



Handwritten initials and marks at the top right of the page.

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

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

\*\*\*

Parere n. 2687 del 23/03/2018

<p><b>Progetto:</b></p>	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p><b>Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021</b></p> <p><b>S.S. 51 "di Alemagna" Attraversamento dell'abitato di Tai di Cadore</b></p> <p><b>ID_VIP: 3737</b></p>
<p><b>Proponente:</b></p>	<p><b>Commissario per l'individuazione, progettazione e tempestiva esecuzione delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021</b></p>

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

B

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

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

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

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

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

**VISTI** i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011, prot.n.GAB/DEC/2011/217 del 11/11/2011 e prot.n.GAB/DEC/2011/223 del 12/11/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**PRESO ATTO** della domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dal Commissario per l’individuazione, progettazione e tempestiva esecuzione delle opere connesse all’adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l’evento sportivo Cortina 2021 in data 03/10/2017 con nota prot. n. 34 del 02/10/2017 e relativamente all’intervento “*Piano straordinario di accessibilità a Cortina 2021. Lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della S.S. 51 "Alemagna". Attraversamento dell'abitato di Tai di Cadore*”;

**PRESO ATTO** che:

- la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità presentata dal Commissario Cortina 2021 è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n. prot. DVA-22720 in data 04/10/2017;
- la DVA con nota prot. n.DVA/24661 del 26/10/2017, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot. n. CTVA/3512 in data 26/10/2017, ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

**ESAMINATA** la documentazione “Studio preliminare ambientale” allegata alla domanda che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio preliminare ambientale;
- Relazione Paesaggistica;
- Dichiarazione di non necessità di VincA;

**PRESO ATTO** che, ai sensi dell’art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito web dell’autorità competente il 25.10.2017;

**ESAMINATA** la documentazione integrativa fornita con nota prot.n.20 del 13/03/2018 e trasmessa con nota prot.n.DVA/6763 del 21/03/2018, acquisita con prot.n.CTVA/1169 del 21/03/2018;

**CONSIDERATO** che risultano presentate le seguenti osservazioni ai sensi dell’art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.:

<p>Osservazioni della Sig.a Giovanna Deppi per "CIPRA Italia" - in data 06/02/2018 prot. <b>DVA-2018-0003121</b> del 07/02/2018</p>	<p>Si riportano le principali osservazioni:</p> <p>Chiede che su ogni singolo progetto viabilistico previsto per la realizzazione dei Mondiali di sci alpino di Cortina 2021 venga adottata una procedura di VIA che permetta a tutti i soggetti interessati un reale processo partecipativo nel pieno rispetto delle leggi dello Stato e della Regione Veneto.</p> <p>Chiede l'elaborazione condivisa e partecipata di un piano della mobilità complessiva del bellunese.</p> <p>Chiede di affiancare altre opzioni quali il potenziamento della rete ferroviaria esistente, della rete delle piste ciclabili, della dovuta costruzione di parcheggi di testata presso comuni turisticamente strategici.</p> <p>Chiede di evitare che la strada statale di Alemagna divenga oltremodo appetibile al transito dei TIR, e quindi del trasporto merci, alla ricerca di evitare i pedaggi.</p>
<p>Osservazioni dei Sigg. Antonio Menegus, Stefano De Lotto e altri in data 29/01/2018 prot. <b>DVA-2018-0002011</b> del 29/01/2018</p>	<p>Si riportano le principali osservazioni:</p> <p>L'esposto interessa il progetto per il primo punto relativo alla non conformità alle norme UE che impongono la procedura di VIA per tutti quei progetti che comportano effetti cumulativi dell'impatto ambientale di più progetti nella stessa zona. (idem punti 1 e 2 dell'osservazione Deppi).</p> <p>Si fa riferimento a sentenze tendenti a contrastare la divisione di un singolo progetto in sotto-progetti per evitare l'obbligo di Valutazione ambientale complessiva, che sarebbe scattata se fosse stato sottoposto alla procedura tutto insieme.</p> <p>Nel solo comune di San Vito sono previsti interventi ANAS in 6 punti tra la Variante dell'abitato ed altri interventi minori.</p> <p>Non si prevede alcun cronoprogramma per la variante di San Vito.</p> <p>Le varianti ex novo come quella di San Vito non possono essere considerate "adeguamenti".</p> <p>Non è stata presa in giusta considerazione la fragilità idrogeologica in sinistra Boite.</p> <p>Non sono stati valutati gli effetti cumulativi dell'aumento del traffico sui valori Dolomiti-Unesco (inquinamento acustico e atmosferico e impatti idrogeologici).</p> <p>Preferibili adeguamenti con investimenti minori invece di costose varianti come quella di San Vito.</p> <p>La mancanza di cronoprogramma, l'accavallamento dei lavori e la possibilità, prevista dall'art. 61, comma 6, del</p>

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

	<p>DL 50/2017, di poter ultimare i lavori oltre il termine del 31.12.2019, rischiano di lasciare i cantieri aperti in tempi indefiniti, specialmente per varianti fuori sede come quella di San Vito, con gravi ripercussioni sull'economia turistica.</p>
<p>Osservazioni del Sig. Giacomo De Polo per Associazione "Regola di Tai e Vissà di Cadore" - in data 08/12/2017 prot. <b>DVA-2017-0028599</b> del 11/12/2017</p>	<p>Si riportano le principali osservazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Progetto approssimativo e superficiale.</li> <li>2) Nell'area di dispiuvio a nord del Monte Zucco, compresa l'area sottostante, vi è la presenza di acque superficiali, di risorgive e di terreni di natura umida e paludosi, di cui il progetto non ha tenuto conto, pertanto l'aspetto idrogeologico del progetto risulta carente.</li> <li>3) La redazione del Piano di Utilizzo si ritiene indispensabile prima di qualsiasi autorizzazione.</li> <li>4) La documentazione risulta carente per quanto riguarda gli inquinamenti, i disturbi ambientali, il rumore e i rischi per la salute.</li> <li>5) La documentazione risulta carente per quanto riguarda la salvaguardia dei corridoi ecologici e della biodiversità.</li> <li>6) Manca una pianificazione della viabilità dei mezzi di cantiere.</li> <li>7) Ritiene necessario un preventivo studio di Valutazione ambientale strategica (VAS) che tenga conto della serie di interventi che interessano la SS. 51 di Alemagna.</li> </ol>
<p>Osservazioni del "Comitato per la Variante di Tai e Pieve di Cadore" - in data 07/12/2017 - prot. <b>DVA-2017-0028777</b> del 12/12/2017</p>	<p>Si riportano le principali osservazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Valutare l'eliminazione o lo spostamento della galleria di fuga che, allo stato di progetto, eliminerebbe aree comunali altamente sensibili. Prevedere quindi una soluzione alternativa.</li> <li>2) Carenza di documentazione per quanto riguarda i dati di traffico e di inquinamento atmosferico.</li> <li>3) Si propone una soluzione alternativa del tracciato al fine di garantire la sicurezza di alcuni edifici di pregio.</li> <li>4) La durata del cantiere pari a 36 mesi, provocherebbe l'interruzione delle numerose piste ciclabili, fondamentali per il turismo locale. Si richiedono alternative di progetto.</li> <li>5) Venga fatta la VIA per tutti gli interventi proposti per il tratto lungo la SS. 51 (varianti di Tai, di Valle, di San Vito e di Cortina d'Ampezzo). Valutare quindi gli impatti cumulativi degli interventi sul traffico e sull'inquinamento.</li> </ol>
<p>Osservazioni della Sig.ra Giovanna Deppi (portavoce di Associazioni ) in data 28/12/2017 prot. <b>DVA-2017-0030168</b> del 29/12/2017</p>	<p>Si riportano le principali osservazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Venga fatta la VIA per tutti gli interventi parziali sinora proposti per il tratto lungo la Valle Boite (varianti di Tai, di Valle, di San Vito e di Cortina d'Ampezzo);</li> <li>2. La VIA sia unificata;</li> <li>3. Questo insieme di progetti comprenda anche l'indicazione di massima dell'intervento nel tratto tra San Vito e Cortina, il più urgente e difficile;</li> <li>4. Con un livello tecnicamente adeguato la VIA affronti il tema degli effetti di attrazione / riduzione di nuovo traffico di turismo motorizzato di passo sull'intera rete di viabilità montana così come di nuovo traffico merci di</li> </ol>

	<p>attraversamento transvallivo sull'intera direttrice, in confronto / comparazione di attrattività / sostenibilità con un diverso modello turistico e con i vari itinerari alternativi (a est come ovest, autostradali o meno);</p> <p>5. Propone di riconoscere che, per il tipo di interventi proposti lungo la Valle del Boite (tutti in impegnativa Variante fuori sede; in galleria e/o lungo fiume), nei tempi disponibili entro la scadenza imposta per tutti gli interventi programmati per i Campionati Mondiali .... del 2020 (consegna delle opere finite funzionali e collaudate entro il 31 dicembre 2019), risulta realisticamente impraticabile una corretta ed appropriata sequenza completa di valutazione ambientale, successiva definizione progettuale definitiva di tali interventi, e completa realizzazione a regola d'arte (con consegna e collaudo) di quanto, alla fine delle procedure in corso, risulterà compatibile e approvato.</p>
--	---

**VALUTATO** che tutte le osservazioni sono state considerate attentamente nell'ambito del presente parere;

**PRESO ATTO** che il Proponente ha controdedotto con nota prot.n.10 del 29/01/2018, acquisita con prot.n.CTVA/401 del 30/01/2018, , come segue, le sopra esposte osservazioni:

<b>Osservazione DVA-2017-0030168</b>	
<b>Subosservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>
<p>1. che venga fatta la VIA per tutti gli interventi parziali sinora proposti per il tratto lungo la Valle Boite (varianti di Tai, di Valle, di San Vito e di Cortina d'Ampezzo)</p>	<p><i>Secondo quanto previsto dalla vigente normativa si è avviata la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA per tutti gli interventi citati.</i></p> <p><i>Nelle more delle risultanze di tale procedura, si evidenzia che gli studi preliminari ambientali, condotti secondo quanto previsto dalla normativa, dalla letteratura tecnica e sulla base delle competenze specifiche dei diversi gruppi di progettazione si possa ritenere, per tutti gli interventi - in relazione ai risultati delle analisi ambientali - che i progetti, sulla base degli elementi esaminati di cui all'allegato V del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., siano da escludere dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).</i></p>
<p>2. che la VIA sia unificata</p>	<p><i>Le varianti in esame sono motivate dalla risoluzione di criticità, in termini di incremento della sicurezza della circolazione, puntuali ben definite sul tracciato esistente della S.S. 51 ed hanno, come effetto secondario - ma sicuramente non meno importante - il miglioramento degli standard qualitativi di vita per le comunità interessate dalle varianti stesse.</i></p> <p><i>Gli interventi considerati sono i seguenti:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- num. 9 "Attraversamento dell'abitato di Tai di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 1.124,770 ml</li> <li>- num. 11 "Attraversamento dell'abitato di Valle di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato ha uno sviluppo complessivo di 806,280 ml</li> <li>- num. 18 "Attraversamento dell'abitato, di San Vito di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 2.319,49 ml</li> </ul>

5 di 36

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p>- num. 28 "Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina", costituito dalla realizzazione di un ramo in sede separata della S.S. 51 dell'abitato, razionalizzando l'utilizzo di una tratta stradale esistente, ha uno sviluppo complessivo di 926,875 ml.</p> <p>Lo sviluppo attuale della S.S. 51 dall'inizio, lato sud, dell'intervento num. 9 al termine, lato nord, dell'intervento num. 28 (considerando in realtà la posizione all'altezza della sede stradale effettivamente ed attualmente percorribile in corrispondenza dell'area ex Stazione) è di circa 38 km.</p> <p>Si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</p> <p>Va inoltre rilevato che i quattro interventi hanno caratteristiche tecnico-funzionali e geometriche differenti ed insistono in aree con caratteristiche differenti.</p> <p>Per tale motivo si ritiene corretta l'impostazione assunta di procedere all'analisi ambientale separata dei diversi interventi</p>
<p>3. che questi insieme di progetti comprenda anche l'indicazione di massima dell'intervento nel tratto tra San Vito e Cortina, il più urgente e difficile</p>	<p>Va considerato che i fenomeni di instabilità dei versanti a cui è soggetto il piano viabile nel tratto indicato sono in questi ultimi anni in una fase evolutiva con eventi di intensità e frequenza che risultano completamente differenti da quelli storicamente registrati.</p> <p>A tale situazione il Piano straordinario dedica interventi specifici che al momento si pongono l'obiettivo di garantire la sicurezza della circolazione senza interventi di tipo infrastrutturale definitivo sul corpo stradale: infatti sono proposte opere che facilitano il processo di fluitazione a valle delle colate limitando l'effetto barriera opposto dalla presenza del corpo stradale stesso.</p> <p>Per i motivi sopra esposti, in ragione dei processi evolutivi in corso dei fenomeni, si ritiene corretta l'impostazione attuale che, attraverso il metodo osservazionale, consentirà di acquisire una conoscenza ulteriore di tali fenomeni in modo da poter, successivamente, individuare eventuali soluzioni infrastrutturali definitive sui cui progetti saranno avviate le procedure previste dalla vigente normativa.</p>
<p>4. che con un livello tecnicamente adeguato la VIA affronti il tema degli effetti di attrazione / induzione di nuovo traffico di turismo motorizzato di passo sull'intera rete di viabilità montana così come di nuovo traffico merci di attraversamento transvallivo sull'intera direttrice, in confronto / comparazione di attrattività / sostenibilità con un diverso modello turistico e con i vari itinerari alternativi (a est come ovest, autostradali o meno).</p>	<p>Come evidenziato alla controdeduzione num. 2, si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</p> <p>Non si ritiene pertanto che le modifiche di percorso introdotte con le quattro varianti, - che, si rammenta, rispondono ad esigenze di risoluzione di puntuali criticità - possano modificare i modelli comportamentali per gli utenti.</p> <p>Si evidenzia anche la differente prospettiva di scala tra quanto è l'oggetto del Piano - risoluzione di puntuali criticità lungo un percorso limitato e ben definito - e la definizione di un modello che, per stessa elencazione dell'osservazione, coinvolge un'area vasta che interessa Regioni e Province differenti.</p>

