

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.....	8
3.1.3	Obbiettivi con le opere in progetto.....	9
3.2	Quadro di riferimento progettuale.....	10
3.2.1	Breve descrizione tecnica delle opere in progetto.....	11
3.2.1.1	Nuova pista da sci con impianto di innevamento MAIERL.....	11
3.2.1.2	Nuovo impianto di risalita ABSAM – MAIERL.....	13
3.3	Quadro di riferimento ambientale.....	15
3.3.1	Determinazione delle Componenti Ambientali (C.A.).....	16
3.3.2	Definizione delle "azioni elementari" del progetto.....	16
3.3.3	Attribuzione delle valenze alle C.A. ed agli impatti.....	17
3.3.3.1	C.A. Suolo.....	17
3.3.3.2	C.A. Sottosuolo.....	18
3.3.3.3	C.A. Acque superficiali.....	19
3.3.3.4	C.A. Acque sotterranee.....	20
3.3.3.5	C.A. Flora.....	20

3.3.3.6	C.A. Fauna	22
3.3.3.7	C.A. Paesaggio.....	23
3.3.3.8	C.A. Atmosfera e Rumori.....	24
3.3.3.9	C.A. Considerazioni socio - economiche.....	25
3.3.4	Matrici di confronto a coppie	25
3.3.4.1	Pista da sci MAIERL	26
3.3.4.2	Impianto di innevamento.....	28
3.3.4.3	Impianto di risalita.....	30
4	ALTERNATIVE	32
4.1.1	Descrizione tecnica generale.....	33
4.1.2	Confronto tabellario dei vantaggi e svantaggi dell'alterantiva in rispetto alla pista di progetto	34
4.1.2.1	Vantaggi	34
4.1.2.2	Svantaggi.....	34
5	MITIGAZIONI.....	35
5.1	Pista da sci con impianto di innevamento	35
5.1.1	Fase di esercizio.....	36
5.2	Impianto di risalita.....	36
6	PROVVEDIMENTI PER IL MIGLIORE INSERIMENTO DELL'OPERA IN PROGETTO NELL'AMBIENTE NATURALISTICO	37
7	MONITORAGGIO	38
8	MISURE DI COMPENSO	38
9	SITUAZIONE ALLO STATO ZERO.....	39

RIASSUNTO NON TECNICO DELLA RELAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

REALIZZAZIONE DELLA NUOVA PISTA DA SCI CON IMP. DI INNEVAMENTO „MAIERL“

E

SOSTITUZIONE DELL'ESISTENTE IMP. DI RISALITA „ABSAM-MAIERL“

1 PREMESSA

Il presente studio di impatto ambientale (SIA) tratta il progetto «Realizzazione della nuova pista da sci con imp. di innevamento „MAIERL“ e Sostituzione dell'esistente imp. di risalita „ABSAM-MAIERL“ nella stazione sciistica di OBEREGGEN, nel Comune di Nova Ponente, Provincia di Bolzano.

Committente dell'opera è la OBEREGGEN SPA, che già da anni gestisce gli impianti di risalita e le piste da sci nella stazione sciistica di OBEREGGEN.

Stante la tipologia e l'estensione delle opere in progetto e la sensibilità dell'ambiente, in cui le opere dovranno essere realizzate, si rende necessaria una verifica di valutazione di impatto ambientale.

La verifica dell'impatto ambientale viene attuata attraverso uno studio (SIA) costituito da relazioni di una serie di esperti che hanno esaminato, ciascuno per le proprie competenze, i vari aspetti del progetto e le relative implicazioni ambientali.

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

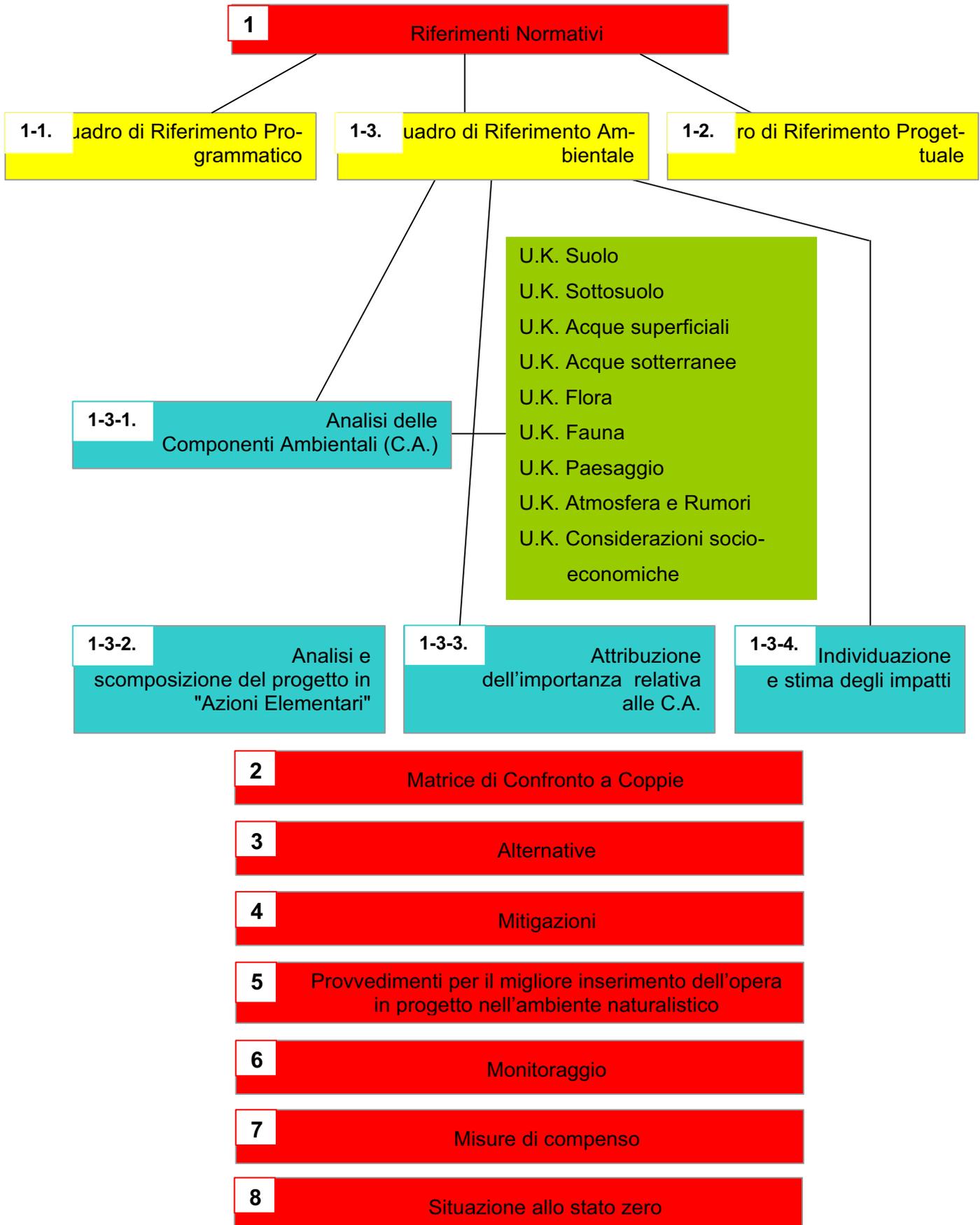
Premesso va che **non si sono incontrate difficoltà nella raccolta dei dati necessari per l'elaborazione del S.I.A.**

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 stanno anche in ottemperanza a quanto richiesto dall'allegato III della Legge Provinciale n. 7 del 24 luglio 1998.

