

Trento, 10 luglio 2006

Egr. Sig.
Dellai Lorenzo
Presidente della Provincia Autonoma di Trento

e p.c.
Egr. Sigg.ri e Gent. Sigg.re
Assessori e Consiglieri di maggioranza
della Provincia Autonoma di Trento

LORO SEDI

Oggetto: proposte alternative in merito al collegamento Pinzolo-Campiglio.

Egregio Presidente, Egregi/Gentili Assessori e Consiglieri,

in data 10 aprile 2006 la Commissione europea ha inviato all'Italia una lettera di messa in mora in relazione al caso del collegamento sci-impiantistico tra Pinzolo e Madonna di Campiglio. La comunicazione ai soggetti che hanno sollevato il reclamo 2004/5104 – le associazioni ambientaliste trentine WWF, Italia Nostra e Legambiente – è stata fornita il 26 aprile 2006 dal Capo Unità dell'ufficio "Infrazioni" della Direzione generale Ambiente della Commissione.

In base alle informazioni attualmente in suo possesso, la Commissione europea ha ritenuto che la Repubblica Italiana sia venuta meno agli obblighi derivanti da alcuni articoli delle direttive 79/409/CEE (concernente la conservazione degli uccelli selvatici, meglio conosciuta come direttiva "Uccelli") e 92/43/CEE (relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, meglio conosciuta come direttiva "Habitat") con riferimento ai piani e progetti volti alla realizzazione delle infrastrutture sciistiche nei comuni di Pinzolo e Stenico.

Le possibili violazioni riguardano:

- l'approvazione della variante al Pup "senza aver adottato misure idonee a salvaguardare il pertinente interesse ecologico ...";
- l'approvazione dell'accordo di programma del 25 giugno 2004 senza assoggettarlo alla valutazione d'incidenza e senza rispettare le condizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 4 della direttiva Habitat ("qualora il sito in causa sia un sito in cui si trovano un tipo di habitat naturale e/o una specie prioritari" – e qui sono presenti! – "possono essere adottate soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico", che nel caso specifico evidentemente non esistono!);
- l'approvazione del progetto dei lavori sul Monte Grual sulla base di una valutazione dell'incidenza "incompleta";

- “l’aver consentito all’adozione di misure suscettibili di causare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie nonché la perturbazione delle specie per cui le zone sono state designate”;
- “l’aver omesso di considerare che il progetto di infrastrutture sciistiche è suscettibile di avere impatti su talune specie di cui all’allegato IV della direttiva 92/43/CEE e sui relativi habitat, ed in particolare di perturbare tali specie durante il periodo di riproduzione, di allevamento, di ibernazione o di migrazione e di deteriorare o distruggere i siti di riproduzione o le aree di riposo”;
- “il non avere identificato ne’ adottato, in riferimento agli impatti sull’IBA 045 Adamello-Brenta, misure idonee a prevenire l’inquinamento o il deterioramento degli habitat, nonché le perturbazioni dannose agli uccelli aventi conseguenze significative alla luce degli obiettivi dell’articolo 4 della direttiva 79/409/CEE”.

Posto che alla data odierna non è ancora stato presentato alla VIA il progetto per la realizzazione dello step 2 del progetto di collegamento così come previsto dall’accordo firmato dalla Provincia, facendo saltare a questo punto la tempistica dell’intera operazione e comportando la necessità di rivedere il business-plan, con un ulteriore probabile aggravio per le casse pubbliche della Provincia e dei Comuni.

Considerato che tutte le osservazioni sollevate dall’Unione Europa erano state rilevate per tempo dal sottoscritto con lettera datata 12 luglio 2004, lettera indirizzata al Presidente della Provincia ed ai Consiglieri provinciali di maggioranza.

Visto che alcuni amministratori locali della Val Rendena hanno iniziato a porsi il problema che il progetto possa anche non realizzarsi completamente.

Considerato che la costruzione degli impianti e delle piste sul monte Grual (primo step del collegamento) ha già comunque portato notevoli benefici alla società funivie di Pinzolo Spa, contribuendo a rilanciare il ruolo e l’attrattività della stazione sciistica invernale a fronte di costi in parte significativa mitigati grazie all’intervento pubblico.

