



Società degli Alpinisti Tridentini

Sez. CAI

Collegamento San Martino - Passo Rolle

“Risposte e integrazioni ai pareri formulati da servizi ed enti competenti e
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PUBBLICHE”
Documento datato maggio 2008 redatto dal gruppo di Studio ing. Andrea Boghetto

| |
|--|
| <p style="text-align: center;">ULTERIORI OSSERVAZIONI PRESENTATE DA S.A.T. - TRENTO</p> |
|--|

Oggetto di esame: il capitolo 3 del documento citato.
Metodo: puntuale per singolo paragrafo

Par. 3.1 - Premessa

Si ritiene che il giudizio secondo il quale le “osservazioni proposte dalla SAT non soddisfano i suddetti presupposti” (trattasi dell’art. 8 del Regolamento di esecuzione della L.P. 29.08.88 n. 28 – ndr) spetti solo alla U.O V.I.A. e non al gruppo di progettazione.

Par. 3.1.2 – Le linee guida SAT

SAT nell’ambito dei propri principi guida assume posizioni coerenti con i propri scopi istituzionali e statutari, applicando procedimenti amministrativi collegiali. Con tale metodologia di lavoro il Documento “Osservaz. Dd. 14.02.2008” è stato deliberato dagli organi centrali, sostanziandosi quindi in esso la posizione ufficiale di SAT sul progetto di collegamento, e successivamente depositato presso l’U.O. V.I.A. nei termini di legge.

Sotto questo profilo, a nulla rileva “la posizione della sezione locale il cui Consiglio direttivo si è espresso favorevolmente all’iniziativa”. Non si ha notizia di atto che ufficializzi la posizione del consiglio direttivo della sottosezione locale.

Gli Organi Centrali di SAT intrattengono con la Sezione locale costanti momenti di confronto, nell’ambito dei normali rapporti istituzionali.

Par. 3.1.3 – Quadro Normativo

L’incompatibilità tra soluzione progettuale proposta relativa all’impianto funiviario ed i contenuti del Piano di Parco vigente è nota. E’ altresì noto che il PdP rappresenti uno strumento di pianificazione subordinata rispetto al PUP (piano sovraordinato) ed ancora che in caso di esito positivo della procedura V.I.A. sarà necessario un adeguamento del PdP al piano sovraordinato.

L’iter a ciò finalizzato sarà sottoposto a valutazione e delibera da parte degli organi competenti.

Provvedimento di deroga urbanistica necessiterà anche per il sovrappasso, che risulta in contrasto anche con il P.U.P.

SAT intende riaffermare quanto già espresso in due occasioni di seguito ricordate: la prima affermando che *“particolare attenzione ci sentiamo di riservare alle possibilità pianificatorie degli enti parco ...”* auspicando una *“intesa concertata ...espressione di una con-decisione del piani di sviluppo sottostanti alle proposte di modifica e/o di trasformazione territoriale* (pag. 23 Osservazioni SAT al PUP 2007); la seconda relativamente alla necessità di una concertazione finalizzata a *“previsioni di coerenza con il PUP nell’ambito del nuovo Piano di Parco attualmente in fase di revisione”* (pag. 4 delle “Osservazioni SAT al progetto di collegamento”).

Se in senso stretto *“né i progettisti, né gli estensori del S.I.A., né la Committenza ... avevano titolo per coinvolgere il comitato tecnico/scientifico che si occupa della revisione del piano di parco”,* (pag 64 Controdeduzioni) SAT rimane dell’avviso che lo studio di fattibilità del progetto di collegamento, nonché la successiva valutazione degli effetti deve passare attraverso un processo di confronto e di concertazione con i gruppi di studio e/o comitati preposti alla revisione del piano di parco.

Par. 3.1.4. Mobilità sostenibile

Bilancio ambientale, paesaggistico, economico e finanziario: secondo SAT il risultato finale complessivo non è sufficiente a sostenere che l’investimento sia funzionale all’alleggerimento del traffico turistico stradale. Per concretizzare questo obiettivo si può prevedere un adeguato potenziamento stagionale di pullmann di linea, skibus, servizi navetta.

SAT ribadisce e conferma che l’impianto di collegamento non svolga in maniera ottimale le funzioni di collegamento tra San Martino ed il Passo Rolle, specie nel periodo estivo, né che possa essere considerato quale vera mobilità alternativa.

Par. 3.1.5. Traffico turistico estivo e

Par. 3.1.6. Traffico turistico invernale

SAT ribadisce la stessa conclusione del paragrafo precedente 3.1.4.

Par. 3.1.7 Climatologia

Le Controdeduzioni non portano alcun dato scientifico di rilievo. SAT conferma quanto espresso nel corrispondente paragrafo delle proprie “Osservazioni” non certo fondato sul “catastrofismo”, ma su fonti scientifiche.

SAT aggiunge che per quanto il Passo Rolle sia una zona più favorita di altre per mantenere nel tempo la sua vocazione per la pratica di sports invernali, in ogni caso la scelta di potenziamento della rete impiantistica deve essere assunta nella consapevolezza che la decisione in merito all’attività turistica invernale non risulti fragile rispetto ai cambiamenti climatici, ai costi dell’energia, alla distruzione del patrimonio naturale.