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 NOVA PONENTE;
- Piano Paesaggistico del comune di NOVA PONENTE;
- Piano di Settore degli impianti di risalita e piste da sci;
- Cartografie sui dati territoriali e ambientali messe a disposizione su Internet dalla Provincia Autonoma di Bolzano;
- Dati dei pernottamenti turistici, dalla OBEREGGEN SPA;

- Dati sui passaggi effettuati con gli impianti di risalita nella stazione sciistica OBEREGGEN e nello SKI CENTER LATEMAR, dalla OBEREGGEN SPA;
- Attuali concessioni d'acqua e disponibilità d'acqua per l'innevamento tecnico delle piste da sci della OBEREGGEN SPA;
- Letteratura specifica sulla realizzazione di piste da sci e sull'innevamento tecnico delle piste.

È il caso di sottolineare che nel piano urbanistico del comune di NOVA PONENTE la nuova pista da sci in prog. MAIERL attualmente non è inserita. L'esistente impianto di risalita tuttavia è già inserito nel piano urbanistico comunale.

Nel piano di settore impianti di risalita e piste da sci, ambito territoriale n. 9 – *Val d'Egna/Passo Oclini*, zona sciistica n. 9.2 – *Obereggen* la nuova pista da sci in prog. MAIERL e l'aumento di portata dell'impianto di risalita ABSAM – MAIERL a 2.800 p/h nella prima rielaborazione triennale del piano di settore è stata accolta con delibera della Giunta provinciale n. 4120 del 17/11/2003.

La zona occupata dalle opere in progetto è sottoposta a vincolo idrogeologico e paesaggistico, a vincolo parere dell'ufficio Sistemazioni bacini montani sud e a vincolo parere dell'ufficio Gestione risorse idriche.

In riferimento alla realizzazione delle opere in progetto non vengono riguardate zone sotto protezione ambientale o monumenti naturali.

Inoltre dalle opere non vengono toccate zone a rischio, risp. zone a rischio idrogeologico, zone di rispetto idrologico, zone ad alto rischio (R3) oppure zone a rischio di valanghe o caduta massi. La nuova pista da sci in prog. MAIERL incrocia a quota marittima ca. 1.855 m una sorgente, che attualmente viene sfruttata dalla OBEREGGEN SPA per l'innevamento tecnico delle piste da sci. Tale presa di sorgente viene risanata e gestita in maniera nuova.

3.1.2 Situazione di partenza

La stazione sciistica di OBEREGGEN si ubica graficamente in mezzo alle Dolomiti, precisamente sul versante sud-ovest del massiccio del Latemar, al termine della Val d'Egna.

Gli inizi della stagione invernale vanno all'anno 1969 risp. alla stagione invernale 1972/73, dove sono stati messi in funzione i primi impianti di risalita con le rispettive piste da sci.

Nell'anno 1975/76 è stato realizzato il collegamento con le vicine stazioni sciistiche di PAMPEAGO e PREDAZZO. Con ciò sono state unite le tre aree sciistiche OBEREGGEN, ITAP PAMPEAGO e LATEMAR PREDAZZO allo SKI CENTER LATEMAR, il che è stato il punto decisivo per rendere oggi giorno la stazione di Obereggen nota ed attraente. Questa unione spianava anche nell'anno 1976/77 l'adesione al Consorzio Dolomiti SuperSki.

Nell'anno 1985 è stato preso in esercizio la prima seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico d'Italia, l'impianto ABSAM – MAIERL. In tal modo si è potuto aumentare la portata oraria da 1.100 pers./ora a 1.800 pers./ora.

L'intera stazione sciistica si estende quindi lungo le montagne della Val d'Egna fino alla vicina regione del Trentino e quindi varca sia il limite provinciale che linguistico.

Complessivamente la ski area SKI CENTER LATEMAR conta 17 impianti di risalita, di cui 7 si trovano risp. nelle stazioni di Obereggen e Pampeago e 3 nella stazione di Predazzo, ed un'area di pista da sci connessa di ben 50 km.

Negli ultimi anni il turismo invernale ha raggiunto generalmente un notevole incremento. Specialmente nella stazione OBEREGGEN e nell'intera area SKI CENTER LATEMAR le vaste offerte, le continue innovazioni tecniche ed i continui miglioramenti delle infrastrutture hanno portato ad un considerevole aumento degli sciatori in queste zone.

Ciononostante la stazione sciistica di OBEREGGEN non deve ovvero non può fermarsi, invece deve cercare di rimanere in confronto ad altre stazioni invernali attrattiva e concorrenziale.

3.1.3 Obbiettivi con le opere in progetto

L'ottimale preparazione delle piste da sci e l'ammodernamento degli impianti di risalita viene molto bene accolto dagli sciatori, questo dimostra il notevole utilizzo degli impianti di risalita ed il relativamente alto numero di ospiti delle ultime stagioni invernali, il che spesso ha contribuito ad un sovraffollamento di sciatori sulle esistenti piste da sci del comprensorio. Quindi un ampliamento dell'area sciistica risp. un ampliamento dell'area di piste è strettamente necessario.

Nell'ultima stagione invernale 2003/04 sugli impianti di risalita del comprensorio SKI CENTER LATEMAR sono stati registrati ca. 736.356 primi passaggi; dividendo tale numero per il numero di giorni di una stagione invernale (ca. 120 giorni), si ottiene un numero di ca. 6.136 sciatori al giorno nella stazione. In giorni di punta (Natale e Carnevale) naturalmente è stato registrato un numero di sciatori al giorno ancora più alto. Questo numero di ospiti tuttavia non varierà sostanzialmente con la realizzazione delle opere progettate, in quanto gli ultimi cinque anni dimostrano che la quantità degli usufruenti della stazione sciistica è rimasta più o meno uguale. Perciò non si desidera assolutamente con la realizzazione delle nuove opere in progetto attirare ancora più ospiti, ma offrire agli utilizzatori risp. sciatori un'offerta maggiore di piste da sci e moderni impianti di risalita, in modo a poter mantenere anche in futuro l'attuale numero di ospiti.

Per poter riscontrare le esigenze odierne di una stazione sciistica moderna ed attrattiva, quindi anche nella stazione di OBEREGGEN, devono essere effettuate continuamente delle modifiche, adeguamenti e innovazioni sugli impianti di risalita e piste da sci.

È quindi l'obbiettivo della società esercente con la realizzazione della nuova pista da sci in progetto MAIERL di creare nuova area di pista e di migliorare le piste da sci nella parte intermedia della zona sciistica risp. di migliorare e rendere maggiormente attrattiva l'intera stazione di OBEREGGEN. Inoltre con la nuova opera in progetto la OBEREGGEN SPA si promette un'alleggerimento dell'attuale stretta pista da sci REITER – ALPE e una diminuzione degli incidenti sulla predetta pista, a causa dell'alto affollamento di sciatori.

Con la sostituzione dell'impianto tecnicamente superato ABSAM – MAIERL con un nuovo impianto di risalita moderno e adeguato alle esigenze degli sciatori (maggiore comfort di viaggio, velocità di trasferta più elevata, meno tempi di attesa, ecc.) la società esercente vuole contribuire alla rivalutazione della stazione sciistica. Specialmente con l'adeguamento della portata oraria dell'impianto, cioè con l'aumento della portata da 2.200 p./h a 2.800 p./h dovrà essere garantito un continuo flusso di sciatori nella stazione di valle e risp. eliminati o per lo meno ridotti i tempi di attesa all'imbarco.

