



Regione Abruzzo
Dipartimento Governo del Territorio
e Politiche Ambientali
Servizio Valutazioni Ambientali
Via L. da Vinci, 1
67100 L'Aquila
dpc002@pec.regione.abruzzo.it

Prot. 6/2019

e p.c.

Commissario Parco Regionale Sirente Velino
Viale XXIV Maggio
67048 Rocca di Mezzo (AQ)
info@sirentevelino.it

Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e dal Mare
Direzione Generale Protezione della Natura edel Mare
Via Cristoforo Colombo, 44
00145 - Roma
dgprotezione.natura@pec.minambiente.it

PRESENTAZIONE DI OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA PROCEDURA
DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA)
(art. 27-BIS D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)

Il sottoscritto Paolo Muzi, in qualità di Presidente della Sez. dell'Aquila "Carlo Tobia" dell'Associazione "Italia Nostra"

PRESENTA

ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. le seguenti osservazioni al progetto relativo a "LAVORI DI REALIZZAZIONE DI NUOVI IMPIANTI DA SCI IN LOC. CAMPI DELLA MAGNOLA E VALLE DELLE LENZUOLA" all'interno del Comune di Ovindoli (AQ) - prot. N. 261501/18 del 24/09/2018

Considerazioni preliminari

La scrivente Associazione non può fare a meno di rilevare come la mancanza del Piano del Parco Sirente-Velino, trasmesso dall'Ente competente alla Regione nella sua ultima versione a luglio del 2017 e da allora caduto nel dimenticatoio, nonostante le tante sollecitazioni di presa in esame, compresa la Ns. ultima del 17 aprile 2018, continui ad essere fonte di incertezza normativa e metodologica su tutto ciò che all'interno di questo Parco viene progettato e realizzato. Non può essere infatti considerato risolutivo il parere positivo dell'Ente Parco al "Piano dei bacini sciistici" del 2007-2008, rilasciato nella situazione ed alle condizioni allora date.

Il progetto di cui trattasi ricade all'interno del Progetto Speciale Territoriale "Ovindoli Monte Magnola" ed è compreso all'interno del Parco Regionale Sirente Velino e della zona ZPS IT7110130 "Sirente Velino". L'area è sottoposta anche alle norme paesaggistiche ex L.1497/39 e ex L.431/85.

Interventi di qualsiasi natura in aree così delicate dovrebbe tenere in debito conto i particolari valori naturalistici ed ambientali presenti, minimizzando gli impatti. Per quanto qui di seguito specificato, a giudizio di questa associazione, questo non è avvenuto in misura adeguata.

A) Mancanza di una coerente analisi economico-ambientale e di una conseguente dimostrazione della congruenza del progetto proposto

Un intervento di queste dimensioni avrebbe bisogno di studi approfonditi che ne dimostrino la fattibilità e ne individuino le ricadute economiche previste. Un minimo di *business plan* a corredo servirebbe ad

individuare flussi, costi e ricavi del progetto proposto. Un'analisi approfondita e seria servirebbe a modellare l'intervento sulle reali necessità, considerando che lo sci è un settore ormai maturo, con poche o scarse possibilità di crescita, come dimostrato da decine di studi sulla materia e da molte stazioni alpine che stanno diversificando completamente l'offerta. Progettare l'intervento in maniera acritica riproponendo le indicazioni del PST, ormai datato, ed aggiungendo anche una pista nella parte alta dell'area, significa non voler cogliere le nuove necessità ed intercettare nuove domande. Queste valutazioni avrebbero ancora più valore qualora si dovesse prevedere l'utilizzo di fondi pubblici per la realizzazione delle opere.

