

Trento, 14 gennaio 2008

Spett.le
Provincia Autonoma di Trento
APPA – Unità operativa della V.I.A.
Via Giusti, 40
38100 TRENTO

Oggetto: considerazioni/osservazioni al progetto di collegamento Pinzolo-Madonna di Campiglio.

Per il ruolo da me rivestito, premetto che non sarebbe probabilmente questa la sede più opportuna nella quale esporre le mie osservazioni. Ritengo comunque doveroso, essendomi occupato del tema a più riprese nelle sedi deputate e ritenendo la tutela delle località Plaza e Fogajard un tema di rilevanza quantomeno nazionale, poter esporre anche all'unità impegnata nella valutazione dell'impatto ambientale del progetto di collegamento tra Pinzolo e Madonna di Campiglio alcune mie brevi considerazioni/osservazioni. Il presente intervento potrà pertanto essere considerato più un ragionamento preliminare all'esame del progetto anziché un elenco di osservazioni puntuali.

Innanzitutto vorrei ricordare che un vero progetto di mobilità alternativa tra le due località (in questo caso tre, considerando opportunamente anche Sant'Antonio di Mavignola), con la possibilità di estendere all'intero abitato di Campiglio modalità nuove di spostamento dolce (ad esempio con una sky-way su monorotaia), sarebbe da me pienamente condiviso e supportato. Ma un vero progetto di mobilità alternativa dovrebbe avere alcune semplici caratteristiche:

1. collegare in maniera veloce ed efficiente le tre località, al fine di consentire agli utenti di poter rinunciare all'utilizzo del mezzo privato ovvero di offrire possibilità alternative di collegamento anche in casi di necessità o, infine, per poter proporre finalmente anche in Trentino modalità di accesso originali ed alternative alle maggiori località turistiche;
2. svolgere questa funzione durante tutto l'anno e con orari compatibili con le differenti esigenze (mentre dallo SIA in esame si apprende che il "carosello" funzionerà solo nella stagione turistica – prevalentemente in inverno – e con orari diurni assai ristretti);
3. offrire il servizio a favore di tutti i potenziali utenti interessati, siano essi turisti, cittadini residenti in valle od in Trentino, lavoratori pendolari, anziani, bambini, disabili.

Così definito, il collegamento potrebbe essere totalmente finanziato dall'ente pubblico e potrebbe essere gestito da Trentino Trasporti spa o da altra società a prevalente capitale pubblico (oppure, in subordine, affidato in gestione ad una società privata con un contratto di servizio), svolgendo una funzione di utilità collettiva.

E' evidente anche alle persone "meno competenti" che il progetto sottoposto alla VIA, ne' ora ne' tantomeno nella prima ed ancor peggiore versione, può riguardare solo in parte marginale la mobilità alternativa, trattandosi di un vero e proprio progetto di potenziamento di aree sciistiche e della loro logistica, con qualche aggiunta

“ambientalista” qua e là (si parla ad esempio di mobilità interna a Campiglio, ipotizzando veicoli a metano... quando il distributore più vicino è ad 80 chilometri di distanza...). Sicuramente non può essere classificato come “mobilità alternativa” l’intero impianto Puza de Fò-Plaza-Colarin-Patascoss: l’Accordo di Programma PAT-Comuni-Trentino Sviluppo Spa del 3 agosto 2007, approvato con delibera della Giunta provinciale n. 1667 del primo agosto 2007, assegna a carico di Trentino Sviluppo Spa (e quindi del bilancio provinciale) l’intera realizzazione, ma semmai solo la parte Plaza-Colarin potrebbe, forzatamente, rientrare nell’ambito della “mobilità alternativa”. Infatti è chiaro che chi non scia (oppure un lavoratore pendolare) non può arrivare alla stazione di Puza de Fò da Pinzolo senza sci, ne’ da Puza de Fò è possibile giungere a Pinzolo senza gli sci ai piedi (se non salendo e scendendo diversi impianti del Grual e del Doss ed attraversando a piedi piste da sci...). E nemmeno può essere considerato mobilità alternativa il tratto Colarin-Patascoss, che è invece un impianto di risalita vero e proprio, dal parcheggio di testata di Campiglio all’accesso alle piste da sci del versante dei Cinque Laghi. E dov’è finito – visto che lo stesso accordo di programma non lo cita ed il SIA non lo contempla – l’impianto Pinzolo/Carisolo(Tulot)-Mavignola, che dovrebbe costituire uno dei cardini portanti (il primo) di una seria ipotesi di mobilità alternativa? Se volessimo creare le condizioni per fermare il traffico veicolare a Pinzolo-Carisolo, gli utenti diretti a Campiglio dovrebbero essere infatti “dirottati” sull’impianto Pinzolo/Carisolo(Tulot)-Mavignola-Colarin, che in poco più di dieci minuti porterebbe dai parcheggi di Pinzolo/Carisolo alla base degli impianti di Campiglio (o, viceversa, dalla periferia di Campiglio alla stazione di partenza per il Doss del Sabion). E non sarebbero costretti a salire a Prà Rodont (o alla Cioca), sul Doss, sul Grual per poi scendere a Puza de Fò e Plaza (ovviamente se si hanno gli sci; se un’auto ha a bordo due persone che sciano e due che non sciano – o una persona anziana, o un bimbo in giovane età, o un ammalato, o un disabile... - salta il ragionamento).