Osservazione DVA-2017-0030168	
Subosservazione	Controdeduzione
5. Si propone infine di riconoscere che, per il tipo di interventi proposti lungo la Valle del Boite (tutti in impegnativa Variante fuori sede; in galleria e/o lungo fiume), nei tempi disponibili entro la scadenza imposta per tutti gli interventi programmati per i Campionati Mondiali .... del 2020 (consegna delle opere finite funzionali e collaudate entro il 31 dicembre 2019), risulta realisticamente impraticabile una corretta ed appropriata sequenza completa di valutazione ambientale, successiva definizione progettuale definitiva di tali interventi, e completa realizzazione a regola d'arte (con consegna e collaudo) di quanto, alla fine delle procedure in corso, risulterà compatibile e approvato.	<p><i>Per tale motivo si ritiene l'osservazione non pertinente.</i></p> <p><i>Osservazione non pertinente al procedimento in esame, facendo riferimento ad azioni attuative complessive del Piano</i></p>

Osservazione DVA-2017-0028599	
Subosservazione	Controdeduzione
2. aspetto idrogeologico	<p><i>Nel progetto sono state approfondite, con integrazioni successive, le tematiche in oggetto (vedere cartelle di idraulica e geologia del progetto integrato).</i></p> <p><i>La "Carta di pericolosità idraulica PAI" vigente, aggiornata al 2015, redatta dall'Autorità di Bacino (oggi Distretto Alpi Orientali) non evidenzia aree a pericolosità né idraulica né idrogeologica.</i></p> <p><i>Il dettaglio del reticolo idrografico interferente col tracciato è, tra le altre cose, indicato nell'elaborato Planimetria Interferenze Idrografiche.</i></p> <p><i>In merito all'attraversamento sul rio Val (Val de Galghena) (IDR.4), la tavola dedicata illustra lo stato dei luoghi. Per l'attraversamento il progetto prevede la sola riasfaltatura.</i></p> <p><i>In merito al rio Malzago (IDR.2), l'imbocco della galleria si trova 40 m a Nord del rio, al di fuori del fondovalle del rio stesso (che corrisponde al piazzale) e comunque a monte del muro perimetrale del piazzale stesso. A monte lungo il rio sono presenti diverse briglie di salto. Raggiunto il piazzale privato il rio corre dapprima intubato in adiacenza a sud dell'edificio ed infine sotto lo svincolo. Per morfologia dei luoghi, fenomeni di debris flow potrebbero interessare il piazzale a sud dell'edificio, ma non l'imbocco della galleria che ne rimane esterno. A fronte e a sud dell'edificio il progetto prevede la sola riasfaltatura nel tratto di statale fronte piazzale (svincolo esistente).</i></p> <p><i>In merito al rio Pazurlo (IDR.6), sono state condotte le verifiche di rito ed inseriti interventi di mitigazione (briglia).</i></p> <p><i>In merito alla presenza di risorgive, il modello geologico di</i></p>

<b>Osservazione DVA-2017-0028599</b>	
<b>Subosservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>
	<p><i>progetto conferma falda temporanee a bassa soggiacenza, di cui si è tenuto conto nella progettazione.</i></p> <p><i>In conclusione, si ritiene che l'aspetto idrogeologico sia stato trattato correttamente ed esaurientemente e siano state individuate azioni coerenti con la situazione riscontrata e con le analisi di approfondimento svolte.</i></p>
3. terre e rocce da scavo	<p><i>La gestione delle terre e rocce avverrà ai sensi della normativa vigente.</i></p> <p><i>Si precisa che, nell'ambito delle attività di sviluppo del progetto esecutivo, l'attuazione del piano di approfondimento delle indagini geognostiche conterrà espressamente attività legate alla puntuale caratterizzazione dei materiali di scavo.</i></p> <p><i>Con riferimento al deposito temporaneo, nella documentazione trasmessa (Studio Ambientale Preliminare, Relazione Tecnica per la non assoggettabilità a VINCA e Relazione Paesaggistica, esso è stato individuato in corrispondenza dell'imbocco lato ovest della galleria come riportato nella Relazione Tecnica.</i></p> <p><i>L'ipotesi progettuale è quella di occupare temporaneamente l'area prativa senza interferire con la vegetazione forestale. Nel § 3.5.1 "Piano di Assetto del Territorio" dello Studio Preliminare Ambientale si specifica, infatti, che "lo spazio destinato ad ospitare il deposito temporaneo si colloca in prossimità dell'abitato di Tai di Cadore, coinvolgendo marginalmente spazi soggetti a vincolo forestale sulla base delle indicazioni del piano. In fase di progettazione di dettaglio dovrà essere verificata la reale consistenza degli spazi boscati e il corretto posizionamento dell'area".</i></p> <p><i>Al termine delle attività, è previsto il completo ripristino dell'area alle condizioni originarie.</i></p>
4. Inquinamento, disturbi ambientali e rischi per la salute	<p><i>Al fine di mitigare i temporanei impatti sulla qualità dell'aria, e rendere fruibile la zona adiacente al cantiere durante l'esecuzione dei lavori, in fase di cantiere saranno prese tutte le misure necessarie a ridurre le emissioni in atmosfera.</i></p> <p><i>In particolare saranno adottate le seguenti modalità operative:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>• bagnatura periodica delle superfici di cantiere in relazione al passaggio dei mezzi e delle operazioni di carico/scarico, con aumento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva;</i></li> <li><i>• ottimizzazione del carico dei mezzi di trasporto al fine di limitare il numero di viaggi necessari all'approvvigionamento dei materiali;</i></li> <li><i>• nella movimentazione e carico del materiale polverulento sarà garantita una ridotta altezza di caduta del materiale sul mezzo di trasporto, per limitare al minimo la dispersione di polveri;</i></li> <li><i>• adozione di velocità ridotta da parte dei mezzi pesanti nelle aree interessate dalla costruzione, in maniera tale da minimizzare l'emissione di polveri e da garantire la stabilità dei mezzi e del loro carico.</i></li> <li><i>• il trasporto di materiale sfuso, che possa dare origine alla dispersione di polveri, avverrà con mezzi telonati;</i></li> <li><i>• durante le operazioni di carico/scarico dell'automezzo sarà spento sempre il motore;</i></li> <li><i>• nelle aree di cantiere il materiale sarà coperto con teli</i></li> </ul>

Osservazione DVA-2017-0028599	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p><i>traspiranti o comunque mantenuto umido in modo da minimizzare la dispersione di polveri;</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li><i>• utilizzo di mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, ossia dotati di sistemi di abbattimento del particolato di cui si prevedrà idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza.</i></li></ul> <p><i>Per quanto riguarda i fabbricati identificati come recettori sensibili, questi sono normalmente il primo fronte di edifici presenti nei pressi del cantiere. Qualora più edifici siano disposti a distanza analoga a recettori già considerati, gli stessi vengono omessi.</i></p> <p><i>Dalla valutazione relativa alla rotatoria Ovest non sono stati considerati 2 recettori:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li><i>• l'attività di lavorazione marmi, equidistante dal cantiere rispetto al recettore R4,</i></li><li><i>• l'edificio tra R5 ed R6, la cui distanza dal cantiere è analoga a quelli circostanti.</i></li></ul> <p><i>Le barriere antirumore saranno valutate in sede di monitoraggio durante le fasi di cantiere, anche in rapporto all'effettivo impatto generato dalle attività.</i></p> <p><i>Lo studio degli interventi di mitigazione sarà eseguito solo successivamente alla definitiva pianificazione degli interventi in cantiere, anche in rapporto alle metodologie definitive di scavo della galleria.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda la previsione dell'impianto idrico per la fase di cantiere posizionato in località Ragno, una volta definita nel dettaglio la tipologia di impianto (ivi compresa l'esatta ubicazione), saranno attivate le procedure amministrative per il conseguimento dell'autorizzazione allo scarico presso l'ente competente (Provincia di Belluno).</i></p> <p><i>L'impianto di trattamento delle acque è installato con lo scopo di limitare gli effetti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera in termini di dispersione nell'ambiente di sostanze pericolose e di riduzione dei quantitativi di rifiuti da trattare.</i></p> <p><i>In questo senso l'impianto determina una riduzione dell'impatto complessivo dell'opera.</i></p> <p><i>Va peraltro rimarcato che nelle aree di cantiere, per tutta la durata dei lavori, saranno comunque adottate le opportune misure di mitigazione atte a minimizzare gli eventuali impatti, quali rumore, sversamenti, etc..</i></p> <p><i>In relazione al traffico generato dai cantieri lungo la S.S. 51, si evidenzia che le attività saranno sospese nel mese di agosto e nei giorni festivi delle stagioni turistiche.</i></p> <p><i>In questa sede non è possibile determinare i consumi energetici ed idrici associati alla realizzazione dell'opera. L'impresa costruttrice, all'installazione del cantiere si attiverà per gli allacci necessari che saranno oggetto di specifici accordi con gli enti gestori dei servizi.</i></p>

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

<b>Osservazione DVA-2017-0028599</b>	
<b>Subosservazione</b>	<b>Controdeduzione</b>
	<p>Con riferimento al consumo energetico legato alla realizzazione dell'opera, la principale voce è rappresentata dal carburante necessario al funzionamento dei mezzi d'opera. L'approvvigionamento del carburante non costituisce tuttavia un impatto significativo a carico del contesto ambientale nel quale verrà realizzata l'opera.</p> <p>Per quel che riguarda i materiali, la realizzazione della galleria consentirà l'estrazione di terre e rocce senza intaccare il piano campagna, recuperando così del materiale da costruzione che potrà essere utilizzato per la realizzazione dei tratti in rilevato, per la costruzione della fondazione stradale, ecc. Il materiale proveniente dallo scavo della galleria consentirà di non ricorrere a materie prime provenienti dall'attività di cava.</p> <p>L'acqua sarà impiegata in fase di cantiere per la preparazione del calcestruzzo e per lo svolgimento di altre attività quali il raffreddamento degli organi di perforazione, il lavaggio delle ruote, la bagnatura delle piste, etc.).</p> <p>Gli apporti necessari saranno contenuti dalla possibilità di recuperare le acque in uscita dall'impianto di trattamento previsto. Tale soluzione permette da un lato di minimizzare i consumi idrici e dall'altro di limitare le quantità da scaricare.</p> <p>Ciò premesso si conferma che, in rapporto alla tipologia di opera prevista, il consumo di energia, materiale ed acqua è "non significativo" in termini di impatto a carico del contesto ambientale nel quale verrà realizzata l'opera.</p>
4bis. Aspetto archeologico	<p>Per quanto riguarda gli aspetti archeologici si rimanda al contenuto della Relazione archeologica (T00SG00ARCRE01A) allegata al progetto ed in particolare alle sue conclusioni.</p>
5. Utilizzazione risorse naturali, biodiversità	<p>Si rimanda alla Relazione paesaggistica (T00IA00AMBRE01A) allegata al progetto.</p> <p>Per l'area denominata "Peschiera" verranno attuate in sede di progettazione esecutiva le azioni integrative per caratterizzare compiutamente le condizioni idrogeologiche dell'area stessa.</p> <p>Si precisa che è inoltre in corso la raccolta sistematica dei dati rappresentanti la situazione di fatto al fine di definire le misure mitigative necessarie a tutela della fauna.</p>
6. Utilizzazione del territorio	<p>Premesso che le motivazioni della correttezza della previsione della finestra intermedia sono esplicitate al documento di PD "1_T00_EG00_GEN_RE01_B_Relazione tecnica generale", si rileva che</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in fase di cantiere verranno adottate tutte le misure mitigative atte a minimizzare l'influenza del cantiere stesso sul territorio (compreso un eventuale adattamento planimetrico dell'uscita della finestra intermedia);</li> <li>- in via permanente le superfici prossime al palaghiaccio saranno limitate alle sole strutture di imbocco e relativo accesso, tale per cui l'uscita di emergenza si integrerà completamente con il contesto circostante, senza alterare le funzionalità e fruibilità dell'area attuale destinata a Piazzale e quindi senza compromettere la vita collettiva della popolazione che potrà usufruire, come attualmente, dell'area</li> </ul>

