

LA GIUNTA REGIONALE

- Preso atto della richiesta presentata in data 16 maggio 2006 dal Comune di Charvensod, tendente ad ottenere la Valutazione dell'Impatto Ambientale del progetto di variante del progetto di miglioramento e completamento sentiero carrabile Ponteille – Comboé nel Comune di Charvensod, ai sensi della legge regionale 18 giugno 1999, n. 14;

- Preso atto che, con note prot. n. 10918/DTA in data 24 maggio 2006, prot. n. 10988/DTA e prot. n. 10990/DTA in data 25 maggio 2006, il Servizio Valutazione Impatto Ambientale dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche ha provveduto in sede di istruttoria a richiedere il parere alle seguenti strutture regionali:

- Direzione Tutela del Territorio dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche;
- Servizio Gestione Risorse e Demanio Idrico dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche;
- Direzione Foreste dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali;
- Servizio Miglioramenti Fondiari e Infrastrutture dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali;
- Direzione Sistemazioni Montane e Infrastrutture dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali;
- Direzione Tutela Beni Paesaggistici e Architettonici dell'Assessorato Istruzione e Cultura;

- Preso atto che sono pervenuti i seguenti pareri:

- parere favorevole espresso dal Servizio Gestione Risorse e Demanio Idrico dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche (nota prot. n. 14226/DTA in data 11 luglio 2006);
- parere favorevole condizionato espresso dalla Direzione Sistemazioni Montane e Infrastrutture dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali (nota prot. n. 23069/RN in data 12 luglio 2006);
- parere espresso dalla Direzione Tutela Beni Paesaggistici e Architettonici dell'Assessorato Istruzione e Cultura (nota prot. n. 10082/TP in data 22 agosto 2006);
- parere favorevole espresso dalla Direzione Tutela del Territorio dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche (nota prot. n. 17258/DTT in data 23 agosto 2006);
- parere espresso dal Servizio Aree Protette dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali (nota prot. n. 27303/RN in data 23 agosto 2006);
- parere favorevole condizionato espresso dalla Direzione Foreste dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali (nota prot. n. 3721/RN in data 2 febbraio 2007);
- parere favorevole condizionato espresso dalla Direzione Flora, Fauna, Caccia e Pesca dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali (nota prot. n. 3967/RN in data 5 febbraio 2007);

- parere favorevole condizionato espresso dal Servizio Aree Protette dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali (nota prot. n. 4301/RN in data 6 febbraio 2007);
- parere espresso dal Servizio Miglioramenti Fondiari e Infrastrutture dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali (nota prot. n. 6953/AGR in data 21 febbraio 2007);
- parere espresso dalla Direzione Tutela del Territorio dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche (nota prot. n. 2744/DTT in data 7 febbraio 2007);
- parere favorevole condizionato espresso dalla Direzione Tutela Beni Paesaggistici e Architettonici dell'Assessorato Istruzione e Cultura (nota prot. n. 2191/TP in data 27 febbraio 2007);

- Considerato che, data la complessità dell'istruttoria stessa, si ritiene opportuno richiamarne i contenuti fondamentali.

Il progetto rappresenta una variante sostanziale rispetto all'intervento di viabilità trattabile ritenuto ambientalmente compatibile con DGR n. 4957 del 22 dicembre 2003. Il progetto a suo tempo approvato è stato successivamente ritenuto non sufficiente a soddisfare le esigenze previste da parte della committenza, che ha quindi provveduto alla realizzazione di un nuovo progetto.

Trattandosi di una variante sostanziale rispetto al progetto a suo tempo approvato, è stato necessario avviare una nuova procedura di valutazione di impatto ambientale, oggetto del presente esame;

- Rilevato che l'avviso di deposito del progetto è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale Regionale in data 6 giugno 2006, termine da cui è decorsa l'istruttoria;

- Preso atto delle lettere di osservazioni pervenute da:

- LEGAMBIENTE VALLE D'AOSTA (nota pervenuta in data 10 luglio 2006);
- Consigliere Regionale Ugo VENTURELLA (nota pervenuta in data 4 agosto 2006);
- ESPACE – SPAZIO CHARVENSOD (nota pervenuta in data 4 agosto 2006);
- Sig. Davide BIONAZ di Aosta (nota pervenuta in data 4 agosto 2006);
- MOUNTAIN WILDERNESS (nota pervenuta in data 4 agosto 2006);
- Sig. Pierpaolo CAREGGIO di Aosta (nota pervenuta in data 4 agosto 2006);
- Sig.a Loredana TESSARIN di Aosta (nota pervenuta in data 7 agosto 2006);
- Dott. Alexandre GLAREY di Pré-Saint-Didier (nota pervenuta in data 7 agosto 2006);
- Prof. Rodolfo SONCINI SESSA di Milano (nota pervenuta in data 10 agosto 2006);
- Sig. Carlo CURTAZ di Gressan (nota pervenuta in data 14 agosto 2006);
- Comitato "AMICI DEL VALLONE DI COMBOE" (nota pervenuta in data 14 agosto 2006);
- Dott.ssa Roberta ATZEI (nota pervenuta in data 14 agosto 2006);
- WWF ITALIA – Gruppo Locale AOSTA (nota pervenuta in data 16 agosto 2006);

- Rilevato che in data 17 agosto 2006, come previsto dall'art. 13, comma 4, della LR 14/99, si è svolto un incontro pubblico di illustrazione del progetto;

- Preso atto del parere favorevole espresso dal Servizio Gestione Risorse e Demanio Idrico dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche (nota prot. n. 14226/DTA in data 11 luglio 2006), che recita quanto segue: "In riferimento alla nota prot. n. 10988/DTA del 25.05.2006, esaminato il progetto relativo all'intervento in argomento, a firma dell'ing. Piero BAL e le successive integrazioni progettuali consegnate allo scrivente Servizio in data 07.07.2006;

considerato che il Comune di Charvensod è dotato della cartografia dei terreni a rischio di inondazione di cui all'art. 36 della l.r. n. 11/1998, approvata con deliberazione della Giunta regionale n. 4193 dell'11.11.2002 e successivamente modificata con la deliberazione della Giunta regionale n. 1412 del 09.05.2005;

preso atto che alcune parti della strada poderale incrociano la fascia A dei terreni a rischio di inondazione del Comune di Charvensod;

considerato che nella fascia A dei terreni a rischio di inondazione è consentita la realizzazione di interventi direttamente attinenti al soddisfacimento di interessi generali che non modificano i fenomeni idraulici che possono avere luogo nella fascia, costituendo significativo ostacolo al deflusso e non limitino in modo significativo la capacità di invaso delle fasce stesse;

verificato che l'intervento in questione rispetta le condizioni di cui sopra;

tutto ciò premesso e considerato lo scrivente Servizio esprime parere favorevole alla realizzazione dell'intervento in oggetto.

Si fa presente, infine, che l'effettiva esecuzione dei lavori di realizzazione dei guadi è subordinata al preventivo rilascio da parte dello scrivente Servizio del disciplinare contenente le condizioni alle quali è consentito l'ingresso nell'alveo del torrente Comboé e l'occupazione delle superfici appartenenti al demanio idrico, ai sensi del R.D. n. 523/1904";

- Preso atto del parere favorevole condizionato espresso dalla Direzione Sistemazioni Montane e Infrastrutture dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali (nota prot. n. 23609/RN in data 12 luglio 2006), che recita quanto segue: "In risposta alla Vs nota prot. n. 10918/DTA del 26.05.2006, con la quale si richiedeva un parere in merito al progetto di cui all'oggetto, si fa presente in primo luogo che risulta difficile allo scrivente appellare tale intervento "sentiero carrabile", che si configura in realtà come una vera e propria pista poderale con larghezza complessiva di m. 3,00, come descritto dai documenti progettuali.

Considerato inoltre che l'opera in progetto va a sovrapporsi per lungo tratto al sentiero a carattere comunale n. 14, e vista l'importanza escursionistica della zona, si richiede la realizzazione di un sentiero pedonale alternativo percorribile dagli escursionisti, che non coincida con il tracciato dell'opera in progetto.

Infine si richiede che il progettista e il direttore dei lavori dell'opera in oggetto prendano contatto con i tecnici della scrivente Direzione al fine di definire gli aspetti di dettaglio";

- Preso atto del parere espresso dalla Direzione Tutela Beni Paesaggistici e Architettonici dell'Assessorato Istruzione e Cultura (nota prot. n. 10082/TP in data 22 agosto 2006), che recita quanto segue: "Per quanto di competenza, ai sensi delle

norme di tutela, valutata la variante al progetto di pista trattorabile in oggetto, effettuato sopralluogo e esaminate le osservazioni presentate, si esprime quanto segue.

In relazione al peculiare contesto paesaggistico di inserimento dell'opera si richiede di approfondire e maggiormente definire gli aspetti legati alle varie opzioni previste, con specifico riferimento alla "zero" e "monorotaia e pista nel vallone" (parte terminale), in termini di costi/benefici, ma per quanto concerne, in particolare, gli impatti sul paesaggio, in rapporto alla percezione delle trasformazioni degli elementi costituenti e caratterizzanti il sito così come conservato nel tempo da parte della collettività (visibilità delle opere, interventi di scavo e riporto, morfologia dei luoghi, necessità di realizzare murature di contenimento dei terreni, taglio di alberi e eventuali ripercussioni sulle altre essenze vegetali, rapporto con il corso d'acqua e le acque superficiali, attraversamenti e drenaggi, ...) al fine di poter valutare congruamente quanto proposto in relazione alle esigenze di tutela";

- Preso atto del parere favorevole espresso dalla Direzione Tutela del Territorio dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche (nota prot. n. 17258/DTT in data 23 agosto 2006), che recita quanto segue: "In riferimento all'oggetto, richiamata la nota di richiesta prot. n. 10918/DTA del 24.05.2006, esaminati gli elaborati progettuali e lo specifico studio d'impatto ambientale, sulla base delle integrazioni richieste (nota prot. n. 17019/DTT del 17.08.2006 e fornite in data 22.08.2006, per quanto di propria competenza si evidenzia che:

1) Per quanto attiene agli aspetti geologici;

- il tracciato del sentiero carrabile insiste parzialmente su aree classificate ad elevato rischio (F1) e di cautela (FC), con vincoli e discipline d'uso afferenti alle zone a medio rischio (F2), delle cartografie degli ambiti inedificabili per terreni soggetti a frane del Comune di Charvensod, ai sensi dell'art. 35 della L.R. n. 11/1998 e s.m.i.;