In seguito all'importante funzione svolta dall'impianto di risalita come impianto di collegamento fra le stazioni sciistiche di OBEREGGEN e PREDAZZO / PAMPEAGO avviene sempre più spesso la formazione di interminabili code di attesa nella stazione di valle. Tuttavia non solo per questo motivo, bensì anche poiché l'impianto ABSAM – MAIERL serve una propria piacevole pista da sci, che si presta bene per ogni tipo di sciatore.

3.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Partendo dalle premesse indicate al punto precedente la OBEREGGEN SPA progetta la realizzazione delle seguenti opere:

- la realizzazione di una nuova, alternativa pista da sci MAIERL,
- la realizzazione di un rispettivo impianto di innevamento tecnico per la suddetta progettata pista da sci,
- la realizzazione di un sottopassaggio pedonale nell'incrocio della pista da sci in progetto con la strada comunale di accesso ALMWEG,
- il risanamento dell'esistente presa d'acqua sulla progettata pista da sci,
- la posa di nuove condotte idriche ed elettriche per l'impianto di innevamento tecnico,
- la sostituzione dell'attuale seggiovia quadriposto ad amm. aut. con una nuova seggiovia esaposto ad amm. aut. con aumento della portata oraria da attualmente 2.200 p/h a 2.800 p/h, ed infine

- la realizzazione di un nuovo complesso di stazione con vari locali necessari per l'esercizio del nuovo impianto di risalita e delle piste da sci ed una limitata ristrutturazione dell'attuale ristorante nella stazione di valle dell'impianto di risalita in progetto ABSAM – MAIERL.

3.2.1 Breve descrizione tecnica delle opere in progetto

3.2.1.1 Nuova pista da sci con impianto di innevamento MAIERL

Come già accennato, la nuova progettata pista da sci MAIERL dovrà rappresentare un'innovazione nel tratto mediano della stazione sciistica di OBEREGGEN.

In tal senso la nuova pista dovrà rappresentare per gli sciatori di capacità migliori un'attraente alternativa alla esistente pista da sci REITER – ALPE. Essa dovrà tuttavia anche essere utilizzabile per allenamenti e gare di ogni tipo. L'esistente pista da sci è unicamente nel tratto superiore più ripida, il tratto inferiore invece prosegue in maniera lieve e quindi non viene volentieri frequentato dagli sciatori abili.

La nuova pista da sci MAIERL si dirama ca. 200 m a valle della stazione di monte dell'esistente impianto di risalita ABSAM – MAIERL ad una quota marittima di ca. 2.120 m sulla destra dell'esistente pista da sci REITER – ALPE e prosegue quindi ca. 250 m in linea rettilinea fino a quota ca. 2.050 m, dove effettua una piccola curva a destra (viene oltrepassato un dosso di versante) e continua in seguito con lieve curve fino a ca. 200 m sopra la stazione di valle dell'impianto menzionato, dove infine va a sboccare nell'esistente pista da sci REITER – ALPE a quota marittima di ca. 1.765 m.

Dalla zona di sbocco della nuova progettata pista da sci MAIERL fino alla stazione di valle dell'accennato, appartenente impianto di risalita viene allargata l'attuale pista da sci REITER – ALPE sul bordo destro, in modo tale da poter sopportare meglio i flussi di sciatori risp. per non far sorgere una strettoia e quindi una zona di pericolo.

Con la realizzazione del nuovo impianto di risalita in progetto ABSAM – MAIERL è inoltre previsto di riempire la conca lungo la strada di accesso alla stazione di valle, a valle della stazione di valle dell’impianto di risalita LANER. Attraverso questa misura viene spostata anche la strada di accesso lievemente verso valle, in modo che nel futuro sia possibile ottenere un maggior spazio fra le due stazioni di valle degli impianti di risalita ABSAM – MAIERL e LANER e l’esistente ristorante ABSAM e quindi sia possibile in questa zona regolare meglio i flussi di sciatori.

L’area complessiva della nuova progettata pista da sci MAIERL risulta di ca. 6,55 ha. Essa prosegue quasi sull’intera lunghezza in bosco, tuttavia questo è molto rado nella zona iniziale e mediana.

La nuova pista da sci MAIERL possiede una lunghezza orizzontale di ca. 1.260 m, una larghezza media di ca. 53,0 m e una pendenza media del ca. 29,5 %. La pendenza della pista stessa varia dai 7,7 % nella zona iniziale ai 54,7 % nella zona mediana.

Su una quota marittima di ca. 1.880 m attualmente prosegue la strada comunale di accesso ALMWEG, che nei mesi invernali pertanto non viene percorsa da veicoli, bensì attraversata da numerosi escursionisti.

Quindi con la realizzazione della nuova pista da sci MAIERL è previsto nel predetto incrocio la realizzazione di un sottopassaggio pedonale. Questo permette ai passeggianti, come pure alle motoslitte (osti delle capanne) un attraversamento senza pericoli della nuova pista da sci MAIERL.

Dati tecnici della nuova pista da sci in progetto MAIERL:

• Area pista	6,55 ha
• Lunghezza orizzontale della pista	1.260 m
• Dislivello	370 m
• Larghezza media	53 m
• Pendenza media	29,5 %
• Pendenza min. / max.	7,7 / 54,7 %

Nella zona terminale della nuova pista da sci MAIERL risp. nella zona del previsto allargamento dell'esistente pista da sci REITER – ALPE viene intersecato un attuale ruscello, che in fase di realizzazione della nuova pista viene spostato, intubato e sistemato in modo tale da non compromettere il naturale deflusso dell'acqua anche dopo la realizzazione della nuova pista da sci.

Un'ulteriore misura riguardata con la realizzazione della pista da sci MAIERL è il risanamento della esistente presa di sorgente a quota marittima di ca. 1.855 m, la quale è ubicata direttamente sulla nuova pista da sci. L'acqua della sorgente viene utilizzata dalla OBEREGGEN SPA per l'innevamento tecnico delle piste da sci, quindi tale presa viene anche risanata e predisposta nuovamente dalla OBEREGGEN SPA.

Come già attualmente sulle esistenti piste da sci della stazione sciistica OBEREGGEN è anche previsto per la nuova progettata pista da sci MAIERL un impianto automatico per l'innevamento tecnico della pista, il che dovrà garantire la sicurezza di neve anche in inverni con carenza di neve naturale sull'intera area sciabile della stazione sciistica.

3.2.1.2 Nuovo impianto di risalita ABSAM – MAIERL

Come già accennato, la OBEREGGEN SPA progetta nell'anno 2005 assieme alla realizzazione della nuova pista da sci MAIERL la sostituzione dell'attuale seggiovia quadriposto ad ammorsamento automatico ABSAM – MAIERL, realizzata nell'anno 1985, con egualmente una seggiovia ad ammorsamento automatico ma con seggiole esaposto. Nello stesso tempo dovrà essere aumentata la portata oraria del nuovo impianto da 2.200 p/h a 2.800 p/h.

Con la sostituzione dell'impianto la posizione dell'attuale stazione di valle e di monte, come pure il tracciato della linea, rimane invariata. La stazione di valle si trova a quota marittima di 1732,00 m nella località ABSAM e la stazione di monte a quota 2165,10 m s.l.m. sotto il massiccio del Latemar.

