

BAUHERR – COMMITTENTE:

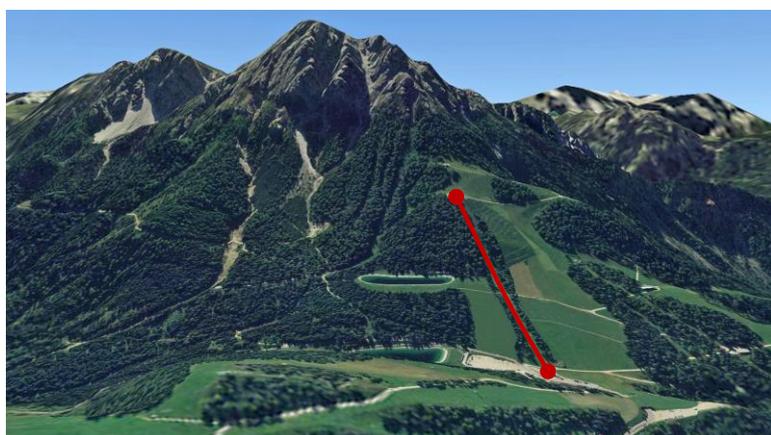
FUNIVIE
SAN VIGILIO DI MAREBBE S.p.A.



SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG AG
FUNIVIE SAN VIGILIO DI MAREBBE S.p.A.

I-39030 ST. VIGIL IN ENNEBERG
Str. Plan de Coronas, 38
Tel. 0474/501131 – Fax. 0474/501546

Umweltverträglichkeitsstudie – Studio di impatto ambientale



Der Koordinator:
Il Coordinatore:



INGENIEURBÜRO – STUDIO DI INGEGNERIA
DR. ING. ERWIN GASSER
Via Michael Pacher Str. 11
39031 BRUNECK – BRUNICO
Tel. (+39) 0474 / 551679
Fax. (+39) 0474 / 538336
E-Mail: info@gasser-ing-erwin.it

PROJEKT:

PROGETTO:

**ERHÖHUNG DER FÖRDERLEISTUNG
DER AUFSTIEGSANLAGE PRE DA PERES IM SKIGEBIET
KRONPLATZ IN DER GEMEINDE ENNEBERG**

**AUMENTO DELLA PORTATA ORARIA
DELL'IMPIANTO DI RISALITA PRE DA PERES NELLA ZONA
SCIISTICA PLAN DE CORONES NELLA COMUNE
MAREBBE**

**NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG
RIASSUNTO NON TECNICO**

INHALTSVERZEICHNIS

1	VORWORT	3
2	METHODIK.....	4
3	BEZUGSRAHMEN.....	6
3.1	Programmatischer Rahmen	6
3.1.1	Richtlinien	6
3.1.2	Ausgangssituation.....	8
3.1.3	Zielsetzungen mit dem geplanten Vorhaben	9
3.2	Projektrahmen.....	9
3.2.1	Technische Beschreibung und geplante Änderungen der bestehenden Aufstiegsanlage PRE DA PERES	10
3.2.1.1	Technische Hauptmerkmale und geplante Änderungen.	10
3.2.1.2	Allgemeine Beschreibung der bestehenden Aufstiegsanlage	11
3.3	Umweltrahmen.....	13
3.3.1	Bestimmung der Umweltkomponenten (U.K.).....	13
3.3.2	Bewertung der Wichtigkeit der Umweltkomponenten (U.K.) und der Umwelteinflüsse.....	14
3.3.2.1	U.K. Boden	14
3.3.2.2	U.K. Untergrund.....	14
3.3.2.3	U.K. Ober- und unterirdische Wässer.....	15
3.3.2.4	U.K. Flora.....	15
3.3.2.5	U.K. Fauna.....	15
3.3.2.6	U.K. Landschaft	15

3.3.2.7	U.K. Atmosphäre.....	15
3.3.2.8	U.K. Lärm.....	16
3.3.2.9	U.K. sozial-ökonomische Komponente.....	16
3.3.3	Matrizen der paarweisen Gegenüberstellung	17
4	ALTERNATIVEN.....	18
5	MILDERUNGS- UND ENTLASTUNGSMASSNAHMEN.....	18
6	ÜBERWACHUNGSMASSNAHMEN	18
7	AUSGLEICHSMASSNAHMEN	19
8	SITUATION BEI DER NULL-VARIANTE.....	19

NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG DES UMWELTVERTRÄGLICHKEITS- BERICHTES

ERHÖHUNG DER FÖRDERLEISTUNG DER AUFSTIEGSANLAGE PRE DA PERES IM SKIGEBIET KRONPLATZ IN DER GEMEINDE ENNEBERG

1 VORWORT

Die vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie behandelt das Projekt „Erhöhung der Förderleistung der Aufstiegsanlage PRE DA PERES im Skigebiet KRONPLATZ in der Gemeinde ENNEBERG“, Provinz Bozen.

Bauherr des Vorhabens ist die SEILBAHNEN ST.VIGIL IN ENNEBERG AG, die bereits seit Jahren die Aufstiegsanlagen und Skipisten an der St. Vigiler Seite des Skigebietes KRONPLATZ und jene des Skigebietes ST. VIGIL 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.

