



**SEDUTA DEL: 27 GIUGNO 2007**

**OGGETTO: SEGGIOVIA BIPOSTO AD AMMORSAMENTO FISSO IN LOCALITÀ MONESI –  
COMUNE DI TRIORA (IM) – PROPONENTE ALPI LIGURI SVILUPPO E TURISMO S.R.L.**

≈ **Premessa**

In data 9 novembre 2006 è stata avviata dalla Società Alpi Liguri Sviluppo e Turismo srl (ALST nel seguito) la procedura di VIA regionale riferita al progetto definitivo di una seggiovia ad ammorsamento fisso che collega Monesi di Triora (1400 m slm) ad un pianoro a quota 1790 m slm sul versante nord del M. Saccarello, nel Comune di Triora in Provincia di Imperia.

L'intervento è stato oggetto di procedura di screening conclusasi con il Decreto del Dirigente del Settore Valutazione Impatto Ambientale n. 2917 del 16 dicembre 2005, che ha dichiarato l'inammissibilità dello stesso per contrasto con l'art. 9 commi 2 e 3 delle Norme di Attuazione del Piano per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di bacino del F. Po.

Alla luce delle modifiche alla L.R. 38/98 introdotte con la DCR n. 7 del 15 marzo 2006, l'opera, prevista al punto 10i) dell'allegato 3 della citata norma regionale, è soggetta a VIA regionale in quanto realizzata interamente nel SIC n. IT1314610 del M. Saccarello - M. Fronté.

La procedura di VIA è stata sospesa il 14 novembre 2006 per richiesta chiarimenti all'Autorità di bacino del Fiume Po e, dopo essere stata ripresa il 20 febbraio 2007, è stata nuovamente interrotta il 13 marzo 2007 per consentire la produzione delle integrazioni al SIA indicate dalla nota n. 345/36964 del Settore VIA della Regione Liguria, riguardanti: (i) dettagli sulla gestione della seggiovia in relazione agli impianti esistenti e a possibilità di un suo utilizzo nei mesi estivi, secondo quanto previsto dal PTC delle Aree Sciistiche di Monesi (PTC-ASM nel seguito);(ii) sviluppo progettuale degli interventi complementari citati dal SIA e delle relative fasi di cantiere, anche attraverso tavole grafiche; (iii) analisi degli impatti relativi agli interventi complementari e opere mitigatorie e/o compensatorie; (iv) individuazione delle opere previste dal PTC-ASM e collegate alla gestione della seggiovia, comprensiva di analisi del loro impatto (in particolare l'eventuale innevamento artificiale); (v) individuazione delle aree di deposito materiali e movimentazione mezzi, in relazione alla minimizzazione degli impatti, maggior dettaglio sulle modalità di scavo; (vi) quantificazione dei fabbisogni idrici in fase di cantiere e per la gestione degli impianti, particolarmente nel caso in cui non sia esclusa la previsione del PTC-ASM relativa all'utilizzo di innevamento artificiale; (vii) quantificazione dei rifiuti prodotti e degli scarichi (servizi e ristoro), progettazione preliminare di impianto di trattamento ovvero collegamento ad impianto esistente, relativa analisi degli impatti, precauzioni gestionali; (viii) quantificazione dell'interferenza della seggiovia con la percorribilità della strada provinciale ed analisi delle eventuali limitazioni, anche e soprattutto nell'ipotesi di un utilizzo estivo dell'impianto di risalita; (ix) studio di dettaglio del clima acustico che verrà a determinarsi con la presenza del nuovo impianto, nell'intorno ed in corrispondenza dei recettori; (x) integrazione della relazione strutturale, (xi) integrazione delle indagini geologiche; (xii) dettagli relativamente al percorso individuato per la linea elettrica di alimentazione della stazione di Monesi e valutazione di scelte alternative che minimizzino l'impatto elettromagnetico; (xiii) programma di razionalizzazione del flusso turistico di tutta l'area al fine di giungere ad una ottimizzazione degli impatti naturalistici, ad esempio attraverso una regolamentazione degli accessi alla strada provinciale; (xiv) rilievo e puntuale localizzazione delle arene di canto del gallo forcello e coturnice delle Alpi e aree di nidificazione dell'aquila reale; (xx) dettagli relativamente alle misure di mitigazione e compensazione legate agli impatti su habitat e specie, discendenti dall'afflusso turistico di tutta l'area, anche extra piste ed estivo.

La Società ALST ha prodotto le integrazioni richieste in data 13 giugno 2007.

I territori appartenenti all'area sciabile sono di proprietà privata. ALST ha sottoscritto in data 8 giugno 2007 una convenzione della durata quarantennale per il diritto di superficie per la costruzione della seggiovia e di relativa servitù di passaggio di cavidotto lungo il tracciato. La convenzione precisa, tra l'altro, che ALST si impegna alla costruzione dell'impianto e al recupero ambientale di tutte le aree di cantiere, comprese le strade per accedervi, con ripristino ad una situazione identica all'attuale.

Viene infine sancito l'impegno delle parti di verificare la possibilità e la convenienza di concordare la gestione unitaria di tutti gli impianti all'interno del comprensorio.

La stazione sciistica di Monesi di Triora venne costruita nel 1956, periodo nel quale ebbe un discreto impulso l'attività turistica di gran parte delle Alpi marittime. Essa assunse subito una grande importanza, in quanto ubicata in linea d'aria a soli 20 km dal mare e con relativamente buoni collegamenti sia alla costa ligure sia al territorio padano. L'accesso alla località avviene, ancora oggi, dalla strada provinciale che dalla SS 28, attraverso la salita dei Boschetti, raggiunge San Bernardo di Mendatica e quindi Monesi.

In un pregevole contesto naturale, sede della vetta più elevata della Regione Liguria (il M. Saccarello, 2.200 m slm) vennero costruiti prima una seggiovia (detta *del Redentore*) dotata di tre stazioni intermedie fino a quota 2040, poi i tre *skilift* principali, noti come *Tre pini*, *Ubaghetto* e *Plateau*. Parallelamente furono costruiti l'albergo del Redentore, una pista di pattinaggio e due condomini ospitanti servizi di ristorazione. Altri due condomini furono realizzati ancora negli anni '80. L'impulso esercitato dalla stazione sciistica e dall'afflusso turistico, comportò ristrutturazioni e nuove edificazioni nelle vicine Mendatica e Piaggia.

Il declino della stazione si innesca a partire dagli anni '80, in concomitanza con un periodo di riduzione delle precipitazioni nevose, l'invecchiamento degli impianti di risalita e una crescente concorrenza di altre stazioni sciistiche più competitive. La dismissione della seggiovia e il suo smantellamento portarono ad un declino progressivo delle presenze turistiche e all'abbandono della stazione che, attualmente, apre in limitati periodi dell'anno ed è servita esclusivamente da *skilift* (*Tre Pini*, *Plateau* sono ancora funzionanti, mentre *Ubaghetto* e *Scuola* non sono più utilizzati ma conservano ancora i cavi in opera).

Il trend relativo alle presenze turistiche, tuttavia, sembra aver registrato un arresto e l'inversione nei primi anni 2000.

ALST (partecipata della Provincia di Imperia, dei Comuni di Triora, Briga Alta, Mendatica, Montegrosso Pian Latte, Cosio d'Arroscia, Pornassio, Ranzo e delle Comunità Montane Argentina, Armea, Alta Valle Arroscia, Alta Val Tanaro) ha presentato domanda alla Regione Liguria per accedere ai finanziamenti DOCUP Ob. 2 misura 3.3 per la realizzazione del progetto integrato "Entroterra montano" nel quale si prevede, tra l'altro, la costruzione dell'impianto in oggetto.

### ≈ Quadro di riferimento programmatico

Il PTCP prevede: (i) per l'assetto insediativo AI-CO, attrezzature e impianti – regime normativo di consolidamento; (ii) per l'assetto vegetazionale PRM-MA, praterie – regime normativo di mantenimento e BCM-CO Bosco di conifere con regime normativo di consolidamento; (iii) per l'assetto geomorfologico MO-A e MA – regime normativo di mantenimento.

Le norme di attuazione del PTCP prescrivono che gli interventi nell'area debbano non incidere sull'attuale assetto geomorfologico alla scala territoriale, costituiscano occasione per dar luogo ad un assetto più soddisfacente sotto il profilo ambientale, garantiscano il mantenimento della prateria e possano costituire occasione per un miglioramento qualitativo delle coperture boschive. In relazione all'assetto insediativo, in particolare, le norme prevedono che gli impianti trovino adeguamento tanto sotto il profilo funzionale quanto sotto quello paesistico – ambientale.

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Triora (PRG), approvato nel 1987, prevede - per la parte della normativa attuativa - lo stralcio delle Aree sciistiche di Monesi, rimandando ad uno strumento di pianificazione sovracomunale il compito della regolamentazione urbanistica (Piano Territoriale di Coordinamento delle Aree sciistiche di Monesi).

Il PTC Aree Sciistiche di Monesi (**PTC-ASM**), definitivamente approvato nel 1999, è articolato in una parte di studi propedeutici e in una seconda di indicazioni pianificatorie.

Gli studi propedeutici, redatti dalla Provincia di Imperia, partendo dall'analisi dello stato di fatto (vocazione turistica dell'area, valorizzazione del turismo culturale, infrastrutture esistenti, agriturismo, prospettive inerenti l'istituzione di un'area parco, ipotesi di sviluppo) forniscono indicazioni legate al futuro assetto propositivo (il recupero della stazione di sport invernali, l'utilizzo dell'area sciabile, le ipotesi di sviluppo, il bacino di utenza, la caratteristica residenziale, le valutazioni economiche sia in riferimento ai costi di realizzazione che a quelli gestionali, il recupero del patrimonio edilizio esistente, la ricettività, le conclusioni in riferimento alle ipotesi di sviluppo). La parte conclusiva dello studio riporta le indicazioni più specificatamente urbanistiche, ivi inclusa la normativa di regolamentazione delle aree di intervento.

