

BAUHERR – COMMITTENTE:



SCHÖNEBEN AG

I-39027 RESCHEN

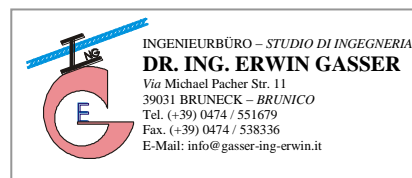
RESCHEN, 39

Tel. 0473/633333 – Fax. 0473/632564

Umweltverträglichkeitsstudie – Studio di impatto ambientale



**Der Koordinator:
Il Coordinatore:**



PROJEKT:

PROGETTO:

**ERHÖHUNG DER FÖRDERLEISTUNG
DER BESTEHENDEN AUFSTIEGSANLAGE JOCHBAHN
IM SCHIGEBIET „SCHÖNEBEN“**

**AUMENTO DELLA PORTATA ORARIA
DELL'ESISTENTE IMPIANTO DI RISALITA JOCHBAHN
NELLA ZONA SCIISTICA “SCHÖNEBEN”**

**NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG
RIASSUNTO NON TECNICO**

Sept.- Sett. 2011

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.....	10
3.2.1	Technische Beschreibung und geplante Änderungen der bestehenden Aufstiegsanlage JOCHBAHN.....	11
3.2.1.1	Technische Hauptmerkmale und geplante Änderungen.	11
3.2.1.2	Allgemeine Beschreibung der bestehenden Aufstiegsanlage	12
3.3	Umweltrahmen.....	14
3.3.1	Bestimmung der Umweltkomponenten (U.K.).....	14
3.3.2	Bewertung der Wichtigkeit der Umweltkomponenten (U.K.) und der Umwelteinflüsse.....	15
3.3.2.1	U.K. Boden	15
3.3.2.2	U.K. Untergrund	15
3.3.2.3	U.K. Oberirdische Wässer.....	16
3.3.2.4	U.K. Unterirdische Wässer	16

3.3.2.5	U.K. Flora.....	16
3.3.2.6	U.K. Fauna.....	16
3.3.2.7	U.K. Landschaft	16
3.3.2.8	U.K. Atmosphäre.....	17
3.3.2.9	U.K. Lärm.....	17
3.3.2.10	U.K. sozial-ökonomische Komponente.....	17
3.3.3	Matrizen der paarweisen Gegenüberstellung	18
4	ALTERNATIVEN.....	19
5	MILDERUNGS- UND ENTLASTUNGSMASSNAHMEN	19
6	ÜBERWACHUNGSMASSNAHMEN	19
7	AUSGLEICHSMASSNAHMEN	20
8	SITUATION BEI DER NULL-VARIANTE.....	20

NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG DES UMWELTVERTRÄGLICHKEITS- BERICHTES

ERHÖHUNG DER FÖRDERLEISTUNG DER BESTEHENDEN AUFSTIEGSANLAGE JOCHBAHN IM SCHIGEBIET SCHÖNEBEN

1 VORWORT

Die vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) behandelt das Projekt „Erhöhung der Förderleistung der bestehenden Aufstiegsanlage JOCHBAHN im Schigebiet SCHÖNEBEN“, in der Gemeinde Graun im Vinschgau, Provinz Bozen.

Bauherr des Vorhabens ist die SCHÖNEBEN AG, die bereits seit Jahren die Aufstiegsanlagen und Schipisten des gleichnamigen Schigebietes 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 sollen, ist eine Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens notwendig.

In der UVS werden die Auswirkungen der Erhöhung der Förderleistungen der betroffenen Aufstiegsanlagen auf die Umwelt untersucht und festgelegt. Weiters werden, falls notwendig, die Möglichkeit von Entlastungsmaßnahmen der Unwelteinflüsse 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 von 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

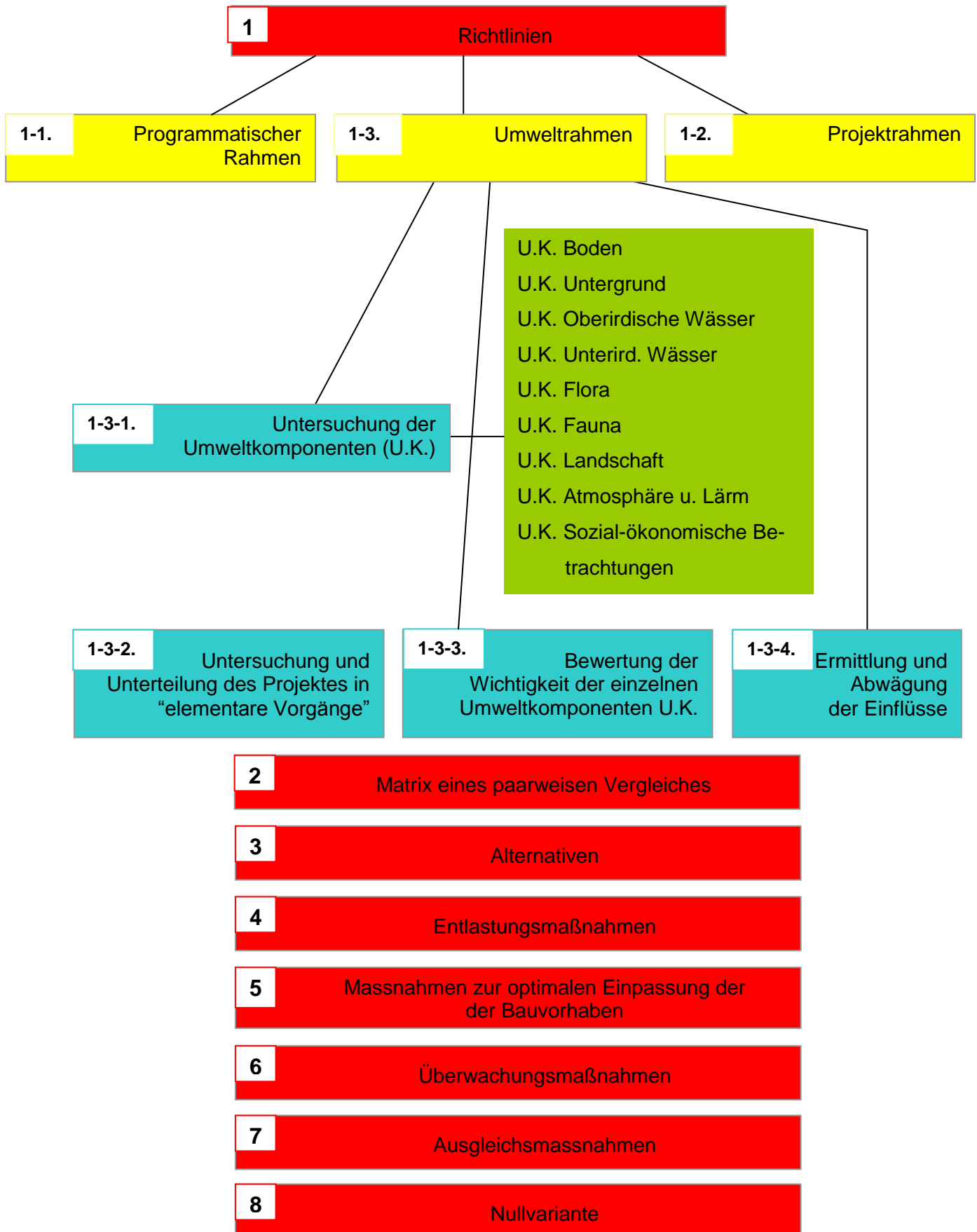
Vorausgeschickt sei, **dass bei der Ausarbeitung der UV - Studie keine Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der geforderten Daten und Unterlagen aufgetreten sind.**