Il nuovo impianto di risalita ABSAM – MAIERL è previsto come seggiovia esaposto ad amm. aut. con carenatura e tappeto mobile d'imbarco, un tipo di impianto offerente agli utilizzatori un massimo comfort.

La potenzialità di trasporto del nuovo impianto di risalita ABSAM – MAIERL è di 2.800 pers./h alla velocità di 5,0 m/s.

La lunghezza inclinata dell'impianto risulta di 1437,22 m, la lunghezza orizzontale di 1355,00 m, il dislivello di 433,10 m e la pendenza media di 31,96 %; si tratta quindi di un impianto di media grandezza.

La stazione di valle dell'attuale impianto di risalita ABSAM – MAIERL è costituita da due edifici annessi con funzioni differenti. Il tratto a valle serve in parte all'impianto di risalita ma specialmente al servizio di ristoro. Il tratto a monte serve esclusivamente all'impianto e non possiede un interrato. Per il nuovo impianto di risalita è previsto di demolire l'intero tratto a monte dell'attuale edificio e di sostituirlo con un nuovo edificio.

In tal caso è previsto di ubicare la stazione motrice e di rinvio in maniera autonoma e a fianco ad essa un ulteriore complesso. In questo edificio, che si compone di due piani, sono ubicati nel piano seminterrato locali per le attrezzature elettriche dell'impianto, come una cabina di trasformazione, un locale elettrico, una sala gruppi elettrogeni e una cabina ENEL con locale contatori e inoltre un locale di deposito per materiale delle piste da sci (materassi, recinzioni, segnaletica, ecc.) e per pezzi di ricambio dell'impianto, come pure una stazione di pompaggio (stazione di pompaggio in progetto ABSAM) e un locale di comando dell'innnevamento tecnico. Al piano terra si trova il magazzino, dove tutti i veicoli possono essere ricoverati e in estate effettuata la manutenzione. Inoltre nello stesso piano sono ubicati la cabina di comando dell'impianto e un locale elettrico di comando, servizi per il personale e una rimessa per tre mezzi battipista con officina per varie riparazioni e un piccolo deposito. Sul lato nord-ovest del piano terra, quindi all'entrata della rimessa mezzi battipista, è anche previsto un distributore di carburanti per il rifornimento dei mezzi battipista ed autoveicoli della società esercente ed una piattaforma di raccolta degli oli sparsi.

La stazione di monte dell'attuale impianto di risalita ABSAM – MAIERL sussiste unicamente dalla stazione dell'impianto ed una vicina cabina di comando.

Anche per il progettato nuovo impianto di risalita la stazione di monte comprende unicamente la stazione fissa libera dell'impianto e una cabina di comando con servizio per il personale, quindi oltre alla nuova stazione dell'impianto estetivamente più bella non si tratta di sostanziali modifiche.

Il terreno in linea procede in maniera regolare, in modo che non si rendono necessarie opere tecniche oltre alle fondazioni in cemento armato ed i sostegni in acciaio zincato.

Attualmente sono presenti in linea 22 sostegni, per il nuovo impianto invece sono previsti unicamente 16 sostegni.

A valle della stazione di valle, in una conca lungo la strada di accesso alla stazione di valle, è previsto di depositare la maggior parte del materiale di scavo per il nuovo complesso edile della stazione di valle. Con le previste misure di riempimento viene anche spostata la strada di accesso lievemente verso valle, in modo che nel futuro sia possibile ottenere un maggior spazio fra le due stazioni di valle degli impianti di risalita ABSAM – MAIERL e LANER e l'esistente ristorante ABSAM e quindi sia possibile in questa zona regolare meglio i flussi di sciatori.

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.

Il primo passo da percorrere è quello di stabilire attraverso quali “azioni” si sviluppa la realizzazione del progetto, poi bisognerà individuare quali sono le “componenti ambientali” che, in qualche modo, potranno essere interessate da queste azioni.

Infine si dovranno stimare gli impatti che queste azioni provocano sull'ambiente.

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

3.3.2 Definizione delle "azioni elementari" del progetto

La realizzazione delle opere in progetto comporta una serie di interventi **temporanei** in *Fase di costruzione* e **permanenti** nella *Fase di funzionamento a regime*. Questi sono definibili come Azioni Elementari (**AE**) e sono:

<p>Progetto:</p> <p>Pista da sci</p> <p>Imp. di innevamento</p> <p>Impianto di risalita</p>	A Z I O N I E L E M E N T A R I	Scavi
		Riporti
		Costruzione di strade d'accesso
		Disboscamenti
		Danneggiamento del suolo
		Trattamento a verde
		Traffico mezzi pesanti
		Gestione risorse idriche
		Fondazioni
		Esercizio

compensano fra di loro. In alcuni tratti le movimentazioni di terreno sono elevate, in altri invece non sono oppure appena presenti.	significative nella stazione di valle e nella zona di riempimento in progetto.
Stabilità di versante	
(-) Unicamente sul versante a maggiore pendenza sono state individuate locali avvallamenti. Questi interessano tuttavia unicamente uno strato di terreno di una profondità di ca. 1,50 m, dove ciononostante il pendio viene drenato superficialmente, in modo a poter evitare erosioni e slittamenti.	
Disboscamento	
(- -) I previsti disboscamenti hanno un influsso medio sul deflusso superficiale e sulla soggettività alle erosioni.	
Strade d'accesso	
(-) Poichè il pendio in oggetto già attualmente viene attraversato da più strade di accesso, la costruzione di nuove strade provvisorie in fase di cantiere si limita a brevi tratti.	

3.3.3.2 C.A. Sottosuolo

PISTA DA SCI CON IMP. DI INNEV.	IMP. DI RISALITA
* *	* *
Stabilità di versante	
(-) Sull'intero versante non sono stati individuati segni di maggiori instabilità. Inicamento sul versante a	(- -) Sull'intero versante non sono stati individuati segni di maggiori instabilità. Con la realizzazione del

<p>maggiore pendenza sono state evidenziati avvallamenti superficiali (profondità 1,5 m).</p>	<p>previsto spostamento della strada di accesso presso la stazione di valle sono previsti maggiori riporti, tuttavia non viene alterata la stabilità del terreno.</p>
<p>Fondazioni</p>	
<p>(-) Le previste scarpate di costruzione per il previsto sottopassaggio pedonale possono ottenere a breve tempo un'altezza di 5 m ed un angolo di 45°. La portata del terreno è buona, quindi possono essere esclusi sovraccarichi.</p>	<p>(-) Le opere necessarie per la costruzione del previsto impianto di risalita vengono realizzate su terreno con buone capacità portanti, in modo che i carichi possono facilmente essere trasmessi al suolo.</p>

3.3.3.3 C.A. Acque superficiali

PISTA DA SCI CON IMP. DI INNEV.	IMP. DI RISALITA
*	*
<p>Alterazione del deflusso superficiale</p>	
<p>(-) Nell'intera zona della pista da sci l'acqua superficiale viene raccolta mediante canalette e deviata lungo la pista. Nella parte superiore l'acqua raccolta può essere immessa direttamente nel suolo, mentre il resto dell'acqua superficiale viene deviata al vicino ruscello (Rio Zanggen).</p>	<p>(-) Non si prevede alcun influo sulle acque superficiali.</p>
<p>Deflusso nel rio in caso di tempeste</p>	
<p>(- -) Il comportamento del deflusso sulla pista da sci in caso di tempeste può essere valutato in modo modesto.</p>	
<p>Deflusso nel rio in caso del disgelo</p>	