Personalmente mi riesce difficile comprendere perché si vadano ad approvare leggi importanti, lungimiranti e che condivido nei fondamenti come la nuova legge per la tutela del territorio e delle aree protette (LP 11/2007), la nuova legge urbanistica (oggi DDL n. 253 già approvato in Terza commissione del Consiglio provinciale) ed il nuovo Piano Urbanistico Provinciale (già approvato in terza adozione dalla Giunta ed in questo periodo all’attenzione del Consiglio), introducendo elementi di grande rilevanza come le “invarianti” per le aree agricole di pregio e per le aree protette e la Carta del paesaggio, per poi permettere lo scempio dell’area di Plaza, snodo geografico di straordinario valore ambientale e l’attraversamento con piloni e funi di Fogajard, area paesaggistica di valore internazionale ospitante alcuni dei più bei masi secolari del Trentino con vista diretta sugli “Sfulmini”. A cosa serve il riconoscimento di “Dolomiti patrimonio dell’Umanità” se poi andiamo a sfregiare la più bella cartolina del Trentino, il più bel posto panoramico (la “Fontanella”) della nostra regione? Possiamo, almeno questa volta, essere coerenti e fare in modo che alle leggi ed alle dichiarazioni di attenzione verso l’ambiente facciano seguito azioni conseguenti?

Qualche nota anche sullo SIA del progetto. Sinceramente, per la leggerezza e la superficialità con le quali affronta parte del tema, andrebbe rigettato al mittente, al quale andrebbero chiesti ulteriori approfondimenti. Ad esempio viene ampiamente sottovalutato il valore dell’area esterna ma prossima al Parco (come l’area da Mavignola a Plaza con l’alveo della Sarca). Altro esempio, non vengono proposte – come previsto dalle direttive europee – adeguate compensazioni al danno ambientale arrecato dalle nuove opere: in questo senso sarebbe stato a mio avviso necessario individuare, all’interno dello SIA, aree da vincolare a parco naturale al di fuori degli attuali confini ma non lontano dai luoghi interessati agli impianti. E’ incredibile poi la leggerezza con la quale vengono prese in considerazione le conseguenze delle opere sugli esemplari dell’orso viventi nell’area (i quali possono tranquillamente andarsene e ritornare a fine lavori per vedere lo spettacolo). Del resto l’apoteosi la possiamo leggere a pagina 84

della Valutazione d'incidenza, dove si può apprendere che “la realizzazione degli interventi in progetto può pertanto avvenire senza rilevanti costi ambientali” (!!!). E mi fermo qui per non infierire. Evidentemente la sensibilità ambientale è come il coraggio di manzoniana memoria: o uno ce l'ha, o non se la può dare...

