

Società degli Alpinisti Tridentini



OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DELL'IMPIANTO DI COLLEGAMENTO PINZOLO - CAMPIGLIO

Trento, 15 gennaio 2008

1. INTRODUZIONE

La Sat si è già espressa sul collegamento Pinzolo Campiglio in vari contesti e momenti. In particolare:

- In sede di presentazione delle osservazioni al Piano Parco Adamello Brenta
- Nelle osservazioni alla variante PUP
- Nelle osservazioni al PUP 2007
- Nelle osservazioni allo studio di impatto ambientale per le nuove piste ed impianti del Monte Grual
- In incontri pubblici con la Presidenza e la giunta provinciale
- Sui propri organi di stampa sociale

La linea della SAT in merito agli ampliamenti dei demani sciistici e dei collegamenti fra aree sciistiche è stabilita

- Nel documento programmatico
- Nel documento tutela della montagna e turismo sostenibile

La posizione satina è nota, contraria da sempre ad ogni intervento che incida in modo assai significativo sulle caratteristiche ambientali e che non risulti coerente con gli sforzi di integrare gli obiettivi di sviluppo territoriale con quelli di protezione degli ecosistemi.

La SAT valuta in modo positivo lo stralcio delle piste che scendono in Plaza dal monte Grual e che non interferiscono con il SIC Pian dei Usei, ma rileva come tutto l'intervento rivesta comunque un costo ambientale non giustificato dai risultati che sono preventivati.

Nell'esame dello Studio in oggetto, la SAT ha rilevato

- una insufficiente analisi del contesto ambientale in cui l'opera insiste,
- una carenza sistematica nell'approfondimento dei dati,
- una esposizione lacunosa ed imprecisa degli impatti.

Tali carenze ed approssimazioni rischiano di rendere inutile il lavoro della SAT, di altre associazioni, di portatori di interessi e degli stessi tecnici dell'Ufficio V.I.A., costretti tutti a confrontarsi con un elaborato privo degli elementi fondamentali che debbono sostanziare un così importante supporto alla progettazione.

Appaiono inoltre molte incongruenze che potrebbero portare ad errori metodologici nella Valutazione d'Impatto Ambientale, non permettendo così un'analisi ottimale dell'intervento. In particolare, l'omissione di alcuni campi d'indagine rispetto al DPCM 27/12/88 può indurre ad un'errata valutazione di talune componenti essenziali. Gli obiettivi stessi del progetto, ne risulterebbero compromessi.

Infine, l'idea di una stesura frettolosa e di una mancata rilettura critica di tutto il lavoro viene rafforzata dalla presenza di una quantità impressionante di errori ortografici.

Per quanto esposto, sembra che l'impegno dei tecnici progettisti sia più teso a difendere il progetto in sé, a sorreggerne tutte le motivazioni, a rafforzare la bontà delle scelte, piuttosto che entrare nel merito e analizzare

puntualmente interferenze, criticità, problematiche, proporre mitigazioni e compensazioni e valutare possibili scelte alternative.

La SAT ha titolo per esprimere questo parere, avendo in questi anni analizzato molti studi Via, fra i quali anche quello relativo alle piste del monte Gual; ma in questo caso, per la parzialità e non verificabilità dei dati, ammette la propria difficoltà a confrontarsi con un elaborato come quello in esame.

A causa di tanta approssimazione e imprecisione, la SAT esprime l'avviso che lo Studio di Impatto Ambientale in oggetto debba essere rifatto.

Esprime invece un apprezzamento per la accurata trattazione degli argomenti contenuti nelle relazioni tecniche, dato che rende ancora più incomprensibile la scarsa attenzione con cui è stato redatto lo SIA.

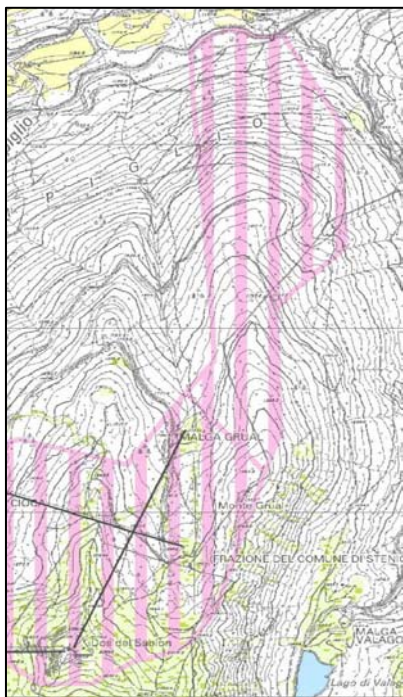
2. IL QUADRO NORMATIVO: IL PUP 2007

Le infrastrutture: **Aree sciabili**

Nella relazione illustrativa 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 seguenti previsioni che in gran parte derivano da scelte operate all'interno della variante 2000.

Il collegamento Pinzolo Campiglio viene definito come riportato nella variante PUP 2000. La previsione urbanistica che individua come area a sviluppo sciistico il versante Nord del Monte Grual fino a Plaza è stata contestata da Sat in confronto con dirigenti del servizio urbanistica e messa per iscritto nelle osservazioni



alla prima stesura di PUP. La ritroviamo uguale nella terza e definitiva stesura, quella che andrà in consiglio provinciale dopo passaggio in commissione legislativa.

A pag 123 dell'allegato A della relazione illustrativa del PUP si parla *'di ampliamento della stessa (area sciabile) sul versante nord fino a Plaza, tenuto conto delle condizioni già fissate dal PUP ecc.*

L'ipotesi deve essere tolta dal piano urbanistico altrimenti l'intero progetto di mobilità alternativa assume contorni diversi; la stazione di arroccamento a Plaza nel progetto è punto di scambio, in prospettiva può diventare (diventerà?) stazione di arroccamento per la pista che scende fino sul fondovalle.

Nello studio di incidenza al progetto, che abbiamo potuto consultare, tale ipotesi viene confermata: *La zona è in un'area dove la pressione turistica può aumentare dopo la realizzazione delle opere, vi è da dire a questo riguardo che la linea d'impianto si trova in un'area nella quale l'espansione sciistica è prevista dalla pianificazione territoriale provinciale.* Pag 38 VI

E' questo un punto nodale, che va chiarito prima a livello di politica del territorio.

3. LA MOBILITA'SOSTENIBILE

Il progetto in esame si basa sull'idea di sistema alternativo di mobilità.

A partire da questa idea forte le scelte conseguenti devono essere coerenti e funzionali.

Nessuno si nasconde che la mobilità legata all'utilizzo del mezzo privato comporti problemi e richieda scelte inderogabili, eccellenti, atte a sperimentare e diffondere modalità appropriate di uso delle aree urbanizzate ed a frequentazione intensa, costante o stagionale.

Su questi parametri si deve misurare l'effettiva rispondenza del progetto.

