

Provincia Autonoma di Bolzano
Autonome Provinz Bozen
Provincia Autonoma de Bulsan



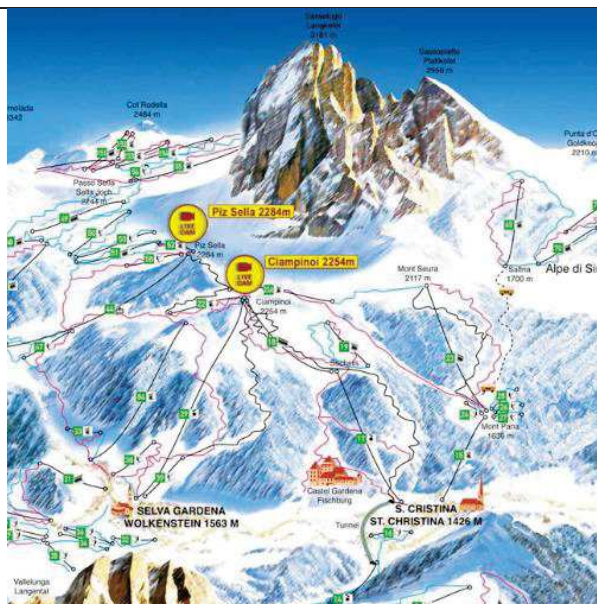
Comune di Selva di Valgardena
Gemeinde Wolkenstein
Chemun de Sëlva



Procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (Screening) inerente il progetto:

**Realizzazione della nuova seggiovia a 8 posti “Bruno” nell’area sciistica
“Sochers-Ciampinoi” e modifica tratto pista da sci**

Studio Preliminare Ambientale



Disciplina di riferimento: legge provinciale del 13 ottobre 2017, n. 17

Allegato II A della direttiva 2011/92/UE

Cavalese, 10 ottobre 2022

Componenti progettazione e studio valutazione di verifica preventiva ambientale	
Coordinamento studio screening e redazione Studio Ambientale	<i>dr. for. Giovanni Martinelli e dr. for. Gori Yuri - studio GEA-Cavalese</i>
Progetto impianto:	<i>dr. Ing. Pedrotti Mario – Funiplan Trento</i>
Studio Geologico e Relazione geotecnica:	<i>dr. geol. Marini Matteo</i>
Relazione nivologica e valanghiva:	<i>dr. ing. Martinelli Michele – Studio A.i.A. Trento</i>
Relazione Ambientale, Forestale e Faunistica:	<i>dr. for. Gori Yuri - studio GEA-Cavalese</i>
Relazione Paesaggistica:	<i>dr. for. Gori Yuri - studio GEA-Cavalese</i>
Coord. Sicurezza	

INDICE:

Sommario

1. PREMESSA E CENNI LEGISLATIVI.....	4
1.1. QUADRI DI RIFERIMENTO	5
1.1.1 – QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....	5
2. VISIONE PROGETTUALE	6
2.1. ELEMENTI DI SINTESI DEL PROGETTO	8
2.2 CARATTERISTICHE DIMENSIONALI DEL PROGETTO.....	12
2.3 EFFETTI CUMULATIVI.....	12
2.4 USO DELLE RISORSE NATURALI: SUOLO, ACQUA, PAESAGGIO, BIODIVERSITA', CLIMA	13
2.5 PRODUZIONE DI RIFIUTI	14
2.6 FONTI DI INQUINAMENTO E DI DISTURBO.....	14
2.7 RISCHIO DI INCIDENTI, COMPREDENDO ANCHE QUELLI LEGATI AL CAMBIAMENTO CLIMATICO	15
2.8 FATTORI DI RISCHIO PER LA SALUTE UMANA: INQUINAMENTO DELL'ARIA O DELL'ACQUA.....	15
3. UBICAZIONE DEL PROGETTO	15
3.1 ATTUALE UTILIZZO DELL'AREA: TURISTICO-RICREATIVO E AGRICOLO-SELVICOLTURALE.....	15
3.2 ANALISI AMBIENTALE: PAESAGGIO E RISORSE NATURALI INTERESSATE DAL PROGETTO	17
3.2.1 - IL PAESAGGIO	17
3.2.2 – AMBIENTE FORESTALE.....	20
3.2.3 – PASCOLI E ARBUSTETI	24
3.2.4 – AREE UMIDE.....	28
3.2.5 – AREE PROTETTE, HABITAT NATURA 2000 E SPECIE PROTETTE	28
3.2.6 – FAUNA SELVATICA E SPECIE PROTETTE	29

3.2.7 – SUOLO, GEOLOGIA E MORFOLOGIA	32
3.2.8 – IDROLOGIA E RISORSE IDRICHE	33
3.2.9 – RIPERCUSSIONI SULL’AMBIENTE: GEOLOGIA E IDROGEOLOGIA.....	35
3.2.10 – RIPERCUSSIONI SULL’AMBIENTE: FLORA E FAUNA	36
3.3 PARCHI E AREE PROTETTE	37
3.4 INSEDIAMENTI URBANI E AREE DENSAMENTE POPOLATE	37
4. ANALISI DEI POTENZIALI IMPATTI SULLE COMPONENTI NATURALI.....	37
4.1 – AMBIENTE FORESTALE.....	37
4.2 – PASCOLI E ARBUSTETI.....	38
4.3 – RISORSE FAUNISTICHE	38
4.4 – PAESAGGIO	38
4.5 - EFFETTO CUMULATIVO DI ALTRI PIANI O PROGETTI.....	40
4.6 CLIMA, RUMORE, QUALITA’ DELL’ARIA	40
4.7 RISCHIO DI INCIDENTI IN FASE COSTRUTTIVA E AMBIENTALI	40
5. MITIGAZIONI.....	40
6. MONITORAGGIO.....	41
7. MISURE DI COMPENSAZIONE	42
8. CONCLUSIONI	42
8. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	44

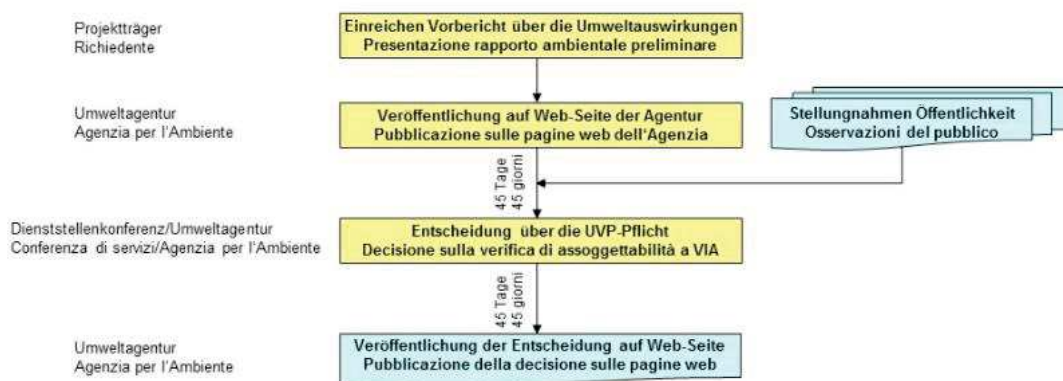
1. PREMESSA E CENNI LEGISLATIVI

La valutazione di impatto ambientale (VIA) è una procedura finalizzata ad individuare, descrivere e valutare gli impatti sull'ambiente e sul patrimonio culturale di un progetto. L'allegato A della legge provinciale della Provincia Autonoma di Bolzano del 13 ottobre 2017, n. 17, che si basa sulla Direttiva Ue 2011/92/Eu e sulla corrispondente Legge statale italiana n. 349 del 08.07.1986, stabilisce i casi in cui un nuovo progetto o un ampliamento di un progetto già approvato sono soggetti a VIA ed i casi in cui essi sono da sottoporre a verifica di assoggettabilità a VIA.

L'Allegato IV alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006 e successive modifiche indica i progetti sottoposti a verifica di assoggettabilità di competenza della Provincia Autonoma di Bolzano indicandone le soglie, che nel caso di piste da sci e impianti a fune sono le seguenti:

piste da sci di lunghezza superiore a 1,5 km o che impegnano una superficie superiore a 5 ettari nonché impianti meccanici di risalita, escluse le sciovie e le monofuni a collegamento permanente aventi lunghezza inclinata non superiore a 500 metri, con portata oraria massima superiore a 1.800 persone;

La Verifica di assoggettabilità a VIA rappresenta il primo passaggio della procedura di valutazione ambientale che prevede i seguenti step:



Il Presente Studio Preliminare Ambientale è necessario in quanto il progetto di *“Realizzazione della nuova seggiovia a 8 posti “Bruno” nell’area sciistica “Sochers-Ciampinoi” e modifica di un tratto di una pista da sci* prevede la realizzazione di un impianto con una lunghezza inclinata non superiore ai 500 m, ma con una portata oraria pari a 3.500 persone/ora.

Il presente studio preliminare si basa sulle informazioni contenute nell'Appendice II A della Direttiva 2011/92/UE e nell'APPENDICE III della DIRETTIVA 2011/92 UE. L'obiettivo dello studio preliminare è quello di valutare se il progetto avrà un impatto ambientale negativo significativo sugli habitat e sulle specie presenti nel sito. A tal fine è stato eseguito un sopralluogo nel mese di agosto 2022 per acquisire dati floristici e faunistici. Ulteriori dati floristici e faunistici per l'area di studio sono stati messi a disposizione dal Museo Naturalistico di Bolzano. Sono state inoltre utilizzate le cartografie disponibili per la Provincia di Bolzano riferite alle emergenze naturalistiche e agli strumenti di pianificazione vigenti. L'area del progetto è localizzata secondo il piano tecnico degli impianti di risalita e delle piste da sci (AUT. PROV. BZ 2014) all'interno della zona sciistica 10.04 Monte Pana-Ciampinoi-Passo Sella. L'intervento interessa aree di bosco

e di piste da sci utilizzate nella stagione estiva come prato/pascolo ed è esterno ad aree protette (SIC o ZPS della Rete Natura 2000, biotopi).

1.1. QUADRI DI RIFERIMENTO

Il presente studio di screening è stato suddiviso in tre "Quadri di riferimento":

- 1) Quadro di riferimento programmatico;
- 2) Quadro di riferimento progettuale;
- 3) Quadro di riferimento ambientale (Effetti ambientali).

In maniera più esplicita diremo che del presente progetto vanno esaminati:

- le finalità che ne giustificano la realizzazione.
- le caratteristiche e l'insieme degli impatti che esso finirà per determinare nell'ambiente.
- Successivamente vengono individuate le mitigazioni che lo renderanno più compatibile con l'ambiente e si accennerà alle possibili varianti e/o alternative.

1.1.1 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.

Lo studio di fattibilità ambientale è stato eseguito in stretta ottemperanza a quanto richiesto sia dalla normativa CEE sia da quella nazionale e provinciale.

In particolare, per la fase di analisi si è proceduto all'acquisizione delle informazioni contenute negli strumenti di pianificazione tutt'oggi in vigore. In particolare, ricordiamo i seguenti Piani e studi:

- Piano urbanistico del comune di Selva Valgardena;
- Piano Paesaggistico del comune di Selva Valgardena;
- Registro per gli impianti di risalita e piste da sci;
- "Geobrowser" Provincia Autonoma di Bolzano;
- Dati sui passaggi effettuati degli impianti di risalita nella zona di progetto;

Sovrapponendo il tracciato dell'impianto in progetto con il piano urbanistico del comune di Selva Valgardena, le opere previste interessano solo zone agricole.

Sovrapponendo il tracciato al piano paesaggistico del comune di Selva Valgardena le opere interessano zone agricole o zone di verde alpino e pascolo.

L'impianto non attraversa nessuna zona di tutela di acqua potabile.

Secondo la legge forestale LP n. 29 del 31.07.2000 s.m.i., che è da ritenere anche come legge sulla protezione del suolo, le aree forestali sono soggette a un vincolo di utilizzo forestale-idrogeologico.

L'area in questione è soggetta a un vincolo di destinazione d'uso ("Vincolo Paesaggistico") ai sensi della legge statale n. 431 del 08.08.1985, che si applica nelle Alpi alle zone di montagna sopra i 1.600 m sul livello del mare.

Secondo il piano paesaggistico, nessun monumento naturale, nessuna area degna di protezione speciale, nessuna area di interesse culturale e storico e nessuna zona di interesse archeologico sarà interessata dagli interventi previsti dal progetto.

Le informazioni disponibili per l'area di progetto non indicano alcun bene ambientale significativo sia per la fase di costruzione, che per la successiva fase operativa.

Secondo il rapporto / dichiarazione di ing. Michele Martinelli sui pericoli di valanghe per gli interventi in progetto, vi è il pericolo della caduta di valanghe e frane nella parte più alta del tracciato dell'impianto, data la situazione morfologica della zona sommitale del Ciampinoi, per cui si ritiene necessaria la bonifica

dell'area posta a monte dell'impianto, sul versante sotto la cresta, a lato delle opere paravalanghe già installate. Per fare ciò si suggerisce di utilizzare opere della stessa tipologia di quelle esistenti, ovvero reti da neve con Dk pari a 3,50 metri. Sia per le opere esistenti che per quelle di nuova realizzazione si ritiene necessaria la posa di una rete supplementare a maglia fina da sovrapporre alla rete triangolare principale, al fine di inibire fenomeni di filtrazione della neve che potrebbero interessare le sottostanti infrastrutture sciistiche.

Per massimizzare l'efficienza delle opere si potrà prevedere il taglio a raso di eventuali arbusti presenti, al fine di ridurre il valore del coefficiente di slittamento N e conseguentemente l'entità delle azioni agenti sulle reti da neve e le relative opere di fondazione.

Il presente progetto vuole essere un approccio pratico per trovare una soluzione tecnica che tenga conto degli aspetti importanti della tutela del paesaggio e dei fattori ambientali.

L'area ricreativa del Ciampinoi, che si trova nelle vicinanze del patrimonio mondiale dell'Unesco, sarà molto valorizzata da questo nuovo impianto di risalita che permetterà di avere più passaggi nella conca del Ciampinoi, infatti dai dati relativi ai passaggi negli scorsi anni si rileva che solo il 20% degli utenti che risalgono con la cabinovia permangono nel bacino del Ciampinoi, mentre tutti gli altri proseguono con la seggiovia verso le quote più alte; avendo un secondo impianto a servizio della zona si potrà valorizzare maggiormente l'area.

2. VISIONE PROGETTUALE

Il presente progetto non va considerato nel solo ambito di ammodernamento di impianti a fune ma in un'ottica di ben più ampio respiro, che vede una valorizzazione futura dell'area del Ciampinoi in una visione non più solo invernale rivolta all'aspetto sportivo e turistico, ma che possa dare un impulso in più con un utilizzo anche estivo nell'ottica di un turismo sostenibile con le risorse naturali in un ambiente di grande pregio, che merita di essere salvaguardato e nel medesimo tempo valorizzato in un arco temporale più lungo, che non sia quello specifico della sola stagione invernale. La zona della val Gardena e in particolare il Ciampinoi non ha bisogno di essere ulteriormente valorizzata sotto l'aspetto di maggior visibilità di marketing, ma al contrario in un'ottica di migliorare e salvaguardare l'ambiente circostante con politiche di sostenibilità ambientale, che non vuol dire aumentare i flussi turistici concentrati ma piuttosto diluirli nel corso dell'anno e di conseguenza dare un maggior utilizzo degli impianti a fune in un arco temporale più ampio, oltre a garantire una mobilità montana ecologicamente sostenibile e poco inquinante.

