



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

(D.Lgs. 152/2006 – L.R. 4/2016)

PARERE n. 1 del 11 marzo 2022

OGGETTO

PROPONENTE: Pool Engineering S.r.l.

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO: Proposta di Partenariato pubblico privato per l'intervento di riqualificazione urbana in aree pubbliche nell'ambito dell'ex stazione ferroviaria nel comune di Cortina d'Ampezzo (BL).

LOCALIZZAZIONE: Comune di Cortina d'Ampezzo (BL).

PROCEDURA: domanda di Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006

PREMESSE

VISTI:

l'istanza di verifica depositata dal proponente Pool Engineering S.r.l. alla Provincia di Belluno – Servizio V.I.A. al protocollo n. 32759 del 13/12/2021, presentata ai sensi del D.Lgs. 152/2006 art. 19, relativa all'intervento in oggetto specificato;

la nota della Provincia n. prot. 33759 del 20/12/2021 di richiesta di integrazione documentale;

la documentazione integrativa depositata in data 23/12/2021 (prot. 34261);

la documentazione trasmessa con le note citate, indicata nell'elenco elaborati in calce al presente parere, nel quale vengono indicati gli elaborati aggiornati oggetto della presente valutazione ed i relativi protocolli;

RILEVATO che:

la tipologia dell'intervento ricade nell'Allegato IV – Parte II - punto 7 lett. b) denominata "Parcheggio di uso pubblico con più di 500 posti auto" del vigente Decreto Legislativo 152/2006, valutata in relazione alle Linee Guida per la verifica di assoggettabilità di cui al D.M. 30/03/2015, n.52;

con nota 457 in data 11/01/2022 il proponente trasmetteva, ad integrazione dei documenti inviati, i risultati delle prove dei sondaggi effettuati;

il progetto è stato presentato nella seduta del Comitato Tecnico Provinciale VIA del 20/01/2022 (argomento n. 2 dell'O.d.G.) e poi esaminato dai componenti del gruppo di lavoro nominato per la redazione dell'istruttoria della pratica in oggetto;

il gruppo di lavoro ha ritenuto non necessario lo svolgimento di un sopralluogo in quanto i luoghi interessati dall'intervento sono di facile accessibilità e già noti ai componenti esperti del Comitato;

a seguito della presentazione al Comitato Tecnico VIA il proponente ha depositato in data 22/01/2022 (prot. n. 1538 del 24/01) le seguenti integrazioni volontarie:

- [Analisi_e_valutazione_della_componente_Atmosfera.pdf](#);
- [ExStazione_SPA_gennaio2022_rev01.pdf](#);
- [Risp_Comm_VIA_Prov_BL_21_01_2022_Marcato.pdf](#);

il Comitato Tecnico VIA nella seduta del 21/02/2022 ha ritenuto di formulare, ai sensi del comma 6 dell'art. 19, richiesta di chiarimenti ed integrazioni, trasmessa con prot. 4435 in data 22/02/2022;

il proponente in data 28/02/2022 ha depositato le integrazioni richieste:

- [prot. 4986 Richiesta_integrazione_documentazione_VIA_28_02_2022.pdf](#)
- [prot. 4987 relazione_geol_preliminare_ex_stazione_Cortina.pdf](#)



ATTESO che:

ai sensi dell'art. 19 comma 2 del D.Lgs. 152/2006 lo studio preliminare ambientale e la documentazione a corredo sono stati pubblicati sul sito Web dell'Autorità Competente (Provincia di Belluno) in data 28/12/2021, dandone comunicazione agli Enti ed Amministrazioni interessati (Comune di Cortina, APRAV, Soprintendenza, Vigili del Fuoco, ANAS, ULSS 1) con prot. 34588;

ai sensi dell'art. 19 comma 4 del D.Lgs. 152/2006, nei trenta giorni dalla pubblicazione del progetto sono pervenute le seguenti comunicazioni:

- nota della Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso prot. MIC_SABAP_VE_MET/27/01/2022/0002450-P.

CONSIDERATO che dalla documentazione presentata risulta che:

QUADRO PROGRAMMATICO

Pianificazione Regionale

Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) 2015-2021 approvato con Delibera n. 1 dal Comitato Istituzionale del Distretto del 03 aprile 2016, propone una gestione unitaria del rischio alluvioni all'interno del Distretto Idrografico, in linea con la "Direttiva Alluvioni" dell'Unione Europea (2007/60/CE), con lo scopo di combinare salvaguardia del territorio e sviluppo sostenibile. Per quanto riguarda il rischio alluvione, dagli elaborati del PGRA si può evincere che il sito non mostra rischio di alluvione per tutti e tre gli scenari considerati, ovvero eventi di pioggia caratterizzati da un tempo di ritorno di 10, 100 e 300 anni. Coerentemente con questi elaborati si può stimare che nel territorio non può verificarsi l'accumulo di tiranti d'acqua.

Il secondo Piano di Gestione delle Acque (PGA) 2015-2021 è stato approvato con Delibera n. 2 dal

Comitato Istituzionale del Distretto del 03 marzo 2016 e con Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri il 27 ottobre 2016. All'interno dell'ambito di intervento non vi sono corpi idrici monitorati dal Piano di Gestione delle Acque; tuttavia, nei dintorni si trovano il Rio Bigontina ed il torrente Boite. Il proponente afferma che entrambi i corsi d'acqua non presentano nella zona il rischio per pressioni significative che possano interferire con le attività di intervento.

Valutazioni: è stato Pubblicato in G.U. n. 34 del 10 febbraio l'avviso di adozione della delibera della Conferenza Istituzionale Permanente per il piano di gestione delle acque 2021-2027. Il proponente non ha fornito valutazioni del progetto rispetto al piano adottato. Il repertorio delle pressioni riporta per il torrente Bigontina pressioni significative:

2.1 Diffuse - dilavamento urbano; 4.1.1 Alterazione fisica dei canali/alveo/fascia riparia/sponda per protezione dalle alluvioni; 4.2.2 Dighe, barriere e chiuse per protezione dalle alluvioni; 4.5 Altre alterazioni idromorfologiche;

e impatti significativi: HMOC - Habitat alterati a seguito di alterazioni morfologiche;

e l'obiettivo è il raggiungimento dello stato/potenziale ecologico Buono.

Il torrente Bigontina è indicato nel progetto in valutazione come corpo idrico recettore per le acque meteoriche. Il progetto prevede un sistema di trattamento delle acque di dilavamento delle superfici destinate a parcheggi e piazzali, in ottemperanza alle norme tecniche del Piano di Tutela delle Acque.

Il repertorio delle pressioni riporta per il torrente Boite pressioni significative:

2.1 Diffuse - dilavamento urbano; 4.1.1 Alterazione fisica dei canali/alveo/fascia riparia/sponda per protezione dalle alluvioni; 4.2.2 Dighe, barriere e chiuse per protezione dalle alluvioni; 4.5 Altre alterazioni idromorfologiche;

e impatti significativi: HMOC - Habitat alterati a seguito di alterazioni morfologiche;

e l'obiettivo è il mantenimento dello stato ecologico Buono.

Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione (PAI) approvato con D.P.C.M. in data 21 novembre 2013 (G.U. n. 97 del 28 aprile 2014). L'area della ex-stazione ferroviaria di Cortina non mostra vulnerabilità dal punto di vista idraulico ed idrogeologico. Considerando la pericolosità idrogeologica l'ambito di intervento



non rientra tra quelle evidenziate negli elaborati del Piano Stralcio dell'Assetto Idrologico. Tuttavia, il sito si trova in prossimità di un territorio caratterizzato da un livello di pericolosità "media", indicato con il colore giallo nella figura sottostante. In prossimità di questa zona (ad Est della ex-stazione ferroviaria) è presente anche un punto di dissesto franoso non limitato (I.F.F.I. 0250141600).

Valutazioni: La Conferenza Istituzionale Permanente del DAO del 21 dicembre 2021 ha adottato il primo aggiornamento del Piano di gestione del rischio di alluvioni per il periodo 2021-2027. L'avviso di adozione è pubblicato in G.U. n. 29 del 4 febbraio 2022, data di entrata in vigore delle misure di salvaguardia. Il proponente non ha fornito valutazioni del progetto rispetto al piano adottato. Si valuta che le misure di salvaguardia non incidano sul progetto in valutazione.

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA): Il Piano contiene anche le azioni da adottare per le aree che richiedono misure specifiche di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento, quali le aree sensibili e le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola. Queste ultime vengono individuate in recepimento della "Direttiva nitrati" (91/676/CEE) e della normativa nazionale, partendo dalla carta della vulnerabilità intrinseca e prendendo in considerazione l'utilizzazione attuale e la potenziale utilizzabilità della falda, fattori che dipendono dalla qualità delle acque e dalla portata estraibile. Il Comune di Cortina d'Ampezzo risulta essere al di fuori sia dalle aree sensibili che dalle zone indicate come vulnerabili da nitrati di origine agricola.

Per quanto riguarda l'individuazione di zone omogenee a diverso grado di protezione ove sono dettate differenti disposizioni a proposito del collettamento dei reflui, del grado di depurazione ritenuto ammissibile e dei limiti di emissione da rispettare per le acque reflue urbane, sulla base della potenzialità degli impianti, il territorio comunale di Cortina rientra all'interno della zona omogenea di protezione "zona montana".

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento vigente (PTRC) approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020. Il sistema degli obiettivi e delle azioni del PTRC si basa su due principi imprescindibili: il primo è la necessità di comprendere e tutelare la civiltà alpina, che costituisce un sistema variegato di culture ed economie; il secondo è il riconoscimento della fragilità del territorio montano e dell'importanza del presidio dell'uomo a garanzia della manutenzione territoriale. L'obiettivo generale da perseguire, per quanto riguarda l'ambito montano, è quello di rallentare ed arrestare il fenomeno di abbandono del territorio.

L'analisi della documentazione del PTRC e in particolare della tavola n. 1a "Uso del suolo - Terra" mostra che l'intervento è collocato su aree classificate come "tessuto urbanizzato"; mentre nelle tavole n. 1b "Uso del suolo - acqua" e n. 2 "Biodiversità" non si riscontrano indicazioni per l'area oggetto di intervento. Nella tavola n. 3 "Energia ed ambiente" il progetto si localizza in aree con "inquinamento da fonti diffuse - area con possibili livelli eccedenti di radon", "inquinamento da NOx µg/m³ compresa tra 0 - 10". Nella tavola n. 4 "Mobilità" emerge che l'intervento è interessato da diverse infrastrutture: "strada statale" (SS 51), "sistema di connessione territoriale - asse potenziale di connessione", "sistema ferroviario - nuovo collegamento ferroviario", "strada romantica d'Alemagna", "connessione intervalliva", "percorso ciclo-pedonale regionale", inoltre l'intervento si colloca su aree con "densità territoriale - <0,10 abitanti/ettaro".

L'analisi della tavola n. 5a "Sviluppo economico - Produttivo" evidenzia che l'opera è situata in ambito territoriale classificato con "incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale ≤ 0,005"; mentre la tavola n. 5b "Sviluppo economico - Turistico" indica che l'intervento è situato in "sistema polarità turistiche principali - eccellenza turistica", aree che presentano un "numero di produzioni DOC, DOP e IGP per comune che varia da 0 a 2", all'interno del "sistema del turismo sulla neve - luoghi della competitività della neve" e del "sistema del turismo sulla neve - principali ambiti sciistici-funiviari - Cortina".

Emerge dall'analisi della tavola n. 6 "Crescita sociale e culturale" che il progetto proposto si colloca in "luoghi della Grande Guerra", "elementi territoriali di riferimento - montagna", in prossimità della "strada romana d'Alemagna". Relativamente alla tavola del Piano n. 7 "montagna del Veneto" l'intervento si colloca all'interno di "sistemi insediativi montani - sistemi insediativi di valle", in zona di "riordino e recupero funzionale degli ambiti di dispersione insediativa di fondovalle" ed è localizzato in prossimità di "asse di nuovo collegamento ferroviario".



Infine, la tavola n. 8 non fornisce indicazioni e prescrizioni per l'ambito oggetto di intervento.

Piano Regionale dei Trasporti (PRT) adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1376 del 23 settembre 2019 e approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 75 del 14 luglio 2020. All'interno del territorio comunale di Cortina d'Ampezzo, in cui si inserisce l'ambito di variante, il PRT prevede, attraverso la Strategia 5 "Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche", il miglioramento del congestionamento della viabilità principale, anche attraverso l'adozione di sistemi smart road. Lo stesso PRT propone delle azioni appartenenti alla Strategia 5 per l'area di Cortina che sono:

Azione A5.1: "Interventi sulla viabilità di accesso ai comprensori turistici". Questa azione si svilupperà attraverso il miglioramento dell'accessibilità ai poli turistici mediante il superamento dei maggiori punti di criticità, anche attraverso l'adozione di sistemi smart road;

Azione A5.7: "Sviluppo di un programma di accessibilità all'area interessata ai Giochi Olimpici del 2026". Questa azione deve risolvere la necessità di intervenire, a seguito dell'assegnazione dei Giochi Olimpici Invernali del 2026 a Cortina e Milano, favorendo lo sviluppo delle aree interessate e migliorando i collegamenti con la pianura. Questa azione si svilupperà attraverso proposte di azione atte allo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi funzionali al miglioramento dell'accessibilità all'area dei Giochi Olimpici.

Piano Regionale Neve (PRN) adottato con D.G.R.V. n. 3375 del 10 novembre 2009 e approvato con D.G.R.V. n. 217 del 26 febbraio 2013 (B.U.R.V. n. 26 del 19 marzo 2013). Per quanto riguarda il territorio comunale di Cortina è definito l'ambito territoriale di appartenenza, denominato A01, all'interno del quale sono individuati tre sotto ambiti, ricompresi all'interno del confine comunale. Questi sono Falzarego-5 Torri, Pocol-Tofana-Ra Valles e Cristallo-Faloria-Mietres.

L'ambito di intervento del progetto non rientra tra gli ambiti del Piano Regionale Neve.

Parco Naturale Regionale delle Dolomiti d'Ampezzo istituito, con la L.R. n. 21 del 22 marzo 1990 dalla Regione Veneto al fine di tutelare e salvaguardare i caratteri naturali e ambientali, storici e paesaggistici. L'opera di intervento oggetto di analisi risulta esterna all'ambito del Parco Naturale Regionale delle Dolomiti d'Ampezzo.

Il Piano Strategico del Turismo del Veneto ha come presupposto normativo l'articolo 6 "Programma regionale per il turismo" della Legge Regionale n. 11 del 14 giugno 2013 "Sviluppo e sostenibilità del turismo veneto". Il Piano definisce sei principali assi tematici per i quali poi vengono definiti gli obiettivi, le linee strategiche e le azioni per conseguirli, essi sono:

Prodotti Turistici; Infrastrutture; Turismo Digitale; Accoglienza e Capitale Umano; Promozione e Comunicazione e Governance Partecipata.

Il Programma di Sviluppo Rurale (PSR) strumento di attuazione del Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale (FEASR) attraverso il quale la Regione del Veneto sostiene gli interventi per lo sviluppo del territorio, secondo le finalità delle politiche dell'Unione Europea e i fabbisogni del contesto regionale. Il PSR per il Veneto 2014-2020 è stato approvato con decisione della Commissione Europea n. 3482 del 26 maggio 2015 e ratificato dalla Regione del Veneto con la Deliberazione della Giunta Regionale n. 947 del 28 luglio 2015. Il Programma di Sviluppo Rurale classifica le aree rurali del territorio regionale in conformità alla metodologia prevista dall'Accordo di Partenariato con affinamenti specifici regionali, confermando l'approccio già adottato per le edizioni precedenti del PSR. I territori comunali sono suddivisi in 5 classi, il Comune di Cortina d'Ampezzo, oltre che rientrare nell'elenco dei Comuni appartenenti alle zone montane, appartiene alla classe "aree rurali con problemi di sviluppo".

Pianificazione Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Belluno (PTCP) approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1136 del 23 marzo 2010. Il PTCP, inoltre, si configura come un'occasione irripetibile per evidenziare le potenzialità del territorio alpino bellunese all'interno della regione ambendo a riequilibrare fenomeni estremi quali lo spopolamento delle terre alte, il progressivo isolamento delle economie locali e la riduzione delle attività agricole, nonché a contrastare la visione "veneta" della montagna, ancora intesa come problema piuttosto che come risorsa. La rigenerazione urbana della montagna veneta e nello specifico del Comune di Cortina d'Ampezzo, nonché gli interventi infrastrutturali innescati con la candidatura e



l'assegnazione dei Giochi Olimpici Invernali del 2026 a Milano-Cortina e, precedentemente, dal Mondiale di Sci alpino 2021 tenutosi a Cortina, si pongono in coerenza con il PTCP.

L'analisi della documentazione e in particolare della tavola n. 1 "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" evidenzia che l'intervento in esame interessa "aree di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.)" ed è localizzata nei pressi del centro storico di Cortina e di altri centri storici minori e del torrente Bigontina, classificato come "Corso d'acqua, iscritto negli elenchi di cui R.D. 1755/1933 (art. 142 lett. c D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.)".

La tavola n. 2 "Carta delle fragilità" indica che l'opera si trova nelle vicinanze di elementi di infrastruttura tecnologica quali un "Impianto di comunicazione elettronica e Radiotelevisiva" e diverse linee di "metanodotto"; mentre la tavola n. 3 mostra che l'intervento non interessa elementi del "Sistema Ambientale".

Pianificazione Comunale

Il Piano Regolatore Generale (PRG) approvato con D.G.R.V. n. 3534 del 14 novembre 2003, successivamente oggetto di varie varianti di adeguamento di carattere puntuale e locale, che non hanno di fatto modificato gli obiettivi e l'impostazione generale del Piano. Con riferimento al sistema insediativo, il Piano prevede azioni e interventi finalizzati alla ricucitura e al contenimento della frammentazione urbana, specialmente per i nuclei urbani di margine.

Come evidenziato in precedenza l'ambito di intervento è individuato nella Zona di trasformazione C/2 ed è soggetto alla Scheda Normativa C/1.

L'intervento nasce da una proposta di partenariato pubblico privato il quale ha generato una variante allo strumento urbanistico vigente del Comune limitatamente alla ripermetrazione degli ambiti di intervento, che è stato sottoposto a VAS. La Commissione VAS ha espresso parere in merito alla procedura di VAS della Variante al PRG con il parere motivato n. 219 del 14/09/2021; il progetto proposto è coerente con le previsioni dimensionali e delle destinazioni d'uso del PRG.

Il Comune di Cortina d'Ampezzo ha adottato una variante al PRG per la scheda normativa C/1 con DCC n. 2 del 14/2/2022, attualmente in fase di pubblicazione.

Piano di Protezione Civile redatto in ossequio alla L. 24/02/92 n. 225 avente ad oggetto "l'istituzione del Servizio Nazionale della Protezione Civile". Il Piano di Protezione Civile del Comune di Cortina d'Ampezzo attualmente vigente è in fase di revisione. Tuttavia, il Piano, più nel dettaglio nella Cartografia della Pericolosità Frane, individua nella sinistra idrografica del Bigontina una zona a rischio moderato (già analizzata nel PAI); nella Cartografia della Pericolosità Sismica si nota uniformità in tutto il territorio comunale, caratterizzato da rischio sismico medio-basso. Dalla Cartografia delle Aree di Attesa e Ricovero si nota che l'area di ricovero è situata in località Fiames, l'area di intervento (piazzale dell'ex stazione) è classificata come area d'attesa.

Le Regole d'Ampezzo A Cortina d'Ampezzo, come in molte altre località montane, vi sono numerose proprietà collettive. Tali proprietà collettive spesso assumono nomenclature varie a seconda della geografia territoriale di riferimento e in questo caso esse prendono il nome di Regole. Le Regole d'Ampezzo gestiscono da secoli l'uso collettivo delle risorse forestali e pascolive di proprietà della comunità ampezzana, quali risorse preziose e di sostentamento. Inoltre, tale regolamento ha identificato i diritti collettivi al godimento e nella gestione del territorio comune, non permettendo la sua vendita e neppure il cambiamento del suo uso.

L'intervento non rientra nei territori gestiti dalle Regole d'Ampezzo.

Quadro dei Vincoli e delle Tutele

Attraverso l'analisi degli strumenti di pianificazione sono stati individuati i seguenti vincoli e tutele:

- Area di notevole interesse pubblico art. 136 D.Lgs. 42/2004. L'intero territorio comunale di Cortina d'Ampezzo è stato dichiarato di notevole interesse pubblico con D.M. 10 giugno 1952 ai sensi della ex L. 1497/1939.
- Fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio Decreto n. 1775 del 11 dicembre 1933, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (art. 142 lett. c D.Lgs.42/2004), derivante dalla presenza del torrente Bigontina.



- "Complesso dell'ex Stazione Ferroviaria di Cortina d'Ampezzo", Vincolato secondo il D.Lgs. 42/2004, art. 10 comma 1, "in quanto particolare esempio di compendio di archeologia industriale

edificato nei primi anni del Novecento, pregevole per cura dei dettagli, costituito da sei edifici a varie destinazioni, tutti in origine a servizio della Ferrovia delle Dolomiti.

All'interno dell'ambito esistono degli edifici vincolati ai sensi del provvedimento della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto del 25 marzo 2013 protocollo 5663, il quale riconosce l'"interesse culturale" ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 - in esito alla procedura di verifica di cui all'art. 12 D.Lgs. 42/2004 cit. - al vasto compendio immobiliare dell'ex-stazione ferroviaria.

Gli edifici tutelati sono: edificio "A" foresterie, depositi e uffici ex-stazione ferroviaria, edificio "B" bagni e locali ad uso abitativo, edificio "C" Skipass, edifici "D" depositi e magazzini, edifici "E" ex officine, edificio "F" ex-rimessa.

