



Sezione di Bergamo

Bergamo, 28 maggio 2021
Prot. 11496

Egregio sig. Sindaco del
COMUNE di
Castione della Presolana – BG
comune.castionedellapresolana@cert.legalmail.it

PROVINCIA DI BERGAMO
Settore urbanistica
Servizio strumenti urbanistici
protocollo@pec.provincia.bergamo.it

Regione Lombardia Sede Territoriale di Bergamo
24100 BERGAMO
bergamoregione@pec.regione.lombardia.it

REGIONE LOMBARDIA
Direzione Generale Ambiente, Energia e Reti
20124 MILANO
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

REGIONE LOMBARDIA
Direzione Generale Territorio e Urbanistica
20124 MILANO
territorio_protezionecivile@pec.regione.lombardia.it

Assessore all'Agricoltura, Alimentazione e Sistemi
Verdi
dott. Fabio Rolfi
fabio_rolfi@regione.lombardia.it

Assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità
sostenibile
dott. Claudia Maria Terzi
segreteria_terzi@regione.lombardia.it

Assessore agli Enti locali, Montagna e Piccoli Comuni
geom. Massimo Sertori
massimo_sertori@regione.lombardia.it

Assessore all'Ambiente e Clima
dott. Raffaele Cattaneo



raffaele_cattaneo@regione.lombardia.it

Assessore al Territorio e Protezione Civile

Dott. Pietro Foroni

pietro_foroni@regione.lombardia.it

Ministro della Transizione Ecologica

Prof. Roberto Cingolani

DITEI@minambiente.it

Ministro delle infrastrutture e mobilità sostenibili

Prof. Enrico Giovannini

segtecnica.ministro@mit.gov.it

Bergamo, 27.05.2021

Oggetto: Funivia Castione Monte Pora e progetti di espansione turistica sulla Presolana. Perplessità sulla richiesta di finanziamento tramite PNNR - Riflessioni e osservazioni alla Variante al PGT. – .

Abbiamo saputo dalla stampa e da alcuni cittadini locali che l'amministrazione comunale di Castione ha presentato alla Regione Lombardia e al Ministero la richiesta di finanziamento, nell'ambito del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) per la costruzione di una nuova funivia di collegamento tra Castione e il Monte Pora. Si tratta di una vecchia idea degli anni '70 rispolverata per l'occasione e della quale esiste solo una "relazione tecnica" (non un progetto di fattibilità economica, né di massima) che non dà certezze neppure sul tracciato.

La relazione che accompagna la richiesta di finanziamento non a caso specifica nel suo *incipit* che *“Lo studio si basa su considerazioni preliminari tecniche e geografiche e non si è occupato di effettuare studi di dettaglio, verifiche puntuali o indagini di effettiva fattibilità di tipo geologico, idraulico, nivologico, naturalistico-ambientale o paesaggistico. Non sono state eseguite verifiche di disponibilità dei suoli o indagini su vincoli preesistenti che non rendano possibile l'eventuale realizzazione dell'opera.”*

UN PROGETTO CHE NON ESISTE

Solo questa premessa, in sé rivela, in modo più che esplicito, che il progetto di tale funivia non esiste: la relazione propone addirittura 3 tracciati di cui si dà per certa solo la posizione della stazione di partenza e, non definita del tutto, quella di arrivo.

Non si sa se sarà destinata a servizio di trasporto pubblico o solo sportivo, quasi che lo sportivo possa in qualche modo escludere che costituisca servizio pubblico: ma forse questa distinzione è solo finalizzata al più idoneo reperimento di finanziamenti pubblici.

Appare difficile pensare che sia ad uso dei residenti locali visto che sul Monte Pora, non si contano più di una ventina di residenti.

Una cosa però sembra certa: che sarà una funivia monofune con cabine a dieci posti con trasporto fino a 4000-4500 persone/h. Qualche perplessità sulla scelta di tali capienze, in questi tempi, ci sembra un azzardo, ma su questo punto tutti ci auguriamo che gli allarmi pandemici rientrino per il giorno del taglio del nastro.