La zona del Ciampinoi si lega indissolubilmente alla storia del turismo della val Gardena e in particolare di Santa Cristina e di Selva. Di interesse la storia dell'impianto di arroccamento (cabinovia) che porta alla conca del Ciampinoi, oggetto della presente proposta progettuale, ma che si lega strettamente anche alla zona verso valle.

La prima funivia da Ruacia fino al Sochers e la seggiovia da Sochers fino al Ciampinèi furono costruite nel 1969 e avevano una capacità di 500 persone l'ora. Nel 1990 la funivia fu sostituita in una cabinovia a 12 posti con una capacità di 2.000 persone all'ora. La seggiovia di Sochers era monoposto fino al 1981 quando furono installati seggiolini doppi e dal 1987 a 3 posti. Nel 2006 è stata trasformata in seggiovia a 6 posti, con una capacità di 2.800 persone all'ora. La storia della prima funivia da Ruacia è stata molto movimentata e per più volte argomento di discussione, perché le opinioni in paese erano divergenti tra coloro che volevano questa funivia da La Poza e quelli che la volevano da Ruacia. Quest'ultima fu l'opinione vincente, anche grazie ai finanziamenti che giunsero in gran parte dai precedenti padroni dell'albergo Maciacconi (famiglia Riffeser) che nel frattempo si erano trasferiti a Milano. La gente di Selva e S. Cristina non era allora propensa ad investire in una funivia e preferiva ristrutturare le proprie case per alloggiare turisti. L'impianto di innevamento programmato fu costruito nell'anno 1986. L'impianto da Santa Cristina si lega alla sua pista da sci, realizzata verso la fine degli anni '60 e preparata come pista da competizione per la discesa libera per i mondiali del 1970. Da allora la pista si lega alla competizione di Coppa del Mondo che l'ha resa nel tempo famosa e ricercata dagli sciatori per il suo dislivello, pendenza e lunghezza del tracciato.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova seggiovia denominata "Bruno" ad 8 posti collocata nel bacino centrale della conca del Ciampinoi, che ricalca per lo più il tracciato di un precedente skilift, dismesso nel 2006 e parimenti una modifica del tratto di pista da sci dell'esistente pista di collegamento tra "Saslong A" e l'attuale accesso alla seggiovia "Sochers - Ciampinoi", al fine di migliorare l'imbocco ed il transito degli sciatori, in un'ottica di dare un accesso più agevole e sicuro.

Negli anni passati si è evidenziato un ampio divario tra i passaggi sulla cabinovia (oltre 900.000 annuali) e quelli invece sulla seggiovia Sochers (mediamente 200.000 all'anno); la realizzazione di questo impianto mira quindi ad invogliare gli sciatori e gli escursionisti a rimanere nella conca del Ciampinoi e solo successivamente proseguire verso gli altri impianti.

MOTIVAZIONI DI BASE DELL'INIZIATIVA

A) Infrastrutture

- Favorire il ricircolo di sciatori nel bacino del Sochers - Ciampinoi rivitalizzando così una conca oggi poco utilizzata, dopo la dismissione della scivovia "Bruno" nel 2006, aumentando al contempo l'offerta turistica senza incremento dell'area sciistica. L'intera conca del Ciampinoi risulta così maggiormente sfruttata, essendo tutta in un'ampia zona sciistica di conca, in un contesto di elevato pregio ambientale e paesaggistico, permettendo così una maggior permanenza degli sciatori in quota e non divenire un puro punto di transito verso l'anello del Sellaronda. Infine la zona già oggi si presenta come un'unica area sciabile grazie alla sua morfologia uniforme, senza bisogno di ulteriori movimenti di terreno.
- La zona per la favorevole esposizione, la dolce morfologia e la presenza di infrastrutture ricettive di contorno si presta assai bene ad un'utenza rivolta verso i principianti, specie di giovane età e ai gruppi famigliari.
- Si vuol incrementare un servizio migliore per lo svolgimento annuale della gara di Coppa del Mondo di sci alpino, nel quadro di un impatto d'immagine ed emozionale più forte, in continuità di uno sforzo costante di incremento di tutte le infrastrutture ed impianti al servizio di una perfetta riuscita della manifestazione.

B) Sviluppo futuro dell'area

La valorizzazione dell'area sciistica comprendente la pista Saslong non ha certamente bisogno di un rafforzamento della sua immagine per quanto riguarda lo sci alpino dal punto di vista mediatico invernale, in quanto l'appuntamento annuale con la gara di Coppa del Mondo di sci ha permesso in circa 40 anni di far conoscere a livello mondiale la pista e di riflesso la val Gardena. Ora però si deve guardare oltre e ricercare anche altri spunti di utilizzo, da un lato un miglioramento e una razionalizzazione dei flussi di accesso all'area, dall'altro porsi delle finalità che possano rafforzare gli aspetti ambientali, paesaggistici e naturalistici che la zona offre. Nello specifico quindi il presente progetto si inserisce in uno sviluppo futuro della zona e nello specifico:

1. aumentare l'offerta sciistica con la realizzazione di un nuovo impianto di risalita, che benché breve (334 mt di lunghezza) permette però di aumentare l'offerta sciistica specie per la fascia famigliare e dei principianti, in quanto va a servire una pista facile, in un contesto di forte interesse paesaggistico e in una favorevole esposizione a solatio. Inoltre la zona è dotata di strutture ricettive (rifugi e ristorante) in loco.
2. La realizzazione del nuovo impianto comporta un limitato utilizzo di terreno dato dalle dimensioni delle sole stazioni e dei sostegni di linea, stimato in circa 1.000 mq di sottrazione di prato/pascolo.

3. L'allargamento di un tratto di pista da sci è dettato da esigenze di migliorare la sicurezza nella fase di entrata dell'impianto esistente e comporta una sottrazione di 3.100 mq di bosco.



Fig. 1: Veduta d'insieme dell'area del Ciampinoi in veste invernale ed estiva. Cerchiata in rosso la zona d'intervento

2.1. ELEMENTI DI SINTESI DEL PROGETTO

- Costruzione di un nuovo impianto di risalita sulla tipologia di una seggiovia ad otto posti ad ammortamento automatico, a servizio dell'area limitrofa, con piste di livello medio-facile e pertanto adatta ad un utenza familiare, che gode della posizione soleggiata in un contesto di forte attrazione ambientale e paesaggistica. Parimenti si prevede la realizzazione della stazione di valle (quota 2.034,65 m) costituita dal fabbricato con il sistema di alimentazione e deposito seggiole e una stazione di monte (quota 2.139,35 m) di modeste dimensioni solo di rinvio. La linea si sostiene con 5 piloni e lunghezza orizzontale tra le avanzstazioni di 334,67 ml.
- Modifica del tratto terminale della pista da sci con lavori di allargamento della pista di collegamento tra "Saslong A" e l'attuale accesso alla seggiovia "Sochers - Ciampinoi".

Di seguito sono riportati i principali dati del progetto:

Tabella 1: Realizzazione della nuova seggiovia "Bruno"	
PROPONENTE	Funivie Saslong S.p.A.
TITOLARE DELLA DOMANDA	Funivie Saslong S.p.A.

Tabella 2: Principali dati di progetto – Seggiovia ad ammortamento automatico 8 posti "Bruno"	
tipo d'impianto	seggiovia otto posti
denominazione dell'impianto	Bruno

Tabella 2: Principali dati di progetto – Seggiovia ad ammortamento automatico 8 posti “Bruno”	
stazione a valle	motrice - tenditrice
stazione a monte	rinvio ancorata
quota stazione a valle (quota fune)	2.034,65 m s.l.m.
quota stazione a monte (quota fune)	2.139,35 m s.l.m.
lunghezza orizzontale tra le avanstazioni	334,67 ml
dislivello della fune alle stazioni	104,70 m
lunghezza inclinata tra le avanstazioni	352,65 m
pendenza media	31,28 %
pendenza massima	63,02 %
velocità massima con l’azionamento principale	5,0 m/s
velocità minima con l’azionamento di riserva	2,5 m/s
velocità massima con motore di recupero	0,6 m/s
equidistanza dei veicoli	41,14 m
intervallo di tempo tra i veicoli	8,23 s
durata viaggio con velocità massima	1’11”
numero veicoli in linea	16
numero totale veicoli	24
portata massima con azionamento principale	3500 p/h
portata massima con azionamento di riserva	1750 p/h
potenza dei motori principali	280 kW
potenza del motore di riserva	140 kW
potenza del motore di recupero	50 kW
numero sostegni di appoggio	3
numero sostegni di ritenuta	2
numero totale rulli	114
diametro pulegge motrice/rinvio	7700 mm
intervia in linea	7700 mm

Tabella 2: Principali dati di progetto – Seggiovia ad ammortamento automatico 8 posti “Bruno”	
diámetro fune portante-traente	48 mm
azione del dispositivo idraulico di tensione	500 ± 10% kN
senso di rotazione	orario
Totale superficie d’occupazione stazione di valle	718,34 mq
Totale superficie d’occupazione stazione di monte	325,51 mq
Totale scavi e riporti stazione di valle	7.200 mc - 3.900 mc
Totale scavi e riporti stazione di monte	1.700 mc – 2.000 mc
Totale eccedenza terreno	3.000 mc

**Tabella 3: Principali dati di progetto – Seggiovia ad ammortamento automatico
8 posti “Bruno”**

Comune catastale	Selva Valgardena -Wolkenstein
Proprietà suolo	Comune di Selva Valgardena - Wolkenstein
Società proponente	Funivie Saslong S.p.A.
L’intervento rientra in area sciabile	SI 10.04 Monte Pana – Ciampinoi - Passo Sella Joch
Presenza aree protette (Sic- Riserve provinciali, locali)	NO
Lunghezza complessiva orizzontale	334,67 ml
Sostegni di linea totali	Nr.5
Dislivello complessivo	104,70 mt
Pendenza media	31,28 %
Pendenza massima	63,02 %
Portata	3.500 p/h
Stazione di valle	Loc. Sochers (realizzazione ex novo)
Stazione di monte	Loc. Ciampinoi (realizzazione ex- novo)



Fig. 2: Linea di risalita della seggiovia Sochers-Ciampinoi

Si riportano di seguito i dati relativi all'allargamento della pista di collegamento tra "Saslong A" e l'attuale accesso alla seggiovia "Sochers - Ciampinoi", nella zona terminale.

	Stato attuale	Stato di progetto
lunghezza	245 m	260 m
larghezza massima	38 m	70 m
larghezza minima	17 m	17 m
dislivello	55 m	58 m
pendenza media	22,4 %	22,3 %
pendenza massima	55 %	42 %
superficie	0,58 ha	0,89 ha
Totale scavi	Mc 14.000	
Totale riporti	Mc 16.000	
Totale terreno da riportare	Mc 2.000	
Stima eliminazione soprassuolo arboreo	mc 50 cormometrico lordo	

CONSIDERAZIONI SOCIO-ECONOMICHE

Il comune di Selva Valgardena, così come l'intera valle, sono oggi molto sviluppati per il turismo, che è ancora la fonte di reddito dominante nel settore dei servizi, sia in inverno che in estate. Questa situazione non cambierà significativamente in futuro.

In inverno, le aree sciistiche sul Monte Pana / Ciampinoi con il collegamento alla Sella Ronda e all'Alpe di Siusi e nella Val Gardena formano un comprensorio sciistico coerente. Questo nuovo collegamento migliorerà l'attrattività a livello locale ma anche a livello di valle e aumenterà l'accettazione tra gli ospiti e la popolazione locale.

Il turismo invernale ed estivo non solo crea posti di lavoro per i gestori degli impianti di risalita e delle piste da sci, ma anche per i servizi di ristoro e alberghieri, le industrie e i commerci, l'agricoltura, ecc. Pertanto, consolidando il turismo invernale e raggiungendo o addirittura aumentando continuamente il numero di pernottamenti con un buon tasso di occupazione dei letti, l'economia locale (commercio, artigianato e servizi) può continuare ad avere una buona base.

2.2 CARATTERISTICHE DIMENSIONALI DEL PROGETTO

In sintesi si tratta di realizzare un impianto funiviario monofune con movimento unidirezionale continuo, a velocità costante e collegamento temporaneo dei veicoli, costituiti da seggiole aperte (senza copertura) a 8 posti, denominato "Bruno", su progetto redatto dall'ing. Mario Pedrotti dello studio Funiplan di Trento. Parimenti il presente progetto prevede la sistemazione e il parziale allargamento dell'esistente pista di collegamento tra "Saslong A" e l'attuale accesso alla seggiovia "Sochers - Ciampinoi", al fine di migliorare l'imbocco ed il transito degli sciatori, in un ottica di dare un accesso più agevole e sicuro.

Per quanto riguarda i movimenti di terreno in sintesi il progetto prevede:

Movimenti terra: per la realizzazione delle nuove stazioni (a valle ed a monte) e sostegni di linea è richiesto un totale di circa **8.900 m³ di scavi e 5.900 m³ di riporti**, in particolare:

7.200 m³ di scavi e 3.900 m³ di riporti nella stazione a valle della seggiovia

1.700 m³ di scavi e 2.000 m³ di riporti nella stazione di monte della seggiovia

Per l'allargamento della pista da sci sono richiesti **14.000 m³ di scavi e 16.000 m³ di riporti**.

La superficie che sarà interessata dalla nuova occupazione della linea di risalita della seggiovia e dall'allargamento della pista da sci in bosco sarà di 4.144 m² così suddivisa:

circa 718 m² per la stazione di valle della seggiovia (in area a pascolo-pista da sci)

circa 326 m² per la stazione a monte della seggiovia (in area di pascolo-pista da sci)

3.100 m² per l'allargamento della pista da sci.

Sintesi superficie occupazione: area bosco pari a	mq 3.100
area a pascolo pari a	mq 1.044
TOTALE SUPERFICIE OCCUPAZIONE	mq 4.144

Il progetto mira ad un miglioramento dell'offerta sciistica ma anche ad un suo futuro sviluppo estivo con la possibilità di apertura in estate.

Non è prevista la realizzazione di nuove piste da sci, se non di un breve raccordo per collegare la pista "Saslong A" e l'attuale accesso alla seggiovia "Sochers - Ciampinoi", nella zona terminale.

Opere accessorie: per la realizzazione del nuovo impianto non è necessario procedere con la costruzione di nuove strade di accesso in quanto la zona del Ciampinoi è servita da una strada camionabile e le opere per la stazione di monte ed i sostegni si trovano in una zona di prato/pascolo facilmente accessibile con sole piste di cantiere, che a fine lavori vengono dismesse e ritorna la vegetazione erbacea.

2.3 EFFETTI CUMULATIVI

Al momento nell'area in questione è in fase di progettazione la realizzazione di una funicolare tra la zona sportiva Iman e il monte Pana a Santa Cristina. Il progetto è in fase di sottoposizione a procedura di VIA (pubblicazione in data 24 maggio 2022). In ogni caso trattasi di un impianto completamente differente da quello proposto nel presente progetto (funicolare con tratti in galleria), come arroccamento sul versante limitrofo, ad una quota medio-bassa e discosto dalla conca del Ciampinoi, pertanto si ritiene che il presente progetto non vada ad un effetto cumulativo con quello del Monte Pana.

