



BAUHERR – COMMITTENTE:



PIZ DE SELLA SPA

I-39100 BOLZANO – Piazza della Vittoria, 48
Tel. 0471/795258 – Fax. 0471/794249
e-mail: info@pizsella.com

Umweltverträglichkeitsstudie – Studio di impatto ambientale



Der Koordinator:

Il Coordinatore:



PROJEKT:

PROGETTO:

**ERHÖHUNG DER FÖRDERLEISTUNG
DER BESTEHENDEN AUFSTIEGSANLAGE PIZ SELLA I
IM SKIGEBIET PIZ SELLA**

**AUMENTO DELLA PORTATA ORARIA
DELL'ESISTENTE IMPIANTO DI RISALITA PIZ SELLA I
NELLA ZONA SCIISTICA PIZ SELLA**

**NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG
RIASSUNTO NON TECNICO**

Sept.- Sett. 2008

SOMMARIO

1	PREMESSA	3
2	METODOLOGIA.....	4
3	QUADRI DI RIFERIMENTO	6
3.1	Quadro di riferimento programmatico.....	6
3.1.1	Normativa	6
3.1.2	Situazione di partenza.....	7
3.1.3	Obbiettivi con le opere in progetto.....	8
3.2	Quadro di riferimento progettuale.....	10
3.2.1	Descrizione tecnica generale e modifiche in progetto all'esistente impianto di risalita PIZ SELLA I	11
3.2.1.1	Caratteristiche tecniche generali e modiche in progetto.....	11
3.2.1.2	Descrizione generale dell'esistente impianto	12
3.3	Quadro di riferimento ambientale	14
3.3.1	Determinazione delle Componenti Ambientali (C.A.)	14
3.3.2	Attribuzione delle valenze alle C.A. ed agli impatti.....	15
3.3.2.1	C.A. Suolo	15
3.3.2.2	C.A. Sottosuolo	15
3.3.2.3	C.A. Acque sotterranee	16
3.3.2.4	C.A. Acque superficiali	16
3.3.2.5	C.A. Flora	16

3.3.2.6	C.A. Fauna	16
3.3.2.7	C.A. Paesaggio	16
3.3.2.8	C.A. Atmosfera	17
3.3.2.9	C.A. Rumori	17
3.3.2.10	C.A. Considerazioni socio – economiche	17
3.3.3	Matrici di confronto a coppie.....	18
4	MITIGAZIONI.....	19
5	MISURE DI COMPENSO	20
6	SITUAZIONE ALLO STATO ZERO.....	20

RIASSUNTO NON TECNICO DELLA RELAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

AUMENTO DELLA PORTATA ORARIA DELL'ESISTENTE IMPIANTO DI RISALITA PIZ SELLA I NELLA ZONA SCIISTICA PIZ SELLA

1 PREMESSA

Il presente studio di impatto ambientale (SIA) tratta il progetto «Aumento della portata oraria dell'esistente impianto di risalita PIZ SELLA I nella zona sciistica PIZ SELLA» da realizzare nel comune di SELVA VAL GARDENA, in provincia di Bolzano.

Committente dell'opera é la società PIZ DE SELLA SpA, che già da anni gestisce una parte degli impianti di risalita e le relative piste da sci del comprensorio sciistico PIZ SELLA.

Stante la tipologia e l'estensione delle opere esistenti e la sensibilità dell'ambiente in cui l'esistente opera potenziata dovrà essere gestita, si rende necessaria una verifica di valutazione di impatto ambientale.

Sarà quindi compito dello studio di impatto ambientale (SIA) a determinare gli impatti che l'aumento della portata oraria dell'impianto di risalita in oggetto avrà sulla componente ambientale. Inoltre vengono stabilito e esaminato i possibili interventi di mitigazione nel caso in cui ce ne sia la necessità.

La normativa C.E.E. in proposito richiede che venga allestito un **Riassunto non tecnico**, vale a dire un breve compendio dello studio S.I.A. che possa essere facilmente compreso da tutte le persone, anche non competenti in materia.

Lo scopo che si profige è un elaborato dal quale siano comprensibili il progetto, la sua finalità e le linee guida che hanno ispirato ogni valutazione. Quanti volessero approfondire l'analisi potranno prendere in visione lo studio integrale e, se del caso, il progetto stesso.

