



**Procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (Screening) inerente il progetto:  
Nuova Cabinovia 10 posti “Ruacia – Sochers-Bruno” e riposizionamento della seggiovia 6  
posti ad ammorsamento automatico “Sochers – Ciampinoi”**

**Studio Preliminare Ambientale**



Disciplina di riferimento: legge provinciale del 13 ottobre 2017, n. 17  
Allegato II A della direttiva 2011/92/UE

**Allegato 11**

*Cavalese, 6 luglio 2023*

## **Componenti progettazione e studio valutazione di verifica preventiva ambientale**

Richiedente	<i>Funivie Saslong spa</i>
Coordinamento studio screening e redazione Studio Ambientale	<i>dr. for. Giovanni Martinelli - studio GEA-Cavalese</i>
Progetto impianto:	<i>dr. Ing. Pedrotti Mario – Funiplan Trento</i>
Studio Geologico e Relazione geotecnica:	<i>dr. geol. Marini Matteo</i>
Relazione nivologica e valanghiva:	<i>dr. ing. Martinelli Michele – Studio A.i.A. Trento</i>
Relazione Forestale, Faunistica:	<i>dr. for. Martinelli Giovanni - studio GEA-Cavalese</i>
Relazione Paesaggistica:	<i>dr. for. Martinelli Giovanni - studio GEA-Cavalese</i>
Coord. Sicurezza	

INDICE:

### **Sommario**

1. PREMESSA E CENNI LEGISLATIVI .....	4
2. VISIONE PROGETTUALE .....	5
2.1. ELEMENTI DI SINTESI DEL PROGETTO .....	7
2.2 CARATTERISTICHE DIMENSIONALI DEL PROGETTO .....	9
2.3 EFFETTI CUMULATIVI .....	12
2.4 USO DELLE RISORSE NATURALI: SUOLO, ACQUA, PAESAGGIO, BIODIVERSITA', CLIMA .....	12
2.5 PRODUZIONE DI RIFIUTI .....	13
2.6 FONTI DI INQUINAMENTO E DI DISTURBO .....	14
2.7 RISCHIO DI INCIDENTI, COMPREDENDO ANCHE QUELLI LEGATI AL CAMBIAMENTO CLIMATICO .....	14
2.8 FATTORI DI RISCHIO PER LA SALUTE UMANA: INQUINAMENTO DELL'ARIA O DELL'ACQUA .....	14
3. UBICAZIONE DEL PROGETTO .....	15
3.1 ATTUALE UTILIZZO DELL'AREA: TURISTICO-RICREATIVO E AGRICOLO-SELVICOLTURALE .....	15
3.2 ANALISI AMBIENTALE: PAESAGGIO E RISORSE NATURALI INTERESSATE DAL PROGETTO .....	18
3.2.1 - IL PAESAGGIO .....	18
3.2.2 – AMBIENTE FORESTALE .....	20
3.2.3 – PASCOLI E ARBUSTETI .....	28
3.2.4 – AREE UMIDE .....	29
3.2.5 – AREE PROTETTE, HABITAT NATURA 2000 E SPECIE PROTETTE .....	30
3.2.6 – FAUNA SELVATICA E SPECIE PROTETTE .....	31
3.2.7 – SUOLO, GEOLOGIA E MORFOLOGIA .....	34
3.2.8 – IDROLOGIA E RISORSE IDRICHE .....	35
3.3 PARCHI E AREE PROTETTE .....	37

3.4 INSEDIAMENTI URBANI E AREE DENSAMENTE POPOLATE .....	37
4. ANALISI DEI POTENZIALI IMPATTI SULLE COMPONENTI NATURALI .....	37
4.1 – AMBIENTE FORESTALE .....	37
4.2 – PASCOLI E ARBUSTETI .....	37
4.3 – RISORSE FAUNISTICHE .....	38
4.4 – PAESAGGIO .....	39
4.5 - EFFETTO CUMULATIVO DI ALTRI PIANI O PROGETTI .....	39
4.6 CLIMA, RUMORE, QUALITA' DELL'ARIA .....	40
4.7 RISCHIO DI INCIDENTI IN FASE COSTRUTTIVA E AMBIENTALI .....	40
5. MITIGAZIONI .....	41
6. MISURE DI COMPENSAZIONE .....	41
7. CONCLUSIONI .....	41
8. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA .....	42

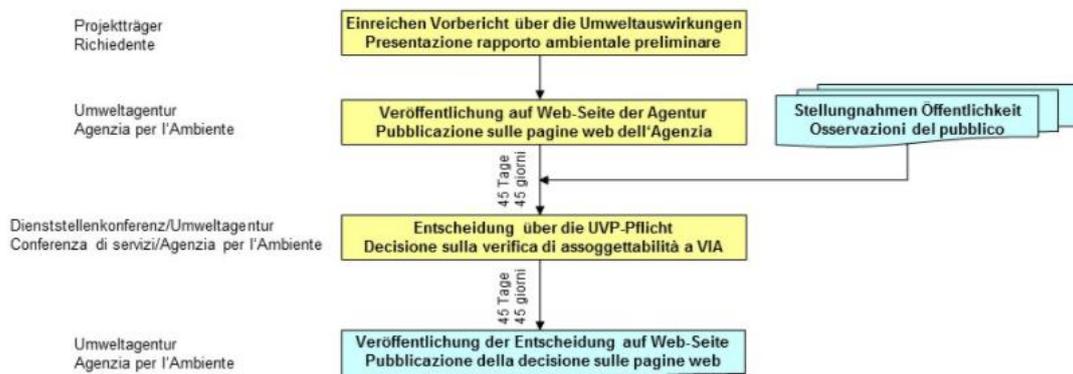
# 1. PREMESSA E CENNI LEGISLATIVI

La valutazione di impatto ambientale (VIA) è una procedura finalizzata ad individuare, descrivere e valutare gli impatti sull'ambiente e sul patrimonio culturale di un progetto. L'allegato A della legge provinciale della Provincia Autonoma di Bolzano del 13 ottobre 2017, n. 17, che si basa sulla Direttiva Ue 2011/92/Eu e sulla corrispondente Legge statale italiana n. 349 del 08.07.1986, stabilisce i casi in cui un nuovo progetto o un ampliamento di un progetto già approvato sono soggetti a VIA ed i casi in cui essi sono da sottoporre a verifica di assoggettabilità a VIA.

L'Allegato IV alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006 e successive modifiche indica i progetti sottoposti a verifica di assoggettabilità di competenza della Provincia Autonoma di Bolzano indicandone le soglie, che nel caso di piste da sci e impianti a fune sono le seguenti:

piste da sci di lunghezza superiore a 1,5 km o che impegnano una superficie superiore a 5 ettari nonché impianti meccanici di risalita, escluse le sciovie e le monofuni a collegamento permanente aventi lunghezza inclinata non superiore a 500 metri, con portata oraria massima superiore a 1.800 persone;

La Verifica di assoggettabilità a VIA rappresenta il primo passaggio della procedura di valutazione ambientale che prevede i seguenti step:



Il Presente Studio Preliminare Ambientale è necessario in quanto il progetto della **Nuova Cabinovia 10 posti "Ruacia – Sochers-Bruno" e riposizionamento della seggiovia 6 posti ad ammorsamento automatico "Sochers - Ciampinoi"** prevede la realizzazione di un impianto con una lunghezza inclinata superiore ai 500 m e con portata oraria superiore alle 1.800 persone e parimenti si presenta il progetto di riposizionamento della seggiovia Sochers-Ciampinoi con contestuale dismissione dell'attuale seggiovia.

Il presente studio preliminare si basa sulle informazioni contenute nell'Appendice II A della Direttiva 2011/92/UE e nell'APPENDICE III della DIRETTIVA 2011/92 UE. L'obiettivo dello studio preliminare è quello di valutare se il progetto avrà un impatto ambientale negativo significativo sugli habitat e sulle specie presenti nel sito. A tal fine è stato eseguito dei sopralluoghi nel corso della stagione estiva 2021/22 per acquisire dati floristici e faunistici. Ulteriori dati floristici e faunistici per l'area di studio sono stati messi a disposizione dal Museo Naturalistico di Bolzano e dal Servizio Foreste. Sono state inoltre utilizzate le cartografie disponibili per la Provincia di Bolzano riferite alle emergenze naturalistiche e agli strumenti di pianificazione vigenti. L'area del progetto è localizzata secondo il piano tecnico degli impianti di risalita e delle piste da sci (AUT. PROV. BZ 2014) all'interno della zona sciistica 10.04 Monte Pana-Ciampinoi-Passo

Sella. L'intervento interessa aree di bosco, prati/pascoli e piste da sci ed è esterno ad aree protette (SIC o ZPS della Rete Natura 2000, biotopi).

## 2. VISIONE PROGETTUALE

Il presente progetto non va considerato nel solo ambito di ammodernamento di impianti a fune ma in un'ottica di ben più ampio respiro, che vede una valorizzazione futura dell'area del Ciampinoi in una visione non più solo invernale rivolta all'aspetto sportivo e turistico, ma che possa dare un impulso in più con un utilizzo anche estivo nell'ottica di un turismo sostenibile con le risorse naturali in un ambiente di grande pregio, che merita di essere salvaguardato e nel medesimo tempo valorizzato in un arco temporale più lungo, che non sia quello specifico della sola stagione invernale. La zona della val Gardena e in particolare il Ciampinoi, non ha bisogno di essere ulteriormente valorizzata sotto l'aspetto di maggior visibilità di marketing invernale; il presente progetto punta al contrario verso un'ottica di migliorare e salvaguardare l'ambiente circostante con politiche di sostenibilità ambientale, che non vuol dire aumentare i flussi turistici concentrati ma piuttosto diluirli nel corso dell'anno e di conseguenza dare un maggior utilizzo degli impianti a fune in un arco temporale più ampio, oltre a garantire una mobilità montana ecologicamente sostenibile e poco inquinante.

La zona del Ciampinoi si lega indissolubilmente alla storia del turismo della val Gardena e in particolare di Santa Cristina e di Selva. Di interesse la storia dell'impianto oggetto del presente progetto.

*La prima funivia da Ruacia fino alla zona di Sochers e la seggiovia da Sochers fino al Ciampinèi furono costruite nel 1969 e avevano una capacità di 500 persone l'ora. Nel 1990 la funivia fu sostituita da una cabinovia a 12 posti con una capacità di 2.000 persone all'ora. La seggiovia di Sochers era monoposto fino al 1981, quando furono installati seggiolini doppi e dal 1987 è stata migliorata a 3 posti. Nel 2006 è stata trasformata in seggiovia a 6 posti, con una capacità di 2.800 persone all'ora. La storia della prima funivia da Ruacia è stata molto movimentata e per più volte argomento di discussione, perché le opinioni in paese erano divergenti tra coloro che volevano questa funivia da La Poza e quelli che la volevano da Ruacia. Quest'ultima fu l'opinione vincente, anche grazie ai finanziamenti che giunsero in gran parte dai precedenti padroni dell'albergo Maciaconi (famiglia Riffeser) che nel frattempo si erano trasferiti a Milano. La gente di Selva e S. Cristina non era allora propensa ad investire in una funivia e preferiva ristrutturare le proprie case per alloggiare turisti. L'impianto di innevamento programmato fu costruito nell'anno 1986. L'impianto da Santa Cristina si lega alla sua pista da sci, realizzata verso la fine degli anni '60 e preparata come pista da competizione per la discesa libera per i mondiali del 1970. Da allora la pista si lega alla competizione di Coppa del Mondo che l'ha resa nel tempo famosa e ricercata dagli sciatori per dislivello, pendenza e lunghezza del tracciato.*

Il progetto prevede la realizzazione ex novo della cabinovia "Ruacia - Sochers" e suo prolungamento fino alla loc. Bruno, sostituendo l'impianto esistente, con una traslazione verso est per il primo tronco e successivamente dopo la stazione intermedia a Sochers allungarsi sino a poco sotto la linea di cresta nel bacino del Ciampinoi, ricalcando in parte il tracciato dello skilift Bruno dismesso nel 2006 e posizionando la stazione di monte nel sedime del vecchio skilift. Tale rifacimento dell'impianto vede la sostituzione delle attuali cabine da 12 posti con altre da 10 posti, ma con un contestuale aumento della postata oraria. In concomitanza con la realizzazione della cabinovia, viene riposizionata l'attuale seggiovia Sochers-Ciampinoi da 6 posti, prevedendo una stazione di valle traslata lateralmente verso est di circa 200 mt rispetto all'attuale, mentre la stazione di monte rimane nella medesima posizione, posta sulla linea di cresta adiacente all'impianto della cabinovia del Col Raiser, che sale dall'abitato di Selva Val Gardena. Tale progetto viene indicato come "Riposizionamento della seggiovia "Sochers - Ciampinoi" con una capienza nei veicoli di linea di 6 posti come l'attuale.

Sintesi: nuova cabinovia da 10 posti "Ruacia-Sochers-Bruno" e riposizionamento seggiovia 6 posti "Sochers-Ciampinoi"

## MOTIVAZIONI DI BASE DELL'INIZIATIVA

### **A) Infrastrutture**

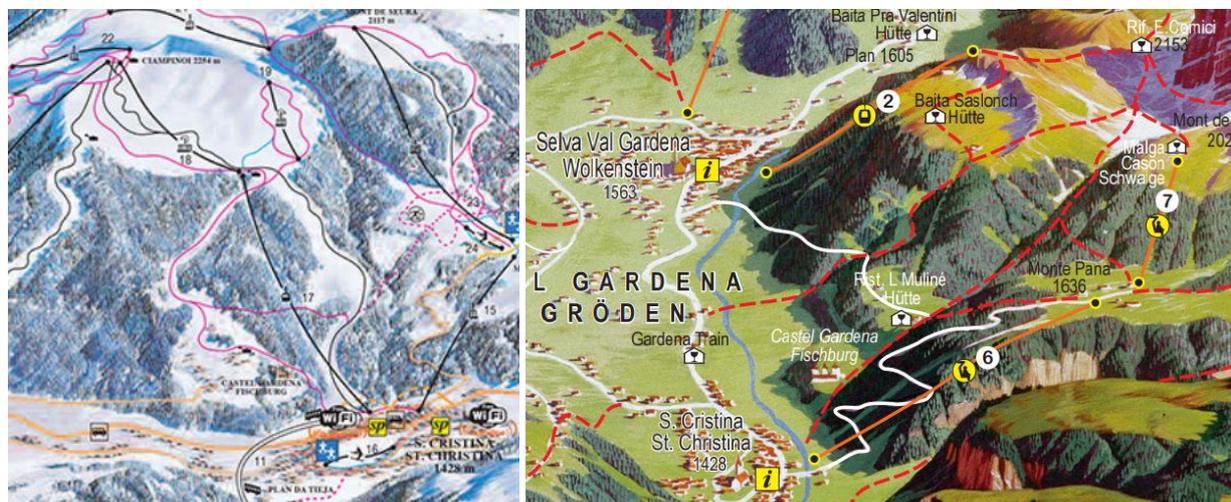
1. Migliorare sia la portata degli utenti quanto il comfort, accorciando i tempi di risalita, realizzando un impianto moderno con cabine a 10 posti, che però permette in un unico viaggio di collegare il fondovalle di Gardena con intermedia a Sochers (quota 1.965 m) e proseguire sino alla cresta sommitale del Ciampinoi (quota 2.132 m) in loc. Bruno. In tal modo si evita di dover costringere l'utente a cambiare impianto in loc. Sochers e si aumenta la sicurezza, specie per la fascia di utenti più giovani come pure per i pedoni. Infatti la conca del Ciampinoi, grazie alla sua orografia dolce, priva di ostacoli, protetta dai venti in quota ed anche all'ampiezza del catino sciabile, è un punto preferenziale della clientela di ogni fascia di età.
2. Aumentando la sicurezza degli utenti vi è la possibilità di un esercizio anche estivo permettendo un collegamento con il versante verso il rifugio Piz Sella. I due tronchi della cabinovia permettono il trasporto non solo di persone ma anche di mountain-bike sino alla quota superiore.
3. Viene spostata la stazione di partenza dell'attuale seggiovia esaposto carenata Sochers-Ciampinoi in modo da eliminare l'interferenza con la nuova linea della cabinovia, mentre la stazione di monte rimane nella posizione attuale.

