



Spett.  
U.O. Valutazione Impatto Ambientale  
Agenzia Provinciale per la Protezione  
dell'Ambiente  
Provincia Autonoma di Trento  
TRENTO

Impianto di collegamento  
"San Martino di Castrozza – Passo Rolle"  
e sovrappasso sciatori al Passo Rolle

### **Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza**

In riferimento al progetto di collegamento impiantistico tra San Martino di Castrozza e Passo Rolle [Val Bonetta – Malga Rolle] e la parziale messa in rete delle ski area, considerata la grande rilevanza dell'iniziativa e visti in gioco pubblici interessi nella gestione del territorio di Primiero – che si vorrebbe orientata alla crescita sostenibile – si nota in prima battuta che non corrisponde a verità l'affermazione che ci sia una assoluta e condivisa volontà di realizzare tale opera (cap. 1, ultimo capoverso 1.1, pag. 4: *"il Consorzio ha titolo per esprimere e concretizzare la forte volontà e la comunione di intenti raggiunte in Valle di Primiero"*) ... semmai, di forte, c'è la presunzione del pool progettuale, che ha tentato – argutamente - di dar risposta a tutte le domande possibili, vendendo la pelle dell'orso prima di ucciderlo!

Si tratta a tutti gli effetti di **una fuga in avanti, elaborata sottobanco** dal Consorzio Impianti a Fune, che mortifica gli sforzi apparentemente fatti dal Comprensorio di Primiero di costruire consenso verso una progettazione partecipata, che avrebbe potuto e dovuto coinvolgere le istanze socio-economiche e le sensibilità ambientali del territorio.

Si manifesta nel contempo esasperata l'ipotesi che lamenta il rischio di inesorabile recessione di San Martino e di tutto il Primiero, della perdita di competitività in caso di insuccesso o boicottaggio dell'iniziativa. Altrettanto discutibili le minacce velate per chiunque voglia ostacolare il progetto (in sede di presentazione pubblica), come se non esistessero opportunità, alternative o valori anche diversi. Nella fattispecie, così come già in passato, non sono mancate le occasioni per ribadirlo: il progetto si configura come ambientalmente problematico, poco utile ed economicamente insostenibile.

I sottoscritti contribuiscono all'istruttoria relativa alla Valutazione dell'impatto ambientale con le seguenti osservazioni:

#### **Criticità di tipo AMBIENTALE**

- L'area compresa tra i laghi di Colbricón e la Cavallazza rappresenta un santuario alpino di rara bellezza, una selvaggia oasi di biodiversità, un capitale ambientale per il futuro fino ad oggi moderatamente antropizzato; un territorio di altissimo pregio naturalistico ed

antropologico che si regge su equilibri molto delicati. È in ragione di tali ben chiare peculiarità, presupposti e previsioni che diviene obbligata un'analisi pianificatoria particolarmente severa prima di intraprendere iniziative di sì grande portata, indagine volta a valutare le ripercussioni su tutti gli aspetti correlati: ecosistemici, socio-economici, turistici e di pubblico interesse. Non è da sottovalutare la prospettiva che, in tempi brevi, tale area venga inclusa con le Dolomiti nella lista del **Patrimonio mondiale dell'umanità dell'UNESCO**.

