristino ambientale dei siti orfani" (GU n. 24 del 30.01.2021), la Direzione Generale per il Risanamento Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha individuato i criteri di ripartizione delle risorse e definite le quote spettanti a ciascuna Regione e Provincia Autonoma per l'attuazione degli interventi di bonifica e ripristino ambientale dei c.d. "siti orfani".

Sulla scorta di tale provvedimento la Regione del Veneto ha provveduto ad individuare un elenco di siti da porre a finanziamento, nei limiti dell'assegnazione prevista per la Regione medesima, pari in totale a 5.828.529,03 euro. Tra di essi rientra anche il sito "Ex Faesite - Area demaniale" in località Fae' di Longarone (BL), per il quale il finanziamento ministeriale dispone un importo pari a 491.237,00 euro, da utilizzare nella realizzazione di una indagine di caratterizzazione integrativa, dell'Analisi di Rischio sito specifica, di un Progetto di Bonifica e degli eventuali primi interventi di approntamento del cantiere e sgombero delle aree dalla presenza di rifiuti che impediscono la realizzazione di dette attività, ai sensi di quanto disposto dal Titolo V della Parte Quarta del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii..

L'intervento ricade in area demaniale, in corrispondenza dell'alveo del Fiume Piave la Regione del Veneto è individuata come soggetto attuatore degli interventi, dal richiamato Programma Nazionale di finanziamento.

A seguito della sottoscrizione di uno specifico Accordo di Programma tra il Ministero e la Regione del Veneto, nonché di una fase preliminare di raccolta e sistematizzazione dei dati esistenti, principalmente riferibili alla documentazione acquisita sia nel corso della realizzazione degli interventi presso le aree limitrofe al sito demaniale (aree di proprietà delle ditte "Pelf" e "Speranza"), interessate dalla medesima contaminazione, sia in relazione agli interventi già avviati sull'area dal Genio Civile di Belluno, in collaborazione con ARPAV nei primi anni 2000, è attualmente in corso la realizzazione delle indagini integrative, condivise preliminarmente con ARPAV, necessarie per la redazione dell'analisi di rischio.

A valle dell'esecuzione delle indagini, si provvederà alla redazione di una Analisi di Rischio sitespecifica, che dovrà essere approvata in sede di apposita conferenza di servizi convocata dal Comune di Longarone, in esito alla quale sarà possibile effettuare la progettazione dell'intervento di bonifica del sito ai sensi della richiamata normativa, qualora gli esiti dell'analisi di rischio lo rendessero necessario. Si prevede che l'analisi di rischio sito specifica sia conclusa entro la fine del 2023.

Il finanziamento consente inoltre l'esecuzione di alcuni interventi preliminari, attualmente in corso, fra cui l'asporto di un quantitativo di rifiuti abbancati in una specifica area all'interno del sito demaniale, derivanti dalle prime attività svolte dal Genio Civile di Belluno per conto della Regione.

3.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il tracciato di progetto ha una lunghezza di 11,2 km, inizia in corrispondenza dello svincolo di Soverzene, dove l'autostrada A27 confluisce nella SS51, si sviluppa totalmente in destra idraulica del fiume Piave, e si riconnette alla S.S.51 attuale poco a nord dell'abitato di Castellavazzo, in corrispondenza della galleria stradale esistente, situata nei pressi di Via Termine.

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

Lungo il tracciato è prevista la realizzazione di n. 7 viadotti, per una lunghezza complessiva di circa 3100 metri, oltre ad una galleria naturale (GN Castellavazzo) di circa 1540 m.

È prevista la realizzazione di tre nuove intersezioni a livelli sfalsati per la riconnessione della variante alla rete stradale esistente:

- a) *Svincolo A27*: è situato all'inizio del tracciato in variante e connette quest'ultima con l'autostrada A27 e con la SS51 esistente;
- b) *Svincolo zona industriale*: consente il collegamento della variante alla zona industriale di Villanova;
- c) *Svincolo Longarone centro*: consente il collegamento della variante al centro abitato di Longarone.

Il tracciato inizia dallo svincolo di Pian di Vedoia, nel territorio comunale di Ponte Nelle Alpi, e per il primo tratto si sviluppa in affiancamento al margine destro del tracciato esistente della strada S.S. 51.

Il nuovo svincolo A27 modifica parzialmente la connessione oggi esistente tra l'autostrada A27 e la SS51 attuale per permettere l'inserimento della variante. Tutte le manovre già consentite tra le due viabilità nella vecchia configurazione dello svincolo sono mantenute, mentre la variante si allaccia all'autostrada in continuità con quest'ultima, mediante un progressivo restringimento della carreggiata. Sono invece interdette tutte le relazioni tra la nuova viabilità e la SS51 attuale.

In vicinanza dell'abitato di Fortogna si discosta verso est dal tracciato esistente, dove inizia il Viadotto Desedan, lungo circa 1,2 chilometri, attraversando un'area occupata da saliceti e formazioni ripariali. Tale area ricade nel biotopo delle Risorgive del Piave, un bosco ripariale lungo le zone golenali del Piave, non soggetto a vincolo, ma di sensibilità ecologica; per ottemperare alla prescrizione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici di non attraversare il biotopo, il tracciato è stato spostato accostandosi il più possibile al rilevato della strada esistente. Lo scostamento rispetto al progetto iniziale è di +38,36 m e lo sviluppo 1604.06 m. Il massimo scostamento in direzione trasversale è di circa 120 m.

In ragione dell'aumento di sviluppo del tracciato, si richiede di inserire una campata aggiuntiva sul viadotto Desedan, che passa quindi ad una lunghezza di 1280 m invece di 1220 m.



Subito dopo è presente l'area interessata dalla messa in sicurezza permanente della ex Faesite: in questa zona è presente un'area residuale in cui non era stato completato l'intervento di bonifica, in relazione al quale sono

in corso ulteriori indagini ambientali per verificare l'attuale stato di contaminazione e l'eventuale necessità di bonifica o messa in sicurezza del sito.

Da questo punto il tracciato attraversa la fascia situata fra il fiume e la zona industriale, dove sarà realizzato lo svincolo Villanova Zona industriale, costituito da una rotatoria su cui convergeranno le rampe di uscita e immissione da e per l'asse principale (direzione Nord Sud) e le viabilità esistenti (direzione Est Ovest), da cui transiterà la maggior parte del traffico pesante. La variante alla SS51 sovrappasserà la rotatoria in viadotto. Nella parte successiva, verrà realizzato lo svincolo a servizio dell'abitato di Longarone. Lo svincolo di Longarone ha uno schema a trombetta, con entrambe le rampe dirette ubicate in sinistra della variante nel senso delle progressive crescenti, mentre quella semidiretta e quella indiretta sottopassano la variante in sottovia.

Successivamente, in adiacenza all'edificio della Fiera di Longarone, il tracciato transiterà in viadotto, sotto il quale è prevista la realizzazione di un parco fluviale. In corrispondenza del chilometro otto circa, il tracciato di progetto prevede un tratto in rilevato di circa 800 metri, impiegando spazi attualmente occupati da parcheggi e da aree di verde urbano limitrofe al Palasport e al campo sportivo di Longarone.

Il tracciato prosegue in argine al Piave, dove viene ripristinata e mantenuta la pista ciclabile Monaco Venezia, poi imbecca la galleria di Castellavazzo, che passerà sotto l'abitato e la ferrovia, per una lunghezza complessiva di 1545 m per collegarsi alla galleria Termine.

I viadotti da realizzarsi nell'ambito dei lavori sono costituiti da impalcati a struttura mista acciaio-calcestruzzo, con sezione trasversale costituita due o tre travi metalliche principali in rapporto alle larghezze degli impalcati. Possono essere raggruppati in due categorie principali, in relazione alle problematiche poste dalle zone da attraversare.

- Viadotti di attraversamento fluviale:
 - Viadotto Rio de Frari (VI01);
 - Viadotto Desedan (VI02);
 - Viadotto Maè (VI04).

Per il viadotto Rio dei Frari e il viadotto Desedan sono state adottate campate centrali da 60 m e campate di riva da 40 m; la lunghezza complessiva è rispettivamente pari a 440 m e 1280 m. Le travi hanno un'altezza variabile da 2,00 m (in corrispondenza delle spalle e del tratto centrale delle campate) a 3,0 m in corrispondenza delle pile.

Il viadotto Maè è formato da 6 campate, di luce pari a 55 m per le campate di riva, 80 m per le campate adiacenti le campate di riva e 105 m per le 2 campate centrali di attraversamento dell'alveo, per una lunghezza complessiva, misurata in asse appoggi spalle, pari a 480 m. Le travi hanno un'altezza variabile da 3,50 m a 5,25 m; in particolare, il profilo è costante per le campate di riva e variabile per le 4 campate centrali con altezza massima in corrispondenza delle pile P2-P3 e P4.

- Viadotti di scavalco stradale
 - Viadotto Villanova (VI03);
 - Viadotto Fiera (VI05);
 - Viadotto Malcolm (VI06);
 - Viadotto Fason (VI07).

Per il viadotto Villanova e il viadotto Fiera sono state adottate campate centrali da 40 m e campate di riva da 30 m; la lunghezza complessiva è rispettivamente pari a 300 m e 500 m. Le travi hanno un'altezza pari a 1,80 m.

Per il viadotto Malcolm sono state adottate campate centrali da 45 m e campate di riva da 35 m; la lunghezza complessiva è rispettivamente pari a 115 m. Le travi hanno un'altezza pari a 2,0 m.

AL DECRET. 66 22 DIC. 2023

Tenuto conto della natura dei terreni di fondazione, costituiti generalmente da depositi alluvionali del F. Piave a comportamento granulare, sono state adottate fondazioni di tipo indiretto su pali trivellati di grande diametro. Nei limitati casi in cui i terreni di fondazioni sono costituiti da ammassi rocciosi, sono state adottate fondazioni indirette su micropali.

Le elevate permeabilità dei depositi alluvionali, di natura prevalentemente ghiaiosa e/o ghiaioso-sabbiosa, rende indispensabile l'impiego di fanghi bentonitici per la stabilizzazione del foro in fase di escavazione dei pali.

In alcuni casi sono state previste paratie provvisoriale realizzate con micropali per limitare l'estensione degli scavi per la realizzazione delle opere di fondazione in prossimità di strade o rampe esistenti.

Sistemazioni idrauliche e sistema di gestione delle Acque meteoriche

Al fine di garantire la sicurezza idraulica l'intero tracciato di progetto è stato sviluppato considerando come massimo livello quello calcolato con tempo di ritorno pari a 300 anni.

Sono state progettate opere di sistemazione idraulica adeguate a:

- la messa in sicurezza del corpo stradale;
- il drenaggio e la raccolta delle acque di piattaforma;
- la limitazione delle alterazioni al naturale deflusso delle acque meteoriche.

Le opere di sistemazione idraulica si dividono in due categorie:

1. Opere per il drenaggio delle acque di piattaforma: cordoli, cunette, embrici, caditoie, pozzetti, canalette, collettori, vasche di prima pioggia e manufatti di scarico al ricettore: il progetto prevede un "ciclo chiuso", ovvero che le acque meteoriche afferenti alla piattaforma stradale (sia di prima che di seconda pioggia) vengano convogliate, nella loro totalità e senza alcuna separazione, a mezzo di collettori circolari, ai manufatti di trattamento (vasche di prima pioggia). A valle di tali manufatti, funzionanti in continuo, si ha l'immissione nei recapiti finali (corpi idrici superficiali o sottosuolo). Le vasche di prima pioggia sono pensate per funzionare in continuo, applicando la tecnologia del trattamento primario a vasche comunicanti (per stramazzo): esse saranno costituite da comparti per la sedimentazione e da comparti per la separazione degli olii in sospensione. A monte dell'impianto un sistema di pozzetti/vasche di bypass a stramazzo permette di regolare l'ingresso della prima pioggia all'impianto e della seconda pioggia al recapito.

2. Opere per il drenaggio delle acque di versante: tombini, fossi di guardia, canalette, inalveazioni, manufatti di scarico al ricettore e pozzettoni sedimentatori: in aggiunta agli attraversamenti principali in corrispondenza di ponti e viadotti, la strada intercetta le vie secondarie di deflusso delle acque (fossi naturali minori) e riduce la capacità di deflusso del sistema di scorrimento superficiale esistente durante gli eventi meteorici sia ordinari che straordinari. La mitigazione delle interferenze con il reticolo idrografico prevede:

- Tombini di attraversamento del corpo stradale che rendono permeabile la strada rispetto a eventi meteorici ordinari e fino a tempi di ritorno TR = 200 anni;
- Fossi di guardia ai piedi dell'infrastruttura stradale di protezione del piede del rilevato e della trincea che convogliano l'acqua raccolta negli impluvi naturali.

Cantierizzazione

Uno degli obiettivi principali del progetto di cantierizzazione è garantire in ogni fase di lavoro la circolazione del traffico sulla SS51 e sulla A27 o su deviate provvisorie, senza mai interrompere la circolazione su tali arterie stradali, garantendo altresì il collegamento con la rete viaria locale principale e secondaria e con il tessuto degli insediamenti urbanistici serviti dal tratto della SS51, in DX e SX idraulica del fiume Piave.

Il tracciato è stato suddiviso in 13 Subcantieri, caratterizzati ciascuno da specifiche criticità, condizioni al contorno, in particolare in relazione alla viabilità e al contesto territoriale. Le opere d'arte che ricadono all'interno dello stesso Subcantiere presentano forti correlazioni in termini di fasistica di realizzazione e sono legate tra loro da legami di interdipendenza.

Le aree di cantiere individuate per lo sviluppo delle attività si distinguono in:

- Cantiere Base;

- Aree tecniche e Operative.

I Cantieri Base mantengono la loro ubicazione per tutta la durata dei lavori; le aree tecniche, possono essere dismesse rispettivamente appena vengono completate le opere di pertinenza o appena si alloca il materiale stoccato.

Sono state previste le seguenti aree di cantiere, distribuite lungo il tracciato:

- N. 2 Campi Base CB01 e CB02: ubicati rispettivamente a inizio e in posizione baricentrica di intervento con accesso da SS51 e da viabilità esistente (Via Cima La Riva);
- N. 1 Area di Stoccaggio terre: ubicata all'interno della CB02;

NOTA ISTRUTTORIA: con le integrazioni presentate in data 20.11.2023 sono state proposte delle alternative localizzative in relazione al campo base denominato CB01, originariamente previsto nei pressi del cimitero monumentale delle vittime del Vajont in località Fortogna. Manca pertanto la definizione dell'ubicazione del campo base CB01, attualmente all'esame del Comune di Longarone.

- N. 8 Aree Tecniche distribuite lungo il tracciato e in stretta adiacenza alle opere d'arte maggiori, ove possibile (ovvero in rispetto delle vaste aree sottoposte a tutela e vincolo e in funzione della morfologia del territorio).

Con particolare riguardo alla realizzazione della Galleria Castellavazzo, è stato deciso di riutilizzare le terre provenienti dagli scavi delle gallerie (canna principale e servizio), previa caratterizzazione ambientale a norma di legge, per la realizzazione del rilevato stradale del Subcantiere C.

Ulteriori volumi provenienti dagli scavi di altre opere d'arte saranno utilizzati nel medesimo Subcantiere per i rinfianchi e i rinterri o stoccati nell'area CB02. La superficie destinata allo stoccaggio di tali materiali è pari a circa 30.000 m²: considerando un'altezza massima di stoccaggio pari a 2,0 m, un'area perimetrale per la movimentazione dei mezzi, e il normale rigonfiamento delle terre, cautelativamente si stima una capacità di stoccaggio per fase pari a circa 20.000 m³.

I percorsi dei mezzi di cantiere, oltre che sulle Strade Statali, Provinciali e locali esistenti limitrofe e di attraversamento della SS51, saranno di due tipologie:

- Strade esistenti da adeguare (strade bianche e/o bitumate), quando si riutilizzeranno percorsi esistenti di cui si prevede un ampliamento o un rifacimento del fondo;
- Piste di nuova realizzazione, quando non ricalcano percorsi esistenti.

La realizzazione prevede una fase iniziale, Macrofase 0, nella quale verranno realizzate le attività preliminari e propedeutiche (bob, cantierizzazione e segnaletica); la durata è pari a 60 g.n.c.. In tale Macrofase non sono previste soggezioni alla rete stradale esistente degne di nota.

A seguire, la pianificazione costruttiva prevede l'esecuzione dei lavori in 2 Macrofasi principali.

In Macrofase 1 verranno realizzati i lavori: corpo stradale e opere d'arte. La durata complessiva è pari a 730 g.n.c.. In tale Macrofase il traffico è attivo sulla SS51 esistente con chiusura di un tratto di SS51 da sez circa 528 (compresa galleria esistente fino allo svincolo con Via Termine in località Val Tovanelle) con deviazione del traffico su Via Termine.

Al termine della Macrofase 1 potrà essere valutata l'attivazione al traffico in configurazione provvisoria e/o parziale.

Al termine di ogni subcantiere, verranno realizzate le attività di completamento, le opere a verde, lo smobilizzo dei cantieri e il ripristino dei luoghi ante operam.

Si prevede un periodo "FLOAT" che costituisce il margine di flessibilità legato a possibili variazioni di produttività delle lavorazioni e correlate ad eventuali condizioni climatiche sfavorevoli, pari a 60 g.n.c..

Durante i lavori è stato stimato un numero di mezzi circolanti su tragitti interni alle aree di cantiere pari a 10 al giorno distribuiti su 8 ore lavorative.

ALLEGATO

AL EMISSIONE 66 22 DIC. 2023

I lavori in oggetto hanno una durata pari a 840 g.n.c. (pari a circa 28 mesi).

Terre e rocce da scavo

Per la realizzazione dell'infrastruttura si prevede un fabbisogno complessivo di circa **1.161.136,60** mc di materiale, di cui 670.386 mc di materiale idonei per rilevato, 128.121,48 mc di materiale anticapillare, 68.520 mc per scogliere, 266.934,75 mc per rinterri ed opere provvisionali e 27.174,37 mc per terreno vegetale.

I lavori per la realizzazione dell'adeguamento della S.S.51 "Alemagna" – Variante di Longarone a Tipo C1. S.S. 51, porteranno alla produzione di circa **696.294,18** mc (in banco) di materiale di risulta distinti secondo le varie tipologie di scavo. Di tale volume, in relazione alle indagini ambientali eseguite sui terreni, verranno riutilizzati all'interno del progetto:

- come materiale idoneo per rilevato: 430.275,80 mc;
- come terreno vegetale: 24.412,39 mc di terreno vegetale derivante dallo scotico;
- come materiale per rinterri ed opere provvisionali: circa 226.072,12 mc provenienti dagli scavi di progetto.

Saranno gestiti come rifiuto i materiali che derivano dalla realizzazione delle fondazioni a pozzo, dei pali e dei micropali di fondazione e dello scavo della galleria con utilizzo di miscele espandenti pari a 36.964,83 mc in banco per i quali si prevede la rimozione e il conferimento presso siti autorizzati in qualità di rifiuto conformemente alla Parte IV del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. Tale quantità si incrementa in volume del 20% dallo scavo in banco allo smosso determinando quindi che i volumi finali saranno pari a 44.357,80 mc (36.964,83 x 1,2).

Si riporta di seguito il quadro riassuntivo relativo alla gestione dei materiali:

QUADRO RIASSUNTIVO DELLA GESTIONE DEI MATERIALI					
	Fabbisogno complessivo inerti (volume in banco)	Produzione complessiva materiali di scavo (volume in banco)	Riutilize interno al tracciato stradale (volume in banco)	Fabbisogno approvvigionamento esterno (Cava)	Terreno da gestire come rifiuto ai sensi della Parte IV del D. Lgs. 152/2006 (volume in banco)
TOTALE	1.161.136,60 mc	696.294,18 mc	659.329,35 mc	501.807,25 mc mc	36.964,83 mc

Il proponente ha individuato alcuni siti estrattivi utilizzabili per l'approvvigionamento di materiali e ditte che si occupano di smaltimento degli inerti in prossimità delle aree di intervento.

Alternative progettuali

Durante la fase di progettazione preliminare, nell'ambito dello Studio delle Alternative, il progetto in esame è stato messo a confronto con l'opzione zero (S.S.51) e con i due tracciati alternativi che consistono in una variante di monte all'attuale S.S.51 (alternativa 2) e in una variante verso il Piave all'alternativa 1 (alternativa 3).

Le risultanze dello studio delle alternative di tracciato hanno evidenziato come l'alternativa 1 (progetto in oggetto) presenti le minori criticità, contribuendo peraltro a ridurre significativamente il principale problema rappresentato dall'uso della S.S.51 secondo le attuali condizioni, e quindi i problemi dovuti all'ingente volume di traffico di attraversamento e agli effetti negativi determinati dal traffico sui ricettori e quindi sulla popolazione.

Nel SIA è stato inoltre affrontato un confronto tra Sub – alternative, che si riferiscono all'attraversamento del Torrente Desedan, immissario del Fiume Piave.

A
66 22 DIC 2023

Opzione zero: consiste nel mantenimento dell'attuale tracciato della S.S.51 non solo ai fini delle connessioni locali ma anche per i percorsi di collegamento con una valenza interregionale e internazionale.

Alternativa AP2: si sviluppa lato monte, interessando il tratto compreso tra le pk 1+000 e 4+508 ed è situato a ovest del tracciato di progetto. Tale tracciato prevede l'attraversamento del T. Desedan con opera di lunghezza pari a 460m.

Alternativa AP3: è posta verso il Piave (a est rispetto al tracciato di progetto) e si sviluppa nel tratto compreso tra le pk 1+600 e 4+508. L'alternativa prevedeva l'attraversamento del T. Desedan con opera di lunghezza pari a 460m.

Il confronto è stato svolto in funzione degli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale definiti per il progetto in corrispondenza dei quali sono stati individuati e valorizzati un core set di indicatori.

Il SIA conclude che "il tracciato di progetto è migliore sotto molteplici aspetti e, in particolare, rispetto agli impatti sui ricettori prossimi al tracciato, che sono in numero sensibilmente inferiore sia rispetto alla opzione zero che alla soluzione AP-2".

Nella nota del 03/03/2023 del Comitato speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, contenente una richiesta di integrazioni e chiarimenti sul progetto, il Consiglio richiedeva di avvicinare il viadotto Desedan alla strada attuale al fine di evitare l'attraversamento del settore centrale del Biotopo Regionale Risorgive del Piave.

A tal fine, è stata sviluppata una soluzione di tracciato in variante che si avvicina alla sede stradale esistente e minimizza il frazionamento del biotopo, mediante un tracciato più sinuoso e perimetrale rispetto al sito di interesse, in luogo di un rettilineo.

3.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Aria e clima

Nel SIA sono stati analizzati i valori di qualità dell'aria rilevati presso due centraline fisse di rilevamento di ARPAV: la stazione di Belluno Parco Città di Bologna e quella di Pieve d'Alpago. Nel quinquennio 2016-2020, è stato riscontrato un livello di concentrazione di fondo degli inquinanti relativamente basso. In particolare, per gli inquinanti indagati, quali NO₂, C₆H₆, PM₁₀ e PM_{2,5}, si possono stimare concentrazioni medie pari a circa 12 µg/mc per il biossido di azoto NO₂, 0,60 µg/mc per il Benzene C₆H₆ e, rispettivamente, 14,5 µg/mc e 13,5 µg/mc per le polveri sottili PM₁₀ e PM_{2,5}.

Geologia

L'elemento idrografico principale dell'area in studio è il fiume Piave, che nel tratto in esame corre in direzione circa nord - sud; in sinistra idrografica, è presente il Torrente Vajont, che si immette nel Piave con una direttrice quasi perpendicolare proveniente da est; in destra idrografica, poco più a sud rispetto all'immissione del Vajont, vi è il Torrente Maè, e ancora più a sud il Torrente Desedan, anch'essi tributari del Piave.

I due versanti che delimitano la valle, orientale e occidentale, sono infatti caratterizzati dalla presenza di un substrato roccioso prevalentemente affiorante o sub affiorante sotto depositi alluvionali e/o detritici/morenici, costituito da alternanze di calcari, calcari marnosi e marne, fino ad arrivare a sequenze stratigrafiche di tipo flyschoidi.

Acque

Il bacino del fiume Piave appartiene al distretto idrografico delle Alpi Orientali; il Piave ha un bacino prevalentemente montano di 4.021,69 km² e una lunghezza di circa 220 km (sfocia in Adriatico presso Porto

Cortellazzo). Le sorgenti sono poste alle pendici del Monte Peralba (2.639 m s.l.m.) ad una quota di 2.037 m s.l.m.

Consultando i dati provenienti dal “Piano di Gestione delle acque 2015-2021 - Corpi idrici superficiali - Distretto idrografico delle alpi orientali” per il Fiume Piave e i relativi affluenti, lo stato chimico risulta essere “buono” sia per il Fiume Piave che per i relativi affluenti; lo stato/potenziale ecologico risulta essere “buono” per la maggioranza, tranne per il Torrente Vajont ed il Torrente Valle Gallina, dove risulta come “sconosciuto” e per il Rio Val di Frari, dove invece presenta un valore “elevato”.

Consultando i dati provenienti dal “Piano di Gestione delle acque 2015-2021 - Corpi idrici sotterranei - Distretto idrografico delle alpi orientali”, Lo stato chimico e lo stato quantitativo del corpo idrico “PreAlpi Orientali” che interessa l’area progettuale risulta essere “buono”.

Suolo, Uso Del Suolo e Patrimonio Agroalimentare

Il territorio montano in cui si inserisce il progetto è ricoperto per la quasi totalità da superfici naturali e presenta una grande varietà di assetti compositivi.

Le formazioni boschive di maggiore interesse appartengono all’associazione del Quercio-carpineti in cui dominano Farnie, Carpini bianchi e neri e a Faggete a *Fagus sylvatica*. Presenti, inoltre, anche diverse pinete a dominanza di Pino silvestre e Pino nero (9,99 %).

Lungo il corso del fiume Piave, sono presenti numerosi arbusteti a carattere igrofilo in cui dominano i saliceti (6,54% del totale). Nei territori umidi non inondati si sviluppano boscaglie di latifoglie a dominanza di Ontano bianco (*Alnus incana*). Le aree a vegetazione rada rappresentano solo lo 0,20 % del territorio.

Biodiversità

La Carta Forestale Regionale redatta nel 2005 evidenzia un’elevata eterogeneità compositiva delle fisionomie forestali: alle fasce più elevate sono presenti le peccete, faggete, betuleti, lariceti e larici-cembretti, mughete, nella fascia submontana e lungo il fondo valle sono presenti rovereti, alneti, quercio-carpineti, aceri-frassineti, aceri-tiglieti e saliceti con altre formazioni riparie.

La fauna del territorio di area vasta si presenta ricca e variegata in virtù del fatto che questa porzione di territorio risulta costituita da una prevalenza di matrice boschiva che determina la presenza di fasce ecotonali frequentate da numerose specie animali che trovano in esse una gran varietà di cibo, copertura e rifugio.

