Ministero della cultura

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

Alla Regione del VENETO
Area Tutela e Sviluppo del Territorio
Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso
Unità Organizzativa Valutazione Impatto Ambientale
valutazioniambientalisupportoamministrativo@pec.regione.veneto.it

Alla Commissione per il patrimonio culturale del Veneto
sr-ven.corepacu@cultura.gov.it

Data, Prot. (vedi intestazione digitale) *Risposta al foglio n.* *543981* *del 22-10-2024*

Classifica 34.43.01/ *Rif. ingresso n.* *36353* *del 22-10-2024*

OGGETTO: **CORTINA D'AMPEZZO (BL)**
Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs. 163/06.
Oggetto: 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.
Proponente: Costituendo RTP composto da POOL EGINEERING srl e QUICK NO PROBLEM PARKING SPA.
Codice progetto: **40/2024**
Parere
VIApar-SABAP

CON RIFERIMENTO al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di ambito regionale ai sensi del D.Lgs. 163/2006, avviato dalla Regione Veneto con nota n. 543981 del 22-10-2024 e pervenuto in 22-10-2024 e assunto agli atti d'Ufficio con prot. n. 36353 del 22-10-2024;

VISTI gli elaborati progettuali, nonché tutta la documentazione relativa al procedimento, messi a disposizione dal PROPONENTE e consultabili all'indirizzo:

https://www.https://sharing.regione.veneto.it/index.php/s/BQBdzw8zASdQa5P?path=%2F1_ELABORATI;

VISTE le circolari n. 5 e 6 del 19 marzo 2010 della *Direzione Generale P.B.A.A.C.*;

VISTE le circolari n. 26 del 14 maggio 2012, n. 16 del 1 marzo 2011, n. 40 del 24 maggio 2011, n. 47 del 23 giugno 2011 e n. 65 del 5 ottobre 2011 della *Direzione Regionale per i Beni culturali e paesaggistici del Veneto*, finalizzate alla disciplina della materia;

VISTO il *Regolamento di organizzazione del Ministero della cultura, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance*, D.P.C.M. 15 marzo 2024, n. 57, nonché le vigenti disposizioni dell'art. art. 41 co. 1 lett. d) del D.P.C.M. 2 dicembre 2019, n. 169;

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

QUESTA SOPRINTENDENZA COMUNICA LE PROPRIE VALUTAZIONI

1. SITUAZIONE VINCOLISTICA DELL'AREA OGGETTO D'INTERVENTO

1.1 Beni paesaggistici

1.1.a estremi dei decreti di dichiarazione di notevole interesse pubblico:
Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'intero territorio del comune di Cortina d'Ampezzo con D.M. 10 Giugno 1952

1.1.b indicazione dell'esistenza di aree vincolate *ope legis* ai sensi dell'articolo 142 del Codice:
l'area è coperta da vincolo ope legis ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. c) e g)

1.1.c indicazione degli strumenti di pianificazione paesaggistica vigenti:
nessun piano paesaggistico attualmente è adottato dalla regione Veneto

1.1.d norme di Attuazione del piano paesaggistico gravanti nell'area d'intervento:
non vi sono norme di attuazione in quanto il Piano Paesaggistico della Regione Veneto non è presente.

1.1.e indicazione della presenza nell'area di intervento e/o nell'area vasta oggetto del SIA di altri beni tutelati dai piani paesaggistici:
non essendoci il piano paesaggistico non risultano altri beni tutelati dai piani paesaggistici.

1.2. Beni architettonici

1.2.a. dichiarazioni di interesse culturale ai sensi della Parte II del Codice (art. 10 e 45) gravanti sia nelle aree direttamente interessate dal progetto in esame, ovvero nelle sue immediate vicinanze:
Chiesa della Madonna della Difesa
Casa Menardi Gilardon
Complesso dell'ex stazione ferroviaria di Cortina d'Ampezzo
Si allega copia dei seguenti decreti di vincolo:
1. DM 06/01/1956;
2. DM 01/01/1986;
3. DM 25/03/2013;