Nell'allegato A della relazione PUP a pag 123 si parla di *'connessione fra aree sciabili non collegate, inserite in parchi naturali e quindi in aree di rilevante interesse ambientale..... In tali situazioni è stata positivamente valutata l'ipotesi di messa in rete attraverso la connessione delle aree sciabili limitrofe, al fine di valorizzare l'offerta e di ottenere benefici cambiamenti nel regime dei flussi e della mobilità'*

Sempre dalla relazione PUP: *"Con il nuovo collegamento funiviario ... la stazione sciistica di Campiglio è destinata a divenire un unico demanio sciabile che collegherà, sci ai piedi Pinzolo, Campiglio e Folgarida-Marilleva."*

Queste le premesse pianificatorie, che mettono in rilievo l'importanza del collegamento ai soli fini del turismo invernale ed all'ampliamento dell'offerta sciistica di Campiglio.

Nello studio si parla di *"sistema alternativo di mobilità ad integrazione del tradizionale sistema su strada (...) allo scopo di ridurre i flussi di traffico interni alla valle creando un sistema di mobilità pubblica che permetta agli utenti di individuare velocemente il parcheggio disponibile dove lasciare la propria auto e quindi raggiungere agevolmente la propria meta potendo scegliere tra mobilità:*

- *sci ai piedi*
- *sistema bus navetta"*

La SAT osserva che un sistema di mobilità pubblica non ha come obiettivo primario quello di permettere agli utenti di individuare velocemente il parcheggio disponibile: per questo scopo è sufficiente segnalare i parcheggi con una segnaletica più chiara e visibile.

Il progetto individua due momenti critici per la mobilità in val Rendena: inverno ed estate. Le soluzioni sono *"il potenziamento di:*

- *parcheggi*
- *trasporto pubblico (cabinovie e bus navetta)"*

La SAT ritiene 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.**

Alla SAT pare, ad esempio, di individuare un grande punto di criticità del lavoro nella localizzazione della stazione di partenza a Plaza, che risulta estremamente decentrata rispetto all'utenza

Riandando al 2003, nelle Osservazioni alla variante PUP 2003 la SAT scriveva:

“Con l'arroccamento a Plaza la località diventa di fatto il punto privilegiato per l'accesso ai due domini sciabili di Pinzolo e Campiglio. Non è pensabile che si possa resistere alle sollecitazioni ed agli interessi per un periodo consistente. Lo stravolgimento appare lo scenario più credibile; la Val Brenta e le valli limitrofe aspettano un futuro incerto.”

La grande valenza ambientale, paesaggistica, la collocazione delicata, la morfologia dei versanti, il pericolo di urbanizzazioni in aree di grande pregio ci portano a dare una valutazione negativa del collegamento ipotizzato e inserito nella variante”.

La SAT insinua un interrogativo cui non può dare risposta: “sistema alternativo di mobilità pubblica” formula magica per concretizzare risorse finanziarie altrimenti insufficienti a sostenere l'investimento o ferma convinzione per un progetto innovativo, eccellente, di esempio per altre zone, con caratteristiche analoghe di pressioni sul territorio?

SAT invoca la risposta da parte delle autorità competenti, auspicando quella responsabilità e coerenza che non 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.**

Di seguito la SAT propone alcune puntualizzazioni riferite al progetto di mobilità alternativa:

- a regime è previsto che 5760 persone al giorno, in totale 1920 veicoli, saranno sottratti alla strada per essere trasportati dal sistema funiviario, nelle quattro ore giorno di massimo utilizzo degli impianti. Sono sciatori o turisti che salgono da Pinzolo a Campiglio.
- Il primo punto di partenza per chi mette subito gli sci ai piedi è Pinzolo. Il secondo è alla partenza della nuova funivia per la Malga Cioca.
- Il punto di partenza per chi non vuole andare sulle piste del Doss del Sabion e recarsi subito a Campiglio è Sant'Antonio di Mavignola, a 6 chilometri di distanza da Campiglio. Lì ci sono 400 posti auto in un parcheggio multiplano da costruire.
- In totale poco più di 1600 posti macchina, insufficienti largamente per la stima di 1920 veicoli, anche se nessun altro parcheggiasse nei tre spazi ricordati.

Evidente che il sistema non è costruito per dare risposte al problema della mobilità.

3. IL TURISMO: SCENARIO E PROSPETTIVE

Dopo quello della mobilità alternativa, il secondo obiettivo è lo sviluppo turistico. A pag. 34 del SIA si legge:

“ Dare un nuovo impulso al turismo invernale di tutto il carosello dello Skirama, da Folgarida Marilleva, Madonna di Campiglio e Pinzolo, in modo da reggere la concorrenza con il “Sella - Ronda” del carosello Dolomitisuperski. In particolare per quanto riguarda Pinzolo questo è un polo attualmente isolato e di

ridotte dimensioni, che potrà rimanere nel mercato solo se riuscirà ad aggiornare e quindi mantenere competitiva la sua offerta di svago.” Ed ancora, sempre a pag. 34: *“Nell’ottica della creazione della mobilità alternativa l’impianto **“Tulot-Malga Cioca”**, con relativa pista, assume ulteriore importanza, divenendo una delle future principali porte di ingresso al Sistema Pinzolo – Campiglio”*

Secondo la SAT sarebbe preferibile una maggiore trasparenza, per il fatto di annunciare che la pista Tulot Cioca si costruisce per espandere in futuro il demanio sciistico, prospettiva peraltro priva di considerazioni prospettiche sugli aspetti paesaggistici, sulla sostenibilità ambientale ed economica, nonché priva di analisi climatica scientifica, fondamentale per una pista che termina a 850 metri di quota.

Il tema del Turismo viene approfondito nel paragrafo 5.3.4, pagina 62, questione cardine in uno studio concernente un progetto che trova la propria ragione d’essere proprio nella vocazione turistica della Valle.

Il paragrafo si apre con una brevissima analisi storica del fenomeno *“Il turismo alpino si è sviluppato come fenomeno di massa a partire dal secondo dopo guerra”*, per poi trattare l’evoluzione della domanda turistica nel tempo: *“Oggi **il mercato è ormai maturo**, ma può trovare nuove opportunità di sviluppo attraverso la valorizzazione di risorse di varia natura, poco considerate fino a pochi anni fa, ed oggi percepite come potenziali risorse turistiche. Tali punti di forza possono essere brevemente elencati con: la natura quasi incontaminata di certi luoghi, la possibilità di godere di paesaggi grandiosi, la riscoperta delle tradizioni popolari, il clima salutare e la qualità della vita”*.

Dall’analisi elaborata dagli estensori del SIA è quindi possibile sintetizzare alcuni concetti chiave:

- il turismo come fenomeno di massa va spegnendosi;
- il mercato del turismo *“è ormai maturo”*;
- la necessità di trovare *“nuove opportunità di sviluppo”*;
- la moderna offerta turistica dovrà fare leva su nuovi *“punti di forza”*: natura, qualità della vita, riscoperta delle tradizioni popolari, in altre parole su un turismo più sostenibile.

Nel paragrafo successivo si ribadisce la crisi del mercato turistico di vecchio stampo, con particolare riferimento al settore del turismo invernale legato allo sci e, al contrario, il progressivo incremento della domanda di forme di turismo alternative: *“Nonostante le tendenze generali del mercato osservate negli ultimi anni, che registrano una effettiva difficoltà della montagna per mancanza di attrattive rispetto alle località marine, in Trentino il mercato risulta ancora forte, anche se **sta mutando la tipologia di vacanza**: si assiste ad una contrazione della vacanza estiva ed una aumento di quella invernale dove **diminuisce il turismo legato allo sci**, che rimane comunque la voce principale e **si affermano forme alternative di turismo”***.