Premesso che alla luce della situazione socio-economica del Trentino e del delicato contesto ambientale interessato dall’opera in oggetto non ritengo prioritario un intervento così consistente da parte della Provincia. Si sarebbe almeno potuto ipotizzare un impiego alternativo delle risorse pubbliche per migliorare la qualità della vita dei residenti e degli ospiti intervenendo sulle numerose carenze della zona e puntando su un modello di sviluppo più innovativo ed attento ai valori del territorio. Non credo si possano assegnare alle opere del collegamento sci-impiantistico virtù taumaturgiche, capaci di punto in bianco di risolvere i problemi della stazione turistica di Pinzolo.

Considerato che allo stato attuale ci si trova di fronte a tre differenti soluzioni:

- A) rinunciare alla costruzione degli step 2 e 3 del progetto iniziale, al fine di evitare i danni sull’ambiente evitando così di incappare in probabili contenziosi di natura giuridica anche di fronte alla Commissione Europea vista la rilevanza ecologica dei territori interessati, indirizzando le somme già individuate alla costruzione del vero impianto per la mobilità alternativa tra Pinzolo e Madonna di Campiglio (e per la mobilità interna a quest’ultima località);
- B) procedere con il completamento degli step 2 e 3, con il rischio che i cantieri possano non vedere mai la fine ed impedendo nel contempo la soluzione al vero problema;
- C) individuare una sorta di “via di fuga”, che consenta da un lato di salvare l’ambiente incontaminato di Cavadoss individuando in un’area meno qualificata dal punto di vista ambientale la possibilità di un ulteriore ampliamento del demanio sciabile della stazione di

Pinzolo e nel contempo progettare l'investimento per la mobilità alternativa, individuando le condizioni per una migliore connessione tra impianti di risalita e strutture per la mobilità.

Posto che la soluzione da me ritenuta più valida sarebbe la A), soluzione che ho provveduto a sostenere nel dispositivo di voto dell'allegata proposta di mozione oggi depositata in Consiglio, con la presente mi limito a sottoporVi eventuali modalità differenti circa la fattibilità di opere la cui realizzazione non mi trova comunque del tutto persuaso (e dunque, per certi versi, mi trovo a tentare di "giustificare" la soluzione C, comunque migliorativa dell'odierno programma lavori).

Con la delibera della Giunta provinciale n. 1803 del 6 agosto 2004 che esprime valutazione positiva alla realizzazione di nuovi impianti e piste sul Monte Grual è stato dato formalmente il via libera al collegamento sci-impiantistico tra le località di Pinzolo e di Madonna di Campiglio in Val Rendena, sulla base del protocollo d'intesa sottoscritto il 26 giugno 2004 da Provincia di Trento, Comuni della Val Rendena, Agenzia per lo Sviluppo Spa e società funiviarie di Pinzolo e Madonna di Campiglio.

Il protocollo impegna i vari soggetti su un progetto che, pur compatibile con le previsioni della Variante al Piano Urbanistico Provinciale (LP n. 7/2003 del 7 agosto 2003) non raggiungerà mai le finalità che si propone (collegare Pinzolo e Campiglio "sci ai piedi", poiché il collegamento Plaza-Colarin avviene esclusivamente a mezzo di impianti e senza alcuna pista); lo stesso protocollo richiama l'interesse pubblico dell'operazione al fine di legittimare l'intervento diretto dell'amministrazione provinciale, anche attraverso canali finanziari aggiuntivi rispetto al contributo ordinario di settore (Agenzia per lo Sviluppo e Fondo per lo Sviluppo dei Comuni). L'interesse pubblico richiamato riguarda il problema della mobilità tra le due località turistiche. Gli impianti e le piste proposte nel piano industriale integrato nel protocollo d'intesa non toglieranno però alcuna automobile dalla strada e dunque – per questo motivo - non raggiungeranno nemmeno l'obiettivo. Altro interesse che il protocollo d'intesa persegue è quello di potenziare l'area sciabile di Pinzolo e, attraverso questa operazione, rendere più forte la società gestrice degli impianti, storicamente sofferente. Inoltre, il collegamento con Campiglio dovrebbe portare sulle piste di Pinzolo gli sciatori residenti nel demanio Campiglio-Folgarida, aumentando così i passaggi sugli impianti di Pinzolo e migliorando conseguentemente il risultato economico di questa società. Poiché si tratta di una società fortemente partecipata dagli operatori locali, essa svolgerebbe una sorta di servizio pubblico a favore della crescita della comunità e dell'economia locale.