- l'intervento è tipologicamente ammissibile solo attraverso una procedura autorizzativa, in deroga, da parte della Giunta regionale, ai sensi dell'art. 35, commi 2bis e 3 della L.R. n. 11/1998 e s.m.i., che prevede tale possibilità per la realizzazione di interventi diretti alla salvaguardia di importanti interessi economici e sociali, purché fondati su specifiche indagini geognostiche, aventi carattere di eccezionalità ed in ogni caso subordinati anche alla condizione che l'intervento debba fondarsi sulla specifica valutazione dell'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto e di quelle conseguibili con le opere di difesa necessarie;

- il tracciato del sentiero carrabile è localmente esposto a dinamiche di tipo gravitativo (crolli e rotolamento di blocchi) e di tipo gravitativo – torrentizio (debris-flow), nell' tratto di arroccamento tra Ponteille ed il gradino glaciale di Comboé;

- per quanto concerne le dinamiche gravitative, il grado di esposizione al rischio si può ritenere complessivamente comparabile con quello afferente all'attuale tracciato pedonale esistente;

- le scelte progettuali non comportano sensibili incrementi nelle condizioni di rischio, limitando l'incidenza eccessiva sui terreni quaternari di versante e, qualora si proceda in scavo, con scarpate che risultano risarcite in maniera adeguata con opere di sostegno, prevalentemente di natura ingegneristica naturalistica;

- le scelte strutturali risultano complessivamente verificate sia con riferimento al DM 11.03.1988 che al DM n. 159/2005, con adeguati margini di cautela;

- nell'evidenziare la potenziale esposizione a rischio di alcuni tratti del sentiero carrabile, con specifico riferimento all'attraversamento di falde detritiche più o meno alimentate, in funzione delle magnitudo attese, si può ritenere che non sussistano criticità evidenti tali da inficiare la piena funzionalità del tracciato individuato. Tale condizione di esposizione può determinare la necessità di operazioni di sistemazione e di manutenzione, periodiche e stagionali, comparabili a quelle ritenibili "ordinarie" per la viabilità di alta quota;

- la tipologia d'intervento adottata per l'attraversamento del canale interessato da debris flow risulta adeguata a mitigare gli effetti attesi dal passaggio di un'eventuale colata detritica;

- l'interferenza con i regimi idrogeologici sotterranei, con specifica rilevanza riferita ad alcune emergenze al limite tra terreni di versante, ad elevata permeabilità, e terreni di fondovalle, a ridotta permeabilità, è da ritenersi, in prospettiva, contenuta in ragione della ridotta incidenza dei tagli stradali prospettati sul profilo morfologico – idrogeologico originario;

2) Per quanto attiene agli aspetti valanghivi;

il Comune di Charvensod non è ancora dotato delle cartografie degli ambiti inedificabili per terreni soggetti a valanghe e slavine, ai sensi dell'art. 37 della L.R. n. 11/1998 e s.m.i.;

sulla base delle conoscenze storiche e documentali in possesso dell'Ufficio Neve e Valanghe della scrivente Direzione, confermate anche dalle cartografie preliminari, redatte dalla competente amministrazione comunale ai sensi della DGR n. 422/1999, il tracciato del sentiero carrabile attraversa una fascia di versante in destra orografica, a Sud di Ponteille, caratterizzata da alcuni canali e aree riconosciute a rischio valanghivo. Anche la parte terminale del tracciato, in prossimità delle baite di Comboé, risulterebbe essere interessata dalla zona di accumulo di fenomeni valanghivi;

In termini di cautela, si può ritenere l'intervento progettuale compatibile con lo stato di esposizione al rischio valanghivo, limitandone la fruibilità ad un uso esclusivo stagionale estivo e con finalità agricolo – pastorali;

le opere strutturali risultano compatibili con gli effetti attesi dal passaggio od accumulo di fenomeni valanghivi in termini di efficienza strutturale, fatte salve le ordinarie operazioni di pulizia e manutenzione prevedibili e conseguenti ai periodi invernali.

In relazione a quanto sopra evidenziato, si esprime una valutazione positiva condizionata alla caratterizzazione della natura agricolo - pastorale dell'infrastruttura viaria e della sua fruizione esclusivamente stagionale estiva”;

- Preso atto del parere espresso dal Servizio Aree Protette dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali (nota prot. n. 27303/RN in data 23 agosto 2006), che recita quanto segue: “In merito alla nota del 18.08.2006, pari oggetto, si rileva che non risulta possibile esprimere alcun parere in assenza di preventivo esame del progetto e dello studio di impatto ambientale.

Per quanto attiene, invece, l'appartenenza del vallone del Comboé all'Important Bird Area (IBA) 004 “Gran Paradiso e Val Soana”, si conferma che, in effetti, l'area oggetto di studio è compresa all'interno di una vasta area inserita nell'inventario, curato dalla LIPU, delle zone ritenute importanti per la conservazione degli uccelli. L'area, partendo dall'attuale ZPS IT1201000 coincidente con il Parco nazionale Gran

Paradiso, prevede un consistente ampliamento fino a raggiungere il fondovalle della regione in destra orografica della Dora Baltea. La motivazione a sostegno dell'ampliamento riguarda la necessità di assicurare protezione al *Bubo bubo* (Gufo reale) e al suo areale, poco rappresentato nelle attuali ZPS IT1201000 (Parco nazionale Gran Paradiso) e IT1202000 (Parco naturale Mont Avic) rispetto alla superficie complessiva dell'IBA. L'intera area è inserita nell'allegato IV al parere motivato della Commissione europea in merito alla sentenza di condanna 20/03/2003, causa C-378/01 contro la Repubblica italiana, per insufficiente classificazione di nuova Zona di Protezione Speciale (ZPS).

L'Amministrazione regionale non ha, al momento, accolto la richiesta di ampliamento della ZPS sia perché i dati scientifici a supporto derivano da stime di presenza e non da censimenti, sia per le ricadute a livello locale, in quanto l'estensione implicherebbe l'inserimento di ben 17 Comuni del fondovalle densamente antropizzato, con conseguente applicazione delle misure di tutela. A tal proposito si è provveduto a notificare la Presidenza della Regione sulla corrispondenza intercorsa con il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio. Si è tuttavia a conoscenza di sentenze della Corte di Giustizia europea che prevedono l'applicazione delle salvaguardie previste dalla Direttiva Uccelli anche alle IBA non ancora designate come ZPS e si segnala il recente decreto-legge 16 agosto 2006, n.251 "Disposizioni urgenti per assicurare l'adeguamento dell'ordinamento nazionale alla direttiva 79/409/CEE in materia di conservazione della fauna selvatica";

- Rilevato che il Comitato Tecnico per l'Ambiente riunitosi in data 23 agosto 2006, alla luce delle osservazioni presentate, dell'esame degli elaborati svolto dalle singole strutture, e del parere espresso dalla Direzione Tutela Beni Paesaggistici e Architettonici dell'Assessorato Istruzione e Cultura (nota prot. n. 10082/TP in data 22 agosto 2006), ha ritenuto di non essere in possesso di tutte le informazioni necessarie per esprimere il proprio parere, invitando quindi il committente a fornire elaborati integrativi. La committenza, avvalendosi del diritto sancito dall'art. 14, comma 6 della LR 14/99, ha chiesto una sospensione dei termini dell'istruttoria, con nota in data 28 agosto 2006, al fine di produrre gli approfondimenti necessari;

- Preso atto della lettera di osservazioni a favore dell'iniziativa progettuale pervenuta in data 11 dicembre 2006 dall'AREV;

- Rilevato che, a seguito delle numerose richieste pervenute circa la possibilità di visionare da parte del pubblico anche codesti elaborati integrativi, il Servizio VIA ha deciso di garantire la visibilità anche di questi ultimi, consentendo quindi la presentazione di ulteriori osservazioni, ed informando a tal scopo i richiedenti;

- Considerato che, con nota prot. n. 9763 in data 20 dicembre 2006, il Comune di Charvensod ha provveduto a trasmettere le integrazioni richieste;

- Preso atto che, con note prot. n. 26729/DTA in data 27 dicembre 2006 e 26928/DTA in data 29 dicembre 2006 il Servizio Valutazione Impatto Ambientale ha provveduto a trasmettere le integrazioni pervenute alle seguenti strutture regionali:

- Direzione Flora, Fauna, Caccia e Pesca dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali;

- Direzione Tutela Beni Paesaggistici e Architettonici dell'Assessorato Istruzione e Cultura;
- Direzione Foreste dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali;
- Servizio Miglioramenti Fondiari e Infrastrutture dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali;
- Direzione Tutela del Territorio dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche;

- Considerato che, con nota prot. n. 600 in data 22 gennaio 2007, il Comune di Charvensod ha provveduto a richiedere la riattivazione dell'istruttoria;

- Preso atto che, con nota prot. n. 1931/DTA in data 29 gennaio 2007, il Servizio Valutazione Impatto Ambientale dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche, a seguito dell'approvazione della nuova ZPS denominata "Mont Avic e Mont Emilius" di cui alla D.G.R. n. 4233 in data 29 dicembre 2006, ha provveduto a richiedere il parere di competenza alle seguenti strutture regionali:
 - Direzione Flora, Fauna, Caccia e Pesca dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali;
 - Servizio Aree Protette dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali;

- Considerato che, della presentazione della documentazione integrativa è stata data comunicazione a coloro che ne avevano fatto richiesta;

- Preso atto delle lettere di osservazioni pervenute da:
 - Prof. Rodolfo SONCINI SESSA di Milano (nota pervenuta in data 31 gennaio 2007);
 - LEGAMBIENTE VALLE D'AOSTA (nota pervenuta in data 1 febbraio 2007);
 - Consigliere Regionale Ugo VENTURELLA (nota pervenuta in data 2 febbraio 2007);
 - ESPACE – SPAZIO CHARVENSOD (nota pervenuta in data 2 febbraio 2007);
 - Comitato "AMICI DEL VALLONE DI COMBOE" (nota pervenuta in data 2 febbraio 2007);
 - Dott.ssa Roberta ATZEI (nota pervenuta in data 2 febbraio 2007);
 - WWF ITALIA – Gruppo Locale AOSTA (nota pervenuta in data 2 febbraio 2007);
 - MOUNTAIN WILDERNESS (nota pervenuta in data 3 febbraio 2007);
 - Prof. Giulia BARBIERI di Milano (nota pervenuta in data 5 febbraio 2007);
 - Sig. Pierpaolo CAREGGIO di Aosta (nota pervenuta in data 6 febbraio 2007);

- Rilevato che, dalla lettura delle osservazioni emergono numerose considerazioni, che possono essere così sintetizzate:
 - L'esame delle alternative non è stato condotto in maniera corretta perché l'alternativa zero (assenza dell'intervento) e le alternative legate alla realizzazione della monorotaia rispetto alla pista carrabile privilegiano quest'ultima;

- L'analisi dei costi/benefici non è stata condotta in maniera corretta;
- Permangono dei dubbi sul tracciato della monorotaia e sul dimensionamento della stessa;
- Le integrazioni fornite non sono esaustive per quanto riguarda l'analisi floro-faunistica, in rapporto alla definizione dell'area ZPS e all'analisi della zona umida presente nella conca;
- Gli impatti dovuti alla realizzazione della pista sono stati minimizzati;

- Preso atto del parere favorevole condizionato espresso dalla Direzione Foreste dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali (nota prot. n. 3721/RN in data 2 febbraio 2007), che recita quanto segue: "La variante proposta si riferisce al progetto di realizzazione di viabilità trattorabile, mediante allargamento di un sentiero esistente, nell'ambito dell'intervento di sistemazione dell'Alpeggio Comboé nel Comune di Charvensod che ottenne nel 2003 valutazione di compatibilità ambientale condizionata positiva (D.G.R. 4957/03), con procedura semplificata.