Die von den Verfassern der vorliegenden Studie angewandte Methodik wurde in wenigstens 5 Jahren Anwendungen experimentiert und für geeignet befunden.

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) Programmatrischer 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 GRAUN IM VINSCHGAU;
- Landschaftsplan der Gemeinde GRAUN IM VINSCHGAU;
- Landesfachplan der Aufstiegsanlagen und Schipisten;
- Gebietsmäßig bezogene Angaben, bereitgestellt im Internet vom „Geobrowser“ von der Provinz Bozen;

- Daten über die touristischen Nächtigungen vom Tourismusverein Vinschgau und dem Landesinstitut für Statistik (ASTAT);
- Daten über die Fahrten mit den Aufstiegsanlagen im Schigebiet SCHÖNEBEN von der SCHÖNEBEN AG;
- Spezifische Fachliteratur über die Errichtung von Aufstiegsanlagen.

Die bestehende Aufstiegsanlage JOCHBAHN ist im Bauleitplan und im Landschaftsplan der Gemeinde GRAUN IM VINSCHGAU eingetragen.

In der zweiten dreijährigen Überarbeitung des Landesfachplanes, vom Jahre 2010, der Aufstiegsanlagen und Schipisten der autonomen Provinz Bozen, Planungsraum n. 1 – Obervinschgau, Schigebiet n. 1.3 – *Schöneben*, geht hervor dass, die stündliche zulässige Förderleistung der Aufstiegsanlage JOCHBAHN von 2.800 P/h auf 2.200 P/h reduziert wurde, welches auf Anfrage der Betreibergesellschaft SCHÖNEBEN AG und der Gemeinde GRAUN erfolgte.

Diese Vorgehensweise seitens der Betreibergesellschaft geschah durch die Fehlinterpretation der Gesetzeslage über UVP-pflichtige Aufstiegsanlagen dass, Aufstiegsanlagen mit einer zulässigen Förderleistung von mehr als 2.200 P/h lt. gültigem Fachplan grundsätzlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu unterziehen sind, auch wenn sie nur mit einer Förderleistung von 2.200 P/h gebaut werden.

Die Aufstiegsanlage JOCHBAHN die dann im Jahre 2009 gebaut wurde hat aber eine tatsächliche Förderleistung von 2.190 P/h und war somit nicht UVP-pflichtig gewesen, da der Grenzwert 2.200 P/h beträgt.

Zur Erhöhung der Förderleistung von derzeit 2.190 P/h auf zukünftig 2.800 P/h muss die Aufstiegsanlage JOCHBAHN nun einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden.

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

3.1.2 Ausgangssituation

Das Schigebiet SCHÖNEBEN befindet sich auf der rechten Seite der ETSCH am westlichen Berg Rücken oberhalb des Reschensees im oberen VINSCHGAU und ragt ins ROJENTAL hinein.

Das Schigebiet befindet sich in einer verkehrstechnisch guten Lage im Hauptdurchzugstal nahe der Staatsstrasse Nr. 40, die von MERAN kommend zum Reschenpass ins Bundesland Tirol führt.

Die Schiliftgesellschaft SCHÖNEBEN AG betreibt bereits seit Jahren die Aufstiegsanlagen RESCHEN PIZ – SCHÖNEBEN, JOCHBAHN, FRAITEN, ROJENSSELBAHN und ZWÖLFERKOPF mit den dazugehörigen Schipisten des gleichnamigen Schigebietes SCHÖNEBEN.

Das Schigebiet SCHÖNEBEN hat sich in den letzten Jahren gut behaupten können obwohl dieses mit verschiedenen Schigebieten in der näheren Umgebung, wie etwa HAIDERALM, WATLES in Italien und NAUDERS, SAMNAUN, und KAUNERTAL in Österreich in Konkurrenz steht, die sich zum Großteil gut entwickelt haben.

Das Schigebiet zeichnet sich durch seine eher flacheren Schipisten und die sonnige Lage aus. Darum wird das Schigebiet vermehrt von Familien und Schianfängern besucht. Zum Einzugsgebiet des Schigebietes zählt der OBERE VINSCHGAU und das angrenzende Nordtiroler OBERINNTAL.

Als weiterer Grund für den guten Zuspruch des Schigebietes können die optimale Pistenpräparierung und die stetige Modernisierung der Aufstiegsanlagen genannt werden.

Als letzte Modernisierungsmaßnahme wurden schließlich im Jahre 2009 die beiden Schilifte JOCHLIFT und SCHÖNEBEN abgebrochen und durch den 6er-Sessellift JOCHBAHN ersetzt. Wie sich aber in den letzten beiden Wintersaisonen gezeigt hat kam es an der neuen Talstation JOCHBAHN durchwegs in den Morgenstunden zu Stauungen, da die Schifahrer, die von der Kabinenbahn RESCHEN PIZ–SCHÖNEBEN (diese ist die zentrale Zubringerbahn ins Schigebiet) kommend, lieber den neuen Sessellift benutzten, als den etwas abgelegenen Sessellift FRAITEN zu erreichen.

Mit der Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage JOCHBAHN soll nun dieser neu entstandene Engpass im Schigebiet aufgehoben bzw. auf ein Minimum beschränkt werden, um den Schigast in Zukunft ein angenehmes und unbeschwertes Schifahrerlebnis im Schigebiet SCHÖNEBEN zu gewährleisten.

3.1.3 Zielsetzungen mit dem geplanten Vorhaben

Zwischen den verschiedenen Wintersportarten ist das Schifahren heute und auch in Zukunft die meistverbreitete und ausgeübte Sportart. Dies lässt sich auch aus den statistischen Daten der Ersteintritte an den Aufstiegsanlagen feststellen.