Osservazione DVA-2017-0028599	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p>in oggetto;</p> <p>– l'ubicazione della finestra non preclude né in fase di cantiere né in fase definitiva la fruizione e sviluppo della pista ciclabile.</p> <p>Inoltre si precisa che la finestra intermedia ha la funzione di uscita di emergenza per la galleria principale (principalmente come esodo pedonale delle persone eventualmente coinvolte in situazioni di emergenza all'interno della galleria) ed il suo utilizzo è limitato solamente in tali situazioni di necessità.</p> <p>Non sono previsti attraverso la finestra intermedia transiti di mezzi, se non quelli di emergenza in caso di necessità.</p>
7. Cumulo con altri progetti	<p>Il Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 si compone, nel tratto tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo, di una serie di interventi puntuali, sul corpo stradale o su manufatti esistenti, di una serie di opere di difesa contro il dissesto idrogeologico e di 4 varianti cosiddette "in sede separata", cioè per le quali il tracciato di progetto si differenzia da quello attuale. Dette varianti sono motivate dalla risoluzione di criticità, in termini di incremento della sicurezza della circolazione, puntuali ben definite sul tracciato esistente della S.S. 51 ed hanno, come effetto secondario - ma sicuramente non meno importante - il miglioramento degli standard qualitativi di vita per le comunità interessate dalle varianti stesse.</p> <p>Gli interventi di variante in sede separata sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- num. 9 "Attraversamento dell'abitato di Tai di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 1.124,770 ml</li><li>- num. 11 "Attraversamento dell'abitato di Valle di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato ha uno sviluppo complessivo di 806,280 ml</li><li>- num. 18 "Attraversamento dell'abitato, di San Vito di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 2.319,49 ml</li><li>- num. 28 "Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina", costituito dalla realizzazione di un ramo in sede separata della S.S. 51 dell'abitato, razionalizzando l'utilizzo di una tratta stradale esistente, ha uno sviluppo complessivo di 926,875 ml.</li></ul> <p>Lo sviluppo attuale della S.S. 51 dall'inizio, lato sud, dell'intervento num. 9 al termine, lato nord, dell'intervento num. 28 (considerando in realtà la posizione all'altezza della sede stradale effettivamente ed attualmente percorribile in corrispondenza dell'area ex Stazione) è di circa 38 km.</p> <p>Si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</p> <p>Va inoltre rilevato che i quattro interventi hanno caratteristiche tecnico-funzionali e geometriche differenti ed insistono in aree con caratteristiche differenti.</p> <p>Per tale motivo si ritiene corretta l'impostazione assunta di</p>

Osservazione DVA-2017-0028599	
Subosservazione	Controdeduzione
	<i>procedere all'analisi ambientale separata dei diversi interventi</i>

Osservazione DVA-2017-0028777	
Subosservazione	Controdeduzione
1.1 compromissione della qualità della vita dei residenti in fase di costruzione	<p><i>Per quanto riguarda l'esecuzione e durata dei lavori, si evidenzia che le attività saranno sospese nel mese di agosto e nei giorni festivi delle stagioni turistiche.</i></p> <p><i>Inoltre, al fine di mitigare i temporanei impatti sulla qualità dell'aria, e rendere fruibile la zona adiacente al cantiere durante l'esecuzione dei lavori, in fase di cantiere saranno prese tutte le misure necessarie a ridurre le emissioni in atmosfera.</i></p> <p><i>In particolare saranno adottate le seguenti modalità operative:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>bagnatura periodica delle superfici di cantiere in relazione al passaggio dei mezzi e delle operazioni di carico/scarico, con aumento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva;</i></li> <li>• <i>ottimizzazione del carico dei mezzi di trasporto al fine di limitare il numero di viaggi necessari all'approvvigionamento dei materiali;</i></li> <li>• <i>nella movimentazione e carico del materiale polverulento sarà garantita una ridotta altezza di caduta del materiale sul mezzo di trasporto, per limitare al minimo la dispersione di polveri;</i></li> <li>• <i>adozione di velocità ridotta da parte dei mezzi pesanti nelle aree interessate dalla costruzione, in maniera tale da minimizzare l'emissione di polveri e da garantire la stabilità dei mezzi e del loro carico.</i></li> <li>• <i>il trasporto di materiale sfuso, che possa dare origine alla dispersione di polveri, avverrà con mezzi telonati;</i></li> <li>• <i>durante le operazioni di carico/scarico dell'automezzo sarà spento sempre il motore;</i></li> <li>• <i>nella aree di cantiere il materiale sarà coperto con teli traspiranti o comunque mantenuto umido in modo da minimizzare la dispersione di polveri;</i></li> <li>• <i>utilizzo di mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, ossia dotati di sistemi di abbattimento del particolato di cui si prevedrà idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza.</i></li> </ul>
1.2 valutazione della reale necessità della presenza di una via di fuga	<p><i>Premesso che le motivazioni della previsione della finestra intermedia sono esplicitate al documento di PD "I_T00_EG00_GEN_RE01_B_Relazione tecnica generale", si rileva che la scelta della finestra intermedia permette di minimizzare i volumi di scavo della galleria principale con indubbi vantaggi di carattere ambientale, di tempistiche esecutive e di sicurezza degli scavi.</i></p> <p><i>Una via di fuga longitudinale inferiore o superiore al piano viabile comporterebbe</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>maggiori volumetrie di scavo con conseguenti maggiori potenziali fenomeni di disturbo del terreno al suo contorno,</i></li> <li>– <i>incremento delle volumetrie da stoccare con conseguenti effetti negativi sulla gestione delle terre e rocce da scavo</i></li> <li>– <i>necessari incrementi degli interventi di preconsolidamento del cavo con maggiori tempi esecutivi dell'intera opera.</i></li> </ul>

Osservazione DVA-2017-0028777																																									
Subosservazione	Controdeduzione																																								
	<i>Inoltre si precisa che in fase di cantiere verranno adottate tutte le misure mitigative atte a minimizzare l'influenza del cantiere stesso sul territorio (compreso un eventuale adattamento planimetrico dell'uscita della finestra intermedia).</i>																																								
1.3 mancanza dell'analisi degli effetti significativi perpetrati dall'opera in fase di esecuzione e come questi andrebbero ad impattare sulla popolazione e sull'ambiente	<i>Durante la fase di esecuzione dei lavori per la realizzazione dell'opera, verranno adottate tutte le misure mitigative atte a minimizzare l'influenza del cantiere stesso sul territorio in termini del controllo delle emissioni di polveri, rumori, etc..</i>																																								
1.4 omissione di tutti i ricettori sensibili lungo via Manzago	<i>Nello sviluppo del progetto esecutivo si procederà all'analisi dell'impatto acustico relativo sia relativamente per le lavorazioni previste per l'uscita di emergenza su Via Manzago sia per la situazione a regime ad opere completate.</i>																																								
2. dati riportati nel "Quadro di riferimento Ambientale" al punto 5.3 "Atmosfera" riferiti ad altro Comune	<p><i>In assenza di misure in sito specifiche, sono stati utilizzati, come valori di concentrazioni di fondo della qualità dell'aria, i valori riportati nel documento ARPAV "Qualità dell'Aria Stazioni della Provincia di Belluno Relazione Annuale 2017 (dati 2016)". In particolare, in Provincia di Belluno, sono presenti quattro stazioni che forniscono misure in continuo di dati inerenti la qualità dell'aria. L'elenco, la tipologia delle stazioni e gli inquinanti monitorati sono riportati nella seguente tabella.</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>STAZIONE</th> <th>COLLOCAZIONE</th> <th>ANNO DI ATTIVAZIONE</th> <th>TIPOLOGIA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Belluno città</td> <td>Parco "Città di Biadina"</td> <td>2004</td> <td>fondo urbano</td> </tr> <tr> <td>BI_La Cerva</td> <td>Incrocio "La Cerva"</td> <td>febbraio 2016</td> <td>traffico</td> </tr> <tr> <td>Area Feltrina</td> <td>Feltrina via Colombo</td> <td>2004</td> <td>fondo suburbano</td> </tr> <tr> <td>Pieve d'Alpago</td> <td>via Samuel Friedrich Habermann</td> <td>2005</td> <td>fondo rurale</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Analizzando i dati disponibili, la centralina "Pieve d'Alpago" è risultata la centralina maggiormente rappresentativa, in quanto le centraline ubicate all'interno della città di Belluno sono ubicate in un contesto fortemente urbanizzato che si discosta in maniera significativa da quello di Tai di Cadore, mentre la centralina "Area Feltrina" è localizzata a una distanza di circa 60 km in linea d'area dall'area di studio, quindi risulta ancor meno rappresentativa.</i></p> <p><i>In via cautelativa, si riportano i valori medi annuali di inquinanti registrati per la stazione di fondo urbano di Belluno città (in quanto per la centralina "BI_La cerva" non sono disponibili dati su un anno completo).</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Conc. Media annuale (<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>) 2016</th> </tr> <tr> <th></th> <th>NO<sub>2</sub></th> <th>PM<sub>10</sub></th> <th>benzene</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Belluno città (fondo urbano)</td> <td>21</td> <td>17</td> <td>Non misurato</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Tabella 1 - Concentrazione di fondo - concentrazione media annuale- 2016</i></p> <p><i>Utilizzando la medesima procedura utilizzata nello studio preliminare ambientale al paragrafo 5.3 "Atmosfera" la tabella seguente riporta la concentrazione totale media annuale calcolata ai recettori per gli inquinanti considerati, utilizzando come concentrazione di fondo le concentrazioni medie annuali rilevate dalla stazione "Belluno città".</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Edificio</th> <th>NO<sub>2</sub></th> <th>PM<sub>10</sub></th> </tr> <tr> <th>(<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>)</th> <th>(<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>E1_1</td> <td>20.53</td> <td>18.16</td> </tr> </tbody> </table>	STAZIONE	COLLOCAZIONE	ANNO DI ATTIVAZIONE	TIPOLOGIA	Belluno città	Parco "Città di Biadina"	2004	fondo urbano	BI_La Cerva	Incrocio "La Cerva"	febbraio 2016	traffico	Area Feltrina	Feltrina via Colombo	2004	fondo suburbano	Pieve d'Alpago	via Samuel Friedrich Habermann	2005	fondo rurale	Conc. Media annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) 2016					NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	benzene	Belluno città (fondo urbano)	21	17	Non misurato	Edificio	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	E1_1	20.53	18.16
STAZIONE	COLLOCAZIONE	ANNO DI ATTIVAZIONE	TIPOLOGIA																																						
Belluno città	Parco "Città di Biadina"	2004	fondo urbano																																						
BI_La Cerva	Incrocio "La Cerva"	febbraio 2016	traffico																																						
Area Feltrina	Feltrina via Colombo	2004	fondo suburbano																																						
Pieve d'Alpago	via Samuel Friedrich Habermann	2005	fondo rurale																																						
Conc. Media annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) 2016																																									
	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	benzene																																						
Belluno città (fondo urbano)	21	17	Non misurato																																						
Edificio	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>																																							
	( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )																																							
E1_1	20.53	18.16																																							

Osservazione DVA-2017-0028777																						
Subosservazione	Controdeduzione																					
	<table border="1"> <tr> <td>E1_2</td> <td>23.46</td> <td>17.39</td> </tr> <tr> <td>E1_3</td> <td>27.40</td> <td>17.61</td> </tr> <tr> <td>E1_4</td> <td>21.81</td> <td>17.64</td> </tr> <tr> <td>E2_1</td> <td>19.69</td> <td>17.77</td> </tr> <tr> <td>E2_2</td> <td>19.55</td> <td>17.71</td> </tr> <tr> <td>E2_3</td> <td>31.95</td> <td>19.25</td> </tr> <tr> <td>E2_4</td> <td>23.17</td> <td>18.22</td> </tr> </table> <p>Tabella 2- Concentrazione media annuale totale attesa ai recettori</p> <p>Si evince che per gli inquinanti oggetto di studio, i valori delle concentrazioni medie annue risultano comunque significativamente inferiori rispetto ai corrispondenti Standard di Qualità dell'Aria fissati dalla normativa (D. Lgs. 155/2010) e pari a 40 µg/m<sup>3</sup>.</p>	E1_2	23.46	17.39	E1_3	27.40	17.61	E1_4	21.81	17.64	E2_1	19.69	17.77	E2_2	19.55	17.71	E2_3	31.95	19.25	E2_4	23.17	18.22
E1_2	23.46	17.39																				
E1_3	27.40	17.61																				
E1_4	21.81	17.64																				
E2_1	19.69	17.77																				
E2_2	19.55	17.71																				
E2_3	31.95	19.25																				
E2_4	23.17	18.22																				
3. carenza conoscenza conformazione strati sotterranei	<p>In riferimento al tracciato in galleria ed al fabbricato con identificativo num. 7, denominato villa Giavi, presente in superficie lungo il tracciato dall'opera in progetto, si evidenzia che nel corso dello sviluppo delle fasi progettuali è previsto un approfondimento del censimento conoscitivo della configurazione e consistenza strutturale del fabbricato stesso e che nella realizzazione della galleria è inoltre prevista l'adozione di idonee metodologie esecutive atte a preservare gli equilibri naturali oltre che la stabilità e la sicurezza delle preesistenze in superficie poste nelle vicinanze dell'opera in progetto e quindi anche del fabbricato citato.</p> <p>E' inoltre opportuno segnalare che, per il fabbricato in esame come per altri elementi sensibili, nello sviluppo del progetto esecutivo verranno inoltre definiti punti di monitoraggio geotecnico-strutturale che consentiranno di verificare l'aderenza del comportamento statico del fabbricato stesso in corso dei lavori con le previsioni progettuali.</p> <p>Per quanto concerne le proposte formulate di un adeguamento del tracciato, si rileva che esse comporterebbe, nella zona Est, la costruzione di significative opere di sbancamento, di maggiori dimensioni rispetto a quelle concepite nell'attuale progetto definitivo, con conseguente maggiori ripercussioni ambientali sul territorio circostante non solo in fase realizzativa, ma anche definitiva.</p> <p>Ciò non esclude che nella successiva fase progettuale potranno valutarsi eventuali adattamenti locali della soluzione del Progetto definitivo, sempre però nel pieno rispetto dei criteri progettuali ed economici prefigurati e di una compatibile mitigazione dell'impatto ambientale dell'opera sia in fase di costruzione che finale.</p>																					
4. continuità pista ciclabile "Lunga via delle Dolomiti"	<p>Per garantire la continuità della pista ciclabile denominata "Lunga via delle Dolomiti", si prevede di anticipare i tempi di realizzazione della deviazione della suddetta pista rispetto all'inizio della lavorazioni per la realizzazione dell'imbocco lato ovest e della relativa rotatoria.</p> <p>Pertanto in questo senso l'impatto risulta NULLO.</p>																					
5. cumulo con altri progetti	<p>Il Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021 si compone, nel tratto tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo, di</p>																					