La presenza, inoltre, di diverse aree protette di particolare rilevanza naturalistica, come il Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi e Siti Rete Natura, favoriscono l’insediamento di numerose specie faunistiche.

Di particolare rilevanza è anche l’ecosistema acquatico che nell’area di studio è rappresentato dal Fiume Piave. I greti fluviali e la vegetazione ripariale presente lungo le sponde del fiume ospitano diverse specie faunistiche in particolare quelle avicole.

Per quel che concerne l’ittiofauna, si fa riferimento al tratto montano del bacino idrografico del Fiume Piave, acque a prevalente vocazione salmonicola, in cui è presente anche la Trota Marmorata, una specie ittica importante per gli ecosistemi fluviali dell’arco alpino ed è fortemente tutelata dalla normativa europea.

Quasi tutta l’area è interessata dalla presenza di un unico grande corridoio ecologico connesso alla presenza del Fiume Piave, individuato sia dal PTCR e dal PTCP.

L’area naturale minore denominata Risorgive del Piave (BL039), interessata dal tracciato di progetto, è un’area umida di 78 ha, in cui sono rappresentate una notevole varietà di associazioni vegetali legate agli ambienti acquatici. Da segnalare la presenza di canneti a Cannuccia di palude (*Phragmites australis*) e magnocariceti a Carice tagliante (*Carex acutiformis*). L’ambiente ecologicamente più interessante è probabilmente quello rappresentato dalle formazioni a Salice ripaiolo (*Salix elaeagnos*), accompagnato da Salice dafnoide (*Salix*

daphnoides). Di rilievo anche la presenza di altre comunità arbustive pioniere dominate dall'Olivella spinosa (*Hippophae rhamnoides*).

Nell'ambito in studio, nel Comune di Longarone, è presente la Garzaia di Faè; in base al più recente censimento di garzaie nel Triveneto effettuato durante la stagione riproduttiva 2021 e pubblicato il 31/10/2022, nella Garzaia di Faè risultano attualmente censite 17 coppie di Airone cenerino (Sighele et al., 2022).

Rumore e vibrazioni

È stato effettuato il censimento dei ricettori allo scopo di localizzare e caratterizzare, dal punto di vista territoriale ed acustico, tutti gli edifici che si trovano nelle fasce di competenza acustica stradale corrispondenti alla distanza dei 250 metri dal ciglio infrastrutturale di progetto (come da DPR 142 tabella 1 allegato 1 per strada extraurbana secondaria di nuova costruzione categoria C1) ed eventuali ricettori sensibili entro 500 metri (ulteriori 250 m per lato) dal suddetto ciglio.

Complessivamente sono stati censiti 1034 edifici, e precisamente 991 nel Comune di Longarone, 43 nel Comune di Ponte nelle Alpi.

Nell'ambito del progetto di studio, sono state condotte delle indagini fonometriche, effettuate nel mese di luglio 2021, volte alla caratterizzazione acustica del territorio.

Attraverso il software Cadna-A, è stato analizzato lo scenario ante operam individuando sui 1034 ricettori censiti nei comuni il livello di pressione sonora, considerando quale sorgente di rumore l'infrastruttura di progetto allo stato attuale, utilizzando i flussi di traffico relativi al 2019.

I risultati della simulazione mostrano un clima acustico Ante Operam caratterizzato da superamenti in facciata per i ricettori sensibili ad uso scolastico nel periodo diurno, mentre per i ricettori residenziali si riscontrano superamenti in facciata su alcuni edifici ad uso residenziale sia per il periodo diurno, sia per il periodo notturno. Questi superamenti sono dovuti alla posizione dell'infrastruttura, che, in particolare nel comune di Longarone e nell'area di Castellavazzo, corre all'interno del centro abitato, impattando notevolmente i ricettori residenziali prospicienti.

Salute pubblica

Per sviluppare il quadro dello stato di salute della popolazione dell'area di studio, sono stati estratti e analizzati gli ultimi dati disponibili forniti dall'ISTAT, attraverso il software Health For All (HFA).

Paesaggio e patrimonio culturale

L'area di studio ricade nell'ambito n. 5 "Valbelluna e Feltrino" individuato nel Documento della valorizzazione per il paesaggio, allegato del PTRC.

L'ambito di studio è un territorio prevalentemente montano e boschivo, interessato dalla presenza di strette valli torrentizie perpendicolari al Fiume Piave, che attraversa da Nord a Sud l'intero ambito costituendone la direttrice principale lungo la quale si sviluppano i centri abitati e la viabilità.

Le formazioni boschive presenti nell'area di studio sono distribuite secondo fasce altitudinali definite e corrispondenti a condizioni ambientali e climatiche omogenee.

In corrispondenza delle aree a fondovalle sono presenti formazioni riparie e saliceti, fra cui riveste particolare importanza la vegetazione ripariale del fiume Piave, molto variegata.

Il patrimonio di interesse storico e culturale dell'area di studio è costituito principalmente dai residui beni superstiti al disastro del Vajont e dalle opere realizzate nel Novecento in occasione della ricostruzione di Longarone.

Nello specifico i beni e le opere pervenuti sono: i Murazzi, l'albero monumentale di Faè, il campanile di Pirago, il Palazzo Mazzolà, la Villa Cappellari-Bonato e Casa Zoldan.

L'albero monumentale di Faè, nella frazione Faè di Longarone, è una sequoia monumentale alta circa 32 metri, risalente alla seconda metà del 1800 e proveniente dall'America. Nelle integrazioni di agosto 2023, il proponente ha chiarito che la sequoia si troverà a una distanza che va tra i 120 / 150 metri dalla viabilità di progetto che in quell'area si alzerà in viadotto (cosiddetto "Viadotto Villanova").

Siti natura 2000

Allegato all'istanza è stato presentato lo Studio di Incidenza Ambientale relativo ai seguenti Siti Natura 2000.

Tipo	Codice	Denominazione	Superficie [ha]
ZPS	IT3230089	Dolomiti del Cadore e del Comelico	70396
ZSC	IT3230031	Val Tovanello Bosconero	8845

4. IMPATTI DEL PROGETTO SULL'AMBIENTE - LE VALUTAZIONI DEL PROPONENTE

ARIA E CLIMA

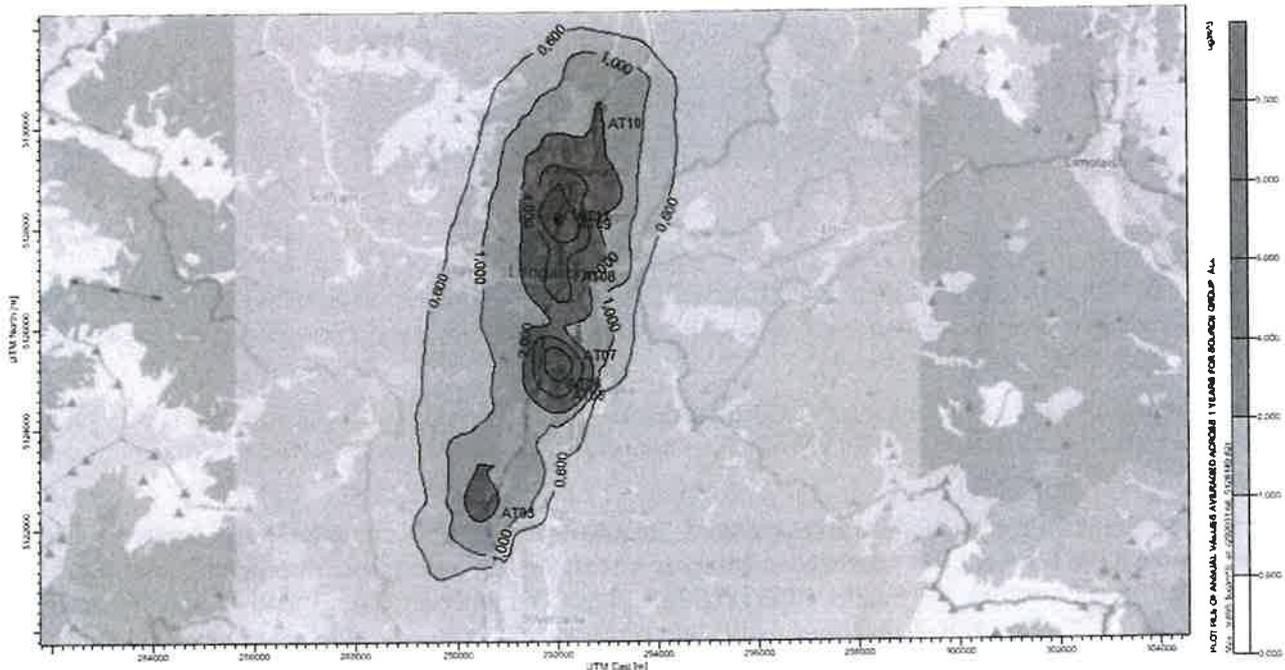
Le valutazioni di impatto correlate alla realizzazione dell'Opera in oggetto di Studio, sono state incentrate sull'analisi delle modifiche alle concentrazioni degli inquinanti che l'Opera potrebbe apportare allo scenario attuale, modificando o meno le concentrazioni degli inquinanti che attualmente caratterizzano il territorio. A tale scopo, sono state calcolate le concentrazioni degli inquinanti derivanti dall'esercizio dell'infrastruttura allo stato attuale, attraverso simulazioni modellistiche riferite allo scenario Ante-Operam. Sono inoltre state effettuate le simulazioni degli inquinanti per la fase Post -Operam. Dal confronto degli output ottenuti nei due scenari si è potuto infine stimare l'eventuale innalzamento delle concentrazioni di inquinanti e quindi la futura compatibilità o meno dell'Opera con i limiti normativi vigenti in materia di inquinamento atmosferico. L'analisi ha interessato la fase di cantiere e la fase di esercizio.

Nella seguente tabella si riportano i fattori causali in relazione agli impatti potenziali sulla componente "Aria e Clima".

Azioni di Progetto / Fattori causali - Impatti potenziali su Aria e clima			
FATTORI CAUSALI	IMPATTI POTENZIALI	FASE CANTIERE	FASE ESERCIZIO
AC.3 Lavorazioni di cantiere	ATM.1 Superamento dei limiti normativi delle polveri sottili	X	
AC.4 Volumi di traffico di cantiere	ATM.2 Superamento dei limiti normativi degli inquinanti	X	
AO.1 Volumi di traffico circolante	ATM.3 Innalzamento delle emissioni prodotte in atmosfera		X
	ATM.4 Impatti sul clima (Emissioni di CO ₂)		X

66 22 DIC. 2023

Per le simulazioni il proponente si è avvalso del modello AERMOD.



Output del modello di simulazione della concentrazione di PM10 nella fase di cantiere

Impatti in fase di cantiere

Il proponente conclude che dalle concentrazioni restituite come output dal modello di simulazione, si evince come in nessun caso si presentino superamenti dei limiti normativi vigenti in materia di qualità dell'aria, dal momento che sono rari i ricettori residenziali posti nelle immediate vicinanze dei cantieri, in cui tuttavia si registrano concentrazioni mai superiori ai circa 10 µg/mc, ben al di sotto del limite normativo di 50 µg/mc come valore massimo giornaliero e 40 µg/mc come media annuale.

A valle delle analisi svolte, sia dal punto di vista delle emissioni che dal punto di vista delle concentrazioni, il proponente conclude l'analisi cantieristica affermando come gli impatti correlati alla componente atmosfera non risultino tali da produrre scenari preoccupanti relativamente alle indicazioni normative vigenti.

Misure di mitigazione in fase di cantiere

- Bagnatura periodica della superficie di cantiere,
- copertura dei mezzi e la relativa gestione della velocità di marcia
- riduzione delle velocità dei mezzi di cantiere (20 km/h)
- impiego di mezzi con le migliori tecnologie e prestazioni disponibili.
- idonea attività di formazione ed informazione del personale addetto alle attività di costruzione e di movimentazione e trasporto dei materiali polverulenti.

Impatti in fase di esercizio

In via cautelativa, non si è tenuto conto della diminuzione delle emissioni inquinanti derivati dal futuro inserimento nel parco veicolare attuale di automobili elettriche, ibride o perlomeno con emissioni inquinanti di maggiore efficienza.

Nello studio dello scenario di progetto, oltre alla nuova infrastruttura, si è tenuto conto del traffico veicolare nella tratta considerata stimati per l'anno 2036 di cui si riporta nella seguente tabella uno schema:

ALLEGATO A
 AL DECRETO n. 66 del 22 DIC 2023

Tabella Dati di traffico lungo l'infrastruttura, scenario attuale e scenario futuro

TRAFFICO	
Scenario 2036	
veic/gg	% pesanti
32518	10%

Lo scenario futuro analizzato si riferisce all'anno 2036, in cui si prevede un aumento del traffico veicolare, tuttavia, nella simulazione dell'impatto, sono stati considerati invariati i fattori di emissione che caratterizzano il parco macchine attualmente presente.

Le simulazioni modellistiche hanno riguardato i principali inquinanti correlati al traffico veicolare, vale a dire le polveri sottili, nelle frazioni PM10 e PM2,5, ed il biossido di azoto NO2, che sono stati studiati nello scenario futuro riferito all'anno 2036.

Dalle simulazioni modellistiche si osserva che le concentrazioni inquinanti ascrivibili al traffico veicolare circolante sull'infrastruttura di progetto risultano essere nettamente inferiori delle concentrazioni complessive che caratterizzano il territorio. Infatti, rispetto ai 24,9 µg/mc che rappresentano il fondo ambientale di PM10, ai 21,4 µg/mc che rappresentano il fondo ambientale di PM2,5 ed ai 25,2 µg/mc che rappresentano il fondo ambientale di NO2, le concentrazioni medie restituite dal modello per i tre inquinanti simulati risultano esserne una piccola percentuale.

Tabella delle Concentrazioni medie nello scenario Post Operam (Output modello di simulazione)

Inquinante	Concentrazione di fondo ambientale	Concentrazione Media Output del modello Scenario progetto 2036
Polveri sottili PM10	24,9 µg/mc	8 µg/mc
Polveri sottili PM2,5	21,4 µg/mc	4 µg/mc
Biossido di Azoto NO2	25,2 µg/mc	9 µg/mc

Nella tabella seguente sono riportate le concentrazioni totali, in cui si sommano le concentrazioni prodotte dall'infrastruttura di progetto alle concentrazioni di fondo che caratterizzano il territorio.

Tabella 1.9 Confronto tra le concentrazioni totali ed i limiti normativi vigenti

Inquinante	Conc. di progetto + Conc. di fondo ambientale	Limite normativo vigente (D.Lgs 155/2010)	Compatibilità ambientale
Polveri sottili PM10	33 µg/mc	40 µg/mc	SI
Polveri sottili PM2,5	25 µg/mc	25 µg/mc	SI
Biossido di Azoto NO2	34 µg/mc	40 µg/mc	SI

66 22 DIC 2023

GEOLOGIA

Le potenziali interferenze correlate alla Geologia, possano essere ricondotte alle seguenti categorie:

FATTORI CAUSALI	IMPATTI POTENZIALI	FASE CANTIERE	FASE ESERCIZIO
AC.1 Approntamento aree e piste di cantiere	GEO.1 - Alterazione qualitativa dei suoli	X	
AC.2 Scotico terreno vegetale	GEO.2 - Possibile incremento dell'erosione	X	
AC.3 Lavorazioni di cantiere	GEO.1 - Alterazione qualitativa dei suoli	X	
AF.1 Presenza del nuovo corpo stradale e delle opere d'arte connesse	GEO.3 - Possibile incremento dell'erosione torrentizia		X
AO.2 Gestione delle acque di piattaforma	GEO.1 - Alterazione qualitativa dei suoli		X

Impatti in fase di cantiere

La realizzazione del cantiere, nel suo insieme, determina un'importante operazione di preparazione del suolo, consistente nella rimozione della copertura vegetale presente su tutta l'area interessata dalle opere con lo scoticamento dello strato di terreno superficiale.

Alterazione qualitativa dei suoli

In fase di cantiere, tale impatto può essere legato alle fasi di approntamento di aree e piste di cantiere, alle diverse lavorazioni di cantiere e alla gestione delle acque di prima pioggia che dilavano i piazzali. Nel corso delle lavorazioni possono verificarsi sversamenti accidentali di fluidi inquinanti da mezzi d'opera o da depositi di materiali che possono compromettere la qualità di porzioni di suolo. Gli inquinanti potenziali ricorrenti sono il carburante per rifornimento, gli oli e grassi lubrificanti, le malte cementizie e le vernici.

Possibile incremento dell'erosione

Tale impatto può manifestarsi in seguito alla parziale modifica dei luoghi dovuta a denudazioni e/o scavi, necessari per la costruzione, che possono comportare variazioni del potere erosivo da parte delle acque di dilavamento. A questa tipologia di impatto è connessa l'asportazione del terreno vegetale (scotico) necessaria per la preparazione delle aree e delle piste di cantiere.

Il possibile riutilizzo del suolo asportato da risistemare in luoghi che lo necessitano al termine delle attività di costruzione, dovrà avvenire seguendo alcuni accorgimenti. Per mantenere le condizioni di permeabilità originarie è consigliabile, in via cautelativa, predisporre cumuli di accantonamento non più alti di 2,5 - 3 m per evitare un eccessivo compattamento. Gli accantonamenti dovranno essere previsti in aree situate a distanza di sicurezza da zone soggette a inquinamento potenziale (vicino a strade, cantieri, attività industriali o artigianali).

Nelle integrazioni di agosto 2023, il proponente ha chiarito che riguardo lo scavo della galleria di Castellavazzo, l'interpolazione dei livelli di falda rilevati nei piezometri ha permesso di accertare la presenza dell'acqua di falda nella tratta centrale della galleria dove sono presumibili venute lungo gli strati e con deflusso da monte verso valle e talora concentrate in corrispondenza delle zone di faglia in ragione della maggiore fratturazione dell'ammasso.

In merito all'interazione ed alla possibile sostanziale invarianza della circolazione idrica sotterranea, a fronte degli scavi funzionali alla realizzazione della galleria, il proponente evidenzia che, accertata l'interazione con

ALLEGATO A

AL DECRETO n. 66 del 22 DIC 2023

gli scavi il regime idrogeologico e prevista l'applicazione dei drenaggi in avanzamento, la perturbazione della falda sarà comunque temporanea e legata alle fasi di scavo.

Le misure previste per evitare abbassamenti di falda a lungo termine sono rappresentate dalla adozione di rivestimenti definitivi "completi" di arco rovescio e di un sistema di impermeabilizzazione della galleria. In fase di scavo, non è possibile escludere locali abbassamenti dei livelli di falda anche indotti dai drenaggi suborizzontali previsti al fronte, da realizzare in avanzamento per intercettare eventuali "sacche d'acqua" ed escludere venute improvvise negli scavi.

Il progetto del monitoraggio in galleria sarà integrato con la misura delle portate delle acque drenate dagli scavi.

Secondo il proponente, in mancanza di manifestazioni sorgentizie od opere di presa e pozzi trivellati a valle della galleria da realizzare, non si concretizzano effetti negativi tangibili sul regime idrogeologico dell'area.

Misure di mitigazione in fase di cantiere

In caso di sversamenti accidentali sui terreni al di fuori delle aree impermeabilizzate risulta necessario definire una specifica procedura di gestione dell'emergenza, oltre alla comunicazione di cui all'art 242 del D.Lgs 152/06. Il proponente descrive la procedura da seguire in caso di sversamento accidentale.

In caso di sversamento accidentali l'operatore deve:

- immediatamente spegnere la macchina operatrice;
- avvertire immediatamente il responsabile di cantiere;
- mettere in atto eventuali presidi per contenere lo sversamento.

Il responsabile di cantiere deve:

- tenere a disposizione in cantiere idonei materiali assorbenti;
- intervenire immediatamente presso il luogo dello sversamento mediante la posa dei materiali assorbenti a disposizione;
- attivarsi immediatamente con impresa specializzata per la bonifica dello sversamento.

Per quanto riguarda le azioni di prevenzione degli sversamenti sul suolo, saranno previsti sistemi di raccolta e trattamento delle acque nelle aree impermeabilizzate e nelle zone di piazzali destinate a parcheggio e rifornimento mezzi all'interno del cantiere.

Per le lavorazioni da eseguire in corrispondenza delle aree prossime agli orli dei terrazzi fluviali saranno adottati idonei interventi di ingegneria naturalistica con opere in legname, gabbioni e/o pietrame (i quali, oltre a minimizzare gli impatti delle opere, offrono il vantaggio di una flessibilità molto maggiore di quelli classici, mantenendo inalterata nel tempo la loro funzionalità.

Al fine di limitare il più possibile forme di degrado nelle aree direttamente interessate dalla realizzazione delle aree e piste di cantiere, si dovrà provvedere allo scotico preliminare dei suoli (indicativamente 30 cm), con accantonamento dello stesso; nella fase di accantonamento dovranno essere previste operazioni di mantenimento dell'accumulo mediante idro-semina con miscuglio in prevalenza di graminacee e leguminose.

Dovrà essere garantita l'impermeabilizzazione delle aree di deposito di materiali pericolosi (carburanti, lubrificanti, ecc.) e delle aree di rimessaggio dei mezzi.

Gli eventuali sversamenti sul suolo saranno quindi limitati esclusivamente alla fase di cantiere e saranno legati alla presenza e al transito delle macchine operatrici; pertanto, gli unici eventuali sversamenti che potranno verificarsi sono perdite di oli ed idrocarburi da parte dei mezzi d'opera e di calcestruzzo durante l'esecuzione dei getti.

X

ALLEGATO A

AL. 60 22 DIC 2023

Impatti in fase di esercizio

Alterazione qualitativa dei suoli

Nella fase di esercizio, una volta terminati i lavori di realizzazione, l'unico impatto potenziale potrebbe essere collegato alla possibile alterazione qualitativa dei suoli. Questa problematica è mitigata da una corretta gestione delle acque di piattaforma, effettuata tramite la messa in opera di presidi e sistemi di raccolta di queste.

Il progetto prevede che le acque di piattaforma vengano convogliate, tramite una rete di canalette ed embrici, in bacini di laminazione.

Secondo il proponente, sotto il profilo geomorfologico l'area di studio non presenta elementi di criticità nei confronti delle opere in progetto in quanto caratterizzata da un assetto morfologico pianeggiante in equilibrio.

Possibile incremento dell'erosione fluviale/torrentizia

Per la fase del post operam, il SIA evidenzia che la presenza di piloni in area golenale rispettivamente negli attraversamenti del T. Maè e del T. Desedan, potrebbe modificare le caratteristiche di deflusso del corso d'acqua incrementandone la capacità erosiva, soprattutto nei periodi di piena.

Misure di mitigazione in fase di esercizio

Durante la fase di esercizio, possibili impatti nei confronti del fattore suolo possono essere connessi alla gestione delle acque di piattaforma. A tale proposito si prevede un sistema idraulico chiuso per il trattamento e smaltimento delle acque di piattaforma.

ACQUE

La relazione tra le azioni di progetto e gli impatti sulla matrice acque sia in fase di cantiere che di esercizio, sono schematizzati dal proponente nella sottostante tabella.

FATTORI CAUSALI	IMPATTI POTENZIALI	FASE CANTIERE	FASE ESERCIZIO
AC.1 Approntamento aree e piste di cantiere	IDR.3 - Alterazione della regolarità del deflusso superficiale delle acque di ruscellamento	X	
AC.3 Lavorazioni di cantiere	IDR.1 - Alterazione qualitativa delle acque superficiali e sotterranee	X	
	IDR.2 - Alterazione della regolarità del deflusso dei corsi d'acqua superficiali		
	IDR.4 - Possibile riduzione della		

AL 66 22 DIC 2023

	permeabilità dei terreni IDR 6 - Possibili intorbidimento acque superficiali		
	IDR 5 - Modifica della circolazione sotterranea in corrispondenza dei fenomeni di risorgiva	x	
AF.1 Presenza del nuovo corpo stradale e delle opere d'arte connesse	IDR 2 - Alterazione della regolarità del deflusso dei corsi d'acqua superficiali IDR.5 - Modifica della circolazione sotterranea in corrispondenza dei fenomeni di risorgiva		X
AO.2 Gestione delle acque di piattaforma	IDR.1 - Alterazione qualitativa delle acque superficiali e sotterranee		X

Nelle integrazioni fornite ad agosto 2023, il proponente evidenzia che, relativamente alla Variante in corrispondenza del biotopo delle Risorgive del Piave, in cui è presente un'area di Pericolosità geologica elevata – P3 ai sensi del PAI dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione, il proponente evidenzia che la soluzione in variante proposta, dal punto di vista idraulico, presenta delle caratteristiche lievemente migliorative rispetto al tracciato precedente, in quanto consente un allontanamento di circa 120 m dalle aree golenali del fiume Piave; ad ulteriore miglioramento delle condizioni di sicurezza, il profilo è stato adeguato sul nuovo terreno, alzando di conseguenza il viadotto in quanto si va ad interessare il conoide detritico di confluenza del Desedan a quote leggermente più elevate.

Inoltre al fine di minimizzare gli interventi, sia in fase di cantiere che di esercizio, all'interno del Biotopo Risorgive del Piave si è previsto lo spostamento del fosso inerbato di allontanamento delle acque derivanti dalla vasca di prima pioggia.

NOTA ISTRUTTORIA: Con riferimento all'interferenza del viadotto Desedan con l'area classificata con pericolosità geologica P3 si evidenzia che si tratta del fenomeno classificato come complesso nella banca dati IFFI e risulta tuttora attivo e denominato Id PAI 0250187400M. Dal punto di vista geologico, l'origine del fenomeno è individuata nel versante sinistro dell'alta valle del torrente Desedan con la porzione Nord del dissesto che presenta caratteri di scivolamento rotazionale. A questa porzione (Id PAI 0250187400) è stata attribuita una pericolosità geologica pari a P4. La rimanente parte si incanala nell'incisione valliva del Torrente Desedan ed è caratterizzata da periodiche colate detritiche. Attualmente le succitate aree sono presenti nella Tav 5 di 6 Longarone del PAI geologico, ma nell'ambito della revisione del PAI geologico, il fenomeno ID PAI 0250187400M verrà stralciato ed inserito all'interno della cartografia del PGRA.

Ad ogni modo nelle aree a pericolosità geologica P3, secondo l'art. 10 lett. F delle NTA del PAI, l'intervento in oggetto è fattibile. Si riporta di seguito la parte normativa di interesse (l'art. 10 lett. F delle NTA del PAI). nelle aree P3 è consentita "la realizzazione o ampliamento di infrastrutture viarie, ferroviarie e di trasporto pubblico nonché ciclopedonali, non diversamente localizzabili o non delocalizzabili ovvero mancanti di alternative progettuali tecnicamente ed economicamente sostenibili, purché non comportino l'incremento delle condizioni di pericolosità e non compromettano la possibilità di realizzazione degli interventi di mitigazione della pericolosità o del rischio; in particolare gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture stradali devono anche essere compatibili con le previsioni dei piani di protezione civile ove esistenti".

