

## *SOMMARIO*

1	PREMESSA .....	2
2	METODOLOGIA.....	3
3	QUADRI DI RIFERIMENTO .....	5
3.1	Quadro di riferimento programmatico.....	5
3.1.1	Normativa .....	5
3.1.2	Situazione di partenza .....	6
3.1.3	Obbiettivi del progetto .....	8
3.2	Quadro di riferimento progettuale.....	8
3.2.1	Descrizione tecnica generale e modifiche in progetto all'esistente impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA.....	8
3.3	Quadro di riferimento ambientale.....	11
3.3.1	Determinazione delle Componenti Ambientali (C.A.).....	11
3.3.2	Attribuzione delle valenze alle C.A. ed agli impatti.....	12
3.3.3	Matrici di confronto a coppie .....	15
4	ALTERNATIVE .....	15
5	MITIGAZIONI.....	16
6	MONITORAGGIO.....	16
7	MISURE DI COMPENSO.....	16
8	SITUAZIONE ALLO STATO ZERO .....	17



## ***RIASSUNTO NON TECNICO DELLA RELAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE***

### **AUMENTO DELLA PORTATA ORARIA DELL' IMPIANTO DI RISALITA SELVA GARDENA – COSTABELLA NEL COMUNE DI SELVA DI VAL GARDENA**

#### **1 PREMESSA**

Il presente studio di impatto ambientale (SIA) tratta il progetto «Aumento della portata oraria dell'Impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA» nella zona sciistica VAL GARDENA – SELVA DI VAL GARDENA nel Comune di SELVA DI VAL GARDENA, in provincia di Bolzano.

Richiedente dell'intento è la società SEGGIOVIA COSTABELLA SRL, che già da anni gestisce l'impianto di risalita e l'omonima pista da sci nella zona sciistica 10.05 DANTERCEPPIES – PASSO GARDENA nel comune di SELVA DI VAL GARDENA.

La tipologia e l'estensione delle opere esistenti e la sensibilità dell'ambiente in cui l'esistente impianto SELVA GARDENA – COSTABELLA sarà gestito con potenza aumentata di 2.400 p/h (Aumento della portata da attualmente 2.000 a 2.400 p/h) rende necessaria una valutazione dell'impatto ambientale.

Sarà quindi compito dello studio di Impatto ambientale (SIA) di determinare gli effetti che l'aumento della portata oraria dell'impianto di risalita SELVA GARDENA – COSTABELLA in oggetto avrà sulla componente ambientale e di valutarne il loro impatto. Inoltre vengono stabiliti e esaminati 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 prefigge 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 per la stesura del presente studio già da diversi anni viene applicata dagli scriventi e secondo l'esperienza è ritenuta molto efficace per la valutazione degli impatti ambientali.

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

Di seguito è riportato lo schema metodologico.



# ÜBERSICHTSPLAN - COROGRAFIA

1:25.000

LEGENDE - LEGENDA

betroffener Bereich - area interessata



## 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 del progetto ne vanno esaminate:

le finalità che ne giustificano la realizzazione, le caratteristiche dell'intento 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 urbanistici ed i vari piani di settore provinciali a tutt'oggi in vigore. In particolare ricordiamo i seguenti Piani e studi:

- Piano urbanistico del comune di SELVA DI VAL GARDENA;
- Piano Paesaggistico del comune di SELVA DI 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, dall'associazione turistica VAL GARDENA e dell' Istituto Provinciale di Statistica (ASTAT);
- Dati sui passaggi effettuati con gli impianti di risalita nella zona sciistica 10.04 MONTE PANACIAMPINOI-PASSO SELLA e 10.05 DANTERCEPPIES-PASSO GARDENA dal CONSORZIO ESERCENTI

IMPIANTI A FUNE VAL GARDENA ALPE DI SIUSI e dai gestori degli impianti CIAMPINOI e DANTERCEPIES;

- Letteratura specifica sulla realizzazione di impianti di risalita, impianti d' innevamento e piste da sci.

L'esistente impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA è inserito nel Registro piste e impianti della provincia di Bolzano, il tracciato corrisponde a quello registrato e si colloca nel territorio del comune di SELVA DI VAL GARDENA.