Osservazione DVA-2017-0028777	
Subosservazione	Controdeduzione
	<p>una serie di interventi puntuali, sul corpo stradale o su manufatti esistenti, di una serie di opere di difesa contro il dissesto idrogeologico e di 4 varianti cosiddette "in sede separata", cioè per le quali il tracciato di progetto si differenzia da quello attuale. Dette varianti sono motivate dalla risoluzione di criticità, in termini di incremento della sicurezza della circolazione, puntuali ben definite sul tracciato esistente della S.S. 51 ed hanno, come effetto secondario - ma sicuramente non meno importante - il miglioramento degli standard qualitativi di vita per le comunità interessate dalle varianti stesse.</p> <p>Gli interventi di variante in sede separata sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- num. 9 "Attraversamento dell'abitato di Tai di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 1.124,770 ml</li><li>- num. 11 "Attraversamento dell'abitato di Valle di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 in parte dell'abitato ha uno sviluppo complessivo di 806,280 ml</li><li>- num. 18 "Attraversamento dell'abitato, di San Vito di Cadore", costituito da una variante in sede separata alla S.S. 51 dell'abitato, ha uno sviluppo complessivo di 2.319,49 ml</li><li>- num. 28 "Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina", costituito dalla realizzazione di un ramo in sede separata della S.S. 51 dell'abitato, razionalizzando l'utilizzo di una tratta stradale esistente, ha uno sviluppo complessivo di 926,875 ml.</li></ul> <p>Lo sviluppo attuale della S.S. 51 dall'inizio, lato sud, dell'intervento num. 9 al termine, lato nord, dell'intervento num. 28 (considerando in realtà la posizione all'altezza della sede stradale effettivamente ed attualmente percorribile in corrispondenza dell'area ex Stazione) è di circa 38 km.</p> <p>Si rileva che, anche in termini dimensionali, lo sviluppo complessivo - pari a circa 4 km - dei quattro interventi, raffrontato a quello del tratto di S.S. 51 ad esse sotteso, non incide significativamente sulla qualità funzionale complessiva del tratto compreso tra Tai di Cadore e Cortina d'Ampezzo.</p> <p>Va inoltre rilevato che i quattro interventi hanno caratteristiche tecnico-funzionali e geometriche differenti ed insistono in aree con caratteristiche differenti.</p> <p>Per tale motivo si ritiene corretta l'impostazione assunta di procedere all'analisi ambientale separata dei diversi interventi</p>
6. Presenza edificio "ex Colonia di Montagnana"	<p>È in corso di approfondimento una proposta di ridimensionamento della rotatoria che tiene conto della ipotesi di acquisizione e successivo abbattimento della ex Colonia di Montagnana da parte del proponente.</p> <p>Conseguentemente verrà rivista l'analisi paesaggistica.</p>

**PRESO ATTO** delle Osservazioni e delle Controdeduzioni del Proponente, si ritiene che le molteplici criticità sottolineate, relative ai diversi profili ambientali che caratterizzano il delicato sistema naturale Dolomitico, siano meritevoli di un maggiore ed approfondito studio d'impatto ambientale specie nel rapporto interferente dell'opera viaria con il sensibile contesto naturale;

**CONSIDERATO** che la Verifica di Assoggettabilità è stata elaborata tenendo conto dei criteri previsti dall'allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. 104/2017e s.m.i. "Criteri per la verifica di assoggettabilità di



cui all'art.19", articolando lo studio nei quadri di riferimento programmatico, progettuale, ambientale e analisi e valutazione dei potenziali impatti;

## **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

**CONSIDERATO** che in merito all'inquadramento territoriale:

- L'intervento in oggetto si colloca all'interno del territorio comunale di Pieve di Cadore, in corrispondenza della frazione di Tai di Cadore.
- L'ambito interessato dalle opere si sviluppa a partire dalla tratta della SS 51 a valle dell'abitato di Tai, attraversa l'area a sud dell'abitato, fino a raggiungere la tratta stradale subito a monte dell'abitato della frazione.
- L'abitato si trova all'interno del sistema del Cadore, a quota di circa 850 m.
- L'ambito si colloca in prossimità della valle del Boite, in corrispondenza del sistema vallivo che percorre da est a ovest, al centro l'area delle dolomiti cadorine.
- La località di Tai si è sviluppata in corrispondenza del punto di confluenza dei sistemi di comunicazione principali dell'area, e del territorio montano più ampio, situandosi in corrispondenza del punto di connessione tra l'asse che attraversa tutto il Cadore e la direttrice verso valle, e quindi la pianura veneta;

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

- le leggi di tutela paesaggistica;
- il vincolo idrogeologico;
- il vincolo delle bellezze naturali;
- le aree di rispetto di corpi idrici;
- le aree archeologiche;
- le aree boschive;
- i siti di importanza comunitaria (S.I.C.) e Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.);
- il Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.);

**VALUTATO** che

- L'area oggetto d'intervento si trova all'interno di un territorio complesso, caratterizzato, nella sua interezza, dalla presenza di elementi e sistemi che strutturano un'area di interesse sotto il profilo ambientale e paesaggistico.
- L'intervento si colloca in prossimità del lago di Centro Cadore e nella parte più settentrionale del Canal di Piave, così come definito nell'Atlante ricognitivo del PTRC.
- Il sistema di riferimento è pertanto soggetto a tutele di carattere paesaggistico connessi alla qualità e integrità paesaggistica del quadro generale dei versanti montani, alle specifiche valenze connesse alla presenza di un sistema boscato ben strutturato e complesso, oltre all'esistenza dell'Antica Strada d'Alemagna, che assume un valore percettivo e identitario locale.
- L'interno ambito montano è soggetto vincolo idrogeologico, in riferimento al RD 3267/1923. Gli ambiti soggetti a maggiori gradi di rischio si collocano in corrispondenza di ambiti non direttamente connessi con il sito analizzato.
- Gli elementi di tutela e vincolo ambientale connessi al sistema naturalistico di maggiore sensibilità e valenza si collocano all'esterno dell'area d'intervento (Rete Natura 2000 o Ambiti di Interesse Regionale).
- Lo studio evidenzia che gli spazi coinvolti rientrando all'interno del sistema di corridoi ecologici che connette le aree nucleo situate a nord e sud del progetto. Gli aspetti di tutela che coinvolgono gli spazi interessati dalle opere non prevedono un grado di vincolo o limitazione "pesante" alle trasformazioni, ammettendo interventi che comunque non comportino il degrado o l'interruzione della funzionalità ecorelazionale del sistema all'interno del quale si inseriscono.
- Per quanto riguarda gli aspetti di carattere paesaggistico l'area studio è interessata dal vincolo paesaggistico di cui all'art. 142, comma 1 lettera g) "i territori coperti da foreste e da boschi".

**CONSIDERATO** che in merito agli strumenti di pianificazione, sono stati esaminati i seguenti piani:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (P.T.R.C.);
- Piano Regionale di Tutela delle Acque (P.R.T.A.);
- Piano di Tutela e Risanamento dell'atmosfera (P.R.T.R.A.);
- Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.)
- Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.);
- Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Pieve di Cadore (P.A.T.);
- Il Piano degli Interventi del Comune di Pieve di Cadore (PI);

**VALUTATO** che, da quanto riportato nello studio:

- Il PTCP indica l'area all'interno del quale si colloca l'intervento in cui emerge la presenza di un sistema di tutele legate primariamente alla salvaguardia e valorizzazione del patrimonio paesaggistico. Gli spazi dei rilievi che circondano la valle sono infatti soggetti a vincolo paesaggistico sia per la presenza di spazi boscati (art. 142 comma 1 let. g del D.Lgs.42/2004). Gli stessi sono indicati di particolare interesse naturalistico, in riferimento al sistema territoriale, rientrando all'intero delle aree classificate come "ambiti naturalistici di interesse regionale" dal PTRC vigente.
- Il PTCP riporta la presenza del vincolo idrogeologico-forestale, che interessa il sistema montano, ricomprendendo anche gli spazi che saranno interessati dalla realizzazione degli imbocchi in galleria.
- L'area di deposito temporaneo interessa gli spazi prossimi alla realizzazione dell'allacciamento ovest della nuova opera, interessando aree prossime all'abitato, e marginalmente spazi soggetti a tutela paesaggistica per la presenza di bosco, soggette quindi anche a vincolo forestale.
- La tavola C2 "Fragilità" del PTCP rileva come l'area di analisi non sia soggetta a pericolosità o penalità di natura idrogeologica.
- Il PAT del Comune di Pieve di Cadore indica che le aree interessate dagli imbocchi delle gallerie sono soggette a vincolo paesaggistico per la presenza di aree boscate, pertanto gli interventi qui realizzati dovranno essere sviluppati con particolare attenzione per gli aspetti paesaggistici, e sottoposti a procedura di verifica della compatibilità paesaggistica, secondo quanto previsto dal D.Lgs 42/2004.
- La porzione di territorio al di sopra della galleria è tutelato dal punto di vista ambientale e paesaggistico.
- Il PAT indica la presenza di itinerari di interesse storico ambientale che attraversano lo spazio sovrastante la galleria.
- lo studio evidenzia che la progettazione e gli interventi di mitigazione paesaggistica hanno tenuto conto degli obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica contenuti nel PTRC della Regione Veneto;

**VALUTATO** che per quanto riguarda i siti Rete Natura 2000:

- Il territorio comunale di Pieve di Cadore è interessato da porzioni di siti della Rete Natura 2000 che si sviluppano all'interno del territorio montano del Cadore.  
La porzione più settentrionale rientra nel SIC/ZPS IT3230081 "Gruppo Antelao, Marmolada, Sorapis".  
La porzione meridionale del territorio comunale ricade invece all'interno del SIC IT3230031 "Val Tovanello Bosconero" e la ZPS IT3230089 "Dolomiti del Cadore e del Comelico".
- Si tratta di ambiti dove il sistema boscato, e la presenza di diverse quote, permettono lo sviluppo di habitat tipici del contesto montano alpino.
- Per l'intervento in oggetto, lo studio evidenzia come i siti interessino gli spazi montani con quote maggiori e non riguardando il fondovalle.
- L'area oggetto di intervento si colloca a circa 2 km dai SIC IT3230080 e ZPS IT3230089 e a circa 5 km dal SIC/ZPS IT3230081.

#### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

**CONSIDERATO** e **VALUTATO** che in merito alle alternative di progetto:

- lo studio presentato non comprende analisi costi-benefici;

*[Handwritten signatures and marks]*

- non è stata valutata l'alternativa zero;
- non sono state valutate eventuali alternative di tracciato;

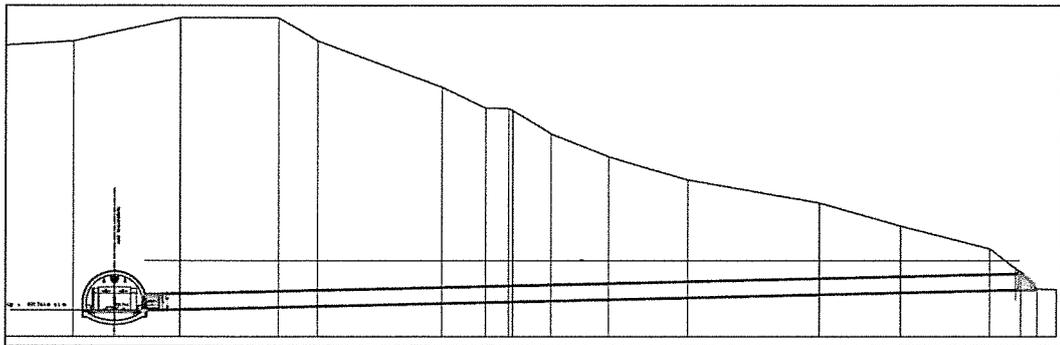


**CONSIDERATO** in merito alle caratteristiche principali del tracciato di progetto:

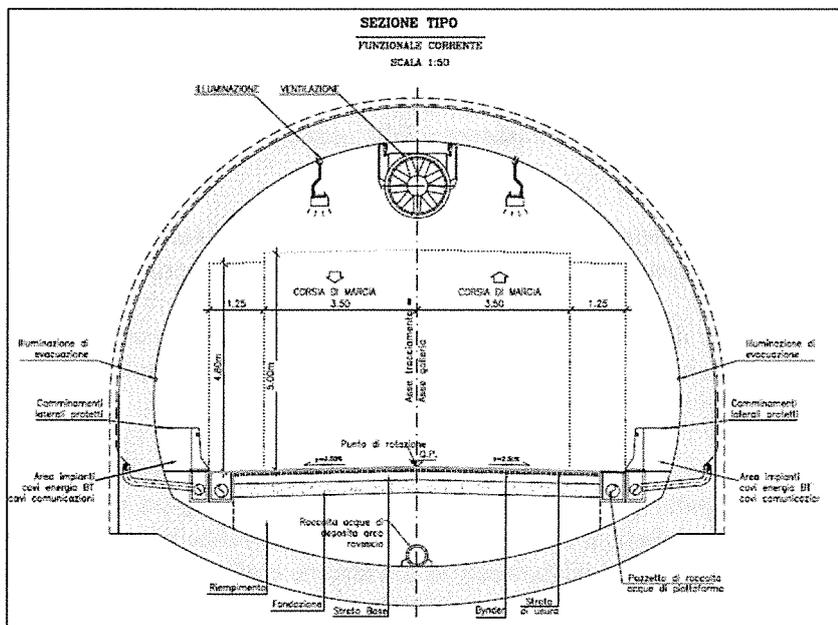
- Il progetto prevede la realizzazione di una variante all'abitato di TAI di Cadore che si snoda interamente in sotterraneo, ad esclusione degli elementi di raccordo alla SS 51 di Alemagna ad Ovest verso Cortina;
- Per quanto riguarda l'imbocco lato Valle di Cadore-Cortina si può considerare in ambito di transizione "urbano", ovvero non proprio in centro abitato ma con diverse abitazioni disposte lungo il percorso della SS 51;
- Per quanto riguarda l'imbocco Sud- Est il raccordo alla SS 51 verso Longarone è prevista la riorganizzazione della viabilità con la realizzazione della rotonda all'imbocco della galleria in Località Ragno nonché la messa in sicurezza dei percorsi esistenti;
- La sezione stradale tipo adottata per la viabilità principale si riconduce ad una sezione tipo C2 extraurbana (D.M. 05/11/2001), a carreggiata singola di 9.50 m, organizzata in due corsie da 3.50 m e due banchine da 1.25 m.