Non si può negare che lo sci rappresenti tuttora la **voce principale** dell’offerta turistica trentina e della Val Rendena in particolare; dallo Studio emerge tuttavia in maniera evidente che le tendenze di mercato spingono ad ampliare l’offerta turistica della valle, puntando su altre risorse per sviluppare forme di turismo alternative allo sci.

D'altronde nello SIA si sottolinea che *“La Val Rendena è certamente notevolmente vocata dal punto di vista turistico per la varietà di ambienti che possiede”*, ovvero la fonte primaria di turismo per la Rendena è il suo patrimonio naturale.

Nonostante la centralità dell'argomento si ravvisa uno scarso approfondimento della tematica, in particolare l'assenza di dati statistici relativi ad altre stazioni sciistiche a supporto dell'analisi.

Paragrafo 5.3.5. Turismo invernale

*“Analizzando in generale l'andamento del turismo legato alla pratica dello sci alpino, risulta che questo, **pur** rappresentando un prodotto ormai maturo, rimane un'importante fetta del mercato turistico della provincia, che **ancora riesce a rispondere in modo soddisfacente alla domanda di svago per il tempo libero”***

Rispetto a quanto concluso nel capitolo precedente (mercato turistico ormai maturo, calo del turismo legato allo sci, necessità di puntare su nuove forme di turismo, più sostenibili e meno vincolate agli impianti sciistici), in questo frangente si sostiene nuovamente solo lo sci, senza peraltro formulare previsioni prospettiche sulle possibilità di sviluppo futuro di altre iniziative complementari del settore. In ciò la SAT ravvisa una scarsa coerenza fra quanto esposto in premessa e le conclusioni a sostegno degli investimenti in un settore, giudicato dagli stessi analisti SIA, ormai maturo e statico, seppure primario

La mancanza di evoluzione prospettica del settore non permette – ed infatti non si trova all'interno del SIA – una analisi previsionale di sostenibilità economica e finanziaria dell'investimento progettato: nel tempo, infatti, come potranno sostenersi costi generali e finanziari di un investimento così consistente in presenza di mercato (sciistico) saturo e quindi incapace prospetticamente di autoreggersi economicamente?

A conferma della maturità del settore sciistico si hanno i dati relativi all'afflusso di turisti nelle tre stazioni sciistiche (Pinzolo, Campiglio e Folgarida-Marilleva), ricavati dai dati inerenti i passaggi sugli impianti esistenti. Dai risultati di tale analisi l'andamento generale delle tre stazioni non sembra brillare né per numero di turisti né per giornate di funzionamento degli impianti, generalmente in calo in tutte le stazioni. Dai dati sembra inoltre emergere che la stazione più in crescita nelle ultime stagioni (soprattutto per afflusso di turisti dall'Est Europa) sia Pinzolo, la località “Cenerentola” che più fa affidamento sul collegamento per mettersi in rete con Madonna di Campiglio, dove comunque si registra in generale un calo di passaggi che interessa pressoché tutti i settori del comprensorio sciistico:

- Grosté: *“dopo la stagione 2004-2005 che ha visto sul sistema piste-impianti del monte Grostè un aumento di passaggi pari al 9,5% rispetto alla stagione precedente, **nelle ultime tre stagioni si è verificato un calo progressivo nei passaggi totali e medi”***;

- Pancugolo: *“nella stagione 2006-2007 si è verificato **un calo del 21,9%** sul numero dei passaggi medi stagionali rispetto alla stagione precedente che va comunque ricordato essere stata la migliore stagione degli ultimi 7 anni”*.

Pinzolo risulta comunque in crisi se si prende in considerazione la stagione estiva: dall'analisi dei dati riferiti all'estate risulta un trend decisamente negativo negli ultimi 4 anni, *“fino ad una riduzione dei passaggi del*

12% nel 2006 rispetto al 2003". Il tutto soprattutto per cause legate a fattori meteorologici, di certo non infrequenti in Val Rendena.

A questo punto ritorna l'interrogativo svolto al punto precedente, riferito a quale fondamento abbia il collegamento progettato come sistema di mobilità alternativa. Qualora il funzionamento fosse garantito solo nella stagione invernale non potrebbe essere considerato come un vero e proprio sistema di mobilità alternativa che, per essere tale, dovrebbe funzionare tutto l'anno; d'altra parte i dati non fanno ben sperare neanche se restasse aperto durante l'estate, in quanto dai dati sembra emergere piuttosto chiaramente quanto una serie di acquazzoni (fenomeno meteorologico piuttosto frequente in Val Rendena) riescano ad inficiare il trasporto via fune.

4.IL TRAFFICO

Il numero di passaggi di automezzi da Campiglio dovrebbe in prima ipotesi mettere in evidenza anche il numero di automezzi che si stima proseguano poi il viaggio verso Campo Carlo Magno e quindi la Val di Sole. Nello stesso modo andrebbero evidenziati anche i passaggi che dalla Val di Sole transitano da Campiglio non rientrando per la stessa strada.

Queste autovetture, non possono essere giustamente calcolate all'interno del progetto di mobilità alternativa. All'interno del Sia (pg 160) si evidenzia come il numero di passaggi di automezzi sia maggiore nei periodi estivi (360.037 nei mesi di luglio e agosto e 301.146 in dicembre e gennaio, vedi tab sottostante); in questo periodo però il sistema di mobilità alternativa prevede come descritto nello SIA l'utilizzo di sistema di trasporto su gomma.

I volumi di traffico registrati sono:

Mese	Veicoli
Dicembre	142.577
Gennaio	158.569
Luglio	136.271
Agosto	223.766
Totale	661.183

Già questo motivo di per sé rende molto meno forti le motivazioni che sostengono tutto l'impianto di una mobilità alternativa su impianti a fune, che per essere definita tale deve essere "alternativa" 12 mesi all'anno, e non solo nei periodi invernali dove il traffico risulta essere effettivamente minore.

E' quindi incomprensibile il confronto tra impianti a fune e autovetture considerando come media di passaggi di autovetture anche quelle dei periodi estivi.

Si dovrebbero utilizzare solo i passaggi invernali, quando cioè gli impianti sono attivi, quindi 4857 autovetture giorno, anziché 5332. Per maggiore correttezza andrebbero addirittura presi in esame i passaggi di mezzi su gomma di tutto il periodo di apertura degli impianti, che potrebbero risultare ancora minore del dato sopra riportato considerando mesi come febbraio e altri periodi.

È ancora contestabile il metodo di confronto del fabbisogno energetico.

Sarebbe molto più realistico e corretto stimare un tempo medio di viaggio per un automezzo tra Pinzolo e Campiglio e considerare per quello un determinato fabbisogno energetico, questi dati andrebbero poi confrontati per le effettive ore di funzionamento degli impianti durante il giorno.

Perché calcolare solo i consumi degli impianti relativamente a 4h al giorno? E nel restante periodo della giornata, lavorano a consumo nullo? Sono spenti?