COMPLETA ASSENZA DI IPOTESI DI IMPATTO: il nuovo impianto è un grande punto di

domanda

Anche il magazzino per il ricovero delle cabine non è chiaro se sia previsto interrato o fuori terra e per quanto riguarda le stazioni, non si conoscono dimensioni, altezze, ingombri, se saranno sospese, in muratura o acciaio e vetro. Sarà il costruttore che proporrà la cosa migliore? Ci si domanda: tenendo conto di cosa? Ambiente, paesaggio, impatto ambientale, compatibilità geologica e idrogeologica, paesaggistica? E se l'impatto fosse tale da sconsigliarne la costruzione? Oppure si dà per scontato che un impianto di questo genere sarà comunque compatibile? Senza neppure un progetto di massima? Senza un minimo di studio di impatto ambientale e paesaggistico? Per cosa verranno spesi i soldi pubblici richiesti?

IL TRAFFICO VEICOLARE PER IL PORA

L'attuale strada di accesso appare sufficiente e discretamente mantenuta dal comune di Castione, salvo un tratto di meno di 1 km oggetto di scadente manutenzione che ricade nel comune di Angolo: i confini dei comuni coincidono tuttora con i vecchi confini dei pascoli, e sono spesso inadeguati alle attuali esigenze.

I parcheggi per andare al Pora appaiono non sufficienti solo nei periodi di più intensa frequentazione (week end, vacanze natalizie), ma ci risulta siano migliorati in tempi recenti e potrebbero essere ampliati e soprattutto organizzati meglio.

Il problema ben più serio di traffico, a cui si possono ascrivere code pesantissime di auto nei periodi di vacanza, è costituito in misura minore dallo svincolo tra la "strada del Pora" (via Papa Giovanni) e la SS671 (risolvibile probabilmente con una rotatoria), ma ancor più riguarda l'attraversamento dell'abitato di Castione della Presolana. Con la funivia (la cui partenza è ipotizzata oltre il centro abitato di Castione) il problema oltre che permanere, sicuramente peggiorerebbe.

L'INNEVAMENTO ARTIFICIALE: obbligatorietà e danno ambientale permanente

L'area del Monte Pora è delicatissima e già segnata da impianti di innevamento artificiale di cui la zona sciabile necessita perché l'innevamento naturale dura pochissimi giorni l'anno: basta consultare i dati storici. Dal 2010 al 2020 ha nevicato per mediamente 2 giorni l'anno e con una quantità di neve risibile.

A titolo di esempio:

2016/17	una sola giornata nevosa in marzo	5 cm di neve	
2017/18	una sola giornata nevosa in febbraio	3 cm di neve	
2018/19	tre giornate nevose, una in gennaio, una in febbraio, una in aprile		la massima di 10 cm
2019/20	cinque giornate nevose, la massima 10 cm		

Del resto il Monte Pora è uno stupendo pianoro in leggero declivio, ottimamente esposto al sole dove la neve sulle piste, nei rari giorni in cui nevicata, tende a sciogliersi in brevissimo tempo, data anche la bassa quota alla quale si trova. Per rimanere sciabile **si ricorre in modo permanente all'innevamento artificiale** (attualmente ci risultano più di 60 tra cannoni e aste sparaneve). Forse, sia gli sciatori, sia coloro che autorizzano gli impianti di innevamento, non conoscono **l'impatto ambientale** in termini di consumi di acqua (circa 200 litri al metro quadrato: per unità di superficie molto più di quanto si consumi per irrigare un campo di mais), di energia per raffreddarla, di bacini di contenimento dell'acqua (1m³ di acqua per 2 m³ di neve!), di inquinamento ambientale causato dagli additivi. E' stato ormai accertato che la neve artificiale contiene, per via degli additivi, e favorisce elevate concentrazioni di batteri che, una volta che la neve si scioglie, permangono nel suolo e nella vegetazione, alterando gli equilibri ecosistemici. **Il maggior peso della neve artificiale** (da 2 a 4 volte) rispetto a quella naturale (perché contiene meno aria), non isola sufficientemente dal freddo il terreno. La stagione vegetativa

viene ritardata di circa 20 giorni a causa dell'innevamento prolungato. Il dissesto idrogeologico aumenta perché i pendii, non più difesi dalla vegetazione, subiscono un'accelerazione dell'erosione a sua volta incrementata dall'impermeabilizzazione del ghiaccio, che non consente all'acqua di infiltrarsi nel terreno.

Ora che l'innevamento naturale, a causa del riscaldamento globale, sposta la sua quota sempre più in alto, ci si domanda come si possa pensare che siano impianti sostenibili quelli sciistici come quelli del monte Pora: a quote così basse (da 1300 a 1800), dove la morfologia del terreno e l'esposizione impongono il continuo ricorso all'innevamento artificiale.

