



Panorama con le Tre Cime di Lavaredo

Dolomiti Superski. Si chiude a inizio aprile sulle **Dolomiti** una stagione invernale ha dato grandi soddisfazioni agli operatori del settore turistico. Non solo l'incremento è in doppia cifra rispetto allo scorso anno, una stagione invernale ancora viziata dalla coda lunga del Covid. Ma mostra addirittura un **incremento reale** rispetto all'ultima stagione normale prima della pandemia. Tra le ragioni di questo successo è **l'attenta programmazione**. E ancora l'orientamento di lungo termine che il settore pubblico e quello privato hanno da tempo messo in campo insieme. L'obiettivo è racchiuso in una frase in inglese per denotare la visibilità internazionale dell'iniziativa: ***We care about the Dolomites.***

Sostenibilità è la parola chiave per il futuro della montagna. Questa ricetta vale sempre e a maggior ragione nelle Dolomiti, dal 2009 **Patrimonio Naturale Mondiale UNESCO**. Un territorio fragile e bellissimo che chi abita queste vallate alpine sa di dover di preservare per le future generazioni. Un territorio **a cavallo tra due regioni e tre province**, Belluno, Trento e Bolzano. Qui l'economia si basa sulle attività tradizionali come l'agricoltura e l'allevamento. Attività potenziate per contribuire a mantenere intatto il territorio e l'ambiente naturale. **La ricchezza però è arrivata dal turismo**, sviluppato a partire dall'epoca della *valanga azzurra* degli anni '70 con la stagione dello sci. E più recentemente dopo l'anno 2000 con un aumento significativo di presenze anche nella stagione estiva, per escursioni, passeggiate e naturalmente mountain-bike.



Plan de Corones

Dolomiti Superski e le tre province Belluno, Trento e Bolzano

Motore di questo consistente sviluppo economico che ha trasformato la vallata è stata l'attività del **consorzio Dolomiti Superski**. Raduna **15 zone** delle tre province per un totale di **oltre 450 impianti con 1200 km di discese su 900 piste**. Il tutto **fruibile con lo stesso skipass**, il più grande comprensorio sciistico al mondo. L'attività di imprenditori illuminati che quasi cinquant'anni fa capirono l'importanza di lavorare insieme. E soprattutto seppero fondare un **modello virtuoso** di miglioramento dei servizi e distribuzione dei ricavi ha portato a un successo internazionale. Le presenze straniere nel comprensorio sono da sempre storicamente consistenti, soprattutto dal mercato tedesco. In questo periodo post pandemia sono fortemente aumentate con arrivi dal nord e dall'est Europa, come spiega **Andy Varallo, presidente di Dolomiti Superski**.

Figlio di un campione dello sci alpino, Varallo ha ricevuto quand'era ancora giovanissimo il testimone. Titolare degli impianti dello **SkiCarosello dell'Alta Badia**, direttamente dal nonno Erich Kostner. Cavaliere del Lavoro scomparso in tarda età nel 2018, è stato pioniere e fondatore dell'industria italiana degli impianti di risalita. Anche grazie alla realizzazione nel 1947 in Val Badia della **prima seggiovia in Italia** che collega il centro di Corvara al Col Alt. Nonché fondatore **dell'Associazione Nazionale Esercenti Funiviari** (ANEF) di cui è stato a lungo presidente.

Dolomiti Superski è stato fondato nel **1974** dalle società impiantistiche inizialmente delle **sei vallate dolomitiche di lingua ladina**. Tra queste: Cortina d'Ampezzo, Plan de Corones,

Alta Badia, Val Gardena/Alpe di Siusi, Val di Fassa e Arabba. Dolomiti Superski incominciò l'attività con un'offerta di **250 impianti di risalita e 740 km di piste tutte fruibili con un unico skipass.**



Hotel Andreas Hofer

Dolomiti Superski: storia di un successo

Fino alla sua scomparsa nel 2002, il primo carismatico presidente fu **Gianni Marzola**, milanese. Nel 1954 si era trasferito a Selva Val Gardena acquistando il rifugio intitolato al **celebre alpinista triestino Emilio Comici**. Divenuto quest'ultimo ben presto punto d'incontro della cultura legata allo sci. L'idea prese forma per impulso proprio di **Erich Kostner** insieme ad alcuni amici. Tra questi: **Fiorenzo Perathoner, Franz Perathoner, Ugo Illing, Erich Kastlunger, Gottfried Declara, Paolo Fosco**. A questi si aggiunsero poi molti altri imprenditori tra cui **Sandro Lazzari**, presidente a sua volta fino a qualche anno fa.