Ancora, considerare un fabbisogno energetico di un autoveicolo pari a 80Kwh significa considerare veicoli di potenza decisamente elevata (ipotizzare un veicolo di potenza 80Kw non significa che in un'ora di funzionamento il suo fabbisogno energetico sia pari a 80Kwh; questo significherebbe considerare un m.c.i. che funziona al 100% di potenza per un periodo di 1 ora. In realtà il fabbisogno energetico per un'ora di funzionamento sarà sensibilmente minore)

La stima come effettuata nello SIA risulta quindi a nostro giudizio totalmente inutile nell'ottica di un confronto tra le ipotesi di mobilità su gomma e mobilità su gomma e fune.

Andrebbe per chiarezza di esposizione calcolato anche il fabbisogno energetico per la realizzazione di tutte le strutture e questo dovrebbe essere distribuito per la vita dell'impianto.

La tabella dei risultati complessivi (vedi sotto) riportata a pag. 161 del SIA risulta comunque inoltre di difficile comprensione, sempre che tale difficoltà non sia dovuta ad una serie di calcoli errati...

	Consumi attuali [Situazione Attuale]	Consumi futuri [Situazione Futura]	Variazione del fabbisogno energetico
Trasporto su gomma [Veicoli privati]	455.746 Kw/giorno	313.762 Kw/giorno	-153.600 Kw/giorno
Impianti a fune	10.496 Kw/giorno	22.112 Kw/giorno	+11.616 Kw/giorno
Totale	447.954 Kw/giorno	220.378 Kw/giorno	-141.9848 Kw/giorno

$$455.746 - 313.762 = 141.984 \text{ Kw/h}$$

$$\begin{matrix} \downarrow \\ 455.746 + \\ 10.496 = \\ 466.242 \text{ Kw/h} \end{matrix}$$

$$\begin{matrix} \downarrow \\ 313.762 + \\ 22.112 = \\ 335.874 \text{ Kw/h} \end{matrix}$$

$$\begin{matrix} \downarrow \\ -141.984 + \\ 11.616 = \\ -130.368 \text{ Kw/h} \end{matrix}$$

A pag 162 del SIA si afferma inoltre come:” *D'altra parte, va evidenziato che la diminuzione del traffico veicolare consentirà di avere numerosi benefici sull'ambiente locale, non solo in termini di qualità dell'aria, ma anche di vivibilità complessiva degli ecosistemi urbani e di disturbo sulla fauna nel territorio compreso tra Pinzolo e Madonna di Campiglio.* ”

Secondo la SAT, rasenta l'incredibile leggere che la realizzazione di un sistema di mobilità come quello presentato nello SIA con tutti gli effetti più o meno reversibili, con le variazioni che può causare sull'ambiente sul territorio e sull'equilibrio della fauna, possa portare benefici sull'ambiente globale soprattutto per quanto riguarda la fauna nel territorio compreso tra Pinzolo e Campiglio, stimando una diminuzione di fatto di circa 1/3 del traffico medio giornaliero nel solo periodo invernale dalla SS 239. Strada e territorio circostante che comunque da decine di anni sono deputate al passaggio di automezzi con un proprio equilibrio, per quanto molto particolare, nei confronti della fauna e dell'ambiente circostante.

5. CLIMA

L'inquadramento climatico dell'area in esame è stato elaborato a partire da dati pluviometrici, termometrici e nivometrici reperiti presso il Centro Agrometeorologico Provinciale dell'IASMA, come stazione meteorologica si è fatto riferimento a quella sita in località Pra Rodont, a quota 1550 m s.l.m., sul versante sud-occidentale del Doss del Sabion.

Come precisato nello stesso Studio di Impatto Ambientale *“condizione necessaria affinché queste serie possano essere considerate statisticamente idonee per delineare il clima medio di una zona è che abbiano una lunghezza di **almeno una trentina di anni** e che i dati siano continui nell'arco temporale esplorato. Nel caso particolare si sono potute utilizzare **serie di lunghezza pari a 47 anni (dal 1951 al 1998)** per quanto riguarda le precipitazioni ed il numero di giornate piovose mensili, mentre di **solì 13 anni** per quanto riguarda le temperature medie mensili le cui serie risultano, tra l'altro, interrotte in più periodi”*.

Ai fini dell'inquadramento climatico sono stati inoltre presi in considerazione i dati della stazione di Madonna di Campiglio *“per la quale, però, si sono potute analizzare serie pluvio-termometriche di lunghezza più limitata (**23 anni, dal 1951 al 1974**), **comunque accettabili per lo scopo**”*.

Emerge piuttosto chiaramente la scarsa utilità dei dati analizzati ed elaborati, assolutamente insufficienti per stilare un inquadramento climatico credibile dell'area in esame. Le serie pluvio-termometriche sono di lunghezza troppo limitata per essere considerate statisticamente valide (13 e 23 anni, ben più brevi del limite minimo di 30 anni) e anche nel caso siano sufficientemente lunghe si riferiscono a serie cronologiche talmente addietro negli anni da non risultare credibili se riferite allo stato attuale, soprattutto se viste alla luce dei cambiamenti climatici.

Stesso discorso per quanto concerne la copertura nevosa, *“l'arco temporale esplorato da questa indagine va dal 1930 al 1980 per la stazione di Madonna di Campiglio e dal 1971 al 1985 per quella di Pinzolo”*. Lunghezza della serie e arco temporale considerato non possono essere considerati come statisticamente rappresentativi ai fini dello studio in questione.

6. VEGETAZIONE

L'analisi floro-vegetazionale mette in evidenza alcune linee generali nell'intento di inquadrare il sito (ma resta molto generica); gli approfondimenti puntuali (tratto per tratto) si limitano al punto di vista forestale.

Manca del tutto la lettura della flora lungo le direttrici di effettivo intervento; difetta anche l'analisi della vegetazione non forestale nelle aree attraversate.

Nella descrizione della vegetazione non si menzionano gli aspetti di funzionalità varia, come il peso della foresta in termini di:

- produzione economica di legname
- valore paesaggistico
- contenitore di flora e fauna

- aspetti idrogeologici
(vedi pag. 113, cap. 5..8)

Le descrizioni ambientali sono superficiali, poco approfondite, non consideranti la complessità e la ricchezza di aspetti (compositivi e funzionali). Gli aspetti di peso economico ad esso legati non sono menzionati, come pure l'influenza su altri aspetti dell'ecosistema in generale (a cominciare dal suolo).

L'ecosistema bosco è descritto solamente in relazione alla fauna, non si menzionano altri aspetti ecologici come gli habitat per le specie di flora, la regolazione delle acque, la biodiversità (vedi pag p. 132 cap 5.10.3)

Effetti su vegetazione: si eliminano oltre 20 ha di bosco, ed 8.000 mc di legname, senza alcun commento o valutazione in termini di conseguenze salvo un "leggero impatto negativo sul medio lungo periodo" nella scheda finale (p. 165). Non vengono fatte considerazioni su valore economico immediato e futuro della perdita (es. capitalizzazione futura del bene bosco eliminato per sempre, in termini di perdita di capacità produttiva ed economica di 100-150 mc/anno all'infinito), in termini di perdita di capacità di regolazione delle acque/protezione del suolo, in termini di perdita di capacità di organizzazione del carbonio (vedi pag p. 143 SIA)

7. SIC Pian degli Uccelli

Lo SIA riferisce della tavola del piano parco in cui si prevede la realizzazione di nuove piste e impianti. A pag. 21 la figura mostra come la previsione del collegamento passi esternamente al sic Pian degli Uccelli (non come nella realtà proposta). Sembrerebbe quindi non previsto dal piano parco. Ci si chiede con quale strumento pianificatorio si renderà praticabile la realizzazione: variante puntuale al Piano di Parco?

