



**C.A.I. ALTO ADIGE**

Viale Europa, 53/f – 39100 Bolzano  
tel. 0471/402144 - [www.caialtoadige.it](http://www.caialtoadige.it)  
e-mail: [segreteria@caialtoadige.it](mailto:segreteria@caialtoadige.it)

---

Alla cortese attenzione:

Ufficio Valutazioni ambientali  
Palazzo 9, via Amba Alagi 35, 39100 Bolzano  
PEC: [uvp.via@pec.prov.bz.it](mailto:uvp.via@pec.prov.bz.it)

Ufficio Ripartizione Natura, Paesaggio e Sviluppo del territorio  
Palazzo 11, via Renon 4  
39100 Bolzano  
PEC: [naturraum.naturaterritorio@pec.prov.bz.it](mailto:naturraum.naturaterritorio@pec.prov.bz.it)

Bolzano, 06 giugno 2024

**Oggetto:** rinnovo degli impianti di risalita "Plan de Corones 1+2" con nuovo collegamento delle piste sul Plan de Corones nel comune di Brunico

#### **PREMESSA.**

La Cabinovia Kronplkatz 1+2, costruita nel 2003 necessita dell'obbligatoria revisione. La situazione attuale oltre alla revisione obbligatoria prevederebbe, secondo la società richiedente, la sostituzione del vecchio impianto di risalita con una nuova cabinovia a 10 posti, il riposizionamento della stazione intermedia per problemi di stabilità geologica, per migliorare i collegamenti la creazione di una nuova pista denominata "Weiden" e l'adattamento di tre piste esistenti, la Sylvester, la Herzlalm e la pista Trasse per un totale di oltre 12 ettari di piste il che comporta un disboscamento di oltre 15 ettari (11,20+0,81+0,45+1,66+1,18) con movimentazione di circa 96.500 m<sup>3</sup> di materiale tra sbancamenti e reinterri e il relativo impianto di innevamento (circa 6 km di tubature e cavi in trincea di profondità 1,7 m). Il tutto in una zona ecologicamente intatta.

Per valutarne l'impatto ci limitiamo al dato del **taglio complessivo di 15,30 ha di bosco, cioè 153.000 m<sup>2</sup>** che, per riuscire ad immaginarlo, **equivalgono a 21,43 campi da calcio di serie A (un campo da calcio di serie A equivale a 7.140 m<sup>2</sup>)**.

Il presupposto per questo progetto è legato alle condizioni geologiche della stazione intermedia che non sono adatte al rifacimento di una nuova stazione (variante zero) poiché comporterebbe interventi importanti per stabilizzare e rendere più sicuro il terreno su cui è costruita, un onere economico notevole ed il rischio che se lo stato della funivia rimane invariato questa debba chiudere. Conseguentemente ci sarebbe una grave ricaduta economica su tutto il comprensorio sciistico e l'industria turistica circostante.

E' infatti soprattutto *il turismo (punto 8.6), miglioramento e implementazione dell'offerta turistica, con ulteriori ricadute positive per la comunità locale, l'elemento portante per richiedere lo spostamento della stazione intermedia un po' più a valle*. Questa soluzione comporta però un nuovo corridoio forestale, l'abbattimento di zone boschive per ottimizzare il collegamento delle piste, la costruzione di una nuova pista di collegamento con ulteriore perdita di bosco. Strettamente collegato

alla proposta di rendere ulteriormente più appetibile la scelta di questa area sciistica vi è in questo modo la possibilità di **rendere economicamente redditizia la revisione (obbligatoria) dell'impianto**. In base a queste considerazioni e alla lettura dello studio ambientale riportato nel progetto il Club Alpino Italiano Alto Adige oppone le seguenti osservazioni:

### **OSSERVAZIONE 1: Necessità di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per cumulo con altri progetti**

Il 3 aprile 2024 su proposta della KRONPLATZ SEILBAHN GMBH la giunta comunale di Valdaora ha deliberato di avviare il procedimento per la modifica al piano comunale per il territorio e il paesaggio del Comune di Valdaora inerente l'inserimento di una zona a destinazione particolare per bacini di accumulo. Si tratta della fase propedeutica alla realizzazione di un bacino di accumulo di circa 130.000 m<sup>3</sup>.