Insgesamt wurden von den Aufstiegsanlagen der SCHÖNEBEN AG des Schigebietes SCHÖNEBEN im Zeitraum 2003/04÷20010/11 in den Wintersaisonen eine Zunahme von ca. 32.700 an Personenersteintritten registriert. Waren es in der Wintersaison 2003/04 noch ca. 178.400 Ersteintritte von Personen, so steigerte sich diese Zahl in der Wintersaison 2010/11 auf ca. 211.100.

Der durchschnittliche Transport von Personen in der letzten Wintersaison 2010/11 betrug 211.137 transportierte Personen / 115 Öffnungstage = ca. 1.836 Schifahrern pro Tag.

Aus den statistischen Daten ist festzustellen dass, nach der Seilbahn FRAITEN, der Sessellift JOCHBAHN mit ca. 870.000 beförderten Personen die Größte Förderung in der Wintersaison 2010/11 aufweist.

Der automatisch kuppelbare Sessellift JOCHBAHN wird sehr gerne benutzt, da er neben der Zubringerkabinenbahn RESCHEN PIZ–SCHÖNEBEN als zweite zentrale Zubringerbahn fürs Schigebiet dient.

Die Erhöhung der Förderleistung der automatisch kuppelbaren Aufstiegsanlage JOCHBAHN kommt den zunehmenden Schifahrerstrom, der diese Seilbahn benutzt, entgegen und verbessert den Komfort bezüglich zur aktuellen Lage. Im Gegensatz zu den Kabinenbahnen sind die Sessel eines Sesselliftes nicht immer komplett ausgelastet die durch die Wartezeiten der Schifahrer in der Einstiegszone berücksichtigt. Außerdem machen die Schifahrer im Verhältnis mehr Wiederholungsfahrten durch die Erhöhung der Förderleistung der Aufstiegsanlage.

Die tatsächliche Förderleistung ist 2.020 P/h anstatt der theoretischen Förderleistung von 2.190 P/h, die sich aus den aktuellen technischen und mechanischen Eigenschaften der Aufstiegsanlage ergibt. Mit der zukünftigen theoretischen Förderleistung von 2.800 P/h ist eine realistische Förderleistung von ca. 2.600 P/h möglich, welche einer ca. 8% Verminderung entspricht.

Auf der Grundlage der statistischen Daten, die von der Betreibergesellschaft SCHÖNEBEN AG zur Verfügung gestellt wurden, ist zu betonen dass, die geplante Erhöhung der stündlichen Förderleistung nicht automatisch den Schifahrerstrom steigert, auch wenn für das gesamte Schigebiet SCHÖNEBEN in den letzten acht Jahren der Trend der transportierten Personen eine Zunahme aufzeigt.

Weiters will man durch die Arbeiten für die Erhöhung der stündlichen Förderleistung an der Aufstiegsanlage nicht mehr Schifahrer anziehen, sondern ihnen ein verbessertes Angebot präsentieren, um auch in Zukunft die derzeitigen Besucherzahlen des Schigebietes SCHÖNEBEN erreichen zu können.

3.2 PROJEKTRAHMEN

Damit ein Schigebiet attraktiv und modern bleibt, muss die Betreibergesellschaft den Wünschen der Schifahrer Genüge tun, indem ständig Veränderungen, Anpassungen und Erneuerungen der Schipisten und Aufstiegsanlagen vorgenommen werden. Diese Maxime gilt auch für das Schigebiet SCHÖNEBEN.

Aus diesen Gründen, wie bereits auf den vorhergehenden Seiten erläutert, hat die Schiliftgesellschaft SCHÖNEBEN AG für das Jahr 2011 die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage JOCHBAHN geplant.

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

- Automatisch kuppelbarer Sessellift JOCHBAHN (aktuelle Förderleistung 2.190 P/h → zukünftige Förderleistung 2.800 P/h);

Die Erhöhung der Förderleistung rührt aus der Notwendigkeit her bei Spitzenandrang an Schifahrern am Eingang der Talstation in der Wintersaison Kolonnenbildungen zu vermeiden. Die Aufstiegsanlage wird seit ihrer Errichtung von den Schifahrern gerne in Anspruch genommen, da auch die Schipiste des Sesselliftes sehr breit angelegt und mit einer geringen Längsneigung, ohne nennenswerte Schwierigkeiten, befahrbar ist.

3.2.1 Technische Beschreibung und geplante Änderungen der bestehenden Aufstiegsanlage JOCHBAHN

3.2.1.1 Technische Hauptmerkmale und geplante Änderungen.

Die bestehende Aufstiegsanlage JOCHBAHN ist ein automatisch kuppelbarer 6er-Sessellift der im Sommer 2009 erbaut und in der Wintersaison 2009/2010 in Betrieb genommen wurde. Diese Anlage befindet sich im Schigebiet SCHÖNEBEN, in der Gemeinde Graun im Vinschgau (BZ).

Die Talstation (Antriebspannstation) ist auf einer Meereshöhe von 2.068,00 m (Seilkote) positioniert, während die Bergstation (Umlenkstation) sich auf 2.339,50 m ü.d.M. (Seilkote) befindet.

Die maximale Förderleistung beträgt 2.190 P/h bei einer max. Geschwindigkeit von 4,5 m/s. Die bestehende Aufstiegsanlage JOCHBAHN hat eine schräge Länge von 1.324,68 m und eine horizontale Länge zwischen den Einfahrten der Tal- und Bergstation von 1.294,00 m. Der Höhenunterschied der Anlage beträgt 271,50 m, welches einer durchschnittlichen Neigung von 20,49% zwischen den beiden Stationen entspricht.

Die aktuellen und zukünftigen technischen Hauptmerkmale der bestehenden Aufstiegsanlage JOCHBAHN sind:

	Derzeitige Situation	Zukünftige Situation
Antrieb- und Spannstation	Im Tal	=
Umlenkstation	Am Berg	=
Schräge Länge	m 1.324,68	=
Horizontale Länge	m 1.294,00	=
Höhenunterschied	m 271,50	=
Mittlerer Neigung	% 20,49	=
Anzahl der Stützen	Nr. 14	=
Anzahl der Sesseln	Nr. 64	74
Anzahl Fahrgäste/Sessel	Pers 6	=
Abstand der Sessel	m 49,09	38,57

Maximale Fahrgeschwindigkeit	m/s	4,5	5,0
Maximale Förderleistung	P/h	2.190	2.800
Leistung des Hauptantriebes	kW	1 x 500	=
Leistung des Notantriebes	kW	220	=
Spurbreite	m	6,10	=
Durchmesser Tragseil	mm	46	=
Nominalseilspannung	N	495.000	=

Zur Erhöhung der gewünschten Förderleistung von 2.800 P/h sind zwei Änderungen notwendig. Zum Einen wird die Anzahl der Sessel um 10 Stück erhöht und zum Anderen wird die Betriebsgeschwindigkeit der Seilbahn von 4,5 m/s auf 5,0 m/s angehoben. (Siehe Tabelle) Mit der Erhöhung der Sesselanzahl von derzeit 64 Stück auf zukünftige 74 reduziert sich dadurch der Sesselabstand um 10,52 m auf 38,57 m.