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 ENNEBERG;
- Landschaftsplan der Gemeinde ENNEBERG;
- Landesfachplan der Aufstiegsanlagen und Skipisten;
- Gebietsmäßig bezogene Angaben, bereitgestellt im Internet vom „Geobrowser“ von der Provinz Bozen;
- Daten über die touristischen Nächtigungen vom Tourismusverein St. Vigil in Enneberg und dem Landesinstitut für Statistik (ASTAT);
- Daten über die Fahrten mit den Aufstiegsanlagen im Skigebiet KRONPLATZ-

St. Vigiler Seite von der SEILBAHNEN ST.VIGIL IN ENNEBERG AG;

- Spezifische Fachliteratur über die Errichtung von Aufstiegsanlagen.

Die bestehende Aufstiegsanlage PRE DA PERES ist im Register der Pisten und Anlagen des Landes Südtirol eingetragen, stimmt mit diesem überein und befindet sich im Gemeindegebiet von ENNEBERG.

Im neuen Landesfachplan, vom Jahre 2014, der Aufstiegsanlagen und Skipisten der autonomen Provinz Bozen, Planungsraum n. 14 – Pustertal, geht hervor, dass die Aufstiegsanlage PRE DA PERES sich innerhalb der Skizone n. 14.01 – *Kronplatz* befindet. Weiters ist eine Begrenzung der stündlichen Förderleistung für Aufstiegsanlagen ist 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 PRE DA PERES 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 PRE DA PERES keine Änderungen an den bestehenden Bauwerken vorgenommen werden müssen.

Zudem liegt die Aufstiegsanlage außerhalb des südlich davon ausbreitenden Naturpark FANES-SENNES-PRAGS und dem gleichnamigen Natura 2000 Gebietes und befindet sich in keiner Risikozone.

3.1.2 Ausgangssituation

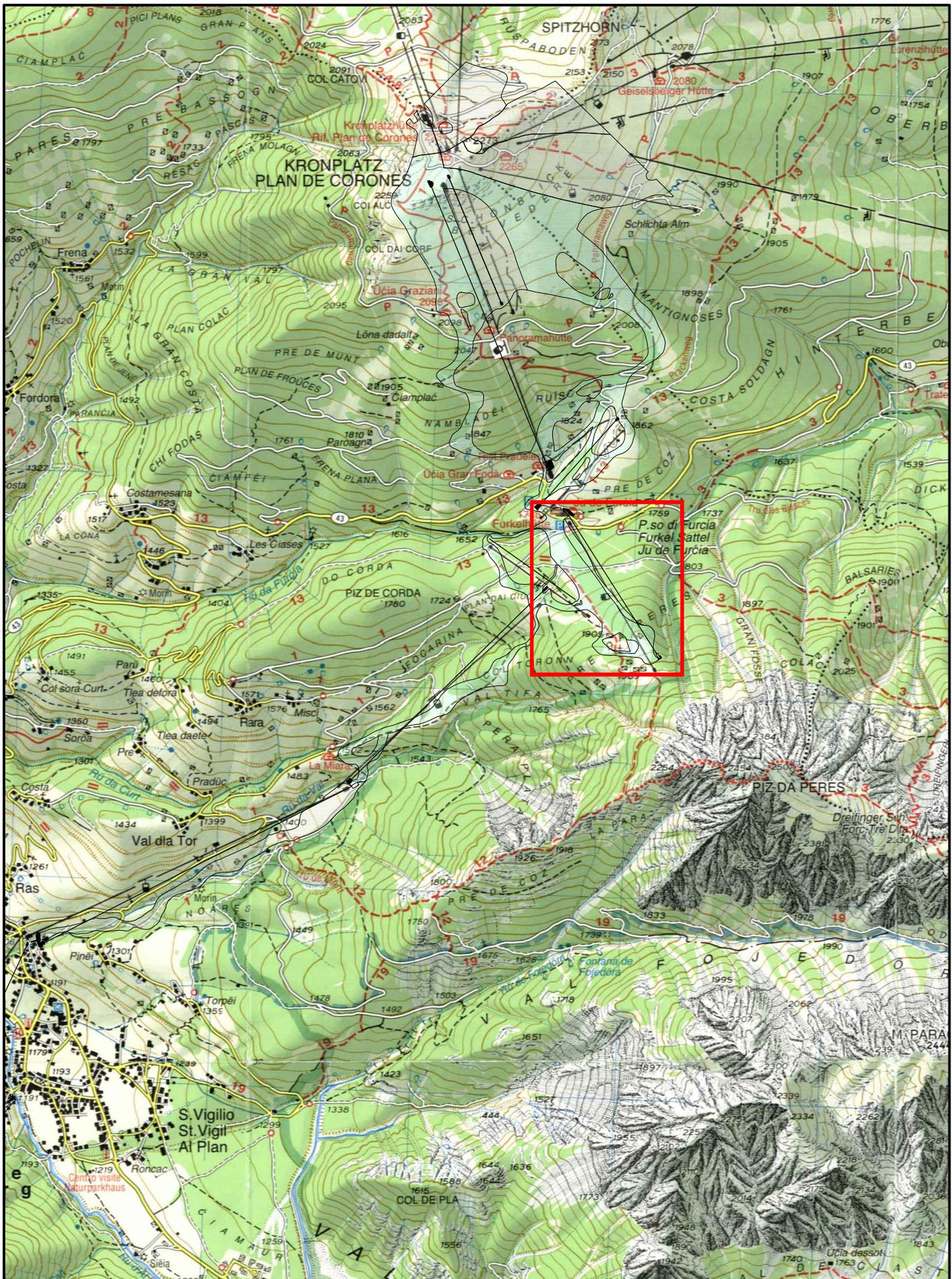
Geografisch gesehen befindet sich das zu untersuchende Skigebiet der SEILBAHNEN ST.VIGIL IN ENNEBERG AG südöstlich des KRONPLATZES an den Nordwesthängen des Gipfels PIZ DA PERES, im Skigebiet KRONPLATZ. Der Zugang zum Skigebiet erfolgt direkt von der Ortschaft ST.VIGIL IN ENNEBERG oder vom FURKELPASS in der Gemeinde ENNEBERG. Trotz der etwa 18 km Entfernung zur Staatsstraße Nr. 49 des Hauptdurchzugstals PUSTERTAL, ist das Skigebiet ans Verkehrsnetz gut angeschlossen. Des Weiteren ist das Skigebiet indirekt über REISCHACH, PERCHA, OLANG und ST. MARTIN IN THURN über die angrenzenden Aufstiegsanlagen und Skipisten des KRONPLATZES und des Skigebietes ST. VIGIL erreichbar.

