



for a living planet®



LEGAMBIENTE



Italia Nostra



CAI Pordenone



Società Alpina Friulana

ALPI E TURISMO

Le Alpi ospitano circa 30.000 specie animali (di cui 400 sono specie di vertebrati stanziali) e circa 13.000 specie vegetali (di cui 4500 fanerogame); in questo territorio, considerando anche la zona prealpina, si riscontra la presenza di siti afferenti alle bioregioni alpina e continentale, di cui alla Direttiva 43/92/CEE (Habitat), mentre lo stesso territorio montuoso è identificato come Ecoregione sulla base della procedura di perimetrazione approvata dalla International Union for Conservation of Nature (IUCN) e dalla Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA).

Sull'arco alpino sono distribuiti 4,7 milioni di posti letto censiti e 10.000 impianti di risalita; è qui che si concentra il 10% delle presenze turistiche mondiali (60 milioni di arrivi all'anno).

Si pone dunque un relevantissimo problema di compatibilità tra l'attività turistica, in particolare legata allo sci da discesa – che riveste un ruolo strategico nell'economia della montagna e che ha garantito ad alcune comunità la possibilità di mantenere il proprio radicamento geografico –, e la salvaguardia di un irrinunciabile patrimonio ambientale e naturalistico.

Se negli anni '60 l'attività sciistica si presentava ancora in forme dimensionalmente circoscritte, a partire dagli anni '80 si è assistito ad un'enorme espansione di questa pratica sportiva.

Ciò ha comportato, da una parte, il dilatarsi dei demani sciabili e l'ammodernamento tecnologico degli impianti di risalita, dall'altra la diffusione dell'edificato, commerciale e residenziale, spesso al di fuori da qualsiasi forma di pianificazione controllata del territorio.

Dagli anni '90 il prodotto sci ha mostrato i segni di una evidente "maturità" e dunque l'incapacità di alimentare, perlomeno nei termini conosciuti nei precedenti decenni, dinamiche di crescita del fatturato: tra il 1997 e il 2004, infatti, si è assistito ad una riduzione del 24% degli sciatori.

Lo sci deve inoltre fronteggiare l'insorgenza, rapidissima nel suo aggravarsi, di imponenti modificazioni climatiche: la riduzione della precipitazione nevosa ha raggiunto il 18,7% medio sull'arco alpino, ma nelle Alpi orientali veneto-friulane il 35%, con punte superiori al 50%, per esempio a Forni di Sopra (e a Cortina); un recente studio promosso dall'UNEP (United Nations Environment Programme) avverte che nel prossimo futuro una percentuale compresa tra il 37% e il 56% delle stazioni invernali potrebbe soffrire di un innevamento a tal punto ridotto da comprometterne la capacità di attirare turismo sciistico.

La maturità del prodotto e il mutamento climatico hanno obbligato pubblico e privato ad accrescere gli investimenti, specie quelli fissi, con conseguente irrigidimento della struttura dei costi, e dunque a puntare su soluzioni sempre più gravemente impattanti per garantire la crescita del fatturato: assistiamo allora all'estensione della rete viaria di accesso alle stazioni sciistiche; all'allargamento e

al brutale modellamento delle piste per spianare avvallamenti, rilievi, contropendenze e pendenze eccessive, e renderle appetibili ad un pubblico di massa, scarsamente preparato sotto il profilo atletico e tecnico; al gigantismo degli impianti di arroccamento e degli skilift, per garantire tempi sempre più brevi di risalita; alla illuminazione delle piste per dilatarne i tempi di utilizzo; alla realizzazione di grandi parchi giochi sulla neve; all'ulteriore implementazione dell'offerta di servizi commerciali, di ristoro e, soprattutto, residenziali – considerati sempre più spesso la variabile decisiva per garantire il ritorno economico degli investimenti in strutture e in gestione degli impianti di risalita, in sé poco remunerativa, se non sistematicamente deficitaria: si vedano, di seguito, i casi dei progetti residenziali su Passo Pramollo e Zoncolan, esempi di cannibalizzazione edificatoria della montagna.

Quanto alla neve artificiale, utilizzata a partire dagli anni '70 per compensare eventi episodici di scarso innevamento, è ormai usata per allungare la stagione sciistica, e talora addirittura per garantirne la praticabilità: attualmente il consumo di acqua per l'innnevamento artificiale a stagione sciistica, nell'arco alpino, varia da un minimo di 52 milioni di metri cubi d'acqua ad un massimo di 95 milioni (per utile riscontro, corrispondenti al consumo domestico annuo di oltre 1 milione di italiani), con pesanti conseguenze:

- sulla disponibilità della risorsa in termini generali (tanto più sfruttata in condizione di scarsa nevosità e quindi, spesso, di scarse precipitazioni) e dunque sia sulla disponibilità della falda in loco che sulle disponibilità idriche superficiali e di falda a valle e anche a molti chilometri di distanza;
- sul buono stato dei corpi idrici;
- sull'inquinamento dei suoli;
- sullo stato di specie e ambienti che sono legati alla disponibilità idrica sia in loco (in modo diretto, come torrenti, o indiretto, come torbiere), sia a distanza (approvvigionamento degli invasi piccoli e grandi e conseguenti alterazioni di tutti i cicli trofici delle specie animali e vegetali in qualche modo idrodipendenti);
- sui costi di gestione degli impianti (un ettaro di neve artificiale costa circa 136.000 euro, nell'ambito dei quali, peraltro, il canone d'uso rappresenta una quota irrisoria: circa 11 euro all'anno).