3.2.1.2 Allgemeine Beschreibung der bestehenden Aufstiegsanlage

Wie bereits vorher beschrieben, besteht die Aufstiegsanlage JOCHBAHN aus einem klassischen automatisch kuppelbaren Sessellift mit 6 Sitzplätzen. Die Sessel werden automatisch und gleichmäßig auf das einseitige Trag- und Zugseil geklammert, das sich ständig in eine Richtung bewegt.

Der Seilring wird durch ein Scheibenrad, das mit einem in der Talstation positionierten Motor, angetrieben.

Die Anlage besteht aus folgenden Stationen:

- ⇒ Einer in der Talstation positionierten Antriebs- und Spannstation mit der Antriebsscheibe die sich auf den hinteren betonierten Hauptsteher montiert ist. Von der seilbahntechnischen Station zweigt ein Gleis in den seitlich gelegenen Schrägaufzug ab, das dann in das darunter gelegene halbunterirdische Sesselmagazin führt.
- ⇒ Einer 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 zur Hebung des Trag-, Zugseiles während der Wartung der Rollenbatterien, angebracht.

Seitlich neben der Talstation befindet sich im geneigten Gelände der Schrägaufzug der zum Sesselmagazin hinunterführt, in dem die Sessel der Anlage abgestellt und über Podeste gewartet werden können.

Die einzelnen Sessel 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 keiner zusätzlichen Arbeiten an den Stationen, der Linie und am Sesselmagazin.

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 JOCHBAHN 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 und bzw. oder Änderung der bestehenden Struktur mit sich bringt. Dadurch werden einige der oben angeführten Umweltkomponenten nicht betrachtet.

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)
(0) Die Auswirkungen auf den Boden, bleiben unverändert bzw. werden weder verbessert, noch verschlechtert.

3.3.2.2 U.K. Untergrund

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

3.3.2.3 U.K. Oberirdische Wässer

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

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

3.3.2.4 U.K. Unterirdische Wässer

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

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

3.3.2.5 U.K. Flora

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

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

3.3.2.6 U.K. Fauna

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

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

3.3.2.7 U.K. Landschaft

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

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

3.3.2.8 U.K. Atmosphäre

Wichtigkeit der U.K. : (0)

Umwelteinfluss: (0)

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

3.3.2.9 U.K. Lärm

Wichtigkeit der U.K. : (*)

Umwelteinfluss: (0)

Eine Erhöhung der stündlichen Förderleistung kann indirekt zu einer leichten Erhöhung der Lärmbelästigung auf den Schipisten führen, weil durch die Stundenleistungserhöhung der Schifahrer die Möglichkeit hat dieselbe Schipiste öfter zu benutzen und dadurch die Anzahl der Schifahrer auf den Schipisten leicht erhöht werden kann. Die bestehende Situation wird nur geringfügig verschlechtert. Die Auswirkungen auf die Umwelt sind deshalb leicht negativ aber nur schwer bewertbar (0).

3.3.2.10 U.K. sozial-ökonomische Komponente

Wichtigkeit der U.K. : (* *)

Umwelteinfluss: (+ +)

Die Erhöhung der Förderleistung der Aufstiegsanlage JOCHBAHN ist wie folgt definiert:

⇒ Automatisch kuppelbarer 6-er Sessellift JOCHBAHN, (aktuelle Förderleistung 2.190 P/h → zukünftige Förderleistung 2.800 P/h);

Sie spiegelt die Notwendigkeit der täglichen Benutzer/Schifahrer die Wartezeiten am Einstieg in der Talstation zu reduzieren und die Anzahl der zur Verfügung stehenden Sessel zu erhöhen, nachdem nicht alle Sesseln immer mit 6 Personen gefüllt werden können. Die Erhöhung der stündlichen Förderleistung trägt mit Sicherheit zu einer Attraktivitätssteigerung des Schigebietes SCHÖNEBEN bei, das nicht nur zum ökonomischen Nutzen der Betreibergesellschaft, sondern auch vieler anderen Betriebe und Dienstleister, die im Wintertourismussektor tätig sind, ist.

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	% Durchführungsfase	% nach der Verminderung
		Boden	Untergrund	Oberirdische Wasser	Unterirdische Wasser	Flora	Fauna	Landschaft	Atmosphäre	Lärm				
Wichtig. Impacto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*	**			
Lärm	-												0	
	--												0	
	---												0	
	+												0	
	++											100	100	
	+++												0	

Bei der Überprüfung der Matrize geht hervor dass, durch die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der bestehenden Aufstiegsanlage keine negativen Auswirkungen auf die Umweltkomponenten auftreten. Von der Matrize kann im Gegensatz auch entnommen werden, dass die ökonomischen Vorteile sehr positiv sind.

4 ALTERNATIVEN

Für die Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage JOCHBAHN, sind keine Umbauarbeiten an den Bauwerken des Sesselliftes notwendig, einzig die Sesselanzahl in der Bahnlinie und die Bahngeschwindigkeit erhöht sich. 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 JOCHBAHN sind keine Änderungen an den bestehenden Bauwerken des Sesselliftes notwendig, deswegen sind auch dafür keine Milderungs- und Entlastungsmaßnahmen erforderlich.

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 JOCHBAHN sind keine Umbauarbeiten an den Bauwerken des Sesselliftes notwendig. Darum sind somit auch keine Entlastungsmaßnahmen erforderlich.

Es ist jedoch ratsam für die Förderleistungserhöhung des Sesselliftes 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.

7 AUSGLEICHSMASSNAHMEN

Anhand der Bedeutung des geplanten Bauvorhabens und den dadurch hervorgerufenen Auswirkungen, die auf die einzelnen Umweltkomponenten einwirken werden, wird das Ausmaß der Vergütung ermittelt, die die Betreibergesellschaft realisieren bzw. finanzieren muss.

Die SCHÖNEBEN AG möchte in Absprache mit dem zuständigen Forstinspektorat Schlanders einen Betrag von bis zu **10.000 €** zu Verfügung stellen, damit dann die lokale Forststation Graun in ihrem Kompetenzbereich Waldverbesserungsarbeiten 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 JOCHBAHN analysiert.

Die stetigen Erneuerungs- und Anpassungsarbeiten im Schigebiet SCHÖNEBEN, auf den letzten Stand der Technik, haben sich als notwendig und richtig erwiesen, welche von den Touristen dieser Zone geschätzt werden. Dies zeigt die Verlaufskurve an transportierten Personen der letzten Wintersaisonen.