Nel nuovo Piano di Settore, del 2014, degli impianti di risalita e piste da sci della Provincia Autonoma di Bolzano, ambito territoriale n. 10 – VAL GARDENA – ALPE DI SIUSI, risulta che l'impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA si ubica all'interno della zona sciistica n. 10.05 – DANTERCEPIES-PASSO GARDENA. Inoltre il Piano di Settore non prevede più una delimitazione della portata oraria degli impianti di risalita, però sono stati inseriti dei criteri di valutazione dei progetti. Nell'allegata Relazione SIA questi criteri per l'aumento della portata oraria dell'impianto di risalita sono stati valutati positivamente.

Con il presente aumento della portata oraria dell'impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA a 2.400 p/h viene superato il valore soglia di 2.200 p/h, di conseguenza il progetto deve essere sottoposto al procedimento VIA come previsto dall'allegato D della legge provinciale 5 aprile 2007, n. 2. Dunque è necessario uno studio di Valutazione dell'Impatto Ambientale in cui vengono esaminati le ripercussioni del progetto sull'ambiente e la natura.

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 SELVA GARDENA - COSTABELLA non necessita nessun cambiamento dello stato attuale delle opere esistenti.

Inoltre l'impianto di risalita è ubicato al di fuori del Parco Naturale PUEZ-ODLE situato a nord, della zona UNESCO di patrimonio mondiale naturale DOLOMITI e della Zona Natura 2000 GARDENA-VALLE LUNGA-PUEZ. Secondo la relazione geologica del Dott. Geol. Michele NOBILE e secondo l'Inventario dei fenomeni franosi in Italia IFFI l'impianto si trova sul margine di un'vecchio evento franoso stabilizzato ed all'interno della zona di rischio R3 e R4 secondo il D.L 180/98 e 267/98. Il comune di SELVA DI VAL GARDENA non dispone di un piano delle Zone di Pericolo approvato.

### **3.1.2 Situazione di partenza**

Il comprensorio sciistico di VAL GARDENA / SELVA si sviluppa sul versante orografico sinistro della vallata nella zona sciistica n. 10.04 MONTE PANA-CIAMPINOI-PASSO SELLA e sul versante orografico destro nella zona sciistica n. 10.05 DANTERCEPIES-PASSO GARDENA. La zona DOLOMITI SUPERSKI n. 4 VAL GARDENA - ALPE DI SIUSI si estende dal PASSO GARDENA fino a SELVA DI VAL GARDENA e da qui tramite l'impianto di risalita CIAMPINOI a PLAN DE GRALBA fino al PASSO SELLA, e da S. CRISTINA per



l'ALPE DI SIUSI e la SECEDA fino ad ORTISEI e RASCIESA.

Dal punto di vista della accessibilità l'area sciistica VAL GARDENA – ALPE DI SIUSI si trova in un punto molto centrale nel comprensorio sciistico DOLOMITI SUPERSKI ed è un punto strategico del carosello SELLARONDA (sia in senso orario che antiorario).

L'accesso alla nominata area sciistica VAL GARDENA – ALPE DI SIUSI avviene prevalentemente dai capoluoghi SIUSI, ORTISEI, SANTA CRISTINA e SELVA. Gli impianti di risalita partono perlopiù direttamente dal centro del paese. Gli alloggi che distano di più sono collegati alle stazioni di valle tramite skibus o servizi privati (Vetture degli alberghi). Gli ospiti giornalieri arrivano in località SELVA tramite la strada statale SS242 da Ponte Gardena oppure Chiusa. In alternativa SELVA DI VAL GARDENA è raggiungibile tramite la strada provinciale SP24 da BOLZANO oppure PONTE GARDENA, la SP64 da CASTELROTTO, la strada statale SS243 dalla VAL BADIA oppure la strada Statale SS242 dalla VAL DI FASSA.

Inoltre la zona sciistica è indirettamente raggiungibile dalle valli dolomitiche confinanti, cioè la VAL DI FASSA e la VAL BADIA tramite gli impianti di risalita e le rispettive piste da sci che si estendono intorno al GRUPPO SELLA, e formano la cosiddetta "SELLARONDA". Oltre a ciò si sono presi in servizio alcuni collegamenti di autobus con alti comprensori sciistici, come p.e. verso il PLAN DE CORONES.