Tali aggressive politiche, unite a un marketing altrettanto aggressivo, non hanno impedito che le stazioni più piccole, e dunque meno appetibili per dotazioni di piste e impianti, e quelle di più bassa quota o di più infelice esposizione, entrassero in grave sofferenza: è lecito supporre che se la difesa di queste stazioni non fosse legata a quella delle comunità locali da esse dipendenti e dunque non stimolasse cospicui investimenti pubblici, anche in Italia, e in Europa, avremmo assistito negli anni passati a quella imponente fase di chiusura degli impianti cui hanno assistito, nell'ultimo ventennio, gli Stati Uniti, lì dove 300 delle 800 stazioni sciistiche in esercizio sono state praticamente dismesse.

UNA NUOVA POLITICA TURISTICA

Appare evidente che è necessaria una profonda rimeditazione dell'intera politica turistica, a partire dalla presa d'atto di due elementi.

1) Un nuovo quadro normativo

L'attività imprenditoriale e quella amministrativa devono inserirsi in modo non riluttante ed elusivo entro il quadro normativo tracciato dalle Direttive 79/409/CEE (Uccelli), 92/43/CEE (Habitat), 2000/60/CE (Acque) e 2006/118/CE (Acque sotterranee), dalle Convenzioni Europee sul Paesaggio e sulle Alpi (e dal Protocollo Turismo che è in quest'ultima ricompreso), nonché dalle Direttive

85/337/CEE e 42/2001/CE sulle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione Ambientale Strategica.

Con grande compattezza le disposizioni citate traducono normativamente il principio della sostenibilità: le Direttive in materia di Valutazione ambientale di Impatto e Strategica obbligano gli Stati membri a garantire corrette procedure di formazione e di esame dei progetti e dei piani; la Direttiva Uccelli e la Direttiva Habitat impongono agli Stati membri di perimetrare sui singoli territori nazionali Siti di Importanza Comunitaria (e poi Zone Speciali di Conservazione) e Important Bird Areas (e poi Zone di Protezione Speciale) in numero sufficiente a garantire la conservazione della biodiversità, assicurandone la tutela passiva e attiva; le Direttive Acque ed Acque sotterranee fanno propri i principi del non deterioramento della risorsa acqua, di precauzione, prevenzione e del “chi inquina paga”, e prescrivono agli Stati membri di raggiungere il buono stato ecologico e chimico dei corpi idrici superficiali e sotterranei entro il 2015; la Direttiva sul Paesaggio impegna gli Stati membri alla salvaguardia, alla gestione, alla pianificazione del paesaggio.

Quanto al Protocollo Turismo, che promuove sperimentazioni e innovazioni di prodotto caratterizzate, appunto, dal rispetto dei paesaggi e degli ambienti, esso sottolinea che le incentivazioni pubbliche dovranno, nel caso di turismo intensivo, essere finalizzate all’adattamento degli impianti alle esigenze ecologiche e a finanziare nuovi impianti solo se coerenti con tali esigenze; nel caso del turismo estensivo, dovranno essere finalizzate a mantenere o a incrementare una presenza turistica a contatto con la natura, valorizzando il patrimonio ambientale e culturale dei luoghi.

Più in particolare, il Protocollo parla dell’obbligo di valutazione preventiva degli impatti, di delimitazione di aree esenti da strutture turistiche, di una politica della ricettività che scoraggi la seconda casa e che invece premi il recupero e il riuso edilizio, di autorizzazione a nuovi impianti condizionata allo smontaggio di impianti obsoleti e alla rimessa in pristino degli ambienti, di costruzione, gestione e manutenzione di piste che tengano conto dell’integrazione nel paesaggio, degli equilibri ecologici, della sensibilità dei singoli biotopi, di riduzione del traffico automobilistico...

2) Una nuova domanda di mercato

Numerosi fattori di novità convergono nel determinare mutamenti di mercato non favorevoli al mantenimento dei livelli di consumo del prodotto sci da discesa:

- innanzitutto la dinamica demografica: la popolazione in età sciisticamente più attiva – tra i 15 e i 60 anni – si ridurrà, in Italia, di 13 milioni di unità al 2050 e di 6 milioni di unità già al 2030;
- aumenterà in secondo luogo – ed è un processo già in corso – la concorrenza di mete esotico-balneari, sempre più economicamente abbordabili e la cui attrattività sarà in crescita al crescere dei costi del turismo invernale, vincolati da investimenti massicci;
- si sta modificando il mercato di riferimento dello scii da discesa, con tassi di abbandono dell’attività sciistica molto elevati tra i giovani;
- la stessa pratica sciistica residua non sarà più così strettamente vincolata alla discesa e opererà per altre forme di fruizione della neve;
- infine è in fase di netto aumento una domanda di turismo naturalistico e culturale che, con riferimento al sistema delle aree protette nazionali, risulta esser cresciuta, nel 2006, del 12,7% rispetto all’anno precedente, contro il 2% di crescita media raggiunta dall’intero comparto turistico.

Si può dunque affermare che la figura dello sciatore puro sia in fase di estinzione, mentre emergono altre figure di turista sia del tutto alternative a quella dello sciatore puro, sia più complesse e meno concentrate sull'offerta di piste e impianti di risalita.