Impatti in fase di cantiere

Alterazione qualitativa delle acque superficiali e sotterranee

Durante il cantiere possono verificarsi sversamenti accidentali di fluidi inquinanti da mezzi d'opera o da depositi di materiali dei medesimi inquinanti potenziali ricorrenti (carburante per rifornimento, oli e grassi lubrificanti, malte cementizie e vernici). I suddetti versamenti potrebbero immettersi direttamente nei corpi idrici superficiali (se nelle immediate vicinanze), o al suolo, raggiungendo la falda per infiltrazione e in tal modo compromettendola.

22 DIC. 2023

Nella presente interferenza vanno anche considerate le lavorazioni inerenti alla messa in opera di fondazioni indirette (fondazioni su pali) e allo scavo in sotterraneo (galleria Castellavazzo).

Alterazione della regolarità del deflusso dei corsi d'acqua superficiali

La presenza di un cantiere per la realizzazione di pile nell'area golenale può determinare la modifica locale delle condizioni di deflusso dei corsi d'acqua in occasione degli eventi di piena. Tale interferenza si può riscontrare dell'attraversamento del Torrente Maè, del Torrente Desedan e del Rio Val di Frari (o Molino). Si specifica che la presente interferenza si potrà avere sia in fase di cantiere, a causa delle lavorazioni in alveo, che in fase di esercizio, a causa della presenza di opere in area golenale.

Alterazione della regolarità del deflusso superficiale delle acque di ruscellamento

La presenza di cantiere per la realizzazione di pile nell'area golenale può determinare la modifica locale delle condizioni di deflusso dei corsi d'acqua in occasione degli eventi di piena.

Possibile riduzione della permeabilità dei terreni

La compattazione dei terreni in relazione alle lavorazioni di cantiere induce alla diminuzione del volume dei vuoti intergranulari del terreno e conseguente diminuzione delle caratteristiche di permeabilità.

Modifica della circolazione sotterranea in corrispondenza dei fenomeni di risorgiva

La realizzazione di uno scavo in galleria genera un effetto drenante che determina un abbassamento più o meno generalizzato del livello di falda, con effetti non sempre desiderabili, tra i quali: estinzione di sorgenti e/o pozzi. A livello generale si può affermare che l'effetto della galleria sull'assetto idrogeologico dipende dalle condizioni di alimentazione e dalla permeabilità dell'acquifero.

Aumento della torbidità delle acque superficiali

La localizzazione in prossimità di corsi d'acqua delle aree di cantiere può determinare interferenze sulla componente ambiente idrico (acque di superficie) sotto l'aspetto chimico e fisico (intorbidimento delle acque superficiali). Tali interferenze possono essere generate dallo sversamento più o meno accidentale di materiale inerte e rifiuti solidi nel corso d'acqua.

Misure di mitigazione per la fase di cantiere

Una riduzione del rischio di impatti significativi sull'ambiente idrico in fase di costruzione dell'opera può essere ottenuta applicando adeguate procedure operative nelle attività di cantiere, relative alla gestione e lo stoccaggio delle sostanze inquinanti e alla prevenzione dallo sversamento di oli ed idrocarburi.

Le opere progettuali ed in particolare i sistemi di dispersione delle acque di prima pioggia consentono un adeguato contenimento degli effetti negativi sul sistema idrico sotterraneo.

I serbatoi del carburante saranno posti all'interno di una vasca di contenimento impermeabile con capacità pari almeno al 110% di quella dello stesso serbatoio; questa sarà posta su un'area pavimentata, per impedire la contaminazione del suolo durante le operazioni di rifornimento, e sotto una tettoia (al fine di prevenire il riempimento della vasca di contenimento in caso di precipitazioni piovose, l'impianto sarà comunque provvisto di una pompa per rimuovere l'acqua dalla vasca).

I serbatoi saranno posti lontano dalla viabilità di cantiere ed essere adeguatamente protetti tramite una barriera tipo new-jersey dal rischio di collisione di automezzi.

Al fine di evitare inquinamenti delle acque sia superficiali sia sotterranee, il proponente evidenzia che occorrerà tener conto delle seguenti azioni di mitigazione specifiche:

ALLEGATO A
 AL DECRET. 66 22 DIC. 2023

- Acque di lavorazione: provenienti dai liquidi utilizzati nelle attività di scavo e rivestimento (acque di perforazione, additivi vari, ecc.) relative all'ampliamento delle opere d'arte esistenti ed in modo particolare delle opere provvisorie come pali o micropali. Tutti questi fluidi risultano gravati da diversi agenti inquinanti di tipo fisico, quali sostanze inerti finissime (filler di perforazione, fanghi, etc.), o chimico (cementi, idrocarburi e olii provenienti dai macchinari, disarmanti, schiumogeni, etc.) saranno trattati con impianti di disoleatura e decantazione.
- Acque di piazzale: i piazzali del cantiere e le aree di sosta delle macchine operatrici dovranno essere dotati di una regimazione idraulica che consenta la raccolta delle acque di qualsiasi origine (piovane o provenienti da processi produttivi) per convogliarle nell'unità di trattamento generale previo trattamento di disoleatura.
- Acque di officina: che provengono dal lavaggio dei mezzi meccanici o dei piazzali dell'officina e sono ricche di idrocarburi e olii oltre che di sedimenti terrigeni, dovranno essere sottoposti ad un ciclo di disoleazione prima di essere immessi nell'impianto di trattamento generale. I residui del processo di disoleazione dovranno essere smaltiti come rifiuti speciali in discarica autorizzata.
- Acque di lavaggio betoniere: provenienti dal lavaggio delle botti per il trasporto di conglomerato cementizio e spritz-beton che contengono una forte componente di materiale solido che dovrà essere separato dal fluido mediante una vasca di sedimentazione prima di essere immesso nell'impianto di trattamento generale. Di solito la componente solida ha una granulometria che non ne consente il trattamento nei normali impianti di disidratazione (nastropresse o filtropresse): dovrà essere quindi previsto il convogliamento dei residui ad un letto di essiccamento e successivamente smaltiti come rifiuti speciali a discarica autorizzata.

L'unità di trattamento acque e fanghi dovrà essere adeguatamente dimensionata per le portate previste in entrata, consentendo l'assorbimento di eventuali picchi di adduzione.

L'impianto dovrà garantire:

- lo scarico delle acque sottoposte al trattamento secondo i requisiti richiesti dal D.Lgs. 152/06;
- la disidratazione dei fanghi dovuti ai sedimenti terrigeni che saranno classificati "rifiuti speciali" e quindi smaltiti a discarica autorizzata;
- la separazione degli oli ed idrocarburi eventualmente presenti nelle acque che saranno classificati "rifiuti speciali" e quindi smaltiti a discarica autorizzata.

Occorrerà inoltre garantire:

- l'impermeabilizzazione delle aree di sosta delle macchine operatrici e degli automezzi nei cantieri che dovranno inoltre essere dotate di tutti gli appositi sistemi di raccolta dei liquidi provenienti da sversamento accidentale e dalle acque di prima pioggia;
- per quanto riguarda i getti in calcestruzzo in prossimità delle falde idriche sotterranee di maggior interesse occorrerà attuare tutte le precauzioni al fine di evitare la dispersione in acqua del cemento e degli additivi.

Inoltre, in fase di cantiere dovrà essere garantita la regolarità del deflusso dei corsi d'acqua superficiali anche in presenza di lavorazioni in aree di cantiere attraverso la manutenzione della funzionalità degli stessi corsi d'acqua.

Sarà altresì posta attenzione alla regolarità del deflusso superficiale delle acque di ruscellamento attraverso la messa in opera di canalizzazioni che garantiscano il corretto deflusso delle acque dilavanti. La conseguente riduzione di infiltrazione delle acque meteoriche al suolo, dovuta alla riduzione della permeabilità dei suoli

oggetto di compattazione nell'ambito delle lavorazioni, sarà contrastata prevedendo la reimmissione al suolo delle acque meteoriche a seguito di trattamento qualitativo.

Per evitare possibili alterazioni quali-quantitative delle circolazioni idriche sotterranee nel corso dell'esecuzione della galleria, dovranno essere eseguiti interventi di impermeabilizzazione immediatamente dopo gli scavi.

Infine, per scongiurare possibili incrementi di torbidità delle acque superficiali in prossimità delle aree di cantiere, sarà necessaria la preparazione preventiva di un'idonea struttura di contenimento perimetrale della zona ad una distanza adeguata dal corso d'acqua; anche l'esecuzione delle lavorazioni deve essere svolta con attenzione.

Impatti in fase di esercizio

Alterazione qualitativa delle acque superficiali e sotterranee

In fase di esercizio gli impatti relativi all'alterazione qualitativa delle acque in fase di esercizio possono essere connessi alle acque di piattaforma.

Alterazione della regolarità del deflusso dei corsi d'acqua superficiali

Tale interferenza si può riscontrare nell'attraversamento del Torrente Maè, del Torrente Desedan e del Rio Val di Frari (o Molino). Si specifica che la presente interferenza si potrà avere anche in fase di esercizio, a causa della presenza di opere in area golenale.

Nelle integrazioni di novembre 2023 viene chiarito che riguardo il viadotto sul torrente Desedan, è assicurata una luce sufficientemente adeguata a garantire il transito dell'onda di piena senza che le spalle dell'opera ne siano interessate. Il fondo dell'alveo, le sponde e il terreno alla base del corpo stradale sono protetti e messi in sicurezza con le seguenti tipologie di interventi per la sistemazione fluviale, posti in corrispondenza dell'attraversamento:

- Elementi di protezione a scogliera con massi ciclopici per le spalle del viadotto lambito dalla piena duecentennale;
- Elementi di protezione a scogliera con massi ciclopici per le pile interne all'alveo.

L'intradosso del viadotto garantisce un franco sul livello di piena di circa 5 m al di sotto del viadotto stesso.

Riguardo il viadotto sul torrente Maè, la quota di intradosso del ponte in progetto è largamente superiore al livello idrico di piena, pertanto è garantito un franco sul livello di piena di circa 7 m al di sotto del Viadotto Maè nel punto più sfavorevole.

Al fine di stimare preventivamente i possibili impatti, concreti e/o potenziali, che l'intervento può generare sui corpi idrici, si è anche proceduto con la valutazione dell'*Indice di Qualità Morfologica*, secondo quanto previsto dalle Linee Guida ISPRA 131/2016 "*Sistema di valutazione idromorfologica, analisi e monitoraggio dei corsi d'acqua*".

Per classificare lo stato morfologico attuale del Torrente Desedan, è stato preso in esame il tratto di lunghezza pari a circa 1100 m, che termina con la confluenza nel F. Piave. La configurazione di progetto non comporta una variazione dell'indicatore connesso alle 'opere di attraversamento', infatti pur considerando l'inserimento dell'opera, l'Indice IQM riferito allo stato di progetto rimane invariato rispetto allo stato attuale, pertanto, il corso d'acqua si conferma nella classe di qualità BUONA nella configurazione di progetto.

Alla luce di quanto detto, il proponente ritiene che l'opera in progetto non comporti un deterioramento del corpo idrico e un'alterazione dell'assetto geomorfologico.

Per quanto riguarda il Torrente Maè, in base alla *Classificazione delle acque superficiali interne regionali* (DGR n. 3 del 04 gennaio 2022 – Allegato A), al corso d'acqua è attribuito un livello 'non elevato'. In linea con le considerazioni finora fatte per il Torrente Desedan, secondo il proponente l'attraversamento in viadotto del corso d'acqua da parte del tracciato di progetto non costituisce un elemento tale da pregiudicare lo stato preesistente.

ALLEGATO

A

66 22 DIC 2023

Modifica della circolazione sotterranea in corrispondenza dei fenomeni di risorgiva

La presenza di una galleria, debitamente impermeabilizzata, può determinare un effetto barriera sotterraneo nei confronti della falda. Questo effetto non determina comunque un ostacolo che possa alterare sorgenti situate a monte dell'opera.

Misure di mitigazione per la fase di esercizio

Il progetto prevede il trattamento delle acque di prima pioggia lungo tutto il tracciato della viabilità principale. Le acque defluenti attraverso il reticolo idrografico superficiale e intercettate dal corpo stradale, in assenza di ponti o viadotti sono trasferite da monte a valle mediante tombini, che consentono di mantenere la continuità delle vie d'acqua e intercettano l'acqua raccolta dai fossi di guardia.

Sulla piattaforma stradale il sistema di drenaggio è suddiviso nelle seguenti parti fondamentali:

Elementi di raccolta: costituiscono il sistema primario, possono essere elementi continui marginali alla carreggiata o discontinui. Rientrano negli elementi di raccolta gli embrici, le cunette triangolari, le canalette con griglia e le caditoie con griglia.

Elementi di convogliamento: rappresentano un sistema secondario, a valle degli elementi di raccolta. Gli elementi di convogliamento sono costituiti da canalizzazioni a cielo aperto (fossi rivestiti e non) e da collettori in genere. Tali elementi provvedono al trasferimento delle acque verso i recapiti.

Elementi di trattamento: realizzazione di appositi bacini per il trattamento e depurazione delle acque di piattaforma.

Elementi di recapito: sono individuati nei corsi d'acqua naturali, nei canali irrigui e nei fossi di scolo della viabilità esistente, in funzione della vulnerabilità, a seguito di studi specialistici per le acque sotterranee e superficiali.

BIODIVERSITÀ

Il progetto in esame si inserisce in un contesto territoriale montano dominato da aree boschive.

Per quel che concerne le componenti analizzate (Vegetazione, Fauna ed Ecosistemi) si ritiene che le potenziali interferenze possano essere ricondotte alle seguenti categorie:

AL F. 66 22 DIC. 2023

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

Gli ambiti di maggiore rilevanza dal punto di vista naturalistico sono rappresentati dal Biotopo delle risorgive del Piave, dalla Garzaia di Faè e dai Siti afferenti alla Rete Natura 2000.

Impatti per la fase di cantiere

Sottrazione temporanea di vegetazione

L'interferenza relativa alla sottrazione di vegetazione durante la fase di cantiere è legata essenzialmente all'ingombro previsto dalle aree cantiere, dalle piste di accesso utili alla realizzazione dell'opera viaria in oggetto.

Alcune delle aree cantiere insistono su territori boschivi e/o arbustivi. **La sottrazione di vegetazione a causa della predisposizione delle aree cantiere ammonta complessivamente ad una superficie di circa 28 ha.**

Si riporta in seguito una tabella riepilogativa con la stima degli impatti relativi alla sottrazione di vegetazione (in ha) suddivisa per categorie:

Categoria interferita	Superficie totale sottratta (ha)	Superficie totale presente nel corridoio di studio (ha)	Interferenza (%)
Saliceti e altre formazioni riparie	22,7	265,77	8,5 %
Aceri frassineti	1,22	88,06	1,3 %
Arbusteti di ontano bianco	0,21	95,74	0,02 %
Boschi di latifoglie	4,03	78,83	5,11 %

L'interferenza di maggiore rilevanza si riscontra in corrispondenza di formazioni riparie caratterizzate prevalentemente da saliceti (circa l'8,5 % rispetto al totale) seguono i boschi di latifoglie (circa il 5 %) e in minor misura gli aceri frassineti (circa 1,3) e gli arbusteti di ontano bianco (0,02 %).

Al fine di mitigare l'interferenza relativa alla sottrazione di vegetazione, nell'ambito del presente studio, sono stati progettati adeguati interventi a verde a scopo compensativo.

Nell'ambito della presente fase di progettazione di fattibilità tecnico economica, a seguito del confronto con gli Enti, è stata già prospettata la possibilità di una compensazione della superficie boschiva sottratta come monetizzazione; nelle fasi successive di progettazione verrà stabilita la misura di compensazione più opportuna (compensazione, miglioramento colturale ecc.).

Si ricorda inoltre che, nell'ambito del presente studio, sono comunque previsti interventi di mitigazione a verde, volti a compensare la perdita di vegetazione sottratta.

Sottrazione di habitat faunistici

Tale interferenza risulta strettamente correlata alla precedente. La sottrazione di alcune porzioni di vegetazione comporta la riduzione di alcuni habitat utili alla fauna locale per il sostentamento alimentare e riproduttivo.

Sollevamento polveri

Nei pressi delle aree cantiere, a causa delle lavorazioni e del passaggio dei mezzi pesanti, è possibile che si verifichino fenomeni di sollevamento polveri con possibili danneggiamenti alle fitocenosi presenti nelle aree limitrofe; tale impatto secondo il proponente risulta contenuto e reversibile considerando inoltre la temporaneità delle lavorazioni e l'attuazione di buone pratiche di cantiere (es. bagnatura dei suoli, barriere antipolveri ecc.).

Inquinamento acustico

In merito al disturbo acustico, in considerazione dell'ambiente in cui si inserisce il progetto e la presenza di aree ad elevata naturalità, non si esclude la possibilità di un allontanamento della fauna locale a causa dell'aumento dei livelli di rumore.

Il proponente evidenzia che in seguito alla variante in corrispondenza del Viadotto Desedan, tutte le aree di cantiere sono state localizzate in zone esterne al biotopo Risorgine del Piave, in particolare è stata eliminata l'area di cantiere AT04, inizialmente prevista dentro al biotopo nel progetto originario, in modo da non alterare qualitativamente l'ambiente idrico di interesse e da non arrecare disturbo.

Relativamente alla zona delle garzaie di Faè, il proponente evidenzia come il disturbo provocato dalle lavorazioni in corrispondenza delle aree di cantiere AT.05 e AT.06 sia circoscritto alle aree stesse e i livelli acustici corrispondenti alla zona naturale della garzaia siano molto contenuti.

ALLEGATO A
 AL ... 66 22 DIC. 2023

Sversamenti accidentali - Alterazione della qualità ambientale

L'impatto relativo alla modifica delle caratteristiche chimiche e biologiche dei fattori ambientali, deriva da possibili sversamenti di sostanze inquinanti da parte delle macchine operatrici durante la fase di realizzazione dell'opera. Considerando l'accidentalità degli eventi e l'adozione di buone pratiche di gestione durante le lavorazioni, il proponente ritiene che tale interferenza sia da considerarsi poco significativa.

Interferenza con le popolazioni ittiche e anfibia

I possibili impatti individuati finora nei confronti della fauna riguardano le specie terricole o avicole, tuttavia, il tracciato di progetto interessa anche corsi d'acqua attraversati in viadotto e durante le lavorazioni in fase di cantiere possono essere disturbate le specie la cui ecologia è legata all'ambiente acquatico come accade per gli anfibi e i pesci.

Le lavorazioni di cantiere possono causare un aumento della torbidità dell'acqua inteso come messa in ricircolo di sedimenti quali sabbia, limo e argilla. In generale all'aumentare e con la persistenza delle condizioni di torbidità si osserveranno comunità invertebrate caratterizzate da una ridotta ricchezza di specie e si potrebbero osservare impoverimenti attraverso tutta la rete trofica fino ai pesci.

Per quanto riguarda i pesci, nel SIA sono state considerate le specie *Salmo trutta trutta* e *Cottus gobio*.

Per quanto invece riguarda gli impatti in fase di cantiere sulla comunità anfibia in generale si prevede un'interferenza diretta con l'habitat di specie di tipo temporaneo soprattutto in area di risorgive dove, nel periodo primaverile ed estivo è possibile trovare pozze d'acqua nelle quali le specie depongono le uova. Nello specifico, di tutte le specie anfibia censite nella cartografia distributiva approvata dalla DGR 2200/2014, nel presente paragrafo si considerano n. 2 specie ritenute presenti nel corridoio di studio ed elencate nell'Allegato II e IV della Dir. Habitat 92/43/CEE: l'ululone dal ventre giallo (*Bombina variegata*) e il tritone crestato italiano (*Triturus cristatus carnifex*).

Il proponente evidenzia che nonostante alcune attività di cantiere interessino parte dell'alveo di alcuni corsi d'acqua, l'aumento della torbidità è un effetto sia reversibile che limitato nel tempo, a cui le specie ittiche in generale reagiscono allontanandosi temporaneamente verso tratti fluviali o pozze con torbidità inferiore. Ritiene dunque che il livello di disturbo sia da ritenersi poco significativo. Anche per gli anfibi ritiene che l'interferenza sia da ritenersi poco significativa in quanto il disturbo è limitato nel tempo.

Mitigazioni in fase di cantiere

- posizionamento di aree cantiere in settori non sensibili da un punto di vista naturalistico;
- abbattimento polveri in aree cantiere;
- gestione delle specie vegetali alloctone per le quali si prevede l'abbattimento o l'eradicazione effettuata secondo quanto stabilito dal D. lgs. del 15 dicembre 2017, n° 230 "Adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento n. 1143/2014 del Parlamento Europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014" recante disposizioni volte a prevenire e gestire l'introduzione e la diffusione delle specie esotiche invasive;
- misure atte a ridurre fenomeni di inquinamento dei sistemi acquatici.
- accorgimenti necessari per evitare lo sversamento sul terreno di oli, combustibili, vernici, prodotti chimici in genere
- opportuni interventi di protezione dei fusti e delle radici di eventuali alberature, delle quali non è previsto l'abbattimento
- limitazione dei movimenti dei mezzi d'opera agli ambiti strettamente necessari alla costruzione delle infrastrutture;
- realizzazione di una recinzione che eviti la presenza della fauna sulla strada
- programmazione temporale degli interventi di realizzazione dell'opera, in considerazione della fenologia delle diverse categorie vegetazionali interessate e dei periodi di riproduzione delle specie.

- corretta scelta delle macchine e delle attrezzature, con opportune procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, per ridurre le emissioni acustiche.

Nelle successive fasi di progettazione potranno essere esaminate delle soluzioni rispetto alle recinzioni di cantiere, idonee a limitare la frammentazione delle aree interessate dalle lavorazioni.

Impatti per la fase di esercizio

L'interferenza già descritta in fase cantiere, risulta permanente in fase di esercizio. Le fisionomie vegetali interferite fanno riferimento a:

- Saliceti e altre formazioni riparie;
- Aceri frassineti;
- Boschi di latifoglie.

Seppur presente interferenza relativa alla vegetazione esistente, il proponente ritiene che questa sia complessivamente limitata, se rapportata all'estensione della matrice forestale nel corridoio di studio esaminato.

Si ricorda inoltre che, nell'ambito del presente studio, sono state progettate opere di mitigazione a verde adeguate, volte a ricostituire alcuni settori prossimi all'infrastruttura, coinvolti a seguito delle lavorazioni.

Inoltre si evidenzia che la sottrazione boschiva causata a partire dalle attività di cantiere, sarà oggetto di compensazione in coerenza con quanto previsto dalla normativa vigente.

Alterazione della connessione ecologica-effetto barriera

La realizzazione del nuovo tracciato stradale in variante della SS51 potrebbe determinare un effetto barriera rispetto agli spostamenti della fauna terricola che frequenta le aree naturali del territorio interessato dall'intervento.

Alterazione del clima acustico generato dal traffico veicolare

Il proponente evidenzia che in fase di esercizio, la configurazione finale del tracciato di progetto non determina un aumento del traffico veicolare e conseguentemente un allontanamento della fauna, in quanto la realizzazione della nuova variante ha come scopo principale quello di defluire il traffico locale. Il disturbo acustico generato dai veicoli in movimento si manterrà pressochè costante e pertanto l'interferenza è da ritenersi non significativa.

Variante in corrispondenza del Biotopo Risorgive del Piave

In risposta alla richiesta di integrazioni del 28/06/2023, sono state condotte delle campagne di indagine nell'ambito geografico del Biotopo, in due fasi distinte, a marzo e a maggio 2023, allo scopo di esaminare le fisionomie vegetali dal punto di vista del livello di naturalità e dello stato di conservazione, e i popolamenti faunistici presenti.

Le indagini sono state eseguite lungo dei transetti ortogonali all'asse longitudinale dell'area del biotopo, secondo una direttrice sud-ovest/nord-est, al fine individuare eventuali gradienti o hot-spot di biodiversità maggiormente sensibili.

Relativamente alla vegetazione, i rilievi hanno permesso di restituire una Carta della Vegetazione di dettaglio. Il settore centro e sud-orientale del sito, quello più prossimo all'ambito ripariale del fiume Piave, con boschi misti decidui e formazioni ripariali, è quello che conserva maggiori caratteristiche di naturalità, mentre gli ambiti occidentali, distribuiti lungo la scarpata stradale della SS 51, sono quelli più alterati e degradati, con presenza di specie aliene invasive.

Sovrapponendo l'ingombro fisico del tracciato alla Carta della Vegetazione, sono state quantificate le categorie vegetazionali interferite dal tracciato di progetto in variante.

ALLEGATO A
66 22 DIC. 2023

Il 50% della vegetazione interferita nel Biotopo delle Risorgive del Piave è rappresentato alla categoria “Boschi decidui con importante presenza di abete rosso (*Picea abies*)” seguito dal 15% di “Formazioni marginali boschive (*Robinia pseudoacacia*, *Sambucus nigra*, *Buddleja davidii*)”. In totale nel Biotopo delle Risorgive del Piave l’opera interferisce con circa 4,4 ha di vegetazione.

La configurazione planimetrica della variante, sviluppandosi lungo il margine occidentale del biotopo (lato SS.51 esistente), costituisce un’ottimizzazione progettuale rispetto all’interferenza con le superfici boschive, considerando che nella parte centrale e sud-orientale del Biotopo si insediano le fitocenosi omogenee meglio conservate, con elevato grado di naturalità.

Relativamente alla fauna, i rilievi condotti hanno consentito di censire la presenza di specie faunistiche, considerando sia gli avvistamenti diretti che i segni, le tracce, i richiami e i canti degli animali; solo per la componente ornitologica della fauna, quale importante indicatore ecologico per il monitoraggio ambientale in virtù dell’elevata vagilità degli uccelli e delle loro rapide risposte ai mutamenti ambientali, sono stati adottati specifici Indici di Diversità.

Mitigazioni in fase di esercizio

Si riporta in forma tabellare l'elenco delle categorie di interventi di ricomposizione previsti lungo il tracciato:

FUNZIONE	CODICE INTERVENTO	TIPO INTERVENTO	FUNZIONE SPECIFICA	DESCRIZIONE	OPERE INTERESSATE
PAESAGGISTICA	-	Inerbimento dei rilevati	Stabilizzazione suolo	Protezione e consolidamento delle scarpate mediante miscela di leguminose e graminacee	Rilevati/Trincee
	A	Prato cespugliato	Estetica/Ornamentale	Intervento di arredo mediante impianto di nuclei arbustivi a copertura rada, nel rispetto della visibilità	Aree di svincolo, rotatorie
	B	Cespuglieto arborato	Ornamentale	Intervento di arredo mediante impianto di nuclei arboreo - arbustivi	Svincoli e aree intercluse
	D	Arbusti in corrispondenza di rilevati e trincee	Consolidante	Intervento di consolidamento dei tratti in rilevato e valorizzazione paesaggistica. Compensazione della vegetazione sottratta lungo i bordi stradali	Trincee/Rilevati
	F	Filare arboreo arbustivo	Schermo	Predisposizione di elementi di vegetazione a sviluppo lineare a funzione di schermo	Muri/Rilevati
	NATURALE	E	Mantello arbustivo termofilo di ricucitura	Stabilizzazione del suolo e ricucitura con la vegetazione esistente	Intervento di stabilizzazione del versante mediante impianto arbustivo presso gli ambiti
C		Formazione arboreo arbustiva a carattere igrofilo	Recupero e ricucitura con la vegetazione esistente in ambito ripario	Intervento di recupero dei suoli, ricostituzione di nuclei di vegetazione arbustiva e ricucitura con la vegetazione esistente	Aree di cantiere in ambito ripario caratterizzati da saliceti e alneti
AGRICOLA	-	Ripristino dei suoli in corrispondenza delle aree di cantiere	Ripristino ante operam, recupero suoli e costituzione coltivo eroso	Ripristino della fertilità del terreno mediante semina di una miscela di leguminose e graminacee	Aree cantiere in contesti praticativi

Saranno impiegate specie appartenenti alla flora locale, in quanto ciò consente di limitare il rischio di ingressione di specie invasive e alloctone.