L'impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA appartiene alla zona sciistica VAL GARDENA/ALPE DI SIUSI che comprende 175 km di piste preparate e 83 impianti di risalita. Questa zona sciistica appartiene al più grande carosello da sci delle Alpi (Dolomiti Superski). La società SEGGIOVIA COSTABELLA SRL già da anni gestisce l'impianto in oggetto e la pista da sci di collegamento COSTABELLA-DANTERCEPIES che costituisce un collegamento molto importante all'interno della SELLA RONDA. Infatti si tratta di un impianto non evitabile per il proseguimento della SELLA RONDA in direzione oraria dal centro di SELVA DI VAL GARDENA verso l'impianto DANTERCEPIES e PASSO GARDENA. Inoltre l'impianto assume un ruolo importante anche come impianto d'accesso alla zona sciistica ed alle piste da sci DANTERCEPIES, RISACCIA e la SELLA RONDA, in quanto partendo direttamente dal centro di paese nelle ore mattutine trasporta un elevato numero di ospiti degli alberghi e delle pensioni circostanti.

La pertinente pista da sci di collegamento COSTABELLA-DANTERCEPIES con superficie di circa 3,1 ha è munita di un impianto d'innevamento tecnico e serve a collegare la stazione di monte dell'impianto SELVA GARDENA – COSTABELLA con la pista da sci DANTERCEPIES e RISACCIA, poi proseguono le piste VAL, BIANCANEVE, LARCIUNEI, CADEPUNT, NIVES e MICKEY MOUSE.

Come hanno dimostrato le ultime stagioni invernali, il turismo locale della zona sciistica VAL GARDENA – ALPE DI SIUSI ha superato bene la crisi economica degli ultimi anni e si sono registrate delle tendenze positive (ad eccezione dell'ultima stagione 2016/17). A causa dell'incremento dell'afflusso di sciatori negli ultimi anni presso la stazione di valle dell'impianto SELVA GARDENA – COSTABELLA, tra le 10:00 e le 12:30 come anche le 14:30 e le 15:30 si formano permanentemente delle code di attesa causando tempi di attesa molto lunghi per i passeggeri. Questi tempi d'attesa risultano anche dal fatto che i vicini impianti di risalita RUACIA - SOCHERS, SELVA CENTRO - CIAMPINOI e DANTERCEPIES dispongono di una

portata oraria più elevata e che la maggior parte delle piste da principianti poste a nord-est del paese sono raggiunte solamente tramite questo impianto di risalita nelle ore mattutine.

Per i motivi sopra descritti con il presente progetto si ha l'intenzione di aumentare la portata oraria dell'impianto funiviario SELVA GARDENA - COSTABELLA da attualmente 2.000 p/h a futuri 2.400 p/h, aumentandone la velocità da 2,50 m/s a 3,00 m/s e sostituendo il motore attuale da 165 kW con uno da 250 kW. Per agevolare la salita dei passeggeri presso la stazione di valle sarà ulteriormente installato un nastro trasportatore con il quale i passeggeri vengono trasportati dai cancelletti verso il punto d'imbarco.

### **3.1.3 Obiettivi del progetto**

Per adempiere le richieste degli sciatori oggi un comprensorio sciistico deve rimanere attraente e moderno, la società esercente deve continuamente eseguire cambiamenti, adattamenti e rinnovi, sia sugli impianti di risalita che sulle piste da sci. Questo principio vale anche per la società SEGGIOVIA COSTABELLA SRL nell'area sciistica VAL GARDENA / SELVA DI VAL GARDENA. Con l'aumento della portata oraria in progetto da 2.000 p/h a 2.400 p/h si intende eliminare la strozzatura e ridurre ad un minimo i tempi di attesa all'imbarco dell'impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA, per garantire agli sciatori anche in futuro di trascorrere delle giornate serene sulle piste da sci del carosello DOLOMITI SUPERSKI senza avere dei disagi, cioè tempi di attesa irragionevoli nelle zone d'imbarco degli impianti di risalita. Con l'aumento della portata oraria dell'impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA non si intende attirare più ospiti, ma presentare agli sciatori un'offerta ancora migliore, in modo tale da mantenere anche in futuro l'attuale numero di ospiti che frequentano il comprensorio sciistico VAL GARDENA.

## **3.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

Per questi motivi, come già accennato in precedenza, la società esercente SEGGIOVIA COSTABELLA SRL, ha in progetto l'aumento della portata oraria all'impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA.