Nella relazione ambientale del progetto in oggetto al punto 6.5.1 si dichiara: *“con le concessioni idriche esistenti, Kronplatz Seilbahn GmbH dispone della quantità d'acqua necessaria per coprire il fabbisogno di innevamento della nuova area di piste. In particolare, i due grandi prelievi sulla Rienza possono coprire anche il maggiore fabbisogno di acqua per l'innevamento di base.*

*Per rendere l'estrazione dell'acqua e l'innevamento stesso più ecologici e rispettosi delle risorse, nei prossimi anni la capacità di accumulo sarà costantemente ampliata e potenziata. Come primo passo, è prevista la costruzione di un nuovo serbatoio con una capacità di stoccaggio di circa 100-120.000 metri cubi vicino alla pista da sci di Ried. Le prime fasi di pianificazione e autorizzazione sono già state avviate.”*

Essendo in corso un progetto propedeutico all'esercizio dell'innevamento delle nuove piste che si vogliono realizzare ed inoltre forse lo spostamento in quota ed il rifacimento della “Lorenzilift” attualmente dismessa (settimanale FF 14 marzo 2024), riteniamo non sia sufficiente una VIA ma si renda necessaria una VAS in quanto essa valuta l'impatto ambientale considerando un territorio nel suo insieme, quindi includendo più progetti come in questo caso.

### **OSSERVAZIONE 2: Impatti ambientali – durata nel tempo degli effetti dei cantieri**

Attualmente l'area della zona superiore interessata dal progetto – dal limite del bosco all'incrocio della pista Sylvester fino a poco sopra la stazione intermedia prevista – è priva di boschi, si appiattisce sempre più ed il terreno presenta una morfologia dolce, caratterizzata da secoli di attività di pascolo.

Apparentemente quindi, un'area su cui investire con poche criticità conseguenti. *Quest'area sarà interessata da lavori per la costruzione di strade di accesso temporanee. Ci saranno scavi, polvere, rumori, emissioni inquinanti dei motori, materiale di scavo da gestire, contaminazione del suolo, movimentazione del materiale su e giù per la montagna. Strade temporanee si afferma ma, posto il fatto che non vengano più utilizzate, vengono considerati gli anni necessari perché si ripristini l'area come era in origine?*

Desta inoltre perplessità la modalità della demolizione dell'impianto esistente, specialmente dove si specifica che *“i vecchi piloni saranno completamente demoliti, rimossi e smaltiti in modo professionale o riciclati laddove ciò sia possibile senza una strada di accesso dedicata.”*

Manca la quantificazione di quanti e quali di questi non verranno adeguatamente rimossi, lasciando un cosiddetto “cemento pulito” (*sauberer“ Stahlbeton*)

*Viste le premesse delle modalità di rimozione dell'impianto esistente si richiede la quantificazione dell'impatto ambientale che si avrebbe in caso di futuro smantellamento dell'impianto proposto e delle relative varianti in modo da avere una panoramica globale che tenga conto anche di questo.*

### **OSSERVAZIONE 3: Impatti ambientali su flora e fauna**

Per quanto riguarda la **Flora** e la **Fauna** si afferma che non risultano specie da proteggere. La vegetazione e gli habitat mostrano una composizione di specie da inferiore alla media, a scarsa. Poche tracce o avvistamenti di animali selvatici o uccelli. L'ipotesi di ciò è l'esposizione al nord del pendio o al lungo crinale, suoli eccessivamente freddi con bassa attività.

