

Società degli Alpinisti Tridentini



OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DELL'IMPIANTO DI COLLEGAMENTO SAN MARTINO DI CASTROZZA - PASSO ROLLE E SOVRAPPASSO SCIATORI AL PASSO ROLLE

Trento, 14 febbraio 2008

1 - LE LINEE GUIDA DELLA SAT

La posizione satina è nota, contraria da sempre agli interventi che incidono in modo assai significativo sulle caratteristiche ambientali, paesaggistiche e culturali del territorio montano e che non risultano coerenti con gli sforzi di integrare gli obiettivi di sviluppo territoriale con quelli di protezione degli ecosistemi.

Le linee guida della SAT in tema di ampliamenti dei demani sciistici e di collegamenti fra aree sciistiche sono state rese note ed ufficializzate in varie occasioni:

- nel documento programmatico (1990);
- nel documento tutela della montagna e turismo sostenibile (1997);
- sui propri organi di stampa sociale.

In particolare per il collegamento San Martino di Castrozza - Passo Rolle:

- nelle osservazioni alla variante PUP 2000;
- all'incontro pubblico con Presidente G.P. 11.01.07;
- nelle osservazioni al PUP 2007.

Variante al Piano Urbanistico Provinciale 2000

Di seguito un estratto delle osservazioni alla variante PUP 2000:

“L'ampliamento dell'area sciistica adiacente l'area dei laghi di Colbricon e della Cavallazza, interessa un'area di altissimo pregio naturalistico ed antropologico (siti preistorici).

Per questi motivi il Piano di Parco come anche il PUP la designano giustamente a zona di riserva integrale.

Per i suoi caratteri di integrità ambientale, essa è oggi meta frequentatissima per escursioni di media difficoltà, qualità questa ricercatissima nel comprensorio turistico di S. Martino di Castrozza, portando alto valore aggiunto all'offerta turistica estiva.

Il collegamento dei poli sciistici di S. Martino e di Passo Rolle attraverso la Val Boneta e la Cavallazza (collegamento solo impiantistico, apparentemente senza pista di raccordo) e l'ampliamento dell'area sciistica che andrà ad intaccare significativamente una porzione della foresta di Paneveggio, rendono improponibile dal punto di vista ambientale il progetto.”

Incontro con il Presidente della Giunta provinciale, Lorenzo Dellai, dell'11 gennaio 2007

Di seguito quanto esposto durante l'incontro:

“I collegamenti sciistici, alcuni di dubbia efficacia, e comunque impattanti, che vanno ad interessare siti di importanza comunitaria, con il rischio di eliminare habitat. E qui ci permetta un inciso. La straordinaria ricchezza naturale del Trentino, merita la massima attenzione da parte di tutti. Il nostro dovere morale è la conservazione e la trasmissione alle generazioni future. Sentire amministratori deprezzare le risorse che amministrano per conto di tutti, considerare la protezione un vincolo allo sviluppo, fa male. Soprattutto diffonde un messaggio di noncuranza ai cittadini e dopo, recuperare su questo piano cultura e rispetto dell'ambiente, diventa più difficile.

Qui come anche per il progettato collegamento San Martino Passo Rolle, ben conoscendo la delicatezza dei siti interessati all'opera, chiediamo che la Provincia sia capace di mettere in gioco le migliori risorse, interne ed esterne per fornire contributi importanti, che tengano conto in modo equilibrato di tutti gli interessi in gioco.”

Piano Urbanistico Provinciale 2007

Qui sono riprodotti alcuni passi, tratti dalle osservazioni SAT al PUP 2007:

“Nella relazione illustrativa PUP 2007 si parla di “[...] rafforzamento di un'offerta territoriale turistica che, per la sua struttura e articolazione, riesca a rappresentare concretamente un motore della crescita sostenibile di tutto il Trentino. In questo senso, si vuole promuovere l'evoluzione di un sistema turistico che non diventi fattore di alterazione o addirittura di distruzione delle specificità paesaggistiche e culturali dei luoghi che lo ospitano e che, al tempo stesso, sia orientato ad attrarre quelle tipologie di domanda che possono concretamente rappresentare fattori di crescita sostenibile del sistema provinciale.”

Notiamo come tale principio venga contraddetto dalle previsioni che in gran parte derivano da scelte operate all'interno della variante 2000. [...] A San Martino di Castrozza viene indicata la possibilità del collegamento sciistico con Passo Rolle. L'ipotesi presentata ricalca quella della variante PUP 2000 ed è stata da noi in quella occasione valutata in modo negativo.”

2 - QUADRO NORMATIVO

Il Piano Urbanistico Provinciale 2007

Il collegamento è previsto nel PUP 2007, che riprende quanto già previsto nella variante PUP 2000.

Il Piano di Parco dell'ente Parco Paneveggio Pale di San Martino: non ha recepito la variante PUP 2000, la cui stesura ed approvazione è successiva all'entrata in vigore del PdP avvenuta nel dicembre 1996.

Parte della linea dell'impianto di collegamento (e tre sostegni di linea) ricade in zona riserva integrale e pertanto è incompatibile con le previsioni del Piano vigente. Ma a pag. 2.19 della relazione illustrativa del progetto si afferma, sic et simpliciter, che:

*“[...] essendo il PdP un piano subordinati rispetto al PUP, le sue previsioni che risultano incompatibili con il PUP **dovranno** essere adeguate [...]”*

Con quale iter? Due le possibilità:

- a) variazione puntuale del Pdp in vigore: presuppone delibera del Comitato di Gestione del Parco e successivo iter di approvazione nelle sede competenti;
- b) previsioni di coerenza con il PUP nell'ambito del nuovo PdP attualmente in fase di revisione. Finora non risulta che il comitato tecnico/scientifico costituito ad hoc sia mai stato coinvolto dai progettisti dell'impianto di collegamento.

I tempi per la previsione sub a): più veloci rispetto alla previsione sub b).

Ma la “variante puntuale” appare una contraddizione ed una incoerenza con le finalità programmatiche pluriennale del nuovo piano di parco.

Osservazioni SAT al PUP dd. 23.02.2007:

“A San Martino di Castrozza viene indicata la possibilità del collegamento sciistico con Passo Rolle. L'ipotesi presentata ricalca quella della variante PUP 2000 ed è stata da noi in quella occasione valutata in modo negativo. [...] Particolare attenzione ci sentiamo di riservare alle possibilità pianificatorie degli enti parco. Infatti se da un lato viene sancita la norma della acquisizione preventiva del parere dell'ente parco nel caso di modifica ‘anche sostanziale’ dei perimetri delle aree sciabili, ci sembra opportuno che nella definitiva stesura del progetto di PUP si spinga per l'integrazione dei processi di pianificazione di competenza delle comunità di valle e dell'ente parco stesso (piano di parco). In sostanza, si tratta di sostituire l'acquisizione del ‘parere preventivo’, per quanto vincolante, del parco, con una intesa concertata, cioè con l'espressione di una con-decisione dei piani di sviluppo sottostanti alle proposte di modifica e/o di trasformazione territoriale. [...]. Riteniamo [...] che subordinare la sostenibilità, la riproducibilità delle risorse, l'interesse delle generazioni future, compito istituzionali e prevalenti di un parco, alle esigenze economiche possa portare a pianificazioni di respiro corto.”

