

# REGIONE del VENETO

## PIANO NEVE: procedura di VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Spettabile

**Regione del Veneto**  
Palazzo Balbi - Dorsoduro 3901  
30123 Venezia

ELABORATO

**B**

### RAPPORTO AMBIENTALE - Sintesi non tecnica -



**PROGRAM S.R.L.**

[www.program-risorse.com](http://www.program-risorse.com)

*Progettazione e Gestione delle Risorse Ambientali, Energia e Fonti Rinnovabili*

Viale del Lavoro, 53 – 30030 TOMBELLE DI VIGONOVO (VE)

Tel/Fax: 049 9802423/35

[info.program@tin.it](mailto:info.program@tin.it) – [www.program-risorse.com](http://www.program-risorse.com)

**GRUPPO DI LAVORO**

*Responsabile:*

Dott. For. Graziano Martello

*Aiuto-coordinatore:*

Dott. For. Mirka Faganello

*Collaboratori:*

Dott. For. Carlotta Lucchiari

Dott. Agr. Mattia Bellini

Dott. For. Thomas Zinato

Codice V9-01

Ottobre 2009



## INDICE

<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>3</b>
<b>1. ANALISI DEL CONTESTO .....</b>	<b>5</b>
<b>1.1 La montagna veneta.....</b>	<b>5</b>
1.1.1 Le criticità del territorio montano.....	6
<b>1.2 Il turismo montano invernale.....</b>	<b>7</b>
1.2.1 I principali agenti di cambiamento del turismo montano invernale .....	8
1.2.2 L'offerta sciistica regionale .....	9
1.2.3 Principali fattori di impatto ed interferenze ambientali riconducibili all'attività sciistica .....	11
<b>2. IL PIANO NEVE .....</b>	<b>15</b>
<b>3. VALUTAZIONE DI COERENZA ESTERNA .....</b>	<b>16</b>
<b>4. VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO NEVE .....</b>	<b>16</b>
<b>4.1 Analisi delle previsioni di ampliamento delle stazioni sciistiche.....</b>	<b>17</b>
4.1.1 Risultati della valutazione .....	17
<b>4.2 Analisi delle previsioni di collegamento tra stazioni sciistiche .....</b>	<b>20</b>
<b>4.3 Analisi delle previsioni di sviluppo dello sci di fondo .....</b>	<b>29</b>
<b>5. MONITORAGGIO DEL PIANO NEVE.....</b>	<b>30</b>



## INTRODUZIONE

La Valutazione Ambientale Strategica consiste nella valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente ed è stata introdotta dalla Direttiva 2001/42/CE.

Il primo articolo della stessa norma recita che l'obiettivo è quello di “...*garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile...*”

In linea generale, sono sottoposti a tale procedura tutti quei piani o programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente e specificatamente i piani dei settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli.

La VAS rappresenta un processo continuo di analisi e valutazione che accompagna il piano/programma (P/P) dalla sua impostazione strategica fino alla sua attuazione e revisione. Il confronto permanente consente aggiustamenti e miglioramenti continui assicurando che il piano/programma acquisisca caratteri di sostenibilità sia in termini ambientali che socio-economici garantendo la minimizzazione degli effetti negativi sull'ambiente.

La procedura, in particolare, deve permettere di articolare gli obiettivi specifici, le azioni e le linee di intervento del P/P in modo da rendere fattibile:

- la verifica della coerenza mediante l'analisi di coerenza esterna, ovvero con gli obiettivi e contenuti degli altri piani e programmi, e interna, ovvero tra obiettivi specifici e azioni del piano/programma;
- la costruzione delle alternative di piano o programma, secondo criteri di ragionevolezza;
- l'individuazione del sistema degli indicatori e la progettazione del monitoraggio da attuare dopo l'approvazione del Piano allo scopo di valutare gli effetti del P/P sull'ambiente e l'effettivo raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale;
- la valutazione degli effetti ambientali significativi delle proposte di piano o programma: primari, secondari, cumulativi, sinergici; a breve, medio e a lungo termine; permanenti e temporanei; positivi e negativi.

Dal punto di vista amministrativo, la procedura di VAS dovrebbe dividersi nelle seguenti fasi:

- A. orientamento e impostazione: definisce gli orientamenti iniziali del piano sulla base di una prima analisi di sostenibilità, che può comprendere l'eventuale “Verifica di esclusione” (*screening*) e la Definizione dell'ambito di influenza (*scooping*) per i piani



non obbligati alla VAS e una prima analisi di sostenibilità ambientale degli orientamenti iniziali.

- B. elaborazione e redazione: comprende la definizione dell'ambito di influenza del piano/programma e le relative analisi di contesto, la formulazione degli obiettivi generali e specifici, la costruzione dello scenario di riferimento, le verifiche di coerenza esterna ed interna, le analisi di dettaglio, la definizione delle linee d'azione, il processo di valutazione al fine della selezione dell'alternativa di piano più favorevole. Si conclude con il *Rapporto Ambientale* che deve contenere: la descrizione di tutti i passaggi; le metodologie utilizzate e le scelte rilevanti effettuate durante il processo di elaborazione e di Valutazione Ambientale del piano, compresa la definizione delle alternative ragionevoli; la descrizione e valutazione comparata dei loro effetti significativi sull'ambiente; il set di indicatori da utilizzare nel monitoraggio; una sintesi non tecnica.
- C. consultazione, adozione e approvazione: comprende la consultazione delle autorità competenti e del pubblico sulla proposta di piano/programma e sul Rapporto Ambientale, l'iter di adozione e approvazione con le valutazioni delle eventuali modifiche dei contenuti e l'informazione sulle decisioni prese e sulle loro motivazioni.



## 1. ANALISI DEL CONTESTO

### 1.1 La montagna veneta

La montagna veneta rappresenta il 30% del territorio regionale e comprende una fascia prettamente alpina (con quote che superano i 1.800 metri s.l.m.) ed una fascia prealpina (quote comprese tra i 600 ed i 1.800 metri s.l.m.) degradante verso la pianura con più o meno estese propaggini collinari.

Tutto l'ambito montano si caratterizza per la presenza di vaste superfici forestali che alle alte quote lasciano il posto alle praterie, frequentemente usate per le tradizionali attività pastorali durante il periodo estivo (malghe). Vaste superfici gestite a prato-pascolo si trovano anche negli altopiani carsici prealpini – dalla Lessinia al Cansiglio, passando attraverso Tonezza, i Sette Comuni ed il Grappa – e nei più ampi fondovalle. Proprio in questi ultimi, inoltre, si concentrano le principali aree urbane ed infrastrutture viarie.

Nonostante la scarsa superficie montana tutelata da parchi o riserve, i valori naturalistici che questa conserva sono stati ampiamente riconosciuti in fase di istituzione della Rete Natura 2000 i cui siti in Veneto si concentrano proprio in ambito montano e costiero.

Nel territorio alpino e prealpino permangono numerose specie di fauna e flora di rilevante interesse naturalistico; nell'alto Bellunese, inoltre, da alcuni anni si assiste ad incursioni – seppur ancora solo “sporadiche” – da parte di grandi predatori da tempo scomparsi, come l'orso e la lince. Tale ricchezza in termini di biodiversità appare tuttavia minacciata dallo sviluppo urbanistico di fondovalle, dalle infrastrutture viarie e turistiche nonché dallo sfruttamento della risorsa idrica che, oltre ad occupare sempre nuovi spazi e a determinare casi localizzati di forte compromissione ambientale, sempre più spesso interferiscono con i corridoi ecologici che consentono lo spostamento della fauna all'interno del territorio.

La matrice naturale del territorio montano, d'altra parte, fa da contrappunto ambientale ad un territorio pianiziale fortemente compromesso e denotato da una struttura ecosistemica ormai incapace di produrre determinati benefici. In altre parole, i valori ambientali espressi dalla montagna hanno una valenza che travalica la dimensione locale e che deve essere valutata in un'ottica molto più ampia della scala locale.

Dal punto di vista socio-economico, la montagna veneta da sempre manifesta una certa specificità culturale ed uno stile di vita che, inevitabilmente, deriva da un processo di adattamento alle locali condizioni ambientali.

Contrariamente a quanto avviene nella vicina pianura, tuttavia, non è possibile delineare una situazione comune poiché la varia morfologia e disponibilità di risorse locali (non ultima, l'imprenditorialità delle singole popolazioni coinvolte) hanno determinato processi di sviluppo



differenziati. La stessa politica nazionale per la montagna, finora fondata sostanzialmente sul concetto di territorio montano quale territorio “svantaggiato”, se ne è occupata con provvedimenti di tipo assistenziale che non sono quasi mai riusciti ad assicurare uno sviluppo paragonabile a quello delle aree di pianura.

Come si osserva negli studi preliminari alla redazione del nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, marginalità, declino demografico e abbandono sono ancora oggi realtà che caratterizzano molte aree montane e che non si possono trascurare nel quadro della pianificazione di un territorio regionale sano ed equilibrato. Ma questa non è l'unica caratteristica della montagna veneta: ad aree marginali fanno da contrappunto vallate più dinamiche che hanno saputo elaborare un loro specifico modello di sviluppo. Una politica territoriale per la montagna veneta deve considerare non solo la diversità rispetto all'esterno, alla pianura, ma anche la differenziazione al suo interno: in una stessa provincia, dove le vallate affrontano diversi processi di sviluppo o di declino, che conservano in maggiore o minore misura una significativa cultura locale o attivano azioni di resistenza al declino, ma addirittura in una stessa vallata che, come spesso accade, può essere colpita dall'abbandono nelle frazioni più alte, ma essere area di urbanizzazione nel fondovalle.

#### 1.1.1 Le criticità del territorio montano

L'analisi dei sistemi naturale ed antropico della montagna veneta mostra una situazione in chiaro-scuro in cui, accanto ad un potenziale di ricchezze ambientali e storico-culturali di inestimabile valore, si realizza un sistema economico che fatica a garantire un reale sviluppo delle comunità locali: si riscontrano, infatti, aree di disagio con significative tendenze allo spopolamento e processi di deterioramento culturale-identitario.

I territori montani, d'altra parte, presentano limiti fisici intrinseci che rendono poco realistico, oggi più che in passato, proporre per gli stessi un modello di sviluppo uguale a quello delle aree di pianura, se non con costi inimmaginabili.