Darum ist es auch notwendig die Aufstiegsanlage JOCHBAHN auf die veränderten Besucherströme anzupassen.

Die Zufriedenheit und die Treue der Schifahrer zeigen dass, das vorgenommene Konzept der Verbesserung der Anlagen durch die Betreibergesellschaft SCHÖNEBEN AG gute Ergebnisse liefert. Dieses Konzept muss darum weitergeführt werden, sei es einerseits sich den Bedürfnissen der Schifahrer anzupassen und ihnen zu genügen, sei es andererseits eine wirtschaftliche Schipiste und Aufstiegsanlage zu betreiben.

Auf der Grundlage der statistischen Daten, die von der Betreibergesellschaft SCHÖNEBEN AG zur Verfügung gestellt wurden, ist zu betonen dass, die geplante Erhöhung der stündlichen Förderleistung der Aufstiegsanlage steigert nicht automatisch den Schifahrerstrom, auch wenn für die Aufstiegsanlage JOCHBAHN und speziell für das gesamte Schigebiet SCHÖNEBEN in den letzten Jahren die Anzahl der transportierten Personen zugenommen hat.

Diese Zunahme kann, laut unserer Studie, als ein Wunsch der Schifahrer gewertet werden, frei und bequem von einer zur anderen Aufstiegsanlage sich zu begeben ohne oder kaum Wartezeiten in den Einstiegszonen in den Talstationen der Seilbahnen in Kauf zu nehmen und dabei im Schigebiet SCHÖNEBEN eine Schipiste öfters zu benutzen.

Mit der aktuellen theoretischen Förderleistung von 2.190 P/h kann eine tatsächliche Förderleistung von 2.020 P/h erreicht werden (Verminderung von 8%). Dies rührt von den oftmaligen Anhaltungen des Sesselliftes, hervorgerufen durch die Schifahrer, in den Ein- und Ausstiegsbereichen.

Mit der Erhöhung der zukünftigen theoretischen Förderleistung von 2.800 P/h kann wahrscheinlich eine tatsächliche Förderleistung von 2.600 P/h erreicht werden, um somit die Wartezeiten der Schifahrer in den Stoßzeiten im Einstiegsbereich der Talstation JOCHBAHN zu reduzieren.

Die *Null-Variante* des geplanten Bauvorhabens, d.h. der Verzicht auf die geplante Erhöhung der stündlichen Förderleistung an der bestehenden Aufstiegsanlage JOCHBAHN würde die aktuelle ökologische und soziale Situation unverändert belassen. Es wäre jedoch auf kurz oder lang eine beträchtliche Verringerung der Konkurrenzfähigkeit des bestehenden Schigebietes SCHÖNEBEN.

Abschließend kann angemerkt werden dass, eine geplante Erhöhung der stündlichen Förderleistung an der bestehenden Aufstiegsanlage JOCHBAHN, eine Zunahme an Attraktivität und Komfort für das gesamte Schigebiet SCHÖNEBEN bedeutet. Dadurch kann man in Zukunft unter bestmöglichen Bedingungen wettbewerbsfähig im Bezug der Schifahrerpräsenz sein.

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.....	10
3.2.1	Descrizione tecnica generale e modifiche in progetto all'esistente impianto di risalita JOCHBAHN	10
3.2.1.1	Caratteristiche tecniche generali e modifiche in progetto	10
3.2.1.2	Descrizione generale dell'esistente impianto.....	12
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.....	15
3.3.2.4	C.A. Acque superficiali	15
3.3.2.5	C.A. Flora.....	15

3.3.2.6	C.A. Fauna.....	15
3.3.2.7	C.A. Paesaggio	15
3.3.2.8	C.A. Atmosfera.....	16
3.3.2.9	C.A. Rumori	16
3.3.2.10	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'ESISTENTE IMPIANTO DI RISALITA JOCHBAHN NELLA ZONA SCIISTICA BELPIANO

1 PREMESSA

Il presente studio di impatto ambientale (SIA) tratta il progetto «Aumento della portata oraria dell'esistente impianto di risalita JOCHBAHN nella zona sciistica BELPIANO» da realizzare nel Comune di Curon Venosta, in provincia di Bolzano.

Committente dell'opera é la società BELPIANO SpA, che già da anni gestisce una parte degli impianti di risalita e le relative piste da sci del comprensorio sciistico BELPIANO.

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 profige 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

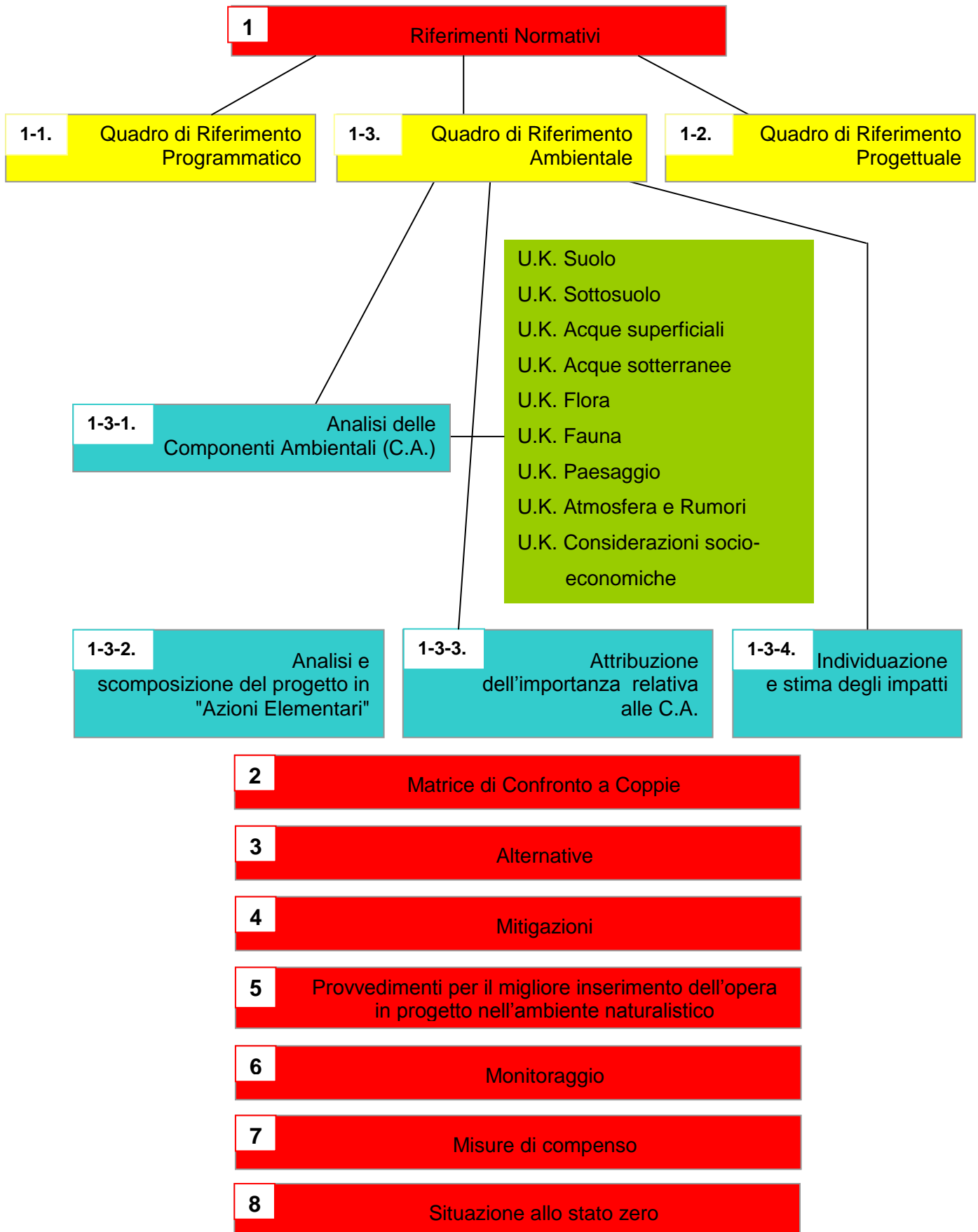
Premesso va che **non si sono incontrate difficoltà nella raccolta dei dati necessari per l'elaborazione del S.I.A.**

