



for a living planet®

WWF Italia
Sezione Regionale
Veneto
Via E. Bonaiuti 38 int. 17
30171 Mestre (VE)

Tel: 041.971384
Fax: 041.971285
e-mail: veneto@wwf.it
sito: www.wwf.it/veneto

Mestre, 08/09/2010

Oggetto: Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale relativo al Progetto preliminare del Passante Alpe Adria Prolungamento A27 da realizzare in regime di finanza di progetto di cui all'avviso apparso nei quotidiani del 10 luglio 2010.

LE PROCEDURE DI PUBBLICAZIONE

La presente richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale è stata redatta ai sensi dell'art. 183 del D.Lvo 163/2006 essendo l'infrastruttura in oggetto rientrante nell'elenco delle infrastrutture strategiche individuate a mezzo del programma di cui al comma 1 dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443.

L'art. 165 del predetto D.Lvo 163/2006 da indicazioni sulla procedura di valutazione di impatto ambientale e al comma 3 recita:

*3. Il progetto preliminare delle infrastrutture, oltre a quanto previsto nell'allegato tecnico di cui all'allegato XXI deve evidenziare, con apposito adeguato elaborato cartografico, le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia; deve inoltre indicare ed evidenziare anche le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali e i limiti di spesa dell'infrastruttura da realizzare, ivi compreso il limite di spesa per le eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale comunque non superiori al cinque per cento dell'intero costo dell'opera e deve includere le infrastrutture e opere connesse, necessarie alla realizzazione; dalla percentuale predetta sono esclusi gli oneri di mitigazione di impatto ambientale individuati nell'ambito della procedura di VIA. **Ove, ai sensi delle disposizioni nazionali o regionali vigenti, l'opera sia soggetta a valutazione di impatto ambientale, il progetto preliminare è corredato anche da studio di impatto ambientale e reso pubblico secondo le procedure previste dalla legge nazionale o regionale applicabile.**omississ*

Nel nostro caso la normativa nazionale applicabile è stabilita nella parte seconda del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e per l'Autorizzazione Integrata Ambientale (IPPC) come modificata dal D.LVO 16 gennaio 2008, n. 4, recante «*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale*», entrato in vigore il 13 febbraio 2008.

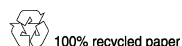
Va da se che la procedura messa in atto dal Proponente è difforme dalla norme vigente prima ricordata, in particolare vengono violati:



Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Registrato come:
WWF Italia
Via Po, 25/c
00198 Roma

Cod.Fisc. 80078430586
P.IVA IT 02121111005



Ente morale riconosciuto con
D.P.R. n. 493 del 04.04.1974.

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerche N. H 1890AD2.

O.N.G. idoneità riconosciuta
con D.M. 2005/337/000950/5
del 09.02.2005 - ONLUS di
diritto



for a living planet®

- Art. 23, comma 3: in base a nostra verifica abbiamo appreso che la documentazione **non è stata depositata** presso i comuni interessati di Soverzene, Longarone, Castellavazzo, Ospitale di Cadore e Perarolo di Cadore.
- Art. 24, comma 1: **non è stata data notizia** dell'avvio della procedura sul sito web dell'autorità competente che, come da avviso risulta essere La Regione Veneto.
- Art. 24, comma 3: La pubblicazione della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale **non contiene o elenca** i possibili principali impatti ambientali.

Alla luce di queste violazioni di legge il minimo che il Proponente possa fare è **ripartire da zero con una nuova richiesta di pronuncia di compatibilità** ambientale e nuovi avvisi pubblicazioni.

OSSERVAZIONI GENERALI

Secondo i promotori dell'opera si tratta del primo tratto del corridoio di collegamento tra le autostrade A27 ed A23, ovvero della connessione tra gli svincoli di Pian di Vedoia (BL) e Tolmezzo (UD).

La lunghezza complessiva dell'asse principale di questo prolungamento autostradale, comprensiva delle rampe di svincolo di Pian de l'Abate, è di circa 20,7 km, con gli svincoli di "Pian di Vedoia", "Longarone" e "Pian de l'Abate", con ponti e viadotti per uno sviluppo complessivo di circa 3,50 km, con gallerie per la carreggiata nord per uno sviluppo di circa 11,41 km e per la carreggiata sud per complessivi 10,75 km circa.

