



NEVE DIVERSA

PER UN MODELLO ECOSOSTENIBILE DI TURISMO INVERNALE

SABATO 29 APRILE

ORE 16.00

SALA COOP DI MARESCA



*Considerazioni tecniche
sul progetto di fattibilità della
funivia Doganaccia – Scaffaiolo*



Mauro Chessa

Commissione Regionale Tutela Ambiente Montano – CAI Toscana

PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE CON VALENZA DI PIANO PAESAGGISTICO

Scheda di ambito di paesaggio 6 Firenze – Prato – Pistoia

6 Disciplina d'uso

6.1 Obiettivi di qualità e direttive

Obiettivo 3

Salvaguardare il paesaggio montano che si estende dai rilievi della Montagna Pistoiese fino a quelli della Calvana e di Monte Morello ...

3.5 - nella localizzazione di nuovi impianti sciistici o nell'adeguamento di impianti esistenti, **escludere l'interessamento di torbiere e praterie alpine;**

PIANO DI INDIRIZZO TERRITORIALE CON VALENZA DI PIANO PAESAGGISTICO

ELABORATO 8B

Disciplina dei beni paesaggistici (artt. 134 e 157 del Codice)

Articolo 9 Le montagne per la parte eccedente i 1.200 metri sul livello del mare
(art.142. c.1, lett. D, Codice)

9.3. Prescrizioni

a - **Non sono ammessi interventi, né attività, che compromettano:**

1 - gli assetti e la qualità del paesaggio forestale, delle praterie/brughiere montane, delle aree umide, dei laghi e delle torbiere, degli ecosistemi rupestri, di altri **habitat di interesse conservazionistico** o di importanti stazioni di rare specie vegetali o animali;

2 - gli assetti morfologici, le emergenze geomorfologiche e i paesaggi carsici epigei e ipogei;

3 - le **visuali d'interesse panoramico, gli scenari, i coni e i bersagli visivi** (fondali, panorami e skylines), le vette e i crinali o gli altri elementi emergenti del paesaggio montano come riconosciuti dalle elaborazioni del Piano Paesaggistico.

...

d - Non è ammesso **l'inserimento di manufatti** (ivi incluse le strutture per la cartellonistica e la segnaletica non indispensabile per la sicurezza stradale) **che possano interferire o limitare le visuali panoramiche.**



ZSC = zona speciale di conservazione – istituita con Decreto 24 maggio 2016

Criticità interne: - Riduzione delle attività di pascolo nelle praterie sommitali.-
Presenza di percorsi escursionistici particolarmente frequentati, localizzati in corrispondenza di importanti stazioni floristiche.-

...

Criticità esterne: - Strada di accesso al Passo della Croce Arcana, con ampio parcheggio e con notevole carico turistico estivo.- **Presenza di una funivia di collegamento tra la Doganaccia ed il crinale presso Croce Arcana.**- Previsione di nuovi impianti eolici in aree pros

ZPS Monte Spigolino – Monte Gennaio

Misure generali di conservazione

TERRESTRE	TURISMO, SPORT, ATTIVITA' RICREATIVE	Regolamentazioni	GEN_07	Divieto di realizzazione di nuovi impianti di risalita a fune e nuove piste da sci, e/o ampliamento di quelli esistenti fatti salvi quelli previsti dagli strumenti di pianificazione regionali, degli enti Parco e/o degli enti locali e gli adeguamenti per motivi di sicurezza.
-----------	--	------------------	--------	--

Questo divieto non è applicabile perché l'impianto è previsto nel **Piano delle Aree Sciistiche Attrezzate** del PTC della Provincia di Pistoia, approvato con D.C.P. Del 28/02/1997.

L'ultima variante sostanziale è del 2012, approvata nel 2013 (conferma l'impianto) mentre l'ultima variante è del 2018 ma per la Doganaccia riguarda solamente “classificare come raccordo sciabile il tratto di strada alla Doganaccia che porta dalla chiesa al piazzale e che in inverno viene chiusa”

Piano delle Aree Sciistiche Attrezzate – Variante 2012

VERIFICA PRELIMINARE DELL 'INCIDENZA AMBIENTALE SUI SITI DELLA RETE NATURA 2000 (Dott.a Fabrizia Fagnani)