Par. 3.1.8. Impatto paesaggistico ambientale

L’impatto – non sconosciuto dal gruppo di progettazione – (pag. 68 Controdeduzioni) è il prezzo da pagare per il rilancio economico e turistico di San Martino: questo sembra essere l’assunto dello studio.

SAT non confuta la posizione assunta dallo Studio di progettazione; pone però una domanda, solo in apparenza retorica : ma quale bilancio sarà possibile quanto il patrimonio naturale e paesaggistico risulterà definitivamente compromesso?

La risposta nasce solo da una seria riflessione, considerando che l'attività turistica in tutto in territorio provinciale, ma nella zona di Passo Rolle – San Martino – Primiero in particolare, “vende” soprattutto l'attrattiva del proprio ambiente naturale.

Par. 3.1.9 Quadro di riferimento ambientale

Anche secondo SAT il prof. Lasen è il massimo esperto di habitat Natura 2000 per le Alpi Sudorientali.

SAT ribadisce che nello studio di impatto ambientale manchi la cartografia degli habitat interessati per la realizzazione dell'impianto a fune. Il fatto che la specie *Androsace wulferiana* non sia presente nel sito puntuale di intervento non implica che non debba essere citata.

Ribadisce infine la necessità che un florista di fama georeferenzi le stazioni di crescita delle specie vegetali di maggior interesse, tra cui la suddetta.

Osservazioni sulla fauna

Le Controdeduzioni relative agli impatti sulla fauna devono essere supportate da studi scientifici e non da pareri o voci riportate.

Ad esempio, sul fatto che la presenza dei cavi aerei degli impianti di risalita costituisca pericolo di morte per numerose specie di volatili, in special modo per rapaci notturni e tetraonidi, esistono studi scientifici approfonditi, eseguiti in Francia e Svizzera, che smentiscono le semplicistiche affermazioni dello SIA.

Si cita di seguito *'A questo proposito vale la pena di ricordare i risultati raccolti da Miquet in Savoia (1985) che nel corso di solo due inverni ha recuperato le spoglie di ben 53 galliformi, morti per impatto contro i cavi degli impianti di risalita, così suddivisi:*

38 fagiani di monte

7 galli cedroni

7 pernici bianche

1 coturnice.

Si tratta comunque di un valore minimo rispetto alla mortalità reale, in quanto il ritrovamento delle spoglie degli uccelli deceduti è molto difficile. Come le piste, i cavi degli impianti contribuiscono inoltre al frazionamento dello spazio vitale di queste specie e all'isolamento delle popolazioni.' (Impianti di risalita e fauna selvatica: una convivenza possibile? Il caso del fagiano di monte. dott. Luca Rotelli In La Val Jumela un patrimonio storico-naturalistico da salvare. SAT Pagg. 55-61)

Par. 3.1.10 Valutazione di incidenza

Le Osservazioni di SAT erano precedenti alle Integrazioni richieste dal Servizio Conservazione Natura.

Par. 3.1.11 Turismo

SAT si è più volte espressa in favore di turismo sostenibile, cioè durevole, rispettoso dell'ambiente. Da anni diffonde i propri principi legati ad una assunzione di indicatori di sviluppo quali: non l'intensità, la velocità, l'omologazione, bensì la diffusione, la lentezza, la pertinenza e l'identità locale.

Tra le varie attività economiche, il turismo spinge fortemente verso una specializzazione; questa comporta una concentrazione dei flussi in aree ristrette, spesso pregiate e delicate. L'innovazione, il rilancio del turismo deve andare in direzioni che sappiano cogliere la specificità, anzi – come nel caso in questione – l'unicità del territorio,

dei luoghi, delle comunità, proponendo azioni pertinenti. Non è facile, perché in prima istanza è la comunità intera – imprenditori, amministratori, cittadini – che deve esprimere una grande capacità progettuale, un creatività che sappia selezionare la domanda, operando per “nicchie”, mettendo a punto filiere di qualità.

Il turismo è una delle poche attività legate e connesse alle risorse locali, ma queste vanno impiegate in modo nuovo, reinventando prospettive di crescita comuni e rinnovando i modelli di uso delle risorse ambientali e di organizzazione del territorio.

Con riferimento al punto “2” di pag. 76 delle Controdeduzioni, SAT non afferma che “*gli impianti a fune svisiscono il prestigio...*”, essendo questi un settore vitale per l’intera economia turistica provinciale.

SAT riafferma con convinzione che sono le scelte di pianificazione territoriale che ogni comunità è chiamata a compiere a dover essere assunte nella consapevolezza dei tratti identitari e specifici di ogni singolo territorio e luogo, mettendo in campo le migliori creatività progettuali, per distinguere in quali contesti ed in quali forme promuovere uno sviluppo turistico non omologato, meno energivoro, volto alla salvaguardia –nel tempo – del patrimonio naturale.

.....

Per quanto sopra esposto SAT ritiene che le “Controdeduzioni” non risolvano i punti cruciali esposti ed esaminati nelle proprie Osservazioni datate 14 febbraio 2008.

In particolare ribadisce che lo studio di impatto ambientale non debba limitarsi all’analisi dell’impianto e del sovrappasso, ma debba considerare il progetto nella sua totalità, inclusi quindi gli effetti ed gli impatti degli ulteriori interventi a completamento delle opere succitate

Per tali motivi ritiene di non discostarsi dal risultato finale delle Osservazioni citate.

Il Presidente
Franco Giacomoni

Trento, 3 luglio 2008