2 METODOLOGIA

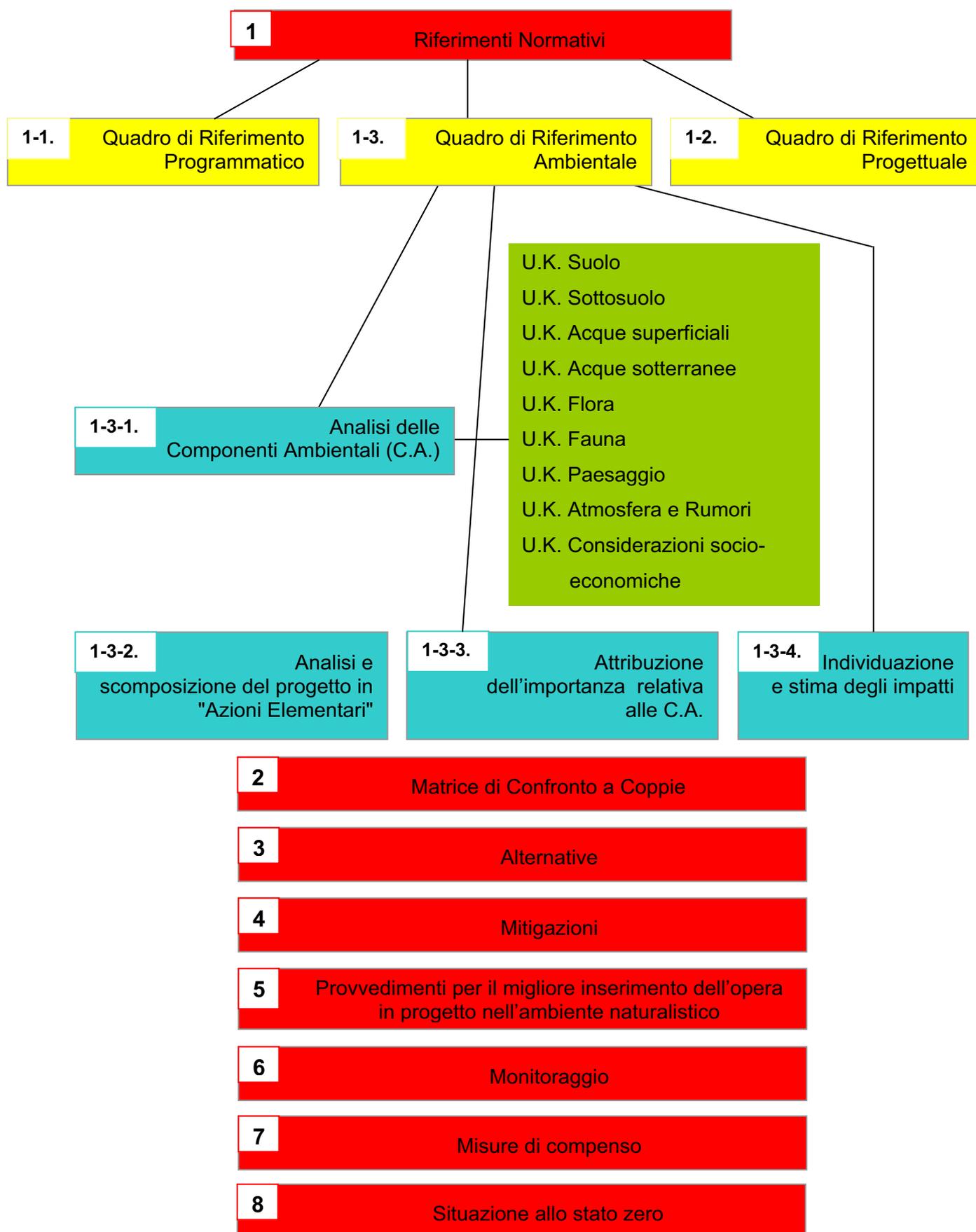
Premesso va che **non si sono incontrate difficoltà nella raccolta dei dati necessari per l'elaborazione del S.I.A.**

La metodologia utilizzata è stata sperimentata dagli scriventi in almeno 5 anni di applicazione.

Si tratta di un metodo molto semplice, di facile comprensione che cerca di minimizzare il carattere di soggettività che condiziona le valutazioni espresse.

Qui di seguito riportiamo lo schema metodologico.

SCHEMA GUIDA PER LA REDAZIONE DELLO S.I.A.



3 QUADRI DI RIFERIMENTO

Lo studio di impatto ambientale è stato suddiviso in tre "Quadri di riferimento":

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

Questi quadri rispettano quanto richiesto dall'allegato E della Legge Provinciale n. 2 del 05 Aprile 2007.

In maniera più esplicita diremo che vanno esaminato, di un progetto:

le finalità che ne giustificano la realizzazione, le caratteristiche e l'insieme degli impatti che esso finirà per determinare nell'ambiente.

Successivamente dovranno essere individuate le mitigazioni che lo renderanno più compatibile con l'ambiente e verrà accennato alle possibili alternative.

3.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

3.1.1 Normativa

Lo studio SIA è stato eseguito in stretta ottemperanza a quanto richiesto sia della normativa CEE che da quella nazionale e provinciale.

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

- Piano urbanistico del comune di SELVA VAL GARDENA;
- Piano Paesaggistico del comune di SELVA VAL GARDENA;
- Piano di Settore degli impianti di risalita e piste da sci;
- Cartografie sui dati territoriali e ambientali messe a disposizione su Internet (Geobrowser) dalla Provincia Autonoma di Bolzano;
- Dati dei pernottamenti turistici rilevati dalle Associazioni Turistiche del CONSORZIO TURISTICO VAL GARDENA e dell'ASTAT;

- Dati sulle persone trasportate dagli impianti di risalita della società PIZ DE SELLA SpA;
- Letteratura specifica sulla realizzazione di piste da sci e sull'innevamento tecnico delle piste.