Nella valutazione d'incidenza l'incipit è significativo: gli interventi previsti ... *"non hanno alcuna connessione e necessità nei confronti della gestione dei siti natura 2000"* pag. 10.

In realtà gli interventi progettati interferiscono con il SIC: in proposito è fondamentale citare C.

Lasen in Habitat Natura 2000 in Trentino *"In sostanza non si valuta che scavando lungo il margine a valle della torbiera di fatto si instaura un dreno che compromette per sempre la possibilità di ristagno dell'acqua ovvero della sopravvivenza della torbiera. Inoltre si tratta di area ad elevato pregio floristico ed ambientale nonché habitat di interesse comunitario e incluso nella lista rossa degli habitat provinciali"*.

Nello Studio si parla di volumi di scavo, di plinti di 25 mc e di cavi interrati con scavo di 45 cm larghezza e 100-120 cm di profondità; pag. 20; tale intervento di scavo cosa comporta?

Si legge *"è lambita la porzione di torbiera riferibile all'habitat 7140 per la torbiera non è prevista alcuna perdita di habitat"*. In realtà non si considera assolutamente che il drenaggio conseguente allo scavo effettuato sul margine a valle di una torbiera (peraltro di elevato valore floristico e compresa nella lista rossa

degli habitat del Trentino, secondo il libro PAT di Lasen “Habitat Natura 2000 in Trentino”), minaccia con conseguenze definitive ed irreparabili un'area ad elevato valore ambientale. La % di perdita del SIC rispetto all'estensione provinciale dello stesso habitat è un parametro ridicolo (peraltro previsto dalle norme): se si bonificassero anche tutte le torbiere della rendena il dato % sarebbe comunque molto basso e quindi poco indicativo.

Aggiungiamo infine che nell'elenco di parametri descrittivi di ogni intervento (grado di minaccia, ecc) manca l'area di influenza dell'intervento sugli habitat limitrofi (vedi pag. 52)..

8. FAUNA

Le cinque pagine dello SIA dedicate alla fauna (più tre di tabelle) si limitano a fare un superficiale e non aggiornato quadro della situazione faunistica. Non esiste in sostanza alcuna valutazione sull'impatto ambientale (faunistico) delle opere previste. Dunque manca la sostanza, il documento è fine a se stesso. Per questo le osservazioni seguenti si limitano necessariamente ad una mera critica delle informazioni ivi riportate.

La lunga premessa dice in sostanza che:

1. la valenza ambientale dell'area dal punto di vista faunistico è assai elevata perchè è elevata la variabilità ambientale in termini morfologici, climatici e vegetazionali (osservazione vera ed importante)
2. si sa ben poco delle dinamiche ecologiche, etologiche e biologiche delle specie faunistiche presenti (vero solo in parte, è da questo punto di vista una delle aree meglio conosciute delle intere Alpi; certo lo SIA non aiuta...)
3. L'area è comunque in gran parte Parco e SIC o ZPS e quindi è di fondamentale importanza applicare il “principio di precauzione”.

Segue una dissertazione astratta sulle esigenze vitali delle specie animali, sui possibili disturbi, sulla sottrazione di habitat; la conclusione è che dovranno essere adottate adeguate misure di mitigazione e compensazione. Nella parte faunistica però di queste misure non v'è traccia.

Ci sono errori sparsi, anche nei nomi delle specie (es. “passera scopatola” anziché “passera scopaiola”).

Il pressapochismo raggiunge il culmine quando la volpe viene menzionata assieme a orso e lince quale “specie particolarmente rara e protetta, prioritaria per la direttiva Habitat”.

Il capitolo “Immissioni” è datato e non aggiornato: mancano le ultime immissioni dello stambecco, la riproduzione dell'orso è aggiornata al 2004 (i cuccioli accertati ad oggi sono 27, non 9!). La popolazione alpina di orso è ben nota, è che lo SIA non si è documentato: 23-25 esemplari in Trentino occidentale e regioni adiacenti (l'area del collegamento è tra quelle di principale importanza: regolarmente frequentata da più individui, sia in transito che per alimentazione, anche da femmine con piccoli, nelle immediate vicinanze di zone di svernamento accertate con telemetria anche recentissimamente) e 5-10 in Friuli.

Lupo: il Piano Faunistico provinciale non contempla alcuna possibilità di reintrodurlo! E' un errore grossolano dello SIA.

I dati riguardanti le consistenze di ungulati, tetraonidi e coturnice per l'area in questione sono vecchi (aggiornati al 2001 circa). Per alcuni tetraonidi la situazione è ulteriormente peggiorata negli ultimi sei anni. Una pagina e mezza è sprecata per spiegare come si censiscono le specie! (es. "apposite uscite notturne per i rapaci notturni" ecc ecc in questa sede ha poco o nullo senso).

La rassegna degli ecosistemi è variegata e quasi completa; potrebbe benissimo essere riportata in un testo di scienze delle scuole medie inferiori; ma inserita in uno SIA non si comprende a cosa serve, se non a "far pagine".

I problemi principali che lo SIA non nomina se non superficialmente sono:

- impatto sui tetraonidi e sul raro cedrone in particolare: 1. l'area ospita arene di canto 2. l'impatto dei numerosi cavi sospesi può essere molto pesante, in bosco più che sopra la vegetazione (vedasi lavori di L. Rotelli)
- come detto per l'orso l'area è assai idonea; vale quanto detto sopra
- il problema maggiore è che la presenza di impianti di risalita in fondo a Vallesinella, Val Brenta e Val Agola incentiverà sicuramente le discese fuori pista in tutte tre le valli! Oggi non scende praticamente nessuno perchè in fondo non c'è nulla, domani dal Dos del Sabiòn per la Val Agola e dallo Spinale/Grostè per la Vallesinella scenderanno centinaia di sciatori al giorno (basta meno dell'1% degli sciatori giornalieri per fare queste cifre), con potenziali impatti enormi su svernamento ungulati, tetraonidi, svernamento orso. Teoricamente e solo nel parco lo sci fuori pista è vietato ma di fatto non ci sono praticamente controlli. Rischiano di diventare classiche di fuori pista zone dove oggi non passa praticamente nessuno. Molto più della già problematica (a livello di impatti) discesa in Tovel, dove non ci sono impianti di risalita a recuperarti! Bisogna essere chiari e farlo sapere: la presenza di quegli impianti a valle significherà, soprattutto nella stagione sciistica, aumento enorme (raffrontato alla situazione odierna) del disturbo nelle tre valli citate, gioielli del Parco, del Trentino, di tutti. E' una problematica che nessuna analisi dei flussi ha preso in considerazione.
- Lo SIA non riferisce che in tutte tre le vallette citate nidifica l'aquila (dunque il deterioramento complessivo dell'area, compreso il disturbo ad ungulati e lagomorfi, danneggerà anche questa specie).