- È un assunto condiviso che la salvaguardia di territori di pregio e di valore come quelli in questione significhi stabilire dei necessari limiti di sostenibilità e non consentire una facile deroga da essi. Se l'area di Colbricón verrà **assoggettata all'esclusivo sviluppo impiantistico** ciò equivarrà a infrangere l'ultima ragionevole barriera per sostenere i valori di eccellenza distintivi del territorio.
- Le impattanti opere in progetto ricadono in area SIC e, in buona parte, all'interno di una Riserva integrale del Parco Naturale Paneveggio Pale di San Martino. Tali vincoli, non a caso apposti come motivo di valorizzazione di ben precisi habitat, per un destino di salvaguardia, non dovrebbero essere facilmente smentiti dalla ostinazione delle compagini imprenditoriali votate all'esclusivo sfruttamento in favore dello sci invernale. Prerogativa di tali luoghi è inoltre la fruibilità nell'arco delle varie stagioni da parte di un pubblico assortito, che ha goduto fino ad ora di tali beni; alterazioni come quelle indotte da un impianto di collegamento in ambiente di quella delicatezza potrebbero rivelarsi devastanti per l'attrattività e la godibilità paesaggistica. Non va ad esempio sottovalutata l'importanza dei **flussi turistici estivi**, che rappresentano un indotto di tutto rispetto per l'ambito di San Martino di Castrozza, Primiero e Vanoi (più del 60% delle presenze).
- **L'impatto paesaggistico**, su entrambi i versanti della Cavallazza, dei tralicci di sostegno (fino a 40m) e dei fasci di funi, è impossibile da evitare e rischia di contrastare clamorosamente con l'armonia del luogo, che subirebbe un degrado sostanziale e snaturante. Forse non è un caso che nello Studio di Impatto Ambientale non compaia in alcun modo una prospettiva realistica [rendering] sulla linea dell'impianto dalla zona dei **laghetti di Colbricón**, mentre si mostrano le viste dalle stazioni di monte e di valle, senza dubbio meno pregiate. Chiunque conosca la zona sa che lo sfregio di quell'angolo di paradiso spezzerebbe il cuore non solo "*agli escursionisti e agli amanti dell'ambiente più integralisti*", ma anche alla gente comune del luogo.
- L'intervento rischia di assumere proporzioni ancor più sconcertanti qualora si pensi al rischio di alterare, mettere in difficoltà, se non peggio eliminare, un **habitat floristico e faunistico** complessivo che ha rari confronti nell'arco alpino.  
Non è eludibile la problematicità che una tale struttura avrà sulla componente faunistica, rappresentando un'inevitabile sottrazione di habitat integrale con interazione negativa sull'avifauna (Gufo reale, Fagiano di monte, Francolino di monte, Coturnice, Pernice bianca, Aquila reale, Gallo cedrone, Gallo forcello) e le relative zone di nidificazione e arene di canto. Ingerenza dichiarata "mitigabile" dai progettisti (nella scarna e approssimativa Valutazione di Incidenza Ambientale), ma a tutt'oggi imprevedibile negli effetti a lungo termine, comunque deleteria per il selvatico.
- Vanno inoltre considerate le **variazioni climatiche** degli ultimi decenni soprattutto nelle fasce altimetriche interessate da questo progetto: sono molto significative ed è scientificamente dimostrato che lo saranno ancor più in futuro (vedi ultimi rapporti IPCC).

- Sotto l'aspetto urbanistico si ravvede l'**incompatibilità con il Piano di Parco**: di sicuro non si potrebbe più parlare di area a Riserva Integrale, con evidente stravolgimento delle finalità istitutive e gestionali del Parco Paneveggio - Pale di San Martino, che subirebbe una consistente perdita di credibilità. Non corrisponde al vero che nella realizzazione dei lavori "c'è coerenza con la destinazione di Parco": nel perseguire a tutti i costi l'intento progettuale andrà inevitabilmente coercita una variante per declassare l'area.
- *"Tutto è stato fatto nel rispetto delle leggi vigenti, senza richiedere deroghe"*. Infatti tutto ciò che richiede deroghe (pista e sostegni conflittuali col PGUAP) è stato posticipato, così per ora non occorre chiederle... Poi il problema non si porrà più: casi analoghi insegnano come il PGUAP rappresenti "suggerimenti" più che vincoli e si è rivelato fin troppo facile trovare in emergenza le opportune scappatoie (vedi centraline idroelettriche sul torrente Vanoi).
- È **scorretto e fuorviante** sostenere – come espresso in entrambe le pubbliche presentazioni del progetto – che la scelta della tipologia *funifor* sia motivata dall'**input ambientale** di evitare tagli di bosco sul versante nord: il motivo vero è che solo quella tipologia funiviaria permetterebbe di bypassare il fianco sud della Cavallazza, "sorvolando" la zona a rischio valanghe. Si esprime inoltre la preoccupazione che il sistema *funifor* offra la possibilità di attivare una **stazione intermedia**, a posteriori, sulla cresta della Cavallazza, riportando così in auge l'idea di sfruttamento sciistico del versante nord – così come in origine ipotizzato in via ufficiosa da Nuova Rosalpina Spa.
- Il **sovrappasso**, collocato su uno dei più importanti con visuali del Trentino... immagine leggermente retrò del Passo Rolle con la cantoniera rossa e lo sfondo, superbo e vertiginoso del Cimon della Pala, il **Cervino delle Dolomiti**. Immagine nota in tutto il mondo, utilizzata da un secolo di promozione turistica, presente su dépliant e multimediali dell'Azienda per il Turismo San Martino di Castrozza, Primiero e Vanoi, sulle cartoline del Parco Paneveggio Pale di San Martino, sullo stesso sito web del Consorzio Impianti a Fune, lo stesso che ne vorrebbe decretata la fine. Un panorama mozzafiato, intonso. La scelta progettuale è assolutamente, fortemente impattante sia per la tipologia che per le caratteristiche formali dell'opera. Presenza deturpante, utile solo nella breve stagione invernale... un'infrastruttura così va pensata **in sottopasso o in sovrappasso a raso**, escludendo categoricamente coperture e telai.  
È scorretto nel rendering progettuale escludere il peso visivo della passerella sullo sfondo della stazione di monte... d'altronde, questo strumento virtuale consente di campionare anche solo visioni idilliache.
- Il capitale ambientale attualmente in gestione alla Comunità richiede valutazioni molto attente e lungimiranti al fine di evitare danni irreversibili o deprecabili così come si deduce dallo stesso Statuto del Consorzio Impianti a Fune: "**il Consorzio non ha scopi di lucro diretto, proponendosi di: ... promuovere direttamente o indirettamente ... la protezione dell'ambiente**" (art. 5).
- È sempre una buona cosa ragionare sulla **reversibilità dell'intervento**. Ma pensare di smantellare l'impianto ancora prima di averlo progettato rende l'idea di un investimento non esattamente a prova di bomba. Insomma: è un aspetto necessariamente da considerare in fase di progettazione, ma non appare prudente sbandierarlo per un impianto ancora controverso. Suona male. È come vedere il capitano di un transatlantico con addosso un salvagente, non si sa mai...!