L'unico passaggio del testo che accenna ai problemi legati alla convenienza economica del progetto lo troviamo a p. 18 della "Relazione generale Piste ed Impianti": "... Per quanto attiene lo sviluppo locale sostenibile, il progetto crea condizioni favorevoli in tal senso, che potrebbero essere notevolmente rafforzate dalle misure d'accompagnamento di competenza degli enti locali e da iniziative promozionali coordinate, per il marketing promozionale e il management ambientale. È importante notare che gli effetti positivi che il progetto può generare ai fini dello sviluppo locale, dipendono crucialmente dalla possibilità di utilizzazione degli impianti, dei manufatti, delle attrezzature e dei servizi realizzati dal nuovo modello di sviluppo basato su una stazione invernale dimensionata con raziocinio e salvaguardia ambientale": veramente poca cosa, tale da non chiarire la convenienza del progetto in base a dati socio-economici, rimandando invece il problema ad un dopo ed agli enti locali.

La proposta è incoerente anche con il quadro generale che vede il comparto della montagna bianca italiana continuare a perdere presenze con una riduzione significativa e con prospettive future non incoraggianti (Fonte: SKIPASS. Osservatorio Italiano del Turismo Montano, *Situazione congiunturale Montagna Bianca Italiana. Previsioni e Tendenze*, nelle diverse annate di riferimento).

Colpisce, in definitiva, la mancanza di una reale programmazione da cui si possano capire le ragioni profonde che dovrebbero rendere necessario e congruente questo ampliamento. Qualcosa in grado di giustificare un intervento all'interno di un Parco Regionale che impatta con aree ZPS in nome di considerazioni fondate e dimostrabili, quali dati di crescita dell'utenza, attuale e potenziale, superiori considerazioni di carattere economico nel nome del bene comune o logiche imprenditoriali condivisibili.

Anche in presenza di incertezze in dottrina sulla quantificazione economica di quelli che vengono comunemente definiti "servizi ecosistemici", manca comunque un'analisi costi-benefici che cerchi di dimostrare l'opportunità di intervenire così pesantemente in un Parco, per quanto considerato nei fatti "men che nulla" dalla Regione che lo ha istituito.

B) Osservazioni inerenti gli impatti dell'opera e la loro incompatibilità con la pianificazione paesaggistica e le normative statali e regionali

Ricordiamo, preliminarmente, che nelle more dell'approvazione del Piano del Parco non sono certo decadute le specifiche "Norme di salvaguardia" previste dalla Legge-quadro sui Parchi Nazionali e le Aree Protette. Così come restano a nostro avviso dirimenti le indicazioni del DM 17 ottobre 2007 in merito ai criteri minimi per la definizione di misure di conservazione nelle aree ZSC e ZPS. Inoltre le opere sono previste in aree sottoposte alle norme della ex L.1497/39 e della ex L.431/85, per le quali non ci risultano acquisiti i relativi pareri paesaggistici.

Rileviamo che il progetto dei nuovi impianti prevede la realizzazione di 9 piste e 3 seggiovie con portata di 2400 p/h per impianto e per complessive 7200 p/h. In mancanza di quei dati relativi ai flussi previsti a cui facevamo cenno più sopra, il carico antropico è a nostro avviso eccessivo per la quota ed in rapporto alla lunghezza complessiva delle piste, dichiarata pari a 4450,85 ml (SIA: p. 17; VincA: p. 23), ed in relazione ai ben 16,99 ha di superficie occupati (SIA: p. 43): un'enormità. Ricordiamo, a questo proposito, che la cartografia del 2007 allegata al PST dell'area riportava una sola pista in partenza dalla seggiovia "Monte delle Lenzuola", non due come oggi previsto, per cui c'è stato anche un oggettivo aumento del carico.

Per la realizzazione delle piste sono previsti movimenti terra pari a mc 75.195,26 totali (diconsi settantacinquemila metri cubi di terra tra scavi e riporti) con un'eccedenza pari 6.632,84 mc (SIA: p. 25), da utilizzarsi, per realizzare banchine a bordo pista. A tutto questo va aggiunto che due piste saranno realizzate a mezza costa. Considerando gli sbancamenti necessari per realizzare le stazioni di partenza e di arrivo delle seggiovie e quelli per la realizzare i piloni si arriva vicino ai 100.000 mc di movimento terra.