**CONSIDERATO** che, in merito alle tipologie delle principali opere d'arte:

- E' prevista la realizzazione di un'unica galleria naturale denominata Tai di Cadore che ha una lunghezza di 941 m. Si tratta di una galleria bidirezionale a singolo fornice che ha una piattaforma stradale composta da due corsie da 3.5 m più due banchine laterali di 1.25 m.
- La Galleria Tai di Cadore prevede un tratto scavato a foro cieco di lunghezza 740 m e due tratti iniziali di galleria artificiale di approccio, rispettivamente di circa 119 m all'imbocco Ovest e 32 m all'imbocco Est.
- Il progetto prevede una uscita di emergenza intermedia che confluisce in una via di fuga collegata con l'esterno, tramite la realizzazione di una finestra intermedia.



- All'uscita del cunicolo è prevista la realizzazione di un piazzale per la sosta e l'organizzazione dei mezzi di soccorso. La sezione del cunicolo presenta una sagoma utile di camminamento interna pari a 2.4 m di larghezza e 2.3 m di altezza.
- La galleria sarà scavata interamente con il metodo tradizionale, le tecniche di consolidamento, dichiara il Proponente, saranno affinate a seguito dell'aggiornamento delle indagini geologiche in corso;



**CONSIDERATO** che le categorie di lavorazioni necessarie alla realizzazione dell'opera sono raggruppabili indicativamente in tre ambiti:

- lavorazioni in aree delimitate e circoscritte: allestimento dei macchinari, scavi getti e consolidamenti;
- trasporto ed allocazione dei materiali di smarino, per riutilizzo, stoccaggio provvisorio o allocazione in discarica;
- approvvigionamento dei materiali per il cantiere;

**CONSIDERATO** che la viabilità interessata dai mezzi di cantiere è sostanzialmente la strada statale SS 51 di "Alemagna" in prossimità delle aree di approntamento di cantiere ai due imbocchi della galleria.

**VALUTATO** che lo studio fa riferimento ad un progetto di cantierizzazione, che tiene conto degli elementi critici evidenziati dallo studio ambientale e per tali tematiche sono previste accorgimenti e sistemi di mitigazione:

- barriere antirumore temporanee necessarie alla riduzione dell'inquinamento acustico;

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

- Sono previste barriere antirumore a verde posizionate nel ramo nord sopra i cordoli delle paratie, e nel ramo sud, lungo i tratti all'aperto, lateralmente alla carreggiata sopra i muri o, come per nord, sopra i cordoli delle paratie;
- i pannelli fonoassorbenti delle barriere saranno predisposti ad essere rivestiti da piante rampicanti opportunamente scelte;
- sono previste opere a verde con inerbamenti e piantumazioni concentrate soprattutto in corrispondenza delle rotatorie e sopra le gallerie artificiali;
- manufatti tubolari a protezione dei corsi d'acqua per le aree di lavorazione presso corpi idrici;
- impermeabilizzazione del suolo per tutte le aree di stoccaggio per le quali è alto il rischio di sversamento al suolo;
- aree di lavaggio pneumatici all'ingresso delle aree di cantiere per una riduzione delle polveri aerodisperse;

**CONSIDERATO** che il proponente dichiara che solo in corso di progettazione, in fase di esecuzione del rilievo topografico, procederà a censire con dettaglio adeguato il posizionamento di tutte le interferenze presenti, compresa la presenza di rogge e scoli;

**CONSIDERATO** che il Proponente dichiara che, ai fini della realizzazione delle opere in progetto, solo a seguito dell'affidamento dei lavori, l'impresa esecutrice dovrà acquisire in fase preliminare alla realizzazione, le seguenti autorizzazioni:

- Autorizzazioni idrauliche Genio Civile
- Deroghe al rumore
- Autorizzazione allo scarico delle acque in uscita dall'impianto trattamento acque posto nell'area di cantierizzazione con la funzione di trattamento delle acque di prima pioggia e di aggotamento della galleria;

**VALUTATO** che il volume di smarino generato e da smaltire è indicativamente stimato pari a 15 camion per un totale di 30 viaggi/giorno, considerando la percorrenza in andata e ritorno, al luogo di deposito;

**VALUTATO** che a tale volume di traffico si aggiungono i viaggi dei mezzi pesanti di approvvigionamento al cantiere (calcestruzzo e materiale vario) pari a circa 7 ulteriori mezzi. Complessivamente il traffico della SS 51 viene incrementato di 44 viaggi di mezzi pesanti al giorno;

**VALUTATO** che il progetto non contiene opere di mitigazione per la fase di esercizio ritenendo che l'infrastruttura provochi un impatto positivo sulle emissioni in atmosfera, sia in termini di localizzazione delle emissioni sia di emissioni globali; il by pass dell'abitato non avrebbe come obiettivo e/o conseguenza l'aumento del traffico veicolare ma, esclusivamente, la deviazione e allontanamento del tracciato dal centro abitato; dalla realizzazione del by pass si attende una regolarizzazione delle velocità del traffico che evita le lunghe file e il congestionamento del traffico nel centro abitato;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in merito alle aree di cantiere:

- la viabilità interessata dai mezzi di cantiere è sostanzialmente la strada statale SS 51 di "Alemagna" in prossimità delle aree di approntamento di cantiere ai due imbocchi della galleria;
- la velocità di avanzamento nello scavo è stimata pari a circa 1.5 m di media al giorno, quando il cantiere sarà apprestato e pienamente operativo e le lavorazioni potranno essere organizzate su due turni dalle 6.00 alle 22.00;

**CONSIDERATO** che il Proponente dichiara che le valutazioni sulla cantieristica saranno approfondite solo in fase di progettazione e di concertazione con il comune e gli enti locali;

**VALUTATO** che le mitigazioni di eventuali impatti sulla componente ambiente idrico prevedono la gestione e il trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni sarà gestita attraverso l'installazione di un impianto di depurazione al quale confluiranno le acque provenienti da:

- lavaggio ruote

- piazzale di passaggio o sosta mezzi d'opera
- piazzale per il parcheggio degli automezzi leggeri da cantiere e quelli personali delle maestranze
- corpo di galleria

**CONSIDERATO** che il sistema di raccolta e di smaltimento delle acque meteoriche sarà costituito da tre fasi:

1. Raccolta delle acque e selezione tra prima e seconda pioggia;
2. Stoccaggio delle acque di prima pioggia, accumulate nei primi 15 minuti dell'evento meteorico;
3. Smaltimento delle acque di prima pioggia, nelle successive 24 ore dalla fine dell'evento meteorico con dosaggio delle stesse nell'impianto di trattamento acque centralizzato nel quale avverrà la disoleazione e la chiarificazione.

Nell'area sarà presente un pozzetto di intercettazione e scolmatura nel quale giungeranno, mediante rigole, tutte le acque scolanti nell'area medesima.

**CONSIDERATO** che il sistema per la filtrazione dell'acqua di decantazione ed estrazione dei fanghi in sospensione, mediante filtro a ciclone, servirà a rimuovere gran parte del particolato in sospensione avente peso specifico superiore a 2,5 - 2,6 kg/dm<sup>3</sup> e dimensione superiore a 70 micron.

Lo scarico del filtro, in quanto fango semisolido, sarà convogliato in apposita vasca di accumulo in cemento, per la successiva palatura e trasporto dello stesso.

Il sistema di filtrazione è completato da una pompa elettrica, 380V-1.8kW, che aspira l'acqua contaminata dalla vasca di decantazione previa filtrazione grossolana, D. 4 mm, e la invia al filtro e, una volta trattata, viene reimpressa nella vasca stessa.

#### *Gestione delle terre e rocce da scavo*

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo la documentazione presentata non contiene il Piano di Utilizzo, in quanto il Proponente afferma che per quanto riguarda la necessità di redigere o meno il Piano di Utilizzo, di cui all'art. 9 DPR 120/2017, è necessario prima appurare o meno la non assoggettabilità a VIA dell'opera;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in merito alla componente gestione delle terre, tale aspetto è tra quelli di maggiore criticità, pertanto abbisogna di più approfondite valutazioni;

**CONSIDERATO** che

- i materiali di scavo, nel complesso, risultano pari a circa 380.000 m<sup>3</sup>, dei quali circa 100.000 m<sup>3</sup> saranno riutilizzati in cantiere per far fronte ai fabbisogni di materiali terrigeni per la realizzazione dell'opera;
- di questi la maggior parte saranno gestiti, ai sensi dell'art 4 del DPR 120/2017, in qualità di sottoprodotto, a condizione che venga riscontrato il rispetto di quanto previsto dal medesimo articolo;
- il piano di campionamento in ante operam sarà condotto in conformità a quanto previsto dal DPR 120/2017 allegato 2 "Procedure di campionamento in fase di progettazione;
- è previsto il riutilizzo delle terre da scavo nell'ambito del cantiere, previa analisi della loro impiegabilità ai sensi della normativa sulle terre e rocce da scavo;
- la caratterizzazione ambientale sarà eseguita preferibilmente mediante scavi esplorativi (pozzetti o trincee) e, in subordine, con sondaggi a carotaggio. Trattandosi di opere infrastrutturali lineari, il campionamento sarà effettuato almeno ogni 500 metri lineari di tracciato; in ogni caso sarà effettuato un campionamento ad ogni variazione significativa di litologia;
- come si evince dallo studio ambientale, negli scavi in galleria, la caratterizzazione sarà effettuata prevedendo almeno un sondaggio e, comunque, un sondaggio indicativamente ogni 1000 metri, con

prelievo, alla quota di scavo, di tre incrementi per sondaggio, a formare il campione rappresentativo; in ogni caso sarà effettuato un campionamento ad ogni variazione significativa di litologia;

	Volume in banco	Volume fiorito
<b>Materiali prodotti</b>		
scavo all'aperto	150.000 m <sup>3</sup>	200.000 m <sup>3</sup>
scavo gallerie naturali	-	-
scavo gallerie naturali con preconsolidamento	120.000 m <sup>3</sup>	170.000 m <sup>3</sup>
scavo di sbancamento svuotamento gallerie artificiali e monoliti		
perforazioni, trivellazioni e palificazioni		3.000 m <sup>3</sup>
<b>totale scavi</b>		<b>373.000 mc</b>
<b>Materiali riutilizzati in opera</b>		
reimpiego previa esecuzione di operazioni di normale pratica industriale		150.000 mc
reimpiego senza esecuzione di operazioni di normale pratica industriale		
<b>totale reimpiego interno</b>		<b>150.000 m<sup>3</sup></b>
<b>Esuperi (A-B)</b>		<b>230.000 m<sup>3</sup></b>

**VALUTATO** che

- che la galleria è lunga 941 m, (... un sondaggio indicativamente ogni 1000 metri);
- a riguardo delle cave e delle discariche da utilizzare, nella relazione, non risulta un'analisi descrittiva delle attività e delle caratteristiche di ciascun sito e la conformità con i piani;
- allo stato, non sono state effettuate analisi sul campo per definire la qualità fisico e chimica dei materiali da scavo;
- il proponente rimanda ad una fase successiva la presentazione del Piano di Utilizzo delle Terre ritenendo necessario appurare o meno la non assoggettabilità a VIA dell'opera; ai sensi del DPR 120/2017 il PUT sarebbe dovuto essere presentato contestualmente all'istanza di Verifica di Assoggettabilità, visto che si prevede la gestione di materiali come sottoprodotti;
- non risulta presentato il PUT a corredo della presente istanza;

**CONSIDERATO** che in merito alla *componente ambientale Paesaggio*:

- lo studio evidenzia che l'aspetto del paesaggio è tra quelli di maggiore criticità in considerazione del fatto che la nuova infrastruttura attraversa aree sottoposte a vincolo paesaggistico;
- la variante costituisce un elemento di rilievo paesaggistico importante per la zona, caratterizzata dalla presenza di boschi di larici e abeti, e ciò è confermato dalla presenza del vincolo per le bellezze naturali, ai sensi della Legge 1497/39;
- si tratta pertanto di un impatto che richiederebbe apposite compensazioni a livello paesaggistico che si presenterebbero estranee ad un giudizio di esclusione dalla VIA;
- lo studio per la realizzazione dell'opera esige approfondimenti ai fini di un esame congiunto tra i due Ministeri MATTM e MIBACT che solo una procedura di VIA potrebbe garantire;

**VALUTATO** che il quadro di riferimento progettuale approntato dal proponente non contiene un'analisi delle attività delle lavorazioni, le principali interferenze con i sotto-servizi, la descrizione dettagliata delle aree di cantiere, le previsioni schematiche sugli impianti idrici; mancano inoltre sezioni e profili che possano permettere di comprendere l'inserimento degli imbocchi della galleria e dei raccordi nel contesto paesaggistico altamente delicato;

## QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

*Per quanto riguarda la componente Atmosfera*

**CONSIDERATO** che lo Studio ha valutato l'impatto ambientale sulla componente atmosfera relativo alla dispersione degli inquinanti in atmosfera, rilasciati dal traffico veicolare;

**CONSIDERATO** che lo Studio descrive lo stato di qualità dell'aria in condizioni ante-operam analizzando i dati resi disponibili dalla rete di monitoraggio ARPAV, "Qualità dell'Aria Stazioni della Provincia di Belluno Relazione Annuale 2017 (dati 2016)";

**CONSIDERATO** che il progetto in esame prevede la realizzazione di una variante all'abitato di TAI di Cadore che si snoda interamente in sotterraneo ad esclusione degli elementi di raccordo alla SS 51 di Alemagna ad Ovest verso Cortina in un contesto ancora urbano, ma fuori del nucleo centrale dell'abitato, ad Est verso Longarone, al di fuori dell'area abitata ma comunque antropizzata in quanto interessa l'area di svincolo della SS 51 con la SS 51 bis.