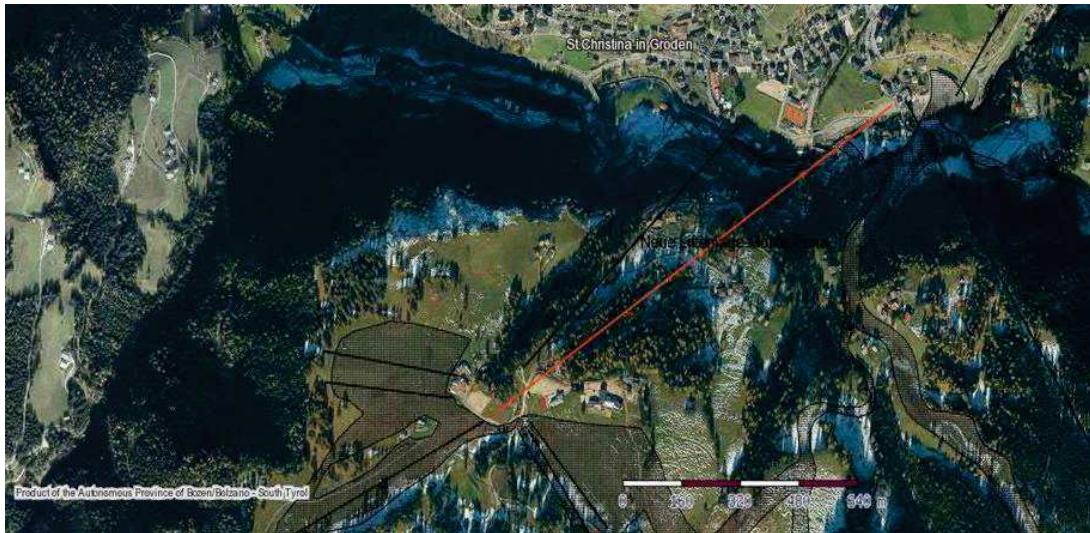


Fig. 3: Ipotesi progettuale della nuova funicolare per il Monte Pana.

2.4 USO DELLE RISORSE NATURALI: SUOLO, ACQUA, PAESAGGIO, BIODIVERSITA', CLIMA

Suolo: il suolo sarà impermeabilizzato in corrispondenza della stazione di partenza ed arrivo della nuova seggiovia. Tale intervento interesserà complessivamente una superficie di 1.000 m² tutti a prato/pascolo. Tale perdita di superficie di prato/pascolo, nel quadro del versante interessato risulta irrisoria, considerato che tale coltura è dominante in tutta la conca del Ciampinoi.

Acqua: nelle aree di realizzazione delle nuove stazioni della seggiovia non sono presenti sorgenti o scorrimenti superficiali di acqua (vedasi relazione geologica). A causa delle piccole dimensioni dell'area impermeabilizzata, la conseguente riduzione delle infiltrazioni di precipitazioni non comporterà alcuna variazione nel livello della falda sotterranea e non causerà variazioni significative nello scorrimento superficiale delle acque di precipitazione delle quali non è previsto in ogni caso alcuno sfruttamento diretto. Si segnala all'opposto una concentrazione di acque meteoriche e di scioglimento delle nevi in corrispondenza del terrazzamento posto a lato dell'ampliamento della pista da sci, in ogni caso assai discosto, data la morfologia a conca con successivo fenomeno di infiltrazione idrica e possibile uscita a valle. A tal fine si fa riferimento in dettaglio al capitolo 3.2.8 per correttezza di indagine. Per le piste da sci vi è già in uso un impianto di innevamento programmato a cui si affianca un nuovo bacino di innevamento posto a circa metà del percorso dell'attuale cabinovia in loc. Frataces a quota 1.755 m con acqua prelevata da opera di presa sul rio Ampezzan e dal fondovalle tramite pompe di risalita e in un prossimo futuro da captazione in profondità nel terreno con pozzo. La capacità prevista è di circa 50.000 mc e va a soddisfare la metà del fabbisogno necessario per il complesso piste del Ciampinoi.

Paesaggio: data la quota oltre i 2.000 m s.l.m. ci troviamo nell'area alpina propria delle praterie, con una progressiva scomparsa dei boschi di conifere sottostanti e una marginale presenza di lande alpine a cespuglieti nella zona superiore di cresta. L'impianto quindi si posiziona in una zona di prati/pascoli, punteggiata da qualche baita ad uso di ricovero, mentre la parte ove si attua la modifica del piano pista nel punto di ingresso della seggiovia Sochers-Ciampinoi si trova all'interno della pecceta subalpina o anche larici/cembreta con soprassuolo misto delle resinose tipiche.

Biodiversità: alla quota ove si posiziona il nuovo impianto si va ad interessare un'area di pascolo e in parte di prati da sfalcio (non habitat e in parte cod. habitat 6150) che costituisce una valle di origine glaciale (catino del Ciampinoi) delimitata a sud dal costone roccioso del Ciampinoi sulle cui pendici vegeta una brughiera alpina di ericacee (mirtilli, ginepro nano) mista a formazioni erbacee d'alta quota (cod. habitat 4060) e macereti.

Dal punto di vista faunistico, tutto il versante vede la presenza di ungulati, in particolare il capriolo, il cervo, il camoscio, piccoli mammiferi, avifauna silvestre stanziale e migratoria. Tra i 1.600 m s.l.m. e i 1.900 m s.l.m. (piloni 7-16 del primo troncone della cabinovia) la linea dell'impianto della cabinovia attraversa un'area vocata alla presenza del Gallo Cedrone (*Tetrao Urogallus*). Nella zona superiore del Ciampinoi, l'alternanza di aree prative ed arbusteti ricchi di mirtilli è favorevole alla presenza del Gallo Forcello (*Tetrao tetrix*), del quale esistono arene di canto, che non intersecano direttamente le linee dell'impianto. Possibile è la presenza di roditori (arvicole, marmotte, lepre variabile), piccoli carnivori quali l'ermellino, rapaci quali Aquila Crysætos.

Clima: il nuovo impianto sarà alimentato da trazione elettrica, che deriva in buona parte da fonti rinnovabili (idroelettrico). L'impiego di idrocarburi sarà limitato all'impiego di mezzi nella fase di cantiere e successivamente per i mezzi battipista in inverno o in fase di emergenza con l'avvio del gruppo elettrogeno posto nella stazione di partenza.

2.5 PRODUZIONE DI RIFIUTI

Dall'analisi progettuale non emergono fattori che possono indurre alla presenza di rifiuti in fase di cantiere. Tutti gli elementi di costruzione delle stazioni sono prefabbricati e non si prevede alcuna uscita di materiale dal cantiere. L'esubero di 2.000 mc di terreno derivante degli scavi della stazione di partenza dell'impianto viene utilizzato in loco per l'ampliamento della pista da sci. Non saranno presenti in ogni caso rifiuti speciali o pericolosi. In fase di esercizio l'impianto in sé non produrrà rifiuti. Il passaggio delle persone potrebbe invece provocare l'aumento di rifiuti in prossimità delle stazioni di partenza ed arrivo della seggiovia date da incuria o smarrimenti di indumenti. In ogni caso sarà cura dei gestori dell'impianto mantenere pulito l'ambiente rimuovendo tali materiali durante la fase di esercizio dell'impianto, con un'azione di pulizia generale al termine della stagione invernale ed estiva.

2.6 FONTI DI INQUINAMENTO E DI DISTURBO

Fase di cantiere: il disturbo sarà puntiforme e concentrato nei siti di realizzazione delle nuove stazioni dell'impianto e dei sostegni di linea, compresi gli eventuali scavi per i sottoservizi di linea e sarà causato essenzialmente dal rumore dei motori degli automezzi adibiti al trasporto dei materiali e dei mezzi utilizzati per lo scavo delle fondazioni, specie per il martellone, e per la realizzazione del basamento degli edifici. L'inquinamento atmosferico sarà concentrato sulle strade di accesso, lungo le quali potrebbe aumentare il transito di mezzi pesanti, e nell'area delle stazioni dove è previsto lo scavo per la realizzazione delle fondazioni e potranno di conseguenza dare un aumento di polveri in atmosfera.

Fase di esercizio: una volta realizzato l'impianto, il disturbo sarà limitato alla fase di esercizio che è prevista nella stagione invernale dai primi di dicembre ad aprile. La realizzazione del nuovo impianto non porterà ad un aumento numerico complessivo degli utenti. I flussi turistici invernali rimarranno concentrati nell'area delle piste da sci ed è condizionato dalla cabinovia di arroccamento. Si tratta quindi di migliorare il flusso degli sciatori e diluirli in un'area maggiore dando loro maggiori possibilità di permanenza in loco.

2.7 RISCHIO DI INCIDENTI, COMPRENDENDO ANCHE QUELLI LEGATI AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Non vi è alcun rischio specifico di incidenti pericolosi per l'ambiente legati alla fase di cantiere in quanto le tecnologie utilizzate corrispondono a tecniche comunemente adottate nei lavori di sterro in cantieri simili. Per quanto riguarda la fase di esercizio, il rischio valanghivo riguarda esclusivamente l'area a monte della stazione di arrivo, dove la Carta delle Valanghe evidenzia la possibilità di distacco dalla bancata rocciosa soprastante. Per risolvere questa problematica la relazione nivologica prevede la realizzazione di opere paravalanghe specifiche. Al momento per il territorio del Comune di Selva di Valgardena l'elaborazione delle nuove carte del pericolo è in fase di realizzazione.

2.8 FATTORI DI RISCHIO PER LA SALUTE UMANA: INQUINAMENTO DELL'ARIA O DELL'ACQUA

Non vi è alcun rischio specifico di inquinamento dell'aria o dell'acqua data la tipologia di opera.

Variante zero: nel caso il progetto non venga attuato, non vi sono possibilità di alternative e di conseguenza rimane la situazione attuale.

3. UBICAZIONE DEL PROGETTO

3.1 ATTUALE UTILIZZO DELL'AREA: TURISTICO-RICREATIVO E AGRICOLO-SELVICOLTURALE

L'area di progetto si trova nel comprensorio sciistico del Monte Pana – Ciampinoi – Passo Sella e precisamente nell'area sciabile 10.04 e 10.05, zona inserita nel circuito del Sella Ronda. L'impianto di risalita in progetto ha una sua finalità solo invernale.

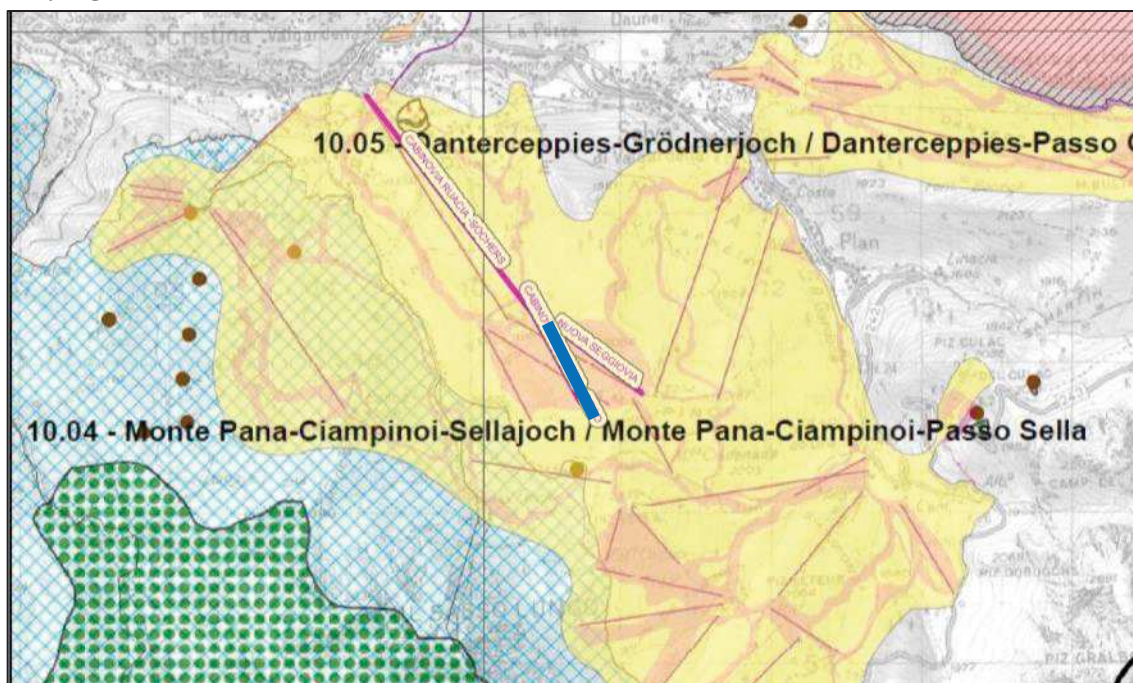


Fig. 4: localizzazione del nuovo impianto nell'area sciistica, la linea blu indica la nuova seggiovia "Bruno", mentre la linea viola indica la cabinovia di arroccamento dal fondovalle.

- Area sciabile
- Piste da sci esistenti

La zona è servita dei seguenti impianti di risalita:

- cabinovia 12 posti ad amm. automatico “Ruacia - Sochers” (sigla CC 027 m)
- seggiovia 6 posti ad amm. automatico “Sochers - Ciampinoi” (sigla CSC 086 m)
- seggiovia 4 posti ad amm. automatico “Sochers” (sigla CSC 110 m)

Oltre alle infrastrutture sciistiche, sul versante interessato insistono numerosi sentieri escursionistici che collegano il Ciampinoi al fondovalle e costituiscono un’ampia rete attorno al massiccio dolomitico del Sasso Lungo. Sono inoltre presenti molti percorsi bike che consentono di percorrere il versante con escursioni circolari, attività questa sempre più attuale ed in crescita grazie anche all’uso di E-Bike.