Perché non sottolineare che l'attuale situazione di flora e fauna è conseguenza della massiccia presenza antropica, della distruzione di boschi/foresta intervenuta nel tempo, della costruzione, rinnovo e ampliamenti delle piste da sci? Del continuo rumore con relativo inquinamento acustico giorno e notte durante la stagione sciistica? Di un suolo pascolato da decenni? Da pendii compromessi da precedenti livellamenti e dall'uso di sementi commerciali?

*Habitat povero e non variegato, sfruttamento dell'area consolidato nel tempo sembrano implicitamente permettere un ulteriore sfruttamento con una minima, se non nulla compromissione della situazione esistente, cui anzi si prospetta un miglioramento in termini di appetibilità della zona, dell'offerta turistica e della ricaduta economica anche per il territorio coinvolto.*

Punto 9.1.4: In relazione all'utilizzo agricolo e forestale si afferma che nel complesso le *foreste dell'area oggetto di studio sembrano essere sottoutilizzate dal punto di vista forestale.*

*Questa considerazione sembrerebbe giustificare un intervento di diboscamento integrale visto il "sottoutilizzo".*

Punto 9.2 Dopo aver descritto i benefici per l'area e l'ambiente in generale, si afferma che "a causa delle calamità naturali degli ultimi anni, la foresta, soprattutto nella zona più alta, ma anche nelle zone vicine alla parte est dell'impianto la foresta ha sofferto molto.

*Anche questa considerazione a supporto dell'intervento massiccio proposto? Visto che è già compromesso, la situazione non peggiora, anzi rendiamo più competitiva ed economicamente redditizia l'area.*

*Vista la povertà dell'habitat, sembra quasi una logica conseguenza poter intervenire, modificare l'ambiente, costruire e abbattere alberi. (punto 9.4)*

Si prevedono dei rimboschimenti. Quanti alberi verranno piantati come compensazione? Di quale tipo? Quali misure di protezione della vegetazione? Tutti questi dati mancano.

Punto 9.4.1. L'unica zona umida è già stata purtroppo danneggiata dalla costruzione della pista di Herrenerg e dal successivo utilizzo agricolo. Diventa quindi prioritario conservare e valorizzare questa Zona umida già fortemente compromessa. Nuovamente "purtroppo" questa unica zona umida si trova nell'area di progetto in cui la nuova pista a valle si unisce alla pista esistente Herrenerg.

***In che modo si vuole conservare e valorizzare questa Torbiera?*** Ricordiamo che essa è posta sotto tutela dalla L.P. 12/05/2010 nr. 6. Le orchidee maculate che si trovano solo in questa Zona sono elencate come protette nell'allegato B di questa Legge provinciale.

### **Rischio distruzione dell'unica torbiera presente:**

*(Da <https://natura-territorio.provincia.bz.it/it/torbiere-e-ontaneti>):* Le zone umide, e in particolare le torbiere, sono aree in cui molte specie rare e minacciate d'estinzione si sono adattate a condizioni estreme di vita, quali la scarsità di sostanze nutritive e l'umidità costante. Nelle zone di fondovalle caratterizzate dalla prevalenza di monoculture, gli **ontaneti costituiscono le ultime importanti aree residuali e di rifugio per molte specie floristiche e faunistiche.... La conservazione di questi preziosi habitat può essere assicurata solo per mezzo della rinuncia a ogni tipo di disturbo, soprattutto a drenaggi e al pascolo.....**Soprattutto la vegetazione delle torbiere può subire disturbi a causa del calpestio e da depositi di materiali.

### **Dichiarazioni della Provincia che sembrano contrastare la realtà dei fatti**

Sappiamo inoltre che (cap 12.1) *"die gut präparierte Skipiste im Winter die Fläche trotzdem überfahren kann, ohne daß irgendwelche Schäden an diesem Lebensraum entstehen werden."*