Insomma un impatto insostenibile in una zona a 2000 metri di quota con la presenza di estesi ghiaioni e di delicati sistemi floro-faunistici che saranno completamente distrutti negli oltre 16 ha occupati dalle piste (circa il 30% del comprensorio).

Inoltre, nel nome della "coerenza globale" del sistema Natura 2000, sarebbe stato opportuno che la VincA prendesse in modo più puntuale anche in esame le possibili conseguenze sulla vicina area SIC dei Piani di Pezza, se non altro per escluderle.

La nostra ultima critica, per quel che riguarda questo paragrafo, la facciamo precedere dalla seguente citazione, tratta dalla "Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva Habitat 92/43/CEE" edita dalla Commissione Europea nel 2000, là dove, a p. 42, si dice "Come prima tappa, le autorità competenti devono esaminare la possibilità di soluzioni alternative che meglio rispettino l'integrità del sito in questione. Di norma, queste soluzioni avrebbero già dovuto essere state individuate nell'ambito della

valutazione iniziale effettuata ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3 (sottolineatura a cura dell'Ass. scrivente)": dove sono queste alternative?

C) Osservazione in merito alla Analisi Nivologica ed alla Carta di localizzazione probabile delle valanghe C.L.P.V.

Gli elementi di riferimento ufficiali, mancando la CLVP regionale, sono solo le carte storiche delle valanghe reperibili sul sito regionale della protezione civile e riportate alle pp. 10-11 della "Relazione geologica" (a proposito, perché in quest'ultima sono riportate solo sette piste, mentre nel progetto ce ne sono nove?). Dalla carte si evince che storicamente le valanghe hanno interessato l'anfiteatro e la parte alta del toponimo "Monti della Magnola", riguardando solo parzialmente il toponimo "Campi della Magnola", non interessando direttamente le aree interessate dagli impianti previsti. Destano comunque particolare preoccupazione gli arrivi delle due seggiovie, "Genziana" e "Costa della Tavola", e del relativo attacco delle piste, in particolare "Costa della Tavola 2", cioè proprio la pista che non figurava nel PST "Ovindoli Magnola".

Nella relazione "Analisi nivologica e piano di gestione della sicurezza" sono considerati solo i dati relativi alle precipitazioni nevose massime in tre giorni, giungendo a svolgere simulazioni con soglie di distacco 56/60 e 70/80 cm. Noi abbiamo recuperato dal sito <skiinfo.it> i dati relativi all'altezza media del manto nevoso che ci raccontano come negli anni passati si sia arrivati anche a 300 cm a monte e fino a 150 cm a valle e precisamente:

2012 - febbraio marzo	max monte 300 cm, valle 150 cm
2013 - gennaio aprile	max monte 250 cm, valle 140 cm
2014 - gennaio maggio	max monte 150 cm, valle 50 cm
2015 - febbraio maggio	max monte 200 cm, valle 120 cm
2016 - febbraio aprile	max monte 200 cm, valle 100 cm
2018 - gennaio aprile	max monte 250 cm, valle 100 cm.

D) Mancanza di uno specifico progetto per le strade di servizio agli impianti

A pag. 32 della SIA (ma anche a p. 40 della VincA, oltre che a p. 22 della "Relazione generale" contenuta nel "Progetto esecutivo") si recita testualmente: "Realizzazione delle strade di cantiere necessarie all'esecuzione dei lavori: è opportuno studiarne il tracciato in maniera adeguata alle successive infrastrutture onde poterle utilizzare anche nel prosieguo della vita della stazione..."(sottolineatura a cura dell'Ass. scrivente)".