Unter den vier Lift- bzw. Skipistenbetreibern des KRONPLATZES betreibt die SEILBAHNEN ST.VIGIL IN ENNEBERG AG bereits seit Jahren die Aufstiegsanlagen und Skipisten auf der St. Vigiler Seite des Skigebietes KRONPLATZ, so z.B. die Aufstiegsanlagen CANEI - BRONTA, MIARA - COL TORON, RARA, PRE DA PERES, COSTA und RUIS mit den dazugehörigen Skipisten.

Daneben betreibt die SEILBAHNEN ST.VIGIL IN ENNEBERG AG das Skigebiet ST.VIGIL und seit 2006 zusammen mit der KRONPLATZ SEILBAHN AG die Aufstiegsanlage und Skipiste PICULIN in der Gemeinde ST. MARTIN IN THURN.

Wie die letzten Wintersaisonen gezeigt haben, konnte sich das Skigebiet KRONPLATZ mit den umliegenden Ortschaften auf hohem Niveau halten, obwohl insgesamt durch die Wirtschaftskrise eine gewisse Sättigung zu verzeichnen ist. Als weiterer Grund für den immer noch guten und kontinuierlichen Zuspruch des Skigebietes können die optimale Pistenpräparierung und die stetige Modernisierung der Aufstiegsanlagen genannt werden.

Als eine der letzten größeren Bauvorhaben der SEILBAHNEN ST.VIGIL IN ENNEBERG AG wurde in den Jahren 2012 bis 2013 das 45.000 m³ fassende offene Speicherbecken PLANS realisiert, welches sich östlich zur Aufstiegsanlage PRE DA PERES befindet und der Betreibergesellschaft ermöglicht mehr Wasser zur Verfügung zu haben für die meist kurzen nützlichen Beschneigungszeiten vor Beginn jeder Skisaison. In diesem Zuge wurde auch die Skipiste PRE DA PERES noch etwas verbreitert, um den vielen im Winter anwesenden Skimannschaften die separate Trainingsstrecke in breiterer Form zu Verfügung zu stellen, ohne den angrenzenden Skipistenbetrieb zu beeinträchtigen. Dazu wurden noch im oberen Bereich einige Engstellen der Piste erweitert, sodass die Skipiste PRE DA PERES heute noch attraktiver für die Skifahrer geworden ist. Aus die-



ÜBERSICHTSPLAN-COROGRAFIA 1:25000



LAGE DER BAUVORHABEN
UBICAZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO



sen und noch anderen Gründen hat die Liftanlage PRE DA PERES weiter an Attraktivität gewonnen. Wie sich aber in den letzten beiden Wintersaisons 2012/13 und 2013/14 zeigte, kommt es an der Talstation PRE DA PERES in den Vormittagsstunden fast permanent zu Stauungen und dadurch zu längeren Wartezeiten für die Skifahrer. Deshalb möchte man nun mit dem vorliegenden Projekt die Förderleistung der Liftanlage PRE DA PERES von derzeit 2.200 P/h auf 2.400 P/h erhöhen, indem lediglich 3 Kabinen mehr auf die Linie geschickt wird.

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 KRONPLATZ an der St. Vigiler Seite. 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 PRE DA PERES auf ein Minimum beschränkt werden, um den Skifahrern auch in Zukunft ein angenehmes und unbeschwertes Skifahrerlebnis an der St. Vigiler Seite des Skigebietes KRONPLATZ zu gewährleisten, ohne dass ihnen Unbequemlichkeiten bzw. unzumutbare Wartezeiten an den Einstiegen der Aufstiegsanlagen entstehen. Mit der Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage PRE DA PERES will man nicht mehr Skifahrer anziehen, sondern ihnen ein verbessertes Angebot bieten, um auch in Zukunft die derzeitigen Besucherzahlen des Skigebietes KRONPLATZ - St. Vigiler Seite halten zu können.

3.2 PROJEKTRAHMEN

Aus diesen bereits auf den vorhergehenden Seiten erläuterten Gründen, hat die Liftgesellschaft SEILBAHNEN ST.VIGIL IN ENNEBERG AG für die Wintersaison 2015/16 die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage PRE DA PERES geplant.

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

- ⇒ Automatisch kuppelbare Kabinenbahn PRE DA PERES
(aktuelle Förderleistung 2.200 P/h → zukünftige Förderleistung 2.400 P/h);

3.2.1 Technische Beschreibung und geplante Änderungen der bestehenden Aufstiegsanlage PRE DA PERES

3.2.1.1 Technische Hauptmerkmale und geplante Änderungen.

Die bestehende Aufstiegsanlage PRE DA PERES ist eine automatisch kuppelbare 8er-Kabinenbahn die im Sommer 2001 erbaut und in der Wintersaison 2001/2002 in Betrieb genommen wurde. Diese Anlage befindet sich im Ski-gebiet KRONPLATZ – St. Vigiler Seite, in der Gemeinde ENNEBERG (BZ).