- In merito alle tutele, l'area di progetto si colloca tra gli "Ambiti di pregio paesaggistico e paesaggi storici dei versanti vallivi" individuati dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Belluno (comma 1 lettera g, comma 2 art. 25 delle NTA).

La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area Metropolitana di Venezia e le Province di Belluno, Padova e Treviso ha accertato che le proposte progettuali presentate per l'area della ex stazione ferroviaria di Cortina d'Ampezzo sono compatibili con i sopra citati valori tutelati e si è espressa con parere favorevole in data 05 gennaio 2021.

Inoltre, la Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale del Veneto ha autorizzato tramite apposita Deliberazione del 21 ottobre 2020 l'alienazione dell'immobile denominato "Complesso dell'ex Stazione Ferroviaria" di Cortina d'Ampezzo.

Sintesi della coerenza programmatica

Di seguito vengono riportate le situazioni di potenziale criticità rilevate dal proponente a seguito dell'analisi del quadro di riferimento programmatico:

- Per quanto emerso dalla pianificazione di settore e in particolare dal Piano di Assetto Idrogeologico e ripreso dal Piano di Protezione Civile, la presenza della passata frana individuata ad Est dell'area della ex stazione ferroviaria di Cortina d'Ampezzo non interessa in maniera diretta l'area oggetto di intervento in quanto si trova sul versante opposto, risultando separata da tale area dal corso del torrente Bigontina.
- Per quanto riguarda gli altri elementi del quadro pianificatorio presentato, non risultano emergere fattori di criticità, bensì si evidenzia una pertinenza più o meno generalizzata con la vision degli strumenti di pianificazione e con la visione della montagna veneta presente negli strumenti pianificatori di livello regionale e provinciale.
- Gli interventi infrastrutturali innescati con la candidatura e l'assegnazione dei Giochi Olimpici Invernali del 2026 a Milano-Cortina e, precedentemente, dal Mondiale di Sci alpino 2021 tenutosi a Cortina, risultano divenire stimolo per innescare il rinnovo urbano di un'area oggi marginalizzata e funzionale esclusivamente alla stazione degli autobus e all'area di sosta, in una nuova visione di centralità urbana con ampi spazi pedonali, servizi pubblici e attività di pubblico interesse. In questo contesto il progetto si pone in coerenza con il quadro programmatico di riferimento e diventa l'occasione per rigenerare l'area e proporla come la futura porta di ingresso di Cortina.

Valutazioni: la gestione delle acque meteoriche e reflue deve essere sviluppata nelle successive fasi progettuali in coerenza con gli obiettivi della pianificazione regionale.

QUADRO PROGETTUALE

Inquadramento territoriale

Oggetto di intervento è il Complesso dell'ex Stazione Ferroviaria di Cortina d'Ampezzo situato a monte di via Guglielmo Marconi. L'area risulta delimitata a nord dalla strada regionale 48 delle Dolomiti che porta al Passo Tre Croci, a sud-ovest dalla strada statale 51 di Alemagna, a sud-est dalla struttura per il gioco delle bocce di Cortina e a nord-est dall'insediamento residenziale di via Ria De Zeto.

Consistenza dello stato di fatto- destinazioni e funzioni attuali



Oggetto di riqualificazione è un'area di orientativi 1.74 ha, situata all'interno del complesso denominato ex Stazione Ferroviaria di Cortina d'Ampezzo, a copertura in prevalenza asfaltata e destinata in buona parte a posteggio con stalli a raso, per la sosta di autovetture, del servizio pubblico locale su gomma, dei bus e pulmini commerciali, nonché per il servizio taxi.

L'area a posteggio attuale accessibile da Via Marconi risulta così composta: circa 300 stalli di sosta a raso per le auto, 14 per i bus, 4 per i taxi. A questi si aggiungono alcuni parcheggi a bordo strada lungo Via Marconi.

All'interno della superficie summenzionata trovano localizzazione un insieme di fabbricati, locali accessori e di servizio, venutisi ad attestare, a partire dagli anni '20 e '30 del XX secolo, attorno al nucleo principale rappresentato dall'ex edificio ad uso stazione.

Gli edifici esistenti posti all'interno del complesso dell'ex Stazione possono essere così individuati:

- Edificio "A - Foresterie, depositi e uffici ex Stazione Ferroviaria"
- Edificio "B - Bagni e locali ad uso abitativo"
- Edificio "C - Skipass"
- Edificio "D - Depositi e magazzini"
- Edificio "E - Ex Officina"

Proposta progettuale

Generalità

La proposta progettuale ha per oggetto lo sviluppo urbanistico dell'area prevedendo la ristrutturazione degli edifici esistenti e l'edificazione di nuove strutture a multipla destinazione: commerciale, servizi pubblici e privati ed appartamenti ad uso residenziale.

I vani interrati a parcheggio

Per favorire la riorganizzazione degli spazi aperti in modo da creare una vasta area pedonale e permettere l'edificazione di nuovi fabbricati, l'intervento prevede la modifica degli stalli a posteggio esistenti costruendo un parcheggio interrato disposto su due livelli sotterranei, rispetto al piano strada attuale. Nei locali interrati del posteggio si prevede la realizzazione di nuovi posti auto e moto, così ripartiti:

- Posti auto privati-residenze: totale n.109
- Posti auto privati-commerciale. totale n.20
- Posti auto in sub-concessione: totale n.109
- Posti auto commissariato: totale n.14
- Posti auto e moto a rotazione: totale n.402

Ciascun piano del nuovo parcheggio interrato ha uno sviluppo di orientativi 13750 mq, occupando gran parte della superficie dell'intero comparto, nonché il sedime sottostante agli edifici, 'B', 'C', 'D1', 'D2' e parzialmente dell'edificio 'A'.

Quest'ultima circostanza prevede l'impiego di una tecnica costruttiva assimilabile al 'top-down', nella quale attraverso la realizzazione di un sistema di micropali e travi di contrasto è possibile ammorsare le fondazioni tenendo sospesi gli edifici durante le fasi di scavo e la realizzazione dei vani interrati (cfr tav. 3.03).

Al riguardo il proponente, in sede di integrazioni, ha precisato che il progetto presentato è a livello preliminare e pertanto orientato a dimostrare la sua fattibilità tecnica ed economica, per mezzo di predimensionamenti standard, riferendosi anche a soluzioni già impiegate in situazioni analoghe. Nelle successive fasi di progettazione dovranno essere approfondite le indagini sui manufatti e sui terreni, al fine di evitare cedimenti differenziali e/o detensionamenti del terreno, sviluppando calcoli di dettaglio tipici della fase definitiva ed esecutiva.

La porzione interrata degli edifici (disposta su due livelli) sarà realizzata con strutture in cemento armato. Le opere di fondazione saranno del tipo superficiale a platea. Le strutture verticali saranno costituite da pareti in c.a. perimetrali controterra e da nuclei in c.a. irrigidenti in corrispondenza dei vani scala-ascensore, nonché da una maglia di pilastri in c.a. disposti su uno schema da 8mx8m circa, aventi la funzione di sopportare i carichi gravitazionali. Gli orizzontamenti saranno realizzati con solette monolitiche in c.a. con comportamento a piastra

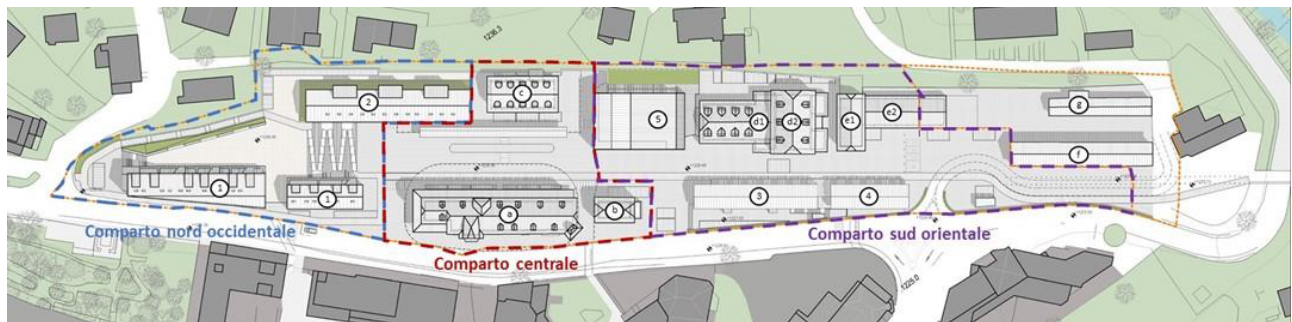


bidirezionale e spessore differenziato in funzione dei carichi. Per la realizzazione degli scavi sono previste delle paratie provvisorie di micropali $\varnothing 220$ con armatura $\varnothing 168.3$ sp.10mm ($i=40$ cm) con 4 ordini di tiranti su tutto il perimetro di scavo. Entrambi i livelli interrati sono suddivisi in tre compartimenti, per garantire che le strutture risultino conformi con le norme antincendio vigenti. Il progetto tiene conto della possibile problematica legata alla presenza del gas radon (cfr tav. 3.03) prevedendo, alla base della platea di fondazione, la realizzazione di un vespaio areato. L'opera sarà realizzata attraverso casseri a perdere (denominati in gergo come "igloo") e con sfoghi verso l'esterno realizzati attraverso apposite canalizzazioni di collettamento.

Nuovo assetto urbanistico dell'area

La riorganizzazione degli spazi interni all'area prevede la costruzione di nuovi edifici, la ristrutturazione e l'adeguamento funzionale dei fabbricati esistenti, la rivisitazione degli spazi esterni nonché, parzialmente, la ricomposizione morfologica dell'andamento topografico.

Schematicamente la soluzione progettuale può essere suddivisa nei tre sotto compartimenti, illustrati nella figura a seguire.



- il comparto nord-occidentale, che definisce l'area di intervento fino all'attuale incrocio tra la SS51 e via Cantore verso Misurina;
- il comparto centrale, che articola i rapporti funzionali e percettivi dell'area compresa tra gli edifici dell'ex stazione e skipass;
- il comparto sud-orientale, caratterizzato dal maggior numero di preesistenze edilizie, che chiude il sistema.

Per tutti e tre i compartimenti i materiali di finitura saranno i medesimi: rivestimento del basamento in pietra (in continuità con il materiale della pavimentazione esterna), rivestimento in legno a doghe ai piani superiori e serramenti in legno.

Il **comparto nordoccidentale** prevede il mantenimento del vuoto centrale dove erano presenti i binari della ferrovia e la costruzione di due nuovi fabbricati con asse principale parallelo ai suddetti binari. Tra i due fabbricati verrà collocata una grande scalinata che condurrà ad una nuova piazza pedonale, posta al livello primo. Il comparto nordoccidentale al piano terra ospiterà nuovi spazi commerciali, tra cui il supermercato, con il relativo magazzino e spazi per il carico scarico merce; al piano terra saranno presenti anche i vani scale di accesso alle residenze che si svilupperanno ai piani primo, secondo e sottotetto. È prevista in questo comparto la realizzazione di n. 24 appartamenti di varie metrature.

Il **comparto centrale** assurge a luogo deputato ad ospitare la viabilità del servizio di bus e corriere, nonché gli adeguati spazi di manovra ad esso correlati. A tal scopo verranno sfruttati gli accessi esistenti, organizzando anche l'ingresso e l'uscita dal previsto parcheggio interrato per auto, che si estende al di sotto dell'area di intervento. Nel comparto centrale saranno collocati l'ingresso e l'uscita dal parcheggio interrato per autovetture, 3 parcheggi per il carico scarico e ulteriori 8 stalli per lo stazionamento degli autobus pubblici, 3 parcheggi per il carico scarico sono previsti lungo la pensilina esistente dell'ex stazione, mentre una nuova pensilina con struttura in acciaio e copertura in legno, accoglierà i passeggeri lungo i rimanenti 9 stalli.

Il comparto comprende gli edifici esistenti denominati "A" ex stazione ferroviaria, "B" e "C", che verranno recuperati e destinati a funzioni pubbliche ai piani terra e primo, e residenze ad uso foresteria nei sottotetti.

L'edificio "A" dell'ex stazione ferroviaria contiene al piano terra e primo le funzioni commerciali e



di appoggio a questo nodo di interscambio e al piano sottotetto dei locali ad uso foresteria.

Al piano terra sono collocate le attività commerciali e gli uffici turistici, skipass, biglietterie, infopoint, etc., i due vani scale laterali collegano direttamente il piano terra con il primo e secondo livello.

Nell'edificio dei bagni pubblici sono previste al piano terra e primo ulteriori funzioni pubbliche di appoggio al piazzale degli autobus, mentre i bagni pubblici vengono spostati al primo livello interrato per servire anche gli utenti del parcheggio.

Completa il comparto l'edificio "C" attualmente dedicato agli uffici skipass, localizzato a ridosso del limite Nord e centrato rispetto l'area d'intervento; esso contiene al piano terra e primo gli uffici del Commissariato di Polizia di Stato, mentre nel sottotetto sono collocati 2 appartamenti per i dipendenti del Commissariato.

Gli interventi previsti per i prospetti esterni agli edifici preesistenti, riguardano principalmente il ripristino degli intonaci originari di colore bianco, il restauro delle pensiline ed il restauro dell'apparato decorativo posto attorno alle finestrate e sui marcapiani, oltre alla sostituzione e/o sistemazione degli infissi in legno.

Il **comparto sudorientale** prevede al suo interno la realizzazione di due nuovi edifici (edifici 3 e 4) a due piani ad uso commerciale, posti lungo il bordo della statale Alemagna in direzione longitudinale ad essa. Il comparto avrà carattere principalmente pedonale, ed inoltre gli edifici avranno facciate bifronti, al fine di rivolgersi sia al lato interno del compendio che verso l'eterna strada statale. Le due superfici pedonali saranno disposte su piani altimetrici sfalsati di circa un metro di quota, per realizzare sul lato adiacente alla strada statale una sorta di plateatico esterno alle destinazioni commerciali dei due edifici di nuova realizzazione.

Nel comparto sudorientale sono presenti i corpi di fabbrica di valore storico esistenti denominati "D" ed "E". L'elemento più importante del comparto sarà il nuovo edificio 5 - sala polivalente, collocato in testa ai fabbricati storici "D" ed "E" con affaccio sulla pensilina per le corriere e ingresso dai previsti nuovi camminamenti pedonali. La sala polivalente avrà una capienza di 355 posti e sarà dotata di servizi igienici, ed ingresso indipendente per gli artisti. Al primo superiore della sala è preventivata la realizzazione di una galleria di ulteriori 50 posti a sedere, oltre alla realizzazione dei camerini, degli spogliatoi e una sala prove, nonché una terrazza panoramica. Dal nuovo foyer è possibile accedere direttamente al piano terra degli edifici "D" che contengono una sala polifunzionale e una cucina.

Sul fronte Sud degli edifici "D" sono collocate delle attività commerciali di piccola dimensione con accesso diretto dal percorso pedonale, mentre sul lato Est è presente un ingresso indipendente che conduce ai due livelli superiori dell'edificio "D2" con funzione di uffici a supporto delle attività del nuovo polo culturale.

Gli edifici "E" terminano il sistema delle funzioni pubbliche con il nuovo polo musicale costituito da una sala concerti da circa 100 posti più lo spazio per il palco e due aule didattiche al piano terra, mentre al primo piano sono collocati un ufficio, i servizi igienici ed un ulteriore aula didattica.

Gli interventi previsti per i prospetti degli edifici "D" ed "E", hanno lo scopo di mantenere il più inalterato possibile il profilo ed i prospetti originali dell'edificato. Quindi per l'ex deposito e magazzini e per le ex officine gli interventi esterni riguarderanno principalmente la bonifica e manutenzione dell'intonaco e la tinteggiatura bianca come finitura.

Gli **spazi aperti** di progetto sono posizionati su due quote principali: la quota relativa al piano degli

accessi pedonali e veicolari e quella relativa al piano della piazza sopraelevata. Il materiale di rivestimento degli spazi aperti è unico e prevede due diverse tessiture a definire gli spazi carrabili rispetto a quelli pedonali.

Cantierizzazione

Il cantiere viene suddiviso in tre lotti denominati fasi come di seguito riportato:

- FASE 1: si tratta di interventi che riguardano il comparto centrale e si suddividono in cinque microfasi (A1, A2, A3, A4, A5);
- FASE 2: sono gli interventi che interessano il comparto nord-occidentale e si compongono



delle microfasi B1 e B2;

- FASE 3: ultima fase che comprende il comparto sud-orientale e le microfasi C1 e C2 (contemporanea alla fase precedente).

La **fase 1** riguarda le attività da eseguirsi nel comparto centrale. Si compone delle attività di accantieramento generali e successivamente degli interventi di realizzazione del parcheggio interrato e quelli di ristrutturazione degli edifici A, B e C, nonché l'avvio alla costruzione dell'edificio 2 e dei sottopassi pedonali.

In tale fase restano disponibili i parcheggi auto del comparto sud-orientale e nordoccidentale, utilizzabili sia per il posteggio auto che per gli autobus, mantenendo disponibili i 2/3 degli stalli a posteggio attualmente esistenti.

Nelle microfasi A1 e A2 sarà predisposta lungo via Marconi (50 metri ad ovest della ex stazione ferroviaria) una fermata provvisoria per carico/scarico del servizio bus e corriere.

Nella riorganizzazione del trasporto pubblico locale attuato nel corso della prima fase dei lavori è stata prevista una fermata sostitutiva nei pressi del palazzetto dello ghiaccio comprensiva dei relativi percorsi dei mezzi di trasporto per arrivare a tale sito.

La **fase 2** e **fase 3** prevedono rispettivamente l'esecuzione dei lavori nel comparto nord-occidentale e nel comparto nord-orientale.

La fase 2 prevede la realizzazione del parcheggio interrato sull'area nord-occidentale, la costruzione dell'edificio 1, nonché il completamento del sottopasso 1 (A5) e l'edificio 2.

In questa fase relativamente al mantenimento della capacità dei parcheggi esistenti, grazie alla realizzazione degli interventi previsti nella fase 1 è possibile utilizzare il parcheggio interrato per le auto (circa 100-130 posti) e il piazzale del comparto centrale per gli autobus.

Contemporaneamente alla fase 2, con la fase 3 si interverrà sul comparto sud-orientale attraverso la realizzazione dell'interrato (solo area C1), la ristrutturazione dei fabbricati D ed E, nonché la realizzazione dei nuovi edifici 3, 4, 5 e il completamento del sottopasso 3 (A3).

Il nuovo assetto logistico per i mezzi di trasporto collettivo

Con l'ultimazione dei lavori previsti le strutture afferenti ai mezzi di trasporto ad uso collettivo avranno un differente assetto rispetto a quello odierno. Le integrazioni hanno chiarito che rimangono presso l'area della ex Stazione ferroviaria le aree di carico e scarico dell'utenza sia del Trasporto pubblico locale (TPL) che dei servizi di trasporto privati e commerciali, da effettuarsi nelle due corsie centrali e alternativamente nell'area di carico/scarico prevista lungo Via Marconi. Invece il parcheggio e la sosta di lunga durata per tutte le summenzionate tipologie di trasporto collettivo è prevista in un'area individuata in località Pian da Lago.

Valutazioni: la nota pervenuta da Dolomitibus (prot. 943/22 del 08/03/2022) ha evidenziato che alcuni aspetti della revisione del servizio di trasporto pubblico devono essere approfonditi, e che la soluzione di parcheggio in loc. Pian da Lago non assolve a tutte le funzioni necessarie.

Si precisa che i mezzi privati non di linea non potranno effettuare attività di carico/scarico nell'area della ex stazione, ma dovranno usufruire dell'area di parcheggio, attualmente prevista a Pian da Lago.

Opere complementari

L'intervento complessivo si completa con la previsione di realizzare una nuova rete di collettamento delle acque meteoriche. Le tavole di progetto (cfr tavv. 2.34 2.35), nonché le integrazioni successivamente intervenute, illustrano l'andamento, le dimensioni e lo schema funzionale della nuova rete di raccolta. Lungo il contorno settentrionale dell'area, ed all'esterno delle previste opere di sostegno provvisoria (berlinese), è previsto di intercettare e collettare le acque di pioggia provenienti dalla porzione di versante racchiuso tra le Vie Cantore e Ria De Zeto, per mezzo di una cunetta della sezione idraulica di 0,3 m², affiancata da opportuna murazione di sopralzo per evitare sormonti d'acqua e servita da caditoie poste ogni 10 m afferenti ad una condotta, avente dimensioni di diametro progressivo fra i 60 e i 100 cm. Nelle planimetrie succitate viene indicato l'andamento e la distribuzione delle linee e dei pozzetti di primo collettamento interni alla superficie, che assommano a complessivi 2.610 m di canalette e condotte. I flussi raccolti ed opportunamente trattati per la componente di prima pioggia, vengono indirizzati alle condutture che assolvono alla funzione di invarianza idraulica, la cui



collocazione è preventivata lungo le sedi stradali di via Marconi e via Barone C. Franchetti. Lungo via Marconi è preventivata la posa di orientativi 275 m di collettore scatolare 160x100 cm in C.A.P. - 70 cm sotto la strada con pendenza del 0.25% , mentre lungo via Bar. C. Franchetti la posa di una tubazione in C.A. del diametro di 100 cm con pendenza del 0.5% e pozzetti ogni 25 m. Il tutto è unito da pozzetti di raccordo, dotati di apposite luci di fondo atte a garantire che all'interno della rete di raccolta vengano effettivamente ad attestarsi i volumi di laminazione necessari per l'assolvimento dell'invarianza idraulica (stimati 1020 m³), e che in generali la restituzione nel ricettore Rio Bigontina non superi il quantitativo di 20 l/s/ha ovvero i 34,8 l/s, per i soli deflussi generati all'interno dell'ambito di trasformazione.