Ancora una volta la SAT registra una ben diversa impostazione fra relazioni come lo studio di SIA e lo studio di Valutazione d'incidenza.

10 . AMBIENTE IDRICO

A pg 111 del S.I.A. si afferma come: *"Per ottenere un manto nevoso uniforme occorre realizzare uno strato di circa 25 cm, che in considerazione della superficie totale da ricoprire (17 ha), si traduce in un fabbisogno di 1.000.000 litri, ovvero 17.000 m³/ha. Considerando 100 ore di innevamento all'anno, si ottiene un prelievo di 170 m³/ora, ovvero un prelievo istantaneo di circa 50 l/s. "*

È sufficiente calcolare un innevamento per 25cm di neve considerando che sempre più frequentemente si usa la neve artificiale anche per creare una base per le piste oltre che per integrare l'apporto naturale quando scarso?

Si tratta eventualmente di neve battuta, quindi va calcolata per il consumo di acqua, la quantità di “neve fresca” non battuta. Provando ad eseguire una stima molto veloce teniamo conto che per produrre 1mc neve artificiale sono necessari circa 300/400 l di acqua, 25 cm di neve battuta non corrispondono a 25cm di neve appena sparata. Serve cioè una quantità maggiore di neve considerando che questa viene poi compattata. Ipotizziamo quindi meno di mezzo mc di neve sparata per ottenere 25 cm di neve battuta per mq. Sono quindi approssimativamente 150 litri a mq per un totale di 25.500.000 litri sui 17 Ha sottoposti ad innevamento artificiale.

Semplificando, sono 1.500.000 litri ad ettaro o 1.500 mc/Ha

Nello SIA si ipotizza un tempo di innevamento pari a 100h, significa quindi con gli ultimi dati un consumo pari a 255.000 litri/h cioè **71 l/s**

Dato diverso dai 50 l/s riportati nel calcolo eseguito nel Studio di impatto ambientale.

Ancora vogliamo evidenziare la confusione presente nello SIA, sempre a pg 111 si afferma un fabbisogno di 1.000.000 litri, non specificando né la superficie del fabbisogno né l'intervallo temporale. Possiamo ipotizzare sia un consumo ad Ha, necessario a produrre questi 25 cm di neve battuta. Mancano però i dati relativi alla densità della neve. Dato tanto semplice, quanto utile a chiarire i calcoli. Il presente SIA è sovrabbondante in alcuni punti di dati assolutamente inutili alla comprensione dell'impatto dell'opera in esame, mentre trascurava forse volutamente i calcoli necessari alle corrette e serene valutazioni dei risultati forniti.

Segue quindi nello SIA una stima di 17.000 mc/Ha. Ipotizzando che il 1.000.000 l sia riferito ad un singolo Ha allora si ottiene un consumo stimato di 1.000 mc/Ha, e 17.000 mc su 17 Ha, non su un singolo Ha.

Se questa è la confusione nel riportare i dati riassuntivi dei calcoli, la SAT esprime seri dubbi sulla validità dei calcoli stessi. Errori di questo tipo, riteniamo siano inoltre una profonda mancanza di rispetto nei confronti di chiunque si trovi ad analizzare questo SIA.

11. GEOLOGIA

La superficie messa a nudo dagli interventi risulta assai consistente.

Oltre all'aumento e alle variazioni permanenti delle direzioni di deflusso superficiale causato dalla mancanza di copertura arborea ed erbacea (che si verifica puntualmente nonostante i ripetuti e costosi tentativi di rinverdimento), a causa della sostituzione di superficie boschiva (anche rada) con terreno scarsamente inerbito, e con sostanziale mancanza in alcune sezioni di sottofondo a humus, si verificherà una modifica dei coefficienti di deflusso con aumento della portata di piena. Prima dell'attecchimento di nuove essenze si assisterà ad un periodo transitorio dove la funzione antierosiva del suolo è praticamente nulla; considerata la pendenza dei terreni in esame si potranno quindi generare dissesti idrogeologici che risulteranno onerosi sia per il territorio, che per l'amministrazione che dovrà porvi rimedio.

Le considerazioni tratte dal fascicolo: "EFFETTI DEI MUTAMENTI D'USO DEL SUOLO SUL REGIME IDROLOGICO DEL SARCA DI CAMPIGLIO" (incontro annuale tra i forestali del Trentino e dell'Alto Adige – Trento 20 settembre 1996) ci dicono che:

*(..) L'evoluzione dell'uso del suolo avvenuta nel bacino nel recente passato ha determinato un peggioramento della risposta idrologica valutabile in termini di incremento della portata e di volume dell'idrogramma di piena. Il peggioramento non è tuttavia tale da far ritenere compromessa la funzionalità idrologica del sistema anche se **i margini per ulteriori significativi interventi di mutamento d'uso del suolo in senso non conservativo sembrano alquanto ridotti**"*

Pista Tulot

La pista comporta problemi di ordine paesaggistico, idrogeologico e di sostenibilità economico ambientale. I movimenti terra previsti per la realizzazione della Pista Tulot sono quantificati in circa **121.000 mc**. Se si includono i movimenti terra necessari per realizzare gli skiweg complementari alla Tulot:

- 10.380 per lo skiweg "Fossadei-Tulot"
- 20.466 (10.381 di sterro, 10.075 di riporto) per lo skiweg da Plan dei Magri al nuovo parcheggio

Si arriva ad un totale di **151.846 mc**.

Difficilmente ancora, è possibile credere che un taglio raso del soprassuolo per la creazione della pista venga reso meno artificiale solo non attuando una linea retta di esbosco. Il taglio raso è l'azione colturale con impatto maggiore che il selvicoltore possa attuare, e non esistono azioni di mitigazione in merito se non la reintroduzione di giovani piante nella buca del taglio raso.

Altri effetti del taglio raso in boschi di questo tipo, possono essere inoltre dovuti all'azione del vento, questo, può provocare schianti, incanalandosi nei "corridoi" creati dal taglio a raso.

Nello SIA si riporta che verranno lasciati qualche gruppo di alberi e slarghi sul perimetro delle piste; l'impatto visivo in questo caso non viene certo diminuito, in quanto si verifica l'espansione laterale dell'area di taglio ben oltre le misure della pista. Nonostante questi blandi tentativi di mitigazione, l'area di taglio sarà ben visibile e identificabile come di origine antropica in quanto è notevole lo sviluppo del tracciato in lunghezza rispetto alla larghezza.

Considerando la quota cui viene effettuato l'intervento, il poco strato di humus presente sopra roccia è il risultato di anni di evoluzione del soprassuolo. La sua asportazione, anche se secondo i progettisti "temporanea", causerebbe la veloce mineralizzazione della sostanza organica presente nell'humus, con conseguente dilavamento delle sostanze minerali. Il debolissimo strato di humus, non potrebbe più quindi essere utilizzato come tale.

12. ECOSISTEMI

La parte dedicata agli ecosistemi è un piacevole excursus divulgativo di carattere generale senza che vi sia apporto alcuno di conoscenza utile ai fini della valutazione degli impatti.