Die Talstation (Antrieb-Spannstation) ist auf einer Meereshöhe von 1.736,20 m (Einstiegsebene) positioniert, während die Bergstation (Umlenkstation) sich auf 2.011,00 m ü.d.M. (Ausstiegsebene) befindet. Die maximale Förderleistung beträgt derzeit 2.200 P/h bei einer max. Geschwindigkeit von 6,0 m/s. Die bestehende Aufstiegsanlage PRE DA PERES hat eine schräge Länge von 858,98 m und eine horizontale Länge zwischen den Einfahrten der Tal- und Bergstation von 811,50 m. Der Höhenunterschied der Anlage beträgt 274,80 m, welches einer durchschnittlichen Neigung von 33,86% 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 bestehenden Aufstiegsanlage PRE DA PERES sind:

	Derzeitige Situation	Zukünftige Situation
Antrieb-Spannstation	Im Tal 1.736,20 m ü.d.M	=
Umlenkstation	Am Berg 2.011,00 m ü.d.M	=
Schräge Länge	m 858,98	=
Horizontale Länge	m 811,50	=
Höhenunterschied	m 274,80	=
Mittlerer Neigung	% 33,86	=

Anzahl der Stützen	Nr.	8	=
Anzahl der Kabinen	Nr.	29	32
Anzahl Fahrgäste/Kabine	Pers	8	=
Abstand der Kabinen	m	78,55	72,00
Maximale Fahrgeschwindigkeit	m/s	6,0	=
Maximale Förderleistung	P/h	2.200	2.400
Leistung des Hauptantriebes	kW	353	372
Anfahrleistung des Hauptantr.	kW	543	565
Spurbreite	m	5,20	=
Durchmesser Tragseil	mm	50	=
Nominalseilspannung	KN	520	=

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 29 Stück auf zukünftige 32. Dadurch reduziert sich natürlich der Kabinenabstand um 6,55 m auf 72,00 m.

3.2.1.2 Allgemeine Beschreibung der bestehenden Aufstiegsanlage

Wie bereits vorher beschrieben, besteht die Aufstiegsanlage PRE DA PERES aus einer klassischen automatisch kuppelbaren Kabinenbahn mit 8 Sitzplätzen.

Die Kabinen werden mittels der Seilfahrzeugklemmen automatisch und in gleichmäßigem Abstand auf das einseilige 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 eingeschossigen Antriebs- und Spannstation mit der Antriebsscheibe und Oberflur-Antriebsgruppe die sich in erster Linie auf den hinteren betonierte Hauptsteher und in zweiter Linie auf einem vorderen sekundären Steher aus Stahl abstützt und verankert. Von der seilbahntechnischen Station zweigt ein Gleis ab, das in das seitlich angrenzende gelegene 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 der Talstation befindet sich auf der rechten Seite der Verbindungskanal, der in den zum Großteil unterirdisch angelegten Abstellbahnhof führt, 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 PRE DA PERES 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

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

3.3.2.2 U.K. Untergrund

Wichtigkeit der U.K. : (0)
Umwelteinfluss: (0) 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

Wichtigkeit der U.K. : (*)

Umwelteinfluss: (0)

Eine Erhöhung der Förderleistung könnte indirekt zu einer leichten Erhöhung der Lärmbelastung 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).

3.3.2.9 U.K. sozial-ökonomische Komponente

Wichtigkeit der U.K. : (* *)

Umwelteinfluss: (+ +)

Die Erhöhung der Förderleistung der Aufstiegsanlage PRE DA PERES, wie folgt definiert:

⇒ Automatisch kuppelbare 8-er Kabinenbahn PRE DA PERES, (aktuelle Förderleistung 2.200 P/h → zukünftige Förderleistung 2.400 P/h);

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 Skigebietes KRONPLATZ an der St. Vigiler Seite bei, was nicht nur zum ökonomischen Vorteil der Betreibergesellschaft, sondern auch vieler anderen Betriebe und Dienstleister, die im Wintertourismussektor tätig sind, ist.

Die Auswirkungen sind mäßig positiv (+ +) zu bewerten.

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.

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

Bei der Überprüfung der Matrize geht hervor dass, durch die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der bestehenden Aufstiegsanlage PRE DA PERES 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 PRE DA PERES, 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 PRE DA PERES 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 PRE DA PERES 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 – Lärmbelästigung 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 SEILBAHNEN ST.VIGIL IN ENNEBERG AG einen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt leisten.

Deshalb möchte die SEILBAHNEN ST.VIGIL IN ENNEBERG AG in Absprache mit dem zuständigen Forstinspektorat BRUNECK einen Betrag von bis zu **6.000 €** zu Verfügung stellen, damit dann die lokale Forststation ST. VIGIL IN ENNEBERG in ihrem Kompetenzbereich mit diesem Geld Instandhaltungsarbeiten des Wanderweges Nr. 12B, der entlang der Aufstiegsanlage PRE DA PERES zum darüber liegenden Berg PIZ DA PERES hochführt und im Gemeindegebiet von ENNEBERG sich befindet, 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 PRE DA PERES analysiert.

Mit dem Vorhaben möchte die SEILBAHNEN ST.VIGIL IN ENNEBERG AG die Engpässe (längere Wartezeiten beim Einstieg) an der Talstation Aufstiegsanlage PRE DA PERES, die durch den starken Besucherandrang durch verschiedene Nutzergruppen entstanden, beseitigen, um weiterhin ihr Skigebiet möglichst attraktiv für die Alpinski-Fahrer gestalten zu können.