Ma in assoluto ciò che non ha alcun senso in questo progetto è il coinvolgimento dell'area di Plaza. Perché mai da Mavignola, per andare a Campiglio, si dovrebbe “entrare” in Val Brenta? Perché fermare gli automobilisti a Mavignola quando andrebbero invece “intercettati” a Carisolo? Perché occorre costruire due cateti (considerando il triangolo Mavignola-Plaza-Campiglio) in aree in pregio quando si può realizzare un impianto più breve e meno impattante lungo l'ipotenusa? E' Plaza che va tutelata sopra ogni altro luogo, poiché l'infrastrutturazione forzata di Plaza con l'interscambio degli impianti porterà giocoforza alla sua successiva urbanizzazione, in luoghi di eccellenza ambientale e paesaggistica. Nessuno si nasconda dietro ad un dito! Basta osservare con occhi attenti a quello che è successo in TUTTE le località sciistiche del Trentino (e non solo) nell'ultimo mezzo secolo: l'impianto di risalita, in sè, è forse l'elemento che una volta eventualmente dimesso lascia l'impronta minore (ed in questo va data in parte ragione ad impiantisti e progettisti), ma è tutto quello che gli impianti si “trascinano” che diventa irreversibile per un territorio! E' chiara – e aggiungo legittima, seguendo una logica privatistica volta alla produzione di fatturato ed utili - l'intenzione dei proponenti. E' stata tolta – perché imposta dalla procedura di infrazione aperta dalla Commissione Europea, procedura da me ampiamente prevista con il documento redatto nel luglio 2004 – la pista Puza de Fò-Plaza (ed una sentenza del TAR di Trento, sulla quale non posso che esprimere il mio personale disagio, non ha sanzionato con l'obbligo del ripristino dei luoghi lo scempio ambientale arrecato al Parco dalla nuova pista sul Grial, creando così le condizioni perché il cittadino possa pensare che in questo Paese non esista una giustizia indipendente dal potere politico ed economico), ma si propone per ora l'impianto con la “scusa” che sia un impianto di interesse pubblico (finalità che ovviamente non ha) anziché un impianto di risalita (che sarebbe qui precluso dalle norme europee), con la speranza che tra alcuni anni, nell'ambito di una possibile revisione delle aree sottoposte ai vincoli delle “zone speciali di conservazione”, possa essere spostato il vincolo da un'altra parte e si apra così la possibilità di creare le piste (perché allora saranno più d'una, non solo l'allucinante “nera” del primo progetto) dal Grial a Plaza, che diverrà così una nuova zona di arroccamento. Evidentemente i numerosi viaggi in quel di Bruxelles hanno portato validi suggerimenti su come “interpretare vantaggiosamente” le direttive comunitarie. Come può l'Ente pubblico, garante dell'interesse collettivo (non solo locale) e della gestione del denaro pubblico non rilevare i limiti ed i difetti del progetto presentato? Come può siglare, dopo aver perso tre anni, un nuovo accordo ancora imperfetto, incompleto e che non risolverà alla radice i problemi prima che siano esperite tutte le analisi ambientali a valutate tutte le possibili alternative?

L'ampliamento del demanio sciabile di Pinzolo, con i nuovi impianti e con l'inserimento dell'area del Tulot e di una più vasta area sciabile attorno a malga Cioca offre alla stazione inferiore (di altitudine) della Val Rendena – con elementi non privi di criticità, ad esempio la quota e le conseguenti difficoltà di innevamento – un'alternativa valida in termini di offerta, che rafforza sensibilmente la sua competitività sul mercato turistico invernale e che si aggiunge al recente ampliamento verso nord-ovest, tale da suggerire lo stralcio DEFINITIVO di Plaza ed il “raddrizzamento” dell'impianto di collegamento, che solo se sarà realmente in linea diretta Carisolo-Mavignola-Colarin, o se seguirà comunque la linea più diretta e meno impattante possibile, potrà essere efficace ed efficiente, garantendo alternative alla strada ed all'auto privata (“salvando” così anche i masi di Fogajard). Da tutta questa operazione Pinzolo viene comunque abbondantemente avvantaggiata, in termini strutturali ed a costo economico irrisorio per la comunità locale, essendo la gran parte degli investimenti a carico del bilancio provinciale. Devo peraltro aggiungere che nonostante la mia richiesta formalizzata oltre

due mesi fa, io non posso disporre del business-plan dell'intera operazione (spero almeno che sia stato redatto meglio rispetto alla prima versione, molto lacunosa ed approssimativa), che temo sia insostenibile nel medio-lungo termine, anche alla luce dei cambiamenti climatici e dei crescenti costi energetici ed ambientali, e che richiederà la costante copertura dei deficit con denaro pubblico.

In conclusione, ritengo che la VIA debba essere interpretata nella sua accezione originaria di strumento in grado di valutare anche soluzioni alternative – e, se serve, capace di dire anche dei NO, ovviamente motivati – e non semplicemente di un insieme di osservazioni tecniche per “mitigare” gli effetti di opere decise a livello politico che non si possono/vogliono mettere in discussione. Il contesto nel quale si verrebbero a collocare le opere del collegamento Pinzolo-Campiglio non è quello di “non-luoghi”, bensì di aree nelle quali è nata e si è costruita la specificità della nostra terra trentina, dalle carte di regola alla cooperazione; aree dove al seguito di illustri geografi ed esploratori sono nati l'alpinismo ed il turismo alpino, proprio qui, e non a caso, attratti da un ambiente naturale stupefacente e da un paesaggio evoluto in secoli di rapporto equilibrato tra l'uomo e la natura, all'interno del quale la collettività ha saputo manifestare un chiaro senso del limite e di rispetto per le esigenze delle future generazioni.

Desidero pertanto chiedere alle persone chiamate a valutare il progetto di tener conto del valore incalcolabile dei luoghi interessati e di voler assumere decisioni nel reale interesse dell'intera Comunità trentina ma, vorrei andare più in là vista l'importanza dei siti, dell'intera Comunità del nostro Pianeta, dimostrando tutto l'amore e l'orgoglio per le nostre montagne. Vi prego di salvaguardare Plaza e Fogajard, se avete a cuore il futuro del Trentino!

Distinti saluti ed auguri di buon lavoro

Cons. prov. dott. Roberto Bombarda