13. PAESAGGIO

Citato nello Studio, si ritiene utile riportare il passo della Convenzione Europea del Paesaggio i cui si afferma che *"Se si rafforzerà il rapporto dei cittadini con i luoghi in cui vivono, essi saranno in grado di*

consolidare sia la loro identità, che le diversità locali e regionali, al fine di realizzarsi dal punto di vista personale, sociale e culturale. Tale organizzazione è alla base dello sviluppo sostenibile di qualsiasi territorio preso in esame, poiché la qualità del paesaggio costituisce un elemento essenziale per il successo delle iniziative economiche e sociali, siano esse private, che pubbliche.”

L'intervento previsto, in tutta la sua interezza va a modificare il paesaggio. Nel caso specifico si andrà ad operare in un ambito paesaggistico peculiare e di riconosciuto pregio estetico, naturalistico e culturale. Che dire della valenza paesaggistica e culturale dei masi di Fogajard, del panorama della 'Fontanella', l'incanto del Brenta, solcati dai piloni dell'impianto Plaza - Colarin, della valle di Campiglio, attraversata da un impianto di dubbia utilità ma di sicuro impatto.

Lo studio peraltro giustifica l'intervento (SIA Pag.149), ammettendo i problemi, senza mai definirli in modo puntuale.

Secondo la SAT si arriva al paradosso di dare nuove definizioni di sviluppo sostenibile, mirato ad esclusivo interesse del turista poco attento alla risorsa ambiente.

'L'attenzione nella costruzione degli impianti non è solo rivolta all'utilizzo dei materiali biocompatibili, o il meno percettibili all'occhio umano, ma anche quello di praticare un turismo sostenibile, nel senso che si cercherà di soddisfare le esigenze del turista senza compromettere la possibilità di soddisfarlo per le esigenze future.' Pag 150 SIA

Inoltre il tratto Plaza-Colarin andrà ad attraversare "aree agricole di pregio" (Loc. Fogaiart) facenti parte delle famose invarianti, la cui presenza individua risorsa territoriale ma anche valore identitario.

14. MITIGAZIONE

La SAT ritiene che le mitigazioni proposte sono davvero poca cosa di fronte alla dimensione complessiva dell'intervento. Più che di mitigazioni si può parlare di minimizzazioni.

15. CONCLUSIONI

Riprendendo in sintesi gli argomenti esposti, **la SAT esprime l'avviso che:**

- il progetto **non costituisce** un intervento di mobilità alternativa al traffico privato ma dà risposte non certe alle sole società impiantistiche;
- è **privo** di analisi economica revisionale;
- è **privo di analisi finanziaria prospettica;**
- **si concentra** sull'investimento, giustificandolo, ma **senza entrare** nel merito degli impatti ambientali;
- **determina un impatto** paesaggistico ed ambientale molto **pesante;**
- mette le **premesse** per una **infrastrutturazione pesante** in località Plaza;
- **determina interventi sulla viabilità** per Plaza, attualmente percorribile con piccoli veicoli;
- **rappresenta un rischio** concreto che Plaza diventi centro di attrazione per pratiche di sci fuori pista attualmente inesistenti o quasi;

- **Plaza, la porta del Brenta**, viene a **perdere il grande fascino che la caratterizza**, compromettendo frequentazioni;
- **non** si siano analizzate **soluzioni alternative** praticabili e reali di mobilità diversa.

OSSERVAZIONI PUNTUALI

Pag. 23

Punto terzo “la realizzazione di nuove infrastrutture di collegamento con blocco auto nei giorni di maggior afflusso turistico presso Pinzolo. Da qui si potrà utilizzare il collegamento via fune o un sistema di autobus Navetta”

Resta irrisolto il problema del transito lungo una strada statale che collega Val Rendena e Val di Sole. L'idea del bus navetta favorirebbe o obbligherebbe (dipenderà dai regolamenti che si intenderanno adottare) la salita degli sciatori a Campiglio con l'autobus.

Pag. 25

*L'obiettivo è il raggiungimento della **capacità ideale** delle piste, in modo da sfruttarne le potenzialità per tutto il periodo stagionale, **evitando gli eccessi** che puntualmente si verificano in alcuni periodi dell'anno.*

*Tra gli interventi suggeriti è prevista la creazione di un sistema basato su **pochi impianti ad alta portata**, la diversificazione dell'offerta **aumentando le piste difficili**, l'adeguamento del rapporto sciatore/superficie e della dotazione di parcheggi.*

Non è chiaro cosa si intenda con “Capacità ideale delle piste” o mancano i dati di frequentazione/percorrenza per desumerla.

Pag. 26

In base alla cartografia del PUP emergono i seguenti punti:

- *gli impianti e le piste in progetto ricadono **quasi totalmente** entro le “Aree sciabili e Sistemi di piste” (art. 35);*

Generica l'indicazione “quasi totalmente”: bisognerebbe conoscere il dettaglio di quanto ricade fuori dall'area definita da PUP?

- *la stazione di valle dell'impianto “Tulot-M.ga Cioca” e la parte terminale della relativa pista ricadono all'interno di una “Area agricola” (art. 37) classificata anche come “Area di protezione fluviale” (art. 23);*
- *la stazione intermedia in località Plaza sita in sinistra orografica del Sarca, ricade anch'essa in una “Area di protezione fluviale”;*
- *i sostegni 2, 5 e 6 dell'impianto “Plaza-Colarin” ricadono ai margini di aree classificate come “Area agricola di pregio”;*
- *il tracciato dell'impianto S.A. di Mavignola-Plaza interessa per buona parte del suo sviluppo la zona di protezione fluviale del fiume Sarca.*

Generica l'affermazione “per buona parte”: sarebbe meglio fornire dati certi invece di vaghe valutazioni.

Il SIA riporta poi la definizione di “**Aree agricole**” e “**Aree agricole di pregio**”: *aree dedite rispettivamente alla produzione agricola ed alla produzione di prodotti agricoli tipici, le seconde dotate anche di rilevante valore paesaggistico.*

Non si giustifica quindi la realizzazione in tali aree della stazione di valle dell'impianto Tulot o quella in Loc. Plaza o ancora i piloni dell'impianto che verranno posati fra i masi di Fogaiart.

Più avanti si riporta che: *“I Piani territoriali delle Comunità ed i Piani Regolatori possono modificare i confini di tali aree e destinarne alcune porzioni a scopi diversi, come ad esempio per “opere, attrezzature e servizi pubblici”, sulla base di attente analisi ambientali ed economiche”.*

Il fatto che “modificare i confini” sia riportato in grassetto nel documento, a differenza di “sulla base di attente analisi ambientali ed economiche” fa capire come i progettisti individuino le soluzione nella mera modifica dei confini.

Inoltre, sapendo che le Aree di pregio sono inserite fra le invariati, lo strumento della *“compensazione del suolo trasformato con altre aree, a diverso uso del suolo, da destinare a fini agricoli”* permette fin troppo agilmente di superare anche questo ulteriore ostacolo.

Pag. 27

Secondo quanto emerge dal *Piano Generale di Utilizzazione delle Acque Pubbliche (PGUAP) (capitolo “dissesti idrogeologici”)* l'impianto Cioca, variante Mandrel, sorvola un'area ad elevata pericolosità geologica ed una ad elevata pericolosità valanghiva. La parte terminale della pista Cioca interessa marginalmente l'area ad elevata pericolosità geologica.