1.2.b. beni tutelati *ope legis* ai sensi dell'articolo 10, comma 1 (con indicazione dello stato delle procedure di cui all'articolo 12):
Cimitero monumentale di Cortina d'Ampezzo
Magazzini del complesso dell'ex stazione ferroviaria

1.2.c Non sussistono nell'area interessata dall'intervento proposto vincoli o previsioni vincolanti derivanti da norme di piano paesaggistico, piano regolatore ovvero di altri strumenti di pianificazione relativi alla individuazione e tutela di beni architettonici

1.3 Beni archeologici

1.3.a dichiarazioni di interesse culturale ai sensi della Parte II del Codice (art. 10 e 45) gravanti sia nelle aree direttamente interessate dal progetto in esame, ovvero nelle sue immediate vicinanze:
Si allega copia dei seguenti decreti di vincolo:
1. DCR 28.04.1986 Chiesa e campanile dei Santi Filippo e Giacomo Apostoli;

2. ESPLICITAZIONE DEGLI IMPATTI VERIFICATI O POTENZIALI E VALUTAZIONI CIRCA LA QUALITÀ DELL'INTERVENTO

2.1. Beni paesaggistici

2.1.a L'intervento è costituito da più elementi il cui fulcro risulta il fabbricato da realizzare nell'area dell'ex polveriera. Il nuovo fabbricato risulta elemento intermodale e racchiude al suo interno quattro distinte funzioni: parcheggio multipiano; stazione di fermata degli autobus sul piazzale esterno; partenza di una nuova cabinovia che dovrebbe collegarsi agli impianti esistenti in area Socrepes; collegamento pedonale automatizzato con varie fermate nel centro di Cortina d'Ampezzo e capolinea alla Funivia Faloria ed ex piazzale della Stazione. Dall'esame del progetto e delle integrazioni caricate nel repository di cui sopra, a seguito della richiesta integrazioni anche di questo Istituto di cui alla nota prot. 25550 Del 27-07-2024, si constata, per quanto attiene la compatibilità paesaggistica quanto segue:

Edificio intermodale:

Si Prende atto della nuova ipotesi progettuale, contenuta nell'elaborato *20241014_VIA-RISPOSTE ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONI – ALLEGATI.pdf*, che semplifica in maniera rilevante, per quanto attiene forme e sistemi di rivestimento, l'ipotesi progettuale. Il progetto risulta solamente presentato in bozza, con alcune viste di insieme, ma senza gli elaborati grafici di piante, prospetti e sezioni, che nel repository risultano le stesse del precedente manufatto. Pur in mancanza di un vero e proprio progetto compiutamente valutabile, nell'ottica di collaborazione tra amministrazioni pubbliche si ritiene che nel complesso il fabbricato, così come semplificato nell'attuale ipotesi, risulti maggiormente compatibile rispetto alla proposta precedente con il contesto e con gli elementi materici e formali tipici dell'areale tutelato di riferimento. Risulta ancora carente il progetto delle mitigazioni paesaggistiche di detto fabbricato, contenuto all'interno del citato documento pdf, che è stato redatto come linea guida generale e non anch'esso come progetto specifico. Le linee guida restituiscono un principio di intervento mitigativo sostanzialmente condivisibile per il fabbricato in questione.

Piazzale Esterno:

Il piazzale nel complesso risulta coerente con il contesto oggetto di tutela anche se uno specifico studio delle superfici da utilizzare potrebbe mitigarne gli impatti. La situazione di fatto oggi è quella di un'ampia spianata in ghiaino adibita a parcheggio. La totale asfaltatura dell'intera area deputata a piazzale risulterebbe, per impatti, colorazioni e materiali utilizzati, certamente impattante per il contesto tutelato. Si rimanda pertanto alle prescrizioni sotto riportate per un miglior inserimento paesaggistico.