VOCAZIONE DEL PORA

E' quindi chiaro che la vocazione di questo splendido belvedere sulla Valle Seriana e sulla Presolana non è più quello di essere una stazione sciistica in equilibrio con l'ambiente.

Pertanto sarebbe meglio escludere una funivia destinata ad incrementare il turismo sciistico. Il collegamento stradale si è sempre rivelato sufficiente per sfruttare i pochi giorni di neve garantita.

Il turismo estivo, proprio per la mancanza di necessità di impianti di risalita, di innevamento artificiale e di strutture imponenti, può essere più facilmente organizzato in modo sostenibile. Ma il turismo estivo si esplica attraverso passeggiate, salite in bicicletta e mountain bike, voli con parapendio e non ci sembra necessiti di un'apposita funivia. I pochi che vogliono magari prendere solo un po' di sole e stare all'aria aperta possono utilizzare la strada già esistente e che serve il residence costruito negli anni '70, magari da fare oggetto di manutenzione ma che, come la pulizia e la valorizzazione dei sentieri o la manutenzione delle opere pubbliche esistenti, si sa, non consente di tagliare nastri.

IL NUOVO PGT: le carenze progettuali e valutative sul progetto funivia

Premesso che le associazioni ambientaliste non sono state esplicitamente invitate alle Conferenze sulla VAS relativa alla Variante generale al PGT comunale come previsto dalle norme, pur essendo tra i soggetti portatori di interesse diffuso, facciamo presente quanto segue:

- 1) Il tracciato della funivia in questione è presente nelle tavole del nuovo PGT: nella tavola D3 del DdP e nella tavola S3 del Piano dei Servizi. Quest'ultimo prevede (dall'elenco degli elaborati) anche la tavola di progetto S2 che, però, non abbiamo ritrovato tra quelle pubblicate sul sito pur essendo, ai sensi del punto 1 del Piano dei Servizi, dichiarato "elemento costitutivo" del Piano stesso.
- 2) Nello Studio di incidenza (pag. 217) che accompagna la VAS si dice: *"La funivia monofune dovrebbe affiancare, ovvero **sostituire per il turismo invernale**, la strada comunale che dalla località Dorga in Comune di Castione della Presolana collega la strada provinciale ex SS671 della Valle Seriana con il Monte Pora. Stante alle alternative proposte di tracciato, l'opera per la sua intera lunghezza interesserebbe direttamente un elemento di secondo livello della RER, collocandosi anche a breve distanza dalla ZPS IT2060304 "Val di Scalve" (indicativamente a ca. 1,5 km in linea d'aria rispetto ad una delle due alternative progettuali). È quindi plausibile che rispetto a questo particolare Sito si possa verificare una interferenza indiretta che, stante alla progettazione attuale, non può essere appieno valutata e pertanto **deve essere potenzialmente considerata di intensità alta.**"*

Ci sembra riduttiva la conclusione a cui lo Studio di Incidenza è arrivato. Riteniamo che un impianto di questo genere, vista la sua estensione e le aree di estrema sensibilità che attraversa, non possa essere valutato con 10 righe.

Inoltre: come può essere inserito a priori nel PGT il tracciato della funivia quando lo studio di incidenza lo classifica (seppur sommariamente) di "intensità alta"?

Si osserva inoltre che, comunque, la funivia è ipotizzata solo per il turismo invernale, non è pensata come semplice trasporto pubblico locale. Ipotesi che, peraltro, non troviamo suffragata da nessuno

studio previsionale per giustificarne la necessità/opportunità né tantomeno la compatibilità con il resto delle previsioni urbanistiche.

3) **Ma del resto la funivia stessa non ci risulta prevista nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e neppure nel Piano Territoriale Regionale.**

4) Analogamente osserviamo il seguente paragrafo della Valutazione di Incidenza (pag. 217):