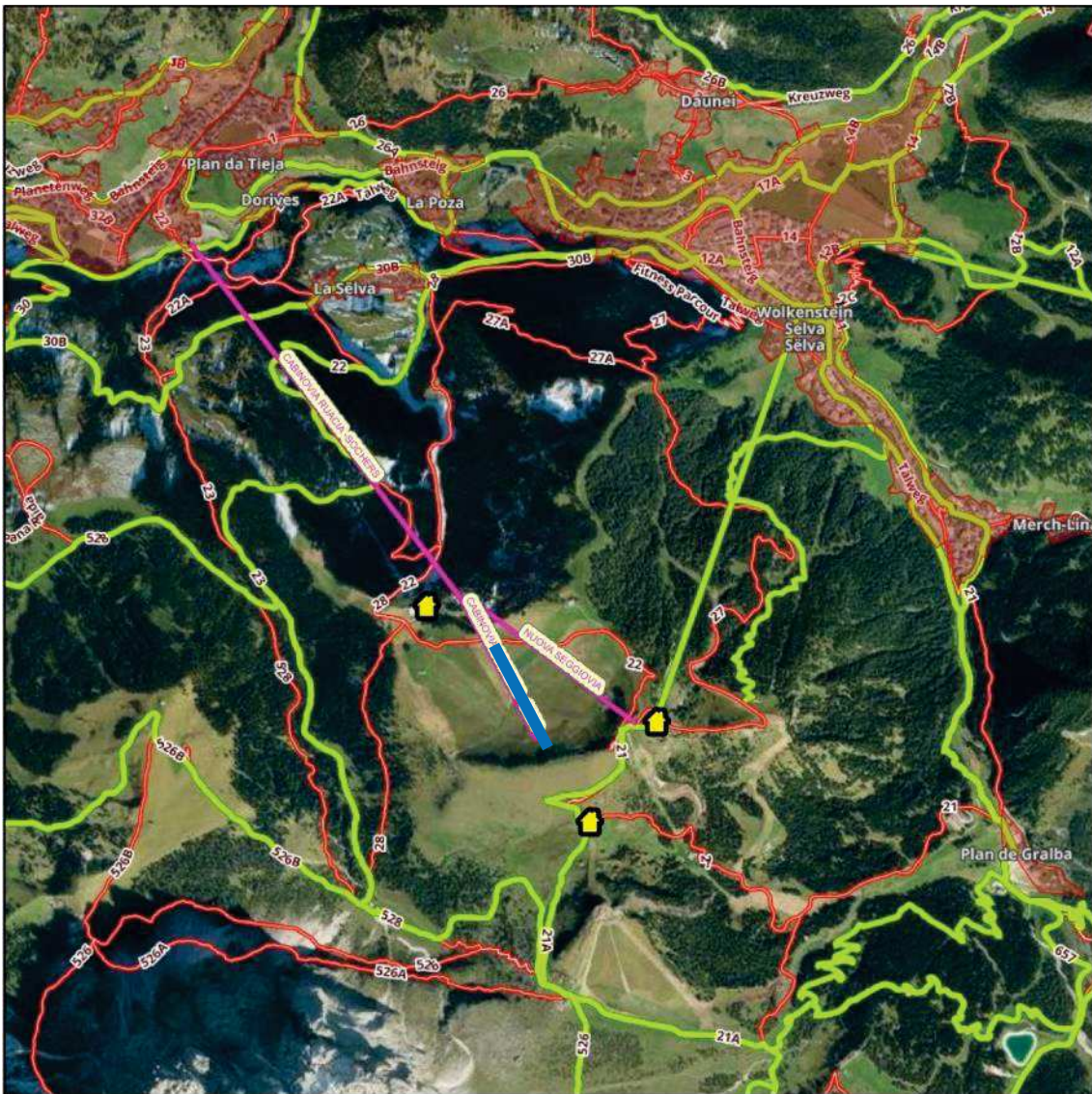


Fig. 5: Percorsi escursionistici e mountain bike; in blu è rappresentata la linea della nuova seggiovia “Bruno”

- Percorsi Bike
- Percorsi Escursionistici
- Rifugi e ristoranti esistenti

Il versante boscato interessato dalla linea della cabinovia, che sale dal fondovalle, rientra nel Piano di Gestione Forestale del Comune di Selva di Valgardena, avente codice 89. La stazione di partenza della nuova seggiovia rientra nella particella forestale nr 13. Il versante è servito da strade forestali per autocarri e per trattori. Alla base del versante (part. 6-15) è presente una strada poderale a servizio di alcune proprietà private incluse nel particellare forestale.

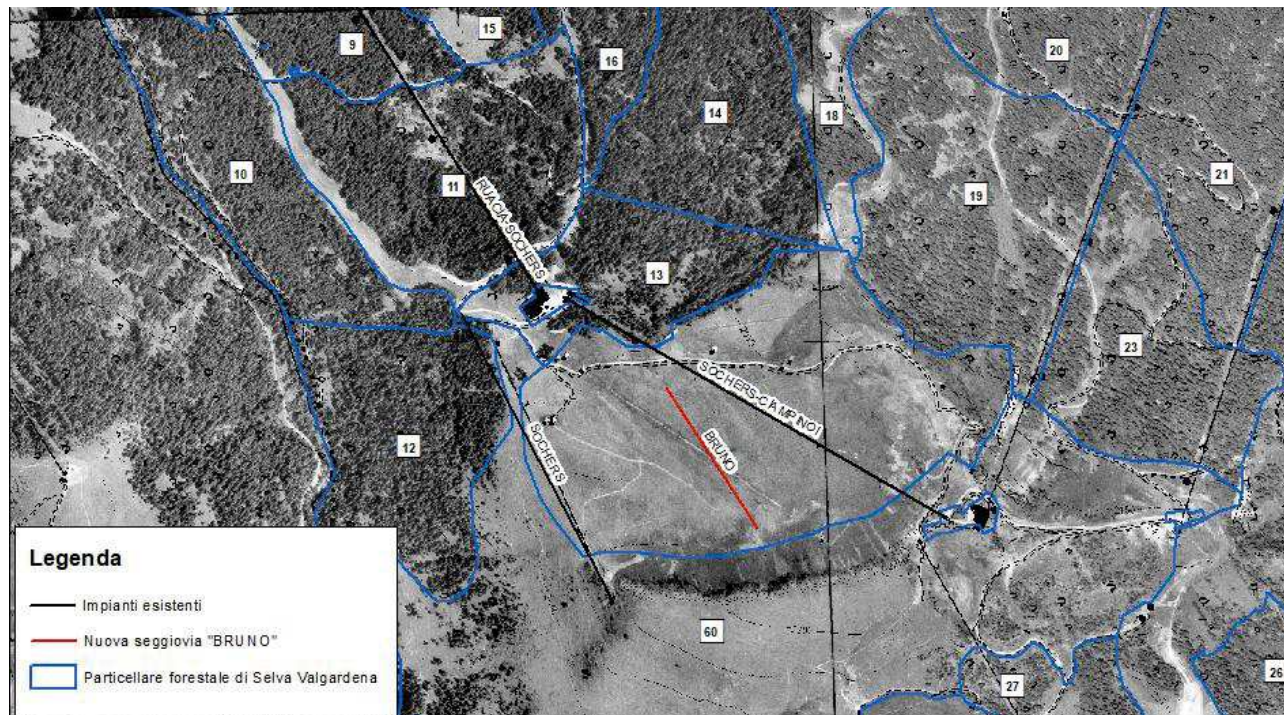


Fig. 6: carta del particellare del Piano di Gestione Forestale del Comune di Selva Valgardena

3.2 ANALISI AMBIENTALE: PAESAGGIO E RISORSE NATURALI INTERESSATE DAL PROGETTO

3.2.1 - IL PAESAGGIO

Il versante interessato dall'intervento è solamente nella parte ove si prevede l'ampliamento della pista da sci coperto da boschi d'alto fusto di abete rosso, larice e pino cembro. Nella copertura boscata più a valle sono attualmente presenti le aperture rappresentate dalle piste da sci, dal nuovo bacino di accumulo idrico e dalla linea della cabinovia esistente. Alla base del versante il paesaggio è caratterizzato dai prati da sfalcio disseminati di masi e piccoli borghi formati da masi e residenze turistiche. Lateralmente rispetto all'impianto di arroccamento si trova il Castel Gardena, residenza storica di proprietà privata tutelata dalla Soprintendenza dei beni storico-artistici.



Fig. 7: vista del versante dove sale dal fondovalle la cabinovia con evidenziazione della zona d'intervento.



Fig. 8: vista della zona alta ove verrà costruita la seggiovia "Bruno"

Il Piano Paesaggistico della Provincia di Bolzano indica che la nuova seggiovia “Bruno” si sviluppa in un ambito di bosco, prato/pascolo e zona di verde alpino.

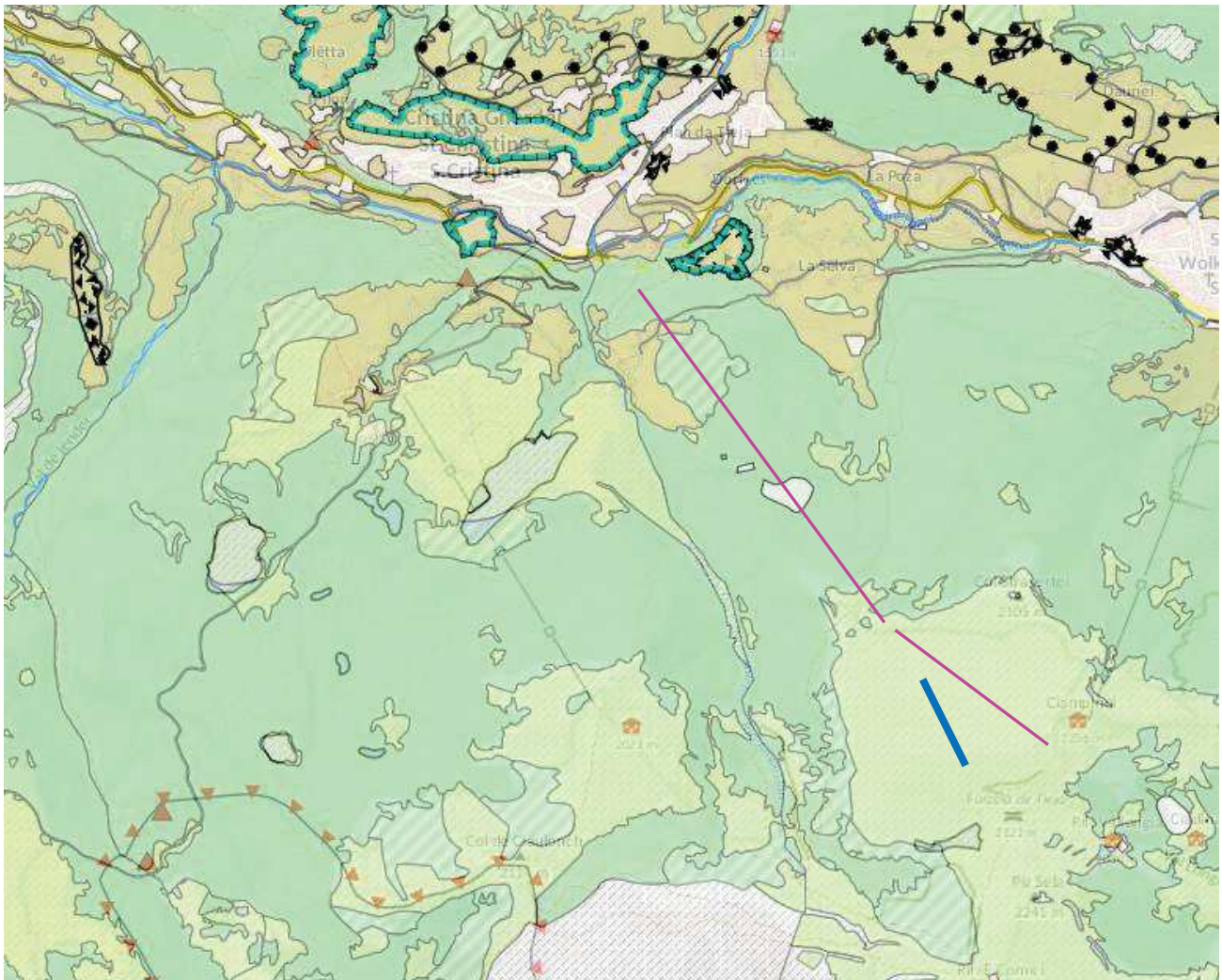


Fig. 9: estratto di carta del Piano Paesaggistico del Comune di Selva di Valgardena; in blu è rappresentata la linea della nuova seggiovia “Bruno”

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Archäologisches Schutzgebiet - Zona di tutela archeologica Auwald - Bosco ripariale Kastanienhain - Castagneto Trockenrasen - Prato arido Feuchtgebiet - Zona paludosa Eichenhain - Querceto Naturwald - Bosco naturale Minerallenschutzgebiet - Zona di tutela per i minerali | <ul style="list-style-type: none"> Landwirtschaftsgebiet - Zona di verde agricolo Wald - Bosco Bestockte Wiese und Weide - Prato e pascolo alberato Alpines Grünland - Zona di verde alpino Gewässer - Acque Felsregion - Ghiacciaio Baugebiete und Infrastrukturen - Insediamenti ed infrastrutture |
| <ul style="list-style-type: none"> Kulturhistorisches Objekt - Oggetto storico-culturale Gewässer - acque Mühle - mulino Archäologische Schutzgebiete - zone archeologiche Bergbauegebiet - zona di estrazione | |

- Ensembleschutz - Tutela degli insiemi
- Landschaftsschutzgebiet - Zona di tutela paesaggistica
- Landschaftliche Bannzone - Zona di rispetto paesaggistico
- Landschaftsschutzmächtigung durch die Landesverwaltung - Autorizzazione paesaggistica da parte dell'amministrazione provinciale
- Besonders schutzwürdige Landschaft - Zona di particolare tutela

3.2.2 – AMBIENTE FORESTALE

Tutto il versante sottostante è boscato e soggetto a vincolo forestale.

Le tipologie forestali della Provincia di Bolzano indicano che sul versante prevale la pecceta subalpina in diverse declinazioni, che sono legate al substrato (carbonatico/silicatico) e alle condizioni microstazionali.

Nella zona centrale del versante, prossimo alla zona di arrivo dell'attuale cabinovia, la presenza di avvallamenti nei quali ristagna l'umidità favorisce lo sviluppo di formazioni azonali, come pecceta a megaforbie. Nella parte superiore del versante la presenza maggiore del larice e del pino cembro porta alla prevalenza di Larici-cembrete. Le peccete mostrano una buona produttività con una massa media ad ha di circa 350-400 mc, la copertura non è continua sia per gli interventi selvicolturali passati come pure per l'incidenza di sparsi schianti da vento, specie lungo i margini delle piste da sci.