Nel Piano Urbanistico Comunale come in quello Paesaggistico del comune di SELVA VAL GARDENA risulta effettivamente inserito l'esistente impianto di risalita PIZ SELLA I.

Consultando il Piano di Settore degli impianti di risalita e piste da sci della Provincia Autonoma di Bolzano, ambito territoriale n. 10 – *Val Gardena-Alpe di Siusi*, zona sciistica n. 10.7 – *Plan de Gralba-Passo Sella*, risulta che l'aumento di portata oraria dell'impianto di risalita

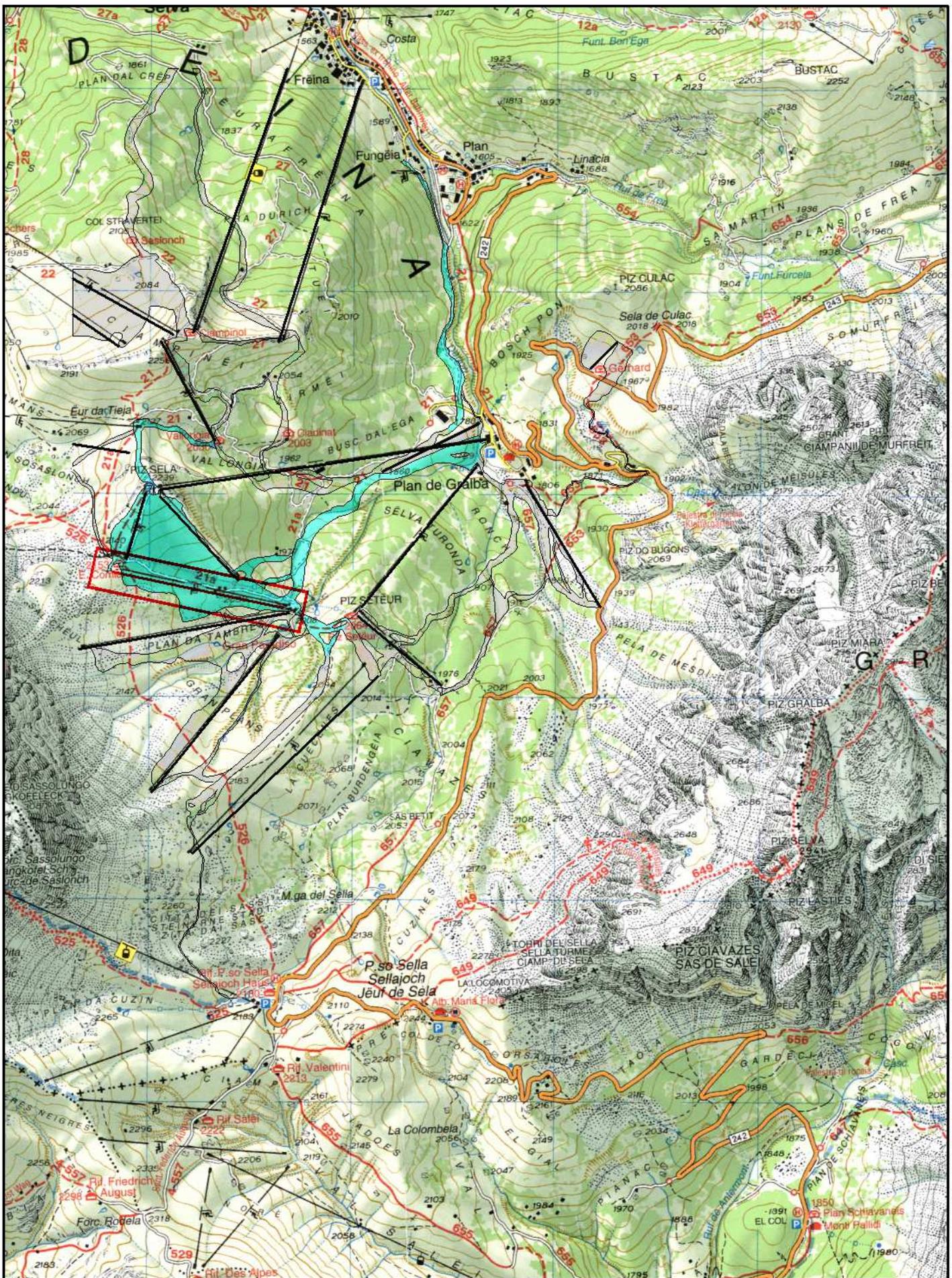
- PIZ SELLA I (portata attuale 2.200 p/h → portata futura 2.800 p/h);
- è stato accolto nella prima rielaborazione triennale del piano di settore.

Per ciò che riguarda i vincoli, le opere sotto protezione ambientale e le zone a rischio va detto che l'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita PIZ SELLA I non necessita nessun cambiamento dello stato attuale delle opere esistenti.