Il protocollo d'intesa mira quindi, nonostante le dichiarazioni di facciata, ad invertire l'ordine delle priorità, ponendo al primo posto la valorizzazione dell'area di Pinzolo e secondariamente il problema della mobilità. Inoltre, il progetto sottende un pesantissimo impatto ambientale, poiché l'area interessata è all'interno di un Parco naturale e di un Sito di importanza comunitaria. Anche da un punto di vista paesaggistico l'impatto delle nuove opere sarebbe enorme, poiché si intaccherebbe la prospettiva della più bella e famosa finestra sulle Dolomiti di Brenta, poco a valle dell'intersezione delle Valli Agola e Brenta. Il collegamento previsto è a mio avviso inefficiente dal punto di vista sci-impiantistico poiché avrebbe valenza solo invernale – quando il problema del collegamento e della viabilità è invece un problema annuale –, non consentendo inoltre il reale collegamento sci ai piedi in quanto, come scritto poc'anzi, da Campiglio non sono previste piste che scendano a Pinzolo; presenta sul versante Cavadoss-Plaza una pista nera impraticabile dalla maggior parte degli sciatori; infine, imporrebbe agli sciatori lunghissimi e scomodi trasferimenti impiantistici (il rientro dal Grostè a Pinzolo paese sarebbe enormemente più conveniente in termini di tempo con qualunque altro mezzo...).

La Variante al Piano Urbanistico Provinciale considera che l'insieme delle previsioni di collegamento delle due aree sciabili abbia il supporto di un Piano unitario e che tale insieme di previsioni sia sostenuto da una intelligente politica gestionale del sistema per trarne il massimo di utile anche in termini di mobilità. Per questo il PUP prevede la realizzazione di un progetto di mobilità alternativa pubblico, volto a definire delle modalità di spostamento alternative a quella

veicolare per decongestionare il flusso diretto alle stazioni sciistiche. Per il Comitato tecnico per l'ambiente della Provincia Autonoma di Trento, "il piano unitario deve raccordare gli aspetti legati alla sostenibilità, alla mobilità, all'economicità per una gestione ambientalmente sostenibile del sistema".

All'atto della stipula del protocollo d'intesa si poteva rilevare che:

1. il piano unitario presentato in Provincia fosse di larga massima, pur prevedendo la localizzazione e la tipologia di tutte le opere da realizzare e fosse di parte, nel senso che non esistevano ipotesi alternative evidenziate dal proponente né, e questo è un po' più grave, dalla Provincia, che in questa operazione svolge la funzione di azionista di maggioranza;
2. non esistesse una valutazione ambientale complessiva dell'operazione, ma solo lo Studio di impatto ambientale relativo alle prime opere del Grual, studio che non presenta però queste opere come primo step del collegamento. Evidentemente l'impatto ambientale è diverso se considerato pezzo per pezzo anziché nel suo complesso. Ma se di collegamento tra due località si tratta, allora la valutazione deve comprendere tutta l'area interessata;
3. mancasse qualunque riferimento puntuale – in termini di dati, previsioni e soluzioni - al piano per la mobilità alternativa, piano che non si comprende se esista e non sia stato utilizzato, se sia in corso di elaborazione ovvero se non esista proprio. In ogni caso, la mancanza di questo strumento all'interno del protocollo d'intesa che richiama proprio il problema della mobilità come "motivo" del collegamento pone delle serie perplessità sulla validità complessiva delle opere che vengono altresì ammesse.