3 - MOBILITÀ SOSTENIBILE

La SAT ritiene, come già scritto per il progetto di collegamento Pinzolo - Madonna di Campiglio, che un sistema alternativo di mobilità debba funzionare tutto l'anno, non essere rivolto solo ai turisti, essere competitivo sul mezzo privato, come tempi, costi e impatto sull'ambiente, essere facilmente raggiungibile dai centri abitati, rappresentare un significativo miglioramento per la qualità ambientale e sociale del territorio. **Secondo la SAT ciò che è stato progettato non sembra rispondere a tali caratteristiche.**

La strada statale che separa l'abitato di San Martino di Castrozza da Passo Rolle è lunga 8630 m, ed è stata costruita durante la Prima Guerra Mondiale; essa è certamente una notevole opera di ingegneria, soprattutto nel tratto del Col del Vento dove i tornanti sono addossati l'uno all'altro, proprio sotto le pendici del Cimon della Pala. L'ambiente attraversato e il contesto paesaggistico sono senza ombra di dubbio di eccezionale valore. Percorrere tale tratto con l'automobile privata, così come con un mezzo pubblico è questione di 15 minuti (21 min con mezzi pubblici di linea), tempo breve e sicuramente ben investito dato il panorama mozzafiato, la presenza di emergenze geologiche spettacolari e di un ambiente meraviglioso, con due substrati geologici che si incontrano e si contrappongono in tutta la loro bellezza e diversità (quello carbonatico delle Pale di San Martino, con quello siliceo della estrema propaggine orientale della Catena del Lagorai). Certo non è intenzione di SAT perorare la causa dell'utilizzo del mezzo privato, anzi semmai il contrario.

Però:

- Il Servizio Pubblico esistente (lo skibus invernale e le innumerevoli navette estive), quasi sempre gratis per chi ne usufruisce, è ancora decisamente più apprezzabile della prospettiva offerta dal nuovo collegamento, che richiederà di prendere ben tre impianti di risalita (e di un paio di collegamenti ancora col Bus, San Martino – piazzali Ces e Malga Rolle – Passo Rolle) per salire dal centro di San Martino fino a Passo Rolle.
- Il tempo è prezioso anche in vacanza e i quindici minuti della ruota competono con l'ora (o forse più) della soluzione col nuovo impianto.
- Un escursionista o anche chi volesse spostarsi a piedi in inverno da San Martino al Rolle con il progettato collegamento sarà in seria difficoltà quando dovrà attraversare a piedi la pista a Ces per spostarsi da una seggiovia all'altra e lo sarà ancora di più nei giorni ventosi e freddi quando avrebbe potuto prendere un più comodo e confortevole bus, magari alimentato con qualcosa di meno inquinante del gasolio.
- Sarà necessario prevedere parcheggi da qualche parte a San Martino per quei turisti che lasceranno lì l'auto privata per utilizzare il nuovo collegamento.

Troppi punti così importanti rimangono senza risposta all'interno di questo progetto. A SAT appare assolutamente inconsistente e insostenibile la tesi della mobilità alternativa rispetto alla situazione di fatto.

La SAT come per il collegamento Pinzolo - Madonna di Campiglio si pone i seguenti interrogativi relativamente al "sistema alternativo di mobilità pubblica":

- si tratta di una formula magica per concretizzare risorse finanziarie altrimenti insufficienti a sostenere l'investimento?
- Si tratta di una ferma convinzione per un progetto innovativo, eccellente, di esempio per altre zone, con caratteristiche analoghe di pressioni sul territorio?

La SAT ritiene che, ancora una volta, l'innovazione sia vista in modo vecchio, interpretata come la realizzazione di opere anziché come capacità di proposta e di organizzazione.

La SAT invoca la risposta da parte delle autorità competenti, auspicando quella responsabilità e coerenza che non ha esitato a sollecitare in incontri pubblici, concordando che per il Trentino e per la sua eccellenza ambientale sia necessario ottimizzare le risorse che è in grado di produrre in virtù della propria autonomia politica ed amministrativa.

Per quanto sopra esposto, la SAT non rileva elementi oggettivi tali da valutare l'investimento come finalizzato ad un progetto di mobilità alternativa.

4 - CLIMATOLOGIA

Riportiamo dal capitolo 5.7 (pag. 33.5) della relazione:

“In termini d’innnevamento le precipitazioni nevose possono ritenersi ovunque abbondanti, anche se in genere la caduta di neve si incrementa rapidamente con l’aumento della quota. permanenza che peraltro dipende, come in ogni zona, da fattori geomorfologici, d’esposizione e d’incidenza dei raggi solari, nonostante che in genere cresca con l’altitudine.

Per quanto concerne l’esposizione infatti, la durata del manto nevoso è massima a nord e va diminuendo maggiormente, ruotando verso NW – WS, più che verso NE – ES.

I periodi in cui le precipitazioni sono nevose, sono dipendenti dalla quota.

I mesi meno interessati da precipitazioni e quindi più sereni, sono quelli invernali, con 4 - 6 giornate piovose o nevose medie in gennaio e febbraio, e 6 - 7 in marzo e settembre, mentre in dicembre si ha una media di 7 - 9 giorni di precipitazione liquida o solida.”

I grafici delle temperature medie annuali (fig. 13 e 14, pag. 32.5) evidenziano il progressivo aumento sia delle massime sia delle minime di quasi 4 gradi, peraltro sufficienti ad innalzare il limite delle nevi di qualche centinaio di metri e quindi a rendere necessario un ricorso sempre più frequente alla neve artificiale.

L’analisi nivometrica non fornisce dati di grande rilievo, si limita a considerazioni di carattere assolutamente generico relative a consistenza delle precipitazioni e durata del manto nevoso, che peraltro non evidenziano una particolare “nevosità”.

Il grafico relativo alle precipitazioni (fig. 15, pag. 34.5) riporta due evidenti picchi nei primi anni del 2000, è tuttavia importante notare che tali dati sono “medie annuali” e pertanto il grafico potrebbe risultare ingannevole, non fornendo alcun dato significativo in merito alla distribuzione delle precipitazioni nel corso dell’anno, dato che invece viene riportato nel testo (pag. 33.5) dove si sottolinea che i mesi con meno precipitazioni sono proprio quelli invernali.

Il paragrafo relativo all’analisi della pluviometria e termologia (5.8.3, pag. 40.5) conferma quanto sopra, dai grafici risulta evidente la progressiva diminuzione delle precipitazioni nevose.

In sede di osservazioni al PUP 2007 la SAT scriveva che:

*“Non si fa accenno [...] all’aspetto che preoccupa la comunità scientifica ma anche le categorie economiche: il **cambiamento climatico**. È infatti insufficiente (art. 35) parlare di rapporto equilibrato fra utenti e dotazione locale di strutture residenziali e ricettive, di servizi e infrastrutture, di parcheggi, se non si tiene conto anche di vincoli climatici che influiscono anche sugli aspetti economici nel medio periodo.*

***Chiediamo** quindi che il progetto di PUP **inserisca** e ponga in rilievo questo elemento come ulteriore imprescindibile criterio per le future programmazioni di investimenti infrastrutturali di valenza sia pubblica che privata: in assenza, al contrario di tale previsione, il progetto di PUP non potrà essere considerato “nuovo” ed innovativo, ma ancorato a concezioni già superate prima ancora della sua attuazione.”*

Il progetto in esame non tiene in conto questo fondamentale aspetto la cui evidenza scientifica è innegabile, anzi sembra addirittura voler negare quello che ormai è scientificamente assodato: i cambiamenti climatici, soprattutto nelle fasce altimetriche interessate da questo progetto, sono molto significativi e lo saranno ancor più in futuro.