Wie aus den Beförderungsdaten der Kabinenbahn PRE DA PERES zu entnehmen ist, weist die Aufstiegsanlage in den Wintersaisons 2012/13 und 2013/14 eine merkliche Zunahme auf und hat somit einen entgegengesetzten Verlauf zu einem Großteil der restlichen Aufstiegsanlagen der SEILBAHNEN ST.VIGIL IN ENNEBERG AG.

Die Gründe für diesen Zuspruch der Kabinenbahn sind vielschichtig. Erstens ist

die Aufstiegsanlage direkt an die vorbeiführende Landesstraße zum FURKELPASS angeschlossen, welche OLANG mit ST. VIGIL verbindet. Zum Zweiten ist die Skipiste PRE DA PERES attraktiv für Skifahrer die vormittags von der Brunecker-, oder Olinger Seite kommen und ins Gadertal gelangen wollen. Drittens steht eine abgesperrte Skipistenhälfte Skimannschaften zu Verfügung und viertens nutzen die Skischulen von St. Vigil gerne die Anlage.

Wie sich aber in den letzten beiden Wintersaisonen zeigte, kommt es aufgrund der vermehrten Skifahrer beim Einstieg in der Talstation PRE DA PERES in den Vormittagsstunden permanent zu Stauungen bzw. zu längeren Wartezeiten. Um diese Stoßzeiten an dieser für das Skigebiet KRONPLATZ – St. Vigiler Seite zunehmend wichtiger werdenden Aufstiegsanlage PRE DA PERES 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 PRE DA PERES 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 PRE DA PERES 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 PRE DA PERES 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 an der St. Vigiler Seite des KRONPLATZES führen.

Abschließend kann angemerkt werden, dass die geplante Erhöhung der stündli-

chen Förderleistung an der bestehenden Aufstiegsanlage PRE DA PERES nicht nur eine Sicherstellung, wenn nicht eine geringe Steigerung, der Konkurrenzfähigkeit für die SEILBAHNEN ST.VIGIL IN ENNEBERG AG bedeutet, sondern auch die Attraktivität des gesamten Skigebiets am KRONPLATZ steigert.

Bruneck, Juni 2015

SOMMARIO

1	PREMESSA	3
2	METODOLOGIA	4
3	QUADRI DI RIFERIMENTO	6
3.1	Quadro di riferimento programmatico	6
3.1.1	Normativa	6
3.1.2	Situazione di partenza.....	8
3.1.3	Obbiettivi con le opere in progetto.....	9
3.2	Quadro di riferimento progettuale.....	9
3.2.1	Descrizione tecnica generale e modifiche in progetto all'esistente impianto di risalita PRE DA PERES	10
3.2.1.1	Caratteristiche tecniche generali e modifiche in progetto	10
3.2.1.2	Descrizione generale dell'esistente impianto.....	11
3.3	Quadro di riferimento ambientale	13
3.3.1	Determinazione delle Componenti Ambientali (C.A.).....	13
3.3.2	Attribuzione delle valenze alle C.A. ed agli impatti	14
3.3.2.1	C.A. Suolo.....	14
3.3.2.2	C.A. Sottosuolo	14
3.3.2.3	C.A. Acque sotterranee e superficiali	15
3.3.2.4	C.A. Flora.....	15
3.3.2.5	C.A. Fauna.....	15
3.3.2.6	C.A. Paesaggio	15

3.3.2.7	C.A. Atmosfera.....	15
3.3.2.8	C.A. Rumori	16
3.3.2.9	C.A. Considerazioni socio – economiche	16
3.3.3	Matrici di confronto a coppie	17
4	ALTERNATIVE	18
5	MITIGAZIONI	18
6	MONITORAGGIO	18
7	MISURE DI COMPENSO.....	19
8	SITUAZIONE ALLO STATO ZERO.....	19

RIASSUNTO NON TECNICO DELLA RELAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

AUMENTO DELLA PORTATA ORARIA DELL' IMPIANTO DI RISALITA PRE DA PERES NELLA ZONA SCIISTICA PLAN DE CORONES NEL COMUNE DI MAREBBE

1 PREMESSA

Il presente studio di impatto ambientale (SIA) tratta il progetto «Aumento della portata oraria dell'impianto di risalita PRE DA PERES nella zona sciistica PLAN DE CORONES nel Comune di Marebbe», in provincia di Bolzano.

Committente dell'opera è la società FUNIVIE SAN VIGILIO DI MAREBBE SPA, che già da anni gestisce gli impianti di risalita e le piste da sci sul versante di San Vigilio di Marebbe dell'area sciistica sul PLAN DE CORONES e quelli dell'area sciistica SAN VIGILIO DI MAREBBE.