<p>(- -) Il deflusso nel rio nei casi del disgelo è più basso in riguardo al caso di tempeste e viene visto in maniera modesta.</p>	
---	--

3.3.3.4 C.A. Acque sotterranee

PISTA DA SCI CON IMP. DI INNEV.	IMP. DI RISALITA
* *	*
Modifica dell'idrica sotterranea	
<p>(-) La parte superiore della pista da sci si trova nella zona di introduzione della sorgente Bründl. Un inquinamento dell'acqua di suolo può tuttavia essere esclusa data la lontananza dell'opera. L'unico influsso potrebbe stare nel fatto, che attraverso la costruzione della pista s'infiltri meno acqua nel suolo e con ciò venga variato insignificantemente la portata della sorgente.</p>	<p>(-) Nell'ambito della stazione di valle viene toccato acqua di deflusso superficiale. Tuttavia si è ubicati al di fuori dalla zona d'influsso della sorgente Bründl.</p>

3.3.3.5 C.A. Flora

PISTA DA SCI CON IMP. DI INNEV.	IMP. DI RISALITA
* *	* *
Cambiamenti qualitativi	
<p>(- - -) Con il disboscamento di una parte del bosco di larici e pini l'area occupata riscontra una radicale modifica di qualità. Con la sua copertura rada esso si presenta con una vegetazione con caratteri molto svariati ed</p>	<p>(-) Il tracciato esistente dell'impianto di risalita non viene o solo in alcuni tratti limitatamente allargato e la lunghezza rimane altrettanto invariata, in modo che non avverranno sostanziali perdite risp. cambiamen-</p>

<p>offre a molte speci ambito di vita. La trasformazione di questo ecosistema significa una diminuzione di qualità, sia per la bassa funzione di protezione del suolo, nel ritiro dell'ambiente vitale oppure per l'ecosistema creato in maniera artificiale.</p>	<p>ti qualitativi dell'ambito vitale.</p>
<p>Danni da vento</p>	
<p>(-) I danni da vento con la realizzazione della fascia di pista non sono molto rilevanti.</p>	
<p>Ritardo della vegetazione</p>	
<p>(0) Attraverso l'innevamento sussiste un perduramento della coltre nevosa. Ciò comporta vari vantaggi e svantaggi. Il ritardo della vegetazione si limita in generale a 5 – 10 giorni, il che non ha alcune influenze sul ciclo vegetale, almeno per ciò che riguarda le quote di progetto.</p>	
<p>Protezione meccanica</p>	
<p>(+ +) La neve tecnica costituisce una migliore difesa nei confronti dell'azione delle lamine degli sci sulla vegetazione erbacea ed arbustiva.</p>	

3.3.3.6 C.A. Fauna

PISTA DA SCI CON IMP. DI INNEV.	IMP. DI RISALITA
* *	* *
Effetto isola	
<p>(-) La realizzazione della nuova pista da sci comporta un'interruzione del continuum. Questo effetto isola viene visto solo mediamente negativo.</p>	
Disturbo alla fauna	
<p>(- / -) In fase di cantiere il disturbo alla fauna è elevato, tuttavia in fase di esercizio ciò è meno rilevante, anche perchè la pista da sci si svolge in gran parte sotto l'esistente impianto di risalita.</p>	<p>(- / 0) Il disturbo alla fauna in riferimento ai lavori di sostituzione dell'impianto di risalita può essere visto in fase di costruzione mediamente negativo, mentre in fase di esercizio il disturbo provocato non varierà sostanzialmente dallo stato attuale.</p>
Cambiamenti qualitativi	
<p>(-) Poichè si tratta di un'area vastamente boscata, la quale offre ancora buone possibilità di ritiro, l'effetto di questo fattore sulla fauna può essere visto mediamente negativo.</p>	
Ritardo vegetativo	
<p>(0) Un ritardo della possibilità di pascolo per animali domestici e la selvaggina in seguito all'innevamento tecnico della pista appare poco rilevante.</p>	

3.3.3.7 C.A. Paesaggio

PISTA DA SCI CON IMP. DI INNEV.	IMP. DI RISALITA
* *	* *
Variazioni morfologiche di dettaglio	
<p>(- - -) Le variazioni morfologiche di dettaglio sono medie fino alte. Tuttavia queste sono apprezzabili solo da distanze ridotte. Questo anche poiché in molte zone le movimentazioni di terreno sono state ridotte ad un minimo risp. non risultano appena.</p>	<p>(-) Nella stazione di valle l'aspetto paesaggistico viene insignificatamente variato attraverso la nuova costruzione dell'edificio di stazione con conseguente modifica del terreno adiacente.</p>
Variazioni cromatiche	
<p>(- -) Nel presente caso le variazioni cromatiche sono sostanzialmente collegate al taglio della fascia di bosco. In tal modo sorge una fascia fra il laterale verde cupo del bosco ed il verde chiaro della pista risp. del prato.</p> <p>Altrettanto questo influsso esiste anche a fine stagione, dove la più lunga permanenza della coltre nevosa sulla piste determina un netto contrasto cromatico allo scioglimento della neve.</p>	
Visibilità delle opere	
<p>(-) Il previsto sottopassaggio pedonale viene per intero ricoperto con terreno vegetale, quindi rimangono visibili unicamente i due accessi laterali.</p> <p>Poiché tutte le condotte idriche ed elettriche vengono posate in sottosuolo e utilizzati idranti sottosuolo risp. elettranti abbassabili al piano di cal-</p>	<p>(-) L'attuale stato dell'aspetto ambientale non viene modificato notevolmente con la sostituzione dell'impianto di risalita, in quanto la grandezza delle stazioni di valle e monte e dei sostegni di linea sono pressochè uguali. Nella stazione di monte non viene realizzato un ulte-</p>

pestio, visibili solo a distanze ridotte, gli impatti sul paesaggio sono molto ridotti.	riore edificio, invece nella stazione di valle l'edificio esistente viene in parte demolito e ricostruito, dove questo in gran parte viene realizzato in interrato.
---	---

3.3.3.8 C.A. Atmosfera e Rumori

PISTA DA SCI CON IMP. DI INNEV.	IMP. DI RISALITA
*	*
Atmosfera	
(-) Le immissioni in atmosfera riferibili sia alla fase di esecuzione che di gestione sono trascurabili.	(0) Le emissioni in atmosfera, a prescindere dalla fase di costruzione, rimangono invariate risp. non vengono migliorate né peggiorate.
Rumori	
(- -) In fase di costruzione si verificherà un discreto impatto acustico, peraltro di durata limitata. Per la pista da sci la fase di esercizio comporta con la presenza degli sciatori, dei mezzi battipista e dei generatori di neve un'alterazione risp. un peggioramento della situazione odierna.	(0) Quanto detto per la componente atmosfera vale anche per la componente rumori.

3.3.3.9 C.A. Considerazioni socio - economiche

PISTA DA SCI CON IMP. DI INNEV.	IMP. DI RISALITA
* *	* *
Risvolti economici	
<p>(+ + +) La realizzazione di una pista da sci, in particolare di una nuova pista con nuove provocazioni per gli sciatori, può avere dei riflessi di notevole rilievo non solo per la società esercente ma anche per l'intera economia della zona coinvolta.</p> <p>La gestione delle piste da sci anche in inverni con carenza di neve naturale può altrettanto essere valutato in maniera molto positiva.</p>	<p>(+ +) La sostituzione di un impianto tecnicamente superato con un impianto nuovo, moderno e rispecchiante le esigenze degli utilizzatori (maggiore comfort di viaggio, maggiore velocità di trasferta, bassi tempi di attesa, ecc.) comporta con sicurezza un aumento dell'attrattività della stazione sciistica.</p>
Incidenti	
<p>(- -) Una pista da sci comporta l'accettazione di un <u>rischio di incidente</u>. Il rischio è di tipo <u>volontario</u> e, come tale ha un'alta soglia di accettazione per gli utenti dell'impianto.</p>	

3.3.4 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.

