





## *INHALTSVERZEICHNIS*

1	VORWORT.....	2
2	METHODIK.....	3
3	BEZUGSRAHMEN .....	5
3.1	Programmatischer Rahmen.....	5
3.1.1	Richtlinien.....	5
3.1.2	Ausgangssituation.....	6
3.1.3	Zielsetzungen mit dem geplanten Vorhaben.....	7
3.2	Projektrahmen.....	8
3.2.1	Technische Beschreibung und geplante Änderungen der bestehenden Aufstiegsanlage COL PRADAT .....	8
3.3	Umweltrahmen.....	11
3.3.1	Bestimmung der Umweltkomponenten (U.K.) .....	11
3.3.2	Bewertung der Wichtigkeit der Umweltkomponenten (U.K.) und der Umwelteinflüsse.....	12
3.3.3	Matrizen der paarweisen Gegenüberstellung .....	15
4	ALTERNATIVEN .....	15
5	MILDERUNGS- UND ENTLASTUNGSMASSNAHMEN.....	16
6	ÜBERWACHUNGSMASSNAHMEN.....	16
7	AUSGLEICHSMASSNAHMEN .....	16
8	SITUATION BEI DER NULL-VARIANTE .....	17



# ***NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG DES UMWELTVERTRÄGLICHKEITSBERICHTES***

## **ERHÖHUNG DER FÖRDERLEISTUNG DER AUFSTIEGSANLAGE COL PRADAT IM SKIGEBIET KOLFUSCHG - EDELWEISSTAL IN DER GEMEINDE CORVARA**

### ***1 VORWORT***

Die vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie behandelt das Projekt „Erhöhung der Förderleistung der Aufstiegsanlage COL PRADAT im Skigebiet KOLFUSCHG - EDELWEISSTAL in der Gemeinde CORVARA“, Provinz Bozen.

Bauherr des Vorhabens ist die IMPIANTI COLFOSCO SPA, die bereits seit Jahren die Aufstiegsanlagen und Skipisten des Skigebiets KOLFUSCHG zwischen CORVARA und dem GRÖDNER JOCH betreibt.

Wegen der Typologie und des Ausmaßes der bestehenden Baulichkeiten, sowie der Sensibilität der Natur in der die bestehenden Aufstiegsanlagen mit erhöhter Förderleistung betrieben werden soll, ist eine Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens notwendig.

In der UVS werden die Auswirkungen der Erhöhung der Förderleistung der betroffenen Aufstiegsanlage auf die Umwelt untersucht und festgelegt. Weiters werden, falls notwendig, die Möglichkeit von Entlastungsmaßnahmen der Umwelteinflüsse geprüft und festgelegt.

Die entsprechenden EG - Richtlinien verlangen, dass eine nicht technische Zusammenfassung erstellt werden soll, das heißt eine kurze Zusammenfassung des UV - Berichtes, welche auch für Personen, die nicht mit der Materie vertraut sind, leicht verständlich ist.

Diese Zusammenfassung soll das gesamte Vorhaben bzw. das Projekt, die Zielsetzungen und die Leitlinien der Bewertung und Beurteilung in einfacher Weise klar verständlich darlegen. Wer die Analysen vertiefen möchte, kann in die Gesamtstudie oder, falls erforderlich, in das Projekt selbst Einsicht nehmen.

## **2 METHODIK**

Vorausgeschickt sei, dass bei der Ausarbeitung der UV - Studie keine Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der geforderten Daten und Unterlagen aufgetreten sind.

Die von den Verfassern der vorliegenden Studie angewandte Methodik wurde mittlerweile bereits seit mehreren Jahren bei UV-Studien eingesetzt, da sie lt. Erfahrung sehr gut für die Bewertungen der Umwelteinflüsse geeignet ist.

Es handelt sich um eine sehr einfache Methode, die leicht verständlich ist und den subjektiven Charakter zu minimieren versucht, welcher die Bewertungen nicht unwesentlich beeinflusst.

Im folgenden Schema ist die angewandte Methodik in übersichtlicher Weise dargestellt.



# ÜBERSICHTSPLAN - COROGRAFIA 1:25.000

LEGENDE - LEGENDA

 betroffenener Bereich - area coinvolta



## LEITFADEN FÜR DIE ERSTELLUNG DER U.V.S.



### **3 BEZUGSRAHMEN**

Ein UV-Bericht ist in drei "Bezugsrahmen" unterteilt:

- 1) Programmatischer Rahmen;
- 2) Projektrahmen;
- 3) Umweltrahmen;

Diese Bezugsrahmen stehen auch im Einklang mit dem Anhang E des Landesgesetzes Nr. 2 vom 5 April 2007.

Genauer ausgedrückt, muss ein Projekt überprüft werden auf:

die Zielsetzungen, die die Realisierung des Vorhabens rechtfertigen, die Merkmale des Vorhabens und die möglichen Einflüsse des Vorhabens auf die Umwelt.

Anschließend müssen Entlastungsmaßnahmen, durch die die vom Vorhaben verursachten Umwelteinflüsse vermindert werden, bestimmt und mögliche Alternativen aufgezeigt werden.

#### **3.1 PROGRAMMATISCHER RAHMEN**

##### **3.1.1 Richtlinien**

Der UV – Bericht wurde nach den Europäischen, Nationalen und Landes – Richtlinien erstellt.

Für die Fase der Analyse wurden die in den urbanistischen Plänen und Landesfachplänen enthaltenen Informationen über das betreffende Gebiet eingeholt. Im Besonderen sind dies folgende Pläne und Unterlagen:

- Urbanistischer Bauleitplan der Gemeinde CORVARA;
- Landschaftsplan der Gemeinde CORVARA;
- Landesfachplan der Aufstiegsanlagen und Skipisten;
- Gebietsmäßig bezogene Angaben, bereitgestellt im Internet vom „Geobrowser“ von der Provinz Bozen;
- Daten über die touristischen Nächtigungen vom Tourismusverein ALTA BADIA und dem Landesinstitut für Statistik (ASTAT);
- Daten über die Fahrten mit den Aufstiegsanlagen in der Skizone 10.05 DANTERCEPPIES-GRÖDNER JOCH von der IMPIANTI COLFOSCO SPA;
- Spezifische Fachliteratur über die Errichtung von Aufstiegsanlagen.

Die bestehende Aufstiegsanlage COL PRADAT ist im Register der Pisten und Anlagen des Landes Südtirol eingetragen, stimmt mit diesem überein und befindet sich im Gemeindegebiet von CORVARA.

Im neuen Landesfachplan, vom Jahre 2014, der Aufstiegsanlagen und Skipisten der autonomen Provinz Bozen, Planungsraum Nr. 10 - GRÖDEN-SEISER ALM, geht hervor, dass die Aufstiegsanlage COL PRADAT sich innerhalb der Skizone Nr. 10.05 – DANTERCEPPIES-GRÖDNER JOCH befindet. Weiters ist eine Begrenzung der stündlichen Förderleistung für Aufstiegsanlagen im neuen Landesfachplan nicht mehr vorgeschrieben. Es wurden aber Kriterien zur Bewertung der Projekte eingeführt, die im beiliegenden UV-Bericht für die Förderleistungserhöhung der Aufstiegsanlage als positiv bewertet wurden.

Mit der nun vorgesehenen Förderleistungserhöhung für die Aufstiegsanlage COL PRADAT auf 2.400 Pers./h wird der Schwellenwert von 2.200 P/h überschritten, wodurch das Vorhaben UVP-pflichtig wird, wie dies der Anhang D des Landesgesetzes vom 05/04/2007, Nr. 2 vorsieht. Somit ist eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), in der die Auswirkungen des Vorhabens auf Umwelt und Natur untersucht werden, vorgeschrieben.

Bezüglich der Vinkulierungen, der unter Umweltschutz stehenden Bauwerke und Zonen, sowie der Risikozonen sei festgestellt, dass für die Erhöhung der Förderleistung bei der bestehenden Aufstiegsanlage COL PRADAT keine Änderungen an den bestehenden Bauwerken vorgenommen werden müssen.

Zudem liegt die Aufstiegsanlage außerhalb des nördlich davon ausbreitenden Naturpark PUEZ-GEISLER, des gleichnamigen UNESCO – Weltnaturerbe DOLOMITEN und des Natura 2000 Gebietes GRÖDEN-LANGENTAL-PUEZ und befindet sich in keiner Risikozone.

### **3.1.2 Ausgangssituation**

Das Skigebiet KOLFUSCHG, welches Teil der Skizone Nr. 10.05 DANTERCEPPIES-GRÖDNERJOCH ist, befindet sich auf der orografisch linken Seite des HOCHABTEITALES und dehnt sich vom GRÖDNERJOCH und EDELWEISSTAL bis nach CORVARA aus und betrifft die Teilskigebiete GRÖDNER JOCH, EDELWEISSTAL und KOLFUSCHG/CORVARA. Das Skigebiet kann an und für sich als eigene Struktur angesehen werden, stellt aber durch die Aufstiegsanlagen BOREST, SODLISIA, PLANS und FRARA eine wichtige Skiverbindung zwischen dem GRÖDNERTAL und dem HOCHABTEITAL bzw. CORVARA dar.