Tra le annotazioni di rilevanza, sono poste le parti inerenti l'analisi dell'innevamento: gli studi eseguiti, che comprendono un periodo compreso tra il 1980 e il 1995, evidenziano una situazione molto particolare per quanto riguarda le precipitazioni nevose. Se il triennio 1980 – 1983 è stato caratterizzato dalla completa mancanza di neve (fenomeno che ha innescato la crisi degli impianti di Monesi), gli anni successivi, benché caratterizzati da innevamento regolare, hanno posto in luce un problema legato soprattutto alla fruizione delle piste da sci. Ciò in riferimento al fatto che il sistema esistente non era servito da una seggiovia bensì da una sciovia, tipo di impianto che richiede un buon innevamento già dalla quota di partenza.

Il problema è sorto dal fatto che se le neviccate alle quote più basse (1300 m slm) per diversi anni non si sono dimostrate sufficienti, a partire invece dalle quote intermedie (1500 m slm) le piste potevano essere utilizzate, ma non raggiungibili dalle sciovie. Lo studio sull'innevamento prende atto della contrazione delle precipitazioni nevose e propone come soluzione il collocamento di alcuni "cannoni" per la neve artificiale.

Il Piano: (i) pone in evidenza condizioni, sotto il profilo nivologico, assimilabili a quelle della altre stazioni dell'arco alpino, associate a condizioni climatiche che favoriscono il mantenimento del manto nevoso sino a stagione inoltrata (maggio); (ii) rileva la presenza di un numero di aree per le piste da sci sufficientemente vasto e non completamente utilizzato, supportato potenzialmente da un numero di operatori locali che hanno saputo superare gli anni climaticamente più negativi, dimostrando comunque un interesse e disponibilità ad intervenire sull'area; (iii) prevede quindi un progetto turistico allargato alle componenti paesistiche, ambientali, culturali e alla fruizione sportiva, pensandolo come progetto autonomo e non solo in termini di complementarietà con la stazione sciistica, proponendo: (a) la conferma della situazione attuale con realizzazione di impianto di innevamento artificiale; (b) realizzazione di un nuovo impianto di seggiovia; (c) ipotesi di massimo sviluppo con contestuale realizzazione di un collegamento tra l'Alta Valle Argentina e l'Alta Valle Arroscia (Verdeggia – Monesi). Più in dettaglio è indicato: (i) la delimitazione dell'area sciabile che interessa, in parte, il territorio Piemontese; (ii) la previsione di rifacimento di un impianto di seggiovia prossimo all'impianto esistente e di due nuove stazioni intermedie (collocata una, in prima ipotesi, attorno a quota 1500 e l'altra a quota 1800, punto di crocevia dei vari impianti); (iii) la realizzazione in prossimità delle nuove stazioni intermedie di strutture di servizio (bar, ristorante, solarium, impianti sportivi estivi all'aperto come piscine, campi da tennis, giochi bimbi, spazi attrezzati) con la possibilità di creare un rifugio con limitati posti letto a quota 1500; (iv) la previsione di consolidamento ed eventuale ampliamento sull'esistente del nucleo di Monesi, con funzioni residenziali, ricettive e di servizio, sulla base di un progetto urbanistico volto ad introdurre i necessari elementi di qualità urbana; (v) la prefigurazione di un collegamento tra l'area di Monesi e Verdeggia da realizzarsi con un impianto funiviario (Verdeggia – Cima Valletta della Punta) collegato all'impianto seggioviario (Cima Valletta della Punta – Monesi), o attraverso la realizzazione di un tunnel (previa verifica degli impatti ambientali, delle caratteristiche geologiche e del rapporto costi/benefici).

Vista la complessità e la natura delle indicazioni, il Piano individua l'Accordo di Programma come modalità preferenziale per l'attuazione degli interventi.

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del F. Po (**PAI**) individua tre frane quiescenti e una grande frana attiva, che interessano l'area sciistica. Il tracciato della seggiovia è in parte su area indicata dal Piano come Frana quiescente (Fq). Per tali aree le Norme di attuazione del PAI prevedono, tra l'altro, che siano esclusivamente compatibili "la ristrutturazione e la realizzazione di infrastrutture lineari a rete riferite a servizi

pubblici essenziali non altrimenti localizzabili e relativi impianti, previo studio di compatibilità dell'intervento con lo stato di dissesto esistente validato dall'Autorità competente".

L'Autorità di Bacino del F. Po, su richiesta del Settore VIA della Regione Liguria, ha chiarito che l'opera in oggetto non può essere intesa come infrastruttura lineare riferita a servizio pubblico essenziale e che, pertanto, la Regione Liguria non può procedere direttamente alla valutazione tecnica in merito alla compatibilità con lo stato di dissesto.

*La conformità dell'intervento con il Piano di bacino è demandata alla positiva conclusione - nell'ambito dell'Accordo di Programma previsto dal PTC ASM - della procedura di verifica di compatibilità ai sensi dell'art. 18 delle Norme di attuazione del PAI, avviata dal Comune di Triora in data 20 febbraio 2007.*

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC), adottato dalla Provincia di Imperia nel 2003, conferma la volontà provinciale di potenziare la stazione sciistica, attualmente penalizzata da sistemi di risalita non più adeguati, e ripropone all'interno della propria descrizione fondativa i contenuti del PTC ASM. Il Piano sottolinea che, sebbene l'interferenza antropica sia significativa già allo stato attuale, non si evidenzia un corrispondente disturbo nei confronti dei valori faunistici ed ecologici presenti nel sito.

La zona non presenta specifiche zone vincolate ex L. 1497/39. L'intero territorio delle Alpi Marittime risulta interessato dal vincolo della Legge 8 agosto 1985, n. 431.

### ≈ Quadro di riferimento progettuale

Oggetto della presente VIA è la realizzazione di una seggiovia biposto ad ammorsamento fisso, costituita nel dettaglio da: (i) stazione di valle posta a quota 1450 m slm, (ii) stazione di monte a quota 1790 m slm; (iii) la linea; (iv) l'allargamento della strada M. Saccarello – M. Frontè che collega la provinciale a Cima della Valletta della Punta ed il potenziamento delle piste; (v) le opere di cantierizzazione, alcune delle quali avranno carattere permanente; (vi) servizi, collegamenti e utenze varie; (vii) opere di recupero ambientale; (viii) opere di mitigazione.

Il progetto (rif - Arch/01\_A) indica inoltre interventi da attuarsi in una seconda fase, consistenti nel: (i) taglio del tratto iniziale dello *skilift Tre Pini* con il trasferimento della motrice ed il suo attestamento a quota 1500 all'altezza della prima stazione intermedia dell'ex seggiovia *Il Rendentore*; (ii) la realizzazione di un nuovo impianto di risalita che arrivi a quota 2000, attraverso una nuova seggiovia da quota 1750 e/o con un nuovo *skilift* nei pressi della Margheria Sottana del Tanarello.

Occorre ricordare che il PTC-ASM prevede anche un impianto di innevamento artificiale, per il quale si renderebbero necessari un'opera di presa sul T. Tanarello e un bacino di ritenuta per l'accumulo delle acque al servizio dei cannoni sparaneve. Per queste ultime il SIA indica la prefattibilità ambientale delle opere.

L'**analisi economica** è basata su ipotesi di funzionamento degli impianti (A) nel solo periodo invernale (da dicembre a metà aprile con 110 gg di funzionamento) e (B) nei periodi invernale e estivo (*week-end* da metà giugno a metà luglio, tutti i giorni da metà luglio a fine agosto e nei primi 2 *week-end* di settembre con un incremento di 58gg di funzionamento).

I costi di costruzione, comprensivi delle opere civili e impianti tecnologici, opere elettromeccaniche, recupero ambientale e oneri accessori, vengono indicati in €2.450.398 e l'investimento netto da ammortizzare viene considerato al netto del contributo europeo del 70% e valutato in €735.119. I costi di gestione, comprensivi di personale, energia elettrica, manutenzione ordinaria e straordinaria, battitura piste, spese amministrative e ammortamenti e interessi su capitale risultano pari a €153.803 nel caso A e 197.215 nel caso B. Le presenze medie annue sono stimate in 6480 persone nel caso A e 11700 nel caso B, dati che sono risultati compatibili con la portata massima dell'impianto (capacità dell'impianto al 10% nei festivi e al 2% nei feriali in periodo invernale).

Ipotizzando un bacino di utenza rappresentato dall'Alta Valle del Tanaro, Imperia e l'Alta Valle Arroscia sono stimati ricavi diretti al netto IVA pari a €164.637 nel caso A e €191.212 nel caso B.

Ne deriva che, nel caso del solo funzionamento invernale, la copertura dei costi gestionali risulta pari al 107%, mentre nell'ipotesi di utilizzo invernale ed estivo, i costi tendono a superare i ricavi del 3%. La differenza è

coperta dalla Società Alpi Liguri Sviluppo e Turismo che realizza l'impianto nell'ottica di sostegno e contributo allo sviluppo locale e al mantenimento dell'attività turistica, ritenuta elemento fondamentale di presidio attivo del territorio. Si stima, infatti, che i ricavi indiretti, per effetto dell'incremento delle occupazioni degli alberghi e dei punti ristoro indotti dalla presenza del nuovo impianto, potranno essere di €218.500 nel caso A e €305.935 nel caso B.

Il riutilizzo del vecchio tracciato della seggiovia *del Redentore* non è previsto dal PTC-ASM ed è inoltre reso difficile per la successiva riutilizzazione delle aree un tempo occupate dalla stazione di partenza di valle.

Nella scelta del tracciato sono state valutate altre due ipotesi, tenendo in considerazione il finanziamento pubblico a disposizione e il fatto che, come già segnalato dal PTC-ASM, l'innevamento sotto la quota 1500 è mediamente scarso e discontinuo.