Le criticità più significative del territorio montano veneto che emergono dal quadro conoscitivo si possono sintetizzare come segue:

- isolamento tecnologico (reti per le comunicazioni) ed infrastrutturale (viabilità);
- presenza diffusa di situazioni di dissesto-idrogeologico;
- urbanizzazione diffusa dei fondivalle e abbandono dei centri storici minori;
- difficoltà delle attività economiche non legate al turismo, in particolare dell'agricoltura;
- frequente presenza di situazioni di totale dipendenza dell'economia locale dal settore turistico;
- forte presenza e ulteriore richiesta di seconde case;



- elevati prezzi delle abitazioni;
- presenza di un turismo fortemente stagionalizzato;
- difficoltà economiche di tutti gli operatori del settore turistico, chiamati ad ammodernare strutture ricettive ed offerta turistica complessiva;
- fuga dei giovani “migliori” con conseguente spopolamento del territorio montano, invecchiamento della popolazione residente e crisi socio-culturale;
- abbandono delle tradizionali attività agro-silvo-pastorali e conseguente rinselvaticamento del territorio.

Si evidenzia che, nonostante le problematiche sopra esposte non riguardino direttamente il settore “impianti a fune e piste da sci”, le complesse interazioni socio-economiche che caratterizzano la nostra società rendono inevitabile che il sistema turistico invernale – con tutte le infrastrutture su cui si fonda – risenta di queste criticità, direttamente o indirettamente, e a sua volta giochi un ruolo non trascurabile all’interno di tali dinamiche.

Si sottolinea, infine, che questo elenco non deve considerarsi esaustivo né assoluto, data anche la grande eterogeneità del territorio montano e la conseguente presenza di situazioni molto diversificate.

## **1.2 Il turismo montano invernale**

Lo sci rappresenta un’importante attività sportiva, ma anche e, soprattutto, il fattore che negli ultimi decenni ha trainato l’economia turistica invernale di numerose località montane.

Dopo una fase di avvio a destinazione quasi élitaria, lo sci vive il suo periodo di massima espansione tra la fine degli anni ’70 e gli anni ’80, quando diventa un prodotto turistico di massa.

Lo sci da discesa costituisce sempre più l’attività prevalente e l’offerta delle stazioni alpine si caratterizza per un sistema di infrastrutture e di servizi che vede nella pratica dell’attività prevalentemente sportiva il modello socio-culturale di riferimento. Si registra, così, uno sviluppo quantitativo di vasta portata in tutte le località che possono garantire un’offerta sciistica: si moltiplicano le piste e gli impianti che la tecnologia rende sempre più potenti, capaci e veloci. Parallelamente, lo sviluppo interessa le strutture ricettive alberghiere e, ancor più vistosamente, l’attività immobiliare residenziale privata (nasce il fenomeno della “seconda casa”).

Tra la metà degli anni ’80 e i primi anni ’90, il turismo invernale vede una graduale riduzione dei tassi di crescita: inizia una fase che, secondo la tradizionale interpretazione del ciclo di vita dei prodotti turistici, può essere definita “di consolidamento”.



Permane il modello di offerta sciistica a carattere sportivo centrata sullo sci alpino, ma l'epoca del *boom* è ormai finita. La domanda tende a stabilizzarsi e l'esigenza di un deciso *upgrading* degli impianti porta a nuovi consistenti investimenti, anche se non più sostenuti da prospettive di ammortamento a breve termine come nel passato. La tecnologia garantisce la fornitura di impianti di grande portata e ciò comporta l'esigenza di realizzare piste più ampie per consentire il deflusso degli sciatori. L'innevamento artificiale programmato, già avviato nel periodo precedente, diviene sempre più una componente strategica per garantire la fruibilità delle piste (e quindi l'ammortamento degli investimenti) anche in stagioni caratterizzate da scarse precipitazioni nevose.

Nel frattempo, si comincia a percepire con chiarezza che la partita della competitività si gioca sull'accessibilità a demani sciabili in grado di garantire un'offerta ampia e diversificata e sulla varietà e qualità dei servizi offerti, a cominciare da quello ricettivo. Si avverte una tendenza alla polarizzazione dei flussi turistici sulle aree più qualificate, mentre entrano in sofferenza le stazioni minori, a più bassa quota e con un'offerta più limitata.

Infine, si intravedono segnali che preannunciano cambiamenti nel comportamento del turista invernale: tra questi, la diffusione dello sci di fondo e l'emergere di nuovi sports invernali (*snowboard*, sci alpinismo, sci escursionismo, *snow-trekking* con racchette da neve...).

Allo stato attuale permangono i fenomeni sopra enunciati, mentre il turismo invernale mostra segni di evidente "maturità" con un numero di utenti tendenzialmente costante.

### 1.2.1 I principali agenti di cambiamento del turismo montano invernale

I problemi principali cui si può ricondurre l'attuale stato di difficoltà del turismo invernale e dello sci alpino – su cui ancora si fonda l'economia delle principali stazioni turistiche invernali alpine – sono essenzialmente tre:

#### 1. cambiamento del mercato del turismo:

- oggi gli sciatori "puri" sono meno di un quarto del totale: ciò significa che lo sci è percepito sempre più come prodotto turistico, piuttosto che sportivo;
- lo sciatore-turista e gli accompagnatori non sciatori cercano sempre più un'offerta turistica di qualità esigendo *relax* e contatto con la natura, bel paesaggio, ospitalità della popolazione locale, cortesia degli addetti ai servizi, vasta offerta culturale, ricreativa ed enogastronomica;
- tendenza alla contrazione dei soggiorni e alla scelta di mete sempre diverse (conseguente difficoltà a fidelizzare il cliente);
- stabilità della domanda e assenza di prospettive di significativa espansione per il futuro;
- forte concorrenza esercitata dalle regioni/province a statuto speciale;





2. cambiamenti climatici: fenomeno ormai noto che si sta traducendo in un aumento della temperatura media e, almeno per il Veneto, in una riduzione delle precipitazioni con conseguenti difficoltà di innevamento naturale dei territori montani;
3. scarsità delle risorse e contestuale aumento dei costi di gestione. Quest'ultimo fattore sembra avere molteplici cause:
  - spopolamento montano e conseguente necessità di importare manodopera dall'esterno;
  - frammentazione della proprietà coinvolta nella gestione delle aree sciabili;
  - elevato costo degli investimenti sopportati per l'adeguamento tecnologico e la qualità dell'offerta complessiva (infrastrutture sciistiche, ricettive e turistiche in senso lato) a causa dei costi crescenti di energia e materie prime.

È importante notare come, mentre per la prima causa una potenziale reversibilità è possibile in tempi ragionevoli, negli altri due casi si tratta di problemi con prospettive temporali molto lunghe. Ciò significa che possono essere affrontati solo attraverso strategie di adattamento, mentre nel primo caso sono possibili anche azioni attive miranti a modificare nella sostanza i termini del problema.

### 1.2.2 L'offerta sciistica regionale

Il Veneto si configura come una delle regioni alpine più importanti in termini di offerta di piste per lo sci alpino.

In realtà, come già visto, il settore attraversa da anni una situazione di crisi/stagnazione che ha portato nel periodo 1990-2002 ad una contrazione complessiva della superficie sciabile pari al 13%, mentre il numero degli impianti è diminuito del 23%<sup>1</sup>. Le province in cui tale ridimensionamento si è manifestato con più forza sono Verona e Vicenza, dove la frequente gestione familiare delle aree sciabili e la diminuzione delle precipitazioni nevose hanno pesato maggiormente.

Malgrado ciò, stazioni sciistiche si trovano ancora in tutte le province della montagna veneta, da Verona a Belluno passando attraverso Vicenza e, seppur marginalmente, Treviso. I più grandi sistemi di piste-impianti stanno, tuttavia, in provincia di Belluno dove l'area dolomitica ospita da sola quasi il 65% della superficie sciabile regionale. Qui, d'altra parte, si collocano anche le stazioni più prestigiose cui seguono, per importanza, quelle dell'Altopiano di Asiago, più piccole, ma comunque rilevanti per l'economia turistica invernale locale.

---

<sup>1</sup> Tale diminuzione non è del tutto imputabile ad una contrazione dell'offerta, essendo riconducibile anche ad interventi di razionalizzazione dei sistemi sciistici volti a contenere i costi di gestione diminuendo il rapporto n° impianti / n° piste.



Per quanto riguarda la qualità dell'offerta, le stazioni invernali del Veneto garantiscono la più ampia scelta in termini di difficoltà delle piste, località rapidamente raggiungibili dai principali centri urbani della pianura, garanzia di innevamento su almeno il 60% della superficie sciabile, possibilità di sciare in contesti paesaggistici unici e su vasti circuiti interregionali. A tutto ciò, però, fanno da contrappeso l'elevato numero di impianti a fune ormai obsoleti – in particolare sciovie (il 60% del totale degli impianti nel 2002) – e le carenze dell'offerta turistica montana in senso lato.

Nelle province di Verona e Vicenza gli utenti sciatori sono per la maggior parte pendolari, mentre in provincia di Belluno prevalgono i turisti stanziali (cioè che pernottano nelle varie località invernali). Tale fenomeno, conseguente a diversi fattori – non ultimo, l'accessibilità delle stazioni sciistiche dai principali centri urbani della pianura – si riflette anche sul numero medio di persone non sciatrici che ogni sciatore porta con sé: stante il valore medio regionale di 2,34, si passa dal 2,42 di Belluno allo 0,56 di Vicenza.

Per quanto concerne lo sci nordico, un'indagine condotta dalla Regione del Veneto nei primi anni del 2000 evidenzia che il rapido incremento della domanda di piste verificatosi nel corso del decennio precedente ha avuto come conseguenza lo sviluppo spontaneo di un'offerta molto eterogenea e talora poco qualificata cui hanno contribuito non solo privati con fini commerciali, ma anche associazioni, gruppi sportivi ed enti pubblici (es. Comuni, Comunità Montane).

Lo studio citato evidenzia che nel corso degli anni '90 lo sviluppo complessivo degli anelli per il fondo è aumentato di circa il 34%. Attualmente, però, causa la scarsità ed irregolarità delle nevicate, in 11 delle 42 località che al 1990 possedevano strutture per le discipline nordiche, non ci sono più piste per il fondo oppure queste sono utilizzate solo sporadicamente da privati. La maggior parte dei circuiti per il fondo si trova nelle province di Belluno e Vicenza che ospitano, rispettivamente, il 48% ed il 46% dei chilometri di piste da fondo della regione (al 2003). Vicenza, tuttavia, è la provincia in cui l'offerta appare meglio strutturata essendo gli anelli concentrati in un minor numero di aree: emerge, in particolare, il peso di Gallio che, con i suoi 135,5 km di piste (al 2003), rappresenta l'area più estesa della Regione, più che doppia rispetto a quella di Somadida (in Comune di Auronzo di Cadore, BL), seconda in classifica. L'Altopiano di Asiago, d'altra parte, mostra una particolare vocazione per lo sci di fondo proponendo da solo quasi il 40% dello sviluppo totale ufficiale delle piste offerte a livello regionale (al 2003).