In seguito alla sospensione dell'iter istruttorio della pratica in data 31 agosto 2006, i professionisti incaricati dello studio di impatto ambientale provvedevano a predisporre dei nuovi elaborati tecnici con lo scopo di approfondire alcune tematiche ambientali. Tali elaborati venivano consegnati a questa Direzione in data 29 dicembre 2006 con lettera protocollo n. 26928/RN.

Precisamente venivano consegnati:

- relazione di approfondimento dello studio di impatto ambientale, in merito alle varie opzioni proposte, ossia l'opzione zero, la monorotaia in sinistra idrografica del Torrente Comboé, la monorotaia lungo il versante coperto da bosco e prosecuzione con strada trattorabile nel vallone di Comboé;
- studio della componente faunistica;
- analisi pedologica specifica del suolo nella parte bassa del Vallone di Comboé.

Premesso che i professionisti incaricati dello studio di impatto ambientale, fatti gli opportuni confronti fra le varie soluzioni presentate, concludono ribadendo che la soluzione più adeguata alle esigenze dell'Amministrazione committente è la realizzazione della strada trattorabile.

Premesso che l'obbligo di sottoporre un progetto a valutazione di impatto ambientale non ha quale obiettivo l'eliminazione di ogni sua potenziale dannosità a carico dell'ambiente ma, più realisticamente, la riduzione, per quanto possibile, di quella dannosità.

Considerato che l'obiettivo da perseguire nella valutazione di impatto ambientale, per gli aspetti di competenza di questa Direzione, è: verificare l'attendibilità dei dati tecnici-ambientali forniti dallo studio, accertare l'entità dell'impatto delle opere nelle diverse ipotesi progettuali e infine proporre le soluzioni per mitigare al massimo gli effetti negativi dell'intervento antropico sull'ambiente.

Per quanto attiene strettamente alle competenze della Direzione Foreste, in seguito ad una valutazione critica delle considerazioni tecniche che supportano le varie opzioni presentate nello studio di impatto ambientale, si ritiene di poter esprimere un parere positivo sia per la realizzazione di una strada trattorabile che per la realizzazione di una monorotaia, nonché per una soluzione mista, ossia monorotaia nella parte inferiore e prosecuzione verso Comboé con una strada trattorabile.

L'opzione zero non viene presa in considerazione in quanto superata dall'approvazione del "progetto di sistemazione del sentiero Pontaille-Comboé" da parte della Giunta regionale con deliberazione n. 4957/03.

Strada trattorabile Pontaille-Comboé

Si esprime un parere favorevole al progetto presentato, a condizione che gli interventi vengano eseguiti nel rispetto delle seguenti indicazioni:

- il taglio delle piante dovrà essere ridotto al minimo indispensabile ed effettuato da personale altamente specializzato nelle tecniche di utilizzazione forestale al fine di evitare danni al popolamento.

Alle operazioni di martellata delle piante, da effettuarsi all'atto del tracciamento della strada e in seguito all'affidamento dei lavori in appalto, dovranno partecipare i responsabili dell'Ufficio utilizzazioni forestali della Direzione foreste, le guardie forestali competenti per territorio e il tecnico responsabile della direzione dei lavori. Per precauzione il varco dovrà essere ridotto al minimo indispensabile, rimandando il taglio di eventuali alberi situati al limite dell'area di occupazione della strada all'atto degli scavi e valutando insieme ai soggetti di cui sopra, caso per caso, se è indispensabile l'abbattimento di ulteriori singoli esemplari scalzati dagli scavi e pericolanti.

Le piante abbattute dovranno essere allestite, accatastate a monte del tracciato e asportate con mezzi appropriati subito dopo lo sbancamento del tracciato;

- gli interventi di scavo e di sbancamento dovranno essere effettuati con la massima precauzione e possibilmente con mezzi di piccole dimensioni: gli scavi dovranno essere aperti in periodi non immediatamente successivi ad intense precipitazioni e realizzati per brevi tratti, procedendo alla predisposizione immediata delle finiture.

Per la realizzazione dei riporti si dovrà prevedere la preparazione della superficie di posa del materiale, curando il gradonamento del pendio per il contenimento della scarpata di valle e prevedendo l'accurato costipamento del materiale.

Si dovrà in ogni caso evitare lo scarico a valle di materiale lapideo o terroso derivante dalle operazioni di sbancamento e scavo.

Il terreno vegetale dovrà essere accantonato per il successivo utilizzo nel ricoprimento delle scarpate che verranno infine rinverdate tramite semina.

In presenza di acqua gli scavi dovranno essere realizzati a campioni di ridotte dimensioni, prevedendo eventualmente la sbadacchiatura delle scarpate

-il materiale derivante da demolizioni o scavi dovrà possibilmente essere riutilizzato in cantiere, eventuali eccedenze dovranno essere smaltite nel rispetto della vigente normativa in materia di rifiuti;

-il drenaggio e l'allontanamento delle acque dovranno essere particolarmente curati: sarà opportuno nel corso degli scavi posizionare delle canalette di gronda provvisorie onde evitare la presenza di acqua lungo i fronti di scavo.

Si consiglia di non prevedere il fosso di raccolta delle acque a monte della sede stradale, che dopo poco tempo, in seguito al passaggio dei mezzi e al conseguente leggero incurvamento della sede stradale, non svolge più la funzione di raccolta dell'acqua di scorrimento superficiale della strada.

Nel caso in cui il fosso di monte venga realizzato si dovranno prevedere punti di scarico, in impluvi naturali, molto ravvicinati in modo da evitare la concentrazione di grandi quantità di acqua in punti specifici con il rischio di dar luogo a fenomeni di erosione superficiale o a vere e proprie frane. Una attenzione particolare meritano

questi punti critici che dovrebbero essere oggetto di progettazione puntuale per scaricare in modo maggiormente diffuso le portate di emergenza.

Per ovviare ai suddetti problemi è preferibile sagomare la sede stradale con leggera pendenza verso valle evitando la realizzazione sia del fosso di monte che della banchina sopraelevata a valle, e posizionare canalette trasversali alla sede stradale, per la raccolta delle acque superficiali, molto ravvicinate in modo da scaricare le acque lungo tutto il versante. Una soluzione ottimale sarebbe quella di realizzare, nei punti di scarico delle canalette, delle modeste opere di raccolta superficiali con lo scopo di distribuire su una fascia ampia le acque di scolo.

Le canalette superficiali dovranno essere posate in modo trasversale alla sede stradale con angolo minimo di 30° ed avere una discreta pendenza al fine di evitare ristagni al loro interno di acqua e materiale terroso che vanificano l'effetto drenante delle opere.

In fase di progettazione esecutiva dovrà essere pertanto presentato un piano di manutenzione dell'opera che preveda una accurata e scrupolosa manutenzione delle reti di drenaggio nella fase di esercizio;

-le opere d'arte, in particolare le opere di sostegno delle scarpate, dovranno essere ridotte al minimo indispensabile. Sarà preferibile la costruzione di scogliere in pietrame a secco con intasamento dei vuoti con terra vegetale e successivo inerbimento, oppure con palificate opportunamente mascherate con specie arbustive ed erbacee.

L'utilizzo delle specie vegetali per le opere di recupero ambientali non dovranno essere casuali ma seguire la distribuzione naturale delle fitocenosi esistenti in loco alle varie altitudini ed esposizioni.

Monorotaia in sinistra idrografica

Per quanto attiene strettamente alle competenze della Direzione foreste, si esprime altresì parere favorevole alla realizzazione di monorotaia alle seguenti condizioni:

-non dovrà essere realizzata una pista provvisoria di servizio. Le operazioni di scavo dovranno essere realizzati con mezzo tipo "ragno" e i getti per la realizzazione dei plinti di sostegno della monorotaia dovranno essere realizzati con l'uso dell'elicottero. Il materiale derivante dagli scavi puntuali dovrà essere utilizzato in loco per ricoprire parzialmente i manufatti in cemento armato;

-le eventuali piante abbattute dovranno essere allestite e lasciate in loco, in posizione tale da evitare il rotolamento accidentale a valle. Ogni decisione in merito all'abbattimento di piante dovrà essere concordata con la Stazione forestale competente per territorio, congiuntamente alla Direzione foreste ed al tecnico incaricato della direzione dei lavori.

Monorotaia nel tratto inferiore e strada trattabile nel pianoro di Comboé

Per quanto attiene alle competenze di questa Direzione, si esprime altresì parere favorevole per la suddetta soluzione a condizione di applicare là dove occorra, contemporaneamente le prescrizioni delle due opzioni precedenti.

Si rammenta infine che ai sensi del R.D. 1926/1126, art. n. 20, la Ditta appaltatrice dovrà presentare alla Stazione forestale competente per territorio, regolare dichiarazione di inizio lavori e progetto esecutivo dell'opera";

- Preso atto del parere favorevole condizionato espresso dalla Direzione Flora, Fauna, Caccia e Pesca dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali (nota prot. n. 3967/RN in data 5 febbraio 2007), che recita quanto segue: "Con la presente si esprime, di seguito, il proprio parere, per quanto di competenza, in merito all'oggetto.

La componente faunistica presente nella zona interessata dai lavori di realizzazione del sentiero carrabile Ponteille - Comboé, nel comune di Charvensod, è costituita sia da specie che vengono normalmente monitorate e censite (ungulati, galliformi, lagomorfi, marmotta e aquila), sia da specie, in particolar modo uccelli, di cui si conosce la presenza ma non si hanno dati quantitativi specifici.