**CONSIDERATO** che per tale ragione le aree maggiormente impattate saranno quelle limitrofe all'uscita della galleria, dove si concentrano le emissioni;

**CONSIDERATO** che la stazione di monitoraggio della qualità dell'aria considerata maggiormente rappresentativa per l'area di interesse dell'opera è la stazione di fondo rurale di Pieve d'Alpago. Essa risulta la più vicina all'area di studio, i valori misurati nel corso del 2016, sono:

- polveri PM10: sono stati registrati 6 superamenti del limite giornaliero di 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  fissato dal D.Lgs 155/2010; la media annuale si è attestata a 11  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , inferiore al valore limite annuale di 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ;
- ossidi d'azoto (NOx): per questa stazione di background urbano è prevista la valutazione del limite critico degli ossidi d'azoto per la vegetazione. Il valore registrato è abbondantemente inferiore ai 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ;
- biossido d'azoto: le concentrazioni misurate si sono mantenute al di sotto dei limiti di legge. Il dato massimo orario rilevato è stato di 51  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  a fronte di un limite orario di 200  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  da non superare più di 18 volte all'anno;
- benzene: il benzene si è mantenuto ben al di sotto del valore limite annuale per la protezione della salute umana. La media annuale è stata di 0.5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ;

**CONSIDERATO** che il flusso di traffico veicolare è stato valutato sulla stima media annuale. In particolare, le emissioni (g/h) e le concentrazioni ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) di inquinanti sono state valutate per un'ora media dell'anno, e confrontate con i valori limite indicati per le concentrazioni medie annuali;

*flussi di traffico veicolare utilizzati per la stima delle emissioni di inquinanti in atmosfera*

	Anno	TMG	% auto	% veic. comm. legg	% veic. comm. pesanti
Tai di Cadore	2016	7279	83.89%	10.15%	5.96%

applicando i fattori emissivi COPERT con i flussi di traffico veicolare e considerando una percorrenza dei veicoli pari a 941 m (lunghezza della galleria) lo studio ha stimato la concentrazione degli inquinanti allo sbocco della galleria che risulta essere:

Inquinante	NO <sub>x</sub>	PM <sub>10</sub>	benzene
Concentrazione uscita portale (µg/m <sup>3</sup> )	363.1	22.2	1.5

**CONSIDERATO** che lo Studio ha evidenziato i valori totali di concentrazione degli inquinanti presso i recettori individuati, e sono stati confrontati con i valori fissati dalla normativa vigente, in termini di concentrazione media annuale:

Concentrazione TOTALE medi annuale - Confronto limiti di legge						
Edificio	NO <sub>2</sub>		PM <sub>10</sub>		Benzene	
	(µg/m <sup>3</sup> )	Contributo %	(µg/m <sup>3</sup> )	Contributo %	(µg/m <sup>3</sup> )	Contributo %
E1_1	9.71	24.27%	11.80	29.50%	0.55	11.06%
E1_2	8.77	21.92%	11.27	28.17%	0.52	10.35%
E1_3	11.24	28.10%	11.42	28.55%	0.53	10.56%
E1_4	9.05	22.62%	11.44	28.61%	0.53	10.59%
E2_1	8.50	21.25%	11.53	28.83%	0.54	10.70%
E2_2	8.28	20.70%	11.49	28.72%	0.53	10.65%
E2_3	17.37	43.41%	12.55	31.38%	0.60	12.05%
E2_4	11.09	27.73%	11.84	29.61%	0.56	11.11%

*Concentrazione inquinanti - valori fissati dalla normativa*

Concentrazione TOTALE medi annuale - Confronto limiti di legge						
Edificio	NO <sub>2</sub>		PM <sub>10</sub>		Benzene	
	(µg/m <sup>3</sup> )	Contributo %	(µg/m <sup>3</sup> )	Contributo %	(µg/m <sup>3</sup> )	Contributo %
LIMITE d.Lgs 155/2010	40	-	40	-	5	-

**CONSIDERATO e VALUTATO** che lo studio ha evidenziato come, nonostante la maggior parte degli inquinanti analizzati abbia dato valori inferiori rispetto ai corrispondenti Standard di Qualità dell'Aria fissati dalla normativa (D.lgs.155/2010), il fatto che la concentrazione di polveri sottili (PM10) abbia fatto registrare 6 superamenti della soglia massima consentita, fa presupporre l'esistenza di qualche criticità causata dal traffico veicolare, che andrebbe analizzata con studi più approfonditi;

*Per quanto riguarda la componente Idrosfera*

**CONSIDERATO** che la rete idrografica superficiale, nella quale ricade l'area oggetto di analisi, rientra all'interno dell'area del bacino "N007/06 – Piave Alto Corso e Cadore" che comprende la zona del Comelico, Cadore, Valle del Boite e Valle di Zoldo (Torrente Maè);

**CONSIDERATO** che i corsi d'acqua significativi del bacino sono il Fiume Piave e il Torrente Cordevole a cui si devono aggiungere altri 16 corsi d'acqua minori, definiti di rilevante interesse ambientale o potenzialmente influenti su corsi d'acqua significativi;

*Elementi idrici superficiali presenti nell'area di intervento*

Nome elemento	Localizzazione rispetto all'area di progetto
Rude Rualan	650 m - O
Ru delle Stue	550 m - E
Val de Galghena	250 m - E
Fiume Piave	2,1 km - E
Lago di Cadore	1,8 km - E

**CONSIDERATO** che ai fini della caratterizzazione delle acque superficiali sono stati riportati i dati ottenuti dalle due stazioni di monitoraggio più vicine, poste a monte e a valle della zona di intervento lungo il corso del Fiume Piave mentre le altre informazioni, contenute nello Studio, sono state desunte dalle "Relazioni annuali sullo stato delle acque interne in provincia di Belluno" disponibili fino all'anno 2014;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il livello LIM riportato nel Rapporto sulla qualità delle Acque del 2014 è elevato a conferma dell'assenza di particolari criticità dal punto di vista trofico. I valori del LIM restano costanti con tendenze al miglioramento dello stato di inquinamento del corso d'acqua che non presenta situazioni di criticità;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda la componente Acque sotterranee, lo studio non presenta documentazione a riguardo;

*Per quanto riguarda la componente Rumore*

*in fase di esercizio*

**CONSIDERATO** che la documentazione presentata fa riferimento alla normativa per la tutela dall'inquinamento acustico rappresentata dalla Legge Quadro n.447/1995 ed ai relativi decreti di attuazione, in particolare il DPCM 14.11.1997;

**CONSIDERATO** che il comune di Pieve di Cadore non é dotato del Piano di Zonizzazione Acustica, quindi le valutazioni sono state riferite al Piano Regolatore Generale, ora Piano di Assetto del Territorio, di cui è dotato il Comune;

(Tabella C del DPCM 14/11/97)

VALORE LIMITE DI IMMISSIONE  $L_{eq}$  in dB (A) valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori;

classi di destinazione d'uso del territorio	tempi di riferimento	
	Diurno (06.00-22.00)	Notturmo (22.00-06.00)
I aree particolarmente protette	50	40
II aree prevalentemente residenziali	55	45
III aree di tipo misto	60	50
IV aree di intensa attività umana	65	55
V aree prevalentemente industriali	70	60
VI aree esclusivamente industriali	70	70

**CONSIDERATO** che nei pressi dell'area sono presenti alcuni edifici principalmente di tipo abitativo, e quelli maggiormente interessati alla realizzazione dell'opera sono i seguenti:

Recettori	Tipologia edificio	Dist. cantiere	Individuazione spaziale
R1	Abitazioni ed attività	20 m	Edificio di 4 piani di cui il piano terra è un bar, i piani superiori sono abitazioni.
R2	Abitazioni	85 m	Edificio abitativo di tre piani frontestrada sulla SS51,
R3	Abitazioni	85 m	Gruppo di edifici residenziali su Via Delle Piazze leggermente rilevato rispetto alla strada, distanti circa 65 metri dal tracciato della SS51 poco più a valle.
R4	Abitazioni ed attività	90 m	Edificio di 4 piani di cui il piano terra è una officina meccanica per auto, ai piani superiori sono presenti abitazioni.
R5	Abitazioni ed attività	80 m	Edificio di 5 piani, al piano terra negozi di abbigliamento, ai piani superiori abitazioni

Recettori	Tipologia edificio	Dist. cantiere	Individuazione spaziale
R6	Abitazioni ed attività	40 m	Edificio di 4 piani, al piano terra negozio di elettronica, ai piani superiori abitazioni
R7	Abitazioni ed attività	20 m	Edificio a piano singolo destinato ad abitazione ma presumibilmente utilizzato come sede per una associazione
R8	Abitazioni ed attività	15 m	Edificio Colonia Comunale Montagnana, di Tai di Cadore, struttura fatiscente che sarà prossimamente demolita.

**CONSIDERATO** che lo studio acustico prevede una stima del valore percepito in facciata ai fabbricati più prossimi al tracciato in esame:

PERIODO DIURNO	
Distanza abitazione dalla strada	Valore in facciata
5 metri	70,5 dBA
10 metri	68,0 dBA
25 metri	64,5 dBA
50 metri	61,5 dBA

PERIODO NOTTURNO	
Distanza abitazione dalla strada	Valore in facciata
5 metri	66,5 dBA
10 metri	63,5 dBA
25 metri	60,0 dBA
50 metri	57,0 dBA

**CONSIDERATO** che i valori di traffico utilizzati per i calcoli sono stati valutati sull'andamento orario medio dei flussi, il cui valore è quello che rappresenta una situazione di traffico ponderata su lunghi periodi di rilevamento ed osservazione;

**CONSIDERATO** che, data la forte caratterizzazione acustica dovuta al traffico veicolare, oltretutto l'assenza di attività produttive nell'area, lo studio ha ristretto la valutazione del clima acustico alla sola componente veicolare della SS 51;

**VALUTATO** che non risulta approfondita l'analisi dei flussi di traffico e l'eventuale validità di diverse soluzioni di fluidificazione, che possano risolvere le criticità, che si verificano nei limitati periodi dell'anno;

*in fase di cantiere*

**CONSIDERATO** che la costruzione della nuova variante di Tai di Cadore prevedrà necessariamente alcune fasi di cantiere mediamente o altamente impattanti sotto il profilo acustico;

**CONSIDERATO** che durante la realizzazione dell'opera sono previste emissioni acustiche di tipo continuo, dovute agli impianti fissi (ad esempio generatori di corrente), e discontinuo dovuti al transito dei mezzi di trasporto, all'azionamento di mezzi di cantiere ed all'esplosione delle cariche per la creazione della galleria;

**CONSIDERATO** che in considerazione della cantierizzazione prevista per il progetto lo studio ha stimato che l'impatto acustico legato alle lavorazioni in fase di cantiere possa essere considerato non trascurabile. Data la tipologia dei lavori è stato ipotizzato dal proponente, la richiesta di deroga dei livelli di rumore, di immissione e differenziali previsti dalla vigente normativa in materia;

**CONSIDERATO** che lo Studio ha evidenziato che un'analisi quantitativa del bilancio degli impatti, a seguito della realizzazione della nuova struttura richiederebbe specifici modelli. Lo studio non comprende tali modelli;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente ha ritenuto opportuno che solo prima dell'inizio dei lavori ed in fase di richiesta di deroga, procederà ad una valutazione previsionale di impatto acustico, secondo le linee guida ISO 9613-1/93 e 9613-2/96, adottando quanto prescritto dalla normativa vigente che nello specifico è:

L. quadro 447/95;

D.L. 194 del 19/08/2005;

L.R. Veneto n.11/2001;

Decreto del Dir. Generale ARPAV 3/2008.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che nello Studio Ambientale il Proponente ha ritenuto che soltanto nell'ambito di tali approfondimenti, saranno definiti anche gli interventi di mitigazione (es. barriere naturali, artificiali ecc);

**VALUTATO** che:

- non sono state eseguite analisi quantitative per la stima dell'impatto acustico durante le attività di cantiere e di esercizio; mancano misurazioni sul campo e simulazioni acustiche;
- allo stato, non sono previsti monitoraggi per la fase di cantiere e dell'esercizio dell'opera;

*Per quanto riguarda la componente Suolo e Sottosuolo*

**CONSIDERATO** che la struttura geologica di un'ampia area circostante a quella in esame è caratterizzata dalla presenza di un substrato formato da rocce ascrivibili ad un intervallo compreso tra il Carnico (Triassico medio superiore) ed il Lias (Giurassico inferiore), secondo lo schema stratigrafico tipico delle Dolomiti Bellunesi;

**CONSIDERATO** che da un punto di vista geomorfologico l'area di intervento si colloca sulla destra idrografica della zona di fondovalle, ai piedi del Monte Zucco;

*[Handwritten signatures and initials]*

**CONSIDERATO** che il sottosuolo è caratterizzato prevalentemente da dolomia principale costituita da Dolomie e calcari bianchi.