È da evidenziare che, secondo il già citato studio condotto dalla regione, accanto alle piste ufficialmente riconosciute esistono decine di circuiti curati da gruppi sportivi locali e riservati agli iscritti. Si tratta di piste battute in occasione di importanti nevicate e realizzate, di solito, in prossimità dei centri abitati.

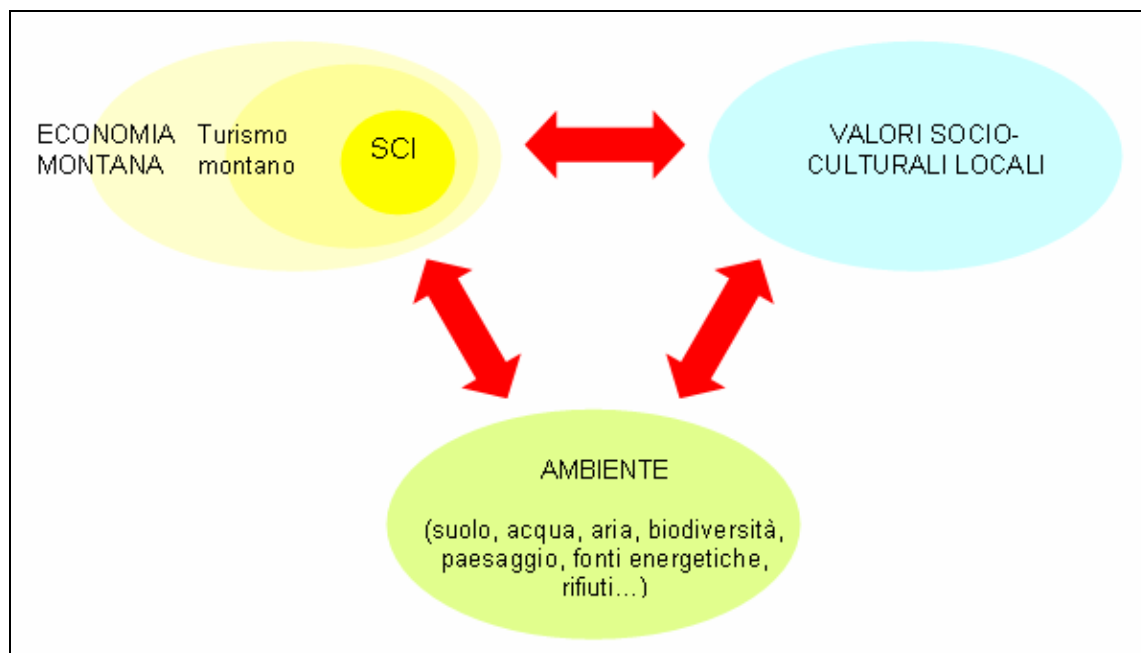
Per quanto riguarda la qualità dell'offerta regionale per lo sci di fondo, questa si articola in:

- *Itinerari non strutturati per il fondo.* Si tratta di circuiti ad uso privato. Si stima che questi rappresentino circa il 30% dell'offerta complessiva (al 2003).
- *Piste per il fondo.* Aree con una o più piste riconosciute con concessione regionale e parcheggio di servizio per le vetture. Raccolgono il 29% dell'estensione dei circuiti ufficiali esistenti (al 2003).
- *Centri per il fondo.* Aree per lo sci nordico composte da più circuiti e dotate, oltre che di parcheggio, anche di altri servizi accessori come spogliatoi, ristoranti, servizi igienici, punti sciolineratura, noleggio sci, punti informativi, depositi equipaggiamento. Rappresentano il 71% dell'estensione dei circuiti ufficiali esistenti (al 2003).

Itinerari non strutturati sono presenti praticamente in quasi tutte le stazioni turistiche invernali; le piste per il fondo si concentrano nella provincia di Belluno mentre, invece, la provincia di Vicenza offre i centri per il fondo più grandi e meglio strutturati.

### 1.2.3 Principali fattori di impatto ed interferenze ambientali riconducibili all'attività sciistica

La pratica dello sci rappresenta qualcosa che va ben al di là del mero spostamento degli sciatori lungo le piste: essa interagisce con numerose componenti ambientali e socio-economiche locali generando effetti importanti sul contesto territoriale.



**Figura 1 – Posizione dell'attività sciistica all'interno dei tre sistemi che rappresentano la realtà ambientale in senso lato.**

La stessa, d'altra parte – esigendo neve e pendenze adeguate – si è sviluppata, come è facile comprendere, nelle aree montane (rappresentate, in Veneto, dagli ambiti alpino e prealpino):



trattasi, in genere, di contesti particolarmente fragili dal punto di vista ambientale dove iniziative di infrastrutturazione possono essere all'origine di sensibili e talora irreversibili alterazioni ambientali.

I più importanti fattori di compromissione ambientale associati all'attività sciistica sono riconducibili essenzialmente alle seguenti azioni:

- costruzione ed esercizio degli impianti a fune;
- realizzazione ed esercizio delle piste;
- costruzione ed esercizio di edifici accessori (es. stazioni, magazzini) o complementari (es. ristoranti) e parcheggi;
- costruzione ed esercizio di opere per l'innevamento artificiale.

Evidentemente, le azioni sopra elencate riguardano soprattutto (o esclusivamente, come nel caso degli impianti a fune) lo sci alpino.

Un importante fattore indiretto di interferenza ambientale è rappresentato, invece, dalla presenza umana indotta, cui sono da aggiungere la produzione di rifiuti, il consumo di energia e acqua, il traffico stradale o fenomeni ancor più complessi come il proliferare delle seconde case.

Si riporta di seguito una rapida trattazione delle principali alterazioni che interessano le componenti naturali:

A. *Uso del suolo e assetto idrogeologico.* Nella maggior parte dei casi la realizzazione di piste ed impianti per lo sci alpino comporta movimenti terra anche cospicui onde ottenere i livellamenti necessari per poter praticare l'attività sciistica. Tali alterazioni della morfologia locale, che investono anche le naturali linee di deflusso delle acque superficiali e la copertura vegetale spontanea, se non correttamente gestite accentuano il rischio di dissesto idrogeologico – che interessa sostanzialmente tutto il territorio montano – rendendo necessari interventi di rinaturalizzazione delle superfici coinvolte, stabilizzazione dei versanti e regimazione idraulica.

Effetti sul regime idraulico locale sono da imputare anche all'innevamento programmato che necessita di grandi quantità di acqua pulita per assicurare la fruibilità delle piste anche in assenza di neve naturale. Nel migliore dei casi, l'acqua è raccolta preventivamente in appositi bacini; più spesso viene captata da vicini corsi d'acqua, sorgenti o falde sotterranee; localmente viene anche importata dall'esterno con autobotti. Anche se non sono evidenziabili pericoli significativi di inquinamento, lo sfruttamento della risorsa idrica per lo sci può entrare in conflitto con le esigenze degli ecosistemi naturali locali, soprattutto quelli acquatici.

B. *Flora, vegetazione.* In molti casi la realizzazione delle infrastrutture sciistiche interessa ambiti boscati, destinati ad essere parzialmente abbattuti per consentire



l'apertura delle piste. Se da un lato questo tipo di interventi garantisce la presenza di superfici prative, importanti per numerose specie faunistiche e sempre meno estese a causa della crisi delle tradizionali attività agro-pastorali montane, il disboscamento di vaste superfici (analogamente all'eliminazione del cotico erboso nelle praterie d'alta quota) può provocare gravi fenomeni di erosione, la perdita di specie protette e la compromissione di associazioni vegetazionali destinate a ricostituirsi spontaneamente solo in tempi lunghissimi (es. mughete).

D'altra parte, l'inerbimento artificiale delle aree coinvolte dai movimenti terra – anche nel caso di utilizzo di semi di specie autoctone – crea comunque tipologie vegetazionali diverse da quelle di partenza, sia per le mutate condizioni stazionali sia per l'impossibilità di utilizzare miscele che contengano tutte le specie vegetali naturalmente presenti. Numerosi studi, infine, indicano che l'innervamento artificiale delle piste determina cambiamenti nella composizione floristica delle associazioni vegetali coinvolte e nella fenologia della fioritura delle singole specie con conseguenti effetti sulle popolazioni locali di artropodi e micromammiferi.

- C. *Fauna*. Gli effetti negativi sulla fauna sono da ricondurre alla distruzione di habitat utili per la riproduzione e la caccia/alimentazione, alla presenza di funi sospese, all'illuminazione artificiale, ma anche, e soprattutto, al disturbo conseguente alla presenza antropica, alle emissioni acustiche, al calpestio, all'abbandono di rifiuti, all'inquinamento derivante dagli scarichi delle strutture e dal traffico automobilistico. Si noti, inoltre, che l'infrastrutturazione finalizzata alla pratica dello sci determina una maggiore accessibilità del territorio e quindi, generalmente, una maggiore frequentazione dello stesso da parte di escursionisti o sportivi anche durante il periodo estivo.

Il disturbo alla fauna risulta particolarmente negativo quando si verifica durante il periodo riproduttivo (primavera-estate) e può manifestarsi nell'allontanamento o nell'estinzione di popolazioni locali con conseguenze sulle singole specie che possono diventare significative anche a scala regionale (come nel caso dei grandi mammiferi carnivori o degli uccelli migratori). La presenza di piste e impianti, inoltre, ha un effetto di frammentazione ecologica del territorio, specialmente nei periodi di alta frequentazione.

- D. *Paesaggio*. L'alterazione del paesaggio rappresenta l'effetto più evidente della realizzazione di nuove infrastrutture sciistiche. Queste, infatti, tendono ad introdurre nel territorio forme geometriche e colori estranei al contesto in cui si inseriscono. D'altra parte, lo sviluppo urbanistico delle stazioni sciistiche invernali, spesso legato alla speculazione edilizia e al fenomeno della seconda casa, ha talora fortemente



alterato il paesaggio delle vallate alpine, anche con l'introduzione di forme architettoniche poco attente alle tradizioni costruttive locali.