Le criticità che potrebbero essere messe in evidenza dal sentiero carrabile sono distinte in due momenti:

Costruzione

In fase di realizzazione del sentiero carrabile la presenza dei mezzi d'opera e la necessità di effettuare sbancamenti e opere di sostegno comporteranno delle modificazioni temporanee nell'uso degli habitat da parte degli animali, con effetti differenti a seconda delle specie coinvolte:

Ungulati: considerata la distribuzione e l'etologia di camoscio (*Rupicapra rupicapra*) e stambecco (*Capra ibex*) non si ritiene che vi possa essere disturbo nei confronti di queste specie; per quanto riguarda il capriolo (*Capreolus capreolus*) la distribuzione della specie potrebbe modificarsi temporaneamente durante il periodo estivo, in fase di esecuzione dei lavori. Il cinghiale (*Sus scrofa*), la cui presenza è stata accertata anche nella zona degli alpeggi, non verrà sostanzialmente disturbato dai lavori di costruzione del sentiero.

Galliformi alpini: l'areale risulta particolarmente vocato per la specie Fagiano di monte (*Lyrurus tetris*), del quale sono state più volte osservate le parate nuziali nella zona dell'alpeggio di Comboé. Indubbiamente i lavori di costruzione del sentiero carrabile andranno a disturbare i galli forcelli, ma nel medio e lungo periodo il disturbo dovrebbe rientrare, non andando a modificare sostanzialmente la popolazione presente.

Lagomorfi e marmotte: la presenza di lepre comune (*Lepus europeus*), lepre variabile (*Lepus timidus*) e marmotta (*Marmota marmota*) è certa, ma i lavori di costruzione della pista non andranno a influire sulle dinamiche di popolazione di queste specie.

Aquila reale: non si riscontrano potenziali disturbi per le prede dell'aquila reale (*Aquila chrysaetos*).

Picchio nero (*Dryocopus martius*): la specie nidifica su piante di notevole dimensione, ma la proposta progettuale ha salvaguardato le piante più grandi presenti lungo il tracciato.

Gufo reale (*Bubo bubo*): la specie, poco probabile a queste quote, è disturbata dalla presenza di cavi aerei, che non sono previsti né in fase di costruzione né in fase di gestione del sentiero carrabile.

Esercizio e gestione

I disturbi legati alla presenza dei muri di contenimento della pista nella porzione a pendenze più elevate, in modo particolare nei confronti degli ungulati, in corrispondenza dei tornanti sono molto limitati, vista la ridotta estensione degli stessi, che garantiscono comunque il passaggio degli animali.

L'utilizzo del sentiero nel corso della stagione estiva influisce in maniera quasi nulla sulle popolazioni di animali presenti nel vallone.

Rispetto alla manutenzione ordinaria occorre porre l'attenzione sugli aspetti legati al disturbo primaverile nei confronti del gallo forcello (cova delle uova e allevamento delle nidiate) e del capriolo (periodo dei parti), anche se dovrebbero essere minimi, sia per la minima quantità di lavoro necessario al ripristino della superficie carrabile, sia per la difficoltà di accesso in caso di forti nevicate primaverili.

Conclusioni

Considerando il fatto che i lavori di costruzione e il conseguente utilizzo del sentiero si svolgeranno durante la bella stagione non si considerano importanti i disturbi temporanei nei confronti della fauna selvatica presente nel vallone.

Occorre sottolineare come il gallo forcello sarebbe la specie comunque più a rischio di disturbo, per la presenza, nei pressi del tracciato di punti critici legati alla presenza di siti di nidificazione e allevamento.

A tale proposito si ritiene che l'impatto dell'intervento potrà essere minimizzato in fase di costruzione evitando di posizionare strutture provvisorie di cantiere e mezzi di trasporto nei pressi dei siti identificati per la cova e l'allevamento delle nidiate; inoltre è importante evitare di modificare l'ubicazione dei punti d'acqua, che soddisfano le esigenze idriche di mammiferi e uccelli.

Fondamentale, sia in fase di costruzione che di utilizzo e di manutenzione del sentiero carrabile, è l'imposizione di un passaggio ai mezzi motorizzati molto limitato. A tal fine si propone di porre, oltre al cartello di divieto di accesso previsto dalla l.r. 17/1985 anche una sbarra metallica chiusa a chiave, all'inizio della pista carrabile”;

- Preso atto del successivo parere favorevole condizionato espresso dal Servizio Aree Protette dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali (nota prot. n. 4301/RN in data 6 febbraio 2007), che recita quanto segue: “In data 2 febbraio 2007, ns. prot. 3830/RN, è stata presentata richiesta di parere ai sensi della normativa sulla valutazione di incidenza relativa alla variante al progetto di miglioramento e completamento del sentiero carrabile Ponteille – Comboé nel Comune di Charvensod.

Descrizione progetto:

Il progetto propone la realizzazione di un sentiero carrabile di lunghezza stimata in 2300 metri tra le località Ponteille e Comboé. Il tracciato della pista ripercorrerà, nella parte bassa e solo in alcuni tratti, il sedime del vecchio sentiero pedonale, mentre nella parte del vallone, si localizzerà ai margini dei pascoli per meglio mimetizzarsi con i primi alberi del bosco. Il progetto prevede la realizzazione di 4 tornanti volta a ridurre la pendenza del sentiero in modo da consentire il transito degli automezzi anche in casi di ridotta aderenza e garantire una maggiore durabilità del fondo.

La carreggiata avrà una larghezza di metri 2,50 con finitura in terra battuta su massiciata in ciottoli per la parte del bosco, mentre la zona dei prati la finitura sarà con terra vegetale sempre su massiciata in pietrame accostato al fine di consentire un buon drenaggio ed il futuro inerbimento.

Si prevedono, ancora, le seguenti opere d'arte :

sistemi di captazione trasversali (fossi di terra, canaletti, binderi in pietra leggermente sporgenti);

murature di controripa;

scogliere in pietrame a secco;

guadi per il superamento del canalone e del torrente Comboé realizzati con scogliere e murature in pietrame e tubazioni in lamiera ondulata zincata; barriere di contenimento dello svio laterale degli automezzi realizzate in legno rinforzato con lamiera.

Viene presentata, in alternativa alla pista, l'opzione monorotaia il cui tracciato si sovrappone solo in parte alla pista stessa.

Motivazioni a supporto dell'intervento:

Il sentiero carrabile rientra nell'ambito di un progetto di recupero degli alpeggi di proprietà comunale nel quale sono stati ricompresi anche i tramuti di Comboé e Comboé Dessous che trovano sede nell'omonimo vallone situato ai piedi della Becca di Nona e del Monte Emilius.

La realizzazione del sentiero carrabile è finalizzata a garantire l'accesso e la gestione degli alpeggi.

Caratterizzazione del sito:

Gli interventi descritti ricadono interamente nella Zona di Protezione Speciale IT1202020 – “Mont Avic e Mont Emilius”. La ZPS è stata istituita con DGR 4233 del 29 dicembre 2006 ai sensi della Direttiva 79/409/CEE “Uccelli selvatici”.

La ZPS, la cui estensione è pari a 31.544 ha, ospita le seguenti specie di uccelli riportate in allegato I: Civetta capogrosso (*Aegolius funereus*), Allodola (*Alauda arvensis*), Coturnice (*Alectoris graeca saxatilis*), Aquila reale (*Aquila chrysaetos*), Gufo reale (*Bubo bubo*), Biancone (*Circaetus gallicus*), Picchio nero (*Drycopus martius*), Falco pellegrino (*Falco peregrinus*), Civetta nana (*Glaucidium passerinum*), Pernice bianca (*Lagopus mutus*), Falco pecchiaiolo (*Pernis apivorus*), Gracchio corallino (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*), Fagiano di monte (*Tetrao tetrix tetrix*).

L'istituzione recente, avvenuta sulla base di soli dati bibliografici e di presenza potenziale delle specie, non permette tuttavia una più precisa caratterizzazione avifaunistica e vegetazionale dell'area oggetto d'intervento.

Dal punto di vista botanico-vegetazionale, l'area interessata dall'intervento presenta una morfologia valliva con aree a pendenza ridotta nella parte centrale e formazioni boschive laterali, in particolare gli habitat individuati sono:

Larici-cembreti su rodoro-vaccinetti variante a cembro, riconducibile in base alla Direttiva 92/43/CEE “Habitat” alla categoria: Foreste alpine di *Larix decidua* e/o *Pinus cembra* (cod. 9420), non prioritario.

Pascoli subalpini con presenza di *Dactylis glomerata*, *Poa alpina*, *Phleum alpinum*, *Agrostis tenuis*, *Festuca spp*, *Deschampia cespitosa*, *Carex sempervirens*, *Plantago alpina*, *Nardum striata*, non riconducibili ad una o più specifiche categorie della Direttiva 92/43/CEE “Habitat”.

Analisi degli impatti:

Habitat:

Il progetto interessa un'area all'interno della quale è stato trovato un habitat da direttiva:

Foreste alpine di *Larix decidua* e/o *Pinus cembra* (cod 94.20). Boschi costituiti da uno strato arboreo dominato da *Larix decidua* accompagnato da *Pinus cembra* e *Pinus mugo* nelle valli più continentali, uno strato arbustivo basso di ericacee con *Empetrum hermaphroditum*. Questa comunità diviene maggiormente discontinua verso il limite superiore del bosco fino a costituire la fascia degli alberi isolati. La

dinamica si manifesta con lente espansioni nella fascia delle praterie alpine ed è influenzata dalle condizioni climatiche.

L'habitat forestale rappresenta un ambiente potenzialmente idoneo ad ospitare popolazioni di rapaci quali astore, sparviere, civetta nana e civetta capogrosso; la perdita di habitat può indurre la riduzione dei siti di nidificazione con conseguenti ripercussioni sul successo riproduttivo delle popolazioni. La perdita di habitat forestale prevista a seguito della realizzazione della pista è valutata in circa 0,325 ettari, quindi non significativa in relazione all'estensione dello stesso a livello regionale, in quanto rappresenta l'habitat forestale più diffuso in Valle d'Aosta.

Si evidenzia, tuttavia, come l'opzione monorotaia almeno nel tratto iniziale, non comporti perdita alcuna di habitat.

In corrispondenza del pianoro ubicato a sud dell'alpeggio "Comboé desot", in sinistra orografica del torrente Comboé, lo studio integrativo svolto dal comune di Charvensod conferma attraverso analisi dettagliate l'assenza di torbiere, rilevando in ogni caso la presenza di ristagno idrico e specie idrofile nell'area adiacente al torrente.

Per quanto riguarda la componente floristica, nell'area di intervento non sono segnalate specie di particolare interesse naturalistico e/o conservazionistico.