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

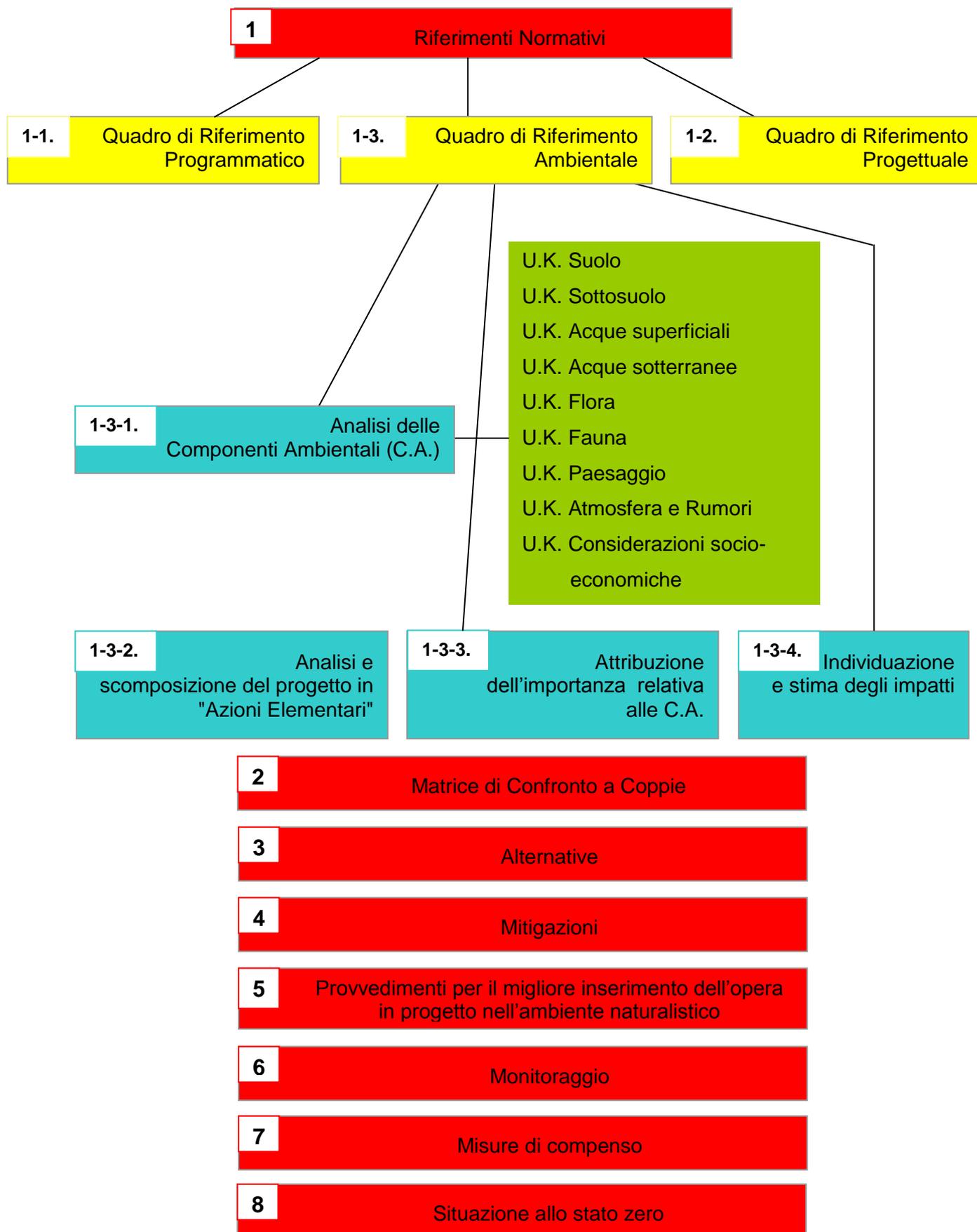
Premesso va che **non si sono incontrate difficoltà nella raccolta dei dati necessari per l'elaborazione del S.I.A.**

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.

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 MAREBBE;
- Piano Paesaggistico del comune di MAREBBE;
- 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 di SAN VIGILIO e dell' Istituto Provinciale di Statistica (ASTAT);
- Dati sui passaggi effettuati con gli impianti di risalita nella zona sciistica PLAN

DE CORONES - lato San Viglio di Marebbe dalla FUNIVIE SAN VIGILIO DI MAREBBE SPA;

- Letteratura specifica sulla realizzazione di impianti di risalita.

L'esistente impianto di risalita PRE DA PERES è inserito nel Registro piste e impianti della provincia di Bolzano, corrisponde a quello e si colloca nel territorio del comune di MAREBBE.

Nel nuovo Piano di Settore, del 2014, degli impianti di risalita e piste da sci della Provincia Autonoma di Bolzano, ambito territoriale n. 14 – *Val Pusteria*, risulta che l'impianto di risalita PRE DA PERES si ubica all'interno della zona sciistica n. 14.01 – *Plan de Coronas*. 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 PRE DA PERES 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 PRE DA PERES 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 FANES-SENNES-BRAIES e della omonima Zona Natura 2000, che si estendono entrambi a sud dell'opera.

3.1.2 Situazione di partenza

Geograficamente la zona sciistica in esame della società esercente FUNIVIE SAN VIGILIO DI MAREBBE SPA si colloca a sudest del PLAN DE CORONES sui versanti a nordovest del monte PIZ DA PERES nel comprensorio sciistico PLAN DE CORONES. L'accesso diretto all'area sciistica della società è possibile dalla località SAN VIGILIO DI MAREBBE o dal PASSO FURCIA nel comune di MAREBBE. Nonostante la distanza di 18 km ca. dalla strada statale n°49, la strada principale della VAL PUSTERIA, l'area sciistica è collegata bene alla rete stradale. Inoltre la zona sciistica è raggiungibile indirettamente da RISCONE, PERCA, VALDAORA e SAN MARTINO IN BADIA tramite le piste da sci e gli impianti di risalita confinanti del PLAN DE CORONES e dell'area sciistica SAN VIGILIO DI MAREBBE.

Tra le quattro società esercenti del PLAN DE CORONES la società FUNIVIE SAN VIGILIO DI MAREBBE SPA gestisce già da anni gli impianti di risalita, come per esempio CANEI - BRONTA, MIARA - COL TORON, RARA, PRE DA PERES, COSTA e RUIS con le rispettive piste da sci al lato di San Vigilio di Marebbe del comprensorio sciistico PLAN DE CORONES.

