

Provincia Autonoma di Bolzano
Autonome Provinz Bozen
Provinzia Autonoma de Bulsan



Comune di Selva di Valgardena
Gemeinde Wolkenstein in Gröden
Chemun de Sëlva



RELAZIONE DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI ELABORATI INTEGRATIVI

PROGETTO: REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA CABINOVIA 10 POSTI "RUACIA – SOCHERS-BRUNO" E RIPOSIZIONAMENTO DELLA SEGGIOVIA 6 POSTI AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "SOCHERS - CIAMPINOI"

COMMITTENTE / AUFTRAGGEBER:

FUNIVIE SASLONG S.P.A.

39048 - SELVA DI VAL GARDENA (BZ)



COORDINATORE / KOORDINATOR:

ING. IVAN VERONESI

PROALPE SRL

VIA DELLA CERVARA n.6 38121 TRENTO (TN)

Mail pec: proalpesrl@legalmail.it



IL PROGETTISTA

Ing. Ivan Veronesi

ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROV. DI TRENTO

Dott. Ing. IVAN VERONESI
ISCRIZIONE ALBO N° 2140

Trento, Aprile 2026

Il presente documento, accompagna la consegna della revisione 02 dello studio di impatto ambientale (aprile 2026) e fa seguito alla lettera inviata dall’Agenzia provinciale per l’ambiente e la tutela del clima in data 19/01/2026 , contenente la “Richiesta di elaborati integrativi” relativamente al progetto “Nuova cabinovia 10 posti "Ruacia-Sochers-Bruno" e riposizionamento della seggiovia 6 posti ad ammortamento automatico "Sochers-Ciampinoi" nel Comune di Selva di Valgardena”

Per maggiore chiarezza di seguito si riportano punto per punto le integrazioni richieste dando ad esse risposta e/o rimandando ai documenti contenenti le integrazioni richieste.

QUESITO 1

1. Studio comparativo delle varianti, sviluppato in modo argomentato e verificabile, che includa in particolare le seguenti alternative:

- ❖ Variante A: cabinovia continua a 10 posti Ruacia–Sochers–Ciampinoi, con smantellamento della seggiovia esistente;
- ❖ Variante B: cabinovia Ruacia–Sochers senza ulteriore prolungamento, con mantenimento della seggiovia “Sochers–Ciampinoi” rinnovata nel 2022;
- ❖ Variante C: mantenimento del tracciato esistente Ruacia–Sochers alle condizioni della variante B.

Per tutte le varianti dovranno essere illustrate in modo sistematico vantaggi e svantaggi, con particolare riferimento a consumo di suolo e superfici forestali, impatti paesaggistici ed ecologici, lavori di movimento terra, durata dei lavori ed effetti cumulativi.

Inoltre, si richiede una attenta analisi delle varianti con riferimento alle indicazioni e problematiche ambientali riportate nel Masterplan Vision Gardena 2014 e nel Piano delle piste da sci e impianti di risalita 2014. Gli effetti attesi sull'ambiente durante la fase di costruzione e di esercizio devono essere illustrati in relazione ai contenuti rilevanti dal punto di vista ambientale dei piani sopra citati.

In particolare, occorre affrontare in modo argomentativo i punti critici.

Le alternative di progetto richieste sono state esaminate, unitamente ad ulteriori scenari alternativi, al capitolo 3.10 dello Studio di impatto ambientale.

L’analisi del Piano delle piste da sci e impianti di risalita 2014 e del Masterplan Vision Gardena 2014 è stata introdotto al capitolo 2.4.2 e 2.4.3 dello Studio di impatto ambientale e quindi ripresa, per ognuno degli scenari esaminati, nel capitolo dedicato all’analisi delle alternative.