La documentazione fa riferimento alla carta litologica del PAT del Comune di Pieve di Cadore, che evidenzia i seguenti litotipi nelle zone più vicine a quella interessata dall'opera:

L-SUB-01: rocce compatte massicce a stratificazione indistinta;

L-SUB-03: rocce compatte stratificate;

L-SUB-06: rocce tenere prevalenti con interstrati o bancate resistenti subordinati.

Oltre alla presenza negli strati superficiali di L-ALL-04: materiali di deposito recente ed attuale dell'alveo mobile o delle aree di esondazione rece

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda l'uso del suolo impiegato per la realizzazione delle rotatorie di ingresso alla galleria, esso è caratterizzato dalla presenza di aree di pertinenza ad edifici o di viabilità esistente, mentre per quanto riguarda l'area in corrispondenza dell'uscita della galleria in direzione Cortina le opere insisteranno su superfici attualmente occupate da prato/pascolo;

*Per quanto riguarda la componente Fauna e Flora e Siti Natura 2000*

**CONSIDERATO** che il sistema delle aree protette in provincia di Belluno, comprensivo del Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi, delle Riserve Statali e del Parco Regionale delle Dolomiti d'Ampezzo, copre oltre il 50% del territorio, corrispondente a circa 250.000 ha su un totale di 367.800 ha;

**CONSIDERATO** che le categorie vegetazionali delle immediate vicinanze al tracciato sono prati e prati maghivi, formazioni agricole e alberature e filari, quali residui e fasce di bosco di conifere e mughete;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che in merito allo studio di incidenza, effettuato a livello di screening, si segnala la presenza delle seguenti aree della Rete ecologica "Natura 2000":

- Sito di Importanza Comunitaria (SIC) "Val Tovanella Bosconero" (IT 3230031) localizzato 2,1 km a SE dell'area di intervento;
- Zona di Protezione Speciale (ZPS) "Dolomiti del Cadore e del Comelico" (IT 3230089) localizzato 2,1 km a SE dell'area di intervento;
- SIC/ZPS "Gruppi Antelao, Marmarole, Sorapis" (IT 3230081) localizzato 5,3 km - NO dell'area di intervento;

Il **SIC IT 3230031** "Val Tovanella Bosconero" è compreso all'interno della ZPS IT3230089 "Dolomiti del Cadore e del Comelico". Tale area rientra interamente nella Provincia di Belluno, ed interessa i Comuni di Castellavazzo, Longarone, Forno di Zoldo, Ospitale di Cadore, Cibiana di Cadore, Valle di Cadore e Perarolo di Cadore; il Sito ricade nella regione biogeografica alpina e si estende per una superficie di circa 8.846 ha e, come riportato nella specifica scheda descrittiva della Banca Dati della Regione Veneto, è caratterizzata da "Foreste miste di conifere e latifoglie; pinete; pendii 16 detritici e aridi; pareti dolomitiche; estese mughete; lembi residui di torbiere, ruscelli alpini; megaforbietti";

La **ZPS IT 3230089** "Dolomiti del Cadore e del Comelico" rientra completamente all'interno della Provincia di Belluno, ed interessa i Comuni di Castellavazzo, Longarone, Forno di Zoldo, Ospitale di Cadore, Cibiana di Cadore, Valle di Cadore, Perarolo di Cadore, Pieve di Cadore, Domegge di Cadore, Lorenzago di Cadore, Vigo di Cadore, Sappada, Santo Stefano di Cadore, San Pietro di Cadore, Danta, San Nicolò di Cadore, Comelico Superiore, Auronzo di Cadore.

L'area ricade nella regione biogeografica alpina e si estende per una superficie di circa 70.332 ha ed è "un'area in prevalenza dolomitica che interessa parte della Catena Carnica Principale ove affiora il basamento cristallino paleozoico caratterizzato da rocce silicatiche. Sono presenti in quota pareti rocciose, ghiaioni, piccoli ghiacciai, nevai permanenti, circhi glaciali, laghetti alpini, foreste a prevalenza di conifere: lariceti, abieteti, pinete di pino silvestre. Arbusteti subalpini, alnete ad ontano bianco, pendii detritici; prateria alpine (Festucetum variae, Hypochoerido-Festucetum paniculatae e aggruppamenti ad Agrostis schraderana) e ambienti subnivali, sia silicei che calcarei; prati pingui montani e prati palustri presenza di torbiere sia acide che alcaline. L'habitat 6210 è prioritario;

Il SIC/ZPS IT 3230081 "Gruppi Antelao, Marmarole, Sorapis" rientra completamente all'interno della Provincia di Belluno ed interessa i comuni di Cortina d'Ampezzo, Auronzo di Cadore, Lozzo di Cadore, Domegge di Cadore, Calalzo, Pieve di Cadore, Valle di Cadore, Vodo di Cadore, Borca di Cadore e San Vito di Cadore. Si tratta di una delle aree SIC/ZPS più estese del Veneto e tale ambito è stato anche classificato come possibile futuro Parco Naturale Regionale. Il SIC/ZPS, si caratterizza per la presenza di "Foreste montane e subalpine di Picea abies; foreste di larice e pino silvestre, versanti calcarei alpini, prati pionieri su cime rocciose". L'area protetta ricade nella regione biogeografica alpina e si estende per una superficie di circa 17.070 ha al cui interno sono ben rappresentate numerose tipologie ambientali proprie della montagna dolomitica;

**CONSIDERATO** che lo studio di screening presentato, esclude il verificarsi di impatti sulle componenti Habitat e Habitat di specie, a seguito della realizzazione dell'opera ed evidenzia che:

- l'intervento è collocato a rilevante distanza dai Siti Natura 2000 e non siano presenti Habitat di interesse comunitario, nelle vicinanze delle aree di lavorazione;
- le zone maggiormente interessate dalle lavorazioni esterne, si collocano in ambiti già fortemente antropizzati, in zone contigue ad aree residenziali o occupate da infrastrutture viarie esistenti;
- l'occupazione di nuove superfici naturali o semi-naturali risulta essere limitata soltanto in relazione alla realizzazione dello svincolo Ovest dove vengono interessate delle aree occupate da prato/pascolo e in misura ridotta occupate da superfici forestali;
- la riduzione non comporta alcuna o perdita di funzioni di habitat e habitat di specie;
- le perturbazioni generate dalla dispersione di polveri dovute alle lavorazioni e alla movimentazione di materiali sono di entità tale da escludere qualsiasi conseguenza sulle componenti naturali circostanti;
- non risultano evidenziati effetti negativi su specie di interesse comunitario (soprattutto avifauna) dovuti all'inquinamento acustico causato durante la fase di cantiere, che risulta essere di modesta entità, limitato nel tempo;

*Per quanto riguarda la componente Paesaggio*

**CONSIDERATO** che l'area di intervento è gravata dai seguenti vincoli:

- Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Territori coperti da foreste e boschi/Vincolo a destinazione forestale;
- Vincolo idrogeologico forestale;
- Area di tutela paesaggistica tavola 2 del PTRC;
- Principali interventi di valore storico e storico culturale.

**CONSIDERATO** che lo studio presentato contiene la Relazione Paesaggistica;

**CONSIDERATO** che l'area interessata alla realizzazione del nuovo raccordo est si colloca in corrispondenza di spazi occupati dalla viabilità e spazi di pertinenza. La porzione di territorio all'interno del quale si realizzerà l'ingresso in galleria è identificata come area agricola soggetta a tutela paesaggistica per la presenza di aree boscate, e pertanto soggette a quanto previsto dal D.Lgs 42/2004;

**CONSIDERATO** che l'intero ambito si colloca in prossimità della valle del Boite, in corrispondenza del sistema vallivo che percorre da est a ovest, al centro l'area delle dolomiti cadorine;

**CONSIDERATO** che il contesto paesaggistico comprende l'abitato di Tai di Cadore, le prime pendici dei versanti montani circostanti ed il sistema idrografico costituito dal Rio Rualan;

**CONSIDERATO** che la componente naturalistica assume evidente rilevanza nel fondovalle e spazi con minor pendenza si osservano prati stabili, mentre i versanti più elevati sono coperti da boschi compatti e ben strutturati. A quote più alte il bosco lascia spazio alla roccia nuda, che grazie alla presenza dei sedimenti assume il caratteristico colore rosato;

**CONSIDERATO** che il Comune di Pieve di Cadore è ricompreso negli "ambiti di alta collina e montagna" della tavola 3 "Integrità del territorio agricolo"; rientra nell' "ambito per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali", come riportato nel PTRC nella tavola 5, n. 7" ANTICA STRADA D'ALEMAGNA, GREOLA E CAVALLERA" ed è in prossimità degli ambiti 14 – Antelao, Marmarole e Sorapis, 30 – Monti Cridola-Durano,31 – Tovanella-Bosconero;

**CONSIDERATO** che l'ambito interessato dall'intervento non rientra all'interno di tali spazi; tuttavia ricade entro l'area destinata all'istituzione del parco della Tovanelle-Bosconero l'ambito di cava in località Damos, che sarà utilizzata come deposito permanente;

**CONSIDERATO** che in riferimento al PAT lo Studio indica la presenza dell'ambito naturalistico di interesse regionale della Val Tovanella, Valbona, Sasso di Bosconero. In riferimento a tale ambito il Piano non definisce indirizzi o tutele. Le aree interessate dagli imbocchi delle gallerie sono soggette a vincolo paesaggistico per la presenza di aree boscate, pertanto gli interventi qui realizzati dovranno essere sviluppati con particolare attenzione per gli aspetti paesaggistici, e sottoposti a procedura di verifica della compatibilità paesaggistica, secondo quanto previsto dal D.Lgs 42/2004;

**CONSIDERATO** che il raccordo ad est si svilupperà prevalentemente all'interno dell'area di pertinenza stradale e rientrante all'interno della fascia di rispetto stradale mentre il raccordo ad ovest si colloca a ridosso dell'area militare presente a nord della statale.

Il Proponente dichiara che, nel caso sia necessario intervenire all'interno di tali ambiti, anche in modo temporaneo (fase di cantiere), sarà necessario acquisire gli appositi permessi o nullaosta;

**CONSIDERATO** che la porzione di territorio al di sopra della galleria è tutelato dal punto di vista ambientale e paesaggistico, in riferimento ai vincoli precedentemente riportati.

Il piano indica la presenza di itinerari di interesse storico ambientale che attraversano lo spazio sovrastante la galleria.

La finestra prevista dal progetto sarà realizzata a nord del tracciato, in corrispondenza dell'area di sosta di via Manzago, a monte degli impianti sportivi. Il quadro vincolistico recepito dal PAT in relazione a tale area identifica gli spazi come soggetti a vincolo idrologico-forestale;

**CONSIDERATO** che lo spazio destinato ad ospitare il deposito temporaneo si colloca in prossimità dell'abitato di Tai di Cadore, coinvolgendo marginalmente spazi soggetti a vincolo forestale sulla base delle indicazioni del piano.

