

Alla cortese attenzione

Regione Emilia-Romagna: SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITÀ
AMBIENTALE. Responsabile Dott. Valerio Marroni

Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna Regione Emilia-Romagna

Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna
Referente Rete Natura 2000, Dott. Francesco Besio

Servizio Difesa del Suolo, della Costa e Bonifica

Servizio Geologico Sismico e dei Suoli

Servizio Tutela e Risanamento Acqua, Aria e Agenti fisici

Presidente Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale, Giovanni Battista Pasini

Direttore Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale, Valerio Fioravanti

Presidente Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Orientale, Sandro Ceccoli

Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Orientale, Responsabile Area Ambiente, Dott. D. Bianco

Sindaco del comune di Fanano (MO) - Stefano Muzzarelli

Assessore al Territorio del comune di Fanano (MO) - Giovanni Altariva

Comune di Lizzano in Belvedere

ARPAE sez. di Bologna

ARPAE sez. di Modena

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le province di
Modena, Ferrara e Reggio Emilia

Provincia di Modena

Oggetto:

OSSERVAZIONI ALLA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA ESAPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO POLLA - LAGO SCAFFAILO PREVISTA IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO FISSO "DIRETTISSIMA" E DELLA SCIOVIA "CUPOLINO" (Regione Emilia-Romagna, province di Bologna e Modena).

Sulla base di un esame dettagliato di tutti i documenti resi disponibili, il Circolo Legambiente Setta, Samoggia, Reno e Legambiente Emilia-Romagna chiedono per motivi amministrativi, ambientali e di rischio sismico e socio-economici, che il progetto di nuovo impianto a fune per mettere in collegamento diretto il parcheggio delle Polle al Lago Scaffaiolo venga sottoposto a VIA.

1. SUL PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO.

Nella "Comunicazione di avvenuta pubblicazione.....e avvio periodo di osservazioni" firmato dal Dott. Valerio Marroni del Servizio VIPSA della Regione Emilia-Romagna, il procedimento amministrativo avviato consiste nella "Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 10 della L.R. 4/2008 e dell'art. 19 del D.lgs 152/2006"; lo stesso cita: il progetto "ricade nella tipologia progettuale di cui agli allegati B.3 della L.R. 4/2018 e nel dettaglio nella categoria B.3.14"

Ora il progetto in oggetto ricade nei Parchi regionali del Corno alle Scale e Alto Appennino modenese e nel sito Rete Natura 2000 ZPS/ZSC IT4040001 Monte Cimone, Libro Aperto, Lago di Pratignano.

L'art. 4, comma 1, punto c) della LR 4/2018 prevede che siano assoggettati a VIA "i progetti elencati negli allegati B.1, B.2 e B.3 che ricadono anche parzialmente all'interno di aree naturali protette, comprese le aree contigue, ai sensi della normativa vigente ovvero all'interno dei siti della Rete Natura 2000".

Il progetto in esame ricade nella categoria B.3.14, e si configura tra l'altro **come un nuovo impianto e non come modifica di uno esistente.**

Pertanto la legge indica chiaramente che deve essere sottoposto a VIA.

2. SUL RISCHIO SISMICO.

Al cap.2.1.2 dell'elaborato C-Relazione paesaggistica viene analizzata la compatibilità dell'opera in oggetto con il P.T.C.P della provincia di Bologna e si afferma che la Carta di rischio sismico mostra come la seggiovia in progetto ricada nell'"*area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche*". E successivamente si afferma che "*Cionondimeno non si osservano sensibili condizionamenti rispetto alle caratteristiche tecniche della infrastruttura in progetto.*"!



Chiediamo che venga dimostrata la capacità (idoneità) delle opere in progetto di resistere alle sollecitazioni sismiche desumibili dalla zonazione sismica regionale senza causare danni alle persone.