QUADRO AMBIENTALE

Analisi delle componenti analizzate

Suolo e sottosuolo - aspetti geologici generali

Il territorio comunale di Cortina d'Ampezzo si inserisce all'interno della omonima conca, la quale occupa la parte centro-orientale della regione dolomitica. La conca di Cortina è modellata nei terreni della Successione Mesozoica delle Alpi Meridionali, appartenenti all'Unità tettonica Cenera - Marmarole. Lungo i versanti, posizionati sopra l'abitato di Cortina, affiorano la Formazione di San Cassiano e la Dolomia Cassiana (Ladinico sup. - Carnico inf.; Longobardico p.p. - Julico p.p.), appartenenti alle Successioni Postvulcaniche e cassiane, seguite verso l'alto dalla Formazione di Heiligkreuz (Fm. Di Dürrenstein Auctt.) appartenente alle Successioni di chiusura dei bacini cassiani, seguita dalla Formazione di Travenanzes (Fm. di Raibl Auctt.) e dalla Dolomia Principale (Carnico p.p - Retico p.p.).

Aspetti geomorfologici

L'area di progetto si trova sul fianco sinistro della valle del torrente Boite, ed in particolare il piazzale del complesso della Vecchia Stazione Ferroviaria, posto nel cuore di Cortina d'Ampezzo. Si tratta di un terrazzamento antropico, collocato in una fascia di quota compresa tra i 1225 m ed i 1230 m s.l.m.m.

L'ambito ricade all'interno di un grande corpo di frana di colata, definita informalmente Colata di Cortina, la quale costituisce la parte inferiore della conca di Cortina d'Ampezzo con spessori variabili dai 100 ai 350 metri, in prossimità del baricentro della stessa.

Litologicamente la colata di Cortina è formata da materiali meccanicamente deboli e ad elevata frazione terrigena entro i quali si verificano molto spesso fenomeni di frana e colamento anche con caratteristiche complesse. La frana di Cortina, che raggiunge il fondovalle del torrente Boite, è attualmente stabile.

Aspetti idrogeologici

La circolazione idrica sotterranea del territorio d'Ampezzo si alimenta prevalentemente in aree costituite da terreni permeabili per porosità o da rocce permeabili per fessurazione e carsismo: queste favoriscono il deflusso delle precipitazioni che si infiltrano nel sottosuolo per riemergere al contatto con rocce o terreni a bassa permeabilità.

Numerose sono le falde lungo i versanti, anche quelli costituiti da terreni argillosi. Molteplici anche le sorgenti utilizzate per scopi idropotabili, sono localizzate alla base della maggior parte dei gruppi montuosi che circondano Cortina.

La sorgente principale dell'acquedotto comunale è quella del Forame: quest'ultima garantisce portate elevate costanti durante tutto l'anno. Altra sorgente determinante è quella di Cadelverzo.

Indagini geologiche e geognostiche in loco

Per l'area oggetto di analisi è stato effettuato uno studio geologico geofisico per caratterizzare il sottosuolo e valutare i caratteri litologico-tessiturali. Pertanto, sono stati realizzati:

- *Studio geofisico del sottosuolo*: redatto per individuare nel sottosuolo corpi sabbiosi canalizzati lungo i quali potrebbe avvenire la filtrazione delle acque sotterranee;
- *Indagine geognostica*: redatta per realizzare un modello stratigrafico preliminare dell'area attraverso una tomografia elettrica.

Lo studio geofisico del sottosuolo è stato condotto mediante tecniche di tomografia elettrica in corrente continua. Tra i dati in ingresso alla modellazione geologico-geofisica di sito vi sono



anche le risultanze di una perforazione spinta sino alla profondità di circa 30 m dal p.c. ed ubicata nella zona centrale dell'area di studio e denominata informalmente S0. Nel carotaggio si evidenziano chiaramente un deposito superiore di circa 15 m che corrisponde al complesso del corpo di colata di Cortina, posta sopra a un deposito inferiore che molto probabilmente è costituito da materiali post-LGM (Last Glacial Maximum). L'interpretazione dei risultati, derivanti dalla tomografia elettrica, ha evidenziato che fino ad una profondità di -30.0 m, dal piano del piazzale (circa +1226.8 m l.m.m.), la situazione stratigrafica è piuttosto uniforme sul piano orizzontale, con la presenza di materiali di natura coesiva sovrapposti a materiali di natura granulare.

Dal piano del piazzale fino ad una profondità variabile tra i -12.0 m ed i -22.0 m è presente un deposito limo argilloso da consistente a molto consistente ($100 \text{ kPa} \leq \text{POCKET} \leq 400 \text{ kPa/F.S.}$; $60 \text{ kPa} \leq \text{TORVANE} \leq 200 \text{ kPa/F.S.}$). Mentre in profondità si trova una formazione granulare addensata, costituita da ghiaia calcareo - dolomitica in matrice sabbiosa - limosa. Nel piezometro a tubo aperto, installato nel foro del sondaggio, il livello dell'acqua è stato misurato alla profondità di circa - 12.00 m dal piano del piazzale.

Inoltre, ai fini della caratterizzazione dei terreni, in fase preliminare sono stati prelevati n. 4 campioni di terreno in corrispondenza di 3 sondaggi geognostici, sui quali sono state eseguite le analisi comprensive di test di cessione. Il proponente ha già presentato apposite integrazioni in merito a nuovi sondaggi che hanno interessato aree più profonde di analisi e segnala che in ogni caso prima dell'avvio delle operazioni di scavo verrà predisposta una campagna integrativa secondo le modalità stabilite dalla normativa regionale.

In fase di esecuzione dei lavori, al fine di garantire la rintracciabilità delle eventuali terre e rocce da scavo riutilizzate in situ, sarà predisposto uno specifico Piano di Controllo Qualità/Ambiente tramite il quale verrà registrato dove il materiale escavato in una data zona sarà ricollocato definitivamente.

Le terre ed altro materiale considerato rifiuto e conferito ad impianti di trattamento e recupero di rifiuti saranno ovvero conferiti a discarica saranno tracciati mediante l'iter amministrativo previsto dalla legislazione vigente in tema di smaltimento di rifiuti speciali.

Il deposito del materiale generato dalle attività di scavo avverrà presso il cantiere oggetto di analisi (stoccaggio provvisorio).

Rischio sismico

La normativa nazionale che determina il grado di sismicità, e quindi, l'inserimento nelle zone sismiche dei comuni è il D.M. dei Lavori Pubblici n. 64 del 14 maggio 1982: il medesimo decreto non ha classificato in zona sismica il territorio comunale di Cortina d'Ampezzo. Tuttavia, la OPCM n. 3274 del 20 marzo 2003, riclassifica dal punto di vista della sismicità l'intero territorio nazionale ed inserisce il comune di Cortina d'Ampezzo e limitrofi nella zona sismica 3, per quanto riguarda il territorio Veneto. Recentemente, con la D.G.R. n. 244 del 09 marzo 2021 è stato approvato l'aggiornamento dell'elenco delle zone sismiche del Veneto; secondo tale aggiornamento, il territorio di Cortina mantiene la classificazione precedente, ovvero in zona 3.

Per le opere strutturali è stato predisposto opportuno spettro sismico definendo le azioni sismiche di progetto a partire dalla "pericolosità sismica di base" di Cortina d'Ampezzo.

Valutazioni: Vista la documentazione geologica preliminare di progetto, che non definisce uno schema idrogeologico dell'area, che riporta una sola indagine geognostica per la quale si ha una stratigrafia di massima e che non presenta indagini sismiche atte a definire le azioni sismiche di progetto, si ritiene necessario che siano prodotti i dovuti approfondimenti sia per il modello geologico sia per il modello geotecnico e quello sismico, relativi al volume significativo così come richiesto da normativa (cap. 6.2.1, 6.2.2 e 3.2 NTC 2018) atti anche ad una valutazione della gestione di eventuali acque di falda che si venissero ad incontrare durante gli scavi, alla gestione delle vibrazioni prodotte con l'esecuzione delle opere provvisorie di sostegno allo scavo e a tutti gli accorgimenti che si potranno attuare onde evitare di creare danni e/o cedimenti agli edifici posti nelle aree contermini al cantiere.

Con valutazione degli effetti dell'opera su manufatti attigui e sull'ambiente circostante.

Per la protezione delle acque sotterranee devono essere inoltre sviluppate le misure di tutela da applicare in fase di cantiere al fine di impedire percolamenti e contaminazioni.



Analisi geotecniche

All'interno della relazione geotecnica del progetto, vengono riportate le analisi di calcolo effettuate per le opere di sostegno degli scavi. L'analisi è stata effettuata per la berlinese sul confine Nord-Est e su quello Sud-Ovest e per le opere di sostegno degli edifici.

Il proponente segnala che, qualora i tiranti della berlinese previsti dovessero recare problematiche alle proprietà limitrofe ai confini dell'area d'intervento, potrà utilizzare la tecnica costruttiva dei contrasti.

Lo studio della berlinese, costituita da pali di piccolo diametro ($D_n = 220$ mm) della lunghezza di 12.30 m realizzati in opera ad interasse di 0.40 m, viene condotto facendo riferimento alla situazione stratigrafica emersa dalle indagini geologiche, considerando gli effetti della configurazione geometrica dell'opera e la situazione di lungo termine per quanto riguarda il comportamento del terreno.

Il fondo scavo si trova a quota +1217 m l.m.m. quindi a -9.80 m dal piano. I pali sono armati con tubolare $\varnothing 168 \times 10$ mm in acciaio tipo S355 JR ($M_y = 85$ kNm). È stata considerata la presenza di edifici a tergo dell'opera ($q = 30$ kPa) e la presenza di un muretto di altezza massima pari a 3.40 m, la cui fondazione dovrà essere connessa al cordolo di testa della berlinese. Per il sostegno della berlinese saranno adottati n. 4 ordini di tiranti in acciaio a n. 3 trefoli ($Q_{amm} = 450$ kN) posti ad interasse verticale ed orizzontale pari a 2.50 m, perforazione $\varnothing 150$ mm, fondazioni realizzate con iniezioni ripetute ad alta pressione da più valvole. Il proponente prevede di proteggere la parete dello scavo da franamento di materiale e venute d'acqua tra i pali della berlinese attraverso la realizzazione di una copertura dello spessore di circa 10 cm con spritz beton, armato con rete elettrosaldata.

Per il controllo, in fase di cantiere delle acque di ruscellamento provenienti dai pendii retrostanti all'ambito di trasformazione il proponente prevede l'impiego di un sistema provvisorio a pompe, per la raccolta e l'eduzione meccanica delle acque

Individuazione siti di deposito e smaltimento dei materiali

I materiali in esubero derivanti dalla riqualificazione dell'area sono legati principalmente alla generazione di terre da scavo e alla produzione di rifiuti provenienti dalle lavorazioni (quali la scarifica della pavimentazione asfaltata, rifiuti e calcinacci delle attività di costruzione e demolizione). Per i primi il proponente ha individuato nella ditta denominata "La Cool Gessi s.r.l.", titolare di un'autorizzazione di cava autorizzata al ricevimento di circa 250.000 mc di terre e rocce da scavo per la ricomposizione ambientale del bacino estrattivo, nel rispetto dei requisiti di cui alla colonna A, Tab. 1, Allegato 5 Parte IV Titolo V del D.Lgs. 152/06, il soggetto adatto a ricevere presso la propria cava i conferimenti di materiale da scavo, relativi all'intervento in oggetto pari a 130.000 mc. I secondi andranno opportunamente raccolti e differenziati, nonché etichettati con specifico codice CER e portati a smaltimento secondo la normativa vigente.

Valori di fondo di metalli e metalloidi del suolo

L'area della ex stazione di Cortina d'Ampezzo ricade all'interno dell'unità NW - Alpi su formazione di Werfen: è costituita da suoli che si sviluppano su materiale parentale costituito da rocce sedimentarie. Per quanto riguarda la concentrazione in metalli l'unità presenta forti analogie con quella delle Alpi su dolomia (MD). Il proponente osserva che sono pochi i metalli che presentano valore di fondo superiore ai limiti di legge; tra questi quello che mostra i valori relativamente più alti rispetto al limite è l'arsenico con un valore di fondo pari a 30 mg/kg. A questo si aggiungono berillio (2,2 mg/kg), piombo (128 mg/kg) e vanadio (92 mg/kg).

In un secondo momento il proponente ha prodotto n. 4 analisi di terreno a seguito di altrettanti sondaggi all'interno dell'area di intervento: le indagini di laboratorio dimostrando il rispetto dei valori limite dei campioni analizzati.

Valutazioni: la destinazione dei materiali escavati dovrà essere compatibile con i valori di CSC di cui al D.Lgs. 152/06 Allegato 5, Parte IV, Tabella 1, del sito di destinazione, anche qualora il superamento sia determinato da fondo naturale. Qualora i campionamenti in fase operativa evidenziassero il superamento delle CSC di zona dovrà essere dato avvio alle azioni di cui al titolo V parte IV del Dlgs 152/2006.

Uso del suolo



Il territorio di Cortina è caratterizzato da un ambiente montuoso dominato da boschi e rocce nude. La presenza di aree direttamente connesse al tessuto insediativo è estremamente limitata, con una concentrazione delle aree a uso residenziale e produttivo compresse in corrispondenza dell'area centro-meridionale del territorio comunale, in prossimità del corso del Boite. In termini quantitativi la superficie insediativa supera di poco il 5% del territorio comunale. Le aree a uso residenziale rappresentano circa il doppio di quelle produttive.

Poco meno della metà del territorio comunale è occupata da aree boscate, alle quali vanno sommate le superfici occupate da vegetazione arbustiva, con una presenza quindi di suolo occupato da un sistema vegetale consolidato superiore a metà del totale.

La porzione di territorio con vegetazione rada o assente rappresenta la quota più elevata dei rilievi montani e le coste più ripide. Una buona percentuale è interessata dalla presenza di prati stabili e pascoli che rappresentano un elemento significativo per la biodiversità montana. I prati stabili si localizzano prevalentemente in prossimità dell'abitato, in destra Boite, mentre i pascoli si localizzano sia ai limiti del centro di Cortina sia ai piedi dei rilievi maggiori. Estremamente limitate sono le percentuali di superficie destinati a viabilità o interessate da corpi idrici.

L'area dove si colloca l'ambito di intervento è classificata come "Rete stradale veloce con territori associati" (cod. 1221) per quanto riguarda il piazzale dell'Ex-Stazione Ferroviaria, mentre per gli edifici esistenti come "Aree destinate a servizi pubblici, militari e privati" (cod. 1213), in un ambito prettamente urbanizzato.

Sintesi delle componenti e delle criticità presenti

L'area di Cortina presenta un territorio per lo più naturale; infatti, la superficie insediativa supera di poco il 5% della superficie totale che per lo più è occupata da boschi di conifere. Il proponente dichiara che il progetto proposto ricade all'interno di un sistema antropico esistente, e pertanto l'area risulta essere già impermeabilizzata ed urbanizzata.

In particolare l'area in esame fa parte di un grande corpo di frana di colata formatosi dal disfacimento di materiali della Formazione di San Cassiano: questa risulta stabile anche se presenta erosione al piede, dovuta alla spinta della frana posta nel versante opposto della Valle del Boite (destra idrografica).

Il rischio sismico in zona è basso: apposita indagine *in situ* nel luogo di cantiere mostra omogeneità geologica sul piano orizzontale e una stratificazione verticale che vede limo e limo argilloso nella parte più superficiale (Colata di Cortina) ed una formazione granulare addensata costituita da ghiaia calcareo-dolomitica in matrice sabbiosa-limosa oltre i 15 metri di profondità. Il corpo franoso ID:0250354600 collocato poco più ad Est dell'area di intervento non interessa quest'ultima.

Il proponente afferma che all'interno del Comune di Cortina d'Ampezzo si trova un unico sito identificato come potenzialmente contaminato, che ricade comunque al di fuori dell'ambito di intervento.

Valutazioni: Tale affermazione non è corretta, come già evidenziato nel corso del procedimento di VAS con la nota provinciale n. 15379 del 18/06/2021 alla quale si allegava l'anagrafe dei siti contaminati, e della quale si richiamano le valutazioni.

Ambiente idrico – acque superficiali

La rete idrografica che drena il territorio del Comune di Cortina è caratterizzata da numerosi corsi d'acqua a regime torrentizio, conseguenza dell'orografia. L'asta principale è quella del torrente Boite, affluente destro del fiume Piave, che attraversa la conca ampezzana in tutta la sua lunghezza. Il Boite raccoglie la quasi totalità delle acque. Il settore orientale del territorio comunale afferisce al bacino del torrente Ansiei, che scorre nella valle omonima in direzione di Auronzo di Cadore, a valle del quale confluisce nel Piave, e ad Ovest del Passo Falzarego, una piccola porzione è compresa nel bacino del torrente Cordevole.

L'area d'intervento si trova in prossimità del torrente Bigontina, che poco più a valle confluisce nel Boite.

Per quanto riguarda la qualità delle acque il proponente fa riferimento alla "Relazione annuale sul monitoraggio della qualità delle acque interne in Provincia di Belluno – Relazione tecnica" del 2016 del Dipartimento provinciale di Belluno e agli open data di ARPAV. Negli anni tra il 2000 e il 2019, nel complesso, nei due tratti del torrente Boite le acque possono essere considerate di



buona qualità, lo stato chimico rilevato è buono; la qualità secondo indice LIMeco (Livello di Inquinamento da Macrodescriptors per lo stato ecologico) ed inquinanti specifici è elevata, con un trend costante. Il livello dell'indice LIM varia tra 1 e 2.

Acque sotterranee

L'Azienda Regionale per la Prevenzione e la Protezione Ambientale del Veneto (ARPAV) si occupa del monitoraggio delle acque sotterranee per il territorio veneto. Gli ultimi dati disponibili relativi al territorio del comune ampezzano fanno riferimento all'anno 2017, come riportato nella Relazione annuale sullo stato delle acque interne in Provincia di Belluno 2017 e nello specifico per la stazione n. 2501637 relativa alla sorgente denominata Rumerlo Bassa.

Il monitoraggio effettuato da ARPAV nel corso del 2019 ha evidenziato il buono stato della rete in Provincia di Belluno con trend che si mantengono stabili nel tempo. Dei 35 punti di monitoraggio analizzati nel corso del 2019 all'interno del territorio bellunese solamente uno riporta uno stato quantitativo scadente. Tale dato fa riferimento alla sorgente n. 2501507 situata nel Comune di Comelico Superiore.

Valutazioni: la revisione 2021 del Piano di Gestione del Distretto Alpi Orientali definisce "sconosciuto" lo stato delle acque sotterranee di tutta la regione Veneto.

Valutazione compatibilità idraulica

Come prescritto dalla normativa il fine della valutazione di compatibilità idraulica VCI è duplice: in primo luogo deve essere verificata l'ammissibilità dell'intervento, considerando le interferenze tra i dissesti idraulici presenti e le destinazioni o trasformazioni d'uso di progetto, in secondo luogo deve essere rispettato il principio dell'invarianza idraulica secondo il quale ad ogni diminuzione della permeabilità superficiale, in conseguenza di una trasformazione del territorio, devono essere intraprese misure compensative volte a mantenere costante il coefficiente udometrico, di trasformazione degli afflussi in deflussi.

Per la valutazione delle criticità idrauliche presenti nella zona dell'intervento il proponente ha condotto un'indagine storica degli eventi calamitosi che si sono verificati negli ultimi 50 anni, facendo soprattutto riferimento alla carta idrografica del Genio Civile di Belluno, rappresentante gli allagamenti dell'evento alluvionale del 3 - 5 Novembre 1966, ad analogo documento dell'Autorità di Bacino per il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico e alle carte del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni 2015-2021 del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali.

Dalla disamina della documentazione, risulta che storicamente nell'area in esame non sono stati registrati esondi neppure in occasione di eventi alluvionali come quelli del 3 - 5 novembre 1966, mentre dalla carta degli scenari di accadimenti alluvionali di media probabilità - HPM (Tr= 300 anni) predisposta dall'AdB per la Direttiva Alluvioni 2007/60/CE, non si configurano situazioni che diano luogo a danni sociali, economici e al patrimonio ambientale. Essendo completamente impermeabilizzata, l'area di intervento attualmente ha un coefficiente di deflusso φ pari a 0.90; nella proposta di progetto, grazie alla realizzazione di porzioni di aree a verde, il coefficiente di deflusso verrà abbassato a 0.87. Nonostante il beneficio in termini di riduzione del coefficiente udometrico, il proponente sceglie di adottare misure di mitigazione, volte a laminare le portate generate dagli afflussi meteorici che precipitano all'interno dell'area di trasformazione. La rete di raccolta e convogliamento delle acque sarà dimensionata in modo da limitare la portata defluente entro il limite di 20 l/s*ha, un valore largamente inferiore rispetto ai deflussi attuali. Inoltre, si è tenuto conto della previsione di non scaricare le acque meteoriche nella rete di fognatura mista esistente che risulta sottodimensionata ma direttamente nel Rio Bigontina, previo trattamento delle acque di prima pioggia.