Si prevede la realizzazione di tombini ad uso faunistico in punti strategici per garantire una continuità territoriale fondamentale per il passaggio delle specie, in particolare di mammiferi, rettili ed anfibi che possano frequentare l'area.

Nelle integrazioni di agosto 2023 il proponente prende atto della necessità di monitorare l'efficacia dei tombini ad uso faunistico, come garanzia della connettività ecologica territoriale.

RUMORE

Le azioni di progetto che causano rumore sono state schematizzate dal proponente nella seguente tabella.

FATTORI CAUSALI	IMPATTI POTENZIALI	FASE CANTIERE	FASE ESERCIZIO
AC.1 Approntamento aree e piste di cantiere AC.3 Lavorazioni di cantiere AC.4 Volumi di traffico di cantiere	Movimentazione dei mezzi di cantiere sulla viabilità	RUM.1 - Superamento dei limiti normativi del rumore VIB. 1 - Superamento dei limiti normativi delle vibrazioni	X
AC.3 Lavorazioni di cantiere AC.4 Volumi di traffico di cantiere	Lavorazioni dei mezzi di cantiere	RUM.1 - Superamento dei limiti normativi del rumore VIB. 1 - Superamento dei limiti normativi delle vibrazioni	X
AF.1 Presenza del nuovo corpo stradale AO.1 Volumi di traffico circolante	Esercizio dell'opera	RUM.1 - Superamento dei limiti normativi del rumore	X

L'analisi acustica è stata rappresentata mediante una modellazione matematica con il software di simulazione CadnaA, che al suo interno è dotato di un ampio database di sorgenti specifiche di cantiere, implementabile dall'utente.

Impatti in Fase di cantiere

Per ogni categoria di cantiere, al fine di individuare le situazioni rappresentative da modellare attraverso il codice di calcolo, sono state individuate le fasi di lavorazioni previste, i macchinari utilizzati, la loro percentuale di utilizzo nell'arco della giornata e l'eventuale contemporaneità di impiego.

Con l'ausilio delle simulazioni sono stati individuati gli eventuali ricettori fuori limite di norma e, successivamente, sono stati dimensionati gli interventi di mitigazione acustica necessari.

L'analisi acustica degli aspetti di cantiere viene rappresentata mediante il software di simulazione sulla base di un input progettuale dedotto dagli elaborati tecnici di cantierizzazione, cioè:

- localizzazione delle diverse aree di cantiere, distinguendo i cantieri fissi dai cantieri lungo linea;
- caratterizzazione delle differenti tipologie e numero dei macchinari ed attività previste;
- caratterizzazione delle sorgenti sonore per ogni tipologia di lavorazione;
- assegnazione della durata giornaliera delle attività e della percentuale di utilizzo (CU) dei singoli macchinari utilizzati;
- calcolo della potenza sonora $L_w(A)$ associata a ciascun cantiere;
- verifica dei parametri normativi del caso;
- previsione di interventi di mitigazione laddove risultato necessario.

Il proponente evidenzia, con gli elaborati integrativi trasmessi ad agosto 2023, che per quanto riguarda i cantieri fissi, sono state effettuate le simulazioni modellistiche per le 10 aree localizzate lungo il tracciato (8 aree tecniche e 2 cantieri base).

Dalle simulazioni effettuate, rispetto a tutti i ricettori presenti nel tracciato, nessun ricettore risulta fuori limite rispetto ai valori di emissione considerati.

Per tutti i cantieri fissi sarà comunque necessario prevedere delle azioni di buona gestione dei cantieri in modo da ridurre al massimo l'impatto sul territorio ad opera delle lavorazioni indagate.

Per quanto riguarda i cantieri lungo linea, ogni qual volta le lavorazioni saranno eseguite in un tratto di infrastruttura che presenta dei ricettori a distanza ravvicinata, sarà opportuno valutare l'installazione di barriere mobili di cantiere. La lavorazione maggiormente invasiva sul clima acustico risulta essere la realizzazione della galleria nella zona degli imbocchi, per la quale si prevede l'installazione di barriere provvisorie ogni volta che si presentino ricettori ad una distanza inferiore di circa 10 metri, situazione che non si riscontra nel progetto in esame.

L'Appaltatore comunque valuterà per ogni specifica area di lavorazione l'eventuale necessità installazione di barriere mobili di cantiere.

Mitigazioni in fase di cantiere

Vengono nel seguito riassunte le azioni finalizzate a limitare a monte il carico di rumore nelle aree di cantiere:

- Scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramenti prestazionali
- Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature
- Modalità operazionali e predisposizione del cantiere

Al fine di mitigare eventuali ricettori risultanti fuori limite nella fase di corso d'opera, elemento riscontrabile attraverso il monitoraggio della componente in esame, nel caso in cui si superasse il limite normativo pari a 70,0 dB si dovrà agire come segue: per quanto riguarda i cantieri fissi, si prevede un dimensionamento delle barriere attorno al perimetro delle aree stesse, di altezza tra i 3 e i 4 metri, mentre, per i cantieri lungo linea, si prevede di installare, intorno all'area occupata dai macchinari, un sistema di barriere mobili di altezza tra i 2 e i 3 metri in presenza di ricettori a distanza inferiore di 10 m dal cantiere stesso.

Impatti in Fase di esercizio

Il proponente evidenzia che si prevede l'inserimento di una pavimentazione drenante e fonoassorbente per tutto il tratto stradale interessato dall'infrastruttura in variante.

Con questa impostazione, inserendo nel modello di calcolo i traffici estrapolati da modellazione previsionale al 2036 con pavimentazione fonoassorbente, nei comuni attraversati dall'infrastruttura di progetto dei 1034 ricettori considerati nelle simulazioni, 25 ricettori a destinazione d'uso residenziale e 4 a destinazione d'uso scolastico, concentrati nell'area abitativa del comune di Longarone, risultano oltre le soglie normative.

Mitigazioni in fase di esercizio

È prevista l'installazione di barriere antirumore su viadotto nell'area dell'abitato di Longarone.

Le barriere antirumore previste avranno altezza pari a 3,0 metri e saranno di tipologia integrata.

Dopo l'inserimento degli interventi di mitigazione acustica, del totale dei 29 edifici che presentavano un livello acustico superiore ai limiti normativi, secondo il proponente sono stati tutti mitigati.

Relativamente alla Variante in corrispondenza del Biotopo Risorgive del Piave, dall'analisi effettuata si evince che su tutti i ricettori considerati sono rispettati i limiti normativi, pertanto, le valutazioni effettuate nell'ambito del SIA restano valide e la variante progettuale sviluppata in corrispondenza dell'attraversamento del Biotopo Risorgive del Piave non comporterà dei superamenti dei limiti normativi dei livelli di pressione sonora in facciata ai ricettori presenti. Per questo motivo, secondo il proponente, non vi è la necessità di prevedere ulteriori interventi di mitigazione acustica, ovvero l'installazione di barriere antirumore, in aggiunta a quella già prevista nell'ambito del SIA.

VIBRAZIONI

I principali impatti dovuti alle vibrazioni si riscontrano nella fase di cantiere.

Durante la costruzione di opere infrastrutturali, quali quelle in oggetto, è possibile che si producano moti vibratorii dovuti ad attività quali la battitura dei pali, l'infissione di palancole nel terreno, la compattazione del terreno, le operazioni di scavo all'aperto e in sotterraneo.

Per quanto riguarda invece la fase di esercizio, sulla base di studi analoghi e tenendo conto del tipo di infrastruttura e delle sezioni di progetto, si stima che le interferenze in questa fase si possano ritenere trascurabili.

Mitigazioni in fase di cantiere

In linea generale, al fine di ridurre le problematiche dovute da vibrazioni indotte da attività di cantiere, in vicinanza dell'abitato occorrerà quindi impiegare, qualora possibile, macchinari di potenza ridotta e studiare, attraverso un adeguato monitoraggio, le procedure operative tali da minimizzare il disturbo sui ricettori.

La definizione di misure di dettaglio è demandata all'Appaltatore, che per definirle dovrà basarsi sulle caratteristiche dei macchinari da lui effettivamente impiegati e su apposite misure. In linea indicativa, l'Appaltatore dovrà:

- rispettare la norma di riferimento ISO 2631, recepita in modo sostanziale dalla UNI 9614, con i livelli massimi ammissibili delle vibrazioni sulle persone;
- contenere i livelli vibrazionali generati dai macchinari agendo sulle modalità di utilizzo dei medesimi e sulla loro tipologia;
- definizione le misure di dettaglio basandosi sulle caratteristiche dei macchinari da lui effettivamente impiegati

PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE

Per quanto riguarda gli impatti sul paesaggio e sul patrimonio culturale, le possibili modificazioni indotte nel contesto territoriale dagli interventi del progetto della "Variante di Longarone" possono essere ricondotte alle seguenti categorie:

FATTORI CAUSALI	IMPATTI POTENZIALI	FASE	FASE
		CANTIERE	ESERCIZIO
AF.01 Presenza del nuovo corpo stradale e delle opere d'arte connesse	PAE.01 Frammentazione del paesaggio con sottrazione di suolo		X
	PAE.02 Alterazione della percezione visiva del paesaggio e del patrimonio culturale		X
AC.01 Approntamento aree e piste di cantiere	PAE.01 Frammentazione del paesaggio con sottrazione di suolo	X	
	PAE.02 Alterazione della percezione visiva del paesaggio e del patrimonio culturale	X	

Frammentazione del paesaggio con sottrazione del suolo.

Dal punto di vista planimetrico il tracciato è stato studiato in modo da essere per quanto possibile in adeguamento o affiancamento con quello esistente.

In alcuni tratti, il tracciato previsto si sviluppa in variante determinando una sottrazione del suolo.

A tal proposito si ritiene opportuno mettere in evidenza che il progetto prevede la realizzazione di 7 viadotti, per una lunghezza complessiva di circa 3100 metri, oltre ad una galleria naturale di circa 1540 m.

AL SEGRETO B. 66 22 DIC 2023

Alterazione della percezione visiva del paesaggio e del patrimonio culturale.

Considerando il tracciato stradale di progetto nella sua totalità, il bacino di visualità entro cui risulta visibile il progetto risulta piuttosto eterogeneo.

Tale condizione è dovuta prevalentemente a due fattori congiunti, ovvero alla morfologia del territorio e alla presenza di strade di fruizione pubblica utilità.

Nella maggior parte dei casi i punti di osservazione in corrispondenza dei rilievi collinari offrono una visuale continua e ampia dell'infrastruttura, che risulta percepibile in modo contenuto considerando la considerevole distanza.

Una maggiore percezione si evidenzia in corrispondenza del nuovo Viadotto Fiera (VI_05), ben visibile dall'abitato di Longarone, che per conformazione si distribuisce su terrazzamenti che si affacciano sulla valle del Piave. Pertanto dalla viabilità del centro abitato si determinano sia visuali ravvicinate e dirette sul tracciato che visuali lontane e dirette dai terrazzamenti situati nella parte alta del paese.

In particolare nel caso del Viadotto Fiera, sono state studiate differenti ipotesi progettuali al fine di scegliere la soluzione con il minore impatto sul territorio e armonizzare il più possibile l'inserimento dei nuovi elementi con il contesto paesaggistico.

Percezione Visiva Dell'opera

L'analisi delle condizioni percettive è stata condotta a partire dalle individuate le aree di intervisibilità dell'area di progetto e dei luoghi di osservazione.

Per determinare il bacino di visualità dell'opera in esame è stata considerata la conformazione morfologica del territorio, caratterizzata da un'area valliva incisa dal Fiume Piave circondata dai rilievi montuosi delle Dolomiti Bellunesi. Le caratteristiche morfologiche della valle fluviale in cui inserisce il tracciato sono sfavorevoli a limitare la visibilità dell'opera e considerata la conformazione dell'abitato di Longarone, articolato su terrazzamenti posti a quote altimetriche sempre più elevate partendo dal fiume verso il monte.

Il tratto iniziale del tracciato, ricadente nel territorio comunale di Ponte Nelle Alpi, si sviluppa in adeguamento al tracciato esistente della strada S.S. 51. Il tracciato stradale è limitrofo ad est ad un'area coltivata; invece, ad ovest è presente un'area di servizio.

L'intervento stradale risulta visibile con visuali ravvicinate e filtrate, sebbene sia opportuno sottolineare che il tracciato insiste sul sedime attuale dell'infrastruttura sviluppandosi in variante.

In corrispondenza dell'inizio del tracciato vi è il sovrappasso alla strada provinciale SP11, dalla quale il progetto risulta visibile con visuali filtrate.

Successivamente il progetto si sviluppa in viadotto per circa 440 metri, attraversando un'area occupata da una fitta vegetazione boschiva, fattore che limita la visibilità dell'opera in esame.

Difatti, il tratto del Viadotto Frari risulta visibile dai paralleli assi infrastrutturali posti ad Ovest costituiti dalla strada locale di Pian della Vedoia e dalla linea ferroviaria.

Il tratto di progetto compreso tra le chilometriche 0+880 - 3+071 si sviluppa in rilevato in affiancamento al margine destro dell'attuale infrastruttura. In corrispondenza del rilevato il bacino di visualità risulta quasi circoscritto all'intervento stesso, difatti il tracciato è visibile dall'attuale sedime stradale mentre la vegetazione ripariale costituisce un condizionamento visivo tale da impedire la visibilità dell'opera sul fronte orientale.

Il proponente evidenzia, con gli elaborati integrativi trasmessi ad agosto 2023, che riguardo alla Variante in corrispondenza del Biotopo Risorgive del Piave, sono stati analizzati due punti di osservazione all'altezza dell'area industriale di Fortogna dove la variante di progetto si avvicina maggiormente alla SS51 (in corrispondenza della pk 3+567), e sul viadotto della strada esistente che attraversa il torrente Desedan poco più a nord.

Dal primo punto, la visuale è ravvicinata e filtrata grazie alla presenza di vegetazione alta al bordo della strada che occulta la vista della variante di progetto.

Dal secondo punto di osservazione, si determinerà una visuale lontana e filtrata del Viadotto Desedan di progetto, per la presenza di vegetazione su entrambi i lati.

L'opera in progetto risulta maggiormente visibile invece in corrispondenza dell'attraversamento del Torrente Desedan a causa di un diradamento della vegetazione ripariale sul letto del torrente.

Pertanto, secondo il proponente, il viadotto Desedan, nella sua configurazione planimetrica in variante, introduce un'alterazione percettiva contenuta e ben assorbita nel paesaggio circostante.

Nelle integrazioni di novembre 2023 viene analizzata anche l'interferenza del progetto con la Torre della Gardona e la sequoia di Faè.

A nord dell'abitato di Castellavazzo si trovano i ruderi della torre dalla particolare pianta triangolare, che costituiva il corpo principale di un più esteso complesso della fortezza *Fortilium Gardonae* di epoca medievale. Secondo il proponente la visibilità del manufatto non risulta possibile, sia per la forte pendenza del versante, che per l'ubicazione del bene, posto ad una altitudine di circa 600 m s.l.m., decisamente superiore rispetto al piano strada.

Inoltre la percezione del viadotto Fason dalla torre sarebbe minima, anche considerando la presenza di una folta vegetazione che si insedia sul versante, che rappresenta un'ulteriore schermatura ad una visuale già di per sé parziale.

Riguardo la sequoia di Faè, secondo il proponente nella configurazione di progetto, il tracciato si snoderà in viadotto (Villanova) ad una distanza compresa tra i 120 e i 150 m rispetto alla sequoia. In considerazione del fatto che la quota di progetto del viadotto è inferiore rispetto all'altezza degli alberi, il proponente ritiene che il nuovo elemento che si va ad inserire nel paesaggio sia schermato e 'assorbito' dalla vegetazione boschiva esistente. Ciò consente di affermare che dal prato in cui si localizza la sequoia, il nuovo tracciato di progetto non sia in alcun modo visibile, data la presenza dell'area boscata. Il tracciato di progetto, inoltre, non va ad interessare il sentiero di accesso, preservando la raggiungibilità dell'albero monumentale. Le stesse considerazioni valgono per le altre visuali.

Mitigazioni in fase di cantiere

I punti di fruizione più suscettibili risultano essere in prossimità l'area cantiere in prossimità dello Svincolo di Longarone, collocata in prossimità dell'abitato di Longarone. Pertanto, l'area di cantiere CB02 è stata oggetto di approfondimenti per l'individuazione delle mitigazioni paesaggistiche in fase di cantiere.

Le azioni di mitigazione paesaggistica in fase di cantiere sono riconducibili principalmente a due strategie, mirate a:

- a) minimizzare l'impatto visivo del cantiere attraverso la scelta di materiali e colori in accordo con il contesto (rete verde/ pannelli legno);
- b) valorizzare l'alterazione visiva determinata dal cantiere attraverso l'interazione con il fruitore (pannelli comunicativi, in corrispondenza dei luoghi di fruizione saranno installate recinzioni stampate in serigrafia, con figure riprese da fotografie dei luoghi oggetto dei lavori).

Il SIA precisa che al termine dei lavori, i prefabbricati e le installazioni relative ai cantieri saranno rimosse e si procederà al ripristino, per quanto possibile, dello stato ante operam.

Mitigazioni in fase di esercizio

Gli interventi di inserimento ambientale dell'infrastruttura si fa riferimento agli interventi a funzione naturalistica, riguardanti la componente biodiversità.

Riguardo all'area del Viadotto Fiera, è proposto un progetto di parco fluviale, esteso su una superficie di 2,5 ha, a cavallo del ponte Campelli in destra orografica; l'interruzione costituita dalla viabilità di immissione e uscita del ponte Campelli diventa occasione per scandire il parco in due nuclei coerenti e coesi, ma con un carattere proprio e riconoscibile: un Giardino a sud e un Playground a nord.

Il Giardino (1,8 ha) è uno spazio estremamente semplice che mutua dal fiume i propri materiali, le forme biologiche, le texture e le atmosfere, disponendoli entro una sintassi di elementi che definiscono ambiti essenziali e accoglienti, di forma e dimensione generose, a servizio della città di Longarone. La topografia, attraverso delle lievi balze inerbite, asseconda e risolve la differenza di quota tra via Trevisan e l'esteso piano

ALLEGATO A
 AL DECRETO N. 66 DEL 22 DIC. 2023

aperto lungo il fiume, predisposto ad accogliere attività ludiche e sport informali, spettacoli e/o cinema all'aperto, mercati, eventi o cerimonie cittadine.

Il Playground (0,7 ha) si sviluppa per una lunghezza di circa 280 metri e una larghezza media di 25 metri. Si presenta come un lungo e prezioso tappeto urbano, in gran parte di materiale antiurto e drenante, su cui si snodano attrezzature ludiche per tutte le fasce di età e dispositivi per attività sportive, come lo skatepark, tavoli da ping pong, campi da basket, calcetto, squash, ecc. Le cromie, le forme e le giustapposizioni di colori del tappeto si ispirano all'ondivago Piave e ai suoi continui e mutevoli rii, i cui colori variano dal turchese a toni diversi di verde, ad azzurri cangianti, al bianco delle ghiaie.

IMPATTI CUMULATIVI CON ALTRI PROGETTI

Per quanto riguarda i Progetti di competenza Regionale, sono stati considerati dal proponente gli impatti cumulativi con il seguente progetto: Pietra di Castel srl - Progetto di ampliamento e di variante della ricomposizione ambientale di una cava di calcare lucidabile (marmo) denominato "Marsor".

Riguardo ai Progetti di competenza Statale, invece, nello stesso arco temporale è stato individuato dal proponente il seguente progetto: Terna Rete Italia SpA - Progetto "Razionalizzazione e sviluppo della Rete di trasmissione Nazionale (RTN) nella media valle del Piave - Tratto della direttrice 220 kV Polpet-Lienz tra i sostegni n. 145 e n. 150 in destra idrografica" - Ospitale di Cadore e Castellavazzo (BL).

Componenti ambientali	Analisi degli effetti cumulativi tra il progetto di variante della S.S. 51 e i progetti individuati	
	Progetto di ampliamento e di variante della ricomposizione ambientale di una cava di calcare lucidabile (marmo) denominato "Marsor"	Realizzazione e sviluppo della Rete di trasmissione Nazionale (RTN)
Aria e clima	Nel caso in cui le attività di costruzione dell'opera in progetto venissero avviate a seguito della entrata in esercizio del progetto di ampliamento di cava, occorre mettere in conto il possibile effetto cumulativo delle movimentazioni dei mezzi di cantiere del progetto in esame con quelle connesse alla attività estrattiva.	Relativamente alle fasi di cantiere, nell'ipotesi che la realizzazione dell'elettrodotto avvenga o contestualmente alla realizzazione della variante di Longarone o durante il suo esercizio, sono ipotizzabili effetti cumulativi sulla matrice aria e clima dovuti alla movimentazione dei mezzi. Invece, durante la fase di esercizio delle due opere non si rischiano effetti cumulativi.
Geologia	Il progetto in esame si trova in galleria nell'area sottostante al progetto di cava. Ai fini degli effetti sulla componente non si ravvisano possibili impatti cumulativi.	Nessun effetto cumulativo previsto.
Ambiente idrico	Non si ravvisano condizioni di possibili effetti cumulativi sulla componente.	Gli effetti sull'ambiente idrico sono principalmente riconducibili alle fasi di cantiere delle due opere e, in tal senso, sono stimabili effetti cumulativi. Per quanto riguarda l'esercizio, invece, non si ravvisano possibili effetti derivanti dall'elettrodotto e quindi nemmeno effetti cumulativi con l'opera in esame.

ALLEGATO A

66

22 DIC. 2023

Componenti ambientali	Analisi degli effetti cumulativi tra il progetto di variante della S.S. 51 e i progetti individuati	
	Progetto di ampliamento e di variante della ricomposizione ambientale di una cava di calcare lucidabile (marmo) denominato "Marsor"	Realizzazione e sviluppo della Rete di trasmissione Nazionale (RTN)
Clima acustico	Nell'area interessata dal progetto di cava, l'intervento in esame si sviluppa in galleria e pertanto non si ravvisano possibili effetti cumulativi tra le due opere per la fase di esercizio e di cantierizzazione della variante. Però durante l'esercizio della stessa, gli effetti cumulativi con la movimentazione di mezzi da/per la cava si possono produrre in relazione ai tratti di progetto non in galleria.	Possono esserci effetti cumulativi in fase di cantiere dovuti alla movimentazione dei mezzi e alle lavorazioni previste.
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	Non si ravvisano effetti cumulativi sulle matrici suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare tra i due progetti. Si evidenzia però una possibile e favorevole sinergia in quanto il progetto di cava prevede oltre alla estrazione, il contestuale apporto di materiale per il ripristino e in tal senso si potrebbe ipotizzare un impiego dello smarino proveniente dalla galleria.	Entrambi i progetti determinano effetti sul suolo e uso del suolo e pertanto è stimabile un effetto cumulativo ma occorre tenere presente che i due interventi sono posti ad una distanza compresa tra 350 m e 650 m e tra di essi si interpone il fiume Piave. Pertanto, non si ritiene che l'effetto cumulativo sulla componente ambientale sia significativo.
Biodiversità	Nessun effetto cumulativo previsto.	Nessun effetto cumulativo previsto.
Patrimonio culturale	Nessun effetto cumulativo previsto.	Nessun effetto cumulativo previsto.
Paesaggio	Nell'area interessata dal progetto di cava, l'intervento in esame si trova in galleria. Gli imbocchi della galleria a nord e a sud sono	Il tratto di progetto in esame nel punto più vicino all'elettrodotto, esce dalla galleria e prevede un breve viadotto che potrebbe

Componenti ambientali	Analisi degli effetti cumulativi tra il progetto di variante della S.S. 51 e i progetti individuati	
	Progetto di ampliamento e di variante della ricomposizione ambientale di una cava di calcare lucidabile (marmo) denominato "Marsor"	Realizzazione e sviluppo della Rete di trasmissione Nazionale (RTN)
	posizionati rispettivamente a circa 500m e a circa 1100m ma va evidenziato che il dislivello tra tali elementi e l'area di cava, nonché la vegetazione circostante l'area di cava impediscono una relazione visiva tra i due progetti. Nessun effetto cumulativo previsto.	determinare un effetto cumulativo con il progetto di elettrodotto. Però, data la distanza, la presenza del fiume Piave e la differenza di quota delle due opere, si ritiene che tale effetto sia irrilevante.
Salute umana	Gli effetti cumulativi con le opere sulla salute umana sono principalmente riconducibili alle emissioni acustiche e in atmosfera. Nel caso specifico, però, il progetto in esame. Di conseguenza valgono le considerazioni già svolte per questi due fattori ambientali.	Gli effetti cumulativi con le opere sulla salute umana sono principalmente riconducibili alle emissioni acustiche e in atmosfera. Nel caso specifico, però, il progetto in esame. Di conseguenza valgono le considerazioni già svolte per questi due fattori ambientali.

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - PMA

In seguito alla valutazione degli aspetti ambientali che caratterizzano il territorio, il proponente prevede che il monitoraggio ambientale interessi le seguenti componenti ambientali:

- **ATMOSFERA:** si sono individuate 2 postazioni localizzate lungo l'infrastruttura nei pressi di ricettori localizzati nelle vicinanze dell'Opera, la prima postazione, denominata ATM_01, posizionata a circa 100 metri dall'asse dell'infrastruttura, in località Fortogna, la seconda postazione, denominata ATM_02, posizionata nelle vicinanze dell'Opera, in zona fiera nell'abitato di Longarone. Gli inquinanti che saranno monitorati durante le campagne di misura sono: Polveri sottili PM10, IPA sul PM10, Metalli sul PM10 (4 elementi: Pb, As, Cd, Ni), Polveri sottili PM2,5, Monossido di Carbonio (CO), Ossidi di Azoto (NOx), Biossido di Azoto (NO2), Monossido di Azoto (NO), Benzene (C6H6).

• **BIODIVERSITA' (Vegetazione e Fauna):** per l'analisi della componente vegetazione sono stati individuati 5 punti di misura, tre postazioni in territori a copertura boschiva in corrispondenza di aree cantiere, una postazione in corrispondenza di un'area a rilevanza naturalistica, il biotopo "Risorgive del Piave", una in corrispondenza di Siti Rete Natura (ZPS Dolomiti del Cadore e del Comelico e ZSC Val Tovanella Bosconero).