La metodologia utilizzata è stata sperimentata dagli scriventi in almeno 5 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 CURON VENOSTA;
- Piano Paesaggistico del comune di CURON VENOSTA;
- 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 VAL VENOSTA e dell' Istituto Provinciale di Statistica (ASTAT);
- Dati sui passaggi effettuati con gli impianti di risalita nella zona sciistica BELPIANO, dalla BELPIANO SPA;
- Letteratura specifica sulla realizzazione di piste da sci e sull'innevamento tecnico delle piste.

Nel Piano Urbanistico Comunale come in quello Paesaggistico del comune di CURON VENOSTA risulta effettivamente inserito l'esistente impianto di risalita JOCHBAHN.

Consultando il attuale Piano di Settore, della seconda rielaborazione triennale del 2010; degli impianti di risalita e piste da sci della Provincia Autonoma di Bolzano, ambito territoriale n. 1 – *Alta Val Venosta*, zona sciistica n. 1.3 – *Belpiano*, risulta una riduzione di portata oraria ammissibile dell'impianto di risalita JOCHBAHN da 2.800 p/h a 2.200 p/h secondo la richiesta della società esercente BELPIANO SpA e dal comune di CURON.

La riduzione della portata oraria fu una interpretazione errata della legge provinciale sulla VIA da parte della società esercente, la cui pensava che di principio ogni impianto di risalita riportato nel Piano di Settore in vigore con una portata ammissibile sopra i 2.200 p/h è da sottoporre una VIA, anche se viene costruito solo con una portata di 2.200 p/h..

L'impianto di risalita JOCHBAHN che fu poi costruito nel anno 2009 ha una portata oraria di 2.190 p/h e quindi lo studio di Valutazione dell'Impatto Ambientale non era necessario.

Comunque adesso questo impianto di risalita JOCHBAHN da potenziare da una portata oraria di 2.190 p/h a 2.800 p/h deve essere sottoposto ad una VIA.

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 JOCHBAHN non necessita nessun cambiamento dello stato attuale delle opere esistenti.

3.1.2 Situazione di partenza

Il comprensorio sciistico di BELPIANO si sviluppa al lato destro del fiume ADIGE sul dorso di montagna occidentale sopra il lago artificiale di Resia e si estende nella valle laterale Valle Roja. Il comprensorio sciistico è ben raggiungibile rispetto ai collegamenti stradali, ovvero dalla vicina strada statale n. 40, che collega Merano con Passo Resia ed il Bundesland Tirol.

La società esercente BELPIANO SpA gestisce già da anni gli impianti di risalita, RESCHEN PIZ – SCHÖNEBEN, JOCHBAHN, FRAITEN, ROJENSESSELBAHN e ZWÖLFERKOPF con le relative piste da sci del comprensorio sciistico BELPIANO.

Negli ultimi anni la zona sciistica BELPIANO si è affermato bene nonostante contro i vari comprensori sciistici nelle immediate vicinanze con cui sta in concorrenza, come ALPE DELLA MUTA, WATLES in Italia e NAUDERS, SAMNAUN e KAUNERTAL in Austria di cui la maggior parte si sono sviluppati bene.

L'area sciistica SCHÖNEBEN è caratterizzato da piste con tracciati più facili e soleggiati che perciò sono frequentati in maggior parte dalle famiglie e da sciatori meno bravi (principianti). Al bacino d'utenza della zona sciistica appartiene la ALTA VAL VENOSTA e la valle confinante OBERINNTAL del Tirolo del Nord.

Come ulteriore motivo della buona affluenza di sciatori in questa area sciistica è da annotare l'ottima preparazione delle piste da sci e la continua modernizzazione degli impianti di risalita.

L'ultima modernizzazione si è effettuato nel 2009 con la demolizione delle due sciovie JOCHLIFT e SCHÖNEBEN e la contemporanea costruzione della seggiovia esaposto JOCHBAHN. Negli ultimi due stagioni invernali però si sono mostrati degli affollamenti nelle ore della mattinata alla nuova stazione di valle JOCHBAHN a causa della più facile raggiungibilità dalla cabinovia RESCHEN PIZ–SCHÖNEBEN (che è la principale funivia per entrare nell'area sciistica) in confronto alla seggiovia FRAITEN che è un po' fuori mano.

Con l'aumento della portata oraria in progetto all'impianto di risalita JOCHBAHN si vuole risolvere questa nuova strozzatura nel comprensorio sciistico, per garantire agli sciatori di trascorrere delle giornate sereni sulle piste da sci nella zona sciistica BELPIANO senza avere dei disagi nelle zone d'imbarco degli impianti di risalita.

3.1.3 Obiettivi con le opere in progetto

Tra gli sport invernali, lo sci alpino risulta essere ad oggi e lo sarà anche in futuro lo sport più diffuso e praticato; questo lo si può anche constatare dai dati statistici dei primi passaggi diurni degli sciatori presso gli impianti di risalita.

Il totale dei primi passaggi diurni delle persone trasportate dagli impianti di risalita della società BELPIANO SpA nel comprensorio sciistico BELPIANO nelle stagioni invernali 2003/04-2010/11 sono aumentate di ca. 32.700 unità, partendo infatti da ca. 178.400 primi passaggi diurni di sciatori in totale nella stagione invernale 2003/04 a ca. 211.100 nella stagione invernale 2010/11.

