

## CONFERENZA STAMPA

TRENTO, MARTEDI' 25 MARZO 2008

ITALIA NOSTRA, LEGAMBIENTE, WWF DEL TRENTO

### CONSIDERAZIONI E OSSERVAZIONI IN MERITO AL PROGETTO PRELIMINARE DI COLLEGAMENTO PINZOLO–MADONNA DI CAMPIGLIO SETTEMBRE 2007

Innanzitutto ricordiamo che il mercato dello sci è maturo e non vi sono margini di crescita nelle Alpi, inoltre il cambiamento climatico costringerà le stazioni sciistiche ad una robusta razionalizzazione, stante l'inevitabile aumento dei costi dell' innevamento artificiale e dell'energia. Invece sono altri mercati e altri tipi di turismo che avranno un futuro e un ampliamento nei prossimi anni, anche nell'area interessata dal collegamento in questione.

La località di Pinzolo e Campiglio, come altre, offre una scarsa differenziazione dell'offerta turistica, laddove è noto che un elevato numero di turisti, in crescita, cerca altro, non sci, non impiantistica.

Pertanto simili investimenti ingenti di denaro pubblico sull'impiantistica non si giustificano più dal punto di vista economico. E di fatto la regolamentazione europea, che qui si cerca furbescamente di glissare, precisa che gli aiuti di stato in questo settore devono terminare.

Da notizie apparse sulla stampa locale (gennaio 2008, l'Adige, pag. 7) si desume che Trentino Sviluppo Spa ha previsto di destinare ancora nel 2008 in favore del collegamento Pinzolo – Campiglio e della stazione sciistica di Pinzolo l'importo di quasi 25 milioni di euro. Ricordiamo che sono soldi pubblici. Una volta ancora si delibera un finanziamento anticipato per un progetto solo preliminare (di massima) allo scopo di forzare con il grimaldello economico la sua realizzazione. E' un sistema furbesco ormai consolidato: è assai raro che un'Amministrazione locale rifiuti un finanziamento, anche se di dubbia utilità.

Il progetto preliminare propone in sintesi:

- 1 - il completamento del collegamento tra gli impianti di Pinzolo e di Madonna di Campiglio, con i tronchi funi viari Puzza del Fò - Plaza, Plaza – Colarin, Colarin – Patascoss
- 2 gli impianti di Pinzolo, l'impianto e pista Tulot – Malga Cioca; il rifacimento dell'impianto Malga Cioca - Monte Gual, con modifiche della pista
- 3 - l'impianto funiviario S. Antonio di Mavignola – Plaza
- 4 - nuovi parcheggi o ampliamento degli esistenti, in località Tulot, S. Antonio di Mavignola, Colarin, Passo Campo Carlo Magno (n.2)
- 5 - un imprecisato sistema di bus navetta, a basso inquinamento, sulla statale tra Pinzolo e Madonna di Campiglio.

Dall'analisi dello S.I.A. e dalla conoscenza dei luoghi si deduce che le opere previste nel “*Collegamento Pinzolo - Madonna di Campiglio*”, comporterebbero un intollerabile sacrificio ambientale, anche dove sono previsti solamente gli impianti. Si andrebbe a rovinare e compromettere un ambito pregevolissimo, di grande valenza naturalistica ma anche storica e culturale, di valenza senza dubbio mondiale, poiché ci troviamo nel cuore del Parco Adamello Brenta, laddove ancora si conservano alcune delle zone più belle dal punto di vista naturalistico ma anche fra le più rappresentative caratterizzazioni del paesaggio alpino storico, ormai spesso perdute altrove. Si favorisce così una minoritaria, seppure importante, categoria economica, a scapito del bene comune, maggioritario e durevole nel tempo.

Entriamo nello specifico degli impatti:

Serie di impianti da Puza del Fò a Plaza : qui sarebbe attraversato un versante ricoperto da un pregevole bosco di aghifoglie in alto e di faggeta nella zona bassa.

L'impatto paesaggistico – ambientale sarebbe elevato, con sicuro danno per la fauna presente, oggetto di

misure speciali di conservazione a livello europeo.