In considerazione della permanenza nel tempo delle strade di cantiere, che poi diventeranno strade di servizio, queste devono essere necessariamente progettate e riportate planimetricamente, dedicando loro la stessa attenzione riservata alle piste, così che nei loro confronti possano essere anche messe in atto le opere di mitigazione necessarie.

Non ci risulta che nel progetto esecutivo ci sia nulla di riferibile ad un progetto strutturato delle strade di servizio, che, certamente, in un'area così delicata, non possono essere lasciate all'improvvisazione dei ruspisti: occorre, pertanto una vera e propria progettazione esecutiva delle strade di servizio.

E) Mancanza di uno specifico "Piano di mitigazione" così come indicato

Citiamo dal testo della "Relazione generale piste impianti", a pag. 21: "In relazione agli impatti comunque esercitati sull'ambiente dalla realizzazione delle piste di discesa, ed in particolare sul paesaggio, è stato predisposto uno specifico progetto di mitigazione, che completa la presentazione sommaria qui rappresentata. (sottolineatura a cura dell'Ass. scrivente)".

Sarà una nostra distrazione, sarà una mancanza nella documentazione predisposta, ma di tale progetto non risulta esserci presenza nell'insieme del progetto esecutivo, al di là di qualche generica indicazione.

F) Parzialità dello "Studio botanico" per incompletezza e contraddizioni

Manca un elenco floristico esaustivo dell'area di studio, nonostante quanto scritto nell'introduzione all'analisi floristico vegetazionale, come risulta dalla seguente frase (SIA: p. 54; VincA: p. 50): "Complessivamente è stato effettuato un censimento floristico annotando ogni specie vegetale presente nell'area di studio..." (sottolineatura dell'Ass. scrivente)". Mancano inoltre rilievi floristici e fitosociologici georeferenziati e ascrivibili puntualmente all'area interessata dalla realizzazione delle piste e, più in generale, dall'insediamento del cantiere e dalla realizzazione delle strade: qualunque mitigazione dei lavori previsti, infatti, non può prescindere dalla conoscenza puntuale di ciò che deve essere salvaguardato.

Non sono state prese in considerazione alcune recenti Liste Rosse della Flora Italiana (Rossi et al., 2013 e, in data successiva alla stesura della relazione, Orsenigo et al., 2018) nelle quali la lista delle specie

endemiche italiane è stata ulteriormente ampliata.

Nel testo (SIA: p. 60; VincA: p. 56) si dice: *"l'habitat 6210 non è da considerarsi prioritario... in quanto si è riscontrata... la presenza di una sola specie di Orchidaceae (sottolineatura dell'Ass. scrivente)"* ma poi nella tabella 10 relativa alle specie protette presenti nella località (SIA: pp. 69-70; VincA: pp. 65-66) ne vengono elencate sette (poi fotografate alle pp. 73-74 della VincA). Che si tratti di un errore o di una dimenticanza, una considerazione del genere dovrebbe portare necessariamente a considerare prioritario in linea teorica anche l'habitat 6210.

Ci sembra poi particolarmente grave il fatto che venga taciuto lo svolgimento in atto del Progetto Life 15 NAT/IT/000946 "Floronet" (Salvaguardia e valorizzazione delle specie vegetali di interesse comunitario presenti nei Parchi Naturali dell'Appennino Abruzzese), curato, per la parte tecnica, dall'Università di Camerino e finalizzato al monitoraggio della presenza di cinque rare specie presenti nell'allegato II della Direttiva 92/43/CEE in tre parchi abruzzesi, fra cui anche il Parco Naturale Regionale Sirente-Velino. Si sottolinea che tale Progetto ha avuto ufficialmente inizio il 18 luglio del 2016, ma era già stato anticipato dal numero di maggio dello stesso anno del "Notiziario della Società Botanica Italiana", quindi ben prima della data di compilazione della relazione.