Anche se vi fosse un improvviso cambio di tendenza nell’aumento delle temperature medie (cosa auspicabile ma con le conoscenze attuali poco probabile), l’inerzia del sistema climatico sarebbe così lenta che certamente questo tipo di impresa risulterebbe fallimentare molto prima che si possano ripristinare condizioni climatiche favorevoli.

Evitare di affrontare il grave problema delle temperature e delle precipitazioni, che è uno dei nodi fondamentali del progetto, mina l’affidabilità all’intento progettuale, sicuramente valido tecnicamente, ma fondato su condizioni di insussistenza.

5 - IMPATTO PAESAGGISTICO/AMBIENTALE

Le impattanti opere in progetto ricadono in tre Siti di Importanza comunitaria e in una Riserva Integrale di un Parco Naturale Provinciale. Quindi, a differenza di quanto fatto nello studio di impatto ambientale, è d'obbligo considerare il territorio, interessato dall'idea progettuale, delicatissimo e meritevole di un'analisi ambientale attentissima a tutti gli aspetti ecosistemici.

In generale si può affermare che l'analisi degli impatti sulle componenti vegetazionali, floristiche e faunistiche è superficiale e lacunosa in molti punti. Già il fatto che l'analisi degli impatti sulle varie componenti dell'ecosistema venga discussa congiuntamente rende l'idea della "fretta" con cui tali tematiche vengono affrontate. Nella maggior parte dei casi ci si limita a definire le opere ad impatto "pressoché nullo", "possibile", "solo temporaneo", "nullo dopo il primo giorno".

Nello studio presentato inoltre non vengono considerate tutte le opere, con i relativi impatti, che si andranno a realizzare per mettere ad esempio in collegamento le strutture realizzate con l'esistente (nuove piste, vallo paramassi, ramali innevamento, strade, teleferiche, ecc.).

Dal punto di vista paesaggistico le opere in progetto avranno un impatto impressionante. Siamo infatti a soli 300 m dal bordo dei Laghi di Colbricon, in una zona spettacolare e soprattutto selvaggia, intatta, appena intaccata soltanto dalle opere della Grande Guerra, dove regnano indisturbati camosci, marmotte e galliformi in grande quantità, dove ancora il segno dell'uomo è modesto e accettabile, da dove si gode di una vista spettacolare.

Molto discutibile risulta quindi l'affermazione che *"la visibilità dei sostegni di linea (alti fino a 38 m) sia compensata da quello che si vede dall'impianto"*. Sarebbe come dire che le opere necessarie per fare una funivia che sale sulla punta del Cimon della Pala siano compensate dalla vista che si gode utilizzando l'impianto!

Il *rendering* sull'impianto si limita al sostegno 4, quello a minor impatto visivo; i progettisti evitano di inserire il sostegno che si realizza sullo spallone della Cavallazza.

Le considerazioni conclusive del cap. 13 *"non si ritiene che la presenza di sostegni possa effettivamente invalidare la fruizione del paesaggio e dell'area da parte degli escursionisti e degli amanti dell'ambiente più integralisti?"* è una presunzione del tutto errata e superficiale. Chiunque conosca anche se poco quella zona (non solo gli "ambientalisti") può affermare con certezza che quei piloni sono uno sfregio. Poi si tratta certamente di metro con cui si misura la sensibilità del singolo e collettiva, ma qui siamo tranquillamente fuori scala.

Ernesto Rigoni (esperto internazionale di turismo, ex direttore dell'Apt Trentino e attuale docente allo Iulm di Milano), in uno studio molto accurato¹ analizza l'ipotesi di collegamento di cui adesso abbiamo lo studio. Le sue conclusioni sono simili a quelle della SAT:

- *Presenza di colatoi valanghivi sul versante sud-ovest della Cavallazza;*
- *Notevole impatto paesaggistico dal momento che l'impianto andrebbe ad attraversare una zona oggi incontaminata e ricca di risorse naturalistiche davvero uniche, come i laghetti di Colbricon e la fitta foresta che caratterizza il tratto verso la Busa Ferrari, percorsa diagonalmente dall'impianto;*

¹ Indagine sulle prospettive del turismo nel territorio del parco naturale Paneveggio - Pale di S. Martino, 2006

- *L'impatto visivo è reso più evidente dalle dimensioni dei sostegni e dal fitto fascio di funi caratteristico della tecnologia Funifor, come dimostrano le esperienze di Arabba e Alagna;*
- *Ulteriori perplessità riguardano la logica prettamente "ferroviaria" di questo collegamento va e vieni (non sono previste stazioni intermedie, né piste di ricircolo lungo il tracciato) e i tempi piuttosto lunghi di messa a regime del sistema, dovuti alle portate non congruenti degli impianti interconnessi nell'area Ces, che prefigurano un acuto sottoutilizzo dell'impianto nelle prime ore del mattino;*
- *Si accenna infine al problematico utilizzo dell'impianto da parte delle scuole di sci, in quanto la clientela proveniente da San Martino sarebbe costretta a trascorre la prima ora del corso, ma in determinate condizioni un tempo addirittura superiore, prima di poter finalmente effettuare la prima discesa e quindi le prime attività didattiche.*

Continua aggiungendo che:

“A parità di impatto ambientale e di costo dell'investimento esistono alternative sicuramente più interessanti per lo sciatore, in quanto ampliano l'area sciistica, aumentano il ricircolo sugli impianti di risalita e permettono il rientro a San Martino sci ai piedi?”.

Qui di seguito si elencano in dettaglio i principali punti critici e le macroscopiche lacune presenti nello studio per quanto riguarda i capitoli 5 e 12.

OSSERVAZIONI AL CAPITOLO 5 - QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

L'indagine per quanto riguarda gli **aspetti floristico – vegetazionali rimane troppo vaga**, e non approfondisce nessun aspetto. Molti paragrafi (e molte immagini) sono in gran parte identici a quanto compare nel cap. 12, quindi si è puntato sulla produzione di carta più che sulla produzione di studi adeguati. Nel par. 5.9 (La Flora) ad esempio si parla di tutto (in gran parte copiato da Agostini 2003 e Lasen 2006) fuorché di flora! Quindi risulta del tutto insufficiente! L'attuazione di questo progetto andrà a colpire una delle aree floristicamente più interessanti di tutto il Parco Paneveggio-Pale di S. Martino. Non viene assolutamente citata la presenza di Androsace wulfeniana, una splendida primulacea endemica SE Alpica tipica delle creste ventose e dei pendii erbosi su silice che in Italia è presente solo in Trentino e in provincia è rarissima, crescendo solo in alcuni punti del Lagorai (è presente nella lista rossa del Trentino nella categoria Vulnerabile). Una delle stazioni di crescita più belle si trova proprio sulla cresta W della Cavallazza dove è previsto la messa in opera di un pilone. Questa specie anche se non compare negli allegati della Direttiva Habitat deve essere presa in considerazione visto che l'obiettivo di conservazione dei siti di importanza comunitaria è “proteggere e ripristinare il funzionamento dei sistemi naturali ed arrestare la perdita di biodiversità”. Il fatto che l'area di intervento ricada in una riserva integrale di un Parco Naturale dovrebbe essere un ulteriore motivo di considerare tutte le componenti biologiche dell'ecosistema.

A questo proposito alleghiamo, come in occasione delle osservazioni alla variante PUP 2000 la lettera di Prosser e Festi del 13.10.2000 autori della pubblicazione “Flora del Parco Paneveggio Pale di San Martino”.