Verso Plaza: Scendendo verso nord, lungo il crinale del Monte Grual, si raggiungerebbe a quota m 1145 la località Plaza, il punto più basso del collegamento.

Si tratta di un punto nodale di grande importanza naturalistica, paesaggistica, alpinistica, culturale; è un unicum ambientale, di rilevanza mondiale; costituisce la porta di ingresso al cuore del Brenta, alla confluenza delle valli di Campiglio, di Vallesinella, Val Brenta e Val d'Agola, quattro tra le più belle e intatte valli del Brenta.

Da Plaza al parcheggio Colarin: la funivia proseguirebbe fino al parcheggio in costruzione in località Colarin, all'ingresso sud di Madonna di Campiglio. Plaza e il territorio a monte, in particolare lo straordinario Fòo Gaiard, sono un luogo unico, dove natura e lavoro dell'uomo si intrecciano da secoli, con importanti e ormai non troppo diffuse testimonianze di cultura alpina. Qui si avrebbe la stazione-costruzione di arrivo-partenza e di smistamento fra gli impianti a fune, in un paesaggio fragile, segnato dal piccolo corso d'acqua del Sarca. Essa avrà un effetto dirompente, dovendo ospitare tutti i macchinari necessari ai due impianti e consentire agli sciatori di passare da un impianto all'altro.

Si aggiungano servizi, strutture di supporto, probabile ampliamento della strada di accesso e in seguito un prevedibile posto di sosta e luogo di ristorazione.

L'impianto taglierebbe, senza possibile mitigazione, la zona di prati, pascoli, masi e antiche *case da mont* all'intorno ed a monte di Plaza, area che racchiude alcune caratteristiche espressioni del paesaggio e dell'architettura alpina giudicariese, con tipologie risalenti alla cultura retica.

Si tratta quindi di uno squarcio che, al di là del patrimonio che direttamente distrugge, toglie valore paesaggistico e naturalistico a tutto il Gruppo di Brenta, destinato a parco naturale, proprio perché scardina l'armonia piena del raccordo fra valli e rocce, fra boschi e radure esercitata dalla conca di Plaza.

Da Colarin a Patascoss: Il collegamento prosegue dal Colarin alla località Patascoss, qui si ricongiunge al sistema impianti di Madonna di Campiglio, con un percorso in zona boscata.

Questo tronco è l'unico che abbia una minima logica trasportistica e sia accettabile ambientalmente: esso rappresenterebbe un'ulteriore "porta" al sistema sciistico di Madonna di Campiglio, con partenza da un grande parcheggio e con percorso breve.

Impianto Tulot – Malga Cioca: il percorso dell'impianto e della pista avverrebbe lungo il versante nord-ovest del Doss Sabion, in zona fittamente boscata e di notevole pendenza.

La pista, interamente tagliata nel bosco, produrrà uno squarcio spaventoso.

Una pista simile si può vedere, nella sua terrificante artificiosità, tra Ponte di Legno e Temù, sul versante nord-ovest dell'Adamello.

La pista è in zona di elevata pericolosità geologica e deborda dall'area sciabile, per cui manca la compatibilità urbanistica per la sua realizzazione.

Impianto funiviario S. Antonio di Mavignola – Plaza: valgono le stesse osservazioni fatte per Plaza: l'ambiente è di particolare valenza paesaggistica, l'impianto per gran parte corre lungo il torrente Sarca, in piena area di protezione fluviale.

Questo impianto non era previsto nell' "Accordo di Programma Quadro" per la definizione di un sistema di mobilità integrata tra Pinzolo e Madonna di Campiglio del 3 agosto 2007.

Creazione di parcheggi o ampliamento degli esistenti e organizzazione di un sistema di bus navetta: La proposta è confusa e non credibile. Dovrebbe (e non lo fa) basarsi su serie analisi "origine – destinazione" dei flussi di traffico, su concrete misure e su una campagna di sensibilizzazione per promuovere l'uso del mezzo pubblico. Senza questo si avrebbero sistemi costosi, dimensionati per l'utilizzo in poche giornate di punta, non vantaggiosi per i cittadini della valle, che richiedono un servizio esteso all'intero anno. (Notare che in Rendena oggi vi sono richieste di ampliamento del servizio di trasporto pubblico da parte dei cittadini, disattese per ragioni economiche!)

