

Regione Abruzzo

Provincia di Chieti

Comuni di Pretoro

Parco Nazionale

della Majella

Mamma Rosa Funivie S.r.l.

Località Fonte Tettone - 66010 Pretoro (CH)

**Progetto di sciovia doppia denominata “Stella Blù
2 e 3” in sostituzione di analogo impianto esistente
in località Fonte Tettone del Comune di Pretoro**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

E VALUTAZIONE DI INCIDENZA

SINTESI NON TECNICA

**PROGETTO DI SCIOVIA DOPPIA DENOMINATA STELLA BLU' 2 E 3 IN
SOSTITUZIONE DI ANALOGO IMPIANTO ESISTENTE ILN LOCALITA' FONTE
TETTONE - PRETORO (CH).**

Studio di Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza

SINTESI NON TECNICA

- 1. L'inquadramento del caso in oggetto**
- 2. Le caratteristiche del progetto**
- 3. Gli aspetti presi in considerazione**
- 4. I risultati delle indagini effettuate**
- 5. Le conclusioni generali dello studio**

1. L'inquadramento del caso in oggetto

Il progetto in oggetto riguarda la realizzazione di una nuova sciovia doppia sostitutiva di un analogo impianto esistente giunto alla fine della sua vita tecnica trentennale. L'impianto è dislocato su un versante della Majelletta cima questa ricompresa nel versante nord del massiccio della Majella nel territorio del Comune di Pretoro (Chieti) nell'ambito delle già esistenti stazioni di sport invernali Passolanciano-Majelletta.

La sciovia doppia dalla località Passo Tettone (quota 1650 s.l.m.) giungerà fino alla località "inizio imbocco del vallone di Santo Spirito" (quota 1718 s.l.m.) e le relative piste da sci per atleti di bassa/media capacità scenderanno all'inverso.

Il sistema di risalita e di discesa progettato è da realizzare in sostituzione di una sciovia doppia già esistenti ma oramai obsoleta e giunta alla fine della sua vita tecnica trentennale; si sviluppa in un'area completamente non boscata, in zona posta al di sopra del limite antropico del faggio, in ambiente caratterizzato da pascolo stabile.

Nel caso in oggetto, in virtù del combinato disposto dei D.P.R. 12.04.96 e 357/97 (come successivamente modificati ed integrati) e dei “Criteri ed indirizzi in materia di procedure ambientali” approvati dalla Regione Abruzzo con D.G.R. n.119/02 e n. 241/02 (come successivamente modificate ed integrate), il progetto deve essere sottoposto a procedura di V.I.A., perché ricadente in ZSP “Parco della Majella e del Morrone”, codice IT7140129.

Il presente documento contiene dunque lo “Studio di Impatto Ambientale” (redatto ai sensi dell’art. 6 del D.P.R. 12.04.96) e la “Valutazione di Incidenza” (redatta ai sensi dell’art. 5 ed Allegato G del D.P.R. 357/97).

Esso si compone dei seguenti elaborati che ne costituiscono tutti parte integrante e sostanziale:

- SINTESI NON TECNICA;
- RELAZIONE GENERALE;
- RELAZIONE TECNICA SULL’AMBIENTE GEOLOGICO;
- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE E VALUTAZIONE D’INCIDENZA

2. Le caratteristiche del progetto

Il nuovo doppio impianto di risalita e le relative piste di discesa (esistenti e non modificate nel tracciato e nella dimensione) s’inseriscono coerentemente nell’ambito del sistema impiantistico esistente svolgendo l’essenziale funzione di collegare (arroccamento) la base della stazione invernale Majelletta con gli impianti esistenti in quota (sciovie denominate Stella Blù 6 e Del Rifugio).

La necessità e la valenza dell’opera in progetto sono giustificate già dal fatto che dopo oltre trent’anni d’esistenza della sciovia doppia oggi presente nella stazione, essa è riconfermata quasi sullo stesso sito con la nuova opera in progetto.