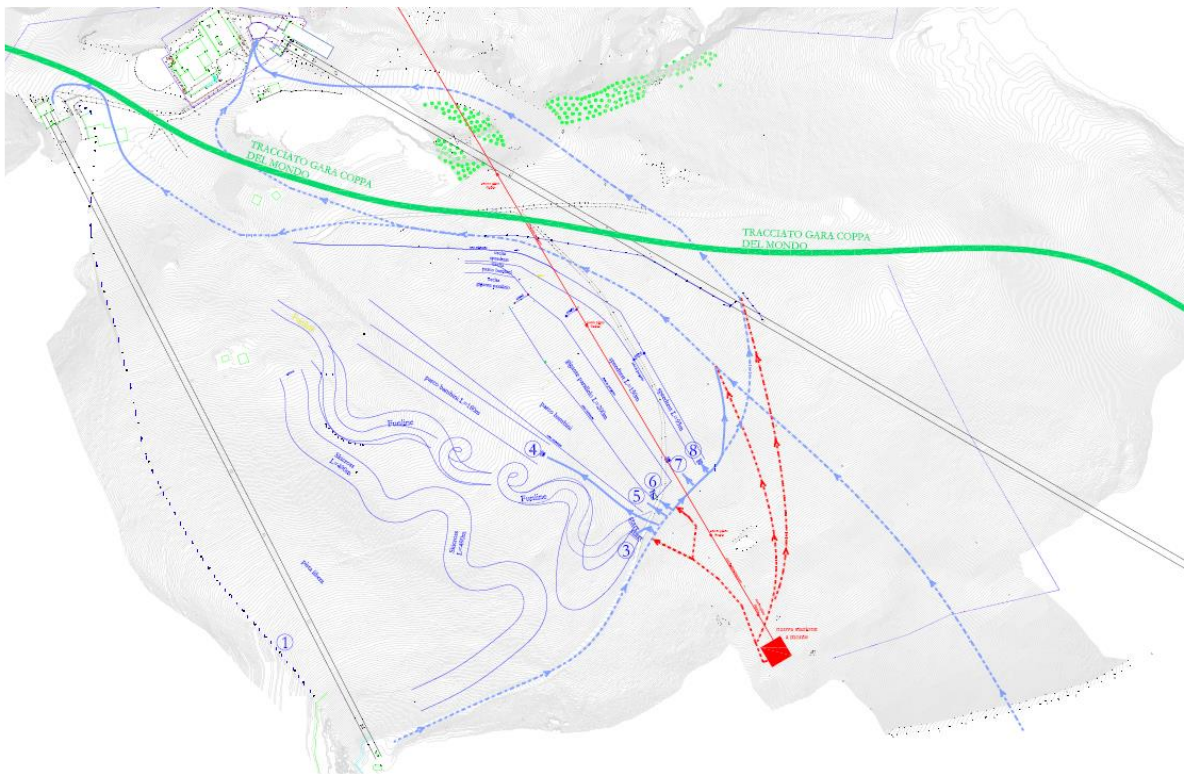
QUESITO 2

2. Relazione sul sistema di gestione del traffico e dei parcheggi connessi all’intervento.

La situazione attuale delle disponibilità di parcheggi per la skiarea è stata trattata al capitolo 2.3.4.3 dello Studio di impatto Ambientale.

Come riportato nei capitoli dello Studio di Impatto Ambientale dedicati all’analisi dei flussi (2.1.3.2) e agli impatti per la matrice mobilità e viabilità (5.4.7) l’intervento a progetto ha quale obiettivo una migliore distribuzione dei flussi attuali. L’implementazione della portata di esercizio, dalle attuali 2.200 persone ora a 3.500 persone/ore, non mira pertanto ad un aumento della clientela, quanto piuttosto a una gestione più equilibrata e sostenibile della stessa volta alla riduzione delle code di accesso all’impianto ed all’aumento della qualità del servizio fornito. Non si prevedono pertanto ricadute in termini di traffico e di conseguenza non è richiesto un aumento dei posti di parcheggio.