### **B) Sviluppo futuro dell'area**

L'area sciistica comprendente la pista Saslong non ha certamente bisogno di un rafforzamento della sua immagine per quanto riguarda lo sci alpino dal punto di vista mediatico invernale, in quanto l'appuntamento annuale con la gara di Coppa del Mondo di sci ha permesso in oltre 40 anni di far conoscere a livello mondiale la pista e di riflesso la val Gardena. Ora però si deve guardare oltre e ricercare anche altri spunti di utilizzo, da un lato con un miglioramento e una razionalizzazione dei flussi di accesso all'area, dall'altro porsi delle finalità che possano rafforzare gli aspetti ambientali, paesaggistici e naturalistici che la zona offre. Nello specifico quindi il presente progetto si inserisce in uno sviluppo futuro della zona:

1. Riqualficazione dal punto di vista urbanistico ed architettonico anche in funzione della candidatura ai campionati del mondo 2029 assieme ad altre 2 candidature blasonate quali Narvik in Norvegia e Soldeu in Andorra. Il progetto infatti prevede una parziale demolizione e riqualficazione della stazione di partenza della cabinovia a valle, punto cruciale di snodo sia verso il versante opposto grazie al trasporto sotterraneo del Gardenarondaexpress, come pure verso la zona del Monte Pana tramite l'attuale seggiovia, che oggi parte circa 400 mt più a valle, impianto di cui da anni si parla di una sostituzione con una cabinovia che parte in aderenza alla stazione a valle del Ciampinoi (progetto preliminare della società Alpenpana S.p.A. in fase di studio e preliminare)
2. Riqualficazione della zona di arrivo attuale della cabinovia del Ciampinoi in loc. Sochers, con una ristrutturazione dell'attuale edificio adibito in parte a stazione e in parte a struttura ricettiva, andando a realizzare un domani un eventuale resort di elevato pregio ed immagine e che non rappresenti come oggi solo un punto di transito e di sosta temporanea.
3. Smantellamento parziale della stazione attuale della seggiovia Sochers-Ciampinoi lasciando solo il piano interrato a funzione di locali tecnici e eliminazione di tutti i sostegni di linea.
4. L'apertura estiva dell'impianto di risalita permette di ampliare l'offerta escursionistica sia per gli utenti a piedi ma anche per le altre forme di utilizzo sempre più attuali, come ad esempio la mountain-bike, nel comprensorio del Ciampinoi permettendo un collegamento funiviario tra Santa

Cristina e Selva Valgardena. In tal modo si può scoraggiare l'utilizzo di mezzi a motore privati, andando a diminuire il traffico tra le due località, il tutto in un'ottica di miglioramento della sostenibilità ambientale, in un concetto di mobilità alternativa, tema oggi di forte attualità specie nel settore turistico.



**Fig. 1:** Veduta d'insieme dell'area del Ciampinoi in veste invernale ed estiva

## 2.1. ELEMENTI DI SINTESI DEL PROGETTO

La nuova cabinovia, pur in una continuità di linea, si presenta suddivisa in due tronchi accoppiati con stazione intermedia di transito a Sochers. Il primo troncone, denominato Ruacia-Sochers, parte a quota 1.416 m s.l.m. dalla p. ed. 974 in c.c. di Selva Val Gardena, nello stesso punto dal quale parte l'impianto esistente e, discostandosi in parte rispetto alla linea dell'impianto attuale, termina a quota 1.969 m nella p.f. 931/1 del c.c. di Selva di Val Gardena ove è prevista la realizzazione della nuova stazione intermedia, collocata circa 200 mt ad est dall'attuale edificio. Qui ha inizio il secondo troncone, denominato Sochers-Bruno, che terminerà a quota 2.136 m s.l.m. in località "Bruno" dove sarà realizzata una nuova stazione di arrivo nella p.f. 927, nella parte terminale del catino del Ciampinoi sotto la linea rocciosa di cresta. In concomitanza alla realizzazione della nuova cabinovia, sarà smantellato l'attuale tracciato della seggiovia Sochers-Ciampinoi, che manterrà invariata la stazione di arrivo a monte in loc. Ciampinoi, mentre cambierà la localizzazione della stazione di partenza a valle, posta a circa 200 mt dalla stazione intermedia della nuova cabinovia, anche per non avere un'interferenza con tale linea. Parimenti si va a modificare l'attuale pista da sci per riuscire a raggiungere le nuove stazioni dei due impianti in località Sochers.

Di seguito sono riportati i principali dati del progetto:

**Tabella 1: Realizzazione della cabinovia "Ruacia-Sochers-Bruno"**

PROPONENTE	Funivie Saslong S.p.A.
TITOLARE DELLA DOMANDA	Funivie Saslong S.p.A.

**Tabella 2: Principali dati di progetto – Cabinovia ad ammortamento automatico  
10 posti Ruacia-Sochers-Bruno**

Comune catastale	Selva Valgardena -Wolkenstein
Proprietà suolo	Comune di Selva Valgardena - Wolkenstein
Società proponente	Funivie Saslong S.p.A.
L'intervento rientra in area sciabile	SI 10.04 Monte Pana – Ciampinoi - Passo Sella Joch
Presenza aree protette (Sic- Riserve provinciali, locali)	NO
Lunghezza I tronco (Ruacia-Sochers)	1894,59 ml
Lunghezza II tronco (Sochers-Bruno)	628,73 ml
Lunghezza complessiva	2.523,32 ml
Sostegni di linea I tronco	nr. 16
Sostegni di linea II tronco	nr. 6
Sostegni di linea totali	nr. 22
Dislivello complessivo	720 mt
Pendenza media	30 %
Pendenza massima	78,2 %
Portata	3500 p/h
Stazione di valle quota 1.412 m slm	Selva di Valgardena loc. Ruacia (ristrutturazione)
Stazione intermedia quota 1.965 m slm	Loc. Sochers (realizzazione ex novo)
Stazione di monte quota 2.132 m slm	Loc. Bruno (realizzazione ex novo)

**Tabella 3: Principali dati di progetto – nuova seggiovia  
"Sochers - Ciampinoi" 6 posti ad ammortamento automatico**

Comune catastale	Selva Valgardena -Wolkenstein
Proprietà suolo	Comune di Selva Valgardena - Wolkenstein
Società proponente	Funivie Saslong S.p.A.
L'intervento rientra in area sciabile	SI 10.04 Monte Pana – Ciampinoi - Passo Sella Joch
Presenza aree protette (Sic- Riserve provinciali, locali)	NO
Lunghezza complessiva	776,24 ml
Sostegni di linea totali	Nr.10
Dislivello complessivo	262,5 mt
Pendenza media	33,8 %
Pendenza massima	77,9 %
Portata	2800 p/h
Stazione di valle quota 1.980 m slm	Loc. Sochers (realizzazione ex novo)
Stazione di monte quota 2.242 m slm	Loc. Ciampinoi (ristrutturazione)



**Fig. 2:** Linea di risalita attuale della seggiovia Sochers-Ciampinoi (da dismettere)

## 2.2 CARATTERISTICHE DIMENSIONALI DEL PROGETTO

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova cabinovia, con linea traslata rispetto all'esistente con parziale rifacimento della stazione a valle in loc. Ruacia, realizzazione di una nuova stazione intermedia, di una nuova stazione a monte e posa di 22 sostegni di linea;

Movimenti terra: per la realizzazione delle nuove stazioni (intermedia e monte) è richiesto un totale di circa **37.200 m<sup>3</sup> di movimento terra**, in particolare:

- 35.000 m<sup>3</sup> di movimento terra nella stazione intermedia della cabinovia
- 2.200 m<sup>3</sup> di movimento terra nella stazione di monte della cabinovia

Per la realizzazione dei nuovi tratti di pista da sci per accedere alle due stazioni in loc. Sochers sono inoltre previsti dei movimenti terra pari a 25.370 mc di scavo e 32.360 mc di riporto. *(Il materiale mancante di 7.000 mc necessario verrà recuperato dagli esuberi degli scavi della stazione di valle della seggiovia e delle stazioni intermedie e di monte della cabinovia, che compensano sostanzialmente il volume mancante).*

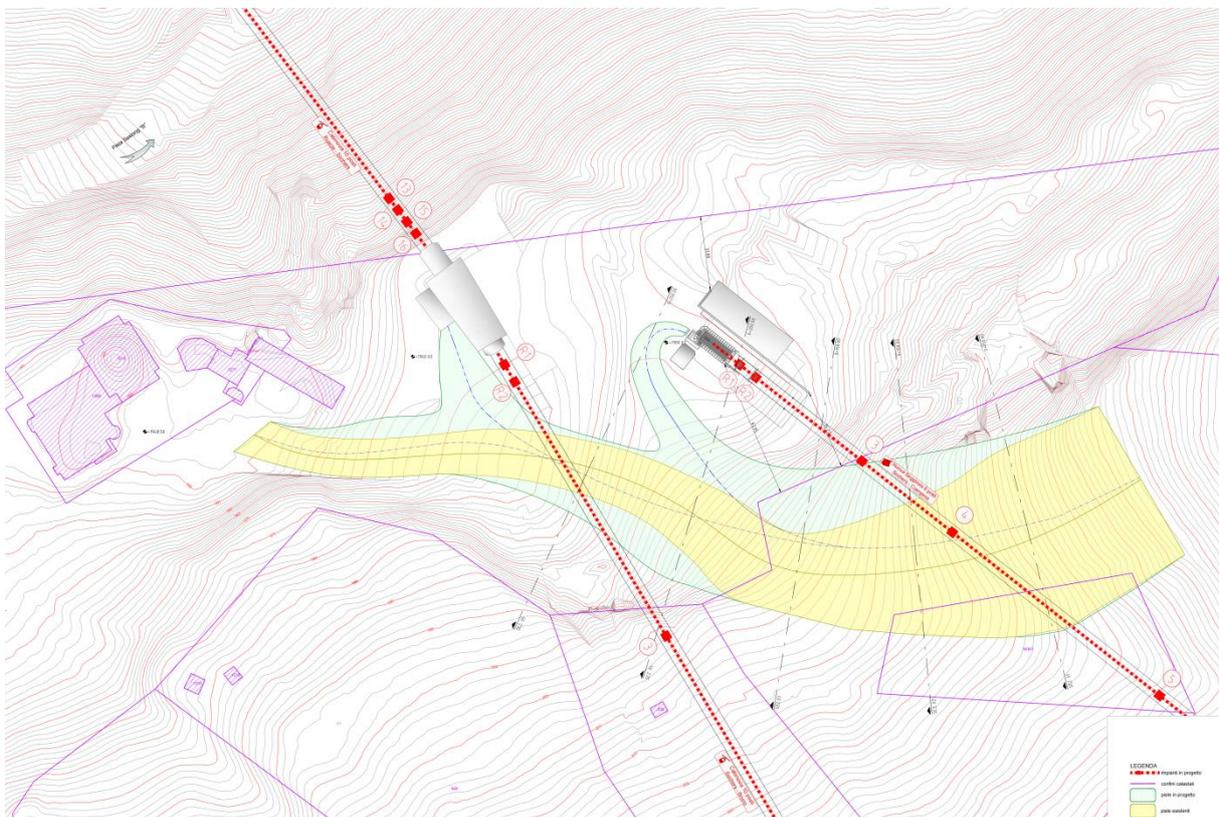
La superficie che sarà interessata complessivamente dai movimenti di terreno e dalla nuova occupazione dei terreni per stazioni impianti, nuova linea e piste da sci sarà di 27.743,60 m<sup>2</sup> così suddivisa:

- 3.546,20 m<sup>2</sup> per la stazione intermedia della cabinovia in loc. Ruacia (in area a bosco)
- 980 m<sup>2</sup> per la stazione a monte della cabinovia in loc. Ciampinoi (in area di pascolo-pista da sci)
- 7.944 m<sup>2</sup> per la stazione di valle della seggiovia in loc. Ruacia (in area a bosco)
- 1.153,40 m<sup>2</sup> ampliamento raccordi piste da sci per ingresso stazioni in loc. Sochers (in area a bosco)\*
- 14.120 m<sup>2</sup> per la nuova traccia della cabinovia Ruacia-Sochers considerando una fascia di 13 m di larghezza per una lunghezza stimata di ml 1.100 anziché 1.894,59 in quanto la parte iniziale coincide con l'attuale linea e interessa zone già aperte per prati/pascoli ed infrastrutture (strada e parcheggi).

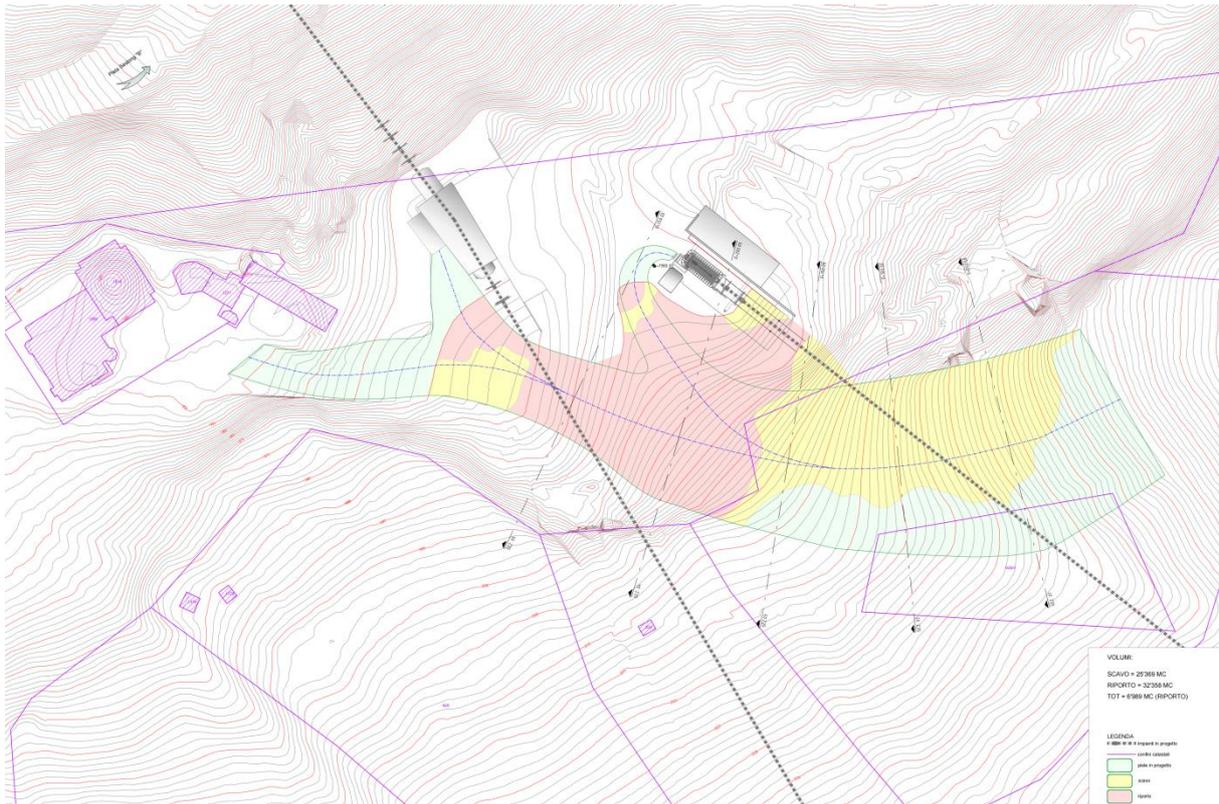
Sintesi superficie occupazione: area bosco pari a	mq 26.763,60
area a pascolo pari a	mq 980
<b>TOTALE SUPERFICIE OCCUPAZIONE</b>	<b>mq 27.743,60</b>

**Demolizioni:** parziale della stazione di valle in loc. Ruacia, parziale della stazione attuale di monte della cabinovia lasciando la parte di edificio adibita a struttura ricettiva per una futura ristrutturazione; parziale demolizione della stazione di partenza della seggiovia Sochers-Ciampinoi, con eliminazione di tutta la parte fuori terra e rilascio dei soli locali tecnici interrati. Demolizione plinti in cemento e relativi sostegni di linea sia dell'attuale cabinovia che della seggiovia. Demolizione e ricostruzione della stazione di monte della seggiovia Sochers-Ciampinoi. Demolizioni eseguite con martellone demolitore, scavatore e trasporto a valle con camion di ogni materiale residuo da trattare come rifiuto.