Nell'intervista al quotidiano l'Adige del 12 settembre 2004 il presidente Dellai ha dichiarato che "il collegamento Plaza-Campiglio rappresenta la parte centrale di un collegamento alternativo Pinzolo-Campiglio". Pur non considerando una frase riportata da una testata giornalistica come un atto amministrativo, si nota un pesante contrasto con la programmazione provinciale: "L'area sciistica viene inserita nell'area a Parco escludendo il potenziamento della viabilità esistente e qualsiasi tipo di infrastrutturazione e urbanizzazione nell'area di fondovalle in località Plaza". Tutte le dichiarazioni pubbliche di amministratori locali e di impiantisti erano state dello stesso tenore. Ma come: si prevede di non allargare la strada Mavignola-Plaza per non "urbanizzare" e "infrastrutturare" l'imbocco di Val Brenta (peraltro una mera speranza: la strada così com'è dovrà essere allargata per motivi di sicurezza, a spese della Provincia) e poi si porta a Plaza un impianto (telecabina, seggiovia, trenino?) con partenza da Pinzolo? Secondo quale logica? Sulla base di quale pianificazione urbanistica? E di quale piano industriale? Con quali finanziamenti pubblici? Del resto, questa è l'ennesima prova del fatto che il piano industriale che fa parte del protocollo d'intesa prefigura un collegamento comunque incompleto (a mio avviso anche inefficiente).

Il Piano Urbanistico Provinciale consente però di prospettare concretamente anche una soluzione alternativa rispetto a quella avanzata nel piano industriale e nel protocollo d'intesa, poiché offre alla stazione sciistica di Pinzolo due aree di espansione: la prima, verso nord, che è al centro del progetto di sviluppo ma che, andando ad insistere su aree di pregio ambientale e di morfologia molto complessa sarebbe meglio scartare; la seconda, verso nord-ovest, che si trova al di fuori del Parco ed offre condizioni morfologiche più favorevoli dal punto di vista squisitamente sciistico. Questa seconda soluzione offerta dal PUP consente di proporre una modalità alternativa e concreta di sviluppo sciistico dell'area, ponendo comunque al primo posto la soluzione – almeno parziale – del problema della mobilità, ma non scordando i bisogni e le legittime aspirazioni della località di Pinzolo e della sua società funiviaria.

Il PUP afferma: "... Una nuova pista che scende dal Doss del Sabion sul versante nord ovest verso Carisolo, pista che aumenta la capacità di offerta di Pinzolo e che potrà avere una valenza agonistica/sportiva oltre che di ricircolo; con un parcheggio di testata ed un nuovo impianto di arroccamento per Prà Rodont si potranno inoltre assorbire sciatori e mobilità diretta a Campiglio"...

Nello stesso punto dove partirà l'impianto di arroccamento per Prà Rodont e dove terminerà la grande pista che potremo chiamare, con un nome di fantasia, "pista competition" (1200 metri di dislivello, una delle più belle del Trentino!) potrebbe quindi partire, dalla stessa stazione, una telecabina diretta a Colarin-Campiglio con stazione intermedia a Sant'Antonio di Mavignola (non a Plaza!). Questo impianto, poco più lungo della telecabina del Grosté, potrebbe funzionare quasi tutto l'anno, o quantomeno durante i periodi di punta della stagione estiva oltre naturalmente a tutta la stagione invernale, dando così una reale risposta alle esigenze della mobilità locale, sia di tipo turistico, sia di una parte delle centinaia di pendolari giornalieri Val Rendena-Campiglio che, soprattutto per esigenze lavorative, non trovano modalità alternative per raggiungere il posto di lavoro. Questa configurazione sarebbe molto più efficiente sia dal punto di vista impiantistico, sia dal punto di vista sciistico rispetto all'ipotesi contemplata dal protocollo d'intesa. I tempi del collegamento Pinzolo-Campiglio (per uno sciatore o per un qualunque cittadino) sarebbero notevolmente ridotti e si intercetterebbe anche tutta l'utenza – turisti e lavoratori – di Mavignola: l'attuale progetto esclude totalmente questa località, imponendo così ai suoi turisti ed ai suoi lavoratori di utilizzare sempre e comunque l'auto privata. La pista che ho chiamato "competition", Prà Rodont-Carisolo (o Fossedei-Carisolo, o Cioca-Carisolo, a seconda se la si ponga poco o tanto a nord di Pinzolo) sarebbe molto più bella, ampia e sciabile per tutte le utenze rispetto alla Gual-Plaza. E potrebbe essere illuminata nella parte finale a valle, con apposite tecniche per ridurre l'inquinamento luminoso, così da poterla utilizzare nel corso di tutto l'inverno anche per gare ed appuntamenti di grande rilievo. Il nodo infrastrutturale di Carisolo-Dosdegna consentirebbe la costruzione di un'arena per l'arrivo di competizioni sciistiche anche di livello internazionale, con un ampio ed efficiente sistema di parcheggi in funzione della variante all'abitato di Pinzolo, a due passi dal paese.