3. SULLA STABILITA' DEI VERSANTI

Gli elaborati prodotti mostrano che la stazione a valle ricade in area di frana quiescente e che i piloni S13 e S14 e la stazione a monte ricadono in area di deformazione gravitativa profonda di versante. Inoltre il pilone S12 ne è appena fuori. Nonostante questo nell'elaborato "*C-Relazione paesaggistica*" si afferma "*Rispetto alla tipologia di intervento, al suo sviluppo planimetrico ed all'entità e forma degli scavi richiesti per la esecuzione delle opere di fondazione, secondo ragionevoli previsioni, non si osservano indicazioni ostative alla realizzazione delle opere in progetto.*" Su quali basi?

Inoltre rispetto agli sterri ed ai riporti da fare in corrispondenza delle stazioni di valle, intermedia e di monte **non viene riportato alcun calcolo degli effetti della movimentazione sulla stabilità dei versanti interessati.**

E ancora **gli elaborati planimetrici di progetto mostrano la necessità di raccordare mediante movimenti terra le stazioni di progetto e le piste esistenti.**

Lo studio geologico affronta in maniera generica le problematiche inerenti i movimenti di terreno. A titolo di esempio gli interventi raffigurati nelle sezioni topografiche in corrispondenza delle tre stazioni, mostrano cunei di riporto la cui stabilità è assolutamente incompatibile con le condizioni di equilibrio. I riporti hanno inclinazioni di 45° e sono realizzati su pendii ad elevata inclinazione naturale (vedi stazione a monte); inoltre il materiale utilizzato proviene dagli scavi previsti, quindi ha parametri di resistenza incompatibili con i profili indicati. **Se ne deduce che viene occultata la necessità di realizzare opere di sostegno che non sono previste negli elaborati di progetto.**

Quanto sopra detto inficia il fotoinserimento delle opere (Tavola EG14) che quindi non è rappresentativo di quello che sarà il reale impatto paesaggistico delle stesse, portando pertanto a valutazioni errate.

Riteniamo necessario uno studio geologico dettagliato sulla stabilità dei versanti e l'elaborazione dettagliata delle opere di sostegno necessarie e il loro fotoinserimento.

4. SUL FOTOINSERIMENTO

Il fotoinserimento delle opere in progetto (elaborato EG14) simula in modo puntuale l'impatto visivo delle singole componenti, pertanto non è idoneo a rappresentare l'inserimento paesaggistico dell'opera nel suo insieme.

Analoga osservazione per l'elaborato *C-Relazione paesaggistica*, al cap. 6.2 *Viste rendering dell'impianto in progetto*, nell'elaborato *Relazione tecnica generale* e nell'elaborato *Relazione di incidenza ambientale (VINCA)*.

La documentazione presentata non consente una valutazione dell'impatto ambientale. Una valutazione adeguata necessita del fotoinserimento dell'intera opera in progetto dai diversi punti del comprensorio e del crinale da cui essa risulterà visibile.

5. SULLO SMANTELLAMENTO SIOVIA CUPOLINO E SEGGIOVIA DIRETTISSIMA

In varie parti della documentazione è citato lo smantellamento della sciovia Cupolino e della seggiovia Direttissima, ma nell'elaborato *Calcolo sommario della spesa e quadro economico*, in cui è previsto un costo globale dell'intervento pari a 7.097.936,50 €, si riporta il conteggio dei costi dettagliato per i singoli lavori ed opere non risulta alcun lavoro concernente lo smantellamento degli impianti suddetti. E neanche alcun lavoro di rinaturazione dei luoghi interessati dallo smantellamento di tali opere.

E' necessario l'inserimento dei costi di smantellamento e rinaturazione.