Non è prevista la realizzazione di nuove piste da sci, se non di due raccordi per accedere alle nuove stazioni dei due impianti in località Sochers, che vanno ad interessare come pista e rampe di raccordo una superficie pari a mq 1.153,40 di bosco



**Fig. 3:** planimetria stato di progetto delle piste di raccordo alle due nuove stazioni in loc. Sochers



**Fig. 4:** planimetria delle piste di raccordo alle due nuove stazioni in loc. Sochers con scavi e riporti

Opere accessorie: per la realizzazione della stazione intermedia a Sochers non sarà necessaria la costruzione di nuove opere viarie in quanto la zona è servita da viabilità esistente. Laddove le aree non siano raggiungibili con la viabilità esistente (nuovi piloni in aree boscate non servite da strade) il trasporto del materiale sarà realizzato su piste temporanee su prato e anche uso di elicottero per le due stazioni di monte.

\* *Dettaglio pista di raccordo:* contestualmente alla realizzazione dei nuovi impianti è prevista la sistemazione e parziale allargamento dell'esistente pista di collegamento tra "Saslong A" e l'attuale accesso alla seggiovia "Sochers - Ciampinoi", al fine di permettere il raccordo con l'imbarco delle seggiovia nella nuova posizione ed alla stazione intermedia dei due nuovi tronchi di cabinovia. I principali dati di raffronto tra l'attuale pista e il nuovo raccordo, che sono stati utilizzati sopra per il calcolo delle superfici di occupazione sono i seguenti:

	<i>situazione attuale</i>	<i>situazione futura</i>
▪ lunghezza	310 m	310 m
▪ larghezza massima	80 m	160 m
▪ larghezza minima	40 m	40 m
▪ dislivello	92 m	92 m
▪ pendenza media	30 %	30 %
▪ pendenza massima	46 %	42 %
▪ superficie	1,66 ha	2,37 Ha

## 2.3 EFFETTI CUMULATIVI

Al momento nell'area in questione è in fase di progettazione preliminare, al momento però solo come bozza d'intenti e non formalizzata, anche se depositata presso l'Ufficio VIA, la realizzazione di una nuova cabinovia per la zona del Monte Pana con partenza in loc. Ruacia in aderenza a quella proposta nel presente progetto e linea di risalita divergente rispetto all'attuale. Non è prevista la realizzazione di nuove strade forestali e opere infrastrutturali in caso di attuazione del presente progetto. In caso di realizzazione di tale progetto si avrà un effetto cumulativo solo nella zona di partenza dei due impianti a Ruacia



*Fig. 5: Ipotesi progettuale della nuova cabinovia per il Monte Pana*

## 2.4 USO DELLE RISORSE NATURALI: SUOLO, ACQUA, PAESAGGIO, BIODIVERSITA', CLIMA

**Suolo:** il suolo sarà impermeabilizzato in loc. Ruacia in corrispondenza della nuova stazione intermedia della cabinovia e della nuova seggiovia e più a monte all'arrivo della nuova cabinovia Sochers-Bruno. Tale intervento interesserà complessivamente una superficie di 12.470,2 m<sup>2</sup> di cui 11.490,2 m<sup>2</sup> boscati. Tale perdita di superficie di bosco nel quadro del versante interessato risulta molto contenuta, considerato che tale coltura è dominante nella fascia dai 2.000 m sino al fondovalle. Per la stazione di valle a Ruacia la situazione non cambia essendo l'area già inserita in ambito urbano. La nuova stazione di monte della cabinovia va ad interessare una superficie di 980 mq di alpe/pascolo

**Acqua:** nelle aree di realizzazione delle nuove stazioni della cabinovia e della seggiovia non sono presenti sorgenti o scorrimenti superficiali di acqua. A causa delle piccole dimensioni dell'area impermeabilizzata, la conseguente riduzione delle infiltrazioni di precipitazioni non comporterà alcuna variazione nel livello della falda sotterranea e non causerà variazioni significative nello scorrimento superficiale delle acque di precipitazione delle quali non è previsto in ogni caso alcun sfruttamento diretto. Si segnala all'opposto una concentrazione di acque meteoriche e di scioglimento delle nevi in corrispondenza del terrazzamento su cui si prevede di poggiare in loc. Sochers la stazione intermedia della cabinovia e la partenza della nuova seggiovia data la morfologia a conca con successivo fenomeno di infiltrazione idrica e possibile uscita a valle. A tal fine si fa riferimento in dettaglio al capitolo 3.2.8 e alla relazione geologica allegata al progetto preliminare. Per le piste da sci vi è già in uso un impianto di innevamento programmato attingendo da un nuovo bacino di innevamento posto a circa metà del percorso dell'attuale cabinovia in loc. Frataces a quota 1.755 m con acqua prelevata da opera di presa sul rio

Ampezzan, dal fondovalle tramite pompe di risalita e da un nuovo pozzo in profondità. La capacità prevista è di circa 50.000 mc e va a soddisfare la metà del fabbisogno necessario per il complesso delle piste del Ciampinoi.

**Paesaggio:** la nuova cabinovia interessa il versante Nord nel Ciampinoi dal fondovalle sino quasi alla base della cresta superiore con un dislivello di 720 mt e di conseguenza interseca ambienti paesaggisticamente diversificati comprendenti boschi d'alto fusto di conifere e circhi glaciali, che racchiudono pascoli d'alta quota, arbusteti e pareti rocciose (che non sono incluse nell'intervento). Gli ambiti paesaggistici attraversati dalla linea della cabinovia risultano i seguenti: Tronco 1: viene attraversata dal cavo aereo tra i piloni 1-3 una zona agricola con particolare vincolo di paesaggio e Tutela degli insiemi corrispondenti ad aree pertinenziali del Castel Gardena posto alla base del versante; tra i piloni 4-6 viene attraversata una zona di pascolo alberato; tra i piloni 8 e 9, in corrispondenza della stazione intermedia (Sochers) e nella zona superiore del II tronco viene interessata una zona di pascolo e di prati da sfalcio. La restante superficie ove corre la cabinovia si inserisce in ambito boscato. La nuova seggiovia Sochers-Ciampinoi interessa un'area attualmente boscata solo in corrispondenza della stazione di partenza, che sarà oggetto di cambio di coltura. Successivamente, il tracciato interessa un'area aperta di pascolo e prati da sfalcio e ripercorre in parte il tracciato esistente fino alla stazione di monte in loc. Bruno. Per i lavori di allargamento della pista da sci per realizzare i punti di accesso ai due impianti a Sochers si ha un'eliminazione di 1.153,40 mq dati da una zona di bosco posta al margine dell'attuale pista.

**Biodiversità:** dalla stazione di fondovalle alla stazione intermedia la nuova cabinovia attraversa un versante boscato caratterizzato da fustaie di abete rosso a struttura coetaneiforme (cod. habitat 9410). In corrispondenza della stazione intermedia della cabinovia e della stazione di partenza della nuova seggiovia è presente un bosco infraperto misto di larice, abete rosso e pino cembro (larici-cembreta) (cod. habitat 9420). Alle quote superiori gli impianti attraversano un'area di pascolo e in parte di prati da sfalcio (non habitat e in parte cod. habitat 6150) che costituisce una valle di origine glaciale (catino del Ciampinoi) delimitata a sud dal costone roccioso del Ciampinoi sulle cui pendici vegeta una brughiera alpina di ericacee (mirtilli, ginepro nano) mista a formazioni erbacee d'alta quota (cod. habitat 4060) e macereti. Dal punto di vista faunistico tutto il versante vede la presenza di ungulati, in particolare il capriolo, il cervo e il camoscio, piccoli mammiferi, avifauna silvestre stanziale e migratoria. Tra i 1.600 m s.l.m. e i 1.900 m s.l.m. (piloni 7-16 del primo troncone della cabinovia) la linea dell'impianto della cabinovia attraversa un'area vocata alla presenza del Gallo Cedrone (*Tetrao Urogallus*). Nella zona superiore del Ciampinoi, l'alternanza di aree prative ed arbusteti ricchi di mirtilli è favorevole alla presenza del Gallo Forcello (*Tetrao tetrix*), del quale esistono arene di canto che non intersecano direttamente le linee dell'impianto. Possibile è la presenza di roditori (arvicole, marmotte, lepre variabile), piccoli carnivori quali l'ermellino e rapaci quali Aquila Crysaetos.

**Clima:** I nuovi impianti, come quelli esistenti, saranno alimentati da trazione elettrica, che deriva in buona parte da fonti rinnovabili (idroelettrico). L'impiego di idrocarburi sarà limitato all'impiego di mezzi nella fase di cantiere e successivamente per i mezzi battipista in inverno.

## 2.5 PRODUZIONE DI RIFIUTI

I rifiuti del cantiere consisteranno in materiali inerti per circa 1.000 mc, risultato delle demolizioni (plinti dei sostegni e delle fondazioni delle stazioni, materiale ferroso ecc.), che saranno conferiti nelle discariche secondo la normativa vigente, le parti in calcestruzzo vengono riciclate e l'elettromeccanica dell'attuale cabinovia sarà smaltita secondo le normative vigenti. Non saranno presenti in ogni caso rifiuti

speciali o pericolosi. In fase di esercizio l'impianto in sé non produrrà rifiuti. Il passaggio delle persone potrebbe invece provocare l'aumento di rifiuti in prossimità delle stazioni di arrivo della cabinovia e della seggiovia date da incuria o smarrimenti di indumenti. In ogni caso sarà cura dei gestori dell'impianto mantenere pulito l'ambiente rimuovendo tali materiali durante la fase di esercizio dell'impianto, con un'azione di pulizia generale al termine della stagione invernale ed estiva.

## 2.6 FONTI DI INQUINAMENTO E DI DISTURBO

**Fase di cantiere:** il disturbo sarà puntiforme e concentrato nei siti di realizzazione delle nuove stazioni degli impianti e dei sostegni di linea, compresi gli eventuali scavi per i sotto servizi di linea e sarà causato essenzialmente dal rumore dei motori degli automezzi adibiti al trasporto dei materiali e dei mezzi utilizzati per lo scavo delle fondazioni (specialmente il martellone) e per la realizzazione degli edifici. In caso di utilizzo dell'elicottero il rumore sarà legato alla fase di costruzione dei piloni e di trasporto dei materiali. L'inquinamento atmosferico sarà concentrato sulle strade di accesso, lungo le quali potrebbe aumentare il transito di mezzi pesanti, e nell'area delle stazioni dove è previsto lo scavo per la realizzazione delle fondazioni e potranno di conseguenza provocare un aumento di polveri in atmosfera.

**Fase di esercizio:** una volta realizzato gli impianti il disturbo sarà limitato alla fase di esercizio che è prevista nella stagione invernale dai primi di dicembre ad aprile ed in estate da luglio a settembre. Rispetto all'attualità è previsto l'esercizio estivo per la sola cabinovia. Il potenziamento dell'impianto, realizzato per ottimizzare gli spostamenti, non porterà probabilmente ad un aumento numerico complessivo degli utenti. I flussi turistici invernali rimarranno concentrati nell'area delle piste da sci come avviene attualmente, mentre in estate il flusso, minore rispetto alla stagione invernale, si andrà a diluire sul territorio.

## 2.7 RISCHIO DI INCIDENTI, COMPRENDENDO ANCHE QUELLI LEGATI AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Non vi è alcun rischio specifico di incidenti pericolosi per l'ambiente legati alla fase di cantiere in quanto le tecnologie utilizzate corrispondono a tecniche comunemente adottate nei lavori di sterro in cantieri simili. Per quanto riguarda la fase di esercizio, il rischio valanghivo riguarda esclusivamente l'area a monte della stazione di arrivo, dove la Carta delle Valanghe evidenzia la possibilità di distacco dalla bancata rocciosa soprastante. Per risolvere questa problematica la relazione nivologica prevede la realizzazione di opere paravalanghe specifiche. Al momento per il territorio del Comune di Selva di Valgardena l'elaborazione delle nuove carte del pericolo è in fase di realizzazione.

## 2.8 FATTORI DI RISCHIO PER LA SALUTE UMANA: INQUINAMENTO DELL'ARIA O DELL'ACQUA

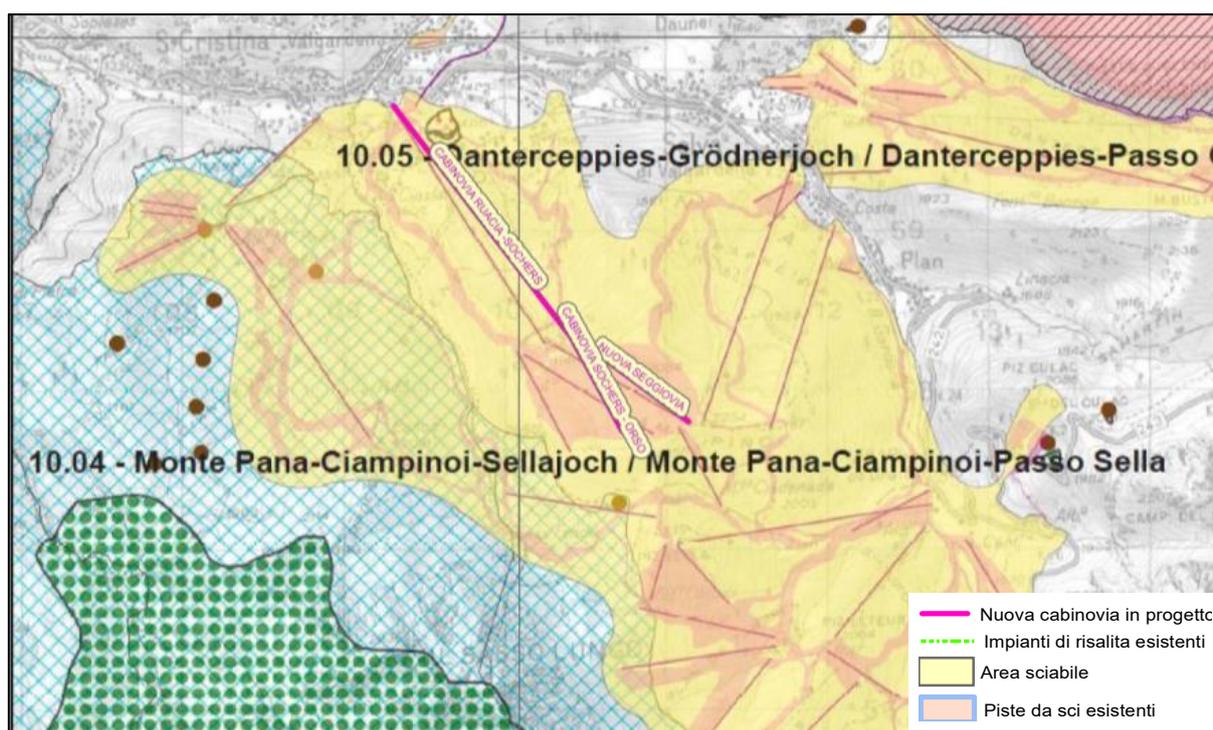
Non vi è alcun rischio specifico di inquinamento dell'aria o dell'acqua data la tipologia di opera.