La sezione viaria prevista è di tipo A "Autostrada" (ex D.M. 5/11/2001), in prosecuzione dell'autostrada esistente, con 2 corsie da 3,75 m per senso di marcia.

L'investimento complessivo stimato dal proponente, per la realizzazione dell'opera, è pari a circa 1.200 milioni di Euro, al netto dell'IVA, di cui circa 931 milioni di Euro per lavori e circa 269 milioni di Euro per spese tecniche, somme a disposizione e costi assicurativi.

Se veramente si tratta di un primo prolungamento con l'intenzione di collegare l'A27 all'A23 attraverso il traforo della Mauria non si è tenuto in considerazione del fatto che già dal 2009 con alcune Delibere è iniziato il ripensamento¹ della Regione Friuli Venezia Giulia che di recente, nell'agosto 2010 ha pubblicato il bando per il project financing² del raccordo autostradale A23 – A28 Cimpello – Sequals – Gemona (Pedemontana Friulana) (vedere schema a pag. 4).

¹ Ripensamento che di fatto disconosce e azzera il Protocollo di intesa stipulato in data 5 Aprile 2004 Dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con le Regioni Veneto, Friuli Venezia Giulia e l'ANAS SPA.

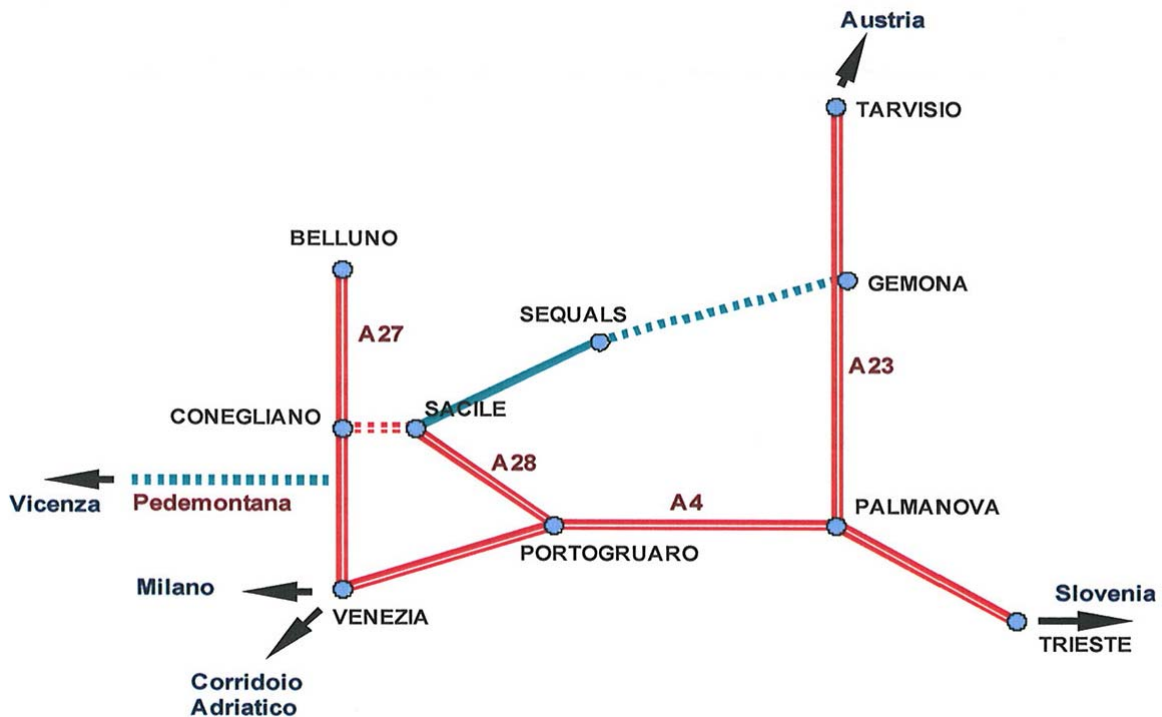
² Avviso del 16 agosto 2010 della Direzione centrale mobilità e infrastrutture di trasporto della Regione Friuli Venezia Giulia - Procedura aperta per l'affidamento della concessione avente ad oggetto la progettazione, costruzione e gestione del raccordo autostradale A23-A28 Cimpello–Sequals–Gemona. Il Bando è stato emanato ai sensi dell'art. 153, commi 1-14 del D. Lgs. 163/06 e in attuazione delle delibere della Giunta Regionale n. 2830 del 17 dicembre 2009 e n. 784 del 21/04/2010.