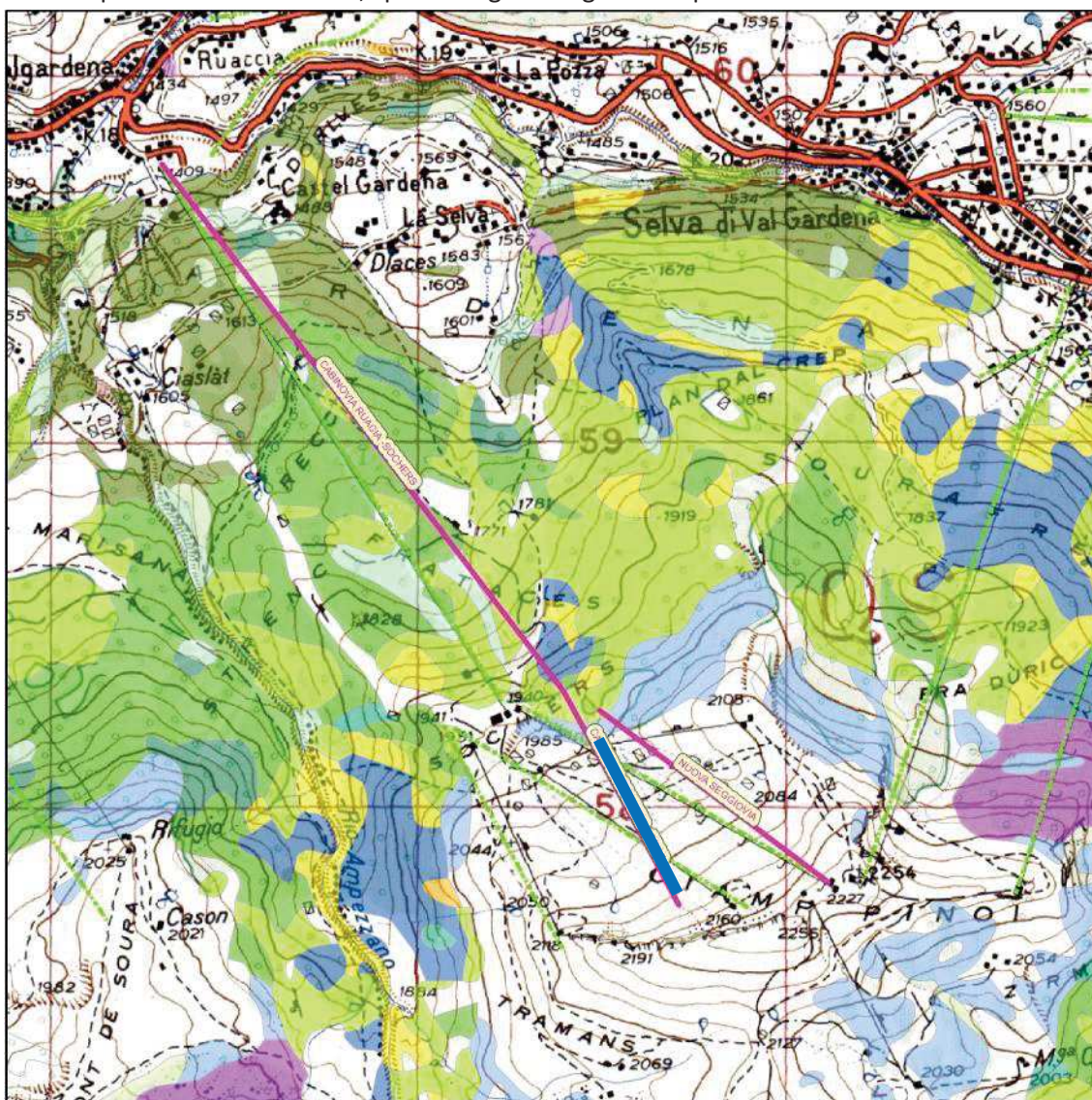


Fig. 10: carta dei tipi forestali con rappresentazione in blu della linea della nuova seggiovia "Bruno"

CARTA DEI TIPI FORESTALI WALDTYPEN KARTE

- Fi5, Pecceta dei suoli basici a *Melica nutans* con *Clematis alpina*
- Fi6, Pecceta montana carbonatica con *Sesleria albicans*
- Fs1, Pecceta subalpina silicatica a *Homogyne alpina* con *Vaccinium myrtillus*
- Fs3, Pecceta subalpina silicatica a *Homogyne alpina* con *Calamagrostis villosa*
- Fs5, Pecceta subalpina dei suoli basici ad *Oxalis acetosella*
- Fs6, Pecceta subalpina carbonatica con *Adenostyles glabra*
- Fs7, Pecceta subalpina carbonatica a *Polygala chamaebuxus*
- Fs8, Pecceta subalpina inferiore con pino mugo
- Fs9, Pecceta subalpina a megafornie
- Fs10, Pecceta subalpina a felci con ontano verde
- Ki1, Pineta carbonatica ad *Erica carnea*
- Zi2, Larici-cembreta carbonatica con *Rhododendron hirsutum*
- Zi6, Larici-cembreta (ad abete rosso) dei suoli basici con *Oxalis acetosella*



Fig. 11: zona di ampliamento della pista a carico del bosco a monte



Fig. 12: rada fustaia, larici-cembreta, nella parte superiore del versante dove verrà ampliata la pista. Si nota il portamento delle piante assai rastremato e di altezza minore rispetto alla quota inferiore.



Fig. 13: vegetazione erbacea e arbustiva nelle radure con Gentiana acaulis, Vaccinium myrtillus, Sesleria varia, Deschampsia.



Fig. 14: vegetazione erbacea e arbustiva nelle radure con *Vaccinium myrtillus*, *Vaccinium vitis – idaea*, *Vaccinium gaultheroides*, *Sesleria varia*.

3.2.2.1 EFFETTI DEL PROGETTO SUL BOSCO

La realizzazione della nuova seggiovia non comporterà effetti sul bosco in quanto ci si trova in zona di pascolo, l'unico intervento sul bosco sarà l'ampliamento della pista da sci a valle, che interesserà una superficie boscata di 3.100 mq (0,31 ha).

La stima del volume legnoso ritraibile si è basata sull'interpretazione delle tipologie strutturali dei boschi interessati dal prelievo per i quali è stata stimata una massa legnosa per ettaro.

Si riporta di seguito la tabella riassuntiva con i valori di superficie boscata interessata dall'intervento e i mc di legname ritraibili dall'ampliamento della pista:

<i>Particelle forestali interessate</i>	<i>Volume legnoso m³</i>	<i>Superficie m²</i>
13	50	3.100

Complessivamente la realizzazione dell'intervento interesserà una superficie boschiva di 0,31 ha con un prelievo legnoso attorno ai 50 mc lordi per piante con diametro superiore ai 17,5 cm.

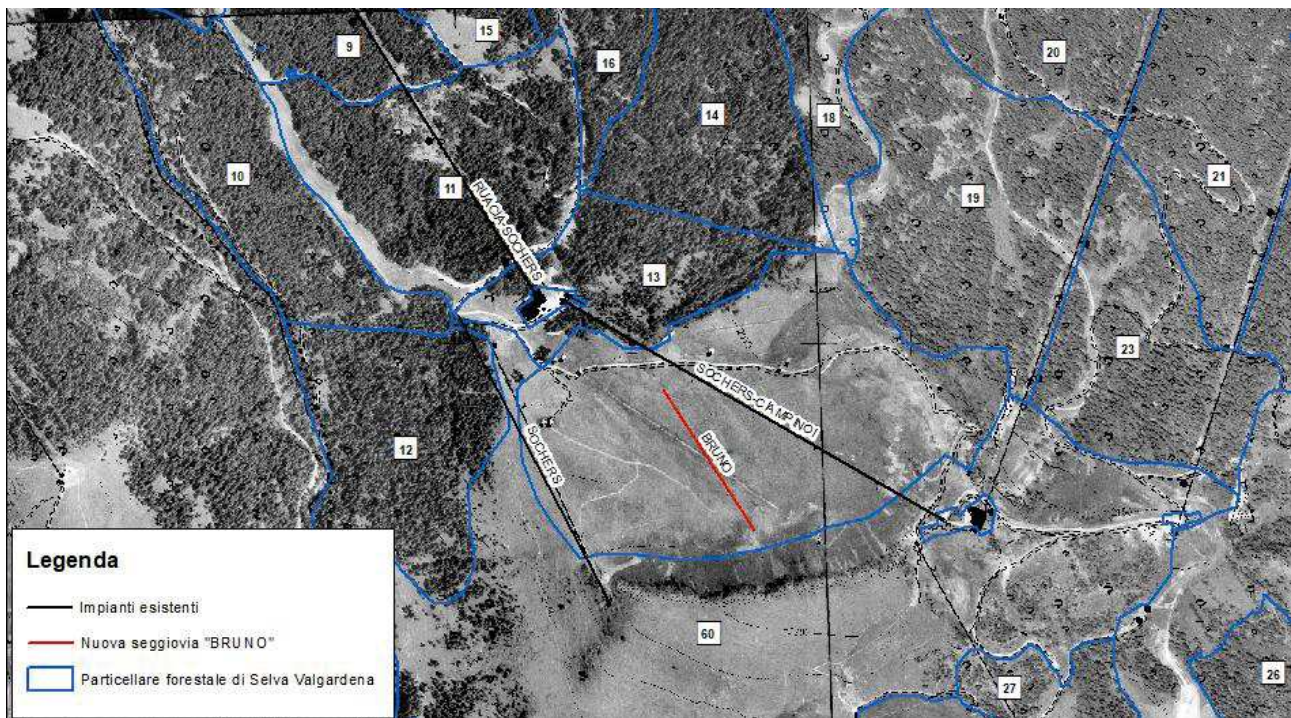


Fig. 15: indicazione dell'area boscata interessata dall'ampliamento della pista da sci.

3.2.3 - PASCOLI E ARBUSTETI

La zona superiore del versante è caratterizzata da un'ampia conca pascoliva di origine glaciale, dominata da un costone roccioso sulla cui sommità è situato il Ciampinoi, vegetata da radi arbusti di ericacee e salicacee.

Trattasi di un prato/pascolo con buoni caratteri foraggeri e di fertilità con una fitta ed articolata vegetazione con presenza di erbe graminoidi varie mescolate con specie a foglia con portamento e struttura florale varia, in grado quindi di fornire un foraggio assai apprezzato e di qualità. La composizione appare quindi una corretta mescolanza tra specie del genere *Alchemilla*, graminacee (*Festuca rubra*, *Phleum alpinum*, *Poa alpina*) ed alcune leguminose come *Lotus cornicolatus*.



Fig. 16: Veduta dell'area di pascolo superiore



Fig. 17: veduta dell'area di pascolo nella conca del Ciampinoi, dove verrà realizzato il nuovo impianto seggiovia "Bruno"



Fig. 18: veduta dell'area di pascolo dalla base del costone roccioso, presenza di rada vegetazione arbustiva costituita da salici.

Per quanto riguarda la parte superiore di cresta, oltre la stazione di arrivo, trattasi di prateria d'alta quota e di cresta ricoperta da radi arbusti di ericacee e salicacee (mirtilli e salice) con sparse giovani piante di larice ed abete rosso, di altezza contenuta ed assai ramosi. Una componente vegetale in grado di assicurare una certa protezione dallo scivolamento di masse nevose, se modeste.

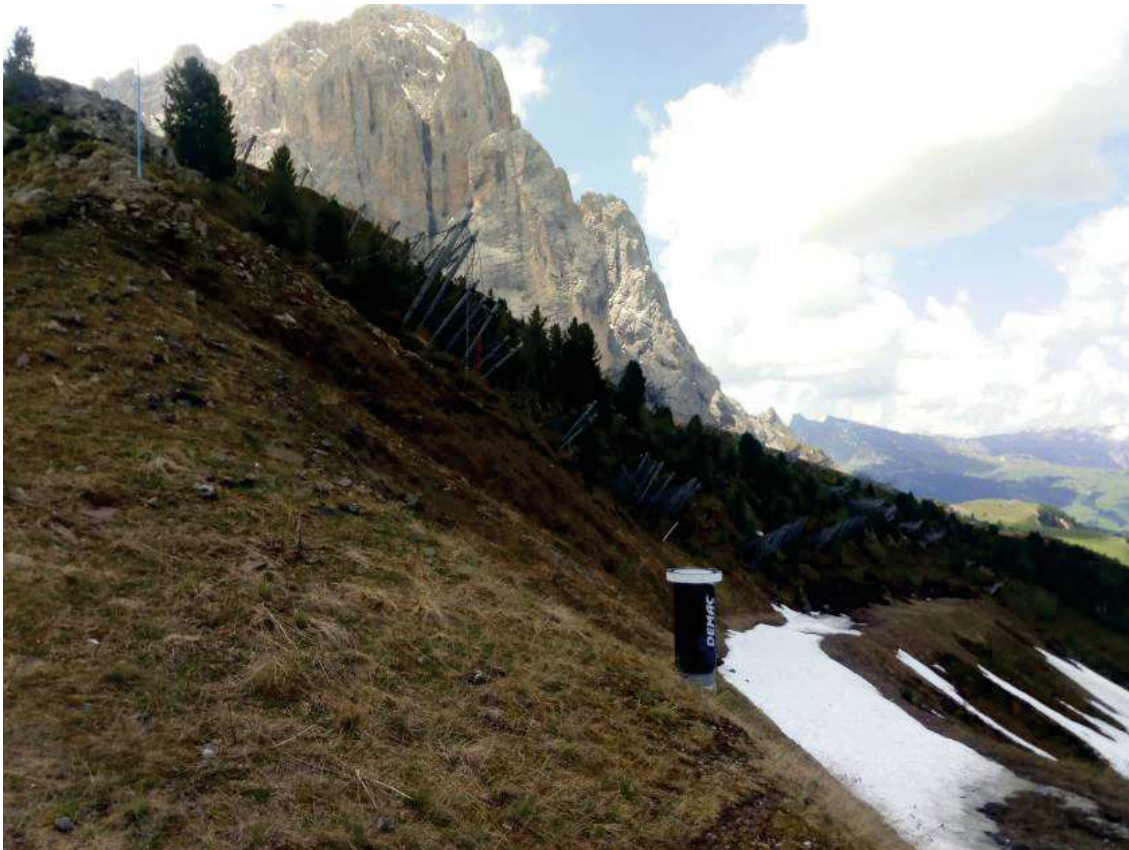


Fig. 19-20: vedute della rupe nella zona superiore della conca glaciale, vegetata da rada mugheta su brughiera alpina con rododendro e mirtilli.

3.2.4 – AREE UMIDE

Nell'area del progetto non sono presenti torbiere ed altre aree umide. Si rileva una zona di sorgive nella parte medio-bassa del tracciato della pista Ciampinoi. Per maggiori dettagli si rimanda al capitolo 3.2.8 riguardante i deflussi idrici.

3.2.5 – AREE PROTETTE, HABITAT NATURA 2000 E SPECIE PROTETTE

L'area del progetto è esterna a siti della Rete Natura 2000 e non sono presenti aree protette di interesse provinciale o locale.

Per completezza è stata comunque redatta una carta degli Habitat Natura 2000 ai quali sono ascrivibili le tipologie vegetazionali riscontrate nel rilievo, prendendo come riferimento l'elenco degli habitat e delle specie del Formulario Standard del SIC IT3110027 Gardena - Valle Lunga - Puez nel Parco Naturale Puez-Odle. La linea dell'attuale cabinovia di arroccamento attraversa principalmente l'habitat 9410 – Foreste acidofile montane e alpine di Picea (Vaccinio-Picetea). L'ampliamento della pista da sci rientra in parte nell'habitat 9420 – Foreste Alpine di Larix decidua e/o Pinus cembra. La stazione di partenza ed arrivo della nuova seggiovia rientra nell'habitat 4060 – Lande Alpine e Boreali. Nessuno degli habitat interessati è prioritario. Si tratta di habitat ampiamente diffusi nel territorio provinciale e in buono stato di conservazione, per i quali non sono rilevati nell'area di intervento fenomeni di degrado particolari.