**Variante zero:** nel caso il progetto non venga attuato, non vi sono possibilità di alternative e di conseguenza rimane la situazione attuale con un eventuale ammodernamento tecnologico degli impianti esistenti. La messa in funzione della cabinovia attuale può essere realizzata anche in estate.

### 3. UBICAZIONE DEL PROGETTO

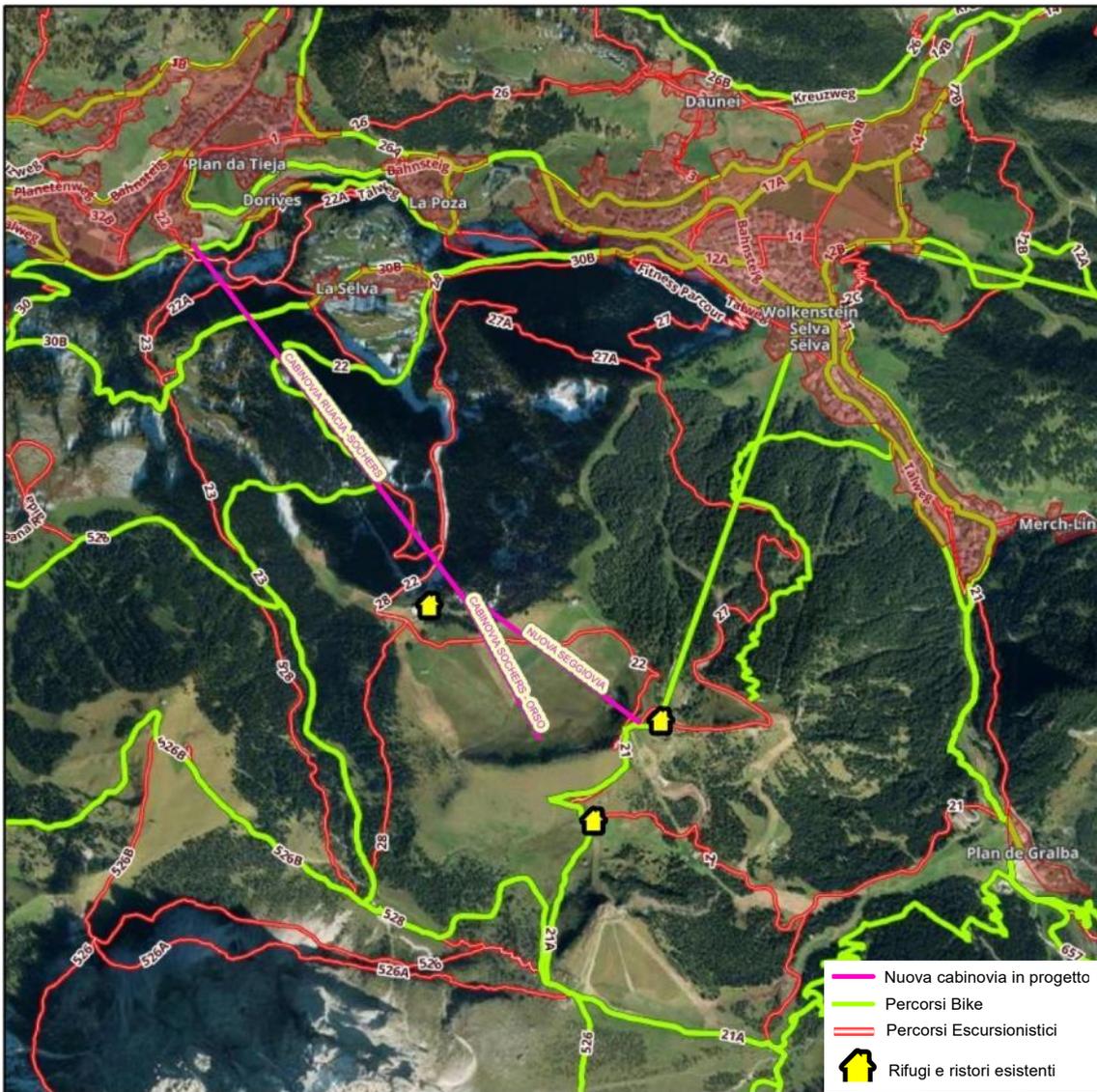
#### 3.1 ATTUALE UTILIZZO DELL'AREA: TURISTICO-RICREATIVO E AGRICOLO-SELVICOLTURALE

L'area di progetto si trova nel comprensorio sciistico del Monte Pana – Ciampinoi – Passo Sella e precisamente nell'area sciabile 10.04 e 10.05, zona inserita nel circuito del Sella Ronda. L'impianto di risalita esistente è attualmente utilizzato esclusivamente per il turismo invernale. Il progetto di realizzazione della nuova cabinovia prevede anche l'apertura estiva, mentre la nuova seggiovia avrà esclusivo uso invernale.



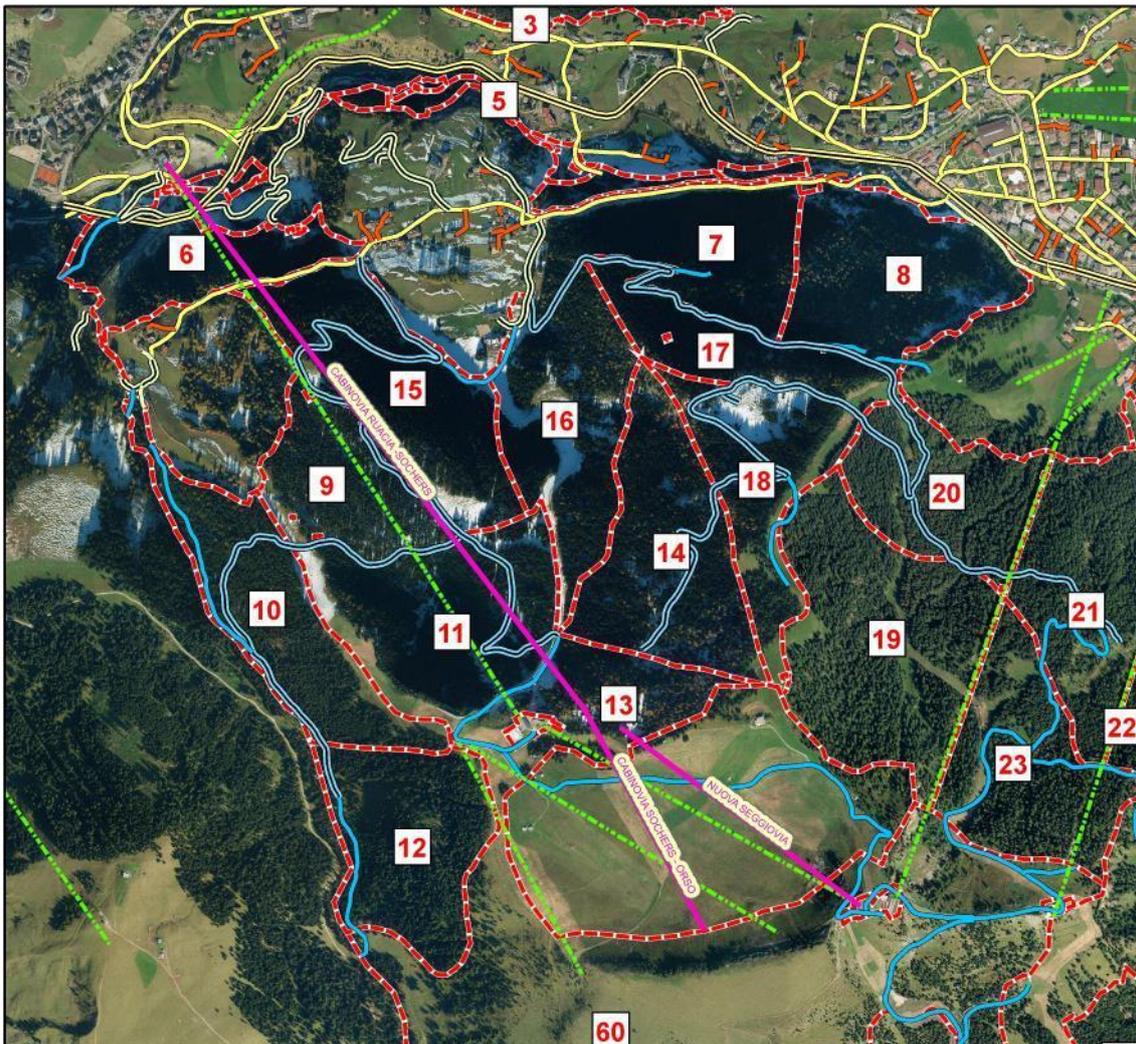
**Fig. 6:** localizzazione del nuovo impianto nell'area sciistica

Oltre alle infrastrutture sciistiche, sul versante interessato insistono numerosi sentieri escursionistici che collegano il Ciampinoi al fondovalle e costituiscono un'ampia rete attorno al massiccio dolomitico del Sasso Lungo. Sono inoltre presenti molti percorsi bike che consentono di percorrere il versante con escursioni circolari, attività questa sempre più attuale ed in crescita grazie anche all'uso di E-Bike.



**Fig. 7:** Percorsi escursionistici e mountain bike

Il versante boscato interessato dalla linea della cabinovia rientra nel Piano di Gestione Forestale del Comune di Selva di Valgardena, avente codice 89. Le particelle forestali attraversate sono le nr: 6, 9, 11, 13, 15 e 60. La stazione intermedia della cabinovia e la stazione di partenza della nuova seggiovia rientrano nella particella forestale nr 13. Il versante è servito da strade forestali per autocarri e per trattori. Alla base del versante (part. 6-15) è presente una strada poderale a servizio di alcune proprietà private incluse nel particellare forestale.



**Fig. 8:** particolare del Piano di Gestione Forestale del Comune di Selva di Valgardena e della viabilità forestale e poderale esistente.

- |  |                                  |  |   |
|--|----------------------------------|--|---|
|  | Nuova cabinovia in progetto      |  | Strada forestale/alpestre per autocarri |
|  | Impianti di risalita esistenti   |  | Strada forestale/alpestre per trattori  |
|  | Particellare forestale           |  | Strada poderale per autocarri           |
|  | Numero di particellare forestale |  | Strada poderale per trattori            |
|  | Strada statale                   |  |   |
|  | Strada comunale                  |  |   |
|  | Strada privata                   |  |   |

## 3.2 ANALISI AMBIENTALE: PAESAGGIO E RISORSE NATURALI INTERESSATE DAL PROGETTO

### 3.2.1 - IL PAESAGGIO

Il versante interessato dall'intervento è in parte coperto da boschi d'alto fusto di abete rosso. Nella copertura boscata sono attualmente presenti le aperture rappresentate dalle piste da sci, dal nuovo bacino di accumulo idrico e dalla linea della cabinovia esistente. Alla base del versante il paesaggio è caratterizzato dai prati da sfalcio disseminati di masi e piccoli borghi formati da masi e residenze turistiche. Lateralmente rispetto all'impianto si trova il Castel Gardena, residenza storica di proprietà privata tutelata dalla Soprintendenza dei beni storico-artistici, che è però discosta dal presente progetto.

Il rinnovo della nuova cabinovia comporterà per il primo tronco da Ruacia a Sochers l'apertura di una nuova traccia all'interno del bosco della larghezza di 10-15 m. In concomitanza con l'intervento di nuova realizzazione verrà smantellato il vecchio impianto e l'attuale traccia, nella quale è già presente rinnovazione di abete rosso e vegetazione arborea preparatoria soprattutto nella parte bassa (sorbo degli uccellatori, frassino maggiore), è destinata a rimboschirsi naturalmente in un tempo relativamente breve. Pertanto si può affermare che in un periodo di 15-20 anni l'attuale traccia si sarà rimboschita e non sarà più visibile il margine con il bosco circostante.



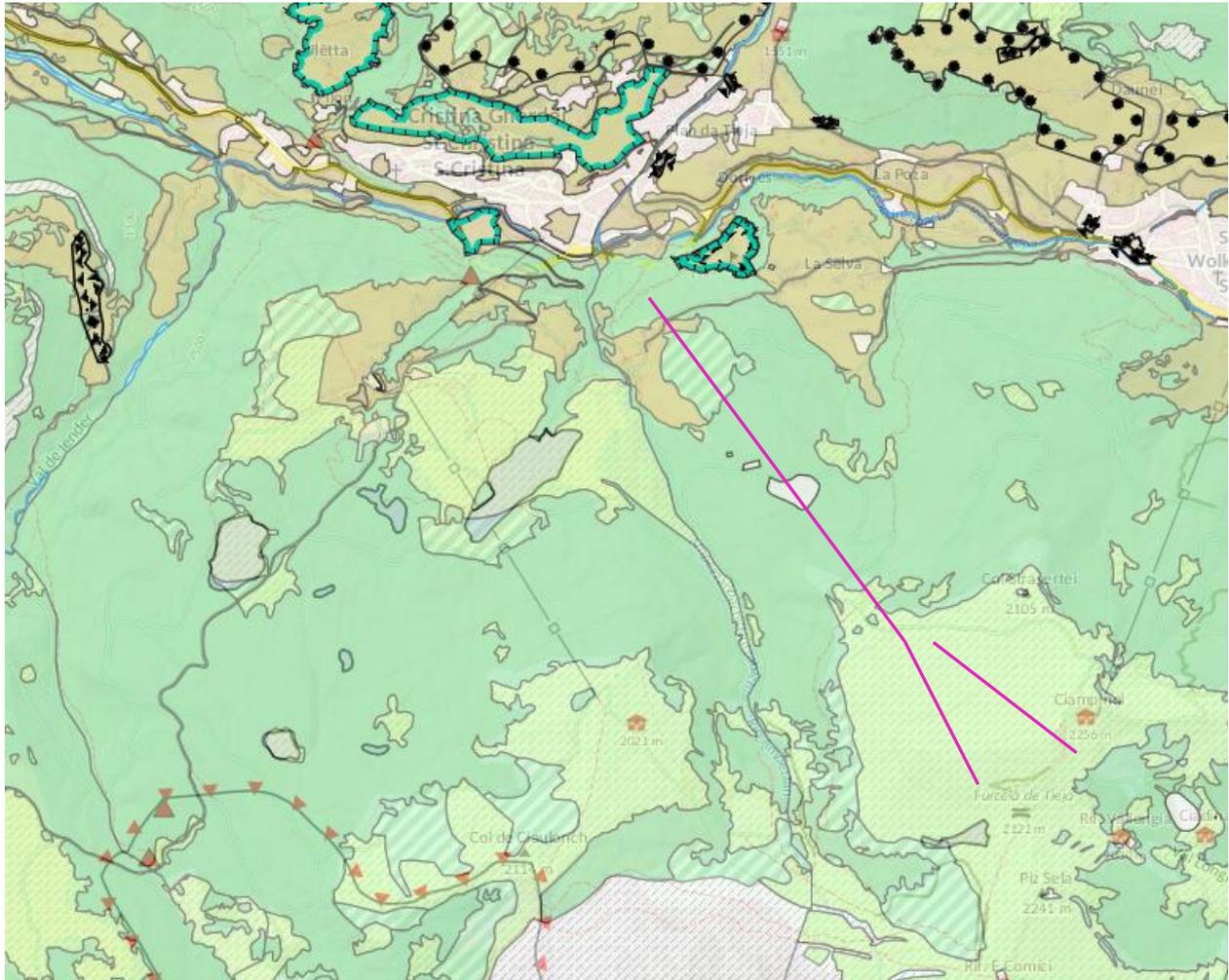
*Fig. 9: vista del versante dove è prevista la nuova cabinovia con evidenziazione del nuovo tracciato a lato dell'esistente.*



**Fig. 10:** vista del versante dove è prevista la nuova cabinovia con evidenziazione del nuovo tracciato.

In sostanza, una volta smantellata la vecchia linea d’impianto, grazie allo sviluppo naturale della rinnovazione di abete rosso aiutato anche da impianti di larice e latifoglie tipiche, l’impatto visivo dato dall’apertura della nuova traccia della cabinovia sarà mitigato e non dovrebbe risultare differente rispetto alla situazione attuale, con possibilità di chiusura nel tempo. Certamente la nuova linea comporta un margine più fragile all’interno del bosco e pertanto si dovrà cercare di evitare il taglio netto ma cercare di appoggiarsi a piante ramosi ed in grado di contrastare gli eventi meteorici forti. Le piante più a rischio, per le quali è pensabile un’eliminazione, sono quelle collocate tra le due tracce nella parte iniziale del tracciato a valle e si prevede di ampliare magari la zona di pascolo. In ogni caso va cercata la possibilità di appoggiarsi il più possibile a margini stabili anche con azioni di smarginatura del tracciato.