La soluzione ottimale di un'unica seggiovia lunga 2,4 Km che da Monesi (1390 m slm) raggiungesse direttamente la Cima Valletta della Punta (2010 m slm), come peraltro previsto nel preliminare, è stata scartata perché non realizzabile con il finanziamento disponibile. Una seconda ipotesi prevedeva che la stazione di partenza fosse posta a quota 1500 in posizione raggiungibile con la provinciale e previa realizzazione di un parcheggio per le auto. Quest'ultima è stata ritenuta tecnicamente complessa e non è stata ulteriormente sviluppata.

Il **tracciato prescelto** ha una lunghezza complessiva di 1.3 km e parte dall'area a ridosso dell'abitato a quota 1450, immediatamente a valle della strada provinciale Monesi - Limone. Il tracciato attraverserà nel tratto iniziale fino a quota 1500 una fascia boscata, sorvolando in 3 punti il tracciato viario della provinciale. Il tratto successivo interesserà la prateria. E' previsto il taglio di una fustaia con eliminazione di circa 60-70 larici (10 x 213 m).

I sostegni della linea sono in numero di 14 del tipo a fusto centrale di forma piramidale e a sezione poligonale, realizzati in lamiera di acciaio scatolata e ancorati alla fondazione in calcestruzzo da adeguati tirafondi.

Nello scavo in trincea che sarà eseguito lungo il tracciato della seggiovia, saranno alloggiare le linee di alimentazione elettrica, le tubazioni di adduzione dell'acqua alla stazione di monte, le tubazioni per le acque di scarico del rifugio che saranno convogliate ed allacciate alla rete fognaria dell'abitato.

Nel periodo di utilizzo estivo, nei punti in cui la linea incrocia la strada provinciale, verranno collocate ad opportuna altezza, delle reti mobili di protezione del sedime stradale infisse su pali, in modo da garantire la sicurezza dei veicoli e/o dei pedoni che transitano sotto la seggiovia.

La **stazione di valle** è costituita da una platea appoggiata su micropali immorsati in roccia. Il piano di imbarco risulta sopraelevato sul lato in direzione dell'abitato di Monesi e sarà servito da una rampa e scalinata di accesso. E' prevista la mascheratura della struttura con essenze di larice e essenze arbustive.

La copertura della stazione è prevista con lastre di rame, mentre le tamponature laterali saranno realizzate con tavolati di legno. All'interno dell'area coperta troveranno ospitalità il locale macchine, la stanza di comando e controllo, servizi igienici e magazzino attrezzature, oltre ad un ampio spazio per l'attesa dei passeggeri al coperto.

Anche per la **stazione di monte** è previsto che le parti meccaniche siano coperte con struttura analoga alla stazione di valle. La copertura ospiterà, inoltre, una zona di servizio e ristoro degli sciatori, il magazzino per i mezzi impiegati nella manutenzione delle piste, i servizi igienici, una terrazza panoramica. Il vicino rifugio *Tre Pini* è in completo stato di abbandono e risulta compromesso strutturalmente, di qui la necessità di dotare la stazione dei servizi e delle funzioni citate. Nella nuova stazione, in realtà, non risultano previsti dal progetto locali dedicati al pernottamento (funzione di rifugio) o di vera e propria ristorazione. Il SIA, inoltre, non analizza gli impatti collegati con un tale utilizzo.

L'**allargamento della strada** M. Saccarello - Frontè che collega la provinciale a Cima della Valletta della Punta, indicato in alcune tavole del progetto, non è stato analizzato dal SIA e non risulta dettagliato sufficientemente dal progetto. Il progetto non analizza neppure le opere necessarie per la realizzazione delle **nuove piste** individuabili dal raffronto tra lo stato attuale e di progetto (Elaborati URB/02\_E/ctr/sp3 e URB/02\_E/ctr/sa). *Non potranno essere realizzate nuove piste, anche se individuate dal progetto attuale, senza una preventiva analisi dei possibili impatti ambientali.*

Le **opere di recupero ambientale** ( rif. AMB/05-A ) sono costituite da: (i) accantonamento e conservazione in cumuli dell'orizzonte organico del suolo per il successivo riutilizzo nelle operazioni di ripristino della copertura erbacea; (ii) realizzazione di palizzate semplici in legname e messa a dimora di specie arbustive e arboree autoctone per il consolidamento delle superfici interessate dalla modifica della morfologia originaria; (iii) regimazione delle acque di scorrimento superficiale, rimodellamento del terreno e realizzazione, nei tratti a maggior pendenza, di tondoni taglia acqua, di un fosso di guardia a monte della stazione di partenza, protetto dall'erosione mediante geocomposito e successivamente inerbito; (iv) rivegetazione delle aree circostanti le stazioni di valle e di monte, nonché dell'asse dell'impianto interessato da scavi, con tecniche e materiali idonei a garantire una copertura erbacea continua ed in rapida evoluzione verso cenosi stabili.

Le **opere di mitigazione** (rif. AMB/05-A e AMB/05\_G/IX\_R) sono le seguenti: (i) colorazioni mimetiche delle strutture metalliche di sostegno; (ii) utilizzo nelle opere accessorie di materiali costruttivi della tradizione locale, quali la pietra e il legno; (iii) posizionamento di appositi segnalatori e dissuasori sulle superfici trasparenti della seggiovia a contenimento dell'impatto sul volo dell'avifauna; (iv) "sfrangiatura" dei limiti del varco prodotto nella fascia boscata in corrispondenza del nucleo boscato attraversato; (v) per mantenere una certa connessione ecologica nell'ambito della superficie boscata, le piante caducifoglie esistenti (sorbi, ontani, salici, etc.) lungo il tracciato della seggiovia verranno soltanto ceduate e periodicamente sottoposte alla riduzione in altezza della chioma, compatibilmente con le esigenze di spazio richieste per la gestione degli impianti; (vi) chiusura tassativa degli impianti di risalita a metà aprile, epoca in cui il gallo forcello inizia la frequentazione delle arene di canto; (vii) divieto dell'attività di sci fuoripista, dello sci escursionismo, sci alpinismo ed escursioni con racchette nei canaloni con neve fresca sui versanti esposti a nord utilizzati abitualmente dal gallo forcello come siti di svernamento; (viii) divieto della pratica dello ski con risalita in elicottero che costituisce fattore di disturbo per tutte le specie animali; (ix) nel periodo di funzionamento estivo della seggiovia, regolamentazione del traffico sulla provinciale Monesi-Limone, consentendo il passaggio soltanto ai veicoli autorizzati ed a quelli in transito diretti all'esterno del comprensorio di Monesi in direzione Colle dei Signori - Limone Piemonte o in direzione Passo del Tanarello - Francia, attraverso appositi cartelli informativi che vietino ai veicoli la fermata e la sosta nel tratto di attraversamento del comprensorio di Monesi, salvo nelle aree appositamente predisposte e segnalate; (x) chiusura al transito veicolare non autorizzato del ramo di strada provinciale dal bivio a quota 1995 in territorio piemontese al M. Saccarello; (xi) consentire l'attività escursionistica pedonale esclusivamente lungo i sentieri segnati e segnalati, con divieto di divagazioni al di fuori dei tracciati, assoluto nel periodo coincidente con la fase riproduttiva degli uccelli nidificanti a terra come il gallo forcello: indicativamente da metà aprile a fine agosto; (xii) consentire l'attività ciclo escursionistica (*mountain bike*) soltanto lungo le vie ed i sentieri segnati, con assoluto divieto di divagazione al di fuori dei tracciati; (xiii) divieto di raccolta dei frutti silvestri costituenti importanti fonti di cibo per gli animali, se non per il consumo sul posto; (xiv) divieto di svolgimento di attività fuoristradistica sia con autoveicoli che motocicli; (xv) divieto di raccolta di piante, fiori e fronde se non per scopi di studio e ricerca; (xvi) divieto di svolgimento dell'attività di arrampicata su roccia; (xvii) adozione di un piano di utilizzo delle aree pascolive del comprensorio con determinazione dei carichi di bestiame e dei turni di pascolamento.

In relazione alle **opere di compensazione** sono proposti: (i) interventi di taglio a "macchia di leopardo" all'interno delle formazioni chiuse di rodereto lungo il versante nord compreso tra Passo Garlenda - M. Fronté e Cima Garlenda, consentendo l'attività di pascolo soltanto a partire dalla metà luglio, termine del periodo della cova e schiusa delle uova del gallo forcello; (ii) interventi di ricostituzione della copertura vegetale nelle aree che presentano fenomeni di erosione e scoticamento innescati dall'eccessiva pressione degli animali al pascolo o dal passaggio non autorizzato di veicoli fuori strada; (iii) la demolizione della porzione affiorante dei plinti dei sostegni della seggiovia *del Redentore* già smantellata, con il rimodellamento e la rivegetazione delle relative aree di competenza. Tale operazione avverrà tramite mezzi leggeri "ragno" e sarà limitata ai primi 12 sostegni, più facilmente accessibili.

Tra le **opere accessorie** e funzionali alla gestione degli impianti, nell'ambito di richiesta integrazioni, sono stati prodotti approfondimenti in merito alla fattibilità dell'impianto di innevamento artificiale, ipotizzando: (i) l'approvvigionamento idrico tramite opera di presa sul T. Tanarello a quota 1554, in corrispondenza di una sezione idraulica particolarmente idonea ad esitare la quantità d'acqua necessaria; (ii) laghetto di tipo collinare

realizzato a quota 1545 su una superficie di 3500 mq e con volumetria di 12.000 mc, con argini in terra rinverditata e impermeabilizzazione affidata ad un telo PVC modificato o argilla bentonitica su strato drenante di TNT; (iii) fonte di approvvigionamento alternativo, costituita dal pompaggio notturno verso il laghetto del *surplus* della vasca dell'acquedotto comunale, posta a quota 1440; (iv) linea adduttrice interrata in ghisa sferoidale con lunghezza di 800 m dall'opera di presa al laghetto collinare; (v) condotta in pressione, interrata lungo la sede stradale, per il collegamento dalla vasca dell'acquedotto al laghetto; (vi) sistema di innevamento a bassa pressione mediante cannoni che permettono la nebulizzazione dell'acqua in pressione mediante il passaggio attraverso serie di ugelli di ridotto diametro, disposti in una o più corone concentriche, ed espulsione tramite ventola di grande diametro.