## Criticità di tipo ECONOMICO

- **Indebitamento importante delle società impiantistiche** a capitale “primierotto” (ca. 8 mln SIATI, ca. 8 mln Rosalpina), ma anche delle altre (ca. 8 mln “Tognola”, ca. 2 mln “Rolle”), per un totale di oltre **25 milioni di Euro**. L’ulteriore indebitamento delle società per far fronte al progetto ammonterebbe a 5 mln di Euro [SIA 9.10.5].

In particolare, SIATI srl perde ca. mezzo mln all’anno e la stagione invernale 2007/08 è potuta partire grazie a garanzie fideiussorie personali di amministratori locali [fallito il tentativo di ricapitalizzazione tramite i bilanci dei Comuni soci].

Nella migliore delle ipotesi i tempi necessari per la costruzione delle opere funiviarie costringerebbero gli operatori ad affrontare un’altra stagione invernale con lo stato di fatto. Se la situazione economica è quella dipinta nel SIA ed i risultati della stagione 2008/09 non fossero positivi, da due a quattro società su cinque risulterebbero **a rischio di fallimento** e le ipotesi di risanamento inattuabili.

Rimane inoltre scarsa la probabilità di realizzazione in tempi brevi del progetto complessivo [pista di rientro, collegamento zona Colverde, etc.] per la impraticabilità ambientale/urbanistica e gli ulteriori alti costi, nonché per la difficoltà di coordinare gli intenti e gli interessi...

- **Frammentazione delle società e delle rispettive convenienze** - l’assetto societario dovrebbe puntare ad una riorganizzazione per unione o incorporazione, prima di affrontare investimenti di questa portata. Nella situazione attuale, quale sarebbe **la quota di riparto** dell’investimento tra le singole società, e in particolare quella a carico dei Comuni, in riferimento alle corrispondenti partecipazioni nelle società impiantistiche? In definitiva, ce lo possiamo permettere?
- **Necessità di investimenti sugli impianti esistenti** - in particolare nella zona Colverde [nuova pista, serbatoi per innevamento] e nella zona Ces [rinnovo di una seggiovia obsoleta] fanno propendere per un intervento di “aggiustamento” dell’offerta attuale, più che di “rilancio al buio” su un sistema più grande ma comunque **non competitivo** con molte altre aree del Dolomiti Superski.
- **Pesante intervento finanziario pubblico** a sostegno di un solo comparto [costo stimato in ca. 15 mln di Euro per il progetto in discussione, altri 20/25 mln per il c.d. “quadro programmatico”.]