Per l'analisi della componente fauna sono stati individuati 3 punti di misura, una in corrispondenza del Biotopo "Risorgive del Piave", una in corrispondenza di un'area cantiere e in aree ritenute sensibili dal punto di vista faunistico (es. corsi d'acqua), una in corrispondenza di un'area cantiere nei pressi della quale sono presenti aree ad elevata valenza naturalistica ovvero Siti afferenti alla Rete Natura (ZPS Dolomiti del Cadore e del Comelico e ZSC Val Tovanella Bosconero).

• **RUMORE:** Il monitoraggio del rumore sarà effettuato su 5 postazioni di misura, in cui saranno eseguite delle misure in continuo per la durata di 1 settimana per la fase di ante e di post operam e misure in continuo per la durata di 24 ore per la fase di corso d'opera.

• **VIBRAZIONI:** si prevedono 6 postazioni di monitoraggio, finalizzate alla verifica delle attività di cantiere, da monitorare nelle fasi AO e CO. Nella fase ante operam saranno monitorati entrambi i punti al fine di caratterizzare lo stato di fondo. Per la fase di esercizio non sono previste indagini.

• **ACQUE SUPERFICIALI:** si sono individuate 8 postazioni localizzate lungo il Piave, il Torrente Maè, il Torrente Desedan e il Rio del Molino, su cui effettuare misure di portata, analisi di parametri chimico-fisici e batteriologici, analisi chimiche, determinazione dell'indice STAR-ICMi, e dell'indice LIMeco.

• **ACQUE SOTTERRANEE:** si sono individuati 11 punti di monitoraggio su cui effettuare analisi dei Parametri idrogeologici, dei Parametri chimico-fisici in situ e dei Parametri chimici di laboratorio.

• **SUOLO:** il monitoraggio della componente suolo si realizzerà in 15 punti nelle aree occupate dai cantieri, per la valutazione dei profili pedologici e il prelievo di campioni per l'analisi chimica.

• **PAESAGGIO:** sono stati individuati 4 punti di monitoraggio in cui effettuare il confronto ante e post operam delle visuali dei recettori antropici nelle aree a maggior valenza paesistica attraverso una serie di rilievi fotografici e fotosimulazioni.

5. OSSERVAZIONI E PARERI

Nell'ambito del procedimento ministeriale sono pervenuti i pareri dei seguenti Enti:

- **Snam, Rete Gas S.p.a. prot. n. 304 del 13/06/2023, acquisita al protocollo regionale con n. 318975 del 13/06/2023.**

Si comunica che le opere ed i lavori di che trattasi non interferiscono con impianti di proprietà della scrivente Società.

- **Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali, prot. n. 9558 del 21/06/2023, acquisita al protocollo regionale con n. 334119 del 21/06/2023.**

Nel richiamare integralmente quanto già segnalato con il parere prot. n. 9681/2022 del 27.9.2022 (qui allegato) reso nella diversa procedura di conferenza di servizi preliminare per l'esame del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera in oggetto avviata dal Commissario Straordinario Infrastrutture Milano Cortina, preme sottolineare anzitutto la difficoltà riscontrata nello svolgimento dell'istruttoria di competenza, e quindi nell'espressione di ogni conseguente determinazione di merito.

In particolare: al link <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/9771/14386>, riferibile alla documentazione di progetto, sono presenti numerosi file doppi e versioni di file superate e non più attuali in ragione dell'entrata in vigore del Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA), diventato strumento di riferimento unico a livello distrettuale per quanto riguarda la pericolosità idraulica con la contestuale cessazione dell'efficacia fin qui espressa dai Piani per l'assetto idrogeologico (PAI), i quali continuano a

esprimere conoscenze, mappature e disposizioni solo per quanto riguarda la pericolosità geologica e da valanga; inoltre la procedura di download dei file stessi risulta macchinosa in ragione della possibilità di scaricarli solamente uno alla volta.

Ciò posto, confermando il suindicato parere, si richiede in particolare, per gli aspetti idraulici, che nelle successive fasi progettuali venga verificata compiutamente la stabilità delle strutture ed in particolare delle loro fondazioni nelle tratte del fiume Piave comprese tra la località Gardona (a monte di Castellavazzo) e la località Soverzene (posizionata poco a monte di Ponte nelle Alpi) per le quali lo studio redatto dalla della Società i4 Consulting S.r.l. (codice elaborato T00ID00IDRRE05, file VE407_T00ID00IDRRE05_A.pdf) evidenzia valori di velocità e scavo elevati.

- **Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali, prot. n. 9776 del 27/06/2023, acquisita al protocollo regionale con n. 345330 del 27/06/2023.**

Vengono formulate ulteriori osservazioni riguardo la tutela della risorsa idrica.

1. Aspetti di tutela della risorsa idrica.

Sul presupposto che il progetto prevede l'attraversamento dei seguenti corpi idrici classificati ai sensi della Direttiva 2000/60/CE torrente Desedan (ITARW06PI08400010VN) e torrente Maè (codice: ITARW06PI08500010VN) e la realizzazione di pile in alveo e che quindi induce potenzialmente una modifica delle caratteristiche fisiche dei corpi idrici succitati e che, pertanto, ricorrono i presupposti per l'applicazione della disciplina prevista dall'articolo 4, comma 7, della Direttiva Quadro Acque, si chiede che, nel contesto delle valutazioni previste nello Studio di impatto ambientale siano prodotte opportune considerazioni:

- sui possibili impatti, concreti e/o potenziali, che l'intervento può generare sul corpo idrico interferente:

ALLEGATO A

AL C.E.S. N. 66 / 22 DIC 2023

- sulle soluzioni progettuali adottate ovvero da adottare nell'ambito dello sviluppo della progettazione di maggior dettaglio per annullare o per mitigare gli eventuali impatti individuati, sia in esercizio dell'opera che nelle fasi transitorie di cantiere;
- qualora le misure di mitigazione adottate dovessero rivelarsi comunque non adeguate a neutralizzare l'impatto dell'opera, lo studio di impatto ambientale dovrà essere integrato mediante valutazioni integrative sugli specifici aspetti declinati all'art. 4, comma 7, della citata Direttiva, lettere a), b), c) e d).

Riguardo gli aspetti geologici,

La scrivente, quanto agli aspetti geologici, ribadisce quanto già espresso con il parere n. 9681/2022 del 27.09.2022, rappresentando nello specifico che per quanto concerne il rilascio del parere sulla fase di progettazione definitiva dell'intervento stesso, sarà necessario verificare l'ottemperanza alle prescrizioni formulate dall'ex Distretto delle Alpi Orientali con la sopraccitata nota n. 1709/INFRA del 18.05.2018.

– **Comitato di Fortogna, acquisita al protocollo ministeriale con n. 106876 del 30/06/2023.**

Si esprime contrarietà al progetto per le seguenti motivazioni:

all'ambiente. Troviamo uno scempio l'utilizzo dell'unico polmone verde rimasto inalterato, a pochi passi dal cimitero delle vittime del Vajont, dichiarato monumento nazionale e meta giornaliera di numerosi visitatori. Anche se verrà garantito il suo ripristino, risulterà comunque uno scempio per tutta la durata del cantiere, ossia per parecchi anni.

La cosa comunque più grave che questo progetto comporterebbe sarebbe determinata dal consistente attraversamento dei numerosi mezzi pesanti che per giungere al cantiere sono costretti ad attraversare in lungo tutto il paese, con un unico accesso a sud ed una strada molto stretta in cui in certi punti sono costretti ad invadere l'altra corsia e nell'incrocio con altri mezzi pesanti ad invadere il marciapiede. Oltre alla pericolosità, tali attraversamenti provocheranno un notevole inquinamento acustico e dell'aria, specie per tutte le case che si affacciano sulla strada, case che saranno anche sottoposte a parecchie vibrazioni.

– **Provincia di Belluno, acquisita al protocollo ministeriale con n. 106664 del 30/06/2023.**

Vengono richiesti approfondimenti riguardo alle alternative progettuali, gli aspetti trasportistici, l'impatto sulla salute umana, sulla biodiversità, sul suolo, acque superficiali e sotterranee, sul paesaggio.

– **Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, prot. n. 12917 del 30/06/2023, acquisita al protocollo ministeriale con n. 106747 del 30/06/2023.**

Si richiede un approfondimento sulla "Variante Desedan" e sulla scelta localizzativa del tracciato per il tratto prima dell'abitato di Longarone.

– **Comune di Ponte nelle Alpi, prot. n. 0010987 del 29-06-2023, acquisita al protocollo ministeriale con n. 107518 del 03/07/2023**

Vengono fatte alcune osservazioni che si riportano in sintesi:

relativamente alle modifiche dei percorsi viari in corrispondenza dell'attuale svincolo in Pian di Vedoia,

Risulta necessaria una analisi delle dinamiche che ne deriveranno, fornendo le garanzie della idoneità della scelta come prevista dalle fasi di cantiere; ciò sia per quanto concerne le valutazioni di questa Amministrazione, ma si ritiene anche nei confronti dell'interesse del vicino Comune di Soverzene, il quale, ancorchè non direttamente interessato dall'opera, verrà influenzato, giocoforza, da una intensificazione dei flussi di traffico da parte dell'utenza che preferirà raggiungere Longarone attraverso la viabilità secondaria che sale da Soverzene in sinistra orografica del Fiume Piave;

tale verifica trasportistica deve altresì essere estesa anche alla fase ordinaria di utilizzo dell'opera una volta terminata, conseguentemente alla situazione derivante dai flussi di traffico in discesa dal Cadore, in quanto per l'utenza che non utilizzerà il nuovo svincolo di Longarone, utile ad immettersi sull'esistente tracciato della SS.51 per raggiungere Belluno, l'utilizzo conseguente sarà il predetto Svincolo "Belluno" della A27 in fraz. Cadola, così da immettersi nella viabilità ordinaria per raggiungere la SP1 della Sinistra Piave, oppure superare il Piave utilizzando il ponte di Santa Caterina, attraversare il centro abitato storico della frazione di Ponte nelle Alpi (Viale Roma), innestandosi sulla SS.50 del Grappa e Passo Rolle per raggiungere il Capoluogo.

Relativamente alle opere interferenti con il fiume Piave,

preso atto che l'Autorità di Bacino ha richiesto un approfondimento della progettazione con riguardo alla stabilità delle fondazioni delle strutture nelle tratte interessanti il regime idraulico del Piave (per il territorio di competenza di questo Comune il viadotto di attraversamento della confluenza Rio Frari-Piave), si ricorda che il P.A.T. approvato classifica l'area in esame "soggetta a dinamica fluviale" e disciplinata dall'art. 62/a delle N.T.A.;

Relativamente al tracciato denominato "Cammino delle Dolomiti",

Se tale soluzione garantisce la fruibilità dell'intero percorso, risulta comunque indispensabile che in sede esecutiva vengano attuate le necessarie misure di valorizzazione del medesimo, prevedendo soluzioni di ingegneria naturalistica consone al contesto, non definendo pertanto il percorso come mera "pista di servizio" così come illustrata nella sezione tipo allegata alla parte illustrativa del SIA.

Si precisa che proprio in considerazione degli importanti tempi di cantierizzazione previsti per la realizzazione delle opere, sarà indispensabile fornire garanzia di una adeguata ed attenta organizzazione delle attività di cantiere per l'esecuzione del viadotto Frari e del rilevato stradale, così da permettere la fruizione da parte dell'utenza del predetto circuito naturalistico, in sicurezza e con la necessaria attenzione paesaggistica.

6. RICHIESTE DI INTEGRAZIONI

Nell'ambito del procedimento ministeriale è stato ritenuto necessario richiedere alcune integrazioni da parte dei seguenti Enti:

- Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale per il PNRR con nota prot. n. 12917 del 30/06/2023, con cui si richiede un approfondimento sulla "Variante Desedan" e sulla scelta localizzativa del tracciato per il tratto prima dell'abitato di Longarone.
- Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con nota prot. n. 109185 del 05/07/2023, con cui sono richieste integrazioni riguardanti le caratteristiche e la sostenibilità del progetto, l'aria e clima, le vibrazioni, il programma di monitoraggio.
- U.O. Valutazione Impatto Ambientale della Regione Veneto, con nota prot. n. 348897 del 28/06/2023, con cui sono richieste integrazioni riguardanti il Quadro di Riferimento Programmatico, il Quadro di Riferimento progettuale, l'impatto viabilistico, l'inquinamento luminoso, acustico, atmosferico, l'idrogeologia, il Piano di Utilizzo Terre e Rocce da Scavo, la cantierizzazione, il Piano di Monitoraggio Ambientale. Nella stessa nota si chiedeva anche di integrare la documentazione sulla base delle indicazioni contenute nella nota dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali prot. n. 9776 del 27/06/2023 e della provincia di Belluno del 27/06/2023.

Le integrazioni richieste, inviate dal proponente al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica il

AL ... A
 66 22 DIC 2023
 giorno 12/07/2023, sono state pubblicate sul sito del Ministero il giorno 10/08/2023.

7. INTEGRAZIONI

Di seguito si riporta una sintesi delle richieste dalla Regione Veneto, delle integrazioni inviate dal proponente e pubblicate sul sito del MASE in data 10.08.2023.

N.	RICHIESTA	RISPOSTA DITTA
1	Il proponente integri la documentazione (la Relazione paesaggistica e gli elaborati di carattere paesaggistico) secondo le indicazioni della nota prot. n. 325344 del 16/06/2023 della Direzione Pianificazione	
a	la Relazione paesaggistica dovrebbe avere un focus sul Viadotto Desedan progettato in ambito fluviale del Piave nel punto dove versa le sue acque il torrente Desedan e dove esiste una vasta macchia boscata di vegetazione igrofila (tutte aree tutelate per legge).	Le integrazioni sono nell'elaborato <i>Biotopo Risorgive del Piave - variante di progetto. Relazione generale (T00IA01AMBRE07A)</i> e <i>Biotopo Risorgive del Piave - Carta della percezione visiva e intervisibilità (T00IA17AMBCT08A)</i>
b	Riguardo alle barriere antirumore, si valutino e si realizzino fotoinserimenti con i motivi migliori tra quelli testati per pareti antirumore e parapetti (test ONR, trasparenza), da applicare sulle superfici fonoassorbenti secondo le linee guida più recenti in materia.	Eventuali prescrizioni inerenti l'impiego di pannelli fonoassorbenti differenti rispetto a quanto previsto nel PFTE potranno essere ottemperate nelle fasi successive della progettazione.
c	Si chiedono chiarimenti riguardo all'illuminazione e alle condizioni notturne del progetto.	non si è ritenuto opportuno elaborare ulteriori rendering nella presente fase progettuale e gli approfondimenti tecnici richiesti saranno affrontati nelle successive fasi di progettazione.
d	Poiché le aree boschive sono aree tutelate per legge sotto il profilo paesaggistico, sia integrata la Relazione paesaggistica coi risultati dell'indagine prodotta solo a livello cartografico negli elaborati denominanti "Carte delle aree boscate interferite" tav. da 1 a 5.	La tematica relativa alle aree boscate interessate dal progetto è stata trattata negli elaborati grafici allegati al SIA (da T00IA08AMBCT07B a T00IA08AMBCT11B) e nelle integrazioni riguardanti il Biotopo del Piave
e	Si chiede di integrare i fotoinserimenti con apposite viste da e della "Torre della Gardona" e progettare eventuali mascheramenti per minimizzare gli impatti.	non si è ritenuto opportuno elaborare dei rendering in quanto il bene si percepisce dal greto del fiume Piave e non ci sono delle viste adeguate dai punti dinamici di fruizione pubblica, che si configurano nella SS.51 esistente.

ALLEGATO A

22 DIC. 2023

AL DEC. N. 66

N.	RICHIESTA	RISPOSTA DITTA
f	Integrare i fotoinserimenti con apposite viste da e dalla sequoia di Faè e progettare eventuali mascheramenti per minimizzare gli impatti.	nel corso dei sopralluoghi a supporto degli aspetti ambientali, sono state prese in esame le potenziali visuali dell'albero monumentale di Faè, ma in esito a tali verifiche, non sono state riscontrate delle viste adeguate e significative dello stesso , anche in ragione della presenza del sistema boschivo ripariale del Fiume Piave, entro cui l'albero si inserisce.
g	sia valutata la possibilità di non interrompere il corridoio ecologico presente nella medesima area, valutando appositi ecodotti o passaggi faunistici per non interrompere la permeabilità della piccola e media fauna tra la vegetazione ripariale del fiume Piave e le aree interne.	Nel suddetto documento sono esposte anche le ottimizzazioni progettuali, tra cui la localizzazione del tombino idraulico ad uso faunistico "TM10" di dimensioni 2x2m alla pk 4+660 (sez. 218 in corrispondenza del tratto in rilevato), finalizzato a preservare la continuità ecologica preesistente. Tale soluzione consente inoltre di soddisfare la coerenza del progetto con le Norme Tecniche del PTRC vigente relative alla Rete ecologica regionale (Art. 26 NT del PTRC) e ai Corridoi ecologici (Art. 27 NT del PTRC).
2	lo Studio di Impatto Ambientale, lo studio per la valutazione di incidenza e la documentazione progettuale dovranno essere aggiornati con la descrizione della variante di tracciato in corrispondenza dell'attraversamento del Biotopo Risorgive del Piave	Le integrazioni sono nell'elaborato <i>Biotopo Risorgive del Piave - variante di progetto. Relazione generale (T00IA01AMBRE07A)</i>
3	Lo studio per la valutazione di incidenza venga aggiornato in considerazione del fatto che l'area tecnica di cantiere denominata T10 ricade all'interno della ZPS IT3230089 "Dolomiti del Cadore e del Comelico" e su parte di una superficie del greto del fiume Piave in mosaico con l'habitat di interesse comunitario 3220 "Fiumi alpini con vegetazione riparia erbacea",	Non si osserva una diretta sovrapposizione dell'AT10 con l'habitat 3220 "Fiumi alpini con vegetazione riparia erbacea". Le misure di conservazione dell'habitat 3220 sono comunque quelle già presentate nello Studio di Incidenza
4	La documentazione venga integrata sulla base delle indicazioni della Direzione Turismo acquisita con n. 345411 del 27.06.2023	
a	si ravvisa la necessità che siano verificati puntualmente i divieti e gli obblighi disposti dalle Misure di Conservazione ex DGR n. 786/2016 e ss.mm.ii. anche per l'habitat 3220, in valutazione dell'inserimento dell'Area Tecnica 10 nelle grave del Piave in Rete Natura 2000.	Vedi risposta al punto 3

N.	RICHIESTA	RISPOSTA DITTA
b	Nell'Area Tecnica 10 come ora individuata, fatta salva la normativa di settore, sarà posta particolare attenzione alla gestione di eventuali rifiuti di qualsiasi tipo derivanti dall'attività di cantiere, che saranno prontamente conferiti e non conservati all'interno del sito di Rete Natura 2000 e tanto meno nell'area in mosaico con l'habitat 3220.	Si prende atto della richiesta.
5	Lo studio di Impatto Ambientale venga integrato sulla base delle indicazioni contenute nella nota dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali prot. n. 9776 del 27/06/2023	La nota dell'autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali non risultava pervenuta né tantomeno pubblicata sul sito del MASE. Ad ogni modo, le indicazioni in essa contenute saranno recepite nella successiva fase di approfondimento progettuale.
6	La documentazione progettuale e lo studio di impatto ambientale dovranno essere aggiornati con riferimento al Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) relativo al 2021-2027.	La documentazione progettuale nella forma attuale è stata redatta conformemente alle Norme Tecniche di attuazione del Piano di Gestione del Rischio Alluvione relativo al 2021-2027 e alle relative cartografie. Eventuali integrazioni potranno essere recepite nelle fasi successive della progettazione ove prescritto.
7	Venga aggiornato il prospetto di sintesi che illustra come sono stati recepiti i pareri e le osservazioni rilasciati dagli Enti nell'ambito della Conferenza di Servizi preliminare del giorno 14/09/2022, e le motivazioni dell'eventuale mancato recepimento, anche alla luce della variante di tracciato introdotta a seguito della nota del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 03.03.2023.	Il prospetto di sintesi verrà riemesso a valle della CdS decisoria.
8	Vengano verificate le superfici oggetto di riduzione di superficie forestale per le opere e per la cantierizzazione, a seguito della variazione nell'andamento del viadotto Desedan, aggiornando eventualmente gli elaborati relativi. Vengano date indicazioni riguardanti l'impiego di differenti specie vegetali per gli interventi di mitigazione a verde	Tale argomento è trattato nel documento Biotopo Risorgive del Piave - variante di progetto. Relazione generale. Si prende atto dei suggerimenti riguardanti l'impiego di differenti specie vegetali per gli interventi di mitigazione a verde rispetto a quanto previsto nel PFTE presentato. Tali indicazioni saranno recepite nell'ambito delle successive fasi di progettazione.

66 22 DIC. 2023

N.	RICHIESTA	RISPOSTA DITTA
9	Vengano integrati gli elaborati relativi allo stato di fatto, con la verifica e l'individuazione delle infrastrutture esistenti, quali ad esempio la pista ciclabile che fiancheggia la SS 51, e vengano illustrate le eventuali interferenze che si andranno a creare e le possibilità di risoluzione delle stesse.	Si prende atto della richiesta che sarà ottemperata nelle successive fasi della progettazione. La continuità della pista ciclabile sarà comunque garantita e le interferenze saranno risolte mediante l'adozione di soluzioni tecniche che assicurino un livello di servizio, per la mobilità ciclo-pedonale, almeno non minore di quello esistente.
10	Richieste riguardanti il traffico di cantiere	Preso atto delle richieste ed evidenziando che il livello di dettaglio richiesto è maggiore di quello relativo al livello di progettazione presentato in procedura (PFTE), si rimanda il riscontro alle successive fasi della progettazione.
11	Richieste integrazioni allo studio trasportistico	L'analisi trasportistica è stata effettuata su tali basi [quelli dello studio già presentato] e non si ritiene corretto utilizzare criteri difformi.
12	Vengano illustrate le possibili opere da realizzare sull'attuale viabilità a seguito dell'alleggerimento di utilizzo rispetto all'attuale flusso di automezzi. Venga valutata, ad esempio, la possibilità di posa di segnaletica orizzontale e verticale o la realizzazione di altri interventi minori che permettano di migliorare la percorribilità e l'utilizzo della viabilità esistente da parte delle biciclette.	La SS51 resta una Strada Statale in gestione ad ANAS con categoria extraurbana secondaria, sulla quale è comunque previsto un traffico di una certa importanza (in particolare nel tratto di Fortogna) malgrado l'alleggerimento, e resta inoltre la via di collegamento primaria in caso di chiusure (es. per manutenzione) della variante. Per tale motivo non si prevedono rimaneggiamenti di tale sede.
13	Deve essere aggiornato il Progetto illuminotecnico	Tenendo in considerazione la legge regionale e le linee guida citate l'intervento sarà dotato di apparecchi con temperatura di colore non superiore a 3000K. Le curve fotometriche, anche se già presenti nei vari elaborati illuminotecnici, verranno riportate anche nella relazione illuminotecnica.
14	Deve essere aggiornata la Valutazione Previsionale di Impatto Acustico	Il documento relativo all'Impatto Acustico è <i>Relazione acustica</i> (cfr. VE407_T00IA09AMBRE01_C). Si integra l'elaborato con il codice corretto.
15	Vengono fatte richieste riguardanti il calcolo del fattore emissivo e la simulazione modellistica riguardo la componente atmosfera. Si osserva infine che nello scenario di esercizio la stima totale del PM2.5 risulta uguale al limite di legge di 25 µg/m3 previsto dal D.lgs. 155/2010	Vengono forniti chiarimenti riguardanti il calcolo del fattore emissivo e la simulazione modellistica. "Per quanto riguarda il PM2,5, il valore ottenuto considerando anche la concentrazione di fondo calcolata è pari, nella fase di esercizio, a 25 µg/m3, valore in linea con limiti normativi. Si specifica che l'analisi svolta per lo scenario futuro, ha considerato invariati i fattori di emissioni, evitando pertanto, in via cautelativa, di tenere conto della diminuzione delle emissioni inquinanti derivati dal futuro inserimento nel parco veicolare attuale di automobili elettriche, ibride o perlomeno con emissioni inquinanti di maggiore efficienza".

N.	RICHIESTA	RISPOSTA DITTA
16	Si richiede un aggiornamento dei dati pluviometrici	L'arco temporale rivalutato come da classificazione indicata non modifica sostanzialmente le considerazioni ed i risultati ottenuti ad ogni modo verrà ridefinito il periodo piovoso nel successivo aggiornamento progettuale.
17	Vengono fatte richieste riguardanti l'interferenza con le acque sotterranee in corrispondenza dello scavo della galleria	Vengono forniti i chiarimenti richiesti
18	Si segnala che in data 25.05.2023 è stato eseguito un sopralluogo da parte del DP ARPAV di BL presso la Ditta Speranza Calcestruzzi di Speranza Luigi & C. SnC in località Faè Desedan in area prossima alle aree di cantiere del progetto; durante il sopralluogo è stato verificato il permanere della presenza di cumuli di rifiuti inerti (calcestruzzo e rifiuti misti da costruzione e demolizione). Tale situazione andrà considerata dal proponente nelle valutazioni del tracciato e delle conseguenti attività di cantiere.	Il proponente evidenzia, con gli elaborati integrativi trasmessi ad agosto 2023, che è stato eseguito un sopralluogo e che non risultano, nell'area interessata dal tracciato, essere presenti rifiuti in superficie.
19	Si chiedono integrazioni al Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo	Laddove prescritto, sarà possibile integrare eventuali punti aggiuntivi preliminarmente all'inizio dei lavori. Relativamente alle altre richieste, “si prende atto delle indicazioni fornite” .
20	Si fanno alcune osservazioni riguardo alle cave individuate per il reperimento del materiale necessario	Saranno aggiornati i siti di approvvigionamento ed eventualmente inserita nel PUT la disponibilità alla ricezione di TRS della cava Olantreghe.
21	Osservazioni alla Relazione di cantierizzazione riguardo alla Biodiversità, l'Atmosfera e le Acque	Vengono chiarite le misure di mitigazione relative alle componenti citate
22	Richieste relative al Relativamente al Piano di Monitoraggio Ambientale	Nelle successive fasi di progettazione si valuterà l'implementazione PMA , anche in considerazione delle indicazioni pervenute dalla Regione e di eventuali prescrizioni da parte dell'Ente competente al rilascio delle autorizzazioni ambientali, al fine di ottenere la validazione da parte dell'Ente preposto.