Verkehrstechnisch gesehen ist das genannte Skigebiet etwas abgelegen von den Hauptdurchzugsstraßen im Dolomitenraum, jedoch durch das einmalige Panorama und den Bekanntheitsgrad, sowie mit dem Skikarussell SELLA RUNDE sehr gut besucht.

Der Zugang zum Skigebiet erfolgt zumeist direkt vom Hauptort der Gemeinde CORVARA über die Staatsstraße 244 von Bruneck-Corvara aus und im Anschluss daran über die Staatsstraße 243 von Corvara in Richtung Grödner Joch.

Des Weiteren ist das Skigebiet indirekt über die angrenzenden Dolomitentäler, nämlich dem FASSATAL

und dem GRÖDNERTAL über die angrenzenden Aufstiegsanlagen und Skipisten um den SELLASTOCK erreichbar, die zur sogenannten SELLA RUNDE verbunden sind. Dazu wurden in den letzten Jahren noch einige Busverbindungen zu anderen Skigebieten, wie etwa zum KRONPLATZ eingerichtet.

Die IMPIANTI COLFOSCO SPA betreibt schon seit Jahren die Aufstiegsanlagen ABRUSÉ, BOREST, SODLISIA, PEZZEI, COLFOSCO, FORCELLES, STELLA ALPINA, COL PRADAT, PLANS und FRARA und die zu den Aufstiegsanlagen gehörenden Skipisten mit einer Gesamtfläche von ca. 84,3 ha im Skigebiet KOLFUSCHG. Sämtliche Skipisten können aufgrund der eingebauten Beschneiungsanlage technisch beschneit werden, sodass den Alpinski-Fahrern immer optimale Pistenverhältnisse geboten werden können.

Wie die letzten Wintersaisons gezeigt haben, konnte sich das Skigebiet KOLFUSCHG und die umliegenden Ortschaften CORVARA und KOLFUSCHG die Wirtschaftskrise der letzten Jahre gut meistern und weisen seit zwei Wintersaisons wieder positive Tendenzen auf. Mit der Erneuerung der Aufstiegsanlage BOREST im Jahre 2014 hat auch das Teilskigebiet EDELWEISSTAL profitiert und es besuchten merklich mehr Skifahrer die Aufstiegsanlagen, da die Bergstation BOREST direkt neben jener der Talstation COLFOSCO positioniert wurde und somit ein direkter Zugang für die Skifahrer in das Skigebiet EDELWEISSTAL geschaffen wurde. Dadurch kam es aber in den letzten beiden Wintersaisons 2014/15 und 2015/16 vor allem an der Talstation COL PRADAT in den Vormittagsstunden fast durchwegs zu Stauungen und dadurch zu längeren Wartezeiten für die Skifahrer. Dies ist auch auf die Tatsache zurückzuführen, dass die angrenzenden Aufstiegsanlagen COLFOSCO und FORCELLES eine Förderleistung von jeweils 2.400 Personen/Stunde aufweisen und jene von COL PRADAT nur 2.200 P/h transportieren kann.

Deshalb möchte man nun mit dem vorliegenden Projekt die Förderleistung der Liftanlage COL PRADAT von derzeit 2.200 P/h auf 2.400 P/h erhöhen, indem lediglich 2 Kabinen mehr auf die Linie geschickt werden.

### **3.1.3 Zielsetzungen mit dem geplanten Vorhaben**

Damit ein Skigebiet attraktiv und modern bleibt, muss die Betreibergesellschaft den Wünschen der Skifahrer Genüge tun, indem ständig Veränderungen, Anpassungen und Erneuerungen der Skipisten und Aufstiegsanlagen vorgenommen werden. Diese Maxime gilt auch für das Skigebiet KOLFUSCHG. Mit der geplanten Erhöhung der Förderleistung von 2.200 P/h auf 2.400 P/h soll nun dieser neu entstandene Engpass an der Aufstiegsanlage COL PRADAT auf ein Minimum beschränkt werden, um den Skifahrern auch in Zukunft ein angenehmes und unbeschwertes Skifahrerlebnis auch im Skigebietsteil EDELWEISSTAL zu gewährleisten, ohne dass ihnen Unbequemlichkeiten bzw. unzumutbare Wartezeiten an den Einstiegen der Aufstiegsanlagen entstehen. Mit der Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage COL PRADAT will man nicht mehr Skifahrer anziehen, sondern ihnen ein verbessertes Angebot bieten, um auch in Zukunft die derzeitigen Besucherzahlen des Skigebietes KOLFUSCHG halten zu können.

## 3.2 PROJEKTRAHMEN

Wie bereits auf den vorhergehenden Seiten erläuterte Gründe hat die Betreibergesellschaft IMPIANTI COLOFSCO SPA die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage COL PRADAT geplant.

Die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage wird im Detail wie folgt festgelegt:

- ⇒ Automatisch kuppelbare Kabinenbahn COL PRADAT  
(aktuelle Förderleistung 2.200 P/h → zukünftige Förderleistung 2.400 P/h).

### 3.2.1 Technische Beschreibung und geplante Änderungen der bestehenden Aufstiegsanlage COL PRADAT

#### 3.2.1.1 Technische Hauptmerkmale und geplante Änderungen.

Die bestehende Aufstiegsanlage COL PRADAT ist eine automatisch kuppelbare 8er-Kabinenbahn die im Sommer 2000 erbaut und in der Wintersaison 2000/2001 in Betrieb genommen wurde. Diese Anlage befindet sich im Skigebietsbereich EDELWEISSTAL in der Skizone Nr. 10.05 – DANTERCEPPIES-GRÖDNER JOCH, in der Gemeinde CORVARA (BZ).

Die Talstation (Antrieb-Spannstation) ist auf einer Meereshöhe von 1.720,30 m (Ein-/Ausstiegsebene) positioniert, während die Bergstation (Umlenkstation) sich auf 2.038,50 m ü.d.M. (Ein-/Ausstiegsebene) befindet. Die maximale Förderleistung beträgt derzeit 2.200 P/h bei einer max. Geschwindigkeit von 5,0 m/s. Die bestehende Aufstiegsanlage COL PRADAT hat eine schräge Länge von 611,08 m und eine horizontale Länge zwischen den Einfahrten der Tal- und Bergstation von 513,72 m. Der Höhenunterschied der Anlage beträgt 318,20 m, welches einer durchschnittlichen Neigung von 61,94 % zwischen den beiden Stationen entspricht.

Die derzeit effektive maximale Förderleistung beträgt 2.130 P/h (Verminderung von ca. 3 %), anstatt der theoretischen Förderleistung von 2.200 P/h, die sich aufgrund der technischen und mechanischen Eigenschaften bei diesem Typ von Kabinenbahn ergibt. Mit der zukünftigen theoretischen Förderleistung von 2.400 P/h ist eine realistische maximale Förderleistung von ca. 2.330 P/h möglich, welche einer ca. 3 % Verminderung entspricht und im Bezug zu den heutigen Daten steht.

#### Die aktuellen und zukünftigen technischen Hauptmerkmale der Aufstiegsanlage COL PRADAT sind:

	Derzeitige Situation	Zukünftige Situation
Antrieb-Spannstation (Kote Ein-/Ausstieg)	Im Tal 1.720,30 m ü.d.M	=
Umlenkstation (Kote Ein-/Ausstieg)	Am Berg 2.038,50 m ü.d.M	=
Schräge Länge	m 611,08	=

Horizontale Länge	m	513,72	=
Höhenunterschied	m	318,20	=
Mittlerer Neigung	%	61,94	=
Anzahl der Stützen	Nr.	9	=
Anzahl der Kabinen	Nr.	28	<b>30</b>
Anzahl Fahrgäste/Kabine	Pers.	8	=
Abstand der Kabinen	m	65,45	<b>60,00</b>
Maximale Fahrgeschwindigkeit	m/s	5,00	=
Maximale Förderleistung	P/h	2.200	<b>2.400</b>
Leistung des Hauptantriebes	kW	2 x 270	=
Leistung des Hilfsmotor	kW	270	=
Spurbreite	m	5,50	=
Durchmesser Tragseil	mm	50	=
Nominalseilspannung	KN	550	=

Zur Erhöhung der gewünschten Förderleistung von 2.400 P/h ist nur eine Änderung notwendig, nämlich die Erhöhung der Kabinenanzahl entlang der Seilbahnlinie von derzeit 28 Stück auf zukünftige 30. Dadurch reduziert sich natürlich der Kabinenabstand um 5,45 m auf 60,00 m.

### 3.2.1.2 Allgemeine Beschreibung der bestehenden Aufstiegsanlage

Wie bereits vorher beschrieben, besteht die Aufstiegsanlage COL PRADAT aus einer klassischen automatisch kuppelbaren Kabinenbahn mit 8 Sitzplätzen.