In questo modo:

- ci sarebbe un riordino efficiente del sistema impiantistico di Pinzolo, poiché nella stessa area – ed in parte nello stesso edificio – potrebbero trovare posto la nuova stazione di arroccamento Pinzolo-Prà Rodont, la stazione della telecabina Pinzolo-Mavignola-Campiglio, il parcheggio in funzione dei due impianti, l'area per le competizioni sportive, il tutto comodamente accessibile dalla variante di Pinzolo. L'utente – sciatore o lavoratore – potrebbe dunque raggiungere facilmente il nodo impiantistico e da qui decidere di salire a Prà Rodont o a Campiglio. Dal Colarin alla vetta del Doss del Sabion basterebbe dunque circa mezz'ora, comodamente all'interno di moderne cabinovie;
- l'offerta di Pinzolo sarebbe enormemente valorizzata dalla pista che scende quasi in paese. Questo, in aggiunta agli impianti ed alle piste già realizzati sul Gual ed eventualmente a qualche altra pista che si potrebbe ulteriormente autorizzare, farà fare comunque un notevole salto di qualità a Pinzolo;
- sarebbe salvaguardata l'area Cavadoss-Plaza (e dunque la porta allo snodo geografico Val Agola, Val Brenta, Vallesinella) di grandissimo valore ambientale e paesaggistico, preservando la zona dal traffico, dal necessario (obbligatorio, per norme sulla sicurezza) ampliamento dell'attuale viabilità, dalla possibile speculazione edilizia e comunque dalla realizzazione di infrastrutture di servizio che sarà necessario costruire;
- questa proposta è completa e definitiva. Il protocollo d'intesa prospetta invece una soluzione che è evidentemente incompleta, poiché la costruzione del nuovo arroccamento di Pinzolo sarà comunque necessaria, così come la realizzazione della pista "competition". Sarà dunque necessario affrontare e risolvere, prima o poi, il problema del collegamento alternativo tra Pinzolo e Campiglio. Occorreranno quindi nuovi protocolli, nuovi progetti e soprattutto nuovi, ingentissimi, investimenti pubblici.

E' evidente che anche questa proposta "alternativa" avrà costi molto elevati, in termini ambientali ed economici.

- In termini ambientali il danno, che va comunque ridotto al minimo con tutta una serie di prescrizioni realizzative, sarebbe comunque di gran lunga inferiore rispetto all'attuale progetto, che devastando Cavadoss viola in maniera clamorosa le direttive europee sul rispetto dell'ambiente e delle specie protette all'interno dei parchi e dei Sic.
- In termini economici il costo della telecabina Carisolo-Mavignola-Colarin sarebbe molto più alto della telecabina Plaza-Colarin. Inoltre, la realizzazione del nodo di Pinzolo-Carisolo sarà pure molto costosa, con il nuovo impianto per Prà Rodont (o addirittura per la cima del Doss dei Sabbioni), la pista "competition" e relativo impianto di innevamento artificiale, i parcheggi, l'arena sportiva, eccetera.

Con la proposta alternativa e definitiva si ha però un quadro realmente completo, il cui impatto ambientale può essere quantificato unitariamente – includendo il costo del sacrificio ambientale nei costi totali di realizzazione - ed il cui costo economico può essere calcolato e pianificato nell'arco di un decennio.