***Di nuovo, come si vogliono conservare e tutelare la flora e la torbiera? non è dato saperlo.***

Per quanto riguarda la **fauna** è stata segnalata la presenza di Galli Cedroni e Nocciolaio. La presenza di Gallo Cedrone è crollata, probabilmente, possiamo azzardare, a causa della massiccia presenza antropica ricreativa. Le indagini non vengono effettuate ogni anno e quindi i dati non sono aggiornati. Sono presenti cervi e caprioli nella zona a valle. I primi attraversano l'impianto di risalita e quindi si presume continueranno a farlo, non solo, ma attraversino anche la nuova pista soprattutto nella zona alta. ***Si spera che la "presunzione" si avveri.***

Tra uccelli forestali abituali ci sono cince, picchi, corvo comune, picchio tridattilo. Sono presenti invece diversi formicai che devono essere spostati prima o all'inizio dei lavori di sgombero e che, si spera, sopravviveranno allo spostamento ( 10.4.2)

Con la presenza di cantieri, la costruzione di nuove strade di accesso e modifiche/ampliamento delle piste si avrà un aumento della frammentazione del territorio e conseguente ulteriore perdita di biodiversità. Aumento dell'inquinamento acustico dovuto al continuo rumore sia diurno (Cantieri, camion in movimento, sbancamenti, ecc.), che notturno (preparazione piste, innevamento programmato).

In relazione alla frequentazione antropica prevediamo una ulteriore rarefazione/eliminazione della fauna e della flora già ampiamente compromessa e impoverimento dell'habitat con gravi ricadute sull'avifauna già altamente a rischio di estinzione. Facebook.com riporta che in data 4 aprile 2024 è stato avvistato un *GALLO CEDRONE in pista*. "Incontro a dir poco insolito e raro per alcuni sciatori a Plan de Corones. *Avvistato* questa mattina". Il Gallo cedrone è una specie ad elevato valore conservazionistico e rientra nell'allegato I della "Direttiva Uccelli" come specie altamente protetta.

#### **OSSERVAZIONE 4: Effetti socioeconomici**

Il par. 9.6 riporta questa essere una zona ad alta vocazione turistica. Zona turistica di importanza vitale per il distretto di Brunico e tutta la val Pusteria poiché garantisce posti di lavoro.

Al punto 10 si fa riferimento al fatto che il progetto porta anche una serie di benefici alla popolazione locale, *benefici che non vengono però elencati.*

Il par. 10.1 cita: "*In termini di attività sportive per il tempo libero e la ricreazione, il progetto previsto porterà anche una serie di benefici alla popolazione locale.*"

Secondo il nostro punto di vista non è quantificabile il beneficio alla popolazione perché essa partecipa solo in minima parte a questo tipo di attività sportiva a causa degli alti costi degli skipass. Inoltre secondo recenti calcoli solo il 10% sono clienti "locali". Quindi il beneficio si concretizza in massima parte sull'offerta turistica "esterna".

#### **OSSERVAZIONE 5: trasporto**

Il par. 10.1.3 cita essere prevista la costruzione di *una nuova strada di accesso* alla nuova stazione intermedia su terreno difficile e roccioso. Vorremmo una più puntuale valutazione dell'impatto che tale costruzione comporta.

Per la costruzione dei sostegni dell'impianto ci sarà la necessità di *costruire piccole strade di accesso*. *Si afferma che l'aumento del traffico dovuto al possibile maggior numero di sciatori non è prevedibile, ma auspicabile aggiungiamo noi, da quanto si desume dai contenuti del progetto.*

*Con quali conseguenze? Maggiore carico antropico in montagna, aumento dell'inquinamento acustico, dell'aria e del suolo, eccessivo carico turistico per le comunità locali, aumento dei rifiuti, aumento del consumo idrico e dell'energia nei centri abitati.*

Osserviamo che non si fa menzione e non ci si preoccupa del traffico individuale privato che secondo il Piano Clima 2040 dovrebbe essere ridotto del 30%.

Riguardo la necessità di avere sul versante nord del Plan de Corones una pista rossa che porti agevolmente a valle i clienti possiamo suggerire che una pista rossa, la Ried, già esiste e che con un sistema di shuttle in pochi minuti potrebbe portare dalla stazione a valle di Perca ai parcheggi delle stazioni a valle del Plan de Corones disincentivando così anche il trasporto privato individuale (come

negli obiettivi del Piano Clima 2024) Infatti già molti clienti usufruiscono del servizio di Skibus che opportunamente riprogrammato potrebbe fornire il servizio anche da e per la stazione a valle di Perca.