La determinazione delle precipitazioni per il dimensionamento dei dispositivi di invarianza idraulica si basa su curve di pioggia costruite su tempi di ritorno pari a 50 anni e ha come risultato la stima di 75 mm per un evento della durata di un'ora e di 204 mm per un evento di 24 ore; l'elaborazione dei dati provenienti dalla stazione di Forni di Sopra (la più prossima a Cortina d'Ampezzo) è stata svolta tramite analisi statistica di Gumbel. Il volume d'invaso complessivo sarà di 968 m³ ed i deflussi avverranno attraverso un pozzetto di laminazione finale nel Rio Bigontina con foro di fondo per generare una bocca tassata di scarico tale da rilasciare 34,8 l/s (che corrispondono al prefissato 20 l/s*ha). Altro aspetto importante, correlato al controllo e miglioramento dei deflussi dell'areale dell'ex Stazione, è quello di raccogliere e collettare le acque della porzione del versante di monte racchiuso tra le Vie Cantore e Ria De



Zeto, le cui acque attualmente in parte vengono assorbite dal terreno, in parte defluiscono attraverso dette strade e in parte scendono attraverso il piazzale della ex Stazione. Pertanto, oltre alla realizzazione muretto di separazione e divisione dei rispettivi deflussi, sono previsti contorni rialzati in corrispondenza dei grigliati, delle scale e delle rampe di accesso, nonché il sovradimensionamento dei sistemi di svuotamento dei medesimi interrati suddividendoli nei quattro sottoareali, che saranno serviti da proprie vasche di trattamento in continuo con disoleatore e dissabbiatore, e stazioni di rilancio con pompe in cascata di soccorso.

Per il controllo delle acque scolanti è prevista la realizzazione di una specifica condotta in tubi di c.a. a bicchiere con guarnizioni, sempre per resistenza a pressione fino a 0,5 bar, posta a monte della berlinese di contenimento, cioè verso le proprietà di monte, servita da una cunetta di raccolta della sezione di 0,3 m² con caditoie poste ogni 10 m. Inoltre, essendo previste aree a parcheggio esterne con spazi di manovra di poco superiori ai 5.000 m², è obbligatorio il trattamento delle acque di prima pioggia. È prevista l'installazione di due impianti di trattamento con disoleatore tipo KMC-SMA della capacità di 9,6 m³ della potenzialità 100 l/s per il trattamento in continuo di tutte le acque meteoriche, muniti di pacco lamellare che contribuisce alla sedimentazione dei limi, che scaricherà a valle del pozzetto di laminazione della dorsale finale di scarico.

Stima del fabbisogno idrico

Il proponente assume come riferimento un consumo medio di 0,739 l/s x coeff. di sicurezza 3 = 2,22 l/s (arrotondati a 3 l/s) e, in caso d'incendio di 43,86 l/s (arrotondati a 45 l/s).

Valutazioni: è opportuno evitare l'uso di acqua potabile nelle fontane ornamentali o comunque prevedere un riciclo e non lo scarico a perdere. Devono essere applicate tutte le misure per il risparmio idrico, per esempio reti duali di approvvigionamento, utilizzando acque di qualità inferiore a quelle potabili per i WC.

Si osserva che la reale configurazione delle reti acquedottistiche del comune di Cortina fa capo in minima parte alla rete GSP e per il resto è gestita da consorzi privati a oggi in salvaguardia rispetto al Gestore Unico. La fase successiva di progettazione dovrà compiutamente verificare la reale disponibilità d'acqua e contemplare tutte le modalità per il risparmio e il riutilizzo della risorsa idrica.

Trattamento dei reflui

Poiché a seguito della separazione delle reti, attualmente miste, le acque di fognatura riguardanti abitazioni e negozi afferiranno all'impianto di depurazione in capo al BIM GSP, nelle modalità che indicheranno, il proponente ipotizza il seguente conferimento:

1. acque bionde di lavelli e docce provenienti da abitazioni, uffici, negozi, attività commerciali in genere fabbriche, laboratori non di produzione, sale convegni e teatri in base agli abitanti equivalenti definite secondo le linee guida, alla rete del gestore;
2. acque nere direttamente alla rete del gestore con sola interposizione del sifone "Firenze".

Per le acque provenienti da cicli di lavorazione e il lavaggio dei pavimenti con prodotti chimici specifici, al fine di garantire l'abbattimento di tutti i parametri inquinanti, in particolare quelli derivanti dal lavaggio di rifiuti organici, entro i limiti previsti dal regolamento di fognatura, sono previste 3 fasi di pretrattamento:

1. convogliamento in una nuova vasca di decantazione e accumulo di adeguato volume;
2. seconda vasca per il trattamento con un depuratore chimico-fisico;
3. trattamento biologico a fanghi attivi per abbattere i composti organici in soluzione.

Il tutto confluirà in un depuratore di tipo biologico a fanghi attivi.

Nelle integrazioni il proponente chiarisce che riguardo alla previsione di un supermercato, oltre alle valutazioni riguardanti i servizi minimi da garantire per dipendenti e fruitori, si considera che in essi possano essere inserite attività di rifinitura e confezionamento finale dei prodotti alimentari messi in vendita, come carni e specie ittiche. In relazione della tipologia e delle dimensioni dell'impianto di depurazione comunale presente, soprattutto se in presenza di reti miste, è preferibile realizzare un pretrattamento prima dell'immissione in fognatura per tali settori di utilizzo, mediante l'uso di impianti prefabbricati monoblocco per scarichi civili, volto a garantire una ossidazione biologica con fanghi attivi ad ossidazione totale dei reflui in entrata,



tramite diffusioni d'aria, e decantazione; il funzionamento sarà automatico e continuo. Il proponente conclude che tale progettualità è stata fatta in via preliminare, ma se il gestore della rete pubblica non ritiene necessaria tale opera, si potrà rivedere la progettazione come da loro indicazione.

Valutazioni: premesso che dev'essere valutata l'opportunità di un abbattimento del carico organico prima della immissione in fognatura, dato che una delle criticità presenti nell'impianto di depurazione di Cortina è proprio il basso carico organico, l'eventuale realizzazione di un depuratore in prossimità della strada e delle abitazioni, determina la necessità di specifici accorgimenti sia per contenimento rumori che degli odori.

Atmosfera

Il principale riferimento della programmazione regionale è il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA), che identifica le zone caratterizzate da diversi livelli di inquinamento atmosferico e fornisce le linee guida per l'elaborazione dei Piani di Azione, Risanamento e Mantenimento a cura dei Comuni. In ottemperanza al D.Lgs. 155/2010 il Consiglio Regionale del Veneto ha approvato l'aggiornamento del Piano di Tutela dal quale si evince che il comune di Cortina d'Ampezzo rientra nella Zona IT0525 - Prealpi e Alpi.

Il monitoraggio della qualità dell'aria nella Provincia di Belluno

La Rete di Monitoraggio ARPAV presente sul territorio provinciale di Belluno è attiva dal 1999, anno in cui le centraline, prima di proprietà dell'Amministrazione provinciale, sono state trasferite all'Agenzia. Nel territorio comunale di Cortina d'Ampezzo non risultano essere presenti stazioni di monitoraggio fisse. Tuttavia, nel 2006 è stata svolta da ARPAV una campagna annuale di monitoraggio della qualità dell'aria con mezzo mobile nel territorio comunale di Cortina d'Ampezzo, zona palazzetto del ghiaccio, che non ha evidenziato superamento dei limiti/obiettivi di legge o altre criticità. Osservando i dati di concentrazioni degli inquinanti si può notare che la qualità dell'aria nella zona risulta buona.

Campagne di monitoraggio della qualità dell'aria e confronto con località prossime

Vista la lontananza del Comune di Cortina d'Ampezzo dalle stazioni di monitoraggio della rete fissa di ARPAV, ai fini della stima della qualità dell'aria sul territorio comunale, sono stati considerati anche dati provenienti da campagne svolte con centraline mobili (ARPAV) e provenienti da stazioni fisse della rete provinciale di Bolzano (APPA Bolzano). Osservando i dati emerge che le analisi della qualità dell'aria nei siti considerati riportino ottimi risultati, gli unici superamenti del limite di legge si individuano a Brunico per gli ossidi di azoto ($33 \mu\text{g}/\text{m}^3$ rispetto ad un limite di 30, un superamento di lievissima entità) e ad Auronzo (Palaghiaccio) per il Benzo[a]pirene. Anche il limite annuale per la protezione della salute umana del diossido di azoto registra un valore superiore al limite di legge ($42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ rispetto ad un limite di 40) ad Auronzo di Cadore (Palaghiaccio), il grado di copertura della campagna di monitoraggio però è solo del 36% (133 giorni) rispetto all'arco temporale annuale a cui si riferisce questo limite, pertanto non è possibile stabilire con certezza il superamento del limite annuale.

Relativamente al Comune di Cortina d'Ampezzo è possibile valutare una concentrazione media annua di PM10 dell'ordine di $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, una concentrazione media annua di PM2.5 compresa fra $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e una concentrazione media annua di NO₂ dell'ordine di $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Valutazione emissioni prodotte dal traffico indotto e dalle attività di cantiere

Sono state analizzate dal proponente le emissioni degli inquinanti atmosferici prodotti dal traffico indotto associato al Complesso dell'ex Stazione Ferroviaria di Cortina d'Ampezzo.

Lo studio del traffico ha valutato i flussi di veicoli sulle arterie di collegamento del Complesso dell'ex Stazione ferroviaria alla città. L'analisi è consistita in uno studio dell'assetto viario esistente, seguito da una valutazione degli effetti determinati dal futuro carico veicolare indotto. I flussi di traffico dello scenario stato di fatto e stato di progetto coincidono. Infatti, lo scopo del progetto è quello di eliminare il traffico attuale parassita che cerca parcheggio invano (c'è carenza di offerta di sosta), e l'aumento dei posti auto non ha l'obiettivo di "aumentare il traffico" ma di ridurre le percorrenze del traffico già presente.

Relativamente alle **attività di cantiere** sono state considerate le emissioni di polveri PM10, PM2.5 ed NO₂ è stata scelta una fase della cantierizzazione ritenuta maggiormente impattante in quanto vi è il massimo carico, determinato dalla compresenza sia di fasi di cantiere che di una



parziale fruibilità dell'area (una parte di fase di esercizio). Nel cronoprogramma delle attività di cantiere sono stati scelti i mesi M19 e M20 come quelli maggiormente impattanti sulla qualità dell'aria.

Sono state considerate le emissioni di polveri PM10 dei mezzi d'opera ipotizzando che verranno utilizzati solo mezzi d'opera con classe di emissione EU Stage V e pertanto con una emissione massima di PM10 pari a 0.015 g/kwh e di NOx di 0.4 g/kwh. Il territorio oggetto della modellizzazione della meteorologia e delle ricadute è chiamato Dominio. Nel caso specifico è stata scelta un'area rettangolare di 0.65 km x 0.6 km con passo 50 m. Nel dominio sono stati identificati 9 ricettori sensibili che risultano particolarmente esposti alle emissioni prese in considerazione. Nello scenario stato di fatto e in quello di cantiere sono stati considerati solamente i ricettori ritenuti più sensibili. La modellizzazione prodotta conclude che in nessun ricettore le concentrazioni di NO₂ superano i limiti di legge. Anche relativamente alle polveri PM10 e PM2.5 e al Benzo(a)Pirene in nessun ricettore vengono superati i limiti di legge del D.Lgs. 155/2010 inoltre il proponente afferma che per questi parametri le ricadute non superano la soglia di significatività calcolata in misura del 5% del limite di legge (linee guida APAT 2001). Anche durante i due mesi maggiormente critici delle attività di cantiere le ricadute dei parametri analizzati (PM10, PM2.5, NO₂ e B(a)P) nei ricettori maggiormente critici perché più prossimi all'intervento non verranno superati i limiti di legge di qualità dell'aria prescritti dal D.Lgs. 155/2010.

Valutazioni: il D.Lgs 155/2010 riguarda i limiti per la qualità dell'aria ambiente, quindi le immissioni, il risultato finale di tutte le fonti di emissione presenti in una determinata area. Per verificare il rispetto di questi limiti, il proponente avrebbe dovuto aggiungere all'impatto stimato i valori di fondo preesistenti; altrimenti si può correttamente parlare solo di 'significatività' o meno dell'emissione rispetto al valore limite.

Rumore – Piano di Zonizzazione acustica comunale

Il Comune di Cortina d'Ampezzo è dotato di un Piano di Zonizzazione Acustica approvato con delibera n. 61, del 18/12/2000, dal cui esame si osserva che l'intervento ricade, per gran parte del suo sviluppo, all'interno di una Zona III - "Aree di tipo misto", mentre l'area relativa alla carreggiata stradale e al parcheggio, con la relativa fascia di pertinenza, è assimilata alla zona IV - "Aree di intensa attività umana".

Nel programma di simulazione acustica sono state inserite le caratteristiche delle sorgenti (posizione, livello di potenza acustica), quelle dello scenario di propagazione (orografia del territorio, attenuazione dovuta al terreno), e le posizioni dei ricettori. Per alcune strade le caratteristiche acustiche sono state ricavate dalle misure effettuate, per altre strade sono state ricavate dal volume di traffico tramite NMPB Route 96. È stato effettuato il calcolo del livello acustico presente presso alcune abitazioni ed alberghi ricettori. Analizzate le varie **fasi di cantiere** previste è stata scelta una fase della cantierizzazione ritenuta maggiormente impattante in quanto vi è il massimo carico, determinato dalla compresenza sia di fasi di cantiere che di una parziale fruibilità dell'area (una parte di fase di esercizio). La valutazione dell'impatto è stata effettuata tenendo conto di 74 camion al giorno (su 8 ore di attività) e distribuendo le macchine impiegate 1/3 sul cantiere b1 e 2/3 sul cantiere c1+c2, dando ad ognuna un tempo di funzionamento di 6h/g.

Lo stato di fatto *ante operam* si è basato su misurazioni le quali comprendevano tutti i contributi acustici di zona; sono state effettuate misure sia presso sorgenti riconoscibili che presso aree edificate vicine. Allo stato attuale le sorgenti esistenti con i relativi valori di potenza acustica prese in considerazione dal presente studio sono riconducibili principalmente ai mezzi transitanti lungo alcune strade presenti nell'area. Gli impianti e le attività presenti nelle varie strutture produttive non apportano rumore significativo al clima acustico dell'area.

I rilievi atti a valutare i livelli di rumore immessi nell'ambiente circostante sono stati effettuati a dicembre 2018, secondo il DM 16 marzo 1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico".

Calcolo dei livelli di rumore

Inseriti i dati nel software di calcolo è stata calcolata la propagazione del suono nell'area, visualmente illustrata tramite specifiche mappe isofoniche. Per quanto riguarda la Verifica conformità con i limiti di immissione, emerge dallo studio come i valori determinati ai ricettori, a



1 m dalla facciata, sono utilizzati per verificare il rispetto dei vari limiti previsti dalla normativa. Il confronto con i valori limite riferiti al periodo di riferimento Tr (TABELLA C, DPCM 14/11/97 - D.P.R. 142/2004) evidenzia il rispetto dei limiti. Lo studio evidenzia anche il rispetto dei limiti differenziali.

Da segnalare comunque che durante la fase di cantiere considerata (la maggiormente impattante), presso alcuni ricettori (individuati nello studio previsionale con i numeri 1-4-5-6) risulta possibile il superamento del valore limite di immissione della pertinente classe di zonizzazione acustica. In proposito il proponente dichiara che le attività di cantiere saranno svolte mirando a ridurre al minimo il rumore emesso e sono pertanto previsti degli accorgimenti progettuali volti all'eliminazione del potenziale impatto. Risulta sempre rispettato il valore limite di emissione per le infrastrutture stradali anche durante la fase di cantiere.

Valutazioni: il proponente propone di monitorare il rumore durante la fase di cantiere. Nelle successive fasi di progettazione le misure di mitigazione dovranno essere sviluppate anche per il rispetto dei limiti acustici ai recettori a rischio di superamento.

Inquinamento luminoso

Tale aspetto è attualmente normato dalla Legge Regionale del Veneto n. 17 del 7 agosto 2009: "Nuove norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici". Il comune di Cortina si trova per la maggior parte compreso in un'area con livelli di brillantezza artificiale tra il 33% e il 100% di quella naturale, la classe a minor inquinamento rilevabile in regione. La porzione meridionale del territorio comunale rientra invece in un'area con livelli di brillantezza artificiale superiori, compresi tra il 100% e il 300%.

Il territorio di Cortina d'Ampezzo si trova all'interno della fascia di rispetto di 10 km di raggio per gli osservatori non professionali e per i siti di osservazione, determinata dalla presenza dell'Osservatorio Astronomico del Col Drusciè "Helmut Ullrich". Inoltre, parte del territorio è anche interessata dalla fascia di rispetto corrispondente all'estensione delle aree naturali protette (SIC e ZPS IT3230071 "Dolomiti d'Ampezzo", SIC IT3230017 "Monte Pelmo-Mondeval-Formin" e SIC e ZPS IT3230081 "Gruppo Antelao- Marmarole-Sorapis").

Valutazioni: le successive fasi progettuali dovranno essere sviluppate in coerenza con la L.R. 17/2009.

Radiazioni non ionizzanti

Le radiazioni non ionizzanti sono forme di radiazioni elettromagnetiche, comunemente chiamate campi elettromagnetici, che, al contrario delle radiazioni ionizzanti, non possiedono l'energia sufficiente per modificare le componenti della materia e degli esseri viventi.

Stazioni radiobase

Un'importante fonte di radiazioni elettromagnetiche è costituita dagli impianti di telecomunicazione. Un impianto di telecomunicazione è un sistema di antenne che consente la trasmissione di un segnale elettrico nello spazio aperto sotto forma di onda elettromagnetica. Gli impianti di telecomunicazioni trasmettono ad alta frequenza, tra i 100 kHz e 300 GHz. Negli ultimi anni si è registrato in tutta la Regione un rapido incremento degli impianti di telefonia mobile, passati da meno di 900 nel 2000 a quasi 6300 al 31/12/2016. Le stazioni radio base per la telefonia mobile sono numerose, distribuite sul territorio al suolo o su edifici, sia nel centro di Cortina che nelle frazioni (zona stadio olimpico del ghiaccio, rifugio Ospitale, impianti sportivi comunali in località Fiames, seggiovia di Rio Gere, impianto di risalita Pian De Ra Bigontina, Pocol, funivia Lagazuoi).

ARPAV effettua il monitoraggio in continuo del campo elettromagnetico emesso dagli impianti di telecomunicazione, con particolare riferimento alle Stazioni Radio base mediante 40 stazioni di monitoraggio (centraline), distribuite presso i 7 dipartimenti ARPAV provinciali. Non risultano tuttavia campagne di monitoraggio recenti nel comune di Cortina d'Ampezzo. Inoltre, per quanto riguarda l'intera Provincia di Belluno, per il 2019, non risultano esserci stati superamenti dei limiti nazionali e pertanto nemmeno siti risanati, sia in merito agli impianti radio televisivi che alle stazioni radio base.

Elettrodotti

Le principali sorgenti di campi elettromagnetici a bassa frequenza sono costituite dagli impianti



di generazione e trasmissione della corrente elettrica. Il maggior impatto, sia ambientale sia nella generazione di campi magnetici, è provocato dalle linee di distribuzione ad alta tensione usate per il trasporto di energia elettrica su lunghe distanze.

Il territorio comunale risulta attraversato da una linea dell'alta tensione, a 132 kW, di ENEL Distribuzione S.p.a. Il tratto dell'elettrodotto interessa la zona sud-orientale del territorio comunale, e nello specifico la frazione di Acquabona; attraversa un'area per lo più a prato e pascolo e non interferisce con siti sensibili. Inoltre, per quanto riguarda l'intera Provincia di Belluno, per il 2019, non risultano esserci stati superamenti delle soglie di campo elettrico/induzione magnetica fissate dal DPCM 8/7/2003 e pertanto nemmeno siti risanati in merito agli elettrodi.

Esposizione campi elettromagnetici

L'indicatore di esposizione fornisce una misura dell'esposizione della popolazione al campo elettrico prodotto dalle Stazioni Radio Base installate in Veneto. L'ARPAV ha elaborato un indicatore che stima la percentuale di superficie vincolata ai sensi della L.R. Veneto 27/93; nel caso di Cortina d'Ampezzo è pari a solo 0,12% della superficie comunale, pari a 0,30 kmq (Dati Quadro Conoscitivo Regionale 2010).

Radiazioni ionizzanti

Il radon è un gas radioattivo naturale, incolore e inodore, prodotto dal decadimento radioattivo del radio, generato a sua volta dal decadimento dell'uranio, elementi che sono presenti, in quantità variabile, nella crosta terrestre.

La principale fonte di immissione di radon nell'ambiente è il suolo, insieme ad alcuni materiali da costruzione tufo vulcanici e, in qualche caso, all'acqua. Il gas si disperde nell'atmosfera ma si accumula negli ambienti chiusi. Gli ambienti a piano terra, ad esempio, sono particolarmente esposti. La delibera regionale n. 79 del 18/01/2002 fissa in 200 Bq/m³ il livello di riferimento di radon nelle abitazioni e, recependo i risultati della suddetta indagine, individua preliminarmente dei Comuni "ad alto potenziale di radon".

La realizzazione degli interrati in progetto prevede la realizzazione di un vespaio areato da eseguire all'estradosso della platea di fondazione in calcestruzzo armato. Il vespaio in esame verrà realizzato attraverso casseri a perdere (i cosiddetti "igloo") e una cappa in c.a. Lungo il perimetro del vespaio si posizionano delle tubazioni per la ventilazione d'aria forzata e prosegue all'interno del muro in c.a. sino a giungere ad un collettore, dal quale procederà un'ulteriore condotta che consentirà alla ventilazione di sfociare dove previsto.