Nel testo dello Studio Botanico compreso nella VIA è esclusa la presenza nell'area interessata dagli impianti dell'*Adonis distorta* (SIA: p. 72; VincA: p. 68), una delle cinque specie considerate in questo progetto Life, ma nulla si dice a proposito della presenza eventuale della *Jacobaea vulgaris* Gaertn. subsp. *gotlandica* (Neuman) B. Nord., ossia il "Senecio dell'Isola di Gotland", a cui nell'ambito delle attività di tutela del Progetto Life "Floronet" è stato dedicato un cartello divulgativo posto poco al di sotto del Valico di Pezza.

La scelta dell'imbocco dei Piani di Pezza non è stata certo casuale, dato che la pianta in oggetto risulta essere particolarmente presente nell'area a ridosso di questi Piani. La campagna di censimento non è ancora terminata e non ne sono stati ancora ufficialmente formalizzati i risultati, ma ci risulta (*viva vox*) che il "Senecio dell'Isola di Gotland", in grado di vegetare fino a 1900 metri di altitudine ed oltre, è già stato trovato in quota nelle vicine località di Monte Rotondo, Colle del Nibbio e Monte delle Cannelle.

Non considerare lo svolgimento di questo Progetto Life nella zona e sottovalutare l'eventuale presenza in situ della specie segnalata, costituiscono, senz'altro, mancanze significative che devono essere risolte.

G) Parzialità dello "Studio faunistico" per ridotta estensione temporale della ricerca

Il contributo dedicato alla fauna risulta nel complesso ben strutturato, tuttavia non possiamo fare a meno di rilevare la sostanziale brevità del periodo in cui l'area è stata presa in considerazione: un trimestre, dalla metà di giugno all'inizio di settembre, in un solo anno, il 2016, ci sembra un intervallo di tempo troppo limitato per poter affermare di possedere risultati affidabili e non viziati da parzialità. Ce lo conferma il testo stesso (SIA: p. 164; VincA p. 169), in un diverso contesto, la dove si scrive *"È importante sottolineare che una raccolta dati effettuata nell'arco temporale di un anno, seppur intensiva, non può dare indicazioni relative a parametri importanti relativi alle popolazioni animali"*.

Un lasso di tempo maggiore avrebbe potuto consentire di verificare anche in questa località la presenza del Prispolone (*Anthus trivialis*), dello Spioncello (*Anthus spinoletta*), del Sordone (*Prunella collaris*) e di altre specie segnalate da Brunelli et al. (2016) in aree analoghe per il vicino Massiccio della Duchessa. Dispiace poi notare l'assenza, almeno in Bibliografia e come testo di riferimento, dell'articolo di Domenico Rossi pubblicato sulla Rivista Italiana di Ornitologia nel 1947, un testo classico, almeno dal punto di vista storico.

Due anni sono trascorsi da questa campagna di ricerca faunistica alla pubblicazione della versione definitiva della VIA, senza avvertire la necessità, almeno da parte dei committenti, di ulteriori verifiche che avrebbero senz'altro contribuito a qualificare positivamente il contenuto della ricerca, tanto più, parlando di avifauna, se si considera che le aree ZPS, sono state create ai sensi della Direttiva Uccelli (2009/147/CE).

H) Mancanza di un "Piano di monitoraggio" relativamente al controllo dell'impatto dei lavori sulle componenti ambientali

Leggiamo nel testo (SIA: p. 35): *"Di queste componenti viene fornita una descrizione e successivamente vengono valutati gli impatti potenziali e reali e stabilite delle misure di mitigazione degli impatti insieme a un piano di monitoraggio (sottolineatura a cura dell'Ass. scrivente)"*, ed ancora (VincA: p. 181): *"Sarebbe inoltre opportuno prevedere un piano di monitoraggio, in accordo ad esempio con l'Università, al fine di osservare i progressi nella ricucitura del paesaggio vegetale..."*.