Die Kabinen werden mittels der Seilfahrzeugklemmen automatisch und in gleichmäßigem Abstand auf das einseitige Trag- und Zugseil geklemmt, das sich ständig in eine Richtung bewegt.

Der Seilring wird durch ein Scheibenrad, das mit einem in der Talstation positionierten Motor, angetrieben. Die Seilschleife wird durch einen ebenfalls in der Talstation positionierten Hydraulikzylinder gespannt.

Die Anlage besteht aus folgenden Stationen:

- ⇒ Einer in der Talstation positionierten zweigeschossigen Antriebs- und Spannstation mit der Antriebsscheibe und Oberflur-Antriebsgruppe die sich in erster Linie auf den hinteren betonierten Hauptsteher und in zweiter Linie auf einem vorderen sekundären Steher in Stahl abstützt und verankert. Von der seilbahntechnischen Station zweigt ein Gleis ab, das über den Schrägaufzug in das darunter sich befindende halbunterirdische Kabinenmagazin führt.
- ⇒ Einer eingeschossigen fixen Umlenkstation in der Bergstation.

Die Linienstützen bestehen alle aus gebogenen, geschweißten und verzinkten Stahlstützen die sich

über entsprechende Einzelfundamente im Erdreich abstützen. Die verzinkten Querträger des Stützenkopfes bestehen aus viereckigen Hohlkastenprofilen. An den Linienstützen sind Zugangsleitern, Podeste zur Inspektion der Rollenbatterien und Seilhebeböcke zum Abheben des Förderseiles während der Wartung der Rollenbatterien angebracht.

Seitlich und parallel zur Seilbahnachse neben der Seilbahnstation in der Talstation befindet sich auf der Ausstiegsseite der Verbindungskanal, der in den betonierten Schrägaufzug führt und in den zum Großteil unterirdisch angelegten Abstellbahnhof hinunterführt, der bereits für die eingesetzten und neuen Kabinen dimensioniert ist und in dem die Fahrzeuge der Anlage abgestellt und gewartet werden können.

Die einzelnen Kabinen werden in der Schleife im Magazin bis zum Umlauf der Seilbahn mittels angetriebenen Kettenzügen und Reifen automatisch weiterbefördert.

*Die Erhöhung der geplanten stündlichen Förderleistung erfordert keine Umbau- oder Erweiterungsarbeiten an den Stationen, der Linie und am Kabinenmagazin.*

### 3.3 UMWELTRAHMEN

Nachdem der Zweck und die Hauptmerkmale des Projektes festgelegt wurden, sind die Auswirkungen auf die umgebende Umwelt zu untersuchen.

Es müssen jene Bereiche der Umwelt (Umweltkomponenten) bestimmt werden, die durch die Realisierung des Bauvorhabens und bzw. oder durch die Führung des Bauvorhabens in irgendeiner Form beeinflusst werden.

Über ein aktives Kontrollsystem werden alle vorhersehbaren negativen Einflüsse auf das ökologische und landschaftliche System des betroffenen Gebietes, welche die geplante Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage COL PRADAT mit sich bringt, in Betracht gezogen werden. Aus den gewonnenen Schlüssen lassen sich diese negativen Einflüsse auf Natur und Umwelt durch geeignete Vorkehrungen und Ausgleichsmaßnahmen minimieren.

#### 3.3.1 Bestimmung der Umweltkomponenten (U.K.)

Die Umweltkomponenten, auf die das Projekt einen Einfluss haben kann, sind:

- **Boden und Untergrund**
- **unterirdischer Wässer**
- **oberirdische Wässer**
- **Fauna**
- **Flora**
- **Landschaft**
- **Atmosphäre und Lärm**
- **Sozial – ökonomische Betrachtungen**

Nachdem die beeinflussbaren Umweltkomponenten U.K. bestimmt wurden, wird eine Bestandsaufnahme des bestehenden Zustandes ohne neuen Bauvorhabens vorgenommen. In einem zweiten Moment wird die Größe der einzelnen Auswirkungen auf die jeweiligen Umweltkomponenten erörtert. Es kann hier aber angeführt werden dass, die Erhöhung der Förderleistung keine neue Struktur erfordert oder Änderung an der bestehenden Struktur mit sich bringt.

### 3.3.2 Bewertung der Wichtigkeit der Umweltkomponenten (U.K.) und der Umwelteinflüsse

Den im Kapitel 3.3.1 aufgelisteten Umweltkomponenten werden Wichtigkeiten zugeordnet, die die vom Projekt betroffenen Umweltkomponenten U.K. haben.

Dabei wird zwischen drei Wichtigkeitsgraden unterschieden:

- \*\* große Wichtigkeit**
- \* mäßige Wichtigkeit**
- 0 keine Wichtigkeit**

Was hingegen die Einflüsse des Projektes auf die einzelnen Komponenten betrifft, so werden zwischen drei Bewertungen unterschieden:

a. negative Einflüsse	b. positive Einflüsse
(- - -) sehr negativ	(+++) sehr positiv
(- -) mäßig negativ	(++) mäßig positiv
(-) wenig negativ	(+) wenig positiv
(0) keine Auswirkungen	

#### 3.3.2.1 U.K. Boden

<b>Wichtigkeit der U.K. : (0)</b>
<b>Umwelteinfluss: (0)</b>
Die Auswirkungen auf den Boden bleiben unverändert bzw. werden weder verbessert noch verschlechtert (0).

#### 3.3.2.2 U.K. Untergrund

<b>Wichtigkeit der U.K. : (0)</b>
<b>Umwelteinfluss: (0)</b>
Die Auswirkungen auf den Untergrund bleiben unverändert bzw. werden weder verbessert noch verschlechtert (0).

### 3.3.2.3 U.K. Ober- und unterirdische Wässer

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

Die Auswirkungen auf die ober- und unterirdischen Wässer bleiben unverändert bzw. werden weder verbessert noch verschlechtert (0).

### 3.3.2.4 U.K. Flora

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

Die Auswirkungen auf die Flora bleiben unverändert bzw. werden weder verbessert noch verschlechtert (0).

### 3.3.2.5 U.K. Fauna

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

Die Auswirkungen auf die Fauna bleiben unverändert bzw. werden weder verbessert noch verschlechtert (0).

### 3.3.2.6 U.K. Landschaft

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

Die Auswirkungen auf die Landschaft bleiben unverändert bzw. werden weder verbessert noch verschlechtert (0).

### 3.3.2.7 U.K. Atmosphäre

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

Die Auswirkungen auf die Atmosphäre bleiben trotz einer evtl. Zunahme des Skifahrerstroms unverändert (0).

### 3.3.2.8 U.K. Lärm

<b>Wichtigkeit der U.K. : (*)</b>
<p><b>Umwelteinfluss: (0)</b></p> <p>Eine Erhöhung der Förderleistung könnte indirekt zu einer leichten Erhöhung der Lärmbelästigung auf der Skipiste führen, weil durch die Stundenleistungserhöhung der Liftanlage den Skifahrer die Möglichkeit geboten wird dieselbe Skipiste öfter zu benutzen, wodurch die Anzahl der Skifahrer auf den Skipisten leicht erhöht werden könnte. Die bestehende Situation könnte sich deshalb geringfügig verschlechtern. Die Auswirkungen auf die Umwelt sind deshalb leicht negativ aber nur schwer bewertbar (0).</p>

### 3.3.2.9 U.K. sozial-ökonomische Komponente

<b>Wichtigkeit der U.K. : (**)</b>
<p><b>Umwelteinfluss: (+ +)</b></p> <p>Die Erhöhung der Förderleistung der Aufstiegsanlage COL PRADAT, wie folgt definiert:</p> <p style="padding-left: 40px;">⇒ Automatisch kuppelbare 8-er Kabinenbahn COL PRADAT, (aktuelle Förderleistung 2.200 P/h → zukünftige Förderleistung 2.400 P/h);</p> <p>spiegelt die Notwendigkeit der täglichen Benutzer/Skifahrer wieder, nämlich die Wartezeiten beim Einstieg in der Talstation zu reduzieren. Dadurch können die Skifahrer mehr dem eigentlichen Skifahren nachgehen. Die Erhöhung der stündlichen Förderleistung trägt mit Sicherheit zu einer Attraktivitätssteigerung des Teilskigebietes EDELWEISSTAL bei, was nicht nur zum ökonomischen Vorteil der Betreibergesellschaft IMPIANTI COLFOSCO SPA, sondern auch vieler anderen Betriebe und Dienstleister, die im Wintertourismussektor tätig sind, ist.</p> <p>Die Auswirkungen sind mäßig positiv (+ +) zu bewerten.</p>

### 3.3.3 Matrizen der paarweisen Gegenüberstellung

In den Matrizen der paarweisen Gegenüberstellung werden die vom Projekt betroffenen Umweltkomponenten und Umwelteinflüsse in direktem Zusammenhang dargestellt.