La **cantierizzazione** per la costruzione della seggiovia sarà organizzata con mezzi operanti sul terreno e con l'elicottero. Quest'ultimo verrà utilizzato per il trasferimento del calcestruzzo nell'effettuazione dei getti per le fondazioni dei sostegni di linea e per il montaggio delle strutture meccaniche di linea.

In corrispondenza delle stazioni terminali ed in particolare presso la stazione a valle, saranno previste apposite aree da adibirsi all'installazione del cantiere comprendenti anche zone predisposte per il carico/scarico dell'elicottero.

Le aree di cantiere, opportunamente recintate, saranno dotate, al loro interno, di uffici di cantiere, depositi, locali di ricovero per pronto soccorso, WC chimici, magazzini materiali pesanti e zone rifiuti. Su tali aree non sono necessarie particolari operazioni di preparazione del substrato, eccetto la realizzazione di un bordo di contenimento in terra avente funzione di delimitazione delle aree dove si realizzano i getti in calcestruzzo. Sono indicate quattro aree di stoccaggio con superficie di 2500 mq ciascuna, due delle quali in corrispondenza dei cantieri delle stazioni. Altre due saranno localizzate in un tornante della provinciale posto a quota 1405 e presso il piazzale a quota 1375 a valle dell'abitato. I mezzi utilizzeranno la provinciale e la pista esistente lungo il Rio Ubaghetto opportunamente adeguata.

### ≈ Quadro di riferimento ambientale

#### ACCESSIBILITA' E TRAFFICO

Nell'ipotesi di massima frequentazione della stazione sciistica si stima una presenza contemporanea di circa 1600 auto da distribuire lungo i due accessi che servono il centro sciistico (da Mendatica e da Pieve di Teco). Si tratta flussi stimati sulla base di previsioni ottimistiche (sotto il profilo economico finanziario) che suggeriscono, comunque, l'opportunità che, in particolari giornate dell'anno, sia messa in atto un'accorta pianificazione degli accessi, anche in considerazione della non altissima disponibilità di parcheggio in Monesi.

*La Società proponente dovrà farsi carico di stipulare accordi con le locali Aziende di trasporto pubblico per il collegamento della stazione sciistica dalle principali località del comprensorio (Albenga, Pieve di Teco, Imperia) e sistemi navetta dalle principali aree attrezzate a parcheggio.*

Durante la cantierizzazione dell'opera, i mezzi accederanno al versante percorrendo la strada provinciale esistente fino a raggiungere il Rio Bavera, proseguendo per la stazione a monte tramite una pista sterrata, il cui fondo verrà sistemato tramite la realizzazione di un cassonetto in ghiaia di pezzatura mista, stabilizzata mediante compattamento. Sulla viabilità esistente, non sono previste ulteriori opere di sistemazione.

*In fase di cantiere è fatto divieto di aprire nuove piste di cantiere. I mezzi di cantiere dovranno utilizzare le piste esistenti, muovendosi prevalentemente lungo il tracciato della seggiovia. E' ammesso esclusivamente il ripristino della pista che collega lungo il Rio Ubaghetto la provinciale al rifugio Tre Pini, sede della stazione di monte. Tutte le aree che, anche incidentalmente, possano aver subito anche il minimo disturbo dalla movimentazione dei mezzi dovranno essere repentinamente ripristinate allo stato preesistente. Di tali attività dovrà essere fornita documentazione fotografica alla Regione Liguria.*

#### ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE

La seggiovia di per sé non presenta impatti di rilievo sulla circolazione delle acque superficiali. Sono tuttavia da considerare l'aumento del prelievo ad uso potabile nei giorni di frequentazione degli impianti e la gestione

degli scarichi. Un potenziale impatto non trascurabile è invece da prevedersi nel caso in cui il potenziamento della stazione sciistica dovesse comportare la realizzazione dell'impianto di innevamento artificiale.

A proposito di quest'ultimo punto, lo studio di prefattibilità degli impianti di innevamento artificiale, indica che la presunta opera di presa sul T. Tanarello necessiterebbe di 1.25 l/s pari a 1/20 della portata di massima magra.

*Tali indicazioni di massima dovranno essere opportunamente verificate con un adeguato monitoraggio di durata almeno triennale, senza il quale non sarà possibile rilasciare alcuna derivazione ad utilizzo impianti di innevamento.*

*Con riferimento alle opere previste dal progetto della seggiovia, occorre segnalare la necessità che, in considerazione delle caratteristiche di franosità dell'area, tutte le condotte interrato debbano avere valvole di chiusura a distanze ravvicinate che ne permettano la chiusura parziale e il periodico controllo. La periodicità dei controlli dovrà avere cadenza almeno semestrale.*

### VALUTAZIONE D'INCIDENZA

L'intervento è inserito entro il perimetro del SIC IT1314610 e si trova ad una distanza di oltre 500 m in linea d'aria dal confine settentrionale della ZPS IT1314677 "Saccarello - Garlenda".

La documentazione di SIA e la relazione di incidenza hanno prodotto la descrizione degli elementi riportati nella Banca dati Natura 2000, con riferimento alle emergenze florofaunistiche e agli *habitat* più vulnerabili dal punto di vista ecologico.

Da queste emerge che gli *habitat* naturali e seminaturali di all.1 presenti nell'area dell'intervento con maggiore copertura e rappresentatività sono le formazioni erbose calcicole alpine e subalpine (6170) e le lande alpine e boreali (4060) altrettanto le formazioni erbose calcicole e rupicole (6110) e le foreste alpine di *Larix decidua* (9420).

In questo quadro le specie faunistiche rilevanti, la cui conservazione si può considerare di alta priorità, sono i seguenti uccelli: (i) Gallo forcello (*Tetrao tetrix tetrix*), (ii) Aquila reale (*Aquila chrysaetos*), (iii) Coturnice delle alpi (*Alectoris graeca saxatilis*), tutti inseriti nell'All.1 della dir. 79/409/CEE.

La componente maggiormente soggetta alle ricadute derivanti dalla realizzazione dell'impianto e dalla fruizione, sia invernale che estiva, è rappresentata dall'avifauna, nella quale, come evidenziato sopra, sono confermate segnalazioni di particolare pregio; a questo elenco si deve aggiungere l'osservazione diretta di altra fauna vertebrata come *Rupicapra rupicapra*, *Marmotta marmotta* e *Canis lupus*, mentre per la flora si segnala la *Gentiana ligustica* anch'essa in allegato 2 della direttiva "Habitat".

Relativamente alla componente ornitica, le integrazioni dello studio d'incidenza e, in particolare la cartografia delle arene di canto redatta in base alle informazioni fornite dalla Provincia di Imperia, segnalano la presenza di siti di nidificazione e di luoghi di svernamento del Gallo forcello sull'intero comprensorio sciistico, seppur non coincidenti con il nuovo tracciato della seggiovia in progetto.

Quanto emerge dai monitoraggi per la **Coturnice delle Alpi**, parrebbe più rassicurante. Spiccatamente legato ai versanti alpini esposti a sud, questo uccello raramente frequenta le zone di crinale, senza mai ritrovarsi nel comprensorio in esame; anche sulla base di quanto riportato per l'**Aquila reale**, i cui siti di nidificazione sono pareti rocciose estese sovrastanti praterie pascoli o zone aperte, è verosimile che lungo il versante coincidente con il comprensorio di Monesi, non siano presenti luoghi idonei alla nidificazione.

Nello Studio di Incidenza, relativamente all'approvvigionamento idrico dal torrente Tanarello, viene ritenuto necessario un condivisibile approfondimento di indagine volto alla determinazione del Deflusso Minimo Vitale (D.M.V.) nei tratti omogenei del corso d'acqua a monte e a valle del punto di presa, come richiesto e secondo le metodiche indicate dal D.M. 28 luglio 2004; altrettanto viene ritenuto necessario un sistema di controllo e regolazione in automatico della paratoia per adeguare il prelievo alla portata in alveo.

In ordine alla costruzione dell'invaso di raccolta e accumulo d'acqua, viene specificato che esso comporterà una perdita permanente di ca. 3.500 mq di *habitat* 6170 "Formazioni erbose calcicole alpine e subalpine", senza però dare ulteriori specifiche relative all'invaso stesso.

La stessa area di scavo di trincea per le condotte risulta piuttosto sovrapposta a quelle aree che vengono individuate come siti di nidificazione e arene di canto del gallo forcello, ancorché zone in cui sono presenti tane di marmotte.

Una parte rilevante dello studio è dedicato ad evidenziare le problematiche di ordine ecologico connesse all'innervamento programmato ascrivibili sia alle caratteristiche fisiche della neve artificiale sia agli additivi normalmente impiegati per favorire la formazione della neve artificiale a temperature più elevate (tra 0 e 3°C anziché a - 6°C), problematiche che sinteticamente si possono così riassumere: (i) alto contenuto in acqua della neve artificiale 15-20% rispetto a 7-10% di quella naturale; (ii) maggior peso circa 350-400 Kg/mc rispetto ad un 70/100 Kg/mc della neve naturale; (iii) minore isolamento termico che può causare congelamento dei suoli; (iv) formazione di strati di ghiaccio che, riducendo il passaggio di ossigeno, favoriscono il permanere di basse temperature al terreno anche a primavera inoltrata; (v) conseguente indebolimento e impoverimento del manto vegetale sottostante; (vi) prolungamento dell'innervamento fino a stagione avanzata, che può provocare un notevole ritardo dell'inizio dell'attività vegetativa, sino a 20-25 gg rispetto alle zone non innevate; (vii) parziale alterazione delle coperture erbacee con graduale diradamento delle specie a fioritura precoce; (viii) conseguenze negative sulla stabilità del cotico erboso delle piste, sino ad indurre una maggiore erodibilità del pendio; (ix) diminuzione del pabulare del pascolo.