Il Piano Paesaggistico della Provincia di Bolzano indica che la cabinovia si sviluppa a partire dal fondovalle in un ambito di bosco, prato/pascolo alberato e zona di verde alpino. Vi è infine una sottrazione di bosco (14.120 mq) che comporta il taglio a stima di circa 700 mc di legname da opera.



**Fig. 11:** estratto di carta del Piano Paesaggistico del Comune di Selva di Valgardena

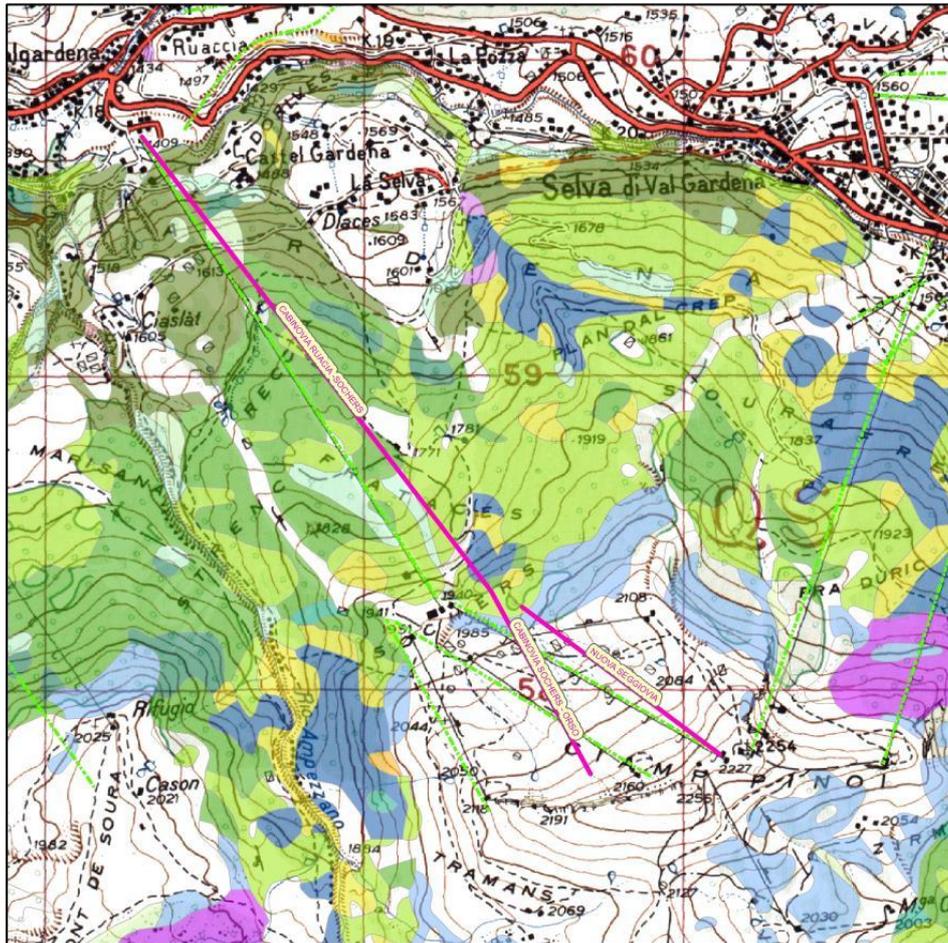
- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: yellow; margin-right: 5px;"></span> Archäologisches Schutzgebiet - Zona di tutela archeologica</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #c8e6c9; margin-right: 5px;"></span> Auwald - Bosco ripariale</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #ffcdd2; margin-right: 5px;"></span> Kastanienhain - Castagneto</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #fff9c4; margin-right: 5px;"></span> Trockenrasen - Prato arido</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0; margin-right: 5px;"></span> Feuchtgebiet - Zona paludosa</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #ffe0b2; margin-right: 5px;"></span> Eichenhain - Querceto</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #e8f5e9; margin-right: 5px;"></span> Naturwald - Bosco naturale</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #e0e0e0; margin-right: 5px;"></span> Mineralienschutzgebiet - Zona di tutela per i minerali</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #c8e6c9; margin-right: 5px;"></span> Landwirtschaftsgebiet - Zona di verde agricolo</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #c8e6c9; margin-right: 5px;"></span> Wald - Bosco</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #c8e6c9; margin-right: 5px;"></span> Bestockte Wiese und Weide - Prato e pascolo alberato</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #c8e6c9; margin-right: 5px;"></span> Alpines Grünland - Zona di verde alpino</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #c8e6c9; margin-right: 5px;"></span> Gewässer - Acque</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #c8e6c9; margin-right: 5px;"></span> Felsregion - Ghiacciaio</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: #c8e6c9; margin-right: 5px;"></span> Baugebiete und Infrastrukturen - Insediamenti ed infrastrutture</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Ensembleschutz - Tutela degli insiemi</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Landschaftsschutzgebiet - Zona di tutela paesaggistica</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Landschaftliche Bannzone - Zona di rispetto paesaggistico</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Landschaftsschutzermächtigung durch die Landesverwaltung - Autorizzazione paesaggistica da parte dell'amministrazione provinciale</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Besonders schutzwürdige Landschaft - Zona di particolare tutela</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: red; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Kulturhistorisches Objekt - Oggetto storico-culturale</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: blue; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Gewässer - acque</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: orange; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> Mühle - mulino</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: yellow; margin-right: 5px;"></span> Archäologische Schutzgebiete - zone archeologiche</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: red; margin-right: 5px;"></span> Bergbauegebiet - zona di estrazione</li> </ul>  |

### 3.2.2 – AMBIENTE FORESTALE

Tutto il versante è boscato e soggetto a vincolo forestale. Le tipologie forestali della Provincia di Bolzano indicano che sul versante prevale la pecceta subalpina in diverse declinazioni, che sono legate al substrato (carbonatico/silicatico) e alle condizioni microstazionali.

Nella zona centrale del versante, in prossimità alla nuova stazione intermedia della cabinovia, la presenza di avvallamenti nei quali ristagna l'umidità favorisce lo sviluppo di formazioni azonali, come

pecceta a megaforbie. Nella parte superiore del versante la presenza maggiore del larice e del pino cembro porta alla prevalenza di Larici-cembrete. Le peccete mostrano una buona produttività con una massa media ad ha di circa 350-400 mc, la copertura non è continua sia per gli interventi selvicolturali passati come pure per l'incidenza di sparsi schianti da vento, specie lungo i margini delle piste da sci.



**CARTA DEI TIPI FORESTALI  
WALDTYPEN KARTE**

- Fi5, Pecceta dei suoli basici a Melica nutans con Clematis alpina
- Fi6, Pecceta montana carbonatica con Sesleria albicans
- Fs1, Pecceta subalpina silicatica a Homogyne alpina con Vaccinium myrtillus
- Fs3, Pecceta subalpina silicatica a Homogyne alpina con Calamagrostis villosa
- Fs5, Pecceta subalpina dei suoli basici ad Oxalis acetosella
- Fs6, Pecceta subalpina carbonatica con Adenostyles glabra
- Fs7, Pecceta subalpina carbonatica a Polygala chamaebuxus
- Fs8, Pecceta subalpina inferiore con pino mugo
- Fs9, Pecceta subalpina a megaforbie
- Fs10, Pecceta subalpina a felci con ontano verde
- Ki1, Pineta carbonatica ad Erica carnea
- Zi2, Larici-cembrete carbonatica con Rhododendron hirsutum
- Zi6, Larici-cembrete (ad abete rosso) dei suoli basici con Oxalis acetosella

**Fig. 12: carta dei tipi forestali**



**Fig. 13:** immagine estiva del versante boscato nel quale si inserisce il nuovo impianto, caratterizzato da netta prevalenza dei boschi produttivi di abete rosso.



**Fig. 14:** fustaia rada nella parte media del versante con alternanza di fasi adulte e giovanili



**Fig. 15:** vegetazione del sottobosco nella parte medio-bassa con diffusa presenza di ericacee (*Vaccinium myrtillus*) e megafornie negli avvallamenti e nelle radure (*Epilobium angustifolium*)



**Fig. 16** veduta della val Gardena dal versante boscato.  
Le strade forestali sono anche utilizzate in estate dai bikers e come percorsi escursionistici.



**Fig. 17:** attraversamento della pista da sci in corrispondenza dei piloni 9-10 della nuova cabinovia.



**Fig. 18:** rada fustaia, larici-cembra, nella parte superiore del versante dove sorgerà la nuova stazione intermedia della cabinovia e la nuova stazione di partenza della seggiovia. Si nota il portamento delle piante assai rastremato e di altezza minore rispetto alla quota inferiore.



**Fig. 19:** vegetazione erbacea e arbustiva nelle radure con *Gentiana acaulis*, *Vaccinium myrtillus*, *Sesleria varia*, *Deschampsia*.



**Fig. 20:** vegetazione erbacea e arbustiva nelle radure con *Vaccinium myrtillus*, *Vaccinium vitis – idaea*, *Vaccinium gaultheroides*, *Sesleria varia*.



**Fig. 21:** vegetazione erbacea e arbustiva nel sottobosco con *Oxalis acetosella*, *Viola spp.*

### 3.2.2.1 EFFETTI DEL PROGETTO SUL BOSCO

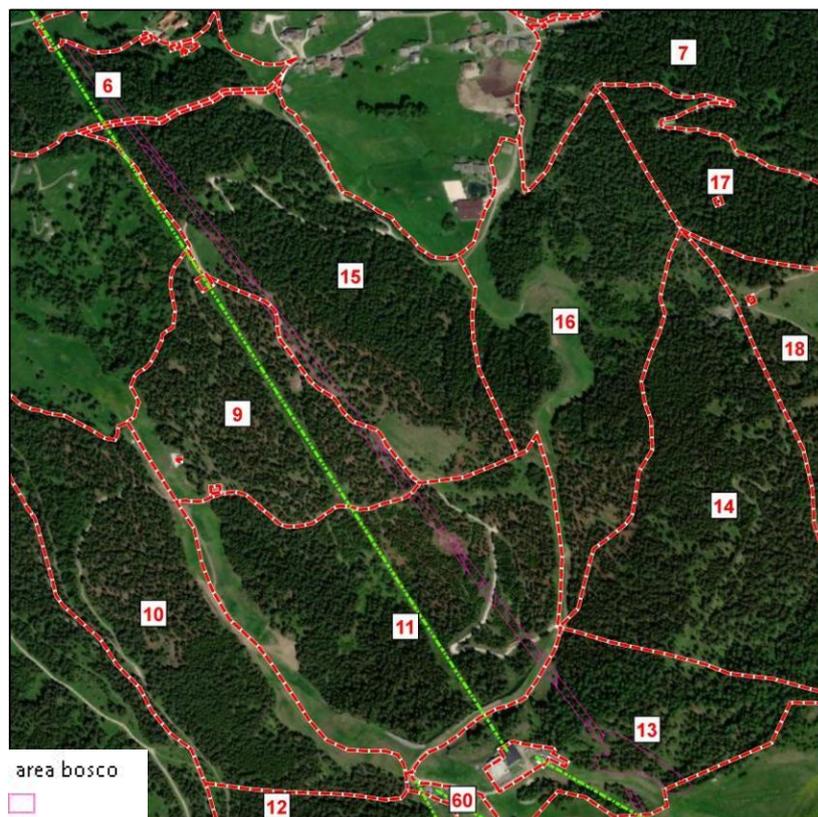
La realizzazione della nuova cabinovia comporterà l'apertura di una fascia della larghezza di 10-15 m, interessando una superficie boscata di 14.120 mq (1,4 ha) a cui dovrà sommarsi l'area boscata di 12.643,6 mq in corrispondenza della zona di realizzazione della stazione intermedia e della stazione di partenza della seggiovia come pure l'area boscata da tagliare per l'ampliamento della pista da sci di accesso alle stazioni per un totale di sottrazione di area a bosco pari a mq 26.763,60 (**ha 2,67**).

La stima del volume legnoso ritraibile si è basata sull'interpretazione delle tipologie strutturali dei boschi interessati dal prelievo per i quali è stata stimata una massa legnosa per ettaro.

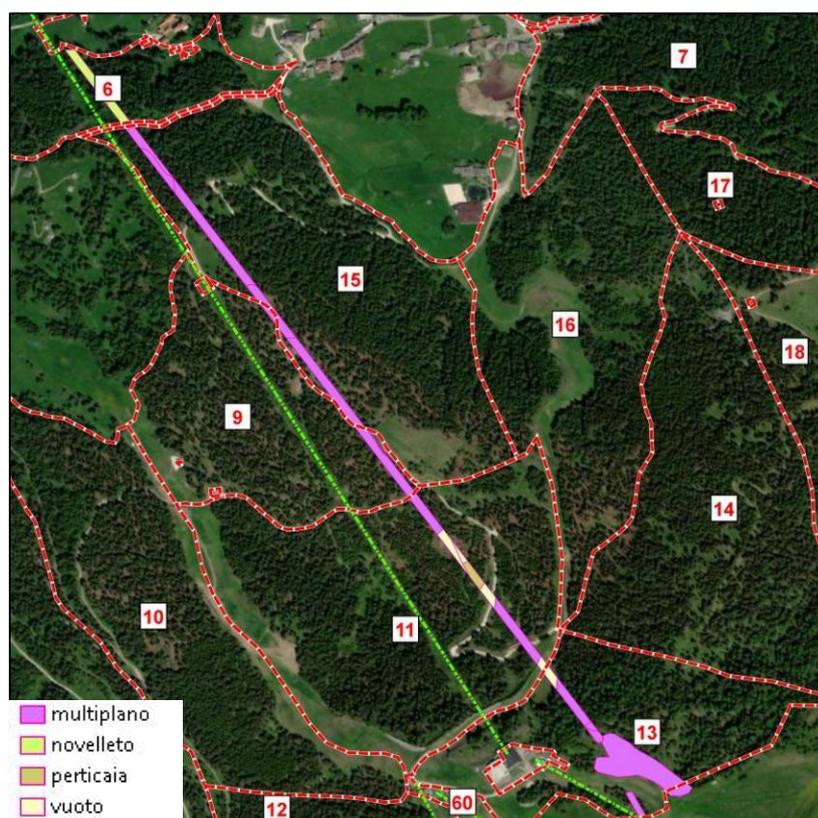
Si riportano di seguito i valori di superficie boscata interessata dall'intervento e i mc di legname ritraibili dall'apertura dei tracciati:

<i>Particelle forestali interessate</i>	<i>Volume legnoso m<sup>3</sup></i>	<i>Superficie m<sup>2</sup></i>
/	27	768
6	1	2.543
9	41	2.714
11	67	6.017
13	345	11.490,2
15	234	5.945,4
	<b>≈714</b>	<b>26.763,60</b>

Complessivamente la realizzazione dell'intervento interesserà una superficie boschiva di 2,67 ha circa con un prelievo legnoso attorno ai 700 mc lordi per piante con diametro superiore ai 17,5 cm. Tale quantitativo è destinato a diminuire causa recenti schianti da vento e piante colpite da attacco da bostrico, anche in corso.