Nuova Cabinovia:

Si prende atto dell'impossibilità di adeguarsi completamente alle prescrizioni di spostamento del tracciato, raccomandato con parere di questo Ufficio prot. 17397 del 24-05-2023 per oggettivi impedimenti di carattere idrogelogico, certificati anche dalla perizia del Politecnico di Torino, eseguita su indicazione dello Scrivente e ricompresa nelle integazioni contenute nel file *20241014_VIA-RISPOSTE ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONI – ALLEGATI.pdf.* Il tracciato dell'impianto rimane pertanto quello originariamente previsto, nell'unica collocazione resa possibile dai condizionamenti idrogeologici sopra citati e dal minor impatto conseguente sul borgo e i prati di Mortisa, che rappresentano uno dei principali valori residui del paesaggio ampezzano tutelato.

Come ampiamente argomentato all'interno del parere preliminare (prot. 17397 del 24-05-2023), la località in questione risulta uno degli ultimi ambiti rurali a prato conservati e a tutt'oggi utilizzati a fienagione dell'intero territorio cortinese, di assoluto valore storico testimoniale. Il borgo di Mortisa, sostanzialmente invariato dagli anni '50 del secolo scorso, è costituito da un gruppo di edifici tradizionali in pietra e legno (cd. ciase), alcuni dei quali ancora oggi utilizzati con usi propri del borgo rurale ottocentesco. Detto borgo risulta, pertanto, reale e precipua testimonianza dell'espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio. I prati circostanti sono stati modellati dagli interventi antropici nei secoli e risultano oggi risultanza delle azioni di fattori naturali e umani e delle loro interrelazioni, sia in termini di percezione dei luoghi che di tradizione d'uso degli stessi.

La mitigazione proposta per detto manufatto, finalizzata a ridurne la percettività nel pregiato contesto di cui sopra, è orientata a interventi puntuali, risultanti da uno studio paesaggistico generico e rappresentati da elementi arborei sparsi, che offrono una solo parziale mascheratura e da speciali cromie degli elementi di sostegno della cabinovia variabili, che dovrebbero assicurare un effetto mimetico nelle diverse condizioni di luce. Non è specificato, però, quali specifiche metodiche intendano utilizzarsi per la colorazione dei manufatti in elevato e delle cabine al fine di ottenere detto effetto di mitigazione percettiva.

Nel complesso l'intervento del nuovo tracciato della cabinovia risulta, quindi, anche nell'attuale proposta, ben visibile da vari punti di vista, obliterando viste e prospettive da e verso Mortisa e i circostanti prati da numerosi punti di vista, sia da valle che da monte. Tale percezione è ben evidente anche nei render esplicativi degli impatti presentati nel file 20241014_VIA-RISPOSTE ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONI – ALLEGATI.pdf.
Il tentativo di mitigazione dell'impianto non realizza, come chiarito anche dal materiale integrativo, alcun "azzeramento della percezione" ma solo un parziale effetto mimetico. La maggior parte dei piloni risulta visibile, così come le cabine nel loro transito, interferendo con le viste d'ampio raggio, che inquadrano il borgo e i prati di Mortisa nella prospettiva delle Tofane a nord e del Sorapis, dell'Antelao e del Pelmo verso valle. Le mitigazioni puntuali ai piedi dei piloni, pur migliorandone l'attacco a terra degli stessi non ne mitigano la percezione e i gruppi alberati di nuova introduzione non sono sufficienti ad occluderne completamente la vista. Anche il taglio netto delle alberature per l'inserimento dell'infrastruttura all'interno della fascia ripariale, risulta ulteriore elemento di disturbo percettivo e formale, in quanto ben visibile dalle numerose posizioni elevate riscontrabili nell'areale immediatamente attorno, squalificandone il valore e la qualità.
L'intera linea, così come attualmente progettata, pur godendo di una miglior mitigazione nel periodo estivo, nel periodo invernale, insistendo all'interno della fascia ripariale caduca dei torrenti Ru de Roncato e Rutorgo, perde poi ogni forma di occultamento nel periodo invernale. Anche la stazione intermedia non coincide con l'impianto morfosintattico del sistema insediativo storico, introducendo un elemento che per forma, dimensioni, collocazione e orientamento mal si relaziona con il paesaggio prativo e con quello del borgo di Mortisa. Come già più volte espresso in sede anche di Conferenza di Servizi Preliminare, la realizzazione di un'infrastruttura che intacchi, anche parzialmente, il sistema storico testimoniale dei prati di Mortisa, con ricadute in viste e percezioni da/verso di essi, risulta un elemento di compromissione di un paesaggio rurale di eccezionale valore sia in termini di viste sia in termini di perdita di quei valori immateriali legati all'uso di questo specifico territorio, facenti parte integrante del paesaggio, quale espressione dell'opera dell'uomo e della natura e della loro reciproca interrelazione.