*La valutazione d'incidenza perviene alle seguenti conclusioni: (i) la documentazione presa in esame risulta aver raggiunto un buon grado di approfondimento per quanto riguarda l'utilizzo invernale della seggiovia; (ii) rispetto a quanto richiesto dalla normativa di settore, le informazioni fornite nello studio permettono di presumere che le ricadute negative del progetto in esame siano comunque mitigabili nel periodo invernale e in fase di cantierizzazione; (iii) le intenzioni programmatiche, soprattutto con riferimento al potenziamento della stazione sciistica e alla fruizione estiva degli impianti di risalita, possono configurarsi come una minaccia per il SIC e per le ZPS limitrofe, se non opportunamente gestite e verificate, anche alla luce di migliori conoscenze riferite agli habitat Natura 2000 e agli effetti della frequentazione e dell'uso dell'area sugli stessi.*

*In particolare sono segnalate due criticità: (i) la riduzione di superficie degli habitat Natura 2000 e delle specie botaniche di pregio, nonché la diminuzione della ricchezza floristica legata a tali ambienti, sia come conseguenza dell'impatto diretto dovuto al cantiere di costruzione, sia come conseguenza indiretta per il periodo di utilizzo estivo della seggiovia, a causa dell'aumento di passaggio, di disturbo, di raccolta, di intrusione in aree naturali da parte di escursionisti; (ii) l'influenza degradativa che il potenziamento dell'attività sciistica, ma soprattutto escursionistica, avrà sulla zona, in relazione alla presenza di specie animali di elevato pregio.*

*Molte delle proposte mitigatorie formulate nella Relazione di Incidenza sono condivisibili, anche se appare poco probabile che esse possano sempre risultare efficaci nell'ottica di salvaguardia dell'integrità del sito. Per esempio, appare di non facile attuazione la messa in opera delle misure mitigative di divieto, indicate dal SIA genericamente come "adeguato servizio di vigilanza".*

*Alla luce delle informazioni oggi disponibili, la Valutazione d'Incidenza appare sostanzialmente negativa in relazione a quelle che possono essere le future evoluzioni della stazione sciistica.*

*Diversamente, in riferimento alla realizzazione della seggiovia e alla gestione invernale della stessa, si ritiene che la tutela degli habitat e delle specie prioritarie possa essere garantita dal rispetto puntuale delle seguenti prescrizioni: (i) che il funzionamento della seggiovia sia limitato dal periodo invernale all'inizio della primavera, al più tardi fine marzo; (ii) che non vengano aperte nuove piste sciistiche; (iii) che le attività di cantierizzazione avvengano senza interferire con habitat di pregio; (iv) che venga avviato un monitoraggio floro - faunistico pre e post opera (almeno due - tre anni con indagini diversificate nelle diverse stagioni) da concordare con i competenti uffici regionali, i cui risultati, ancorché intermedi, dovranno essere utilizzati per regolamentare il funzionamento dello stesso impianto, anche al fine di verificare le ricadute connesse alla realizzazione del progetto e poter eventualmente ricalibrare i periodi di fruizione, soprattutto estivi; (v) che la stazione di monte non possa essere dotata di funzione ricettiva-alberghiera; (vi) che vengano rispettate ed adottate tutte le misure mitigatorie già previste dallo Studio d'Incidenza e dal SIA; (vii) che venga razionalizzato l'afflusso turistico dell'intero comprensorio, anche extra piste ed estivo, attraverso l'elaborazione di*

*un piano a carico di ALST, concordato con gli Uffici Regionali, al fine di giungere alla massima mitigazione degli impatti su acque, suolo, flora e fauna; (viii) che tutte le strade, incluse quelle di cantiere, che si diramano dalla provinciale all'interno del SIC vengano dotate di sbarre al fine di impedire l'entrata indiscriminata del pubblico.*

*In merito all'eventuale impianto di innevamento artificiale si segnala la necessità di: (i) un approfondimento di indagine, prima della fase esecutiva, volto alla determinazione del Deflusso Minimo Vitale dei tratti omogenei del Tanarello, a monte e a valle dell'opera di presa; (ii) la riduzione delle superfici innevate artificialmente, per diminuire l'incidenza sugli habitat, limitandosi all'utilizzo dell'innevamento artificiale solo ad integrazione della copertura nevosa naturale e solo in quei tratti di piste particolarmente soggetti a scopertura (passaggi stretti e obbligati nelle sole piste di rientro) e al tratto di pista coincidente con la strada provinciale normalmente usata dagli sciatori come pista di rientro. Tale riduzione, si ricorda, aiuterebbe a contenere le dimensioni dell'invaso di accumulo richiesto, diminuendo la perdita degli habitat e tutte le problematiche ad esso connesse.*

### GEOLOGIA TECNICA

L'impianto in progetto interessa il versante settentrionale del massiccio del M. Saccarello, caratterizzato dalla presenza di abbondanti coperture di genesi mista su un substrato calcareo marnoso (Flysch cretacico del Monte Saccarello). Accanto a forme inequivocabilmente riconducibili a fenomeni gravitativi, parte dei quali attivi, si accompagnano coperture quaternarie di genesi mista, con probabile componente crionivale, che rendono assai complessa la diagnosi geomorfologica del versante.

Alcune delle forme gravitative sono state riconosciute sia nell'ambito del progetto IFFI che dagli studi utilizzati dall'Autorità di bacino nella redazione del PAI. Una delle aree ad elevata pericolosità del PAI, in particolare, è interessata da alcuni piloni della seggiovia.

Alla luce della complessità geomorfologica dell'area e in considerazione della necessità di procedere ad una verifica di compatibilità ai fini della conformità programmatica dell'opera, nonostante fosse già disponibile una discreta mole di informazioni di carattere geologico tecnico, sono stati richiesti ulteriori sondaggi geognostici nell'ambito della procedura di VIA.

Nell'area della stazione di valle della seggiovia e dei piloni più prossimi ad essa, sono stati realizzati tre sondaggi nel novembre del 2005 e ulteriori quattro nella primavera del 2007. Parte dei sondaggi sono stati allestiti con piezometro.

Gli esiti di tali indagini evidenziano la diffusa presenza di coperture detritiche di potenza variabile a scheletro generalmente grossolano, le cui caratteristiche geotecniche, sulla base delle verifiche di stabilità prodotte, parrebbero garantire sufficienti condizioni di stabilità del versante anche a seguito della realizzazione dell'impianto di risalita.

In base agli esiti della seconda campagna geognostica, che ha evidenziato la presenza di circa 11 metri di materiali sciolti geotecnicamente scadenti in prossimità della stazione di partenza, il progetto è stato modificato prevedendo che la struttura sia realizzata su fondazioni indirette ed escludendo la presenza del rilevato inizialmente previsto.

I piloni ricadenti all'interno dell'accumulo di frana quiescente saranno fondati tramite pali che raggiungano un orizzonte in profondità di adeguate caratteristiche geologico tecniche e interpretato come substrato in posto, mentre gli altri avranno fondazioni dirette.

*Si ritiene che ciò possa fornire sufficienti garanzie in merito alla fattibilità delle opere sotto il profilo geologico-tecnico.*

*La valenza delle considerazioni di carattere geologico tecnico è comunque condizionata alla positiva conclusione - nell'ambito dell'Accordo di Programma previsto dal PTC ASM - della procedura di verifica di compatibilità ai sensi dell'art. 18 delle Norme di attuazione del PAI, avviata dal Comune di Triora in data 20 febbraio 2007.*

*In fase di esecuzione dei lavori andranno verificate puntualmente e direttamente, a cura di tecnico responsabile della Direzione Lavori per la parte geologica e geotecnica, le caratteristiche dei terreni interessati dai plinti di fondazione delle opere di sostegno della linea dell'impianto e delle due stazioni*

*di partenza e di arrivo; in base alle condizioni litostratigrafiche, idrogeologiche e geotecniche del terreno rilevate dovranno essere verificati dimensioni e posizionamento delle opere fondazionali, nonché l'esigenza di eventuali ulteriori accorgimenti tecnici utili a garantire nel tempo la stabilità delle opere.*

Sulla base del quadro geologico-geomorfologico prodotto per la progettazione della seggiovia, l'invaso necessario per il futuro innevamento artificiale sarebbe collocato in un'area sub-pianeggiante caratterizzata da coperture modeste, mentre le condotte di adduzione provenienti dall'opera di presa sul Tanarello attraverserebbero un'area di coltri potenti interessata da diffusi fenomeni di instabilità localizzati soprattutto in fregio all'asta torrentizia, che, come evidenziato dalla documentazione fotografica relativa al progetto, appare ingombra di detriti di pezzatura anche molto grossolana.

*Per quanto attiene il progetto di fattibilità relativo all'impianto di innevamento artificiale, è opportuno che in fase di progettazione venga realizzato un nuovo e più puntuale studio geologico-geomorfologico, corredato da un'adeguata campagna geognostica, finalizzato ad individuare con precisione il quadro dei dissesti e, quindi, ubicare adeguatamente sia l'invaso, sia l'opera di presa, sia il tracciato delle condotte di adduzione e rilascio.*

*L'attuazione di ulteriori interventi previsti dal PTC-ASM è comunque condizionata alla verifica di compatibilità al PAI da attuarsi contemporaneamente sull'intera area sciistica.*

## GEOMORFOLOGIA E PAESAGGIO

Il progetto attuale non prevede sostanziali modifiche dell'assetto morfologico dell'area, con l'esclusione della zona interessata dalla stazione di valle, già in parte compromessa per gli sbancamenti e i riporti effettuati per realizzare i condomini e la strada provinciale.