3.1.2 Situazione di partenza

Il comprensorio sciistico di PIZ SELLA si sviluppa sul versante orografico sinistro della Val Gardena dal Passo Sella fino a Plan de Gralba, interessando quindi le aree sciistiche del PASSO SELLA e PLAN DE GRALBA. Di per sé, il comprensorio sciistico PIZ SELLA potrebbe essere visto come una struttura a se stante; tuttavia attraverso l'impianto di risalita PIZ SETEUR esso rappresenta l'anello fondamentale di collegamento sciistico fra la Val Gardena e la Val di Fassa attraverso il ben noto giro dei passi "SELLA RONDA".

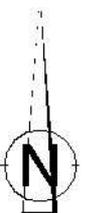
A seguito dell'ottima preparazione delle piste da sci e delle migliori soluzioni tecniche adottate sia su queste che sugli impianti di risalita, queste aree sciistiche si sono dimostrate negli ultimi decenni e lo sono tuttora un punto di riferimento di notevole importanza per migliaia di sciatori che decidono proprio per i motivi sopra citati di trascorrere in queste aree le proprie ferie invernali.



ÜBERSICHTSPLAN-COROGRAFIA 1:25000



BETROFFENEN AUFSTIEGSANLAGEN
 IMPIANTI DI RISALITA INTERESSATI



Ad oggi la zona sciistica di PIZ SELLA infatti viene frequentata dalle scuole di sci, da atleti dello sport invernale per allenarsi, ma soprattutto dai comuni sciatori, attratti dal noto carosello della "SELLA RONDA".

La "SELLA RONDA" rappresenta sicuramente l'attrazione principale del comprensorio sciistico, e pertanto esso viene ritenuto come polo di attrazione di sciatori, i quali però scelgono anche di frequentare gli altri impianti di risalita e piste da sci dell'area, come per esempio la seggiovia PIZ SELLA I.

Tale impianto di risalita con la relativa pista da sci risulta essere molto apprezzata dagli sciatori che vogliono, oltre a fare il giro dei passi, soffermarsi sulle aree sciistiche "lateralì" al giro, che offrono piste da sci e punti di ristorazione noti in tutto il mondo.

L'offerta di nuove soluzioni tecniche per il potenziamento della portata oraria degli esistenti impianti di risalita nel contesto di un buon allestimento di un'area sciistica non può certo essere visto solo come un aspetto negativo accentuato dall'aumento di sciatori su di un'area sciabile esistente, ma anche come intervento indispensabile per la sopravvivenza di un comprensorio. Non risulta infatti una rarità che zone sciistiche abbiano perso di interesse in quanto non sufficientemente innovative.

3.1.3 Obbiettivi con le opere in progetto

Tra gli sport invernali, lo sci alpino risulta essere od oggi e lo sarà anche in futuro lo sport più diffuso e praticato; questo lo si può anche constatare dai dati statistici dei passaggi "skipass" presso gli impianti di risalita.

Il totale delle persone trasportate dagli impianti di risalita della società PIZ DE SELLA SpA nel comprensorio sciistico PIZ SELLA nelle stagioni invernali 2003/04+2007/08 sono aumentate di ca. 231.000 unità partendo infatti da 2.085.000 persone trasportate in totale nella stagione invernale 2003/04 a ca. 2.185.000 persone trasportate in totale nella stagione invernale 2007/08.

Il numero medio di sciatori trasportati nella stagione invernale 2007/08 al giorno è di 2.185.000 persone trasportati / 150 giorni = ca. 14.600, un numero che è senz'altro abbastanza alto per le dimensioni del comprensorio sciistico in esame.

Dalle statistiche si può evincere che dopo la seggiovia PIZ SETEUR, l'impianto che trasporta più persone è la seggiovia PIZ SELLA I con ca. 940.000 persone trasportate nell'inverno 2007/08. È comunque da tenere in considerazione che l'impianto di risalita PIZ SETEUR è uno degli impianti utilizzati per il famoso giro dei passi SELLA RONDA nel senso antiorario, quindi dalla statistica delle persone trasportate nella stagione invernale 2007/08, che comunque rispecchia l'andamento delle ultime cinque stagioni invernali, risulta molto apprezzata la seggiovia esaposto ad ammorsamento automatico PIZ SELLA I, soggetta all'aumento della portata oraria in progetto, anche se questa risulta per così dire un impianto di risalita laterale. Lo sciatore evidentemente apprezza la comodità dell'impianto e la qualità dell'area sciabile che esso serve.

L'aumento della portata oraria alla seggiovia esaposto ad ammorsamento automatico PIZ SELLA I va incontro alle esigenze dell'aumento delle persone che utilizzano il sopra citato impianto di risalita e costituisce un miglioramento in comfort rispetto alla situazione attuale. Infatti nel caso di una seggiovia non sempre le seggiole vengono completamente riempite come nel caso delle cabinovie, generando per tanto delle attese da parte degli sciatori nella zona d'imbarco. Inoltre, con l'aumento della portata oraria si avranno delle corse ripetitive.