LA POLITICA TURISTICA DELLA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

Nel campo del turismo invernale la Regione FVG ha affidato alla Promotur spa, costituitasi nel 1986, gli interventi di costruzione di impianti e di gestione degli stessi nei cinque poli sciistici regionali: Piancavallo, Zoncolan-Ravascletto, Forni di Sopra, Tarvisio-Lussari, Sella Nevea.

La Promotur ha potuto fruire negli anni di cospicui finanziamenti regionali, finalizzati alla copertura degli oneri di partita corrente (circa 1,5-2,5 milioni euro anno) e degli oneri per ammortamento investimenti (circa 4,5 milioni euro anno).

Da ultimo, con la delibera 2277 del 29 settembre 2006, la Regione ha costituito, presso la finanziaria regionale Friulia, un fondo per la realizzazione del piano industriale 2006-2010 della Promotur; tale fondo, utilizzabile dalla Promotur con autonomia operativa e senza vincolo di impiego in area specifica o in specifica tipologia di investimento, ammonta a 10 milioni di euro all'anno per venti anni a partire dal 2006 e raggiunge dunque un totale di 200 milioni di euro!

È, inoltre, in avanzato stato di elaborazione l'ipotesi di una patrimonializzazione della Promotur tramite il conferimento alla società di beni immobili (terreni ed edifici) di proprietà della Regione.

Negli ultimi anni, la Regione è intervenuta, inoltre, a sostegno della creazione di un sesto polo a Pontebba-Pramollo e a supporto – più o meno convinto – dello sviluppo del centro di Sauris.

Il caso Pramollo

Il versante italiano di passo Pramollo, soggetto a vincolo idrogeologico e paesaggistico, è ancora intatto ed è naturalisticamente dotato di un eccezionale valore, segnalato dalla presenza di due Siti di Importanza Comunitaria, di una ZPS, di due vaste IBA (che la ZPS attua solo assai parzialmente), di un biotopo regionale istituito in corrispondenza di una torbiera di alta quota e instabile (habitat per il quale l'Italia si è trovata in carenza di designazione presso la Commissione Europea); recentemente è venuto alla luce un insediamento preistorico.

Può essere interessante e sintomatico rilevare come la Regione rimarchi, nell'analisi dei vincoli, "che all'IBA non corrisponde nessuna (*sic*) normativa specifica di tutela ma soltanto (*sic*) l'applicazione delle sanzioni della Comunità Europea per mancata perimetrazione della ZPS" (vedi bando per *project financing*).

Nell'area, e più precisamente attorno al laghetto in quota, la Regione intende favorire la realizzazione di un villaggio turistico capace di circa 600 posti letto (cui dovrebbero sommarsene altrettanti da ricavare a Pontebba), strutture sportive e commerciali, un caravan park, almeno 7 km di piste da discesa della larghezza media di 50 metri; l'insediamento dovrebbe essere servito da un impianto di arroccamento di 7,8 km in due o tre campate. L'impianto, peraltro, andrebbe ad insistere su un fronte montuoso ad altissima instabilità, soggetto in passato e anche recentemente a fenomeni franosi di ingente entità che hanno costituito il principale impedimento alla ricostruzione della strada provinciale Pontebba - Passo Pramollo con il clamoroso crollo di una galleria in fase di nuova realizzazione dopo che precedenti vasti e ripetuti eventi franosi avevano travolto la strada storica.

Per finanziare le varie opere il cui costo è stimato in 150 milioni di euro, viene lanciato un *project financing* che prevede un intervento finanziario della Regione pari a circa 65 milioni di euro.

L'intervento è fortemente voluto dalla Carinzia, perché consentirebbe agli sciatori italiani di accedere direttamente al vasto comprensorio di Nassfeld, che si trova sul versante austriaco del

passo ad una altitudine media di 1.500 metri, e può contare su ben 31 seggiovie, 115 tra alberghi e residence, una ventina di ristoranti e pub ed uno sviluppo di piste da discesa di circa 110 km; significativamente, negli accordi tra Carinzia e FVG è stabilito che il vincitore del bando di *project financing* cederà – contro canone d'affitto ventennale – la conduzione degli impianti alla Bergbahnen Nassfeld Pramollo AG, a capitale austriaco e già interessata alla gestione del comprensorio di Nassfeld.

Non appare chiaro, invece, quale possa essere la convenienza economica di parte italiana, ove si escluda il risultato immobiliare, che peraltro appare dubbio quando si faccia riferimento agli incrementi di ricettività previsti sul fondovalle, a Pontebba di modesta appetibilità a fronte di quelli previsti in quota; la stessa redditività della gestione dell'impianto di arroccamento sembra da escludersi, sia alla luce dei risultati economici dell'analogha struttura realizzata sul versante austriaco (in forte perdita gestionale), sia in considerazione del fatto che la presenza di un villaggio in quota renderà comunque necessaria una ristrutturazione della viabilità di accesso al passo, e che questa si porrà come alternativa concorrenziale.

Basterebbe ricordare del resto che uno studio di *business plan* commissionato da Friulia nel 2000, avente come oggetto lo sviluppo sciistico di Pontebba, aveva escluso con nettezza l'opportunità, italiana, dell'impresa.

A chiusura del bando risulta avanzata una sola offerta, quella della cordata di società di cui fanno parte Rizzani De Eccher, Consorzio cooperativa costruzioni e la ditta Rosso di Torino.

