

Piano di stralcio della mobilità

Collegamento S. Martino di Castrozza – Passo Rolle

Valutazione ambientale strategica

Osservazioni Commissione TAM - SAT

Quadro normativo

La L.P. n. 3/2000, all'art. 52 dispone che *“il piano prov.le della mobilità costituisce lo strumento pianificatorio per l'attuazione delle politiche provinciali e per la programmazione delle opere e degli interventi a carattere strategico sotto l'aspetto della mobilità e della mobilità sostenibile”*

Nel 2007/2008 si è svolta la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per l'impianto di collegamento S.Martino – Passo Rolle e sovrappasso sciatori a Passo Rolle. A pag. 2 del documento di Inquadramento Normativo si legge che *“L'accesso confronto ... emerso sia in sede di istruttoria di V.I.A. che successivamente all'adozione del provvedimento di compatibilità ambientale, orientato a individuare la migliore soluzione”* per il collegamento citato *“non ad esclusivo utilizzo nel periodo invernale”* ha portato alla presentazione di alcune mozioni in Consiglio prov.le confluite poi nella mozione n. 23/XIV del 15.07.2009 avente per oggetto la *“sospensione dell'iter progettuale per la realizzazione del collegamento S. Martino Passo Rolle”*.

Per inciso si ricorda che la SAT aveva partecipato all'*accesso confronto* con un primo documento di Osservazioni datato 14.2.2008 ed un secondo ulteriore documento datato 3.07.2008.

Inoltre avverso la determina della G.P. n. 3362 dd. 30.12.2008 la SAT aveva presentato denuncia in data 18 marzo 2009 presso la U.E., la cui risposta è pervenuta in data 8.10.10. In tale lettera, la Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea, con riferimento alle disposizioni da applicare sia ai SIC (Dir. 92/43/CEE) sia alle ZPS (Dir. 79/409/CEE) comunica che *“... omissis ... il progetto ... omissis ... non è stato ancora autorizzato dalle competenti autorità nazionali. Per tale ragione, la Commissione non darà ulteriore seguito alla segnalazione”*. La SAT sottolinea la fondatezza della propria segnalazione relativamente alle disposizioni attinenti i SIC e le ZPS nonché agli obblighi che da esse discendono, a seguito della quale Commissione avrebbe potuto riservarsi la facoltà intervenire in quanto si fosse consumata la violazione del diritto comunitario.

Il 19.2.2010 la G.P. ha inserito il citato collegamento tra le opere e gli interventi individuati per la predisposizione del Piano Prov.le della mobilità.

La VAS, come si legge a pag. 6, si basa sul *principio di prevenzione* e si pone l'obiettivo di integrare le verifiche ambientali all'atto della elaborazione ed adozione di piani e programma. Accompagna quindi l'iter decisionale per garantire una scelta ponderata tra le possibili alternative.

Nel rispetto della legge urbanistica, il processo di *autovalutazione*, si desume a pag 8, diventa *strumento strategico* per assicurare *coerenza ed efficacia* alle previsioni di pianificazione territoriale ed in contemporanea si sviluppa come *ragionamento logico* che accompagna il progetto nella sua elaborazione.

L'attenzione della SAT, attraverso la propria Commissione Tutela Ambiente Montano è stata quindi rivolta a cercare nei documenti costituenti la V.A.S. la corrispondenza dei contenuti con i profili strategici desumibili dalle parole chiave sopra evidenziate.

Premessa

La Commissione Tutela Ambiente Montano, oltre all'Inquadramento Normativo, necessario per cogliere l'**innovativa valenza strategica** del Piano stralcio della mobilità, ha preso in esame la Relazione Tecnica e il Rapporto Ambientale. Le osservazioni sia di carattere generale che puntuale sono un contributo critico ma soprattutto costruttivo per meglio definire la VAS di una delle opere più rilevanti di questi decenni, capace di modificare gli approcci alla mobilità in montagna e segnare la strada per future realizzazioni e cambiare gli indirizzi strategici.

“Osservazioni puntuali”

1. La Relazione Tecnica

Nelle pagine centrali (pagg. da 36 a 56) , che seguono i capitoli dedicati della descrizione dell'Ambito Territoriale di Azione ed alla definizione degli Obiettivi del Piano Stralcio, viene ribadito che la progettazione dell'impianto di collegamento, sottoposto nel **2007** a V.I.A., verteva sulla **interconnessione sciistica** di diverse aree sciabili promossa dal locale consorzio di impianti a fune, allo scopo prevalente di affrontare e risolvere la criticità economica e finanziaria delle aziende di settore di quella zona.