Energia

Il problema energetico è oggi una delle priorità dei paesi dell'Unione Europea poiché a fronte di un costante aumento della domanda di energia, le fonti fossili, da cui ricaviamo circa il 70% di energia, vanno via via esaurendosi e le conseguenze ambientali del loro utilizzo assumono un peso sempre maggiore. Da sempre la Provincia di Belluno è caratterizzata da una rilevante produzione idroelettrica da grandi impianti a cui si è sommato negli ultimi anni un significativo numero di piccole centrali sulla spinta delle incentivazioni statali che ha determinato anche l'espansione di altre fonti di energia rinnovabile. Il Comune di Cortina d'Ampezzo ed il Ministero dell'Ambiente, con la collaborazione della Fondazione Dolomiti UNESCO, hanno redatto nel 2016 la "Carta di Cortina", con la quale viene sancito l'impegno alla tutela del territorio, in occasione degli eventi sportivi invernali e dei Mondiali tenutisi nel 2021. Un'attenzione che si traduce in azioni e buone pratiche da applicare al fine di rafforzare un modello di sviluppo turistico *green oriented* fondato da un lato sull'efficienza nell'uso delle risorse, e dall'altro sulla limitazione delle emissioni di gas serra e dei costi energetici.

L'alimentazione del complesso sarà garantita da una centrale termica e da un impianto fotovoltaico. La prima sarà composta da due diversi generatori di calore, uno alimentato a pellet e cippato e l'altro a metano; si stima per entrambe le caldaie un range di potenza nominale di 135-499 kW con rendimenti del 93-94% sia per l'impianto a metano che per quello a pellet. L'installazione degli impianti fotovoltaici sarà prevista sulle coperture degli edifici fuori terra, impianti collegati alla rete elettrica generale e dimensionati in conformità alle richieste del D.Lgs. n. 28 del 03/03/2011.

Valutazioni: Per quanto riguarda la tipologia degli impianti di riscaldamento, dal punto di vista



della qualità dell'aria il riscaldamento a legna in piccoli apparecchi, allo stato delle attuali tecnologie, è sfavorevole in termini di emissioni di particolato rispetto a quello a metano. Ci si riferisce al divieto in vigore dal 01/01/2020, di cui all'allegato A della DGRV 836/2017, di installare generatori con una classe di prestazione emissiva inferiore alla classe "4 stelle" e di continuare ad utilizzare generatori con una classe di prestazione emissiva inferiore a "3 stelle". Livelli prestazionali elevati dei combustori, possono inoltre contribuire a ridurre le emissioni di BaP derivanti dalla combustione della biomassa.

Rifiuti

Tra gli obiettivi prioritari individuati dalle direttive comunitarie in materia di rifiuti, il principale è quello di ridurre la quantità dei rifiuti prodotti, che risulta in progressivo aumento. Dall'ultimo rapporto ARPAV emerge come la produzione totale di rifiuti urbani in Veneto nel 2019 sia leggermente in aumento rispetto all'anno precedente (+ 1% con 2.310.597 t). La produzione pro capite regionale, pari a 471 kg/ab*anno (1,29 kg/ab*giorno).

Nel 2019 il territorio comunale di Cortina d'Ampezzo ha prodotto un quantitativo di rifiuti urbani pari a quasi 6.000 tonnellate, corrispondenti ad una produzione pro capite superiore a 1.037 kg/ab*anno. A seguito di calcoli relativamente alla produzione di rifiuti urbani il proponente non rileva criticità per la componente in esame.

Aree naturali e biodiversità - Rete Natura 2000

Rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Il territorio comunale di Cortina d'Ampezzo vede al suo interno e nelle immediate vicinanze numerose aree di pregio naturalistico.

All'interno del territorio comunale sono presenti:

- a nord, la Zona Speciale di Conservazione (ZSC) e Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT3230071

"Dolomiti d'Ampezzo";

- a sud, la Zona Speciale di Conservazione (ZSC) IT3230017 "Monte Pelmo-Mondeval-Formin";

- a sud-est, la Zona Speciale di Conservazione (ZSC) e Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT3230081

"Gruppo Antelao-Marmarole-Sorapis".

L'area di intervento non coincide con alcun sito della rete Natura 2000 e si trova alle distanze lineari superiori a 2,6 km, ed è esterno all'ambito del Parco.

Rete ecologica

L'area d'intervento si trova all'interno dell'abitato di Cortina, al centro della valle d'Ampezzo.

La conca delimitata dalle Dolomiti d'Ampezzo è caratterizzata da vaste porzioni di foresta di conifere e da importanti estensioni di praterie, naturali alle alte quote e ricavate dall'uomo alle quote inferiori. Le praterie e i boschi portano il segno di una utilizzazione umana millenaria e a basso impatto, come quella delle comunità regoliere.

L'intervento si colloca all'interno dell'ecosistema urbano, che per sua natura è fortemente dipendente da input esterni di materia ed energia. L'ecosistema urbano può essere descritto come una rete complessa di attività umane connesse con processi di carattere sia socioeconomico che biogeofisico; al suo interno l'uomo ha perciò un ruolo attivo nell'orientare le funzioni ecosistemiche.

L'area d'intervento non interessa di fatto ambiti riconosciuti come elementi della Rete Ecologica.

Aspetti vegetazionali

Il clima delle Dolomiti d'Ampezzo, di tipo alpino subcontinentale, e la loro posizione sul versante sud-orientale della catena alpina ne improntano una vegetazione dominata da vaste porzioni di foresta di conifere e da importanti estensioni di praterie, naturali alle alte quote e ricavate dall'uomo alle quote inferiori.



Alle quote più basse (1.200 m s.l.m.) il bosco, su terreni freschi e profondi, è costituito principalmente da Abete bianco (*Abies alba*), Abete rosso (*Picea abies*) e Faggio (*Fagus sylvatica*); su terreni più aridi è diffuso invece il Pino silvestre (*Pinus sylvestris*), con popolamenti sparsi soprattutto in sinistra orografica della valle, composta di terreni detritici molto permeabili.

Il bosco è tuttavia spesso sostituito dai pascoli diffusi in seguito all'attività foraggero-zootecnica che in passato costituiva la principale forma di sostentamento della comunità locale. I suoli profondi, fertili e con pendenze mai eccessive hanno consentito ai cortinesi di ricavare, nei secoli 1.200 ha di prato, tra circa 1.100 e 1.700 m di quota. L'intervento si colloca in area urbana, su di una superficie quasi interamente impermeabilizzata. Gli elementi vegetali presenti si trovano all'estremità nord-occidentale dell'area d'intervento, al confine con la Strada statale 51, e sul margine orientale in corrispondenza della scarpata del piazzale esistente dalla vicina area edificata a carattere prevalentemente residenziale.

All'estremità orientale, al margine della strada, vi sono alcune porzioni di una bassa siepe arbustiva e due esemplari arborei ornamentali a foglia caduca. Sul margine orientale la scarpata a copertura erbacea è arricchita da alcuni esemplari di specie arboree e arbustive tra cui si annoverano aceri montani (*Acer pseudoplatanus*), abeti rossi (*Picea abies*), larici (*Larix decidua*), betulle (*Betula* sp.).

Aspetti faunistici

Le Dolomiti d'Ampezzo, a dispetto della frequentazione turistica, vantano una notevole ricchezza e diversità faunistica, grazie alla varietà di ambienti presenti ed alla gestione silvo-pastorale a basso impatto che le Regole esercitano da secoli su ecosistemi boschivi e prativi molto prossimi alla naturalità. L'elenco delle specie animali presenti sulle Dolomiti d'Ampezzo comprende la gamma quasi completa della fauna alpina. La biodiversità faunistica è costituita da 160 specie di animali vertebrati, fra cui si contano 31 specie di mammiferi, 113 specie di uccelli e 16 specie di anfibi, rettili e pesci. L'area d'intervento, collocata all'interno del contesto urbano e costituita da una superficie artificializzata con aree a parcheggio ed edifici, non risulta idonea alla presenza di specie faunistiche, se non di specie spiccatamente antropofile quali i chiroteri.

Patrimonio culturale, archeologico e paesaggistico - Ambito di Paesaggio

Con Delibera di Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020 è stato approvato il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento. Il "Documento per la pianificazione paesaggistica" colloca l'area oggetto d'intervento all'interno dell'ambito di paesaggio n. 1 "Alta montagna bellunese", e in particolare attraverso l'"Atlante ricognitivo" l'area viene descritta con la scheda ricognitiva n. 01 denominata "Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico". L'area di intervento si colloca dell'area denominata "Ampezzano", comprendente tutto l'alto bacino del Boite fino alla linea dello spartiacque.

Caratteri del paesaggio - Geomorfologia e idrografia

Il territorio è caratterizzato dall'alternanza di porzioni di valle ampie e soleggiate, come il Cadore centrale (da Tai a Lozzo) e improvvisi restringimenti della sezione valliva, che in genere introducono poi ad ampie conche, come quella di Cortina, di Lorenzago o di Sappada. Questa variabilità orografica conferisce all'intera area un aspetto paesaggisticamente variegato, accentuato dai dislivelli tra fondovalle (posti a quote tra gli 800 e i 1.300 metri) e vette circostanti, che raggiungono altitudini di oltre 3.000 metri. Le forme del rilievo sono quelle caratteristiche del paesaggio dolomitico.

Nella porzione più elevata le pareti-sub verticali in roccia dal tipico colore chiaro-rosato, prendono le forme di sottili guglie e denti oppure di massicci più compatti. A forme glaciali si trovano associate anche forme carsiche, legate alla natura carbonatica della dolomia. Al di sotto si trovano ampie falde di detrito, talvolta suddivise in coni, altre volte più uniformi, che raccolgono il materiale prodotto dai processi erosivi che agiscono sulle pareti sovrastanti; sono zone più o meno stabili; indice ne è la copertura vegetale continua o discontinua.

Vegetazione e uso del suolo

Le diverse associazioni vegetali presenti si distribuiscono sui versanti in rapporto all'altitudine e alle condizioni di esposizione. Nelle fasce più elevate troviamo assenza di copertura vegetale continua, ma presenza di elementi floristici di pregio. Scendendo si incontrano dapprima le praterie alpine, poi una fascia ad arbusti, con la tipica presenza del pino mugo (spesso presente



nella porzione più elevata dalla falda di detrito), per poi passare alle abetaie e alle peccete e, nei fondivalle e lungo i corsi d'acqua, al bosco misto di conifere e latifoglie. La situazione della copertura vegetale dei fondivalle e dei versanti meglio esposti è stata profondamente modificata dalle pratiche agricole, soprattutto il pascolo e la fienagione, per cui il prato occupa ampie parti di versante. Rarissime ormai le superfici coltivate, un tempo dedicate alla produzione di cereali minori e altri prodotti poco esigenti.

Insedimenti e infrastrutture

L'area della scheda ricognitiva "Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico" è caratterizzata da una struttura insediativa di tipo prevalentemente accentrato, distribuita sui versanti meglio esposti spesso derivante dalla saldatura di precedenti nuclei sparsi (Auronzo, Sappada, Cortina, Comelico).

Il turismo invernale ed estivo è supportato da una discreta rete di impianti di risalita e piste per lo sci di discesa, sviluppata soprattutto nella parte occidentale dell'area oggetto della ricognizione in corrispondenza della conca di Cortina, nonché da numerosi anelli per lo sci di fondo e da un ricchissimo sistema di sentieri e rifugi anche ad alte quote. La rete ferroviaria arriva solo a lambire l'area oggetto della ricognizione, raggiungendo l'abitato di Calalzo di Cadore lungo la linea Venezia-Calalzo che a Ponte nelle Alpi si collega alla Belluno-Feltre - Montebelluna. Fino al 1964 una linea ferroviaria a scartamento ridotto, di cui è ancora ben riconoscibile il tracciato trasformato in pista ciclabile, collegava Calalzo e Dobbiaco in Pusteria passando per Cortina d'Ampezzo.

Valori naturalistico-ambientali e storico-culturali

L'area della scheda ricognitiva "Dolomiti d'Ampezzo, del Cadore e del Comelico" presenta nel suo insieme uno straordinario valore naturalistico, conferitogli in primo luogo dall'estrema varietà di ambienti e microambienti entro porzioni di territorio anche di limitate estensioni. Alvei torrentizi, forre, laghi naturali in quota, laghi artificiali, torbiere, zone umide sono solo alcune delle tipologie che arricchiscono la rilevanza naturalistica dell'area oggetto della ricognizione, accresciuta anche dalla presenza di numerosi geositi. Numerosi sono i biotopi, legati soprattutto al ricco reticolo idrografico e alle formazioni forestali di antica origine (ambienti fluviali, forre, laghi naturali in quota, cascate, laghi artificiali). Un cenno a parte meritano le numerose zone umide, tra cui spiccano le torbiere di Danta e di forcella Lavardet, i palù di Serla, i Paludetti di Misurina, le paludi di Forcella Roan, i prati umidi di Tabià di Fies.

L'intera area è caratterizzata dalla presenza di specifici manufatti rurali, che in alcune zone raggiungono livelli notevoli di interesse storico, tecnologico e paesaggistico, legato soprattutto alla eccezionale sopravvivenza di antiche tradizioni costruttive lignee (Comelico, Sappada, Ampezzo). A questo patrimonio rurale si aggiungono testimonianze protoindustriali soprattutto lungo la rete idrografica, come mulini e segherie.

Dinamiche di trasformazione - Integrità naturalistico-ambientale e storico-culturale

I centri di alto versante e le aree più interne vivono fenomeni più o meno localizzati di spopolamento, dovuto sia alle caratteristiche geografiche dei siti, sia all'abbandono dell'agricoltura, cui ha in parte supplito in passato la forte industria manifatturiera locale. Per contro l'area ha mantenuto elevate quote di naturalità e registra oggi la maggior presenza di emergenze storico ambientali. Un articolato sistema di pascoli e malghe alle quote più elevate in parte è ancora in funzione, in parte è stato riattivato a fini turistici e rivela interessanti opportunità di connessione con il circuito escursionistico/alpinistico. Il sistema dei sentieri in quota e dei rifugi è regolarmente soggetto a manutenzione. Il generale declino delle tradizionali attività agro-silvopastorali, maggiore nei centri a vocazione manifatturiera, è responsabile del noto fenomeno della avanzata del bosco a discapito delle superfici prative e pascolive. Ciò nonostante, la struttura del paesaggio costruito dalle attività agropastorali è ancora ben leggibile in quasi tutta l'area.

Fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità

Se la frammentazione ecologica non è un pericolo per queste aree, è pur vero che il declino delle attività agropastorali rappresenta un concreto elemento di rischio, non solo per la conservazione del paesaggio storico, ma anche dei suoi valori ambientali: se per un verso l'abbandono dei versanti accresce la naturalità dell'area oggetto della ricognizione, essa tuttavia comporta una



generale riduzione della varietà di microambienti e conseguentemente della biodiversità, con la perdita di numerose specie sinantropiche. Un ulteriore elemento di vulnerabilità per il paesaggio oggetto della ricognizione è rappresentato dal processo di abbandono dei versanti e di discesa a valle della popolazione: mentre i fondovalle vivono una crescente tendenza alla metropolizzazione, accentuata dai continui miglioramenti della rete stradale e della connessione con il resto della provincia e con la pianura, gli insediamenti situati alle quote più elevate, penalizzati in termini di accessibilità, risentono maggiormente dei fenomeni di declino economico e demografico tipici delle parti più marginali delle Alpi.

Nonostante i continui miglioramenti il sistema viabilistico è ancora in parte insufficiente rispetto alla domanda. Lo sviluppo turistico ha privilegiato il modello insediativo delle "seconde case", realizzando strutture (piste, impianti e strutture ricreative, ecc.), non sempre opportunamente localizzate. La presenza di bacini artificiali per la produzione di energia idroelettrica caratterizza i principali corsi d'acqua. Alcuni di questi bacini hanno un rilevante valore turistico (Auronzo, Centro Cadore). Per questo motivo e per il rischio idrogeologico connesso alla variazione dei livelli dell'acqua oggi la gestione tecnica dei serbatoi può rappresentare un'occasione di conflitto, in particolare nei periodi di magra.

Sono presenti fenomeni di dissesto idrogeologico, legato alla relativa giovinezza geologica della zona e alla presenza di un ricco reticolo idrografico.

Contesto paesaggistico

L'ambito di progetto si inserisce in contesto paesaggistico che ha visto a partire dalla seconda metà del Novecento cambiare i propri caratteri naturali/insediativi in modo sensibile. L'evoluzione dei caratteri insediativi, che tuttora conservano ampie tracce del passato rurale, ebbe un impulso soprattutto in seguito alla realizzazione della strada internazionale di Alemagna, la cui inaugurazione risale al 1830 e a cui seguì la realizzazione delle prime strutture alberghiere. Successivamente, nei primi del Novecento, a cavallo tra le due guerre mondiali, sono costruite le prime funivie e i primi impianti di risalita che permettono l'avvio allo sviluppo del turismo invernale, reso successivamente celebre dalle Olimpiadi Invernali del 1956, svolte nella città.

Dalle analisi cartografiche si nota come nel tempo si sia giunti a una densificazione del centro di Cortina, che estendendosi ha inglobato buona parte dei nuclei circostanti e dei terreni agricoli interclusi. Tale espansione insediativa ha visto il suo maggior sviluppo nel 1963, anno in cui si registrarono 117.428 metri cubi costruiti, dei quali 94.438 relativi a fabbricati residenziali. Da un assetto paesaggistico contraddistinto da un nucleo abitato chiaramente definito dai prati segnati da rade strade bianche si passa, dunque, ad un assetto attuale connotato da un'eterogenea aggregazione urbana e suburbana estesa lungo le pendici fino a includere i nuclei rurali circostanti.

Luogo area di intervento

L'area di intervento corrisponde all'ambito di pertinenza della ex-stazione ferroviaria di Cortina, sulla linea storica Calalzo-Cortina-Dobbiaco. La linea, attivata nel 1921 e dismessa nel 1964, nasce integrando il sedime ed il tracciato della ferrovia "da campo" messa in funzione durante la guerra dagli austriaci. In virtù della propria origine "ferroviaria", ancor oggi la morfologia dell'ambito mostra un impianto a forma di fuso molto allungato. Questo spazio, situato sul versante sinistro della conca, lascia il centro storico di Cortina a valle, e una zona di espansione ormai fittamente urbanizzata in direzione Alverà e Pecol a monte.

Valenze culturali e paesaggistiche

Tra gli elementi culturali e paesaggistici che caratterizzano il territorio di Cortina spiccano le ampie superfici di prati e pascoli di monte ed i borghi rurali di piccole dimensioni, che mantengono molte delle caratteristiche originarie, tra cui molte testimonianze delle locali tradizioni costruttive lignee.

Centri storici

I centri storici individuati nel territorio di Cortina d'Ampezzo sono: Alverà, Cadin, Campo, Cojana, Colle, Cortina, Lacedel, Mortisa, Pecol, Ponte Chiesa, Valle, Zuel, Zuel di Sotto.

Interesse culturale del compendio dell'ex Stazione ferroviaria di Cortina d'Ampezzo

Il provvedimento della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto del 25.3.2013 protocollo 5663 riconosce "l'interesse culturale" ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs.



22/1/2004 n. 42 - in esito alla procedura di verifica di cui all'art. 12 D.Lgs. 42/2004 cit. - al vasto compendio immobiliare dell'ex stazione ferroviaria sito in piazza Marconi, di proprietà del Comune di Cortina. L'area dell'intervento proposto ricade per buona parte all'interno dell'ambito denominato "Complesso dell'ex-Stazione Ferroviaria di Cortina d'Ampezzo", vincolato secondo il D.Lgs. 42/2004, art. 10 comma 1, "in quanto particolare esempio di compendio di archeologia industriale edificato nei primi anni del Novecento, pregevole per cura dei dettagli, costituito da sei edifici a varie destinazioni, tutti in origine a servizio della Ferrovia delle Dolomiti".

La Carta Archeologica del Veneto

Dall'analisi della Carta Archeologica del Veneto, emerge che l'intervento non interferisce direttamente con siti archeologici, tuttavia nel territorio comunale di Cortina d'Ampezzo sono segnalati dei ritrovamenti di epoca non precisamente determinabile e dell'epoca romana.

Valutazioni: il progetto prevede la conservazione degli edifici storici di pregio presenti nel complesso della ex stazione, prevedendo per alcuni di essi la realizzazione di scavi sotto il sedime dei fabbricati per la realizzazione dei parcheggi interrati. In fase di cantiere il proponente ha previsto una tecnica assimilabile a quella del top-down, attraverso la realizzazione di un sistema di micropali e travi di contrasto, che consentano di imbrigliare le fondazioni e di fatto "sospendere" gli edifici durante le fasi di scavo e realizzazione dell'interrato (cfr tav. 3.03). Nelle successive fasi di progettazione dovranno essere approfondite le indagini sui manufatti e sui terreni, con riguardo alla interazione terreno-fondazione-sovrastuttura.

INTEGRAZIONI

Il proponente ha trasmesso in data 11/01/2022 (protocollo provinciale n. 0000457 del 11/01/2022) delle integrazioni volontarie relative ai risultati delle analisi per le Terre e Rocce da Scavo eseguite su tre sondaggi geognostici ai quali viene fatto riferimento nella "Relazione illustrativa" (all. 1.02 al cap. 17), nel Parere Provincia di Belluno, par. "Matrice Rifiuti" (pag. 58-59) e nell'All. 1.21 "Studio Preliminare Ambientale", cap. 8, e nel Quadro di Riferimento Ambientale par. 8.2.4.1 "Indagini Geologiche e Geognostiche in loco" (pag. 62).