Specie o categorie floristiche di interesse comunitario (All II dir Habitat. Allegati LR 56/2000) potenzialmente e particolarmente sensibili/vulnerabili rispetto agli interventi previsti	Numerose specie e/o categorie floristiche di interesse comunitario e/o regionale definite "Rari popolamenti floristici tipici delle praterie di altitudine" nella scheda del Sito tra cui Geranio argenteo <i>Geranium argenteum</i> Erba lucciolina delle Alpi <i>Luzula sudetica</i> Peperina alpina <i>Cerastium alpinum</i>
Specie o categorie faunistiche di interesse comunitario potenzialmente coinvolte e particolarmente sensibili/vulnerabili rispetto agli interventi previsti	Numerose Specie censite (riferimento al Formulario standard del Sito) Aquila reale <i>Aquila chrysaetos</i> , Biancone <i>Circaetus gallicus</i> , Calandro <i>Anthus campestris</i> , Sordone <i>Prunella collaris</i> , Codirossone <i>Monticola saxatilis</i> , Gheppio <i>Falco tinnunculus</i> , Culbianco <i>Oenanthe oenanthe</i> , Allodola <i>Alauda arvensis</i> , Merlo <i>Turdus merula</i> , Ghiandaia <i>Garrulus glandarius</i> Lupo <i>Canis lupus</i> Tritone alpestre <i>Triturus alpestris</i> , Geotritone italiano <i>Speleomantes italicus</i> , <i>Rana temporaria</i>
Alterazione delle relazioni ecosistemiche principali che determinano la struttura e la funzionalità e la struttura della rete natura 2000 (es. interruzione di corridoi ecologici, frammentazione di habitat)	Possibile - Da valutare
Progetti di altri piani/progetti/interventi locali potenzialmente impattanti sulla rete Natura 2000	Sì
Presenza di incidenza significativa	Sì - necessità di valutazione appropriata
Necessità di ulteriori indagini ambientali e naturalistiche	Sì
Necessità di V.Inc.A. in fase di progettazione	Sì

Piano delle Aree Sciistiche Attrezzate – Variante 2012

VERIFICA PRELIMINARE DELL'INCIDENZA AMBIENTALE SUI SITI DELLA RETE NATURA 2000 (Dott.a Fabrizia Fagnani)

Comparto 1 Potenziali Impatti Intervento Ipr14			
	Fase di costruzione	Strutture ultimate	Fase di esercizio
Vegetazione	Riduzione/Frammentazione/Perturbazione della vegetazione arborea, arbustiva ed erbacea con caratteristiche di habitat meritevole di conservazione. Possibile danneggiamento a carico di specie floristiche di interesse comunitario e regionale	Sostituzione delle formazioni esistenti con nuove associazioni vegetazionali	Nessuna variazione sostanziale rispetto alle fasi precedenti
Fauna	Disturbo rilevante di tutta la componente faunistica	Recupero parziale degli spazi da parte della fauna stanziale	Riduzione dell'habitat per le specie Disturbo alla fauna nei periodi di funzionamento Pericolo di impatto per l'avifauna

Piano delle Aree Sciistiche Attrezzate – Variante 2012

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

COMPARTO 1

INTERVENTI PREVISTI DALLA VARIANTE AL PIANO DI SETTORE

Situazione 2012 (P)(A)(I)	Cod. intervento Ppr35	Cod. intervento Ppr36	Cod. intervento lpr13	Cod. intervento lpr14	Cod. intervento lpr15	Cod. intervento lpr16	
	-4,23 ha	-3,32 ha	-0,44 ha	-1,25 ha	-0,53 ha	-0,80 ha	c) Caratteristiche ambientali
	0,7 ha			0,38 ha			Bosco
	(*3)	(*3)	(*4)	(*3)	(*4)	(*3)	Pericolosità geomorfologica
							Pericolosità idrogeologica
				(0)			d) Sensibilità del paesaggio
							Natura 2000 (SIC-SIR-ZPS)
							Aree soggette a vincolo ai sensi della ex Legge 1497/39
							Effetti sul patrimonio archeologico
	(2)			(2)	(2)		Riserve nazionali
							Rispetto 150/300 m. lungo corsi d'acqua/laghi dichiarati publi
							e) Sfruttamento delle risorse
							Acqua
							Energia
							f) Emissioni e rilasci inquinanti
							Rumore
							Polveri
							Rilascio di agenti biochimici
							Rifiuti e scarichi

Nessuna relazione

Valutazione equilibrata, nessun effetto prevedibile

Valutazione svantaggiosa, prevedibili effetti negativi

Valutazione sfavorevole, prevedibili effetti particolarmente negativi

Valutazione svantaggiosa, prevedibili effetti negativi su: pericolosità idrogeologica; rispetto fasce lungo i corsi d'acqua; energia.