3.3.4.1 Pista da sci MAIERL

COMPONENTI	Importanza	Scavi	Instab. del versante	Processi erosivi	Strade di accesso	Variazione deflusso superficiale	Variazione infiltrazione	Effetto isola	Disboscamento / Danni da vento	Variazione qualitativa
Suolo	**	-- (-)	-	-	-		-		--	-
Sottosuolo	**	-- (-)	-				-		-	
Acque superficiali	*	-	-			--	-			
Acque sotterranee	**	--	-			-	-		-	-
Flora	**								-	---
Fauna	**							-		-
Paesaggio	**	--- (--)		--	-			--		
Atmosfera e Rumori	*	--			-			-		
Aspetto socio - economico	**									
		15 70 15 100		50 50	100	50 50	100	70 30	75 25	75 25
DOPO LE MITIGAZIONI		50 50								

COMPONENTI	Importanza	Disturbo	Variazioni morfologiche	Variazioni cromatiche	Atmosfera	Rumori	Vantaggi economici	Incidenti		
Suolo	**		-							
Sottosuolo	**		-							
Acque superficiali	*		-							
Acque sotterranee	**		-							
Flora	**									
Fauna	**	-- (-)				-				
Paesaggio	**		---	--						
Atmosfera e Rumori	*				-	--				
Aspetto socio - economico	**						+++	-		
		100	80	20	100	100	50	50	100	100
NACH DER VERMINDERUNG	100									

Dall'esame della matrice appare evidente come gli impatti maggiori si concentrino nelle Componenti Ambientali: suolo, ambiente idrico sotterraneo e paesaggio, nei confronti delle quali sarà dunque opportuno agire con maggiore attenzione e cautela. Altrettanto risultano invece molto positivi i vantaggi economici.

3.3.4.2 Impianto di innevamento

COMPONENTI	Importanza	Scavi	Protezione meccanica	Strade di accesso	Instab. del versante	Fondazioni	Erosione	Prelievo idrico	Variazione deflusso sotterraneo								
Suolo	*	--		-	-		-										
Sottosuolo	*	-															
Acque superficiali	*							-									
Acque sotterranee	**	-						-	-								
Flora	**		++														
Fauna	**																
Paesaggio	*	-					-- (-)										
Atmosfera e Rumori	**	-															
Aspetto socio - economico	**																
		80	20		100	100		100	100	50	50		100		100		
DOPO LE MITIGAZIONI								100									

COMPONENTI	Importanza	Rumore e disturbo alla fauna	Ritardo del pascolo	Ritardo vegetativo	Impatto visivo	Valore economico
Suolo	*					
Sottosuolo	*					
Acque superficiali	*					
Acque sotterranee	**					
Flora	**			0		
Fauna	**	-	0			
Paesaggio	*			-	-	
Atmosfera e Rumori	**	--				
Aspetto socio - economico	**					+++
		50	50	100	100	100
DOPO LE MITIGAZIONI						

3.3.4.3 Impianto di risalita

COMPONENTI	Importanza	Scavi	Instab. del versante	Strade di accesso	Fondazioni	Variazione deflusso superficiale	Variazione deflusso sotterraneo	Disboscamento	Variazioni morfologiche
Suolo	**	-	-	-	-		-	-	--
Sottosuolo	**	-	--	-					-
Acque superficiali	*					-		-	
Acque sotterranee	*	-					-		-
Flora	**							-	
Fauna	**							-	
Paesaggio	**	--		-					--
Atmosfera e Rumori	*	--		-					
Aspetto socio-economico	**								
		60 40	50 50	100	100	100	100	100	50 50
DOPO LE MITIGAZIONI									

COMPONENTI	Importanza	Visibilità degli impianti	Atmosfera			Rumori			Vantaggi economici			
Suolo	**											
Sottosuolo	**											
Acque superficiali	*											
Acque sotterranee	*											
Flora	**											
Fauna	**						-					
Paesaggio	**	-										
Atmosfera e Rumori	*		0			0						
Aspetto socio-economico	**									++		
		100			-		-		-	100		
DOPO LE MITIGAZIONI												

4 ALTERNATIVE

In conformità alla normativa per l'esecuzione di uno studio di impatto ambientale viene nel seguente capitolo anche riportata un'alternativa al tracciato di progetto della nuova pista da sci MAIERL. Questa prevede un notevole allargamento sull'intero tratto inferiore dell'esistente pista da sci REITER – ALPE.

Il tratto inferiore soggetto della pista da sci REITER – ALPE viene per uno servito dall'appartenente impianto di risalita ABSAM – MAIERL, tuttavia esso stabilisce anche l'unico collegamento sciistico fra le stazioni sciistiche di OBEREGGEN e PREDAZZO / PAMPEAGO.

A causa della posizione favorevole e del tracciato medio-alto della pista da sci REITER – ALPE essa viene ottimamente utilizzata, in modo che il tratto stretto finale spesso non è più in grado di sopportare la necessaria capacità di sciatori. Quindi spesso avvengono incidenti, che solo attraverso un notevole allargamento della pista da sci potrebbero essere evitati risp. ridotti. Con la realizzazione della nuova pista da sci in progetto MAIERL invece può essere ottenuta una migliore ripartizione degli sciatori come pure offerto agli sciatori di capacità migliori un'alternativa pista di discesa con nuove provocazioni.

Inoltre può essere affermato con certezza, che con un allargamento dell'esistente pista da sci l'aumento di valore e di attrattività della stazione sciistica è molto minore in riferimento alla realizzazione della progettata nuova pista da sci MAIERL.

Per l'impianto di risalita ABSAM – MAIERL sono stati trascurati tracciati alternativi, in quanto il nuovo impianto è predestinato ad assumere la stessa funzione dell'impianto attuale con l'appartenente pista da sci e non è previsto per l'apertura di nuova area sciabile in zona ancora intatta.

4.1.1 Descrizione tecnica generale

Il previsto alternativo ampliamento dell'esistente pista da sci REITER – ALPE si estende sull'intero tratto inferiore fra le quote ca. 1.943 m e 1.740 m.

In questo tratto l'attuale pista da sci possiede unicamente una larghezza di ca. 20 ÷ 40 m e più strettoie. La pendenza della pista è con 16 % in media piuttosto lieve, a causa di ciò il tratto inferiore appartenente all'impianto di risalita ABSAM – MAIERL si presta meglio per sciatori meno abili e il flusso di sciatori non è ottimale.

Il previsto ampliamento si sviluppa su una lunghezza di ca. 1.250 m con un dislivello di ca. 203 m ed occupa un'area di ca. 3,11 ha.

La larghezza del previsto allargamento varia dai 20 m ai 30 m, in modo che il tratto in oggetto nel futuro presenta una larghezza media di ca. 59 m. Un allargamento di queste dimensioni sarebbe assolutamente necessario, in quanto con la prevista sostituzione dell'attuale impianto di risalita ABSAM – MAIERL sull'appartenente pista da sci, vale a dire sull'esistente pista da sci REITER – ALPE, sarà da prevedere maggiori viaggi di ripetizione.