In data 22/02/2022 con nota provinciale n. 4435 protocollo in uscita n. 0004435, è stata inviata una richiesta di chiarimenti e integrazioni relative punti elencati di seguito, ai quali è stata data risposta nel documento "Risposte alla richiesta di chiarimenti ed integrazioni pervenuti dalla commissione VIA in data 22/02/22 protocollo 0004435 e allegati";

Dati di traffico alla base dello Studio Preliminare Ambientale viene chiarito quanto segue:

Per quanto riguarda il TGM desunto dal PUMS di Cortina si segnala che tale valore non corrisponde ad un valore medio annuale ma bensì ad una "ricostruzione del traffico veicolare [...] su un periodo rappresentativo invernale" (PUMS Cortina, pagina 21).

I rilievi condotti nel settembre 2020, come si evince dai dati dei radar R3 e R8 riportati peraltro a pagina 45 dell'All. 1.20, hanno evidenziato 10/12.000 veicoli equivalenti/giorno su Viale Marconi e valori di punta nell'intorno dei 1.000 veicoli equivalenti/ora.

Le simulazioni condotte sono riferite all'ora di punta del sabato dalle 9.30 alle 10.30 in cui su Viale Marconi si sono registrati circa 1.000 veicoli equivalenti/ora. A questi, a favore di sicurezza, sono stati aggiunti 290 veicoli/ora in ingresso/uscita dall'area a parcheggio così da sovrastimare l'impatto atteso (la riqualificazione del parcheggio in realtà non aumenterà il numero di auto circolanti ma andrà a soddisfare una domanda già esistente).

Per questi motivi si ritiene che gli elaborati prodotti già contengano gli approfondimenti richiesti:

- Rilievi in linea con i dati storici (del 1995)
- Massimo impatto atteso. Ora di punta attuale a cui sono stati aggiunti tutti nuovi veicoli (ipotesi molto cautelativa)

Atmosfera viene ribadito che nelle valutazioni della componente atmosfera sono state considerate fra le attività di cantiere, sia le attività di scavo, sia di allontanamento del materiale. Sono stati considerati al massimo 35 mezzi al giorno distribuiti su 8 ore lavorative. Relativamente alle emissioni di polveri PM2.5 per le attività di cantiere è stata allegata una mappa, per la quale le emissioni sono state valutate con i fattori di emissione specifici per PM2.5. Relativamente alle emissioni per il traffico viene confermato quanto già prodotto in



quanto il fattore di emissione delle PM2.5 è valutato il 70% del fattore di emissione delle PM10. I valori di traffico contengono anche i 290 veicoli ora in ingresso e in uscita.

Valutazioni: il proponente considera trascurabili le emissioni prodotte in fase di cantiere dai mezzi d'opera funzionali allo sgombero del materiale escavato. Non si condivide questa affermazione in quanto gli effetti si dispiegano non solo sull'arco di tempo giornaliero ma lungo tutta la durata del cantiere, che vede 13.500 mezzi pesanti in transito nel centro urbano e lungo la viabilità principale anche extraurbana. A tal fine devono essere previste idonee misure gestionali in corso d'opera.

Rumore Viene confermato che per la modellazione dello stato post-operam sono stati utilizzati i dati derivanti dallo Studio del Traffico, i quali forniscono un TGM medio annuale e dal quale sono stati ricavati i valori dei flussi di traffico orari utilizzati nella modellazione. Viene inoltre segnalato che lo Studio del Traffico ha peraltro indicato che non vi è un aumento del flusso di traffico rispetto lo stato ante operam. Riportano inoltre che per la modellazione dello stato ante-operam i dati di input utilizzati sono stati ricavati da misure fonometriche effettuate presso le sorgenti (strade) e non sono stati ricavati da dati di traffico. Confermano pertanto le valutazioni già espresse senza necessità di una rielaborazione della Valutazione Previsionale di Impatto Acustico viste le indicazioni sopra fornite per lo Studio del Traffico, il quale risulta invariato.

Misure di mitigazione Viene indicato che all'interno del capitolo 10 dello Studio Preliminare Ambientale sono riportati gli accorgimenti progettuali previsti per il progetto, intesi come misure di mitigazione e di contenimento da attuarsi in fase di cantiere prevedendo, per ogni matrice ambientale, accorgimenti progettuali da attuarsi nelle fasi successive e in particolare durante la fase realizzativa dell'intervento.

Per l'atmosfera prevedono di adottare tutte le misure mitigative per evitare la variazione della qualità dell'aria ossia impiego di mezzi omologati secondo le direttive più recenti in termini di emissioni e/o dotate di sistemi di abbattimento efficaci, prevedendo una regolare manutenzione verifica per mantenerle in efficienza ottimale; adozione di sistemi di pulizia delle gomme degli automezzi di trasporto, se a contatto con aree non pavimentate; periodiche bagnature delle aree di cantiere non pavimentate e degli eventuali stoccaggi di materiali inerti polverulenti o cumuli di terra e la loro copertura con teli idonei per evitare il sollevamento di polveri (valido anche per i veicoli utilizzati per il trasporto degli inerti e/o terre) e limitazione della velocità sulla viabilità di servizio;

Per il rumore verranno adottate idonee soluzioni tecniche e gestionali in grado di limitare la rumorosità delle macchine e dei cicli di lavorazione, piuttosto che intervenire a difesa dei ricettori adiacenti alle aree di cantiere così elencati:

a. *Interventi sui macchinari ed attrezzature:* Scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramenti prestazionali; Selezione di macchine ed attrezzature omologate in conformità alle direttive della Comunità Europea e ai successivi recepimenti nazionali; Impiego di macchine movimento terra ed operatrici gommate piuttosto che cingolate; Installazione, se già non previsti e in particolare sulle macchine di una certa potenza, di silenziatori sugli scarichi; Utilizzo di impianti fissi schermati; Utilizzo di gruppi elettrogeni e compressori di recente fabbricazione insonorizzati.

b. *Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature:* Eliminazione degli attriti attraverso operazioni di lubrificazione; Sostituzione dei pezzi usurati e che lasciano giochi; Controllo e serraggio delle giunzioni; Bilanciatura delle parti rotanti delle apparecchiature per evitare vibrazioni eccessive; - Verifica della tenuta dei pannelli di chiusura dei motori; Svolgimento di manutenzione alle sedi stradali interne alle aree di cantiere e sulle piste esterne, mantenendo la superficie stradale livellata per evitare la formazione di buche.

c. *Modalità operative ed apprestamenti di I cantiere:* Orientamento degli impianti che hanno una emissione direzionale in posizione di minima interferenza (ad esempio i ventilatori); Localizzazione degli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai ricettori critici o dalle aree più densamente abitate; Utilizzazione di basamenti antivibranti per limitare la trasmissione di vibrazioni al piano di calpestio; Limitazione allo stretto necessario delle attività nelle prime/ultime ore del periodo diurno (6-8 e 20-22); Imposizione di direttive agli operatori tali da evitare comportamenti inutilmente rumorosi (evitare di far cadere da altezze eccessive i materiali o di trascinarli quando possono essere sollevati, ecc.); Divieto di uso scorretto degli



avvisatori acustici, sostituendoli quando possibile con avvisatori luminosi.

Viene dichiarato che sarà fatto il monitoraggio in corso d'opera per i ricettori verso i quali è segnalato un potenziale superamento dei limiti in fase di cantiere al fine di verificare se le azioni tecniche e gestionali sopra menzionate siano in grado di abbattere le emissioni di rumore.

Le attività di cantiere che comportano lo spostamento dei mezzi pesanti nei periodi di alta stagionalità, ossia nelle due settimane di Ferragosto e nelle due settimane di dicembre, saranno sospese per non interferire con il sistema viabilistico di Cortina d'Ampezzo nel periodo di maggiore affluenza turistica.

In aggiunta a tali misure si segnala che prima dell'inizio dei lavori, in ottemperanza al parere positivo della Soprintendenza, debba essere predisposto un apposito piano specifico da sottoporre all'autorizzazione della stessa in cui vengano proposti un insieme di interventi che mitigano l'impatto del cantiere nei confronti del centro urbano. In tali termini, pertanto, nella fase successiva della progettazione e comunque prima dell'inizio dei lavori saranno individuate eventuali misure di mitigazione, oltre a quelle già previste dallo SPA, al fine di mitigare la fase di cantierizzazione così come richiesto dalla Soprintendenza anche rispetto le emissioni in atmosfera e di rumore.

Valutazioni: i dati presenti nello SPA a pag. 95 non sono coerenti con quanto esposto nelle integrazioni. Le valutazioni sul rumore e le relative mitigazioni devono essere commisurate alla sensibilità dell'ambito di intervento e alla durata dei lavori. Si osserva che la valutazione di clima acustico presentata non è conforme alle Linee Guida redatte da ARPAV; il progetto definitivo sia integrato con una valutazione più accurata e aderente alle Linee Guida, considerando il periodo di maggiore impatto per la presenza della SS51, e sviluppando soluzioni tecniche idonee al rispetto dei requisiti di clima acustico.

Valutazione di Compatibilità idraulica

Viene ribadito che è stato ottenuto il parere favorevole del Genio Civile di Belluno con protocollo 75488 del 17/02/22 in riferimento alla compatibilità idraulica e viene allegato al documento integrativo.

Viene descritto il sistema di raccolta e smaltimento delle acque provenienti da monte, quartiere via Ria De Zeto, che scaricherà in un doppio pozzetto finale, con sistema di laminazione posto a monte, che afferisce al torrente Bigontina prima del ponte sulla strada regionale. Viene allegata una planimetria con indicato il tracciato della condotta, posta lungo via Barone C. Franchetti, e con manufatto di restituzione posto in sponda destra del T. Bigontina.

Viene prevista una disoleazione e separazione in continuo che garantisce un trattamento costante delle portate scaricate. Viene prevista la posa di due vasche per il trattamento in continuo della capacità ciascuna di trattamento in continuo di 100 l/s, volume del separatore pari a 9,6 m³, verso le quali saranno fatte arrivare le acque di dilavamento del piazzale e dei parcheggi interrati tramite impianti di sollevamento e condotte in PVC-U ENI EN 1401 – SN 8 DN 250÷315 mm poste entro i solai. In allegato la tavola con la localizzazione dell'impianto disoleatore e rete delle meteoriche afferente.

Pretrattamento acque reflue a monte dell'immissione in fognatura

Per quanto riguarda il trattamento chimico-fisico e biologico delle acque reflue precisano che per quanto attiene a tutte le destinazioni d'uso previste dell'intervento, con esclusione del supermercato, si rappresenta che tutti i reflui conferiranno alla rete pubblica comunale, secondo le indicazioni dell'ente gestore. Riguardo alla previsione di un supermercato, oltre alle valutazioni riguardanti i servizi minimi da garantire per dipendenti e fruitori, si considera che in essi possano essere inserite attività di rifinitura e confezionamento finale dei prodotti alimentari messi in vendita, come carni e specie ittiche. In questi casi è preferibile realizzare un pretrattamento prima dell'immissione in fognatura per tali settori di utilizzo, mediante l'uso di impianti prefabbricati monoblocco per scarichi civili, volto a garantire una ossidazione biologica con fanghi attivi ad ossidazione totale dei reflui in entrata, tramite diffusioni d'aria, e decantazione; il funzionamento sarà automatico e continuo. Il monoblocco in c.a.v. interrabile di dimensioni 3,25x2,00x2,00 m è previsto nella parte ovest dell'areale della stazione. Si rimettono al gestore della rete pubblica per eventualmente rivedere la progettazione e il trattamento o meno di tali acque reflue. Viene allegata una tavola con il posizionamento del previsto impianto di



trattamento reflui da attività di rifinitura del supermercato.

Approfondimenti terre e rocce da scavo

In aggiunta al carotaggio citato nella relazione preliminare geologica, sono stati eseguiti n.3 sondaggi a carotaggio continuo, due spinti alla profondità di 25 m e uno spinto alla profondità di 35 m. Come richiesto, vengono allegati alla presente: Planimetria con ubicazione dei sondaggi; Cassette catalogatrici; Prove pressiometriche; Prove di laboratorio su campione indisturbato; Prove SPT; Prove di permeabilità;

La documentazione, che conferma e integra lo studio preliminare geologico già consegnato, sarà alla base del futuro sviluppo della relazione geologica e delle dettagliate modellazioni geotecniche da sviluppare nelle successive fasi di progettazione. Vengono allegati i dati dei sondaggi.

In questa fase progettuale hanno individuato il deposito per il materiale delle terre da scavo più prossimo e con capacità di ricevere quanto prodotto dallo scavo (cava di Damos). Nel caso in cui la stessa possa solo parzialmente essere in grado di assorbire il materiale provvederanno a definire puntualmente il nuovo sito di deposito tra quelli presenti ed autorizzati lungo la direttrice sud nella Provincia di Belluno ed eventualmente di Treviso. Prevedono impatto irrisorio visto il quantitativo limitato di camion/giorno previsti oltre al fatto che a sud della cava di Damos la viabilità è più scorrevole e presenta più alternative. Confidano che prima dell'inizio lavori nelle more degli interventi riguardanti l'evento delle Olimpiadi Milano-Cortina 2026 il problema dei siti di accoglimento dei materiali di risulta venga affrontato e risolto.

Approfondimenti strutturali edifici storici esistenti

Non è previsto di operare con tecnica top-down nell'area di intervento. Con esclusivo riferimento a taluni edifici esistenti ("skipass" ed "ex officine") si è previsto una tecnica assimilabile a quella del top-down, attraverso la realizzazione di un sistema di micropali e travi di contrasto che consentano di imbrigliare le fondazioni e di fatto "sospendere" l'edificio durante le fasi di scavo e realizzazione dell'interrato (cfr tav. 3.03). La progettazione è a livello preliminare e si basa su predimensionamenti e mutua tecnologie precedentemente impiegate con ottimi risultati su interventi analoghi a Cortina, dimostrando di fatto la fattibilità dell'intervento proposto e inquadrandone i costi sommari. Rimandano alle successive fasi di progettazione approfondite indagini sui manufatti e sui terreni, al fine di evitare cedimenti differenziali e/o detensionamenti del terreno, sviluppando calcoli di dettaglio tipici della fase definitiva ed esecutiva.

Interrati e Opere di scavo

Non ci sono interrati esistenti che abbiano interferenza con l'intervento, fermo restando il principio affermato per le opere provvisorie e la tirantatura, il punto di maggior prossimità all'intervento in corrispondenza delle ex officine lascia comunque un margine, nella configurazione di progetto, di circa 2 m, per cui compatibile con la berlinese e anche con la posa della tubazione idraulica prevista da progetto. Anche in questo caso, nelle successive fasi di progettazione, verranno approfondita la progettazione e sviluppati dettagli grafici. Viene allegata la Pianta quotata dell'interrato esistente in rapporto con l'interrato di progetto.

Impatti sulla componente mobilità

La riduzione degli stalli derivante dalla soluzione presentata non andrà a interferire con la possibilità di utilizzo dell'area della ex Stazione ferroviaria da parte sia del Trasporto Pubblico Locale che dei mezzi commerciali ma è determinata a mettere in sicurezza l'area rispetto a quanto attualmente avviene. L'attuale attività di carico e scarico rimangono presso l'area della ex Stazione ferroviaria da effettuarsi nelle due corsie centrali e alternativamente nell'area di carico/scarico prevista lungo Via Marconi. La sosta lunga è prevista in sicurezza nell'area di Pian da Lago, così come avverrà per il trasporto pubblico. Viene asserito che tale configurazione è frutto di condivisione tra l'ente gestore del TPL e la Provincia di Belluno e il Comune di Cortina d'Ampezzo al fine di garantire la sicurezza dei pedoni ed ovviare alla necessità di manovra in retromarcia dei mezzi come attualmente accade presso l'area della ex Stazione. La sosta lunga dei mezzi di trasporto pubblici e privati presso l'area di Pian da Lago non determina nessun fattore critico per l'utenza e non privilegia l'utilizzo di mezzi individuali in quanto il servizio attuale di trasporto rimane invariato.

Impatto socio-economico sul trasporto pubblico locale



L'incremento delle percorrenze e dei costi del servizio saranno approfonditi, individuando il soggetto che dovrà sostenere i maggiori costi nelle successive fasi del procedimento, comunque prima della sottoscrizione della convenzione della concessione dell'intervento con apposita disciplina.

Impatti delle modifiche del trasporto pubblico locale

Verranno eseguite le opere necessarie per adeguare lo spazio di sosta individuato dall'amministrazione comunale con l'apposita delibera di Giunta Comunale già in vs possesso. Tali lavorazioni saranno a carico del proponente.

Solo ed esclusivamente qualora non venga approvata la variante A.N.A.S. il proponente realizzerà un nuovo tracciato stradale che riprende quanto previsto dal progetto A.N.A.S. solo per la parte del nuovo tornante di collegamento con Pian da Lago e dell'innesto con la SS51. Viene allegato il nuovo tracciato stradale ed innesto sulla SS51 che illustra la soluzione descritta sopra.

Valutazioni: la nota pervenuta da Dolomitibus (prot. 943/22 del 08/03/2022) ha evidenziato che alcuni aspetti della revisione del servizio di trasporto pubblico devono essere approfonditi, e che la soluzione di parcheggio in loc. Pian da Lago non assolve a tutte le funzioni necessarie.

Viabilità e traffico

Allo stato di fatto sono presenti al massimo 13 corse/ora. Lo spostamento dell'area di sosta provocherà al massimo un aumento di 13 autobus/ora che riferiti all'ora simulata incidono per circa 1.3%. Tale incidenza risulta del tutto irrilevante nelle analisi microsimulative;

La presenza di massimo n. 35 mezzi pesanti/giorno lungo Viale Marconi rispetto ai 12.000 veicoli/giorno rilevati a settembre 2020 incide per 0.25%. Tale incidenza risulta del tutto irrilevante nelle analisi microsimulative.

Sottopassi pedonali

La fattibilità dei sottopassi in rapporto agli interrati esistenti a valle di Via Marconi verrà analizzata nel dettaglio con l'amministrazione comunale nelle successive fasi progettuali.

In merito alla presunta incongruenza della tavola 2.12 si precisa che via Marconi è in pendenza e sale verso l'incrocio con Via Cantore e pertanto i tre sottopassi (indicati con un tratteggio nella pianta del piano terra) attraversano la strada a quote diverse: due sottopassi si innestano alla quota del livello interrato -1 ed il terzo alla quota del livello interrato -2, e quindi sono rappresentati nelle piante dei livelli interrati in cui sono visibili perché sezionati.

Valutazioni: nel corso del procedimento di "Verifica di Assoggettabilità a VAS per la variante allo strumento urbanistico, tramite procedura suap, per un intervento di demolizione parziale con ricostruzione e ampliamento Hotel Ampezzo" (sito immediatamente a valle di via Marconi), conclusosi con parere della Commissione VAS n. 287 del 1/12/2021, la Provincia con propria nota prot. 29348 del 10/11/21 ha evidenziato come il Rapporto Ambientale Preliminare al par. 6.1.11 riportasse "Si premette come in riferimento alla proposta di trasformazione riguardante l'area dell'ex stazione non sia attualmente ufficialmente prevista la realizzazione di un sottopasso pedonale su via Marconi con entrata nell'area d'intervento. Tale soluzione risulta infatti incoerente con le opere di consolidamento (palancolato) già realizzate per garantire la stabilità del fronte su via Marconi e comunque non coinvolgerà le aree in proprietà dell'Hotel Ampezzo.". Il riferimento è al sottopasso pedonale n. 3 previsto dal progetto in valutazione, del quale dovrà dunque essere verificata la fattibilità e che dovrà trovare adeguata definizione nelle successive fasi di progettazione.

Piano di monitoraggio

Per le componenti Atmosfera, Radiazioni Ionizzanti, Rumore e Vibrazioni la proposta di Piano di Monitoraggio prevede opportune misurazioni sia durante le fasi di cantiere che per quella di esercizio secondo delle frequenze e durate previste per ogni componente monitorata. In fase di monitoraggio e attraverso l'apposito PMA il posizionamento delle stazioni di monitoraggio dovrà garantire che siano misurati gli effetti cumulativi degli interventi previsti nello stesso periodo di esecuzione del progetto già individuati all'interno dello SPA.

Valutazioni: la proposta di monitoraggio è adeguata al livello di progettazione preliminare, e dovrà essere dettagliata nelle successive fasi progettuali, concordando con ARPAV obiettivi specifici, localizzazione delle aree di indagine e delle stazioni/punti di monitoraggio, parametri



analitici, frequenza e durata del monitoraggio, metodologie di riferimento (campionamento, analisi, elaborazione dati), valori limite normativi e/o standard di riferimento.

Rifiuti

Le lavorazioni di cantiere producono rifiuti che vengono depositati in appositi scarrabili che sono coperti con teli di protezione dalle piogge per evitare il dilavamento e le contaminazioni con il terreno circostante. I rifiuti vengono divisi per tipologia di materiali (metallo, bancali, imballi, vernici, stucchi, colle, carta, etc.) e depositati all'interno dei cassoni la cui posizione è indicata nel documento allegato "Stoccaggio rifiuti e mezzi d'opera". Le baracche di cantiere che producono rifiuti provenienti dai servizi igienici a servizio degli operai sono collegati alla rete fognaria esistente.

Per quanto riguarda la produzione di rifiuti post operam i cassoni per la raccolta dei rifiuti del supermercato sono previsti all'interno dello stesso subito a fianco dell'ingresso carrabile per il carico scarico merci; i rifiuti provenienti dalle residenze e dalle attività previste negli edifici pubblici sono collocati nei pressi dei vari fabbricati, in apposite isole ecologiche la cui posizione verrà concordata nelle successive fasi progettuali con il Comune per gli aspetti legati al carico scarico e con la Sovrintendenza per gli aspetti di tutela del paesaggio.

La previsione di produzione di rifiuti post-operam è riportata al capitolo 8.2.7 dello SPA e dal calcolo emerge che il carico di rifiuti prodotti incide per 1,46% sul totale annuo comunale.

