



Südtiroler Landtag
Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
Cunsèi dla Provinzia autonoma de Bulsan

An die Präsidentin
des Südtiroler Landtages
Bozen

Alla presidente
del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
Bolzano

TAGESORDNUNG NR. 19

zu den Landesgesetzentwürfen
Nr. 139/23, Nr. 145/23 und Nr. 147/23

Moratorium für neue Aufstiegsanlagen

Gleich mehrere Seilbahnprojekte sind unter dieser Landesregierung realisiert worden oder in Diskussion, deren Nachhaltigkeit, öffentliches Interesse und Priorität im Mobilitätsplan äußerst fragwürdig sind.

Paradebeispiel im negativen Sinne ist die Tierser Seilbahn – ein rein touristisches Projekt, trotz starker Beeinträchtigung des Landschaftsbildes aber großzügig zu 75% öffentlich gefördert. Dazu noch später.

Ebenso abenteuerlich das Projekt der Standseilbahn Meran Schenna, mit Kosten von 110 Mio. Euro, die angesichts der Verkehrsdaten nicht zu rechtfertigen sind – trotzdem aber wird diese Projekt mit Hochdruck vorangetrieben, während weit wichtigere Projekte zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche und nachhaltige Verkehrsmittel seit Jahren in der Schublade liegen. Gewinner auch hier: die touristischen Betriebe in Schenna.

Absurd mutet auch die Diskussion um eine neue Bahn von Marinzen auf die Seiseralm an, auch diese mit Druck von Landesrat Alfreider gegen Kollegin Kuenzer durchgeboxt, nachdem das Projekt bis April 2019 abgelehnt wurde, und zwar nicht nur, weil es umwelttechnisch und landschaftstechnologisch schädlich ist, sondern auch weil das damit verbundene Verkehrskonzept keine Verringerung des Verkehrsaufkommens nach Kastelruth mit sich bringt. Auf welcher Grundlage hat die Landesregierung diesen Meinungswechsel vorgenommen? Die Bahn wird – sollte die gebaut werden – in den

ORDINE DEL GIORNO N. 19

ai disegni di legge provinciale
n. 139/23, n. 145/23 e n. 147/23

Una moratoria per gli impianti di risalita

Durante il mandato di questa Giunta provinciale sono stati realizzati o discussi diversi progetti di impianti a fune. Sulla sostenibilità, l'interesse pubblico e la priorità di alcuni di questi progetti rispetto al piano della mobilità ci sarebbe molto da ridire.

Un esempio emblematico in senso negativo è quello della funivia di Tires: un progetto a carattere prettamente turistico, ma generosamente sovvenzionato dalla mano pubblica per il 75% della spesa, nonostante il suo forte impatto negativo sul paesaggio. Ma su questo torneremo più avanti.

Altrettanto avventuroso si è rivelato il progetto della funicolare Merano-Scena, per una spesa di 110 milioni di euro, non giustificabile alla luce dei dati sul traffico; ciononostante, questo progetto viene portato avanti a pieno ritmo, mentre progetti ben più importanti per trasferire il trasporto individuale motorizzato verso mezzi pubblici e sostenibili sono rimasti nel cassetto per anni. Anche in questo caso a guadagnarci sono le strutture turistiche di Scena.

Appare assurda anche la discussione su una nuova funivia da Marinzen all'Alpe di Siusi, un altro progetto portato avanti su pressione dell'assessore Alfreider in disaccordo con la collega Kuenzer, dopo che era stato respinto fino all'aprile del 2019, non solo perché dannoso per l'ambiente e il paesaggio, ma anche perché il piano del traffico ad esso abbinato non porterebbe ad alcuna riduzione del volume di traffico verso Castelrotto. Come mai la Giunta provinciale ha cambiato idea? Se la funivia verrà costruita, beneficerà di contributi pubblici per almeno il 45% della spesa. Peraltro la giustifi-

Genuss von mindestens 45% öffentlicher Zuschüsse kommen, und die Begründung einer notwendigen Verkehrsberuhigung Seis – Kastelruth mutet reichlich phantasievoll an. Wie in Tiers handelt es sich um ein rein touristische Projekt zur Anbindung an ein Skigebiet.