Diversamente, l'eventuale realizzazione di nuove piste e dell'impianto di innevamento artificiale potrebbero alterare l'equilibrio geomorfologico del versante se non eseguiti con cura e nel rispetto delle valenze paesaggistiche e ambientali del contesto.

*La nuova proposta progettuale della stazione di partenza, rielaborata a seguito delle indagini geologiche, necessità di una migliore composizione architettonica del fabbricato che preveda la mimetizzazione della struttura a palafitta che sorregge detto fabbricato con un muro da realizzarsi in pietra a spacco o con assi di legno opportunamente trattate, e ciò allo scopo di ottenere un volume omogeneo. Tale accorgimento permetterebbe di migliorare la qualità progettuale dell'intervento.*

*Inoltre, sarebbe auspicabile prevedere la pensilina di collegamento a detto fabbricato in contiguità al medesimo e mimetizzare la struttura a plinti della stessa con le medesime modalità sopra illustrate; come seconda e maggiormente preferibile alternativa, potrebbe essere previsto un inglobamento della pensilina all'interno del nuovo volume del fabbricato il consentirebbe il passaggio al coperto, l'utilizzo dello spazio esistente al piano terra, e la limitazione di ulteriori opere esterne al fabbricato.*

*E' inoltre necessario che siano previste opere di mitigazione dei quattro plinti relativi all'impianto dismesso attesa l'impossibilità, allo stato, di rimuovere detti manufatti. Allo scopo di mitigare la percezione delle strutture in parola, potrebbero essere realizzati dei riporti di terra da inerbirsi tali da conglobare i plinti, ferma restando la raccomandazione circa la demolizione qualora venisse prolungato l'impianto funiviario fino a raggiungere le zone interessate dai plinti in trattazione.*

*Gli interventi ubicati all'interno delle aree sciabili di Monesi, che prevedano allargamento di viabilità di accesso agli impianti e tutti gli ampliamenti o le nuove realizzazioni di strutture che comportino un aumento della capacità ricettiva, dovranno essere soggette a procedura di screening o di VIA*

*L'apertura di nuove piste o il potenziamento delle attuali sono soggette a VIA regionale.*

*In relazione alle strutture previste si prescrive l'uso sistematico di strutture lignee per le coperture e gli elementi di finitura.*

## SUOLO

Le integrazioni alla relazione d'incidenza hanno precisato che nell'esecuzione degli scavi saranno impiegati mezzi meccanici il più possibile leggeri, come l'escavatore tipo ragno al fine di ridurre l'entità e l'intensità del calpestio.

*Le porzioni di suolo superficiale che saranno asportate dovranno essere accumulate nei pressi dei siti di intervento, possibilmente in linea, per essere riposizionati nel più breve tempo possibile (10-15 gg) nel sito originario. Il terreno dovrà essere conservato in condizioni tali da permetterne il mantenimento della componente microbiologica e della porzione organica. Il ripristino della copertura erbacea manomessa verrà effettuato tramite il reimpianto delle piante erbacee previamente asportate e stoccate localmente per brevi periodi in posizione riparata o ricoperte con teli ombreggianti. L'eventuale idrosemina o la semina a spaglio sarà attuata previo miglioramento del terreno, qualora eccessivamente compattato o alterato, e con miscugli di semina compatibili con le specie locali (fiorume disponibile in zona proveniente dallo sfalcio di prati limitrofi).*

### ELETTROMAGNETISMO

La linea elettrica di alimentazione del motore principale e del motore di recupero, nonché di alimentazione dell'illuminazione, trarrà la fornitura dell'energia elettrica dall'esistente cabina ENEL MT/BT ubicata presso l'abitato di Monesi che già oggi alimenta la stazione a valle dell'esistente impianto di risalita attraverso una dedicata linea trifase aerea a conduttori separati.

La linea elettrica di alimentazione delle utenze degli impianti, nonché di alimentazione di un eventuale punto di ristoro, correrà interrata sotto il tracciato seggioviario.

Il modello numerico proposto dal SIA permette di individuare: (i) un livello di isocampo a 10 microT fino ad un massimo di 1,5 m rispetto al livello del suolo e (ii) un livello di isocampo a 3 microT che si eleverà fino ad un massimo di 3,5 m rispetto al livello del suolo. Considerato che le maglie metalliche dei conduttori della linea verranno connesse a terra attraverso un collegamento dedicato, il campo elettrico sarà nullo.

Il livello di induzione magnetica risulterà contenuto entro i 3 microT già a 4 m dalla superficie esterna di ciascun trasformatore, con eventuali livelli massimi di 100 microT nell'ambito degli spazi tecnici delle stazioni.

*Il tracciato di collegamento dalla cabina ENEL al motore principale dovrà essere posizionato a distanza di sicurezza dalle abitazioni esistenti, tale da rispettare l'obiettivo di qualità di 3 microT. Al fine di valutare l'adeguatezza di tale distanza, precedentemente all'autorizzazione alla costruzione dell'elettrodotto, la Società Alpi Liguri Sviluppo e Turismo S.r.l. dovrà presentare ad Arpal la documentazione di impatto elettromagnetico prevista dal Decreto Dirigenziale della Regione Liguria n° 1049 del 16/05/2000.*

### ACUSTICA

L'area ricade in classe di zonizzazione acustica III "Area a tipo misto". Per definire il clima acustico sono state eseguite misurazioni del livello sonoro continuo equivalente di pressione sonora ponderato in due punti dell'abitato (presso il Condominio Stella Alpina e il Bar La Vecchia Partenza), circa a metà del tracciato della seggiovia e in prossimità della stazione di arrivo.

In base ai dati strumentali provenienti da impianto simile si è fatto riferimento ai seguenti valori di livelli di pressione sonora: 75 dB(A) per la stazione motrice (valle) e inferiore a 60 dB(A) per la stazione di rinvio e tensione (monte). Considerando un potere fonoisolante della struttura di rivestimento di 20 dB(A), si è ottenuto un livello equivalente in esterno di 55 dB(A), compatibile con la zonizzazione acustica comunale.

Nell'ipotesi semplificata che la potenza sonora sia concentrata al centro della stazione e che il campo di propagazione sia emisferico, è possibile verificare per il ricettore più vicino il criterio differenziale ed il limite massimo di immissione.

In base alle elaborazioni proposte emerge, pertanto, un impatto acustico mitigabile con l'accorgimento di carenare la stazione di partenza ad esempio con rivestimento esterno realizzato con pannelli in vetroresina.

*La scelta del sistema di contenimento dovrà garantire un potere fonoisolante superiore a 20 dBA, senza modificare l'assetto architettonico della stazione. Ad impianti realizzati, Arpal provvederà ad un rilevamento di verifica trasmettendone gli esiti alla Regione Liguria.*

### BILANCIO MATERIALI DI SCAVO

Le volumetrie di materiali di scavo complessive che verranno gestite nell'ambito del cantiere sono di 600 mc. E' garantito l'utilizzo di tutto il materiale in sito.

#### ≈ Pareri degli enti locali e osservazioni del pubblico

In data 2 gennaio 2007 è pervenuta la nota datata 21 dicembre 2006, a firma del Signor Terenzio Toscano, comproprietario dei terreni sui quali è prevista la realizzazione della Seggiovia e contitolare delle quote della Nuova Monesi Srl, proprietaria di un esistente impianto sciistico di risalita. Le osservazioni riguardano sia la giustificazione dell'opera sia i contenuti dello Studio d'Impatto Ambientale.

Più in dettaglio, il Sig. Toscano osserva che: (i) il SIA non sembrerebbe fornire adeguati elementi per ritenere giustificata l'opera, se non quella di una sua previsione nel PTC-ASM; (ii) la giustificazione dell'opera come funzionale alle attività sciistiche verrebbe rapportata esclusivamente a prospettive di domanda e di sviluppo non verificate nell'attualità ma estrapolate dalla situazione esistente decenni or sono, nel momento di massima espansione di Monesi; (iii) il SIA trascurerebbe la drastica e progressiva riduzione dell'innevamento, secondo una tendenza destinata ad aggravarsi, e l'attuale crisi delle attività sciistiche; (iv) il SIA trascurerebbe, inoltre, l'impatto che la presenza antropica indotta dalla seggiovia avrà sulle attività di pascolo nel periodo estivo; (v) l'impianto sarebbe destinato a costituire un sovradimensionato doppione dell'esistente e perfettamente funzionante *skilift*, che segue lo stesso percorso; (vi) non sarebbero trattati dal SIA gli aspetti essenziali alla produzione e allo smaltimento dei rifiuti e l'analisi dei rischi per il malfunzionamento degli impianti; (vii) la pista di accesso al Rifugio Tre Pini lungo il Rio Ubaghetto, oggetto di allargamento, dovrebbe essere ripristinata allo stato attuale per non rovinare la pista che la attraversa; (viii) le acque nere del locale presso la stazione di arrivo andrebbero convogliate all'abitato di Monesi; (ix) il progetto prevede l'accorciamento dello *skilift Tre pini*, senza averne la disponibilità (l'impianto di risalita è attualmente di proprietà della Nuova Monesi srl); (x) l'allargamento della strada M.Saccarello-Frontè risulta critico e inopportuno; (xi) è opportuno che i plinti del vecchio impianto di risalita vengano ricoperti anziché demoliti.

Lo stesso Signor Toscano risulta aver siglato in data 8 giugno 2007 l'accordo con la Società Alpi Liguri Turismo e Sviluppo indicato in premessa. Non sono pervenuti pareri da parte degli Enti Locali.