Preme inoltre precisare che la capacità di assorbimento dei flussi in entrata della skiarea sarà maggiore senza alcune necessità di realizzare nuovi tracciati sciistici. La nuova configurazione impiantistica consentirà infatti di sfruttare la Conca del Ciampinoi, area già attrezzata con ben 6 piste, oltre alla zona dedicata alle famiglie dove sono presente uno snowpark, l'area Fun Slope ed un circuito denominato "Speedcheck", ma ad oggi fortemente sottoutilizzata. Lo sbarco in località Bruno infatti impegna lo sciatore quanto meno a scendere lungo la pista collegamento Bruno-Sochers per poi rilanciarsi verso la seggiovia Ciampinoi. Si prevede inoltre che parte della clientela opterà per almeno un ricircolo sulle piste della zona utilizzando la seggiovia quadriposto Sochers, favorendo ulteriormente la diluizione degli utenti.



QUESITO 3

3. Relazione sullo smaltimento delle acque reflue della stazione intermedia, compresa la possibilità di allacciamento alla condotta delle acque nere in prossimità del ristorante Sochers.

Contrariamente a quanto indicato nella relazione funiviaria a pagina 6, dove si indicava la presenza di numerosi WC a disposizioni del pubblico presso la stazione di valle ed intermedia, si specifica che presso la stazione intermedia in località Sochers, non sono previsti servizi igienici per gli utenti, ma un unico WC riservato agli operatori di stazione. Le acque reflue non saranno collettate verso l'Hotel Sochers bensì raccolte in una vasca stagna, interrata, di capacità inferiore a 5000 lt che stagionalmente sarà scaricata. Sarà inoltre presente un serbatoio interrato delle medesime dimensioni per il carico dell'acqua, la quale verrà riempita ad inizio stagione mediante autobotte.

QUESITO 4

4. Elaborazione di un concetto di gestione dei visitatori, con particolare riferimento alla stagione estiva, ai flussi attesi, ai sentieri esistenti e futuri, nonché all'eventuale esercizio notturno, includendo misure di indirizzamento e contenimento degli impatti.

L'intervento a progetto, contrariamente a quanto indicato nelle precedenti consegne, prevede l'apertura unicamente del primo tronco di telecabina (Ruacia-Sochers) per la stagione estiva, da inizio luglio a fine agosto. L'esercizio estivo dell'impianto si limiterà ad una portata nominale non superiore alle 600 persone/ora e velocità di esercizio di 3 m/s (contro le 3500 persone/ora ed i 6 m/s previsti per l'esercizio invernale). Il servizio offerto consentirà di fruire della rete sentieristica già esistente, non si prevede infatti la realizzazione di nuovi tracciati escursionistici. Le infrastrutture a servizio della skiarea (viabilità, parcheggi), dimensionate per gestire i flussi ben più considerevoli della stagione invernale, sono perfettamente idonei a gestire la clientela estiva, non si prevede pertanto la realizzazione di nuovi posti di parcheggio.

Si specifica inoltre che per gli impianti a progetto (telecabina Ruacia-Sochers- Bruno e seggiovia Sochers-Ciampinoi) non è previsto servizio notturno.

QUESITO 5

5. Valutazione degli effetti cumulativi del progetto rispetto alla situazione attuale e ad altri interventi funiviari e turistico-ricettivi esistenti o previsti nell'area Ciampinoi/Sochers.

Gli effetti cumulativi sono stati esaminati al capitolo 3.11 dello Studio di impatto Ambientale.

QUESITO 6

6. Definizione dettagliata dei movimenti terra previsti, con indicazione delle motivazioni, delle quantità e della necessità effettiva degli scavi, chiarendo se gli stessi siano funzionali all'opera o prevalentemente alla produzione di materiale di riporto.

