AUTORITA DI BACINO DELLE ALPI ORIENTALI
Protocollo Partenza N. 20323/2024 del 06-12-2024
Doc. Principale - Class. 7.7 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Alla
Regione del Veneto
Area Tutela e Sicurezza del Territorio
Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso
U.O. Valutazione Impatto Ambientale

PEC:
valutazioniambientalisupportoamministrativo@pec.regione.veneto.it

e, p.c.
Spett.le Società
Infrastrutture Milano Cortina 2020 2026 S.p.A.

PEC: *protocollo@pec.infrastrutturemilanocortina2026.it*

Spett.le Pool Engineering s.r.l.

PEC: *gare.pooleng@pec.it*

Spett.le Quick No Problem Parking S.p.A.

PEC: *noproblemparking@pec.it*

Oggetto: Progetto **40/2024**. Costituendo RTP composto da POOL EGINEERING srl e QUICK NO PROBLEM PARKING SPA. Proposta di Partenariato pubblico privato per un nuovo sistema integrato di mobilità intermodale nel Comune di Cortina d'Ampezzo - ai sensi dell'art. 183, comma 15 del D. Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii. CUP: C41C22000000003, legata ai giochi olimpici e paralimpici di Milano Cortina 2026. Comunicazione di pubblicazione dell'Avviso al pubblico e contestuale avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D. lgs. 152/06, dell'art. 44 del D.L. 77 del 31/05/2021 e della D.G.R. 569 del 20/05/2024. **Parere tecnico.**

Con riferimento alla nota della Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso della Regione del Veneto prot. n. 320645 del 02/07/2024 registrata con prot. di Ente n. 11334/2024 e la richiesta di parere della medesima Amministrazione avente protocollo n. 548869 del 24/10/2024 (ns. prot. n. 17917 del 24/10/2024), tutte inerenti al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale per l'intervento in oggetto la scrivente rappresenta quanto segue.

L'intervento riguarda un nuovo sistema di mobilità integrata del Comune di Cortina d'Ampezzo che si compone di un insieme di trasporti locali e che comprende varie opere tra loro interconnesse e strettamente interdipendenti di seguito elencate suddivise in tre ambiti funzionali:

AUTORITA DI BACINO DELLE ALPI ORIENTALI
Protocollo Partenza N. 20323/2024 del 06-12-2024
Doc. Principale - Class. 7.7 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

- **un edificio servizi e commerciale (ambito A)**: l'edificio si sviluppa su 5 livelli e include la stazione di partenza dell'impianto di risalita, i locali tecnici e il deposito cabine, oltre ad un'area commerciale con tutti i servizi per gli sciatori, aree di ristoro, spazi di deposito, una palestra/centro wellness, delle aree relax ed un ambiente per intrattenimenti;
- **un parcheggio pubblico per autovetture (ambito A)**: capacità di 747 posti auto a rotazione che si articola su 3 livelli, ciascuno con un proprio ingresso indipendente, oltre ad una zona di 114 box privati con accesso indipendente e percorsi pedonali interni che dal parcheggio conducono alla stazione di partenza dell'impianto e alla zona servizi;
- **un ampio piazzale dedicato ai trasporti pubblici (ambito A)**, posto sulla sommità del parcheggio riservato al trasporto pubblico, quindi alle corriere, agli autobus pubblici, ai pullman turistici, alle navette, ai taxi, collegato direttamente alla stazione di partenza dell'impianto e alla zona servizi;
- **un impianto di risalita a fune tra le locc. Apollonio e Socrepes (ambito B)**: comprendente una stazione di partenza in località Apollonio, una stazione intermedia nei pressi del centro abitato di Mortisa e una stazione di arrivo in località Socrepes;
- **un collegamento pedonale veloce, denominato Moving Walkway (ambito C)**, diviso in due tratti composti ciascuno da una successione di tappeti mobili con relative uscite (Gates). Il tratto ovest inizia all'interno del parcheggio e prosegue costeggiando Via del Parco fino al nuovo intervento previsto nella P.zza Mercato. Il tratto est parte dal piazzale dell'ex Stazione passa per Largo Poste e prosegue verso il centro fino alla zona antistante l'hotel Cortina.