***PdS Aree sciabili e AdP “Monte Pora”** Il PdS individua le “Aree sciabili”, i cui interventi risultano essere stati tutti derivati dall’ultima versione approvata del PGT e quindi confermati in questa variante del PGT. (n.d.r. con quale motivazione? Si hanno forse esiti di monitoraggi positivi effettuati in base al vigente PGT per cui si può ragionevolmente dire che l’attuazione dell’attuale PGT non ha comportato sotto questo punto di vista problematiche ambientali degne di nota?) *Gli interventi proposti, ubicati esternamente alla Rete Natura 2000, sono stati quindi già valutati in fase di redazione della precedente versione del PGT e come tale non sono presi in considerazione specifica nel presente studio di incidenza, non ravvisando nemmeno possibili effetti sinergici con le previsioni della presente variante del PGT. Eventuali previsioni entro l’area o modifiche di tale area possono discendere dall’ “**Accordo di Programma Monte Pora**” citato nel PdS.; per quest’ultimo, considerando che le disposizioni in esso contenute prevalgono su quelle del PGT all’atto della sua entrata in vigore, si rimanda alla VAS relativa all’AdP stesso per la sostenibilità.**

Ma vediamo quali sono i “paletti” o indirizzi dati dalle NTA del PdS all’Accordo di Programma citato:

12. Accordo di Programma Monte Pora

All’entrata in vigore dell’Accordo di Programma Monte Pora le disposizioni in esso contenute prevalgono su quelle del PGT.

Di meno di questo, forse, non si poteva dire. Quantomeno si tratta di un’affermazione pleonastica, in quanto è quello che già prevede la normativa sovraordinata.

Ci sembra si sia persa l’occasione di dare indicazioni di raccordo con il resto delle problematiche territoriali di Castione: dalla viabilità, ai servizi, dalla necessità di parcheggi alla coerenza di strutture ricettive già presenti, dalla valorizzazione di alternative di mobilità dolce, di servizi per un’attrattività turistica sostenibile, per consentire di vivere e apprezzare la montagna anche per i suoi valori ambientali, paesaggistici, storici e architettonici (non solo per “consumare” piste da sci, per di più innevate forzatamente in modo artificiale).

5) a pag. 149 della relazione di VAS si afferma in modo contraddittorio rispetto a quanto prima enunciato:

Il PdS individua la realizzazione di una funivia quale ipotesi strategica e per ovviare all’accessibilità al Monte Pora. Questa ipotesi, di cui c’è un progetto di prefattibilità, consentirebbe di ovviare al traffico di attraversamento del centro abitato, con relativi effetti negativi indotti, per il raggiungimento della stazione sciistica. Considerando le numerose variabili progettuali che rimangono ancora da valutare (compresa la sua compatibilità con l’art. 17 delle NTA del PPTR), nonché gli elevati costi (n.d.r.: dai 12.000.000 ai 22.000.000 di euro), tale scelta strategica probabilmente non sarà attuata nell’ambito della validità del DdP in variante.

Nella VAS vi è quindi una espressa rinuncia, a tratti, di prevedere tale funivia, perché non si è in grado di valutarne necessità e impatto. In questo caso ci sembra inappropriato definirla come “scelta strategica”.

6) E’ forse il caso di ricordare che nel caso di intervento non comportante variante urbanistica, qualunque Accordo di Programma non necessita di preliminarmente procedura VAS. Ci domandiamo

quindi quando la scelta di prevedere lo sviluppo del Monte Pora con relative infrastrutture necessarie si confronterà nel suo impatto con le altre scelte urbanistiche del PGT.

In sede di PGT la VAS rinuncia alla valutazione della funivia e sembra delegarla all'Accordo di Programma.

Ciò anche se la Valutazione di Incidenza presuppone, senza valutarla, che abbia un **impatto alto**.

Ci pare estremamente importante invece ribadire che, prima di qualunque accordo di programma, sia indispensabile verificare con VAS, VIA e VINCA la sostenibilità di uno sviluppo sciistico e di costruzione di una nuova funivia con relativi parcheggi e strutture connesse.

Il rischio palese è che venga avviato o peggio ancora sottoscritto un Accordo di programma (che prevede solo relazione tra ente pubblico e privato) che eluda serie e ponderate valutazioni ambientali che potrebbero anche concludersi con l'incompatibilità delle opere.

- 7) Non rassicura neppure una frase (che probabilmente è monca) contenuta nel Rapporto Ambientale (pag. 251) a proposito di quanto previsto dal PdS per la nuova funivia:

L'analisi di tale (n.d.r...?) dovrà essere effettuata sulla base di un progetto preliminare / definitivo con conseguente applicazione della procedura di VInCA e, date le caratteristiche dell'opera, applicazione della VIA.