A fronte della complessiva irragionevolezza dell'operazione, la cordata è obbligata a presentare un progetto talmente mal congeniato, lacunoso, inaffidabile e oneroso per la parte pubblica (cui viene richiesto un impegno finanziario pari all'80,93% sul costo dell'opera prevista, percentuale addirittura superiore al limite del 70% consentito dalla legge) che la Regione stessa lo rigetta con DGR 148 del 25 gennaio 2008, pur dichiarando ferma la propria disponibilità a intervenire a finanziamento futuro dell'iniziativa e in particolare della funivia.

Caduta la giunta Illy e insediatasi quella Tondo, ecco infatti che viene riformulato un bando di *project financing*, e la storia ricomincia, tal quale, senza il minimo atto di ravvedimento.

A presentare l'unica offerta, questa volta, è il gruppo austriaco Doppelmayr, specializzato in impiantistica, assieme al gruppo, austriaco, Falkensteiner, residenze turistiche, e ai tre gestori della rete di risalita, austriaca, di Nassfeld.

La decisione regionale è attesa per l'autunno 2009.

Il caso Sauris

Ad altra scala, altrettanto indicativo di una politica del turismo invernale poco sensata economicamente e indifferente al rispetto ambientale e paesaggistico dei luoghi, troviamo il caso di Sauris.

Già negli anni Settanta gli investimenti nell'area non rispondono a criteri di razionalità economica e di contenimento di consumo del territorio; invece di concentrare gli interventi in un'unica frazione al fine di ottenere buoni risultati di gestione, gli impianti – ciascuno di dimensione assai modesta – vengono dispersi nella vallata: a Sauris di Sotto, sede di un primo impianto già dal 1966, a Sauris di Sopra, a Lateis. Alla fine degli anni Settanta ogni frazione è dotata di due sciovie della lunghezza media di circa 600 metri cadauna e a servizio di una unica pista, nonché di un impianto di fondo.

Se gli anni Ottanta sono anni di pareggio gestionale, gli anni Novanta vedono precipitare – per varie ragioni: crescente concorrenza di altre stazioni regionali, fenomeni valanghivi, carenza di innevamento, fallimento della società di gestione... – la crisi economica della stazione sino ad uno stop biennale degli impianti alla fine degli anni Novanta.

La faticosa riapertura del 2002-03 propone attive la prima delle due sciovie di Sauris di Sotto, ristrutturata, e due ski-lift a Sauris di Sopra. Attive si fa per dire, giacché negli anni successivi

aprono a singhiozzo o non aprono affatto (mentre chiudono del tutto le altre strutture, compresa la pista di fondo).

Per orografia e servizi offerti la stazione può godere di un'utenza rappresentata da famiglie, con genitori e figli di modeste capacità tecniche.

Nonostante questo pregresso, nonostante questo target, è oggi in fase di avvio un rilevante piano di investimenti per realizzare una nuova seggiovia da loc. Vuelt (1252 m) alla sommità del Monte Ruche (1490 m), e una nuova pista lunga circa un chilometro e mezzo destinata, per le pendenze medie e di punta (18%, 32,50%), a un'utenza di capacità tecniche perlomeno medie, fuori target e comunque difficile da motivare nei confronti di Sauris con l'offerta di 1400 metri aggiuntivi di pista.

Il costo dell'intervento è di 5.400.000 euro, più 250 mila per dispositivi tecnici, più un costo di esercizio stimabile in 130 mila euro anno (si tenga conto che il deficit di esercizio dei tre impianti aperti è di 25/30 mila euro annui, appena sostenibile a livello locale) che Promotur, cui il polo non era in origine affidato, ha dichiarato di essere disposta ad accollarsi.

Altissimi, poi, i costi ambientali: la zona di Sauris – vocata ad un turismo culturale e naturalistico e non necessariamente invernale – ha conservato un ambiente unico e incontaminato e la Regione stessa ha riconosciuto le peculiarità del territorio sia finanziandone il recupero storico-architettonico, che rimarcando la necessità di una pratica pianificatoria finalizzata alla tutela dei luoghi. L'intervento, per contro, insiste su una zona boscata di grande valore paesaggistico e con una orografia che imporrebbe la realizzazione di scarpate di contenimento di 12-15 metri di altezza, nonché su un ambito vincolato da severe norme di tutela etno-antropologica, che Sovrintendenza e Ministero dei Beni Ambientali hanno mostrato di voler difendere con rigore nonostante le pressioni di segno contrario esercitate dal Comune. Inoltre, e non è inopportuno segnalarlo, l'intervento coinvolge una zona che l'autorità di bacino classifica a "pericolosità idrogeologica molto elevata" (talmente elevata che le prescrizioni per la realizzazione della seggiovia impongono, tra l'altro, di non metterla in esercizio durante il periodo di fine innevamento e quindi di tenerla inoperosa per gran parte dell'anno).

Il piano industriale della Promotur

Il piano industriale della Promotur, che la società si è sempre rifiutata di divulgare, è stato approvato dagli organi direttivi della società stessa senza alcuna forma di dibattito pubblico.

Il piano non è stato assoggettato ad alcuna procedura di Valutazione ambientale strategica nonostante i suoi effetti dirompenti su ambiente e paesaggio e nonostante le pesantissime ricadute sulla pianificazione urbanistica e di settore, comunale e regionale.