Il paesaggio, d'altra parte, prima ancora che sinonimo di "panorama", rappresenta l'immagine degli ecosistemi che si sviluppano su un certo territorio, l'espressione più tangibile delle interazioni che esistono tra questi. La frammentazione delle aree forestali, la realizzazione di collegamenti funiviari all'interno di ambiti naturali ancora poco antropizzati, l'espansione urbana degli insediamenti turistici lungo le strade principali e la presenza antropica diffusa, rappresentano importanti ostacoli alla mobilità delle specie selvatiche e, insieme all'inquinamento delle componenti fisiche dell'ambiente (aria, acqua e suolo), possono mettere a serio rischio la qualità e la funzionalità degli ecosistemi naturali locali (e non solo).

- E. *Risorse energetiche e materiali.* La costruzione e l'esercizio di piste, impianti e strutture accessorie necessitano, inevitabilmente, di energia e materiali da costruzione; il loro funzionamento, d'altra parte, implica la produzione di sostanze di scarto e rifiuti. Tali processi assumono proporzioni ancora più ampie se si considera tutto l'indotto che ruota intorno alla pratica dello sci, con particolare attenzione alla mobilità stradale generata e all'esercizio di tutte le strutture ricettive presenti nei centri turistici invernali, seconde case comprese. Il consumo di energia e, più in generale, di risorse destinate a diventare rifiuti rappresenta un aspetto di grande importanza, soprattutto in relazione alla crisi energetica e alle problematiche ambientali che caratterizzano i nostri giorni.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, nello schema che segue si fornisce una sorta di indicazione generale in merito al grado di incisività dei principali impatti riconducibili alla pratica sciistica (quindi al Piano Neve) ed, in particolare, allo sci alpino. Questo, infatti, richiedendo notevoli infrastrutture *ad hoc* e coinvolgendo intensamente vaste superfici, determina un'alterazione ambientale molto più incisiva ed esclusiva.

**Tabella 1 – Valutazione generale degli impatti del Piano Neve sulle diverse componenti del sistema ambientale.**

Elemento	Entità impatti
Suolo	Impatto alto
Acqua	Impatto medio
Aria	Impatto basso
Flora	Impatto medio
Fauna	Impatto alto
Ecosistemi	Impatto alto
Paesaggio	Impatto medio
Energia	Impatto basso
Rifiuti	Impatto basso

LEGENDA:

	Impatto alto
	Impatto medio
	Impatto basso



## 2. IL PIANO NEVE

Il Piano Neve (PRN) rappresenta lo strumento di pianificazione regionale delle infrastrutture sciistiche ed è previsto dalla L.R. 18/1990, recentemente sostituita dalla Legge Regionale 21 novembre 2008, n. 21 *“Disciplina degli impianti a fune adibiti a servizio pubblico di trasporto, delle piste e dei sistemi di innevamento programmato e della sicurezza nella pratica degli sport sulla neve”*. L'articolo 7 della norma vigente recita quanto segue:

*“...1. Il PRN, in coordinamento con il piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC) di cui all'articolo 24 della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 “Norme per il governo del territorio” e ad integrazione dello stesso, è finalizzato a:*

- a) razionalizzare la realizzazione degli impianti e delle piste, nonché delle infrastrutture complementari ed accessorie;*
- b) qualificare gli impianti in relazione alla funzione di pubblico servizio;*
- c) ottimizzare il rapporto impianti-piste;*
- d) individuare le aree sciabili attrezzate di cui all'articolo 6, comma 1, definendo in particolare:
  - 1) le aree a specifica destinazione per la pratica degli sport sulla neve che sono segnalate, separate e classificate, in particolare con riferimento alla pratica della slitta e dello slittino;*
  - 2) le aree interdette, anche temporaneamente, alla pratica dello snowboard.**

*2. Il PRN è sottoposto alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) di cui alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, relativa alla valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, nonché alla valutazione di incidenza ambientale (VINCA) di cui alla direttiva 1992/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche...”*

Prima di procedere, si evidenzia che il Piano Neve è un piano di settore che però ha significative ricadute sul territorio, con effetti che vanno ben al di là degli ambiti propriamente di sua competenza; questo è tanto più vero in considerazione del ruolo economico che l'attività riveste nel contesto montano. Le scelte possono di fatto interagire con l'assetto stesso del territorio, non solo a causa della realizzazione di infrastrutture sciistiche, ma anche e soprattutto a causa di dinamiche più complesse che passano attraverso la realizzazione di parcheggi, strade, alberghi, seconde case ecc.. fino all'inibizione di possibili alternative economiche. Sono intuibili anche le ricadute sociali di un tale condizionamento.





È quindi chiaro come le scelte di piano necessitino di un'attenta pianificazione che non può e non deve essere confusa con la strategia di settore. Se quest'ultima, infatti, è orientata verso la massimizzazione dei profitti, lo stesso non può dirsi per la pianificazione dove l'aspetto economico dovrebbe essere solo uno dei parametri su cui orientare le scelte. Questa asserzione, d'altra parte, è tanto più vera se si ragiona in un'ottica di sostenibilità ove il concetto di benessere e qualità della vita è solo in parte legato alla ricchezza materiale non potendo prescindere da molteplici valori immateriali, come la qualità del territorio in cui si vive.

### **3. VALUTAZIONE DI COERENZA ESTERNA**

Il confronto degli obiettivi del Piano Neve con le strategie definite dalla pertinente normativa internazionale, comunitaria, nazionale e regionale non evidenzia incoerenze significative. Appare tuttavia lacunoso nel settore dei rifiuti.

### **4. VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO NEVE**

La valutazione che segue si fonda sui principi base della sostenibilità che risiedono, *in primis*, nell'uso-consumo parsimonioso di risorse ambientali: tra queste, il suolo – risorsa non rinnovabile per eccellenza – così come le altre componenti naturali degli ecosistemi che caratterizzano la biosfera. Si evidenzia, d'altra parte, che nel turismo montano proprio i valori naturalistici rivestono da sempre un'importante funzione promozionale e sono sempre più apprezzati dai visitatori, sciatori o meno.

Ragionando in un'ottica di sostenibilità, si configura uno scenario di riferimento all'interno del quale le superfici destinate ad ampliamento dei sistemi sciistici per i prossimi anni sono proporzionate alle reali esigenze del mercato (complessivamente stabile) allo scopo di impedire sprechi di suolo e di altre risorse naturali. All'interno di tale scenario non sono presenti nuovi poli sciistici, mentre gli ampliamenti di quelli esistenti sono dimensionati in modo tale da non determinare un incremento troppo forte (quanto rapido) della pressione antropica sul territorio coinvolto. Gli stessi ampliamenti, inoltre, si concentrano nelle aree già sufficientemente infrastrutturate – o comunque affermate dal punto di vista della fruizione e dell'appetibilità turistica – e meno fragili dal punto di vista ambientale. Ciò è coerente con la necessità di contenere gli impatti conseguenti alla realizzazione di nuove infrastrutture sciistiche e di garantire che tale compromissione ambientale sia giustificata da opere destinate ad essere attive durante tutta la loro vita tecnica perché realizzate in ambiti realmente vocati allo sci.





Si sottolinea, infine, che la seguente valutazione presuppone che tutte le previsioni di piano siano destinate ad essere realizzate. Ragionando in un’ottica decennale, tale scenario appare poco probabile, visto che si prevede un incremento complessivo della superficie sciabile (sole piste da sci alpino) pari all’87% della superficie attuale nonché la realizzazione di ben 67 km di collegamenti sciistici: la costruzione di piste e/o impianti a fune, però, richiede investimenti molto elevati per i quali ad oggi si prefigurano tempi di ammortamento molto lunghi. Nonostante ciò, la valutazione deve essere realizzata considerando lo scenario di piano più “negativo”, e quindi quello all’interno del quale tutte le previsioni sono realizzate.

#### 4.1 Analisi delle previsioni di ampliamento delle stazioni sciistiche

La valutazione delle previsioni di ampliamento della superficie sciabile contenute nel Piano Neve è stata condotta nelle seguenti fasi:

1. individuazione di tutti i *poli sciistici*<sup>2</sup> attualmente presenti in Veneto;
2. valutazione del pregio funzionale dei singoli poli sciistici esistenti (IPS);
3. valutazione della fragilità intrinseca<sup>3</sup> dell’ambiente locale (IFA);
4. valutazione delle pressioni sull’ambiente locale - situazione attuale (IPAA);
5. valutazione delle pressioni sull’ambiente locale - situazione futura (IPAF);

Le indagini condotte nelle fasi 2, 3, 4 e 5 sono state realizzate analizzando i singoli poli sciistici (o gli ambiti territoriali coinvolti) sulla base di parametri-indicatori prestazionali o ambientali opportunamente scelti.

##### 4.1.1 Risultati della valutazione

L’analisi dell’offerta sciistica regionale ha consentito di individuare i seguenti 40 poli sciistici.

Poli sciistici (sci alpino)	
Sappada	Melette 2000
Padola	M.te Verena

<sup>2</sup> Il termine “polo sciistico” è stato utilizzato ad indicare un sistema di piste-impianti che può essere identificato con una località (es. Pian Cansiglio), un complesso montuoso (es. Civetta) o un centro abitato (es. Sappada). All’interno dello stesso polo, l’eventuale discontinuità fisica dell’area sciabile (intesa come superficie delle piste ed area di insidenza degli impianti) si configura su brevi spazi (distanza tra gli accessi più vicini inferiore ai 3 km) ed è facilmente-rapidamente superabile senza ricorrere al mezzo privato, quindi a piedi, mediante *skibus* o altro (es. tappeti mobili,...).

L’individuazione dei poli sciistici, quindi, è stata condotta su criteri puramente territoriali ed infrastrutturali cercando di focalizzare i singoli complessi turistici cui si rivolge l’attenzione dello sciatore.

<sup>3</sup> Si fa riferimento a quelle fragilità che esistono a priori dalla realizzazione di eventuali nuove infrastrutture sciistiche.



Auronzo di Cadore	Cima Larici
Misurina	Valbella-Ekar
Cortina d'Ampezzo	Sisemol
S. Vito di Cadore	Turcio
Falzarego-Giau	Biancoia
Arabba-Marmolada	Linta-Asiago
Falcade	Kaberlaba
Civetta	M.te Corno
Frassènè	M.te Zovetto-Cesuna
Forcella Aurine	Treschè Conca
Nevegal	Sella-Tonezza
Pian Cansiglio	Le Fratte
Col Indes	Fiorentini
Casera Razzo	Recoaro 1000
M.te Avena	Malga S. Giorgio
M.te Grappa	Costabella
San Nazario	Novezza
Val Maron	Malcesine

Dall'analisi del pregio dei singoli poli sciistici, è emersa l'eccellenza delle più note stazioni dolomitiche, come Arabba-Marmolada, Cortina e Civetta.