Avifauna :

In generale, per quanto riguarda le specie di rapaci diurni presenti e/o potenzialmente presenti nell'area, l'intervento previsto non genera impatti significativi sulle popolazioni, intesi come eliminazione o alterazione di siti potenziali di riproduzione o alimentazione; per contro, il mantenimento dei pascoli, secondo pratiche tradizionali, è importante in quanto i pascoli rappresentano siti di caccia per alcune delle specie considerate.

Per quanto riguarda i galliformi alpini, il gallo forcello è segnalato nella zona boscata, in sinistra orografica del vallone, nei pressi dell'alpe Comboé, dove sono presenti punti di canto. La specie nidifica preferibilmente tra il limite superiore del bosco di conifere e la zona degli arbusti contorti in lariceti-cembreti, peccete, rodoro-vaccinieti con larici radi, nella fascia altitudinale compresa tra i 1500m e i 2200 m. Il tracciato previsto dal progetto interferisce marginalmente, nella sua porzione terminale, con l'area di frequentazione della specie; le interferenze maggiori sono dovute essenzialmente al rumore generato in fase di cantiere ed all'aumento della frequentazione antropica dell'area in fase di esercizio. Entrambe inducono un'azione di disturbo sulle popolazioni che, soprattutto nel periodo delle parate nuziali e delle covate, possono spostarsi con abbandono dei nidi e conseguente diminuzione del successo riproduttivo.

Al riguardo, le integrazioni prodotte dal proponente evidenziano che il monitoraggio delle popolazioni di forcello (censimenti stagionali) in seguito alla realizzazione di una pista trattabile nel comune di Rhêmes St George, non ha segnalato differenze significative della specie prima e dopo l'intervento. La dispersione degli animali e l'eventuale conseguente decremento del successo riproduttivo quindi possono essere considerati impatti temporanei, reversibili alla cessazione del disturbo.

I lavori per la realizzazione dell'opera devono quindi essere effettuati lontano dal periodo primaverile (parate nuziali) e oltre il primo periodo estivo (cova, pulli al nido); il trimestre agosto-settembre-ottobre è quello più idoneo per la cantierizzazione dell'area, evitando di creare aree di deposito di mezzi e materiali nei pressi dei siti identificati per la cova e l'allevamento delle nidiate.

In fase di esercizio è indispensabile la regolamentazione del traffico veicolare sulla pista che deve essere permesso esclusivamente ai proprietari e/o ai conduttori dell'alpeggio.

Relativamente ai picidi, ed in particolare al picchio nero, non sono segnalati siti di nidificazione nell'area di intervento; la perdita di ambiente forestale può indurre impatti in seguito all'eliminazione di esemplari di conifere e/o latifoglie vetusti e di grosso diametro utilizzati dalla specie sia per la nidificazione che a scopo trofico.

Alla luce delle informazioni disponibili sull'area e tenuto conto delle considerazioni sopra riportate, gli impatti maggiori risultano essere la perdita dell'habitat forestale, il disturbo all'avifauna in fase di cantiere e il potenziale disturbo in fase di esercizio. L'opzione monorotaia realizzata almeno nel primo tratto, annulla l'impatto dovuto alla perdita dell'habitat mentre nel tratto terminale, servito dalla pista, gli impatti a carico della fauna devono essere comunque opportunamente mitigati con prescrizioni.

L'opzione sentiero trattorabile in tutta la sua lunghezza è realizzabile subordinatamente al rigoroso rispetto delle seguenti prescrizioni:

i lavori di esecuzione della pista non dovranno essere effettuati nel periodo primaverile e nel primo periodo estivo per non arrecare disturbo all'avifauna nidificante;

il taglio delle piante dovrà essere eseguito previa martellata da parte del Corpo forestale valdostano e dovrà risparmiare gli esemplari di grosse dimensioni adatti alla nidificazione e all'alimentazione del picchio nero; per la stessa ragione dovranno essere mantenuti sull'area eventuali individui morti o deperienti;

le aree sottoposte a scotico, a lavori ultimati, dovranno essere ripristinate utilizzando specie erbacee ed arbustive armonizzate con le essenze presenti;

i materiali di risulta degli interventi in bosco (ramaglie, materiale esboscato di piccole dimensioni) dovrà essere depezzato, frammentato e sparso sul suolo con miglioramento della fertilità forestale e riduzione del pericolo di incendio;

dovrà essere limitata la circolazione sulla nuova pista ai soli mezzi dei proprietari e/o conduttori degli alpeggi (l.r. 17/1985) con posizionamento di una sbarra metallica chiusa a chiave”;

- Preso atto del successivo parere espresso dalla Direzione Tutela del Territorio dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche (nota prot. n. 2744/DTT in data 7 febbraio 2007), che recita quanto segue: “In riferimento all'oggetto, richiamata la nota di richiesta n. 26928/DTA del 29.12.2006 ed il precedente parere espresso dalla scrivente Direzione con nota prot. n. 17258/DTT del 23.08.2006, esaminate le integrazioni progettuali e l'analisi d'impatto ambientale riferite all'ipotesi di realizzazione di una monorotaia in sinistra orografica del Torrente Comboé, per quanto di propria competenza, si evidenzia che:

1. In relazione agli aspetti concernenti la conformità con la cartografia degli ambiti inedificabili per terreni esposti al rischio di frane, redatta ai sensi dell'art. 35 della L.R. n. 11/1998 e s.m.i., il tracciato della monorotaia ricade in aree classificate ad elevato (F1) e basso (F3) rischio e di cautela (Fc con vincolo e disciplina d'uso F2). L'intervento proposto, classificabile come infrastruttura di tipo viario, è urbanisticamente ammissibile ai sensi dei commi 2bis e 3 dell'art. 35 della L.R. n. 11/1998 e s.m.i. solo attraverso autorizzazione in deroga da parte della Giunta regionale ai sensi dei commi 2bis e 3 della succitata legge, che prevede tale

possibilità per la realizzazione di interventi diretti alla salvaguardia di importanti interessi economici e sociali, purché fondati su specifiche indagini geognostiche, aventi carattere di eccezionalità ed in ogni caso subordinati anche alla condizione che l'intervento debba fondarsi sulla specifica valutazione dell'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto e di quelle conseguibili con le opere di difesa necessarie.

2. Da un punto di vista generale, il tracciato iniziale della monorotaia (sezioni di progetto n. 0-1-2-3) è posto in sinistra orografica del torrente Comboé, in una fascia altimetrica compresa tra i 1688 m e i 1801 m s.l.m. Per quanto attiene agli aspetti geologici, conformemente a quanto indicato nella documentazione degli ambiti inedificabili del Comune di Charvensod (Deleo, agosto 2002) e da studi in possesso della scrivente Direzione SEA CONSULTING, febbraio 2002), il tracciato si sviluppa in un settore caratterizzato a W dalla presenza di una falda detritica attivamente alimentata, individuabile ai piedi del ripido crinale che si diparte dal Col Plan Fenetre (2263 m s.l.m.) e a E dalla presenza dell'alveo del torrente Comboé e di numerosi paleoalvei che hanno subito una riattivazione in occasione dell'evento alluvionale dell'ottobre 2000. Alla luce di quanto esposto, non si esclude che l'intervento proposto possa essere interessato sia da dinamiche di tipo gravitativo (crolli e rotolamento di blocchi) e di tipo gravitativo – torrentizio (debris-flow), in occasione di eventi pluviometrici particolarmente intensi e prolungati, con probabilità, anche elevate, di danneggiamenti strutturali importanti.

3. Per quanto riguarda il tracciato della monorotaia compreso tra le sezioni 3-4, esso è impostato in corrispondenza di una soglia glaciale costituita da pareti subverticali di roccia particolarmente fratturata, il cui assetto geologico-strutturale dovrà essere attentamente valutato al fine dell'adozione di eventuali misure di mitigazione (interventi di bonifica e/o stabilizzazione corticale, scelte progettuali atte a garantire il corretto e permanente ancoraggio della struttura al suolo) atte a garantire la piena efficienza dell'infrastruttura viaria.

In merito al tratto terminale della monorotaia compreso tra le sezioni 4-11, si ritiene, come peraltro indicato nella relazione di approfondimento dello specifico studio di impatto ambientale, che le dinamiche geologiche-geomorfologiche dell'area siano tali da non determinare particolari interferenze con l'infrastruttura.

4. In relazione agli aspetti concernenti la conformità con la cartografia degli ambiti inedificabili per terreni esposti al rischio di valanghe e slavine, ai sensi dell'art. 37 della L.R. n. 11/1998 e s.m.i, si rammenta che il Comune di Charvensod non è ancora dotato delle specifiche cartografie degli ambiti inedificabili.

In rapporto alle conoscenze storiche e documentali, derivanti anche dalla cartografia preliminare, redatta ai sensi della DGR n. 422/1999 e predisposta dall'amministrazione comunale di Charvensod, già oggetto di concertazione con la competente struttura regionale, buona parte del tracciato della monorotaia risulterebbe essere interessata da potenziali fenomeni valanghivi.

In tali tratti l'infrastruttura può risultare vulnerabile rispetto questi fenomeni. La vulnerabilità del manufatto potrebbe risultare contenuta qualora lo stesso abbia ridotta altezza da terra e/o venga accompagnato dall'adozione di specifiche misure strutturali (muratura di controripa), in grado di limitare gli effetti distruttivi di scivolamenti valanghivi sul manufatto. L'utilizzo dell'infrastruttura dovrà comunque essere limitato ad un uso stagionale estivo e con finalità agricolo – pastorali.

In relazione a quanto sopra evidenziato, si sottolinea che l'ipotesi infrastrutturale formulata presenta criticità di natura idrogeologica complessa. Sul tracciato individuato si sovrappongono e si sommano effetti derivanti da fenomeni gravitativi, da fenomeni torrentizi e da fenomeni valanghivi, comportando criticità sul mantenimento in efficienza del manufatto. L'eventuale fattibilità dell'ipotesi progettuale della monorotaia è fortemente condizionata all'adozione di misure di protezione, non sviluppate nei documenti progettuali presentati”;

- Rilevato che il Comitato Tecnico per l'Ambiente, riunitosi in data 7 febbraio 2007, ha:

a) proceduto all'esame dei nuovi elaborati, alla lettura delle osservazioni e dei pareri pervenuti, e sentiti i tecnici incaricati della progettazione in sede di riunione, ha ritenuto di essere in possesso delle informazioni necessarie per l'espressione del parere di competenza.

Il Comitato ritiene opportuno ricordare che lo scopo della Valutazione di impatto ambientale è quello di valutare preventivamente alla sua realizzazione i possibili impatti di un intervento progettato, stabilendo, se ritenuto opportuno, le misure di mitigazione da adottare per ridurre ulteriormente detti impatti. Qualora le ripercussioni sul territorio vengano giudicate inaccettabili dai punti di vista delle rispettive competenze presenti nel comitato (vincoli idrogeologico e paesaggistico, sicurezza geologica o idrogeologia, aspetti naturalistici ecc.) il progetto viene respinto.