Visto il reale interesse pubblico dell'opera e posto che sarebbero risparmiati i soldi della telecabina Plaza-Colarin, dell'impianto-pista Gual-Plaza e di gran parte del parcheggio Colarin (che con questa soluzione basterebbe molto più piccolo e dunque molto meno costoso), la soluzione C) che a questo punto si propone, dovrebbe prevedere:

1. la costruzione della telecabina Carisolo-Mavignola-Colarin a totale carico del bilancio provinciale e la gestione tramite Trentino Trasporti Spa (qui dunque si farebbe prevalere il reale interesse pubblico, così non vi sarebbe alcun costo per le Funivie di Pinzolo e di Campiglio, né per gli enti pubblici locali);
2. la costruzione del parcheggio di Carisolo e delle opere viabilistiche di accesso a totale carico del bilancio provinciale (idem come sopra);
3. la costruzione dell'arena sportiva all'arrivo della pista "competition" a prevalente investimento pubblico (con risorse della PAT – Fondo per lo Sviluppo dei Comuni e dell'Agenzia per lo Sviluppo);
4. l'impiego delle risorse previste nell'attuale piano industriale per la realizzazione:
 - a) delle piste del Gual (1° step del piano industriale e del protocollo d'intesa), che potranno così rispondere alle esigenze delle Funivie di Pinzolo (già attuato);
 - b) della nuova pista "competition" Doss-Prà Rodont-Carisolo;
 - c) di eventuali ulteriori piste e impianti sul versante nord-ovest (ma a sud di Cavadoss) del Doss del Sabion.
5. Le risorse che le Funivie di Campiglio risparmierebbero potrebbero essere investite nel capitale sociale delle Funivie di Pinzolo, rafforzando il legame societario e dunque il reciproco interesse collaborativo.

A fronte dell'attuale piano economico da 22,3 milioni di euro (oltre 15 dei quali garantiti dalla Provincia attraverso tre canali: contributi ai Comuni sul Fondo per lo Sviluppo, intervento di Agenzia per lo Sviluppo nell'aumento di capitale di Funivie Pinzolo Spa, e contributi ordinari alle imprese impiantiste sulla base delle leggi di settore) è presumibile che il progetto alternativo ne costi di più. Ma per i soggetti locali – Funivie di Pinzolo e di Campiglio, Comuni ed operatori della Val Rendena – le cifre investite rimarrebbero le stesse. E' peraltro certo che, una volta completato il protocollo d'intesa oggi sottoscritto, serviranno comunque altri 20-25 milioni di euro (come minimo!) per trovare soluzione al problema della mobilità.

Il vantaggio notevole da questa operazione sarebbe di natura ambientale, infrastrutturale ed economica:

- si salva definitivamente l'accesso alla Val Brenta;

- si realizza un collegamento efficiente per molti mesi all'anno (o comunque anche oltre il periodo invernale) tra Pinzolo e Campiglio;
- si offre al turista un'attrattiva in sé come la telecabina Carisolo-Campiglio (anche un trenino avrebbe la stessa funzione, ma costerebbe molto di più e la costruzione della linea ferroviaria sarebbe molto più impattante dal punto di vista ambientale);
- si va incontro ai bisogni di una parte dei lavoratori pendolari;
- si offre la possibilità alle migliaia di ospiti di Pinzolo (ed anche agli sciatori che arrivano a Pinzolo a bordo di auto) di raggiungere comodamente Campiglio senza muovere l'auto dal garage dell'albergo, del residence o del parcheggio;
- si arricchisce notevolmente l'attrattiva di Pinzolo, stazione raggiungibile sci ai piedi;
- si crea la pista da discesa libera (la "competition") che tutto il Trentino aspetta da decenni;
- si crea una infrastruttura per lo sport e lo spettacolo (che potrebbe essere illuminata nella parte terminale) da impiegare per innumerevoli utilizzi tutto l'anno;
- si risolverebbero in un sol colpo e per almeno vent'anni i problemi impiantistici, sciistici, dei parcheggi, della viabilità, di Pinzolo;
- Pinzolo potrebbe recuperare a fini sociali e paesaggistico-ambientali un'area di pregio del paese, a ridosso della meravigliosa chiesa di San Vigilio, oggi "sprecata" da un orrendo parcheggio.