66 22 DIC 2023

N.	RICHIESTA	RISPOSTA DITTA
23	<p>Con riferimento al sito “Ex Faesite – Area demaniale” in località Faè di Longarone di cui al “Programma Nazionale di finanziamento degli interventi di bonifica e ripristino ambientale dei siti orfani” (GU n. 24 del 30.01.2021) si ritiene necessario che il proponente presenti opportuna documentazione integrativa, in cui, in relazione al progetto proposto, si prenda atto della eventuale necessità di dover provvedere alla risoluzione delle interferenze tra l’opera progettata e gli interventi di bonifica di cui sopra.</p> <p>A tale scopo, si richiede l’elaborazione di una specifica cartografia in cui si dia riscontro della sovrapposizione degli interventi in progetto con le aree identificate come "sito orfano" e oggetto degli interventi di bonifica di cui al Titolo V Parte Quarta del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., di cui sopra.</p>	<p>Il Piano utilizzo terre e Rocce tratta l’argomento del sito Orfano ‘Ex Faesite’. Al suo interno, sono presenti ortofoto con la sovrapposizione della posizione dell’area interessata con il tracciato di progetto.</p> <p>Sono in corso approfondimenti congiunti con la Regione per delimitare in maniera ancora più precisa la localizzazione del Sito.</p> <p>Si allega, a tal proposito, una variante di tracciato locale, che risolve l’interferenza con il sito in questione.</p>

8. OSSERVAZIONI PERVENUTE SULLE INTEGRAZIONI

A seguito della pubblicazione delle integrazioni del 10.08.2023, sono pervenute le seguenti ulteriori osservazioni:

Terna Rete Italia, acquisite al protocollo regionale con n. 447901 del 22/08/2023

Nella nota Terna evidenzia che la realizzazione di opere in prossimità di elettrodotti deve necessariamente risultare compatibile con gli stessi e, in particolare, deve essere rispettata la vigente normativa in materia di distanze tra edifici e conduttori elettrici, di seguito specificata:

- **D.M. 449 del 21 marzo 1988** [in S.O. alla G.U. n. 79 del 5.4.1988] e successive modifiche ed integrazioni, recante norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle linee elettriche aeree esterne;
- **Legge n. 36 del 22 febbraio 2001** [in G.U. n. 55 del 7.3.2001], legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici, e relativo decreto attuativo emanato con D.P.C.M. 8 luglio 2003 [in G.U. n. 200 del 29.8.2003], recante i limiti di esposizione, i valori di attenzione e gli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50HZ) generati dagli elettrodotti;
- **Norma CEI 11-17** Impianti di produzione, trasmissione e distribuzione pubblica di energia elettrica Linee in cavo.

Ciò premesso, acquisita la documentazione progettuale dal sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Terna segnala che tra la chilometrica 11+080 e 11+0100 del nuovo "Viadotto Fason" transita l'elettrodotto a 220 kV "Soverzene - Lienz", campata tra i sostegni n. 155-156, di proprietà di Terna S.p.A., ma che tuttavia tale elettrodotto transita ad un'altezza tale che l'opera in realizzazione non risulta interferente ed è pertanto compatibile con il sopra richiamato elettrodotto "Soverzene - Lienz".

Terna conclude asserendo che non sussistono ulteriori intersezioni delle opere in realizzazione con gli elettrodotti in gestione a Terna.

Provincia di Belluno, acquisite al protocollo ministeriale con n. 134503 del 21/08/2023.

La provincia rileva che, in sostanza, gli elaborati integrativi non hanno accolto i rilievi formulati con parere del Comitato tecnico provinciale per la Valutazione di Impatto Ambientale n. 4 del 27 giugno 2023, non avendo considerato soluzioni alternative né fornito approfondimenti conoscitivi o progettuali ove richiesto. La Provincia allega alla nota il parere citato del 27 giugno 2023 che conferma integralmente, chiedendo al Ministero, nella formulazione del parere di compatibilità ambientale, di voler integrare le richieste dell'Amministrazione Provinciale sotto forma di prescrizioni, come di seguito:

- Garantire interconnessione con la SS51 e la viabilità locale, in riferimento al ruolo di "variante" attribuito dal proponente (pag.3-5 del parere): il progetto preclude qualsiasi relazione tra la nuova viabilità e la SS 51 attuale, ovvero non sarà possibile per chi proviene da Ponte Nelle Alpi (interconnessione con la SS 51) immettersi nella nuova variante, e viceversa per chi proviene dalla variante svoltare verso Ponte Nelle Alpi. Lo svincolo previsto si pone immediatamente al termine dell'autostrada A27 (tratto non a pagamento), costituendo un possibile ostacolo al prolungamento dell'A27 verso Nord, prefigurato dalla pianificazione territoriale (PTCP). Sia lo svincolo di Longarone che lo svincolo in zona Industriale, non garantiscono sufficiente interconnessione con l'esistente SS 51 di Alemagna ed il collegamento con lo Zoldano e la Valcellina, in quanto il traffico viene deviato su strade di carattere locale al servizio dei residenti e delle attività locali. I raccordi su più livelli e la soluzione del viadotto in zona Fiera introducono elementi infrastrutturali di rilevante impatto paesaggistico in un ambito urbanizzato. La realizzazione del parco in zona Fiera preoccupa rispetto agli oneri di manutenzione ed alla possibilità di un progressivo degrado (gli esempi portati nell'elaborato VE407_T00IA14AMBCT31_A_signed.pdf sono tutti riferiti a contesti di grandi città).

ALLEGATO

66

22 DIC 2023

Si chiede al proponente di sviluppare una alternativa progettuale che preveda un incrocio a raso (in rilevato) con via Campelli, coerente con la classificazione proposta per la nuova viabilità (extraurbana secondaria, tipo C1). Ancora in zona Fiera si chiede di rivedere la deviazione di via del Parco all'interno dell'area di parcheggio degli impianti sportivi (riduzione di stalli non compensati, insicurezza derivante dalla deviazione di veicoli in velocità su aree contraddistinte da veicoli in sosta). Il progetto viene proposto come percorso alternativo per il traffico di lunga percorrenza ed il traffico pesante da/per la A27. Data la scarsa interconnessione con la SS 51 attuale, l'intervento non offre un'alternativa per i flussi interni al territorio e intervallivi e collegandosi in maniera esclusiva alla galleria di Ospitale di Cadore, ne preclude l'utilizzo, in essere, per il traffico ordinario costringendolo a riversarsi sul vecchio sedime della SS 51 lungo via Termine, percorrendo più Km su una viabilità meno performante. Si ravvisa una incoerenza in quanto dal punto di vista trasportistico la variante è di fatto un prolungamento/raccordo autostradale, e come tale gli svincoli sono pensati su più livelli con un notevole consumo di suolo, ma dal punto di vista funzionale presenta la sezione del tipo C1 della viabilità extraurbana secondaria, che consentirebbe invece di realizzare intersezioni complanari (rotatorie) creando una connessione più diretta con la viabilità di percorrenza locale offrendo un servizio al territorio.

- Approfondire gli studi trasportistici (pag. 5-6 del parere) come di seguito:

fase di cantiere

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

fase di esercizio

- calcolo dei livelli di servizio della viabilità esistente, nei due scenari, il primo considerando i flussi di traffico attuali (rilevati e/o aggiornati) e il secondo allo stato futuro considerando i flussi futuri stimati;
- i due scenari precedenti dovranno prevedere la verifica funzionale dell'arteria e delle intersezioni in condizioni di traffico medio e di picco (alta stagione turistica);
- calcolo del livello di servizio delle intersezioni oggetto di modifica sia allo stato attuale che futuro, ovvero nella "nuova configurazione";
- calcolo del LOS delle rampe delle intersezioni a livelli sfalsati.
- Implementare lo studio del traffico eseguendo anche delle indagini O/D a conferma di quanto illustrato nel documento basato sui dati Istat e ANAS.
- Monitorare il clima acustico e le vibrazioni indotte dalle aree di cantiere base CB01 (Fortogna) e CB02 (svincolo Longarone) nei confronti delle vicine abitazioni e attività produttive, attuando le necessarie mitigazioni (pag. 6 del parere):

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

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

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

- NON prevedere l'uso di barriere fonoassorbenti trasparenti in considerazione degli effetti negativi sull'avifauna.
- Ripristinare le superfici boscate distrutte e quantificare le emissioni climalteranti bilanciandole con una idonea superficie assorbente (pag. 7 del parere).

22 DIC. 2023

AL

66

- Poiché la Valutazione di Impatto Ambientale è sito-specifica, sviluppare un'analisi del rateo emissivo e delle conseguenti ricadute più dettagliata per ogni area di cantiere e, in particolare, per quelle aree che sono in prossimità di recettori sensibili e di ambiti naturalistici di pregio (pag. 7 del parere).
- Garantire la continuità e la fruizione in sicurezza della pista ciclabile Lunga via delle Dolomiti (pag. 8 del parere).
- Biodiversità, (parere pag. 8 -16)
- Non si rinviene nella documentazione la "Relazione approfondimento Rete Ecologica", richiesto dal parere provinciale n. 23772 del 22/09/2022, che deve quindi essere prodotto. E' necessario implementare negli elaborati le analisi relative alle comunità vegetali e faunistiche presenti nell'area interessata dal progetto e dai suoi impatti, come anche richiesto dal parere CSLLPP del 03/03/2023 punto 4.1 e 4.2 (non riferita esclusivamente al biotopo "Risorgive del Piave") e introdurre le conseguenti mitigazioni.
- Allontanare il tracciato dal biotopo della Garzaia di Faè (la previsione progettuale è a ridosso e non a 360 m come dichiarato dal proponente), e ove questo non sia possibile introdurre misure di compensazione che non pregiudichino il mantenimento della zona umida.
- Risolvere le interferenze con i corridoi faunistici come di seguito, con interventi che siano effettivamente utilizzabili dalla fauna, ad evitare gli investimenti di animali e i danni a cose e persone, che tanta risonanza hanno sulla stampa:
 1. biotopo Val dei Frari, casera Prome: per il progetto progressive da 1+720 a 1+980, tratto in rilevato in affiancamento al tracciato storico della ss51, che non prevede sottopassi faunistici - realizzare un sottopasso faunistico che consenta di superare sia la nuova arteria che la SS 51 storica;
 2. loc. Fortogna, biotopo "Risorgive del Piave": progressive da 3+080 a 3+940, mantenere il tracciato in viadotto;
 3. tenuta Protti, Garzaia di Faè: progressive da 4+300 a 5+500, tratto in rilevato ad eccezione del viadotto "Villanova" nella parte finale, con previsione di un tombino - allontanare il tracciato dal sito tutelato, come avvenuto per il biotopo "risorgive del Piave" e per l'area di bonifica della ZI di Faè.
- Tra le mitigazioni previste per la fase di cantiere è riportata anche la realizzazione di una recinzione che eviti la presenza della fauna sulla strada. Non è chiaro a quali strade si faccia riferimento (di cantiere?) e a quali localizzazioni, ma chiaramente il posizionamento di una recinzione può comportare anche effetti negativi. La previsione va pertanto contestualizzata e motivata.
- Visto che il tracciato si sviluppa nell'alveo del Piave, realizzare un numero idoneo di sottopassi per garantire la migrazione della fauna minore, in particolare anfibi e rettili.
- La sottrazione di vegetazione a causa della predisposizione delle aree di cantiere ammonta complessivamente ad una superficie di circa 34.900 mq. La sottrazione di vegetazione a causa della realizzazione dell'opera ammonta a circa 28 ettari ed il proponente, a seguito del confronto con gli Enti, ha già prospettato la possibilità di una compensazione della superficie boschiva sottratta con la misura della monetizzazione come previsto dalla LR 52/1978 e successive modificazioni. Sia prevista la compensazione totale mediante piantumazione di specie autoctone, anche per assorbire le emissioni di gas serra e mantenere la Carbon neutrality della Provincia di Belluno.
- Analizzare e risolvere le interferenze con i siti naturalistici tutelati o di pregio, anche per la fase di cantiere, in particolare relativamente a:
 - sottrazione di habitat faunistici non solo per occupazione ma anche per esempio per modifica del regime idrologico, presenza aree o piste di cantiere e altri manufatti anche in aree prative o seminate.
 - valutazioni relative all'inquinamento acustico anche rispetto al cantiere lineare dell'infrastruttura e non solo per i cantieri fissi.
 - Effetti dell'accesso al biotopo "risorgive del Piave", che si suppone prevederà la realizzazione di piste di cantiere, con riduzione di habitat e creazione di disturbi non necessariamente in corrispondenza del tracciato del viadotto.
 - Sottrazione permanente di vegetazione: sono state censite e quantificate solo le aree boscate. La finalità di salvaguardia idrogeologica del bosco (L.R. 52/1978) non va confusa con la salvaguardia della biodiversità.
 - Clima acustico: non si condivide l'affermazione secondo la quale il clima acustico non cambierà in quanto il progetto non determina un aumento del traffico. Il nuovo tracciato modifica il clima acustico dei luoghi attraversati, determinando peraltro una fascia di pertinenza acustica.
 - Rispetto al sito "storico" potenzialmente contaminato in località Faè, si ribadisce la necessità di predisporre almeno un piezometro per il monitoraggio dell'eventuale contaminazione in falda tenuto conto della possibilità

66 22 DIC 2023

che le operazioni di cantiere possano creare condizioni di disturbo e di rimobilizzazione di eventuali inquinanti presenti nel suolo. (Parere pag.16).

Inoltre si evidenzia che la modifica al tracciato stradale in corrispondenza del citato "sito orfano", proposta con la documentazione integrativa, oltre ad interessare il sedime di attività produttive esistenti, potrebbe verosimilmente coinvolgere un areale ove è stata recentemente confermata da parte di ARPAV la presenza di rifiuti abbandonati conseguente ad un'attività di recupero non autorizzata.

- Approfondire l'analisi sui suoli allo stato di fatto (in particolare nelle aree di pregio naturalistico paesaggistico agrario) e di progetto, individuando quantificando e qualificando anche le soluzioni e le tecniche per garantire i ripristini ed il corretto inserimento dell'opera, facendo riferimento alle LLGG ISPRA 2010 (Il trattamento dei suoli nei ripristini ambientali legati alle infrastrutture) (Parere pag.16).
- Analizzare le interferenze con le derivazioni idriche di soggetti privati (parere pag.18).
- Motivare la dichiarata assenza di alterazioni del deflusso in alveo in occasione della deviazione delle acque in fase di cantiere (parere pag.18).
- Indicare i sistemi di gestione delle torbide causate dal cantiere ovvero di eventuali sversamenti di inquinanti ovvero dal jet grouting (parere pag.18).
- Garantire la disponibilità costante di idonei materiali di contenimento degli sversamenti accidentali di sostanze chimiche e addestrare il personale al loro uso (parere pag.18).
- Adeguare il progetto alle disposizioni di cui all'art. 39 delle NTA del PTA (parere pag. 19 e 20).
- A tutela del corpo idrico superficiale si vietino gli scarichi su suolo e si predispongano sistemi di intercettazione di tutte le acque di piattaforma, di prima e seconda pioggia, di spegnimento incendi ovvero di lavaggio fondo stradale per ripristino post incidenti, da attivare in occasione di qualsiasi evento che possa comportare dilavamento di sostanze chimiche" (parere pag.18).
- Poiché sopra l'imbocco nord della galleria in progetto trovano luogo i resti, da poco riportati all'antico splendore, del Fortilium Gardonae (sito 15 della ricognizione dei beni archeologici), ricadente nella fascia 02 di rischio vibrazioni medio, si chiede di estendere il monitoraggio, in corso d'opera ed in fase di esercizio, a tale sito di indiscusso valore storico testimoniale e archeologico, identificabile nella Norma UNI 9916- Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici, quale appartenente agli Edifici che per la loro particolare sensibilità alle vibrazioni non rientrano nelle precedenti classificazioni e che sono da tutelare in modo particolare (monumenti sotto la protezione delle belle arti) (parere pag.20).
- Analizzare e risolvere tutti gli impatti indotti dalla fase di cantiere (pag. 5, 6, 8, 16, 19, 20, 21).

Comune di Longarone, acquisite al protocollo ministeriale con n. 143499 del 11/09/2023.

Relativamente al previsto "campo Base CB 01" interessante l'abitato di Fortogna, preso atto che l'areale non viene ridimensionato e stralciato come indicato nella "relazione di rispondenza del progetto al parere degli Enti", si ritiene non siano state considerate le criticità evidenziate dalla scrivente Amministrazione ribadendo pertanto che ad avviso di questa Amministrazione la previsione di un campo base, collocato a distanza sensibile rispetto a molteplici fabbricati di civile abitazione, e il cui accesso interessa l'unica viabilità interna della frazione di Fortogna, di per sé già fonte di plurime rimostranze da parte dei frazionisti relativamente al disagio provocato dal passaggio di mezzi pesanti e non, che con tale previsione troverà inevitabile aumento lungo una tratta viaria già ora inidonea all'attuale carico di traffico.

Si segnala altresì come il cavalcavia posto a sud della frazione di Fortogna, che costituisce di fatto unico accesso alla stessa, già nel passato ha subito un blocco a causa di autocarri pesanti impedendo di fatto l'accesso in entrata ed uscita anche ai mezzi di soccorso quali autoambulanze e / o mezzi del VVFF.

Nella frazione di Fortogna già da anni si è costituito un comitato che relativamente anche a tale aspetto ha evidenziato le criticità derivanti dal passaggio di mezzi inviando al riguardo propria osservazione.

Si osserva altresì che il sito individuato è posto nelle immediate vicinanze del cimitero monumentale delle Vittime del Vajont (bene tutelato e dichiarato monumento nazionale) e pertanto tale previsione cantieristica pare non compatibile.

Si evidenzia altresì come tale area sia interessata dal vigente Piano Comunale di Protezione Civile, in fase di

aggiornamento come unica area di ricovero peraltro priva di rischi.

La scrivente Amministrazione ritiene che nel territorio comunale possano essere individuate altre zone idonee allo scopo e pertanto si rende disponibile ad ulteriori approfondimenti e suggerimenti.

Per quanto afferisce all'impatto acustico ed alle osservazioni formulate dalla scrivente Amministrazione, si richiede l'impegno da parte del soggetto attuatore a verificare ad opera eseguita, ed in un lasso di tempo opportuno, il reale impatto acustico indotto sulla viabilità comunale che lambisce zone residenziali con l'assicurazione a realizzare eventuali necessarie opere di mitigazione dell'impatto.

Qualora, per effetto del traffico dirottato sulla viabilità interna comunale, si appuri come la stessa si dimostri carente, il soggetto attuatore dovrà assicurare l'esecuzione di tutte le opere che si rendessero necessarie al superamento di tali criticità.

Si ribadisce altresì, che la scrivente Amministrazione ha già segnalato l'opportunità di prevedere, nell'ambito dell'esecuzione dei lavori la posa lungo il nuovo tracciato stradale, delle reti di collegamento degli scarichi fognari della Zona Industriale Villanova al nuovo Depuratore Longarone a tale scopo dimensionato con la previsione della dismissione dell'esistente depuratore e sua trasformazione in impianto di sollevamento verso il depuratore di Longarone.

Si chiede al riguardo la convocazione di un tavolo di confronto con gli enti competenti per quanto riguarda tale aspetto che sotto il profilo ambientale comporterebbe indubbiamente un sensibile miglioramento della qualità degli scarichi.

Vengono condivise le osservazioni formulate dalla Provincia di Belluno per quanto attiene agli aspetti ambientali e paesaggistici.

AL ... 56 ... 22 DIC. 2023

9. ULTERIORI CHIARIMENTI SUCCESSIVI AL SOPRALLUOGO del 11/10/2023

A seguito della riunione del Gruppo Istruttorio del giorno 08/09/2023 e del sopralluogo del giorno 11/10/2023, sono stati evidenziati al proponente ulteriori approfondimenti documentali da acquisire per le opportune valutazioni di competenza.

Tali approfondimenti riguardano:

- il sito orfano denominato "Ex Faesite - Area demaniale";
- una relazione idrogeologica;
- rifiuti segnalati in località Faé Desedan;
- lo studio di un tracciato alternativo in corrispondenza dell'attraversamento del biotopo Risorgive del Piave;
- Aree in cui sono previsti i cantieri CB.01 (e tratti stradali) e CB.02;
- Tratti di attraversamento del biotopo "Risorgive del Piave" in rilevato e viadotto e indicazione della cantierizzazione interferente con il biotopo;
- Tratto di viadotto nel Comune di Longarone (zona via Trevisan) e zona del previsto "Parco Urbano";
- Area della galleria di Castellavazzo (tema della viabilità in fase di cantiere in rapporto alle abitazioni presenti, tema delle vibrazioni e assetto idrogeologico);

Gli approfondimenti richiesti sono stati inviati dal proponente in data 20/11/2023, acquisiti al protocollo regionale con n. 621199.

In tale documento si evidenzia quanto segue:

Sito orfano denominato "Ex Faesite - Area demaniale:

A giugno 2023 la Regione Veneto aveva richiesto al proponente di presentare opportuna documentazione integrativa, in cui si prendesse atto della eventuale necessità di dover provvedere alla risoluzione delle interferenze tra l'opera progettata e gli interventi di bonifica dell'area.

In risposta a tale richiesta, nelle integrazioni presentate ad agosto 2023, era stata ipotizzata una variante localizzata esternamente al sito orfano.

Con la nota della Regione Veneto n. 490270 del 11/09/2023, è stato comunicato che la proposta di soluzione dell'interferenza tra le opere di progetto e il sito orfano denominato "Ex Faesite - Area demaniale", prevista dal Proponente nella nota di riscontro del 07/08/2023, non era più necessaria, pertanto si riteneva opportuno che nelle successive fasi progettuali venisse sviluppata la proposta inizialmente depositata.

Negli approfondimenti di novembre 2023 si dichiara pertanto che "Nelle successive fasi progettuali sarà sviluppata la proposta inizialmente depositata. Sarà data continuità al confronto con la Regione per acquisire gli esiti dell'indagine di caratterizzazione dell'area e dell'analisi di rischio sito specifica e il seguente progetto di bonifica".

Relazione idrogeologica

Veniva richiesta una relazione idrogeologica che metta in evidenza le direzioni di flusso all'interno degli acquiferi e delle barriere idrogeologiche naturali presenti, così come richiesto dalla Regione Veneto al punto nr. 17 della nota con richieste di integrazioni del 28 giugno 2023, e come reiterato da ARPAV nel corso della riunione del 06/07/2023, in particolare riguardo i tratti in galleria. Il proponente evidenzia che i sondaggi eseguiti hanno permesso di accertare la presenza dell'acqua di falda nella tratta centrale della galleria dove sono presumibili venute lungo gli strati e con deflusso da monte verso valle e talora concentrate in corrispondenza delle zone di faglia in ragione della maggiore fatturazione dell'ammasso.

In merito all'interazione ed alla possibile sostanziale invarianza della circolazione idrica sotterranea, considerata la possibile interazione con gli scavi della falda acquifera di modesta potenzialità e la prevista applicazione dei drenaggi in avanzamento, conclude che la perturbazione della falda risulta comunque temporanea e legata alle fasi di scavo.

ALLEGATO AAL DECRETO n. 66 del 22 DIC 2023

Secondo il proponente, in mancanza di manifestazioni sorgentizie od opere di presa e pozzi trivellati a valle della galleria da realizzare, non si concretizzano effetti negativi tangibili sul regime idrogeologico dell'area.

Rifiuti segnalati in località Faé Desedan

È stato eseguito un sopralluogo da parte del proponente il quale dichiara che non risultano, nell'area interessata dal tracciato, essere presenti rifiuti in superficie.

Studio di un tracciato alternativo in corrispondenza dell'attraversamento del biotopo Risorgive del Piave

Il MASE aveva richiesto, al fine di limitare l'impatto legato alla frammentazione del biotopo Risorgive del Piave, lo studio di un tracciato alternativo in corrispondenza dell'attraversamento del biotopo stesso che, trasladando verso monte, si collocasse il più possibile vicino al confine nord ovest dell'area naturale.

Il proponente evidenzia che le possibili variazioni di tracciato nella zona sono limitate, in quanto fortemente condizionate da alcuni vincoli al contorno, in particolare:

- La collina in località Fortogna con la segheria De Nes, sporgente verso l'alveo, ed il depuratore di Fortogna poco prima;
- Il piede del rilevato della SS51 (onde evitare di comprometterne la stabilità con gli scavi delle fondazioni del viadotto – opportuna una distanza di circa 10 m dal piede).
- Il rilevato di MISP nella zona Ex Faesite, rispetto al quale si deve garantire una pista di passaggio/manutenzione di circa 5 m

Tenendo conto di tali vincoli, sono stati proposti due tracciati alternativi caratterizzati da curve progressivamente più strette.

Il proponente evidenzia però che, al ridursi dei raggi di curvatura, gli allargamenti per la visibilità crescono molto rapidamente e che valori di allargamento oltre i 2,25 m sono considerati poco sicuri e da evitare se possibile in quanto inducono l'utente ad utilizzare in modo improprio la banchina come se fosse una corsia.

Inoltre lo spostamento che si otterrebbe è sostanzialmente trascurabile, e si realizzerebbe interamente nella zona che, sebbene formalmente compresa nel perimetro cartografato del biotopo, è il conoide detritico del Rio Desedan, una zona morfologicamente attiva in quanto alimentata dai copiosi apporti solidi del Desedan, e soggetta a regolari operazioni di sistemazione fluviale.

Pertanto non si può non riscontrare un peggioramento della qualità del tracciato, dovuta alle curve meno ampie, alle già menzionate considerazioni sulla sicurezza, ed al peggior coordinamento planoaltimetrico; con i tracciati alternativi infatti i raccordi altimetrici (es. il colmo del ponte) non vanno più a coincidere come prima con le curve planimetriche ma si disallineano andando a sovrapporsi alle zone di transizione, portando ad una configurazione accettabile ma non ottimale.

Il proponente conclude che a differenza di quanto ottenuto con la variante presentata al CSLLPP, l'analisi mostra che l'effetto di eventuali ulteriori spostamenti del tracciato verso la SS51 comportano un peggioramento sotto il profilo stradale, strutturale ed economico a fronte di spostamenti laterali molto modesti, non tali quindi da apportare benefici tangibili sotto il profilo ambientale.

Aree in cui sono previsti i cantieri CB.01 (e tratti stradali) e CB.02

Il Ministero, vista la natura delicata dei luoghi legata all'evento tragico del Vajont, aveva chiesto di prevedere un'alternativa di posizionamento nonché delle viabilità accessorie, vista anche la dimensione del cantiere base CB.01.

Il proponente presenta tre alternative localizzative, una in località Provagna, le altre in zona industriale; la disponibilità ad implementare modifiche dell'impianto di cantiere in una di queste aree nelle successive fasi

AL 1070

66

22 DIC. 2023

procedimentali è stata rappresentata all'Amministrazione Comunale, di intesa col Commissario Proponente, con nota Anas CDG.881808 del 10.11.2023.

Tratto di viadotto nel Comune di Longarone (zona via Trevisan) e zona del previsto "Parco Urbano"

Tra gli elaborati di progetto è previsto un progetto di massima, oggetto di interlocuzioni con la competente Soprintendenza e con l'Amministrazione Comunale.