I poli sciistici localizzati nell'area prealpina, invece, hanno manifestato spesso i più bassi valori di IPS, in genere a causa delle piccole dimensioni, dell'isolamento e, più in generale, della collocazione in contesti territoriali nei quali le condizioni ambientali hanno ostacolato lo sviluppo del turismo invernale.

La successiva analisi ambientale dei contesti territoriali interessati ha evidenziato che molte stazioni sciistiche di minor pregio (es. Cima Larici, Pian Cansiglio, Casera Razzo...) si collocano in ambiti piuttosto vulnerabili.

In tali situazioni, quindi, alla minore idoneità funzionale all'ampliamento (rappresentata dall'indicatore IPS) si somma la fragilità ambientale del territorio coinvolto.

In realtà, osservando la suddetta tabella, si può notare che anche alcuni poli sciistici importanti (es. Cortina d'Ampezzo, Falzarego-Giau...) si collocano in contesti ambientali vulnerabili. Per tali situazioni – che rappresentano il meglio dell'offerta sciistica regionale – se da un lato è poco ragionevole impedirne lo sviluppo/riqualificazione infrastrutturale, dall'altro si dovranno contenere il più possibile gli effetti negativi delle opere eventualmente realizzate mediante l'adozione di opportuni criteri progettuali e sistemi di intervento.

L'analisi delle pressioni ambientali attualmente esercitate dai poli sciistici presenti nel territorio regionale ha evidenziato il notevole peso delle stazioni dolomitiche – o comunque localizzate nella parte settentrionale della provincia di Belluno – generalmente di ampie dimensioni e collocate in contesti il cui valore ambientale è ampiamente riconosciuto dall'istituzione di numerose aree protette (SIC, ZPS, parchi e riserve).



**Tabella 2 – Elenco dei poli sciistici del Veneto con relativi valori di IPS (Indice di Pregio Sciistico), IFA (Indice di Fragilità Ambientale), IPAa (Indice di Pressione Ambientale attuale) e IPAf (Indice di Pressione Ambientale futura).**

Poli sciistici	IPS	IFA	classe IFA	IPAa	classe IPAa	IPAf	classe IPAf
Arabba-Marmolada	991	191	III	498	I	469	I
Auronzo	429	70	III	68	V	98	IV
Biancoia	154	170	III	14	V	42	V
Casera Razzo	118	351	II	111	IV	553	I
Cima Larici	61	600	I	187	III	202	III
Civetta	799	138	III	293	II	294	II
Col Indes	-108	130	III	15	V	28	V
Cortina	972	410	I	564	I	568	I
Costabella	101	368	II	215	III	215	III
Falcade	699	259	II	238	III	224	III
Falzarego-Giau	491	472	I	306	II	305	II
Fiorentini	292	214	III	57	V	112	IV
Forcella Aurine	246	179	III	39	V	42	V
Frassenè	107	117	III	54	V	58	V
Kaberlaba	257	113	III	23	V	25	V
Le Fratte	196	282	II	39	V	83	V
Linta	216	-130	IV	1	V	6	V
M.te Avena	142	352	II	135	IV	162	IV
M.te Corno	40	256	II	21	V	31	V
M.te Grappa	-62	409	I	141	IV	165	IV
M.te Verena	290	539	I	168	IV	295	II
M.te Zovetto	237	32	III	14	V	18	V
Malcesine	279	506	I	212	III	222	III
Malga San Giorgio	256	501	I	211	III	236	III
Melette 2000	290	225	II	140	IV	216	III
Misurina	308	354	II	109	IV	239	III
Nevegal	313	327	II	231	III	217	III
Novezza	79	357	II	132	IV	131	IV
Padola	341	247	II	118	IV	299	II
Pian Cansiglio	130	395	II	169	IV	170	IV
Recoaro Mille	294	112	III	88	V	72	V
S. Vito	456	249	II	141	IV	142	IV
San Nazario	-27	353	II	118	IV	123	IV
Sappada	431	287	II	285	II	272	II
Sella	102	30	III	2	V	7	V
Sisemol	62	-168	IV	7	V	12	V
Treschè Conca	69	-81	IV	6	V	14	V
Turcio	81	245	II	26	V	31	V
Val Maron	212	198	III	87	V	167	IV
Valbella-Ekar	187	170	III	108	IV	96	IV

**LEGENDA:**

**Classi IFA**

408 – 600 → classe I  
 216 – 408 → classe II  
 24 – 216 → classe III  
 -168 – 24 → classe IV

**Classi IPAa**

350 – 564 → classe I  
 263 – 350 → classe II  
 175 – 263 → classe III  
 88 – 175 → classe IV  
 1 – 88 → classe V

**Classi IPAf**

350 – 568 → classe I  
 264 – 350 → classe II  
 178 – 264 → classe III  
 92 – 178 → classe IV  
 6 – 92 → classe V



Meno impattanti, invece, le aree sciabili collocate nella parte meridionale dell'Altopiano di Asiago, poco estese ed articolate oltre che inserite in un contesto al quale si riconoscono minori valenze ambientali.

La realizzazione delle previsioni di piano, d'altra parte, non è sempre destinata a determinare un incremento significativo della pressione ambientale esercitata dai sistemi sciistici. Le sole stazioni invernali che manifestano problemi in tal senso sono le seguenti: Auronzo di Cadore, Casera Razzo, Misurina e Padola, localizzate nell'area dolomitica (BL); Fiorentini, Melette 2000, M.te Verena e Val Maron, distribuite tra l'Altopiano di Asiago e l'Alto Astico (VI).

**Tabella 3 – Elenco dei poli sciistici esistenti nei quali gli ampliamenti previsti sono destinati a determinare le interferenze ambientali più significative.**

Polo sciistico	$\Delta$ IPA	Peso IFA	IS
Auronzo (IV classe IPAf)	+1	2	2
Casera Razzo (I classe IPAf)	+3	3	9
Fiorentini (IV classe IPAf)	+1	2	2
M.te Verena (II classe IPAf)	+2	4	8
Melette 2000 (III classe IPAf)	+1	3	3
Misurina (III classe IPAf)	+1	3	3
Padola (II classe IPAf)	+2	3	6
Val Maron (IV classe IPAf)	+1	2	2

LEGENDA:

$\Delta$ IPA: variaz. di classe IPA conseguente alla realizzazione delle previsioni di piano;

Peso IFA (espressione del grado di fragilità ambientale):

classe I → peso 4

classe II → peso 3

classe III → peso 2

classe IV → peso 1

IS = Grado di significatività delle interferenze ambientali (IS =  $\Delta$ IPA \* peso IFA)

Le situazioni di maggiore conflittualità riguardano, in particolare, i poli sciistici di Casera Razzo (BL), Monte Verena (VI) e Padola (BL) dove il significativo incremento della pressione ambientale – conseguente alla realizzazione degli ampliamenti previsti – si sovrappone alla fragilità ambientale intrinseca del contesto territoriale interessato.

#### 4.2 Analisi delle previsioni di collegamento tra stazioni sciistiche

I collegamenti previsti dal Piano Neve sono progetti che propongono la connessione infrastrutturale (cioè mediante sistemi di piste-impianti o di soli impianti – nel qual caso sarebbe più giusto parlare di 'arroccamenti') di singoli poli sciistici allo scopo di ottenere aree sciabili più grandi e/o di costruire vere e proprie "vie sciabili" (come l'attuale Giro del Sella, nel *Dolomiti Superski*).



Tali azioni – che concretizzano, almeno in termini di piano, una tendenza imposta dal mercato turistico mondiale – possono comportare, tuttavia, notevoli sacrifici ambientali e, quindi, andrebbero giustificate dalla reale opportunità degli interventi.

Le esperienze già maturate, d'altra parte, consentono di osservare che i collegamenti tra stazioni sciistiche tendono ad avere maggiore successo (in termini di frequentazione e, quindi, anche in termini di ritorno degli investimenti) quando si verificano le seguenti condizioni:

- I. i poli sciistici collegati garantiscono ciascuno un'offerta qualificata;
- II. ogni elemento (cioè pista servita da impianto) costituente il collegamento possiede un pregio di per sé;
- III. il collegamento è accessibile da più punti e consente allo sciatore di ritornare al punto di accesso.

Si propone di seguito una prima analisi delle previsioni di collegamento: per ciascuna di queste sono evidenziati gli aspetti positivi (indicati con il simbolo ☺) e quelli negativi (indicati con il simbolo ☹).

Si precisa, infine, che la diversa disponibilità di informazioni (in termini di tracciato, infrastrutture previste, demanio sciabile ecc..) per le varie previsioni di collegamento ha condotto alla scelta di analizzare solo qualitativamente le caratteristiche ambientali dei territori montani attraversati.