“[...] L'attuazione di questo progetto andrà a colpire una delle aree floristicamente più interessanti di tutto il Parco Paneveggio-Pale di S. Martino. Anche se gli impianti non dovessero fisicamente eliminare nessuna delle stazioni floristiche note, di fatto crollerebbe la godibilità naturalistica della Cavallazza, che attualmente unisce la presenza di specie d'eccezionale interesse ad una facile accessibilità dal punto di vista escursionistico.

La Cavallazza costituisce la stazione classica di *Androsace wulfeniana*, una bellissima primulacea che in Italia è presente solo in pochi punti circoscritti del Lagorai. Di queste zone, l'area di crescita più nota e in pratica l'unica visitata da chi vuole vedere e fotografare questa specie è proprio la cresta Ovest della Cavallazza. *Androsace wulfeniana* è stata scoperta in questa località oltre un secolo fa dal Sündermann e più recentemente Franz ne ha qui dettagliatamente descritto l'ambiente di crescita, l'*Androsacetum wulfenianae*, strettamente legato alle creste soggette a forte vento. Tra le molte altre specie di sicuro richiamo della Cavallazza sono da ricordare - per la loro rarità - *Saxifraga cernua*, *Androsace vandellii*, *Draba fladnizensis*. I laghetti stessi offrono la possibilità di osservare due specie rarissime non solo in Trentino, ma in tutta Italia; si tratta di *Potamogeton alpinus* e di *Potamogeton praelongus*.

Oltre alle rarità floristiche, la zona Cavallazza-Laghi Colbricon costituisce una sintesi di facile accesso dell'ambiente vegetazionale su silice, ed è quindi l'area che meglio si presta ad una fruibilità didattica volta a illustrare le fasce vegetazionali e gli adattamenti delle varie specie all'ambiente alpino.”

Considerazioni sulla fauna

Lo studio presenta un'ampia descrizione delle caratteristiche morfologiche e biologiche di alcune specie faunistiche, riferibile in gran parte a bibliografia datata, contenente nozioni che, in alcuni casi, sono superate o inesatte. (Ad esempio: “Non meno pesante del gallo cedrone, il fagiano di monte.” ??). Tale esposizione in alcune parti ha connotati più poetici che tecnico-scientifici (Ad esempio: “Nel periodo dell'amore il gallo cedrone si accontenta di cibi più grossolani, e sembra non volersi quasi dar pena di cercare alimento: in ciò si differenzia dalla femmina, e da ciò proviene forse quella tenace fibrosità che rende le carni degli individui adulti quasi immangiabili, mentre quelle della femmina sono delicatissime e saporose”), portando, di fatto, un contributo limitato al contesto di riferimento. Al contrario, risulta scarsa o assente l'attenzione dedicata ad aspetti importanti quali l'autoecologia delle varie specie e la descrizione degli habitat utilizzati, con particolare riferimento alla valenza degli stessi, in un'ottica di conservazione delle specie non soltanto a livello locale, ma a livello almeno di popolamento. Sono poco trattati o tralasciati aspetti importanti quali la verifica dei periodi più critici per le varie specie e la bibliografia di riferimento inerente studi scientifici riguardanti l'impatto sulla fauna di strutture simili, questioni particolarmente rilevanti ai fini di una corretta valutazione di incidenza. Per tutte le specie trattate si giunge a conclusioni, riguardanti gli eventuali impatti, basate su considerazioni soggettive, in assenza di una qualsiasi serie di dati tecnici o scientifici a supporto di tali tesi, sottovalutando ampiamente la reale portata dell'impatto dell'opera. Non vengono trattate le vere problematiche che una tale struttura ha sulla componente faunistica. In particolare viene sottovalutato l'impatto durante la fase di realizzazione della stessa e viene liquidata con poche parole l'incidenza della struttura durante il corso della sua vita tecnica che, invece, sarà il vero problema.

In particolare non vengono valutati o sono valutati in modo inappropriato impatti importanti quali:

- il disturbo diretto nell'area in questione, derivante dal funzionamento dell'impianto, su alcune specie faunistiche particolarmente sensibili, che trovano in tale area habitat idonei per lo svolgimento delle più importanti fasi vitali;

- la quantificazione dell'impatto della mortalità da collisione dell'avifauna contro i cavi della funivia e l'incidenza di detta mortalità aggiuntiva sulla dinamica di popolazione delle specie presenti nell'area;
- l'incidenza dell'aumento del disturbo causato dalla pratica dello sci fuoripista, indotto dal nuovo impianto, che si avrà sul versante Nord della Cavallazza nei confronti di varie specie sensibili;
- una analisi credibile della sottrazione di habitat derivante dalla realizzazione dell'impianto nei confronti delle varie specie che, oggettivamente, non può essere ridotta al solo perimetro di insistenza delle strutture.

La parte inerente la mitigazione degli impatti riguarda perlopiù la fase di realizzazione dell'impianto ma non il periodo di funzionamento ed infine non vengono citate misure di compensazione realistiche.

Sconcertanti appaiono le dichiarazioni sulle misure di mitigazione e compensazione nella parte in cui si vuol far rientrare la scelta di realizzazione dell'opera, nell'area in oggetto, come misura di "mitigazione progettuale", in ragione del fatto che la stessa non rientra nella Zona di Protezione Speciale, senza peraltro valutare eventuali impatti derivanti da tale struttura, su quest'ultima.

L'intero percorso della funivia, infatti, costeggia la ZPS, passando in alcuni punti a meno di 100 metri. È evidente che la struttura proposta avrà un impatto diretto anche sulla stessa, in quanto la distanza è talmente breve da consentire di affermare la sicura esistenza di una interazione negativa con l'avifauna presente. In tal senso nell'ottica del principio di precauzione appare evidente che tale struttura dovrebbe essere sottoposta a valutazione di incidenza anche in relazione all'impatto che sicuramente avrà sulla ZPS.

Soltanto a titolo di esempio, tra le azioni dirette che tale funivia avrà sulla ZPS, troviamo l'interferenza con una arena di canto del fagiano di monte che ricade parzialmente in ZPS e che allo stesso tempo è sorvolata dai 12 cavi della funivia. Su tale arena di canto e su un'altra posta a monte, anch'essa interessata dal tracciato funiviario, si concentrano nel periodo primaverile i riproduttori di questa specie provenienti da un'area ben più vasta di quella di insistenza della funivia; area che in gran parte rientra nella ZPS stessa. L'impatto sulla popolazione di fagiano di monte potrebbe essere particolarmente dannoso, concretizzandosi da un lato con l'abbandono delle due arene di canto, dall'altro con l'aumento della mortalità dovuto all'impatto contro i cavi aerei. Questo comporterebbe un aggravamento dello status della specie, che peraltro risulta già critico nella zona in questione, come chiaramente rilevato anche dal Piano Faunistico del Parco di Paneveggio-Pale di San Martino.

Nello studio alcune specie, come la lince (*Lynx lynx*) e la vipera comune (*Vipera aspis*), vengono citate senza nesso in quanto la prima, a partire dalla metà degli anni Novanta, non è più stata segnalata nelle Valli del Primiero e del Travignolo; per la seconda, invece, non sono note informazioni che la collochino nell'area. Anche le condizioni stazionali della stessa tendono ad escludere la presenza di questo rettile.