Generico il concetto di “sorvolo” in rapporto ai rischi citati.

Ben più interessante la questione *“Aree di protezione fluviale”, definite come aree “meritevoli di tutela per il loro interesse ecologico ed ambientale”.* Il PGUAP individua le caratteristiche peculiari dei diversi **ambiti fluviali** presenti in provincia e ne riporta i criteri di tutela e di valorizzazione. Per quanto riguarda gli interventi in esame si segnala:

- stazioni degli impianti previsti a Plaza: ricadono in un **ambito fluviale ecologico ad elevata valenza**;
- impianto S.A. di Mavignola-Plaza: sorvola per quasi tutto il suo sviluppo l'**ambito fluviale ecologico ad elevata valenza del Fiume Sarca**: torna il termine “sorvolo” senza render conto di dove insisteranno i punti di sostegno delle funi.;
- parte terminale della Pista Tulot, dello skiweg Tulot-Magri e stazione di valle dell'impianto: ricadono in un **ambito fluviale a mediocre valenza**: generica e senza motivazione la definizione di mediocre

Negli ambiti ecologici ad elevata valenza sono ammessi modesti interventi di trasformazione urbanistica con scopo ricreativo, sempre che questi non alterino la funzionalità ecologica dei luoghi.

Negli ambiti fluviali ecologici a mediocre valenza ecologica (...) sono ammesse nuove costruzioni di rilevante interesse pubblico e non diversamente localizzabili.

Ancora indefinita la “modestia” degli interventi in rapporto al “rilevante interesse pubblico”.

Inaccettabile, viste le premesse (progetti che interessano ambiti fluviali ecologici ad elevata valenza, aree agricole di pregio = invariati) concludere con: *in base alla natura degli interventi in esame, alle soluzioni progettuali adottate nonché alle misure di mitigazione individuate nel presente studio (es. creare guadi per evitare di coprire i rii interessati) la realizzazione degli impianti e delle piste in progetto risulta compatibile con le misure riportate nel Piano Generale di Utilizzazione delle Acque Pubbliche.*

Pag. 30

La chiusura al traffico dell'arteria stradale che si inoltra nella Val Brenta

L'apertura di una stazione intermedia in Loc. Plaza farà aumentare il flusso, in una stagione in cui il traffico era praticamente nullo.

Pag. 36

*La realizzazione dell'impianto renderà necessaria la creazione di una **piccola superficie sciabile di raccordo, circa 1.100 mq**, tra la stazione di partenza a Puza dei Fò la stazione della seggiovia "Puza dei Fò – Monte Grual" di recente costruzione.*

Generico e non definito il concetto di "piccolo"

Pag. 37

*Il piano della stazione sarà rialzato di 4 m in modo da non interessare l'area di esondazione del Sarca. Verranno realizzate solo delle **piccole scogliere** a protezione dei piloni di sostegno della stazione.*

Anche in questo caso non si forniscono dati ma considerazioni.

Pag. 39

Stazione di monte: 7000 mc di scavo. 16 plinti con caratteristiche identiche a quelle riportate per la stazione di valle, stessa cosa per lo scavo dei cavidotti, solo la lunghezza della linea è più lunga, pari a 2400 m.

Pag. 52

Matrice di valutazione: si potrebbe innanzitutto obiettare al sistema utilizzato per la scelta dell'ipotesi progettuale, non si spiega su quali basi siano stati assegnati i valori alle diverse voci chiave e per le tre ipotesi.

Inoltre cosa si intende con "aspetti ambientali"? E con "aspetti paesaggistici"? Gli aspetti faunistici sono inclusi in quelli ambientali? E l'eventuale dissesto idrogeologico? Qualora gli aspetti ambientali includessero tutte queste variabili il valore di 18 sarebbe decisamente riduttivo.

Esclusa l'ipotesi 2005, che risulta la più svantaggiosa sia dal punto di vista ambientale-paesaggistico (-54) sia economico (-26), emerge tuttavia la scarsa compatibilità ambientale e paesaggistica dell'ipotesi 2007 (-36).

Pag 54

Si può parlare di un clima di transizione tra il sublitoraneo ed il continentale alpino con massimi di pioggia in autunno e in primavera.

Non citata la fonte di questi lineamenti climatici

Pag. 55

La vegetazione è abbondante e rigogliosa (...) con maggior partecipazione di latifoglie al di sotto dei 1500 m s.l.m., ed a predominanza di conifere (abete rosso, bianco e larice) alle quote superiori.

In alta Val Rendena i popolamenti secondari di conifere (abete rosso principalmente) dominano sulle latifoglie dal fondovalle al piano altimontano-subalpino.

Pag. 59

Le amministrazioni locali devono oggi puntare sulla nuova dimensione dell'alpicoltura, quella legata più alla funzione ambientale che alla produzione latteo-casearia (No Food Production), creando un vantaggioso connubio tra turismo (soprattutto agriturismo) e tutela del territorio.

Concetti chiari ma vanificati perchè il progetto in questione andrà ad incidere su **un'area agricola di pregio!**

Pag 95 e seguenti

I dati climatici sono riferiti agli anni 70, come se dalla fine degli anni 80 tutte le stazioni automatiche PAT non esistessero. Oltre al fatto della riduzione del nevoso negli ultimi due decenni

Pag. 137

Il testo in grassetto “**la vulnerabilità di tutti i siti torbosi.....**” sembra sottintendere in modo superficiale agli impatti derivanti dai movimenti di terra in questi habitat.

Pag. 145

Effetti su fauna: si parla di fase di esercizio legata solo al periodo invernale, gli effetti su fauna sono mitigati in quanto è periodo di riposo o parziale migrazione: in realtà è il periodo più delicato in cui c'è poco cibo, vi sono basse temperature, qualsiasi movimentazione di troppo può arrecare stress pesante.

Sempre nello stesso paragrafo, il corsivo dice che le opere lineari producono linee di frattura, barriera per animali: gli impatti sono preventivabili e comunque sono limitati alla fase di realizzazione delle opere e riassorbiti: in realtà si può dire che la frattura rimane dopo la fase di cantiere e per la fauna non è prevista alcuna misura di mitigazione, a meno di non auspicare il naturale spostamento degli animali..

Pag. 146, cap. 5.12.4

Descrivendo gli effetti idrogeologici: in loc. Plaza si accenna a “probabili fenomeni di sovra alluvionamento....”, affermazione troppo generica che non evidenzia alcuna valutazione effettiva del rischio sottostante

Errori in sequenza

Pag 154

A sottolineare e confermare la stesura frettolosa, approssimata e la successiva mancata rilettura critica, si segnalano, purtroppo, i seguenti errori in sequenza:

*“Un tempo il versante lungo cui insiste il tratto **Puza dei Fò -Plaza** si trovavano ampi spazi ricoperti da prati e pascoli, in passato abbandonati e riconquistati dal bosco. Per “nascondere” il più possibile il nuovo impianto sarà opportuno prevedere lungo la linea **l'apertura di zone che verranno tenute a prato/pascolo**, là dove un tempo si trovavano tali formazioni erbacee. In tal modo l'impianto risulterà meglio inserito in un paesaggio che potrà almeno in parte riacquistare quei elementi che a lungo l'anno caratterizzato.”*

Superfluo spendersi in commenti.