Coll. Marmolada – Falcade	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vengono uniti due poli sciistici di pregio.</li> <li>▪ Il collegamento (circa 13 chilometri) attraversa un'area molto attrattiva dal p.d.v. panoramico.</li> <li>▪ È garantita la connessione del polo sciistico di Falcade – Passo S. Pellegrino con il Giro del Sella.</li> <li>▪ Quote ed esposizioni non suggeriscono problemi di innevamento naturale.</li> </ul>	☺
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il collegamento è piuttosto lungo → necessità di notevoli investimenti e tempi lunghi prima di avere l'opera a regime (un'eventuale realizzazione solo parziale del collegamento si configurerebbe come un ampliamento dei poli sciistici coinvolti non inserito tra le previsioni in essere).</li> <li>▪ La connessione con il polo sciistico di Falcade si colloca a monte dell'abitato omonimo con conseguente rischio di: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ridurre la frequentazione degli impianti di risalita posti più a valle, peraltro realizzati da poco, con conseguente danno economico per la società che li gestisce;</li> <li>- aumentare il traffico di attraversamento dell'abitato di Falcade a causa dei turisti intenzionati ad entrare nel sistema dalla SP346 del Passo di S. Pellegrino.</li> </ul> </li> <li>▪ L'area attraversata è priva di infrastrutture viarie ed insediamenti umani → necessità di infrastrutturare <i>ex novo</i> un vasto ambito naturale → necessità di ulteriori investimenti ed impatto ambientale più significativo (da verificare in sede di VIA</li> </ul>	☹



	<p>e/o V.Inc.A.).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Viene lambito il SIC IT3230005 “Gruppo Marmolada”;</li> <li>▪ La parte centrale del collegamento attraversa habitat di alta quota.</li> <li>▪ L’opera determina l’isolamento ecologico del massiccio della Marmolada dal resto del territorio bellunese, almeno durante il periodo invernale.</li> <li>▪ La maggior parte del collegamento ricade in aree sottoposte a tutela paesaggistica (in quanto “bellezze naturali” - sensu R.D. 1497/1939, oggi modificato ed integrato dal D.Lgs. 42/2004 - e/o poste a quota superiore ai 1600 m s.l.m. e/o interessate da soprassuolo forestale).</li> <li>▪ Il collegamento attraversa aree in cui il pericolo valanghe è elevato.</li> </ul>	
Coll. M.te Verena – Cima Larici	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il collegamento (circa 4,5 km) attraversa un’area di riconosciuto valore paesaggistico.</li> <li>▪ L’opera consentirebbe la realizzazione di un’ampia area sciistica nella parte nord-occidentale dell’Altopiano di Asiago.</li> <li>▪ Il collegamento si inserisce in un contesto territoriale già parzialmente infrastrutturato e da secoli utilizzato dall’uomo per le tradizionali attività silvo-pastorali (presenza di malghe, strade forestali, SP349...) → impatto ambientale più contenuto (da verificare in sede di VIA e/o V.Inc.A.).</li> </ul>	☺
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vengono uniti due poli che si collocano in posizioni molto distanti tra loro in termini di qualità dell’offerta sciistica con la stazione di Cima Larici da tempo inutilizzata.</li> <li>▪ Quasi tutto il collegamento si sviluppa in aree forestali di riconosciuto valore naturalistico con evidente impatto anche paesaggistico.</li> <li>▪ Il collegamento ricade interamente nel SIC/ZPS IT3220036 “Altopiano dei Sette Comuni”.</li> <li>▪ Almeno durante il periodo invernale, viene interrotta la continuità ecologica dei versanti della Val d’Assa.</li> <li>▪ Tutta l’area interessata è sottoposta a vincolo paesaggistico e dichiarata “bellezza naturale” (sensu R.D. 1497/1939, oggi modificato ed integrato dal D.Lgs. 42/2004).</li> <li>▪ La parte del collegamento che si sviluppa sui versanti meridionali di Cima Larici rischia di avere problemi di innevamento naturale.</li> </ul>	☹
Coll. Melette 2000 – Val Maron	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il collegamento (circa 5,7 km) consentirebbe la realizzazione di un vasto ambito sciistico nella parte nord-orientale dell’Altopiano di Asiago.</li> <li>▪ Il collegamento si inserisce in un contesto territoriale già parzialmente infrastrutturato e da secoli utilizzato dall’uomo per le tradizionali attività silvo-pastorali (presenza di malghe, strade forestali...) → impatto ambientale più contenuto (da verificare in sede di VIA e/o V.Inc.A.).</li> </ul>	☺
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vengono uniti due poli che si collocano in posizioni distanti tra loro in termini di qualità dell’offerta sciistica.</li> <li>▪ Il collegamento lambisce ed attraversa marginalmente il SIC/ZPS IT3220036 “Altopiano dei Sette Comuni”.</li> <li>▪ Il collegamento, insieme ai poli sciistici di Melette 2000 e Val Maron, è destinato a rappresentare un elemento di frammentazione ecologica nella parte nord-occidentale dell’altopiano, almeno durante il periodo invernale.</li> <li>▪ Buona parte del collegamento si sviluppa all’interno di un soprassuolo forestale in prossimità di un’area dichiarata</li> </ul>	☹



	<p>“bellezza naturale” (sensu R.D. 1497/1939, oggi modificato ed integrato dal D.Lgs. 42/2004).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La parte più orientale del collegamento si sviluppa in aree con quote ed esposizioni poco favorevoli alla permanenza della neve al suolo.</li> </ul>	
Arroccamento M.te Longara	<ul style="list-style-type: none"> <li>Questo intervento (circa 3 km) si configura come un impianto di apporto al Comprensorio sciistico delle Melette in grado di fornire un'alternativa alla strada comunale che da Gallio risale la Valle di Campomulo.</li> <li>L'opera consente un'espansione del polo sciistico di Melette 2000 fino all'abitato di Gallio con importanti risvolti di tipo turistico.</li> <li>Si favorisce lo sviluppo di un polo sciistico che, nel contesto dell'Altopiano dei Sette Comuni, rappresenta un'eccellenza.</li> <li>Viene attraversato un territorio già parzialmente infrastrutturato, da secoli utilizzato dall'uomo per le tradizionali attività silvo-pastorali (presenza di malghe, strade forestali, strada comunale per Campomulo...) e dal '900 anche per il turismo e lo sport (presenza del trampolino olimpionico del Pakstall, piste-impianti sul M.te Longara, vecchio impianto di arroccamento da Gallio ormai smantellato...) → impatto ambientale più contenuto (da verificare in sede di VIA e/o V.Inc.A.).</li> <li>L'opera non coinvolge direttamente ambiti naturali soggetti a particolari forme di tutela (SIC, ZPS, parchi, riserve...).</li> </ul>	☺
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quote ed esposizioni sono sfavorevoli alla permanenza della neve al suolo → problemi di innevamento per la pista che dovrebbe consentire la discesa sugli sci fino a Gallio;</li> <li>In caso di mancata funzionalità della citata pista, l'opera si configura come un sistema di semplice apporto all'area delle Melette → si sottolinea la generale scarsa sostenibilità economica degli impianti di apporto.</li> <li>Il collegamento attraversa aree di riconosciuto (<i>sensu</i> Piano d'Area vigente) valore paesistico-ambientale e storico-culturale (campo di battaglia della grande guerra e trincee sul M.te Longara).</li> <li>Il collegamento, insieme alle vicine strade già esistenti, contribuisce ad interrompere la continuità ecologica est-ovest dell'altopiano.</li> </ul>	☹
Arroccamento M.te Verena	<ul style="list-style-type: none"> <li>Questo intervento (circa 5 km) si configura come un impianto di apporto al Comprensorio sciistico del Verena in grado di fornire un'alternativa alla strada comunale che da Mezzaselva di Roana risale la Val Martello fino ai piedi del M.te Verena.</li> <li>L'opera consente di avvicinare il polo sciistico del Verena all'abitato di Roana con importanti risvolti di tipo turistico.</li> <li>Si favorisce lo sviluppo di un polo sciistico che, nel contesto dell'Altopiano dei Sette Comuni, rappresenta un'eccellenza.</li> <li>Viene attraversato un territorio già parzialmente infrastrutturato e da secoli utilizzato dall'uomo per le tradizionali attività silvo-pastorali (presenza di malghe, strade forestali...) → impatto ambientale più contenuto (da verificare in sede di VIA e/o V.Inc.A.).</li> </ul>	☺
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quote ed esposizioni non sono molto favorevoli alla permanenza della neve al suolo → possibili problemi di innevamento per eventuali piste da sci.</li> <li>In caso di assenza o mancata funzionalità delle citate piste, l'opera si configura come un sistema di semplice apporto</li> </ul>	☹





	<p>all'area del Verena → si sottolinea la generale scarsa sostenibilità economica degli impianti di apporto.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Una parte significativa del tracciato ricade nel SIC/ZPS IT3220036 "Altopiano dei Sette Comuni".</li> <li>▪ La maggior parte del collegamento ricade in aree sottoposte a tutela paesaggistica (in quanto "bellezze naturali" - sensu R.D. 1497/1939, oggi modificato ed integrato dal D.Lgs. 42/2004 - e/o poste a quota superiore ai 1600 m s.l.m. e/o interessate da soprassuolo forestale).</li> <li>▪ Tutti i rilievi attraversati dal collegamento sono riconosciuti dal Piano d'Area vigente quale ambito di valore paesistico-ambientale.</li> <li>▪ Il collegamento rompe l'integrità di una vasta area forestale che si sviluppa a monte dell'abitato di Roana.</li> <li>▪ Il collegamento, insieme alle vicine strade già esistenti, contribuisce ad interrompere la continuità ecologica est-ovest dell'altopiano.</li> </ul>	
Coll. Pocol – 5 Torri	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vengono uniti due poli sciistici di pregio.</li> <li>▪ Viene interessata un'area dolomitica molto attrattiva dal p.d.v. panoramico.</li> <li>▪ Quote ed esposizioni non suggeriscono problemi di innevamento naturale e non vengono segnalati particolari rischi valanghivi.</li> <li>▪ Il collegamento si inserisce in un contesto territoriale già parzialmente infrastrutturato → impatto ambientale più contenuto (da verificare in sede di VIA e/o V.Inc.A.).</li> <li>▪ Il collegamento (circa 3,8 km) può determinare una riduzione del traffico sulla SR48 delle Dolomiti.</li> </ul>	☺
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parte dell'opera ricade in area SIC (IT3230017) o si avvicina al SIC/ZPS IT3230071 nonché al Parco Naturale delle Dolomiti Ampezzane.</li> <li>▪ L'opera interessa habitat di alta quota e, tra questi, praterie portatrici di rilevanti valori vegetazionali e faunistici.</li> <li>▪ Il collegamento sciistico, "sovrapponendosi" alla SR48 e alla SP638 del Passo Giau, contribuisce ad interrompere la connessione ecologica del Parco delle Dolomiti d'Ampezzo con i versanti posti in dx idrografica del T. Boite a sud di Cortina.</li> <li>▪ Tutta l'area interessata si inserisce nel contesto paesaggistico della conca ampezzana, dichiarata "bellezza naturale" (sensu R.D. 1497/1939, oggi modificato ed integrato dal D.Lgs. 42/2004).</li> <li>▪ Fragilità idro-geologica del territorio attraversato.</li> </ul>	☹
Coll. Civetta – Giau	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il collegamento (circa 6,6 km) unisce due poli di elevato pregio sciistico.</li> <li>▪ Viene attraversata un'area molto attrattiva dal p.d.v. panoramico.</li> <li>▪ Il tracciato si sviluppa in un'area già infrastrutturata e molto frequentata dal turismo estivo → impatto ambientale più contenuto (da verificare in sede di VIA e/o V.Inc.A.).</li> <li>▪ L'opera consente un'espansione del polo sciistico del Civetta fino agli abitati di Santa Fosca e Selva di Cadore.</li> </ul>	☺
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Viene attraversata la parte occidentale del SIC IT3230017 "M.te Pelmo-Mondeval-Formin".</li> <li>▪ Circa 2/3 del tracciato si sviluppano all'interno di aree forestali, mentre la parte più settentrionale interessa habitat di alta quota.</li> </ul>	☹