for a living planet

Si tratta di un'arteria autostradale che si collegherà attraverso l'A28 con l'A27 e poi attraverso il Casello di Spresiano con la Superstrada a pedaggio "Pedemontana Veneta" e che di fatto diventerà il vero collegamento tra l'A23 e l'area di Venezia.

L'impegno economico per la realizzazione di questa infrastruttura è molto basso, circa 975 milioni di euro per 58 KM contro i 3 miliardi di euro per gli 86 km del tratto Pian di Vedoia – Tolmezzo (preventivi 2005). Ovvio quindi che se automobilisti, camionisti, ecc. provenienti da nord e dall'A23, in futuro dovessero decidere che direttrice prendere preferiranno certamente il percorso più breve, quello di 58 KM al posto degli 86 KM previsti dal collegamento A27 – A23 anche considerando che il pedaggio sarebbe molto più pesante non solo a causa della lunghezza maggiore ma anche per la necessità che i maggiori costi si ripaghino con pedaggi che saranno molto al di sopra della media come vedremo più avanti.



Se invece si tratta di un tentativo a stralci di iniziare il cd "Sfondamento a Nord" i promotori e finanziatori dei successivi stralci dovranno prendere bene in esame le vigenti direttive europee, la **Convenzione delle Alpi**, che impedisce ogni nuovo attraversamento autostradale della catena alpina. Ma probabilmente, oltre questo stralcio sarà ben difficile andare, **in quanto la Provincia Autonoma di Bolzano e l'Austria** che hanno già firmato il protocollo Trasporti allegato alla Convenzione delle Alpi sin sono da tempo, e ripetutamente, dichiarati contrari al prolungamento verso nord e anche il FVG, come già detto in precedenza ha perso ogni interesse per questo



for a living planet®

collegamento, optando per il meno costoso collegamento pedemontano Cimpiello – Sequals – A28.

Infine Le Dolomiti di recente dichiarate **dall'Unesco "Patrimonio dell'Umanità"** non possono sopportare l'impatto di un'opera di questo tipo, **che metterebbe in serio pericolo lo stesso riconoscimento Unesco**, come è già successo a Dresda, con pesanti ricadute negative sull'immagine della nostra Regione e delle Regioni nostre partner.

LE ALTERNATIVE

In realtà i problemi sulla viabilità della strada statale 51 di Alemagna, per quanto concerne il tracciato in esame, in seguito anche alla realizzazione nel recente passato di alcune migliorie e tratte in galleria, sono quasi tutti concentrati nel passaggio del centro abitato di Longarone dove da tempo si pensa ad una variante Anas, purtroppo mai finanziata per il disinteresse dei Ministri e politici locali competenti.

Logico quindi sarebbe realizzare la Variante di Longarone e abbandonare l'idea di costruire il tratto autostradale che come vedremo in seguito risulterà essere completamente incompatibile su versante della fattibilità economica.

NON ESISTE FATTIBILITA' ECONOMICA

Per quanto concerne le stime di traffico secondo lo SIA³ nelle ore di punta:

- *La statale 51 nel tratto tra Pian di Vedoia e Longarone raggiunge, già nel 2015, valori attorno ai 1500 autoveicoli equivalenti nel giorno feriale e 2500 nel giorno festivo. Al 2030 sono previsti flussi dell'ordine dei 2000 nel giorno feriale e più di 3400 nel giorno festivo. I flussi risultano sostanzialmente bilanciati nelle due direzioni nel giorno feriale; sbilanciati verso nord nel giorno festivo*
- *Nel tratto successivo, tra Longarone e Pieve di Cadore i flussi diminuiscono in modo sensibile: circa 300 – 350 unità in meno nel giorno feriale, circa 700 unità in meno nel giorno festivo 2012 (rispetto al tratto precedente). Nel 2030 in ogni caso il flusso festivo supera quota 2300.*
- *La diramazione della SS51 verso Cortina assorbe flussi dell'ordine dei 1200 autoveicoli equivalenti nel giorno feriale; circa 100 – 200 unità aggiuntive nel giorno festivo, al 2012. Al 2030 i flussi feriali risultano dell'ordine dei 1600 autoveicoli equivalenti, i flussi festivi superano 2000 unità;*

³ Relazione del Quadro di riferimento progettuale, pag. 49



for a living planet®

- *La diramazione della SS51 verso Lorenzago assorbe flussi dell'ordine dei 1400 veicoli nel giorno feriale; circa 400 unità aggiuntive nel giorno festivo. Al 2030 sono previsti flussi feriali dell'ordine dei 2000 autoveicoli equivalenti, circa 2500 – 2600 nel giorno festivo;*
- *La strada provinciale 51, in entrambe le direzioni, verso Cimolais e verso Forno di Zoldo assorbe flussi multi esigui.*

Sempre per quanto riguarda le ore di punta secondo lo SIA⁴ :

- nel 2015, nel tratto Belluno Longarone i veicoli leggeri risultano dell'ordine delle 1300 unità nel giorno feriale; superano le 2000 nel giorno festivo. Il flusso si incrementa, al 2030, rispettivamente fino a circa 1700 nel giorno feriale, fino a circa 2800 nel festivo.
- nel tratto Longarone – Caralte il flusso di veicoli leggeri rimane sostanzialmente immutato, salvo una sensibile contrazione nel giorno festivo al 2030.
- il flusso di mezzi commerciali si attesta su valori di circa 200 nel giorno feriale e circa 70 nel festivo in entrambe le tratte; si incrementa rispettivamente fino a circa 300 unità nel giorno feriale e circa 100 nel festivo nello scenario di previsione al 2030.

Su queste stime, a nostro avviso esagerate, lo SIA arriva a pronosticare i seguenti incrementi di flusso giornaliero medio:

AUTOVETTURE	1° ANNO	5° ANNO	15° ANNO
Belluno-Longarone	21.603	24.329	28.400
Longarone-Pian dell'Abate	19.674	22.075	24.823
VEICOLI COMMERCIALI	1° ANNO	5° ANNO	15° ANNO
Belluno-Longarone	2.396	2.710	3.298
Longarone-Pian dell'Abate	2.513	2.843	3.461

⁴ Relazione del Quadro di riferimento Programmatico pagg. 55 e 56.



for a living planet®

Dall'elaborazione precedente si desume che con l'entrata in esercizio della tratta nel 2015 ci sia un **flusso annuo** di 7,18 milioni di auto e di 917 mila veicoli commerciali⁵

Il proponente quindi mette in evidenza uno **scenario di continua crescita del traffico**, già ampiamente smentito in questo periodo di crisi economica, nel tentativo di far risultare un dato che renda sostenibile economicamente la realizzazione dell'opera valutando e proiettando i dati dal 2015 (anno di entrata in esercizio dell'infrastruttura) e il 2030.

Ma siccome tale tentativo non è sufficiente il Proponente inserisce uno scenario di intervento⁶ che si basa sui costi di pedaggio e alcuni obblighi e divieti:

- *tratto da Pian di Vedoia a Longarone: 0.20 €/Km per i veicoli leggeri; 0.75 €/Km per i veicoli commerciali*
- *tratto da Longarone e Caralte: 0.32 €/Km per i veicoli leggeri; 1.20 €/Km per i veicoli commerciali*

Lo scenario si compone inoltre dei seguenti importanti ed irrinunciabili provvedimenti normativi:

- *divieto di accesso ai veicoli pesanti imposto sulla strada statale 51 nel tratto dove è prevista la sovrapposizione della nuova infrastruttura;*
- *pesanti interventi di moderazione del traffico lungo la stessa statale, con ampio ricorso ad interventi di traffic calming e all'adozione di zone 30 nell'attraversamento dei centri abitati.*