**Fig. 22:** indicazione dell'area boscata interessata dal nuovo impianto con raffronto tra la linea esistente (verde) e quella di nuova realizzazione(viola).



**Fig. 23:** distribuzione delle tipologie strutturali del bosco interessato dall'intervento con raffronto tra la linea esistente (verde) e quella di nuova realizzazione(viola).

### 3.2.3 – PASCOLI E ARBUSTETI

La zona superiore del versante è caratterizzata da un'ampia conca pascoliva di origine glaciale, dominata da un costone roccioso sulla cui sommità è situato il Ciampinoi, vegetata da radi arbusti di ericacee e salicacee.



**Fig. 24:** Veduta dell'area di pascolo, nel cerchio rosso l'attuale stazione di arrivo della cabinovia, nel cerchio arancio la localizzazione della nuova stazione intermedia in loc. Sochers (in area boscata).



**Fig. 25:** veduta dell'area di pascolo, nel cerchio rosso la localizzazione della nuova stazione di arrivo della cabinovia. Nel cerchio arancione la stazione di arrivo della seggiovia Sochers-Ciampinoi, che rimarrà nell'attuale posizione.



**Fig. 26:** veduta dell'area di pascolo dalla base del costone roccioso, presenza di rada vegetazione arbustiva costituita da salici.



**Fig. 27:** vedute della rupe nella zona superiore della conca glaciale, vegetata da rada mugheta su brughiera alpina con rododendro e mirtilli.

### 3.2.4 – AREE UMIDE

Nell'area del progetto non sono presenti torbiere ed altre aree umide. Si rileva una zona di sorgive nella parte medio-bassa del tracciato della pista Ciampinoi. Per maggiori dettagli si rimanda al capitolo 3.2.8 riguardante i deflussi idrici.

### 3.2.5 – AREE PROTETTE, HABITAT NATURA 2000 E SPECIE PROTETTE

L'area del progetto è esterna a siti della Rete Natura 2000 e non sono presenti aree protette di interesse provinciale o locale. Per completezza è stata comunque redatta una carta degli Habitat Natura 2000 ai quali sono ascrivibili le tipologie vegetazionali riscontrate nel rilievo, prendendo come riferimento l'elenco degli habitat e delle specie del Formulario Standard del SIC IT3110027 Gardena - Valle Lunga - Puez nel Parco Naturale Puez-Odle. La linea della nuova cabinovia attraverserà principalmente l'habitat 9410 – Foreste acidofile montane e alpine di Picea (Vaccinio-Picetea) nel quale rientreranno gli interventi di edificazione della nuova stazione intermedia della cabinovia e della stazione di partenza del riposizionamento della seggiovia Sochers-Ciampinoi. Il troncone superiore rientrerà in minima parte, solo nel primo tratto a valle, nell'habitat 9420 – Foreste Alpine di Larix decidua e/o Pinus cembra. La stazione di arrivo della cabinovia, come le zone a monte del tronco superiore e della linea di seggiovia rientrano nell'habitat 4060 – Lande Alpine e Boreali, mentre le zone centrali del tronco superiore e della seggiovia rientrano nell'habitat 6150 – Formazioni erbose boreo-alpine silicee. Nessuno degli habitat interessati è prioritario. Si tratta di habitat ampiamente diffusi nel territorio provinciale e in buono stato di conservazione, per i quali non sono rilevati nell'area di intervento fenomeni di degrado particolari.

Tra le specie vegetali presenti nel formulario sopra citato, sono presenti nell'area di intervento:

- *Salix mielichhoferi*, specie comune, presente nell'habitat 4060;
- *Arnica montana*, specie comune, presente nell'habitat 6150;

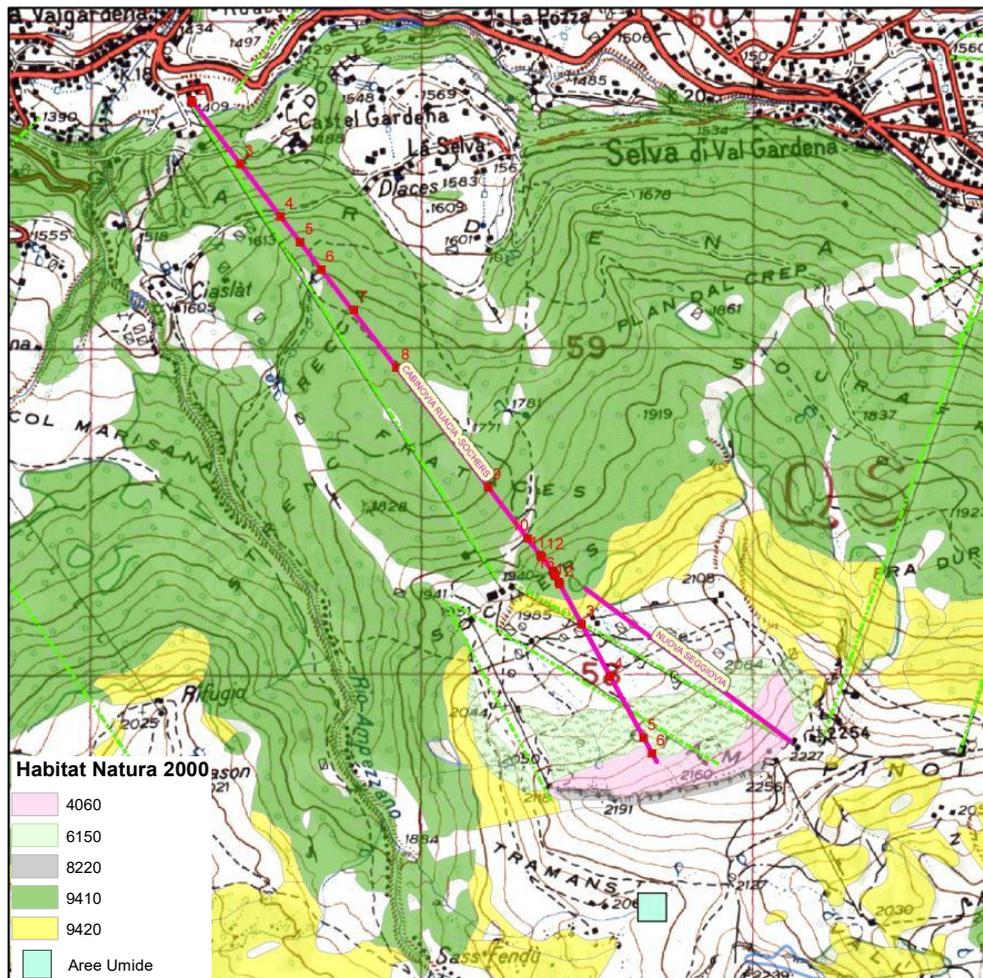


Fig. 28: carta degli habitat nell'area d'intervento

### 3.2.6 – FAUNA SELVATICA E SPECIE PROTETTE

L'ambiente forestale costituisce un importante habitat per la componente faunistica, che risulta tipica per tutta la parte alpina e di conseguenza notevolmente rappresentata in tutta la val Gardena. Sentito l'ufficio Provinciale di Bolzano Caccia e Pesca sono stati ottenuti i seguenti dati.

Tra le specie animali potenzialmente presenti nell'area di intervento, sulla base delle caratteristiche stagionali, si citano le seguenti:

#### Mammiferi:

- Roditori: Marmotta (*Marmota marmota*), Scoiattolo (*Sciurus vulgaris*), Ghiro (*Glis glis*).
- Mustelidi: Ermellino (*Mustela erminea*), Donnola (*Mustela nivalis*), Martora (*Martes martes*), Faina (*Martes foina*).
- Lagomorfi: Lepre variabile (*Lepus timidus*)
- Canidi: Volpe (*Vulpes vulpes*)
- Ungulati: Camoscio (*Rupicapra rupicapra*, fam. Bovidae), Capriolo (*Capreolus capreolus* Fam. Cervidae) e Cervo (*Cervus elaphus* Fam. Cervidae).

#### Uccelli:

- Tetraonidi: seguendo il gradiente altitudinale dal basso verso l'alto Francolino di monte (*Bonasa bonasia*); Gallo cedrone (*Tetrao urogallus*); Gallo Forcello (*Tetrao Tetrix tetrix*).
- Corvidi: Corvo imperiale (*Corvus corax*), Cornacchia (*Corvus corone*), Gracchio alpino (*Pryuhoroax graculus*), Nocciolaia (*Nucifraga caryocatactes*).
- Strigiformi: Gufo reale (*Bubo bubo*), Civetta nana (*Glaucidium passerinum*), Civetta comune (*Athene noctua*), Civetta capogrosso (*Aegolius funereus*).
- Altri: Rondine montana (*Riparia rupestris*), Fringuello (*Fringilla coelebs*), Peppola (*Fringilla montifringilla*),
- Fringuello alpino (*Montifringilla nivalis*); Picidi (Picchio nero, Picchio rosso maggiore)

#### Anfibi e rettili:

- Salamandra (*Salamandra atra*),
- Rana montana (*Rana temporaria*),
- Vipera (*Vipera aspis*),
- Marasso (*Vibera berus*).

#### Indagini di campo:

Nell'inverno del 2022/23 sono stati fatti dei sopralluoghi mirati a stabilire l'effettiva frequentazione dell'area sciistica da parte della fauna selvatica dai quali scaturirono le seguenti osservazioni:

- L'area prospiciente l'impianto di risalita e le piste da sci presentano un'alta frequentazione da parte della nocciolaia e del capriolo, quest'ultimo anche in aree molto vicine all'impianto a testimonianza dunque della scarsa interferenza della presenza antropica con la specie.
- Camoscio, volpe e mustelidi sono presenti nell'area.
- La presenza del cervo e capriolo è accertata e limitata al medio-basso versante.
- Non sono state rilevate tracce di presenza di tetraonidi. Si può prevedere una presenza del Gallo Cedrone come passaggio, non sono censite in zone arene di canto anche perché i censimenti

vengono eseguiti annualmente sul versante opposto del Seceda, zona molto più importante come presenza ed habitat della presente.

### **Conclusioni riguardanti le presenze faunistiche nell'area:**

Il versante interessato dall'area sciabile presenta un'elevata presenza antropica. In inverno esiste un disturbo legato al funzionamento degli impianti di risalita e alle piste da sci esistenti come pure al funzionamento dei generatori da neve, mentre in estate vi è il disturbo dato dal passaggio di escursionisti a piedi e in bicicletta sull'ampia rete viaria esistente, oltre al transito di mezzi di servizio agli impianti e alle attività di gestione selvicolturale.

Nonostante questi disturbi, le indagini hanno mostrato una buona presenza di specie faunistiche, favorita dalla buona conservazione degli habitat. Per quanto riguarda la presenza delle specie più schive, quali i tetraonidi, si può affermare che la distribuzione di specie baccifere quali i mirtilli e la copertura discontinua delle compagini forestali è favorevole alla presenza delle tre specie citate come potenzialmente presenti, sebbene non si possa affermare che tale presenza sia stanziale. In ogni caso, a fini precauzionali andranno previsti alcuni accorgimenti volti a limitare il disturbo nei confronti della fauna selvatica da attuarsi in fase di esercizio dell'impianto comprendenti:

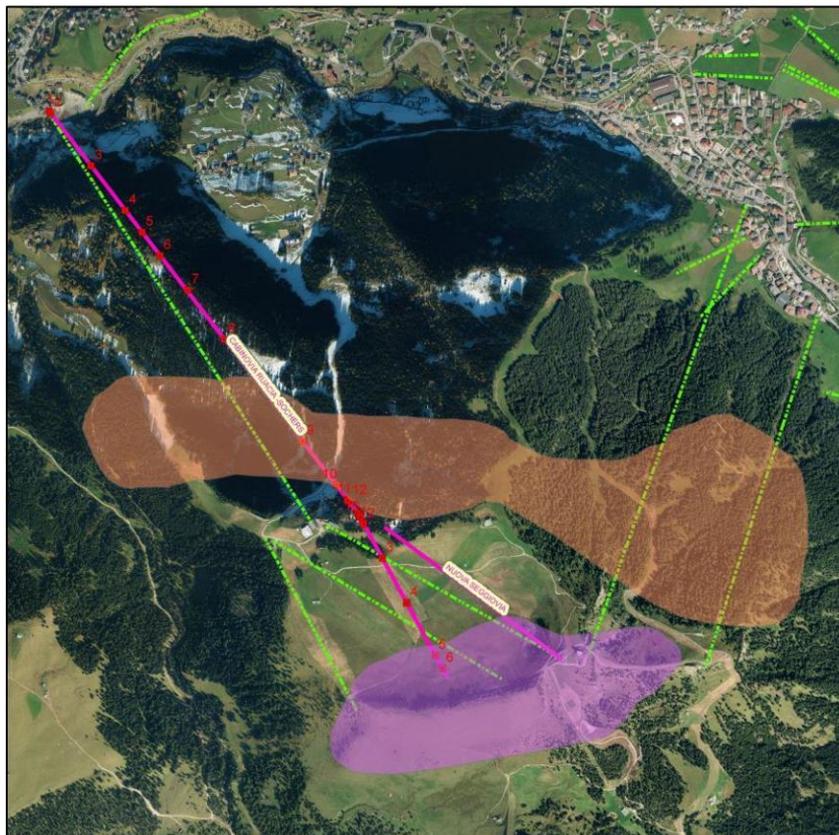
- Divieto di pratica dello sci fuori pista;
- Posizionamento di sistemi di segnalazione dei cavi per ridurre il rischio di impatto dei volatili.
- In estate segnaletica dei sentieri consigliando l'escursionista di seguire le vie indicate e mantenere cani sempre al guinzaglio.



**Fig. 29:** fustaie infraperte con radure ricche di mirtilli e cascami delle utilizzazioni costituiscono siti preferenziali per la riproduzione del Gallo cedrone.



**Fig. 30:** l'ambiente di brughiera nella zona superiore del Ciampinoi, grazie alla sua morfologia ad anfiteatro, presenta caratteristiche ricercate dal Gallo Forcello per la sua riproduzione: arene di canto con buona visibilità; arbusti che forniscono nutrimento e riparo.



**Fig. 31:** distribuzione potenziale dei tetraonidi

- AREALE POTENZIALE GALLO CEDRONE
- AREALE POTENZIALE GALLO FORCELLO

### 3.2.7 – SUOLO, GEOLOGIA E MORFOLOGIA

La Val Gardena è caratterizzata da pareti dolomitiche ripide e frastagliate, che si trovano al di sopra di dolci pendii ed altopiani poggianti su tenere rocce sedimentarie. La vallata nel tratto iniziale si presenta profondamente incisa e stretta, mentre verso l'interno si apre allargandosi. Il versante dell'area oggetto dell'intervento si presenta principalmente degradante verso nord. Nella parte bassa della valle vi sono due sottoesposizioni, una più ripida verso nord-est e l'altra meno ripida verso nord-ovest. L'intero versante dove si snoda la linea del primo tronco dell'impianto a fune presenta mediamente una pendenza abbastanza elevata (31%). Al contrario, la zona superiore interessata dal progetto del secondo tronco e dello spostamento della seggiovia è piuttosto pianeggiante (pendenza <20%) e rientra in un altopiano (conca del Ciampinoi) avente una struttura assimilabile ad un circo glaciale con una morfologia ad arco, a valle della quale si ha una netta rottura di pendenza. Il ripetuto modellamento del terreno, nel passato anche ai fini delle coltivazioni agricole per i prati da sfalcio e il pascolo e gli interventi più recenti volti all'eliminazione delle brusche variazioni di pendenza necessari a facilitare l'uso delle piste da sci, hanno comportato notevoli movimentazioni del terreno modificando l'assetto morfologico dell'area ma non l'assetto della stabilità idrogeologica, che è stata mantenuta grazie alle tempestive opere di ricucitura delle ferite tramite pronti rinverdimenti ed interventi di regimazione delle acque, oltre ad una cura costante data dal pascolo e dallo sfalcio. Come sottolineato dalla perizia geologica redatta in merito al progetto in esame, non sono evidenti fenomeni franosi attivi lungo il versante.