Tra le specie vegetali presenti nel formulario sopra citato, sono presenti nell'area di intervento:

Salix mielichhoferi, specie comune, presente nell'habitat 4060;

Arnica montana, specie comune, presente nell'habitat 6150;

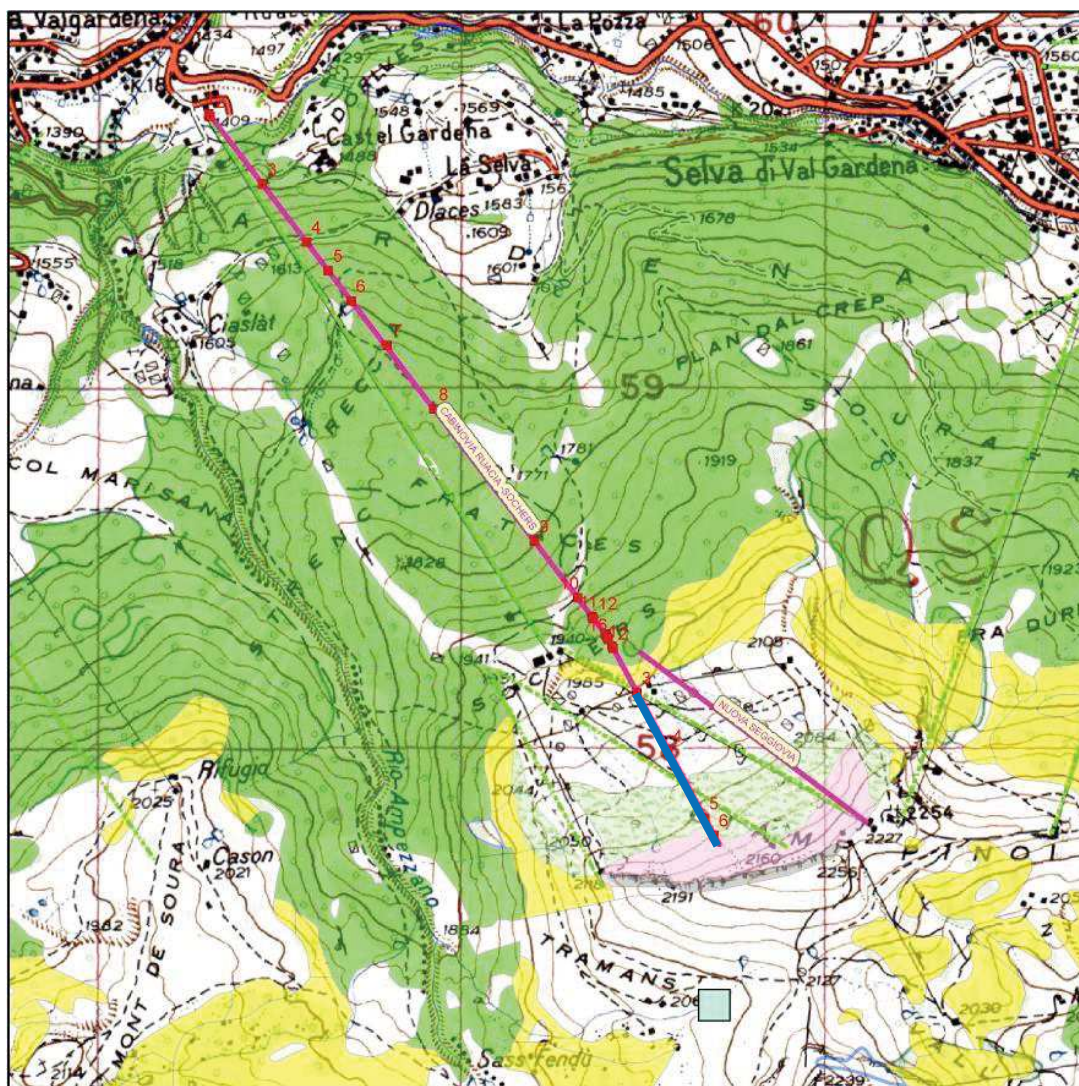
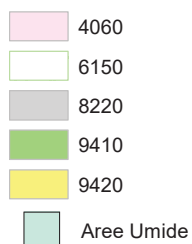


Fig. 21: carta degli habitat nell'area d'intervento; la linea blu indica la nuova seggiovia "Bruno"

Habitat Natura 2000



3.2.6 - FAUNA SELVATICA E SPECIE PROTETTE

L'ambiente forestale ed alpino costituisce un importante habitat per la componente faunistica, che risulta tipica per tutta la parte alpina e di conseguenza notevolmente rappresentata in tutta la val Gardena. Sentito l'ufficio Provinciale di Bolzano Caccia e Pesca sono stati ottenuti i seguenti dati.

Tra le specie animali potenzialmente presenti nell'area di intervento, sulla base delle caratteristiche stazionali, si citano le seguenti:

Mammiferi:

Roditori: Marmotta (*Marmota marmota*), Scoiattolo (*Sciurus vulgaris*), Ghiro (*Glis glis*).

Mustelidi: Ermellino (*Mustela erminea*), Donnola (*Mustela nivalis*), Martora (*Martes martes*), Faina (*Martes foina*).

Lagomorfi: Lepre variabile (*Lepus timidus*)

Canidi: Volpe (*Vulpes vulpes*)

Ungulati: Camoscio (*Rupicapra rupicapra*, fam. Bovidae), Capriolo (*Capreolus capreolus* Fam. Cervidae) e Cervo (*Cervus elaphus* Fam. Cervidae).

Uccelli:

Tetraonidi: seguendo il gradiente altitudinale dal basso verso l'alto Francolino di monte (*Bonasa bonasia*); Gallo cedrone (*Tetrao urogallus*); Gallo Forcello (*Tetrao Tetrix tetrix*).

Corvidi: Corvo imperiale (*Corvus corax*), Cornacchia (*Corvus corone*), Gracchio alpino (*Pryhoroax graculus*), Nocciolaia (*Nucifraga caryocatactes*).

Strigiformi: Gufo reale (*Bubo bubo*), Civetta nana (*Glaucidium passerinum*), Civetta comune (*Athene noctua*), Civetta capogrosso (*Aegolius funereus*) .

Altri: Rondine montana (*Riparia rupestris*), Fringuello (*Fringilla coelebs*), Peppola (*Fringilla montifringilla*), Fringuello alpino (*Montifringilla nivalis*); Picidi (Picchio nero, Picchio rosso maggiore)

Anfibi e rettili: Salamandra (*Salamandra atra*), Rana montana (*Rana temporaria*), Vipera (*Vipera aspis*), Marasso (*Vibera berus*).

Indagini di campo:

Nell'inverno del 2012, nell'ambito di un primo progetto di rifacimento dell'impianto Ruacia-Sochers, vennero fatti dei sopralluoghi mirati a stabilire l'effettiva frequentazione dell'area sciistica da parte della fauna selvatica dai quali scaturirono le seguenti osservazioni:

- L'area prospiciente l'impianto di risalita e le piste da sci presenta un'alta frequentazione da parte della nocciolaia e del capriolo, quest'ultimo anche in aree molto vicine all'impianto a testimonianza dunque della scarsa interferenza della presenza antropica con la specie.
- Camoscio, volpe e mustelidi sono presenti nell'area.
- La presenza del cervo è potenziale e limitata al medio-basso versante.
- Non sono state rilevate tracce di presenza di tetraonidi. Si può prevedere una presenza del Gallo Cedrone come passaggio, non sono censite in zona arene di canto anche perché i censimenti vengono eseguiti annualmente sul versante opposto del Seceda, zona molto più importante come presenza ed habitat della presente, come pure sicuramente presente il Gallo forcello nella zona di cresta.

Conclusioni riguardanti le presenze faunistiche nell'area:

Il versante interessato dall'area sciabile presenta un'elevata presenza antropica. In inverno esiste un disturbo legato al funzionamento degli impianti di risalita e alle piste da sci esistenti come pure al funzionamento dei generatori da neve, mentre in estate vi è il disturbo dato dal passaggio di escursionisti a piedi e in bicicletta sull'ampia rete esistente, oltre al transito di mezzi di servizio agli impianti sulla viabilità esistente e alle attività di gestione selvicolturale ed agricola.

Nonostante questi disturbi, le indagini hanno mostrato una buona presenza di specie faunistiche, favorita dalla buona conservazione degli habitat. Per quanto riguarda la presenza delle specie più schive, quali i tetraonidi, si può affermare che la distribuzione di specie baccifere quali i mirtilli e la copertura discontinua delle compagini forestali è favorevole alla presenza delle tre specie citate come potenzialmente presenti, sebbene non si possa affermare che tale presenza sia stanziale. In ogni caso, a fini precauzionali andranno

previsti alcuni accorgimenti volti a limitare il disturbo nei confronti della fauna selvatica da attuarsi in fase di esercizio dell'impianto comprendenti:

- Divieto di pratica dello sci fuori pista;
- Posizionamento di sistemi di segnalazione dei cavi per ridurre il rischio di impatto dei volatili.
- In estate segnaletica dei sentieri consigliando l'escursionista di seguire le vie indicate e cani sempre al guinzaglio.



Fig. 22: l'ambiente di brughiera nella zona superiore del Ciampinoi, grazie alla sua morfologia ad anfiteatro, presenta caratteristiche ricercate dal Gallo Forcello per la sua riproduzione: arene di canto con buona visibilità; arbusti che forniscono nutrimento e riparo.

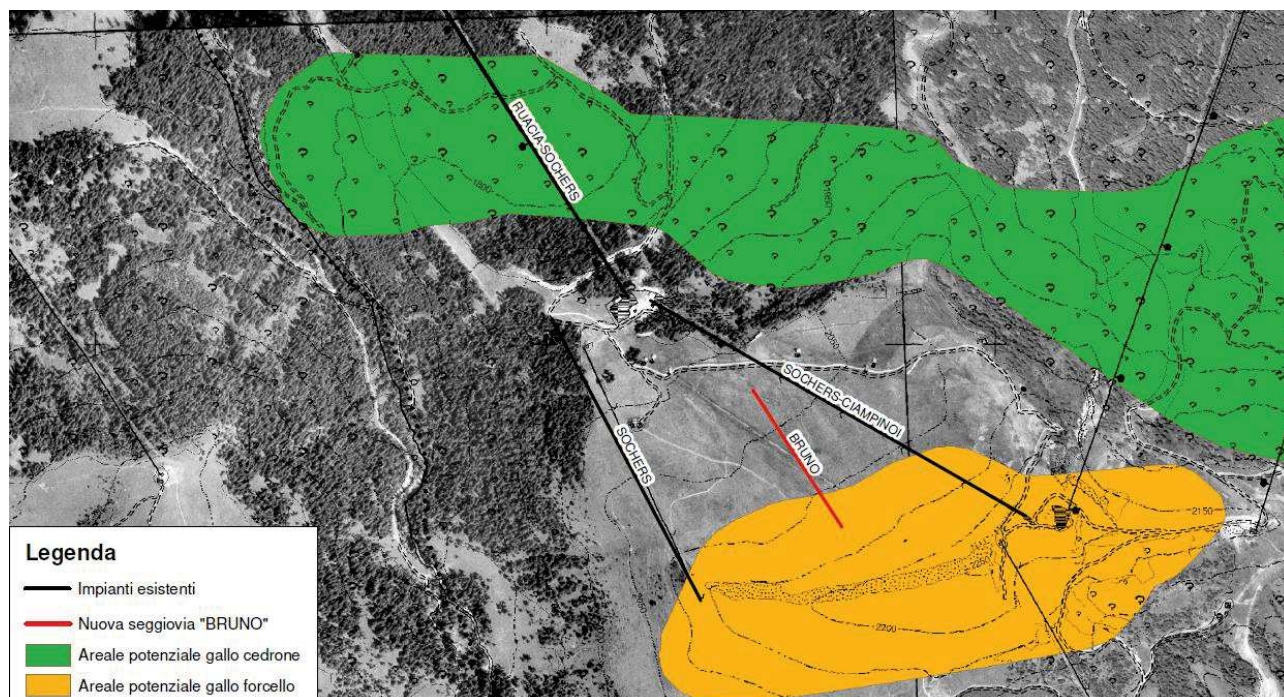


Fig. 23: distribuzione potenziale dei tetraonidi nell'area interessata

3.2.7 – SUOLO, GEOLOGIA E MORFOLOGIA

La Val Gardena è caratterizzata da pareti dolomitiche ripide e frastagliate, che si trovano al di sopra di dolci pendii ed altopiani poggianti su tenere rocce sedimentarie. La vallata nel tratto iniziale si presenta profondamente incisa e stretta, mentre verso l'interno si apre allargandosi. Il versante dell'area oggetto dell'intervento si presenta principalmente degradante verso nord. Nella parte bassa della valle vi sono due sottoesposizioni, una più ripida verso nord-est e l'altra meno ripida verso nord-ovest. L'intero versante sottostante la linea dell'impianto a fune presenta mediamente una pendenza abbastanza elevata (31%). Al contrario, la zona superiore interessata dal progetto è piuttosto pianeggiante (pendenza <20%) e rientra in un altopiano (conca del Ciampinoi) avente una struttura assimilabile ad un circo glaciale con una morfologia ad arco, a valle della quale si ha una netta rottura di pendenza. Il ripetuto modellamento del terreno, nel passato anche ai fini delle coltivazioni agricole per i prati da sfalcio e il pascolo e gli interventi più recenti volti all'eliminazione delle brusche variazioni di pendenza necessari a facilitare l'uso delle piste da sci, hanno comportato notevoli movimentazioni del terreno modificando l'assetto morfologico dell'area ma non l'assetto della stabilità idrogeologica, che è stata mantenuta grazie alle tempestive opere di ricucitura delle ferite tramite pronti rinverdimenti e interventi di regimazione delle acque, oltre ad una cura costante data dal pascolo e dallo sfalcio. Come sottolineato dalla perizia geologica redatta in merito al progetto in esame, non sono evidenti fenomeni franosi attivi lungo il versante.

Geologicamente il Sassolungo, massiccio montuoso che sovrasta l'area oggetto dell'intervento, è costituito dalla Dolomia dello Sciliar, mentre nella parte sottostante si trovano gli strati di Werfen, insieme alle sequenze sottili della Dolomia di Contrin, degli Strati di Livinallongo e della Formazione a Bellerophon.

Distribuita in maniera puntiforme, nei dintorni del massiccio del Sassolungo, vi è anche la serie vulcanica (formata dagli strati di La Valle e San Cassiano) alternata a componenti marnose ed argillose ad elevato contenuto di calcio che influenzano in modo particolare la qualità del suolo.

Nell'area di realizzazione della nuova seggiovia al momento non sono stati evidenziati fenomeni di dissesto, come pure per l'ampliamento della pista da sci.