Nella zona interessata dall'intervento, viceversa, sono sicuramente presenti specie faunistiche estremamente rilevanti e rientranti negli allegati della Direttiva Habitat e della direttiva Uccelli, che però vengono sistematicamente omesse. Non vengono citate, difatti, varie specie di rapaci come l'aquila reale (*Aquila chrysaetos*) e il gufo reale (*Bubo bubo*), iscritti nell'allegato I della Direttiva Uccelli; come pure l'*Euphydryas aurina*, lepidottero papilionoideo inserito nell'allegato II della direttiva Habitat, la cui presenza è stata accertata proprio sul versante Nord della Cavallazza e varie specie di microchiroteri, inseriti negli allegati II e IV della direttiva Habitat, che trovano l'area interessante sia come zona di rifugio che di caccia.

Altre specie come alcuni rapaci e alcuni picidi vengono solo descritte, senza però fare alcuna considerazione in merito all'incidenza dell'intervento sugli stessi. Questo rileva come l'acquisizione dei

dati necessari alla redazione dello studio sia stata eseguita in modo superficiale ed approssimativo, non tenendo conto del principio di precauzione, per il quale la valutazione di incidenza deve essere eseguita anche sulle specie e sugli habitat che potenzialmente possono essere presenti, ma di cui non si dispone di dati certi.

Va infine rilevato come la zona oggetto dell'intervento rappresenti un'area particolarmente interessante per la fauna. A titolo di esempio basti pensare che nella stessa sono presenti tutti e cinque i galliformi alpini, situazione ormai riscontrabile in poche zone delle Alpi italiane. Questo evidenzia la sua particolare importanza dal punto di vista della conservazione e della tutela della biodiversità. L'elevato numero di specie presenti, inserite negli allegati delle Direttive comunitarie, non fanno altro che avvalorare tale considerazione.

OSSERVAZIONI AL CAPITOLO 12 - VALUTAZIONE DI INCIDENZA

In generale lo **studio di incidenza è assolutamente insufficiente** per diversi motivi:

- non vengono elencati tutti gli habitat che saranno interessati e parzialmente distrutti dalle opere in oggetto ma solo alcuni habitat presenti dei SIC. Le opere molto probabilmente interesseranno la cembreta (cod. 9420), la pecceta (cod. 9410), i curvuleti (cod. 6150), i ghiaioni silicatici (cod. 8120), le pareti rocciose silicatiche (cod. 8220), le lande alpine boreali (cod. 4060), e soprattutto i nardeti (cod. 6230* prioritario). È troppo facile sottolineare più volte che verrà interessato solo un nardeto degradato, mostrando una foto scattata chissà dove, senza presentare una tabella fitosociologica completa (con l'elenco cioè delle specie vegetali presenti e con le loro coperture). Un sopralluogo potrebbe evidenziare la presenza di un nardeto ricco di specie che cambierebbe radicalmente le cose, trattandosi di un habitat prioritario.
- mentre per il sovrappasso si riporta la carta degli habitat fatta da Lasen, per l'impianto funiviario NON si riporta nessuna cartografia degli habitat nonostante lo stesso Lasen abbia effettuato lo studio vegetazionale per tutto il parco. Si vuole forse evitare di mostrare la presenza di habitat prioritari (es. 6230*) che di fatto metterebbero in seria crisi il progetto?
- non sono esplicitati gli impatti e le superfici interessate che le opere avranno per gli habitat sopraccitati, ma solo le caratteristiche generali degli stessi habitat (copiati da Lasen 2007).
- non sono elencate le alternative progettuali possibili che a quanto si legge nello studio sono state considerate e quindi scartate.
- per la costruzione delle stazioni di arrivo e di partenza non sono elencati gli interventi previsti e nemmeno i relativi impatti. In una tabella viene citata la costruzione di fognature. Dove vanno? Che habitat interesseranno?
- il capitolo sulla mitigazione degli impatti per gran parte non tratta di mitigazione per quanto riguarda habitat, specie di flora e fauna, ma si limita a riportare il *rendering* delle strutture ed a evidenziare la sostenibilità "paesaggistica" dell'opera.
- come già detto l'indagine faunistica è troppo superficiale. L'area, a differenza di quanto si sostiene nello studio, è molto sensibile per la presenza di ornitofauna (Francolino di monte, Gallo forcello,

Coturnice, Gallo cedrone e Pernice bianca, ecc.) che facilmente si allontanerà dalla zona, nel momento di costruzione dell'opera, e dove difficilmente tornerà.

- gli impatti sulla componente faunistica sono continuamente minimizzati: schianti di avifauna contro le barriere del sovrappasso o i cavi della funivia, investimento di animali, disturbo degli stessi fino ad indurli a modificare i confini del proprio areale, sono calcolati "impatto nullo" o "scarso".

In particolare lo studio di incidenza si suddivide in due sezioni.

Sovrappasso

Ad un certo punto dello studio si legge:

“Dal punto di vista floro-faunistico la realizzazione del manufatto di sovrappasso ha un impatto di intensità pressoché nulla in quanto si interviene in un'area ampiamente antropizzata (piazze, parcheggi, piste) ed in un periodo in cui non si prevedono disturbi alla fauna”.

Questa affermazione non è assolutamente oggettiva per diversi motivi; i principali sono qui di seguito elencati:

- Il giudizio di nardeto degradato a deschampsia sebbene parzialmente credibile, non è assoluto. Proprio ai margini del nardeto in prossimità della strada nelle zone in tensione con le brughiere crescono alcune specie floristiche interessanti dal punto di vista fitogeografico. Le opere che di fatto distruggeranno il nardeto avranno quindi impatti bassi e non nulli come viene sostenuto in tabella.
- Discorso analogo vale per l'impatto sul Gallo forcello che sarà pure basso ma non nullo.
- Non si capisce sulla base di quali ragionamenti, si possa affermare che i lavori avranno luogo in un periodo in cui non si prevedono disturbi alla fauna. Se gli estensori del progetto, nei paragrafi relativi alla fauna (capitolo 5.10), avessero speso qualche parola in più in merito all'ecologia delle specie sensibili all'intervento, avrebbero notato che la ridotta durata della stagione estiva in montagna, obbliga gli animali a concentrare alcune delle attività più importanti (e delicate) per il loro ciclo vitale (cova, svezzamento della prole) nell'arco di tre mesi (maggio, giugno, luglio). Senza contare che la cova, per animali come i tetraonidi (specie altamente vulnerabili), avviene a terra, il che implica l'abbandono delle covate in caso di disturbo prolungato.

In questa sezione dello studio si legge:

“Analizzando gli areali delle specie più sensibili presenti in zona, si nota come solo il Gallo forcello abbia areale che congloba il sito di intervento mentre tutte le altre specie hanno aree di pertinenza che non interagiscono direttamente con la zona del Passo. Pertanto, se per le altre specie gli effetti dell'opera sono praticamente nulli, attenzione dovrà essere posta al fine di limitare il cantiere al solo sito di intervento e ciò soprattutto nel mese di aprile”.

A proposito di questa affermazione è importante sottolineare che nel valutare l'impatto o l'incidenza che un'opera potrà avere su un sito e tutto ciò che vi si trova (specie di flora e fauna), sono da considerare non solo gli impatti "diretti" ma, congiuntamente, tutte le azioni che, anche indirettamente, interagiscono con habitat e specie ivi presenti. Il fatto che le aree di pertinenza di alcune specie non interagiscano direttamente con la zona del Passo non implica che gli effetti dell'opera su tali specie siano da considerare "praticamente nulli".