Valutazione sfavorevole, prevedibili effetti particolarmente negativi su: bosco; pericolosità geomorfologica; ZPS

STUDIO DI FATTIBILITÀ COLLEGAMENTO FUNICOLARE DOGANACCIA-CORNO ALLE SCALE NEL TERRITORIO DEL COMUNE DI SAN MARCELLO PITEGLIO (Arch. Riccardo Luca Breschi)

Si riepilogano sinteticamente le principali prescrizioni a cui il progetto dell'impianto di risalita dovrà a tal fine rispettare. I manufatti non dovranno:

- limitare l'accesso ai corsi d'acqua e non ne devono compromettere i caratteri ambientali e paesaggistici (Elab 8b PIT-PPR art. 8.3)
- interferire o limitare le visuali panoramiche, gli scenari, i coni e bersagli visivi, le vette e i crinali o gli altri elementi emergenti del paesaggio montano (Elab 8b PIT-PPR art. 9.3 e 12.3)
- compromettere gli assetti paesaggistici e ambientali del paesaggio forestale e di prateria montana (Elab 8b PIT-PPR art. 9.3)
- alterare in modo significativo dal punto di vista qualitativo e quantitativo gli assetti paesaggistici e ambientali delle aree boscate (Elab 8b PIT-PPR art. 12.3)
- aumentare il deflusso superficiale e alterare la stabilità dei versanti (Invariante I PIT-PPR)
- incrementare gli impatti antropici sugli ecosistemi prativi montani (Invariante II PIT-PPR)

**STUDIO DI FATTIBILITÀ COLLEGAMENTO FUNICOLARE DOGANACCIA-CORNO
ALLE SCALE NEL TERRITORIO DEL COMUNE DI SAN MARCELLO PITEGLIO
(Arch. Riccardo Luca Bresch)**

Il progetto **dovrà inoltre rispettare le misure di conservazione della ZSC** (Allegati A e C della DGR n.1223 del 15-12-2015).

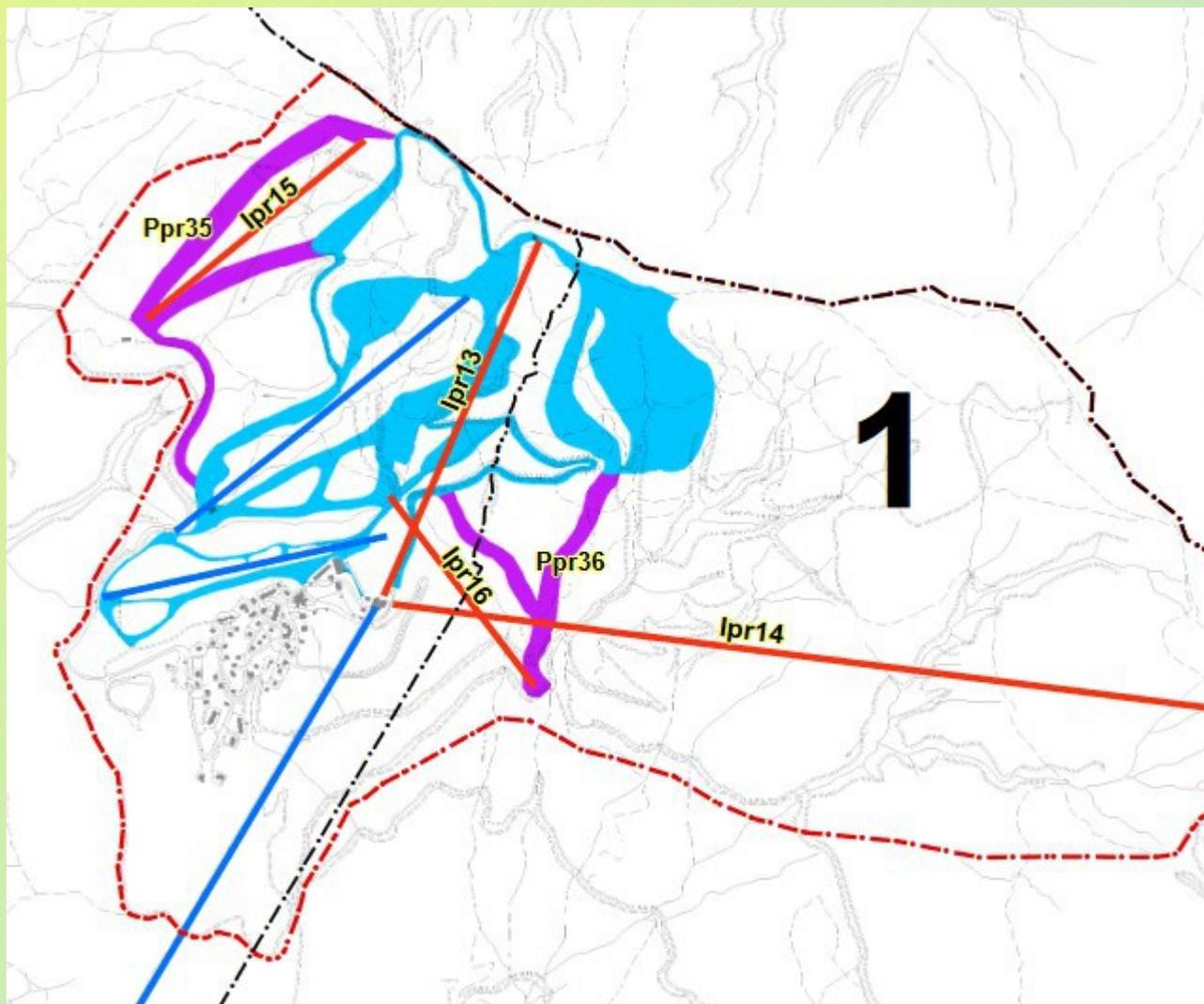
La fattibilità dell'intervento è condizionata quindi all'approfondimento dell'inserimento paesaggistico e ambientale del progetto che dovrà essere sottoposto a:

- Valutazione di Incidenza, attraverso la quale individuare eventuali misure compensative e preventive rispetto all'incidenza sul Sito Natura 2000, tenendo conto del fatto che già nel Piano Provinciale Aree Sciistiche Attrezzate (Variante 2013) la previsione era stata oggetto di Valutazione (previsione Ipr14), con prescrizione di svolgere lo Studio di incidenza anche in fase progettuale.
- Autorizzazione paesaggistica, attraverso la quale individuare eventuali misure compensative e preventive rispetto all'inserimento paesaggistico nelle fasce di rispetto fluviale, nelle aree boscate e nelle aree montane.
- Procedura relativa al vincolo idrogeologico.

Il progetto – a chi serve

Il Piano delle aree sciistiche attrezzate dice che *“In questa zona negli ultimi anni si è assistito ad una tendenza al **decremento delle presenze turistiche** per la mancanza di una offerta di piste più ampia rispetto allo stato attuale e che consenta una diversificazione dei percorsi di discesa ed una maggiore variabilità di tracciati sia in termini di difficoltà che di piacevolezza dei percorsi.”*

Non è un impianto di risalita, non è prevista alcuna pista che porti alla stazione di partenza, ma è di collegamento della Doganaccia con il comparto del Corno alle Scale



Il progetto – a chi serve

La funzione di questo impianto è esplicitamente dichiarata nella Relazione Tecnica Generale Illustrativa dello Studio di Fattibilità, dove a pag 27 nel paragrafo “Scelte progettuali” si legge:

“L’impianto da realizzare è di fatto un impianto di arroccamento, che collegherà la località sciistica Doganaccia nel Comune di Abetone - Cutigliano, in Provincia di Pistoia alla località sciistica Corno alle Scale nel Comune di Lizzano in Belvedere, in Provincia di Bologna; l’intero tracciato, comprese le stazioni di arrivo e partenza, saranno poste sul territorio della Regione Toscana.

Gli impianti di arroccamento, nella maggioranza dei casi, hanno la funzione di trasferimento degli sciatori: per portarli in quota, dove iniziano gli impianti di risalita serviti da piste da sci; per trasferirli da un gruppo di piste; per trasferirli da un comprensorio sciistico, ad un altro.”

Quindi questo impianto comporta impatti notevoli (traffico, paesaggio, ambiente ect) sul versante toscano e, forse, benefici su quello emiliano.