Ci sembra che il tema funivia, nel PGT e nella VAS, venga trattato con superficialità e mancanza di programmazione, di valutazione, di serie analisi in proposito rispetto al rapporto costi/benefici, di verifica delle reali necessità, di cogenza normativa che, riteniamo, avrebbero dovuto essere presenti, se davvero tale funivia fosse considerata un'opera strategica. Non basta disegnare un tracciato e dire che si farà la VAS e/o la VIA in futuro: solitamente è proprio nel PGT che l'amministrazione si prende la responsabilità di verificare le strategie, le necessità. In questo caso, per esempio valutando in modo chiaro se la funivia va fatta per motivi turistici invernali oppure per i residenti oppure, ancora, per il turismo di tutto l'anno. L'incertezza sulla stessa motivazione di farla ricadere in una di queste tre opzioni ci sembra legata più a considerazioni di carattere opportunistico rispetto alla possibilità di farsela finanziare con fondi pubblici di tipo sovracomunale.

Il grave pericolo è che essendo una "linea" tracciata su un PGT e su PdS, nel momento in cui è lì, indipendentemente dal come e perché sia stata tracciata, è data per scontata.

Allora la domanda che sorge è questa: in quale fase si dovrà verificare l'impatto, le cosiddette opzioni zero, i danni, le implicazioni ambientali che un impianto di questo genere, con tutto quello che, una volta realizzato, provocherà sull'ambiente, senza alcuna MINIMA idea di cosa potrebbe succedere, di cosa una funivia di questa entità comporterà in termini di afflussi turistici, residenziali, impianti di supporto, di incremento di traffico, di danni al paesaggio, a flora e fauna, di problematiche connesse alla gestione, alle ripercussioni che come un volano si avranno sull'innervamento artificiale. In una parola quando è corretto valutare l'impatto dell'opera?

Questa è un'operazione che non può essere delegata ad un Accordo di Programma: non si conoscono gli attori, i limiti, gli obiettivi, gli effetti a breve e lungo termine. Persino il tracciato non è definito.

Come si potrà verificare la coerenza di tale futuro Accordo con gli obiettivi di sostenibilità e compatibilità ambientale che il PGT non detta in proposito?

- 8) Ne approfittiamo per segnalare che sul sito SIVAS non è presente il verbale della conferenza VAS bensì solo la lettera di trasmissione. Non sono presenti le comunicazioni degli Enti trasmessi in merito alla VAS.

Come conclusione riportiamo alcuni tratti di un bell'articolo scritto da Paolo Cognetti (La Repubblica 26.11.2020), nel novembre scorso, quando dilagava la polemica sulla chiusura degli impianti da sci.



È avvilente, per chi ama e vive la montagna, assistere in questi giorni al dibattito sull'apertura natalizia delle piste da sci. Gli impiantisti dicono: Noi teniamo in piedi l'economia di montagna, se a Natale non ci lasciate lavorare la montagna è morta! Come se in montagna non ci fosse altro da fare che sciare. E il governo risponde: Rassegnatevi, non ripeteremo l'errore di Ferragosto, quest'anno niente Natale sulla neve. Come se la neve fosse solo quella (in buona parte artificiale) delle piste da sci.

*Per cui è bene ripeterlo ancora una volta: le piste da sci stanno alla montagna come le spiagge a pagamento stanno al mare. Al mare si può nuotare, passeggiare, andare in barca, sedersi su uno scoglio a leggere un libro, trovarsi una spiaggia libera e fare tante altre cose che non siano affittare un ombrellone e una sdraio fino all'ora di andare al bar, e così in montagna. Si può camminare sulla neve o sui sentieri, vagabondare per i boschi o sedersi al sole, si può ciaspolare e perfino sciare dove non serve il biglietto e non c'è la funivia: strano a dirsi, ma lo sci non è nato sulle piste. Ed è molto più bello praticarlo dove la montagna non è stata ridotta a un'autostrada. Bisogna ripetere anche questo, che una pista da sci è montagna disboscata, spianata e cementificata, è percorsa da mezzi a motore per tutto l'anno, e consuma troppe risorse per produrre neve artificiale e far girare gli impianti.La pandemia ci ha fatto scoprire che **un'altra montagna è possibile – con un turismo che consumi meno, invada meno, passi meno di fretta, e si trasformi almeno in parte in un ripopolamento, portando alla montagna non solo clienti e denaro ma umanità e cultura.***

Ringraziando per la cortese attenzione, in attesa di un vostro cortese e gradito riscontro, porgiamo i nostri migliori saluti.

La Presidente
dott. ing. Paola Morganti