Per il periodo compreso tra il 2006 e il 2010 esso prevede un investimento che, in valore indicizzato, raggiunge i 115.782.000 euro per migliorie agli impianti e ai servizi di località, e i 2.500.000 per la creazione di un centro unico di gestione dell'offerta.

A tali importi si devono sommare i 18.785.000 euro per realizzazione di strutture immobiliari, cui il privato (in *project financing*, si suppone) dovrebbe aggiungere 48.215.000 per raggiungere i 67.000.000 euro necessari alla creazione dei previsti 1.600 nuovi posti letto (attualmente l'occupazione di posti letto esistenti in regione è del 42% nella stagione invernale e del 40% in quella estiva).

Il piano rileva con enfasi che nuovi investimenti su impianti e piste senza nuova ricettività assicurano una inadeguata copertura dei costi, e quindi fa dell'espansione dell'offerta ricettiva il perno delle politiche di sviluppo turistico.

Segnala inoltre che il mercato domestico è prossimo alla saturazione, che vi è esubero di offerta da parte della concorrenza, che il trend economico è incline alla stagnazione, che l'offerta ricettiva attualmente disponibile (3740 posti letto tra 4^a e 3^a categoria) è marcatamente sottoutilizzata, che il prodotto turistico di località è debole e che il processo di vendita è frammentato, insufficiente e inadeguato.

Gli investimenti del piano interessano i cinque poli sciistici regionali, e cioè:

- Piancavallo: quota piste 1250-1805, 24 km di piste da discesa, lunghezza massima 3,5 km.
- Forni di Sopra: quota piste 1160-2005, 15 km di piste da discesa, lunghezza massima 2,4 km.
- Zoncolan: quota piste 950-1780, 22 km di piste da discesa, lunghezza massima 2,5 km.
- Tarvisio: quota piste 750-1760, 25 km di piste da discesa, lunghezza massima 4 km.
- Sella Nevea: quota piste 1135-1863, 10 km di piste da discesa, lunghezza massima 1,9.

Per fornire qualche utile termine di raffronto, si consideri che nella sola Val Gardena, il comprensorio sciistico, che si sviluppa prevalentemente attorno ai 2000 e sino ai 2500 metri slm., offre 175 km di piste da discesa e 81 impianti di risalita, ed è inoltre connesso al circuito Dolomiti superski, forte di 450 impianti di risalita e di 1220 km di piste da discesa. Tarvisio, la stazione sciistica che in FVG ha venduto, nella stagione 2003-04, il numero di gran lunga maggiore di ski pass, ne ha venduti un decimo di quelli venduti in Val Gardena (166.000 contro 1.620.000).

Confronti ancora più schiacciati potrebbero interessare stazioni come Forni (50.000 ski pass), Sella Nevea (23.000), Piancavallo (93.000), Zoncolan (130.000).

Una disamina – di sintesi e non esaustiva – degli interventi per polo sciistico evidenzia che a:

- Piancavallo

il piano industriale 2003-2006 ha portato alla realizzazione delle nuove seggiovie Tremol 1 e Tremol 2 e alle modifiche ed allargamento delle piste asservite (Sauc 2, Salomon e Nazionale Alta). Il piano industriale 2006-2010 prevede il potenziamento e l'estensione dell'area Colalto con la sostituzione dell'esistente sciovia, l'ampliamento dell'area sciistica destinata a campo scuola, l'ampliamento degli impianti ludici, nonché la realizzazione della nuova area Tremol Corner con realizzazione di una nuova seggiovia quadriposto, e tre nuove piste, in area boscata a vincolo elevato.

Totale investimenti: 17.290.000 euro.

- Forni di Sopra

In aggiunta al rifacimento della seggiovia Varmost 2, finanziato con l.r. 15/05, il piano industriale 2006-2010 prevede, nell'area Varmost, la ristrutturazione della seggiovia Varmost 3 e l'ampliamento e allungamento delle piste Varmost 2 e variante est, Varmost 3, e il collegamento tra la Varmost 2 e la 3, nonché l'ampliamento della Fienili; nell'area Davost – già enormemente dilatata a partire dal 2001 con la realizzazione della pista Cimacuta Bis, della sciovia Davost, dello snow park ecc. – il collegamento funiviario Davost Varmost, con parcheggi di servizio, e lo sviluppo dell'area Davost Nord con un nuovo impianto funiviario e nuove piste in area boscata, a vincolo elevato, sita ai confini del Parco Naturale delle Dolomiti Friulane.

Totale investimenti: 16.650.000 euro.

- Ravascletto Zoncolan

Il polo ha goduto, nel periodo 2003-2006, di interventi finanziati dalla l.r. 15/05, relativi alla realizzazione della seggiovia Cuel d'Aiar e alla realizzazione di piste e impianti di risalita nell'area Tamai (seggiovia Tamai e piste Tamai 1 e 2); per il periodo 2006-2010, accanto al completamento e implementazione degli interventi già eseguiti (seggiovia cima Tamai e pista Tamai 3), sono previsti, nell'area di Ravascletto, il rifacimento della funivia, la sostituzione della sciovia Badessa e la estensione delle piste, nonché la realizzazione, sino a quota 950, della pista di ritorno al borgo (già in passato cassata per la sua impraticabilità tecnica); nell'area Zoncolan, la sostituzione di una sciovia, la realizzazione di una nuova pista di connessione tra le piste Arvens e Tamai, la realizzazione di un nuovo stadio per discipline alpine.