L’eventuale mancata realizzazione del nuovo doppio impianto comporterebbe, di fatto, il fermo dell’intera stazione invernale, con tutte le conseguenze concernenti, l’indotto dell’economia locale e regionale, inoltre verrebbero a

manca le attività sportive e d'intrattenimento e attrazione di pubblico, con il relativo impoverimento delle popolazioni locali e non.

Il progetto della sciovia doppia prevede la posa in opera di due stazioni (imbarco e sbarco) oltre a dieci sostegni in linea del tipo "a ritti gemelli", a sezione quadrata con fusti inclinati poggianti su n° 7 plinti di fondazione in cemento armato totalmente interrati.

La stazione motrice e tensione inferiore è posta a quota 1.650 s.l.m. e quella superiore di rinvio a quota 1.718 s.l.m.

Le strutture metalliche della sciovia doppia sono previste con zincatura a caldo o galvanica, per meglio proteggerle da ruggine e attacchi chimici.

Il processo produttivo dell'impianto prevede il solo funzionamento della stazione motrice, ad alimentazione elettrica, per il solo periodo di permanenza della neve al suolo.

Non sono previsti output del processo produttivo da considerarsi come nocivi dell'ecosistema e/o lesivi della integrità dell'ambiente.

3. Gli aspetti presi in considerazione

Nell'ambito del presente studio sono stati presi in considerazione tutti gli aspetti concernenti, il possibile impatto delle opere progettate sull'ambiente e sul paesaggio. In particolare è stato considerato l'impatto di tipo percettivo sul paesaggio, nonché l'incidenza delle opere sulle componenti biotiche ed abiotiche dell'ambiente.

Nello "Studio di impatto ambientale" sono affrontati i temi di carattere generale, i riferimenti di tipo normativo, le questioni di congruenza con i piani urbanistico-territoriali, i possibili impatti visivi sul paesaggio e le relative misure di compensazione da mettere in atto. Inoltre sono affrontati i temi specifici relativi allo studio generale dell'ecosistema, all'analisi della comunità, alle dinamiche di popolazioni e relazioni inter-specie, all'habitat e la comunità in relazione alla

normativa vigente (scheda “Natura 2000”). Sono altresì analizzati gli impatti e le eventuali incidenze sulle matrici aria, acqua, suolo.

Nella “Relazione Tecnica sull’Ambiente Geologico” sono affrontati i temi connessi alla geologia, idrogeologia e alla geomorfologia, nonché le questioni riguardanti i possibili rischi di tipo franoso e sismico.

4. I risultati delle indagini effettuate

L’uso delle risorse naturali e ambientali, nel caso di specie, è praticamente nullo. Non si prevede che l’intervento rovini stabilmente il patrimonio ambientale, sia perché il suo ciclo produttivo non è fondato sull’uso di risorse naturali, sia perché essendo un impianto aereo, utilizza stabilmente il suolo solo con le sue piste di risalita e di discesa.

Un uso temporaneo del suolo, con conseguente modificazione degli aspetti attuali di morfologia e temporaneo impatto sul cotico erboso (accesso dei mezzi meccanici sul cantiere per la demolizione e smantellamento del vecchio impianto e la realizzazione di quello nuovo), è previsto dal progetto. Ma sono previsti tutti i necessari interventi di mitigazione e compensazione degli impatti temporanei prodotti (rinaturalizzazione recupero ambientale per la ricostruzione morfologica dei siti e per la sistemazione superficiale dei terreni, uso esclusivo di mezzi gommati per l’accesso alle aree di cantiere). I materiali derivanti dalla demolizione dei plinti dell’impianto esistente saranno smaltiti in discariche autorizzate, tramite ditte specializzate e certificate, così come i sostegni metallici e le parti elettromeccaniche dell’impianto esistente giunto a fine vita tecnica, oltre ad ogni componente mobile.