E' così agevole capire quanto dovranno pagare i cittadini e le imprese per percorrere questo tratto di autostrada:

TAB. 1

Tratto	KM	Costo x KM	Costo tratto
Pian di Vedoia – Longarone - veicoli leggeri	5	0,20	1 euro
Pian di Vedoia – Longarone - veicoli	5	0,75	3,75 euro

⁵ Vengono prese in considerazione le statistiche relative a tutte la rete di autostrade in concessione per le quali si rilevano rispettivamente tassi medi annui di crescita pari al 3.5% per i veicoli pesanti e pari al 3.7% per i veicoli leggeri.

⁶ Pagina 55 del Quadro di Riferimento Progettuale.



WWF *for a living planet*[®]

commerciali			
Longarone - Caralte – veicoli leggeri	15,5	0,32	4,96 euro
Longarone - Caralte – veicoli commerciali	15,5	1,20	18,60 euro

Dalla tabella 1 si evince che un camion che all'andata vorrà fare l'intero tratto di 21 KM dovrà pagare alla barriera di esazione la cifra di 22,35 euro, pedaggio che sommato a quello del ritorno diventerà di 44,70 euro, e il conducente non avrà scampo perché come già evidenziato in precedenza vi sarà un divieto di accesso per i Camion sulla Statale 51. Proviamo a pensare ai costi maggiori che dovranno subire gli autotrasportatori, (anche quelli che trasportano beni poco pregiati) per andare a consegnare le merci in Cadore, in Ampezzo o Comelico.

Sempre per lo stesso tratto un'auto invece pagherà 5,96 euro che al ritorno diventeranno 11,92. Logico pensare che con queste tariffe, con la fuga dei conducenti in altri lidi anche impervi, non faranno altro che scardinare le previsioni di traffico che in questo SIA, nei dati di simulazione di traffico sino al 2030, sono già sovrastimati.

Se con questi presupposti (pedaggio uguale alla tratta Longarone – Pian dell'Abate) proviamo ad aggiungere i costi agli altri 65 km mancanti per raggiungere Tarvisio avremo questo scenario (TAB. 2) preoccupante ma allo stesso tempo insostenibile e non credibile:

TAB. 2

Tratto	KM	Costo x KM	Costo tratto
Pian di Vedoia – Longarone - veicoli leggeri	5	0,20	1 euro
Pian di Vedoia – Longarone - veicoli commerciali	5	0,75	3,75 euro
Longarone – Tolmezzo - Veicoli leggeri	81	0,32	25,90 euro
Longarone – Tolmezzo - Veicoli commerciali	81	1,20	79,80 euro



for a living planet[®]

Se si considera che **la media europea⁷ del costo chilometrico nei pedaggi autostradali è di circa 0,097** euro al KM viene logico pensare che chi vorrà permettersi di attraversare questa tratta dovrà sobbarcarsi un costo improponibile e ingiustificabile che andrà pesantemente ad incidere nei costi trasportistici di tutto l'apparato produttivo incidente in primis nell'area del Bellunese e poi in quelle delle province limitrofe.

Si può fare un esempio per una tratta montana su un'auto che parte dal Casello di Trento dell'A22 e raggiunge il casello del Brennero per un totale di 115,90 Km (KM effettivi 138⁸) il costo tutto compreso sarà di 9,20 euro **con una media per km di euro 0,066 euro⁹** sui Km effettivi.

Altro calcolo sulla tratta più costosa quella dell'A5 (Aosta – Courmayeur) per il tratto Morgex – Ivrea di 91,50 KM (KM effettivi 106¹⁰) si avrà un costo di euro 12,12 **con una media chilometrica di euro 0,11** sui KM effettivi.

Dalla comparazione di questi esempi, (sempre calcolati su tratte autostradali montane) e i costi inseriti nello SIA nonché i flussi di traffico previsti si può quindi affermare che la fattibilità economica di questo tratto autostradale proposto non sta in piedi e **contribuisce da sola, in maniera decisiva, ad una dichiarazione negativa di compatibilità ambientale.**

LA MANCANZA DELLA VAS

Il Primo Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Veneto è stato approvato nel 1990.