Collegamento pedonale interrato:
Per tale opera non si evidenziano particolari impatti dal punto di vista paesaggistico, trattandosi di infrastruttura prevalentemente interrata. Tuttavia si rileva che il gate 5, in prossimità dell'area dell'ex stazione Ferroviaria, si accosta in maniera incongrua con il fabbricato esistente, tutelato ex parte II del Codice, interrompendo la continuità morfologica degli spazi di interconnessione tra fabbricati. Appare, pertanto, opportuno valutare una sua nuova collocazione, in prossimità della funivia Faloria, in modo da meglio relazionarlo con la morfologia del tessuto storico entro cui viene inserito. Si rimanda alle specifiche prescrizioni sotto riportate.

2.1.b indicazione degli interventi collaterali a quello in esame già programmati ed autorizzati per la stessa area, ovvero in itinere: non si rilevano ulteriori interventi collaterali nella stessa area.

2.1.c. si attesta la conformità della Relazione paesaggistica allegata al progetto al DPCM 12/12/2005, "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42" (pubblicato sulla G.U. n. 25 del 31/01/2006) e all'eventuale accordo ex articolo 3 del medesimo DPCM sottoscritto dalla competente DR BCP e dalla Regione.

2.2 Beni architettonici

2.2.a analisi sulla compatibilità dell'intervento con il contesto architettonico e in particolare con i beni architettonici tutelati o vincolati presenti nell'area o nelle immediate vicinanze. Come specificato nel paragrafo 1.2.a i beni tutelati nelle più immediate vicinanze sono la Chiesa della Difesa ed il cimitero

monumentale di cortina oltre che per il Gate 5 uno dei magazzini dell'area dell'Ex stazione ferroviaria. Nello specifico si fa esplicito riferimento a quanto già espresso nel parere prot. 17397 del 24-05-2023 circa i tiranti che si estendevano al di sotto del cimitero stesso, che non risultavano compatibili con il principio di precauzione legato alla tutela dei beni in questione. Per quanto attiene l'aspetto percettivo e di decoro, si ritiene che il nuovo intervento, vista la lontananza e la natura dei volumi di progetto, non incida in maniera rilevante sui beni architettonici tutelati. Per il Gate 5, invece, si rimanda alle prescrizioni sottoriportate.

2.3. Beni archeologici

2.3.a verifiche condotte sulla *Carta del rischio archeologico* allegata al progetto (art. 25 del Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 "*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*"):
Considerato che per l'opera in oggetto si applicano le disposizioni di cui all'art. 41, c.4 del D. Lgs. 36/2023 (*Verifica preventiva dell'interesse archeologico*); Vista la documentazione prodotta dal richiedente ai sensi delle norme in argomento; Accertato che nell'area interessata dal progetto sono presenti beni sottoposti a provvedimenti di tutela archeologica ai sensi del D. Lgs. 42/2004 e, nello specifico, la *Chiesa e campanile dei Santi Filippo e Giacomo Apostoli* (D.C.R. 28.04.2016); Valutato il potenziale archeologico delle aree di intervento e il rischio di interferenze delle opere in progetto con contesti archeologici sepolti; Considerato l'esito dell'istruttoria agli atti esperita dal funzionario incaricato; questa Soprintendenza ravvisa la necessità di sottoporre l'intervento alla procedura di *Verifica preventiva dell'interesse archeologico*.