*Al momento attuale il raggiungimento di almeno 5 milioni di Euro di capitale privato e di un intervento pubblico di circa altrettanto, risulta ipotesi di massima condivisa tra il Consorzio che promuove l’iniziativa, le Amministrazioni locali di Primiero e la Provincia Autonoma di Trento [SIA 9.10.5].*

In sede di presentazione pubblica del progetto (24 gennaio 2008) la presidente del Consorzio Impianti a Fune San Martino di Castrozza e Passo Rolle annunciava invece accordi informali con la Provincia Autonoma di Trento secondo i quali “**per ogni Euro** investito dal territorio saranno elargiti dalla PAT **ben due Euro**”.

- **Non adeguata responsabilizzazione del Sistema turistico che gode dell’indotto...** da anni nel settore **si privatizzano i profitti e si pubblicizzano le perdite**. Se il sistema è disomogeneo, incapace di coordinarsi e non in grado di sostenersi, deve potersi attendere anche passaggi difficili di evoluzione. Verrà il giorno che i salvagente finiranno...

- **Sostenibilità dell'esercizio estivo...** per cui si suppone il pareggio [SIA 9.9.6, stima di 13.000 passaggi], a fronte dei costi di attivazione aggiuntivi per la seggiovia "Val Bonetta"; viene sopravvalutato l'impatto positivo sui flussi [mobilità alternativa verso Passo Rolle], e ampiamente sottovalutato l'impatto negativo, da imputarsi alla perdita di attrattiva paesaggistica delle location di Passo Rolle e dei laghetti del Colbricón.
- **Tempi e costi stimati del "passaggio"** per l'utente finale che si muove a piedi non sembrano assolutamente competitivi con le forme alternative di trasporto: 8+ Euro sola andata, 12+ Euro andata e ritorno [SIA 9.9.4] per un probabile tempo medio di viaggio superiore a **40 minuti** partendo dal centro di San Martino di Castrozza.
- **Impatto sulle emissioni in atmosfera.** La scommessa sulla maggiore capacità attrattiva della località in termini di arrivi turistici comporta un incremento direttamente proporzionale nelle emissioni di CO<sub>2</sub> in loco [automobili, skibus, riscaldamento, etc.], ridicolmente mitigato dall'installazione di qualche pannello fotovoltaico. Non solo... più turisti, col modello attuale, vuol dire più alberghi, più strade, più energia, più acqua, più investimenti, più rifiuti, più servizi, più immigrazione professionale, più carico antropico... di tutto di più.  
Si nota infine che non è stata in alcun modo calcolata la quantità di **energia grigia** necessaria per fabbricare, utilizzare e distruggere le opere in progetto.

### Criticità di tipo FUNZIONALE

- La sbandierata messa in rete è **un concetto fasullo!** Utilizzato in maniera inappropriata nel descrivere un impianto che arrocca al passo, senza chiudersi ad anello con le altre ski area... è un concetto citato per tentare di far coincidere la proposta progettuale con le condizioni dettate dalla Giunta comprensoriale di Primiero che, ripetutamente, ha sostenuto la "**messa in rete delle stazioni sciistiche**" quale **condizione sine qua non** per avvallarne la fattibilità e ottemperare al finanziamento. La proposta funiviaria è di per sé solitaria, pensata esclusivamente per uno sperato e tabellato trasferimento di sciatori da Rolle/Val di Fiemme a Ces/Tognola e viceversa. Avendo escluso dal progetto e quindi dalla pianificazione a breve-medio periodo la pista di rientro e tutte le opere indispensabili alla messa in rete, evidentemente troppo costose per essere concretizzabili, se ne palesa il sacrificio (nell'ottica privatistica del Consorzio promotore).
- La logica sottesa al progetto di Collegamento con Rolle, va ribadito, è squisitamente *ad personam juridicam* - leggasi Impianti Ces/Tognola - è un inno al "**pensa localmente ed agisci altrettanto**", distante da qualsiasi cosciente scelta di sviluppo sostenibile, di lunghe vedute, di ampio respiro.  
Sebbene promossa dal Consorzio Impianti sotto la cui egida si collocano tutte le Società compresa Siati srl, di fatto, per ora favorirebbe solo le società vicine alla gestione della Presidente dello stesso, rimandando ad un non ben individuato finanziatore successivo l'onere di realizzo e manutenzione della pista di rientro su San Martino di Castrozza e degli impianti di distribuzione orizzontale (ski weg), forse ancora più passivi di quelli che abbiamo già in Valle!

Tracciare ma non allegare il progetto organico comprensivo di pista di raccordo (con le non trascurabili criticità connesse) e di collegamento con i restanti impianti (semmai fattibili)... non può che lasciare un **preoccupante margine di dubbio sull'opportunità dell'iniziativa**.