Dadurch ist es in einfacher und schneller Weise möglich zu überprüfen, welche Umweltkomponenten am schwerwiegendsten betroffen sind und dadurch einer spezifischen Entlassungsmaßnahme bedürfen.

		Umweltkomponenten														
		Boden	Untergrund	Oberirdische Wasser	Unterirdische Wasser	Flora	Fauna	Landschaft	Atmosphäre	Lärm	sozial-ökonomische Komp.	Durchführungsfase	nach der Verminderung			
		Wichtig. Impatto	0	0	0	0	0	0	0	0	*	**	%	%		
Elementare Vorgänge	Lärm	-												0		
		--													0	
		---														0
	ökonomische Komponente	+													0	
		++										100	100			
		+++											0			

Bei der Überprüfung der Matrize geht hervor dass, durch die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der bestehenden Aufstiegsanlage COL PRADAT keine negativen Auswirkungen auf die Umweltkomponenten auftreten. Andererseits kann von der Matrize aber auch entnommen werden, dass die sozial-ökonomischen Vorteile positiv sind.

## 4 ALTERNATIVEN

Für die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage COL PRADAT, sind keine Umbauarbeiten an den Bauwerken der Kabinenbahn notwendig, sondern es erhöht sich einzig geringfügig die Kabinenanzahl auf der Bahnlinie. Dieser Eingriff ist die einzige Möglichkeit, um die Förderleistung der Anlage zu erhöhen ohne die Bauwerke der Stationen und der Bahnlinie umzubauen. Darum gibt es zu diesem Projekt keine Alternative d.h. es bleibt beim heutigen Zustand.

## **5 MILDERUNGS- UND ENTLASTUNGSMASSNAHMEN**

Unter den Begriffen „Milderungs- und Entlastungsmaßnahmen“ versteht man jene Eingriffe, die notwendig sind, um die negativen Einflüsse, welche das geplante Bauvorhaben auf die Umweltkomponenten hat, zu verringern.

Mit der geplanten Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage COL PRADAT sind keine Änderungen an den bestehenden Bauwerken der Kabinenbahn notwendig, deswegen sind auch dafür keine Milderungs- und Entlastungsmaßnahmen erforderlich. Dies gilt sei es für die Phase der Anpassungsarbeiten als auch für die Betriebsphase der Anlage.

## **6 ÜBERWACHUNGSMASSNAHMEN**

Ein Programm der Überwachungsmaßnahmen und Kontrollen der Betriebsphasen eines spezifischen Projektes ermöglicht die Wirksamkeit der angewandten Entlastungsmaßnahmen zu überprüfen und eine Reihe von technischen Grundlagen, die für spätere Projektierungen angewandt werden können, zu erwerben.

Für die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage COL PRADAT sind keine Umbauarbeiten an den Bauwerken der Kabinenbahn notwendig. Darum sind somit auch keine Entlastungsmaßnahmen erforderlich.

Es ist jedoch ratsam für die Förderleistungserhöhung der Kabinenbahn ein Überwachungsprogramm zu erstellen, das die akustische Lärmentwicklung der Aufstiegsanlage bei vollem Betrieb prüft, um den Grad der Lärmaussetzung des Liftpersonals und der umliegenden Gebiete bei den Stationsgebäuden zu ermitteln (ist bereits lt. Gesundheits- und Arbeitssicherheitsbestimmungen vorgesehen – Lärmbelastung am Arbeitsplatz).

## **7 AUSGLEICHSMASSNAHMEN**

Anhand der Bedeutung des geplanten Bauvorhabens und den dadurch hervorgerufenen Umweltauswirkungen, die auf die einzelnen Umweltkomponenten einwirken werden, wird das Ausmaß der Vergütung ermittelt, die die Betreibergesellschaft realisieren bzw. finanzieren muss. Im vorliegenden Fall sind die Umweltauswirkungen äußerst gering bzw. mit Null zu bewerten. Trotzdem möchte die IMPIANTI COLFOSCO SPA einen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt leisten.

Deshalb möchte die IMPIANTI COLFOSCO SPA in Absprache mit dem zuständigen Forstinspektorat BRUNECK einen Betrag von bis zu **5.000 €** zu Verfügung stellen, damit dann die lokale Forststation in ihrem Kompetenzbereich mit diesem Geld Instandhaltungsarbeiten am Wanderwegen, im umliegenden EDELWEISSTAL, fachmännisch durchführen kann.

## **8 SITUATION BEI DER NULL-VARIANTE**

Die Beschreibung des Zustandes vor der Realisierung des Bauvorhabens stellt einen wesentlichen Bestandteil der Studie dar. Es erscheint offensichtlich, dass nur durch eine genaue Untersuchung des ursprünglichen Zustandes eine Abwägung der vorgesehenen Veränderungen möglich ist.

Es werden darum der aktuelle Zustand und die Ziele die durch die geplante Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage COL PRADAT analysiert.

Mit dem Vorhaben möchte die IMPIANTI COLFOSCO SPA die Engpässe in den Morgenstunden (längere Wartezeiten beim Einstieg) an der Talstation Aufstiegsanlage COL PRADAT, die durch den starken Besucherandrang durch verschiedene Nutzergruppen entstanden, beseitigen, um weiterhin ihren Skigebietsteil EDELWEISSTAL möglichst attraktiv für die Alpinski-Fahrer gestalten zu können.

Wie aus den Beförderungsdaten der letzten beiden Wintersaisons 2014/15 und 2015/16 zu entnehmen ist, weisen die Aufstiegsanlagen COLFOSCO und FORCELLES deutliche Zuwächse auf, während die ebenfalls gut besuchte Kabinenbahn COL PRADAT auf ihre Leistungsgrenze zu stoßen scheint. Das lässt auf die Tatsache schließen, dass die angrenzenden Aufstiegsanlagen COLFOSCO und jene von FORCELLES eine Förderleistung von jeweils 2.400 Personen/Stunde aufweisen und jene von COL PRADAT nur 2.200 P/h transportieren kann.

Der gute Zuspruch der Aufstiegsanlage COL PRADAT ist auf mehrere Gründe zurückzuführen. Zum einen nutzen die Skifahrer, die die SELLARUNDE befahren, die Gelegenheit die Südhänge des EDELWEISSTALES, welche bereits in den Morgenstunden von der Sonne bestrahlt werden, zum anderen werden diese eher leichteren Skipisten von Skischulen aus Kolfuschg aufgesucht. Weiters wurde mit der Erneuerung der Aufstiegsanlage BOREST, im Jahre 2014, die Bergstation BOREST direkt neben jener der Talstation COLFOSCO positioniert. Dadurch können die Skifahrer nun direkt in das Skigebiet EDELWEISSTAL abzweigen.

Aus diesen Gründen hat sich aber in den letzten beiden Wintersaisons gezeigt, dass es aufgrund der vermehrten Skifahrer beim Einstieg in der Talstation COL PRADAT in den Vormittagsstunden permanent zu Stauungen bzw. zu längeren Wartezeiten kommt. Um diese Stoßzeiten an dieser für das Skigebiet EDELWEISSTAL wichtigen Aufstiegsanlage COL PRADAT besser in Griff zu bekommen, ist eine Erhöhung der Förderleistung an dieser Anlage von derzeit 2.200 P/h auf zukünftig 2.400 P/h unbedingt erforderlich.

Diese vorgesehene Förderleistungserhöhung der automatisch kuppelbaren Kabinenbahn COL PRADAT kommt dem Wunsch der Mehrzahl der Skifahrer entgegen, nämlich sich frei und ohne lange Wartezeiten bei den Einstiegen von einer zur anderen Aufstiegsanlage zu begeben und dabei eine oder mehrere Skipiste öfters zu benutzen.

Mit der aktuellen theoretischen Förderleistung der Kabinenbahn von 2.200 P/h wird eine maximale effektive Förderleistung von 2.130 P/h erreicht (Verminderung von ca. 3%), die sich aufgrund der

technischen und mechanischen Eigenschaften bei diesem Typ von Kabinenbahn ergibt. Mit der Erhöhung der zukünftigen theoretischen Förderleistung auf 2.400 P/h kann wahrscheinlich eine tatsächliche Förderleistung von ca. 2.330 P/h erreicht werden. Dadurch können voraussichtlich in den Stoßzeiten die Wartezeiten der Skifahrer im Einstiegsbereich der Talstation COL PRADAT erheblich reduziert, wenn nicht sogar zur Gänze aufgehoben werden.

Die *Null-Variante* des geplanten Bauvorhabens d.h. der Verzicht auf die geplante Erhöhung der stündlichen Förderleistung an der bestehenden Aufstiegsanlage COL PRADAT würde die Situation unverändert belassen, jedoch wird der Unmut und die Unzufriedenheit der vielen Skifahrer immer mehr zunehmen. Dies würde auf kurz oder lang unweigerlich zu einer merklichen Verringerung der Konkurrenzfähigkeit des bestehenden Skigebietsbereichs EDELWEISSTAL führen.