Il progetto – viabilità e parcheggio

Nello studio di fattibilità non viene affrontato l'aspetto nodale del traffico:

- quale sarà l'incremento del traffico sulla Statale?
- come questo incremento influirà sulla tratta Casotti – Cutigliano?
- il parcheggio a Cutigliano della funivia esistente può sopportare un incremento del flusso?

Il solo riferimento lo si trova nella Relazione di Inquadramento Urbanistico dello Studio di Fattibilità, a pag. 27, dove si ricorda un articolo del Piano Strutturale dell' ex Comune di Cutigliano che recita:

“Il PO deve dettare norme per la realizzazione dei parcheggi in dimensione adeguata alle funzioni e coerentemente con le situazioni del contesto ambientale. Le aree di parcheggio connesse ai centri abitati dovranno essere dimensionate in modo da soddisfare l'esigenza del parcheggio dei residenti. Nei luoghi del turismo (attrezzature ricettive, luoghi della cultura e del tempo libero) la realizzazione dei parcheggi dovrà essere commisurata alla funzione ed al ruolo delle attrezzature”

Sembra probabile prevedere che una parte consistente del parcheggio della funivia verrà occupato dalle auto degli sciatori che andranno al Corno, che la strada Casotti Cutigliano sarà ulteriormente gravata dal traffico e che la Statale vedrà aumentati i già notevoli disagi per agevolare la fruizione di un comprensorio fuori regione.

Il progetto – fruibilità e sicurezza degli sciatori

A proposito della portata la Relazione Tecnica Generale Illustrativa dello Studio di Fattibilità l'impianto da informazioni non chiare: nella scheda a pag. 5 (Caratteristiche tecniche) si legge che avrà una portata di **240 persone/ora** per ciascun senso di marcia; nella pagina successiva (Tipo di servizio, viaggiatori in linea e portata) invece si legge “*Saranno montate 2 cabine da 45 persone cadauna; sarà possibile il trasporto promiscuo, la portata prevista è di **450/500 p/h.***”

Questi sciatori raggiungeranno la stazione di monte che si trova a 1780 m s.l.m., al di sotto del crinale e dovranno raggiungere gli impianti sul versante opposto, con un **percorso di oltre 750 m** che dovrà raggiungere il crinale, scendere nella conca del Lago Scaffaiolo, attraversarla per risalire il crinale del Rifugio Duca degli Abruzzi e infine scendere sul versante opposto.

Sembra improbabile che uno sciatore medio sia disposto ad affrontare un simile trasferimento ed inoltre lo Studio di fattibilità **non prevede un tracciato** (che avrebbe impatti e costi), quindi gli sciatori dovrebbero arrangiarsi ed affrontare un percorso che spesso in inverno richiede esperienza e attrezzatura adeguata (ramponi e piccozza).

Il progetto – fruibilità e sicurezza degli sciatori

La Relazione Illustrativa del Progetto Architettonico dello Studio di Fattibilità dedica un paragrafo ai **collegamenti** della stazione di valle, mentre **per la stazione di monte non dice niente** in merito, ed anzi la mostra nel rendering come una struttura isolata in mezzo a un prato.



Il progetto – fruibilità e sicurezza degli sciatori

Un aspetto che pare particolarmente critico a chi conosce quell'ambiente è quello della sicurezza, sia per le insidie invernali (soprattutto presenza di ghiaccio) sia per l'esposizione al vento e alle tempeste di neve.