Per quanto riguarda la parte commerciale la produzione attesa di rifiuti per gli spazi commerciali nella fase post operam può essere considerata minima, considerata la ridotta superficie commerciale complessiva prevista per la riqualificazione della ex Stazione ferroviaria di Cortina d'Ampezzo, pari a 3.844 mq e comunque assorbita dal gestore del servizio comunale per la raccolta e lo smaltimento.

Viene allegato un documento riguardante lo "stoccaggio rifiuti e mezzi d'opera".

Elenco elaborati

Tale elenco non viene aggiornato in quanto le integrazioni sono ricomprese nel documento "Risposte alla richiesta di chiarimenti ed integrazioni pervenuti dalla commissione VIA in data 22/02/22 protocollo 0004435 e allegati".

Relazione Geologica

Nelle integrazioni inviate è stata inserita anche la "Relazione Geologica e Geofisica sui terreni interessati dalla riqualificazione dell'area della ex stazione ferroviaria" datata 15/02/2022 a firma di tecnico competente. Tale documento non era stato richiesto in fase di richiesta di integrazione.

OSSERVAZIONI, CONTRODEDUZIONI E PARERI

La nota della Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso prot. MIC_SABAP_VE_MET/27/01/2022/0002450-P (**allegato 2**) richiama quanto già espresso in sede di autorizzazione paesaggistica prot. 131 del 05-01-2021:

"Visto l'imponente intervento in termini di scavi e di movimentazione delle terre, oltre che di movimenti di mezzi di cantiere, si ritiene necessario, prima dell'inizio dei lavori, sottoporre all'autorizzazione dello scrivente ufficio, un piano specifico in cui venga proposto un insieme di interventi che mitigano l'impatto percettivo e paesaggistico che il cantiere necessariamente avrà sia nei confronti del resto del centro urbano, sia anche nei confronti di particolari viste e prospettive verso il paesaggio circostante."

e richiedendo ai fini della tutela archeologica che la documentazione prevista dal comma 1 dell'art 25 D.Lgs. 50/2016 sia trasmessa con congruo anticipo prima dell'inizio dei lavori di sbancamento.

La Soprintendenza inoltre non ravvisa la necessità di sottoporre le opere in oggetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA è pervenuta da **Dolomiti Bus S.p.a.**, gestore del trasporto pubblico extraurbano, la nota prot. 943/22 del 08/03/2022 (prot. provinciale 5802, **allegato 3**), che ha evidenziato come alcuni aspetti della revisione del servizio di trasporto pubblico debbano essere approfonditi, fornendo precise indicazioni e



requisiti minimi da raggiungere, e che la soluzione di parcheggio in loc. Pian da Lago non assolve a tutte le funzioni necessarie.

Valutazioni: la nota di Dolomiti Bus esprime una serie di indicazioni per la revisione delle soluzioni trasportistiche, che saranno oggetto di valutazione nella Conferenza di Servizi indetta per l'approvazione del progetto preliminare. Qualora non venga realizzata la rotatoria proposta da ANAS lungo la ss51 all'altezza di Pian da Lago prima dell'avvio della fase di cantiere, il proponente dovrà realizzare un nuovo tracciato stradale che riprende quanto previsto dal progetto A.N.A.S. per la parte del nuovo tornante di collegamento con Pian da Lago e dell'innesto con la SS51. L'innesto con la SS 51 dovrà essere regolato con semaforo per consentire la immissione dei bus

RETE NATURA 2000: VINCA

Il progetto è collocato esternamente ai siti della Rete Natura 2000, i siti più prossimi sono:

- IT3230081 "Gruppo Antelao-Marmarole-Sorapis" ZSC e ZPS, distante circa 2,6 km
- IT3230071 "Dolomiti d'Ampezzo" ZSC e ZPS, distante circa 3,4 km
- IT3230017 "Monte Pelmo-Mondeval-Formin" ZSC, distante circa 5 km.

La documentazione di progetto è correttamente accompagnata dal modello allegato E alla D.G.R.V. n. 1400 del 29 agosto 2017, che dichiara la non necessità della Valutazione di Incidenza, ai sensi della D.G.R. n. 1400 del 29 agosto 2017 (punto di esclusione n. 23) e dalla prescritta relazione, a firma dell'arch. Antonella Gatto e del dott. forestale Carlo Piazzi.

Si dà atto che per il progetto in esame è stata verificata l'effettiva non necessità della valutazione di incidenza, e si richiama il rispetto delle condizioni espresse nella "Relazione istruttoria tecnica VInCA n.138/2021" allegata al parere VAS n. 219 del 14/09/2021.

VALUTAZIONI

Alla luce di quanto sopra esposto, considerato che:

Gli interventi previsti consistono nello sviluppo urbanistico dell'area prevedendo la ristrutturazione degli edifici esistenti e l'edificazione di nuove strutture a multipla destinazione: commerciale, servizi pubblici e privati ed appartamenti ad uso residenziale; completa l'opera la costruzione di un parcheggio interrato disposto su due livelli sottostrada che occupa quasi interamente l'attuale piazzale dell'ex ferrovia di Cortina e che forma la griglia sulla quale verranno realizzati i nuovi fabbricati in progetto;

La documentazione presentata anche a mezzo di successive integrazioni, risulta completa;

Il progetto è coerente e compatibile con il suo intorno, e - ad opere realizzate - non produce impatti significativi e negativi, ma dato il contesto urbano e di pregio nel quale si inserisce, la fase di cantiere produce inevitabili impatti ambientali di natura temporanea e reversibile, pertanto la massima cura ed attenzione deve essere posta nelle misure di gestione del cantiere e di mitigazione degli impatti nella fase in corso d'opera, anche in relazione ai possibili effetti cumulativi per la realizzazione di opere pubbliche e private in vista delle Olimpiadi Invernali 2026.

Tutto ciò visto e considerato

Il Comitato Tecnico Provinciale per la V.I.A. esprime parere di **non assoggettamento alla Valutazione di Impatto Ambientale**.

Il parere è condizionato al rispetto delle seguenti prescrizioni/condizioni ambientali, a carico dell'aggiudicatario della gara d'appalto per il partenariato pubblico, ove non diversamente indicato:

Prescrizione n. 1	
Oggetto della prescrizione	Il materiale di scavo proveniente dall'intervento può essere gestito nell'ambito



	<p>del DPR 120/2017 oppure nell'ambito del DLgs 152/2006 parte IV. Nel caso di utilizzo per la ricomposizione ambientale della cava di Damos, la terra conferibile deve rispettare la colonna A della tabella 1 allegato 5 alla parte IV - titolo V - del DLgs 152/2006 ovvero i valori di fondo naturale del sito di destinazione. Al fine quindi di poter applicare il DPR 120/2017, le modalità di conferimento e abbancamento delle terre da scavo nel sito di Damos devono essere conformi al progetto di ricomposizione ambientale della cava, come modificato con decreto del Direttore Difesa del Suolo n. 68 del 2018 nel quale si dà atto anche che la modifica mantiene la compatibilità paesaggistica dell'intervento.</p> <p>Il rispetto delle CSC nell'ambito degli utilizzi di terre e rocce come sottoprodotto deve essere riferito al sito di destino, anche qualora i superamenti delle CSC nel materiale scavato siano riferibili a valori di fondo naturale. Inoltre il riutilizzo del materiale scavato deve soddisfare i requisiti geotecnici dell'opera/intervento cui è destinato.</p> <p>Il soggetto attuatore dovrà inoltrare tutta la documentazione di cui al D.P.R. 120/2017.</p>
Ambito di applicazione	terre e rocce da scavo
Fase	fase di cantiere
Termine di avvio Verifica di Ottemperanza	in fase di cantiere
Ente vigilante	ARPAV, Comune
Enti coinvolti	Provincia di Belluno

Prescrizione n. 2	
Oggetto della prescrizione	<p>Monitoraggio</p> <p>Prima dell'avvio dell'attività di cantiere sia trasmesso ad ARPAV e a questa Provincia e validato il piano di monitoraggio per le componenti atmosfera, rumore, vibrazioni e radiazioni ionizzanti, aggiornato sulla base della progettazione definitiva e degli elaborati di cantierizzazione.</p> <p>Il piano deve avere i contenuti previsti dalle Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) a cura di ISPRA.</p> <p>Qualora il monitoraggio evidenziasse per una o</p>



	<p>più componenti ambientali il verificarsi di impatti ulteriori o diversi da quelli valutati, il proponente dovrà proporre e concordare con le autorità competenti ulteriori misure mitigative, ferma restando l'applicazione dell'art. 28 del D.Lgs 152/06.</p> <p>Sulla base del piano il soggetto aggiudicatario dovrà trasmettere la reportistica per l'avvio delle verifiche di ottemperanza.</p>
Ambito di applicazione	Atmosfera, rumore, vibrazioni, radiazioni ionizzanti
Fase	Precedente la cantierizzazione / fase di cantiere / fase di esercizio
Termine di avvio Verifica di Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere, e nei termini previsti dal piano di monitoraggio
Ente vigilante	ARPAV
Enti coinvolti	Provincia di Belluno

Prescrizione n. 3

Oggetto della prescrizione	<p>Data la localizzazione dell'intervento e il presumibile superamento dei limiti di immissione presso alcuni recettori, le fasi successive di progettazione prevedano le misure di contenimento del rumore atte a garantire il non superamento.</p> <p>Le attività di cantiere siano organizzate nel rispetto dei divieti di eseguire attività rumorose riportati all'art. 24 del Regolamento Comunale di Polizia Urbana del Comune di Cortina, con revisione del cronoprogramma.</p>
Ambito di applicazione	Impatto acustico
Fase	Fase di progettazione definitiva
Termine di avvio Verifica di Ottemperanza	All'approvazione del progetto definitivo
Ente vigilante	Comune, ARPAV
Enti coinvolti	Provincia di Belluno

Prescrizione n. 4

Oggetto della prescrizione	<p>Il progetto definitivo sia integrato con una valutazione di clima acustico più accurata e aderente alle Linee Guida redatte da ARPAV, considerando il periodo di maggiore impatto per la presenza della SS51, e sviluppando soluzioni tecniche idonee al rispetto dei requisiti di clima acustico.</p>
Ambito di applicazione	Clima acustico



Fase	Fase di progettazione definitiva
Termine di avvio Verifica di Ottemperanza	All'approvazione del progetto definitivo
Ente vigilante	Comune, ARPAV
Enti coinvolti	Provincia di Belluno

Prescrizione n. 5	
Oggetto della prescrizione	Il progetto definitivo preveda tutte le misure per il risparmio della risorsa idrica, compresa la presenza di reti duali e l'uso di acque non potabili/ trattate per i WC. Non possono essere installate fontane ornamentali che utilizzino acqua potabile o che non prevedano il ricircolo dell'acqua utilizzata. Le fontane a uso potabile devono essere munite di rubinetto. Gli scarichi devono avvenire nella rete delle meteoriche.
Ambito di applicazione	Approvvigionamento idrico - P.T.A.
Fase	Progettazione definitiva
Termine di avvio Verifica di Ottemperanza	All'approvazione del progetto definitivo
Ente vigilante	Provincia di Belluno
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 6	
Oggetto della prescrizione	Deve essere garantita la gestione separata dei rifiuti a matrice cementizia prodotti dalle operazioni di gettata rispetto alla gestione delle terre e rocce da scavo. Il progetto definitivo dovrà individuare le aree di deposito temporaneo di questi rifiuti, e degli altri rifiuti prodotti dal cantiere, così come definite dal DLgs 152/2006 e smi ovvero le aree di deposito preliminare D15 o di messa in riserva R13 qualora ne ricorrano le condizioni, che dovranno essere autorizzate da questa Provincia.
Ambito di applicazione	Gestione dei rifiuti
Fase	Progettazione definitiva
Termine di avvio Verifica di Ottemperanza	All'approvazione del progetto definitivo
Ente vigilante	ARPAV, Provincia di Belluno
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 7	
Oggetto della prescrizione	Cantierizzazione Devono essere comunicate anticipatamente



	alla Provincia - Servizio VIA e ad ARPAV - Dipartimento provinciale di Belluno, le date di inizio e fine lavori, ed i periodi di sospensione.
Ambito di applicazione	aspetti gestionali
Fase	fase di cantiere
Termine di avvio Verifica di Ottemperanza	prima dell'avvio/sospensione delle attività di cantiere
Ente vigilante	Provincia di Belluno, ARPAV
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 8	
Oggetto della prescrizione	<p>Impatti cumulativi Dovrà essere istituito un coordinamento a cura della D.L. e sotto la supervisione del Comune per individuare percorsi o tempistiche differenziati per l'ingresso e uscita dei materiali dal cantiere. Il coordinamento dovrà essere esteso ad eventuali altri interventi che dovessero espletare i loro effetti contemporaneamente (es. nuovo parcheggio in largo Poste, Hotel Ampezzo, ...).</p> <p>Le fasi di lavorazione maggiormente impattanti in termini di emissioni e di carico sulla viabilità dovranno essere eseguite al di fuori dei periodi di maggiore afflusso turistico.</p> <p>Sarà cura del soggetto aggiudicatario trasmettere alla Provincia-Servizio VIA, i verbali e comunicare le decisioni prese in sede di coordinamento.</p>
Ambito di applicazione	intero intervento
Fase	fase di cantiere
Termine di avvio Verifica di Ottemperanza	prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	Provincia di Belluno
Enti coinvolti	Comune

Prescrizione n. 9	
Oggetto della prescrizione	<p>Aspetti geologici idrogeologici e geotecnici Venga sviluppato lo studio geologico e geotecnico così come richiesto da normativa vigente nelle varie fasi progettuali.</p> <p>Vengano altresì valutati in fase di progetto definitivo e/o esecutivo tutti gli aspetti relativi alla circolazione delle acque sotterranee che si potrebbero incontrare durante le fasi di scavo, alla loro gestione e alla valutazione di possibili</p>



	<p>cedimenti che si potrebbero indurre negli edifici posti nelle aree contermini nel caso in cui si vada ad emungere la falda.</p> <p>Inoltre, per la protezione delle acque sotterranee devono essere sviluppate le misure di tutela da applicare in fase di cantiere al fine di impedire percolamenti e contaminazioni.</p> <p>Siano quindi valutate le interazioni dell'opera sui manufatti attigui.</p>
Ambito di applicazione	intero progetto
Fase	fase di progettazione esecutiva/fase di cantiere
Termine di avvio Verifica di Ottemperanza	fase di progettazione esecutiva/fase di cantiere
Ente vigilante	Provincia di Belluno
Enti coinvolti	

Prescrizione n. 10	
Oggetto della prescrizione	<p>Impatti viabilistici.</p> <p>Qualora non sia realizzata la rotatoria proposta da ANAS lungo la ss 51 all'altezza di Pian da Lago prima dell'avvio della fase di cantiere, il proponente dovrà adeguare il tracciato stradale riprendendo quanto previsto dal progetto A.N.A.S. per la parte del nuovo tornante di collegamento con Pian da Lago e dell'innesto con la ss 51. L'innesto con la ss 51 dovrà essere regolato con semaforo per consentire la immissione dei bus.</p>
Ambito di applicazione	viabilità
Fase	fase di cantiere e in opera
Termine di avvio Verifica di Ottemperanza	prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	Provincia di Belluno
Enti coinvolti	Comune, ANAS

Prescrizione n. 11	
Oggetto della prescrizione	<p>Il presente parere si riferisce al progetto così come pervenuto, con le successive integrazioni presentate; eventuali variazioni che si dovessero rendere necessarie in fase di progettazione definitiva, esecutiva o in corso d'opera dovranno essere comunicate alla Provincia di Belluno – Servizio VIA, per le opportune valutazioni circa la compatibilità con il parere espresso.</p>



Ambito di applicazione	intero progetto
Fase	fase di progettazione esecutiva/fase di cantiere
Termine di avvio Verifica di Ottemperanza	fase di progettazione esecutiva/fase di cantiere
Ente vigilante	Provincia di Belluno
Enti coinvolti	

e raccomandazioni:

1. Considerato che l'area della ex stazione ferroviaria è inserita nel Piano Comunale di Protezione Civile come "area di attesa", e che il progetto ne modifica sensibilmente l'assetto, a seguito della approvazione del progetto il Comune dovrà aggiornare il Piano di Protezione Civile.
2. Dovrà essere verificata la fattibilità del sottopasso pedonale n. 3 previsto dal progetto in valutazione, che dovrà trovare adeguata definizione nelle successive fasi di progettazione.
3. La fase successiva di progettazione dovrà compiutamente verificare la reale disponibilità d'acqua in sinergia con i soggetti gestori della rete acquedottistica.
4. Si valuti con il gestore l'opportunità di un abbattimento del carico organico prima della immissione in fognatura, considerato che una delle criticità presenti nell'impianto di depurazione di Cortina è proprio il basso carico organico. Inoltre l'eventuale realizzazione di un depuratore in prossimità della strada e delle abitazioni sia accompagnata da specifici accorgimenti per il contenimento di rumori e odori.
5. La progettazione degli impianti di illuminazione esterna sia sviluppata in coerenza con la L.R. 17/2009.
6. Gli impianti di riscaldamento a biomassa siano tali da garantire livelli prestazionali elevati dei combustori, in adempimento della DGRV 836/2017.

Il responsabile
Servizio V.I.A.
Antonella Galantin

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

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

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

Allegati

1. Elenco elaborati
2. nota della Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso prot. MIC_SABAP_VE_MET/27/01/2022/0002450
3. nota di Dolomiti Bus S.p.a. prot. 943/22 del 08/03/2022



Allegato 1

ELENCO ELABORATI				n. prot.	data
All.	1	. 01	Elenco Elaborati	-	32759 13/12/21
All.	1	.	Relazione Illustrativa - Quadro progettuale	-	32759 13/12/21
All.	1	. 02	Relazione Illustrativa- con le modifiche fin qui avvenute nell'iter di approvazione del progetto	-	32759 13/12/21
All.	1	. 03	Relazione Tecnica - opere edili	-	32759 13/12/21
All.	1	. 04	Relazione Tecnica - opere strutturali	-	34261 23/12/21
All.	1	. 05	Relazione Tecnica - impianti elettrici, meccanici e note di prevenzione incendi	-	34261 23/12/21
All.	1	. 06	Relazione geologica, idrogeologica, geognostica e sismica	-	34261 23/12/21
All.	1	. 07	Relazione geotecnica e allegati	-	34261 23/12/21
All.	1	. 12	Cronoprogramma	-	32759 13/12/21
All.	1	. 13	Quadro Economico	-	32759 13/12/21
All.	1	. 14	Prime indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei luoghi di lavoro	-	34261 23/12/21
All.	1	. 18	Relazione di compatibilità idraulica	-	32759 13/12/21
All.	1	. 20	Studio del traffico - con allegati	-	34261 23/12/21
All.	1	21	Studio preliminare ambientale	-	34261 23/12/21
Dic.			Dichiarazione di non necessità di valutazione di incidenza ambientale_Allegato E DGR 1400-2017	-	34261 23/12/21
Int.			Studio preliminare ambientale - Integrazioni	-	34261 23/12/21
Del.			Delibera Giunta Comune Cortina d'Ampezzo n 185 del 28/10/2021 - con Allegati	-	32759 13/12/21
Nota			ALLEGATO ALLA DELIBERA DI GIUNTA N 185 - Nota Illustrativa allegati per screening VIA	-	32759 13/12/21
All.	A		ALLEGATO ALLA DELIBERA DI GIUNTA N 185 - Pianta Piano Terra - Piazzale Autobus	-	32759 13/12/21
All.	A	Bis	ALLEGATO ALLA DELIBERA DI GIUNTA N 185 - Planimetria generale: percorsi viabilità, ecc	-	32759 13/12/21
All.	B		ALLEGATO ALLA DELIBERA DI GIUNTA N 185 - Planimetria generale: Terminal Bus Pian da Lago	-	32759 13/12/21
All.	C		ALLEGATO ALLA DELIBERA DI GIUNTA N 185 - Planimetria generale: percorso/fermata Bus fase cantiere	-	32759 13/12/21
All.	D		ALLEGATO ALLA DELIBERA DI GIUNTA N 185 - Cantieri previsti in esecuzione contemporanea	-	32759 13/12/21
All.	E		ALLEGATO ALLA DELIBERA DI GIUNTA N 185 - Fasi Cantiere	-	32759 13/12/21
Elaborati Architettonici					
Tav.	2	. 01	Inquadramento territoriale su base catastale - ctr- ortofoto	1:1000	32759 13/12/21
Tav.	2	. 02	Inquadramento urbanistico dell'area (vincoli, invariants, destinazioni d'uso, ...)	1:1000	32759 13/12/21
Tav.	2	. 03	Inquadramento fotografico dell'area	-	32759 13/12/21
Tav.	2	. 04	Zonizzazione e dimensionamento delle aree ed opere di proprietà e da cedere	1:2000	32759 13/12/21
Tav.	2	. 05	Planimetria generale dello stato di fatto	1:1000	32759 13/12/21
Tav.	2	. 06	Ex-Stazione (edifici A e B)- Piante, Prospetti e Sezioni allo stato di fatto	1:200	32759 13/12/21
Tav.	2	. 07	Ex-dopolavoro ferroviario (edificio C) - Piante, Prospetti e Sezioni allo stato di fatto	1:200	32759 13/12/21
Tav.	2	. 08	Ex-depositi e magazzini (edifici D1 e D2) - Piante, Prospetti e Sezioni allo stato di fatto	1:200	32759 13/12/21
Tav.	2	. 09	Ex-officina (edifici E1 e E2) - Piante, Prospetti e Sezioni allo stato di fatto	1:200	32759 13/12/21
Tav.	2	. 10	Planimetria generale coperture	1:1000	32759 13/12/21
Tav.	2	. 11	Planimetria generale attacco a terra	1:1000	32759 13/12/21
Tav.	2	. 12	Planimetria generale: percorsi viabilità, distributivo funzionale, prospetti e sezioni	1:500/1:250	32759 13/12/21