- La pretesa di avvalorare l'impianto quale risorsa per la **mobilità alternativa** appare assolutamente forzata e azzardata, dato che la soluzione progettuale adottata, se potrà assolvere parzialmente alle esigenze sciistiche (senza pista non è ancora carosello) non certo potrà, per **inadeguata collocazione logistica**, rappresentare un'attrattiva o alternativa al traffico veicolare.

In ogni caso, per arrivare al Passo Rolle da San Martino, serviranno 4 impianti (3 Ces + 1 Rolle) senza sciare, per arrivare ad un bacino di 3 piste (gruppo Paradiso e Ferrari di medio-alta difficoltà) più, con l'attraversamento strada, a 2 piste facili (Castellazzo). Quanti ambiranno ad affrontare un percorso così irrazionale per superare una distanza di pochi chilometri altrimenti percorribile in auto?

- **Nella stagione estiva**, dal punto di vista dell'utente, la situazione è ancor meno sostenibile: se il visitatore è già in macchina e ci mette **15 min. da San Martino a Rolle**, chi glielo fa fare di andare a Ces, prendere 3 impianti, pagare fior di quattrini per poi ritrovarsi a malga Rolle e non poter neanche decidere di tornare quando vuole?

La gente: a) è pigra; b) chiede spostamenti comodi e flessibili; c) vuole spendere poco!

La soluzione proposta non soddisfa nessuna di queste ipotesi, ergo non sarà ben accetta. E poi... una volta arrivati a malga Rolle, che si fa? Ci sono quattro alternative:

- 1) si va ai laghi di Colbricón seguendo il tracciato della funivia da cui si è appena scesi.. non particolarmente allettante, dato che si vedranno i tralicci durante tutto il percorso;
- 2) si va in Val Venegia, ma allora o si segue lo stradone fino a dopo il passo Rolle (almeno 15 min.) e poi su alla Baita Segantini o si fa il giro al Castellaz passando per malga Juribello (2 ore per arrivare al parcheggio della Venegia)... a questo punto era meglio prendersi la macchina e andare al Pian dei Casoni, è più corta e il paesaggio è comunque più bello;
- 3) si va a Paneveggio ma è lontano e non c'è un sentiero adeguato;
- 4) si beve qualcosa a malga Rolle e si aspetta la prossima corsa della funivia.

Fatta eccezione per i laghetti di Colbricón, che verrebbero rovinati, la funivia porta in un posto abbastanza degradato ed antropizzato, con distanze addizionali dagli highlights della zona per chi è a piedi. Chi vuole visitare il Passo arriva alla Malga, con un ponte di plexiglas che gli impedisce di vedere le montagne e ancora gli tocca **scarpinare sullo stradone** per arrivare alla partenza della passeggiata...

- I promotori, sposando quest'unica soluzione, non hanno elaborato alcuna alternativa significativa al progetto in questione, nonostante da anni e da più parti sia stata sostenuta come valida e possibile **l'infrastrutturazione lungo l'asta Cismon** con impianti di ultima generazione (monorotaia), che potrebbe effettivamente condensare su di sé l'ambizione di novità e attrattiva promozionale, le caratteristiche di economicità e di reale funzionalità per l'uso estivo ed invernale di pedoni e sciatori. **Questa possibilità è espressa anche nel piano di Parco in vigore, condiviso e approvato dopo ampio confronto nel 1996.** Sostenere che oggi gli strumenti urbanistici non prevedono aree votate ad impianti di

risalita lungo il Cismon è quantomeno una battuta esilarante visto che la proposta funiviaria sulla Cavallazza necessiterà comunque di deroghe e varianti.

- L'impianto appare fortemente sovradimensionato rispetto al reale servizio che dovrebbe svolgere con partenza in Val Bonetta; impianti di **tipologia funifor**, con egual portata, sono stati finora realizzati solo nei pressi delle stazioni a valle (Alagna 2004, Arabba 2005, Ravascletto 2007) per agevolare sul piano logistico ed economico il forte iniziale flusso di viaggiatori che accedono attraverso essi alle aree sciabili. Proporre una tipologia così pesante non come approccio alla ski area ma come **strumento di trasferimento intermedio** appare spropositato e difficilmente ammortabile (minimo 415.000 passaggi annui, citati a progetto ma di raggiungimento inverosimile). A complemento di queste considerazioni, si veda il recente studio del prof. Ernesto Rigoni, (esperto internazionale di turismo, ex direttore dell'Apt Trentino Alto Adige e attuale docente allo IULM di Milano), commissionato dall'Ente Parco nell'ambito del processo di revisione dello strumento pianificatorio.