Funivia

L'analisi vegetazionale, seppur in apparenza dettagliata, non è oggettiva. È impossibile che tra tutti i nardeti interessati dalle opere non vi sia almeno un lembo di nardeto prioritario (cod. 6230*)! Nello studio si sostiene che i nardeti presenti sono “troppo puri”, in parte degradati a deschampsia, in parte assimilabili alle praterie alpine. Quasi per evitare problemi non è MAI richiamato il codice prioritario 6230*.

Nei nardeti di norma esistono le parti degradate, ma sono casi limite rispetto a una matrice di 6230*, che in quanto prioritario, metterebbe in grave crisi la fattibilità dell'opera.

Nelle foto presentate nello studio si vedono diversi lembi di nardeto, non tutti degradati! Vedi ad esempio foto stazione di monte. In altre immagini si vede anche nardeto come “sottofondo” nelle brughiere a rododendro 4060, che in scala di dettaglio sono da considerare. Si tratta quindi di habitat natura 2000, in parte anche (se è vero che c'è 6230*) prioritari. Quindi casca tutta l'analisi successiva basata sul fatto che gli habitat non sono pregiati.

Alla tabella di pagina 60 va aggiunta inoltre una colonna per impatti su habitat pregiati...

Dell'indagine faunistica si è già parlato precedentemente.

Ribadiamo come non siano utili ai fini dello studio le ampie disquisizioni morfologiche-etologiche mentre risultino scarse o nulle l'attenzione dedicata all'ecologia, nonché alla descrizione dell'habitat di tali specie.

Gli impatti su Francolino, Forcello, Coturnice e Cedrone sono dichiarati dallo stesso studio, sebbene al solito vengano quantificati per difetto. Molti aspetti sono taciuti come ad esempio il problema della mortalità dell'avifauna per impatto sui fili. C'è poi il fuoripista indotto dal nuovo impianto che su un versante nord può essere forte. Si vanno ad interessare zone che ospitano arene di canto dei tetraonidi assolutamente preziose e da proteggere.

Lo studio è quindi incompleto e lacunoso in quanto non valuta gli impatti che l'opera potrà avere su ogni singola specie, ma procede per ordini, generalizzando, senza approfondirne le peculiarità.

Scavi e riporti per “collegamento Rolle San Martino”

A pag. 10.3 si indica come “*per i movimenti di terra previsti... determineranno effetti pressoché trascurabili di impatto permanente*”.

Nel testo, non vengono riportati in maniera complessiva le entità degli scavi. Provvediamo quindi a riassumerli.

1. Stazione di valle e opere accessorie:

- Volume di scavo: **13646 m³**
- Volume di riporto: **12701 m³**

Sulla pista Cobricon verranno distribuiti i 12.000 m³ derivanti dagli scavi della stazione di valle e ulteriori **1309 m³** derivanti da scavi sulla pista stessa.

Nella cartografia allegata è possibile vedere come il volume eccedente dallo scavo della stazione di valle venga distribuito in effetti lungo la pista Colbricon, richiedendo un notevole numero di spostamenti con i mezzi d'opera. Viene previsto quindi un aumento della superficie sciabile sulla pista Colbricon pari ad una superficie di 3713 m².

Si prevede inoltre di effettuare degli scavi nella zona che va che va dallo sbarco della seggiovia "Malga Ces-Valbonetta" fino all'imbarco/sbarco della stazione di valle del nuovo impianto, ma nello studio NON vengono quantificati tali movimenti di terra riducendoli ad un semplice "modesto intervento di adeguamento della pista" (pag. 6.33).

Modesto intervento che produrrà però un aumento della superficie della superficie sciabile della pista suddetta di 1179 m².

Non è chiaro all'interno del capitolo 6 del SIA, se nel volume indicato come **12.000 m³** sia compreso anche il volume di scavo necessario alla realizzazione del vallo paravalanghe in prossimità della stazione di valle.

Considerato l'importante sviluppo lineare degli scavi necessari alla realizzazione degli elettrodotti (1325 m per la stazione di valle) o dei collegamenti alla rete di fognatura più vicina (825 m) dovrebbero essere inseriti nel computo degli scavi e dei riporti anche i volumi derivanti da queste opere. Volumi che non vengono ovviamente mobilitati ma sono comunque derivanti da attività di scavo. Non è riportato inoltre se su questi tracciati sia previsto scavo in roccia, o apporto di materiali esterni per la posa dei tubi di fognatura (p.e. sabbia)

2. Stazione di monte e opere accessorie:

- Volume di scavo: **6942 m³**
- Volume di riporto: **8205 m³**

Si prevede la realizzazione di un nuovo pezzo di pista e il raccordo con la Pista Cimon per un totale di **2481 m³** di scavo e **1932 m³** di riporti, per un aumento di superficie sciabile pari a 3530 m².

Per la riprofilatura della pista "Cimon" e i lavori per la costruzione del nuovo alveo sono previsti scavi per **171 m³** e riporti pari a **2387 m³**

Sempre a pag. 6.38 viene illustrato come a monte del lavoro per la costruzione dell'alveo del rio anonimo si provvederà alla costruzione di un ponte che si inserirà "in maniera ottimale" (pag. 6.38) nell'ambiente con una luce di 3.5 metri per una larghezza di 16.50. Sicuramente un modo soggettivo di definire "ottimale" un manufatto di queste dimensioni, e di questa larghezza..

3. Altri volumi di scavo sono previsti per:

- la costruzione nuova strada accesso all'impianto, lunghezza 130 m scavo **480 m³** riporti **420 m³**
- Riprofilamento Pista Cimon per collegamento con sovrappasso Passo Rolle, scavo **195 m³** riporto **7040 m³**, aumento superfici sciabile **1020 m²**
- Ulteriori scavi e riporti per costruzione fondazione plinti per impianto risalita (circa **695 m³** di getto fondazione), ma di cui non viene riportata l'entità degli sbancamenti.

6 - TURISMO

Più di dieci anni fa uno studio commissionato dalle società impianti a fune di San Martino, prendeva in considerazione tutte le possibili ipotesi di sviluppo impiantistico invernale del Comprensorio e concludeva che il collegamento Passo Rolle - San Martino era ambientalmente problematico ed economicamente insostenibile: Riportiamo un passaggio significativo:

“I vincoli ‘al contorno’ del problema del Collegamento sono rappresentati da:

- *necessità di salvaguardia delle risorse ambientali dell'area, di riconosciuto valore, che costituiscono peraltro la maggiore attrattiva di queste località per il turismo estivo;*
- *necessità di realizzare un sistema che economicamente sia in grado di sostenersi autonomamente; data la natura della nuova realizzazione (impianto di collegamento di notevole costo iniziale e quindi gravato da ingenti oneri di ammortamento) è del tutto improbabile che essa sia in grado di garantire con continuità apprezzabili proventi gestionali, che invece determinerebbero senz'altro ingenti ricadute per indotto nei settori ricettivi e commerciali. Riguardo il settore impiantistico, in senso stretto, andranno pertanto ricercate le condizioni che garantiscano il pareggio o il contenimento delle perdite.”²*

Nel 2008, il nuovo progetto di collegamento pone in risalto una particolare preoccupazione per

“[...] una futura eventuale crisi di questo settore [quello turistico, che risulta prevalente] avrebbe un impatto fortemente negativo in termini di benessere per quest'area”.

Agitare lo spauracchio della recessione e della perdita di competitività proponendo una soluzione progettuale molto rischiosa già in partenza, rimarca una posizione debole e poco convincente se non per il breve periodo. Ma il Primiero e il Trentino hanno bisogno di operare scelte forti e lungimiranti.