Totale investimenti: 18.680.000 euro.

In armonia con le linee di sviluppo immobiliare indicate dal piano (anche se in spregio delle esigenze paesaggistiche, dei problemi di approvvigionamento idrico, delle compatibilità economiche con le altre realtà ricettive della vallata) il comune di Sutrio sta progettando la realizzazione in quota di un complesso turistico residenziale per 1650 posti letto (costo stimato dell'intervento residenziale: 80 milioni).

- Tarvisio

Realizzate nel triennio 2003-2006, con la l.r. 15, la seggiovia Tschopfen e la telecabina Misconga, nel triennio successivo, a favorire la sciabilità in quota e il potenziamento dei servizi ai principianti, sono previste la sostituzione della seggiovia M. Priesnig - Florianca e la installazione di un tappeto coperto Pista Florianca - Malga Lussari, la realizzazione della pista tra la Florianca e Malga Lussari, una nuova seggiovia Malga Lussari - Florianca e una ulteriore tra Malga Lussari - Lussari, una nuova pista tra Malga Lussari e Pellegrino, una nuova seggiovia per l'attraversamento di Borgo Lussari: il tutto in ambito assai delicato dal punto di vista ambientale e paesaggistico, con la previsione di un totale sconvolgimento della storica via crucis. Nell'area Priesnig - Campi Duca d'Aosta, inoltre, si prevede di riproporre la pista A, dismessa negli anni Ottanta, di posizionare un ponteggio a sbalzo sulla pista B, di costruire alcuni tappeti di connessione.

Totale investimenti: 23.410.000 euro.

- Sella Nevea

L'intervento più significativo del triennio 2003-2006 è stato la realizzazione della seggiovia Gilberti in area Canin.

Il piano 2006-2010 progetta imponenti modifiche della stazione in funzione soprattutto del collegamento con il polo sciistico sloveno di Bovec. Nell'area Canin - Sella Nevea sono previsti, dunque, la sostituzione della funivia Canin, la sostituzione delle sciovie Poviz e il miglioramento delle piste asservite; nell'area Prevala, di grandissimo rilievo ambientale, paesaggistico e storico e ad elevato livello di vincolo, un nuovo impianto Gilberti (stazione a monte della funivia del Canin) - Sella Prevala, in direzione Bovec, e una nuova pista a Sella Prevala stessa.

La netta bocciatura della valutazione di incidenza del progetto non ha fermato sminamenti e ruspe, causa la dichiarazione di pubblico interesse dell'operazione.

Non si può omettere di ricordare, in questa sede, che i problemi del polo di Sella Nevea – peraltro caratterizzato da una edificazione deturpante e disfunzionale – sono in discussione almeno dal 1975, anno in cui un evento valanghivo di notevole portata ha costretto le autorità a porsi il problema delle possibilità di ulteriore sviluppo degli impianti e degli insediamenti in condizioni di sicurezza. La commissione all'uopo istituita dalla Regione, composta fra gli altri anche dai massimi esperti europei di neve e valanghe di Davos e Grenoble, ha concluso il suo documento tecnico sentenziando che “Sella Nevea è indifendibile” a meno di costruire opere dall'enorme costo economico e ambientale: appunto.

Per non parlare della ferita ancora aperta sul versante del Montasio, inferta con l'apertura della Pista “Al Sole” subito abbandonata al degrado, costruita contro ogni saggio parere e considerazione tecnico-scientifica, abbattendo molti ettari di bosco dotato oltretutto di una preziosa funzione antivalanga.

Totale investimenti: 33.880.000 euro.

Ci si può chiedere, a fronte di questi imponenti investimenti, se l'onere finanziario sopportato dal pubblico sia adeguatamente ripagato dagli esiti economici degli investimenti stessi e se sia opportuno che tali investimenti vadano ulteriormente accresciuti, come ha deciso di fare la Regione Friuli Venezia Giulia.

Già negli anni Ottanta, infatti, la Regione Friuli Venezia Giulia aveva prodotto, nell'ambito dei propri programmi di sviluppo del turismo, un documento relativo a “Studi per il Piano di settore degli insediamenti turistico-montani del Friuli Venezia Giulia” accuratamente eseguito dalla società

R&P di Torino, secondo il quale la regione viene definita “a debole vocazione per lo sci da discesa”; quanto ai cosiddetti nuovi poli (es. Pramollo, Pradut, ecc.), non si nascondono le grandi perplessità “derivanti da iniziative di elevato costo e di elevato rischio imprenditoriale oltre che ambientale”, in un momento in cui (anni Ottanta!) “accanto a una flessione della domanda di turismo invernale esiste una agguerrita concorrenza delle regioni contermini”.