Il Secondo Piano Regionale dei Trasporti è stato invece adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005. Per entrare in vigore il PRT dovrà essere definitivamente approvato dal Consiglio Regionale, ma a tutt'oggi non è vigente.

Ad un'analisi attenta degli elaborati nello SIA **mancano del tutto i documenti obbligatori** e relativi alla V.A.S. Valutazione Ambientale Strategica.

L'attuale normativa sulla VAS è contemplata dal Decreto Legislativo 03.04.2006, n. 152 ed è stata modificata ed integrata con il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4.

⁷ Dati AISCAT

⁸ Nel calcolo del pedaggio oltre ai km tra casello e casello sono sempre conteggiati, i km degli svincoli, delle bretelle di adduzione e dei tratti autostradali liberi prima e dopo il casello che sono stati costruiti e sono gestiti dalla concessionaria. All'importo così ottenuto si deve aggiungere l'IVA (20%) ed applicare l'arrotondamento, per eccesso o per difetto, ai 10 centesimi di euro.

⁹ Fonte Autostrade per l'Italia:

[Http://www.autostrade.it/autostrade/percorso.do?mappa=bolzano_24&mapLevel=micro](http://www.autostrade.it/autostrade/percorso.do?mappa=bolzano_24&mapLevel=micro)

¹⁰ Vedi nota 8



for a living planet®

E' quindi assodato che la Regione Veneto nel vigente Piano dei trasporti approvato non ha mai redatto la VAS prevista per legge, anche se è stato Depositato e pubblicato il Rapporto ambientale del Piano Regionale Trasporti (P.R.T.) e della Sintesi non tecnica¹¹ relativo al Secondo P.R.T. sul quale come prima ricordato non vi è mai stata l'approvazione definitiva.

Per lo SIA in esame vi era quindi l'obbligo di applicare il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 che con l'art. 6, nel disciplinare la VAS, al comma 7, lettera B. recita:

7. La valutazione è inoltre necessaria per:

.....

b) le modifiche o estensioni dei progetti elencati nell'allegato II;

Tale Allegato II al punto 10, secondo alinea riguarda:

opere relative a:

.....

- autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta di autoveicoli;

-

La corretta applicazione della VAS permetterebbe oltre che una valutazione degli impatti su area vasta la consultazione della popolazione, delle Associazioni e delle categorie interessate da parte dei promotori dell'opera, ed è utile ricordare che l'unica consultazione con il pubblico è avvenuta il 15 luglio 2010 a Longarone cinque giorni dopo l'Avviso di richiesta di pronuncia di Compatibilità Ambientale.

Si aggiunga, infine, a tale proposito che in assenza di VAS su piani e programmi, la stessa procedura di VIA sul progetto e le successive fasi autorizzatorie devono essere inficiate ai sensi della normativa vigente. Infatti, l'art. 11, comma 5 del D.Lgs. n. 4/2008 stabilisce:

"5. La VAS costituisce per i piani e programmi a cui si applicano le disposizioni del presente decreto, parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione. I provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge."

IMPATTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI

Se si realizzasse questo progetto la cementificazione del fiume Piave subirà un ulteriore inasprimento, infatti l'opera verrà realizzata per un tratto di 4 chilometri, nel tratto iniziale da Pian di Vedoia a Longarone, dentro all'alveo del fiume Piave.

Secondo il tracciato base del progetto preliminare, verrà sostituito un bel pezzo di alveo per lasciare il posto ad una arginatura che oltre a contenere il sedime autostradale sarà a difesa

¹¹ Decreto DEL DIRIGENTE DELL' UNITA' COMPLESSA LOGISTICA n. 8 del 23 marzo 2007



for a living planet[®]

delle aree industriali collocate a suo tempo (Post Vaiont) in area a rischio idrogeologico nel tentativo di rilanciare l'economia locale.

In particolare, come si evince dalla Tab. 3 all'interno dell'alveo del Fiume Piave saranno inseriti ben 12 cantieri sui 17 previsti.