#### **OSSERVAZIONE 6: Rumore, aria e clima**

Con la costruzione delle nuove infrastrutture ci sarà un aumento dei livelli di rumore nella zona. Oltretutto la nuova stazione intermedia con la prevista pista da sci comporterà l'uso di aree finora poco frequentate. I lavori causeranno rumore per gli spostamenti, emissioni notevoli di gas di scarico e rumore sia durante la fase di costruzione che durante la fase di esercizio. Ci saranno rumore e gas di scarico anche nelle ore serali e notturne per la preparazione delle piste. Difficile calcolare l'esatta quantità di emissioni di CO<sub>2</sub>. Oltre a rumore e inquinamento il disboscamento causa un notevole impoverimento dell'humus del terreno. Si conclude dicendo che, grazie al nuovo uso agricolo sotto forma di prati e pascoli, man mano che il suolo matura, verranno immagazzinate considerevoli sostanze dannose per il clima sotto forma di carbonio. *in quanti anni ciò avverrà? non si specifica se è ipotizzabile una maggiore erosione e scivolamento del terreno con forti piogge ( vedi 10.5 pag.121).*

#### **OSSERVAZIONE 7: energia**

Per quanto ottimizzato in modo da ridurre la potenza impegnata a parità di capacità di trasporto, questo nuovo impianto di risalita di fatto ha un fabbisogno energetico maggiore del 20 % rispetto all'attuale (potenza continua a pieno carico di circa 1.990 kW vedi par. 6.3.7).

Nel conteggio del fabbisogno energetico non viene considerata la potenza impegnata per il nuovo impianto di innevamento artificiale, (1775 kW vedi par. 6.5.2) Il che porta a ben altre considerazioni riguardanti la sostenibilità ambientale complessiva dal punto di vista dell'energia necessaria. Inoltre è un impianto adibito al solo uso nel periodo invernale.

#### **OSSERVAZIONE 8: Paesaggio e patrimonio culturale**

*Dal par. 10.3.1: "Il progetto cambierà completamente il paesaggio locale, soprattutto nella parte bassa. Le strutture ingegneristiche necessarie non solo rimodelleranno massicciamente il terreno, ma creeranno anche nuove fonti di pericolo rispetto alla situazione attuale, che dovranno essere messe in sicurezza. A causa degli alberi relativamente alti, questo cambiamento potrebbe essere quasi completamente coperto dall'esterno e quindi quasi invisibile.*

*Inoltre, un luogo idilliaco nella zona della radura "Morgantrast" è influenzato anche dal tracciato della pista.*

la Ripartizione Natura, Paesaggio e Sviluppo del territorio definisce il paesaggio come *il territorio espressione di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni. La Provincia riconosce nel paesaggio un bene vulnerabile assoggettato a un intervento pubblico regolatorio di tutela e valorizzazione.*

Il "Programma provinciale per lo sviluppo del turismo 2030+" ne sottolinea l'importanza e valenza e ritiene sia necessario un passaggio dalla gestione della destinazione alla gestione del territorio.

Esprimiamo enormi dubbi sulla possibilità di "nascondere" nel paesaggio una pista di quasi 9 ettari e i relativi collegamenti con altre piste. Riteniamo che un simile intervento sia una perdita di paesaggio e questo non dovrebbe esser permesso senza il consenso della popolazione che attualmente ne beneficia.

Nel par. 12.3 si riporta che a causa della ripidità del pendio, sono necessarie strutture artificiali, che possono anche avere un certo significato in termini di paesaggio a causa della loro visibilità. In alcuni casi, sono necessari un'importante modellazione del terreno con scavi e strutture

ingegneristiche in terra rinforzata di dimensioni considerevoli. L'impatto sul paesaggio è quindi considerevole.