Genauso anachronistisch erscheint der Wille, am Neubau der Gondelbahn Langkofel Scharke festzuhalten, und einen Ausbau nicht auszuschließen. Hier stehen wenigstens die Aussagen des LH und der LR Kuenzer zu Protokoll, die sich hier im Landtag gegen einen Ausbau ausgesprochen haben.

Es fehlt nur noch eine Seilbahn auf den Rosengarten, dann wäre das Disneyland in den Dolomiten komplett.

Zurück zu Tiers:

Hier ist öffentliches Geld, 11,3 Mio Euro, verschwendet worden, und dazu noch das Landschaftsbild zerstört, um rein private Interessen zu bedienen.

Die Bürger zahlen doppelt, erstens mit ihren Steuergeldern, und dann noch einmal, wenn sie die überbezahlten Tickets für die Bahn erstehen wollen oder gar müssen – wenn der gütig mitspielende Bürgermeister von Tiers die (wenig befahrene) Straße auf den Nigerpas tatsächlich schließt, sowie die Buslinien kürzt, in der Hoffnung die Bahn rentabler zu machen und das rein touristische Projekt „grün zu waschen“. Die Betreiber haben selbst zugegeben, dass sich die Bahn ohne Schließung der Straße nicht rechnen wird. Damit wären wir beim Seiser Alm Bahn - Modell, wo man mit Steuergeldern eine Bahn für einen Privaten finanziert, dem anschließend das Verkehrs Monopol der Gegend übergibt (indem man die Straße schließt). Der reichlich fantasievolle Businessplan mit seinen 45.000 Fahrten im Sommer war kommentarlos akzeptiert worden – und stellt die Voraussetzung für den Landesbeitrag von 75% dar (weil der Landesbeitrag von 11,3 Mio kleiner ist als die Differenz der anerkannten Ausgaben und des EBIT). Dass dafür die Betriebe und Einkehrmöglichkeiten entlang der Straße nun de facto abgeschlossen sind, nimmt man offenbar gerne in Kauf. Und auch Bauvergehen kann man seither sanieren, indem man legale Kubaturen zuschüttet, um illegale zu sanieren.

Dass keine Verkehrsberuhigung in Aussicht ist, ja nicht einmal geplant, beweist schon alleine der Bau eines neuen großen Parkplatzes bei der Talstation.

cazione addotta, ovvero la necessità di ridurre il traffico tra Siusi e Castelrotto, appare alquanto fantasiosa. Come nel caso di Tires, si tratta di un progetto di natura prettamente turistica per il collegamento a un comprensorio sciistico.

Altrettanto anacronistica appare la volontà di persistere nella realizzazione della nuova cabinovia sulla Forcella del Sassolungo, senza peraltro escluderne un eventuale ampliamento. Almeno a tale riguardo sono a verbale le dichiarazioni del presidente della Provincia e dell'assessora Kuenzer, che in aula si sono detti contrari a un ampliamento.

Manca solo una funivia sul Catinaccio e la Disneyland delle Dolomiti sarebbe completa.

Ma torniamo a Tires:

qui sono stati sprecati soldi pubblici, 11,3 milioni di euro, e si è rovinato il paesaggio per servire interessi puramente privati.

I cittadini pagano due volte, prima con i soldi delle tasse e poi di nuovo se vorranno comprare a prezzi esagerati i biglietti per la funivia – o se saranno costretti a farlo, nel caso in cui il compiacente sindaco di Tires chiuda effettivamente la strada (poco utilizzata) per il Passo Nigra e tagli le linee degli autobus nella speranza di rendere la funivia più redditizia e di dare una mano di verde a un progetto puramente turistico. Gli stessi gestori hanno ammesso che la funivia non sarà redditizia se non verrà chiusa la strada. Questo ci porta al modello della funivia per l'Alpe di Siusi, dove i soldi dei contribuenti vengono utilizzati per finanziare un impianto a fune a vantaggio di un privato, al quale viene poi ceduto il monopolio dei trasporti in zona (chiudendo la strada). Il fantasiosissimo piano aziendale, che prevedeva 45.000 corse in estate, è stato accettato senza obiezioni – da esso dipende la concessione del contributo provinciale del 75% (perché il contributo provinciale di 11,3 milioni è inferiore alla differenza tra le spese ammesse e l'EBIT). A quanto pare si accetta di buon grado che gli esercizi e i punti di ristoro lungo la strada abbiano di fatto dovuto chiudere i battenti. E da allora è diventato possibile anche sanare gli abusi edilizi interrando cubature legali per regolarizzare in sanatoria quelle illegali.