Partendo dal presupposto che qualsiasi progetto presentato all'attenzione dello scrivente comitato comporta inevitabilmente impatti sull'ambiente, in quanto inserisce nuovi elementi nello stesso, la prima valutazione che si è ritenuto opportuno effettuare è stata quella dell'opportunità della realizzazione di un collegamento a servizio degli alpeggi di Comboè. Il competente Assessorato all'Agricoltura ha illustrato come il recupero degli alpeggi di Comboè si inserisca in un insieme di interventi analoghi, aventi come scopo quello del mantenimento dell'attività agricola in quota, e come sia il frutto di un'attenta analisi sulle capacità produttive degli alpeggi interessati. Nel caso specifico di Comboè, la superficie utilizzabile come pascolo è tale da rappresentare un sicuro interesse agronomico e da giustificare l'intervento di recupero funzionale degli alpeggi, che, in effetti, ha già ottenuto un parere favorevole da parte delle competenti strutture. Dal punto di vista dell'Amministrazione Regionale, pertanto, la conca di Comboè merita di essere valorizzata da un punto di vista agronomico. Tale valorizzazione, che comporta un onere finanziario, verrebbe però vanificata dall'assenza di accesso agli alpeggi stessi, in quanto il sistema tradizionale di trasporto “a spalla” non garantisce più l'appetibilità dell'attività agricola, soprattutto, come nel caso specifico, per quegli alpeggi che, non risultando di proprietà dei gestori, vengono dati in affitto dal proprietario, in questo caso il Comune di Charvensod. L'investimento del recupero degli alpeggi verrebbe così ad essere vanificato, in quanto nel giro di poco tempo, vista la disponibilità di strutture analoghe di facile accesso, gli alpeggi in questione non risulterebbero, a causa delle difficoltà di gestione, più appetibili. Nel contempo pare opportuno ricordare che la “conca di Comboè”, le cui caratteristiche prative vengono apprezzate dall'utenza escursionistica, è tale proprio per la sussistenza di un'attività agricola, a servizio della quale viene richiesto il parere sul progetto presentato. In assenza di tali attività si assisterebbe ad una progressiva

colonizzazione del bosco circostante e alla scomparsa del prato che storicamente la contraddistingue, e che rappresenta, come espresso anche nel parere della Direzione flora, fauna, caccia e pesca, anche un habitat di valore per la fauna avicola (in particolare per i rapaci, che lo utilizzano come terreno di caccia).

E' anche opportuno ricordare la posizione di chi con le proprie osservazioni rileva l'alto valore di naturalità del sito e la sua valenza escursionistica, esortando quindi ad adottare la cosiddetta "opzione zero", cioè la non realizzazione di alcun intervento, il che comporterebbe, nel tempo, la cessazione delle pratiche agricole.

Alla luce della valenza agronomica del sito, del parere favorevole espresso in tale senso alla ristrutturazione degli alpeggi da parte dell'Assessorato competente e della successiva deliberazione di Giunta n. 3346 del 14/10/2005 che approvava il relativo finanziamento degli alpeggi, lo scrivente Comitato ha ritenuto di escludere quindi l'opzione zero quale alternativa percorribile, in quanto, oltretutto, non consentirebbe di mantenere il paesaggio agrario storico, così come costituitosi in seguito all'opera dell'uomo nel tempo.

Sono state quindi esaminate le due alternative presentate, ossia la realizzazione di una pista carrabile e la realizzazione di una monorotaia (sia mirante al raggiungimento della conca, sia al raggiungimento dell'alpeggio stesso).

Ribadendo che la valutazione d'impatto ambientale non si propone l'eliminazione totale degli impatti, obiettivo difficilmente raggiungibile a seguito della realizzazione di un intervento che, per la sua natura intrinseca, è suscettibile di introdurre nuovi elementi in un ambiente naturale, quanto, più realisticamente, la riduzione degli impatti stessi mediante l'adozione di opportune misure di mitigazione, l'esame del progetto ha portato alle seguenti conclusioni.

Come rilevato dalle strutture competenti in materia di flora e fauna e aree protette, le informazioni fornite sono sufficienti per consentire l'espressione di un parere, che è sostanzialmente favorevole per entrambe le soluzioni, fatta salva l'adozione di opportune misure di mitigazione, da applicare soprattutto in fase di cantiere.

Esaminati i costi stimati per l'intervento, e preso atto che gli stessi, a giudizio del competente Servizio Miglioramenti Fondiari e Infrastrutture dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali, pur risultando, probabilmente, in parte sottostimati per quanto riguarda la realizzazione della pista, non raggiungono i costi supposti dalle osservazioni pervenute che fanno riferimento a strade forestali di sezione maggiore e di tipologia costruttiva diversa. Si rammenta tra l'altro che soltanto il primo tratto della pista presenta una certa difficoltà costruttiva, mentre il tratto terminale di circa 1150 m comporta costi di realizzazione piuttosto limitati. Occorre inoltre evidenziare che, anche ipotizzando una stima in difetto del 40-50%, tenuto conto del minore costo dell'approvvigionamento dei materiali per la costruzione dei fabbricati e di successiva gestione degli alpeggi, la realizzazione della pista carrabile risulta preferibile;

b) visto il parere della Direzione Tutela del Territorio dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche, che rileva una marcata vulnerabilità dell'infrastruttura monorotaia in rapporto alle dinamiche di dissesto di natura geologica e valanghiva che coinvolgono estesamente il tracciato ipotizzato, richiedendo quindi, per garantire un'adeguata efficienza del manufatto, la protezione dello stesso attraverso l'adozione di ulteriori specifiche misure strutturali (muri di controripa, reti di contenimento ecc.), che porterebbero, oltre ad un incremento dei costi, all'introduzione di nuovi manufatti, con conseguente aumento degli impatti, anche a livello paesaggistico;

c) sentito il competente Servizio Miglioramenti Fondiari e Infrastrutture dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali che rileva come la realizzazione della monorotaia, viste le caratteristiche dall'area interessata dall'intervento, rappresenti una soluzione meno opportuna ai fini della gestione dell'attività agricola nel vallone di Comboè rispetto alla soluzione della pista, anche a seguito dei costi di gestione e di mantenimento della stessa in una zona ad elevato rischio geologico e valanghivo;

d) ritenuto quindi nel complesso accettabile la soluzione della pista.

Constatato quindi, alla luce di quanto emerso dall'esame istruttorio, che i maggiori impatti emergono nelle fasi di realizzazione dell'intervento e nella percorrenza, una volta realizzata, della pista da parte dei mezzi a motore, sia per quanto riguarda il disturbo alla fauna selvatica, sia per quanto riguarda il disturbo all'utenza escursionistica, come le numerose osservazioni presentate hanno opportunamente evidenziato;

e) espresso all'unanimità parere favorevole, per quanto di competenza, al progetto di variante del progetto di miglioramento e completamento sentiero carrabile Ponteille – Comboé nel Comune di Charvensod, alle seguenti condizioni:

- vengano scrupolosamente seguite le prescrizioni espresse dalle Strutture regionali nei pareri di competenza, con particolare riguardo nella fase di realizzazione dell'intervento al fine di minimizzare gli impatti complessivi;

- considerato che, al termine dell'esecuzione dei lavori, l'impatto principale per la naturalità del sito sarà rappresentato dal traffico veicolare e dal disturbo ad esso connesso, si ritiene necessario che l'accesso alla pista sia rigidamente regolamentato mediante apposizione di sbarra all'inizio della stessa e consentito solo per la gestione dell'attività agro-pastorale, previa identificazione dei mezzi autorizzati da parte del Comune e segnalazione alla Stazione Forestale competente per giurisdizione delle targhe dei mezzi autorizzati;

f) rammentato che delle date di inizio e termine dei lavori dovrà essere dato avviso con comunicazione scritta anche al Servizio Valutazione Impatto Ambientale dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche;

g) ritenuto inoltre di proporre alla Giunta di estendere l'efficacia della valutazione positiva di compatibilità ambientale a cinque anni dalla data del rilascio della decisione di compatibilità ambientale;

- Preso atto del parere espresso dal Servizio Miglioramenti Fondiari e Infrastrutture dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali (nota prot. n. 6953/AGR in data 21 febbraio 2007), che recita quanto segue: "In risposta alla nota prot. n. 1647/DTA del 24/01/2007 concernente l'oggetto, ed esaminati gli elaborati trasmessi unitamente alle sopraccitate richieste, si esprimono le seguenti considerazioni.

Il recupero degli alpeggi di Comboé si inserisce in un insieme di interventi analoghi, aventi come scopo il mantenimento dell'attività agricola in quota, ed è il frutto di un'attenta analisi sulle capacità produttive degli alpeggi interessati. Nel caso specifico, la superficie utilizzabile come pascolo è tale da rappresentare un sicuro interesse agronomico e da giustificare l'intervento di recupero funzionale degli alpeggi che, in effetti, ha già ottenuto un parere favorevole da parte delle competenti strutture ed il relativo finanziamento da parte della giunta regionale (delibera n. 3346 del 14/10/2005).

Dall'analisi dei costi stimati per l'intervento si evidenzia che gli stessi, pur risultando probabilmente in parte sottostimati per quanto riguarda la realizzazione della pista,

non raggiungono i costi supposti dalle osservazioni pervenute, che fanno riferimento a strade forestali di sezione maggiore e di tipologia costruttiva diversa. si rammenta tra l'altro che soltanto il primo tratto della pista presenta una certa difficoltà costruttiva, mentre il tratto terminale di circa 1150 m comporta costi di realizzazione piuttosto limitati. occorre inoltre evidenziare che, anche ipotizzando una stima in difetto del 40-50%, tenuto conto del minore costo dell'approvvigionamento dei materiali per la costruzione dei fabbricati e della successiva gestione degli alpeggi, la realizzazione della pista carrabile risulta preferibile.

Alla luce di quanto esposto precedentemente, si esprime parere favorevole alla costruzione del sentiero carrabile da Ponteille a Comboé”;

- Preso atto del parere favorevole condizionato espresso dalla Direzione Tutela Beni Paesaggistici e Architettonici dell'Assessorato Istruzione e Cultura (nota prot. n. 2191/TP in data 27 febbraio 2007), che recita quanto segue: “Per quanto di competenza, ai sensi delle norme di tutela, esaminata la documentazione di approfondimento integrativa alla variante progettuale di cui all'oggetto e preso atto delle osservazioni pervenute, si esprime la seguente valutazione rispetto agli interventi previsti.