L'effettiva portata attuale è di 2.030 p/h anziché di 2.200 p/h teorici che è causato dalle attuali caratteristiche tecniche e meccaniche dell'impianto. Con la futura portata teorica di 2.800 p/h si può raggiungere perciò una portata effettiva di ca. 2.600 p/h, che è ridotto per ca. 8%, sempre con riferimento ai dati attuali.

In base all'analisi dei dati statistici, forniteci dalla società gestrice degli impianti di risalita PIZ DE SELLA SpA è opportuno sottolineare che l'aumento della portata oraria in progetto non vuol far mutare essenzialmente la frequenza dei visitatori, anche se dall'indicazione delle presenze degli ultimi cinque anni, il numero di visitatori nel comprensorio sciistico PIZ SELLA ed in particolare presso l'impianto di risalita PIZ SELLA I è nel suo complesso in leggero aumento.

Tale incremento deve essere interpretato, secondo il nostro studio, come un desiderio da parte degli sciatori di potersi spostare liberamente e comodamente (assenza o breve attesa nelle zone d'imbarco presso le stazioni di valle per l'abbassamento dei picchi di frequenza di trasporto nelle ore di punta) da un impianto di risalita all'altro pur rimanendo nello stesso comprensorio sciistico del PIZ SELLA-PLAN DE GRALBA-PASSO SELLA e potendo anche realizzare comodamente più di una discesa sulla stessa pista da sci, con l'incremento del numero di passaggi sul rispettivo impianto di risalita.

Perciò attraverso l'esecuzione dei lavori per l'aumento della portata oraria dell'impianto di risalita in oggetto, non si vogliono attirare più ospiti, ma presentare agli sciatori un'offerta negli impianti di risalita ancora migliore, in modo tale da mantenere anche in futuro l'attuale numero di ospiti che frequentano il comprensorio sciistico PIZ SELLA in esame.

3.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Per adempiere alle richieste di oggi di un comprensorio sciistico attraente e moderno, le società di gestione devono continuamente eseguire cambiamenti, adattamenti e rinnovi, sia sugli impianti di risalita che sulle piste da sci. Questo principio vale anche per il comprensorio sciistico PIZ SELLA.

Per questi motivi, come già accennato in precedenza, la società PIZ DE SELLA SpA, ha in progetto, nell'anno 2008, l'aumento della portata oraria all'impianto di risalita PIZ SELLA. In particolare l'aumento di portata oraria è come segue definita:

⇒ seggiovia esaposto ad ammortamento automatico PIZ SELLA I, portata attuale 2.200 p/h → portata futura 2.800 p/h).

L'aumento di portata scaturisce dall'esigenza di soddisfare le punte di traffico con conseguente formazione di code di sciatori presso la stazione di valle nel corso delle giornate sciistiche invernali. L'impianto, infatti, ha avuto fin dal suo ammodernamento una favorevole accoglienza e gradimento da parte di tutti gli sciatori la pista di discesa a servizio della seggiovia si presenta larga, con pendenza limitata e priva di particolari difficoltà.

3.2.1 Descrizione tecnica generale e modifiche in progetto all'esistente impianto di risalita PIZ SELLA I

3.2.1.1 Caratteristiche tecniche generali e modifiche in progetto

L'attuale impianto di risalita PIZ SELLA, costruito nel corso dell'estate 1999 ed entrato in esercizio per la stagione invernale 1999/2000, è una seggiovia esposto ad ammortamento automatico, ubicata nel comprensorio sciistico PIZ SELLA, nel comune di Selva Val Gardena (BZ).

La stazione di valle è posta alla quota di 2.012,00 m s.l.m. (quota fune) ed è del tipo motrice - tenditrice sospesa; la stazione di monte, del tipo rinvio, è posta alla quota di 2.163,60 m s.l.m. (quota fune).

La potenzialità massima di trasporto attuale è di 2.200 p/h alla velocità massima di 5,0 m/s. La lunghezza sviluppata della linea dell'esistente impianto di risalita PIZ SELLA I è di 863,84 m, la lunghezza orizzontale fra gli ingressi di stazione è di 849,16 m, il dislivello è di 151,60 m e la pendenza media fra le stazioni è del 17,85%.

Le caratteristiche tecniche generali attuali e future dell'esistente impianto di risalita PIZ SELLA I sono:

	Situazione attuale		Situazione futura
Stazione motrice - tenditrice	a valle		=
Stazione di rinvio	a monte		=
Lunghezza inclinata	m	863,84	=
Lunghezza orizzontale	m	849,16	=
Dislivello	m	151,60	=
Pendenza media linea	%	17,85	=
Numero dei sostegni	n°	10	=
Numero seggiole	n°	40	50
Capienza seggiole	pers	6	=
Equidistanza seggiole	m	49,09	38,55
Velocità di regime	m/s	5,0	=
Potenzialità massima di trasporto	p/h	2.200	2.800

Potenza motore principale	kW	2 x 270	=
Potenza motore di riserva	kW	270	=
Potenza motore di recupero	kW	120	=
Intervia in linea	m	5,8	=
Diametro fune portante-traente	mm	44	=
Azione dispositivo tensione	N	440.000	=

La modifica da apportare per ottenere l'aumento di portata riguarda, come indicato in tabella, esclusivamente il numero delle seggiole installate di cui è previsto un incremento di 10 unità: si passerà, infatti, dalle attuali 40 seggiole alle future 50.