Le superfici ed i volumi di movimenti terra previsti per l'intervento nel suo complesso sono riportati al capitolo 3.6 dello Studio di Impatto Ambientale. Gli scavi effettuati sono finalizzati alla realizzazione delle stazioni e dei locali annessi, alla posa dei plinti e dei cavi di linea, oltre che alla modellazione della pista di raccordo, necessaria per garantire l'accesso alle nuove infrastrutture funiviarie nell'area Sochers.

Sterri e riporti andranno a compensarsi per l'intero intervento. Come stabilito dal art.24, comma 3 del DPR n.120/2017 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo", essendo il progetto sottoposto a valutazione di impatto ambientale la sussistenza delle condizioni e dei requisiti di cui all'articolo 185, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è effettuata in via preliminare, in funzione del livello di progettazione e in fase di stesura dello studio di impatto ambientale (SIA), attraverso la presentazione di un «Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti». Tale piano preliminare è stato redatto dal dott.geol. Gianfranco Dragà ed è allegato alla presente integrazione.

QUESITO 7

7. Valutazione del rischio di schianto da vento per il residuo cuneo forestale nel tratto inferiore del nuovo tracciato previsto.

Con la presente consegna è stata aggiornata la relazione forestale di accompagnamento all'intervento. Tale documento, al capitolo 13, contiene l'analisi del rischio di schianto da vento per il residuo cuneo forestale nel tratto inferiore del nuovo tracciato previsto.

QUESITO 8

8. Chiarimento delle informazioni contrastanti relative alla profondità della falda nella zona della stazione di valle.

Nel corso dell'estate 2025 sono state effettuate le indagini in campo a cura del dott.geol. Gianfranco Dragà con le quali, contemporaneamente alle misure inclinometriche, è stata avviata una campagna di monitoraggio piezometrico.

Nel sondaggio BS1/25 realizzato nella zona della stazione di valle durante ripetute misure la presenza della falda acquifera è stata riscontrata a -5.48/ -570m da p.c. Ulteriori misure piezometriche verranno eseguite nei periodi tardo primaverile, estate e autunno fino a dopo la conclusione del progetto.

QUESITO 9

9. Descrizione dettagliata dell'esercizio notturno "sporadico", con indicazione della frequenza, della durata e dei flussi di visitatori previsti.

Si specifica che per gli impianti a progetto (telecabina Ruacia-Sochers- Bruno e seggiovia Sochers-Ciampinoi) non è previsto servizio notturno, neppure sporadico.

QUESITO 10

10. Studio acustico specifico per l'esercizio notturno dell'impianto.

Si specifica che per gli impianti a progetto (telecabina Ruacia-Sochers- Bruno e seggiovia Sochers-Ciampinoi) non è previsto servizio notturno, neppure sporadico.

QUESITO 11

11. Misure compensative concretizzate, previa verifica della disponibilità delle superfici interessate e informazione formale del Comune.

La società committente ha ritenuto di dover corrispondere al Servizio Foreste della Provincia Autonoma di Bolzano una cifra a compensazione del danno ambientale causato dalla realizzazione del progetto. In particolare ha concordato l'attribuzione di un valore monetario pari all'1% del valore dell'opera, cifra che ammonta a 400.000,00 €. Ai fini della trasparenza imprescindibile dettata dal procedimento di VIA, con l'obiettivo di permettere alla comunanza la verifica nel tempo dell'attuazione delle misure di compensazione, è stato richiesto al Servizio Foreste Sud Tirolese di fornire la lista di interventi che prenderanno luogo grazie alla somma di danaro elargita.

Lo Studio di impatto ambientale, al capitolo 7, dettaglia le mitigazioni previste.

QUESITO 12

12. Piano di monitoraggio ambientale dettagliato, con indicatori misurabili, tempistiche definite, meccanismi di reazione e riferimento alle fasi di cantiere e di avviamento.

Si rimanda al documento integrativo denominato "Piano di monitoraggio" a firma dell'ing. Ivan Veronesi che accompagna la presente consegna.