Il fatto che non si profili – e non sia nemmeno in programma – una riduzione del traffico è già dimostrato dalla costruzione di un nuovo grande par-

Der Bus Tiers - Frommer Alm kostete nur 3,5 Euro, wenn eine Verkehrsberuhigung des Nigerpasses Ziel gewesen wäre, hätte man die die Busverbindung mit geringen Mehrkosten ausbauen können! Eine Landesregierung, die verantwortungsvoll mit Steuergeldern umgeht, statt Privatinteressen zu bedienen, hätte diesen Schritt machen müssen. Erst recht, wenn dieselbe Regierung von Bettenstopp und Overtourism redet – aber touristische Infrastrukturen weiterhin fördert.

Verkehrsberuhigung ist wünschenswert – hier scheint es aber eher um Beruhigung von gut vernetzten Investoren, Stakeholder, Seilbahn Firmen und ein paar großen Hoteliers zu gehen.

Nun stehen Wahlen an, und damit in letzter Minute keine weiteren Fakten geschaffen werden und neue Konzessionen und Genehmigungen erteilt, ist ein Stopp für weitere Aufstiegsanlagen in dieser Legislatur angebracht.

Aus diesen Beweggründen

**fordert
der Südtiroler Landtag
die Südtiroler Landesregierung auf:**

- Keine weiteren Projekte für Aufstiegsanlagen jeder Art vor Legislatur Ende zu genehmigen
- Dementsprechend vorerst keine Haushaltsmittel zur Errichtung oder Förderung von touristischen Aufstiegsanlagen bereitzustellen

gez. Landtagsabgeordnete
Paul Köllensperger
Dr. Franz Ploner
Maria Elisabeth Rieder
Alex Ploner

Beim Generalsekretariat des Südtiroler Landtages
am 26.7.2023 eingegangen, Prot. Nr. 4018/ci

cheggio presso la stazione a valle.

Una corsa con l'autobus da Tires a Malga Frommer costa soli 3,5 euro. Se l'obiettivo fosse stato quello di ridurre il traffico sul Passo Nigra, il collegamento in autobus avrebbe potuto essere potenziato con una maggiore spesa relativamente bassa. Questo è quanto avrebbe dovuto fare una Giunta provinciale che gestisce il denaro dei contribuenti in modo responsabile invece di servire interessi privati. A maggior ragione se la stessa Giunta parla di stop ai posti letto e di eccesso di turismo, ma poi continua a sovvenzionare le infrastrutture turistiche.

Ridurre il traffico è un obiettivo auspicabile, ma qui sembra che si tratti più che altro di accontentare alcuni investitori, stakeholder, aziende produttrici di impianti a fune e grandi albergatori, tutti dotati di buoni agganci.

Ora che manca poco alle elezioni, per evitare di ritrovarci ancora una volta davanti al fatto compiuto e di concedere nuove concessioni e permessi all'ultimo minuto, è necessario porre un freno alla realizzazione di ulteriori impianti di risalita in questa legislatura.

Per questi motivi

**il Consiglio della Provincia
autonoma di Bolzano
invita la Giunta provinciale**

- a non autorizzare più ulteriori progetti per la realizzazione di impianti di risalita di qualsiasi tipo fino alla fine della legislatura;
- a sospendere quindi temporaneamente lo stanziamento di risorse di bilancio per la realizzazione o l'incentivazione di impianti di risalita di tipo turistico.

f.to consiglieri provinciali
Paul Köllensperger
dott. Franz Ploner
Maria Elisabeth Rieder
Alex Ploner

Pervenuto alla segreteria generale del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano in data 25/7/2023, n. prot. 4018/PP/pa