Se le parole hanno un senso la necessità di un simile piano è esplicitamente prevista ed auspicata, anche se poi nulla del genere è dato riscontrare nell'insieme della VIA e del progetto, al di là di generiche indicazioni sugli elementi sui quali esercitare particolare attenzione.

Riteniamo pertanto assolutamente indispensabile che il progetto venga dotato di tale strumento pianificatorio.

I) Mancanza di un “Piano di gestione temporale” dei lavori previsti

A più riprese ed in più parti del testo si fa riferimento alla necessità di diluire nel tempo i lavori di cantiere per la realizzazione di questi nuovi impianti (ad es. SIA: p. 199; VincA: p. 203): “...è opportuno prevedere una realizzazione a step annuali dell'intero progetto. Ciò significa prevedere una realizzazione a lotti ognuno realizzato nell'anno successivo. Questo permetterebbe di non coinvolgere da subito l'intera area di studio e consentire la delocalizzazione delle specie faunistiche, in particolare degli uccelli...”, ed ancora, nella stessa pagina: “Al fine di mitigare gli effetti, in particolare sull'avifauna migratrice e nidificante, è utile che i lavori di scotico e manomissione degli habitat, siano effettuati prima del mese di Aprile.”.

Molto più prosaicamente, invece, il cronoprogramma inserito nella convenzione fra la Regione Abruzzo ed il Comune di Ovindoli, a base del finanziamento “Masterplan” del settembre 2017, indica chiaramente che i lavori devono essere svolti, conclusi, collaudati e messi in esercizio nell'anno 2020: ci sembra pertanto già dichiarata nei fatti l'insussistenza di mitigazioni del genere.

Rileviamo quindi la mancanza nel progetto di una formalizzazione esplicita di quella “Gestione temporale e spaziale delle fasi di cantiere”, di cui si parla esplicitamente nelle pagine citate precedentemente, e che non esiste nei fatti se non nella banale forma della successione dei lotti di intervento.

L) Incompletezza dell'analisi paesaggistica

Correttamente l'interpretazione del concetto di “paesaggio” evolve verso una sempre maggiore considerazione della pluralità di componenti che nelle loro interrelazioni contribuiscono a qualificare il valore di un'area, in tal senso ci piace ricordare la Convenzione Europea del Paesaggio del 2000, ma questo non può essere un alibi per abolirne del tutto la tradizionale componente percettiva, il cui valore, particolarmente in ambiente montano, non può essere sottovalutato. Nulla a tal proposito viene detto nella VIA in esame.

Le uniche concessioni a quanto stiamo qui sottolineando sono quelle contenute in due foto panoramiche (SIA: p. 190; VincA: pp. 11 e 20) ed in due fotoinserti delle piste sull'area interessata (SIA: p.: 34; VincA: p. 42):

- i secondi sono risolti “adagiando” i nastri delle piste sulla foto dell'area, senza simulare la presenza delle strade di servizio (ancora non progettate, come detto al punto 2 di queste osservazioni) e le scarpate e le banchine, almeno quelle più importanti (certamente quelle relative alle piste “Costa della Tavola 2” e “Ski Weg Genziana”, che passano a mezza costa);
- le prime ci dicono che i nuovi impianti sono visibili percorrendo la SS696, nel tratto da Rovere ad Ovindoli (oltre a mostrare eloquentemente quale orrendo sfregio al paesaggio costituiscano gli impianti già esistenti), e che essi non sono invece visibili dalla strada che conduce al Piazzale della Magnola.

Del tutto trascurata, né per essere evidenziata, né per essere negata, è invece la percezione visiva (in altri periodi si sarebbe detto “estetica”) di questi impianti dai Piani di Pezza ed in particolare dal Vado di Pezza, soprattutto per quel che riguarda le stazioni di monte dei nuovi impianti.