Dalla premessa progettuale (il collegamento sciistico) e dai dati, risulta evidente che i committenti hanno come punto di riferimento il turismo invernale e non quello estivo.

Si osserva però che se la possibile crisi si riferisce al comparto del turismo invernale, si potrebbe cercare una soluzione nel non accentuare la monocultura dello sci ma al contrario diversificare in modo da controbilanciare possibili perdite.

Nei dati proposti dallo studio di impatto ambientale emerge con particolare interesse la diversità tra le località interessate al progetto. Si colloca da un lato San Martino vocata al turismo invernale (anche se nella stagione estiva abbiamo il 45% delle presenze alberghiere) e dall'altro la Valle del Primiero e il Vanoi più vocati al turismo estivo.

Le presenze annuali evidenziano come nella zona il 61% sia turismo estivo ed il restante 39% invernale. Questo dato risulta particolarmente rilevante valutato in relazione alla vocazione, estiva o invernale, delle due aree del comprensorio in esame. I dati forniti registrano una contrapposizione tra queste due aree con approcci di strategia turistica opposti: da un lato zone che hanno fatto dell'ambiente un punto di forza e che a conti fatti raccolgono il maggior numero di presenze e dall'altro chi ha bisogno di intaccare questo capitale (non rinnovabile) per prospettive che potrebbero risolversi in un rovesciamento delle percentuali di presenze turistiche a favore di una zona e a scapito dell'altra.

² Analisi ambientale e strutturale del comprensorio sciistico di Fiera di Primiero San Martino di C. Passo Rolle, 1994

Tale ipotesi assume maggiore spessore se si prende in considerazione il cosiddetto “grado di utilizzo” delle strutture alberghiere: nella tabella riassuntiva sono stati messi a confronto i dati del Primiero con altre località come Fiemme, Fassa, Campiglio e Val di Sole. La tabella proposta a pagina 29 mette in evidenza i primi tre mesi dell'anno (gennaio, febbraio e marzo) ove risulta che il Primiero ottiene sempre le percentuali minori: i suoi alberghi vengono riempiti meno rispetto alla ricettività in maniera a volte molto minore rispetto agli altri. In questo periodo le presenze alberghiere in zone di “alta montagna” assommano a 272.414. Se osserviamo però anche i mesi di maggio, giugno, luglio, agosto e settembre, il Primiero risulta in tre mesi la località più frequentata e nei restanti due ottiene un buon secondo posto. Il totale delle presenze è in questo caso: 329.487.

L'analisi della stagione invernale (pag. 30) ci ribadisce un concetto già espresso: “le due zone di San Martino-Passo Rolle e il Fondo Valle si posizionano in maniera nettamente differente sul mercato della neve”.

L'analisi si ferma prima delle conclusioni; ragionamento coerente con i dati porterebbe a definire la zona in esame più vocata al turismo estivo (non risulti qui ozioso ripetere che lo sfruttamento del territorio da parte dell'industria dello sci, depaupera il valore/prodotto ambientale fonte prima del reddito estivo). E invece, nelle “considerazioni qualitative” di pag. 37 si nota un effetto di rimozione della stagione estiva quanto mai discutibile, poiché l'analisi turistica deve svolgersi sull'intero anno e soprattutto tener conto delle reciproche influenze: il risultato potrebbe tradursi nella già paventata concorrenza interna con effetti indesiderati e controproducenti.

Come nota a margine deve essere qui evidenziato come le “considerazioni qualitative” si basino semplicemente su di una semplice tesi in marketing turistico del 2004 (senza qui evidenziare come un lavoro di “tesi” abbia un valore scientifico di proposizione, affermazione, enunciazione la cui validità si fonda su determinate argomentazioni che la stessa autrice dichiara “non così rappresentativi della situazione reale come lo erano all'origine”) e che un investimento di questo tipo non può essere lasciato alla considerazione di un tesaista che addirittura mette in dubbio la validità del suo stesso lavoro. Tale forzatura impone una riflessione sull'analisi proposta basata su una impostazione preconcepita che si ostina a non considerare il 61% delle presenze nella stagione estiva.

In tema di “presenze” gli estensori della relazione scelgono come termine di paragone l'Alpe di Siusi. Tale confronto ha come risultato che “la permanenza media del cliente è superiore alla permanenza media dei clienti del Primiero”.

Per il 2004, ad esempio, l'Alpe di Siusi ha una permanenza media del 6,3. Questo dato è dato unendo assieme sia esercizi alberghieri che extra-alberghieri (campeggi, affittacamere, ecc.). Per Primiero abbiamo invece il dato disaggregato. Nel 2004 quindi il 5,4 per alberghi e 4,6 per extra. La differenza è evidente ma se si guarda il dato medio provinciale si nota che l'alberghiero è al 4,8 e l'extra al 6,1 (in Fassa è: alberghiero 5,6 ed extra 5,1). Aggregando i dati e facendo la media si otterrebbe forse per il Primiero un dato in linea con la provincia di Trento. Il confronto appare strumentale e, sembrerebbe, volto alla dimostrazione di tesi preconfezionate.

L'analisi della situazione delle società impiantistiche rivela come, chi più chi meno, siano in sofferenza. Viene evidenziato come la coesistenza di diversi assetti societari comporti una frammentazione ed anche una causa di questa situazione di sofferenza, si scrive:

“Appare comunque evidente che una realtà già piccola e isolata come quella di San Martino avrebbe beneficio da una concentrazione dei soggetti esercenti, come passo fondamentale verso una gestione unitaria dell'offerta sciistica, una razionalizzazione dei costi di gestione con minore dispendio di risorse e maggiore efficienza produttiva”.

Assodato che il collegamento tra le piste da sci proposto ha come scopo l'aumento delle presenze nella stagione invernale è doveroso qui evidenziare come esso andrà ad innestarsi su un panorama societario sofferente che necessiterebbe di una aggregazione per essere più efficiente e competitivo. In quest'ottica si dovrebbe quindi programmare prima dei piani di risanamento finanziario delle società, poi cercare la strada della loro razionalizzazione ed alla fine affrontare l'investimento in nuovi impianti.

Appare, infine, oltremodo estraniante il fatto che l'obiettivo di aumentare le presenze non prenda atto di situazioni obiettive legate ad una realtà territoriale che si trova in diretta concorrenza con località prestigiose, come la Val di Fassa, che sono anche più facilmente raggiungibili. Ma il fatto che il Primiero sia difficile da raggiungere è un dato che non può essere sottovalutato: per quanto si faccia ci sarà sempre una località più vicina e più facilmente raggiungibile. Prevale l'impostazione che prevede l'offerta per tutti dello stesso prodotto con una concorrenza tutta dentro il Trentino che ha costi elevatissimi per l'intera comunità e determina un noto gioco al rilancio che porta solo all'aumento del debito e dei costi affrontati con soldi pubblici.

Ed è proprio questo il punto: il trend del turismo in Primiero è in calo? Sembra di no, o meglio questa zona soffre i problemi di tante altre. I dati mostrano però che il turismo estivo è tutt'altro che marginale e che semmai il problema è quello di rendere più efficienti i collegamenti tra le località della valle.

Ciò significa che il collegamento inteso come "mobilità alternativa" ha senso se collega le diverse zone della valle per rafforzare una sinergia che valorizzi il capitale ambientale. Risulta pertanto incoerente il fatto che il progetto presentato rivendichi come "mobilità alternativa" un semplice collegamento tra piste e disdicevole che proprio tale relazione dimostri la carenza di collegamento tra le varie località della zona senza svolgere il ragionamento conseguente.