#### ≈ Valutazioni

L'utilità sociale dell'opera e la sua motivazione sono già state valutate positivamente a livello pianificatorio dalla Delibera del Consiglio n.64 del 2 novembre 1999 di approvazione del PTC-ASM.

Il Consiglio Comunale del Comune di Triora, inoltre, nella seduta n.12 del 31 marzo 2006 ha deliberato, ai sensi dell'art.58, comma 2, L.R. n.36/1997, l'interesse pubblico dell'iniziativa, tenuto conto che l'intervento in oggetto assume valori ed effetti di pubblica utilità ai sensi dell'articolo 2, comma 3 della legge n. 363/2003.

Le analisi del SIA, riprendendo in gran parte quanto prodotto dal PTC-ASM, confermano che la realizzazione del tratto di seggiovia in oggetto consentirà l'aumento del numero di giorni sciabili nell'anno e il numero di fruitori delle piste, fornendo un importante spunto per il rilancio della stazione invernale e, conseguentemente, la ripresa dell'economia di una parte dell'entroterra imperiese.

L'analisi economica indica un pareggio dei costi/ricavi nel periodo invernale, individuando come certamente critica la gestione estiva, soprattutto se si considera che il finanziamento concesso non ha consentito di raggiungere quota 2000, che il punto di arrivo previsto a quota 1800 non rappresenta un punto di interesse escursionistico o panoramico, e che le quote maggiori sono raggiungibili attraverso la viabilità provinciale.

Le analisi ambientali, d'altro canto, hanno individuato nel periodo primaverile-estivo il momento di maggior sensibilità degli ecosistemi e soprattutto della fauna selvatica.

In particolare, la regolare gestione della seggiovia nel periodo estivo, secondo quanto ipotizzato nelle analisi economiche, risulta antieconomica e ambientalmente impattante e potrà essere presa in considerazione solamente qualora sia completato l'impianto di risalita fino alle quote più elevate, sia possibile garantire la

chiusura ai mezzi della provinciale e ne venga dimostrata la compatibilità con la tutela delle valenze naturalistiche segnalate all'interno del SIC.

La prefattibilità ambientale di un graduale potenziamento della stazione sciistica, secondo il disegno proposto dal PTC-ASM, risulta ancora oggi non sufficientemente definibile o per certi versi negativa soprattutto nel periodo estivo.

Due sono gli aspetti che non possono essere valutati ancora completamente e che necessiteranno di ulteriori approfondimenti: (i) il primo riguarda l'effettiva valenza sociale ed economica degli impianti di Monesi. A tale proposito, infatti, occorre segnalare che molte stazioni invernali, sia delle Alpi che dell'Appennino, pur essendo dotate di impianti moderni e funzionanti, registrano comunque grosse difficoltà, sia per il particolare momento climatico sia per un forte ridimensionamento dello sci in generale. In questi casi l'intervento pubblico è spesso consistente e gli esiti non sempre corrispondono gli investimenti impiegati; (ii) il secondo riguarda l'assoluta incidenza negativa che gli impianti e la presenza turistica possono produrre sugli *habitat* e le specie di interesse comunitario, impatti che la Valutazione d'Incidenza, sulla base delle informazioni attualmente disponibili, porta a ritenere non facilmente mitigabili.

Molto potrà e dovrà essere acquisito in termini di conoscenze nei prossimi anni. Le analisi e i monitoraggi dovranno riguardare, non solo gli aspetti naturalistici dell'area e gli effetti che gli attuali usi del suolo (pascolo e attività sportive e ricreative) esercitano sul suolo, sulle acque, sulla flora e sulla fauna, ma anche l'effettivo richiamo che la stazione sciistica sarà in grado di esercitare in termini di presenze turistiche.

Solo sulla base di un vero e proprio modello di sviluppo, sarà possibile valutare sotto il profilo ambientale e meglio indirizzare le scelte operate dal PTC-ASM, piano che - è bene ricordarlo - è stato redatto in un contesto culturale e normativo differente dall'attuale.

Tuttavia, in merito al bilancio complessivo relativo all'intervento oggetto della presente VIA, occorre considerare che l'area è ancora oggi oggetto di sfruttamento turistico ricreativo, che alcuni *skilift* risultano ancora funzionanti e che tutto ciò avviene in assenza di veri e propri indirizzi e di una gestione unitaria e coordinata che fornisca adeguate garanzie di compatibilità ambientale e di sviluppo sostenibile.

In base alle conoscenze attuali sul tipo di utilizzo dell'area, ad esempio, un eventuale utilizzo della seggiovia, previa chiusura o limitazione del traffico della provinciale e garanzia di presidio del territorio incluso nel SIC, potrebbe essere addirittura raccomandabile nelle giornate dell'anno in cui sono comunque previste feste religiose o raduni organizzati.

### ≈ Conclusioni

In considerazione di quanto esposto in precedenza, si esprime parere favorevole alla realizzazione della seggiovia ad ammassamento fisso Monesi tre Pini, con le prescrizioni che seguono.

#### A) in relazione al progetto della seggiovia e alla gestione della stessa:

1. gli impianti di risalita dovranno essere utilizzati solo nel periodo invernale, non oltre il mese di marzo;
2. la stazione di monte non potrà essere dotata di funzione ricettiva-alberghiera;
3. la demolizione della porzione affiorante dei plinti dei sostegni della seggiovia del Redentore già smantellata, con il rimodellamento e la rivegetazione delle relative aree di competenza, dovrà: (i) avvenire tramite mezzi leggeri tipo "ragno", (ii) essere limitata ai primi 12 sostegni più facilmente accessibili e (iii) essere conclusa e collaudata prima dell'entrata in funzione dell'impianto di risalita;
4. si dovranno prevedere opere di mitigazione dei quattro plinti dei quali non è prevista la demolizione. Allo scopo di mitigare la percezione delle strutture in parola, potrebbero essere realizzati dei riporti di terra da inerbirsi tali da conglobare i plinti, ferma restando la raccomandazione circa la demolizione qualora venisse prolungato l'impianto funiviario fino a raggiungere le zone interessate dai plinti in trattazione;

5. in assenza di ulteriori studi e indagini, sono vietate l'apertura di nuove piste da sci e l'adeguamento della strada di crinale che collega il M. Saccarello al Frontè;
6. nell'esecuzione degli scavi dovranno essere impiegati mezzi meccanici il più possibile leggeri, come l'escavatore tipo ragno, al fine di ridurre l'entità e l'intensità del calpestio;
7. le porzioni di suolo che saranno asportate dovranno essere accumulate nei pressi dei siti di intervento, possibilmente in linea, per essere riposizionati nel più breve tempo possibile (10-15 gg) nel sito originario. Il terreno dovrà essere conservato in condizioni tali da permetterne il mantenimento della componente microbiologica e della porzione organica. Il ripristino della copertura erbacea manomessa verrà effettuato tramite il reimpianto delle piante erbacee precedentemente asportate e stoccate localmente per brevi periodi in posizione riparata o ricoperte con teli ombreggianti. L'eventuale idrosemina o la semina a spaglio sarà attuata previo miglioramento del terreno, qualora eccessivamente compattato o alterato, e con miscugli di semina compatibili con le specie locali (fiorume disponibile in zona proveniente dallo sfalcio di prati limitrofi);
8. le superfici interessate dalla modifica della morfologia originaria dovranno essere ripristinate e consolidate con tecniche di ingegneria naturalistica indicate nello studio d'incidenza (palizzate semplici in legname e messa a dimora di specie arbustive e arboree autoctone), procedendo alla tempestiva rivegetazione delle aree circostanti le stazioni di valle e di monte, nonché dell'asse dell'impianto interessato da scavi con tecniche e materiali idonei a garantire una copertura erbacea continua ed in rapida evoluzione verso cenosi stabili;
9. analogamente, nelle aree che possano aver subito modificazioni per effetto delle opere di scavo, si dovrà procedere alla regimazione delle acque di scorrimento superficiale, secondo le indicazioni progettuali (tondoni taglia acqua nei tratti a maggior pendenza, fosso di guardia a monte della stazione di partenza, protetto dall'erosione mediante geocomposito e successivamente inerbito), avendo cura di non produrre fenomeni erosivi nelle aree limitrofe;
10. le strutture metalliche di sostegno dovranno essere tinte con colorazioni mimetiche;
11. tutte le condotte interrato per reflui e acque dovranno avere valvole di chiusura a distanze ravvicinate che ne permettano la chiusura parziale e il periodico controllo. La periodicità di tali controlli dovrà avere cadenza almeno semestrale;
12. le opere accessorie dovranno essere realizzate con materiali tipici della tradizione locale quali la pietra e il legno. In relazione alle stazioni di monte e di valle, si prescrive l'uso sistematico di strutture lignee per le coperture e gli elementi di finitura;
13. si dovrà migliorare la composizione architettonica della stazione di partenza prevedendo la mimetizzazione della struttura a palafitta che sorregge detto fabbricato con un muro da realizzarsi in pietra a spacco o con assi di legno opportunamente trattate, e ciò allo scopo di ottenere un volume omogeneo;
14. dovrà essere ricercata una soluzione alternativa per la scalinata di accesso alla stazione di valle, verificando la possibilità di un inglobamento della pensilina all'interno del nuovo volume del fabbricato;
15. è da prevedersi la "sfrangiatura" dei limiti del varco prodotto nella fascia boscata in corrispondenza del nucleo boscato attraversato;
16. le piante caducifoglie esistenti (sorbi, ontani, salici, etc.) lungo il tracciato della seggiovia verranno soltanto ceduate e periodicamente sottoposte alla riduzione in altezza della chioma, compatibilmente con le esigenze di spazio richieste per la gestione degli impianti;
17. si dovrà provvedere al posizionamento e alla regolare manutenzione di appositi segnalatori e dissuasori sulle superfici trasparenti della seggiovia a contenimento dell'impatto sul volo dell'avifauna;
18. il tracciato di collegamento dalla cabina ENEL al motore principale dovrà essere posizionato a distanza di sicurezza dalle abitazioni esistenti, tale da rispettare l'obiettivo di qualità di 3 microT. Al fine di valutare l'adeguatezza di tale distanza, precedentemente all'autorizzazione alla costruzione dell'elettrodotto, la Società Alpi Liguri Sviluppo e Turismo S.r.l. dovrà presentare ad