## Altre OSSERVAZIONI

### Uso improprio di marchi e loghi

La copertina dello "Studio di Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza" (Riassunto non Tecnico) ed i cartigli delle tavole allegate riportano i loghi della "Ski Area San Martino di Castrozza Passo Rolle" e della "Azienda per il Turismo San Martino di Castrozza, Primiero e Vanoi", non identificabili con il soggetto proponente l'iniziativa, che si dichiara essere il "Consorzio Impianti a Fune San Martino di Castrozza e Passo Rolle".

Se l'uso del marchio della zona sciistica ricadente nel consorzio "Dolomiti Superski" può ritenersi consono, l'uso di quello dell'Azienda per il Turismo, società cooperativa composta da molteplici soggetti economici, istituzionali ed individuali del territorio (la quale deve i 3/4 del proprio bilancio a finanziamenti provinciali e contributi di enti pubblici), si rivela strumentale alla **ingannevole attribuzione di un largo consenso al progetto** che non risulta essere ufficializzato né documentato nel S.I.A.

### Errori nei dati forniti

La tabella 33 alla pag. pagina 4.49 del SIA riguardante la *Statistica passaggi San Martino 1996/1997 - 2006/2007* riporta un errore macroscopico riguardante il totale di passaggi registrati nella ski area di San Martino di Castrozza nell'ultimo anno: 3.965.164 anziché 2.996.286, con **uno scarto di quasi un milione di passaggi!!!**

Questo errore, se confermato, invalida non solo il dato sul risultato generale del Consorzio, ma anche i grafici 18 e 19, nonché le conclusioni che ne derivano, del tipo: *"Come ben rappresentato dalle curve del grafico 19, la forbice tra le prestazioni delle due aree sciistiche (sebbene inevitabile in termini assoluti, data la disparità di dimensioni) si è progressivamente allargata e se per San Martino le ultime quattro stagioni invernali hanno mostrato una significativa ripresa, per Passo Rolle il discorso è diametralmente opposto, con costanti e regolari perdite di quote di passaggi."* [SIA pag. 4.51].

**Asserzione confutata** dai dati forniti per la stagione 2006/2007!!!

## CONCLUSIONI

Viste le criticità obiettive individuate e precedentemente descritte, distinte per aspetti: AMBIENTALE, ECONOMICO e FUNZIONALE, **i sottoscritti liberi cittadini**, residenti con le proprie famiglie ed operanti nelle Valli di Primiero e Vanoi, concordemente al Comitato per la Difesa del Torrente Vanoi e delle Acque Dolci, ai gruppi informali AlterPan e PrimieroViva, ribadiscono che:

1. Accettare infrastrutture così impattanti in un Riserva integrale significherebbe **screditare le scelte** finora sostenute e condivise di tutela del nostro territorio, che sono invece da difendere insieme al futuro sostenibile delle vallate alpine, ben oltre il portafogli di questa nostra generazione.
2. L'intervento economico di società a capitale pubblico locale (in definitiva i nostri Comuni) deve essere orientato a soluzioni complessive di servizio ai cittadini e non ad **avventure imprenditoriali ad alto rischio**.
3. Non si può confondere un singolo impianto di risalita invernale come soluzione di mobilità alternativa e tantomeno con l'auspicato **collegamento di tutte le ski area**.

Si dichiarano pertanto **contrari** alle ipotesi progettuali in oggetto così come formulate dal Consorzio Impianti a Fune San Martino di Castrozza e Passo Rolle ed auspicano una riapertura del confronto su ipotesi di **mobilità innovativa** tra il fondovalle di Primiero, San Martino di Castrozza e Passo Rolle.

Fiera di Primiero, giovedì 28 febbraio 2008

<b>Nome e Cognome</b>	<b>Comune di residenza</b>	<b>Firma</b>
<i>Flavio Taufer</i>	Tonadico	
<i>Nicola Chiavarelli</i>	Fiera di Primiero	
<i>Gino Taufer</i>	Transacqua	
<i>Antonietta Corona</i>	Canal San Bovo	
<i>Daniele Gubert</i>	Tonadico	
<i>Monica Gadenz</i>	Fiera di Primiero	
<i>Alessandra Pinto</i>	Transacqua	
seguono altre firme...		