Il modello creato **in forma di Federconsorzi** all'apparenza era semplice, ma in realtà complicato dalla necessità di far convivere culture, tradizioni e realtà completamente diverse. Oggi sono 130 le società di gestione impianti di risalita private, grandi e piccole. Estese su 3.000 km quadrati comprendono l'intero gruppo montuoso delle Dolomiti.

È riconosciuto a livello internazionale per il suo **originale e**

innovativo modello di business, che funziona secondo il principio della concorrenza interna. Basata quindi sulla qualità del servizio offerto allo sciatore e non sulla base del prezzo dello skipass, che invece è unico per tutto il territorio. Dolomiti Superski si incarica della promozione e posizionamento del brand, del marketing e della vendita degli skipass. Mentre i singoli impianti di risalita, le piste, le strutture annesse e le politiche imprenditoriali fanno capo alle singole società o ai singoli imprenditori. Durante la scorsa estate questi ultimi hanno investito circa **65 milioni di euro in impianti di risalita nuovi o rinnovati**. E ancora nell'ammodernamento di piste e di sistemi di innevamento programmato, a garanzia di una perfetta sciabilità in ogni condizione climatica.



Plan de Corones

Sostenibilità sulla neve del Dolomiti Superski

Il dibattito sulla **sostenibilità in montagna** chiama spesso in causa la temperatura e le variazioni climatiche. Come in tutta Italia, anche in montagna questo è stato un anno avaro di precipitazioni e di neve. Ma le statistiche mostrano che negli ultimi vent'anni si sono alternate stagioni con più e con meno neve. Ce n'era tantissima, ad esempio, solo poco tempo fa all'epoca del lockdown.

La **sciabilità di oltre il 90% delle piste** è garantita ininterrottamente da inizio fino a fine stagione dall'innevamento programmato. E anche dal duro lavoro

quotidiano degli addetti alla preparazione piste. Sui loro **350 gatti delle nevi** ogni sera fino a notte fonda impiegano **dalle sei alle otto ore** per riportare le discese in condizioni ideali.

Questo straordinario successo tecnologico è **merito dell'industria italiana**. I più grandi produttori mondiali di cannoni e lance per la produzione d'innevamento programmato stanno in Alto Adige. Rispettivamente a **Vipiteno e a Bolzano**, sono capaci di esportare in tutto il mondo. Non ci sono ricette segrete per la produzione della neve che è improprio chiamare artificiale. È la nebulizzazione mediante minuscoli ugelli di una miscela naturale di aria e acqua senza l'uso di alcun additivo. Secondo un protocollo condiviso da tutti gli impiantisti italiani, promosso proprio dal Consorzio Dolomiti Superski e adottato poi in tutta Italia e in Europa.



Plan de Corones – Rifugio

Sostenibilità dell'acqua

La produzione della neve per l'innevamento programmato richiede soltanto la **disponibilità di acqua e di energia elettrica**, ma necessita di basse temperature. A parità di consumi, gli impianti odierni hanno una resa enormemente superiore a quelli degli anni '70. Ma non possono travalicare i limiti imposti dalla fisica. **Non si può produrre neve con temperature superiori a zero gradi** e la resa non è soddisfacente con temperature appena sotto lo zero. È sotto i meno quattro gradi che lance e cannoni vengono comunemente impiegati. La stagione invernale appena terminata è stata

abbastanza calda. Ciononostante le condizioni ottimali sono state raggiunte sulle piste in quota per un periodo più che sovrabbondante per l'innevamento. Grazie all'alta resa e ai consumi ridotti è stato sufficiente far lavorare gli impianti per solo un 10% del tempo a disposizione.

La sostenibilità della produzione di neve programmata è garantita dunque dagli investimenti fatti in tecnologia e dalla disponibilità di acqua. Abbondante in montagna e raccolta in laghi ed invasi artificiali grandi e piccoli, 190 in tutto, taluni sotterranei. Forniscono acqua che a fine stagione arriva naturalmente ai fiumi. Durante la stagione invernale la generazione della neve avviene rispettando le **regole della natura e del ciclo dell'acqua** raccolta dalle sorgenti. Trasformata in neve in maniera efficiente solo quando le temperature lo consentono e restituita in primavera al suo ciclo con lo scioglimento delle nevi. La preparazione delle piste si effettua utilizzando il **numero minimo di mezzi**. Questi si movimentano il meno possibile, solo nell'area di competenza e nelle ore notturne. Con una sofisticata gestione software che ne dirige gli spostamenti evitando che un'area già lavorata venga percorsa più volte.