Il terreno scavato per le nuove fondazioni sarà utilizzato in loco per il riempimento dei vuoti lasciati dai plinti demoliti fino a ritrovare la quota del naturale pendio del terreno. Tutto il terreno mosso sarà ricoperto dal cotico erboso

rimosso accuratamente prima degli scavi dei nuovi plinti. Ove necessario sarà seminato un nuovo strato di erba autoctona.

Tutte le aree interessate dai lavori di recupero del cotico erboso di cui sopra saranno adeguatamente innaffiate e curate fino al perfetto attecchimento.

L'entrata in funzione dell'impianto proposto non produrrà un aumento di alterazione di alcun tipo: gli unici effetti di inquinamento e disturbo ambientale che si possono prevedere sono quelli connessi all'impatto percettivo-paesaggistico che comunque risultano migliorativi rispetto al vecchio impianto da sostituire (i nuovi plinti non saranno "a vista" ma risulteranno completamente interrati) ed al rumore dei motori elettrici (i moderni impianti prevedono motori molto più silenziosi di quelli obsoleti oggi in essere), nelle fasi di funzionamento dell'impianto.

Ambedue i tipi di disturbo sono comunque ampiamente compatibili con l'attuale livello di antropizzazione che già caratterizza l'area: infatti il nuovo sistema impiantistico si colloca nell'ambito di un areale montano già caratterizzato da un diffuso uso turistico-sportivo, servito ai suoi margini, dalla strada provinciale e comunque già utilizzato dagli sciatori e dagli amanti della montagna da oltre 50 anni.

5. Le conclusioni generali dello studio

Da un attento esame delle caratteristiche vegetazionali e faunistiche della zona interessata, con approfondimenti sugli aspetti floristici e vegetazionali delle componenti erbacee ed arbustive, risulta che i potenziali effetti sull'ambiente delle opere proposte sono molto limitati. Non si rilevano considerevoli effetti sulla matrice "aria", mentre assolutamente trascurabili risultano gli effetti sulle matrici "suolo", "sottosuolo", "acque sotterranee" ed "acque superficiali".

La soluzione tecnologica prescelta per la realizzazione del presente progetto è quella che genera minori impatti sull'ambiente: essa è costituita da

un'infrastruttura sospesa che consente la minore influenza possibile sul manto nevoso (solo l'uso delle piste di risalita e discesa) e sul cotico erboso, lasciando inalterati i flussi di migrazione giornaliera della fauna, non impedendo e modificando i corridoi biologici in essere.

L'impatto della sciovia doppia sul suolo è, di fatto, limitato all'area occupata dalle stazioni di partenza e arrivo (la stazione di partenza viene spostata di pochi metri rispetto a quella esistente mentre quella di arrivo rimane esattamente nella stessa posizione) ed ai plinti di fondazione dei sostegni verticali.

In quanto ad immissioni inquinanti nell'atmosfera, la scelta del motore a trazione elettrica è giustificata dal fatto che è capace di ridurre al massimo (a soglie prossime allo zero) l'immissione di inquinanti nell'aria.

In base alle valutazioni sopra effettuate, non ci sono particolari livelli d'impatto dell'opera proposta rispetto al quadro generale dei sistemi ambientali e paesaggistici presenti in loco.

Gli accorgimenti previsti per evitare gli scompensi derivanti dalla fase di cantiere rendono la stessa compatibile con il mantenimento degli attuali livelli di antropizzazione del versante interessato. Si farà in modo di economizzare al massimo i tempi della cantierizzazione e movimentazione di materiale.

A cantiere ultimato, gli interventi di rinaturalizzazione e di recupero ambientale previsti per il ripristino morfologico dei siti, per l'assestamento superficiale dei terreni, nonché per il contenimento e la mitigazione dell'impatto ambientale e per il reinserimento paesaggistico dei luoghi alterati dall'intervento, rendono la proposta complessivamente compatibile con il mantenimento degli attuali livelli di qualità ambientale e paesaggistica dell'area, se non addirittura migliorativo.