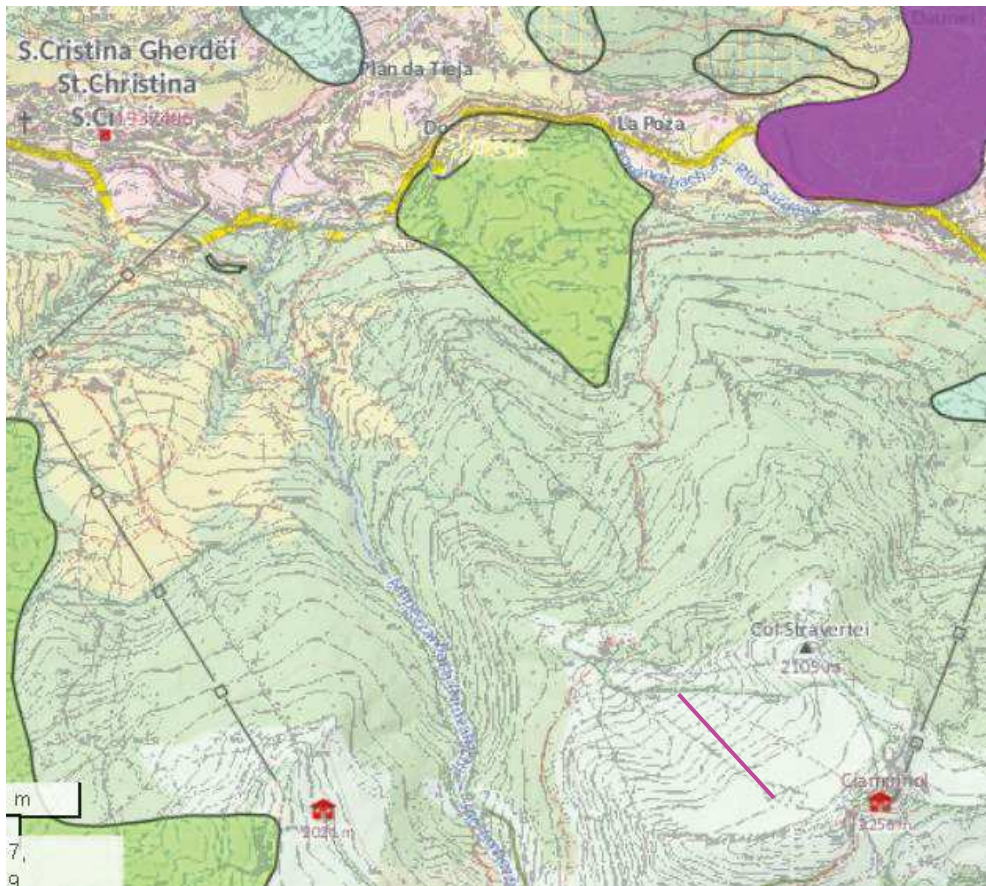


Fig. 24: eventi di frana; la linea viola rappresenta la nuova seggiovia

- Fallen/Kippen - Crollo/ribaltamento
- Gleitung rotational/translational - Scivolamento rotazionale/traslato
- Langsames Fließen - Colamento lento
- Schnelles Fließen (Mure) - Colamento rapido
- Einsturz (Pinge) - Sprofondamento
- Laterale Zergleitung - Espansione
- Komplex - Complesso
- Tiefgründige Massenbewegung - Deformazione Gravitativa Profonda (DGPV)
- Gebiet mit Fallen/Kippen - Aree soggette a crolli/ribaltamenti diffusi
- Gebiete mit diffus verteilten Oberflächenrutschungen - Aree soggette a frane superficiali diffuse
- Gebiete mit diffus verteilten Einsturz-Bewegungen (Pinge) - Aree soggette a sprofondamenti diffusi

3.2.8 – IDROLOGIA E RISORSE IDRICHE

L'intervento non interessa corsi d'acqua o sorgenti nella zona prossima ai lavori. L'area si trova nel bacino imbrifero dell'Isarco, sottobacino di Alta Gardena, l'unico rio di una certa importanza che scende dal versante, il rio Ampezzan si trova discosto dall'area dei lavori. Si rilevano numerose sorgenti, alcune anche di acqua potabile, come indicato dalla cartografia sottostante, nella zona medio-basale di versante, la cui alimentazione sotterranea ha sicuramente partenza dal bacino superiore del Ciampinoi. La superficie impermeabilizzata, data dalla costruzione delle nuove stazioni della seggiovia e dai sostegni di linea, sarà molto limitata e pertanto non sarà tale da poter influire sensibilmente sul regime delle acque superficiali del versante.



Fig. 25: carta delle acque correnti e delle sorgenti; la linea viola indica la nuova seggiovia

-  Wichtigsten - Principali
-  Sekundäre - Secondari
-  Untere - Inferiori
-  Kleine - Minori
-  Quelle - Sorgente

Si sottolinea il fenomeno di natura carsica che si verifica alla base del catino morenico del Ciampinoi, in particolar modo nella zona di cambio di pendenza, che corrisponde al sito ove si prevede l'ampliamento della pista da sci, anche se tale lavorazione risulta marginale a tale area. Infatti le acque di scioglimento neve e delle precipitazioni, specie se intense, trovano accumulo in tale zona per poi scegliere un percorso sotterraneo profondo e una probabile uscita nella zona basale del versante ove si rilevano in tale occasione delle sorgive di una certa importanza. Tale fenomeno si era notato anche al tempo di costruzione della cabinovia ove, in sede di scavo delle fondazione per i piloni, erano emerse sorgive sotterranee, per cui andrà valutato in sede di progettazione esecutiva apportando soluzioni progettuali che non vadano ad interrompere tale flusso sotterraneo per non creare deviazioni naturali che andrebbero a compromettere la stabilità del versante sottostante, specie nella zona a valle della stazione attuale della seggiovia.



Fig. 26-27: a destra localizzazione conche di infiltrazione, con localizzazione in ortofoto

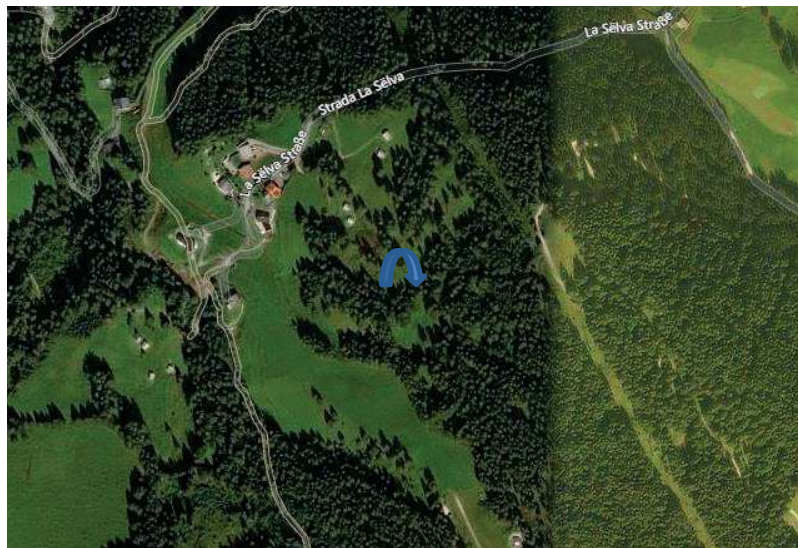


Fig. 28: area sorgive di probabile provenienza dalla zona superiore del Ciampinoi

3.2.9 – RIPERCUSSIONI SULL’AMBIENTE: GEOLOGIA E IDROGEOLOGIA

L'area di studio si trova nella successione sedimentaria Permo-Triassica delle Alpi meridionali con il Gruppo del Fernazza (rocce vulcaniche) e la Formazione di Wengen (arenarie, argilliti e marne, subordinate rocce carbonatiche), entrambi del ladinico superiore.

Nell'area di progetto il sottofondo roccioso affiora lungo la strada per il Monte Pana (rocce vulcaniche del Gruppo del Fernazza), altrimenti è in gran parte coperto da terreni sciolti di diversi metri fino a decine di metri di spessore (riempimenti di valle / alluvioni e depositi di conoide alluvionale, materiale morenico - in parte rimaneggiato, detrito di versante e di alterazione, riporti artificiali presso le piste da sci).

Secondo i dati raccolti (catasto delle sorgenti, elenco delle zone di tutela dell'acqua potabile della Provincia Autonoma di Bolzano), non ci sono sorgenti di acqua potabile o zone di tutela dell'acqua potabile nelle immediate vicinanze del tracciato o degli interventi previsti.

Nel catasto delle sorgenti e durante i rilievi sul campo sono state identificate 3 sorgenti private (Q6790 "Cèndles-Hotel Post", Q6791 "Culac-Hotel Post", Q6789 "Cèndles"), per le quali nessun utilizzo è registrato nel catasto delle sorgenti.

Non si prevede che il progetto raggiunga la falda acquifera/di versante. Afflussi locali superficiali di acqua di versante possono essere incontrati negli intagli in caso di elevata disponibilità idrica (precipitazioni intense,

scioglimento della neve), principalmente lungo la superficie della roccia così come nella parte alta, fratturata del sottofondo roccioso o all'interno della copertura sciolta lungo strati più permeabili.

VARIANTE ZERO

Ci sono pochi cambiamenti significativi in termini geologico-geomorfologico-idrogeologici se si mantiene la situazione attuale.

La non realizzazione dell'impianto manterrà la condizione dell'area del progetto; l'unica differenza sta nel fatto che se il progetto di costruzione non viene realizzato, non ci saranno emissioni nell'atmosfera durante la fase di costruzione.

3.2.10 – RIPERCUSSIONI SULL'AMBIENTE: FLORA E FAUNA

FLORA

Essenzialmente, l'area di studio mostra una composizione tipica degli habitat alpini, la cui origine è in parte antropica e in parte naturale. L'utilizzo a lungo termine delle altitudini dall'alto montano all'alpino da parte dell'uomo ha portato allo sviluppo di numerosi paesaggi coltivati, che oggi caratterizzano l'immagine comune dei paesaggi alpini.

Da un punto di vista ecologico e botanico, questi sono spesso habitat degni di protezione, anche se sono fatti dall'uomo, e spesso hanno un livello di biodiversità particolarmente alto. Nel caso in questione, questo vale soprattutto per i prati di erbe setolose (*Nardetum*) e per i pascoli di erba latte, il cui sviluppo e conservazione possono essere ricondotti alla gestione estensiva dei pascoli, così come per i boschi di larici e pini cembri.

Ciò che distingue l'altopiano del Monte Pana e la conca del Ciampinoi da altre aree in luoghi simili è l'alta proporzione di linee di confine e habitat di transizione, specialmente tra isole di foreste più o meno dense e aree di prati aperti. Questa strutturazione interconnessa beneficia in particolare la selvaggina a zoccoli, ma anche numerose altre specie che utilizzano entrambi i tipi di habitat.

La sensibilità della flora e degli habitat rispetto alla realizzazione del progetto in questione (cambiamenti su larga scala nelle condizioni locali) è modesta sulla base degli studi effettuati.

FAUNA

La realizzazione dell'impianto di risalita non cambia fundamentalmente la zona. Il numero di visitatori e il disturbo associato causato dall'esercizio, dalla luce e dal rumore non cambierà in modo significativo.

Un effettivo impatto diretto o indiretto sulle specie protette può quindi essere classificato come molto basso, anche perché la sensibilità faunistica dell'intera area di intervento, con tutti i suoi diversi habitat, è generalmente modesta in relazione alla realizzazione del progetto in questione.



3.3 PARCHI E AREE PROTETTE

L'intervento è esterno ad aree protette, come evidenziato dalla cartografia allegata.




Fig. 29: localizzazione aree protette; la linea viola indica la nuova seggiovia "Bruno"

Siti Unesco

-  Kernzone - Zona centrale
-  Pufferzone - Zona tampone

Natura 2000

-  Natura 2000 Managementpläne: Teilgebiete - Natura 2000 piani di gestione: unità di terra

3.4 INSEDIAMENTI URBANI E AREE DENSAMENTE POPOLATE

La realizzazione del nuovo impianto non interessa aree urbane o popolate.

4. ANALISI DEI POTENZIALI IMPATTI SULLE COMPONENTI NATURALI

4.1 - AMBIENTE FORESTALE

Complessivamente la realizzazione dell'intervento interesserà una superficie boschiva di 0,31 ha con un prelievo legnoso di circa 50 mc lordi. Le tipologie forestali interessate sono prevalentemente ascrivibili alla pecceta subalpina, ampiamente diffusa in zona e nel territorio provinciale.

4.2 – PASCOLI E ARBUSTETI

L'intervento comporterà l'occupazione di una superficie di pascolo pari a 1.044 mq corrispondenti al sedime delle stazioni di partenza e di arrivo della nuova seggiovia e dei piloni lungo la linea. Non verranno apportate ulteriori modifiche all'ambiente. La realizzazione della seggiovia infatti non causerà la realizzazione di una nuova pista da sci in quanto l'area ha già questo utilizzo.

4.3 – RISORSE FAUNISTICHE

Il principale impatto sulla fauna selvatica potrebbe riguardare l'avifauna, principalmente per il rischio di impatto con i cavi del nuovo impianto, anche perché si trova in una zona aperta e di facile sorvolo. Seppur vero che al momento sono già presenti impianti di risalita nell'area, negli ultimi anni è aumentata la sensibilità verso questa interferenza, con la conclusione di rendere adeguatamente visibili i cavi dell'impianto, in quanto possono aumentare la mortalità dell'avifauna sia nelle aree a pascolo, in quanto animali come i tetraonidi, piuttosto pesanti, si scontrano con i cavi al momento dell'involo, sia quando attraversano il bosco, danneggiando tutte le specie silvicole di media-grossa taglia. Il problema della segnalazione dei cavi risulta di difficile soluzione negli impianti ad ammorsamento automatico dove non possono essere applicate fascette in PVC.

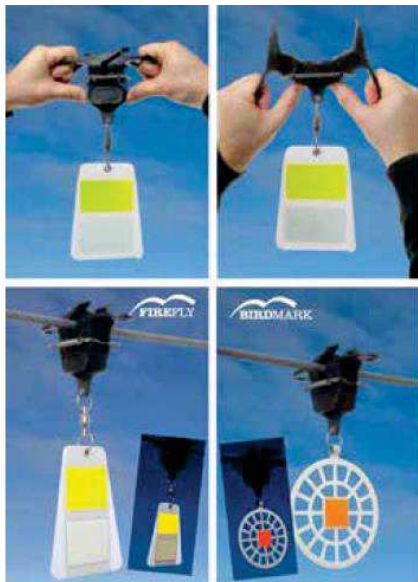


Figura 16: dispositivi di segnalazione prodotto dalla ditta svedese Hammerprodukter, dotati di un sistema di aggancio a pinza, ed in grado di ruotare o oscillare in presenza di vento anche di debole intensità.



Figura 13: dispositivo di segnalazione montato in Francia sul cavo multicoppia delle seggiovie (foto: OGM - Observatoire des Galliformes de Montagne)

Fig. 30: alcuni dispositivi di segnalazione dei capi per la protezione dell'avifauna, non applicabili ad impianti ad ammorsamento automatico.

4.4 – PAESAGGIO

Il paesaggio dell'area non subisce modifiche sostanziali, in quanto la seggiovia viene realizzata in zona di pascolo aperto e l'unica sottrazione di bosco è data da un leggero ampliamento della pista da sci a valle, che va ad interessare una superficie di soli 0,31 ha.

L'impatto maggiore sul paesaggio è dato dalla stazione di valle, che presenta dimensioni ragguardevoli e si trova in una zona aperta ben visibile. Questo edificio si trova però in una zona molto vicina alle altre stazioni degli impianti esistenti e ad altre strutture ricettive. In ogni caso la stazione risulta di altezza

contenuta e con un mascheramento ligneo esterno in grado di inserirsi con minor impatto nell'ampia zona aperta.

La stazione di monte presenta un impatto paesaggistico minore perché ha dimensioni decisamente inferiori e serve solo come rinvio.

I piloni ed i cavi che costituiscono la linea dell'impianto presentano un impatto piuttosto basso, vista la scarsa superficie occupata; un accorgimento da eseguire per mascherare meglio i piloni è la loro colorazione in verde, per inserirsi meglio nel pascolo circostante.