Rifugio GlitschbergJochtal

Sostenibilità negli spostamenti

La portata totale degli impianti di risalita è 670.000 persone/ora! Importante anche il traffico fatto dai grandi numeri dei turisti che convergono d'inverno e d'estate nelle località dolomitiche. Per questo il problema della

sostenibilità si coniuga con la mobilità.

Il **Consorzio Mobilità Alto Adige** è un'organizzazione privata con sede a Brunico che si occupa dei servizi di trasporto pubblico della provincia autonoma. L'obiettivo è quello di migliorare l'efficienza e la qualità coordinando una vasta rete di autobus, treni e funivie. Per collegare le città e i paesi dell'Alto Adige, dall'Alta Val Venosta alle Dolomiti.

La chiave di volta dell'offerta è una **guest card** inclusa nel prezzo del soggiorno per chi è ospitato da alberghi e B&B delle associazioni aderenti. Questo garantisce una **vacanza all'insegna della mobilità sostenibile** per scoprire le tante meraviglie della provincia in tutto relax e nel pieno rispetto dell'ambiente. Gli ospiti delle strutture ricettive aderenti all'iniziativa ricevono la carta di mobilità all'arrivo al momento del check-in, senza alcun costo aggiuntivo. **La carta è valida per tutto il soggiorno.** In questo modo, grazie anche a orari e collegamenti frequenti e ben studiati, ci si può muovere lasciando l'automobile.

La Val Pusteria è diventata un caso di studio per la mobilità sostenibile grazie al **servizio di trasporto ferroviario che collega tutti i suoi paesi.** Gestito da Trenitalia offre un modo comodo e veloce per spostarsi nella valle, con collegamenti frequenti e comodi orari ogni mezz'ora. Vagoni moderni e non molto affollati, spazio per caricare sci e biciclette, accessi in piano per chi ha handicap motori. E ancora ampie vetrate panoramiche che consentono di ammirare il paesaggio circostante durante il viaggio. Tutto ciò rende il colorato trenino che corre su un binario unico particolarmente apprezzato dai turisti che scelgono di trascorrere le vacanze nella valle.



Sci a Plan de Corones

Il trenino della val Pusteria nel Dolomiti Superski

Uno dei principali vantaggi del **trenino della val Pusteria** è la possibilità di andare direttamente alle risalite sciistiche. Le stazioni ferroviarie sono attaccate alla partenza dei due comprensori più importanti. **Plan de Corones**, il famoso “panettone”. Qui a 2275 metri la **campana Concordia** dal 2000 domina le vallate di Brunico, Valdaora e San Vigilio di Marebbe. E **Versciaco**, porta di ingresso degli impianti di Monte Elmo sopra a Sesto nell’Alta Val Pusteria. Per Plan de Corones si scende a Percha, 4 minuti in treno da Brunico Nord, proprio di vis-à-vis all’ingresso della cabinovia. A Versciaco per passare dalla stazione ferroviaria agli impianti bastano due minuti per attraversare una passerella.

Ma i piani non finiscono qui: a **Rio di Pusteria** si progetta di collegare la stazione Ferrovia con una nuova funivia per salire a Maranza. Da lì ci si collega al simpatico **comprensorio Gitschberg-Jochtal**, e magari anche da Bressanone alla partenza della **Plose**. Una delle piste storiche più note dell’Alto Adige.



Hotel Andreas Hofer

Un indirizzo per muoversi bene senza automobile in Pusteria è **l'albergo Andreas Hofer**. Un quattro stelle tradizionale appena

fuori dal centro di Brunico, raggiungibile comodamente a piedi. E' composto da due edifici separati, uno storico e uno più recente. Offre dalle sue camere una splendida vista su Plan de Corones e sulla famosa pista nera di discesa Sylvester. Lo **chef Giuseppe Ribaud** di origini piemontesi, con un'esperienza variegata alle spalle, prepara piatti appetitosi tra cui un'eccezionale parmigiana di melanzane. Dimenticata la macchina nell'ampio parcheggio privato, bastano 20 metri per raggiungere la stazione di Brunico nord. A questo punto si oblitera, solo nel primo giorno, la tessera della mobilità ricevuta gratuitamente all'arrivo. Infine si sceglie la direzione verso cui partire, a seconda della stagione con sci, zaini o biciclette al seguito.

di Leonardo Felician



Treno della Val Pusteria

INFORMAZIONI:

<http://www.dolomitisuperski.com>

<http://www.val-pusteria.net>

ARTICOLI CORRELATI:

<https://www.ilviaggiatore-magazine.it/luoghi-viaggi/rifugi-delle-dolomiti-unesco-insieme-con-vivereinrifugio/>

<https://www.ilviaggiatore-magazine.it/alberghi-location/escursioni-al-bad-moos-dolomites-spa-resort/>