Citiamo ancora Ernesto Rigoni per ribadire come il futuro di questo territorio passi attraverso scelte lungimiranti e rispettose delle eccezionali caratteristiche dei luoghi. La presenza del Parco deve costituire elemento guida per valorizzare l'esistente e portare nuove prospettive:

“Il territorio costituito dagli ambiti turistici di riferimento del Parco è oggi caratterizzato da un intenso sviluppo delle attività produttive legate alla vacanza, fortemente improntato a modelli di offerta e a relazioni con il mercato simili a quelle di tutte le destinazioni turistiche mature dell'arco alpino.

Attraverso le nuove progettualità che attorno e con il Parco si possono costruire, si affaccia invece l'opportunità di trasformare nel tempo questo territorio in un luogo su cui si accumulano conoscenze e competenze distintive, capaci di generare forme di sviluppo locale più originali, fondate non tanto sulla pur importante qualità delle singole gestioni aziendali, ma sull'intelligenza delle relazioni che gli attori locali riescono a tessere e a trasmettere attraverso il passaparola e sulle piazze mediatriche.”

CONCLUSIONI

In conclusione la Società degli Alpinisti Tridentini conferma il proprio giudizio negativo sul progetto di collegamento funiviario in quanto:

- Attraversa zona di **riserva integrale** del Parco naturale;
- **non** costituisce sistema di mobilità alternativa;
- **compromette** pesantemente il paesaggio della zona dei laghi di Colbricon;
- **comporta** una **perdita** netta di appetibilità turistica estiva, un settore in trend positivo;
- rappresenta un **investimento** ingentissimo di **risorse pubbliche** a favore di un solo comparto, **senza** promuovere nuove progettualità e percorsi innovativi e lungimiranti;
- provoca un **pesante impatto** sulla vegetazione e sulla fauna.
- Viene sensibilmente **sminuita** la credibilità dell’Ente Parco Paneveggio Pale di S. Martino in particolare e di tutti gli altri parchi naturali in genere, che, in quanto aree vocate e certificate a “riserva integrale” possono essere impunemente stralciate ed attraversate da manufatti come quelli proposti. Tutto ciò sicuramente indebolisce l’idea di parco che è nell’immaginario collettivo recando sicuro danno alla realtà ecoturistica Trentina.

ALLEGATI

Allegato 1

Egr. Dott. Diego Zorzi
Servizio Parchi e Foreste demaniali della PAT
Via Trener 3 - 38100 Trento

Egr. Direttore Dott. Ettore Sartori
Ente Parco Paneveggio-Pale di S. Martino
Villa Welsperg - Via Castelpietra 2
Loc. Val Canali - 38054 Tonadico (TN)

Egr. Presidente Dott. Marco Depaoli
Ente Parco Paneveggio-Pale di S. Martino
Villa Welsperg - Via Castelpietra 2
Loc. Val Canali - 38054 Tonadico (TN)

Spettabili Autorità,

apprendiamo dalla stampa (l'Adige 8.10.2000 pag. 38) dell'avvenuta presentazione del progetto di costruzioni di piste da sci e di impianti di risalita da parte della ditta Rosalpina. Da quanto pubblicato dalla stampa, si evince che gli impianti aggireranno completamente la Cavallazza da Nord, scavalcheranno la cresta Ovest della Cavallazza per congiungersi a quelli già presenti nella zona della Valbonetta. Quali autori della Flora del Parco Paneveggio-Pale di S. Martino siamo a precisare quanto segue.

L'attuazione di questo progetto andrà a colpire una delle aree floristicamente più interessanti di tutto il Parco Paneveggio-Pale di S. Martino. Anche se gli impianti non dovessero fisicamente eliminare nessuna delle stazioni logistiche note, di fatto crollerebbe la godibilità naturalistica della Cavallazza, che attualmente unisce la presenza di specie di eccezionale interesse ad una facile accessibilità dal punto di vista escursionistico.

La Cavallazza costituisce la stazione classica di *Androsace wulfeniana*, una bellissima primulacea che in Italia è presente solo in pochi punti circoscritti del Lagorai. Di queste zone, l'area di crescita più nota e in pratica l'unica visitata da chi vuole vedere e fotografare questa specie è proprio la cresta Ovest della Cavallazza. *Androsace wulfeniana* è stata scoperta in questa località oltre un secolo fa dal Sündermann e più recentemente Franz ne ha dettagliatamente descritto l'ambiente di crescita, l'*Androsacetum wulfenianae*, strettamente legato alle creste soggette a forte vento). Tra le molte altre specie di sicuro richiamo della Cavallazza sono da ricordare – per la loro rarità – *Saxifraga cernua*, *Androsace vandellii*, *Draba fladnizensis*. I laghetti stessi offrono la possibilità di osservare due specie rarissime non solo in Trentino, ma in tutta Italia; si tratta di *Potamogeton alpinus* e di *Potamogeton praelongus*.

Oltre alle rarità floristiche, la zona Cavallazza-Laghi Colbricon costituisce una sintesi di facile accesso dell'ambiente vegetazionale su silice, e quindi l'area che meglio si presta a fruibilità didattica volta a illustrare le fasce vegetazionali e gli adattamenti delle varie specie all'ambiente alpino.

Naturalmente, la costruzione degli impianti porterà ad una disgregazione del paesaggio che ospita questi elementi logistici e vegetazionali e a una definitiva scelta verso forme di fruizione impattanti – lo sci da discesa – sul territorio. Ma ovviamente gli effetti di questi interventi alla lunga saranno di ben diversa portata: lo stesso Parco subirà una definitiva perdita di credibilità e di fatto – nonostante i bei progetti portati a termine negli ultimi anni – andrà ad aggiungersi al lungo elenco degli “enti inutili”, cioè degli enti per i quali giustamente si chiederà a gran voce – e da parte di ogni schieramento – lo scioglimento. È per questo che ci si augura una pronta presa di posizione da parte dell'Ente Parco e degli Enti preposti alla tutela del territorio.

Con distinti saluti,

dott. Filippo Prosser

dott. Francesco Festi

Allegato 2

Servizio Urbanistica e
Tutela del Paesaggio
Via Zambra 42 - 38100 Trento

Spettabile Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio,

in data 13.10.2000 Francesco Festi ed io abbiamo scritto la lettera di cui allego copia; essa riguarda il progetto di impianti di risalita che interessa i Laghi Colbricon (Parco Paneveggio-Pale di S. Martino). Ieri mi ha telefonato il sig. Costantini della segreteria dell'Assessore Pinter pregandomi di inoltrare questa lettera al Vostro Servizio, in quanto le considerazioni ivi contenute possono essere recepite quali osservazioni alla Variante del Piano Urbanistico Provinciale. Dall'Assessore Pinter ricevo adesso una lettera (datata 17 nov. 2000, prot. n. 2399/2000-Segr.) in cui egli afferma che la variante al PUP non ha invaso l'attuale area di riserva integrale del Parco. A parte questo aspetto, mi sembra fondamentale - per i motivi esposti nella lettera allegata - che la variante al PUP non preveda in alcun modo la possibilità di costruire un collegamento sciistico (impianti di risalita o/e piste da sci) tra il Passo Rolle e S. Martino di Castrozza che aggiri il versante nord della Cavallazza.

Con distinti saluti,

dott. Filippo Prosser (Conservatore della Sezione Botanica)