In sede di V.I.A., con una relazione integrativa del luglio **2008**, redatta in base anche alle Osservazioni presentate nel corso dell'istruttoria, erano state valutate alcune alternative impiantistiche. La valutazione degli impatti sul profilo ambientale aveva infine fatto propendere per la scelta del tipo di **impianto funiviario** oggetto di successiva delibera da parte della G.P. del 30.12.2008.

La **V.A.S.** del **2010** relativa al collegamento mediante la linea **funicolare** – come descritta a pag. 45 – si propone di individuare il tracciato partendo da alcuni fattori di base: il primo la garanzia di un **sistema di trasporto** fruibile per tutto l'anno (e non solo durante *l'inverno dagli sciatori*); il secondo la ricerca di un tracciato congruente con le criticità ambientali e territoriali presenti, in particolare con il sistema delle aree naturali protette. Si ritiene opportuno sottolineare questi passaggi, che confermano come le Osservazioni della SAT, riportate nei documenti del febbraio e del luglio 2008, trovino qui una loro posteriore, seppure indiretta, conferma.

2. Il Rapporto Ambientale

Nell'esame del Rapporto Ambientale, questi sono gli elementi ritenuti degni di attenzione:

Punto 3.1.1 – Valutazione dei parametri di dimensionamento del nuovo impianto

Si osserva che vengono presi a riferimento i numeri di primi ingressi registrati sugli impianti Passo Rolle e di San Martino ed i dati di utilizzo medio di viaggiatori sui mezzi pubblici. Si ritiene che il ricorso a dati statistici più aggiornati rispetto agli anni presi a riferimento possa permettere valutazioni prospettiche più attendibili.

Punto 3.2 Descrizione contesto attuale e fattori di scelta della strategia di intervento

Si ritiene che se lo scopo è di valutare strategicamente un *processo decisionale finalizzato all'integrazione della componente ambientale con le politiche di sviluppo sociale ed economico*, l'area di studio non possa limitarsi ai soli comuni di Siror e Predazzo, sulla base del fatto che la stazione di partenza sia collocata geograficamente nel comune amministrativo di Siror e quella di arrivo nel comune di Predazzo (Passo Rolle) ma vada estesa ai comuni limitrofi che potranno risentire dei benefici (o dei rischi) conseguenti all'intervento strategico di mobilità alternativa. Del resto il contesto economico del centro turistico di San Martino di Castrozza, citato anche nella tabella "Punti di forza" e di "Debolezza" di pag. 11 risulta quasi equamente diviso tra i comuni amministrativi di Siror e Tonadico. Inoltre anche la successiva precisazione secondo la quale *nel contesto socio-economico dell'area di studio il sistema di mobilità deve fornire risposte efficienti ed ambientalmente sostenibili* (punto 3.2.1 di pag. 13), deve indurre a pensare con lungimiranza, e quindi strategicamente, alle future importanti connessioni con i territori degli altri comuni limitrofi, senza le quali l'intervento della *funicolare* rimarrà un solo per quanto importante tassello di raccordo.

Punto 3.2.2 Il contesto ambientale

Si ritiene che alla carenza di informazioni di valenza locale relativamente ad alcuni ambiti si potrebbe sopperire ricorrendo, soprattutto per Aria, Acqua, Ecosistemi – Flora – Fauna – Vegetazione, alle analisi scientifiche ed alle ricerche condotte dal Parco Naturale Paneveggio Pale di S. Martino.

Cap. 5. Valutazione di Incidenza Ambientale:

Punto 5.1 - Descrizione della aree interessate

La descrizione presentata non si riferisce alle aree effettivamente interessate dalle varie ipotesi progettuali ma alla totalità delle sei aree Natura 2000 parzialmente coinvolte (quindi anche ad aree molto distanti che non saranno interessate dai lavori). Ad una attenta analisi si ritiene di poter affermare che i testi riportati siano meritevoli di maggior approfondimento. Ad avviso della SAT un'analisi maggiormente idonea al caso e di adeguato dettaglio può essere desunta dall'importante lavoro del prof. C. Lasen "Habitat - Natura 2000 in Trentino e dai data-base presenti in Provincia di Trento (uffici provinciali, Parco Paneveggio Pale di S. Martino, musei).

Punto 5.2.2 Le specie

Vale lo stesso discorso del punto precedente. Sono prese in considerazione specie che ecologicamente sono del tutto estranee alle aree e agli ambienti potenzialmente interessati dalle varie ipotesi progettuali. Ciò non fa altro che indurre chi legge lo studio a confusione. Idoneo ed adeguato dettaglio può essere desunto dai data-base presenti in Provincia di Trento (uffici provinciali, parco Paneveggio Pale di S. Martino, musei).