Questo Ufficio, esaminati gli elaborati progettuali, lo Studio di Impatto Ambientale, verificata la situazione vincolistica delle aree interessate dall'intervento in argomento, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, **esprime parere favorevole di massima** alla realizzazione del progetto, come attualmente proposto, che dovrà necessariamente essere integrato, nella fase autorizzativa successiva alla presente procedura di VIA ai fini dell'espressione del definitivo parere favorevole, dalla documentazione di seguito elencata dal n. **1** al n. **8**:

1. Sia realizzato uno specifico studio forestale, redatto da professionista abilitato, che preveda una considerevole estensione della fascia ripariale e dell'ambito di superficie boscata con sistema arbustivo tipico del sottobosco, con essenze scelte tra quelle tipiche dell'areale geografico di riferimento e con diametro di almeno 15-18 cm; sia previsto che l'area soggetta a taglio per il passaggio dell'impianto venga completamente tappezzata da arbusti di colorazione simile al sistema ripariale limitrofo, al fine di meglio mitigarsi da e verso le viste d'insieme, evitando l'effetto rettilineo dell'infrastruttura; sia valutato che la stessa fascia venga tagliata con un taglio non perfettamente rettilineo, ma frastagliato, al fine di meglio armonizzarsi con il contesto.
2. Sia realizzato da professionista specializzato uno specifico studio cromatico per la scelta della colorazione dei piloni e delle cabine con utilizzo di vernici fotocromatiche e polimetalliche in modo da ridurne al minimo l'impatto percettivo in tutte le condizioni di luce; sia eventualmente valutato il sistema a traliccio, in luogo dei piloni, paesaggisticamente più mitigabile con il contesto.
3. Sia realizzato un progetto di paesaggio e di mitigazione del fabbricato del parcheggio, che concretizzi le "linee guida" mitigative presentate quale integrazione della presenta procedura, anche in relazione ai materiali con cui si intende realizzare il piazzale degli autobus antistante il nuovo fabbricato.
4. Sia sviluppato un nuovo progetto del fabbricato del parcheggio con la semplificazione materica e formale presentata nei render di cui al file *20241014_VIA-RISPOSTE ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONI – ALLEGATI.pdf.*

5. Sia presentato un adeguato piano dei monitoraggi in relazione a tutti i fabbricati tutelati ex parte II del D. Lgs. 42/2004 che siano interessati dal passaggio del tunnel pedonale di collegamento con l'area della ex Stazione.
6. La posizione del Gate 5 risulta esterna al sedime di intervento della ex stazione ferroviaria, e ricadente a lato di un fabbricato che risulta tutelato *ope legis*, con il quale interferirebbe considerevolmente in termini di decoro e di morfologia; si ritiene, pertanto, che sia valutata una ricollocazione dell'uscita denominata Gate 5 in un area morfologicamente più coerente con il sistema dell'ex Stazione.
7. Sia presentato alla Scrivente un piano di indagini stratigrafiche preliminari, redatto da archeologi professionisti abilitati ai sensi delle norme vigenti (D. Lgs. 42/2004, art. 9bis), ai fini dell'adeguata campionatura delle aree interessate da opere di scavo; il numero, l'estensione e le caratteristiche di tali accertamenti sarà dettagliato nel corso di un incontro tecnico tra questa Soprintendenza e i professionisti incaricati dal richiedente; tutte le verifiche archeologiche preventive dovranno essere eseguite da archeologi professionisti, con oneri a carico della Committenza e con la direzione scientifica della Scrivente; l'esito di tali verifiche stratigrafiche preliminari potrà comportare lo scavo estensivo dei contesti archeologici individuati; a questo Ufficio andrà consegnata la documentazione di post-scavo, anche in caso di esito negativo, redatta secondo quanto previsto dalle vigenti prescrizioni per la consegna della documentazione di scavo archeologico (https://www.soprintendenzapdve.beniculturali.it/servizi/richieste-e-modulistica/).

Ai sensi dell'art. 21 co. 4 del *Regolamento di organizzazione del Ministero della cultura, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance*, D.P.C.M. 57/2024, 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
Vincenzo Tinè

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

Il Responsabile del Procedimento
Il Soprintendente Vincenzo Tinè
Il Responsabile dell'Istruttoria
Funzionario Architetto Tommaso Fornasiero
Funzionario Archeologo Alessandro Asta