Le proposte danno l'impressione di essere formulate per creare confusione tra trasporti su fune e su gomma, : cabinovie e navette tutte insieme festosamente al banchetto dei finanziamenti, con la furbesca attribuzione della "mobilità alternativa" su tutto il sistema integrato.

Usando onestà intellettuale, tale qualifica dovrebbe essere fermamente respinta.

Infatti, gli stessi proponenti indicano il fermo impianti nel periodo estivo, si ammette cioè che questo sistema alternativo non è praticabile in estate, se non con autobus navetta; in inverno inoltre è improbabile che l'automobilista preferisca al suo veicolo il taboga degli impianti, con sci al seguito per gran parte del percorso.

Bilancio energetico: Lo S.I.A. espone un calcolo del bilancio energetico poco fondato, si tiene conto dei periodi di traffico più intensi nella stagione estiva e invernale, per 124 giorni, mentre, come detto, il sistema non funziona nel periodo estivo. Si valuta, non si sa come, che il sistema di mobilità sottragga 1920 auto al giorno alla strada, determinando un risparmio energetico sui consumi addirittura del 31%.

Questo conteggio non è convincente, né scientificamente credibile, perché coinvolge il periodo estivo di arresto impianti, perché ipotizza un'elevata e non motivata preferenza all'uso degli impianti, perché il bilancio energetico è parziale, non tenendo conto dell'energia usata per costruire e gestire gli impianti.

Ricordiamo l'esempio degli impianti in Val Jumela, fallimentari ma proposti come mobilità alternativa.

Acqua: Un altro problema irrisolto, specie per le necessità di innevamento artificiale della proposta pista del Tulot, è il reperimento dell'acqua necessaria.

Perplessità destano anche il calcolo del carico antropico e il calcolo degli sciatori e dei posti auto.

La stesura è confusa. Citiamo da un documento del WWF Italia: *“per esempio le cifre riportate non sono chiare (pg.68, 100.500 persone andranno da Campiglio a sciare a Pinzolo, 29.000 in senso contrario e 58.500 sulla tratta Folgarida-Pinzolo. Qualcosa non quadra, in ogni caso presumibilmente 50.000 persone continueranno a spostarsi in automobile tra i centri). Le misure di limitazione del traffico indicate poi riguardano solo strade secondarie a fondo cieco e non si differenziano da misure già avviate da anni dal Parco Naturale nei momenti di punta turistica in alcune valli. Non si interessa mai la strada principale attraverso la quale si muovono i turisti. L'intervento ha quindi solo il sapore di un amaro bluff.”*

Valutazione di incidenza: Già il titolo è errato, perché i proponenti semmai fanno lo Studio di Incidenza, mentre la Valutazione di Incidenza spetta agli organismi di controllo provinciali.

Comunque i problemi d'incidenza sono minimizzati o sottovalutati, le perdite di habitat divengono non significative, le specie protette si ipotizza possano spostarsi dalle fonti di disturbo, le misure di mitigazione sono banali, talvolta realisticamente non realizzabili e comunque impattanti (uso dell'elicottero, scavo a mano, uso di oli biodegradabili, guadi, etc.). La parte faunistica ci pare quasi sciatta e certamente disonesta, sembra leggenda che la natura e la fauna siano entità astratte, capaci di qualsiasi adattamento a qualsivoglia cambiamento, restrizione di naturalità, danno.

Nel dettaglio rimandiamo alla lettura delle osservazioni precise e chiarissime del WWF Italia, Direzione Programma Conservazione, Programma Ecoregione Alpi.

**Conclusioni:** riteniamo inaccettabile sotto tutti i punti di vista (economico, ambientale, sociale) l'intero progetto. Pensiamo che la Val Rendena possa trarre vantaggio maggiore in futuro solo dalla conservazione e valorizzazione culturale e turistica del paesaggio, della biodiversità, della armonia, tali quali oggi troviamo.