Abschließend kann angemerkt werden, dass die geplante Erhöhung der stündlichen Förderleistung an der bestehenden Aufstiegsanlage COL PRADAT nicht nur eine Sicherstellung, wenn nicht eine geringe Steigerung, der Konkurrenzfähigkeit für die IMPIANTI COLFOSCO SPA bedeutet, sondern auch die Attraktivität des gesamten Skigebiets KOLFUSCHG steigert.

\*\*\*\*\*

Bruneck, Oktober 2016

## *SOMMARIO*

1	PREMESSA .....	2
2	METODOLOGIA.....	3
3	QUADRI DI RIFERIMENTO .....	5
3.1	Quadro di riferimento programmatico.....	5
3.1.1	Normativa.....	5
3.1.2	Situazione di partenza .....	6
3.1.3	Obbiettivi con le opere in progetto .....	7
3.2	Quadro di riferimento progettuale.....	8
3.2.1	Descrizione tecnica generale e modifiche in progetto all'esistente impianto di risalita COL PRADAT .....	8
3.3	Quadro di riferimento ambientale.....	11
3.3.1	Determinazione delle Componenti Ambientali (C.A.).....	11
3.3.2	Attribuzione delle valenze alle C.A. ed agli impatti.....	12
3.3.3	Matrici di confronto a coppie .....	15
4	ALTERNATIVE .....	15
5	MITIGAZIONI.....	16
6	MONITORAGGIO.....	16
7	MISURE DI COMPENSO.....	16
8	SITUAZIONE ALLO STATO ZERO .....	17



# ***RIASSUNTO NON TECNICO DELLA RELAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE***

## **AUMENTO DELLA PORTATA ORARIA DELL' IMPIANTO DI RISALITA COL PRADAT NELLA ZONA SCIISTICA COLFOSCO – VALLE STELLA ALPINA NEL COMUNE DI CORVARA**

### **1 PREMESSA**

Il presente studio di impatto ambientale (SIA) tratta il progetto «Aumento della portata oraria dell'impianto di risalita COL PRADAT nella zona sciistica COLFOSCO – VALLE STELLA ALPINA nel Comune di CORVARA », in provincia di Bolzano.

Committente dell'opera è la società IMPIANTI COLFOSCO SPA, che già da anni gestisce gli impianti di risalita e le piste da sci dell'area sciistica COLFOSCO tra il paese di CORVARA e il PASSO GARDENA.

Stante la tipologia e l'estensione delle opere esistenti e la sensibilità dell'ambiente in cui l'esistente opera potenziata dovrà essere gestita, si rende necessaria una verifica di valutazione di impatto ambientale.

Sarà quindi compito dello studio di impatto ambientale (SIA) a determinare gli impatti che l'aumento della portata oraria dell'impianto di risalita in oggetto avrà sulla componente ambientale. Inoltre vengono stabilito e esaminato i possibili interventi di mitigazione nel caso in cui ce ne sia la necessità.

La normativa C.E.E. in proposito richiede che venga allestito un *Riassunto non tecnico*, vale a dire un breve compendio dello studio S.I.A. che possa essere facilmente compreso da tutte le persone, anche non competenti in materia.

Lo scopo che si prefigge è un elaborato dal quale siano comprensibili il progetto, la sua finalità e le linee guida che hanno ispirato ogni valutazione. Quanti volessero approfondire l'analisi potranno prendere in visione lo studio integrale e, se del caso, il progetto stesso.

## **2 METODOLOGIA**

Premesso va che *non si sono incontrate difficoltà nella raccolta dei dati necessari per l'elaborazione del S.I.A.*

La metodologia utilizzata è stata sperimentata dagli scriventi in più anni di applicazione.

Si tratta di un metodo molto semplice, di facile comprensione che cerca di minimizzare il carattere di soggettività che condiziona le valutazioni espresse.

Qui di seguito riportiamo lo schema metodologico.



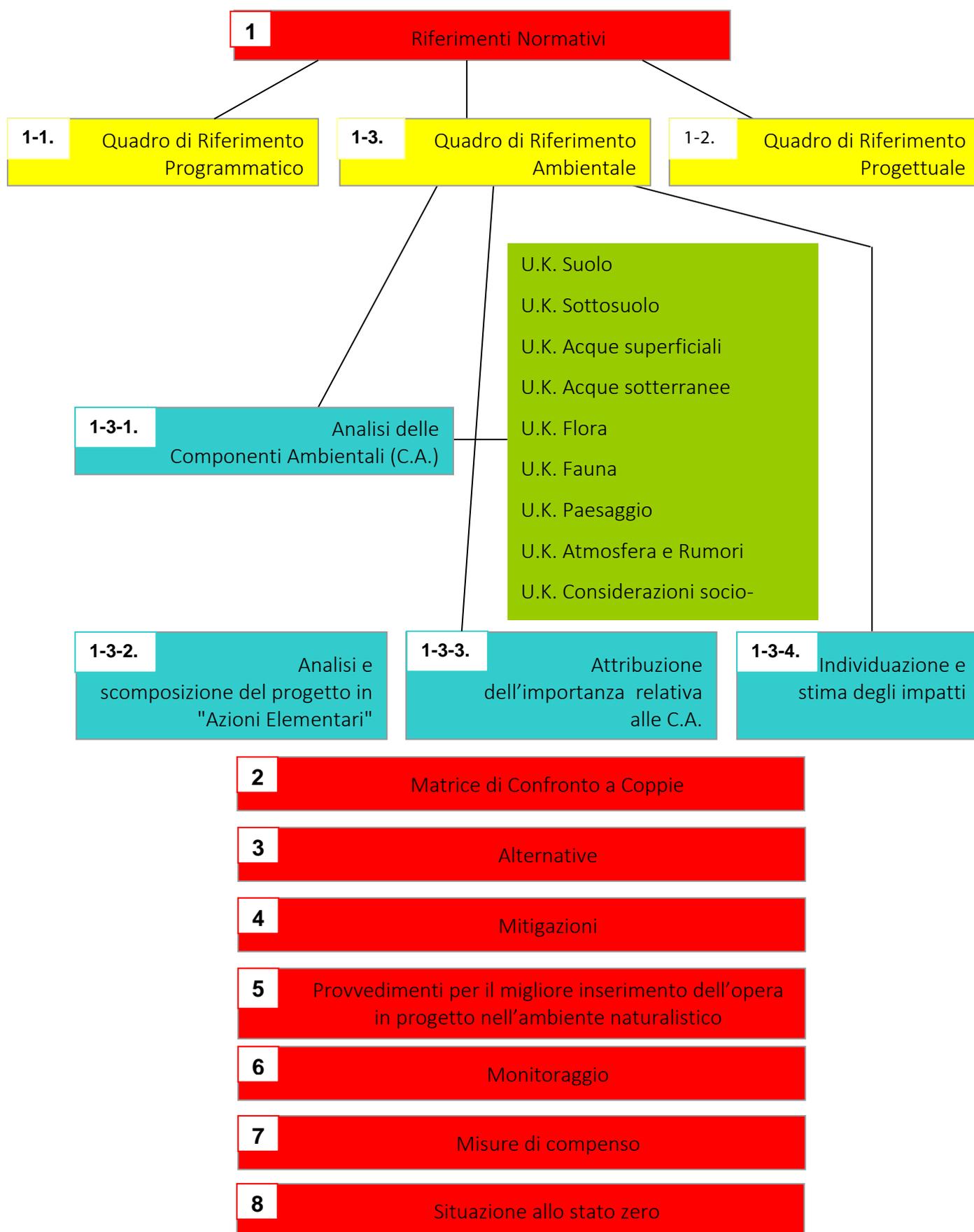
# ÜBERSICHTSPLAN - COROGRAFIA 1:25.000

LEGENDE - LEGENDA

 betroffener Bereich - area coinvolta



## SCHEMA GUIDA PER LA REDAZIONE DELLO S.I.A.



### **3 QUADRI DI RIFERIMENTO**

Lo studio di impatto ambientale è stato suddiviso in tre “Quadri di riferimento”:

- 1) Quadro di riferimento programmatico;
- 2) Quadro di riferimento progettuale;
- 3) Quadro di riferimento ambientale.

Questi quadri rispettano quanto richiesto dall'allegato E della Legge Provinciale n. 2 del 05 Aprile 2007.

In maniera più esplicita diremo che vanno esaminato, di un progetto:

le finalità che ne giustificano la realizzazione, le caratteristiche e l'insieme degli impatti che esso finirà per determinare nell'ambiente.

Successivamente dovranno essere individuate le mitigazioni che lo renderanno più compatibile con l'ambiente e verrà accennato alle possibili alternative.

#### **3.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

##### **3.1.1 Normativa**

Lo studio SIA è stato eseguito in stretta ottemperanza a quanto richiesto sia della normativa CEE che da quella nazionale e provinciale.