1. Quanto agli aspetti di **gestione della risorsa idrica**, considerato che le opere non interferiscono con corpi idrici classificati ai sensi della Direttiva 2000/60/CE, non si rilevano elementi di incompatibilità con il Piano di gestione delle Acque.

2. Quanto agli aspetti di **natura idraulica**, gli interventi interferiscono con il regime idrodinamico del Rio Lacedel (o Rutorgo secondo il Grafo dei corsi d'acqua della Regione del Veneto) e in ragione di ciò, con la citata nota prot. n. 13162/2024 del 1/8/2024, la scrivente aveva evidenziato la necessità di rendere gli interventi sul Rio Lacedel (o Rutorgo) conformi a quanto previsto dalle NTA del PGRA, chiedendo di acquisire un "*adeguato studio idraulico ed il rispetto di quanto previsto dalle NTA del PGRA*". Tali approfondimenti non sono stati allo stato acquisiti tra gli atti integrativi trasmessi.

Si evidenzia, ad ogni modo, che la Segreteria Tecnica della Scrivente Autorità di bacino ha effettuato d'ufficio un'analisi tecnica con cui approfondire la morfodinamica dei corsi d'acqua interessati dal progetto, consistente in una modellazione bidimensionale a fondo mobile in regime non stazionario per eventi di piena relativi ai tempi di ritorno previsti dal PGRA dei torrenti Boite e Bigontina e dei Rii Lacedel - detto anche Rio Gatto o Rutorgo secondo il Grafo dei corsi d'acqua della Regione del Veneto- e Ru de Roncato.

I risultati delle analisi tecnica di cui al punto sopra evidenziano fenomeni erosivi di notevole entità - dovuti a valori di velocità di flusso della corrente parimenti notevoli - ed alluvionamenti di estese aree del territorio su cui insiste il progetto in argomento. In particolare, valori molto elevati di velocità di deflusso si verificano nei pressi del piede della sponda del Rio Lacedel e del luogo dove sarà realizzato uno dei piloni di sostegno dell'impianto di risalita, mentre presso la confluenza dei torrenti Bigontina e Boite si verificano allagamenti in zone edificate, anche per eventi di piena con tempo di ritorno pari a 30 anni.

3. Quanto agli aspetti di **natura geologica**, si rileva che la stazione intermedia dell'impianto di cui nell'ambito di progetto B è posta in prossimità del ciglio della sponda del Rio Lacedel ed interferisce marginalmente con una zona che risulta mappata come zona di attenzione geologica nel PAI, derivante dalla banca dati regionale IFFI (codice n. 0250143200) dove viene indicato che il dissesto nella fattispecie è riconducibile ad un fenomeno di scivolamento rotazione/traslativo probabilmente causato dall'erosione fluviale alla base del versante. Le zone poste a sud, ovest e nordovest della zona di attenzione di cui al punto precedente sono classificate a pericolosità media – P2.

AUTORITA DI BACINO DELLE ALPI ORIENTALI
Protocollo Partenza N. 20323/2024 del 06-12-2024
Doc. Principale - Class. 7.7 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Si segnala inoltre che a ottobre 2018, a seguito degli eventi legati alla Tempesta Vaia, si è verificato un crollo[1] che ha coinvolto la strada che porta a Mortisa ed attraversa i rii Lacedel e Ru de Roncato in prossimità di dove dovrebbe essere realizzata la stazione intermedia. I lavori di ripristino della strada e realizzazione delle opere di sistemazione idraulica sono stati finanziati dalla Regione del Veneto2.