Il numero medio di sciatori trasportati nell'ultima stagione invernale 2010/11 al giorno era di 211.137 persone trasportati / 115 giorni = ca. 1.836.

Dalle statistiche si può evincere che dopo la seggiovia FRAITEN, l'impianto che trasporta più persone è la seggiovia JOCHBAHN con ca. 870.000 persone trasportate nell'inverno 2010/11.

È da tenere in considerazione che l'impianto di risalita JOCHBAHN viene utilizzato volentieri dagli sciatori perché è dopo la cabinovia RESCHEN PIZ-SCHÖNEBEN il secondo importante impianto per l'accesso alla zona sciistica.

L'aumento della portata oraria alla seggiovia esaposto ad ammortamento automatico JOCHBAHN va incontro alle esigenze dell'aumento delle persone che utilizzano il sopra citato impianto di risalita e costituisce un miglioramento in comfort rispetto alla situazione attuale. Infatti nel caso di una seggiovia non sempre le seggiole vengono completamente riempite come nel caso delle cabinovie, generando per tanto delle attese da parte degli sciatori nella zona d'imbarco. Inoltre, con l'aumento della portata oraria si avranno delle corse ripetitive.

L'effettiva portata attuale è di 2.020 p/h anziché di 2.190 p/h teorici che è causato dalle attuali caratteristiche tecniche e meccaniche dell'impianto. Con la futura portata teorica di 2.800 p/h si può raggiungere perciò una portata effettiva di ca. 2.600 p/h, che è ridotto per ca. 8%, sempre con riferimento ai dati attuali.

In base all'analisi dei dati statistici, forniteci dalla società gestrice degli impianti di risalita BELPIANO SpA è opportuno sottolineare che l'aumento della portata oraria in progetto non vuol far mutare essenzialmente la frequenza dei visitatori, anche se dall'indicazione delle presenze degli ultimi otto anni, il numero di visitatori nel comprensorio sciistico BELPIANO è nel suo complesso in aumento.

Perciò attraverso l'esecuzione dei lavori per l'aumento della portata oraria dell'impianto di risalita in oggetto, non si vogliono attirare più ospiti, ma presentare agli sciatori un'offerta negli impianti di risalita ancora migliore, in modo tale da mantenere anche in futuro l'attuale numero di ospiti che frequentano il comprensorio sciistico BELPIANO in esame.

3.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Per adempiere alle richieste di oggi di un comprensorio sciistico attraente e moderno, le società di gestione devono continuamente eseguire cambiamenti, adattamenti e rinnovi, sia sugli impianti di risalita che sulle piste da sci. Questo principio vale anche per il comprensorio sciistico BELPIANO.

Per questi motivi, come già accennato in precedenza, la società BELPIANO SpA, ha in progetto, nell'anno 2011, l'aumento della portata oraria all'impianto di risalita JOCHBAHN. In particolare l'aumento di portata oraria è come segue definita:

⇒ seggiovia esaposto ad ammorsamento automatico JOCHBAHN, portata attuale 2.190 p/h → portata futura 2.800 p/h).

L'aumento di portata scaturisce dall'esigenza di soddisfare le punte di traffico con conseguente formazione di code di sciatori presso la stazione di valle nel corso delle giornate sciistiche invernali. L'impianto, infatti, ha avuto fin dalla sua costruzione una favorevole accoglienza e gradimento da parte di tutti gli sciatori la pista di discesa a servizio della seggiovia si presenta larga, con pendenza limitata e priva di particolari difficoltà.

3.2.1 Descrizione tecnica generale e modifiche in progetto all'esistente impianto di risalita JOCHBAHN

3.2.1.1 Caratteristiche tecniche generali e modifiche in progetto

L'attuale impianto di risalita JOCHBAHN, costruito nel corso dell'estate 2009 ed entrato in esercizio per la stagione invernale 2009/2010, è una seggiovia esaposto ad ammorsamento automatico, ubicata nel comprensorio sciistico BELPIANO, nel comune di Curon Venosta (BZ).

La stazione di valle è posta alla quota di 2.068,00 m s.l.m. (quota fune) ed è del tipo motrice - tenditrice sospesa; la stazione di monte, del tipo rinvio, è posta alla quota di 2.339,50 m s.l.m. (quota fune).

La potenzialità massima di trasporto attuale è di 2.190 p/h alla velocità massima di 4,5 m/s. La lunghezza sviluppata della linea dell'esistente impianto di risalita JOCHBAHN è di 1.324,68 m, la lunghezza orizzontale fra gli ingressi di stazione è di 1.294,00 m, il dislivello è di 271,50 m e la pendenza media fra le stazioni è del 20,49%.

Le caratteristiche tecniche generali attuali e future dell'esistente impianto di risalita JOCHBAHN sono:

	Situazione attuale	Situazione futura
Stazione motrice - tenditrice	a valle	=
Stazione di rinvio	a monte	=
Lunghezza inclinata	m 1.324,68	=
Lunghezza orizzontale	m 1.294,00	=
Dislivello	m 271,50	=
Pendenza media linea	% 20,49	=
Numero dei sostegni	n° 14	=
Numero seggiole	n° 64	74
Capienza seggiole	pers 6	=
Equidistanza seggiole	m 49,09	38,57
Velocità di regime	m/s 4,5	5,0
Potenzialità massima di trasporto	p/h 2.190	2.800
Potenza motore principale	kW 1 x 500	=
Potenza motore di recupero	kW 220	=
Intervia in linea	m 6,10	=
Diametro fune portante-traente	mm 46	=
Azione dispositivo tensione	N 495.000	=

Per ottenere l'aumento di portata oraria di 2.800 p/h sono da apportare due modifiche. La prima modifica riguarda, come indicato in tabella, il numero delle seggiole installate di cui è previsto un incremento di 10 unità.

Si passerà, infatti, dalle attuali 64 seggiole alle future 74 che comportano una riduzione della equidistanza tra le seggiole per 10,52 m a 38,57 m. Per secondo è da aumentare la velocità di regime dell'impianto da 4,5 m/s a 5,0 m/s.

3.2.1.2 Descrizione generale dell'esistente impianto

Come già precedentemente accennato, l'impianto di risalita JOCHBAHN è costituito da una classica seggiovia automatica monofune, nella quale le seggiole a 6 posti vengono agganciati automaticamente alla fune portante-traente e dotata di moto continuo unidirezionale. L'anello di fune è movimentato da un argano motore ed è messo in tensione da un cilindro idraulico posto nella stazione di valle.