Tav.	2	12 bis	Planimetria generale: distributivo funzionale	1:500	32759	13/12/21
Tav.	2	13	Planimetria generale coperture	1:500	32759	13/12/21
Tav.	2	14	Pianta piani interrati e sezione longitudinale	1:500	32759	13/12/21
Tav.	2	15	Edifici 1 e 2: Pianta piano terra e primo - nuovi edifici commerciali e residenziali	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	16	Edifici 1 e 2: Pianta piano secondo e terzo - nuovi edifici commerciali e residenziali	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	17	Edifici 1 e 2: Sezioni e prospetti - nuovi edifici commerciali e residenziali	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	18	Edifici 3 e 4: Pianta piano terra, primo e copertura- nuovi edifici commerciali	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	19	Edifici 3 e 4: Prospetti e sezioni- nuovi edifici commerciali	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	20	Edifici A e B: Pianta piano terra, primo, secondo e copertura, prospetti e sezione - funzioni pubbliche	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	21	Edifici A e B: Comparativa pianta piano terra, primo, secondo e copertura, prospetti e sezione - funzioni pubbliche	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	22	Edificio C: Pianta piano terra, primo, secondo e copertura, prospetti e sezione - funzioni pubbliche	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	23	Edificio C: Comparativa pianta piano terra, primo, secondo e copertura, prospetti e sezione - funzioni pubbliche	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	24	Edifici 5, D1 e D2: Pianta piano terra, primo, secondo e copertura- funzioni pubbliche e commerciale	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	25	Edifici 5, D1 e D2: Prospetti e sezioni- funzioni pubbliche e commerciale	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	26	Edifici 5, D1 e D2: Comparativa piante piano terra, primo, secondo e copertura- funzioni pubbliche e commerciale	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	27	Edifici 5, D1 e D2: Comparativa prospetti e sezioni- funzioni pubbliche e commerciale	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	28	Edifici E1 e E2: Pianta piano terra, primo, secondo e copertura- funzioni pubbliche	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	29	Edifici E1 e E2: Prospetti e sezioni- funzioni pubbliche	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	30	Edifici E1 e E2: Comparativa piante piano terra, primo, secondo e copertura- funzioni pubbliche	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	31	Edifici E1 e E2: Comparativa prospetti e sezioni- funzioni pubbliche	1:200	32759	13/12/21
Tav.	2	32	Viste tridimensionali	-	32759	13/12/21
Tav.	2	33	Individuazione standard urbanistici	1:500	34261	23/12/21
Tav.	2	34	Progetto gestione delle acque-Pianta piano terra	1:200	34261	23/12/21
Tav.	2	35	Progetto gestione delle acque-Pianta piano primo	1:200	32759	13/12/21
Tav.	5	01	Segnaletica - Viabilità - Planimetria generale attacco a terra	1:500	32759	13/12/21
Elaborati Strutturali						
Tav.	3	01	Pianta piano interrato -2 e piano interrato -1		34261	23/12/21
Tav.	3	02	Piante strutturali piano terra, piano primo, piano secondo e piano terzo		34261	23/12/21
Tav.	3	03	Opere provvisoriale		34261	23/12/21
Elaborati Impianti						
Tav.	4	01	Schemi grafici per la definizione delle componenti impiantistiche		34261	23/12/21
Tav.	4	02	Schemi grafici per la definizione delle componenti antincendio		34261	23/12/21
Integrazioni						
1587 41_F			Rapporto di prova		457	01/11/22
1587 42_F			Rapporto di prova		457	01/11/22
1587 43_F			Rapporto di prova		457	01/11/22
1587 44_F			Rapporto di prova		457	01/11/22
			Risp_Comm_VIA_Prov_BL_21_01_2022		1538	24/01/22



PROVINCIA DI
BELLUNO



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

L.R. 4/2016

			Analisi_e_valutazione_della_componente_Atmosfera		1538	24/01/22
			ExStazione_SPA_gennaio2022_rev01		1538	24/01/22
			Richiesta_integrazione_documentazione_VIA_28_02_2022		4986	03/01/22
			relazione_geol_preliminare_ex_stazione_Cortina		4987	03/01/22



Ministero della Cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER L'AREA METROPOLITANA DI VENEZIA E LE PROVINCE DI
BELLUNO, PADOVA E TREVISO

Alla **Provincia di Belluno** - SETTORE ACQUE,
AMBIENTE, CULTURA - Servizio VIA
ambiente.territorio.provincia.belluno@pecveneto.it

Alla **Commissione per il patrimonio culturale del
Veneto** sr-ven.corepacu@beniculturali.it

Prot. n.

Cl. 34.43.01 All.

Risposta al foglio n. 0034588 Del 28.12.2021

Rif. ingresso n. 0041965 Del 29.12.2021

OGGETTO: **Cortina d'Ampezzo (BL)**

D.Lgs. 152/2006, art. 19;

Procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale per:

Proposta di Partenariato pubblico privato per l'intervento di riqualificazione urbana in aree pubbliche nell'ambito dell'ex stazione ferroviaria nel comune di Cortina d'Ampezzo (BL) - Codice progetto 21/2021;

Proponente: Pool Engineering s.r.l.;

Parere

VIA_ ass

Con riferimento alla richiesta di verifica dell'assoggettabilità a procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale per l'intervento di riqualificazione urbana in aree pubbliche nell'ambito dell'ex stazione ferroviaria nel comune di Cortina d'Ampezzo, trasmessa dalla **Provincia di Belluno**, prot. n. 0034588, del 28.12.2021, qui pervenuta in data 28.12.2021 ed assunta a protocollo d'Ufficio n. 0041965 del 29.12.2021;

IN OTTEMPERANZA alla Circolare n. 5/2010 del 19.03.2010 del Direttore Generale P.B.A.A.C.;

ESAMINATA la documentazione pubblicata sul sito web della Provincia di Belluno;

VISTO il *Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*, D.P.C.M. 2 dicembre 2019, n. 169, art. 41 co. 1 lett. d);

VISTA la Circolare n. 3 della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del 29-01-2020;

QUESTA SOPRINTENDENZA FORMULA LE SEGUENTI VALUTAZIONI E OSSERVAZIONI

Tutela paesaggistica:

Trattasi di richiesta di assoggettabilità a VIA per la porzione di intervento che riguarda la realizzazione dei parcheggi interrati dell'area dell'ex stazione di Cortina d'Ampezzo. A riguardo si segnala che sotto il profilo paesaggistico l'intervento sui garage interrati ha un impatto trascurabile per il paesaggio oggetto di tutela, sia perché si interviene all'interno di un'area urbanizzata, sia perché l'intervento riguarda di fatto un'infrastruttura interrata che esula dalle competenze prettamente paesaggistiche di questo ufficio, se non per gli elementi fuoriterra correlati all'intervento.

Si segnala tuttavia che l'impatto, se pur temporaneo, riguarda le opere di cantierizzazione ed in generale gli apprestamenti di cantiere durante le fasi di scavo.

Si ribadisce pertanto quanto già espresso in sede di autorizzazione paesaggistica prot. 131 del 05-01-2021:

"Visto l'imponente intervento in termini di scavi e di movimentazione delle terre, oltre che di movimenti di mezzi di cantiere, si ritiene necessario, prima dell'inizio dei lavori, sottoporre all'autorizzazione dello scrivente ufficio, un piano specifico in cui venga proposto un insieme di interventi che mitigino l'impatto percettivo e paesaggistico che il cantiere necessariamente avrà sia nei confronti del resto del centro urbano, sia anche nei confronti di particolari viste e prospettive verso il paesaggio circostante."

Tutela archeologica:

Per quanto attiene alla tutela archeologica, si nota che non sono ancora stati presi in considerazione gli aspetti di possibile interferenza tra le grandi opere di scavo previste per la realizzazione dei parcheggi interrati e le eventuali stratigrafie di interesse archeologico, come invece previsto dal D.Lgs. 50/2016 agli art. 23 comma 1 lett. c e art. 25.

26.01.2022



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

SEDE DI PADOVA: Palazzo Folco - Via Aquileia, 7 - 35139 Padova - tel. 049/8243811 - fax 049/8754647

SEDE DI VENEZIA: Palazzo Soranzo Cappello - S.Croce, 770 - 30135 Venezia - Tel. 041/2574011 - 041/278811

e-mail: sabap-ve-met@beniculturali.it - pec: mbac-sabap-ve-met@mailcert.beniculturali.it - www.soprintendenza.pdve.beniculturali.it



Ministero della Cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER L'AREA METROPOLITANA DI VENEZIA E LE PROVINCE DI BELLUNO, PADOVA E TREVISO

In considerazione dell'impossibilità di eseguire le ricognizioni volte all'osservazione dei terreni (*survey*) in un'area urbanizzata come quella in oggetto e della scarsità di dati archeologici relativi al territorio comunale di Cortina d'Ampezzo, editi o rintracciabili negli archivi di questa Soprintendenza, vista la notevole profondità dal piano campagna e le grandi dimensioni dell'intacco previsto, si ritiene che la documentazione prevista dal comma 1 dell'art 25 D.Lgs. 50/2016 del possa essere limitata all'esecuzione di carotaggi sufficienti ad una comprensione di dettaglio dell'area interessata dal progetto (eventualmente coordinati ad altre indagini geotecniche necessarie alla progettazione) e alla loro lettura da parte di geo-archeologo professionista, ad integrazione di ogni altra informazione disponibile a proposito della geomorfologia del luogo. Tale documentazione dovrà essere trasmessa a questo Ufficio con congruo anticipo prima dell'inizio dei lavori di sbancamento; sulla base dei dati così raccolti potrà essere richiesta l'esecuzione di saggi o trincee come previsto dai commi 8 e seguenti del citato art. 25 del D. Lgs 50/2016.

In base a quanto esposto, la scrivente Soprintendenza non ravvisa la necessità di sottoporre le opere in oggetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Ai sensi del *Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*, D.P.C.M. 2 dicembre 2019, n. 169, art. 47 co. 3 le amministrazioni statali, regionali o locali coinvolte nel procedimento possono chiedere il riesame del presente atto entro tre giorni dalla ricezione dello stesso alla competente Commissione di garanzia per il patrimonio culturale istituita ai sensi dell'art. 12, co. 1-*bis* della L. 29 luglio 2014, n. 106.

IL SOPRINTENDENTE
Fabrizio Magani

[Documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs 82/2005 e ss.mm.ii.]

Il Responsabile del Procedimento: *Funzionario Architetto Tommaso Fornasiero*
Il Responsabile dell'Istruttoria Paesaggistica: *Funzionario Architetto Tommaso Fornasiero*
Il Responsabile dell'Istruttoria Archeologica: *Funzionario Archeologo Benedetta Prosdocimi*
Il Collaboratore all'Istruttoria: *Assistente Tecnico Scientifico Francesco Candiz*

26.01.2022



SEDE DI PADOVA: Palazzo Folco – Via Aquileia, 7 – 35139 Padova – tel. 049/8243811 – fax 049/8754647
SEDE DI VENEZIA: Palazzo Soranzo Cappello – S.Croce, 770 - 30135 Venezia - Tel. 041/2574011 - 041/278811
e-mail: sabap-ve-met@beniculturali.it – pec: mbac-sabap-ve-met@mailcert.beniculturali.it - www.soprintendenza.pdve.beniculturali.it

PROGETTO RIQUALIFICAZIONE EX STAZIONE FERROVIARIA DI CORTINA D'AMPEZZO

OGGETTO: Note alle risposte di Pool Engineering Srl alle richieste di integrazione della Provincia di Belluno relative al trasporto pubblico locale.

- RICHIESTA DI CHIARIMENTI E INTEGRAZIONE DEL PROCEDIMENTO VIA DELLA PROVINCIA DI BELLUNO
- RISPOSTA DI POOL ENGINEERING SRL

<u>Riferimenti richiesta INTEGRAZIONE della Provincia di Belluno:</u>	
<div style="border: 1px solid red; padding: 2px;"> PROVINCIA DI BELLUNO - p_bl - REG_UFFICIALE - 0004435 - Uscita - 22/02/2022 - 17:16 </div>	
<p>Oggetto: Pool Engineering S.r.l. - Proposta di Partenariato pubblico privato per l'intervento di riqualificazione urbana in aree pubbliche nell'ambito dell'ex stazione ferroviaria nel comune di Cortina d'Ampezzo (BL). <i>Codice progetto 21/2021</i> Procedimento di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006. Richiesta di chiarimenti ed integrazioni ai sensi co. 6.</p>	
Il Responsabile del Servizio VIA Arch. Antonella Galantin - firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 -	
<u>Riferimenti risposta di POOL ENGINEERING SRL:</u>	
Risposte alla richiesta di chiarimenti ed integrazioni pervenuti dalla commissione VIA in data 22/02/2022 protocollo 0004435 e allegati	Data 02.2022
	Scala

Impatti sulla componente mobilità

La riduzione degli stalli disponibili previsti con il nuovo progetto deriva dalla riduzione dell'area destinata al servizio di trasporto su gomma.

- Tale riduzione di area disponibile HA IMPOSTO la completa rivisitazione del layout funzionale del terminal del trasporto pubblico su gomma.
- Tale riduzione di area disponibile HA IMPOSTO la drastica riduzione degli stalli di fermata.
- La riduzione degli stalli COMPORATA la rivisitazione dell'organizzazione funzionale del terminal del trasporto pubblico su gomma.

Queste condizioni IMPONGONO la definizione di nuove regole di utilizzo dell'area:

RICORDANO CHE:

- Si individuano almeno 9 (nove) vettori che utilizzano l'autostazione di Cortina d'Ampezzo come terminal per il trasporto su gomma per le LINEE TPL e LINEE COMMERCIALI.
- L'autostazione presenta anche l'interscambio fra servizio Urbano di Cortina e il Servizio Extraurbano.
- L'autostazione ora viene utilizzata anche dai servizi di Noleggio.

SINTESI SERVIZI PRESENTI (TPL + linee Commerciali ESCLUSO NOLEGGIO)

Vettore	Descrizione
Dolomiti Bus	Servizio TPL Extraurbano Provincia di Belluno - Dimensioni autobus utilizzati: esempio lunghezze (mm.) 12330, 14050, 14640, 18130 - parcheggio notturno: minimo 3 mezzi fino ad un massimo di 5 - parcheggio diurno: fino a 5
SEAM	Servizio TPL Urbano Comune di Cortina - Dimensioni autobus utilizzati: lunghezza minore (mm.) 12330, - parcheggio notturno: NO - parcheggio diurno: N ? possibile NOTE: frequenza oraria di transito con scarico e carico.
SAD	Servizio TPL Extraurbano Provincia di Bolzano - Dimensioni autobus utilizzati: esempio lunghezze (m.) 12/13 /14) - parcheggio notturno: possibile - parcheggio diurno: N ? possibile
ATVO	Servizio TPL Extraurbano e Commerciale - Dimensioni autobus utilizzati: esempio lunghezze (m.) 13 /14) - parcheggio notturno: SI (estivo 1 mezzo) - parcheggio diurno: 1 mezzo NOTE: Servizio prevalentemente estivo
Flybus/Cortina Express	Linee Commerciali a lunga percorrenza - Dimensioni autobus utilizzati: esempio lunghezze (m) 13 /14) - parcheggio notturno: NO - parcheggio diurno: N ? possibile
CORTINA LINK	Linee Commerciali /TPL a lunga percorrenza (TI regionale) - Dimensioni autobus utilizzati prevalentemente: esempio lunghezze (m.) 13 /14) - parcheggio notturno: NO - parcheggio diurno: N? possibile NOTE: link con FS a Calalzo o ...
FRECCIA LINK	Linee Commerciali / TPL a lunga percorrenza (TI nazionale) - Dimensioni autobus utilizzati prevalentemente: esempio lunghezze (m.) 13 /14) - parcheggio notturno: NO - parcheggio diurno: N ? possibile NOTE: link con FS da Conegliano
ITALO (Atvo)	Linee Commerciali a lunga percorrenza - Dimensioni autobus utilizzati prevalentemente: esempio lunghezze (m.) 13 /14) - parcheggio notturno: NO - parcheggio diurno: N? possibile NOTE: link con FS da Conegliano
FLIXbus	Linee Commerciali a lunga percorrenza - Dimensioni autobus utilizzati: esempio lunghezze (m.) 13 /14) - parcheggio notturno: NO - parcheggio diurno: N? possibile

Date le condizioni determinate dal progetto di riqualificazione dell'area della ex stazione ferroviaria – con il conseguente nuovo layout del terminal - non è possibile garantire il corretto svolgimento del Servizio di Trasporto Pubblico Locale se non MODIFICANDO RADICALMENTE gli attuali servizi di trasporto pubblico:

NUOVE REGOLE che possono consentire lo svolgimento regolare del servizio:

- L'area diventa un TERMINAL del trasporto pubblico su gomma, sia per le linee TPL che commerciali, che dovrà consentire il carico e lo scarico in sicurezza dei passeggeri, ma non potrà più consentire lo stazionamento dei mezzi, così come avviene ora.
- Lo stazionamento "limitato" potrà essere consentito unicamente per alcuni mezzi del servizio TPL per esigenze della programmazione del servizio o per ragioni logistiche.
- Una delle due corsie previste per il terminal dovrà essere riservata al TPL extraurbano, mentre la seconda corsia vedrà un impiego misto di servizi TPL e Commerciali.
- I servizi turistici – autobus a NOLEGGIO – vista la nuova configurazione, non potranno più utilizzare il terminal. Dovrà essere trovata altra area per questo tipo di servizio – Pian Da Lago e Fiammes – garantendo il collegamento con il centro città attraverso la rete del trasporto pubblico locale (urbano e/o extraurbano).
- Per la sosta lunga di tutti gli autobus (TPL, commerciali e noleggio) dovrà essere individuata area adeguata. La prima località individuata è a Pian Da Lago, ma dalle analisi sono emerse notevoli diseconomie nella gestione dei servizi di trasporto con un ingiustificato aumento delle percorrenze e dei notevoli costi aggiuntivi. Non va esclusa la soluzione di Fiammes, che sia da sola, sia in combinazione con Pian Dala Lago, porta a delle soluzioni di trasporto più razionali. Anche per Fiammes vi è un inevitabile aumento delle percorrenze, ma in questo caso porta anche ad un aumento e miglioramento del servizio di TPL.

Analizzando unicamente la componente mobilità pubblica, la riduzione degli spazi per il trasporto pubblico su gomma (riduzione degli stalli e azzeramento dell'area di stazionamento), inevitabilmente comporta un impatto su tale componente.

L'obiettivo dovrà essere quello di minimizzare gli effetti sull'utenza. Tale impatto potrà essere mitigato con l'adozione di nuove prescrizioni specifiche per l'utilizzo del nuovo terminal, ma anche con risoluzioni che garantiscano l'invarianza del servizio per compensare e assicurare la copertura dei maggiori costi dovuti al trasferimento dell'area di sosta/stazionamento.

In termini di domanda e offerta di trasporto, con la riqualificazione viene ridefinito il polo di attrazione dell'area della ex stazione ferroviaria. Ciò determinerà inevitabilmente una variazione della domanda di mobilità, con un aumento inevitabile della stessa verso il nuovo polo. Dal lato dell'offerta di trasporto, allo stato attuale rimane invariata l'offerta del trasporto pubblico locale, mentre vi è un aumento dell'offerta di posti auto per la mobilità privata. Quest'ultima componente non può essere considerata un fattore invariante per la mobilità pubblica a parità di offerta della stessa.

Impatto socio-economico sul trasporto pubblico locale. (PIAN DA LAGO / FIAMMES - MAGGIORI COSTI TPL)

L'impatto sul programma di esercizio per lo spostamento dell'area di stazionamento dalla stazione a Pian da Lago/Fiammes risulta particolarmente rilevante ed è già stata fatta una prima quantificazione. Ciò va evidenziato sia in fase di cantiere che poi a regime.

Si ritiene prioritario chiarire quale sia la soluzione che garantisca la copertura dei maggiori costi dovuti al trasferimento dell'area di sosta/stazionamento.

Va inoltre rimarcato come la soluzione "Pian da Lago" pur rappresentando un'area dimensionalmente rilevante per il semplice stazionamento dei veicoli, rimane un'area con la completa assenza di servizi sia per i mezzi TPL che per gli autobus a noleggio (non c'è la possibilità di fare rifornimento, oppure la pulizia, il lavaggio dei mezzi o interventi di pronto intervento. Non c'è infine una struttura in grado di accogliere il personale in sosta con un minimo di servizi garantiti).

Impatti delle modifiche del trasporto pubblico locale. (Stadio Olimpico - MAGGIORI COSTI TPL)

Oltre alla sistemazione adeguata dell'area di stazionamento e fermata, vanno considerati anche i maggiori costi di percorrenza dovuti per il cambiamento del capolinea e soprattutto per la gestione dei trasferimenti per la sosta lunga dei mezzi (Pian dal Lago o altro).

Impatti delle modifiche del trasporto pubblico locale. (Svincolo Pian da Lago)

La soluzione per l'accesso a Pian da Lago deve essere attuata nei tempi coerenti con l'avvio della cantierizzazione e dovrà garantire la fattibilità delle manovre in sicurezza.

Se non verrà realizzata la soluzione con rotatoria dovrà essere valutato l'eventuale impiego di un impianto semaforico per l'immissione sulla statale in sicurezza, specialmente nei periodi di alta stagione con flussi di traffico rilevante.