Anche alla luce dei dati forniti nel 2002 da uno studio compiuto per Promotur dall’Università di Udine (Massarutto e altri) relativo al sostegno pubblico delle politiche di sviluppo delle stazioni sciistiche regionali, si può oggi affermare che:

- la realizzazione di tali stazioni (attorno agli anni Settanta) ha contribuito alla crescita dell’economia della montagna (anche se – sottolinea lo studio citato – questo non significa che quel tipo di investimento pubblico abbia rappresentato il miglior tipo possibile di investimento pubblico per l’area);
- il sostegno pubblico delle stazioni – con finanziamento per la copertura dei deficit annuali di parte corrente – è certamente economicamente sostenibile perché ripagato dall’incremento di entrate fiscali generato dall’attività economica indotta;
- risulta del tutto dubbio, invece, il significato economico di ulteriori investimenti a sostegno dell’offerta turistica dei poli regionali, per i quali avrebbe probabilmente maggior senso garantire un “minimo fisiologico” di servizi, evitando di indirizzare massicci flussi finanziari a favore di stazioni che, sia per la quota, sia per le dimensioni (delle piste, ma anche dei servizi off snow che possono venir garantiti da abitati quali Ravascletto, Sutrio, Pontebba ecc.) non hanno realistiche prospettive di decollo concorrenziale rispetto a stazioni come quelle delle regioni contermini; afferma testualmente lo studio citato: “l’indicatore relativo al costo pieno comprensivo degli ammortamenti (e non solo delle spese correnti n.d.r.) non sembrerebbe incoraggiare una politica di ulteriore espansione, la quale apparentemente non sarebbe premiata da un corrispondente aumento dell’attrattività e del valore dell’economia locale”.

Ulteriore, gravissimo problema è quello rappresentato dagli impatti ambientali che verrebbero a determinarsi, in conseguenza alla realizzazione degli interventi citati, in particolare a:

- Passo Pramollo, allo stato attuale in condizioni di integrità paesaggistica e ambientale (interferenza con SIC IT230003 Creta d’Aip e Sella di Lanza, con SIC IT230004 Monte Aurenig e Monte Corona, con ZPS IT3321001 Alpi Carniche, con IBA 047 Alpi Carniche e con IBA 205 Foresta di Tarvisio e Prealpi Giulie, con biotopo regionale “torbiera di Pramollo”);
- Sella Prevala al Canin, monte che è patrimonio non solo naturalistico, ma anche storico dell’intera comunità nazionale, incluso nel Parco regionale delle Prealpi Giulie (interferenza con SIC IT2320012 Prealpi Giulie, con ZPS IT3321002 Alpi Giulie, con IBA 205 Foresta di Tarvisio e Prealpi Giulie);
- Monte Tamai (interferenza con IBA 206 Valle del Torrente But, e 043 Alpi Carniche);
- Gruppo del Monte Cavallo con proiezione del demanio sciabile in direzione della Foresta del Cansiglio (la cui porzione friulana risulta parzialmente tutelata da SIC IT3310006 nonché dall’IBA 047 Prealpi Carniche) e dell’Alpago;
- Monte Lussari con compromissione del borgo storico (interferenza con SIC IT2320010 Jof Montasio e Jof Fuart, con ZPS IT3321002 Alpi Giulie, con IBA 205 Foresta di Tarvisio e Prealpi Giulie);
- Monte Varmost, ai margini del Parco regionale delle Dolomiti Friulane (interferenza con SIC IT2320007 Monte Bivera e Monte Clapsavon e con IBA 047 Prealpi Carniche).

CONCLUSIONI

A fronte del quadro esaminato emerge la necessità di individuare un nuovo punto di equilibrio tra turismo invernale e tutela dell'ambiente alpino.

Il Friuli Venezia Giulia appare regione vocata ad individuare e ad indicare tale nuovo punto di equilibrio.

È infatti regione caratterizzata per un verso da modesta pressione antropica (1.200.000 ab. su 7846 kmq), da estrema varietà ecologica (il FVG è inserito in tutte e tre le aree biogeografiche di cui alla direttiva Habitat, e cioè nelle aree alpina, continentale e mediterranea), da un ambiente e da un paesaggio ancora relativamente intatti, e per altro verso dalla condizione di marginalità economica delle stazioni sciistiche presenti sul territorio, che difficilmente possono proporsi come alternative concorrenziali – soprattutto sul piano della fruizione vacanziera e cioè prolungata – rispetto a stazioni di più consolidato impianto.

È regione nella quale, dunque, i programmi di sostegno al turismo montano dovrebbero evitare di riproporre modelli comunque ansimanti sotto il profilo economico e della logica di mercato e devastanti sotto quello ambientale e paesaggistico e perciò estranei ad un quadro normativo europeo che si va consolidando e va diventando sempre più strettamente cogente per gli Stati membri.

L'adozione di una prospettiva di medio-lungo periodo, di una logica imprenditoriale più aggiornata e dinamica, di una maggiore attenzione collettiva ai temi della sostenibilità suggeriscono di:

- attuare pienamente le direttive Habitat e Uccelli, completando la designazione degli elementi di rete Natura 2000, garantendo ad essi tutela attiva e passiva e costanza di monitoraggio e di vigilanza;
- porre in essere, ai sensi delle Direttive Acqua e Acque sotterranee, politiche funzionali a garantire la buona qualità ecologica e chimica dei corpi idrici superficiali e sotterranei, anche attraverso la predisposizione di bilanci idrici che valutino l'impatto dell'utilizzo della risorsa per l'innervamento artificiale sulla disponibilità generale della risorsa stessa;
- adottare, da parte delle amministrazioni pubbliche e degli operatori turistici alpini, le proposte indicate dal Patto per Kyoto, formato da associazioni ambientaliste e da altri soggetti, che favoriscono il risparmio energetico e lo sviluppo di un mercato dell'energia efficiente, rinnovabile e a basso impatto ambientale, sia a livello nazionale che locale;
- procedere ad una corretta pianificazione paesaggistica fondata su una imponente rete di invarianti ambientali, da costituire quale rete di infrastrutturazione ecologica del territorio;
- promuovere la formazione di linee guida e di indicatori regionali per la sostenibilità del turismo alpino, con analisi economiche che consentano di valutare e definire correttamente il costo per l'uso e il consumo delle risorse ambientali;
- redigere piani di sviluppo turistico regionali partecipati con il concorso di amministratori, operatori economici, associazioni ambientaliste e alpinistiche e mondo della ricerca, che tengano conto delle linee guida e degli indicatori di cui al punto precedente e delle interazioni tra attività turistiche ed aree a vario titolo tutelate e che consentano di varare programmi di investimento economico adeguati a nuove esigenze ed aspettative del turismo montano;
- promuovere, in tale ottica, la sottoscrizione del Protocollo Turismo della Convenzione delle Alpi e far proprie le misure in esso previste, che diventerebbero in sé strumenti di promozione di un'offerta turistica ad alta qualificazione;
- riorientare – di conseguenza e in coerenza con i contenuti del Protocollo – gli investimenti pubblici nel senso di avviare, in concorso con gli operatori economici interessati, la conversione degli impianti e delle stazioni sciistiche a politiche non più volte alla espansione quantitativa dell'offerta, ma a un suo miglioramento qualitativo finalizzato principalmente a garantire il rispetto ambientale della pratica turistica: la qualità ambientale del territorio (e dunque, fuor da ipocrisie, la sua integrità) deve e può costituirsi come il valore aggiunto dell'offerta turistica del

Friuli Venezia Giulia, nella sua concorrenziale alterità rispetto ad offerte turistiche che vengano da altre località del comprensorio alpino;

- qualificare, perciò, gli interventi e la gestione degli impianti di risalita e delle piste, nel senso di un loro inserimento ecologico e paesaggistico, ed evitare, nel modo più assoluto, che le soluzioni di impiantistica, infrastrutturali ed edilizie al servizio del turismo invernale vengano a confliggere (come spesso accade, per esempio quando la sentieristica in essere viene travolta dalla realizzazione di piste per lo sci, o quando si avviano disboscamenti paesaggisticamente impattivi) con le esigenze del turismo montano estivo e con pratiche turistico-ricreative in impetuosa crescita come alpinismo, mountain bike, escursionismo naturalistico a piedi o a cavallo, ecc.;
- promuovere una politica di offerta basata su tali pratiche turistico-ricreative e su attività di sport invernale non impattive come scialpinismo, sci da fondo, escursionismo con racchette da neve, che vanno – all’inverso – non solo salvaguardate, ma promosse in modo sempre più convinto (anche, per esempio, tramite il turismo scolastico) e riconosciute come la nuova frontiera del turismo nel Friuli Venezia Giulia;
- sottoporre a corretta e non elusiva procedura di Valutazione ambientale di Impatto, Strategica e di Incidenza i piani, i progetti, gli interventi; e dunque non applicare la procedura di VIA a segmenti di progetto, in assenza di un quadro complessivo di medio-lungo periodo delle trasformazioni avvenute e di quelle che possono ipotizzarsi; includere nel campo della Valutazione di Incidenza le aree IBA; utilizzare la Valutazione Strategica nella stessa elaborazione dei piani di sviluppo economici, come ad esempio il piano industriale della Promotur;
- rimodulare la previsione di incremento dell’offerta residenziale – in ogni caso soltanto di tipo commerciale e con esclusione di seconde case – vincolandola al riuso del patrimonio edilizio esistente (per esempio attraverso la diffusione della tipologia ad albergo diffuso) e ad una intensificazione dell’utilizzo della offerta già disponibile sul mercato;
- inserire nei finanziamenti previsti dal Quadro Comunitario di sostegno 2007-2012 (FESR, FSE, Fondo di Coesione, programma INTERREG, e del nuovo Fondo Unico dipendente dalla Politica agricola comune) fondi specifici per agevolare direttamente o indirettamente l’attuazione di quanto previsto dalla Convenzione delle Alpi e dai diversi specifici protocolli.

Con particolare preoccupazione si sottolinea infine che, se in generale le politiche regionali di sostegno al turismo sciistico devono essere considerate in conflitto con le indicazioni di “buone pratiche” sopra elencate, appaiono in particolare insostenibili e inaccettabili interventi per la realizzazione

- di un villaggio turistico in quota a passo Pramollo;
- di un collegamento degli impianti del Canin con quelli di Bovez attraverso Sella Prevala;
- di un ulteriore sviluppo delle piste del complesso di Piancavallo nell’area Tremol Corner e di estensioni del demanio sciabile in direzione della foresta del Cansiglio e dell’Alpago;
- di un prolungamento degli impianti e delle piste del comprensorio di Zoncolan in direzione di cima Tamai e di realizzazione di un villaggio turistico in quota;
- dello sviluppo dell’area Davost Nord e di collegamento Davost-Varmost;
- di un’ulteriore implementazione delle piste e impianti in diramazione da Malga Lussari e di attraversamento del borgo storico;
- di una seggiovia e piste in area M. Ruche a Sauris

che interessano aree assoggettate a “vincoli elevati”.

WWF

Legambiente

Mountain Wilderness

LIPU

Italia Nostra

CAI Pordenone

Società Alpina Friulana

Ultimo aggiornamento: agosto 2009