3.2.1.2 Descrizione generale dell'esistente impianto

Come già precedentemente accennato, l'impianto di risalita PIZ SELLA I è costituito da una classica seggiovia automatica monofune, nella quale le seggiole a 6 posti vengono agganciati automaticamente alla fune portante-traente e dotata di moto continuo unidirezionale. L'anello di fune è movimentato da un argano motore ed è messo in tensione da un cilindro idraulico posto nella stazione di valle.

L'impianto comprende quindi le seguenti stazioni:

- ⇒ una stazione di tipo "motrice - tenditrice sospesa" a valle, con l'argano motore sistemato su proprio telaio ancorato alla colonna posteriore in c.a.;
- ⇒ una stazione di rinvio fissa a monte; la stazione è dotata di binario per il collegamento con il magazzino posto allo stesso livello nel fabbricato seminterrato a lato della stazione.

I sostegni di linea sono tutti a fusto centrale costruiti in lamiera di acciaio piegata e saldata; le traverse sono realizzate con tubi rettangolari.

Sui sostegni sono installate le scalette d'accesso, le pedane per l'ispezione alle rulliere, i falconi superiori alla traversa per l'eventuale sollevamento della fune portante-traente durante le operazioni di manutenzione alle rulliere.

Nel pendio a fianco della stazione è inserito il magazzino per il ricovero delle seggiole. Il magazzino è dimensionato per contenere, oltre a tutte le seggiole, anche la morsa rossa ed il veicolo per la manutenzione; è inoltre presente all'interno del magazzino una apposita pedana per la manutenzione delle morse. La movimentazione delle seggiole è di tipo automatico, e permette il passaggio delle vetture dal giro stazione fino al magazzino tramite scambi motorizzati ed una rotaia orizzontale.

L'aumento della portata oraria in progetto non necessita nessun cambiamento dello stato attuale delle stazioni, della linea e del magazzino.

3.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Stabilite le finalità e le caratteristiche del progetto, rimane da verificare le conseguenze sull'ambiente in cui viene ad inserirsi. Si tratta in pratica, di individuare quelle parti dell'ambiente (componenti ambientali) che si ritiene possano essere, in qualche modo, interessate dalla realizzazione dell'opera e/o dalla sua gestione.

Attraverso un controllo attivo, verranno considerati tutti gli effetti negativi e prevedibili sul sistema ecologico - paesaggistico dell'area interessata dai lavori in progetto per l'aumento della portata oraria sull'impianto di risalita esistente PIZ SELLA I, per poi ridurre l'effetto al minimo attraverso dei provvedimenti e delle mitigazioni, tali da migliorarne l'eventuale impatto nell'ambito naturalistico e paesaggistico.

3.3.1 Determinazione delle Componenti Ambientali (C.A.)

Le componenti ambientali (C.A.) analizzate, che fra l'altro vengono espressamente menzionate dagli strumenti normativi in vigore, sono:

- **suolo e sottosuolo**
- **ambiente idrico sotterraneo**
- **ambiente idrico superficiale**
- **fauna**
- **flora**
- **paesaggio**
- **atmosfera e rumore**
- **componente socio – economica**

Stabilito il tipo di C.A. si procederà all'esame dello stato attuale, vale a dire alle condizioni "ante operam". In un secondo tempo dovranno essere individuati e quantificati gli impatti che i lavori in progetto possono indurre sulle varie componenti ambientali. Si può sin d'ora accennare che l'aumento di portata non comporta alcuna nuova costruzione e/o cambiamento delle opere già esistenti, pertanto alcune componenti ambientali sopra menzionate non verranno considerate.

3.3.2 Attribuzione delle valenze alle C.A. ed agli impatti

Alle componenti ambientali elencate nel capitolo 3.3.1. vengono assegnate valenze relative all'importanza che la C.A. rappresenta per il progetto preso in esame.

Sono stati individuati due livelli:

- ** importanza elevata**
- * importanza modesta**
- 0 nessuna importanza**

Per quanto concerne invece gli impatti provocati dall'opera sulle singole componenti vengono assunti tre livelli:

a. impatti negativi		b. impatti positivi	
(- - -)	impatto molto negativo	(+++)	decisamente positivo
(- -)	impatto mediamente negativo	(++)	mediamente positivo
(-)	impatto poco negativo	(+)	modestamente positivo
(0) impatto nullo			

3.3.2.1 C.A. Suolo

Importanza della C.A. : (0)
Impatto: (0)
Essendo la Componente A , ovvero di nessuna importanza, il relativo <i>impatto dei lavori in progetto è nullo (0)</i> .