6. NUOVE PISTE

Nelle planimetrie (piano quotato su base fotoaerea in "Alternative di tracciato") sono indicate le piste da sci e dalle tavole 1,2,3 si individua una modifica dei tracciati delle piste: una nuova pista immediatamente a ovest della stazione di monte e due nuovi tracciati a nord. Osserviamo che uno di questi, attraversa il canale molto profondo che scende dal versante del monte Cupolino. **Negli elaborati di progetto non esiste alcun riferimento a nuove piste.**

Chiediamo chiarimenti **perché la realizzazione di nuove piste non è compatibile con le norme vigenti**

7. SULLA COMPATIBILITA' DI USI DIVERSI DEL TERRITORIO

L'area del crinale toscano-emiliano-romagnolo e Il comprensorio sciistico del Corno alle Scale, sono intensamente frequentati anche nella stagione invernale da molti escursionisti con ciaspole e ramponi, e da scialpinisti. Questo uso della montagna invernale in prossimità delle piste da sci determina alcuni problemi dovuti all'inevitabile attraversamento delle piste da parte degli escursionisti. Questi problemi di uso del territorio non possono essere risolti solo con divieti, data la difficoltà di farli rispettare e data l'importanza anche economica di questa presenza dell'escursionismo invernale. Inoltre il godimento delle bellezze della natura è un diritto inalienabile di ogni persona e sarebbe inaccettabile il divieto di frequentare un'area di pregio ambientale e, in generale la montagna, in ogni stagione.

Chiediamo che la riorganizzazione del comprensorio sciistico del Corno affronti anche questi problemi **con le necessarie opere ed una manutenzione e segnaletica adeguata.**

8. SULLA COMPATIBILITA' CON IL P.T.C.P. DELLA PROVINCIA DI MODENA

Dall'esame Del piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Modena il progetto in oggetto allo stato attuale non risulta compatibile e richiederebbe una variante dello stesso.

9. SULLA COMPATIBILITA' AMBIENTALE E SVILUPPO SOSTENIBILE DELLA MONTAGNA

Condividiamo e facciamo nostre tutte le osservazioni inoltrate in data 16 giugno dal WWF con la seguente sottolineatura: la seggiovia direttissima che si propone di smantellare ha richiesto e ottenuto nell'anno 2019 il "Prolungamento vita" Pertanto è un impianto che può tranquillamente funzionare per molti anni ancora.

Perché smantellarlo?

10. SUL QUADRO ECONOMICO

Il progetto prevede un costo economico globale dell'intervento pari a € 7.097.936,50.



L'accordo tra la Presidenza del Consiglio dei ministri, la Regione Emilia-Romagna e la Regione Toscana ai fini del sostegno e della promozione congiunta degli impianti sciistici della montagna tosco-emiliano-romagnola, approvato con Delibera Num. 1731 del 06/11/2017 della Giunta regionale dell'Emilia-Romagna, prevede una spesa di € 5.800.000 per interventi in territorio della RER.

Già, punto 4, abbiamo fatto notare la mancanza della voce riguardante lo smantellamento degli impianti Direttissima e Sciovia Cupolino e la conseguente rinaturazione.

Inoltre non sono previste voci di spesa per adeguare ciò di cui necessita il funzionamento di un impianto sciistico, solo per fare un esempio la neve artificiale senza cui oggi non è possibile gestire un comprensorio sciistico.

Chiediamo pertanto di indicare quali sono le fonti finanziarie per la copertura delle opere previste e di quelle non indicate, ma necessarie all'integrazione del progetto e complessivamente al funzionamento del Comprensorio sciistico.

11. PREVISIONI CLIMATICHE

Oltre a quanto detto, riteniamo poi doveroso e necessario un approfondimento relativo alle previsioni degli effetti sul territorio del cambiamento climatico quindi delle mutazioni in termini di precipitazioni nevose. Difatti i nuovi scenari potrebbero mettere in seria discussione l'utilità economica del progetto in vista di una diminuzione di dette precipitazioni. **Questa per avvalorare la necessità di eseguire ulteriori studi approfondimento partendo dal procedimento di VIA.**

Cordialmente

Bologna, 25 giugno 2020