Punto 5.4. Interferenze tra pianificazione e area protetta

Si auspica un diverso livello di approfondimento in tutto lo svolgimento del paragrafo; Sat rileva come l'analisi adottata renda difficile una comparazione dell'importanza della consistenza delle interferenze fra la pianificazione e le aree protette. Da tale comparazione deve emergere con nettezza quale soluzione abbia l'interferenza ambientalmente minore.

Nel complesso si nota una contraddizione tra quanto nella V.I.A. 2007/2008 si affermava (a solo titolo di esempio: mancanza di dati per impatti su avifauna) e quanto espresso a pag. 63. Secondo la SAT è opportuna una riformulazione che partendo dalla finalità strategica del nuovo sistema di trasporto affronti e metta in rilievo le interferenze e le ricadute, temporanee e permanenti, sulle aree protette interessate dalla sua realizzazione. Con questo approfondimento secondo la SAT sarà logicamente necessaria la coerente modifica suggerita del successivo capitolo 7 (cfr. più sotto).

Cap 6 – Strategia scelta

Punto 6.1 Valutazione della ricaduta sulle componenti ambientali

Si ripropone lo stesso commento del precedente paragrafo 5.4, con l'aggiunta che spesso si rimanda a future indagini puntuali (aria, rumore, flora, idrogeologia, ecc.), lasciando in questo modo aperti alcuni interrogativi circa le possibili ricadute, e facendo sorgere il dubbio sull'autentico significato della relazione di *valutazione ambientale strategica*.

Punto 6.4 Valutazione di coerenza del Piano Stralcio

Nella tabella presentata, almeno gli effetti legati a Acqua, Biodiversità e Paesaggio, ad avviso di SAT devono essere indicati come negativi anche in questa fase.

Cap. 7 Misure di mitigazione

Questa è la parte più debole del lavoro. Nella valutazione di incidenza si riportano come misure di mitigazione opere accessorie che di fatto costituiscono nuovi e importanti impatti sulle specie e sugli habitat (es: riorganizzazione dell'area del Passo Rolle, realizzazione nuove aree di parcheggio, ecc.). Quindi il significato di Misure di Mitigazione è stato del tutto travisato! Qui di seguito è riportata la definizione di Misure di Compensazione scaricata dal sito del Ministero dell'ambiente:

“le misure di mitigazione hanno lo scopo di ridurre al minimo o addirittura eliminare gli effetti negativi di un piano/progetto durante o dopo la sua realizzazione; esse possono essere imposte dalle autorità competenti, ma i proponenti sono spesso incoraggiati ad includerle fin dall'inizio nella documentazione da presentare. Le misure di mitigazione possono riguardare, ad esempio:

- tempi di realizzazione (ad es. divieto di interventi durante il periodo di evoluzione di un habitat o di riproduzione di una specie);
- tipologia degli strumenti e degli interventi da realizzare (ad es. l'uso di una draga speciale ad una distanza stabilita dalla riva per non incidere su un habitat fragile);
- individuazione di zone rigorosamente non accessibili all'interno di un sito (ad es. tane di ibernazione di una specie animale);
- uso di specie vegetali autoctone o di comunità vegetali pioniere successionali correlate dinamicamente con la vegetazione naturale potenziale.”

Le misure di mitigazione proposte vanno quindi riscritte sulla base del loro vero significato. In questo paragrafo vanno indicate quindi ad esempio le modalità che si intendono adottare per tutelare quello che rimane del Prà delle Nasse, oppure quali sono le indagini ulteriori che si intendono effettuare per orientare i lavori, ecc.

Osservazione generale

Il punto chiave è che non si fa menzione nei Cap. 5 e 6 (tranne in un caso, dove si esclude la possibilità di utilizzare la S.S. 50 come pista di rientro) all'eventuale realizzazione della pista di rientro, che ovviamente sarà la prima opera che verrà realizzata una volta finito il collegamento impiantistico. Gli effetti saranno sullo stesso territorio. Per non parlare dei movimenti di terra, della messa in sicurezza del tracciato, tutte opere che a loro volta generano impatti.

Si pone quindi l'interrogativo di quale sia l'**effettiva valenza strategica e preventiva** della valutazione.

Considerando quindi che la regia complessiva è assunta dalla **massima Autorità pianificatoria istituzionale, SAT** ritiene auspicabile una revisione della autovalutazione, anche alla luce di quanto sopra riportato; sia per definire un modello di analisi che sia guida per i prossimi studi di VAS sia in quanto requisito necessario per indicare obiettivi congruenti ed efficaci, collocati dall'Inquadramento Normativo citato in premessa in stretta derivazione della legge urbanistica.

Trento, 6 dicembre 2010

Commissione Tutela Ambiente Montano

La Presidente
Anna Facchini

Il Presidente S.A.T.

Piergiorgio Motter