Le caratteristiche tecniche del previsto allargamento dell'esistente pista da sci REITER – ALPE sono:

– Area pista di allargamento	3,11 ha
– Lunghezza orizzontale dell'allargamento	1.250 m
– Dislivello	203 m
– Larghezza media dell'allargamento	24 m
– Pendenza media	16 %

4.1.2 Confronto tabellario dei vantaggi e svantaggi dell'alternativa in rispetto alla pista di progetto

4.1.2.1 Vantaggi

<i>Progetto</i>	<i>Alternativa</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Rivalutazione essenziale della stazione sciistica di OBEREGGEN e aumento dell'attrattività della zona intermedia; • Migliore distribuzione degli sciatori nella stazione sciistica; • Riduzione del rischio di incidenti sulla pista da sci REITER – ALPE; • Nuove provocazioni per gli sciatori, specialmente per quelli più abili; • Movimenti di terreno di media grandezza. 	<ul style="list-style-type: none"> • Minori disboscamenti a causa della minore area di pista da sci nuova; • Non si necessita di opere tecniche; • L'inquinamento acustico esistente sulla pista da sci non viene trasferito, ma unicamente lievemente aumentato.

4.1.2.2 Svantaggi

<i>Progetto</i>	<i>Alternativa</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Lungo l'intera pista da sci sono necessari disboscamenti, anche se in bosco rado; • Necessità di realizzazione di un sottopassaggio pedonale all'incrocio con la strada comunale "Alm"; • Incrocio con una sorgente esistente e utilizzata; • Aumento dell'inquinamento acustico in fase di esercizio da parte degli sciatori, dei mezzi battipista e dei generatori di neve. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bassa rivalutazione dell'area sciistica; • La concentrazione degli sciatori sulle piste nell'area sciistica rimane uguale; • Il rischio di incidenti sulla pista di discesa esistente viene solo ridotto in modo poco rilevante; • Nessune nuove provocazioni per gli sciatori, specialmente per quelli più abili; • Movimenti di terreno di elevate dimensioni con alte scarpate e

	terra armata; <ul style="list-style-type: none">• Smaltimento dell'acqua piovana e dell'acqua di scarico dispendioso.
--	--

5 MITIGAZIONI

Col termine mitigazioni si intendono quegli interventi necessari per diminuire gli effetti negativi che l'opera in progetto avrebbe sulle Componenti Ambientali.

5.1 PISTA DA SCI CON IMPIANTO DI INNEVAMENTO

- Le zone interessate dai movimenti terra sia per gli scavi che per i riporti saranno modellate in modo da non alterare la morfologia limitrofa e la sicurezza. Inoltre le zone toccate saranno ripristinate mediante il riposizionamento del suolo asportato durante gli scavi;
- i tempi di apertura degli scavi saranno minimi per alterare le condizioni geostatiche del terreno;
- uso molto attento ed oculato delle macchine escavatrici; per interessare un'area quanto più ristretta possibile per lo scavo e rovinare il meno possibile il manto vegetale;
- le aree toccate dalle movimentazioni di terreno dovranno essere rinverdate sia per scopi paesaggistici che soprattutto di sicurezza nei confronti di fenomeni erosivi; in tal caso il rinverdimento deve avvenire con semine adatte al loco (sec. la selezione);
- gli scavi temporanei necessari per eventuali strade d'accesso dovranno essere ripristinati seguendo la morfologia preesistente;
- gli scavi per la messa in opera delle condotte dovranno essere immediatamente ritombati utilizzando lo stesso terreno vegetale e le medesime essenze vegetali;
- la pista dovrà essere servita da sistematiche canalette superficiali, in grado di allontanare lateralmente le acque ruscellanti impedendo l'innescio di processi erosivi;

- va interdetta con cartelli, sanzioni e apposite recinzioni (specie nella zona superiore) la pratica del fuori pista;
- le acque superficiali e sotterranee con richiesta concessione dovranno essere utilizzate per lo stretto necessario alla produzione di neve tecnica e controllate periodicamente dando comunicazione dei quantitativi agli Organi competenti, come specificato da normativa vigente (Circ. 1670/96 SIMN).

5.1.1 Fase di esercizio

La preparazione della pista e l'esercizio dei generatori di neve deve essere regolato nel seguente modo:

- ridurre i danni meccanici causati dai mezzi battipista;
- sui mezzi battipista si consiglia di impiegare oli e grassi biodegradabili.
- non provocare un prolungamento significativo della persistenza della coltre nevosa;
- evitare la comparsa di fenomeni di carenza di ossigeno;
- a fine stagione lo scioglimento della neve non deve essere accelerato mediante l'aggiunta di sostanze chimiche.

5.2 IMPIANTO DI RISALITA

- Si provvederà ad opere di sostegno per non creare nel suolo fessurazioni per allentamento;
- per quanto possibile le opere in calcestruzzo dovranno essere interrare rispettando la morfologia originaria;
- contro le fonti di rumore nelle stazioni e in linea devono essere adottati i seguenti provvedimenti:
 - » usare ventilatori di raffreddamento dei motori elettrici a basso numero di giri,
 - » utilizzare guarnizioni chiuse sui rulli delle rulliere;
- la lubrificazione della fune e delle rulliere in linea dovrebbe essere effettuata con oli e grassi biodegradabili;

- la pratica del fuoripista lungo la linea dell’impianto (fuori pista) va rigorosamente interdetta mediante l’apporto di appositi cartelli.

6 PROVVEDIMENTI PER IL MIGLIORE INSERIMENTO DELL’OPERA IN PROGETTO NELL’AMBIENTE NATURALISTICO

Durante la progettazione delle opere in progetto, ovvero per la realizzazione della pista da sci con impianto di innevamento MAIERL e dell’impianto di risalita ABSAM – MAIERL sono stati presi in considerazione vari provvedimenti per il migliore inserimento delle opere nell’ambiente naturalistico.

Di seguito se ne riportano i più indicativi:

- adattamento del tracciato della pista da sci secondo l’andamento attuale del terreno, per ottenere quindi limitate movimentazioni di terreno. Alcuni tratti non vengono oppure appena toccati delle movimentazioni di terreno;
- presso il previsto sottopassaggio pedonale è stato scelto per motivi ambientali di prevedere il sostenimento del terreno lato monte con un sistema a terra armata al posto di muri ciclopici;
- interrimento completo delle condotte idriche ed elettriche;
- utilizzo di idranti del tipo abbassabile al piano di calpestio;
- interrimento per quanto possibile del complesso urbanistico presso la stazione di valle dell’impianto di risalita;
- riduzione dei sostegni di linea ad un minimo (riduzione dei sostegni da attualmente 22 a futuri 16).

Da integrare sono poi tutti i provvedimenti di mitigazione, che sono pertanto già stati indicati sotto i relativi capitoli.

7 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 dell'apparato radicale della coltre erbacea sulla pista da sci trattata con neve artificiale onde verificare l'influenza reale di tale intervento sulla vegetazione;
- controllo chimico e batteriologico annuale sulle acque raccolte e usate per l'innevamento delle piste da sci;
- misurazione annuale delle quantità d'acqua per l'innevamento tecnico delle piste da sci;
- controllo dei rumori acustici emessi dall'impianto di risalita in piena funzione, prevalentemente per poter stabilire il grado di esposizione al rumore degli addetti all'impianto.