In particolare per la fase di analisi si è proceduto all'acquisizione delle informazioni contenute negli strumenti di pianificazione a tutt'oggi in vigore. In particolare ricordiamo i seguenti Piani e studi:

- Piano urbanistico del comune di CORVARA;
- Piano Paesaggistico del comune di CORVARA;
- Piano di Settore degli impianti di risalita e piste da sci;
- Cartografie sui dati territoriali e ambientali messe a disposizione su Internet (Geobrowser) dalla Provincia Autonoma di Bolzano;
- Dati dei pernottamenti turistici, dall'associazione turistica ALTA BADIA e dell'Istituto Provinciale di Statistica (ASTAT);
- Dati sui passaggi effettuati con gli impianti di risalita nella zona sciistica 10.05 DANTERCEPPIES-PASSO GARDENA dalla IMPIANTI COLFOSCO SPA;
- Letteratura specifica sulla realizzazione di impianti di risalita.

L'esistente impianto di risalita COL PRADAT è inserito nel Registro piste e impianti della provincia di Bolzano, corrisponde a quello e si colloca nel territorio del comune di CORVARA.

Nel nuovo Piano di Settore, del 2014, degli impianti di risalita e piste da sci della Provincia Autonoma di Bolzano, ambito territoriale n. 10 – VAL GARDENA – ALPE DI SIUSI, risulta che l'impianto di risalita COL PRADAT si ubica all'interno della zona sciistica n. 10.05 – DANTERCEPPIES-PASSO GARDENA. Inoltre il Piano di Settore non prevede più una delimitazione della portata oraria degli impianti di risalita, però sono stati inseriti dei criteri di valutazione dei progetti. Nell'allegata Relazione SIA questi criteri per l'aumento della portata oraria dell'impianto di risalita sono stati valutati positivamente.

Con il presente aumento della portata oraria dell'impianto di risalita COL PRADAT a 2.400 p/h viene superato la soglia di 2.200 p/h, per cui quest'opera deve essere sottoposto al procedimento VIA come previsto dall'allegato D della legge provinciale 5 aprile 2007, n. 2. Dunque è necessario uno studio di Valutazione dell'Impatto Ambientale in cui vengono esaminati le ripercussioni dell'opera sull'ambiente e la natura.

Per ciò che riguarda i vincoli, le opere sotto protezione ambientale e le zone a rischio va detto che l'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita COL PRADAT non necessita nessun cambiamento dello stato attuale delle opere esistenti.

Inoltre l'impianto di risalita non si ubica in una zona di rischio e si trova al di fuori del Parco Naturale PUEZ-ODLE, del patrimonio mondiale naturale DOLOMITI e della Zona Natura 2000 GARDENA-VALLE LUNGA-PUEZ, che si estendono entrambi a sud dell'opera.

### **3.1.2 Situazione di partenza**

Il comprensorio sciistico di COLFOSCO, che fa parte della zona sciistica n. 10.05 DANTERCEPPIES-PASSO GARDENA, si sviluppa sul versante orografico sinistro dell'ALTA BADIA dal PASSO GARDENA alla VALLE STELLA ALPINA fino a CORVARA, interessando quindi le parziali aree sciistiche del PASSO GARDENA, VALLE STELLA ALPINA e di COLFOSCO/CORVARA. Di per sé, il comprensorio sciistico COLFOSCO potrebbe essere visto come una struttura a se stante; tuttavia attraverso gli impianti di risalita PLANS e FRARA esso rappresenta l'anello fondamentale di collegamento sciistico fra L'ALTA BADIA cioè CORVARA e la VAL GARDENA.

L'area sciistica è dal punto di vista della accessibilità un po' discosto dalle strade principali nell'area delle dolomiti. È però ben frequentato stante l'eccezionale panorama e il grado di notorietà, nonché col carosello di sci SELLA RONDA.

Si può accedere all'area sciistica direttamente soprattutto dal capoluogo del comune di CORVARA arrivando dalla strada statale SS244 e in seguito continuando sulla strada statale SS243 da Corvara verso il Passo Gardena.

Inoltre la zona sciistica è indirettamente raggiungibile dalle valli dolomitiche confinanti, cioè la VAL DI FASSA e la VAL GARDENA tramite gli impianti di risalita e le rispettive piste da sci che si estendono

intorno al GRUPPO SELLA, e formano la cosiddetta "SELLA RONDA". Oltre a ciò ci sono presi in servizio alcuni collegamenti di autobus con alti comprensori sciistici, come p.e. verso il PLAN DE CORONES.

La società IMPIANTI COLFOSCO SPA gestisce già da anni gli impianti di risalita ABRUSÉ, BOREST, SODLISIA, PEZZEI, COLFOSCO, FORCELLES, STELLA ALPINA, COL PRADAT, PLANS e FRARA e le rispettive piste da sci che comprendono una superficie totale di ca. 84,3 ha nel comprensorio sciistico COLFOSCO. Tutte le piste da sci hanno un impianto d'innevamento per garantire agli sciatori delle piste in condizioni ottimali.

Come gli ultimi stagioni invernali hanno dimostrato, il turismo locale della zona sciistica COLFOSCO con i paesi circostanti CORVARA e COLFOSCO hanno superato bene la crisi economica e nelle ultime due stagioni invernali si sono registrati delle tendenze positive. Con il rinnovo dell'impianto di risalita BOREST nel 2014, spostando la stazione a monte presso la stazione a valle della cabinovia COLFOSCO, creando in tal modo un accesso diretto nell'area sciistica VALLE STELLA ALPINA, anche questa ha profittato, registrando un incremento d'afflusso di sciatori agli impianti di risalita. Nelle ultime due stagioni invernali (2014/15 e 2015/16) si sono mostrati però quasi continuamente degli affollamenti e quindi dei tempi di attesa più lunghi per gli sciatori nelle ore mattutine soprattutto all'ingresso presso la stazione di valle COL PRADAT. Questi tempi d'attesa risultano anche dal fatto, che i vicini impianti di risalita COLFOSCO e FORCELLES dispongono di una portata oraria di 2.400 p/h, mentre quella di COL PRADAT di soltanto 2.200 p/h.

Per questo motivo si ha l'intenzione con il presente progetto di aumentare la portata oraria dell'impianto funiviario COL PRADAT da attualmente 2.200 p/h a futuri 2.400 p/h, aumentando solo di due cabine in linea.

### **3.1.3 Obiettivi con le opere in progetto**

Per adempiere alle richieste di oggi di un comprensorio sciistico attraente e moderno, la società esercente deve continuamente eseguire cambiamenti, adattamenti e rinnovi, sia sugli impianti di risalita che sulle piste da sci. Questo principio vale anche per l'area sciistica COLFOSCO. Con l'aumento della portata oraria in progetto da 2.200 p/h a 2.400 p/h si vuole ridurre ad un minimo questa nuova strozzatura all'imbarco dell'impianto di risalita COL PRADAT, per garantire agli sciatori anche in futuro di trascorrere delle giornate serene sulle piste da sci sulla parte della VALLE STELLA ALPINA del comprensorio sciistico COLFOSCO, senza avere dei disagi, cioè tempi di attesa irragionevoli nelle zone d'imbarco degli impianti di risalita. Con l'aumento della portata oraria dell'impianto di risalita COL PRADAT non si vogliono attirare più ospiti, ma presentare agli sciatori un'offerta ancora migliore, in modo tale da mantenere anche in futuro l'attuale numero di ospiti che frequentano IL comprensorio sciistico COLFOSCO.

## 3.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Per questi motivi, come già accennato in precedenza, la società esercente IMPIANTI COLOFSCO SPA, ha in progetto, l'aumento della portata oraria all'impianto di risalita COL PRADAT.

In particolare l'aumento di portata oraria dell'impianto di risalita è in seguito definita:

- ⇒ Cabinovia ad o 8 posti ad ammortamento automatico COL PRADAT  
(portata attuale 2.200 p/h → portata futura 2.400 p/h).

### 3.2.1 Descrizione tecnica generale e modifiche in progetto all'esistente impianto di risalita COL PRADAT

#### 3.2.1.1 Caratteristiche tecniche generali e modifiche in progetto

L'attuale impianto di risalita COL PRADAT, costruito nel corso dell'estate 2000 ed entrato in esercizio per la stagione invernale 2000/2001, è una cabinovia a otto posti ad ammortamento automatico, ubicata nella parte di VALLE STELLA ALPINA del comprensorio sciistico COLFOSCO nell'area sciistica n. 10.05 - DANTERCEPPIES-PASSO GARDENA, nel comune di CORVARA (BZ).

La stazione di valle è posta alla quota di 1.720,30 m s.l.m. (quota imbarco/sbarco) ed è del tipo motrice-tenditrice, invece la stazione di monte, del tipo rinvio, è posta a quota di 2.038,50 m s.l.m. (quota sbarco/imbarco). La portata massima di trasporto attuale è di 2.200 p/h a una velocità massima di 5,0 m/s. La lunghezza sviluppata della linea dell'esistente impianto di risalita COL PRADAT è di 611,08 m, la lunghezza orizzontale fra gli ingressi di stazione è di 513,72 m, il dislivello è di 318,20 m e la pendenza media fra le stazioni è del 61,94%.