Preso atto dei pareri favorevoli rispetto a tutte le opzioni espressi da altre strutture regionali.

Ritenuto, al contrario, che “l'opzione zero” comporterebbe, nel tempo, la totale trasformazione fisica del vallone di Comboé tramite la colonizzazione da parte del bosco dei prati destinati a pascolo e, di fatto, la perdita totale delle architetture d'alpe tradizionali e dell'attuale “paesaggio culturale agro-pastorale” così come evolutosi storicamente sino ai giorni nostri (inteso anche come presidio del territorio da parte dell'uomo, finalizzato pure al controllo e quindi alla riduzione delle criticità di tipo idrogeologico).

Tenuto conto che i programmi di settore devono prevedere, secondo le norme del P.T.P., appositi incentivi per il mantenimento delle attività agricole nelle aree di specifico interesse paesaggistico e storico, razionalizzandone l'accessibilità e minimizzando il rapporto tra costi ambientali e redditività aziendale, e che le Strutture regionali competenti hanno evidenziato l'opportunità di mantenere l'attività agricola in quota tutelandola e valorizzandola dal punto di vista agronomico.

Verificato che la monorotaia non consentirebbe il trasporto di persone, secondo le attuali norme di riferimento, per cui non sarebbe garantita la sicurezza dei conduttori dell'alpeggio in condizioni di emergenza.

Atteso che, oltre a problemi di funzionalità nel tratto del “gradino glaciale” ed anche rispetto alla lunghezza (tempi di percorrenza), il percorso della monorotaia in altro tratto risulterebbe in zona di rischio, come si evince dalle valutazioni delle Strutture regionali competenti, per cui per proteggere la monorotaia stessa sarebbero comunque necessarie ingenti opere di messa in sicurezza da valanghe, caduta massi e smottamenti (murature, reti e eventuale innalzamento dell'infrastruttura medesima rispetto al terreno per ridurre eventuali interferenze dirette con fenomeni di “debris-flow”).

Siccome nel progetto della pista da Ponteille a Comboé sono previsti puntuali interventi di ripristino “a verde” dei luoghi e importanti opere di ingegneria naturalistica, e che la pista potrà risultare di sezione di 2,50 metri (non realizzando fosso e banchina), e quindi di ampiezza ridotta rispetto a quanto indicato dalle norme

di attuazione del P.T.P., si esprime parere favorevole rispetto alla proposta progettuale relativa alla pista stessa in quanto, complessivamente – valutando gli aspetti positivi e negativi in rapporto ai medesimi indotti dalla monorotaia – la viabilità prevista consentirà di mantenere nel miglior modo possibile il paesaggio agrario tradizionale (e la sua percezione visiva all'interno del contesto montano di pertinenza) così come sedimentato nei secoli mediante l'equilibrio tra lavoro dell'uomo e l'evoluzione della natura, a condizione che siano puntualmente attuate tutte le misure di mitigazione indicate dallo studio di impatto ambientale e stabilite dalle varie Strutture regionali in sede di valutazione.

In particolare, non si dovrà realizzare alcun fosso a monte della pista né banchine a valle; dovrà essere tagliato il minor numero possibile di alberi (solo quelli indicati dalla competente stazione forestale) salvaguardando quelli più grandi; non dovrà esserci intervento o modifica delle sorgenti o comunque dei punti in cui vi è presenza di acqua; non dovranno essere collocate baracche di cantiere di dimensioni considerevoli né dovranno stazionare mezzi e attrezzature che non siano direttamente funzionali ai lavori da svolgere sul tratto di intervento; i mezzi impiegati dovranno essere di piccole dimensioni per ridurre l'incidenza sul territorio in fase di cantiere; la pista sul piano di Comboé dovrà risultare “aderente” al terreno rispettandone la morfologia, senza murature di contenimento, adeguatamente inerbita e da mantenere come tale nel tempo.

Sarà opportuno, inoltre, a lavori ultimati, limitare rigorosamente le possibilità di accesso ai soli conduttori e proprietari dei fondi.

Peraltro, in sede di esecuzione degli interventi, ci si riserva di verificare in sito puntualmente ogni “singolo dettaglio” dei lavori al fine di limitare al massimo l'impatto visivo – per quanto tecnicamente possibile – e quindi ottimizzare l'inserimento paesaggistico della pista secondo la morfologia dei siti all'interno delle varie componenti ambientali (bosco, bosco rado, prati)”;

- Preso atto che il Servizio Valutazione Impatto Ambientale dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche, in sede di istruttoria, esaminate le osservazioni pervenute, visti i pareri tecnici espressi, e sentite le osservazioni proposte in sede di incontro pubblico, ha concluso che la realizzazione di un intervento di collegamento risulta necessaria per il mantenimento dell'attività agricola nel vallone di Comboè. Preso atto che entrambe le soluzioni proposte (monorotaia e pista) comportano ricadute ambientali, ha ritenuto accettabile, alla luce delle conclusioni espresse nei pareri dei competenti servizi regionali, l'intervento di pista carrabile proposto. Richiama tuttavia la necessità di regolamentare l'accesso alla pista dei mezzi a motore, in quanto lo stesso viene individuato come principale causa di disturbo ambientale al termine dei lavori;

- Verificato, ai sensi dell'art. 15, comma 3 della legge regionale 18 giugno 1999, n. 14 concernente la nuova disciplina della procedura di valutazione di impatto ambientale, che:

a) il progetto risulta globalmente compatibile con le finalità della suddetta legge, avuto riguardo, in via prioritaria, alle esigenze di prevenzione e tutela igienico-sanitaria, di tutela dell'ambiente dagli inquinamenti, nonché di salvaguardia delle aree che presentino particolare fragilità geologica ed idrogeologica;

b) sono stati espressi, in seno al Comitato Tecnico per l'Ambiente, pareri positivi vincolanti in merito alle disposizioni vigenti in materia di protezione delle bellezze naturali e delle cose di interesse artistico o storico, di vincolo idrogeologico, di tutela delle acque, del suolo e dell'atmosfera;

- Rilevato che l'Ing. Piero BAL, in veste di progettista, ha richiesto, con nota scritta in data 16 febbraio 2007, per conto dell'Amministrazione comunale di Charvensod, l'attivazione della procedura di autorizzazione in deroga, prevista dai commi 2bis e 3 dell'articolo 35, della legge regionale n. 11 del 6 aprile 1998, in materia di urbanistica e di pianificazione territoriale della Valle d'Aosta, così come modificata dalla legge regionale n. 1 del 20 gennaio 2005 e dalla legge regionale n. 22 del 16 ottobre 2006, relativa ai lavori di miglioramento e completamento del sentiero carrabile Ponteille – Comboé nel Comune di Charvensod;

- Considerato che, sulla base dell'esame formulato dalla competente Direzione tutela del territorio dell'Assessorato territorio, ambiente e opere pubbliche, il progetto risponde all'esigenza, attraverso interventi di carattere funzionale e strutturale, di realizzare un'infrastruttura viaria, in parte sovrapposta all'attuale sentiero pedonale esistente, di collegamento tra le località di Ponteille e Comboé in Comune di Charvensod;

- Evidenziato che le aree interessate dall'opera viaria ricadono parzialmente in zone classificate ad elevato e medio rischio dalle cartografie degli ambiti inedificabili per terreni soggetti a rischio di frane del Piano Regolatore Generale Comunale, e che pertanto, per la realizzazione dell'intervento, risulta necessaria la deroga ai sensi dei commi 2bis e 3, dell'articolo 35 della legge regionale n. 11/1998, così come modificato dalla legge regionale n. 1/2005 e dalla legge regionale n. 22/2006;

- Rilevato che il richiamo alle opere di cui ai commi 2bis e 3, dell'art. 35, della legge regionale n. 11/1998, così come modificato dalla legge regionale n. 1/2005 e dalla legge regionale n. 22/2006, rende possibile ammettere nelle aree ad alta e media pericolosità la realizzazione di interventi diretti alla salvaguardia di importanti interessi economici e sociali, purché fondati su specifiche indagini geognostiche. Tale possibilità, avente carattere di eccezionalità, deve in ogni caso essere subordinata anche alla condizione che l'intervento deve fondarsi sulla specifica valutazione dell'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto e di quelle conseguibili con le opere di difesa necessarie;

- Evidenziato che la struttura competente della Direzione tutela del territorio, dopo aver esaminato gli elaborati progettuali, trasmessi dall'Amministrazione comunale committente, in sede di valutazione di impatto ambientale, con specifico riferimento agli approfondimenti geognostici (relazione geologico-geotecnica redatta nel mese di aprile 2006 dal geol. Roby VUILLERMOZ ed alle successive integrazioni trasmesse in data 22 agosto 2006 e 29 dicembre 2006), constatato che la soluzione progettuale concernente la viabilità agricola risulta ricadere in ambiti caratterizzati da dinamiche di tipo gravitativo (crolli e rotolamento di blocchi) e di tipo gravitativo – torrentizio (debris-flow), è giunta alla determinazione che la realizzazione dell'intervento non comporta sostanziali incrementi nelle condizioni di rischio rispetto alle situazioni

attuali. La vulnerabilità dell'infrastruttura risulta mitigabile dalle scelte progettuali adottate con specifico riferimento agli attraversamenti dei canali detritici misti. Pertanto si ritiene che la realizzazione dell'intervento possa ritenersi compatibile con lo stato di dissesto in essere;

- Rilevato che, dalla relazione tecnica presentata dall'Amministrazione comunale di Charvensod, si evince che la realizzazione dell'intervento è funzionale all'adeguamento della viabilità pedonale esistente alle esigenze agricolo-pastorali delle aziende in essere sulla sovrastante piana di Comboé ed al ripristino funzionale dei fabbricati agricoli, oggetto di finanziamento da parte dell'Assessorato agricoltura e risorse naturali; pertanto nell'ottica di mantenere una presenza antropica attiva su un'area di alta montagna, a delicato equilibrio idrogeologico, che possa perseguire gli obiettivi di conservazione idrogeologica, l'intervento riveste valore di salvaguardia di un importante interesse economico e sociale;

- Ritenuto di proporre, quindi, di approvare l'esecuzione dei lavori di miglioramento e completamento del sentiero carrabile Pontaille – Comboé nel Comune di Charvensod, promossi dall'Amministrazione comunale di Charvensod, ai fini dell'applicazione di quanto previsto ai commi 2bis e 3, dell'articolo 35, della legge regionale n. 11/1998, così come modificato dalla legge regionale n. 1/2005 e dalla legge regionale n. 22/2006, sussistendo l'esigenza di salvaguardare importanti interessi economici e sociali ed essendo il progetto fondato su specifiche indagini geognostiche e sulla specifica valutazione dell'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto, compatibilmente e fatto salvo il rispetto della restante normativa nazionale e regionale in materia di tutela ambientale e territoriale;