Fig. 31: rendering della stazione di partenza

RIPERCUSSIONI DEL PROGETTO SUL PAESAGGIO

In considerazione del fatto che non ci sono elementi paesaggistici tipici di valore storico culturale o naturale nelle vicinanze della stazione a valle ed anche a causa della vicinanza alle infrastrutture tecniche esistenti, la sensibilità paesaggistica è valutata come bassa.

In considerazione della relativa vicinanza alla natura del tracciato e dell'ubicazione della stazione a monte molto al di fuori del centro abitato del paese, ma comunque nel mezzo di una zona con un certo livello di sviluppo turistico, la sensibilità del paesaggio è valutata come modesta.

Se il progetto presente non dovesse essere realizzato, lo stato rimane lo stesso, vuol dire che gli impatti causati dal progetto dell'area attualmente non disturbata, rimane invariato, cioè l'impatto che si riscontra oggi giorno non subisce delle alterazioni.

4.5 - EFFETTO CUMULATIVO DI ALTRI PIANI O PROGETTI

Nella zona vi è in atto una proposta progettuale, al momento in fase di VIA da parte della società Alpenpana S.p.A., per la costruzione di un nuovo impianto di arroccamento dal fondovalle alla zona di Monte Pana con una funicolare in parte superficiale ed in parte interrata. Tale iniziativa però non comporta una sommatoria di interventi in quanto si trova discosta dall'area oggetto d'intervento.

4.6 CLIMA, RUMORE, QUALITA' DELL'ARIA

La realizzazione dell'impianto non provocherà alcun effetto sul clima in generale. Il nuovo impianto comporta solo un aumento del rumore in fase di esercizio invernale. Le problematiche relative ad emissioni di gas di scarico e rumore saranno legate alla fase di cantiere ed avranno durata limitata.

Con la realizzazione del nuovo impianto di risalita "Bruno" si potrà anche diminuire il traffico veicolare verso la conca superiore del Ciampinoi, con un bilancio positivo di CO₂ nella fase di esercizio.

Le maggiori emissioni di CO₂ si verificano inizialmente nella fase di costruzione, a causa dell'uso di attrezzature da cantiere e dei materiali da costruzione (cemento, acciaio, alluminio, rame, ecc.), alcuni dei quali richiedono un elevato input energetico, con l'energia utilizzata che proviene per lo più da combustibili fossili.

4.7 RISCHIO DI INCIDENTI IN FASE COSTRUTTIVA E AMBIENTALI

Non sono previsti rischi speciali di incidenti in fase di costruzione delle stazioni e dei sostegni in quanto queste opere sono eseguite da ditte specializzate e con componenti per lo più prefabbricati e solo assemblati sul posto.

Per quanto riguarda i rischi legati agli aspetti geologici si rimanda alla relazione geologica allegata. In ogni caso, trovandosi le linee su depositi sedimentari con affioramenti rocciosi solo nella parte sommitale del Ciampinoi (linea di cresta) e nella zona a valle ove si pone la stazione di partenza, non si rilevano particolari situazioni di pericolo se non eventualmente piccoli crolli di versante con materiale di modeste dimensioni. In ogni caso non essendo previste nuove piste da sci, che sono quelle che maggiormente presentano movimenti di terreno notevoli, non si evidenziano particolari problematiche.

Per quanto riguarda il pericolo valanghe si rimanda alla relazione nivologica allegata che evidenzia fenomeni lungo la linea di cresta superiore interessata dalla stazione di arrivo e in gran parte già oggetto di opere di prevenzione.

Allo stato attuale il piano delle zone del pericolo del comune di Selva val Gardena è in corso di elaborazione.

5. MITIGAZIONI

Una sequenza di lavoro ben studiata dal punto di vista logistico può ottimizzare il tempo di costruzione e allo stesso tempo mantenere l'area di invasione al minimo.

Il materiale di scavo viene lavorato il più direttamente possibile in loco, essenzialmente classato, frantumato e vagliato, in modo da poter essere riutilizzato per il necessario rinterro. Con questa procedura la struttura naturale del suolo e del sottosuolo viene modificata il meno possibile.

Dopo il completamento dei lavori, il terreno vegetale locale, che è stato rimosso e adeguatamente conservato temporaneamente prima dell'inizio dei lavori, deve essere riapplicato. In questo modo, la banca di semi locale può essere preservata. Il terreno vegetale non deve essere portato dall'esterno. Nei tratti di

tracciato interessati da lavori di movimento terra, lo strato di humus originale sarà riapplicato e rinverdito dopo la modellazione del terreno.

Gli scavi saranno tenuti aperti per il minor tempo possibile e il terreno vegetale sarà mantenuto il più umido possibile. Il disboscamento sarà limitato al minimo necessario e le radici saranno lasciate il più possibile, anche per stabilizzare le rampe della pista da sci.

Per il ripristino delle superfici manomesse nell'area di movimento del terreno (stazioni e sostegni di linea) ed allargamento pista da sci dovranno essere eseguiti pronti rinverdimenti utilizzando un miscuglio di ecotipi locali o, preferibilmente, fieno da sfalcio di provenienza locale, oltre avere l'accortezza di accumulare le zolle erbate per una successiva messa a dimora.

Per i lavori di scavo e di movimento terra vengono utilizzate solo attrezzature moderne, all'avanguardia e adeguatamente mantenute. Si controlla che nessun carburante o lubrificante penetri nel sottosuolo e contamini eventuali acque sotterranee. Già durante la fase di costruzione si fa attenzione a garantire che l'acqua superficiale sia infiltrata in modo controllato in loco al di fuori del tracciato. I riporti e rinterri saranno eseguiti esclusivamente con il materiale di scavo in eccesso. Al fine di garantire il drenaggio controllato delle acque piovane e di fusione della neve e di prevenire l'erosione, lungo il tracciato saranno implementati sistemi di drenaggio adeguatamente dimensionati (fossati / canalette / canali) per raccogliere e drenare l'acqua superficiale in modo controllato.

I seguenti arbusti possono essere usati sui nuovi pendii/bordi della pista ampliata:

Lonicera xylosteum (Caprifoglio rosso), *Lonicera alpigena* (Caprifoglio alpino), *Lonicera caerulea* (Caprifoglio blu), *Salix caprea* (Salice di montagna), *Betula pendula* (Betulla piangente), *Sorbus aucuparia* (Frassino di montagna), *Tilia cordata* (Tiglio selvatico), *Acer pseudoplatanus* (acero di montagna).

Per quanto riguarda la mitigazione paesaggistica, si sottolinea che la forma, il colore e la costruzione delle infrastrutture sono stati scelti in modo da non interferire seriamente con il paesaggio naturale.

Inoltre, vengono utilizzati materiali tipici del sito.

La stazione a valle è progettata in modo tale da inserirsi nell'insieme degli edifici esistenti e non essere un corpo estraneo tecnico isolato nello spazio naturale.

6. MONITORAGGIO

Un programma di monitoraggio e controllo delle fasi di esercizio di un particolare progetto consente sia di verificare l'efficacia delle mitigazioni applicate, sia di acquisire una serie di dati che potranno rappresentare una valida base tecnica per future progettazioni. Un sistema di monitoraggio deve rispondere ad alcuni requisiti essenziali quali: contenimento dei costi, facilità di applicazione, efficacia.

Nel caso del progetto esaminato in questa sede si deve prevedere:

- controllo annuale dello smaltimento a regola d'arte delle acque superficiali
- controllo dei rumori acustici emessi
- controllo dello sviluppo degli inerbimenti ed eventuale risemina delle fallanze

7. MISURE DI COMPENSAZIONE

In linea di principio, una serie di misure di mitigazione sono state prese per ridurre o addirittura evitare gli impatti negativi che il progetto di costruzione previsto avrà sulle varie componenti ambientali. Le misure di compensazione ecologica hanno lo scopo di compensare ulteriormente quegli impatti del progetto che non possono essere evitati dalle misure di mitigazione e di alleggerimento presenti nel progetto.

8. CONCLUSIONI

La presente relazione di screening ha esaminato il progetto di costruzione della nuova seggiovia a 8 posti "Bruno" nell'area sciistica "Sochers-Ciampinoi" e modifica di un tratto di pista da sci. L'intervento ha lo scopo di ammodernare la ski area e di migliorare il servizio per gli utenti. Sono state analizzate tutte le componenti ambientali interessate, evidenziando i principali impatti del progetto che saranno legati al taglio del bosco, al disturbo arrecato alla fauna selvatica in fase di cantiere e successivamente per la presenza dei cavi sospesi per la quale sono state fornite adeguate proposte di mitigazione.

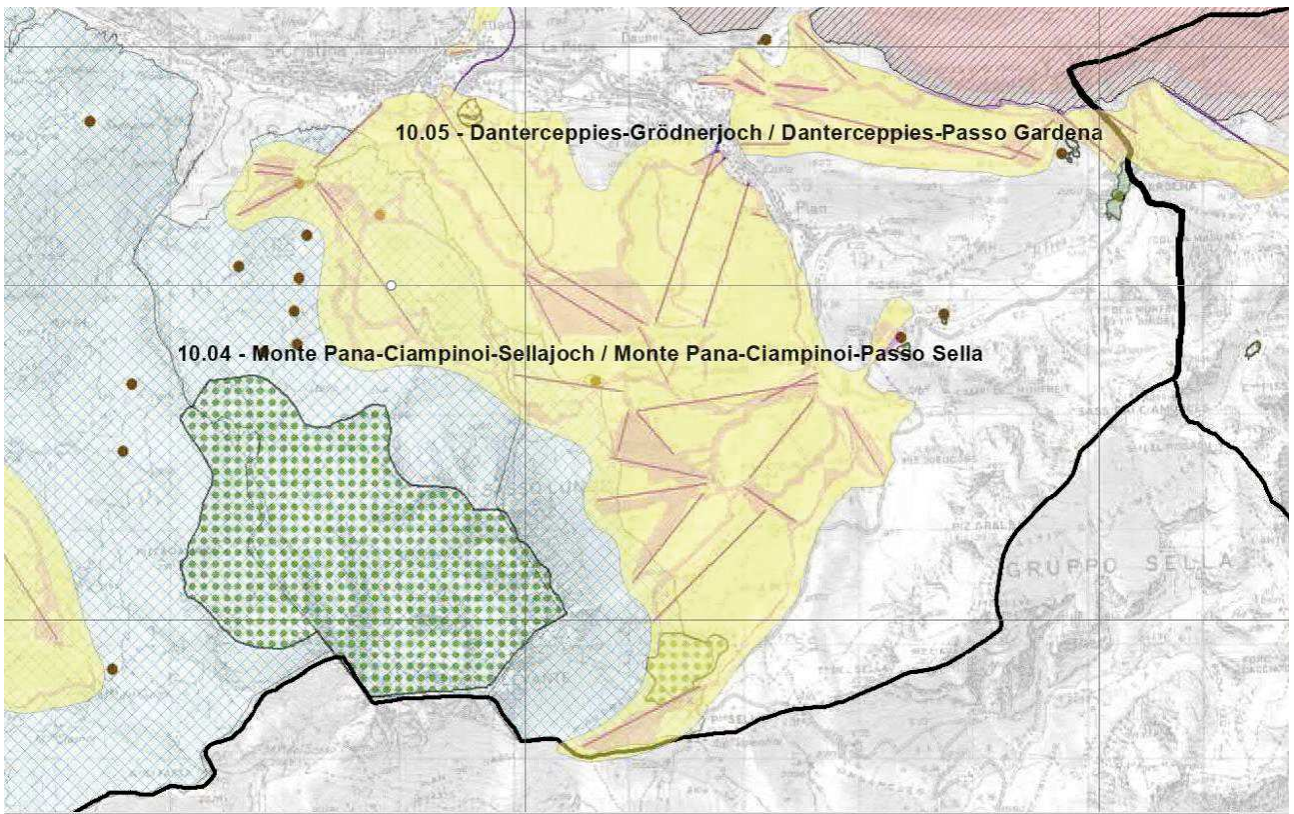
La realizzazione di un nuovo impianto mira a valorizzare la conca del Ciampinoi, durante tutto il periodo di apertura, in modo da offrire un servizio aggiuntivo agli utenti, con l'intento di aumentare il tempo di permanenza nell'area del Ciampinoi, potendo godere di un ulteriore risalita e piste adatte ad un'utenza familiare in un contesto di rilevante impatto paesaggistico ed ambientale.

Il progetto porterà certamente cambiamenti nel paesaggio locale, anche se questi non devono necessariamente essere negativi nel lungo termine.

STUDIO ASSOCIATO GEA

Dr. for. Giovanni Martinelli

Delimitazione della zona sciistica Val Gardena zona Ciampinoi-Monte Pana.



8. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

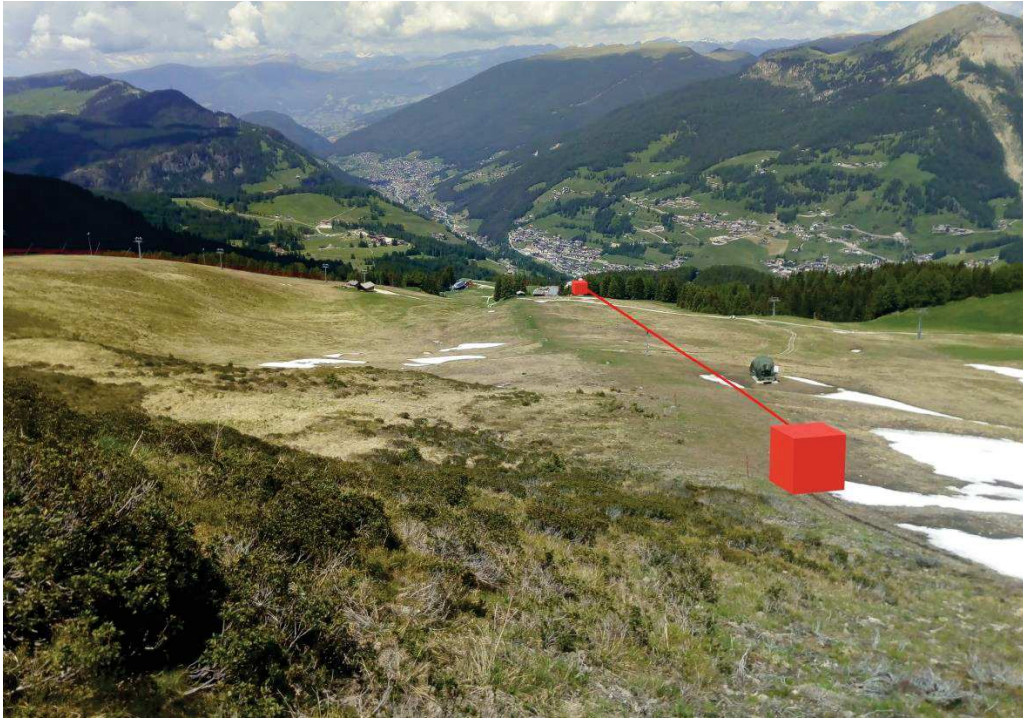


Foto 1: localizzazione delle stazioni a valle ed a monte del nuovo impianto nella zona aperta in quota



Foto 2: Attuale linea della seggiovia Sochers-Ciampinoi, vicina alla zona dove verrà realizzata la seggiovia "Bruno".



Foto 3: Vista dell'ampio catino del Ciampinoi