L'effettiva portata attuale massima è di 2.130 p/h (riduzione di ca. 3 %) anziché di 2.200 p/h teorici, che è causato dalle attuali caratteristiche tecniche e meccaniche dell'impianto. Con la futura portata teorica di 2.400 p/h si può raggiungere perciò una portata effettiva massima di ca. 2.330 p/h, che è ridotto per ca. 3%, sempre con riferimento ai dati attuali.

**Le caratteristiche tecniche generali attuali e future dell'esistente impianto di risalita COL PRADAT sono:**

	Situazione attuale	Situazione futura
Stazione motrice- tenditrice	a valle 1.720,30 m s.l.M.	=
Stazione di rinvio	a monte 2.038,50 m s.l.M.	=
Lunghezza inclinata	m 611,08	=
Lunghezza orizzontale	m 513,72	=
Dislivello	m 318,20	=
Pendenza media linea	% 61,94	=

Numero dei sostegni	n°	9	=
Numero cabine	n°	28	<b>30</b>
Capienza cabine	pers.	8	=
Equidistanza cabine	m	65,45	<b>60,00</b>
Velocità di regime	m/s	5,0	=
Potenzialità massima di trasporto	p/h	2.200	<b>2.400</b>
Potenza motore principale	kW	2 x 270	=
Potenza in avviamento	kW	270	=
Intervia in linea	m	5,50	=
Diametro fune portante-traente	mm	50	=
Azione dispositivo tensione	KN	550	=

Per ottenere l'aumento di portata oraria di 2.400 p/h è da apportare solo una modifica. La modifica riguarda il numero delle cabine installate lungo il tracciato dell'impianto di risalita, di cui è previsto un incremento di 2 unità. Si passerà, infatti, dalle attuali 28 cabine alle future 30 che comportano una riduzione della equidistanza tra le cabine per 5,45 m a 60,00 m.

### 3.2.1.2 Descrizione generale dell'esistente impianto

Come già precedentemente accennato, l'impianto di risalita COL PRADAT è costituito da una classica cabinovia automatica monofune, nella quale le cabine a 8 posti vengono agganciati automaticamente alla fune portante-traente tramite i morsetti dei veicoli, che viene movimentata in senso unidirezionale.

L'anello di fune è movimentato da un argano motore con sua puleggia motrice ed è messo in tensione con un cilindro idraulico posto pure nella stazione di valle.

L'impianto comprende quindi le seguenti stazioni:

- ⇒ una stazione di tipo "motrice – tenditrice sospesa" a valle formato da due piani con l'argano motore sistemato su proprio telaio appoggiandosi e ancorandosi in prima linea sulla colonna posteriore in c.a. e in seconda linea sulla colonna anteriore in acciaio. Dalla stazione funiviaria devia un binario che collega attraverso un ascensore inclinato nel sottostante magazzino semi-interrato per posteggiare le cabine.
- ⇒ una stazione di rinvio fissa a monte di un piano.

I sostegni di linea sono tutti a fusto centrale costruiti in lamiera di acciaio piegata e saldata; le traverse sono realizzate con tubi rettangolari. Sui sostegni sono installate le scalette d'accesso, le pedane per l'ispezione alle rulliere, i falconi superiori alla traversa per l'eventuale sollevamento della fune portante-traente durante le operazioni di manutenzione alle rulliere.

A fianco e in parallelo alla stazione funiviaria a valle sul lato di sbarco degli sciatori si trova il canale di collegamento, che porta nell'ascensore inclinato, costruito in calcestruzzo armato, e infine al sottostante magazzino, inserito in maniera semiinterrato per il ricovero delle cabine. Il magazzino è dimensionato per contenere le cabine già adoperate e quelle nuove ed è dotato di apposite pedane per la loro manutenzione.

La movimentazione delle cabine nel magazzino è di tipo automatico, e permette il passaggio delle vetture fino al giro stazione tramite scambi motorizzati ed una rotaia orizzontale.

*L'aumento della portata oraria in progetto non necessita nessun cambiamento dello stato attuale delle stazioni, della linea e del magazzino delle cabine.*

### **3.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

Stabilite le finalità e le caratteristiche del progetto, rimane da verificare le conseguenze sull'ambiente in cui viene ad inserirsi.

Si tratta in pratica, di individuare quelle parti dell'ambiente (componenti ambientali) che si ritiene possano essere, in qualche modo, interessate dalla realizzazione dell'opera e/o dalla sua gestione.

Attraverso un controllo attivo, verranno considerati tutti gli effetti negativi e prevedibili sul sistema ecologico - paesaggistico dell'area interessata dai lavori in progetto per l'aumento della portata oraria sull'impianto di risalita esistente COL PRADAT, per poi ridurre l'effetto al minimo attraverso dei provvedimenti e delle mitigazioni, tali da migliorarne l'eventuale impatto nell'ambito naturalistico e paesaggistico.

#### **3.3.1 Determinazione delle Componenti Ambientali (C.A.)**

Le componenti ambientali (C.A.) analizzate, che fra l'altro vengono espressamente menzionate dagli strumenti normativi in vigore, sono:

- **suolo e sottosuolo**
- **ambiente idrico sotterraneo**
- **ambiente idrico superficiale**
- **fauna**
- **flora**
- **paesaggio**
- **atmosfera e rumore**
- **componente socio – economica**

Stabilito il tipo di C.A. si procederà all'esame dello stato attuale, vale a dire alle condizioni "ante operam". In un secondo tempo dovranno essere individuati e quantificati gli impatti che i lavori in progetto possono indurre sulle varie componenti ambientali. Si può sin d'ora accennare che l'aumento di portata non comporta alcuna nuova costruzione e/o cambiamento delle opere già esistenti.

### 3.3.2 Attribuzione delle valenze alle C.A. ed agli impatti

Alle componenti ambientali elencate nel capitolo 3.3.1. vengono assegnate valenze relative all'importanza che la C.A. rappresenta per il progetto preso in esame.

Sono stati individuati due livelli:

- \* \***     **importanza elevata**
- \***        **importanza modesta**
- 0**        **nessuna importanza**

Per quanto concerne invece gli impatti provocati dall'opera sulle singole componenti vengono assunti tre livelli:

a. impatti negativi	b. impatti positivi
(- - -)    impatto molto negativo	(+++)    decisamente positivo
(- -)      impatto mediamente negativo	(++)    mediamente positivo
(-)        impatto poco negativo	(+)     modestamente positivo
(0)        impatto nullo	

#### 3.3.2.1    C.A. Suolo

<b>Importanza della C.A. : (0)</b>
<b>Impatto: (0)</b>
Essendo la <b>Componente Ambientale</b> nulla (0), ovvero di nessuna importanza, il relativo <i>impatto dei lavori in progetto è nullo (0)</i> .

#### 3.3.2.2    C.A. Sottosuolo

<b>Importanza della C.A. : (0)</b>
<b>Impatto: (0)</b>
Essendo la <b>Componente Ambientale</b> nulla (0), ovvero di nessuna importanza, il relativo <i>impatto dei lavori in progetto è nullo (0)</i> .

### 3.3.2.3 C.A. Acque sotterranee e superficiali

Importanza della C.A. : (0)
Impatto: (0) Essendo la Componente Ambientale nulla (0), ovvero di nessuna importanza, il relativo <i>impatto dei lavori in progetto è nullo (0)</i> .

### 3.3.2.4 C.A. Flora

Importanza della C.A. : (0)
Impatto: (0) Essendo la Componente Ambientale, ovvero di nessuna importanza, il relativo <i>impatto dei lavori in progetto è nullo (0)</i> .

### 3.3.2.5 C.A. Fauna

Importanza della C.A. : (0)
Impatto: (0) Essendo la Componente Ambientale nulla (0), ovvero di nessuna importanza, il relativo <i>impatto dei lavori in progetto è nullo (0)</i> .

### 3.3.2.6 C.A. Paesaggio

Importanza della C.A. : (0)
Impatto: (0) Essendo la Componente Ambientale nulla (0), ovvero di nessuna importanza, il relativo <i>impatto dei lavori in progetto è nullo (0)</i> .

### 3.3.2.7 C.A. Atmosfera

Importanza della C.A. : (0)
Impatto: (0) Essendo la Componente Ambientale nulla (0), ovvero di nessuna importanza, il relativo <i>impatto di un eventuale aumento degli sciatori rimane invariato (0)</i> .

### 3.3.2.8 C.A. Rumori

<b>Importanza della C.A. : (*)</b>
<b>Impatto: (0)</b> Un aumento di portata oraria può comportare indirettamente un lieve aumento dell'inquinamento da rumore sulla pista da sci dovuto essenzialmente all'aumento della portata di persone dell'impianto di risalita, e dunque un lieve aumento di sciatori in pista, in quanto viene agevolata la possibilità di ridiscendere più volte la stessa pista. <i>Azione Elementare permanente:</i> impatto leggermente negativo, ma però difficile valutabile (0).