Geologicamente il Sassolungo, massiccio montuoso che sovrasta l'area oggetto dell'intervento, è costituito dalla Dolomia dello Sciliar, mentre nella parte sottostante si trovano gli strati di Werfen, insieme alle sequenze sottili della Dolomia di Contrin, degli Strati di Livinallongo e della Formazione a Bellerophon. Distribuita in maniera puntiforme, nei dintorni del massiccio del Sassolungo, vi è anche la serie vulcanica (formata dagli strati di La Valle e San Cassiano) alternata a componenti marnose ed argillose ad elevato contenuto di calcio che influenzano in modo particolare la qualità del suolo. Nell'area di realizzazione della nuova cabinovia e del riposizionamento della seggiovia a 6 posti al momento non sono stati evidenziati fenomeni di dissesto.

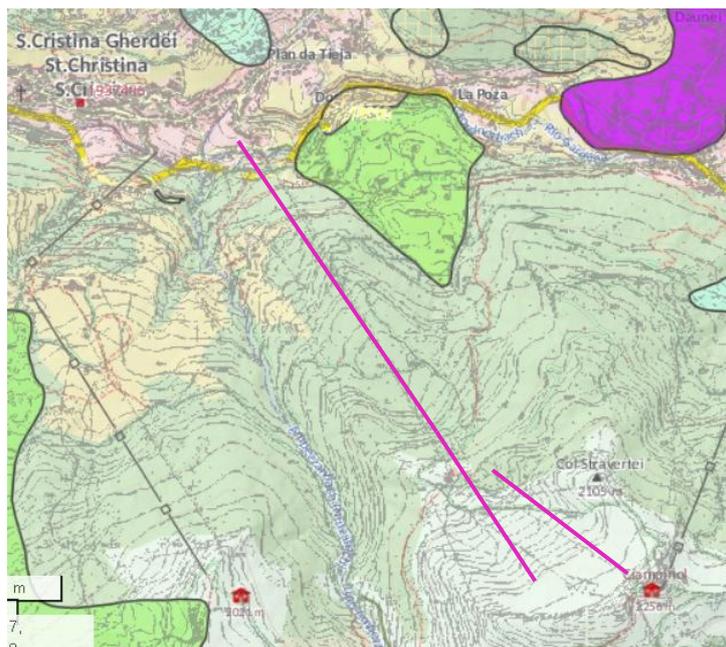
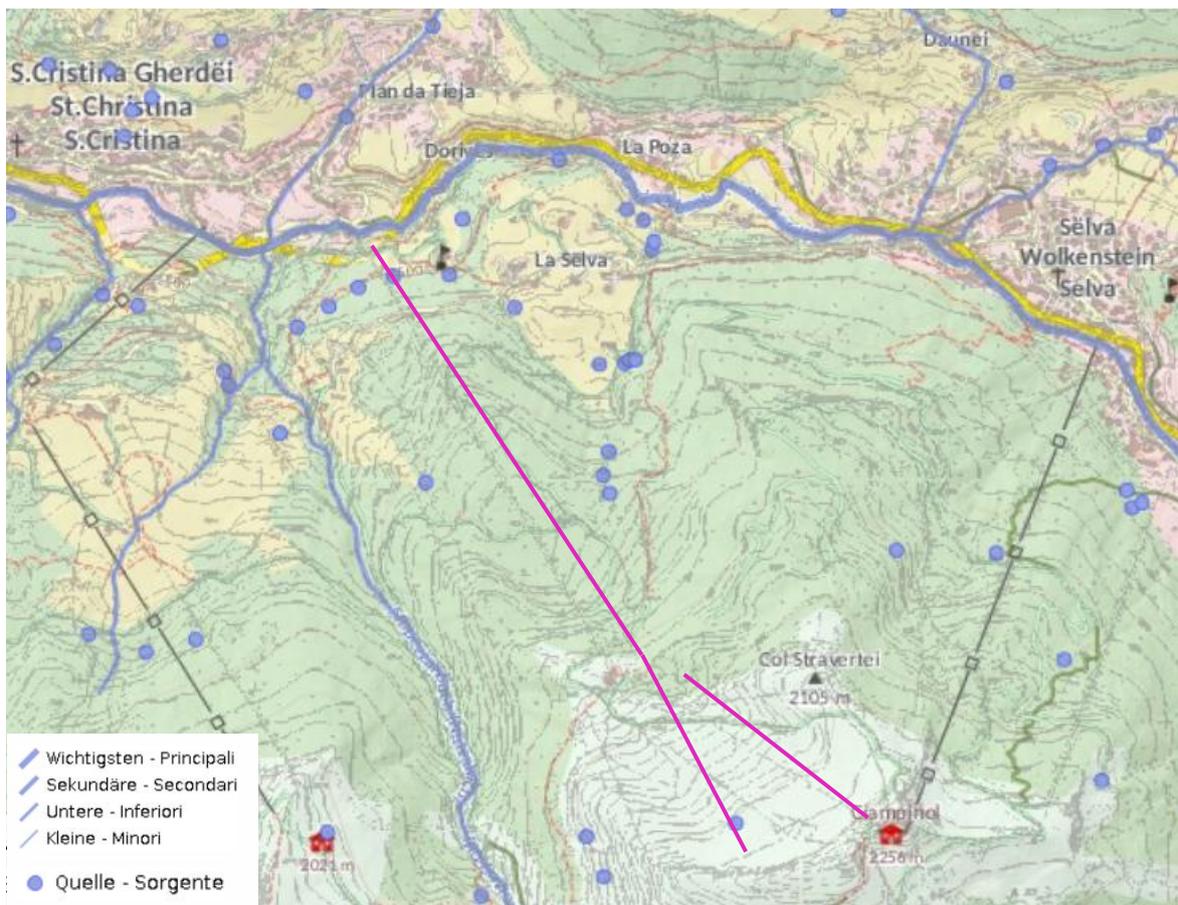


Fig. 32: eventi di frana

- Fallen/Kippen - Crollo/ribaltamento
- Gleitung rotational/translational - Scivolamento rotazionale/traslatoivo
- Langsames Fließen - Colamento lento
- Schnelles Fließen (Mure) - Colamento rapido
- Einsturz (Pinge) - Sprofondamento
- Laterale Zergleitung - Espansione
- Komplex - Complesso
- Tiefgründige Massenbewegung - Deformazione Gravitativa Profonda (DGPV)
- Gebiet mit Fallen/Kippen - Aree soggette a crolli/ribaltamenti diffusi
- Gebiete mit diffus verteilten Oberflächenrutschungen - Aree soggette a frane superficiali diffuse
- Gebiete mit diffus verteilten Einsturz-Bewegungen (Pinge) - Aree soggette a sprofondamenti diffusi

### 3.2.8 - IDROLOGIA E RISORSE IDRICHE

L'intervento non interessa corsi d'acqua o sorgenti nella zona prossima ai lavori. L'area si trova nel bacino imbrifero dell'Isarco, sottobacino di Alta Gardena, l'unico rio di una certa importanza che scende dal versante, il rio Ampezzan si trova discosto dall'area dei lavori. Si rilevano numerose sorgenti, alcune anche di acqua potabile, come indicato dalla cartografia sottostante, nella zona medio-basale di versante, la cui alimentazione sotterranea ha sicuramente partenza dal bacino superiore del Ciampinoi. La superficie impermeabilizzata pari a poco più di 1,2 ha ( 12.470,2 mq), data dalla costruzione delle due nuove stazioni della cabinovia e della stazione di valle della seggiovia esaposto, sarà molto limitata e pertanto non sarà tale da poter influire sensibilmente sul regime delle acque superficiali del versante.



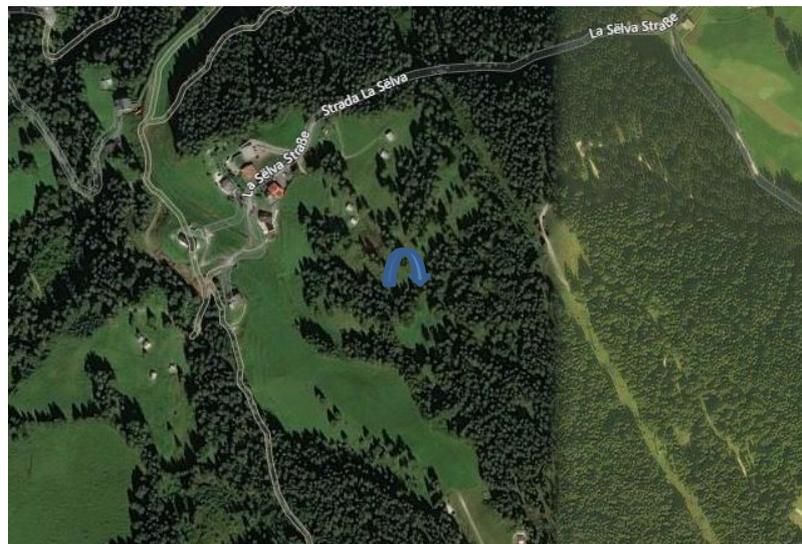
**Fig. 33:** carta delle acque correnti e delle sorgenti

Si sottolinea il fenomeno di natura carsica che si verifica alla base del catino morenico del Ciampinoi, in particolar modo nella zona di cambio di pendenza, che corrisponde al sito ove si prevede la costruzione delle due stazioni (stazione intermedia cabinovia e stazione di valle della seggiovia esaposto). Infatti le

acque di scioglimento della neve e delle precipitazioni, specie se intense, trovano accumulo in tale zona per poi scegliere un percorso sotterraneo profondo e una probabile uscita nella zona basale del versante ove si rilevano in tale occasione delle sorgive di una certa importanza. Tale fenomeno si era notato anche al tempo di costruzione dell'attuale cabinovia ove, in sede di scavo delle fondazione per i piloni, erano emerse sorgive sotterranee. Tale fenomeno andrà valutato in sede di progettazione definitiva apportando soluzioni progettuali che non vadano ad interrompere tale flusso sotterraneo per non creare deviazioni naturali che andrebbero a compromettere la stabilità del versante sottostante, specie nella zona a valle della stazione attuale della cabinovia.



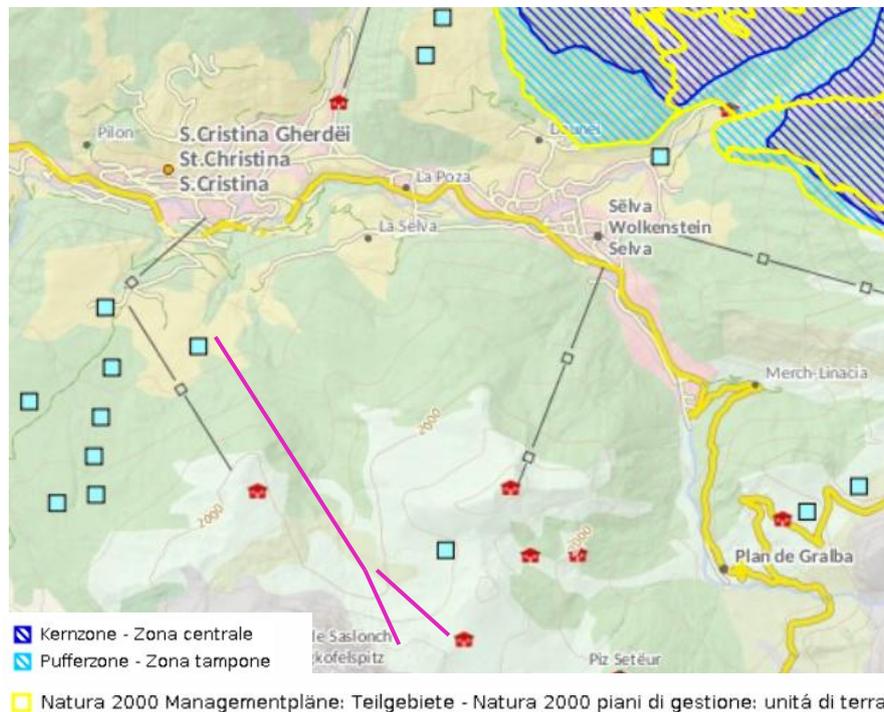
**Fig. 34:** a destra individuazione di conche di infiltrazione, con localizzazione in ortofoto



**Fig. 35:** area sorgive di probabile provenienza dalla zona superiore del Ciampinoi

### 3.3 PARCHI E AREE PROTETTE

L'intervento è esterno ad aree protette, come evidenziato dalla cartografia allegata.



**Fig. 36:** localizzazione aree protette Siti Unesco e Natura 2000

### 3.4 INSEDIAMENTI URBANI E AREE DENSAMENTE POPOLATE

La realizzazione del nuovo impianto non interessa aree urbane o intensamente popolate se non la stazione di partenza in loc. Ruacia.

## 4. ANALISI DEI POTENZIALI IMPATTI SULLE COMPONENTI NATURALI

### 4.1 - AMBIENTE FORESTALE

Complessivamente la realizzazione dell'intervento interesserà una superficie boscata di 26.763,60 mq con un prelievo legnoso di circa 700 mc lordi o anche meno in caso di prelievi forzosi per schianti e bostrico. Le tipologie forestali interessate sono prevalentemente ascrivibili alla pecceta subalpina, ampiamente diffusa in zona e nel territorio provinciale. Dalla dismissione dell'impianto esistente risulterà il recupero a bosco di una superficie pressoché analoga a quella occupata dal nuovo impianto per una superficie di circa 1,50 ha a fronte di una nuova occupazione pari a 1,4 ha.

### 4.2 - PASCOLI E ARBUSTETI

L'intervento comporterà l'occupazione di una superficie a pascolo/alpe di 980 mq corrispondenti alla stazione di monte della cabinovia Sochers-Bruno mentre per il riposizionamento della seggiovia Sochers-Ciampinoi non si considera alcun utilizzo di suolo in quanto si posiziona sull'attuale sedime dell'impianto da dismettere. Non verranno apportate ulteriori modifiche all'ambiente. Il prolungamento della cabinovia infatti non causerà la realizzazione di una nuova pista da sci in quanto l'area ha già questo utilizzo, se non limitato ai due raccordi per le stazioni di valle.

### 4.3 – RISORSE FAUNISTICHE

Il principale impatto sulla fauna selvatica potrebbe riguardare l'avifauna, principalmente per il rischio di impatto con i cavi dell'impianto. Seppur vero che al momento sono già presenti impianti di risalita nell'area, negli ultimi anni è aumentata la sensibilità verso questa interferenza che ha portato alla realizzazione di studi specifici riguardanti l'impatto di cavi sospesi ed elettrodotti sull'avifauna nella Provincia di Bolzano (Mauro Tomasi, Thomas Clementi, Davide Righetti, 2011). Questi studi hanno evidenziato quanto già riportato per stazioni sciistiche in Svizzera e nel Piemonte. In sostanza i cavi sospesi, se non resi adeguatamente visibili, aumentano la mortalità dell'avifauna sia nelle aree a pascolo, in quanto animali come i tetraonidi, piuttosto pesanti, si scontrano con i cavi al momento dell'involò, sia quando i cavi attraversano il bosco, mietendo vittime tra tutte le specie silvicole di media-grossa taglia. Il problema della segnalazione dei cavi risulta di difficile soluzione negli impianti ad ammortamento automatico dove non possono essere applicate fascette in PVC.