A grave rischio di alterazione sono soggette inoltre alcune aree appartenenti alla Rete Natura 2000, alcuni importanti biotopi individuati dalla provincia di Belluno attraverso il PTP adottato¹² e altre aree di pregio ambientale, naturalistico e paesaggistico:

- Biotopo risorgive del Piave a Fortogna che verrà in buona parte interessato dal tragitto autostradale e dai lavori di cantiere.
- Corridoio faunistico del sistema Fiume Piave – Torrenti Maè e Vaiont interessato dal tracciato.
- Interruzione del corridoio ecologico del fiume Piave in destra orografica ed interferenza con l'ambito naturalistico della Garzaia di Fae'.
- La valle del Ga della Pisa (Pissa) in località Pian Malatia di fronte all'abitato di Termine di Cadore, dopo aver formato dei salti d'acqua considerevoli precipita nel fiume Piave con un'alta cascata di circa 70 metri rappresentando da tempo immemorabile un sito storico e geologico. Dalla lettura della documentazione si evince che tale corso d'acqua viene superato attraverso una galleria, ebbene lo SIA non valuta neppure minimamente che tale complesso geologico venga alterato o meno durante gli scavi della stessa ne sembra vengono predisposte soluzioni e interventi per evitare dei danni.
- Aree di connessione ecologica interessate dalle variante 1 e 5 (al KM 9,0);
- Corridoio ecologico del Fiume Piave interessato dalle varianti 1, 2, 4 e 5, dal nuovo casello di Pian di Vedoia (KM 0,5) e per un breve tratto dal tracciato Base (al KM 0,75); L'area è inoltre interessata dai Cantieri Operativi n. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8 nei comuni di Soverzene e Longarone e Castellavazzo.
- Attraversamento del Torrente Vaiont interessato sia dal tracciato base che dalla variante 1 poco a valle della Diga omonima (al KM 7,8 circa).

¹² PTP adottato con D.C.P. n. 55 del 7/11/2008 e D.C.P. n. 17 del 23/03/2009, ora si attende l'approvazione definitiva da parte della Regione.



for a living planet

- Area Wilderness di Val Montina in comune di Perarolo di Cadore con realizzazione del Cantiere n. 16 e attraversamento della Val Montina acqua pubblica tutelata ai sensi del Codice del Paesaggio di cui all'art. 142 del D.lvo 41/2004¹³ per i redattori dello SIA invece non vi sarebbero tutele¹⁴.
- Diversamente da quanto dichiarato nella Valutazione di Incidenza Ambientale nella Zona di Protezione Speciale IT3230089 "Dolomiti del Cadore e del Comelico" e nel Sito di Importanza Comunitaria IT3230080 Val Talagona – Gruppo del Monte Cridola – Monte Duranno" la rete natura sarà soggetta agli impatti derivanti dalla realizzazione dei Viadotti ai KM 11, 12, 15,5, 17 e dal tratto di uscita dalla galleria sino al casello di Pian dell'Abate - Caralte (al KM 20), nonché dai cantieri e dalle nuove e numerose strade di servizio alla realizzazione dei viadotti e dei tratti in trincea o rilevato come in parte si evince dalla Tabella 3 che segue.

TAB. n. 3 Elenco e collocazione dei cantieri operativi e di base previsti con impatti nella Rete Natura

N. Cantiere operativo	Area interessata dal Cantiere	Località	Mq occupati	Rete Natura interessata
1	Fiume Piave dx	Pian di Vedoia	20.701	
2	Fiume Piave sx	Soverzene	114.955	
3	Fiume Piave sx	Soverzene	120.054	
4	Fiume Piave dx	Fortogna	29.534	
5	Fiume Piave dx	Longarone	94.980	
6	Zona industriale	Longarone	4.805	
7	Fiume Piave dx	Longarone	80.988	
8	Fiume Piave sx	Codissago	19.589	
9	Area boscata in loc. Dogarei	Castellavazzo	5.041	Cantiere operativo e nuova strada di servizio al viadotto di Pian del Sas (lunghezza 90 metri) completamente situati all'interno della ZPS IT3230089
10	Fiume Piave dx	Termine di Cadore	29.622	Cantiere operativo nell'alveo del fiume Piave e nuova strada di servizio al doppio viadotto a nord

¹³ L'elenco delle acque pubbliche sottoposte a vincolo paesaggistico in provincia di Belluno è stato deciso con Deliberazione della Giunta Regionale 16 luglio 1999, n. 53 e pubblicato nel BUR n. 75 del 31 agosto 1999.