L'impianto comprende quindi le seguenti stazioni:

- ⇒ una stazione di tipo "motrice - tenditrice sospesa" a valle, con l'argano motore sistemato su proprio telaio ancorato alla colonna posteriore in c.a.. Dalla stazione funiviaria devia un binario verso l'adiacente ascensore inclinato che collega il magazzino sottosante semi-interrato per posteggiare le seggiole.
- ⇒ una stazione di rinvio fissa a monte.

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 è inserito l'ascensore inclinato che porta verso il magazzino sottosante per il ricovero delle seggiole. Il magazzino è dimensionato per contenere tutte le seggiole ed è dotato di apposite pedane per la loro manutenzione.

La movimentazione delle seggiole è di tipo automatico, e permette il passaggio delle vetture dal giro stazione fino al magazzino 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.

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 JOCHBAHN, 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, pertanto alcune componenti ambientali sopra menzionate non verranno considerate.

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 A , ovvero di nessuna importanza, il relativo <i>impatto dei lavori in progetto</i> è nullo (0).

3.3.2.2 C.A. Sottosuolo

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

3.3.2.3 C.A. Acque sotterranee

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

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

3.3.2.4 C.A. Acque superficiali

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

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

3.3.2.5 C.A. Flora

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

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

3.3.2.6 C.A. Fauna

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

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

3.3.2.7 C.A. Paesaggio

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

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

3.3.2.8 C.A. Atmosfera

Importanza della C.A. : (0)

Impatto: (0)

Essendo la **Componente A**, ovvero di nessuna importanza, il relativo *impatto di un eventuale aumento degli sciatori rimane invariato (0)*.

3.3.2.9 C.A. Rumori

Importanza della C.A. : (*)

Impatto: (0)

Un aumento di portata oraria può comportare indirettamente un lieve aumento dell'inquinamento da rumore sulle piste da sci dovuto essenzialmente all'aumento della presenza di persone, cioè 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 da valutabile (0).

3.3.2.10 C.A. Considerazioni socio – economiche

Importanza della C.A. : (* *)

Impatto: (+ +)

L'aumento della portata oraria all'impianto di risalita JOCHBAHN, definita come segue:

⇒ seggiovia a 6 posti ad ammortamento automatico JOCHBAHN, portata attuale 2.190 p/h → portata futura 2.800 p/h);

rispecchia le esigenze degli odierni utilizzatori/sciatori nell'aver dei bassi tempi di attesa nelle zone d'imbarco e nell'aver un maggior numero di seggiole a disposizione in quanto non sempre questi veicoli vengono completamente riempiti. Un aumento della portata oraria comporta con sicurezza in generale un aumento dell'attrattività del comprensorio sciistico, 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	
												Rumori			Aspetti socio - economici
		Suolo	Sottosuolo	Acque superficiali	Acque sotterranee	Flora	Fauna	Paesaggio	Atmosfera	Rumori	Aspetti socio - economici	%			%
Azione Elementare	Rumori	Peso	0	0	0	0	0	0	0	0	*	*			
		Impatto	0	0	0	0	0	0	0	0	*	*			
														0	0
													0	0	
Vantaggi economici													0	0	
													100	100	
													0	0	

Dall'esame della matrice appare evidente come non sussistano impatti ambientali nell'aumento della portata oraria su degli esistenti impianti di risalita. D'altra parte risultano molto positivi i vantaggi economici.

4 ALTERNATIVE

L'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita JOCHBAHN 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 JOCHBAHN 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 JOCHBAHN non necessita interventi di mitigazione in quanto non vi è nessun cambiamento dello stato attuale delle opere esistenti.

Però per l'aumento della portata della seggiovia 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.

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.

In accordo coll' Ispettorato forestale competente di Silandro la BELPIANO SpA vuol mettere a disposizione **10.000 €** per rivalutazioni forestali nella zona di competenza della Stazione forestale Curon Venosta.

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 all'impianto di risalita JOCHBAHN .

Gli continui ammodernamenti ed adattamenti nel comprensorio sciistico BELPIANO agli odierni standard si sono dimostrati ad oggi assolutamente giusti e necessari, come lo dimostra l'andamento delle ultime stagioni invernali, e sono ben stimati dagli ospiti invernali della zona. Perciò è anche importante di adattare la seggiovia JOCHBAHN al mutato flusso di visitatori.

La soddisfazione e la fedeltà dimostrata dagli sciatori, mostra dunque che il concetto di miglioramento intrapreso dalla società BELPIANO SpA da dei buoni risultati e quindi deve essere in questo senso ulteriormente condotto, sia per soddisfare ed adeguare le innumerevoli esigenze degli sciatori, sia per continuare a gestire, dal punto di vista economico, in modo redditizio gli impianti di risalita e le piste da sci.

In base all'analisi dei dati statistici, forniteci dalla società gestrice degli impianti di risalita BELPIANO SpA, con l'aumento della portata oraria in progetto non si vuol far mutare essenzialmente la frequenza dei visitatori, anche se dall'indicazione delle presenze degli ultimi anni, il numero di visitatori presso l'impianto di risalita JOCHBAHN ed in particolare nel comprensorio sciistico BELPIANO è nel suo complesso in aumento.

Tale incremento deve essere interpretato, secondo il nostro studio, come un desiderio da parte degli sciatori di potersi spostare liberamente e comodamente (assenza o breve attesa nelle zone d'imbarco presso le stazioni di valle per l'abbassamento dei picchi di frequenza di trasporto nelle ore di punta) da un impianto di risalita all'altro nel comprensorio sciistico BELPIANO e potendo anche realizzare comodamente più di una discesa sulla stessa pista da sci.

Con la attuale portata teorica di 2.190 p/h si può raggiungere una portata effettiva di ca. 2.020 p/h, (riduzione di portata di ca. 8%), questo a causa della frequente frenate dell' impianto nelle zone d'imbarco e sbarco dei passeggeri.

Con l'aumento della portata teorica di 2.800 p/h si raggiunge probabilmente una portata effettiva di 2.600 p/h il tempo d'attesa degli sciatori negli orari di picco nella zona d'imbarco presso la stazione di valle dell'impianto di risalita JOCHBAHN si riduce.

La *variante zero* delle opere in progetto, quindi la rinuncia all'aumento della portata oraria in progetto all'esistente impianto di risalita JOCHBAHN, lascerebbe inalterata l'attuale situazione ambientale e sociale, ma comporterebbe altresì a breve ed a lungo termine un notevole indebolimento della potenzialità concorrenziale dell'esistente comprensorio sciistico del BELPIANO.

Concludendo si può affermare che con l'aumento della portata oraria in progetto all'impianto di risalita JOCHBAHN, il comprensorio sciistico BELPIANO raggiungerà sicuramente un incremento nell'attrattività e nel comfort, potendo in tal modo affrontare nel migliore dei modi il futuro e la competitività nella presenza degli sciatori.