In particolare l'aumento di portata oraria dell'impianto di risalita è in seguito definita:

- ⇒ Seggiovia a 4 posti ad ammassamento automatico SELVA GARDENA - COSTABELLA  
(portata attuale 2.000 p/h → portata futura 2.400 p/h).

### **3.2.1 Descrizione tecnica generale e modifiche in progetto all'esistente impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA**

### 3.2.1.1 Caratteristiche tecniche generali e modifiche in progetto

L'attuale impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA, costruito nell'anno 1997 ed entrato in esercizio per la stagione invernale 1997/98, è una seggiovia a quattro posti ad ammortamento automatico. Questo impianto di risalita è ubicato nel comprensorio sciistico VAL GARDENA-ALPE DI SIUSI nell'area sciistica n. 10.05 - DANTERCEPIES-PASSO GARDENA, nel comune di SELVA DI VAL GARDENA (BZ).

La stazione (tipo rinvio) di valle è posta in quota 1.573,81 m s.l.m. (quota imbarco/sbarco), invece la stazione di monte (tipo motrice-tenditrice) è posta a una quota di 1.752,03 m s.l.m. (quota imbarco/sbarco). La portata massima di trasporto attuale è di 2.000 p/h a una velocità massima di 2,5 m/s. La lunghezza sviluppata della linea dell'esistente impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA è pari a 455,91 m, la lunghezza orizzontale fra gli ingressi di stazione è di 412,00 m, il dislivello è di 178,22 m e la pendenza media fra le stazioni è del 43,20 %.

L'effettiva portata attuale massima è di 1.840 p/h (riduzione di ca. 8 %) anziché la teorica di 2.000 p/h, che è causata dalle attuali caratteristiche tecniche e meccaniche di questo tipo di seggiovia. Con la futura portata teorica di 2.400 p/h si può raggiungere perciò una portata effettiva massima di ca. 2.208 p/h, che è una riduzione di ca. 8%, sempre con riferimento ai dati attuali.

**Le caratteristiche tecniche generali attuali e future dell'esistente impianto di risalita COL PRADAT sono:**

	Situazione attuale		Situazione futura
Stazione di rinvio (Quota fune)	a valle	1.577,41 m s.l.m.	=
Stazione motrice- tenditrice (Quota fune)	a monte	1.755,63 m s.l.m.	=
Lunghezza inclinata	m	455,91	=
Lunghezza orizzontale	m	412,00	=
Dislivello	m	178,22	=
Pendenza media linea	%	43,20	=
Numero dei sostegni	n°	7	=
Numero seggiole	n°	55	=
Capienza seggiole	pers.	4	=
Equidistanza cabine	m	18,00	=
Velocità di regime	m/s	2,5	<b>3,00</b>
Potenzialità massima di trasporto	p/h	2.000	<b>2.400</b>
Potenza motore principale	kW	165	<b>250</b>
Intervia in linea	m	5,30	=
Diametro fune portante-traente	mm	38	=
Azione dispositivo tensione	KN	310	=

L'aumento di portata oraria a 2.400 p/h necessita solamente la sostituzione dell'attuale motore con una potenza di 165 kW con uno da 250 kW aumentando la velocità dell'impianto da 2,50 m/s a 3,00 m/s senza il montaggio di nuovi veicoli.

### 3.2.1.2 Descrizione generale dell'esistente impianto

Come già precedentemente accennato, l'impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA è costituito da una classica seggiovia ad agganciamento automatico con seggiole a 4 posti non carenate.

Le seggiole vengono agganciate alla fune portante-traente automaticamente ed in equidistanza tramite le morse dei veicoli, la fune avanza in senso unidirezionale orario.

L'anello di fune è azionato dalla puleggia matrice collegata all'organo motore tramite riduttore presso la stazione di monte. Il tensionamento avviene tramite un cilindro idraulico posto pure nella stazione di monte.

L'impianto comprende quindi le seguenti stazioni:

- ⇒ una stazione di monte di tipo matrice – tenditrice ad un piano con l'organo motore sospeso sistemato su proprio telaio appoggiandosi e ancorandosi in prima linea sulla colonna posteriore in c.a. e in seconda linea sulla colonna anteriore in acciaio.
- ⇒ una stazione di rinvio fissa a valle da un piano.
- ⇒ Un magazzino seggiole per il deposito e la manutenzione dei veicoli, coperto però aperto lateralmente, collegato tramite rotaia di collegamento alla stazione funiviaria.