Area della galleria di Castellavazzo (tema della viabilità in fase di cantiere in rapporto alle abitazioni presenti, tema delle vibrazioni e assetto idrogeologico)

Con riferimento agli aspetti idrogeologici, si rimanda alla Relazione Idrogeologica in risposta al punto precedente.

Con riferimento alle vibrazioni, sono stati riportate delle analisi vibrazionali che hanno fornito una stima cautelativa degli effetti indotti dagli scavi con esplosivo ai siti sensibili che ha portato a individuare le limitazioni ai sistemi di avanzamento lungo lo sviluppo delle gallerie.

Il monitoraggio vibrometrico, previsto in progetto sui siti sensibili, permetterà di confermare le attese progettuali e di tarare con ulteriore precisione le caratteristiche delle volate da eseguire per l'abbattimento della roccia nel rispetto dei limiti di sismicità precedentemente elencati.

Si prende atto che dal verbale del sopralluogo dell'11.10.2023 redatto dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica si evince che in tale sede sono stati forniti dal proponente esaustivi chiarimenti in relazione ai seguenti aspetti:

- Svincolo A27 (tema del collegamento tra la nuova variante e il Comune di Ponte nelle Alpi);
- Svincolo zona industriale;
- Svincolo Longarone;
- Area in cui è previsto il tombino TM.09 (in funzione idraulica e funzione ecologica);
- Tratto in cui l'opera interferisce con l'intervento n. 14 di competenza del "Commissario Delegato ai primi interventi urgenti di protezione civile in conseguenza degli eccezionali eventi meteorologici che hanno interessato il territorio della regione Veneto, dal 27 ottobre al 5 novembre 2018";
- Visione del tracciato della "lunga pista delle Dolomiti" nei tratti di possibile interferenza con l'opera;
- Indicazione dei tratti in cui sono presenti "boschi di latifoglie" per i quali nel progetto vengono stimati circa 4 ha di sottrazione;
- Area in cui è previsto il tombino TM.10 (in funzione idraulica e funzione ecologica);
- Sito orfano e area in cui è presente l'intervento di messa in sicurezza permanente;
- Tratti di via Termine e via Uberti in cui sono previsti interventi di adeguamento delle viabilità.

Vengono forniti anche i riscontri alle note della Provincia di Belluno prot 0134503 del 21/08/2023 e dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali del 21/06/2023 e del 27/06/2023 e la redazione di uno screening di V.i.N.C.A. riguardo i siti ZPS localizzati nell'area di progetto: ZPS/ZSC IT3230083 Dolomiti Feltrine e Bellunesi (Distanza 2 km) e ZPS/ZSC IT3310001 Dolomiti Friulane (Distanza 1,7 km).

ALLEGATO A
AL DECISIONE 66 DEL 22 DIC. 2023**10. VALUTAZIONI****QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE****Studio del tracciato alternativo in corrispondenza del biotopo risorgive del Piave**

Dal momento che sussistono dei vincoli al contorno che non permettono di realizzare significative variazioni di tracciato, si prende atto delle conclusioni del proponente in relazione al confronto tra gli scenari presentati dal quale si evince che *“eventuali ulteriori spostamenti del tracciato verso la SS51 comportano un peggioramento sotto il profilo stradale, strutturale ed economico a fronte di spostamenti laterali moto modesti, non tali quindi da apportare benefici tangibili sotto il profilo ambientale.”*

Localizzazione del cantiere CB.01

Dall'analisi della documentazione integrativa emerge che risulta ancora in via di definizione la localizzazione del cantiere base CB.01, inizialmente identificato presso il Cimitero delle vittime del Vajont in località Fortogna.

Su richiesta degli enti, infatti, considerata la valenza storica e sociale del luogo, legata all'evento tragico del Vajont, sono state ipotizzate dal proponente delle alternative localizzative del cantiere base CB.01, nonché delle viabilità accessorie.

Il proponente ha presentato, pertanto, tre alternative localizzative, una in località Provagna e due nei pressi dell'esistente zona industriale; la disponibilità ad implementare modifiche dell'impianto di cantiere in una di queste aree nelle successive fasi procedurali è stata rappresentata all'Amministrazione Comunale, di intesa col Commissario Proponente, con nota Anas CDG.881808 del 10.11.2023.

Localizzazione dell'Area Tecnica 10 (AT10)

Sulla base delle tavole di progetto consultate, l'Area Tecnica 10 (AT10) risulta interferire direttamente con la ZPS IT3230089 “Dolomiti del Cadore e del Comelico”, come specificato nel dettaglio nel successivo paragrafo “Natura 2000 e biodiversità”. Alla luce di quanto sopra, si ritiene opportuna la valutazione di una soluzione localizzativa alternativa per quest'area.

Interferenze con le infrastrutture esistenti

Il proponente si è impegnato a verificare nelle successive fasi della progettazione, l'interferenza del progetto con le infrastrutture esistenti, quali ad esempio la pista ciclabile che fiancheggia l'esistente S.S. 51, al fine di sviluppare adeguate risoluzioni delle stesse.

Analisi del traffico indotto durante le fasi di cantiere

Il proponente si è impegnato a sviluppare nelle successive fasi della progettazione un'analisi del traffico relativo alle fasi di cantiere che contemplerà:

- 1) il numero di mezzi che complessivamente impegneranno l'area di cantiere durante il periodo di realizzazione;
- 2) una valutazione del traffico relativa alla fase di cantiere, che consideri anche i mezzi di cantiere, con i relativi impatti sulla viabilità ordinaria e le ricadute anche sulla viabilità limitrofa;
- 3) la quantificazione e la programmazione degli orari in cui i mezzi di cantiere si potranno spostare lungo la rete stradale in esercizio.

AUTONOMO A

66 22 DIC. 2023

4) i collegamenti che, anche in linea di massima, verranno utilizzati dai mezzi di cantiere verso le cave e le discariche già individuate negli elaborati di progetto.

Considerata l'importanza di stimare adeguatamente gli effetti del traffico indotto dalle attività cantieristiche per valutarne gli effetti sulla viabilità ordinaria e limitrofa, si ritiene opportuno prescrivere l'inserimento di tali valutazioni nella documentazione dei successivi livelli progettuali.

In particolare, dovranno essere esplicitati il numero di mezzi che impegneranno l'area di cantiere, il traffico indotto dalle lavorazioni e il loro impatto sulla viabilità, nonché le eventuali programmazioni degli spostamenti dei mezzi lungo la rete anche e soprattutto lungo gli itinerari previsti per il raggiungimento delle cave/discariche già individuate dal progetto.

Analisi del traffico nei giorni festivi e nei periodi feriali

Si ritiene necessario analizzare la risposta dell'infrastruttura alla domanda di traffico nei giorni festivi e prefestivi, trattandosi di un'infrastruttura a servizio anche di una domanda di traffico di natura turistica non riducibile, per sua natura, ad un numero limitato di ore all'anno. Pertanto, nelle successive fasi progettuali, si ritiene di prescrivere l'aggiornamento dello studio trasportistico inserendo delle valutazioni in merito al Livello di Servizio (LOS) dell'infrastruttura nei giorni festivi e prefestivi, sia per i flussi ascendenti che discendenti.

Mobilità dolce

Si ritiene opportuno valutare l'opportunità di inserire, nel corso della progettazione, eventuali elementi di mitigazione del traffico per migliorare l'utilizzo dell'infrastruttura esistente da parte dell'utenza debole a favore della mobilità dolce.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Rumore

Dalla Valutazione Previsionale di Impatto acustico relativa all'intera opera non si rilevano criticità rilevanti. In riferimento anche a quanto osservato dal Comune di Longarone durante la seduta del CTRVIA del 06/12/2023, verrà comunque previsto un apposito monitoraggio per il rumore anche nella fase post operam: tale monitoraggio sarà parte integrante del PMA previsto nella specifica condizione ambientale. Per la specifica parte del tracciato relativa all'attraversamento del Biotopo risorgive del Piave, manca una Valutazione dell'impatto acustico in corso d'opera, mentre per il post operam non emergono particolari criticità.

Vibrazioni

Preso atto di quanto dichiarato dal proponente nelle integrazioni, al solo fine del contenimento del disturbo arrecato alla popolazione residente si rende opportuno chiedere un "Piano di Gestione dell'impatto vibrazionale di cantiere" redatto secondo le indicazioni riportate in Appendice C della norma UNI 9614:2017 da inserire nel Piano di Gestione Ambientale del cantiere.

Illuminazione

Nelle integrazioni presentate non è stata data risposta a quanto richiesto dal Comitato VIA regionale. Si ritiene quindi di inserire una specifica condizione ambientale che indichi al proponente la presentazione della documentazione richiesta nelle successive fasi progettuali.

Acque sotterranee

La richiesta di integrazioni del MASE riporta la data del 06/07/2023 della riunione in cui ha partecipato anche ARPAV: la data dell'incontro in realtà è il 08/09/2023.

ALLEGATO A
AL DEDICATO 66 22 DIC 2023

La richiesta del MASE era incentrata sulla parte idrogeologica inerente la galleria. Il proponente, pur spiegando che si tratta di un sistema multifalda, non accenna ad alcun monitoraggio "idrogeologico" nei piezometri, ma solo al fronte scavo che ha finalità ingegneristiche di scavo e sicurezza. Al fine di monitorare l'evolversi dello stato naturale delle falde profonde, il proponente dovrà specificare eventuali interferenze durante lo scavo della galleria, specificando quali e quanti piezometri siano di monte e quali e quanti di valle, se questi siano già stati terebrati o meno e se il numero previsto sia sufficiente per monitorare adeguatamente l'andamento della falda nel tempo (AO, CO, PO). A tale scopo il PMA dovrà essere integrato con la specifica dei punti di monitoraggio e dei temi sopradescritti. A tal proposito si rimanda alla condizione ambientale relativa al PMA.

Dalle prove di permeabilità Lugeon, eseguite per ogni singolo piezometro, emerge che il livello statico naturale è diverso a seconda della falda o sacca d'acqua intercettata, mentre all'interno della tabella contenuta nella relazione presentata dal proponente (file "VE407_T00GE00GEORE05_A_signed") viene usata la soggiacenza della falda più superficiale. Non è chiaro il motivo per il quale non è stata riportata la falda del livello più profondo visto che lo scavo intercetterà la falda più profonda fra quelle interferite. Anche il proponente infatti specifica che il livello statico si raggiunge dopo aver terminato il piezometro ("Il reale dato del livello piezometrico è rilevabile dalla campagna di monitoraggi eseguiti dopo l'installazione dei piezometri e successivamente allo spurgo degli stessi").

Acque superficiali

Il proponente non ha fornito sufficienti informazioni inerenti le modalità di trattamento/depurazione delle acque di piattaforma e sul relativo recapito/scarico (corpo idrico superficiale o fognatura).

In fase di progettazione esecutiva quindi il Proponente dovrà fornire le informazioni inerenti le modalità di trattamento/depurazione delle acque di piattaforma e sul relativo recapito/scarico (corpo idrico superficiale o fognatura).

Per quanto riguarda la fase di cantiere il proponente, in fase di progettazione esecutiva, dovrà definire i dettagli tecnici inerenti i dimensionamenti, nonché la contestualizzazione all'interno del sedime di cantiere, degli impianti di trattamento e delle relative reti di convogliamento e raccolta delle acque (piovane o provenienti da processi produttivi) per convogliarle nell'unità di trattamento generale previo trattamento di disoleatura. Nel Piano di Cantierizzazione Ambientale del cantiere, andranno definite le procedure e le modalità di stoccaggio, dei residui di disoleazione e di disidratazione, adottate prima dell'avvio a discarica come rifiuti speciali. Andranno definite le modalità di scarico (fognatura o corpo idrico superficiale) dell'unità di trattamento acque e fanghi.

Dati pluviometrici

Per quanto riguarda la richiesta di integrazioni relativa ai dati pluviometrici il Proponente rimanda ad un successivo aggiornamento progettuale per la classificazione del clima moderna (Koppen) e la ridefinizione del periodo piovoso.

Atmosfera

Il Proponente ha risposto a quanto richiesto con le integrazioni; si prende atto che il Proponente dichiara che si è tenuto conto nel fattore emissivo anche delle emissioni dovute agli scavi per la costruzione della galleria.

Piano di Monitoraggio Ambientale

Nelle integrazioni il proponente riferisce che terrà conto delle osservazioni sul PMA contenute nella richiesta di integrazioni del Comitato VIA Regionale nelle successive fasi progettuali; si ritiene quindi di inserire una specifica condizione ambientale che indichi al proponente la stesura del PMA tenendo conto delle osservazioni formulate in fase di richiesta di integrazione nella nota della Regione del Veneto Prot. n. 348897 del 28/06/2023.

Nel PMA dovrà essere tenuto conto inoltre delle seguenti ulteriori indicazioni:

Vegetazione:

Per quanto riguarda il tratto relativo all'attraversamento del Biotopo Risorgive del Piave:

ALLEGATO A

AL. CP. 001 66 22 DIC 2023

- la carta della vegetazione effettuata per i rilievi del biotopo dovrà essere integrata in quella del PMA.

Acque sotterranee:

- i piezometri adiacenti alla galleria dovranno essere strumentati per monitoraggio in continuo, di livello ed altre variabili significative;
- i monitoraggi dovranno fornire informazioni non solo per la prevenzione immediata dell'incidente, ma anche per la prevenzione a scopo ambientale e/o a più lungo termine.

Aspetti geologici

Si riportano le conclusioni del contributo fornito dalla Direzione Difesa del Suolo e della Costa.

Con riferimento all'interferenza del viadotto Desedan con l'area classificata con pericolosità geologica P3 si evidenzia che si tratta del fenomeno classificato come complesso nella banca dati IFFI e risulta tuttora attivo e denominato Id PAI 0250187400M. Dal punto di vista geologico, l'origine del fenomeno è individuata nel versante sinistro dell'alta valle del torrente Desedan con la porzione Nord del dissesto che presenta caratteri di scivolamento rotazionale. A questa porzione (Id PAI 0250187400) è stata attribuita una pericolosità geologica pari a P4. La rimanente parte si incanala nell'incisione valliva del Torrente Desedan ed è caratterizzata da periodiche colate detritiche. Attualmente le succitate aree sono presenti nella Tav 5 di 6 Longarone del PAI geologico, ma nell'ambito della revisione del PAI geologico, il fenomeno ID PAI 0250187400M verrà stralciato ed inserito all'interno della cartografia del PGRA.

Si riporta di seguito la parte normativa di interesse (l'art. 10 lett. F delle NTA del PAI):

nelle aree P3 è consentita "la realizzazione o ampliamento di infrastrutture viarie, ferroviarie e di trasporto pubblico nonché ciclopedonali, non diversamente localizzabili o non delocalizzabili ovvero mancanti di alternative progettuali tecnicamente ed economicamente sostenibili, purché non comportino l'incremento delle condizioni di pericolosità e non compromettano la possibilità di realizzazione degli interventi di mitigazione della pericolosità o del rischio; in particolare gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture stradali devono anche essere compatibili con le previsioni dei piani di protezione civile ove esistenti".

Interferenze con il sito potenzialmente contaminato denominato ex Faesite

L'intervento interessa il sito della ex Faesite, in area demaniale statale, un sito potenzialmente contaminato in corrispondenza dell'alveo del Fiume Piave. Tale area risulta in gestione alla Regione del Veneto, che risulta individuata, come soggetto attuatore degli interventi, dal "Programma Nazionale di finanziamento degli interventi di bonifica e ripristino ambientale dei siti orfani" (Decreto Ministeriale n. 269 del 29.12.2020).

Attualmente è in corso la realizzazione delle indagini integrative necessarie per la redazione dell'analisi di rischio.

A valle dell'esecuzione delle indagini è in previsione la redazione di una Analisi di Rischio sito-specifica, che dovrà essere approvata in sede di apposita conferenza di servizi convocata dal Comune di Longarone, in esito alla quale sarà possibile effettuare la progettazione dell'intervento di bonifica del sito ai sensi della richiamata normativa, qualora gli esiti dell'analisi di rischio lo rendessero necessario. Si prevede che l'analisi di rischio sito specifica sia conclusa entro la fine del 2023.

Stante quanto sopra e vista la documentazione presentata, in relazione all'interferenza fra le opere di progetto e il sito orfano denominato "Ex Faesite", come già evidenziato e concordato nelle precedenti fasi procedurali della VIA, si ritiene che il proponente debba prendere atto della necessità di dare corso ai possibili interventi di bonifica/messa in sicurezza che si dovessero rendere necessari, in accordo con quanto previsto dall'art. 245 del TUA relativamente alle procedure su iniziativa degli interessati non responsabili.

Si ritiene opportuna la proposta di una condizione ambientale secondo la quale il progetto esecutivo dell'opera debba essere integrato con ogni utile considerazione e tutti i dettagli tecnici (elaborati grafici, relazione tecnica, CME e QE, tempistiche di realizzazione) al fine di prevedere all'interno dello stesso l'esecuzione degli eventuali interventi di bonifica che dovessero essere approvati in sede di conferenza di servizi presso il

Comune di Longarone, a valle della predisposizione dell'Analisi di Rischio e della relativa progettazione (Progetto Operativo di Bonifica), che resta in carico alla Regione del Veneto secondo quanto disposto dall'Accordo di Programma sottoscritto in esito al finanziamento di cui al DM 269/2020.

Paesaggio

Si riportano le conclusioni del contributo della Direzione Pianificazione Territoriale.

Le richieste inoltrate al gruppo istruttorio dalla suddetta Direzione, con nota n. 03225344 del 16.06.2023, sono state esaminate e riscontrate nel merito con la documentazione integrativa/approfondimenti pervenuti in data 20.11.2023 con prot. 621199. Pertanto la Direzione Pianificazione Territoriale comunica di aver preso atto del riscontro pervenuto.

Natura 2000 e biodiversità

Si riporta di seguito il contributo istruttorio della UO VAS VINCA Capitale Naturale e NUVV acquisito con nota n. 342264 del 26.06.2023.

Si riscontra che seppur il tracciato stradale di variante e la viabilità complementare risultino esterni ai siti della rete Natura 2000, l'area tecnica di cantiere non solo ricade all'interno della ZPS IT3230089 "Dolomiti del Cadore e del Comelico" ma pure ricomprende parte di una superficie del greto del fiume Piave in mosaico con l'habitat di interesse comunitario 3220 "Fiumi alpini con vegetazione riparia erbacea", così come desumibile dalla vigente cartografia degli habitat (DD.G.R. n. 4240/2008 e n. 769/2021).

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, le opere dell'impianto e quelle complementari e accessorie si realizzerebbero in un ambito che dispone delle caratteristiche di idoneità per le seguenti specie di interesse comunitario: *Lopinga achine*, *Bombina variegata*, *Bufo viridis*, *Hyla intermedia*, *Rana dalmatina*, *Salamandra atra*, *Triturus carnifex*, *Coronella austriaca*, *Hierophis viridiflavus*, *Lacerta bilineata*, *Natrix tessellata*, *Podarcis muralis*, *Zamenis longissimus*, *Alcedo atthis*, *Caprimulgus europaeus*, *Dryocopus martius*, *Egretta garzetta*, *Lanius collurio*, *Pernis apivorus*, *Picus canus*, *Eptesicus serotinus*, *Nyctalus noctula*, *Pipistrellus kuhlii*, *Pipistrellus pipistrellus*, *Plecotus auritus*.

Per l'istanza in esame e rispetto alle suddette specie, 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 nell'ambito in esame è riferibile ai siti della rete Natura 2000 del Veneto. Per quanto sopra, ai fini dell'applicazione della disciplina di cui all'art. 5 del D.P.R. n. 357/97, e s.m.i., è necessario garantire l'assenza di possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000, e ciò può realizzarsi laddove sia escluso il coinvolgimento, diretto e indiretto, degli habitat di interesse comunitario e sia mantenuta l'idoneità degli ambienti nell'ambito territoriale interessato per le precitate specie di interesse comunitario, mediante interventi di miglioramento ambientale al fine di incrementare o rafforzare gli elementi di paesaggio aventi primaria importanza per tali specie (ai sensi dell'art. 10 della Direttiva 92/43/Cee). Le superfici a verde interessate dall'occupazione temporanea, principalmente conseguente alla cantierizzazione e alle fasi operative ad esse connesse, andranno recuperate con l'impiego di specie arboree, arbustive ed erbacee autoctone e ecologicamente coerenti con gli aspetti stagionali della locale serie vegetazionale. Dovranno essere attivate le opportune misure per il controllo e l'eventuale rimozione delle specie alloctone, in particolare di quelle di rilevanza unionale di cui al D.lgs. n. 230/2017, che dovessero affermarsi in tali aree durante la cantierizzazione e le fino all'affermazione del complesso vegetazionale oggetto di recupero.

Affinché l'opera principale e quelle complementari non costituiscano una barriera infrastrutturale, dovrà infine essere garantito che tale infrastruttura, nei punti di cesura, sia dotata 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) e unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata.

ALLEGATO A

AL DECRETI 66 22 DIC 2023

Si raccomanda che il monitoraggio sia esteso anche alle predette specie di interesse comunitario e che gli esiti dello stesso monitoraggio siano forniti all'autorità regionale per la valutazione di incidenza anche nel formato vettoriale per i sistemi informativi geografici, in un formato coerente con le specifiche cartografiche regionali (tra cui D.G.R. n. 1066/2007).

Infine, ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii., siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone.

Si riportano le conclusioni del contributo della Direzione Turismo, pervenute con prot. n. 643513 del 01/12/2023.

Si conferma che, in base alle tavole di progetto consultate, l'Area Tecnica 10 (AT10) appare interferire direttamente con la ZPS IT3230089 "Dolomiti del Cadore e del Comelico", con un'area di ingombro di circa 2070 mq, in un poligono individuato in assenza di habitat in mosaico con l'habitat 3220 "Fiumi alpini con vegetazione erbacea", su parte del greto del fiume Piave. È necessario che i mosaici, anche in quanto espressione di eterogeneità ambientale utile per le comunità animali, siano tenuti in considerazione positivamente per la tutela della biodiversità, considerate le possibilità evolutive delle cenosi, che nel caso in esame sono determinate dalla dinamica fluviale del Piave.

Sulla scorta della cartografia distributiva delle specie ex DGR n. 2200/2014, al pertinente quadrante 10kmE449N257, sono segnalate, fra le altre, anche popolazioni di fauna ittica e anfibia di interesse conservazionistico, nei confronti delle quali il cantiere e la gestione dello stesso (viabilità, allestimento, gestione dei piazzali e delle macchine, ecc.) potrà rappresentare causa di alterazione dell'habitat acquatico, delle condizioni ecologiche e chimiche locali del corpo idrico e delle aree riparie, così come del regime igrometrico per la vegetazione riparia. In conclusione, sulla scorta degli elaborati integrativi e di approfondimento consultati, la Direzione Turismo, U.O. Strategia Regionale della Biodiversità e dei Parchi ritiene non risolte le possibili criticità evidenziate con nota prot. n. 345411 del 27/06/2023, per le quali non è stata indicata nessuna soluzione alternativa. Si prende atto che è stata riscontrata la gestione di eventuali rifiuti derivanti dall'attività di cantiere.

Riduzione di superficie forestale e mitigazioni a verde

Si prende atto della dichiarazione del proponente per cui "in riferimento all'intero tracciato di progetto, le valutazioni trattate nel SIA, nella VINCA, nella Relazione Paesaggistica e nei relativi allegati, sono confermate e ritenute valide."

Constatata, inoltre, l'effettiva presenza nell'area di ontano nero (*Alnus glutinosa*), come emerge dai rilievi floristici, si conferma che anche tale specie potrà essere impiegata per i ripristini, nelle stazioni ritenute idonee.

22 DIC. 2023

11. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

- VISTA** la normativa vigente in materia, in particolare:
- il D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;
 - la L.R. n. 4/2016;
 - la D.G.R. n. 1400/2017;
 - la D.G.R. n. 568/2018;
 - Il D.Lgs. 42/2004.
- VISTA** l'istanza di procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR n. 357/1997, e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex DPR n. 120/2017 art. 9, presentata al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica dal Commissario straordinario Giochi Olimpici e Paralimpici invernali Milano Cortina 2026, acquisita al prot. MASE-60862 in data 17/04/2023, e perfezionata con nota acquisita al prot. MASE-80941 del 18/05/2023.
- CONSIDERATO** che l'intervento in argomento è compreso nella tipologia elencata nell'All. II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006, al punto 2) "Progetti di infrastrutture", lettera c) "strade extraurbane secondarie di interesse nazionale" e rientra tra le opere del Piano di Interventi Milano Cortina 2020-2026 individuate dal DPCM del 26/09/2022 e, ai sensi dell'art. 3, sottoposte alla procedura di cui all'art. 44, del D.L. n. 77/2021, convertito con L. n. 108/2021.
- CONSIDERATO** che per l'opera in oggetto è stato nominato, con DPCM del 23/02/2022, il Commissario Straordinario ai sensi del D.L. 32/2019, convertito dalla L. 55/2019, e in data 30/01/2023 è stata presentata istanza ex art. 44, c. 1. D.L. 77/2021 al Consiglio Superiore LL.PP – Comitato Speciale.
- CONSIDERATO** che il progetto in argomento riguarda la realizzazione della variante alla S.S. n. 51 di Alemagna in corrispondenza del centro abitato di Longarone, inserita nel Decreto 7 dicembre 2020 "Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026".
- VISTE** le richieste di integrazioni effettuate dai seguenti Enti:
- Provincia di Belluno, acquisita al protocollo ministeriale con n. 106664 del 30/06/2023;
 - Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, prot. n. 12917 del 30/06/2023, acquisita al protocollo ministeriale con n. 106747 del 30/06/2023;
 - Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con nota prot. n. 109185 del 05/07/2023.
- VISTA** la richiesta di integrazioni della U.O. Valutazione Impatto Ambientale della Regione Veneto, inviata al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica con nota prot. n. 348897 del 28/06/2023.
- PRESO ATTO** della documentazione integrativa presentata dal proponente, pubblicata sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica il giorno 10/08/2023.
- CONSIDERATO** che il giorno 08/09/2023 si è tenuto un incontro in via telematica tra i rappresentanti dei gruppi istruttori, regionale e ministeriale, ed il Proponente, durante il quale è stata evidenziata l'importanza di acquisire approfondimenti documentali necessari per le

ALLEGATO A

AL DIR. GEN. 66 22 DIC. 2023

opportune valutazioni di competenza; tali approfondimenti sono stati comunicati al proponente con nota del MASE prot. n. 10410 del 14/09/2023 e della Regione Veneto con nota prot. n. 490270 del 11/09/2023.