3.3.2.2 C.A. Sottosuolo

Importanza della C.A. : (0)
Impatto: (0)
Essendo la Componente A , ovvero di nessuna importanza, il relativo <i>impatto dei lavori in progetto è nullo (0)</i> .

3.3.2.3 C.A. Acque sotterranee

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la Componente **A**, ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto dei lavori in progetto* è nullo (0).

3.3.2.4 C.A. Acque superficiali

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la Componente **A**, ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto dei lavori in progetto* è nullo (0).

3.3.2.5 C.A. Flora

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la Componente **A**, ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto dei lavori in progetto* è nullo (0).

3.3.2.6 C.A. Fauna

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la Componente **A**, ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto dei lavori in progetto* è nullo (0).

3.3.2.7 C.A. Paesaggio

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la Componente **A**, ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto dei lavori in progetto* è nullo (0).

3.3.2.8 C.A. Atmosfera

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la Componente **A**, ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto dei lavori in progetto è nullo (0)*.

3.3.2.9 C.A. Rumori

Importanza della C.A. : (*)

Impatto: (0)

Un aumento di portata oraria può comportare indirettamente un lieve aumento dell'inquinamento da rumore sulle piste da sci dovuto essenzialmente all'aumento della presenza di persone, cioè sciatori, in pista, in quanto viene agevolata la possibilità di ridiscendere più volte la stessa pista.

Azione Elementare permanente: impatto leggermente negativo, ma però difficile da valutabile (0).

3.3.2.10 C.A. Considerazioni socio – economiche

Importanza della C.A. : ()**

Impatto: (++)

L'aumento della portata oraria all'impianto di risalita PIZ SELLA I, definita come segue:

⇒ seggiovia a 6 posti ad ammortamento automatico PIZ SELLA I, portata attuale 2.200 p/h → portata futura 2.800 p/h);

rispecchia le esigenze degli odierni utilizzatori/sciatori nell'avere dei bassi tempi di attesa nelle zone d'imbarco e nell'avere un maggior numero di seggiole a disposizione in quanto non sempre questi veicoli vengono completamente riempiti. Un aumento della portata oraria comporta con sicurezza in generale un aumento dell'attrattività del comprensorio sciistico, portando un beneficio economico non solo alla società esercente ma anche a tutti gli altri settori connessi con il turismo invernale.

Azione Elementare permanente: impatto mediamente positivo (+ +).

3.3.3 Matrici di confronto a coppie

La metodologia della matrice a coppie rappresenta un sistema semplice ma efficace per valutare, in una visione d'insieme, sia l'importanza delle componenti ambientali interessate dal progetto, che gli impatti che l'opera stessa provoca sulle diverse componenti.

È quindi possibile individuare immediatamente le sfere d'intervento del progetto che risulteranno maggiormente penalizzate e sulle quali, quindi, si dovranno focalizzare gli interventi di mitigazione.

		Componenti Ambientali											Fase esecutiva	Dopo le mitigazioni		
		Peso		Suolo	Sottosuolo	Acque superficiali	Acque sotterranee	Flora	Fauna	Paesaggio	Atmosfera	Rumori			Aspetti socio - economici	
		Impatto	0	0	0	0	0	0	0	0	*	**			%	%
Azione Elementare	Rumori	-												0		
		--												0		
		---													0	
	Vantaggi economici	+													0	
		++											100	100		
		+++												0		

Dall'esame della matrice appare evidente come non sussistano impatti ambientali nell'aumento della portata oraria su degli esistenti impianti di risalita. D'altra parte risultano molto positivi i vantaggi economici.

4 ALTERNATIVE

L'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita PIZ SELLA I non necessita di nessun cambiamento allo stato attuale delle opere esistenti, ma consta solamente nell'aumento del numero dei veicoli in linea tale da raggiungere la nuova portata oraria di trasporto. Tale intervento è l'unica soluzione per incrementare la portata oraria senza modificare le stazioni e la linea. Quindi un'alternativa equivalente al progetto non esiste, cioè rimane solo la variante zero, che significa di conservare lo stato attuale.

5 MITIGAZIONI

Vanno intese con il termine "mitigazioni", tutti gli interventi che dovranno essere attuati in fase d'esecuzione del progetto ed aventi il fine di attenuare gli impatti negativi che i lavori in progetto avrebbe sulle diverse componenti ambientali.

Siccome con l'aumento della portata oraria in progetto all'impianto di risalita PIZ SELLA I non necessita nessun cambiamento dello stato attuale delle opere esistenti, conseguentemente non necessitano degli interventi di mitigazione. Questo vale sia nella fase d'esecuzione dei lavori, sia nella fase di esercizio dell'impianto di risalita.

6 MONITORAGGIO

Un programma di monitoraggio e controllo delle fasi d'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.

Dato che l'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita PIZ SELLA I non necessita interventi di mitigazione in quanto non vi è nessun cambiamento dello stato attuale delle opere esistenti.