Arpal la documentazione di impatto elettromagnetico prevista dal Decreto Dirigenziale della Regione Liguria n° 1049 del 16/05/2000;

19. la scelta del sistema di contenimento acustico dovrà garantire un potere fonoisolante superiore a 20 dBA, senza modificare l'assetto architettonico della stazione. Ad impianti realizzati, Arpal provvederà ad un rilevamento di verifica trasmettendone gli esiti alla Regione Liguria;
  20. dovranno essere apposti e regolarmente mantenuti non meno di quattro cartelli indicatori, dotati di apposita bacheca e struttura protettiva, indicanti le valenze del SIC, le modalità di fruizione dell'area, secondo le indicazioni che verranno fornite dall'Ufficio biodiversità della Regione Liguria e in base ai divieti stabiliti in sede di Accordo di Programma;
  21. in fase di cantierizzazione: (i) andranno verificate puntualmente e direttamente, a cura di tecnico responsabile della Direzione Lavori per la parte geologica e geotecnica, le caratteristiche dei terreni interessati dai plinti di fondazione delle opere di sostegno della linea dell'impianto e delle due stazioni di partenza e di arrivo; in base alle condizioni litostratigrafiche, idrogeologiche e geotecniche del terreno rilevate dovranno essere verificati dimensioni e posizionamento delle opere fondazionali, nonché l'esigenza di eventuali ulteriori accorgimenti tecnici utili a garantire nel tempo la stabilità delle opere; (ii) tutte le opere di scortico e di scavo per la realizzazione delle opere in sotterraneo e dei plinti dovranno essere eseguite con assistenza archeologica continua, da parte di operatori specializzati, allo scopo di garantire l'immediato riconoscimento, la salvaguardia e la documentazione di eventuali preesistenze di natura archeologica, tutelate ai sensi della normativa vigente; (iii) la realizzazione delle opere a verde dovrà essere affidata a ditte specializzate e appositamente qualificate e avvenire sotto la sorveglianza agronomico-forestale in affiancamento alla Direzione Lavori;
  22. al termine dei lavori, e precedentemente alla messa in funzione dell'impianto di risalita, la Società Alpi Liguri Sviluppo e Turismo dovrà trasmettere alla Regione Liguria Settore VIA: (i) una completa documentazione fotografica, anche in formato digitale, delle fasi realizzative dei lavori, dello stato dei luoghi a seguito dell'intervento e delle fasi di affermazione della vegetazione a seguito delle opere di recupero, mitigazione e compensazione ambientale; (ii) il collaudo delle opere a verde a firma di tecnico abilitato; (iii) la relazione geologica di fine lavori a firma di tecnico abilitato.
  23. la Società Alpi Liguri Turismo e Sviluppo si farà carico di produrre e presentare ogni due anni alla Regione Liguria e alla Provincia di Imperia gli esiti di un Piano di monitoraggio relativo a: (i) frequentazione dell'area, presenze turistiche stagionali nel comprensorio turistico; (ii) giornate di apertura dell'impianto e numero di biglietti venduti; (iii) monitoraggio floro-faunistico secondo un programma da concordare entro 120 gg dall'accordo di programma con i competenti uffici della Regione Liguria; (iv) precipitazioni nevose e stato della neve attraverso apposita strumentazione meteo da installare entro 120 gg dall'accordo di programma sul versante nord del M. Saccarello in accordo con ARPAL;
  24. dovranno essere rispettate ed adottate tutte le misure mitigatorie già previste dallo Studio d'Incidenza e dal SIA.
- B) in relazione agli ulteriori interventi previsti dal PTC delle Aree Sciistiche di Monesi e connessi al potenziamento della stazione sciistica e alla gestione dell'impianto oggetto della presente VIA:
1. si prescrive l'obbligo di procedura screening per ampliamenti e realizzazione di nuove strutture poste all'interno delle aree sciistiche che comportino un aumento della capacità ricettiva;
  2. l'obbligo di VIA Regionale per interventi sui sistemi di risalita eccedenti la manutenzione straordinaria, per l'impianto di innevamento artificiale e per l'apertura di nuove piste o il potenziamento delle attuali;
  3. l'attuazione di ulteriori interventi previsti dal PTC delle Aree Sciistiche di Monesi è comunque condizionata: (i) alla verifica di compatibilità al PAI da attuarsi contemporaneamente sull'intera area sciistica; (ii) al raggiungimento di un accordo per la gestione unitaria degli impianti sciistici

liguri e piemontesi con obiettivi di gestione unitaria del SIC; (iii) al rispetto delle prescrizioni del presente parere;

4. relativamente all'intervento di innevamento artificiale, rinviando alla fase di VIA regionale, si anticipa che, ai fini di una valutazione dello stesso, sono comunque necessari: i) un approfondimento di indagine, prima della fase esecutiva, volto alla determinazione del Deflusso Minimo Vitale dei tratti omogenei del Tanarello, a monte e a valle dell'opera di presa; (iii) monitoraggio semestrale della portata delle principali sorgenti e bimestrale della portata del T. Tanarello per un periodo non inferiore ai tre anni; (iv) studio geologico-geomorfologico, corredato da un'adeguata campagna geognostica, finalizzato ad individuare con maggior precisione il quadro dei dissesti e, quindi, ubicare adeguatamente sia l'invaso, sia l'opera di presa, sia il tracciato delle condotte di adduzione e rilascio.
- C) Il parere favorevole è rilasciato a condizione che, attraverso l'Accordo di Programma, la Regione Liguria, la Società Alpi Liguri Sviluppo e Turismo e le Amministrazioni Locali stabiliscano per l'area del comprensorio sciistico quanto segue:
1. dichiarazione della pubblica utilità dell'intervento;
  2. divieto dell'attività di sci fuoripista, dello sci escursionismo, sci alpinismo ed escursioni con racchette nei canali con neve fresca sui versanti esposti a nord utilizzati abitualmente dal gallo forcello come siti di svernamento, secondo le indicazioni della cartografia allegata alle integrazioni allo Studio d'Incidenza;
  3. divieto della pratica dello *ski* con risalita in elicottero;
  4. nel periodo di funzionamento della seggiovia, regolamentazione del traffico sulla provinciale Monesi-Limone, consentendo il passaggio soltanto ai veicoli autorizzati ed a quelli in transito diretti all'esterno del comprensorio di Monesi in direzione Colle dei Signori Limone Piemonte o in direzione Passo del Tanarello – Francia, attraverso appositi cartelli informativi che vietino ai veicoli la fermata e la sosta nel tratto di attraversamento del comprensorio di Monesi, salvo nelle aree appositamente predisposte e segnalate;
  5. chiusura al transito veicolare non autorizzato di tutte le strade presenti all'interno del SIC con esclusione della provinciale;
  6. attività escursionistica pedonale consentita esclusivamente lungo i sentieri segnati e segnalati con divieto di divagazioni al di fuori dei tracciati, assoluto nel periodo coincidente con la fase riproduttiva degli uccelli nidificanti a terra come il gallo forcello: indicativamente da metà marzo a fine agosto;
  7. attività ciclo escursionistica (*mountain bike*) consentita soltanto lungo le vie ed i sentieri segnati, con assoluto divieto di divagazione al di fuori dei tracciati;
  8. divieto di raccolta dei frutti silvestri, costituenti importanti fonti di cibo per gli animali, se non per il consumo sul posto;
  9. divieto di svolgimento di attività fuoristradistica sia con autoveicoli che motocicli;
  10. divieto di raccolta di piante, fiori e fronde se non per scopi di studio e ricerca;
  11. divieto di svolgimento dell'attività di arrampicata su roccia;
  12. adozione, entro cinque anni dalla sigla dell'accordo di programma, di un piano di utilizzo delle aree pascolive del comprensorio con determinazione dei carichi di bestiame e dei turni di pascolamento;
  13. adozione, entro cinque anni dalla sigla dell'accordo di programma, di un piano di interventi di taglio a "macchia di leopardo" all'interno delle formazioni chiuse di rodereto lungo il versante nord compreso tra Passo Garlenda – M. Fronté e Cima Garlenda, consentendo l'attività di pascolo soltanto a partire dalla metà luglio, termine del periodo della cova e schiusa delle uova del gallo forcello;
  14. adozione, entro cinque anni dalla sigla dell'accordo di programma e alla luce dei risultati del Piano di monitoraggio, di un aggiornamento del piano di gestione della Seggiovia e della stazione

sciistica, al fine di verificare le ricadute connesse alla realizzazione del progetto e poter ricalibrare i periodi di fruizione, eventualmente anche in estate;

15. stipula di accordi con le locali Aziende di trasporto pubblico per il collegamento della stazione sciistica dalle principali località del comprensorio (Albenga, Pieve di Teco, Imperia) e sistemi navetta dalle principali aree attrezzate a parcheggio nelle giornate di apertura;

D) Si precisa, infine, che:

1. i costi delle attività di monitoraggio, incluse quelle dell'ARPAL, saranno a carico del proponente;
2. tutti gli esiti dei monitoraggi dovranno essere trasmessi al Settore VIA della Regione Liguria;
3. l'apertura all'esercizio dell'impianto in oggetto è da subordinarsi all'esecuzione di tutte le attività di sistemazione, drenaggio, recupero ambientale, monitoraggio e al rispetto delle prescrizioni di cui al presente parere.