#### **OSSERVAZIONE 9: Ambiente naturale / ecologia**

Dal par.10.4 *“L'ambiente naturale dell'area di progetto sarà massicciamente rimodellato dalle infrastrutture previste e dai suoi pochi punti di interesse ecologico (la stretta cresta rocciosa, la parete rocciosa sottostante, la piccola sella) e perderà così il suo carattere originario, in gran parte conservato, almeno nella zona bassa.”*

Non possiamo che concordare che questo comporti un impatto ambientale negativo che non prevede una adeguata compensazione mitigazione.

#### **OSSERVAZIONE 10: Idrologia e idrogeologia**

Si evidenzia come nel par. 10.5 si riporti una serie di impatti negativi: *“Lo strato naturale del suolo e della vegetazione e la pendenza del pendio saranno notevolmente alterati dalla costruzione della pista da sci, soprattutto nell'area dei tagli e dei riempimenti del terreno. Con il disboscamento, la vegetazione forestale naturale viene sostituita da aree verdi sulla pista. Questi fattori hanno un effetto sul tasso di infiltrazione e quindi anche sul tasso di deflusso.*

*Inoltre, il bilancio idrico in superficie è alterato dallo scioglimento dell'acqua della neve artificiale al termine dell'esercizio della pista in primavera, con la conseguenza che, oltre al manto nevoso naturale nelle aree limitrofe, si scioglie anche il manto nevoso artificiale nell'area della pista e quindi il deflusso dell'acqua dall'area aumenta almeno periodicamente (in primavera durante lo scioglimento della neve).*

*La costruzione di canali di drenaggio superficiale adeguatamente dimensionati lungo l'intero corso del pendio (canali trasversali e longitudinali), in grado di drenare rapidamente e in modo controllato l'acqua di fusione e di precipitazione, nonché la costruzione di canali di infiltrazione, assicurano che il deflusso superficiale nell'area non aumenti in modo significativo”*

#### **OSSERVAZIONE 11: effetti socioeconomici**

Leggiamo nel par.10.6:*“Oltre a una buona infrastruttura alberghiera e di ristorazione, lo sviluppo del turismo nelle regioni interessate si basa essenzialmente sulla disponibilità di attraenti stazioni sciistiche e strutture per il tempo libero. In inverno, le dimensioni del comprensorio sciistico, la varietà delle piste, l'attrattiva degli impianti di risalita e l'affidabilità della neve sono ancora i criteri più importanti per la popolarità delle località di vacanza e quindi il fattore decisivo per la domanda turistica. In estate, un'ampia e variegata offerta di attività per il tempo libero gioca un ruolo sempre più importante.*

*Il previsto rinnovamento dell'impianto di risalita K1+2 e la nuova pista a valle di difficoltà media/rossa consentiranno al comprensorio sciistico di rimanere attraente e competitivo, garantendo così la domanda turistica dell'intera regione.”*

*Osservazione: il progetto è finalizzato a soddisfare unicamente la domanda per il turismo invernale come riportato al punto 4.2.4 Esercizio funiviario*

Nel “Programma provinciale per lo sviluppo del turismo 2030+” elaborato dalla giunta Provinciale assieme a Eurac Research e IDM Alto Adige si sottolinea che **lo sviluppo sostenibile del turismo può avvenire solo in armonia con la popolazione locale.**

Sempre lo stesso programma nell'ultimo paragrafo *“La sensibilità come espressione di una nuova cultura del turismo - Ambizione Habitat Alto Adige - Verso una nuova cultura del turismo”* conclude che questo significa sviluppare la sensibilità agli interrogativi della sostenibilità, in particolare una sensibilità all'equilibrio tanto necessario tra sostenibilità economica, ecologica e sociale. Non si tratta di mettere la conservazione della natura e del paesaggio al di sopra di tutto e frenare così lo sviluppo economico o sociale. Non si tratta di mettere lo sviluppo economico del turismo al di sopra



della sua sopportabilità, anche futura, da parte delle comunità, e nemmeno di dare la priorità alla qualità della vita della popolazione locale in modo tale che lo sviluppo del turismo non abbia più spazio, ma si tratta di contemplare le diverse richieste in un equilibrio di interessi che deve essere gestito in modo sensibile. Si tratta di consolidare lo sviluppo del turismo in modo più ampio nella società, **includendo nel viaggio la popolazione locale e senza preoccuparsi che questo metta in discussione il turismo.**