I sostegni di linea sono tutti a fusto centrale costruiti in lamiera di acciaio zincato piegata e saldata fondati su apposite fondazioni in cemento armato. Le traverse zincate 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.

Di fianco alle stazioni funiviarie in entrambe le stazioni è collocata una cabina di comando che consente l'azionamento ed il monitoraggio dell'impianto. Presso la cabina a monte è collocata anche una sala elettronica che ricovera gli armadi di potenza e di controllo. Il collegamento elettrico di comando e di sorveglianza tra le stazioni di valle e di monte avviene mediante multipli cavi di linea interrati. Per agevolare la salita dei passeggeri presso la stazione di valle sarà ulteriormente installato un nastro trasportatore con il quale i passeggeri vengono trasportati dai cancelletti verso il punto d'imbarco.

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

### **3.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

Stabilite le finalità e le caratteristiche del progetto, rimangono 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 SELVA GARDENA - COSTABELLA, per poi ridurne 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. Per questo motivo verranno esaminati tutti i punti sopraindicati.

### 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 tre 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 <b>Componente Ambientale</b> nulla (0), 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 <b>Componente Ambientale</b> nulla (0), ovvero di nessuna importanza, il relativo <i>impatto dei lavori in progetto è nullo (0)</i> .

### 3.3.2.3 C.A. Acque sotterranee e superficiali

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

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

### 3.3.2.4 C.A. Flora

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

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

### 3.3.2.5 C.A. Fauna

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

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

### 3.3.2.6 C.A. Paesaggio

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

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

### 3.3.2.7 C.A. Atmosfera

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la **Componente Ambientale** nulla (0), ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto di un eventuale aumento degli scioglitori rimane invariato (0)*.

### 3.3.2.8 C.A. Rumori

<b>Importanza della C.A. : (0)</b>
<p><b>Impatto: (0)</b></p> <p>Un aumento di portata oraria può comportare indirettamente un lieve aumento dell'inquinamento da rumore dovuto essenzialmente dall'aumento del trasporto di persone sull'impianto di risalita. La situazione attuale cambia leggermente in negativo. L'impatto ambientale peggiora leggermente ma la valutazione risulta difficile.</p> <p><i>Azione Elementare in esercizio:</i> impatto leggermente negativo, ma però difficile valutabile (0).</p>

### 3.3.2.9 C.A. Considerazioni socio – economiche

<b>Importanza della C.A. : (* *)</b>
<p><b>Impatto: (+ +)</b></p> <p>L'aumento della portata oraria all'impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA, definita come segue:</p> <p>⇒ Seggiovia a 4 posti ad ammortamento automatico SELVA GARDENA - COSTABELLA, portata attuale 2.000 p/h → portata futura 2.400 p/h);</p> <p>rispecchia le esigenze degli utilizzatori/sciatori giornalieri nell'aver dei bassi tempi di attesa nella zona d'imbarco a valle dando così agli sciatori la possibilità di sciare di più. Un aumento della portata oraria comporta in generale un aumento dell'attrattività dell'area scistica di SELVA DI VAL GARDENA, portando un beneficio economico non solo alla società esercente SEGGIOVIA COSTABELLA SRL, ma anche a tutti gli altri settori locali, connessi con il turismo invernale.</p> <p><i>Azione Elementare permanente:</i> impatto mediamente positivo (+ +).</p>



### 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.

		Umweltkomponenten										sozial-ökonomische Komp.	Durchführungsfase	nach der Verminderung	
		Boden	Untergrund	Oberirdische Wasser	Unterirdische Wasser	Flora	Fauna	Landschaft	Atmosphäre	Lärm					
Elementare Vorgänge	Lärm	Wichtig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**		
		Impatto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**	%	%
														0	
	Ökonomische Komponente	+												0	
		++											100	100	
		+++												0	

Dall'esame della matrice appare evidente che non sussistano impatti ambientali dall'aumento della portata oraria sull'esistente impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA. Dall'altra parte risultano positivi i vantaggi socio - economici.

## 4 ALTERNATIVE

L'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA non necessita di nessun cambiamento allo stato attuale delle opere esistenti, ma consta

solamente nell' aumento di potenza del motore 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 avrebbero sulle diverse componenti ambientali.