	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Almeno durante il periodo invernale, l'opera contribuisce ad interrompere il corridoio ecologico rappresentato dalla Val Fiorentina che garantisce la connessione tra l'Alto Agordino e la Valle di Zoldo.</li> <li>▪ Quasi tutta l'area attraversata è sottoposta a vincolo paesaggistico mentre la parte alta della Val de Codalongia è dichiarata "bellezza naturale" (sensu R.D. 1497/1939, oggi modificato ed integrato dal D.Lgs. 42/2004).</li> <li>▪ La morfologia della Val de Codalongia, unitamente alla presenza della SP638 del Passo Giau, appare poco idonea alla realizzazione di elementi (piste servite da impianto) di pregio.</li> <li>▪ La parte centrale del collegamento attraversa aree non molto idonee alla permanenza della neve al suolo a causa della bassa quota e/o dell'esposizione sfavorevole.</li> <li>▪ Rischio valanghe nella parte più alta della Val de Codalongia.</li> </ul>	
Coll. Civetta – S. Vito	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il collegamento (circa 10 km) unisce due poli di elevato pregio sciistico, anche se con netta superiorità del Civetta (in termini di sola area sciabile, il rapporto Civetta/S. Vito è pari a 5,9).</li> <li>▪ Viene attraversata un'area molto attrattiva dal p.d.v. panoramico.</li> <li>▪ Il collegamento, connettendo direttamente ampezzano e zoldano, può contribuire a ridurre il traffico sulla SR48 delle Dolomiti e sulla SP347 del P.so Cereda e del P.so Duran.</li> </ul>	☺
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il collegamento è piuttosto lungo → necessità di notevoli investimenti e tempi lunghi prima di avere l'opera a regime (un'eventuale realizzazione solo parziale del collegamento si configurerebbe come un ampliamento non previsto dei poli sciistici coinvolti).</li> <li>▪ L'area attraversata è completamente priva di infrastrutture viarie ed insediamenti umani → necessità di infrastrutturare <i>ex novo</i> un vasto ambito naturale → necessità di ulteriori investimenti ed impatto ambientale più significativo (da verificare in sede di VIA e/o V.Inc.A.).</li> <li>▪ Il collegamento attraversa il SIC IT3230017 "M.te Pelmo-Mondeval-Formin" interrompendone la continuità ecologica.</li> <li>▪ La parte centrale del tracciato si sviluppa attraverso ambienti di alta quota.</li> <li>▪ La maggior parte del collegamento ricade in aree sottoposte a tutela paesaggistica (in quanto poste a quota superiore ai 1600 m s.l.m. e/o interessate da soprassuolo forestale).</li> <li>▪ La parte occidentale del collegamento attraversa aree in cui esposizione e quota non sono particolarmente favorevoli alla permanenza della neve al suolo.</li> <li>▪ Il collegamento attraversa aree in cui il pericolo valanghe è elevato.</li> </ul>	☹
Coll. Siera – Campetti	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sappada è un polo sciistico di pregio medio-alto.</li> <li>▪ Viene interessata un'area molto attrattiva dal p.d.v. panoramico.</li> <li>▪ Il collegamento (circa 1,6 km) conferisce continuità alle aree sciabili di Sappada poste in sinistra Piave.</li> <li>▪ L'opera si inserisce in un contesto già fortemente infrastrutturato → impatto ambientale e paesaggistico più contenuto (da verificare in sede di VIA e/o V.Inc.A.).</li> <li>▪ Quote ed esposizioni sono abbastanza idonee alla permanenza della neve al suolo.</li> </ul>	☺
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il collegamento si sviluppa all'interno della ZPS IT3230089</li> </ul>	☹



	<p>“Dolomiti del Cadore e Comelico”.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il tracciato interessa <i>in toto</i> superfici forestali dove è segnalata (fonte: Piano d’Area) la presenza di Tetraonidi.</li> <li>▪ Tutta l’area interessata è sottoposta a vincolo paesaggistico e dichiarata “bellezza naturale” (sensu R.D. 1497/1939, oggi modificato ed integrato dal D.Lgs. 42/2004).</li> <li>▪ L’opera si configura, più che come un collegamento, come un ampliamento della superficie sciabile complessiva di Sappada. In tal senso, l’intervento non sarebbe contemplato tra le previsioni di piano.</li> </ul>	
Coll. M.te Siera – Friuli	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il collegamento (circa 4,2 km) consente di unire il polo sciistico di Sappada (BL) – centro di rilievo sia per lo sci alpino che per lo sci nordico – con il Centro Internazionale di Biathlon di Piani di Luzza (Comune di Forni Avoltri, UD).</li> <li>▪ L’opera mette in sinergia due stazioni frontaliere (lontane ciascuna da centri invernali più famosi e attrattivi) creando un unico polo in grado di esercitare una maggiore attrazione dal p.d.v. turistico.</li> <li>▪ Il collegamento può “captare” parte dei turisti pendolari che da Piani di Luzza si dirigono a Sappada determinando una riduzione del traffico stradale lungo la SR 355 nel tratto compreso tra le due stazioni invernali.</li> <li>▪ Rendendo il polo sciistico di Sappada più attrattivo e più accessibile dal Friuli Venezia-Giulia, l’opera può determinare un aumento della quota di sciatori in ingresso da fuori regione.</li> <li>▪ Viene interessata un’area piuttosto attrattiva dal p.d.v. panoramico.</li> </ul>	☺
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Attualmente a Piani di Luzza non sono presenti piste per lo sci alpino: il collegamento tende quindi a configurarsi come un ampliamento dell’area sciistica di Sappada in territorio friulano.</li> <li>▪ La parte veneta del collegamento è destinata a svilupparsi in area ZPS (IT3230089 – Dolomiti del Cadore e Comelico).</li> <li>▪ La parte veneta del collegamento si sviluppa in un’area sottoposta a vincolo paesaggistico e dichiarata “bellezza naturale” (sensu R.D. 1497/1939, oggi modificato ed integrato dal D.Lgs. 42/2004).</li> <li>▪ Viene interessata un’area che, se si esclude la SR 355, è ancora poco infrastrutturata ed occupata in buona parte da soprassuoli forestali → impatto ambientale più significativo (da verificare in sede di VIA e/o V.Inc.A.).</li> </ul>	☹
Coll. Auronzo – Val Marzon	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Questo intervento (circa 5,6 km) si configura come un impianto di apporto alle Tre Cime di Lavaredo in grado di fornire un’alternativa alla strada comunale che da Misurina giunge fino al Rif. Auronzo.</li> <li>▪ Viene interessata un’area molto attrattiva dal p.d.v. panoramico.</li> <li>▪ L’opera consente la fruizione di un “monumento naturale” che da sempre esercita una forte attrazione nell’immaginario collettivo con tutte le conseguenze che ne derivano in termini turistici.</li> <li>▪ L’opera potrebbe ridurre i fenomeni di congestione turistica che interessano Misurina durante i week-end estivi e consentire l’apertura del Rif. Auronzo anche durante il periodo invernale.</li> </ul>	☺
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Qualora il collegamento venisse realizzato come sistema di impianti e piste per lo sci alpino, si avrebbe la creazione <i>ex novo</i> di un polo sciistico (ferma restando la situazione attuale di Misurina).</li> </ul>	☹



	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Val Marzon, destinata ad essere attraversata dall'opera, è ancor oggi un ambito naturalistico quasi completamente privo di infrastrutture viarie e di insediamenti umani, occupato prevalentemente da boschi di conifere → impatto ambientale più significativo (da verificare in sede di VIA e/o V.Inc.A.).</li> <li>▪ Il collegamento in parte lambisce ed in parte si addentra nel SIC IT3230078 "Gruppo del Popera - Dolomiti di Auronzo e di Val Comelico". Idem per la ZPS IT3230089 "Dolomiti del Cadore e del Comelico".</li> <li>▪ Parte del collegamento interessa ambienti di alta quota.</li> <li>▪ L'opera interferisce con la continuità ecologica dell'area montuosa che si sviluppa in sinistra idrografica del T. Ansiei tra il Comelico e Misurina.</li> <li>▪ La maggior parte del collegamento ricade in aree sottoposte a tutela paesaggistica (in quanto poste a quota superiore ai 1600 m s.l.m. e/o interessate da soprassuolo forestale).</li> <li>▪ La parte alta del tracciato si sviluppa all'interno di una vasta zona in cui è segnalato un moderato pericolo valanghe.</li> </ul>	
Coll. Tonezza – Le Fratte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il collegamento (circa 4,2 km) consente di migliorare l'accessibilità alla stazione sciistica di Le Fratte (ed eventuali Fiorentini, qualora si realizzasse l'unione dei due poli sciistici) che, d'altra parte, verrebbe "avvicinata" al centro abitato di Tonezza.</li> <li>▪ Configurandosi anche come un sistema di trasporto alternativo alla strada che da Tonezza sale fino all'area sciistica di Le Fratte, il collegamento può contribuire a ridurre il traffico lungo tale arteria viaria.</li> <li>▪ Se realizzata come sistema di piste-impianti, l'opera consentirebbe all'area sciistica di Le Fratte (ed event. Fiorentini) di raggiungere dimensioni ragguardevoli giungendo fino all'abitato di Tonezza.</li> <li>▪ Ad ultimazione dei lavori attualmente in corso per la realizzazione di un sistema di piste-impianti volto a collegare l'area dei Fiorentini con la stazione di Folgaria, nonché l'area di Le Fratte con i Fiorentini, l'opera in oggetto consentirebbe all'abitato di Tonezza di diventare la "porta" veneta di un grande polo sciistico transfrontaliero → incremento dell'attrattività turistica dello stesso centro abitato.</li> <li>▪ Il collegamento si inserisce in un contesto territoriale già parzialmente infrastrutturato e da secoli utilizzato dall'uomo per le tradizionali attività silvo-pastorali (presenza di malghe, strade forestali, SP64, SP92...) → impatto ambientale più contenuto (da verificare in sede di VIA e/o V.Inc.A.).</li> <li>▪ L'opera non coinvolge ambiti naturali soggetti a particolari forme di tutela (SIC, ZPS, parchi, riserve...)</li> </ul>	☺
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le due stazioni di Sella-Tonezza e di Le Fratte attualmente rivestono entrambe un ruolo marginale nel panorama sciistico regionale. Il collegamento assumerebbe maggior significato se l'area di Le Fratte costituisse già un <i>unicum</i> con i vicini Fiorentini.</li> <li>▪ Se realizzata come semplice linea funiviaria, l'opera si configura come un sistema di apporto all'area di Le Fratte (ed event. Fiorentini) → si sottolinea la generale scarsa sostenibilità economica degli impianti di apporto.</li> <li>▪ Data l'attuale superiorità locale di Folgaria in termini di qualità dell'offerta sciistica e turistica in generale – ipotizzando che tale situazione permanga anche ad ultimazione dello sviluppo</li> </ul>	☹