#### **OSSERVAZIONE 12: scarico acque reflue della stazione intermedia**

La stazione intermedia non ha un collegamento per le acque reflue, ma si avvale di una depurazione con sistema settico a tre camere. Non vengono specificati i limiti di scarico che questo sistema può garantire., né quale sia il corpo recettore in cui i reflui trattati confluiscono. Vi è quindi un ragionevole dubbio che questo sia una fonte di inquinamento aggiuntivo.

#### **OSSERVAZIONE 13: rifacimento del sentiero "AVS-Steig"**

Ulteriore elemento positivo a sostegno del progetto il rifacimento del sentiero "AVS-Steig" utilizzato sia in estate dagli escursionisti che in inverno dagli scialpinisti per la salita in vetta. Descritto come un sentiero a tratti impervio che presenta tratti ghiacciati e quindi pericoloso, utilizzato in passato anche per piccoli veicoli a trazione integrale ma che ha perso ora questa funzione grazie alla costruzione di strade forestali per l'apertura dei boschi che permettono di raggiungere l'altopiano della vetta di Plan de Coronas (punto 9.1.3). L'idea è di costruirlo con pendenza leggermente inferiore e vicino alla pista da sci nella parte bassa. Questo per migliorare la sicurezza sulla neve e attenuare i tratti ghiacciati e ripidi e con la collaborazione ed il sostegno della locale sezione AVS.

*L'accettazione del rischio è parte integrante dell'alpinismo; ..... lo scialpinismo e l'escursionismo in tutte le sue forme sono attività che presentano rischi e chi le pratica se ne deve assumere la responsabilità. Sono soprattutto le competenze le capacità ed il livello di preparazione fisica e psichica, che possiede l'individuo, a stabilire il grado di percezione del rischio e ad imporre le conseguenti azioni. La conoscenza ed il rispetto della montagna uniti ad una onesta valutazione delle proprie capacità sono condizioni indispensabili per una pratica, in ragionevole sicurezza dell'alpinismo (4.4 PRINCIPI GENERALI DI COMPORTAMENTO, SOSTENUTI ANCHE DA ALTRI CLUB ALPINI ADERENTI AL CLUB ARC ALPIN da Montagna da vivere montagna da conoscere. Ed. 150esimo anniversario CAI) Prima di tutto andare in montagna è una questione di autoresponsabilità e di autoregolazione. IL rischio zero non esiste, neanche nelle camminate e nelle escursioni meno impegnative e più semplici per principianti. Come ci si prepara per andare in vacanza, a visitare una mostra, per andare al cinema così si deve fare anche per andare in montagna. Con quale mezzo la raggiungo, come mi vesto, che tempo farà, come sarà il percorso, come sto fisicamente, quali sforzi posso sopportare, ecc. Per orientarsi nella frequentazione della montagna i club alpini hanno sia classificato i sentieri che indicato una scala di difficoltà.*

*Vista la presenza di strade forestali, che gli escursionisti sia in ambiente innevato che no possono utilizzare per raggiungere più agevolmente la vetta del monte, non sembra necessario intervenire su di un sentiero, anche se impervio, per questioni di sicurezza, considerato tutto il disagio che ne consegue.*

#### **OSSERVAZIONE 14: analisi varianti**

Nella analisi delle varie possibilità nello studio ambientale vengono considerate delle varianti al progetto:

**Mantenimento della situazione attuale:** la motivazione per cui stata scartata così recita "La nuova stazione intermedia è leggermente più lunga di quella esistente. Ciò significa che nell'area dell'attuale stazione intermedia sarebbero necessari grandi scavi sul lato a monte e complesse

*misure di sostegno e sicurezza sul lato a valle. Sulla base dell'esperienza acquisita durante la costruzione dell'attuale stazione intermedia (cedimento), è **discutibile** che tali misure di sicurezza possano essere realizzate."*

Questo aspetto è anche riportato nel paragrafo 2.5.7 "Situazione di pericolo nell'area dell'attuale stazione intermedia" dello studio geologico in cui si ribadisce che *"il pendio su cui sorge la attuale stazione intermedia si trova ai **margini** di una frana attiva e che i movimenti della stazione intermedia nel tempo si sono notevolmente attenuati anche se non completamente arrestati."*

Essendo questo il presupposto fondante per lo spostamento della stazione intermedia e la conseguente realizzazione di piste riteniamo che una valutazione tecnica della messa in sicurezza dell'area dell'attuale stazione intermedia non sia stata sufficientemente approfondita come anche una valutazione dei suoi costi in rapporto all'impatto del progetto presentato. Riteniamo pertanto necessario che venga analizzata con maggiore accuratezza la possibilità di mettere in sicurezza la zona della attuale stazione intermedia in modo da permettere la costruzione della nuova con conseguente mantenimento dei collegamenti a monte.

**Linea diretta (gerade Linee):** non sufficientemente dettagliata, non si capisce quale destinazione per la stazione intermedia sia prevista per questa variante.

**Nessuna stazione intermedia:** non si capisce quale potrebbe essere la nuova linea che determina un disboscamento e di quale entità.

A nostro parere non si è sufficientemente valutata la variante alternativa che consenta di installare un moderno impianto di risalita usufruendo del tracciato attuale e della costruzione della stazione intermedia nel sito attuale. Siamo consci che questa soluzione sia economicamente più onerosa, ma sicuramente sarebbe la meno impattante dal punto di vista ambientale.

## **CONCLUSIONE**

Il Club Alpino Italiano segue con estrema preoccupazione l'ampliamento dei comprensori sciistici e il conseguente degrado paesaggistico. Nel suo recente documento CAMBIAMENTI CLIMATICI, NEVE, INDUSTRIA DELLO SCI sottolinea che di fronte alla doppia pressione di un mercato maturo fortemente concorrenziale e dei cambiamenti climatici, gli operatori di diverse stazioni optano per ampliamenti, collegamenti con altre stazioni o estensioni ad una quota più alta.

Questa strategia mostra però diversi limiti. Anche se stazioni sciistiche di dimensioni maggiori sembrano più concorrenziali e perciò in grado di conservare i posti di lavoro, i redditi della popolazione non sembrano correlati con questo fattore. Per di più, poiché il numero delle presenze è stabile da almeno un decennio e non vi sono indizi che esso possa crescere sensibilmente in futuro, l'ampliamento di una stazione avviene per forza a scapito della clientela di altre stazioni sciistiche concorrenti.

Il progetto presentato dalla Kronplatz AG. prevede un importante intervento sulla morfologia del versante nord del Plan De Corones. Si tratta di un intervento che interessa in buona parte una area intatta e prevede oltre ad un cambiamento paesaggistico anche una enorme impatto sul suolo con sbancamenti dovuti a nuove piste.

Riteniamo che questo progetto miri soprattutto ad aumentare l'afflusso turistico nell'area, che già allo stato attuale si configura come un elemento di notevole pressione antropica sull'ecosistema montano e che un ulteriore incremento dei visitatori comprometterà il delicato equilibrio tra turismo ed ambiente naturale.

**Pertanto, per quanto sopra riportato, mentre non ci opponiamo alla sostituzione dell'impianto esistente con un impianto più moderno e a quanto può servire per migliorare le condizioni di sicurezza per gli utenti delle piste esistenti, vogliamo sottolineare la nostra opposizione al progetto così come presentato**