Siccome con l'aumento della portata oraria in progetto all'impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA 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 SELVA GARDENA - COSTABELLA non necessita interventi di monitoraggio 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 (è già previsto secondo le disposizioni relative alla sicurezza sul lavoro e della salute – Rumore sul posto di lavoro).

## **7 MISURE DI COMPENSO**

In base alla rilevanza dell'opera in progetto e quindi sull'impatto ambientale che essa produce sulle corrispettive componenti ambientali, viene in generale studiata una misura di compenso che la società esercente si impegna a realizzare e/o finanziare. Nel presente caso gli impatti ambientali sono molto contenuti ovvero possono essere valutati zero. Tuttavia la società SEGGIOVIA COSTABELLA SRL vuol dare un contributo per migliorare l'aspetto ambientale.

In accordo coll' Ispettorato forestale competente di BRESSANONE, la SEGGIOVIA COSTABELLA SRL vuole mettere a disposizione fino a **5.000 €** per lavori di manutenzione di sentieri escursionistici nel comune di SELVA DI VAL GARDENA, eseguiti poi dalla competente stazione forestale locale.

## **8 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 analizzate lo stato attuale e gli obiettivi che si vogliono raggiungere con l'aumento della portata oraria in progetto dell'impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA.

Con l'aumento della portata oraria in progetto la SEGGIOVIA COSTABELLA SRL vuole eliminare le strozzature (tempi d'attesa più lunghi nella zona d'imbarco tra le 10:00 alle 12:30 e dalle 14:30 alle 15:30) alla stazione a valle dell'impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA, causato dalla maggiore affluenza di vari tipi d'utenti, per rendere la SELLARONDA in senso orario (arancione) e lo SKIRING VAL GARDENA anche in futuro attrattivo per gli sciatori.

L'ottima frequenza all' impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA può essere attribuita al fatto che questa seggiovia rappresenta un importante anello della SELLARONDA e un importante accesso agli impianti con piste di facile difficoltà a nord-est del paese. L'opzione di utilizzare lo skibus o addirittura di percorrere camminando il tragitto dalla pista da sci CIAMPINOI all'impianto di risalita DANERCEPIES condurrebbe a caos ed è impensabile.

Ulteriormente le portate orarie degli impianti di risalita adiacenti DANERCEPIES e CIAMPINOI risultano più alte di quella della seggiovia SELVA GARDENA - COSTABELLA. Siccome la popolarità della SELLARONDA è in costante aumento, l'impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA risulta essere arrivato al limite di capacità. Di conseguenza è assolutamente necessario aumentare la portata oraria dell'impianto attuale di 2.000 p/h a 2.400 p/h in futuro.

Tale previsto incremento della portata oraria della seggiovia ad ammortamento automatico SELVA GARDENA - COSTABELLA viene incontro al desiderio di gran parte degli sciatori di potersi spostare liberamente e comodamente da un impianto di risalita all'altro nel comprensorio sciistico e poter realizzare comodamente più di una discesa sulla stessa pista da sci.

Con l'attuale portata teorica di 2.000 p/h si può raggiungere una portata effettiva massima di ca. 1.840 p/h (riduzione di portata di ca. 8%), che è causata dalle attuali caratteristiche tecniche e meccaniche dell'impianto. Con l'aumento della portata teorica a 2.400 p/h si raggiunge probabilmente una portata effettiva massima di ca. 2.20 p/h. In questo modo il tempo d'attesa degli sciatori negli orari di picco nella zona d'imbarco presso la stazione di valle dell'impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA si riduce o addirittura si risolve completamente.

La variante zero della opera in progetto, quindi la rinuncia all'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA, lascerebbe inalterata l'attuale situazione ambientale e sociale, ma porterebbe ad una grande insoddisfazione tra gli sciatori e altresì a breve ed a lungo termine ad un notevole indebolimento dei passaggi fatti nella SELLARONDA in senso orario (arancione).

Concludendo si può affermare che con l'aumento della portata oraria in progetto all'impianto di risalita SELVA GARDENA - COSTABELLA, non comporta solo un piccolo incremento della competitività della SEGGIOVIA COSTABELLA SRL, ma anche l'attrattività di tutta la zona sciistica di VAL GARDENA / SELVA DI VAL GARDENA verrà aumentata.

\*\*\*\*\*

Brunico, Maggio 2017