Il tutto con lo stesso investimento da parte dei Comuni e degli operatori locali. Il costo in più sarebbe a carico del bilancio provinciale, Provincia che ha l'interesse primario di "salvare" Plaza e Cavradoss, l'ingresso di Val Brenta ed il Parco Adamello-Brenta con il suo prezioso Sito di importanza comunitaria.

Dovrebbe essere chiaro che, nel caso si proseguisse sulla via dell'attuale protocollo d'intesa, non sarà più possibile fra qualche anno – prima di tutto a causa della riduzione del bilancio provinciale – chiedere alla Provincia i soldi per il nuovo arroccamento, per la nuova pista, per i nuovi parcheggi e soprattutto per il collegamento alternativo e per la mobilità interna a Campiglio. Sarebbe troppo comodo pensare di realizzare questo primo protocollo d'intesa, chiedendo alla Provincia di sostenere economicamente la parte prevalente dell'intera operazione e poi, tra alcuni anni, dimostrata con studi di parte l'inefficienza e l'incompletezza delle opere realizzate, chiedere un nuovo protocollo d'intesa, con altri 15-20 milioni di euro a carico del bilancio provinciale, dunque a carico di tutta la collettività trentina. Se si perde questa occasione si rischia di lanciare un boomerang clamoroso, investendo decine di milioni pubblici e privati senza aver risolto definitivamente alcun problema, ma avendo altresì ritardato la soluzione degli annosi problemi che sono, questi sì, di interesse pubblico e danneggiando irreparabilmente uno degli angoli più belli del Trentino.

Sarebbe sufficiente, a questo punto, rivedere parzialmente il protocollo d'intesa, considerando valido solo lo step 1 (costruzione di nuove piste ed impianti sul Gual) e rivedendo, entro alcuni mesi (il tempo ragionevole per riscrivere e rivalutare tutti i passaggi tecnici ed il business plan) il progetto complessivo aggiornando lo step 2 e lo step 3 alle nuove ipotesi realizzative. L'oggetto e la sostanza del protocollo d'intesa non cambierebbero, ma muterebbero notevolmente l'impatto realizzativo – in particolare l'impatto sugli ambienti naturali più delicati - e l'efficacia finale dell'intervento, in particolare in termini di mobilità.

Va infine ancora una volta considerato che sull'attuale protocollo d'intesa e sulla realizzazione delle opere previste – piste ed impianti – pende la "spada di Damocle" di ricorsi amministrativi, procedure d'infrazione a direttive europee, eccetera. Con la revisione proposta si eviterebbero molto probabilmente contenziosi ed ostacoli che potrebbero bloccare per anni ed anni la realizzazione delle opere.

Chi afferma che questa è una proposta tardiva non dice il vero: è già stata formulata due anni fa e se fosse stata accolta si sarebbe già pronti per l'appalto dello step 2. Salvaguardando lo step 1 del

protocollo d'intesa e modificando parzialmente il resto del contenuto non ci sarebbe stato alcuno slittamento nel timing di realizzazione delle opere. Anzi, essendo la soluzione alternativa meno impattante, è più probabile che l'iter istruttorio e realizzativo sia più rapido di quello che incontrerà il progetto così come configurato oggi. Progetto che rischia di essere realmente bloccato per l'eccessivo danno ambientale e fors'anche per l'eccessiva partecipazione di capitale pubblico alla realizzazione delle opere (con possibile violazione delle norme europee sulla concorrenza).

I tempi per correggere la rotta dunque ci sono ancora: se ci sarà la buona volontà della Provincia, delle Amministrazioni locali e degli imprenditori, unita ad un pizzico di umiltà e di buon senso, si potrà veramente fare il bene pubblico salvaguardando le emergenze ambientali più rilevanti, contribuendo così a risolvere il problema del traffico, migliorando l'offerta turistica dell'intera Val Rendena e la competitività di Pinzolo e dei suoi impianti sciistici.

Con l'auspicio di aver incontrato la Vostra attenzione porgo i più cordiali saluti

Cons. prov. dott. Roberto Bombarda

All.: proposta di mozione "Salvaguardare Plaza e Cavadoss modificando il progetto di collegamento Pinzolo-Campiglio".