In tale contesto con nota prot. n. 13162/2024 del 1/8/2024 la scrivente aveva evidenziato la necessità di acquisire integrazioni documentali per la: *"verifica delle potenziali condizioni di criticità geologica della zona identificata con codice n. 0250143200 che interferisce con la stazione intermedia, in conformità a quanto indicato nell'art. 5 e nell'art. 8 delle NdA del PAI; nel caso in cui la sopraccitata valutazione delle condizioni di pericolo restituisse condizioni di rischio per la stazione intermedia in progetto, dovranno essere conseguentemente progettate nell'ambito del progetto le necessarie opere di mitigazione e/o monitoraggio; programma di monitoraggio aggiornato ante e post operam al fine di ricostruire con maggior dettaglio le dinamiche di versante, così come prescritto nella relazione geologica geotecnica relativa all'impianto funiviario (elaborato ED-0.05).*

Seguiva la nota prot. n. 0403747 del 08/08/2024 con cui codesta Direzione regionale formalizzava alla Società infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 la richiesta di integrazioni sulla scorta delle determinazioni del Comitato Tecnico Regionale VIA, recependo interamente quanto richiesto dalla Scrivente con nota prot. n. 13162 del 01/08/2024 e segnalando tra l'altro "*l'opportunità di definire meglio quale sarà l'iter amministrativo per l'approvazione delle varianti urbanistiche proposte in relazione anche all'iter autorizzativo del progetto*".

Con nota prot. n. 0543981 del 22/10/2024 veniva comunicato l'avvenuto deposito della documentazione integrativa richiesta con la suindicata nota, chiedendo alle Amministrazioni di esprimersi in relazione alle sole modifiche o integrazioni apportate agli elaborati progettuali e alla documentazione. Con successiva nota prot. n. 0548869 del 24.10.2024 si chiedeva alla scrivente, nello specifico, di "*appurare se le lacune documentali ivi evidenziate con particolare riferimento alle potenziali condizioni di criticità geologica della zona identificata con codice n. 0250143200, possano ritenersi colmate per effetto di nuovi elementi acquisiti in ambito istruttorio o se, al contrario, permanga la necessità di ulteriori approfondimenti funzionali all'accertamento della compatibilità della proposta progettuale con quanto indicato negli articoli 5 e 8 della norme tecniche di attuazione del vigente Piano per l'Assetto Idrogeologico".*

Seguiva la nota prot. 0561886 del 04/11/2024 (ns. prot. n. 18325 del 04/11/2024) con cui la Regione del Veneto – Area Tutela e Sicurezza del Territorio – informava la scrivente che: "*La zona di attenzione areale n. 0250143200…è relativa ad evento classificato come frana rotazionale attiva, la cui ultima osservazione risale a1 1997. Secondo i dati in nostro possesso nella banca dati IFFI, il fenomeno è strettamente legato al più vasto colamento lento (Id IFFI 0250090504) che riporta testualmente "Le misure inclinometriche hanno dimostrato che fino al 6 /12/89 la parte bassa del fenomeno ha subito forti accelerazioni, al punto tale da metter fuori uso i tubi inclinometrici in breve tempo….. la Regione del Veneto ha commissionato uno studio al CNR-IRPI di Padova (DGR 3669 del 20/11/2007 Decreto del Dirigente Regionale della Difesa del Suolo n. 286 del 21 dicembre 2007) per approfondire gli aspetti conoscitivi finalizzati all'individuazione dei possibili interventi di mitigazione. Il succitato studio è stato consegnato nell'agosto del 2011…. Nelle conclusioni dello studio del CNR-IRPI, basato su evidenze geomorfologiche di superficie, sullo stato degli edifici e sui dati* raccolti nelle numerose campagne di misura GNSS e inclinometriche, l'area di attenzione in oggetto è stata classificata a pericolosità geologica elevata".

La Regione del Veneto concludeva la sopra richiamata nota confermando, per l'area posta in prossimità del ciglio della sponda del Rio Lacedel, che "*si tratta di un contesto geomorfologico estremamente variegato ed attivo dal punto di vista delle deformazioni di versante in cui nella zona di attenzione in oggetto possono essere*

[1] https://corrierealpi.gelocal.it/belluno/cronaca/2018/10/06/news/la-strada-che-porta-a-mortisa-riaprira-prima-dell-inverno-1.17324252
[2] https://www.studioapi.it/project/realizzazione-nuovo-attraversamento-sul-rio-gatto/

individuate velocità di spostamento superiori a 2 cm/anno, giustificando di conseguenza una classificazione a pericolosità elevata".