Oltre a ciò la FUNIVIE SAN VIGILIO DI MAREBBE SPA gestisce anche l'area sciistica SAN VIGILIO DI MAREBBE e a partire dal 2006 insieme con la FUNIVIA PLAN DE CORONES SPA l'impianto di risalita e pista da sci PICULIN nel comune SAN MARTINO IN BADIA.

Come gli ultimi stagioni invernali hanno dimostrato, il turismo locale della zona sciistica PLAN DE CORONES con i paesi circostanti si è mantenuto su un alto livello, benché si è registrato una certa saturazione dovuto al fatto della crisi economica. Come altro motivo della ancora buona e continua affluenza di sciatori nell'area sciistica è da annotare l'ottima preparazione delle piste da sci e la continua modernizzazione degli impianti di risalita.

Una delle opere più grandi realizzati negli ultimi anni dalla FUNIVIE SAN VIGILIO DI MAREBBE SPA era la costruzione del bacino artificiale PLANS con un volume di accumulo di 45.000 m³ nel 2012 e 2013, che si estende a est dell'impianto di risalita PRE DA PERES. Questo bacino permette alla società esercente prima dell'inizio stagione di aver più acqua a disposizione per i, di solito, corti tempi utili dell'innevamento delle piste da sci.

Nel corso di questa realizzazione è stato allargato anche la pista da sci PRE DA PERES, al fine di dare a disposizione in inverno alle tante presenti squadre scii-

stiche invernali la separata pista d'allenamento in una forma più ampia, senza di influire il funzionamento delle piste da sci adiacenti.

A ciò sono stati allargati alcuni strettoie nella parte superiore della pista da sci PRE DA PERES, per renderla tutt'oggi più attrattiva per gli sciatori. Per questi e ancora altri motivi l'impianto funiviario PRE DA PERES è diventato più attraente. Nelle ultime due stagioni invernali (2012/13 e 2013/14) però si sono mostrati quasi continuamente degli affollamenti e quindi dei tempi di attesa più lunghi per gli sciatori nelle ore mattutine all'ingresso presso la stazione di valle PRE DA PERES. Per questo motivo si ha l'intenzione con il presente progetto di aumentare la portata oraria dell'impianto funiviario PRE DA PERES da attualmente 2.200 p/h a futuri 2.400 p/h, aumentando solo di tre 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 il lato di S. Vigilio di Marebbe del comprensorio sciistico PLAN DE CORONES. 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 PRE DA PERES, per garantire agli sciatori anche in futuro di trascorrere delle giornate sereni sulle piste da sci al versante di S. Vigilio di Marebbe nella zona sciistica PLAN DE CORONES, 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 PRE DA PERES 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 lato di S. Vigilio di Marebbe del comprensorio sciistico PLAN DE CORONES.

3.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Per questi motivi, come già accennato in precedenza, la società FUNIVIE SAN VIGILIO DI MAREBBE SPA, ha in progetto, nella stagione invernale 2015/16, l'aumento della portata oraria all'impianto di risalita PRE DA PERES.

In particolare l'aumento di portata oraria dell'impianto di risalita è in seguito defi-

nita:

⇒ Cabinovia ad 8 posti ad ammorsamento automatico PRE DA PERES
(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 PRE DA PERES

3.2.1.1 Caratteristiche tecniche generali e modifiche in progetto

L'attuale impianto di risalita PRE DA PERES, costruito nel corso dell'estate 2001 ed entrato in esercizio per la stagione invernale 2001/2002, è una cabinovia a otto posti ad ammorsamento automatico, ubicata nel comprensorio sciistico PLAN DE CORONES – lato S. Vigilio di Marebbe, nel comune di MAREBBE (BZ).

La stazione di valle è posta alla quota di 1.736,20 m s.l.m. (quota imbarco) ed è del tipo motrice-tenditrice, invece la stazione di monte, del tipo rinvio, è posta a quota di 2.011,00 m s.l.m. (quota sbarco). La portata massima di trasporto attuale è di 2.200 p/h a una velocità massima di 6,0 m/s. La lunghezza sviluppata della linea dell'esistente impianto di risalita PRE DA PERES è di 858,98 m, la lunghezza orizzontale fra gli ingressi di stazione è di 811,50 m, il dislivello è di 274,80 m e la pendenza media fra le stazioni è del 33,86%.

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 PRE DA PERES sono:

	Situazione attuale	Situazione futura
Stazione motrice- tenditrice	a valle 1.736,20 m s.l.M.	=
Stazione di rinvio	a monte 2.011,00 m s.l.M.	=
Lunghezza inclinata	m 858,98	=
Lunghezza orizzontale	m 811,50	=

Dislivello	m	274,80	=
Pendenza media linea	%	33,86	=
Numero dei sostegni	n°	8	=
Numero cabine	n°	29	32
Capienza cabine	pers	8	=
Equidistanza cabine	m	78,55	72,00
Velocità di regime	m/s	6,0	=
Potenzialità massima di trasporto	p/h	2.200	2.400
Potenza motore principale	kW	353	372
Potenza in avviamento	kW	543	565
Intervia in linea	m	5,20	=
Diametro fune portante-traente	mm	50	=
Azione dispositivo tensione	KN	520	=

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 3 unità. Si passerà, infatti, dalle attuali 29 cabine alle future 32 che comportano una riduzione della equidistanza tra le cabine per 6,55 m a 72,00 m.