¹⁴ Lo SIA nella Relazione al Quadro di riferimento Programmatico, pag. 27 non elenca questo corso d'acqua ritenendolo, erroneamente, escluso dall'elenco delle Acque pubbliche sottoposte a vincolo paesaggistico.



for a living planet®

				della galleria "Pian di Malattia" completamente situati all'interno della ZPS IT3230089
11	Fiume Piave sx – Sbocco Val Costamolin	Ospitale di Cadore	8.884	Cantiere operativo nell'alveo del fiume Piave e nuova strada di servizio al doppio viadotto "Costamolin" di mt 72 e 216 completamente situati all'interno della ZPS IT3230089 e del SIC IT32390080
12	Fiume Piave dx	Rivalgo	33.506	
13	Fiume Piave dx	Rivalgo	7.799	Cantiere operativo nell'alveo del fiume Piave e nuova strada di servizio al doppio viadotto a nord della galleria "Col de Caliera" completamente situati all'interno della ZPS IT3230089 e in parte del SIC IT32390080
14	Fiume Piave dx	Rivalgo	18.509	Cantiere operativo completamente situato all'interno della ZPS IT3230089
15	Area boscata a q. 572	Macchietto	11.380	Cantiere e nuova strada di servizio al doppio viadotto di "Pian dell'Abate" di 180 e 126 metri completamente situati all'interno della ZPS IT3230089 e del SIC IT32390080
16	Torrente Val Montina	Macchietto	6.866	Altro cantiere e nuova strada di servizio al doppio viadotto di "Pian dell'Abate" di 180 e 126 metri completamente situati all'interno della ZPS IT3230089
17	Area boscata	Pian dell'Abate - Caralte	40.850	Cantiere operativo parzialmente posto all'interno della ZPS IT3230089
Tot. mq occupati da cantieri: 648.063				



for a living planet[®]

La procedura di Valutazione di incidenza conclude¹⁵ nel non evidenziare impatti significativi alla Rete Natura interessata dall'infrastruttura mentre dalla lettura degli elaborati allo SIA è evidente che almeno 8 cantieri operativi su 17 e diverse strade di accesso agli stessi comporteranno impatti significativi e irreversibili. Tale procedura non risulta essere applicata in modo corretto e quindi non attemperebbe agli obblighi stabiliti dall'art. 6 della Direttiva Habitat, così come descritti e ampliati dalle guide metodologiche ed in interpretative della Commissione.

CONCLUSIONI

Alla luce delle sopra esposte gravi carenze riscontrate nello SIA, soprattutto per quanto concerne, la mancanza della Valutazione Ambientale Strategica, l'inesistente valutazione delle alternative e l'insufficiente trattazione delle motivazioni dell'opera, la Valutazione di Incidenza carente, i flussi del traffico e la reale domanda di mobilità legata alla conformazione urbanistica del territorio, questa Associazione ritiene che l'opera progettata oltre che antieconomica e inutile sia inadeguata al contesto territoriale e paesaggistico interessato.

Si chiede quindi in primis che alla luce delle violazioni di legge elencate all'inizio di queste Osservazioni il Proponente predisponga **una nuova richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale** e nuovi avvisi pubblicazioni.

Che in ogni caso venga espresso un giudizio negativo di compatibilità ambientale sullo Studio di Impatto Ambientale in oggetto.

Riservandosi, di fornire a breve termine un ulteriore contributo di analisi sugli impatti dell'opera a livello ambientale con specifico approfondimento per la Rete Natura 2000, anche ai sensi degli artt. 9 e 10 della legge 241/1990, in tempi compatibili con il procedimento di V.I.A., si porgono i più distinti saluti.

¹⁵ Pag. 55 della Valutazione di incidenza