- Vista la deliberazione della Giunta regionale n. 4223 in data 29 dicembre 2006 concernente l'approvazione del bilancio di gestione, per il triennio 2007/2009, con attribuzione alle strutture dirigenziali e degli obiettivi gestionali correlati e di disposizioni applicative;

- Visto il parere favorevole rilasciato dal Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale, ai sensi del combinato disposto degli articoli 13, comma 1, lett. "e" e 59, comma 2, della L.R. n. 45/1995, sulla legittimità della presente proposta di deliberazione;

- Visto il parere favorevole rilasciato dal Direttore della Direzione Tutela del Territorio, ai sensi del combinato disposto degli articoli 13, comma 1, lett. "e" e 59, comma 2, della L.R. n. 45/1995, sulla legittimità della presente proposta di deliberazione;

- Su proposta dell'Assessore al Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche, sig. Alberto CERISE;

- Ad unanimità di voti favorevoli

DELIBERA

1°) di esprimere una valutazione positiva condizionata sulla compatibilità ambientale del progetto, proposto dal Comune di Charvensod, di variante del progetto di miglioramento e completamento sentiero carrabile Ponteille – Comboé nel Comune di Charvensod;

2°) di subordinare la presente valutazione positiva all'osservanza delle seguenti prescrizioni:

- l'effettiva esecuzione dei lavori di realizzazione dei guadi è subordinata al preventivo rilascio da parte del Servizio Gestione Risorse e Demanio Idrico dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche del disciplinare contenente le condizioni alle quali è consentito l'ingresso nell'alveo del torrente Comboé e l'occupazione delle superfici appartenenti al demanio idrico, ai sensi del R.D. n. 523/1904;
- considerato che l'opera in progetto va a sovrapporsi per lungo tratto al sentiero a carattere comunale n. 14, e vista l'importanza escursionistica della zona, si richiede che vengano preservati i tratti di sentiero non interessati dalla pista e siano garantiti gli accessi agli stessi, concordando gli interventi puntuali con la Direzione Sistemazioni Montane e Infrastrutture dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali. Infine si richiede che il progettista e il direttore dei lavori dell'opera in oggetto prendano contatto con i tecnici della Direzione Sistemazioni Montane e Infrastrutture dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali al fine di definire gli aspetti di dettaglio;
- in termini di cautela, in relazione al rischio valanghivo, sia limitata la fruibilità della pista ad un uso esclusivo stagionale estivo e con finalità agricolo – pastorali;
- il taglio delle piante dovrà essere ridotto al minimo indispensabile ed effettuato da personale altamente specializzato nelle tecniche di utilizzazione forestale al fine di evitare danni al popolamento, avendo accortezza di salvare gli esemplari di maggiori dimensioni.

Alle operazioni di martellata delle piante, da effettuarsi all'atto del tracciamento della strada e in seguito all'affidamento dei lavori in appalto, dovranno partecipare i responsabili dell'Ufficio utilizzazioni forestali della Direzione foreste, le guardie forestali competenti per territorio e il tecnico responsabile della direzione dei lavori. Per precauzione il varco dovrà essere ridotto al minimo indispensabile, rimandando il taglio di eventuali alberi situati al limite dell'area di occupazione della strada all'atto degli scavi e valutando insieme ai soggetti di cui sopra, caso per caso, se è indispensabile l'abbattimento di ulteriori singoli esemplari scalzati dagli scavi e pericolanti.

Le piante abbattute dovranno essere allestite, accatastate a monte del tracciato e asportate con mezzi appropriati subito dopo lo sbancamento del tracciato;

- gli interventi di scavo e di sbancamento dovranno essere effettuati con la massima precauzione e possibilmente con mezzi di piccole dimensioni: gli scavi dovranno essere aperti in periodi non immediatamente successivi ad intense precipitazioni e realizzati per brevi tratti, procedendo alla predisposizione immediata delle finiture.

Per la realizzazione dei riporti si dovrà prevedere la preparazione della superficie di posa del materiale, curando il gradonamento del pendio per il contenimento della scarpata di valle e prevedendo l'accurato costipamento del materiale.

Si dovrà in ogni caso evitare lo scarico a valle di materiale lapideo o terroso derivante dalle operazioni di sbancamento e scavo.

Il terreno vegetale dovrà essere accantonato per il successivo utilizzo nel ricoprimento delle scarpate che verranno infine rinverdate tramite semina.

In presenza di acqua gli scavi dovranno essere realizzati a campioni di ridotte dimensioni, prevedendo eventualmente la sbadacchiatura delle scarpate;

- il drenaggio e l'allontanamento delle acque dovranno essere particolarmente curati: sarà opportuno nel corso degli scavi posizionare delle canalette di gronda provvisorie onde evitare la presenza di acqua lungo i fronti di scavo;
- le opere d'arte, in particolare le opere di sostegno delle scarpate, dovranno essere ridotte al minimo indispensabile. Sarà preferibile la costruzione di scogliere in pietrame a secco con intasamento dei vuoti con terra vegetale e successivo inerbimento, oppure con palificate opportunamente mascherate con specie arbustive ed erbacee.
- L'utilizzo delle specie vegetali per le opere di recupero ambientali non dovranno essere casuali ma seguire la distribuzione naturale delle fitocenosi esistenti in loco alle varie altitudini ed esposizioni;
- l'impatto dell'intervento per quanto concerne la tutela del gallo forcello potrà essere minimizzato in fase di costruzione evitando di posizionare strutture provvisorie di cantiere e mezzi di trasporto nei pressi dei siti identificati per la cova e l'allevamento delle nidiate; inoltre è importante evitare di modificare l'ubicazione dei punti d'acqua, che soddisfano le esigenze idriche di mammiferi e uccelli;
- i lavori di esecuzione della pista non dovranno essere effettuati nel periodo primaverile e nel primo periodo estivo per non arrecare disturbo all'avifauna nidificante;
- il taglio delle piante dovrà risparmiare gli esemplari di grosse dimensioni adatti alla nidificazione e all'alimentazione del picchio nero; per la stessa ragione dovranno essere mantenuti sull'area eventuali individui morti o deperienti;
- considerato che, al termine dell'esecuzione dei lavori, l'impatto principale per la naturalità del sito sarà rappresentato dal traffico veicolare e dal disturbo ad esso connesso, si ritiene necessario che l'accesso alla pista sia rigidamente regolamentato mediante apposizione di sbarra all'inizio della stessa e consentito solo per la gestione dell'attività agro-pastorale, previa identificazione dei mezzi autorizzati da parte del Comune e segnalazione degli stessi alla Stazione Forestale competente per giurisdizione;
- siano puntualmente attuate tutte le misure di mitigazione indicate dallo studio di impatto ambientale e stabilite dalle varie Strutture regionali in sede di valutazione. Ai fini paesaggistici dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni: in particolare, non si dovrà realizzare alcun fosso a monte della pista né banchine a valle, ritenendo preferibile sagomare la sede stradale con leggera pendenza verso valle e posizionare canalette trasversali alla sede stradale, per la raccolta delle acque superficiali, in numero adeguato in relazione alla pendenza in modo da scaricare le acque lungo tutto il versante. Si suggerisce

di realizzare, nei punti di scarico delle canalette, delle modeste opere di raccolta superficiali con lo scopo di distribuire su una fascia ampia le acque di scolo.

Le canalette superficiali dovranno essere posate in modo trasversale alla sede stradale con angolo minimo di 30° ed avere una discreta pendenza al fine di evitare ristagni al loro interno di acqua e materiale terroso che vanificano l'effetto drenante delle opere.

In fase di progettazione esecutiva dovrà essere pertanto presentato un piano di manutenzione dell'opera che preveda una accurata e scrupolosa manutenzione delle reti di drenaggio nella fase di esercizio; non dovrà esserci intervento o modifica delle sorgenti o comunque dei punti in cui vi è presenza di acqua; non dovranno essere collocate baracche di cantiere di dimensioni considerevoli né dovranno stazionare mezzi e attrezzature che non siano direttamente funzionali ai lavori da svolgere sul tratto di intervento; la pista sul piano di Comboé dovrà risultare "aderente" al terreno rispettandone la morfologia, senza murature di contenimento, adeguatamente inerbita e da mantenere come tale nel tempo;

- in sede di esecuzione degli interventi, la Direzione Tutela Beni Paesaggistici e Architettonici dell'Assessorato Istruzione e Cultura si riserva di verificare in sito puntualmente ogni "singolo dettaglio" dei lavori al fine di limitare al massimo l'impatto visivo – per quanto tecnicamente possibile – e quindi ottimizzare l'inserimento paesaggistico della pista secondo la morfologia dei siti all'interno delle varie componenti ambientali (bosco, bosco rado, prati);

3°) di approvare l'esecuzione, ai fini e per gli effetti di cui all'articolo 35, commi 2bis e 3, della legge regionale n. 11/1998, così come modificato dalla legge regionale n. 1/2005 e dalla legge regionale n. 22/2006, dell'intervento promosso dall'Amministrazione comunale di Charvensod concernente i lavori di miglioramento e completamento del sentiero carrabile Ponteille – Comboé, nel Comune di Charvensod, sussistendo l'esigenza di salvaguardare importanti interessi economici e sociali ed essendo il progetto fondato su specifiche indagini geognostiche e sulla specifica valutazione dell'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto, compatibilmente con il rispetto della restante normativa nazionale e regionale in materia di tutela ambientale e territoriale;

4°) di richiamare che l'esecuzione delle opere dovrà avvenire nel rispetto delle leggi vigenti in materia di prevenzione e tutela igienico-sanitaria, di tutela dell'ambiente dagli inquinamenti, nonché di salvaguardia delle aree che presentino particolare fragilità geologica ed idrogeologica;

5°) di rammentare che dovrà essere dato avviso con comunicazione scritta della data di inizio dei lavori alle seguenti Strutture:

- Servizio Valutazione Impatto Ambientale dell'Assessorato Territorio, Ambiente e Opere Pubbliche (al quale dovrà essere comunicato anche il termine dei lavori);
- Direzione Foreste dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali, alla quale la Ditta appaltatrice dovrà presentare anche il progetto esecutivo dell'opera, al fine di provvedere ai controlli previsti dalla normativa vigente in materia di vincolo idrogeologico;

6°) di limitare l'efficacia della presente valutazione positiva di compatibilità ambientale a cinque anni decorrenti dalla data della presente decisione di compatibilità ambientale;

7°) di disporre la pubblicazione della presente deliberazione nel Bollettino Ufficiale della Regione.

GA/