3.2.1.2 Descrizione generale dell'esistente impianto

Come già precedentemente accennato, l'impianto di risalita PRE DA PERES 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 un piano 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 l'adiacente 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.

Nel pendio a fianco della stazione funiviaria a valle è inserito il magazzino in maniera semiinterrato per il ricovero delle cabine ed è collegato tramite un binario. 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 PRE DA PERES, per poi ridurne 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

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la **Componente Ambientale** nulla (0), ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto dei lavori in progetto è nullo (0)*.

3.3.2.2 C.A. Sottosuolo

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la **Componente Ambientale** nulla (0), ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto dei lavori in progetto è nullo (0)*.

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 *impatto dei lavori in progetto è nullo (0)*.

3.3.2.4 C.A. Flora

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la **Componente Ambientale**, ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto dei lavori in progetto è nullo (0)*.

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 *impatto dei lavori in progetto è nullo (0)*.

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 *impatto dei lavori in progetto è nullo (0)*.

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 *impatto di un eventuale aumento degli sciatori rimane invariato (0)*.

3.3.2.8 C.A. Rumori

Importanza della C.A. : (*)

Impatto: (0)

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.

Azione Elementare permanente: impatto leggermente negativo, ma però difficile valutabile (0).

3.3.2.9 C.A. Considerazioni socio – economiche

Importanza della C.A. : (* *)

Impatto: (+ +)

L'aumento della portata oraria all'impianto di risalita PRE DA PERES, definita come segue:

⇒ Cabinovia a 8 posti ad ammorsamento automatico PRE DA PERES, 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 del comprensorio sciistico PLAN DE CORONES al lato di S. Vigilio di Marebbe, portando un beneficio economico non solo alla società esercente ma anche a tutti gli altri settori locali, connessi con il turismo invernale.

Azione Elementare permanente: 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	
		Suolo	Sottosuolo	Acque superficiali	Acque sotterranee	Flora	Fauna	Paesaggio	Atmosfera	Rumori	Aspetti socio - economici	%	%	
Peso Impatto		0	0	0	0	0	0	0	0	0	*	**		
Azione Elementare	Rumori											0		
												0		
												0		
	Vantaggi economici											0		
												100	100	
												0		

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

4 ALTERNATIVE

L'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita PRE DA PERES non necessita di nessun cambiamento allo stato attuale delle opere esistenti, ma consta solamente nell'aumento del numero dei veicoli in linea e la velocità di regime 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 PRE DA PERES 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 PRE DA PERES 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 FUNIVIE SAN VIGILIO DI MAREBBE SPA vuol dare un contributo per migliorare l'aspetto ambiente.

In accordo coll' Ispettorato forestale competente di BRUNICO, la FUNIVIE SAN VIGILIO DI MAREBBE SPA vuol mettere a disposizione fino a **6.000 €** per lavori di manutenzione del sentiero escursionistico n. 12B, che si porta dal vicino impianto di risalita PRE DA PERES in alto verso il monte PIZ DA PERES sull'area comunale di Marebbe, nella zona di competenza della Stazione forestale SAN VIGILIO DI MAREBBE.

8 SITUAZIONE ALLO STATO ZERO

La descrizione della situazione prima della realizzazione dell'opera, costituisce uno dei momenti fondamentali dello studio; é 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 PRE DA PERES.

Con l'aumento della portata oraria in progetto la FUNIVIE SAN VIGILIO DI MAREBBE SPA vuole risolvere le strozzature (tempi d'attesa più lunghi nella zona d'imbarco) alla stazione a valle dell'impianto di risalita PRE DA PERES, causato dalla maggiore affluenza di vari tipi di gruppo utenti, per rendere la loro zona sciistica anche in futuro attrattivo per gli sciatori.

Come si può vedere dai dati statistici di movimento della funivia PRE DA PERES degli stagioni invernali 2012/13 e 2013/14, l'impianto di risalita mostra un evidente aumento di portata e quindi ha principalmente un andamento opposto alla maggior parte dei restanti impianti di risalita della FUNIVIE SAN VIGILIO DI MAREBBE SPA.

Le ragioni della popolarità della cabinovia sono complesse. Per prima ragione che è da menzionare è che l'impianto di risalita è direttamente collegato alla strada statale che porta al PASSO FURCIA e collega i due paesi VALDAORA e S. VIGILIO DI MAREBBE. In secondo luogo, la pista da sci PRE DA PERES è at-

traente per gli sciatori che arrivano in mattinata dal lato di Brunico o di Valdaora e vogliono giungere in Val Badia. In terzo luogo sta a disposizione alle squadre di sci la metà della pista, delimitata dalla restante pista da sci, e per la quarta ragione le scuole di sci di San Vigilio frequentano volentieri l'impianto.

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 PRE DA PERES. Per migliorare la situazione attuale sull'impianto di risalita PRE DA PERES, che diventa sempre più importante per il lato di S. Vigilio di Marebbe della zona sciistica PLAN DE CORONES, 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 ammortamento automatico PRE DA PERES viene incontro al desiderio da 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 dalle 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 PRE DA PERES 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 PRE DA PERES, 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 della parte al lato di S. Vigilio di Marebbe dell'esistente comprensorio sciistico PLAN DE CORONES.

Concludendo si può affermare che con l'aumento della portata oraria in progetto all'impianto di risalita PRE DA PERES, non comporta solo un piccolo incremento della competitività della FUNIVIE SAN VIGILIO DI MAREBBE SPA, ma anche l'attrattività di tutto la zona sciistica al PLAN DE CORONES sarà aumentata.

Brunico, giugno 2015