***

Alla luce del delineato quadro, esaminati gli elaborati progettuali integrativi trasmessi, si evidenziano le seguenti criticità tecniche:

- permangono da verificare le potenziali condizioni di criticità geologica della perimetrazione n. 0250143200 che interferisce con la stazione intermedia (soluzione 3 bis) e alcuni sostegni (nn. 3, 4 e 5). Nel caso in cui la sopraccitata valutazione delle condizioni di pericolo restituisse condizioni di rischio per le infrastrutture in progetto, dovranno essere conseguentemente progettate le necessarie opere di mitigazione e monitoraggio *ante e post operam*;
- risulta necessario verificare che l'intervento proposto non causi, a livello locale, un incremento di pericolosità nel contesto dell'area di Mortisa con riferimento a quanto previsto dall'art. 8 comma 4 lettera b) delle NdA del PAI ([3]);
- si ribadisce che l'intervento B interferisce con la perimetrazione n. 0250090504 classificata tipologicamente come colamento lento e con la perimetrazione n. 0250143200 attribuita ad un fenomeno di scivolamento. Sulla base dei dati disponibili, entrambi i fenomeni risultano avere superfici di movimento profonde comprese tra i 10 e i 50 m e pertanto non sono riconducibili o assimilabili a fenomeni superficiali tipo *creep* come invece indicato nella relazione "Risposte alla richiesta di chiarimenti ed integrazioni pervenuti dalla commissione VIA in data 08/08/2024 protocollo 0403747";
- relativamente agli aspetti di natura idraulica, da valutarsi in relazione a quanto previsto dal PGRA (Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni), i risultati dell'analisi tecnica effettuata dalla Segretaria Tecnica della scrivente di cui sopra richiedono che, da un lato, vengano debitamente approfonditi gli aspetti relativi agli importanti fenomeni erosivi che si verificano nei pressi degli interventi previsti, per garantirne la compatibilità con le prescrizioni delle NTA del PGRA. A tal proposito andranno tenuti in debita considerazione anche gli avvenimenti del 2018 indicati in premessa. Dall'altro lato, relativamente all'area alluvionata compresa tra i torrenti Bigontina e Boite che interessa gli ambiti di intervento A e C, si evidenzia sin d'ora che *"la realizzazione di locali interrati e seminterrati"* non è compatibile con quanto previsto dall'art. 15 comma 1 delle NTA del PGRA.

Si sottolinea altresì che le integrazioni trasmesse con nota prot. n. 0543981 del 22/10/2024 (registrata a prot. di ente n. 17769) non sono esaustive rispetto a quanto chiesto dalla Scrivente con nota prot. n. 13162 del 01/08/2024 e recepito dalla Regione del Veneto - U.O. VIA con nota prot. n. 0403747 del 08/08/2024 (registrata a prot. di ente n. 13590). In particolare: la documentazione non fornisce gli elementi tecnici richiesti dalla scrivente, ma rappresenta delle indicazioni sulla gestione dell'infrastruttura in relazione alle possibili deformazioni del versante; viene indicato che l'alveo attivo dei corsi d'acqua non è interessato dalle opere di sostegno, mentre dagli elaborati grafici di progetto (si veda ad esempio l'elaborato Tav_7.04_REV02_MT-6679_profilo longitudinale.pdf) risulta che almeno uno dei sostegni ricade in area fluviale del Rio Lacedel. Inoltre, si evidenzia che la realizzazione di interventi funzionali alla difesa o mitigazione del rischio in area fluviale è comunque soggetta a quanto disciplinato dall'art. 10 comma 2 delle NTA del PGRA.

Si segnala da ultimo che:

- alla luce di quanto indicato nella soprarichiamata nota della Regione del Veneto del 4.11.2024, la stazione intermedia prevista dall'intervento di ambito B, ricadendo potenzialmente in un'area a pericolosità elevata – P3, dovrebbe comunque risultare conforme a quanto previsto dall'art. 10 comma 1 lettera f) delle NdA del PAI. Detto comma stabilisce che: "*la realizzazione o ampliamento di infrastrutture viarie, ferroviarie*

[3] il comma 4 lett. b) dispone che, "*Al fine di non incrementare le condizioni di rischio nelle aree fluviali e in quelle pericolose, fermo restando quanto stabilito al comma precedente ed in rapporto alla specifica natura e tipologia di pericolo individuata, tutti i nuovi interventi, opere, attività consentiti dal Piano o autorizzati dopo la sua approvazione, devono essere tali da: non aumentare le condizioni di pericolo dell'area interessata nonché a valle o a monte della stessa*".