	<p>complessivo di Fiorentini e Le Fratte – il collegamento potrebbe facilitare l'uscita verso il vicino Trentino di quote importanti di sciatori veneti.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Almeno durante il periodo invernale, l'opera contribuisce ad interrompere la continuità ecologica nord-sud dell'Altopiano dei Fiorentini.</li> <li>▪ La maggior parte del collegamento ricade in aree sottoposte a tutela paesaggistica (in quanto interessate da soprassuolo forestale e/o poste a quote superiori ai 1600 m s.l.m.).</li> <li>▪ I versanti meridionali del M.te Campomolon presentano numerosi siti valanghivi, spesso caratterizzati da pericolosità elevata.</li> <li>▪ Quote ed esposizioni sono sfavorevoli alla permanenza della neve al suolo.</li> </ul>	
Coll. Tambre – Piancavallo	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'intervento (circa 5,7 km) consente di collegare l'abitato di Tambre, e più in generale l'Alpago, con la stazione invernale di Piancavallo (PN).</li> <li>▪ L'opera mette in sinergia due poli turistici frontali (lontani ciascuno da altri centri più famosi e attrattivi) creando un unico polo in grado di esercitare una maggiore attrazione dal p.d.v. turistico.</li> <li>▪ Durante il periodo estivo il collegamento potrebbe facilitare l'ingresso in Veneto di turisti provenienti dal vicino Friuli, attratti dal Cansiglio e dal Lago di S. Croce.</li> <li>▪ Il collegamento si inserisce in un contesto territoriale già parzialmente infrastrutturato (soprattutto nei bassi versanti) e da secoli utilizzato dall'uomo per le tradizionali attività silvo-pastorali (presenza di malghe, strade forestali...) → impatto ambientale più contenuto (da verificare in sede di VIA e/o V.Inc.A.).</li> </ul>	😊
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Se realizzato solo in termini di impianti a fune, il collegamento tende a configurarsi, almeno durante il periodo invernale, come un sistema di apporto alla stazione sciistica di Piancavallo → si sottolinea la generale scarsa sostenibilità economica degli impianti di apporto.</li> <li>▪ Se realizzato solo in termini di impianti a fune, durante la stagione invernale il collegamento potrebbe facilitare l'uscita verso il vicino Friuli di quote importanti di sciatori veneti.</li> <li>▪ Il collegamento attraversa l'area SIC e ZPS IT323007 "Foresta del Cansiglio".</li> <li>▪ La parte superiore del collegamento interessa habitat di alta quota.</li> <li>▪ Il collegamento contribuisce ad interrompere la continuità ecologica degli alti versanti posti a nord del Cansiglio.</li> <li>▪ I versanti occidentali che si sviluppano tra il M.te Colombera e la Forcella Palantina presentano un elevato rischio valanghe.</li> <li>▪ Quote ed esposizioni sono generalmente sfavorevoli alla permanenza della neve al suolo.</li> </ul>	☹️
Arroccamento Monte Falcone	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'intervento (circa 2 km) consente di raggiungere l'area sciistica di Recoaro 1000 partendo dall'abitato di Campodalbero. L'opera potrebbe rivitalizzare l'alta Valle del Chiampo, di fatto collocata in una posizione marginale rispetto ai principali itinerari turistici provinciali e priva di sbocchi verso nord.</li> <li>▪ Il collegamento aumenta l'accessibilità all'area sciistica di Recoaro 1000.</li> <li>▪ L'opera non coinvolge direttamente ambiti naturali soggetti a</li> </ul>	😊



	<p>particolari forme di tutela (SIC, ZPS, parchi, riserve...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'intervento si configura come un impianto di arroccamento all'area sciistica di Recoaro 1000 → si sottolinea la generale scarsa sostenibilità economica degli impianti di apporto.</li> <li>▪ L'opera interessa un ambito ancora poco infrastrutturato e quindi caratterizzato da una buona integrità ambientale → impatto ambientale e paesaggistico più significativo (da verificare in sede di VIA e/o V.Inc.A.).</li> <li>▪ I versanti destinati ad essere attraversati dal collegamento sono occupati prevalentemente da formazioni forestali sottoposte a vincolo paesaggistico e idrogeologico-forestale.</li> <li>▪ Nella parte superiore dei versanti interessati dal collegamento sono presenti alcuni siti valanghivi di moderata pericolosità.</li> <li>▪ Quote ed esposizioni sono sfavorevoli alla permanenza della neve al suolo.</li> </ul>	
--	---	--

### 4.3 Analisi delle previsioni di sviluppo dello sci di fondo

Lo sci di fondo è una disciplina che non necessita di un'infrastrutturazione del territorio paragonabile a quella dello sci alpino: non servono impianti di risalita, ad esempio, mentre i circuiti sciabili generalmente sfruttano aree prative di fondovalle, elementi della viabilità forestale, strade secondarie o piste ciclabili. In realtà, non mancano i casi in cui piste o tratti di pista sono realizzati *ex novo* oppure adattando il sedime di sentieri già esistenti mediante opportuni movimenti terra; le scarse pendenze coinvolte e le contenute dimensioni delle piste consentono, tuttavia, di limitare al minimo sterri e riporti.

La larghezza delle piste, infatti, è minore che nello sci alpino e anche la loro fruizione avviene con modalità che, dettate dalle caratteristiche intrinseche della disciplina, determinano una presenza antropica più discreta.

La principale interferenza ambientale riconducibile allo sci nordico riguarda la fauna, disturbata proprio dalla presenza antropica indotta (sciatori) e dal passaggio dei mezzi battipista. Trattandosi, tuttavia, di percorsi generalmente già presenti e utilizzati quasi tutto l'anno o di ambiti di fondovalle contigui ai centri abitati, l'impatto dello sci di fondo è da ritenersi non significativo.

Altre interferenze minori coinvolgono l'aria (inquinamento causato dai veicoli utilizzati dagli sciatori per raggiungere gli accessi ai circuiti) e il suolo (occupazione di suolo, soprattutto da parte delle infrastrutture accessorie, quali parcheggi, spogliatoi, noleggi, ristori ecc...).

Sulla base di tali considerazioni, e dati anche gli indirizzi tecnici che il Piano Neve dispone per la realizzazione delle eventuali nuove opere – prevalentemente destinate a migliorare la qualità, più che la quantità, dell'offerta –, si ritiene che la scelta del Piano di assecondare lo sviluppo dello sci nordico così come sarà determinato dalle normali dinamiche del mercato, non sia destinata a provocare impatti significativi sull'ambiente.



## 5. MONITORAGGIO DEL PIANO NEVE

La VAS si delinea come un processo che accompagna il piano per tutta la sua durata. Essa per l'appunto si articola in valutazione *ex-ante*, valutazione intermedia e valutazione *ex-post*. Questo rapporto continuo e parallelo all'attuazione del piano si realizza innanzi tutto attraverso l'azione di monitoraggio degli indicatori predisposta nella prima fase. Durante questa fase infatti, definiti i possibili impatti, le migliori strategie per evitarli o mitigarli, fissati gli obiettivi di sostenibilità si procede alla selezione di un congruo numero di indicatori. In particolare tali indicatori devono poter rendere del tutto comprensibile la relazione fra strategia di intervento e obiettivi dello sviluppo sostenibile.

Gli indicatori devono essere capaci di:

- descrivere l'ambiente,
- individuare e misurare l'impatto dell'azione di piano,
- verificare la congruità degli interventi.

Gli indicatori devono inoltre avere le seguenti caratteristiche e cioè essere:

- rappresentativi,
- validi dal punto di vista scientifico,
- semplici e di agevole interpretazione,
- capaci di indicare le tendenze nel tempo,
- sensibili ai cambiamenti che avvengono nell'ambiente,
- basati su dati facilmente disponibili,
- basati su dati adeguatamente documentati,
- basati su dati di qualità certa,
- aggiornabili periodicamente.

Il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente, derivanti dall'attuazione dei Piani approvati, e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, in modo da individuare tempestivamente eventuali impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive.

Nel Piano vanno inoltre individuate le responsabilità e la sussistenza delle risorse necessarie alla realizzazione ed alla gestione del monitoraggio.

Le modalità di svolgimento del monitoraggio, i risultati e le eventuali misure correttive adottate devono essere rese pubbliche mediante diffusione sui siti *web* dell'autorità competente e procedente e delle Agenzie interessate.



Le informazioni raccolte mediante il monitoraggio devono essere tenute in considerazione nel caso di eventuali modifiche al piano e sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione e di programmazione.

Al fine di monitorare gli effetti che si realizzano durante la fase attuativa di un piano può essere predisposto un Piano di Monitoraggio in grado di verificare periodicamente il perseguimento degli obiettivi programmatici.

Un Piano di Monitoraggio dovrebbe, inoltre, definire le modalità per:

- la verifica degli effetti ambientali riferibili all'attuazione del piano;
- la verifica del grado di conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati nel RA;
- l'individuazione tempestiva degli effetti ambientali imprevisti;
- l'adozione di opportune misure correttive in grado di fornire indicazioni per una eventuale rimodulazione dei contenuti e delle azioni previste nel programma;
- l'informazione delle autorità con competenza ambientale e del pubblico sui risultati periodici del monitoraggio del programma attraverso un'attività di reporting.

In sede di valutazione intermedia si procederà, ad un primo bilancio ed ad una eventuale correzione delle azioni di Piano.

La valutazione *ex-post* permette infine di tirare le somme di quanto fatto ed ottenuto e rappresenta in sostanza la premessa per il processo di pianificazione successivo.

Da quanto detto appare evidente come sia di grande importanza far procedere la VAS in concomitanza con la stesura del piano, in modo da permettere un continuo contributo della stessa all'intero processo di pianificazione tale da garantirne la coerenza nell'ottica della sostenibilità.