8 MISURE DI COMPENSO

In base alla rilevanza delle opere in progetto risp. in relazione agli interventi ed influssi sulla natura, sono stati elaborati in collaborazione con la locale stazione forestale idonee misure di compenso. In tal caso la società esercente OBEREGGEN SPA provvede a mettere a disposizione i mezzi finanziari necessari, mentre per la progettazione ed esecuzione dei lavori si preoccupa la stazione forestale stessa.

Come misure di compenso sono state previste le seguenti:

1) REALIZZAZIONE SENTIERO DIDATTICO GEROLDQUELLE

Si prevede lo spostamento dell'esistente sentiero delle passeggiate n. 22 e il risanamento di alcuni brevi tratti, nonché la realizzazione di un nuovo accesso e di una passerella presso la Geroldquelle, nelle vicinanze della località Oberreggen.

2) LAVORI DI MIGLIORIA PRATERIE DI LARICI A OBEREGGEN

Su un area di ca. 3 ha di praterie di larici a Obereggen dovrà essere rimosso il sottostante ringiovanimento.

3) LAVORI DI MIGLIORIA DI SENTIERI DELLE PASSEGGIATE A OBEREGGEN

Nell'ambito della stazione di monte dell'impianto di risalita ABSAM – MAIERL, ai piedi del massiccio del Latemar, è previsto lo spostamento di vari tratti di sentiero, in modo a poter risanare danni da calpestio e da poter aggirare zone sensibili.

9 SITUAZIONE ALLO STATO ZERO

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

Verranno quindi analizzati lo stato attuale e gli obiettivi delle opere in progetto, vale a dire con la realizzazione della nuova pista da sci con innevamento tecnico MAIERL e la sostituzione dell'esistente impianto di risalita ABSAM – MAIERL.

Negli ultimi anni il turismo invernale ha raggiunto generalmente un notevole incremento. Specialmente nella stazione OBEREGGEN e nell'intera area SKI CENTER LATEMAR le vaste offerte, le continue innovazioni tecniche ed i continui miglioramenti delle infrastrutture hanno portato ad un considerevole aumento degli sciatori in queste zone.

Ciononostante la stazione sciistica di OBEREGGEN non deve ovvero non può fermarsi, invece deve cercare di rimanere in confronto ad altre stazioni invernali attrattiva e concorrenziale.

L'opera della pista da sci con innevamento tecnico in progetto MAIERL (alternativa all'esistente pista da sci REITER – ALPE) dalla stazione di monte fino alla stazione di valle dell'esistente impianto di risalita ABSAM – MAIERL ha lo scopo di creare nuova area di pista e di migliorare le piste da sci nella parte intermedia della zona sciistica risp. di migliorare e rendere maggiormente attrattiva l'intera stazione di OBEREGGEN. Inoltre con la nuova opera in progetto la OBEREGGEN SPA si promette un'alleggerimento dell'attuale stretta pista da sci REITER – ALPE e una diminzione degli incidenti sulla predetta pista, a causa dell'alto affollamento di sciatori.

Con la sostituzione dell'attuale seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico ABSAM – MAIERL, realizzata nell'anno 1985, con una nuova seggiovia ad ammortamento automatico e l'aumento di portata del nuovo impianto da 2.200 p./h a 2.800 p./h dovrà essere notevolmente migliorata la funzione dell'impianto svolta come impianto di collegamento fra le stazioni sciistiche di OBEREGGEN e PREDAZZO / PAMPEAGO. Specialmente l'adeguamento della portata oraria dell'impianto, che garantisce un continuo flusso degli sciatori nella stazione di valle risp. riduce i tempi di attesa all'imbarco, come previsto nel presente caso con l'aumento della portata, aumenta l'attrattività e va incontro alle alte esigenze odierne degli sciatori e utilizzatori.

In seguito all'importante funzione svolta dall'impianto di risalita come impianto di collegamento fra le stazioni sciistiche di OBEREGGEN e PREDAZZO / PAMPEAGO avviene sempre più spesso la formazione di interminabili code di attesa nella stazione di valle. Tuttavia non solo per questo motivo, bensì anche poiché l'impianto ABSAM – MAIERL serve una propria piacevole pista da sci, che si presta bene per ogni tipo di sciatore. Da quanto è deducibile dalle statistiche, l'impianto di risalita ABSAM – MAIERL effettua ca. il 20 % dei passaggi complessivamente effettuati con gli impianti della stazione sciistica di OBEREGGEN, quindi il maggior numero di passaggi.

L'aumento della portata oraria è inoltre anche necessaria, poiché con la realizzazione della nuova progettata pista da sci MAIERL si prevede un aumento dei passaggi effettuati con l'attuale impianto ABSAM – MAIERL a causa di viaggi di ripetizione.

Per ciò che invece riguarda la sostenibilità delle opere in progetto sul riquadro ambientale, risp. alla grandezza degli interventi sull'ambiente naturalistico e la trasformazione dell'aspetto paesaggistico, per il progetto della nuova pista da sci MAEIRL non può certamente essere trascurato anche un certo aspetto negativo, che si evidenzia, in maniera irreversibile, specialmente sul prospetto paesaggistico. Nell'elaborazione del progetto si è pertanto fatto cura di tracciare la nuova pista da sci a seconda del naturale andamento del terreno, in modo da minimizzare le necessarie movimentazioni di terreno.

In riguardo alla prevista alternativa alla pista di progetto, ovverosia all'allargamento dell'esistente pista di discesa REITER – ALPE, tale ha unicamente limitati influssi più negativi sulla natura, poiché da una parte anche per l'intera superficie di pista allargata deve essere abbattuta area boschiva e d'altra parte sono da effettuare movimentazioni di terreno notevolmente maggiori.

In ponderazione con l'aspetto sociale, che fra l'altro sta a base del progetto, la pista di progetto ottiene ben oltre maggiori effetti positivi in merito alla pista alternativa.

Con un accurata realizzazione delle opere in progetto non sono da aspettarsi maggiori influssi negativi sull'uomo e sul suolo, sulla flora e fauna e sull'aspetto naturalistico. L'area della nuova pista da sci in progetto potrà, come attualmente le aree di pista esistenti, in estate essere utilizzata da pascolo o prato.

Per il previsto impianto di risalita invece può essere accennato in relazione a ciò, che il nuovo impianto va unicamente a sostituire su un esistente tracciato un esistente impianto di risalita equivalente, in modo che non si prevedono essenziali influssi negativi sull'ambiente.

La variante zero delle opere in progetto, quindi la rinuncia alla realizzazione della nuova pista da sci in progetto MAIERL e del progettato impianto di risalita ABSAM – MAIERL, lascerebbe inalterata l'attuale situazione ambientale e sociale, ma comporterebbe altresì a breve e lungo tempo un notevole indebolimento della potenzialità concorrenziale dell'esistente stazione invernale OBEREGGEN. Attraverso un continuo sviluppo risp. miglioramento della stazione sciistica tale potrà sicuramente aumentare di attrattività ed essere quindi preparata per affrontare il futuro.

Per quanto riguarda l'impianto d'innnevamento tecnico sulla nuova pista da sci in progetto MAIERL, l'opzione 0, a fronte di modesti vantaggi ambientali, potrebbe comportare in modo acuto la garanzia di un sicuro esercizio della nuova pista da sci. Specialmente in anni con carenza di neve naturale, come peraltro hanno già dimostrato gli anni passati in alcune stazioni sciistiche, l'ommissione dell'innnevamento tecnico dell'area sciistica significa infine anche una chiusura temporanea della ski area.