### 3.3.2.9 C.A. Considerazioni socio – economiche

<b>Importanza della C.A. : (* *)</b>
<b>Impatto: (+ +)</b> L'aumento della portata oraria all'impianto di risalita COL PRADAT, definita come segue: ⇒ Cabinovia a 8 posti ad ammortamento automatico COL PRADAT, portata attuale 2.200 p/h → portata futura 2.400 p/h); rispecchia le esigenze degli odierni utilizzatori/sciatori nell'aver dei bassi tempi di attesa nella zona d'imbarco a valle dando così agli sciatori la possibilità di praticare di più a sciare. Un aumento della portata oraria comporta con sicurezza in generale un aumento dell'attrattività dell'area sciistica di VALLE STELLA ALPINA, portando un beneficio economico non solo alla società esercente IMPIANTI COLFOSCO SPA ma anche a tutti gli altri settori locali, connessi con il turismo invernale. <i>Azione Elementare permanente:</i> impatto mediamente positivo (+ +).

### 3.3.3 Matrici di confronto a coppie

La metodologia della matrice a coppie rappresenta un sistema semplice ma efficace per valutare, in una visione d'insieme, sia l'importanza delle componenti ambientali interessate dal progetto, che gli impatti che l'opera stessa provoca sulle diverse componenti.

È quindi possibile individuare immediatamente le sfere d'intervento del progetto che risulteranno maggiormente penalizzate e sulle quali, quindi, si dovranno focalizzare gli interventi di mitigazione.

		Componenti Ambientali															
												Fase esecutiva	Dopo le mitigazioni				
		Peso	Suolo	Sottosuolo	Acque superficiali	Acque sotterranee	Flora	Fauna	Paesaggio	Atmosfera	Rumori	Aspetti socio - economici	%	%			
Impatto		0	0	0	0	0	0	0	0	0	*	* *					
Azione Elementare	Rumori	-												0			
		--													0		
		---														0	
	Vantaggi economici	+														0	
		++											100	100	0		
		+++														0	

Dall'esame della matrice appare evidente che non sussistano impatti ambientali dall'aumento della portata oraria sull'esistente impianto di risalita COL PRADAT. Dall'altra parte risultano positivi i vantaggi socio - economici.

## 4 ALTERNATIVE

L'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita COL PRADAT non necessita di nessun cambiamento allo stato attuale delle opere esistenti, ma consta solamente nell'aumento del numero dei veicoli in linea tale da raggiungere la nuova portata oraria di trasporto. Tale intervento è l'unica soluzione per incrementare la portata oraria senza modificare le stazioni e la linea. Quindi un'alternativa equivalente al progetto non esiste, cioè rimane solo la variante zero, che significa di conservare lo stato attuale.

## **5 MITIGAZIONI**

Vanno intese con il termine “mitigazioni”, tutti gli interventi che dovranno essere attuati in fase d’esecuzione del progetto ed aventi il fine di attenuare gli impatti negativi che i lavori in progetto avrebbe sulle diverse componenti ambientali.

Siccome con l’aumento della portata oraria in progetto all’impianto di risalita COL PRADAT non necessita nessun cambiamento dello stato attuale delle opere esistenti, conseguentemente non necessitano degli interventi di mitigazione. Questo vale sia nella fase d’esecuzione dei lavori, sia nella fase di esercizio dell’impianto di risalita.

## **6 MONITORAGGIO**

Un programma di monitoraggio e controllo delle fasi d’esercizio di un particolare progetto consente sia di verificare l’efficacia delle mitigazioni applicate, sia di acquisire una serie di dati che potranno rappresentare una valida base tecnica per future progettazioni.

Dato che l’aumento della portata oraria in progetto all’esistente impianto di risalita COL PRADAT non necessita interventi di monitoraggio in quanto non vi è nessun cambiamento dello stato attuale delle opere esistenti.

Però per l’aumento della portata della cabinovia è consigliabile un programma di monitoraggio che prevede il controllo dei rumori acustici emessi da essa in piena funzione prevalentemente per poter stabilire il grado di esposizione al rumore degli addetti all’impianto e la zona circostante delle stazioni (è già previsto secondo le disposizioni relative alla sicurezza sul lavoro e della salute – Rumore sul posto di lavoro).

## **7 MISURE DI COMPENSO**

In base alla rilevanza dell’opera in progetto e quindi sull’impatto ambientale che essa produce sulle rispettive componenti ambientali, viene in generale studiata una misura di compenso che la società esercente si impegna a realizzare e/o finanziare. Nel presente caso gli impatti ambientali sono molto contenuti ovvero possono essere valutati zero. Tuttavia la IMPIANTI COLFOSCO SPA vuol dare un contributo per migliorare l’aspetto ambiente.

In accordo coll’ Ispettorato forestale competente di BRUNICO, la IMPIANTI COLFOSCO SPA vuole mettere a diposizione fino a **5.000 €** per lavori di manutenzione di sentieri escursionistici nella circostante VALLE STELLA ALPINA, eseguiti poi dalla competente stazione forestale locale.

## **8 SITUAZIONE ALLO STATO ZERO**

La descrizione della situazione prima della realizzazione dell'opera, costituisce uno dei momenti fondamentali dello studio; è infatti evidente che solo un corretto esame dello stato attuale consentirà di valutare le modifiche che verranno indotte successivamente.

Verranno quindi analizzate lo stato attuale e gli obiettivi che si vogliono raggiungere con l'aumento della portata oraria in progetto dell'impianto di risalita COL PRADAT.

Con l'aumento della portata oraria in progetto la IMPIANTI COLFOSCO SPA vuole risolvere le strozzature (tempi d'attesa più lunghi nella zona d'imbarco) alla stazione a valle dell'impianto di risalita COL PRADAT, causato dalla maggiore affluenza di vari tipi di gruppo utenti, per rendere la zona sciistica VALLE STELLA ALPINA anche in futuro attrattivo per gli sciatori.

Come si può evincere dai dati statistici di movimento degli stagioni invernali 2014/15 e 2015/16, gli impianti di risalita COLFOSCO e FORCELLES mostrano un evidente aumento di portata mentre la ben frequentata cabinovia COL PRADAT risulta di essere arrivato al limite di capacità. Questo conclude il fatto che gli impianti di risalita COLFOSCO e FORCELLES dispongono di una portata oraria di 2.400 p/h, mentre quella di COL PRADAT soltanto di 2.200 p/h.

Le ragioni della popolarità della cabinovia sono varie. Per prima ragione è da menzionare che oltre alle scuole da sci di Colfosco gli sciatori che percorrono la SELLA RONDA, usufruiscono l'occasione di utilizzare le piste leggere della VALLE STELLA ALPINA con pendii esposti verso sud, che sono già nelle ore mattutine soleggiate. In secondo luogo, con il rinnovo dell'impianto da risalita BOREST nel 2014, la stazione a monte è stata spostata affianco alla stazione a valle della funivia COLFOSCO, creando in tal modo un diretto accesso all'area sciistica VALLE STELLA ALPINA.

Nelle ultime due stagioni invernali però si sono mostrati continuamente nelle ore mattutine degli affollamenti con lunghi tempi di attesa all'imbarco della stazione di valle COL PRADAT. Per migliorare la situazione attuale sull'impianto di risalita COL PRADAT, che è importante per l'area sciistica VALLE STELLA ALPINA, è assolutamente necessario di aumentare la portata oraria dell'impianto da oggi 2.200 p/h a 2.400 p/h in futuro.

Tale previsto incremento della portata oraria della cabinovia ad ammorsamento automatico COL PRADAT viene incontro al desiderio dalla gran parte degli sciatori di potersi spostare liberamente e comodamente da un impianto di risalita all'altro nel comprensorio sciistico e potendo anche realizzare comodamente più di una discesa sulla stessa pista da sci.

Con l'attuale portata teorica di 2.200 p/h si può raggiungere una portata effettiva massima di ca. 2.130 p/h (riduzione di portata di ca. 3%), che è causato delle attuali caratteristiche tecniche e meccaniche dell'impianto. Con l'aumento della portata teorica di 2.400 p/h si raggiunge probabilmente una portata effettiva massima di ca. 2.330 p/h. Dunque il tempo d'attesa degli sciatori negli orari di picco nella zona d'imbarco presso la stazione di valle dell'impianto di risalita COL PRADAT si riduce o addirittura si risolve completamente.

La *variante zero* della opera in progetto, quindi la rinuncia all'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita COL PRADAT, lascerebbe inalterata l'attuale situazione ambientale e sociale, ma comporterebbe una grande insoddisfazione sotto gli sciatori e altresì a breve ed a lungo termine un notevole indebolimento della potenzialità concorrenziale dell'esistente area sciistica VALLE STELLA ALPINA.

Concludendo si può affermare che con l'aumento della portata oraria in progetto all'impianto di risalita COL PRADAT, non comporta solo un piccolo incremento della competitività della IMPIANTI COLFOSCO SPA, ma anche l'attrattività di tutto la zona sciistica di COLFOSCO sarà aumentata.

\*\*\*\*\*

Brunico, ottobre 2016