Il Proponente dichiara che in fase di progettazione di dettaglio dovrà essere verificata la reale consistenza degli spazi boscati ed il corretto posizionamento dell'area;

**CONSIDERATO** che il versante, all'interno del quale saranno realizzate le opere di ingresso in galleria, rientrano nelle aree dei "versanti bassi e la corona dei colli" (art. 35 e 36 delle NTA). All'interno di tali ambiti gli interventi di trasformazione devono essere limitati e rispettati gli aspetti paesaggistici identitari. È espressamente fatto divieto di realizzare nuove cave;

**CONSIDERATO** che il contesto è caratterizzato da un sistema di infrastrutturazione turistica "leggero" ed orientato prevalentemente alla mobilità lenta che permette la fruibilità dei luoghi, attraverso stradine lungo le pendici montane, gli antichi sentieri e il vecchio tracciato della ferrovia (ciclabile "lunga via delle Dolomiti");

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda le opere di mitigazione:

- **Innesto Ovest**

il progetto prevede di realizzare i muri d'ala dell'imbocco riproducendo la stessa tipologia dei muri esistenti lungo il tracciato della SS 51. Prevedrà un impianto di illuminazione con lampioni a Led progettati come illuminazione in contesto urbano contenendo l'impatto luminoso nei parametri più consoni all'ambiente interessato dall'intervento;

- **Innesto Est**

è prevista la riorganizzazione della viabilità con la realizzazione della rotonda all'imbocco della galleria in Località Ragno nonché la messa in sicurezza dei percorsi esistenti con l'eliminazione

delle svolte a sinistra e dei punti di conflitto. Si prevede vista l'attuazione del nuovo intervento di adeguare le barriere stradali in prossimità dello stesso con una tipologia a norma di legge in acciaio corten che meglio si inserisce, a parità di costo, nel contesto ambientale e paesaggistico interessato;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'ambito d'intervento ricade all'interno di un'area ampia indicata come *corridoio ecologico* e per tali spazi il piano prevede, all'art. 25, che non possano essere attuati interventi che "interrompono o deteriorano le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici". Sono pertanto esclusi interventi che per la loro dimensione, grado di alterazione o produzione di effetti indotti possano compromettere in modo significativo la funzionalità del corridoio ecologico all'interno del quale si collocano;

*Per quanto riguarda il Piano di Indagini e di Monitoraggio Ambientale (PMA)*

**CONSIDERATO** che lo studio ambientale ritiene necessario procedere con l'esecuzione di indagini e monitoraggi ambientali con riferimento particolare alle seguenti componenti:

- la verifica degli effetti ambientali riferibili all'attuazione del progetto;
- l'individuazione tempestiva degli effetti ambientali imprevisti;
- l'informazione delle autorità con competenza ambientale e del pubblico sui risultati periodici del monitoraggio del programma attraverso l'attività di reporting;

**CONSIDERATO** che lo Studio Ambientale prevede che il PMA dovrà sviluppare in modo chiaramente distinto le tre fasi temporali nelle quali si svolgerà l'attività di monitoraggio:

- **Monitoraggio ante-operam**  
che si conclude prima dell'inizio delle attività interferenti con la componente ambientale, ossia prima dell'insediamento dei cantieri e dell'inizio dei lavori e ha come obiettivo principale quello di fornire una fotografia dell'ambiente prima degli eventuali disturbi generati dalla realizzazione dell'opera;
- **Monitoraggio in corso d'opera**  
che riguarda il periodo di realizzazione dell'infrastruttura, dall'apertura dei cantieri fino al loro completo smantellamento ed al ripristino dei siti. Preliminarmente sarà definito un piano volto all'individuazione, per le aree di impatto da monitorare, delle fasi critiche della realizzazione dell'opera per le quali si ritiene necessario effettuare la verifica durante i lavori. Le indagini saranno condotte per tutta la durata dei lavori con intervalli definiti e distinti in funzione della componente ambientale indagata. Le fasi individuate in via preliminare saranno aggiornate in corso d'opera sulla base dell'andamento dei lavori;
- **Monitoraggio post-operam**  
che comprende le fasi di pre-esercizio ed esercizio dell'opera, e deve iniziare tassativamente non prima del completo smantellamento e ripristino delle aree di cantiere. La durata del monitoraggio è variabile in funzione della componente ambientale specifica oggetto di monitoraggio;

**CONSIDERATO** che lo Studio Ambientale prevede che il PMA debba monitorare i fattori ambientali ritenuti più significativi che sono:

- Emissioni atmosferiche: qualità dell'aria e caratterizzazione meteorologica;
- Rumore: considerato in rapporto all'ambiente umano;
- Acque superficiali e sotterranee: considerate come componenti, ambienti e risorse;
- Suolo e sottosuolo: inteso sotto il profilo geologico, geomorfologico e pedologico;

**VALUTATO** che lo studio ambientale esplicita che, in questa sede, vengono soltanto illustrate le attività previste nel PMA, rimandando alle fasi successive, una volta acquisiti i dati utili, la specifica valutazione delle attività di monitoraggio Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam;

**VALUTATO** che come evidenziato nelle osservazioni del pubblico, la tematica di maggiore importanza è quella dell'inserimento paesaggistico della nuova infrastruttura, stante la presenza di un vincolo

paesaggistico ritiene che occorrono approfondimenti per il superamento degli impatti significativi prodotti dalla variante che dovrebbero essere concertati con il MIBACT, anche per le eventuali compensazioni da realizzare; non si ritengono pienamente risolutivi gli interventi di mitigazione proposti anche per evidenti carenze di approfondimento delle proposte, peraltro, in coerenza con il livello della progettazione richiesto ai fini di una procedura di verifica di assoggettabilità;

**VALUTATO** che come lo stesso studio evidenzia, l'ambito di intervento ricade all'interno di un'area ampia indicata come corridoio ecologico dal PTRC; occorrono pertanto approfondimenti per il grado di alterazione o produzione di effetti indotti dall'opera che possano compromettere in modo significativo la funzionalità del corridoio ecologico che, anche in relazione della tipologia dell'istanza presentata, non sono stati approfonditi dallo studio ambientale preliminare, e potranno essere maggiormente approfonditi nell'ambito di un'istruttoria di VIA;

**VALUTATO** che una ulteriore criticità è quella legata ai possibili impatti acustici legati allo spostamento dell'asse stradale, e quindi anche dei raccordi stradali con la galleria, dal centro dell'abitato ad una zona marginale all'abitato stesso. Pur trattandosi di un intervento che ha, tra i suoi obiettivi, proprio quello di mitigare l'attuale impatto acustico legato all'attraversamento del centro abitato da parte di un traffico molto intenso, soprattutto nei periodi turistici, anche di tipo pesante, non sono state effettuate stime numeriche, attraverso modellazioni degli impatti attesi, sia nei confronti dei recettori sensibili o residenziali interessati, sia nei confronti della fauna frequentatrice dell'area, né risulta valutato l'effetto riverbero locale del suono da calcolare attraverso misurazioni sul campo nell'ante operam; le opere di mitigazione acustica previste dal progetto risultano adottate senza stime effettive del rumore; si ritengono opportuni appositi approfondimenti sul progetto definitivo preventivamente all'approvazione dell'opera;

**VALUTATO** che non è stata effettuata la caratterizzazione delle terre e rocce da scavo ai fini della valutazione dell'effettiva possibilità di riutilizzo dei materiali; il PUT deve essere approvato prima della valutazione ambientale;

**VALUTATO** che occorre prevedere un monitoraggio inerente la componente ambientale atmosfera, a decorrere dalla fase ante operam, in particolare in ordine alle polveri sottili di cui già si riscontrano superamenti nella situazione attuale;

**VALUTATO** che il programma delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021 comprende una serie di ulteriori progetti sulla SS 51 e, nonostante si potrebbero escludere impatti cumulati sulle diverse componenti ambientali nell'area ristretta della realizzazione dell'opera, si intravede la possibilità del verificarsi di impatti cumulativi da traffico per i diversi cantieri che inevitabilmente coincideranno nei tempi, dato l'obiettivo di concludere tali progetti per l'inizio dell'evento sportivo;

**VALUTATO** che, nonostante l'opera crei senz'altro una fluidificazione del traffico e una maggior sicurezza per gli utenti nella fase di esercizio (*post operam*), si ritiene inevitabile un incremento dei volumi di traffico sulla SS 51 e un incremento dell'attrattività del traffico sulla stessa statale, elementi questi non approfonditi dallo studio ambientale, in coerenza con la tipologia dell'istanza presentata che resta al livello di studio ambientale preliminare; si teme, inoltre, la possibilità di un ingolfamento del traffico oltre la variante che potrebbe incidere negativamente sul traffico verso Cortina;

**VALUTATO** che non è stato presentato il Piano di Utilizzo delle Terre;

**VALUTATO** che, anche in relazione della tipologia dell'istanza presentata, mancano approfondimenti ambientali sulle alternative progettuali e non è stata considerata l'alternativa zero;

**VALUTATO** che lo studio ambientale per la valutazione dell'opera, considerato l'alto valore paesaggistico e ambientale, esige ulteriori approfondimenti ai fini di un esame congiunto tra i due Ministeri MATTM e MIBACT, che solo una procedura di VIA potrebbe garantire;

**TENUTO CONTO** delle caratteristiche e della localizzazione del progetto che ricade in un'area di alto

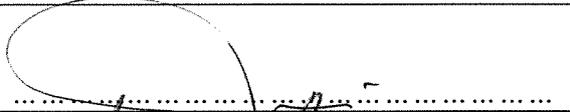
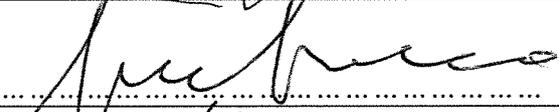
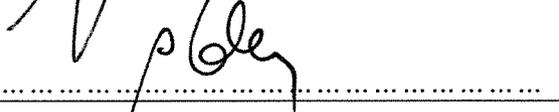
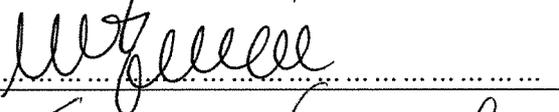
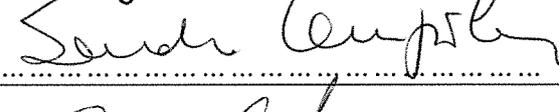
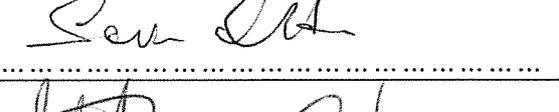
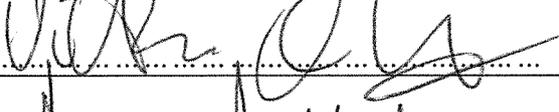
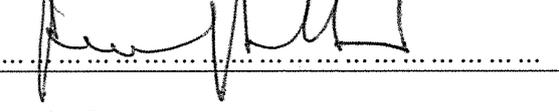
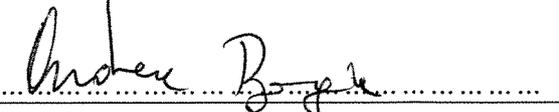
valore paesaggistico e ambientale, recentemente riconosciuta patrimonio UNESCO, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale che, anche per gli eventuali effetti cumulativi con le ulteriori opere previste sulla SS 51, richiederebbe approfondimenti non riconoscibili all'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA e riconducibili ad una istanza di VIA;

**PRESO ATTO** delle osservazioni del pubblico pervenute;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO  
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

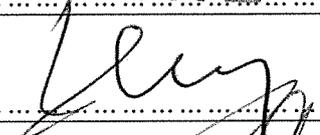
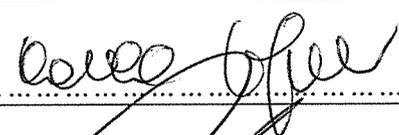
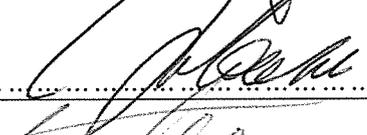
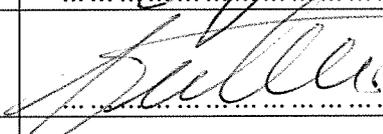
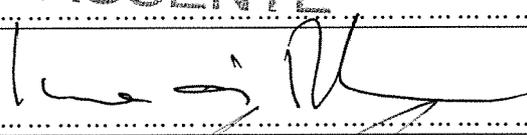
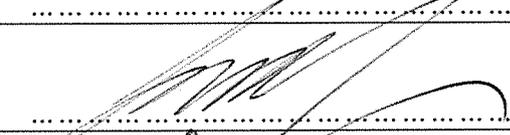
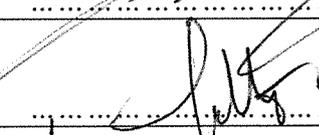
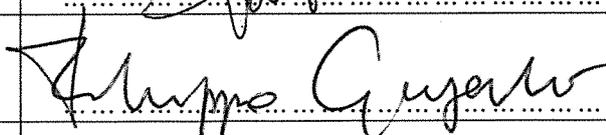
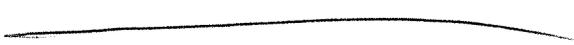
**RITIENE**

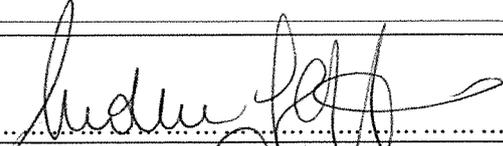
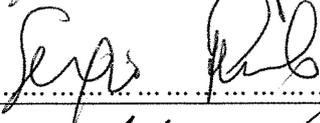
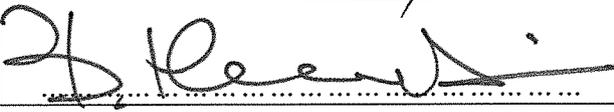
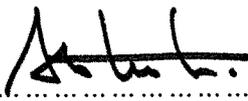
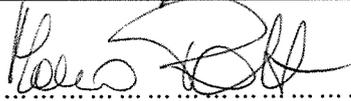
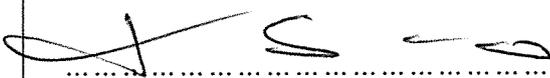
che il progetto "Piano straordinario di accessibilità a Cortina 2021. Lavori di miglioramento prestazionale e funzionale della S.S. 51 "Alemagna"- Attraversamento dell'abitato di Tai di Cadore", presentato dal Commissario per l'individuazione, progettazione e tempestiva esecuzione delle opere connesse all'adeguamento della viabilità statale nella Provincia di Belluno per l'evento sportivo Cortina 2021, deve essere valutato nell'ambito di una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.).

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE



7)

Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	ASSENTE

10/04/2021

<del>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</del>	<del>_____</del>
Ing. Roberto Viviani	R.V. - Ing. (AS, ENOT)

*[Faint handwritten notes and signatures are visible throughout the page, including the name 'Roberto Viviani' and various illegible scribbles.]*