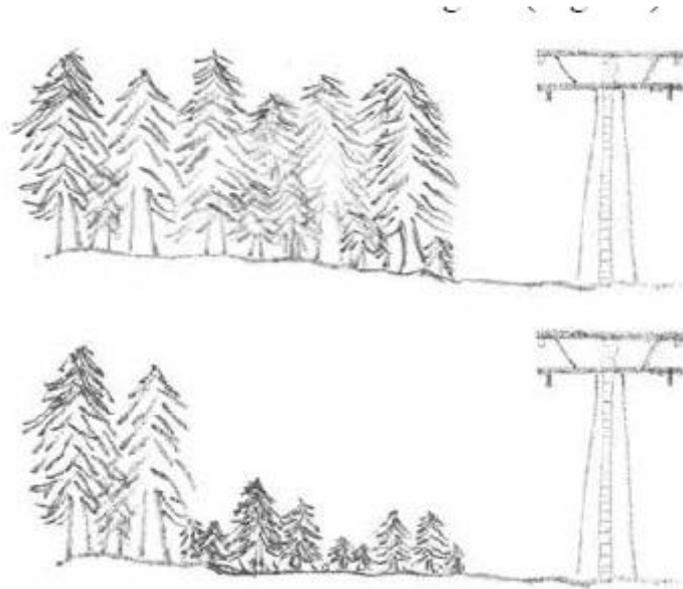
Figura 16: dispositivi di segnalazione prodotto dalla ditta svedese Hammerprodukter, dotati di un sistema di aggancio a pinza, ed in grado di ruotare o oscillare in presenza di vento anche di debole intensità.



Figura 13: dispositivo di segnalazione montato in Francia sul cavo multicoppia delle seggiovie (foto: OGM - Observatoire des Galliformes de Montagne)

**Fig. 37:** *alcuni dispositivi di segnalazione dei cavi per la protezione dell'avifauna, non applicabili ad impianti ad ammortamento automatico.*

Pertanto si ritiene opportuno seguire la raccomandazione prevista in questi casi, di aumentare l'ampiezza della distanza tra il bosco e la linea dell'impianto, creando una fascia tampone della larghezza di circa 10 m nella quale si consentirà l'evoluzione di una vegetazione bassa (altezza massima 6 m) che consenta di creare uno stacco tra la fustaia e la linea dell'impianto. La maggiore insolazione provocata dall'allargamento della linea favorirà la crescita di alte erbe come i lamponi e di questo potrà avvantaggiarsi la fauna selvatica sia ungulati che uccelli.



**Fig. 38:** Schema esemplificativo da Tomasi et al (2011): “intervento per aumentare la distanza tra i cavi e le chiome degli alberi e facilitare così la percezione degli stessi da parte degli uccelli in volo provenienti dal bosco. La fascia di margine di circa 10 metri di ampiezza, con vegetazione arboreo arbustiva bassa (3-5 m) svolge un’importante funzione ecotonale.” Da: L’impatto dei cavi aerei degli impianti di risalita sui galliformi alpini in val di Sesto. Piano di valutazione e riduzione del rischio.

Dal momento che l’impianto sostituisce un impianto esistente, non sarà modificato l’impatto dato dall’esercizio dell’impianto.

#### **4.4 - PAESAGGIO**

Il principale impatto sul paesaggio sarà dato dall’apertura della linea all’interno del bosco. Tale apertura, inizialmente prevista di 10-12 m, seguendo le prescrizioni di cui al punto 4.3 potrebbe diventare di 25-30 m aumentando notevolmente la visibilità dell’impianto. La compensazione data dal rimboschimento naturale della linea dell’impianto dismesso e il fatto che comunque la superficie aperta rimarrà boscata, seppur con un bosco lasciato in fase giovanile di novelleto/spessina, contribuirà a limitare l’impatto visivo dell’opera e risulterà in ogni caso in un miglioramento rispetto alla situazione attuale nella quale non esistono accorgimenti a tutela delle specie faunistiche.

#### **4.5 - EFFETTO CUMULATIVO DI ALTRI PIANI O PROGETTI**

Nella zona vi è in atto da tempo una proposta progettuale, al momento in fase preliminare e non attuativa da parte della società Alpenpana S.p.A., per la costruzione di una nuova cabinovia a 10 posti, che si pone come partenza in aderenza alla stazione di valle dell’impianto del Ciampinoi in loc. Ruacia e sale verso la zona del Monte Pana. In tal caso si potrà avere un’interferenza limitata alla zona di partenza oggi occupata da un’area di parcheggio.



*Fig. 39: localizzazione della futura zona di partenza della nuova cabinovia per il Monte Pana*

#### **4.6 CLIMA, RUMORE, QUALITA' DELL'ARIA**

La realizzazione dell'impianto non provocherà alcun effetto sul clima in generale. L'apertura della nuova traccia, specialmente se ampliata per creare una fascia ecotonale, potrebbe modificare il microclima del bosco aumentando gli estremi termici e causando una maggior deposizione di neve al suolo lungo la linea dell'impianto. Il nuovo impianto, una volta in esercizio, sarà meno rumoroso dell'impianto esistente portando ad un miglioramento. Le problematiche relative ad emissioni di gas di scarico e rumore saranno legate alla fase di cantiere ed avranno durata limitata.

#### **4.7 RISCHIO DI INCIDENTI IN FASE COSTRUTTIVA E AMBIENTALI**

Non ci si può aspettare rischi speciali di incidenti in fase di demolizione, di costruzione degli edifici e di assemblaggio delle linee funiviarie, poiché questo lavoro viene eseguito da aziende specializzate. Le misure di prevenzione degli infortuni sono definite ed elencate nel piano di coordinamento della sicurezza.

Per quanto riguarda i rischi legati agli aspetti geologici si rimanda alla relazione geologica allegata. In ogni caso, trovandosi le linee su depositi sedimentari con affioramenti rocciosi solo nella parte sommitale del Ciampinoi (linea di cresta) e nella zona a valle dell'attuale stazione di monte della cabinovia, non si rilevano particolari situazioni di pericolo se non eventualmente modesti crolli di versante su materiale di dimensioni non elevate. In ogni caso non essendo previste nuove piste da sci, che sono quelle che maggiormente presentano movimenti di terreno notevoli, non si evidenziano particolari problematiche.

Per quanto riguarda il pericolo valanghe si rimanda alla relazione nivologica allegata che evidenzia fenomeni lungo la linea di cresta superiore interessata dai sostegni della seggiovia attuale e in gran parte già oggetto di opere di prevenzione.

Allo stato attuale il piano delle zone del pericolo del comune di Selva val Gardena è in corso di elaborazione.

## 5. MITIGAZIONI

Gli interventi di mitigazione precedentemente esposti consisteranno nella dismissione degli impianti esistenti e nel recupero di una superficie boscata analoga a quella che sarà asportata per la realizzazione del nuovo impianto.

Per la protezione dell'avifauna viene proposta la creazione di una fascia ecotonale come descritto nel paragrafo 4.3. Per il ripristino delle superfici manomesse nell'area di movimento del terreno (stazione intermedia) e relativa pista da sci (raccordo) dovranno essere eseguiti pronti rinverdimenti utilizzando un miscuglio di ecotipi locali o, in alternativa, fieno da sfalcio di provenienza locale, oltre ad avere l'accortezza di accumulare le zolle erbate per una successiva messa a dimora.

## 6. MISURE DI COMPENSAZIONE

Il progetto presentato prevede un aumento di lunghezza della linea data dal secondo tronco della cabinovia, che comunque si sviluppa in un'area di prato/pascolo. Per la parte restante si tratta di una sostituzione/riposizionamento di impianti esistenti. La nuova area aperta data dalla nuova linea della cabinovia e dalla rettifica delle piste di accesso nella zona delle nuove stazioni in località Sochers (totale ha 2,67 di bosco) è in gran parte compensata dal recupero a bosco dell'adiacente linea dismessa. Per l'importo di compensazione si rimanda ai parametri predisposti dal Servizio Foreste.

## 7. CONCLUSIONI

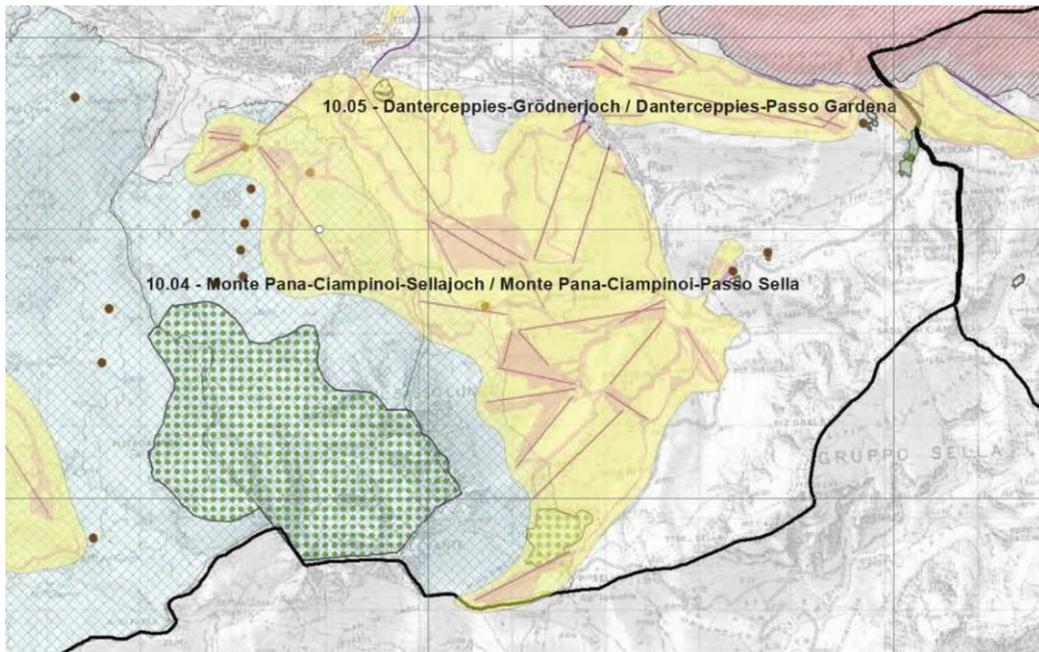
La presente relazione forestale-ambientale preliminare ha esaminato il progetto di rinnovo della cabinovia "Ruacia - Sochers" e il suo prolungamento fino alla loc. Bruno e il riposizionamento della seggiovia "Sochers - Ciampinoi". L'intervento ha lo scopo di ammodernare la ski area e di migliorare il servizio per gli utenti, oltre a prevedere un parziale utilizzo estivo. Sono state analizzate tutte le componenti ambientali interessate, evidenziando i principali impatti del progetto che saranno legati al taglio del bosco, in parte compensato dal rimboschimento naturale della linea dell'impianto dismesso, al disturbo arrecato alla fauna selvatica in fase di cantiere e successivamente per la presenza dei cavi sospesi per cui sono state fornite adeguate proposte di mitigazione. Aspetto rilevante da approfondire è il sistema delle acque sotterranee che vedono una loro captazione nella parte ove sono previste le due stazioni e un'uscita nella parte inferiore del versante. Infine l'intervento si può considerare inserito in un concetto di mobilità sostenibile con impianti a fune mettendo in collegamento al fondovalle Santa Cristina con Selva val Gardena.

STUDIO ASSOCIATO GEA

*Dr. Giovanni Martinelli*



## Delimitazione zona sciistica Val Gardena zona Ciampinoi-Monte Pana



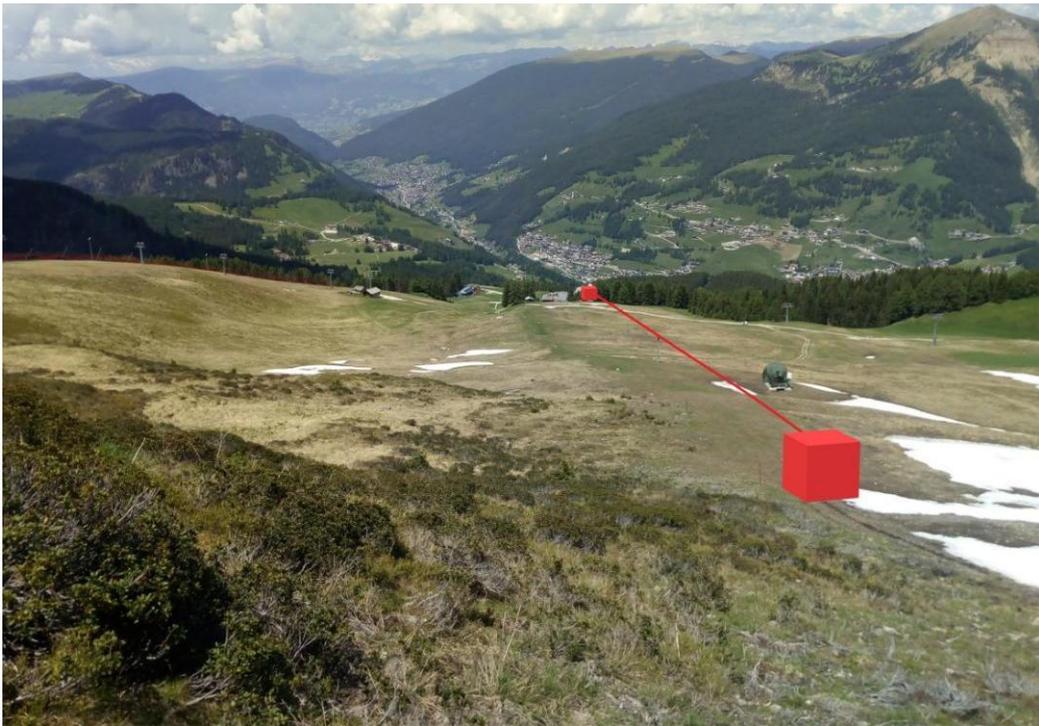
## 8. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



**Foto 1:** visione d'immagine del Ciampinoi, visto dal versante orografico destro della Val Gardena; in blu è rappresentata l'attuale linea dell'impianto, mentre in rosso la nuova linea di cabinovia



**Foto 2:** oltre il Castel Gardena, il bosco di abete interessato dall'attuale linea dell'impianto



**Foto 3:** localizzazione delle stazioni intermedia e a monte del nuovo impianto nella zona aperta in quota



**Foto 4:** *vista dell'attuale linea dell'impianto*



**Foto 5:** *Attuale stazione a valle della seggiovia Sochers-Ciampinoi (da dismettere)*



**Foto 6:** Zona di posizionamento della nuova stazione intermedia della cabinovia



**Foto 7:** Zona di posizionamento della nuova stazione di valle per la seggiovia Sochers-Ciampinoi



**Foto 8:** Attuale linea della seggiovia Sochers-Ciampinoi, che viene traslata nella zona a valle; la stazione a monte rimane invece nella posizione attuale.



**Foto 9:** Vista dell'attuale stazione di partenza della seggiovia Sochers-Ciampinoi



**Foto 10:** Vista dell'ampio catino del Ciampinoi



**Foto 11:** Vista da valle della zona di arrivo dell'attuale cabinovia Ciampinoi



**Foto 12:** pecceta a lato della cabinovia Ciampinoi esistente



**Foto 13:** Zona di partenza della cabinovia Ciampinoi a Ruacia.