A questo proposito vogliamo sottolineare come la prevenzione del pericolo che possibili valanghe possano impattare sulle piste previste è attualmente risolta con l'indicazione che, a determinate condizioni, venga chiusa la pista “Costa della Tavola 2” che risulta essere la più esposta (cfr. “Analisi nivologica e piano di gestione della sicurezza” p. 35). Ma se le competenti istituzioni dovessero richiedere interventi più concreti, di “difesa passiva” (ad es. paravalanghe), l'impatto visivo dell'intervento previsto sarebbe ancora più intenso e condizionante.

Una eventuale visibilità dell'insieme di questi fattori di disturbo visivo contribuirebbe a sminuire sensibilmente il valore paesaggistico dei Piani di Pezza, già alterato a Nord dagli impianti di arrivo in quota della stazione sciistica di Campo Felice, sulle cime della catena che va da Monte Rotondo al Colletto di Pezza, contribuendo a suggerire l'impressione di un'area paesisticamente e naturalisticamente pregevole, ma letteralmente “assediate” da detrattori ambientali (suggerimento decisamente non infondata considerate le ricorrenti proposte di “collegamento” fra le due località sciistiche contenute anche nel Masterplan che è alla base del finanziamento di questo ampliamento degli impianti della Magnola).

L.1) Appendice collegata. Impianti attuali ed impianti futuri: quale attenzione per gli aspetti paesaggistici?

L'occasione che ci viene offerta di presentare le Ns. osservazioni al progetto proposto ci consente anche di fare il punto sulla situazione attuale relativamente all'impatto paesaggistico degli impianti esistenti. Argomento, anche questo, di prioritaria importanza, a maggior ragione all'interno di un'area protetta.



Illustrazione 1: Impianti esistenti (da Google Earth)

L'immagine estiva sopra riportata mostra una condizione indecorosa dell'area degli attuali impianti. Sarebbe necessario già da oggi porre rimedio a tutto ciò con opere che annullino o almeno riducano l'impatto visivo e naturalistico di quanto realizzato rinaturalizzando le piste. Sarebbe necessario fare come fanno in tutti paesi civili:



Illustrazione 2: Comprensorio sciistico di Kitzbühel - Austria (da Google Earth)



Illustrazione 3: Comprensorio sciistico di Bormio (da Google Earth)



Illustrazione 4: Comprensorio sciistico dell'Alpe d'Huez - Francia (Google Earth)

Il confronto con quello che succede in comprensori più grandi è impietoso. Le immagini sopra riportate mostrano come ci si comporta con gli impatti e quali attenzioni vengono poste anche in condizioni estreme, come nel caso dell'Alpe d'Huez, dove le piste seguono l'andamento del terreno e sono quasi invisibili.

Si ribadisce, pertanto, prima di cominciare a pensare a qualsiasi nuovo impianto, la necessità di prevedere la naturalizzazione e la sistemazione ambientale delle aree occupate dagli impianti esistenti.

Conclusioni

La nostra Associazione è fermamente e convintamente contraria all'ampliamento proposto, così come, in prospettiva, al "collegamento" fra la Magnola e Campo Felice, di cui il presente progetto costituisce anche una dichiarata premessa. Nel prosieguo dell'iter di quest'ultimo, e nel caso che si proceda lungo il percorso della sua approvazione, ci si augura che il progetto esecutivo venga supportato degli strumenti di pianificazione a cui si è fatto cenno, oggi del tutto mancanti, dalla progettazione esecutiva delle strade e da analisi di base più complete, a partire da quella sull'eventuale presenza della *Jacobaea vulgaris* subsp. *gotlandica*.

Ci auguriamo, inoltre, nel caso in cui il progetto dovesse essere approvato, che le indicazioni sulle opere di mitigazione contenute nella VIA diventino prescrizioni cogenti e non un comodo alibi da disattendere nei fatti, come testimonia la foto aerea degli impianti della Magnola più sopra riportata.

L'Aquila, 25.01.2019

La Sez. dell'Aquila "Carlo Tobia"
dell'Associazione "Italia Nostra"