Però per l'aumento della portata della seggiovia è consigliabile un programma di monitoraggio che prevede il controllo dei rumori acustici emessi da essa in piena funzione prevalentemente per poter stabilire il grado di esposizione al rumore degli addetti all'impianto e la zona circostante delle stazioni.

7 MISURE DI COMPENSO

In base alla rilevanza dell'opera in progetto e quindi sull'impatto ambientale che essa produce sulle rispettive componenti ambientali, viene in generale studiata una misura di compenso che la società esercente si impegna a realizzare e/o finanziare. In genere si tratta di lavori di rinaturalizzazione o di rifacimento di sentieri escursionistici, la riforestazione di aree particolarmente sensibili, il rinnovo della cartellonistica dei sentieri, la realizzazione o il rifacimento di strutture para-valanghe ecc.

Nel caso per dell'aumento di portata oraria dell'esistente impianto di risalita PIZ SELLA I la società esercente PIZ DE SELLA SpA ha già realizzato, ovvero finanziato, la realizzazione del sentiero didattico naturale attrezzato NATURONDA nella "Città dei Sassi" presso il Passo Sella (si veda la documentazione fotografica fra gli allegati al presente studio SIA).

La società esercente è comunque disponibile a collaborare nel mantenimento del sentiero suddetto e/o dare dei contributi per aggiungere o sostituire delle tavole esplicative in caso di necessità.

Inoltre la società partecipa ed si impegna di mantenere e di pulire gli sentieri e le zone sciistiche.

8 SITUAZIONE ALLO STATO ZERO

La descrizione della situazione prima della realizzazione dell'opera, costituisce uno dei momenti fondamentali dello studio; é infatti evidente che solo un corretto esame dello stato attuale consentirà di valutare le modifiche che verranno indotte successivamente.

Verranno quindi analizzate lo stato attuale e gli obiettivi che si vogliono raggiungere con l'aumento della portata oraria in progetto all'impianto di risalita PIZ SELLA I.

Gli ammodernamenti ed adattamenti della stazione sciistica PIZ SELLA agli odierni standard si sono dimostrati ad oggi assolutamente giusti e necessari, come lo dimostra l'andamento delle ultime stagioni invernali, e sono ben stimati dagli ospiti invernali della zona.

La soddisfazione e la fedeltà dimostrata dagli sciatori, mostra dunque che il concetto di miglioramento intrapreso dalla società PIZ DE SELLA SpA da dei buoni risultati e quindi deve essere in questo senso ulteriormente condotto, sia per soddisfare ed adeguare le innumerevoli esigenze degli sciatori, sia per continuare a gestire, dal punto di vista economico, in modo redditizio gli impianti di risalita e le piste da sci.

In base all'analisi dei dati statistici, forniteci dalla società gestrice degli impianti di risalita PIZ DE SELLA SpA, con l'aumento della portata oraria in progetto non si vuol far mutare essenzialmente la frequenza dei visitatori, anche se dall'indicazione delle presenze degli ultimi cinque anni, il numero di visitatori nel comprensorio sciistico PIZ SELLA ed in particolare presso l'impianto di risalita PIZ SELLA I è nel suo complesso in leggero aumento. Tale incremento deve essere interpretato, secondo il nostro studio, come un desiderio da parte degli sciatori di potersi spostare liberamente e comodamente (assenza o breve attesa nelle zone d'imbarco presso le stazioni di valle per l'abbassamento dei picchi di frequenza di trasporto nelle ore di punta) da un impianto di risalita all'altro pur rimanendo nello stesso comprensorio sciistico del PIZ SELLA-PLAN DE GRALBA - PASSO SELLA e potendo anche realizzare comodamente più di una discesa sulla stessa pista da sci, con l'incremento del numero di passaggi sul rispettivo impianto di risalita.

Con la attuale portata teorica di 2.200 p/h si può raggiungere una portata effettiva di ca. 2.030 p/h, (riduzione di portata di ca. 8%), questo a causa della frequente frenate dell'impianto nelle zone d'imbarco e sbarco dei passeggeri.

Con l'aumento della portata teorica di 2.800 p/h si raggiunge probabilmente una portata effettiva di 2.600 p/h il tempo d'attesa degli sciatori negli orari di picco nella zona d'imbarco presso la stazione di valle dell'impianto di risalita PIZ SELLA I si riduce.

La *variante zero* delle opere in progetto, quindi la rinuncia all'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita PIZ SELLA I, lascerebbe inalterata l'attuale situazione ambientale e sociale, ma comporterebbe altresì a breve ed a lungo termine un notevole indebolimento della potenzialità concorrenziale dell'esistente comprensorio sciistico del PIZ SELLA.

Concludendo si può affermare che con l'aumento della portata oraria in progetto all'impianto di risalita PIZ SELLA I, il comprensorio sciistico PIZ SELLA raggiungerà sicuramente un incremento nell'attrattività e nel comfort, potendo in tal modo affrontare nel migliore dei modi il futuro e la competitività nella presenza degli sciatori.