AUTORITA DI BACINO DELLE ALPI ORIENTALI
Protocollo Partenza N. 20323/2024 del 06-12-2024
Doc. Principale - Class. 7.7 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

e di trasporto pubblico nonché ciclopedonali, non diversamente localizzabili o non delocalizzabili ovvero mancanti di alternative progettuali tecnicamente ed economicamente sostenibili, purché non comportino l'incremento delle condizioni di pericolosità e non compromettano la possibilità di realizzazione degli interventi di mitigazione della pericolosità o del rischio". Pertanto, nel caso in cui fossero confermate le previsioni dello studio del CNR-IRPI, si renderebbe necessario dare seguito alle valutazioni sopra indicate, con particolare riferimento ad una diversa possibile localizzazione dell'opera e alla verifica puntuale che l'intervento proposto non causi, a livello locale, un incremento di pericolosità nel contesto già critico dell'area di Mortisa;

- l'attuale Piano Regolatore del Comune di Cortina d'Ampezzo, approvato in via definitiva con deliberazione della Giunta Regionale Veneta n. 3534 del 14/11/2003, nell'area della stazione intermedia dell'intervento B indica una zona E/2 - zona a prato pascolo, priva di perimetrazioni riferibili al demanio sciabile e agli impianti di risalita di progetto. Nel caso in cui dovessero rendersi necessarie varianti allo strumento urbanistico dell'Amministrazione Comunale per l'area della stazione intermedia, classificata a pericolosità P2 e interferente con una zona di attenzione, se ne evidenzia sin d'ora l'incompatibilità con la disciplina dell'art. 11, comma 3, delle Norme di Attuazione ([4]) e anche con quella dell'art. 5, comma 4 ([5]).

Cordiali saluti.

Il Segretario Generale
Marina Colaizzi
Firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs n. 82/2005

Dirigenti di riferimento:
ing. Andrea Braidot – *andrea.braidot@distrettoalpiorientali.it*
ing. Michele Ferri – *michele.ferri@distrettoalpiorientali.it*

AUTORITA DI BACINO DELLE ALPI ORIENTALI
Protocollo Partenza N. 20323/2024 del 06-12-2024
Doc. Principale - Class. 7.7 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

[4] Nello specifico il comma 3 prevede che: "*Nelle aree classificate a pericolosità media P2 la pianificazione urbanistica e territoriale può prevedere: nuove zone di espansione per infrastrutture stradali, ferroviarie e servizi che non prevedano la realizzazione di volumetrie edilizie, purché ne sia segnalata la condizione di pericolosità e tengano conto dei possibili livelli idrometrici conseguenti alla piena di riferimento; nuove zone da destinare a parcheggi, solo se imposti dagli standard urbanistici, purché compatibili con le condizioni di pericolosità che devono essere segnalate; piani di recupero e valorizzazione di complessi malghivi, stavoli e casere senza aumento di volumetria diversa dall'adeguamento igienico-sanitario e/o adeguamenti tecnico costruttivi e di incremento dell'efficienza energetica, purché compatibili con la specifica natura o tipologia di pericolo individuata. Tali interventi sono ammessi esclusivamente per le aree a pericolosità geologica; nuove zone su cui localizzare impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili, non diversamente localizzabili ovvero mancanti di alternative progettuali tecnicamente ed economicamente sostenibili, purché compatibili con le condizioni di pericolo riscontrate e che non provochino un peggioramento delle stesse.".*

[5] *In sede di redazione degli strumenti urbanistici devono essere valutate le condizioni di dissesto evidenziate e la relativa compatibilità delle previsioni urbanistiche. La verifica è preventivamente trasmessa alla Regione che, ove ritenga ne sussista la necessità, provvede all'avvio della procedura di cui all'art. 6 per l'attribuzione della classe di pericolosità".*