- CONSIDERATO che in data 11/10/2023 il gruppo istruttorio ministeriale ha effettuato un sopralluogo tecnico presso il sito interessato, che si è concluso con la manifestazione di impegno del proponente di fornire ulteriori approfondimenti.
- PRESO ATTO che gli approfondimenti richiesti in sede di riunione del 08/09/2023 e del sopralluogo del 11/10/2023 sono stati inviati dal proponente in data 20/11/2023, acquisiti in pari data al protocollo regionale con n. 621199, e pubblicati sul sito del MASE in data 06/12/2023.
- CONSIDERATO che il giorno 06/12/2023 il progetto è stato discusso nella seduta del Comitato Tecnico Regionale VIA, durante la quale è emersa la necessità di alcuni approfondimenti sui rapporti della nuova variante con la viabilità e i percorsi ciclabili e pedonali esistenti.
- DATO ATTO della riunione svoltasi il giorno 11/12/2023, con la presenza del proponente, che ha fornito chiarimenti, in particolare riguardo agli impatti positivi del progetto rispetto alla situazione di traffico esistente e alle motivazioni tecniche alla base delle scelte progettuali individuate;
- CONSIDERATO inoltre, che sul progetto di fattibilità tecnico economica in esame si sono espressi:
- ✓ Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con parere n. 1/2023 dell'11/04/2023;
 - ✓ Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con relazione finale dell'attività del Controllo della sicurezza stradale, del 28/08/2023;
- CONSIDERATO
- in riferimento agli aspetti paesaggistici, che la procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) per l'opera in progetto è svolta con le modalità e i tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-bis dell'art. 8 del D.lgs. n. 152/2006. In relazione a tale norma, ai sensi dell'art. 25 comma 2-quinquies del medesimo D.lgs.152/2006, la procedura in oggetto comprende anche l'autorizzazione di cui all'articolo 146 del D.lgs. 42/2004, ove gli elaborati progettuali siano sviluppati a un livello che consenta la compiuta redazione della relazione paesaggistica.
 - che la verifica della compatibilità paesaggistica del progetto denominato "S.S.51 'di Alemagna' - Variante di Longarone" è obbligatoria poiché il tracciato stradale interferisce con le seguenti aree tutelate ai sensi del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 142 Aree tutelate per legge, lettere:
 - c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
 - g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018);
 - che ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 152/2006, laddove al comma 2-quinquies prevede che: "Il concerto del competente direttore generale del Ministero della cultura comprende l'autorizzazione di cui all'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ove gli elaborati progettuali siano sviluppati a un livello che consenta la compiuta redazione della relazione paesaggistica", il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica nell'ambito del procedimento dell'adozione del provvedimento di V.I.A., deve essere inteso come riservato ai competenti Direttori generali del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e del Ministero della cultura che di concerto rilasciano il provvedimento in parola.

ALLEGATO A

AL DECRETO

66

22 DIC 2023

- le richieste inoltrate dagli uffici della U.O. V.I.A. della Regione Veneto per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici, sono state esaminate e riscontrate nel merito con la documentazione integrativa acquisita in data 20.11.2023 con prot. n. 621199.
- CONSIDERATO che il tracciato del progetto interessa il sito orfano denominato "ex Faesite", un sito potenzialmente contaminato che attualmente risulta in gestione alla Regione del Veneto, soggetto individuato come attuatore degli interventi di bonifica dal "Programma Nazionale di finanziamento degli interventi di bonifica e ripristino ambientale dei siti orfani" (Decreto Ministeriale n. 269 del 29.12.2020).
- CONSIDERATO che sul sito orfano sono attualmente in corso delle indagini ambientali finalizzate alla redazione dell'analisi di rischio. A valle dell'esecuzione delle indagini, infatti, è prevista la redazione di una Analisi di Rischio sito-specifica, che dovrà essere approvata in sede di apposita conferenza di servizi convocata dal Comune di Longarone, in esito alla quale sarà possibile effettuare la progettazione dell'intervento di bonifica del sito ai sensi della richiamata normativa, qualora gli esiti dell'analisi di rischio lo rendessero necessario. Si prevede che l'analisi di rischio sito specifica sia conclusa entro la fine del 2023.
- RITENUTO che il proponente debba prendere atto della necessità di dare corso ai possibili interventi di bonifica/messa in sicurezza che si dovessero rendere necessari, in accordo con quanto previsto dall'art. 245 del TUA relativamente alle procedure su iniziativa degli interessati non responsabili.
- RITENUTO che il progetto esecutivo dell'opera dovrà quindi essere integrato con ogni utile considerazione e tutti i dettagli tecnici (elaborati grafici, relazione tecnica, CME e QE, tempistiche di realizzazione) al fine di prevedere all'interno dello stesso l'esecuzione degli eventuali interventi di bonifica che dovessero essere approvati in sede di conferenza di servizi presso il Comune di Longarone, a valle della predisposizione dell'Analisi di Rischio e della relativa progettazione (Progetto Operativo di Bonifica), che resta in carico alla Regione del Veneto secondo quanto disposto dall'Accordo di Programma sottoscritto in esito al finanziamento di cui al DM 269/2020.
- CONSIDERATO che, con riferimento all'interferenza del viadotto Desedan con un'area classificata dal Piano di Assetto Idrologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione con pericolosità geologica P3, si richiama l'art. 10 lett. F delle NTA del Piano di Assetto Idrologico sulla base del quale nelle aree P3 è consentita *"la realizzazione o ampliamento di infrastrutture viarie, ferroviarie e di trasporto pubblico nonché ciclopeditoni, non diversamente localizzabili o non delocalizzabili ovvero mancanti di alternative progettuali tecnicamente ed economicamente sostenibili, purché non comportino l'incremento delle condizioni di pericolosità e non compromettano la possibilità di realizzazione degli interventi di mitigazione della pericolosità o del rischio; in particolare gli interventi di realizzazione di nuove infrastrutture stradali devono anche essere compatibili con le previsioni dei piani di protezione civile ove esistenti"*.
- CONSIDERATO in riferimento alla matrice biodiversità, che in base alle tavole di progetto consultate, l'Area Tecnica 10 (AT10) appare interferire direttamente con la ZPS IT3230089 "Dolomiti del Cadore e del Comelico", per una superficie di circa 2070 mq, in un'area in cui la cartografia regionale degli habitat dei siti Natura 2000 riconosce la presenza di "Aree con vegetazione rada" (tipologia 3.3.3., secondo la classificazione della copertura del suolo CORINE Land Cover) in mosaico con l'habitat 3220 "Fiumi alpini con vegetazione erbacea" su parte del greto del fiume Piave.
- RITENUTO che i mosaici, anche in quanto espressione di eterogeneità ambientale utile per le comunità animali, debbano essere tenuti in considerazione positivamente per la tutela della biodiversità, considerate le possibilità evolutive delle cenosi, che nel caso in esame sono determinate dalla dinamica fluviale del Piave.

- CONSIDERATO che la cartografia distributiva delle specie (DGR 2200/2014) riconosce, nel quadrante di riferimento per l'area, la presenza di specie di interesse comunitario, nei confronti delle quali il cantiere potrebbe costituire una fonte di pressione e alterazione delle condizioni locali;
- CONSIDERATO che sia necessario garantire l'assenza di possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000, e che ciò possa realizzarsi laddove sia escluso il coinvolgimento, diretto e indiretto, degli habitat di interesse comunitario e sia mantenuta l'idoneità degli ambienti nell'ambito territoriale interessato per le specie di interesse comunitario presenti nella predetta area;
- RITENUTA necessaria l'identificazione di una risoluzione della potenziale interferenza dell'area tecnica 10 (AT10) con il sito Natura 2000 IT3230089;
- CONSIDERATO che gli ambiti interessati dal tracciato stradale e dalle relative aree di cantiere presentano caratteristiche di idoneità per le specie di interesse comunitario, e che gli stessi interessano direttamente il biotopo delle "risorgive del Piave" e risultano in prossimità al sito di identità ecologica e culturale provinciale della "garzaia di Faè";
- RITENUTO che le caratteristiche di idoneità ecologiche vadano mantenute anche mediante interventi di miglioramento ambientale al fine di incrementare o rafforzare gli elementi di paesaggio aventi primaria importanza per tali specie (ai sensi dell'art. 10 della Direttiva 92/43/Cee);
- RITENUTO necessario che tra gli interventi di miglioramento ambientale venga effettuato il recupero delle superfici a verde interessate dall'occupazione temporanea dei cantieri, con l'impiego di specie arboree, arbustive ed erbacee autoctone e ecologicamente coerenti con gli aspetti stagionali della locale serie vegetazionale e che contestualmente dovranno essere attivate le opportune misure per il controllo e l'eventuale rimozione delle specie alloctone, in particolare di quelle di rilevanza unionale di cui al D.lgs. n. 230/2017, che dovessero affermarsi in tali aree durante la cantierizzazione e le fino all'affermazione del complesso vegetazionale oggetto di recupero.
- RILEVATA la necessità di garantire la permeabilità ecologica per le specie faunistiche, si ritiene che la progettazione esecutiva dell'infrastruttura debba provvedere alla definizione di idonei e sufficienti passaggi per la fauna nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale e laddove opportuno, comprensiva di elementi di invito verso l'accesso ai passaggi e dei dissuasori per l'accesso alla carreggiata.
- RITENUTO che, al fine di verificare l'efficacia degli interventi di miglioramento ambientale e della funzionalità dei passaggi per la fauna, il monitoraggio sia esteso anche alle specie di interesse comunitario presenti nell'ambito di influenza dell'intervento e che gli esiti dello stesso monitoraggio siano forniti, nell'ambito del piano di monitoraggio ambientale, anche all'autorità regionale per la valutazione di incidenza, secondo le specifiche cartografiche regionali (tra cui D.G.R. n. 1066/2007).
- CONSIDERATO in riferimento alla tutela delle acque, che il Proponente, in fase di progettazione esecutiva:
- ✓ dovrà fornire le informazioni inerenti le modalità di trattamento/depurazione delle acque di piattaforma e sul relativo recapito/scarico (corpo idrico superficiale o fognatura).
 - ✓ per quanto riguarda la fase di cantiere, dovrà definire i dettagli tecnici inerenti i dimensionamenti, nonché la contestualizzazione all'interno del sedime di cantiere, degli impianti di trattamento e delle relative reti di convogliamento e raccolta delle acque (piovane o provenienti da processi produttivi) per convogliarle nell'unità di trattamento generale previo trattamento di disoleatura.
 - ✓ dovrà definire, nel Piano di cantierizzazione ambientale le procedure e le modalità di stoccaggio, dei residui di disoleatura e di disidratazione, adottate prima

dell'avvio a discarica come rifiuti speciali e le modalità di scarico dell'unità di trattamento acque e fanghi (fognatura o corpo idrico superficiale);

- CONSIDERATO in riferimento all'inquinamento luminoso, che, in fase di progettazione esecutiva, dovrà essere presentato un progetto illuminotecnico sulla base della L.R. Veneto 17/2009 e con riferimento alla normativa tecnica vigente (in particolare norme UNI 10819:2021, UNI 11248: 2016, UNI EN 13201-2:2016, UNI EN 12464-2:2014, UNI-TS 11726:2018, UNI 11630:2016) e ai criteri e alle linee guida ARPAV reperibili all'indirizzo <http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-e-linee-guida-1>, secondo le indicazioni riportate nella relativa condizione ambientale;
- CONSIDERATO in riferimento al monitoraggio ambientale, che il proponente, in fase di progettazione esecutiva dovrà elaborare il Piano di Monitoraggio Ambientale secondo le indicazioni riportate nella relativa condizione ambientale e sottoporlo ad ARPAV per la sua definizione;
- CONSIDERATO che, per quanto riguarda la componente rumore, dagli elaborati presentati dal proponente non si rilevano criticità rilevanti e che verrà comunque previsto un apposito monitoraggio per il rumore anche nella fase post operam, che sarà parte integrante del PMA previsto nella specifica condizione ambientale
- RITENUTO ai fini della progettazione esecutiva e delle eventuali misure di mitigazione in corso d'opera, che il proponente dovrà effettuare una Valutazione dell'impatto acustico in corso d'opera per la Variante di progetto "Biotopo Risorgive del Piave";
- PRESO ATTO in riferimento alle vibrazioni, di quanto dichiarato dal proponente nella documentazione integrativa;
- RITENUTO opportuno che il proponente rediga un "Piano di Gestione dell'impatto vibrazionale di cantiere" redatto secondo le indicazioni riportate in Appendice C della norma UNI 9614:2017;
- PRESO ATTO che con riferimento ai dati pluviometrici, nelle successive fasi progettuali il Proponente provvederà all'aggiornamento della classificazione climatica (es. Köppen) e alla ridefinizione del periodo piovoso;
- CONSIDERATO che, per quanto riguarda la componente atmosfera, il Proponente ha risposto, con le integrazioni, a quanto richiesto;
- CONSIDERATO che per la realizzazione dell'opera il proponente dovrà tener conto di quanto previsto dall'articolo 30 della Normativa di Piano del vigente Piano Regionale Rifiuti (DGR n. 988 del 09.08.2022) riguardo al riutilizzo dei materiali riciclati nelle procedure di gara;
- RITENUTO con riferimento agli aspetti di viabilità e traffico, che in fase di progettazione esecutiva:
- ✓ dovranno essere verificate le interferenze del progetto con la viabilità locale e le infrastrutture esistenti, al fine di sviluppare adeguate risoluzioni delle stesse con il mantenimento di un adeguato livello di servizio per la mobilità ciclopedonale;
 - ✓ dovranno essere stimati adeguatamente gli effetti del traffico indotto dalle attività di cantiere per valutarne gli effetti sulla viabilità ordinaria e limitrofa;
 - ✓ dovrà essere implementato lo studio trasportistico inserendo opportune valutazioni in merito al Livello di Servizio (LOS) dell'infrastruttura nei giorni festivi e prefestivi, sia per i flussi ascendenti che discendenti;
 - ✓ dovrà essere valutata l'opportunità di inserire eventuali elementi di mitigazione del traffico per migliorare l'utilizzo dell'infrastruttura esistente da parte dell'utenza debole a favore della mobilità dolce;
- VISTO esaminato e valutato lo Studio di Impatto Ambientale e tenuto conto della documentazione progettuale agli atti;

CONSIDERATI le osservazioni e i pareri pervenuti;

Tutto ciò premesso il Comitato Tecnico Regionale V.I.A. (assenti il rappresentante di Veneto Sviluppo S.p.A. e il rappresentante di Sistemi Territoriali S.p.A.), preso atto e condivise le valutazioni del gruppo istruttorio, esprime con 11 voti favorevoli e 1 astenuto, per quanto di competenza nell'ambito del procedimento di VIA statale, **parere favorevole di compatibilità ambientale** dell'intervento esaminato, fatte salve **tutte le considerazioni, chiarimenti ed approfondimenti utili puntualmente dettagliati al Capitolo 10 del presente Parere**, che si richiede siano recepiti all'interno del percorso di valutazione in ambito nazionale, subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni ambientali:

1	Macrofase	Ante operam
	Oggetto della condizione	In fase di progettazione esecutiva dovrà essere presentato ad ARPAV per la sua definizione, il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) relativo all'intervento, per le varie matrici ambientali considerate. Il PMA dovrà tenere conto di tutte le indicazioni riportate all'interno della richiesta di integrazioni della Regione Veneto Prot. n. 348897 del 28/06/2023 e all'interno del capitolo "valutazioni" della relazione istruttoria e dovrà essere esteso preferibilmente ad una annualità per l'ante operam. Gli esiti del monitoraggio dovranno essere inviati periodicamente al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, alla Regione del Veneto e ad ARPAV, anche secondo le specifiche tecniche regionali (DGR 1066/2007).
	Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	In fase di progettazione esecutiva almeno 90 giorni prima dell'inizio dell'ante operam.
	Soggetto verificatore	MASE anche avvalendosi di ARPAV con oneri a carico del proponente ai sensi degli artt. 7 e 15 della Legge 132/2016.

2	Macrofase	Ante Operam
	Oggetto della condizione	Il proponente dovrà presentare il progetto illuminotecnico e i documenti attestanti la conformità e il rispetto della Legge regionale 17/09 e delle normative tecniche di riferimento (in particolare norme UNI 10819:2021, UNI 11248: 2016, UNI EN 13201-2:2016, UNI EN 12464- 2:2014, UNI-TS 11726:2018, UNI 11630:2016), secondo le Linee Guida Arpav reperibili al seguente link: https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-e-linee-guida-per-i-progettisti ; a tal fine dovranno essere prese in considerazione tutte le seguenti indicazioni. Il progetto illuminotecnico dovrà tenere conto delle migliori tecnologie disponibili al momento della sua redazione, al fine di massimizzare il contenimento dei consumi energetici e la riduzione dell'inquinamento luminoso e delle seguenti considerazioni: - la temperatura di colore delle sorgenti prevista è pari a 4000 K. Si ricorda che a causa dei negativi effetti ambientali dovuti alla componente di luce blu, presente in particolare nelle sorgenti a LED con elevata temperatura di colore, si richiede di utilizzare sorgenti con temperatura di colore non superiore a 3000 K, come da linee guida ARPAV

		(reperibili all'indirizzo http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-e-lineeguida-1); - definire i regimi di gestione del flusso luminoso che si intendono adottare per i corpi illuminanti: devono essere esplicitati orari e percentuali di riduzione di flusso previsti in fascia serale/notturna; - fornire le curve fotometriche degli apparecchi illuminanti.
	Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	In fase di progettazione esecutiva, il proponente dovrà presentare la documentazione oggetto della presente condizione ambientale.
	Soggetto verificatore	Regione Veneto anche avvalendosi di ARPAV, con oneri a carico del proponente ai sensi degli artt. 7 e 15 della Legge n. 132/2016.

3	Macrofase	Ante operam
	Oggetto della condizione	In fase di progettazione esecutiva dovrà essere approfondito lo studio della mobilità ciclopedonale, al fine di verificare le interferenze del progetto durante le fasi di cantiere e di esercizio con le infrastrutture esistenti, quali ad esempio la pista ciclabile che fiancheggia la SS 51. Dovranno essere sviluppate idonee soluzioni al fine di mantenere adeguati livelli di servizio e sicurezza per la mobilità ciclopedonale, garantendo la fruibilità anche durante la fase di cantiere, in particolar modo in relazione all'utilizzo promiscuo di via Termine durante i lavori del viadotto Fason.
	Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	In fase di progettazione esecutiva.
	Soggetto verificatore	Regione Veneto - Direzione Infrastrutture e Trasporti

4	Macrofase	Ante operam
	Oggetto della condizione	In fase di progettazione esecutiva dovrà essere sviluppata un'analisi del traffico relativo alla fase di cantiere che contempli: 1) il numero di mezzi che complessivamente impegneranno l'area di cantiere durante il periodo di realizzazione. 2) una valutazione del traffico relativa alla fase di cantiere, che consideri i mezzi operativi con opportune verifiche degli impatti sulla viabilità ordinaria e delle ricadute sulla viabilità limitrofa. 3) la quantificazione e la programmazione degli orari in cui i mezzi di cantiere si potranno spostare lungo la rete stradale in esercizio. 4) i collegamenti che, anche in linea di massima, verranno utilizzati dai mezzi operativi verso le cave e le discariche già individuate negli elaborati di progetto.
	Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	In fase di progettazione esecutiva.
	Soggetto verificatore	Regione Veneto - Direzione Infrastrutture e Trasporti

5	Macrofase	Ante operam
	Oggetto della condizione	In fase di progettazione esecutiva dovrà essere implementato lo studio trasportistico inserendo ulteriori valutazioni in merito al Livello di

22 DIC 2023

		Servizio (LOS) dell'infrastruttura nei giorni festivi e prefestivi, sia per i flussi ascendenti che discendenti.
	Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	In fase di progettazione esecutiva.
	Soggetto verificatore	Regione Veneto - Direzione Infrastrutture e Trasporti

6	Macrofase	Ante operam
	Oggetto della condizione	Preso atto che l'attuale SS 51 manterrà un livello di "traffico di una certa importanza", in fase di progettazione esecutiva dovrà essere valutata l'opportunità di inserire eventuali elementi di mitigazione del traffico per migliorarne l'utilizzo a livello locale, soprattutto da parte dell'utenza debole e a favore della mobilità dolce.
	Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	In fase di progettazione esecutiva
	Soggetto verificatore	Regione Veneto - Direzione Infrastrutture e Trasporti

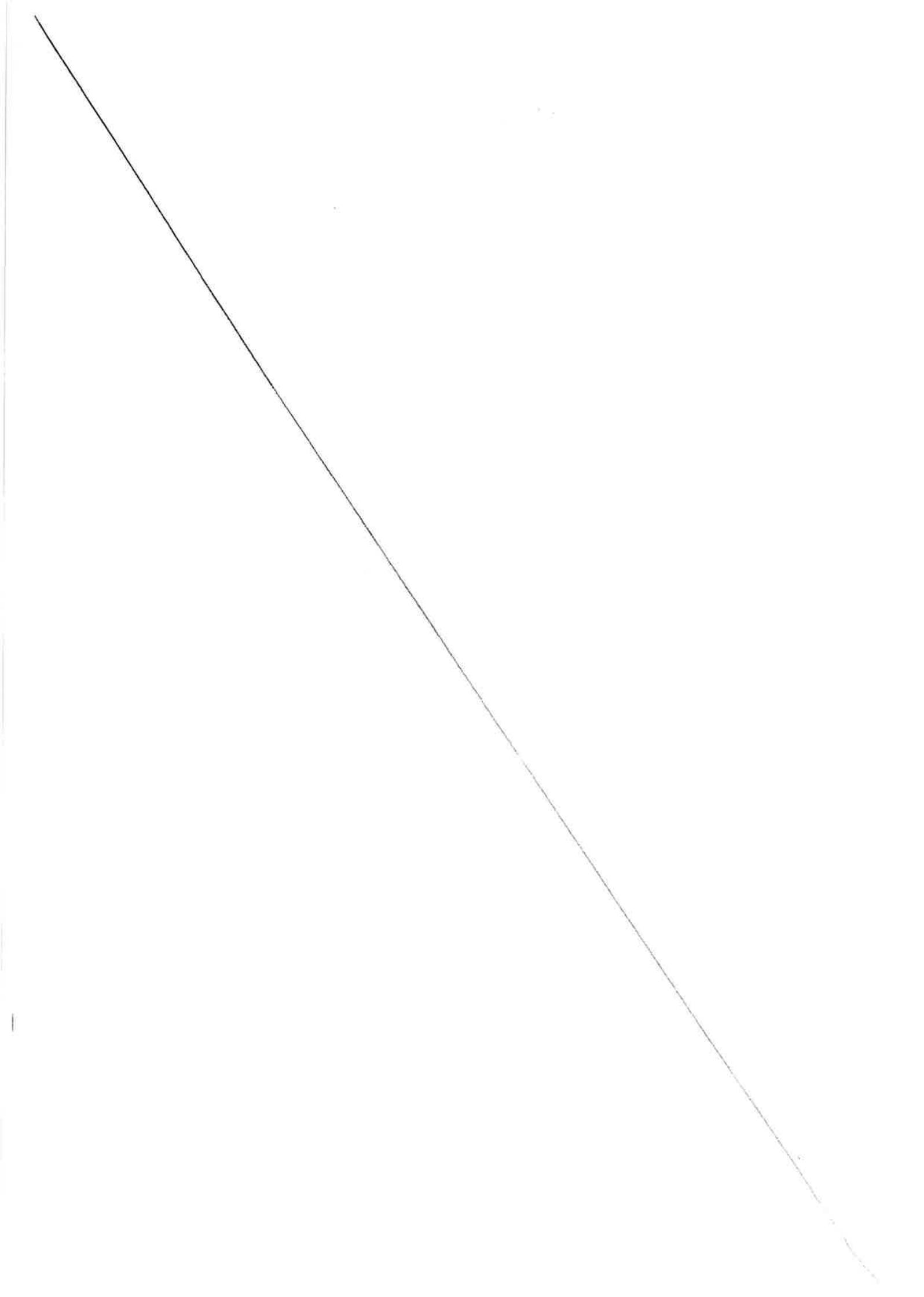
7	Macrofase	Ante operam
	Oggetto della condizione	Il progetto esecutivo dell'opera dovrà essere integrato con ogni utile considerazione e tutti i dettagli tecnici (elaborati grafici, relazione tecnica, CME e QE, tempistiche di realizzazione) al fine di prevedere all'interno dello stesso l'esecuzione degli eventuali interventi di bonifica che dovessero essere approvati in sede di conferenza di servizi presso il Comune di Longarone, a valle della predisposizione dell'Analisi di Rischio e della relativa progettazione (Progetto Operativo di Bonifica), che resta in carico alla Regione del Veneto secondo quanto disposto dall'Accordo di Programma sottoscritto in esito al finanziamento di cui al DM 269/2020.
	Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza	In fase di progettazione esecutiva
	Soggetto verificatore	Regione Veneto - Direzione Progetti speciali per Venezia

Il Segretario del
Comitato Tecnico V.I.A.
F.to Daniela Nalin

Il Presidente del
Comitato Tecnico V.I.A.
F.to Dott. Luca Marchesi

Il Direttore della
U.O. Valutazione Impatto Ambientale
F.to Ing. Lorenza Modenese

Il Vice-Presidente del
Comitato Tecnico V.I.A.
F.to Avv. Cesare Lanna





DECRETO N. 66 DEL 22-12-2023

OGGETTO: [ID: 9691] COMMISSARIO STRAORDINARIO, ex D.P.C.M. del 23 febbraio 2022 relativamente ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.
S.S. 51 "Variante di Longarone" nell'ambito delle opere funzionali alla sostenibilità dei Giochi olimpici e paraolimpici invernali Milano Cortina 2026 - Comuni di localizzazione: Longarone e Ponte nelle Alpi (BL).
Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.
Parere regionale ai sensi dell'art. 24, comma 3, del D. Lgs. 152/2006 e dell'art. 19 della L.R. 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 in ordine alla compatibilità ambientale del Progetto "S.S. 51 Variante di Longarone nell'ambito delle opere funzionali alla sostenibilità dei Giochi olimpici e paraolimpici invernali Milano Cortina 2026", proposto dal COMMISSARIO STRAORDINARIO, ex D.P.C.M. del 23 febbraio 2022.

IL DIRETTORE DELL'AREA

TUTELA E SICUREZZA DEL TERRITORIO

VISTA la Direttiva del 13/12/2011 n. 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, così come modificata dalla Direttiva del 16/04/2014 n. 2014/52/UE.

VISTO il D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. "Norme in materia ambientale" ed in particolare la Parte Seconda del citato decreto rubricata "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (IPPC)".

VISTA la Legge 29 luglio 2021, n. 108 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure".

VISTA la L.R. n. 4/2016 "Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale".

VISTO, in particolare l'articolo 19 della L.R. n. 4/2016, come modificato dalla L.R. n. 27/2021, recante "Partecipazione della Regione alla procedura di VIA di competenza statale" secondo cui "1. Per le tipologie progettuali di cui all'Allegato II, Parte II, del Decreto legislativo, il parere richiesto è espresso dal direttore di area competente in materia di tutela dell'ambiente, previa acquisizione del parere del Comitato tecnico VIA".

VISTA la nota acquisita al prot. MASE-60862 in data 17/04/2023, con cui il Commissario straordinario Giochi Olimpici e Paralimpici invernali Milano Cortina 2026 ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR n. 357/1997, e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex DPR n. 120/2017 art. 9, per il Progetto S.S. 51 "Variante di Longarone" nell'ambito delle opere funzionali alla sostenibilità dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