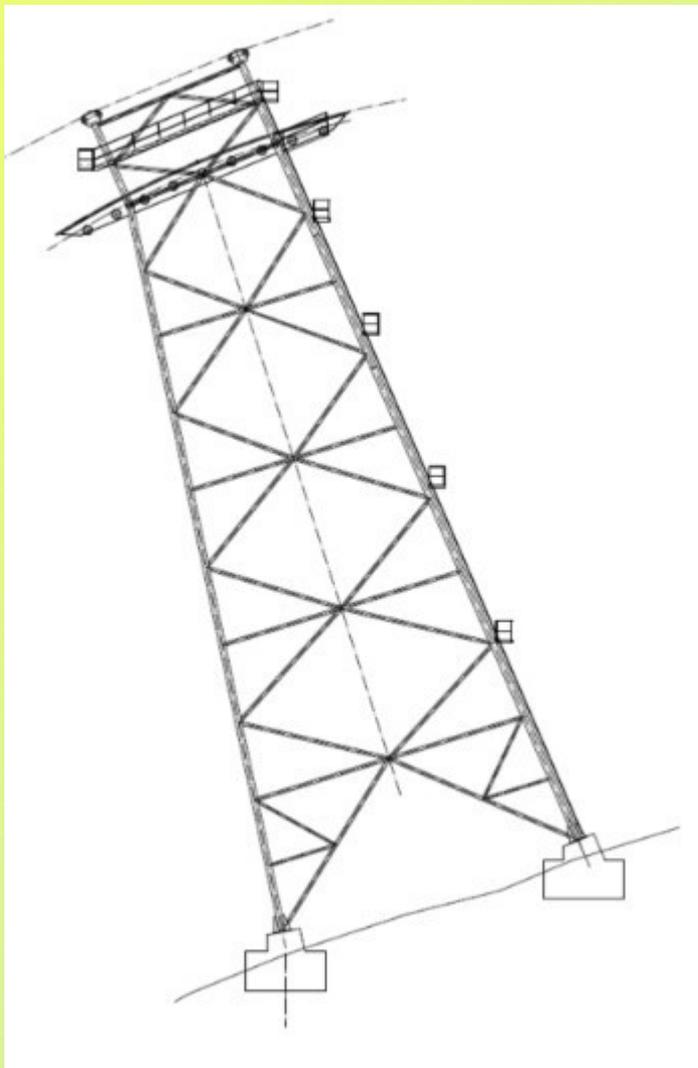
Il rifugio non è assolutamente in grado di accogliere un maggiore afflusso estivo ne tanto meno, quando aperto, di garantire ricovero invernale alle 240 persone/ora che potrebbero salire e rimanere bloccate dalla interruzione del servizio.

Il progetto – **Impatto ambientale**

Notevole **impatto visivo**, i due tralicci di 45 e 32 m disposti su un versante privo di qualsiasi struttura rappresentano una notevole svalutazione del pregio ambientale e un disincentivo per gli escursionisti.

Incremento degli “escursionisti non escursionisti” in un ambiente (Lago Scaffaiolo) già segnato dall'eccessivo **calpestio** e da un utilizzo del lago non consapevole del suo valore ecologico. Incremento dell'**inquinamento** dovuto sia ai comportamenti irresponsabili sia all'uso dei servizi del rifugio; incremento del **fabbisogno di acqua**. Sicuro aumento degli **incidenti**.





Il progetto – **Impatto ambientale**

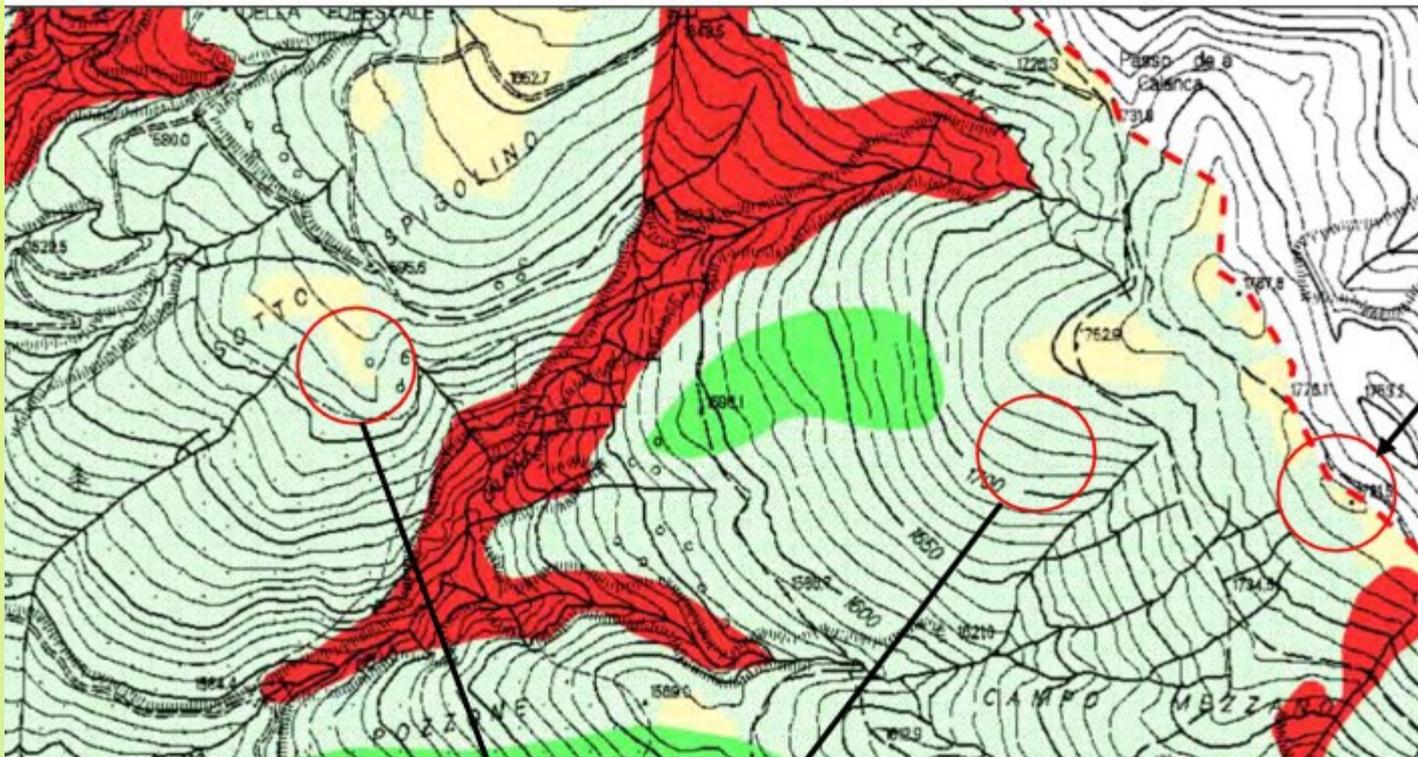
Nella fase della realizzazione dei tralicci è particolarmente rilevante il problema delle fondazioni dei tralicci:

al contrario di quanto si evince dalla descrizione a pag. 23 della Relazione Tecnica Generale Illustrativa, dove sono rappresentati piccoli plinti, nel Computo Metrico si legge che per ciascuno è previsto uno sbancamento di 750 mc, in totale **1500 mc equivalenti a circa 60 grossi camion cassonati (da 40 ton)**.

Lo Studio di Fattibilità non dice dove sarà allocato questo **enorme volume di terreno** ne come i **mezzi** raggiungeranno i cantieri

Il progetto – **Impatto ambientale**

Uno dei tralicci e la stazione di monte si trovano poco a monte di zone che la Carta della Pericolosità Geomorfológica del Regolamento Urbanistico del Comune di San Marcello Piteglio definisce a “**pericolosità geomorfológica molto elevata**”. Lo Studio Geologico non tiene conto di questo aspetto né per le attività di cantiere né a lungo termine per la stabilità degli interventi.



Il progetto – **Sostenibilità**

Il contributo italiano al rapporto predisposto dal Ministero per l'Ambiente e l'EURAC mostra che la percentuale di stazioni sciistiche italiane con un numero di giorni con neve naturale sufficiente alla pratica dello sci alpino **scenderebbe dal 66%** attuale (167 comprensori su 251 esaminati) **al 52%** nel caso di aumento di 1°C della temperatura media, **al 35%** nel caso di aumento di +2°C e addirittura al 12% nel caso di aumento di 4°C..

Neve artificiale: le migliori condizioni per la produzione della neve si trovano per temperature di bulbo umido **al di sotto di - 4°C**. Per temperature di bulbo umido comprese **tra - 4°C e - 2°C è molto costoso** produrre neve, mentre per temperature di bulbo umido **al di sopra di - 2°C non è possibile la produzione di neve**. (la temperatura di bulbo umido è un parametro dipendente da temperatura ed umidità relativa: per definizione la temperatura di bulbo umido è uguale alla temperatura dell'aria nel caso in cui l'aria sia satura, altrimenti è inferiore)

11 gen 2023



[Home](#) > [Cronaca](#) > [Abetone senza neve...](#)

Abetone senza neve, l'allarme degli albergatori: "Perdite toccano il 100 per cento"

Tutte le richieste nel documento stilato da Federalberghi e Confcommercio. "Sospendere rate di mutui, assicurazioni e contributi. E rateizzare i pagamenti"

Il progetto

Quello che è stato presentato non definisce la fattibilità dell'impianto, stabilisce solamente che esiste la possibilità tecnica di collegare il punto di partenza con quello di arrivo senza alcuna analisi delle condizioni al contorno.

Ed anche sul piano della fattibilità tecnica è molto superficiale (vedi indeterminazione sulla tipologia delle fondazioni e sulle soluzioni cantieristiche).